



Væresstranda bru, gnr/bnr 26/26 m.fl., detaljregulering

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 1.4.2020

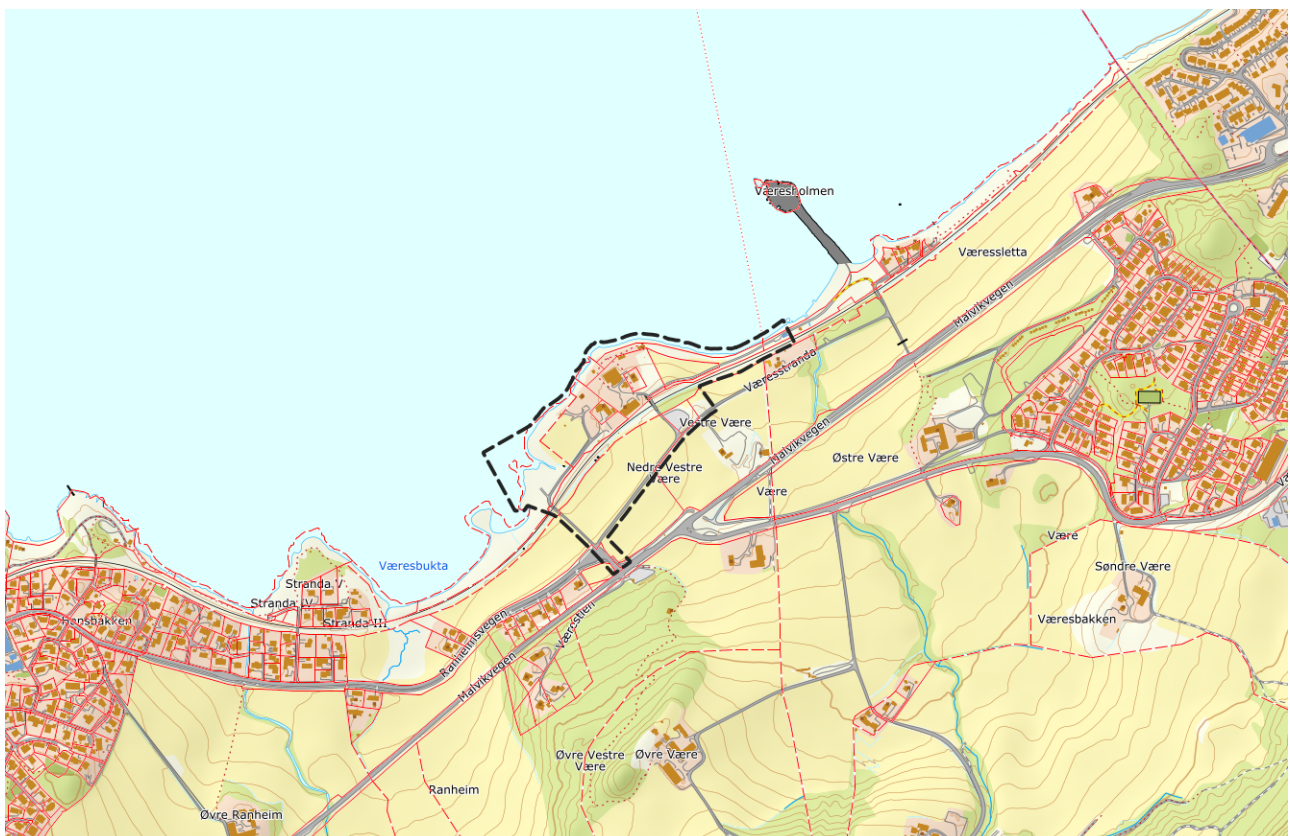
Dato for godkjenning av bystyret : 27.5.2020

Innledning

Innsendt reguleringsplanforslag er utarbeidet av Sweco som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Bane NOR.

Hensikten med planen er å etablere ny bruadkomst til boligbebyggelsen på nordsiden av jernbanen ved Væresstranda som ledd i elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen. Eksisterende bru er for lav for framføring av nødvendige elektroinstallasjoner på strekningen.

Hovedutfordringen i planen har vært ikke å gi for store negative konsekvenser for friluftsområdene langs Væresstranda, og samtidig sikre tilgjengelighet til de eksisterende boligene på nordsiden av jernbanen.

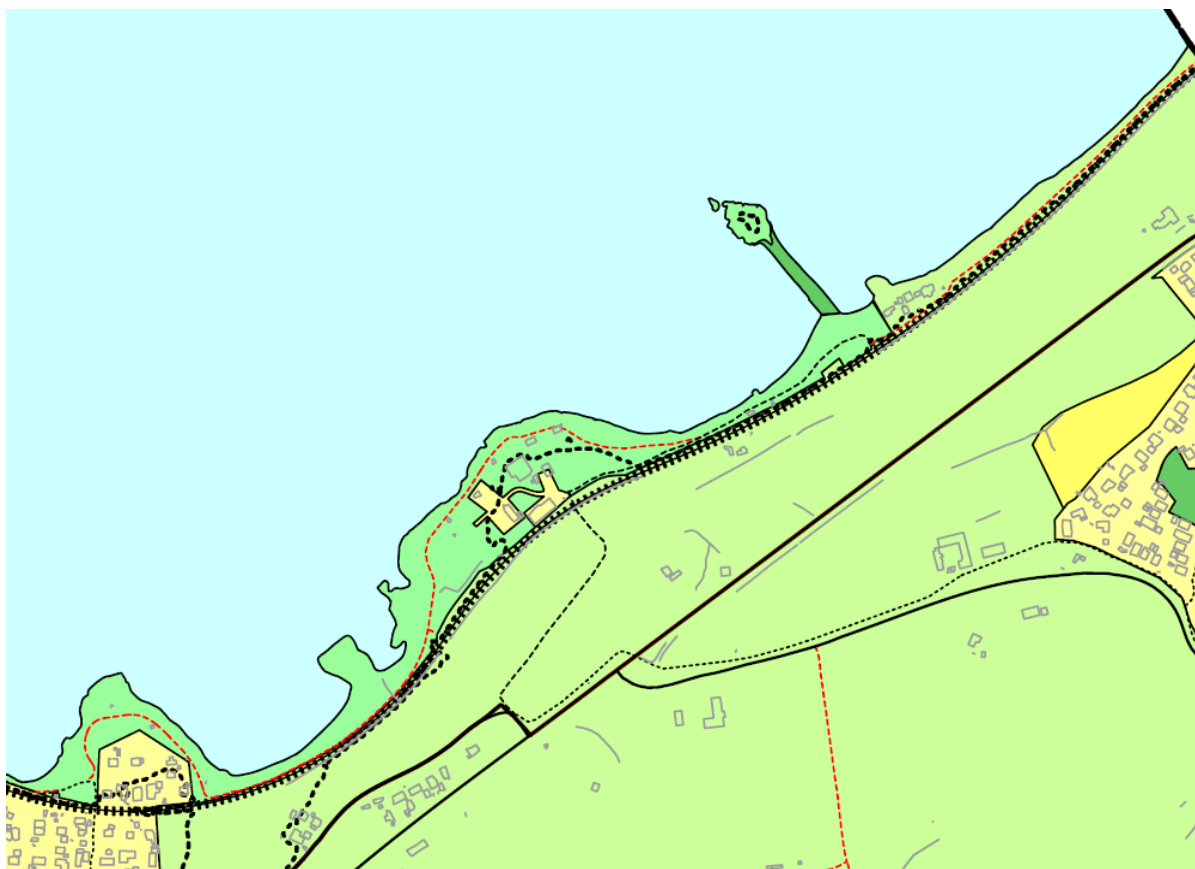


Oversiktskart med planavgrensning

Planstatus

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel 2012-24 er arealene sør for jernbanelinja avsatt til LNF-formål. Nord for jernbanelinja er arealene i hovedsak avsatt til grønnstruktur, markert med både eksisterende og framtidig turveg. Deler av eksisterende boligbebyggelse er avsatt til boligformål. Jernbanen er angitt som samferdselslinje gjennom området.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for planområdet. Landbruksarealene er i stor grad dyrka mark.

Kommunedelplan dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal

Kommunedelplanen for dobbeltspor Trondheim – Stjørdal, Leangen – Hommelvik, ble vedtatt i bystyret 5.12.2019, sak 170/19. Traseen følger ikke dagens spor forbi Væresstranda.

Det legges derfor ikke opp til å bygge en bru som ivaretar løsning med dobbeltspor i denne planen.

Plan for friluftsliv og grønne områder

Bystyret vedtok Plan for friluftsliv og grønne områder i sak 146/17 i møte 26.10.2017. I vedtakets punkt 9 står følgende:

9. *Fuglelivet langs byens østre områder, den unike tindvedskogen på Grytbakkstranda og hva store naturinngrep en opparbeidet sti langs fjorden – fra Hansbakkfjæra, via Grytbakkstranda og Værebukta – vil føre med seg for disse, er ikke tilrådelig med at en forlengelse av Ladestien går videre langs fjorden. Bystyret mener derfor at en forlengelse skal gå fra Hansbakkfjæra, via gangbrua over jernbanen og videre etter Pilgrimsleden inn til Være. Derfra følger den gamle gårdsveien forbi Være Nedre fram til Smedstrand, og videre over ny bru og etter eksisterende sti mot Væreholmen.*

Gjeldende reguleringsplaner

Deler av planområdet nord for jernbanen er regulert til friområde, med sammenhengende turveg langs fjæra, i *Reguleringsplan for Grytbakkfjæra*, r268h, vedtatt 29.10.2009.

I eldre reguleringsplan for *Være*, r1010, fra 1964, er eksisterende parkeringsareal ved dagens bru regulert, i tillegg til at areal langs fjæra på nordsiden av jernbanen er regulert til parkareal (badeplass). I *Endring av del av reguleringsplan for badeplass på Være*, r1010c, vedtatt 25.3.1982, er deler av eiendommene Flomålet, 26/5, og Smedstrand, 26/9 regulert til boliger. R1010c viser også felles adkomst til alle boligene.



Endring av del av reguleringsplan for badeplass på Være, r1010c, vedtatt 25.3.1982

Like øst for innregulert kryssområde til Malvikvegen, er det i r20170002, detaljregulering av Vestre Være, del av gnr/bnr 26/1 m.fl. vedtatt 31.5.2018, regulert innfartsparkering.

Tidligere vedtak

Bygningsrådet vedtok 22.8.2017 i sak 134/17, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn. I tillegg ble følgende vedtatt:

Før sluttbehandling av planen skal det gjøres ytterligere vurderinger av alternativer til stenging av planovergang i øst og for adkomst til boligene rett øst for planområdet.

Før sluttbehandling av planen skal det vurderes om planovergangen i øst skal opprettholdes, slik at det ikke legges offentlig vei langs stranda, o-SKV. Handicapparkering vurderes lagt ved denne planovergangen.

Sweco utarbeidet et notat datert 29.11.2017, hvor alternativer til stenging av planovergang, og plassering av HC-parkering er vurdert. Bane NOR konkluderte med at det eneste aktuelle alternativet var å samle trafikken til den nye brua. Kommunedirektørens innstilling tok dette til følge. Saken ble lagt fram for sluttbehandling hvor forslaget med å stenge planovergangen i øst ble

oppretholdt.

Ved sluttbehandling vedtok bygningsrådet i møte 6.2.2018, sak 18/18 følgende vedtak:

Det skal ikke legges offentlig vei langs stranda, o-SKV. Planovergangen i øst opprettholdes, og bygningsrådet anbefaler etablering av bru. Handicapparkering kan legges ved denne planovergangen. Bygningsrådet mener det er viktig at stranda sikres som rekreasjons- og friluftsområde. En vei på den relativt smale strandstripen som er igjen nedenfor jernbanesporet vil forringe området. Tiltakshavers forslag vil dessuten vanskeliggjøre tilrettelegging for universelt utformet tilgang til stranda.

Vedtaket er i det vesentlige imøtekommet i planforslaget.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene: Gnr/bnr 25/262, 26/1, 26/2, 26/5, 26/9, 26/20, 26/25, 26/26, 26/29, 26/50, 26/52, 27/2, 27/16.

Trondheim kommune eier gnr/bnr 26/20, 26/25, 26/26 og 27/16.

Beliggenhet

Planområdet ligger helt øst i Trondheim kommune, ikke langt fra kommunegrensen til Malvik, langs jernbanelinja og Trondheimsfjorden. Adkomstvegen til Væresstranda går fra Fylkesveg 950 (Malvikvegen) med bru over jernbanen.

Dagens arealbruk

På sørsiden av jernbanelinjen består området i stor grad av dyrka mark. Adkomstveger og en liten parkeringsplass preger også området. På nordsiden av jernbanelinja er strandsonen, med tilhørende muligheter for friluftsliv og rekreasjon, svært viktig. Området er forholdsvis flatt med gode solforhold.

Det ligger en gruppe av boliger innenfor planområdet, nord for jernbanen, som ligger forholdsvis nært strandsonen. Det er også noe bebyggelse rett øst for planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor planområdet er det registrert tre automatisk freda kulturminner, men ingen SEFRAK-bygninger. En gravrøys fra jernalder er lokalisert ved parkeringen sør for jernbanen. Rundhaugen er i dag dekket med vegetasjon og løvtrær, og er delvis forsøplet og utgravd. I forbindelse med planarbeidet utførte Sør-Trøndelag fylkeskommune en ny arkeologisk undersøkelse. Det ble avdekket to automatisk freda kulturminner, begge kokegroper. Disse er lokalisert på dyrka mark, sørvest i planområdet.

Naturmangfold

Størstedelen av planområdet består av vegetasjon typisk for skrotemark, med arter som sibirbjørnekjeks, reinfann, åkertistel og geitrams, samt grøntarealer. Samme vegetasjon finner man rundt jernbanesporet. Langs strandsonen finnes en smal stripe med strandeng som blir avbrutt mot dagens fylling på Væresstranda. Den nært trua bukkebeinsurt er registrert ved strandkanten (seinest i 1945), men med dårlig presisjon. Arten er ikke gjenfunnet ved befarung. Allelen forbi parkeringsplassen består av en del eldre trær, med ask, spisslønn og steinnype.

Fra strandsonen og utover i sjøen finnes en større forekomst av naturtypen bløtbunnsområder i strandsona, som er registrert med verdi "svært viktig". Produktive bløtbunnsområder gir gode forhold for næringssøkende vannfugl. Flere trua fuglearter er registrert innenfor og i nærheten av dette området, som brushane, hettemåke, storspove og sjøorre. På grunn av stor menneskelig trafikk i området på land finnes det stort sett bare arter som tolererer dette.

Det er ingen kjente vilttrekk innenfor planområdet, men landområdene er i kommunens viltkart satt til verdi C på grunn av områdets funksjon som beite for rådyr gjennom hele året. Dette er en del av et større viltområde. Oteren er en kjent art i det nære kystområdet mot Trondheim, og observeres jevnlig i området.

Værebekken går i dag i kulvert under gangveien og jernbanelinjen. Jernbanen utgjør et vandringshinder for anadrom fisk. Det ses imidlertid på som lite sannsynlig at sjøørret går opp i Værebekken. Det meste av bekken er saltvannspåvirket, og strekningen opp til vandringshinder ved jernbanen er ca. 10 m. Mellom jernbanelinjen og fv. 950 er det en liten bestand av ørret som lever isolert i bekken.

Det er registrert flere svartelista plantearter innenfor planområdet. Hagelupin er funnet ved to lokaliteter og er den fremmedarten i området som vurderes å ha størst risiko for spredning. Rynkerose, hagerips, rødhyll og platanlønn har også forekomster i området.

Rekreasjonsverdi/barns interesser

Området på nordsiden av jernbanelinja er et svært viktig friluftsområde, som er godt besøkt av lokale, men som også er viktig for befolkningen i resten av Trondheim. Friluftsområdet er lett tilgjengelig, også med buss fra Trondheim sentrum. Det er særlig i sommersesongen området er godt besøkt, hvor soling og bading er hovedaktivitetene. I tillegg til fritidsbruk, brukes området av barnehager og skoler. Området er tilrettelagt med baderampe for rullestolbrukere og med parkeringsmulighet nært stranda. I tillegg finnes det toalett, utedusj, omkleddingsrom, benker og bord ved badeplassen.

Væresholmen er et statlig sikra friluftsområde som omfatter strandsonen med gressdekt mark, svaberg og selve Væresholmen. Det er et godt utbygget turvegnett langs stranda, som strekker seg til Lade. Det er enkelte områder hvor turvegsystemet mangler, men stranda kan benyttes hele veien.



Eksisterende turveg langs sjøen som også brukes som kjøreveg fram til HC-parkering og til drift. Foto: Sweco

Landbruk

Innenfor planområdet ligger det dyrka mark som er av klassen fulldyrket. Like øst for Smedstranda, nord for jernbanen, er det et trekantet jordbruksareal som i dag både er regulert til, og fungerer som friområde i tilknytning til stranda. Dette arealet blir også klippet og skjøttet som plenareal. Arealet er benyttet som dyrka mark tidligere.

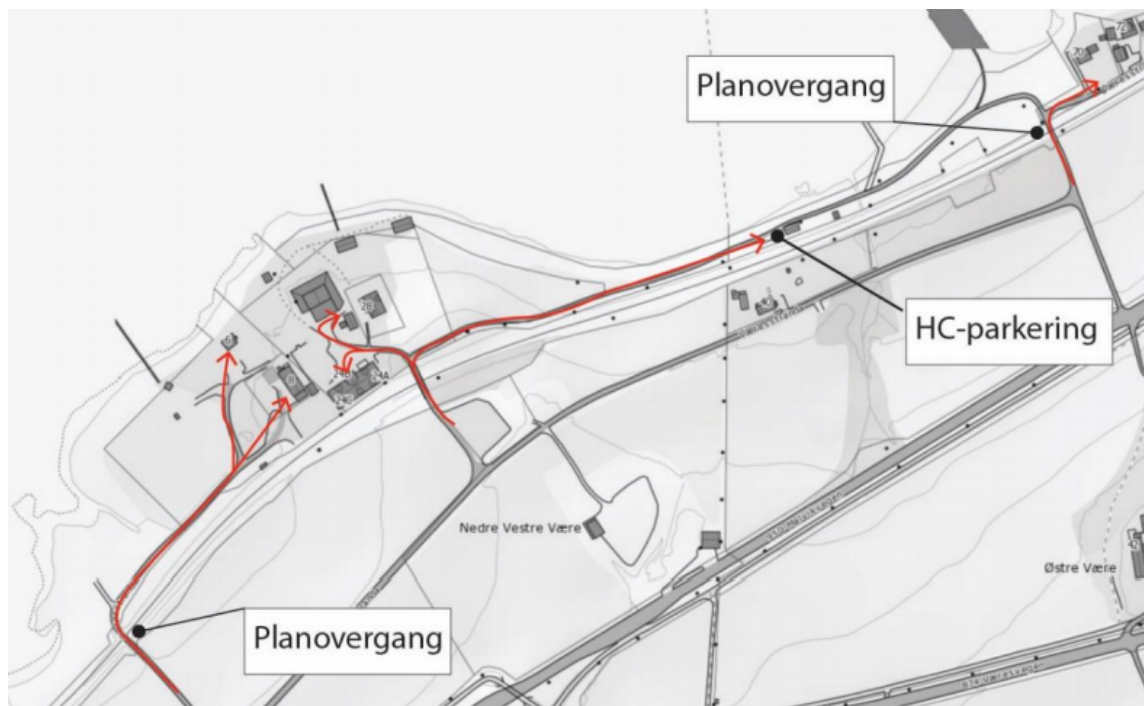


Arealtyper på Væresstranda

Trafikkforhold

Eksisterende bru og planoverganger øst og vest i planområdet brukes som adkomst til eiendommene nord for jernbanen. Eksisterende bru brukes både som adkomst til boliger nord for

brua, parkeringsplasser for handikappede, og som hovedatkomst for gående og syklende som skal til stranda. Planovergang i øst har fysisk sperring, slik at denne normalt bare brukes av beboere på eiendommene øst for planområdet. Parkeringsplassene ved eksisterende bru brukes også som utgangspunkt for opphold og ferdsel i området for øvrig.



Lokalvegnett, adkomstforhold og kjøremønster

Universell tilgjengelighet

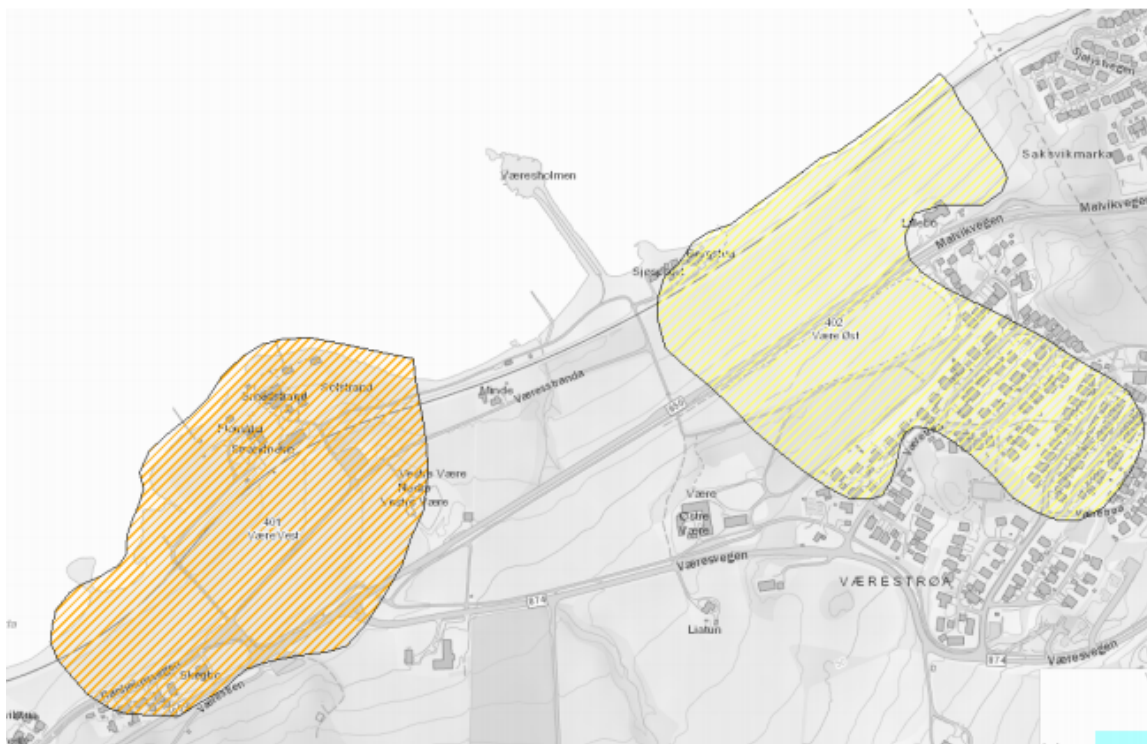
Det er i dag tilrettelagt en universelt utformet baderampe på Væresstranda. Stigningen opp til dagens bru er ikke universelt utformet. Over en strekning på 30 meter er stigningen 18,5 % i dag. Dette er kompensert ved at det er etablert HC-parkering ved badeplassen, nært baderampen.



Universelt utformet baderampe. Foto: Sweco

Grunnforhold

Det er tidligere gjennomført flere grunnundersøkelser i området. I forbindelse med dette prosjektet ble det gjennomført nye grunnundersøkelser høsten 2016. Resultatene fra totalsonderinger utført i 2016 viser en generell karakterisering av grunnforholdene i planområdet som ca. 1-3 m tørrskorpeleire (enkelte steder sand) over leire og kvikkleire/sprøbruddmateriale av varierende mektighet. Det er påvist mellom 10 og 15 m med kvikkleire ved jernbaneskjæringene. Samtlige sonderinger utført i 2016 er avsluttet i berg, og sonderingene tyder på liten dybde til berg øst for planområdet med økende bergdybde vestover. Øst for planområdet er det enkelte bergblotninger.



Kvikkleiresoner på Være. Oransje skravur viser middels faregrad. Gul skravur viser lav faregrad. Kilde: NVE Atlas

Forurenset grunn

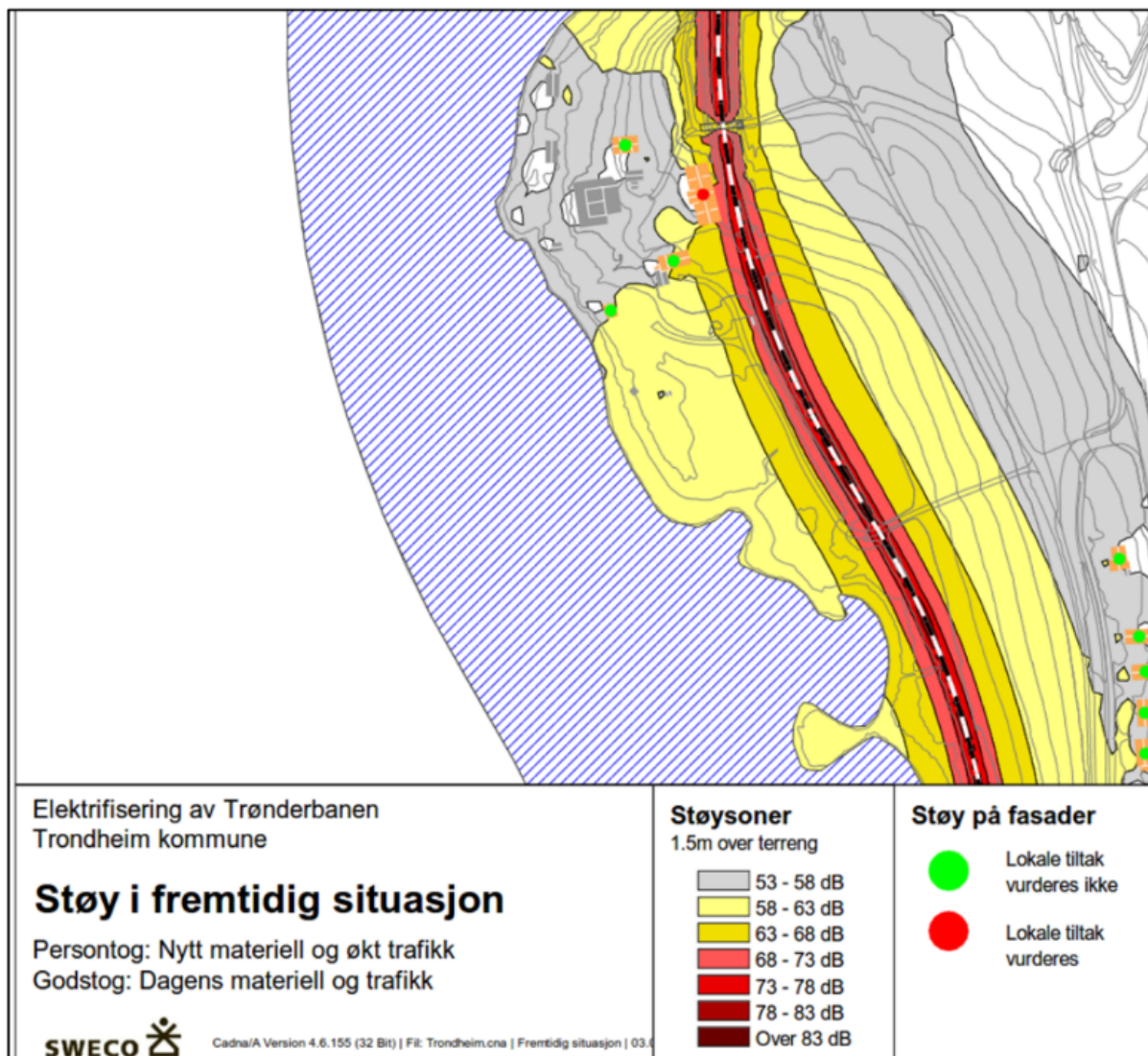
I planområdet var det et avmagnetiseringsanlegg under andre verdenskrig, og det er grunn til mistanke om forurensete masser. I henhold til forurensningsforskriftens kapittel 2 skal det derfor utføres nødvendige undersøkelser ved terrenginngrep.

Støy

Området er i dag utsatt for jernbanestøy, og det er utarbeidet egen støyutredning i forbindelse med arbeidet med elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Kartet viser forventet støynivå i fremtidig situasjon. I fremtidig situasjon vil mengden persontrafikk øke, men siden det skal benyttes mer støysvakt materiell vil støysituasjonen ikke endres. Beregningene er derfor representative for dagens situasjon.

I dag er alle tog som passerer dette området pålagt å gi akustisk signal ved passering, på grunn av de to planovergangene på nordsiden av jernbanelinjen. Sanering av planovergangene vil forbedre denne situasjonen da behovet for varsling bortfaller. Med elektrifisering av jernbanen vil diesellokomotiv bli byttet ut med el-lokomotiv, og disse er generelt mer stillegående.

Det er strengere krav til støy fra nye vegger/bruer enn fra eksisterende vegger. Trafikken på de aktuelle vegene er her så lav at ingen boliger vil ha støynivå på fasade over aktuell grenseverdi. En detaljert beregning av støy fra vegtrafikk er ikke nødvendig.



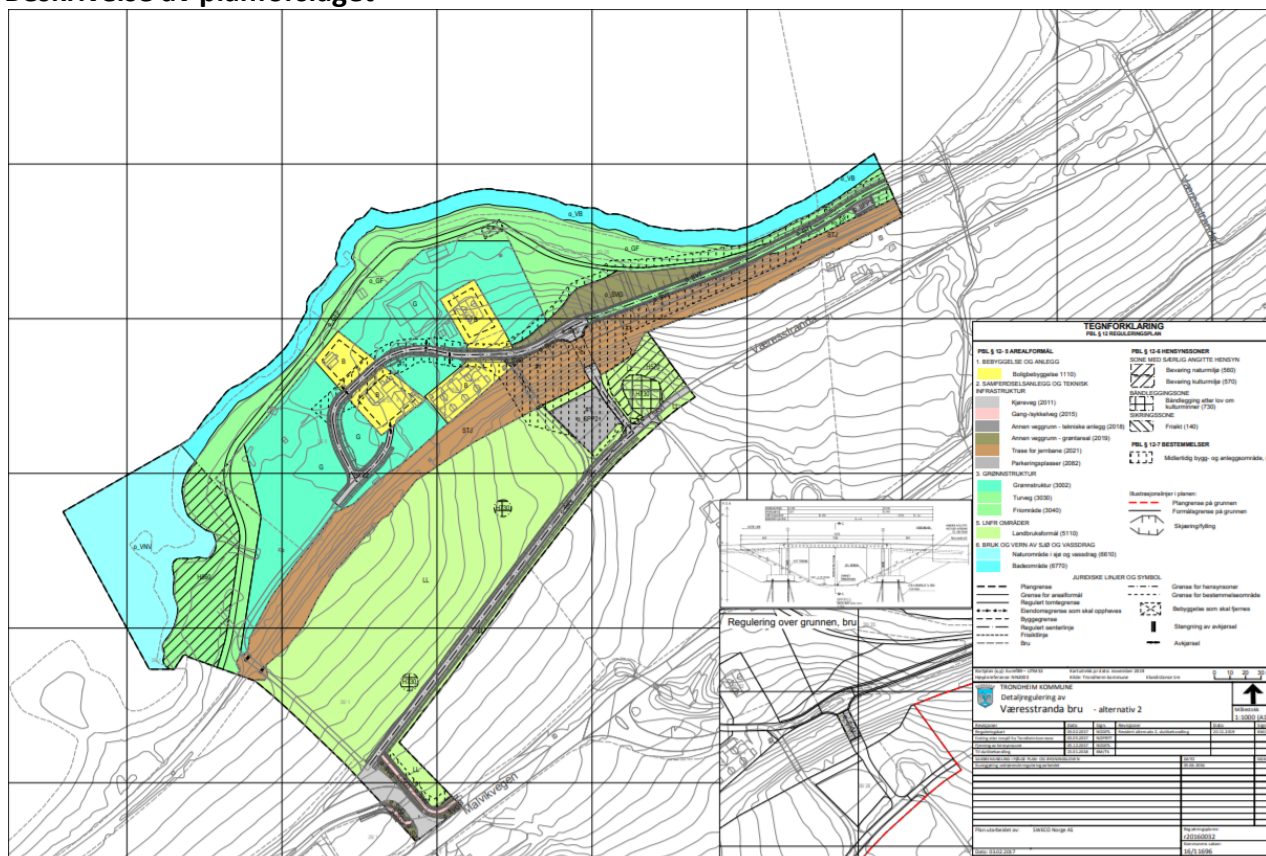
Resultater fra støyutredning i forbindelse med elektrifiseringsprosjektet

Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Eksisterende planoverganger øst og vest i planområdet brukes hovedsakelig av eiendommene på nordsiden av jernbanen, men også av landbruksmaskiner, samt av gående og syklende. Bane NOR har i sine arkiver registrert flere nestenulykker i tilknytning til planovergangene, og det oppfattes som viktig å få disse sanert.

Dagens vegadkomst går langs fjæra, og for å hindre en utvasking av denne vegen har det nylig blitt gjennomført en plastring mot fjæresonen.

Beskrivelse av planforslaget



Plankart

Bebyggelse

Reguleringsplanen regulerer eksisterende areal til boligformål slik arealene er avsatt i kommuneplanens arealdel, med noen mindre justeringer, for å tilpasse planen til den faktiske situasjonen. Det legges opp til at eksisterende naust og servicebygg like vest for badestranda bevarer, og foreslått vegløsning er tilpasset dette.

I Endring av del av reguleringsplan for badeplass på Være, r1010c, vedtatt 25.3.1982, er deler av eiendommene Flomålet, 26/5, og Smedstrand, 26/9 regulert til boliger. R1010c viser også felles adkomst til alle boligene. Denne planen videreføres i planforslaget, men for at planen skal ha rettslig virkning som grunnlag for utbygging må grad av utnytting angis. I planforslaget er det derfor vist byggegrenser, og det er tatt inn bestemmelser om høyde på bebyggelsen og samlet bebygd areal (BYA).

Trafikkløsninger

Ny bru lokaliseres ca. 50 m øst for dagens bru. Her ligger jernbanen i skjæring, og er derfor en logisk plassering av ny planskilt kryssing av jernbanen. I en tidlig fase av planleggingen ble alternativ med to bruer øst og vest i planområdet vurdert. Denne løsningen vil ikke være akseptabel for de store friluftslivsinteressene i området, fordi terrengforholdene i området forutsetter store fyllinger og konstruksjoner som må lokaliseres til strandsonen.

Frihøyde over jernbanen for ny bru er lagt til 6,55 m. Ny veg ned mot stranda, o_GT1, tilpasses samme nivå som eksisterende veg, og kobles sammen med Ladestien, o_GT, der disse møtes. HC-parkeringen ligger i dag ved toalettbygget, med adkomst via eksisterende bru. Traseen fra ny bru er foreslått regulert som turveg, og dimensjoneres slik at den kan brukes av driftskjøretøy, blant

annet for drift av toalettbygget, avfallshåndtering, vedlikehold/sandsetting av badeplassen, etc. Det legges inn fire meter bredde på turvegen mellom brua og toalettbygget.

Ved stenging av planovergangen i vest, må beboerne som i dag bruker denne, benytte den nye brua og ny regulert adkomstveg.

Gangfeltet over Ranheimsvegen, ved krysset ved Malvikvegen, er foreslått flyttet nærmere fv. 950 for å gi bedre sikt for syklister som skal krysse Ranheimsvegen og samtidig gi mer oversiktlig plassering av gangfeltet.

Felles adkomstveger

Regulert felles kjøreveg, f_SKV2, har som hensikt å samle trafikk på nordsiden av jernbanen til planlagt ny bru. I planbestemmelsene er det stilt rekkefølgekrav som sikrer at stenging av planovergangen i vest kan gjennomføres først etter at ny bru og internt vegnett er etablert.

Det reguleres snuhammer vest i planområdet slik at søppelbil og andre kjøretøy kan snu i dette området.

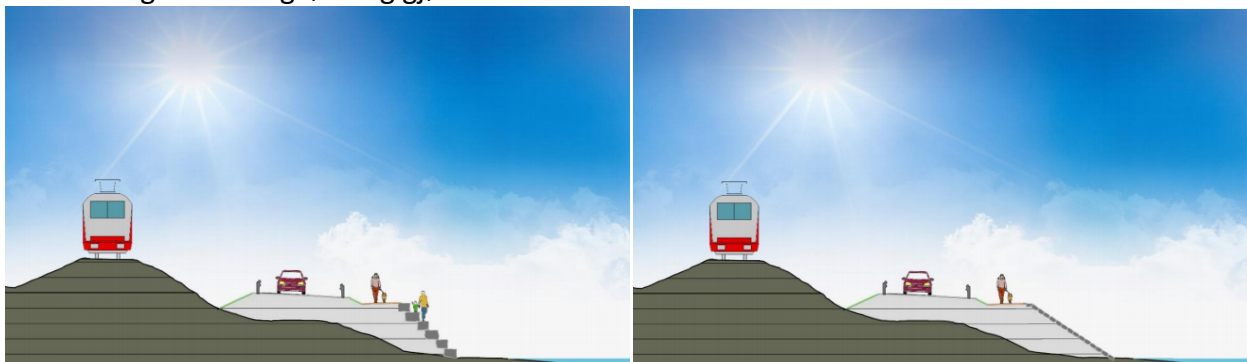
Midlertidig anleggs- og riggområde

I forbindelse med rivning av eksisterende bru og etablering av ny bru og brufundament, samt etablering av nytt vegsystem, er det regulert inn midlertidig bygg- og anleggsområde, #1. Formål parkering, veg og annen veggrunn benyttes også i forbindelse med etablering av nytt veganlegg. Midlertidig bygg- og anleggsområde skal tilbakeføres til regulert formål etter endt byggeperiode.

Forholdet til Væresstranda som viktig friluftslivsområde og turveg

Etablering av fylling og turveg ned mot sjøen har negative konsekvenser for friområdet. Hensynet til friområdet har medført at planen reduserer nivået på fyllinger i størst mulig grad ved å gå ned på kravet til frihøyde på brua (fra 7,3 m til 6,55 m). I tillegg er fyllingene redusert ved at veien ikke legges over flomnivå, som ville medført en ca. 1 m høyere fylling langs hele strandsonen.

Det kan etableres en trappet mur av naturstein for å ta opp høydeforskjellen fra den nye brua og ned mot stranda, i stedet for en typisk vegfylling. Dette ivaretar tilgjengeligheten til strandsonen, samtidig som muren i seg selv kan benyttes til opphold og aktivitet. Om man enkelte steder ønsker enda enklere adkomst til stranda, kan man etablere ramper eller slakere trapper gjennom muren. En annen måte å tilpasse utbyggingen mot sjøen er å plastre fyllingen. Deler av denne kan også enkelte steder ev. tilsås, og plastring kan kombineres med etablering av mur/trapper enkelte steder. Valg av endelig løsning gjøres i neste fase.



Prinsippnitt som viser mulig utforming av sideterrang der ny veg må legges på fylling, for å ta opp høydeforskjellen fra den nye brua og ned mot stranda. Til venstre: Trappet mur mot sjøen. Til høyre: Plastring mot sjøen. Tegning: Sweco

Forholdet til stormflo og havnivåstigning

Kartverket oppgir vannstandsverdier med forskjellige gjentakintervall for Trondheim målestasjon, basert på historiske vannstandsverdier. Per i dag er for eksempel 200-års vannstand 2,05 moh. (alle oppgitte høyder i NN2000), 1000-års vannstand 2,16 moh., og høyeste observerte vannstand (2.11.1971) 2,33 moh.

Tar man hensyn til klimaendringen frem til år 2050 (2100) må man regne med en havnivåstigning på 0,31 m (0,90 m) og landheving, som tilsvarer en havnivåsenkning, på 0,24 m (0,48 m) (DSB, 2009). Havnivåer med forskjellige gjentakintervall er som vist i Tabell 1.

	I dag	År 2050	År 2100
Høyeste observert	2.33	2.4	2.75
1000-års	2.16	2.23	2.58
200-års	2.05	2.12	2.47
100-års	2	2.07	2.42
20-års	1.88	1.95	2.3
5-års	1.75	1.82	2.17
1-års	1.6	1.67	2.02
HAT	1.53	1.6	1.95

Tabell 1: Vannstandsnivåer i Trondheim i dag, i år 2050 og 2100, i m over havet (NN2000). HAT = høyeste astronomiske tidevann. Kilde: Kartverket

Høye vannstandsnivåer opptrer under såkalt stormflo, ved kombinasjon av springflo og ugunstige værforhold. I tillegg kommer bølgepåvirkningen, som er beregnet til 1,2 m for Væresstranda, jf. Hydrologisk rapport (ETM-10-A-00027). Nivåer som påvirkes av bølger er vist i Tabell 2.

	I dag	År 2050	År 2100
Høyeste observert	3.53	3.60	3.95
1000-års	3.36	3.43	3.78
200-års	3.25	3.32	3.67
100-års	3.20	3.27	3.62
20-års	3.08	3.15	3.50
5-års	2.95	3.02	3.37
1-års	2.80	2.87	3.22
HAT	2.73	2.80	3.15

Tabell 2: Nivåer som påvirkes av bølger i Trondheim i dag, i år 2050 og 2100 (inklusive bølgepåvirkning på 1,2 m), i m over havet (NN2000). Kilde: Kartverket

Dagens nivå vei ved Væresstranda ligger på ca. 2,6 moh. Ut ifra vannstandsnivåene i tabell 1 blir ikke veien oversvømt av havet verken i dag eller i år 2050 eller 2100. Det er imidlertid knyttet relativt stor usikkerhet til beregnet havnivåstigning og værpåvirkning i forbindelse med klimaendringer (DSB, 2009). I tillegg kommer bølgepåvirkning. Bølger kan overtoppe veien på dagens nivå med en sannsynlighet på en gang per 20 år per i dag, en gang per 5 år i år 2050, og flere ganger per år i år 2100 (tabell 2).

Tilknytning til infrastruktur

Det er ikke kjent at eksisterende kommunalt vann og avløp blir berørt av planen. I brukonstruksjonene skal det legges til rette for fremføring av ny kommunal vannledning. Eventuelle berørte private stikkledninger må avklares i byggeplan. Byggeplan skal også vise

håndtering av overflatevann i veganlegget. Det stilles krav om at vann- og avløpsplan skal foreligge i forbindelse med søknad om tiltak, og om at planen skal godkjennes av Trondheim kommune.

Det er ikke kjent at planen berører tele- og datakabler til området, med unntak av lavspentlinjer til boliger som må flyttes, samt høyspentlinje i forbindelse med jernbanen. Under opparbeidelse må høyspent kontaktledning langs jernbanen hensyntas og sikkerhetstiltak iverksettes iht. Bane NORs retningslinjer.

Miljøoppfølging

Fremmede arter registreres og fjernes før anleggsvirksomheten starter, for å hindre ytterligere spredning. Det er viktig at massene ikke flyttes til andre steder innenfor planområdet. Dersom massene tas bort bør de leveres på godkjent deponi for masser med fremmede arter.

Tilplanting av ny vegetasjon bør skje med stedegne planter og trær som bjørk og rogn.

Universell tilgjengelighet

Det er ikke mulig å innfri kravene om universell utforming på vegstrekningen på grunn av terrengforholdene i området. Forholdene vil uansett ikke bli verre enn det de er i dag.

For å tilrettelegge for universell utforming er det avsatt areal til tre HC-plasser ved toalettet på stranda. Dette for å gi en bedre tilgjengelighet til badeplassen som er universelt utformet.

Langs turvegen, o_GT, og ellers i planområdet hvor fallhøyde er over 0,5 m skal det etableres rekkverk. Rekkverk kan brukes som ledelinje.

Stigningen fra Væresstranda og opp til brua vil bli på 10,5 % over en strekning på 80 m. En slakere bakke vil bli et enda større terrenginngrep, noe som vil gå på bekostning av planlagt turveg langs sjøen.

Landbruk

Det stilles krav om at eksisterende veg innenfor landbruksområde LL, tilknyttet planovergang i vest, skal tilbakeføres til landbruksareal etter saneringen av planovergangen.

Det er påvist forekomster av floghavre innenfor planområdet. For å hindre spredning av denne må anleggsutstyr og maskiner rengjøres etter bruk. I bestemmelsene stilles det krav om at jordmassene skal kontrolleres av lokale landbruksmyndigheter før flytting, for å hindre spredning av skadelige plantearter.

Kulturminner og kulturmiljø

Registrerte kulturminner omfattes av hensynssone H730, båndlegging etter lov om kulturminner. Ingen av kulturminnene vil direkte berøres av tiltaket. Ny veg vil bli lagt på vestsiden av gravrøysa ved parkeringen til friluftsområdet, og utenfor sikringssonen. Når anleggsarbeidet starter bør sikringssonene markeres i felt, for å hindre skade ved feiltagelse.

Dersom det treffes på automatisk freda kulturminner under arbeidet skal det umiddelbart stanses, og fylkeskommunen skal varsles, jf. lov om kulturminner § 8 annet ledd.

Naturmiljø

Innenfor naturområde i sjø og vassdrag og hensynssone bevaring naturmiljø tillates ikke inngrep eller tilrettelegging som forringer området's økologiske funksjon. Det er stilt krav om etablering av skjermvegetasjon mellom regulert turveg og fjæra, av hensyn til fuglelivet i Grytbakkfjæra.

Geoteknikk og forurenset grunn

Det er gjort grunnundersøkelser i området i forbindelse med denne reguleringsplanen. Dette må følges opp før anleggsgjennomføring, og geoteknisk prosjektering må være ferdig før rammetillatelse kan gis. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden. Dette gjelder også for rigg og ev. midlertidige deponiområder innenfor planområdet.

Før det kan gis tillatelse til tiltak etter plan- og bygningsloven, må tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn være godkjent av forurensningsmyndigheten. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten.

Rekkefølgebestemmelser og utbyggingsrekkefølge

Hovedmålet med planforslaget er å få hevet eksisterende bru, slik at fremføringen av nødvendig kabel- og mastesystem kan realiseres. Dette vil være byggetrinn 1 ved realisering av reguleringsplanen.

Bestemmelser sikrer at boliger som blir direkte berørt av sanering av planovergangen ikke mister adkomst før utbygging av nytt vegsystem tilknyttet til ny bru er realisert. Dette kan bli byggetrinn 2, der realiseringen kan skje i etterkant av at elektrifiseringen på strekningen er utbygd.

Virkninger av planforslaget

Overordnede planer

Tiltaket vil bidra til å legge til rette for fremtidig turveg, som vist i kommuneplanens arealdel.

Landskap

Tiltaket medfører endring av landskapet, samt karakteren av dette viktige friområdet. Fyllingen på nordsiden av jernbanen blir større enn dagens. Det er fokusert på avbøtende tiltak for å minimere de negative konsekvensene, herunder beplantning og etablering av murer for å begrense fyllingene.

Kulturminner og kulturmiljø

Tiltaket har ikke negative konsekvenser for kjente kulturminner eller kulturmiljø.

Naturmangfold

Naturmangfold vil bli lite påvirket av tiltaket. Det vil være noe fylling i strandsonen, men dette i et område som er påvirket fra før, og vil gi minimal påvirkning på naturtypen bløtbunnsområdet i strandsonen og vanntilknyttet fugl.

Det er en fare for at fremmede plantearter spres i området under anleggsarbeider. Fremmede arter kan utkonkurrere stedegen vegetasjon og gi et endret artsbilde. Det må derfor gjøres avbøtende tiltak for å unngå dette.

Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12:

Det planlagte tiltaket og dets virkning er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Det er utført viltkartlegging i kommunen, fisk- og vannundersøkelser i Værebekken, samt befaringsmed

kartlegging av viktige naturtyper, rød- og svartelista arter. Kunnskapen om naturverdiene i området og konsekvens av tiltaket er gode, og føre-var-prinsippet tillegges derfor ikke vekt.

Hele området er i stor grad påvirket fra før og har en høy brukerfrekvens. Dette gjør at tiltaket som er beskrevet ikke vil gi stor innvirkning på naturmangfold. Ved å minimere fyllingen ut i sjøen vil fugl og bløtbunnsområder i liten grad bli påvirket. Det er en fare for at fremmede plantearter spres i området under anleggsarbeider. Fremmede arter kan utkonkurrere stedegen vegetasjon og gi et endret artsbilde. Det må derfor gjøres avbøtende tiltak for å unngå dette.

Tiltaket anses ikke å øke samla belastning av noen artsgrupper.

Ved en eventuell miljøskade utover det som er beskrevet i planen skal tiltakshaver bære kostnader ved miljøforringelse, jf. § 11. Ved gjennomføring av tiltaket skal det brukes miljøforsvarlige teknikker og metoder for å unngå skade på naturmiljø.

Avbøtende tiltak:

Fremmede arter registreres og fjernes før anleggsvirksomheten starter, for å hindre ytterligere spredning. Det er spesielt viktig å ta hensyn til massene hvor det i dag vokser hagelupin, som kan ha levedyktige frø i opptil 50 år. Det er viktig at massene ikke flyttes til andre steder innenfor planområdet. Dersom massene tas bort bør de leveres på godkjent deponi for masser med fremmede arter. Rynkerose bør fjernes med røtter og leveres på hageavfallsmottak.

Tilplanting av ny vegetasjon bør skje med stedegne planter og trær som bjørk og rogn.

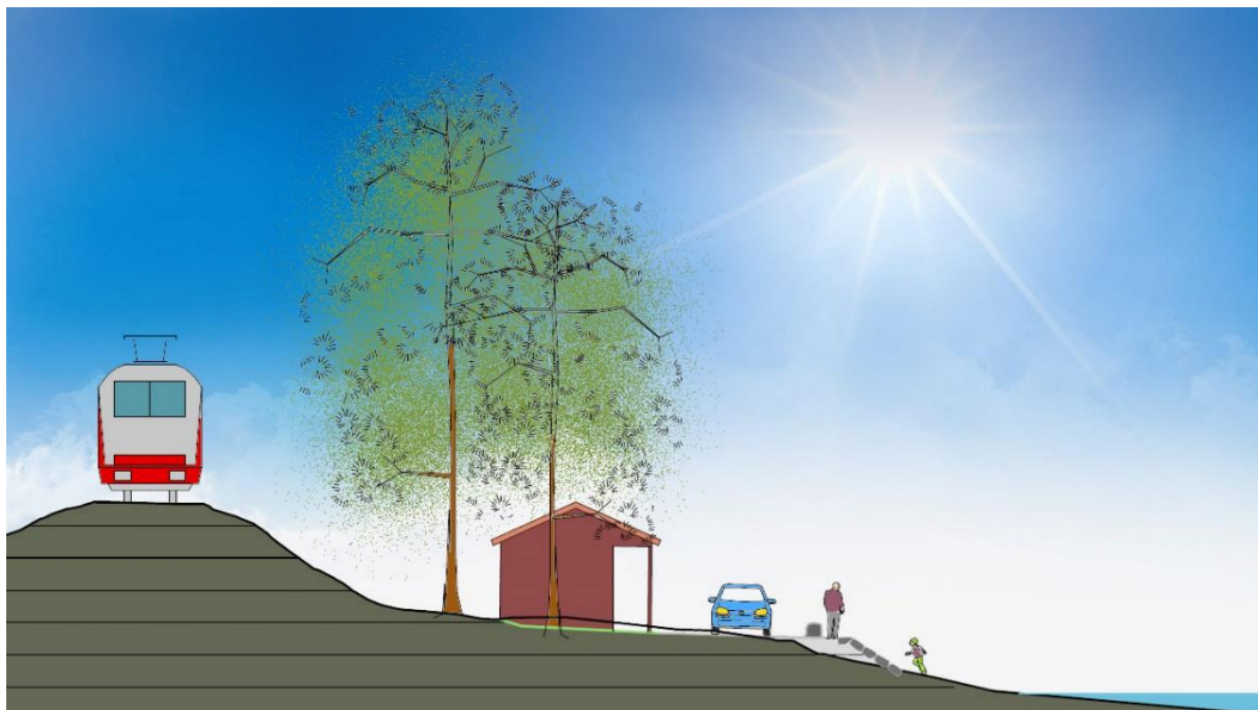
Friluftsliv og tilgjengelighet til sjøen

Det planlagte tiltaket vil gi noe negativ innvirkning på friluftsliv. Særlig vil støy og arealbeslag i anleggsfasen gjøre området mindre attraktivt i anleggsperioden.

Det vil ta tid i etterkant av inngrepet før vegetasjonen får etablert seg slik at området kan brukes som i dag. På sikt vil området få bruksarealer i skråning fra ny bru eller mulig trappemur ned mot sjøen. Dagens parkeringsplass vil bli erstattet med ny parkering. Omkleddningsrom, WC og annen tilrettelegging vil bevares. Forbi toalettbygget vil vegen ligge på samme nivå som den gjør i dag, og det vil derfor ikke være nødvendig med tiltak på bygget. Brukerintensiteten er høyest i området mellom baderampe og molo, og dette området blir ikke berørt.

Når det gjelder havnivåstigning og stormflo bør i utgangspunktet vegen fra brua og østover til HC-parkering bygges høyere enn det planen nå legger opp til. For å ivareta de sterke friluftinteressene i området, er det ikke lagt til rette for dette ettersom en heving av vegen ville ført til betydelige fyllinger i strandsonen.

Det er skissert avbøtende tiltak som vil minimere konsekvensene av tiltaket. Eksisterende servicebygg og naust, i tillegg til eksisterende trær skal i stor grad bevares. Som beskrevet over kan det etableres en trappet mur av naturstein for å ta opp høydeforskjellen ned mot stranda, som kan benyttes til opphold og aktivitet. Alternativt kan fyllinga plastres og få en estetisk tilpasning til sjøen.



Prinsippsnitt ved eksisterende servicebygg (med plastring). Tegning: Sweco

Trafikkforhold/ tilgjengelighet for gående og syklende

Planen legger opp til endrede trafikale forhold. Det vil bli en noe økt trafikkmengde på den nye brua ettersom trafikken samles.

Ny bruadkomst vil ikke forverre tilgjengeligheten til området sammenlignet med dagens situasjon. Stengning av planovergang i vest vil gjøre vegen noe lengre for dem som kommer fra vest og skal til dette området. På en annen side vil trafikksikkerheten ivaretas ved at faren for togulykker forsvinner, og de slipper å vente på togpasseringer.

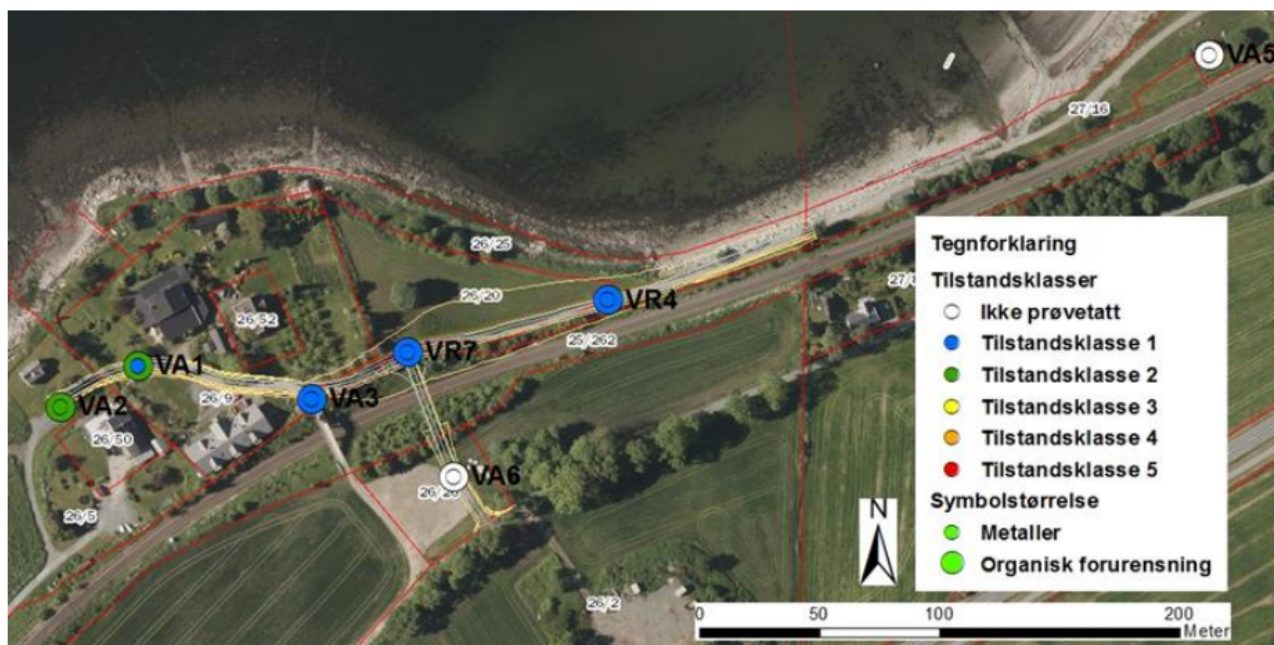
Saneringen av planovergangen vil gjøre adkomsten til området mye tryggere for alle brukere. Det legges også til rette for en oppgradert og bedre sikret bru. Over brua etableres sikkerhetsskjermer slik at det ikke vil være mulig å komme i kontakt med spenningsatt kontaktledning.

Tiltaket medfører ikke endringer på kollektivtilbud og traseer for busser. I krysset ved Malvikvegen legges det opp til at nytt gang- og sykkelvegnett kan etableres i tilknytning til bussholdeplass. Ved Malvikvegen er det foreslått regulert inn gang- og sykkelveg tilpasset busslomme i reguleringsplan for innfartsparkering på Være som er under utarbeidelse. Flytting av gangfelt i krysset Ranheimsvegen – Malvikvegen vil gi bedre sikt for syklister som krysser vegen.

Forurenset grunn

Miljøtekniske grunnundersøkelser med prøvetaking ble gjennomført den 21. september 2016. Det ble boret eller gravd ned til 0,5 – 1 m i fem av syv punkter. Det ble påvist benzo(a)pyren i tilstandsklasse 2 i lokalitet VA1, og arsen, PCB og benzo(a)pyren i tilstandsklasse 2 i lokalitet VA2. I henhold til framtidig arealbruk kan masser i tilstandsklasse 1 og 2 ligge igjen eller gjenbrukes på eiendommene. Masser som fraktes ut av området må leveres til godkjent mottak/deponi.

Det er behov for supplerende prøvetaking i området mellom prøvene VA1 og VA3, samt i området rundt VA6 og framtidig riggområde.



Kartet viser påvist forurensning på Væresstranda. Punktene er markert med farge etter høyeste tilstandsklasse funnet i hvert punkt iht. Miljødirektoratets veileder (TA-2553/2009). Kilde: kartverket. Geovekst og kommune. Geodata AS.

Risiko- og sårbarhetsanalyse og forslag til risikoreduserende tiltak

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som tydeliggjør alle forhold i planområdet. ROS-analysen er gjort med utgangspunkt i sanering av to eksisterende planoverganger, en i vest og en i øst. Denne planen legger kun opp til sanering av overgangen i vest.

Det er avdekket flere tiltak som er nødvendige for å redusere risiko (rød sone):

Følgende tiltak er nødvendige

Grunnforhold, masseras/jordras, utglidning, stabilitet:

- Det er gitt bestemmelser om at rapport fra geoteknisk prosjektering skal være ferdig før igangsettingstillatelse kan gis.
- I rapporten skal behov for geoteknisk oppfølging av massehåndtering og arbeider i byggeperioden være beskrevet.
- Krav til områdestabilitet (NVE 7/2014) skal oppfylles.

Annen vannforurensning (anleggsfase):

- Forebyggende og avbøtende tiltak beskrives i miljøoppfølgingsplan.

Forurenset grunn

- Bestemmelsene setter krav for at føringer skal utarbeides med beskrivelse for hvordan anleggsgjennomføringen skal foregå.

Forurensning - Driftsfase

- Utarbeide beredskapsplan for uhell/ulykker med utslipp av forurensete stoffer.

Fare for ulykker

- Reguleres til lav fart i planområdet
- To planoverganger stenges for å senke sannsynligheten for ulykker.

Følgende tiltak bør vurderes:

Tidevannsflo

- Tilrettelegging for installasjon av mobile flomvegger skal vurderes.

Tap av rekreasjonsområde

- Ved plastring av fylling kan det legges til rette for en trappet plastring ved strandkanten.

Ulykker ved anleggsgjennomføring

- I forbindelse med søknad om tiltak kan det lages en trafikkplan for å hindre ulykke mellom anleggstrafikk, gående og syklende samt annen trafikk.

Støy

Det er gjennomført beregninger av støy fra jernbanen i forbindelse med elektrifisering av banestrekningen. Beregningsresultatene for dagens og fremtidig situasjon skiller mindre enn 1 dB. Årsaken til de små endringene er at ny togtype for persontrafikk avgir mindre støy enn dagens materiell. Det er ikke antatt endring av materiell for godstransport, selv om det på lang sikt er mulighet for stor reduksjon av støy fra godstrafikk, dersom det stilles krav om bremses med komposittklosser på godsvogner.

Støy fra vegtrafikk på planlagt bru vil på grunn av lav trafikkmengde være under aktuelle grenseverdier ved nærmeste boliger.

Universell tilgjengelighet

Som følge av de lokale forholdene er det vanskelig å få etablert veg med tilfredsstillende stigningsnivå fra brua og ned mot friluftsområdet i øst. Tiltaket ville beslaglagt mye strandareal med større fyllinger. Temaet anses som delvis ivaretatt ved at det legges opp til HC-parkeringsplasser ved rampen ned til sjøen.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samlet plan for sikring og sanering av planoverganger er det styrende strategidokument for Bane NORs prioritering og gjennomføring av planovergangstiltak. Det er en hovedmålsetting for Bane NOR å fjerne/sanere usikre planoverganger. På grunn av høy risiko for uønskede hendelser på den aktuelle strekningen, anses samfunnssikkerheten som viktigere enn eventuelle ulemper den enkelte oppsitter og andre brukere får ved stenging av planovergangene.

Økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune

Som følge av at vegen til HC-parkeringen, for å spare friluftsområdet, etableres så lavt at den kan komme under havnivået ved havnivåstigning og stormflo, vil vedtatt plan kunne ha negative økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune ved flomskader.

Interessemotsetninger

Samfunnssikkerhet, friluftsliv og havnivåstigning er alle viktige tema i planen. For å minimere konsekvensene for friluftinteressene i området legges vegen til HC-parkeringen på et nivå over havnivå som ikke er tilfredsstillende i forhold til stormflo og havnivåstigning.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Tiltaket har ikke negative konsekvenser for klima isolert sett. For det ytre miljø foreligger det flere utfordringer innen planområdet både når det gjelder forurenset grunn og svartlistede arter. Disse må håndteres i henhold til rekkefølgekrav som stilles i bestemmelsene.

Planlagt gjennomføring

Elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen er et viktig samferdselsprosjekt for å imøtekomme mål når det gjelder både miljøvennlig transport og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregionen i Trøndelag. Hovedmålet med planforslaget er å få hevet eksisterende bru, slik at fremføringen av nødvendig kabel- og mastesystem kan realiseres. Dette vil være byggetrinn 1 ved realisering av reguleringsplanen. Sanering av de usikrede planovergangene vil kunne skje etter at elektrifiseringstiltakene og den nye brua er realisert.

Brustedet ligger midt i et risikoområde for kvikkleire. På grunn av usikkerheten med de geotekniske forhold er det ønskelig med en bruløsning som har lav egenvekt og ikke øker marktrykket mer enn nødvendig. Trekonstruksjoner har en relativt lav egenvekt i forhold til styrken. Tverrspent dekke i limtre er velegnet for høy grad av prefabrikasjon, noe som også bidrar til kort byggetid. Erfaringen med tverrspente dekker er stor, og løsningen er kjent. Konstruksjonsløsningen gir en effektiv anleggsgjennomføring. Etableringen av brua planlegges gjennomført i forbindelse med togfri helg.

Innspill til planforslaget

Bane NOR arrangerte informasjonsmøte om saken for berørte beboere 18.5.2016. Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid ble sendt ut 9.6.2016 til sektormyndigheter, interessenter, grunneiere og naboer. Varsel om oppstart ble også annonsert i Adresseavisa 11.6.2016 og 15.6.2016. Frist for å komme med innspill til planen var satt til 25.7.2016.

Til varsel om oppstart ba fylkesmannen om en redegjøring av omdisponering av dyrka mark, støy, forurensning i grunnen, fremmede arter og forhold for fisk. Både fylkeskommunen og Forum for natur og friluftsliv (FNF) pekte på at det vil være uheldig for friluftslivet om boligene i nordøst må få adkomst langs stien i fjæra. FNF anbefalte at planovergang i nordøst beholdes. Det ble også pekt på at planen må sees i lys av planene om å bygge tog tunnel mellom Ranheim og Hommelvik, og at denne prosessen kan medføre at jernbanelinja forbi Væresstranda blir nedlagt. Beboere i området ga innspill til dimensjonering av ny bru, bevaring av eksisterende bebyggelse og vegetasjon, samt utforming av veger.

Reguleringsforslaget var til offentlig ettersyn i perioden fra 22.8.2017 til 7.10.2017. Det kom inn 11 merknader, inkludert den samordna uttalelsen fra statlige myndigheter.

Samordna uttalelse, datert 5.10.2017

Fylkesmannen har mottatt uttalelser fra Statens vegvesen og Bane NOR. Det foreligger ikke vilkår for egengodkjenning, men både fylkesmannen og Statens vegvesen fremmer faglige råd til reguleringsplanen.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 5.10.2017

Planen ser ut til å ivareta landbruksinteressene på en god måte. Etablering av ny planovergang er positivt for å bedre trafikksikkerheten og forenkle og trygge tilgangen til friluftsområdet. Det er positivt at planen sikrer håndtering av fremmede arter og forurensning, og at det er tatt inn bestemmelser som sikrer avbøtende tiltak for å bedre støyforholdene for eiendommer i rød støysone. Ny bru vil føre til en forbedring av samfunnssikkerheten i området, og fylkesmannen stiller seg positiv til tiltaket.

Fylkesmannen fremmer følgende faglige råd til reguleringsplanen:

”For arealet med dyrka mark som blir midlertidig berørt bør det i tillegg til det som står i bestemmelsen § 9, punkt 9.1 tas inn at det skal legges duk under pukk.”

Kommentar:

Fylkesmannens faglige råd imøtekommes, og bestemmelsen pkt. 9.1 er endret iht. uttalelsen.

Statens vegvesen, datert 26.9.2017

For å sikre framkommeligheten for syklende, mener vegvesenet det må tas inn i planbeskrivelsen at det skal etableres sykkelkryssing i krysset Ranheimsvegen – Malvikvegen.

Statens vegvesen fremmer følgende faglige råd til reguleringsplanen:

”Statens vegvesen anbefaler at det tas inn i planbeskrivelsen at det skal etableres sykkelkryssing i krysset Ranheimsvegen – Malvikvegen.”

Kommentar:

Sykelkryssing er omtalt i planbeskrivelsen.

Bane NOR, datert 20.9.2017

Bane NOR tar til foreløpig orientering at det skal gjøres ytterligere vurderinger av alternativer til planovergangen i øst før sluttbehandling av planforslaget. Dersom det oppstår forsinkelser i planprosessen knyttet til avklaringer om nedleggelse av planovergangen i øst eller planovergangen i vest, er Bane NOR opptatt av at Trondheim kommune eventuelt fremmer til sluttbehandling den delen av reguleringsplanen som sikrer gjennomføring av den nye brua.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert 4.10.2017

Området er avklart med hensyn til automatisk fredede kulturminner. Hensynssone for kulturminne helt i sør i planområdet, inntil Malvikvegen, kan fjernes da kulturminnet allerede er gravd ut og undersøkt, jevnfør pågående planprosess for innfartsparkering Være. Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven, og påpekes at det er viktig at det velges detaljløsninger som gir best mulig forhold for friluftsliv og universell utforming. Når det gjelder trafikkforhold, vises det til Statens vegvesen.

Kommentar:

Hensynssone for kulturminne inntil Malvikvegen er fjernet til sluttbehandling.

Mattilsynet, Region Midt, datert 6.9.2017

Så langt Mattilsynet kan se, berører ikke planen forhold av vesentlig betydning for noen av områdene som Mattilsynet er statlig sektormyndighet for. Mattilsynet har derfor ingen merknader til planforslaget.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, datert 25.9.2017

Brann- og redningstjenesten minner om at det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, til bebyggelsen på nordsiden av jernbanen, samt eventuelt annen nødvendig redningsinnsats i de tilgrensende områder, både under og etter at arbeidet er ferdig. Det betyr at det er viktig at adkomsten til blant annet bebyggelsen opprettholdes også i anleggsperioden. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til retningslinjer vedrørende Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner og til TEK 17 § 11-17 Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap m/veiledning.

Kommentar:

Det er redegjort for samfunnssikkerhet og beredskap i planbeskrivelsen.

Terje Røhmen, nabo gnr/bnr 27/176, datert 28.9.2017

Merknadsstillinger kan ikke akseptere noen dårligere utforming på veggen enn nedenfornevnte punkter, da dette kan føre til at eiendommene blir fullstendig isolert i en vinterstorm. På vinteren er det ofte at bølgene slår over den nåværende gangstien, og det forekommer at gangstien blir vasket bort.

- Nivået på veggen må være ca 2 meter over dagens nivå for å sikre fremkommelighet ved storm og uvær i vinterhalvåret. Veggen vil da også bli mer adskilt fra badeplassen og friområdet, som også gjør at trafikksikkerheten blir bedre for badegjester og turgåere.
- Bakken må flates ut. 11 % helling vil gjøre det ufremkommelig på vinteren med blankis. Det er svært isete på veiene i området på vinteren.
- Det må legges inn møtelommer på veien.

Alternativet er at nåværende planovergang utstyres med lyssignal.

Kommentar:

Adkomstvegen til eiendommen er tatt ut av planforslaget og eksisterende planovergang skal fortsatt benyttes. Øvrige sikkerhetstiltak skal bli vurdert når ny bru er etablert.

Knut Tørum, gnr/bnr 27/4, datert 2.10.2017

Tørum og de andre beboerne i Væresstranda 70-74 krever at en eventuell veg langs badestranda må være av en teknisk art som egner seg for både tunge og lette kjøretøyer hele året. Trafikken til og fra eiendommene kan være varierende, men den er betydelig. En antydning om å bruke en kjørbær turveg er på ingen måte akseptabelt, og vil føre til store erstatningskrav.

Planene må utformes etter de målinger og natursvingninger som er beskrevet. Man må da gå opp minst 2 meter over det nivået stien ligger på i dag, og avgrense biltrafikk og gående fra badestranda, og ta høyde for flomålet og bølgepåvirkningen som er beregnet til maksimalt 1,2 meter over stormflo. Alternativet er å beholde den østlige jernbaneovergangen, men med en bedre sikring.

Kommentar:

Det vises til kommentar under merknad fra Terje Røhmen.

Bjørge Svendgård, 27/8, datert 6.10.2017

Væresstranda er en unik perle for Trondheims befolkning, og friluftsområdet er flittig brukt hele året, av både små og store, skoler og barnehager. Det vil være en katastrofe for det lille vakre strandområdet å anlegge bilveg der. Spesielt dumt er det også å ødelegge stranda med veg når jernbanen langs sjøen blir nedlagt. Inntil dobbeltspor og tunell er på plass, må det kunne gjøres andre tiltak for å sikre planovergangen nord for stranda. Væresstranda har også store flotte bjørketrær som gjør stranda til den perlen den er.

Eiendommen Minde, gnr/bnr 27/8, har tilhørende gammelt naust, mest sannsynlig satt opp i 1898-1900. Svendgård viser til at dette nauset er en del av kystkulturen, og er også en viktig ressurs og verdi for eiendommen. Svendgård vil ikke miste dette nauset.

Kommentar:

Adkomstvegen er tatt ut av planen. Området ved nauset er ikke lenger del av planen.

Jan Boris Stene, gnr/bnr 26/9, datert 9.10.2017

Stene mener fremdeles at det er helt uaktuelt å akseptere en kjørevei for naboeiendommen "Flomålet" gjennom sin eiendom. Dette vil innebære økt trafikk gjennom hans eiendom, med økt risiko for hans fire barn, leietakeres barn og øvrige beboere. Naboeiendommen "Flomålet" består blant annet av et stort, ubebygget område. Området er i dag regulert til friområde, men det er neppe noen garanti for at det ikke på et senere tidspunkt kan bli omregulert til boliger, slik som i andre områder i strandsonen (for eksempel på Grilstad). Skjer det, vil trafikkomfanget gjennom eiendommen bli mangedoblet.

Det er vanskelig å forstå kommunens argumentasjon for at adkomstveien ikke kan følge Ladestien i nedkant av eiendommen 26/9, noe som vil skåne Stenes eiendom for "vei på alle kanter". Planforslaget tar jo nettopp utgangspunkt i at adkomstvei til husene ved Væreholmen skal føres tvers gjennom en offentlig badestrand. En gjennomkjøringsvei vil dele Stenes eiendom i to og forringe eiendommen betydelig, i tillegg til å medføre økt risiko, og umuliggjør en inngjerding av eiendommen. En vei gjennom eiendommen vil bli en snarvei på Ladestien, og er helt uønsket og uaktuelt.

Stene har stor forståelse for at man ønsker å legge ned eksisterende planoverganger for å øke sikkerheten langs togsporet, men da må dette gjøres mest mulig skånsomt for beboerne langs linjen. Eiendommen har vært i slektens bruk/eie flere tiår før togsporet ble anlagt tidlig på 1880-tallet, og de har i alle år innfunnet seg med togene og støyen, med at sporet har satt begrensninger. Det føles derfor svært urimelig å skulle avstå mer for togsporet, og svært skuffende at man ikke vurderer Stenes forslag til alternative løsninger for adkomstvei. Stene er innstilt på å finne en minnelig løsning til adkomstvei for eiendommene på Værestranda dersom kommunen er villig til å gå for en av de alternative løsningene.

Kommentar:

En felles kjørevei for alle de fire eiendommene, som vist i planforslaget, er i samsvar med gjeldende reguleringsplan r1010c, som ble vedtatt 27.5.1982. Alternative vegføringer er vurdert som uaktuelle, på grunn av kostnader og hensynet til friluftslivet. Kommunedirektøren vurderer at de samfunnssikkerhetsmessige fordelene ved å stenge planovergangen i vest, er større enn ulempene ved at det etableres en ny kjørevei for de to boligene gjennom gårdsplassen på eiendommen 26/9.

Begrenset høring av ny bestemmelse om bebyggelse

Ny bestemmelse om utnytting av boligeiendommer ble sendt på høring til berørte, med frist for tilbakemelding 26.2.2020. Det kom en skriftlig merknad fra grunneier på eiendommen gnr/bnr 26/9. Det vises til tidligere innspill og han mener fremdeles det er uaktuelt å akseptere en kjørevei for naboeiendommen gjennom sin eiendom, da dette vil forringe eiendommen og medføre økt risiko, og at adkomstvegen heller må følge Ladestien i nedkant av eiendommen. Det er ingen kommentarer direkte til hørings spørsmålet.

Kommentar:

Atkomst langs sjøen er ikke aktuelt. Det er ikke rekkefølgekrav om at stien skal opparbeides og det vil heller ikke være aktuelt at denne skal benyttes som bilatkomst.

Endringer etter høring

Bane NOR har etter å ha fått oversendt foreløpige plandokumenter, anbefalt reguleringsplanforslaget som nå fremlegges, og fraråder opprinnelig planforslag. Dette for å hindre forsinkelser i elektrifiseringsprosjektet. Det påpekes samtidig at begge planovergangene

har sikkerhetsutfordringer, men det vurderes at planovergangen i vest innehar størst ulykkesrisiko.

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.