

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for areal og samfunnsplanlegging	4/20	16.01.2020
Kommunestyret	2/20	27.01.2020

2.gangsbehandling av kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense – Hommelvik**Vedtak i Kommunestyret - 27.01.2020**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-1, 11-15 og 11-16 vedtas kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik på følgende vilkår:

1. Planbestemmelse § 3.2 endres til 3.2.1-3.2.3 med følgende ordlyd:

§ 3.2.1 – H710_1 og H710_4: Jernbanetiltak planlegges i dagløsning. Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl § 20-4 pkt. a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprosjektet er ikke tillatt.

§ 3.2.2 – H710_2: Overgangssone mellom dagløsning og overbygde – og/eller fjelltunnelløsninger. Innenfor sonen kan det være dagløsning, portalområder, fjelltunnel tverrslag, rømningsstunneler, overbygde løsninger som kulverter eller miljølukk mv. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl § 20-4 pkt. a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprosjektet er ikke tillatt.

§ 3.2.3 – H710_3: Dobbeltspor planlegges i tunnel. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprosjektet er ikke tillatt.

2. På planbeskrivelsens side 37 endres kulepunktet under «Stasjonene blir knutepunkter for kollektivtrafikken» slik at «bil» erstattes av «innfartsparkering».

3. På planbeskrivelsens side 37 fjernes 2. kulepunkt under «Disponering av frigjort jernbaneareal», lydende: «Gammel jernbanetrasé omdisponeres til nytt formål: Malvikstien.»

4. Nytt punkt § 5.3 i planbestemmelsene:

§ 5.3 Følgende tema skal blant annet vurderes i detaljreguleringen av dobbeltspor jernbane

- a) Arealbehov
- b) Matjord
- c) Deponi
- d) Senkning av jernbanespor gjennom Hommelvik

5. Plandokumenter endres til å kun omtale Malvik kommune. Dette innebærer å ta ut de delene som omhandler Trondheim kommune.

Godkjent reguleringsplan, digital (SOSI og PDF) skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres. For øvrig vedtas plan og bestemmelser som forelagt.

Behandling i Kommunestyret - 27.01.2020

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Innstilling til kommunestyret fra utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 16.01.2020

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-1, 11-15 og 11-16 vedtas kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik på følgende vilkår:

1. Planbestemmelse § 3.2 endres til 3.2.1-3.2.3 med følgende ordlyd:

§ 3.2.1 – H710_1 og H710_4: Jernbanetiltak planlegges i dagløsning. Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl § 20-4 pkt. a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprosjektet er ikke tillatt.

§ 3.2.2 – H710_2: Overgangssone mellom dagløsning og overbygde – og/eller fjelltunnelløsninger. Innenfor sonen kan det være dagløsning, portalområder, fjelltunnel tverrslag, rømningstunneler, overbygde løsninger som kulverter eller miljølokk mv. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl § 20-4 pkt. a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprosjektet er ikke tillatt.

§ 3.2.3 – H710_3: Dobbeltspor planlegges i tunnel. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprosjektet er ikke tillatt.

2. På planbeskrivelsens side 37 endres kulepunktet under «Stasjonene blir knutepunkter for kollektivtrafikken» slik at «bil» erstattes av «innfartsparkering».

3. På planbeskrivelsens side 37 fjernes 2. kulepunkt under «Disponering av frigjort jernbaneareal», lydende: «Gammel jernbanetrasé omdisponeres til nytt formål: Malvikstien.»

4. Nytt punkt § 5.3 i planbestemmelsene:

§ 5.3 Følgende tema skal blant annet vurderes i detaljreguleringen av dobbeltspor jernbane

- a) Arealbehov
- b) Matjord
- c) Deponi

d) Senkning av jernbanespor gjennom Hommelvik

5. Plandokumenter endres til å kun omtale Malvik kommune. Dette innebærer å ta ut de delene som omhandler Trondheim kommune.

Godkjent reguleringsplan, digital (SOSI og PDF) skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres.

For øvrig vedtas plan og bestemmelser som forelagt.

Behandling i Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 16.01.2020

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-1, 11-15 og 11-16 vedtas kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik på følgende vilkår:

1. Planbestemmelse § 3.2 endres til 3.2.1-3.2.3 med følgende ordlyd:

§ 3.2.1 – H710_1 og H710_4: Jernbanetiltak planlegges i dagløsning. Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl § 20-4 pkt. a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprojektet er ikke tillatt.

§ 3.2.2 – H710_2: Overgangssone mellom dagløsning og overbygde – og/eller fjelltunnelløsninger. Innenfor sonen kan det være dagløsning, portalområder, fjelltunnel tverrslag, rømningstunneler, overbygde løsninger som kulverter eller miljølukk mv. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl § 20-4 pkt. a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprojektet er ikke tillatt.

§ 3.2.3 – H710_3: Dobbeltspor planlegges i tunnel. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Energibrønner eller andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger uttalelse fra jernbanemyndighet. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre jernbaneprojektet er ikke tillatt.

2. På planbeskrivelsens side 37 endres kulepunktet under «Stasjonene blir knutepunkter for kollektivtrafikken» slik at «bil» erstattes av «*innfartsparkering*».

3. På planbeskrivelsens side 37 fjernes 2. kulepunkt under «Disponering av frigjort jernbaneareal», lydende: «*Gammel jernbanetrasé omdisponeres til nytt formål: Malvikstien.*»

4. Nytt punkt § 5.3 i planbestemmelsene:

§ 5.3 *Følgende tema skal blant annet vurderes i detaljreguleringen av dobbeltspor jernbane*

a) Arealbehov

b) Matjord

c) Deponi

d) Senkning av jernbanespor gjennom Hommelvik

5. Plandokumenter endres til å kun omtale Malvik kommune. Dette innebærer å ta ut de delene som omhandler Trondheim kommune.

Godkjent reguleringsplan, digital (SOSI og PDF) skal leveres kommunen før vedtaket kunngjøres.

For øvrig vedtas plan og bestemmelser som forelagt.

Vedlegg:

1. Samlede høringsuttalelser
2. Plankart
3. Planbestemmelser
4. Planbeskrivelse
5. Særutskrift 1.gangsbehandling av kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense – Hommelvik
6. Konsekvensutredning Nidelv bru-Stjørdal st. Sammenstilling
7. Kommunedelplan Leangen-Hommelvik Risiko- og sårbarhetsanalyse

Saksdokumenter (ikke vedlagt)

[Kommuneplanens arealdel 2018-2030, vedtatt i kommunestyret 29.04.2019](#)

Planprogram «Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal», datert 20.12.2013

Dokumenter i saken kan sees i kommunens karttjeneste *Planinnsynet*, www.malvik.kommune.no/plan, søkeord: [201314](#).

Sammendrag

Malvik kommune har fått forslag til kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense – Hommelvik til behandling. Formålet med planen er å båndlegge en trasé for fremtidig dobbeltsporet jernbane. Endelig plassering av jernbanelinjen, med tilhørende funksjoner må avklares gjennom en detaljreguleringsplan.

Trasé alternativ D1, langtunnel med tunnelpåhugg vest er langt til grunn for kommunedelplanen.

Saksopplysninger

Sak	2.gangsbehandling av kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik
Formålet	Avsette areal til dobbeltsporet jernbane mellom Trondheim og Hommelvik
Forslagsstillerne	Planlegger : Norconsult AS Tiltakshaver : Bane NOR

Saken ble sist behandlet i planutvalget den 29.11.2018 med følgende vedtak:

” Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 11-14 legges kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik ut til offentlig ettersyn.

Planen legges ut på følgende vilkår:

1. Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging ber rådmannen i samarbeid med Bane NOR om å vurdere bestemmelse § 3.2 på nytt, og vurdere en differensiering mellom tiltak i området der traséen går i tunnel og i dagen, samt tiltak over tunnelen på bakkenivå og under bakken.
2. 1. Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging vier til de pågående byvekstforhandlingene, der staten har satt mål om økt fortetting rundt kollektivknutepunktet i Hommelvik
2. Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging mener det er i strid med statens formål i byvekstforhandlingene dersom det legges opp til hensettingsspor ved kollektivknutepunktet i Hommelvik sentrum. Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging merker seg at det ikke er mer enn to spor ved andre kollektivknutepunkt, og ber jernbanedirektoratet og Bane Nor om en begrunnelse for eventuelt behov utover to spor ved kollektivknutepunktet i Hommelvik sentrum,

og hvordan dette bidrar til måloppnåelse om fortetting ved kollektivknutepunktet i Hommelvik sentrum.

3. Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging ber rådmannen fortsette dialogen med Bane Nor og Jernbanedirektoratet med formål å redusere båndleggingssonen i Hommelvik sentrum, og avklare hvilken byggegrense som skal gjelde for områdene nord for jernbanen ved Hommelvik stasjon.

3. Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging ber rådmannen gå i dialog med Bane NOR og Jernbanedirektoratet for å vurdere om avgrensningen av båndleggingssonen i Hommelvik sentrum kan innskrenkes, og avklare hvilken byggegrense som skal gjelde for områdene nord for jernbanen ved Hommelvik stasjon.

4. Utvalget ber om at det utredes senkning av jernbanesporet gjennom Hommelvik sentrum, for å redusere støy og barrierevirkning mellom sentrum og strandsonen i den videre planleggingen.

5. Ny bestemmelse i planen:

Berørt dyrket mark må erstattes som et avbøtende tiltak: Dyrkamark og dyrkbar mark skal ved jordflytting og etablering av ny dyrkamark erstattes i forholde 1:1, forutsatt at erstatningsarealet er likeverdig med opprinnelig dyrkamark. Opprinnelig jordeier skal primært ha prioritet, sekundært andre steder i Malvik. Fagkompetanse skal være til stede under prosjektering, utøvelse og etterkontroll av anleggstiltak som berører matjord.

6. Nytt kulepunkt s. 133 (Disponering av frigjort jernbaneareal): «Gammel jernbanetrasé omdisponeres til nytt formål: Malvikstien».

7. Endring andre kulepunkt s. 113 (endring er understreket):

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

8. Før kommunedelplanen for dobbeltspor Trondheim grensen – Hommelvik legges ut til offentlig ettersyn, må nytt plankart der det karttekniske er rettet opp i oversendes og godkjennes av kommunen. Plankartet skal sendes inn som sosi-fil og pdf-fil.”

Offentlig ettersyn – merknader

Planen har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 22.03.19 – 16.06.19. Høringsperioden ble utvidet etter at Bane NOR (BN) ved en feil opprinnelig ikke ble varslet. Alle varslede parter fikk derfor minimum 6 uker høringsfrist, i henhold til [pbl. § 11-14](#).

Etter høringsfristen tok slutt er følgende merknader mottatt og bearbeidet:

aktør	Merknad	Kommentar
Statens vegvesen (SVV)	Deler av fv. 950 (Malvikvegen) er båndlagt med hensynssone H710_1. SVV forutsetter at Bane NOR (BN) ikke vil hindre nødvendig drifts- og vedlikeholdstiltak på fylkesvegen ved håndtering av bestemmelsen.	Rådmannen forventer tidlig dialog med aktuelle etater i den videre planleggingen, for å minimere eventuelle konflikter mellom jernbanespor og fylkesveg.
Bane NOR (BN)	Innsigelse til planen fordi deler av eksisterende jernbane i Hommelvik (nasjonalt viktig jernbaneinfrastruktur) pga. målestokken ikke er avmerket med linjesymbol, men inngår i arealformål Friområde. Dette er strid med nasjonale retningslinjer for framstilling av plankart.	Etter dialog med Bane NOR er innsigelsen løst. Jernbanesporet fortsetter å være vist som linje i plankart (ingen endring). Se side 6-7 for mer.
	Pkt. 1: ARESAM ber BN revurdere og differensiere planbestemmelse § 3.2 slik at den skiller mellom tunnel- og dagstrekninger samt type tiltak over tunnelstrekning.	I planbestemmelse § 3.2 er hensynssonene nå inndelt i 3 kategorier; tunnel, dagløsning og overgangssoner. Tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre

		jernbaneprosjektet er forbudt. Sone for alternative trasekorridorer for dobbeltspor på jernbanen gjelder inntil kommunedelplan for jernbanen evt. har avklart at traseen ikke lenger er aktuell eller at deler av sonen bortfaller.
Pkt 2.2: BN må begrunne sporbehovet utover 2 togspor gjennom Hommelvik bedre. BN viser til kap. 6.5 i planbeskrivelsen og mener at nedskalering av sporplanmessig funksjonalitet ved Hommelvik stasjon kan skape en flaskehals for trafikkapasiteten på strekningen		BN mener beskrivelse av det totale framtidige arealbehovet (dobbeltspor, stasjon samt andre funksjoner) i Hommelvik er dekkende. Ettersom kommunedelplanen båndlegger areal uten å endre dagens arealformål kan utdypingen av arealbehovet komme i planprosessen for detaljreguleringen.
Pkt 2.3 og 3: Kommunen vil ha dialog med jernbanemyndighetene for å redusere båndleggingssonen i Hommelvik. BN står fast på sonens utstrekning.		
Pkt 4: Kommunen ber om utredning av senket jernbane gjennom Hommelvik sentrum for å redusere støyulemper og barrierevirkning. Dette er uaktuelt ifølge BN grunnet kostnadene.		Muligheter og konsekvenser ved å ev. velge senkning av jernbane må drøftes og belyses i reguleringsplanen. Dette fremmes som krav i ny planbestemmelse § 5.3.
Pkt 5: Kommunen har tatt inn en ny planbestemmelse § 6.1 for å sikre at all berørt dyrket mark som må omdisponeres skal erstattes med like mye dyrket mark av samme kvalitet. BN aksepterer bestemmelsen.		Erstatning av dyrket mark er et viktig prinsipp for Malvik kommune, og fullstendig rimelig. Kravet opprettholdes.
Pkt 6: Kommunen har supplert planbeskrivelsen med at dagens jernbanetrase skal omdisponeres til tursti (Malvikstien). BN er negativ til dette og forutsetter at det fjernes som en konsekvens av innsigelsen. Etterbruken av eksisterende trase må avklares i egen prosess seinere. Bane NOR kan ikke akseptere en arealplan som gir føringer for framtidig bruk av eksisterende jernbanetrase til andre formål. Vi viser for øvrig til Bane NORs innsigelse til kommuneplan for Malvik vedr. Malvikstien og eksisterende jernbanetrase. For øvrig ligger mesteparten av eksisterende bane utenfor planområdet.		Det er normalt for kommunen å legge føringer for framtidig ønsket arealbruk i Malvik. I denne kommunedelplanen er ikke omdisponeringen av jernbanetraséen aktuell. Det er ikke tillatt å legge slike føringer for arealer utenfor planområdet. Intensjonen er også allerede forankret i kommuneplanens arealdel. Kulepunktet tas ut av planbeskrivelsen.
Pkt 7: Kommunen har supplert planbeskrivelsen med "og bil" i formuleringen under overskriften "Stasjonene blir knutepunkt for kollektivtrafikken" for å sikre tilstrekkelig antall bilparkeringsplasser. BN er negativ til tilføyelsen fordi det vil undergrave de overordnede føringene om		Innfartsparkering er et viktig virkemiddel for nabokommunene til Trondheim gjennom Byvekstavtalen, så å inkludere bil er vesentlig. Uttrykket «og bil» foreslås endret til «og innfartsparkering». Bane NOR motsetter seg ikke endringen.

	prioritering av kollektivtrafikk samt gående og syklende.	
	BN mener de delene av "jernbanearealene" som kan omdisponeres bør avklares i reguleringsplanprosesser	Arealdisponering tas ikke stilling til i denne reguleringen, ettersom denne prosessen primært båndlegger arealet til framtidig reguleringsprosess.
Mattilsynet	Ingen merknader.	Tas til orientering.
Fylkesmannen i Trøndelag (FM)	<p><u>Landbruk</u></p> <p>1. Positiv til at D1 velges, ettersom det minimerer beslag av dyrka mark.</p> <p>2. Beslag av dyrket mark på Halstad gård i Hommelvik er ikke med i KU-Naturressurser; alt. D.</p> <p>3. Videre planarbeid må bl.a. fokusere på:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jordvern som premiss; minimere permanent og midlertidig omdisponering av dyrka marka - Ta vare på matjordlaget der dyrka mark må omdisponeres - Lokalisere deponiområder samt rigg- og anleggsområder utenom dyrka mark 	<p><u>Landbruk</u></p> <p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Dette er riktig. Tilsvarende konsekvens som for alt A og B (pkt 6.3.2 og 6.3.3) gjelder også for alt D.</p> <p>"Tunnelpåhugg legges på oversiden av Næringsparken. Det vil ligge i utkanten av et stort jordbruksområde og vil beslaglegge 2,8 daa. Det vil kunne skapes en del restareal i sørvestlig hjørne dersom løsning rundt tunnelpåslag ikke strammes opp. Dette forutsettes i den videre mer detaljerte planleggingen og er tatt med som avbøtende tiltak." Dette gjør at samlet konsekvens for naturressurser for alt D (D1 og D2) vil bli (--) og ikke (-). Rangeringen i forhold til dette konsekvenstema blir imidlertid uendret; alt D vil gi minst negative konsekvenser for naturressurser herunder dyrket mark.</p> <p>3. Dette skal vektlegges i planprosess for detaljregulering.</p>
	<p><u>Klima og miljø</u></p> <p>4. Ingen merknad til planlagt arealbruk</p> <p>5. Videre planarbeid må bl.a. fokusere på:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deponering av tunnelmasser - Håndtering av ev. forurensede masser - Støykonsekvenser fra tunnelmunninger 	Tatt til orientering.
	<p><u>Samfunnssikkerhet</u></p> <p>Godt gjennomarbeidet og utfyllende ROS-analyse. Eldre veileder fra DSB brukt.</p>	Tatt til orientering.
Direktoratet for samfunnssikkerhet	Henviser til uttalelse fra Fylkesmannen. Viser for øvrig til dsb.no og DSBs veileder	Tas til orientering.

og beredskap (DSB)	om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging.	
Direktoratet for mineralforvaltning	Planlagt dobbeltsportrasé berører ikke direkte noen aktuelle forekomster, men ligger nært Brannlia steinbrudd ved Brannåsen (i drift og område for råstoffutvinning i kommuneplanen). Det må vurderes hvordan traséen vil kunne påvirke steinbruddet. Manglende bruk av NGUs ressursdatabaser.	NGUs arealis-database har vært en del av kildene i KU naturressurser.
Eivind Engan (39/4)	Eiendom 39/4 har vann- og energikilde boret ned i grunnen på hhv 90 og 130 meters dyp.	Tas til orientering. Dette er mellom 130 – 160 meter over planlagt tunneltak i området.
Frank Arne Hammer (39/3)	Eiendom 39/3 har grunnvannsbrønn 97 meter under bakken.	Se over.
Anette Jenssen (Halstad gård)	Dobbeltsporet forutsetter omdisponering av deler av gårdens dyrka mark. Denne er avgjørende for gårdens driftsgrunnlag og en viktig del av historie- og kulturlandskapet i Hommelvik. Ber om at påhugget flyttes nærmere Hommelvik sentrum, slik at gårdstunet påvirkes minst mulig.	Bane NOR vil ha dialog med grunneier i forbindelse med framtidig reguleringsprosess. Det skal vurderes optimalisering av traséen for å minimere negative konsekvenser for Halstad gård. Denne reguleringsprosessen tar ikke stilling til plassering av påhugg. Rådmannen forventer at dette vektlegges tidlig i den videre prosessen, av hensyn til Halstad gård.
Sentrum Vel	Ønsker at jernbanen senkes gjennom Hommelvik sentrum fra kote 8-9 til kote 3 ved å legge den i kulvert fra øst for Homla bru til Gammelløfta vest for stasjonen.	Tas til orientering. Senkning av jernbanespor skal vurderes i detaljregulering.

Oppfølging av og endringer siden vedtaket fra 1.gangsbehandling

I plandokumentene er det ikke gjort endringer siden planen ble lagt ut på høring. Alle endringer siden høring er presentert som vilkår i rådmannens innstilling.

Innsigelse

Bane NOR fremmet innsigelse mot visualiseringen av jernbanen som linje og ikke flate. Bane NOR ønsker altså at arealer med jernbane skal vises som en formålsflate, ikke som dagens linje. I denne overordnede planen er ikke det nøyaktige arealbehovet avklart. Dette vil komme i planprosessen for detaljreguleringen. Kommunedelplanens hensikt er å båndlegge arealer for å senere kunne detaljregulere nøyaktig hva som skal etableres innenfor planområdet.

Båndleggingen er gjort gjennom å legge en hensynssone over et areal det kan være aktuell å opparbeide jernbanetiltak eller andre tiltak i forbindelse med opparbeidelsen av dobbeltspor. Dette kan f.eks. innebære rekkefølgekrav eller sikkerhets- og støytak. I et plankart med hensynssoner må formål også vises. Fordi planen ikke tar stilling til arealbruk, ble det valgt å vise de samme formålene som er i kommuneplanens arealdel.

Etter dialog med Bane NOR er varselet om innsigelse trukket.

Arealbehov

Planbeskrivelsens kap. 6.5 har en begrenset framstilling av hva Bane NOR har lagt til grunn ved vurdering av arealbehov i Hommelvik. Det er i samme kapittel presisert at «det framtidige sporbehovet på Hommelvik stasjon knyttet til dobbeltspor ikke er endelig avklart.»

På bakgrunn av at kommunedelplanen legger beslag på viktige sentrumsarealer i de nærmeste årene, vil selve arealbehovet være viktig å få klarlagt så tidlig som mulig i den framtidige planprosessen.

Differensierte bestemmelser for hensynssonene

Jf. vedtaket i ARESAM har Bane NOR justert bestemmelsene for hensynssonene slik at de skiller mellom ulike typer strekninger. Disse bestemmelsene gir mer rom for mindre byggetiltak uten at tiltakene skal forelegges Bane NOR. Bestemmelsene skiller mellom jernbaneløsning i dagsløsning, overgang og tunnelløsning.

Senkning av jernbanespor i Hommelvik sentrum

Bane NOR er tydelige på at å senke jernbanespor gjennom Hommelvik ikke er en ønsket løsning. De poengterer at en slik løsning vil øke kostnadene ved prosjektet betraktelig. Bane NOR har ikke valgt en endelig utforming på sin jernbaneløsning, og dette er noe som vil endelig avklares i detaljreguleringen.

Videre planprosess

Flere innspill har etterspurt eller ønsket ytterligere avklaringer i planen. Kommunedelplanens formål er å båndlegge arealer for å senere kunne detaljregulere de endelige løsningen. Dette er svært viktig for å hindre at andre utbyggingsprosjekter kan vanskeliggjøre eller hindre utbyggingen av jernbanen. Det er likevel ikke uaktuelt med tiltak innenfor kommunedelplanen, men planbestemmelsene krever avklaring med Bane NOR i forbindelse med regulering/byggesaken.

For mer detaljer og bakgrunn for planarbeidet henvises det til vedlagt planbeskrivelse, samt saksframlegget fra 1.gangsbehandling.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Økonomiske konsekvenser for kommunen vil komme fram i detaljreguleringsplanen.

Vurdering

Innsigelse

Rådmannen vurderer det ikke som hensiktsmessig å endre på arealformålene i plankartet ettersom grunnlaget er det samme som i kommuneplanens arealdel. Bane NOR har heller ikke klart å vise at de har mer detaljerte arealbehov som tilsier at endringer burde gjøres i arealformålene. Bane NOR stilte ikke slike krav i planprosessen med kommuneplanens arealdel. Rådmannen vurderer også Bane NORs framtidige behov tilstrekkelig sikret gjennom § 3.2.1-3.2.3 i planbestemmelsene. Som presisert, er innsigelsen løst med Bane NOR.

Arealbehov

Ettersom kommunedelplanen ikke har gjort endringer i arealformål og ikke har avklarte arealbehov per dags dato, vil det i denne sammenheng være aktuelt å ta disse avklaringene i detaljregulering. Rådmannen mener dette blir viktige avklaringer i detaljreguleringen, og at disse avklaringene skal komme tidlig i planprosessen. Bl.a. arealbehov er derfor lagt inn som en rekkefølgebestemmelse (§5.3) i denne planen, med et krav om at Bane NOR skal gi en redegjørelse for sitt arealbehov.

Differensierte bestemmelser for hensynssonene

Rådmannen vurderer differensieringen mellom de ulike hensynssonene som positiv. Dette gir mer hensiktsmessig håndtering av tiltak under perioden arealene er båndlagte.

Senkning av jernbanespor i Hommelvik sentrum

Bane NOR er tydelige på at å senke jernbanespor gjennom Hommelvik ikke er en ønsket løsning. Rådmannen vurderer det samtidig som viktig at Bane NOR gjør ytterligere rede for konsekvensene og potensialet ved en eventuell senkning. Disse må komme gjennom planprosessen for detaljreguleringen.

Videre planprosess

Flere innspill har etterspurt ytterligere avklaringer i planen. Hensikten med denne kommunedelplanen er å båndlegge arealer for framtidig utbygging av dobbeltsporet jernbane. Rådmannen vurderer at det ikke

er behov for å ta ytterligere stilling til framtidig arealbruk i denne kommunedelplanen. Disse hensynene vil bli belyst i videre detaljregulering.

Oppsummering

I høringsperioden har det kommet inn 10 innspill, deriblant et varsel om innsigelse. Det er foreslått enkelte endringer i planforslaget for å imøtekomme uttalelser som har kommet i høringsperioden. Varselet om innsigelse er trukket. Endringene er spesielt knyttet til sikring av en god planprosess for den framtidige detaljreguleringen.

Da planforslaget ikke er i tråd med gjeldende plan for området, skal forslaget til plan sluttbehandles i kommunestyret, jf delegasjonsreglementet. Planforslaget er derfor meldt opp til både utvalget for areal og samfunnsplanlegging (ARESAM) og kommunestyret. Vedtaket fra utvalg ARESAM oversendes med saken for kommunestyrebehandling.

Anne Irene Enge
Kommunalsjef

Anna Marie Antonsen
Rådgiver arealplan

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.