



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: k20180015

Arkivsak:18/4415

## Detaljregulering av Dobbeltsporet jernbane Leangen - Hommelvik, kommunedelplan , sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 21.10.19

Dato for godkjenning av bystyret : 5.12.19

### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Norconsult AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Bane NOR.

Hensikten med kommunedelplanen er å sikre areal til ny dobbeltsporet jernbane mellom Trondheim og Hommelvik. Kommunedelplanen legger til rette for en opprustning av stasjoner på strekningen for å tilrettelegge for utvikling til effektive knutepunkt for kollektivtrafikken. Kommunedelplanen vil gi forutsigbarhet for de som bor og som skal planlegge noe langs banen.

Vedtatt kommunedelplan med etterfølgende detaljplan er en forutsetning for å få prosjektet prioritert i neste rullering av Nasjonal transportplan. Når kommunedelplanen er vedtatt danner den grunnlaget for en detaljregulering av valgt trase.



Figur 1 Utsnitt av området med dagens jernbanetrase.

### Tidligere vedtak i saken

Planprogrammet ble fastsatt i Bygningsrådet 4.3.14. Planprogrammet skal legges til grunn for følgende planer:

- Reguleringsplan Trondheim S - Leangen (Trondheim kommune)- ikke startet
- Kommunedelplan Leangen - Hommelvik (Trondheim og Malvik kommuner)
- Reguleringsplan Værnes - Stjørdal (Stjørdal kommune) - vedtatt
- Helhetlig konsekvensutredning for strekningen Trondheim S - Stjørdal (Trondheim, Malvik og Stjørdal kommuner) - Levert sammen med forslag til kommunedelplan 30.01.18



Figur 2 – oversikt over hele jernbanestrekningen fra Trondheim S til Stjørdal.

Vedtak i bygningsrådet 23.10.18 i sak 215/18:

*”Bygningsrådet vedtar å legge forslag til kommunedelplan for dobbeltspor Leangen - Hommelvik ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-14.*

*Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:10 000, merket Norconsult AS, datert 22.06.18, sist endret 1.10.18, i bestemmelser sist endret 2.10.18 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 11.07.18.*

*Fram til sluttbehandling av planen, må det vurderes om restriksjonsområdet kan reduseres, slik at lokalsenter på Ranheim kan etableres uavhengig av prosessen for dobbeltspor.*

*Bygningsrådet ber om at det fram mot sluttbehandling av kommunedelplanen arbeides videre med å redusere arealet som båndlegges til baneformål, og at det vurderes å detaljregulere enkeltdele av planen for å legge til rette for utviklingen av knutepunkter og sentrumsområder.*

*Bygningsrådet er bekymret for at båndleggingen av areal til baneformål skal være til hinder for utviklingen av et nytt lokalsenter på Ranheim. Bygningsrådet ber derfor Rådmannen gå i dialog med nasjonale myndigheter angående utarbeidelse av en detaljregulering for dette området slik at arealet kan frigjøres så raskt som mulig. Bygningsrådet ber om at dette kravet løftes inn i byvekstavtaleforhandlingene, og at bygningsrådet orienteres om framdrift når kommunedelplanen legges fram til sluttbehandling.*

*Følgende FLERTALSMERKNAD fra partiene SV, V, MDG, Ap, H følger saken:*

*Dersom deler av bebyggelsen på Lademoen må rives, må muligheter for å flytte bygningene vurderes, for eksempel for å reetablere bebyggelse langs vestsiden av Strandveien nord for jernbaneundergangen.”*

### **Endringer etter høring**

Etter høringen er det ikke gjort vesentlige endringer i planforslaget. Det er gjort noen mindre suppleringer i konsekvensutredningen i tråd med innkomne innspill i høringen.

### **Planprogram og krav om konsekvensutredning**

I henhold til forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven § 2c, så skal kommunedelplaner med områder for utbyggingsformål alltid behandles etter forskriften.

Planprogrammet ble lagt ut på høring 25.3.13, med høringsfrist 6.5.13. Konsekvensutredningen gjelder for hele strekningen Trondheim S til Stjørdal, mens denne kommunedelplanen kun gjelder strekningen fra Leangen til Hommelvik.

Planprogrammet for konsekvensutredningen ble utarbeidet av Jernbanelverket og fastsatt av kommunestyrene i Trondheim, Malvik og Stjørdal i februar / mars 2014. Planprogrammet ble fastsatt i Bygningsrådet 4.3.14. Vedtak: *Bygningsrådet fastsetter planprogram for dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal som gjengitt i vedlegg 1.*

*Det vises til plan- og bygningsloven § 12-9, jfr. § 4-1.*

Planprogrammet beskriver hvilke konsekvensutredninger som er gjennomført som en del av planarbeidet. Fire ulike trasealternativ A – B – C – D er konsekvensutredet på strekningen Nidelv bru–Stjørdal stasjon.

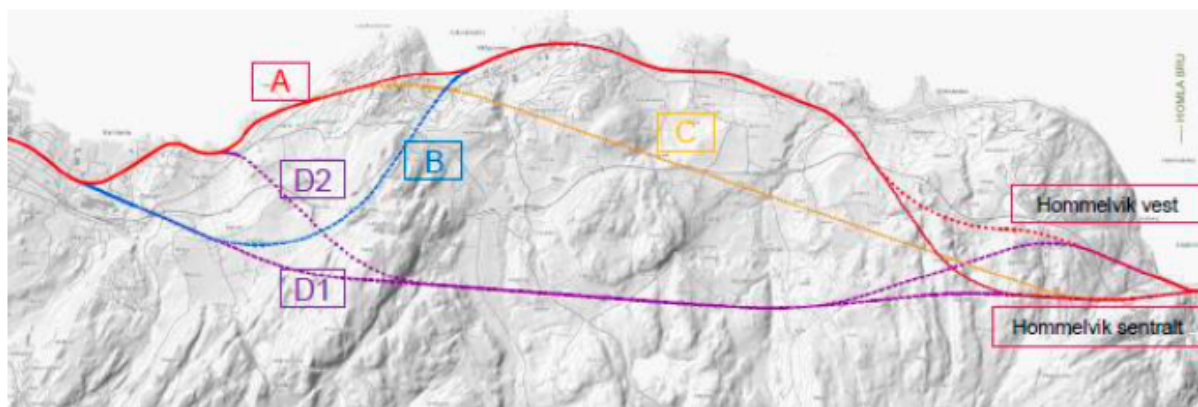
Alternativ A gjenbruker dagens trase relativt mye. På strekningene Nidelv bru-Være, Saksvik-Vikhammer, Malvikbukta-Torp og Hommelvik stasjon-Stjørdal stasjon er det i stor grad er nytt spor parallelt med eksisterende. Det har to korte tunneler (Være-Saksvik, Vikhammer-Malvikbukta) og en lang tunnel (Torp-Hommelvik).

Alternativ B gjenbruker dagens trase noe mindre enn A. Alternativet er sammenfallende med A, bortsett fra på strekningen Ranheim- Saksvik der det går i en lang tunnel.

Alternativ C gjenbruker dagens trase relativt lite. Alternativet er sammenfallende med A på strekningene Nidelv bru- Være og Hommelvik stasjon-Stjørdal stasjon. Mellom Være og Hommelvik har alternativet en kort tunnel (Være-Saksvik), en kort dagstrekning i Saksvik og en lang tunnel (Saksvik-Hommelvik).

Alternativ D gjenbruker dagens trase svært lite. Alternativet er sammenfallende med A på strekningene Nidelv bru-Ranheim og Hommelvik stasjon-Stjørdal stasjon. Mellom Ranheim og Hommelvik har alternativet en svært lang tunnel (Ranheim-Hommelvik). Ny Ranheim stasjon på «Kruskajordet» nord for Ranheim fabrikk.

På bakgrunn av konklusjonene i konsekvensutredningen er alternativ D1 lang tunnel valgt som trasé for videre regulering,. Valgt trasé båndlegges for videre detaljregulering i kommunedelplanen. Moderniseringstiltak i dagens jernbaneinfrastruktur på strekningen fram mot 2023; slik som elektrifisering, nytt signalanlegg (ERTMS) samt stasjonstiltak på Leangen, Hell og Værnes, er lagt som premisser for konsekvensutredningen.



Figur 3 – Mulige traséalternativer på delstrekningen Grilstad - Homla bru

Alternativ D1 med lang tunnel ble lagt til grunn for førstegangsbehandling og høring av kommunedelplanen. Alternativet legges derfor til grunn for sluttbehandling av kommunedelplanen.

## Planstatus

### Overordnede planer

#### *Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP)*

For å sikre passasjergrunnlag for økt jernbanetilbud i Trondheimsregionen, er det viktig å sørge for at innbyggerne i regionen har lett tilgang til en stasjon og at enkelte stasjoner blir et viktig målpunkt i regionen. IKAP har pekt ut stasjonene Stjørdal, Hommelvik, Trondheim S, Heimdal, Melhus og Støren, hvor det prioriteres satsning på videreutvikling av stasjonsområdet, både med arbeidsplasser, handelsetableringer og boliger. I tillegg prioriteres Leangen stasjon, Ranheim stasjon og Hell stasjon (Meråkerbanen) som viktige omstigningspunkt langs jernbanen.

#### *Kommuneplanens arealdel 2012-2024*

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 for Trondheim kommune er det avsatt en hensynssone på 50 meter til hver side av dagens jernbanespor, § 13.8. Mulige nye traseer er ikke med i arealdelen.

### Gjeldende reguleringsplaner

Det er en rekke reguleringsplaner som blir berørt av planforslaget. Kommunedelplanen båndlegger arealene slik at alle tiltak i tråd med gjeldende plan må oversendes Bane NOR for uttale.

### Andre planer som gir føringer for planarbeidet

#### *2012: Konseptvalgutredning «Transportløsning veg/bane Trondheim S – Steinkjer»*

Den samfunnsmessige nytten ved et dobbeltspor og elektrifisering på strekningen Trondheim S – Stjørdal ble belyst i konseptvalgutredning (KVU) for transportløsning veg/bane Trondheim S – Steinkjer. Om dagens situasjon for jernbanen viser KVU- en at jernbanens kapasitetsutnyttelse allerede i 2008 var over 100 % på den aktuelle strekningen. Videre sies det "I de siste årene har Trønderbanen opplevd stagnasjon i passasjerveksten. Dette skyldes manglende kapasitet i banenettet til å øke frekvensen i høytrafikkperioder, samt at reisetiden er for lang i forhold til alternativet bil."

### Statlige retningslinjer/rammer/føringer

#### *Nasjonal transportplan 2018-2027*

Her heter det blant annet: "Dobbeltspor Trondheim – Stjørdal er et aktuelt tiltak. Bane NOR arbeider med avklaring av trase. Dette arbeidet videreføres sammen med ytterligere teknisk planlegging på kommunedelplannivå. Dobbeltsporet må vurderes på et senere tidspunkt da prosjektet må få en nærmere avklaring før det kan sikres finansiering. Dette er et prosjekt som er anslått å koste omlag 10 mrd. kr, og som det ikke er funnet plass til i planperioden."

## Planområdet, eksisterende forhold



Figur 4 – oversikt over dagens jernbanetrase

### Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Dagens jernbanetrase, markert som svart stiplet strek i figurene, ligger generelt i tett bebygde områder, der bebyggelse (bolig, skole og næring) og infrastruktur er tilpasset dagens bane og togtrafikk.

På strekningen Leangen - Hommelvik er Lade/ Leangen, Ranheim, Vikhammer, Sveberg og Hommelvik definert som senterområder der kommunene ønsker økt fortetting med blanding av bolig, næring/ forretning. Av disse er det kun Sveberg som ikke ligger i direkte kontakt med dagens jernbanelinje. Alle senterområdene langs linja, så nær som Vikhammer, er pekt ut som prioriterte stasjoner. I områdene på Ranheim er det avsatt utbyggingsområder i kommuneplanens arealdel og områdene er relativt tett befolket langs jernbanen frem til Vikhammer.

De største vegene er lagt utenfor tettstedene. Både på Leangen, Ranheim, Hommelvik og Stjørdal planlegges kollektivknutepunkt med jernbanen som nav. Det er avsatt areal til ytterligere fortetting både for bolig og nærings-/senterfunksjoner rundt senterområdene og i noe avstand fra disse. Dette er gjort med utgangspunkt i dagens spor og at jernbanen skal ha en viktig rolle i forhold til framtidig kollektivtransport.

### Stedets karakter

#### *Leangen - Rotvoll - Ranheim*

Strekningen preges av relativt tett bebygde bolig- og næringsområder med unntak av Rotvoll som i dag er et lite bebygde natur- og kulturlandskap.

Dobbeltsporet må ses i sammenheng med nye Leangen stasjon. Leangen er under utvikling som senterområde og kollektivknutepunkt. Området fortettes med bolig og handel, og ny jernbanestasjon planlegges sentralt i forhold til dette. Den nye stasjonen har sentral tilknytning til buss og adkomst for gående og syklende.

I Ranheimsområdet bor det i dag ca. 6500 personer (uten Vikåsen). Bydelen har store boligområder som er under ytterligere fortetting. Det er boligbebyggelse langs det meste av dagens linje. I tillegg planlegges det utbygging i relativ nærhet til linja i Ranheimsfjæra. På jordene nedenfor Humlehaugen i Peder Myhres veg, er det planlagt ca. 400 boliger og et senterområde. Øst for dagens Ranheims stasjon ligger jernbanetraseen mellom bebyggelsen og friluftsområde Hansbakkfjæra.

#### *Ranheim - Vikhammer - Hommelvik*

Strekningen Ranheim - Hundhammeren - Malvikbukta preges av relativt tett bebygde boligområder og noe dyrka mark. I Trondheim kommune er strandsonen avsatt til grønnstruktur i kommuneplanens arealdel helt frem til Væreholmen. I Malvik kommune er strandsonen avsatt til ulike formål, men det lagt på hensynssone grønnstruktur (H540\_9) med krav om sammenhengende tursti langs sjøen. Videre er sjøarealene avsatt til friluftsområder på Saksvikodden, Stasjonsfjæra ved Vikhammer og odden rundt Vikhammerløkka, Malvikodden, Storsand og Midtsand.

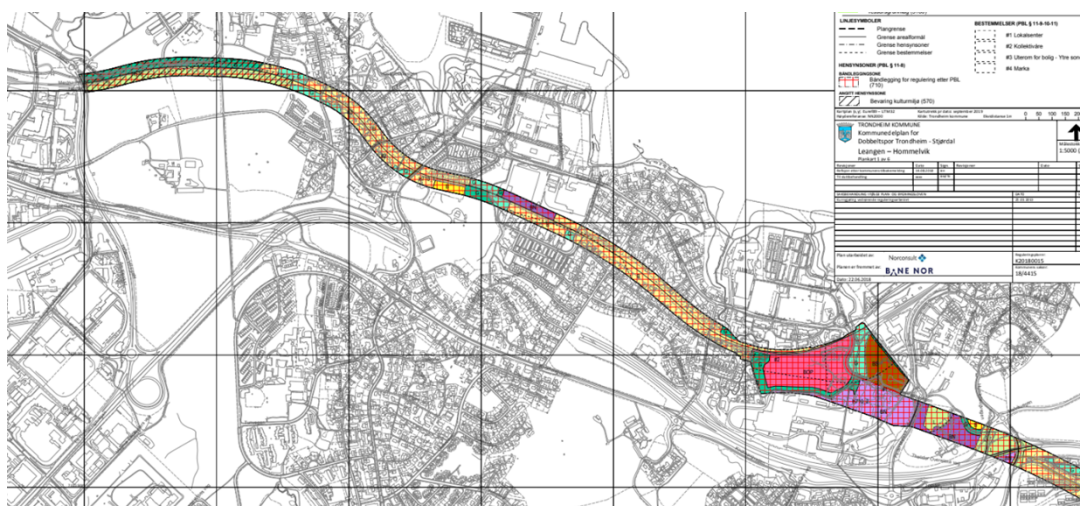
## **Beskrivelse av planforslaget**

### Planlagt arealbruk

Planområdet omfatter trasekorridor D1 lang tunnel i varierende bredder for framtidig dobbeltspor på hele strekningen, stasjonsareal med tilhørende kollektivknutepunkt på de to togstoppene på



strekningen; Ranheim og Hommelvik, samt areal for nødvendige jernbanetekniske bygg og installasjoner.



Figur 5 – Utsnitt av plankart 1 av 2.

Følgende korridorbredder med tilhørende hensynssoner, er lagt til grunn for planforslaget:

- På dagstrekningene der traseen i hovedsak følger dagens enkeltspor er 70 m korridorbredde brukt; 30 m til hver side fra sporenes midtlinjer og 10 m mellom midtlinjene (H710\_1).
- På tunnelstrekningene er korridorbredden økt til 100 m for å ha et noe større spillerom i den videre traseoptimaliseringen (H710\_3).
- I det planlagte stasjonsområdet på Ranheim varierer korridorbredden fra 100 til 300 m. Dette skal i tillegg til baneinfrastrukturen også omfatte areal til tilførselsveger, parkering, midlertidige anleggs- og riggområder samt god integrering med det fremtidige Ranheim senterområde herunder metrobusstasjon (H710\_2).
- I det planlagte stasjonsområdet på Hommelvik varierer korridorbredden fra 50 til 85 m. Det vil gi plass til inntil fem spor på stasjonsområdet (H710\_4).

## Virkinger av planforslaget – alternativ D1

### Konsekvenser av valgt trasé

Planforslaget for alternativ D1 vil skape forutsigbarhet for fremtidig arealdisponering på strekningen Leangen – Hommelvik, da de andre vurderte trasealternativene (A, B, C og D2) kan utnyttas til andre viktige samfunnsformål. Planforslaget fremmes med kommuneplanens arealdel i bunnen og ulike hensynssoner som båndlegger arealer for detaljplanlegging (se figuren under).

### Båndlegging av arealer

Kommunedelplanen båndlegger arealer for ønsket trasekorridor. Alt areal innenfor planområdet foreslås båndlagt for bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Leangen-Hommelvik. Planen sikrer også areal til ombygging av jernbanestasjonene på Ranheim og i Hommelvik til knutepunkter for kollektivtrafikken. Arealer for hjelpetunneler (tverrslagstunneler i forbindelse med byggingen, permanente rømningstunneler og servicetunneler), enkelte permanente jernbanerelaterte veiframføringer samt deponiområder for tunnelmasser, vil bli avklart i reguleringsplanfasen.

I følge Jernbaneloven § 10 er det et generelt bygge- og graveforbud målt 30 m fra nærmeste spormidte og ut til hver side, totalt 60 m. Avsatt båndleggingskorridor er gjort noe romsligere (30+10+30=70 m). Dette gir mulighet for å kunne optimalisere sportrasene i den mer detaljerte

planleggingen. Jernbanens endelige arealbehov blir derfor ikke avklart før det foreligger godkjente reguleringsplaner.

Båndleggingen gjelder i fire år og oppheves ved vedtatt reguleringsplan for tiltaket. Fireårsperioden kan om nødvendig utvides med fire nye år. Hensikten med båndleggingen er å sikre at det ikke iverksettes planleggings- eller byggearbeid innenfor planområdet som kan være til hinder for realiseringen av dobbeltsporet.

I praksis betyr det at kommunedelplanen legger bånd på / forbyr tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av dobbeltsporet inntil reguleringsplan(er) for dobbeltsporet er vedtatt. Innenfor hensynssonen skal det ikke settes i gang tiltak som er i strid med, eller kan hindre eller vanskeliggjøre planlegging og utbygging av dobbeltsporet med nødvendige funksjoner. Alle søknader må forelegges jernbanemyndighet (Bane NOR) før eventuell tillatelse kan gis. Energibrønner eller andre brønner tillates ikke uten at det foreligger godkjenning fra jernbanemyndighet. Dette gjøres allerede i dag, jf jernbanelovens § 10, innenfor en 60 m bred korridor av de foreslåtte hensynssonene.

I reguleringsbestemmelsene står det følgende:

### *3. Hensynssone – Båndlegging*

*§ 3.2 Innenfor H710\_1, H710\_2, H710\_3 og H710\_4 skal det ikke settes i gang tiltak som er i strid med, eller kan hindre eller vanskeliggjøre planlegging og utbygging av dobbeltspor med tilhørende nødvendige funksjoner. Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger godkjenning fra jernbanemyndighet.*

Alle tiltak etter plan og bygningslovens § 1-6 skal forelegges jernbanemyndighet.

§ 1-6 sier følgende:

#### *§ 1-6. Tiltak*

*Med tiltak etter loven menes oppføring, riving, endring, herunder fasadeendringer, endret bruk og andre tiltak knyttet til bygninger, konstruksjoner og anlegg, samt terrenginngrep og opprettelse og endring av eiendom, jf. § 20-1 første ledd bokstav a til m. Som tiltak regnes også annen virksomhet og endring av arealbruk som vil være i strid med arealformål, planbestemmelser og hensynssoner.*

*Iverksetting av tiltak som omfattes av denne lov, kan bare skje dersom de ikke er i strid med lovens bestemmelser med tilhørende forskrifter, kommuneplanens arealdel og reguleringsplan, jf. kapittel 20 om søknadsplikt og tillatelse. Dette gjelder også hvis tiltaket er unntatt fra søknadsplikt etter §§ 20-5 og 20-6*

Dette betyr at alle tiltak etter plan- og bygningsloven må oversendes Bane NOR for uttalelse før det eventuelt kan gis tillatelse til tiltak. Dette vil være gjeldende for hele båndleggingssonen fram til detaljplanen er vedtatt (da oppheves båndleggingen) eller tidsrommet for båndleggingen går ut. Båndleggingen gjelder i utgangspunktet for fire år, eventuelt med en forlengelse etter søknad til departementet.

#### Konsekvenser for bebyggelse

Følgende tabell viser hvilken bebyggelse som ligger i faresonen for å måtte rives som følge av den planlagte dobbeltsporetraseen.

Tabell 4: Bebyggelse som muligens berøres langs planlagt dobbeltsportrase

Adresse	Eiendom Gnr/Bnr	Type bebyggelse
<i>Innenfor kommunedelplan Trondheim kommune (Leangen st – Ranheim)</i>		
Arkitekt Ebbells veg 5	16/442	Kontor / Næring / Annet
Ranheimsvegen 199 b	23/859	Bolig
Ranheimsvegen	23/186	Kontor / Næring / Annet
Ranheimsvegen	23/846	Kontor / Næring / Annet
<i>Utenfor kommunedelplan Trondheim kommune (Nidelv bru – Leangen st)</i>		
Strandvegen 44	439/145	Kontor / Næring / Annet
Strandvegen 23 a,b,c	415/89	Boliger
Strandvegen 21	410/518	Bolig
Gregus gate 8 a,b	410/561	Boliger
Gregus gate 10	415/186	Bolig
<i>Innenfor kommunedelplan Malvik kommune (Hommelvik vest - Halstad)</i>		
Malvikvegen 1233	49/211	Kontor / Næring / Annet
Malvikvegen 1237	49/315	Kontor / Næring / Annet (2)
<i>Utenfor kommunedelplan Malvik kommune (Hommelvik st – Kommunegrense Stjørdal)</i>		
Ingen		

Antall berørte bygninger og eiendommer vil endre seg i reguleringsplanfasen siden deler av traseene vil bli optimalisert. Dette gjelder først og fremst der langtunnelen mellom Ranheim og Hommelvik munner ut. Bane NOR vil gjøre det de kan for å holde berørte grunneiere informert, skåne eiendommene så langt det er mulig og finne løsninger i reguleringsplanfasen.

Grunneiere og andre rettighetshavere kan ikke kreve erstatning etter skjønn før etter at reguleringsplanen er vedtatt. Det vil si at først må kommunedelplanen vedtas, og så må detaljreguleringsplan vedtas. Når detaljplanen er vedtatt, vil det bli klart hvilke eiendommer som må rives og man tar stilling til erstatning.

På Ranheim-siden av langtunnelen skal deler av det planlagte båndleggingsområdet være midlertidige areal for rigg og drift. Det er viktig å sette av store nok areal til dette i nærheten av planlagte tunellmunninger slik at omgivelsene belastes minst mulig av anleggstrafikken.

Kommunedelplanen vil 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. Det har vært og vil bli en formidabel fortetting på Ranheim. Et senterområde på Ranheim er svært tiltrengt i området.

## ROS

Det er gjennom ROS- vurderingen kommet frem til en del forhold som vil kreve videre oppfølging i de neste fasene av dette prosjektet og på senere plannivåer (detaljregulering). Dette gjelder spesielt oppfølging av faren for ustabil grunn, havnivåstigning og transport av farlig gods, samt fremkommelighet for utrykningskjøretøy spesielt ved lange tunneler og nærhet til sårbare bygg.

Når det gjelder faren for ustabil grunn vurderes alternativ D med lengst tunnelandel og tilstrekkelig fjelloverdekning som minst sårbar. Det er identifisert følgende risikoreducerende tiltak som må følges opp i det videre detaljplanarbeidet når det gjelder skredfare og ustabil grunn, flomfare, klimaendringer, tiltak for å redusere risiko for utslipp og utredning av risiko for drikkevannskilder.



## **Planlagt gjennomføring**

Planforslaget båndlegger et større areal i påvente av detaljregulering. Båndleggingen gjelder i fire år og oppheves ved vedtatt reguleringsplan for tiltaket. Fireårsperioden kan om nødvendig utvides med fire nye år. Vedtatte arealplaner er en forutsetning for å få prosjektet prioritert i neste rullering av Nasjonal transportplan og sikre finansiering.

## Framdrift og temaer for videre planlegging

Neste steg i planarbeidet for å få realisert tiltaket er jernbaneteknisk hovedplan(er) med tilhørende reguleringsplan(er). Følgende forhold skal avklares i den videre planleggingen:

### *Grunnforhold*

- Videre kartleggingen tar utgangspunkt i resultat av utførte grunnundersøkelser i tidligere planfase.

### *Sporplaner som ivaretar all togtrafikk på strekningen*

- Lengde og lokalisering av eventuelle forbikjøringsspor og hensettingsspor.

### *Tunellstrekninger*

- Areal for hjelpetunneler (tverrslagstunneler ifm byggingen, permanente rømningstunneler og servicetunneler).
- Nødvendige permanente vegframføringer som følge av tunnelbygging.
- Avklare bruk av steinmassene fra dobbeltspørtunnelen Ranheim-Hommelvik vest og enkeltspørtunnelen Hommelvik-Hell (Gevingåsen).

### *Stasjonene blir knutepunkter for kollektivtrafikken*

- Stasjonsområdene på Ranheim og Hommelvik skal detaljplanlegges og utformes som sentrale kollektivtrafikkknutepunkt med enkle og effektive overgangsmuligheter mellom tog og annen kollektivtrafikk. Stasjonene skal ha tilstrekkelig sykkelparkering av høy kvalitet.

### *Disponering av frigjort jernbaneareal*

- Bane NOR vil gå i dialog med kommunene Trondheim og Malvik i forhold til framtidig utnyttning av jernbaneareal som kan omdisponeres som følge av dobbeltsporutbyggingen

### *Minimere negative konsekvenser for andre samfunnsinteresser*

- anbefalte avbøtende tiltak i henhold til gjennomførte konsekvensutredninger for landskapsbilde, naturmiljø, kulturminner / kulturmiljø, nærmiljø / friluftsliv og naturressurser, skal detaljeres og konkretiseres i samarbeid med aktuelle fagmyndigheter.
- Mer detaljerte støyberegninger i henhold til «Retningslinjer for støy i arealplanleggingen, T-1442/2016» med nærmere vurdering av skjermingstiltak som skal gjennomføres.
- Medvirkning i tråd med kravene i plan- og bygningsloven. Det vil si varsel via brev til de som er direkte berørt og offentlig høring av planforslag etter førstegangsbehandling.

## **Innspill til planforslaget**

Planprogrammet ble lagt ut på høring 25.3.13, med høringsfrist 6.5.13. Saken ble førstegangsbehandlet i bygningsrådet 23.10.18 og har vært ute på offentlig ettersyn i perioden 2.11.18 -15.12.18. Det ble i høringsperioden avholdt ett åpent møte i regi av Bane NOR 22.11.18 i Folkets hus på Ranheim. I høringsperioden kom det inn 23 innspill. Disse er oppsummert og kommentert i vedlegg 4.

Kommunedelplanen båndlegger arealer langs dette alternativet i påvente av detaljert regulering og frigir arealene langs de alternativene som har falt bort. Neste planprosess (detaljplan) vil avklare konsekvenser for berørte parter langs alternativ D1. Mange av de innkomne innspillene gjelder forhold som først vil bli avklart ved detaljregulering av dobbeltsporet. Disse er derfor tatt til orientering.

Hensynssonen gir store konsekvenser for videre drift av Ranheim Paper&Board samt for lokalsenterutviklingen på Ranheim. Bane NOR er forespurt om det er noen som helst mulighet for å redusere omfanget av hensynssonen på Ranheim, men de avviser at dette er mulig på nåværende tidspunkt. På bakgrunn av dette opprettholdes båndleggingssonen som foreslått.

Det er viktig å komme i gang med detaljplanlegging av dobbeltsporet for å begrense båndleggingsperioden og hensynta berørte parter. Dette er innarbeidet i Byveksttalen og kommunen forventer at detaljplanlegging av dobbeltsporet kommer i gang så snart som mulig etter vedtak av kommunedelplanen.

#### **Avsluttende kommentar**

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.

#### **Vedlegg til planbeskrivelsen:**

Oppsummering av innkomne merknader med kommentar