

Ler Stasjon - Reguleringsendring etter pbl. § 12-14



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Bane NOR SF/NIRAS Norge AS
Tittel på rapport:	Ler Stasjon - Reguleringsendring etter pbl. § 12-14
Oppdragsnavn:	Ler stasjon holdeplass
Oppdragsnummer:	617421-10
Utarbeidet av:	Roy Erling Nesheim
Oppdragsleder:	Raymond Siiri

Kort sammendrag

Reguleringsendring for Ler stasjon tilhører prosjektporteføljen «Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen». Porteføljen har som ambisjon å realisere to doble regiontog i timen på strekningen Melhus - Trondheim - Steinkjer innen 2028 (R2028). Selve tiltaket på Ler stasjon består av ny plattform på vestsiden av sporet, i tillegg til ny overgangsbro over jernbanen.

Forslaget til planendring innebærer beskjedne endringer i form av etablering av midlertidig anleggsområde i tilknytning til ny plattform og overgangsbro, i tillegg til tydeliggjøring av drifts- og anleggsadkomst fra vest i reguleringsbestemmelser og plankart. I tillegg er det lagt opp til en opprydding av grensesnittet mellom jernbaneformål og tilstøtende formål med utgangspunkt i justerte eiendomsgrenser etter utbygging av kryssingsspor på Ler.

De foreslåtte endringene berører tre reguleringsplaner. Vi vurderer de foreslåtte endringene etter pbl. §12-14 som følger:

- Endringene er i tråd med hoveddrammene i eksisterende plan
- Endringene påvirker ikke gjennomføringen av gjeldende plan, annet enn i positiv grad, siden planen harmoniseres med eiendomsforhold og faktisk arealbruk
- Endringene er ikke i konflikt med hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1. Bakgrunn - om prosjektet	3
1.2. Planstatus	3
1.3. Generelt om endring etter §12-14	3
1.4. Hensikt og omfang av planendringen	4
2. Plankart	13
2.1. Forslag til justert plankart, med utheving av de tre berørte planene	15
2.2. Arealregnskap	31
3. Bestemmelser	36
4. ROS-analyse	40
5. Planbeskrivelse	41
6. Begrunnelse og vurdering	42

1. Innledning

1.1. Bakgrunn - om prosjektet

Reguleringsendring for Ler stasjon tilhører prosjektporteføljen «Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen». Porteføljen har som ambisjon å realisere to doble regiontog i timen på strekningen Melhus - Trondheim - Steinkjer innen 2028 (R2028). Denne frekvensøkningen av personreiser mellom Melhus og Steinkjer krever i tillegg tiltak for å sikre framføring og tilstrekkelig restkapasitet til å videreutvikle andre togprodukter, som godstog og fjerntog.

Prosjektet på Ler stasjon skal bidra til målene ved å etablere ny plattform til spor 2 samt planfri kryssing mellom dagens plattform ved spor 1 og nye plattformen ved spor 2, slik at det i fremtiden vil kunne være passasjerutveksling på begge spor på stasjonen. Tiltaket på Ler stasjon vil muliggjøre systemkryssing av både gods- og persontog på stasjonen i fremtiden.

1.2. Planstatus

Forslag til reguleringsendring omfatter tre reguleringsplaner:

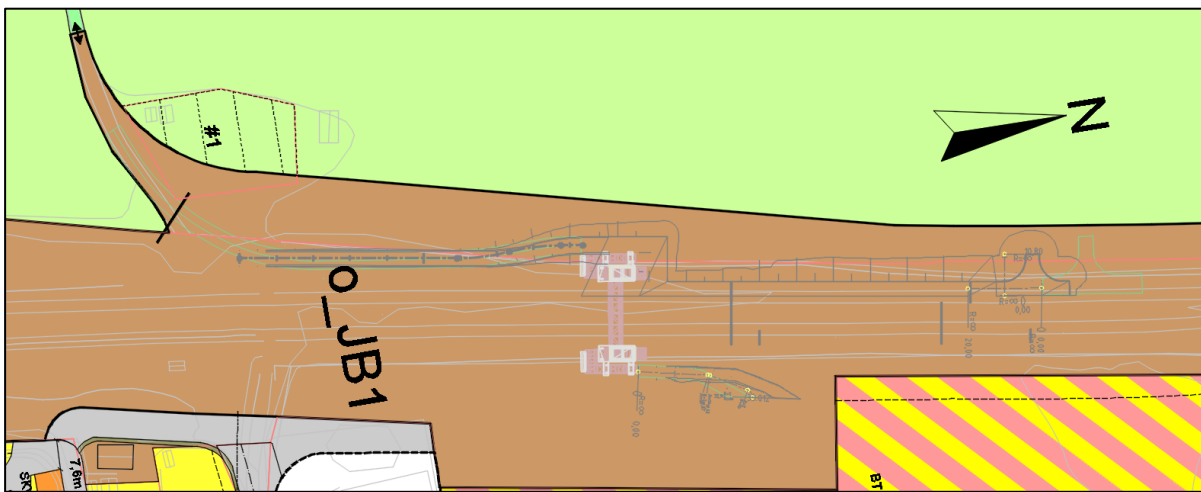
PlanID	Plannavn	Ikrafttreden
2015002	Områdeplan for Ler sentrum	6.3.2018
2014002	Reguleringsplan E6 Røskaft-Skjerdingstad	22.11.2016
2019007	Detaljregulering Gråbakken hageby	21.9.2021

1.3. Generelt om endring etter §12-14

Etter endringen av plan- og bygningsloven i 2017, er adgangen til å gjøre endringer i reguleringsplan uten full planbehandling utvidet i betydelig grad. Det tidligere kriteriet «mindre endringer» ble erstattet av formuleringen «når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder». Med utgangspunkt i dette kan endringer i reguleringsplan behandles gjennom forenklet prosess og vedtas av formannskapet i stedet for i kommunestyret ved delegert myndighet.

1.4. Hensikt og omfang av planendringen

Hensikten med planendringen er i hovedsak å tilrettelegge for etablering av overgangsbri og ny plattform på Ler stasjon gjennom å innarbeide midlertidige anleggsområder der dette er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. Det aktuelle midlertidige anleggsområdet vi foreslår å innarbeide i planen er på ca. 0,7 daa, over dagens LNFR-areal på del av gbnr. 136/1, festnr. 2, iht. figuren under. Det er i tillegg nødvendig å justere bestemmelsen for turdraget langs Gaula for å sikre driftsadkomst til ny plattform og overgangsbri på vestsiden av jernbanen.



Figur 1: Forslag til del av endret plankart med tiltaket vist over formålsflaten. Midlertidig bygg- og anleggsområde er markert med #1.

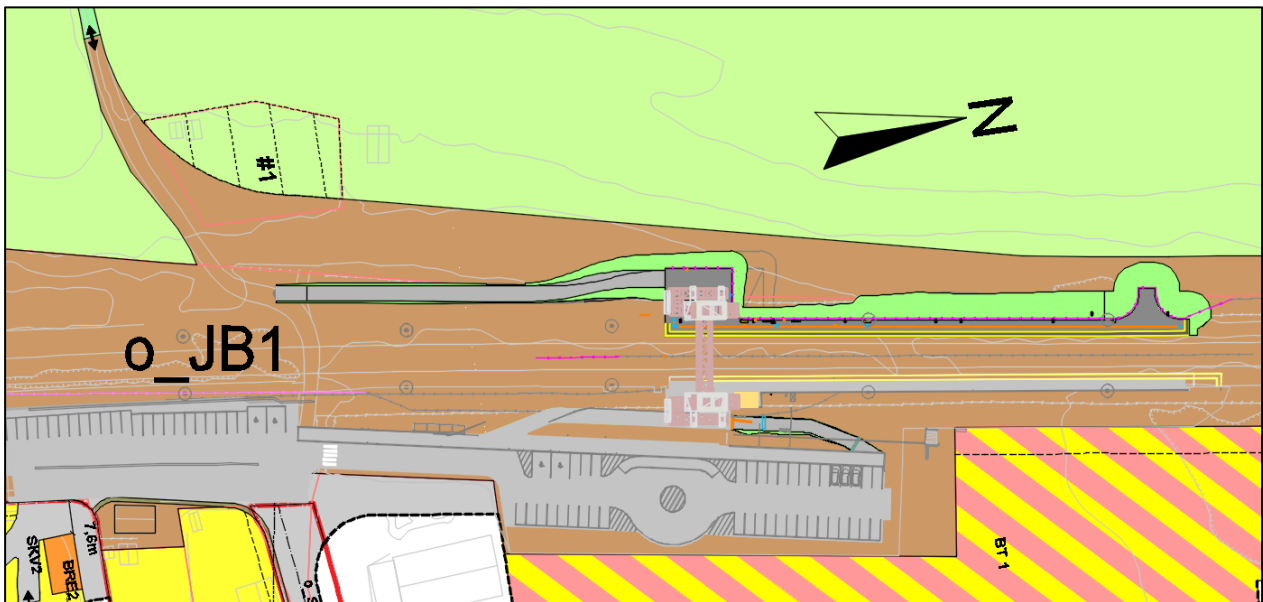


Figur 2: Utsnitt av areal foreslått som midlertidig bygge- og anleggsområde. Som figuren viser så er dette et gruslagt område, trolig brukt til rigg- og drift ifm. tidligere jernbaneutbygging på Ler. Deler av arealet/festeeiendommen ligger også innenfor regulert jernbaneformål.

Forslag til planendring består også av små justeringer av jernbaneareal i sørvest og nordøst, slik at regulert jernbaneformål samsvarer med faktisk utbygget jernbane. Det er også gjort mindre justeringer mellom jernbaneformål og utbyggingsformål for å rydde opp og å gi samsvar mellom eiendomssituasjon og plansituasjon. Størsteparten av endringene er ikke nødvendige mtp. gjennomføring av tiltaket for plattform og overgangsbros, men er ment som en opprydding av plansituasjonen når man først gjennomfører en planendring.

Om tiltaket - overgangsbros og plattform

Som omtalt på forrige side, så er utgangspunktet for planendringen i form av et midlertidig anleggsområde at det skal etableres ny plattform og overgangsbros på Ler stasjon. Under er vist et utsnitt av foreslått planendring rundt stasjonsområdet inkludert en stasjonsplan som viser fremtidig situasjon.



Figur 3: Utsnitt av stasjonsplan, med forslag til justert plankart som underlag.

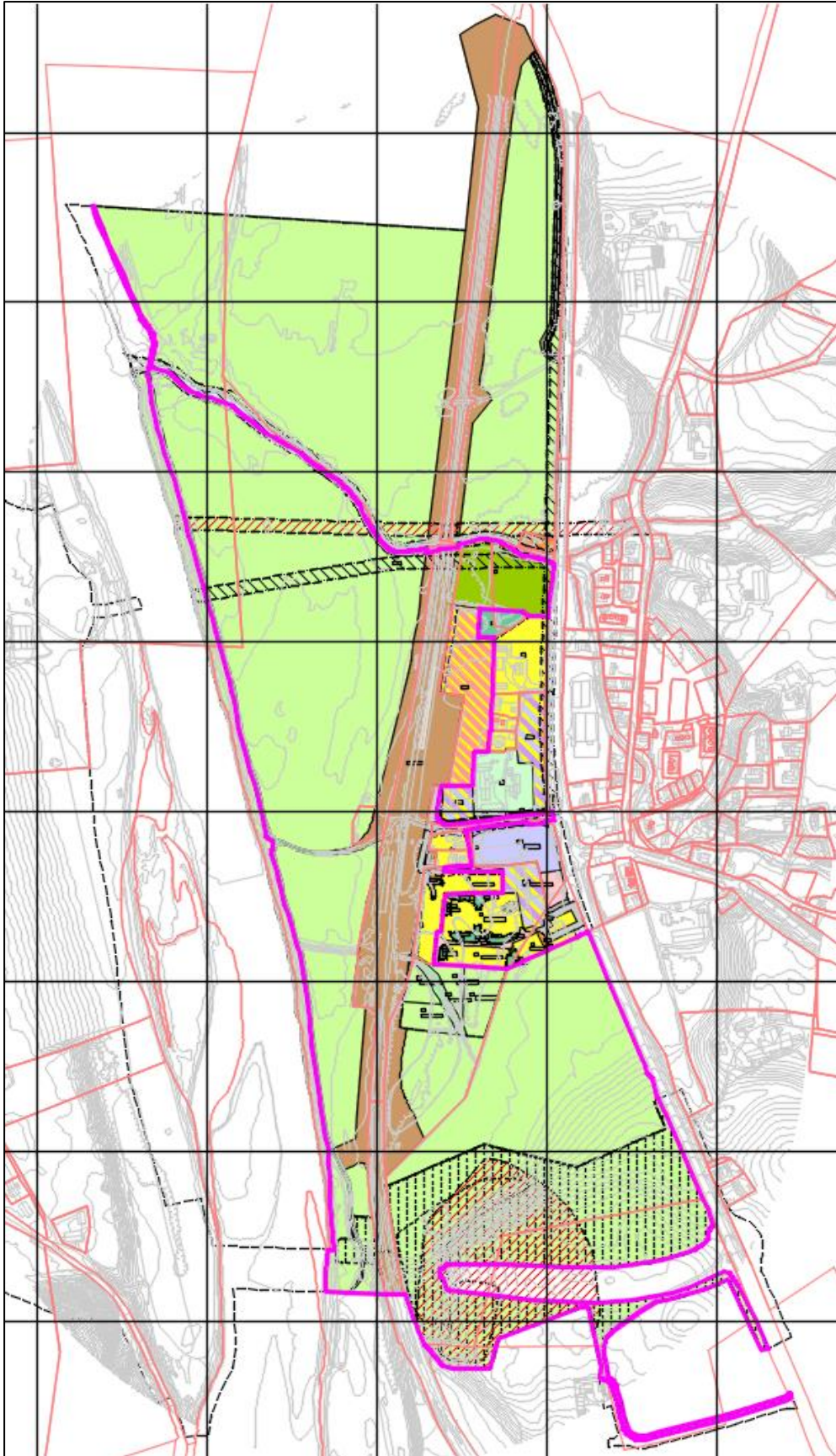
Under følger også et utsnitt av 3D-modell for prosjektet, som viser prinsipløsning for ny overgangsbros og tilhørende adkomst via rampe/plattform.



Figur 4: Utsnitt av 3D-modell for overgangsbros og plattformtilknytning. Sett fra sør mot nord.

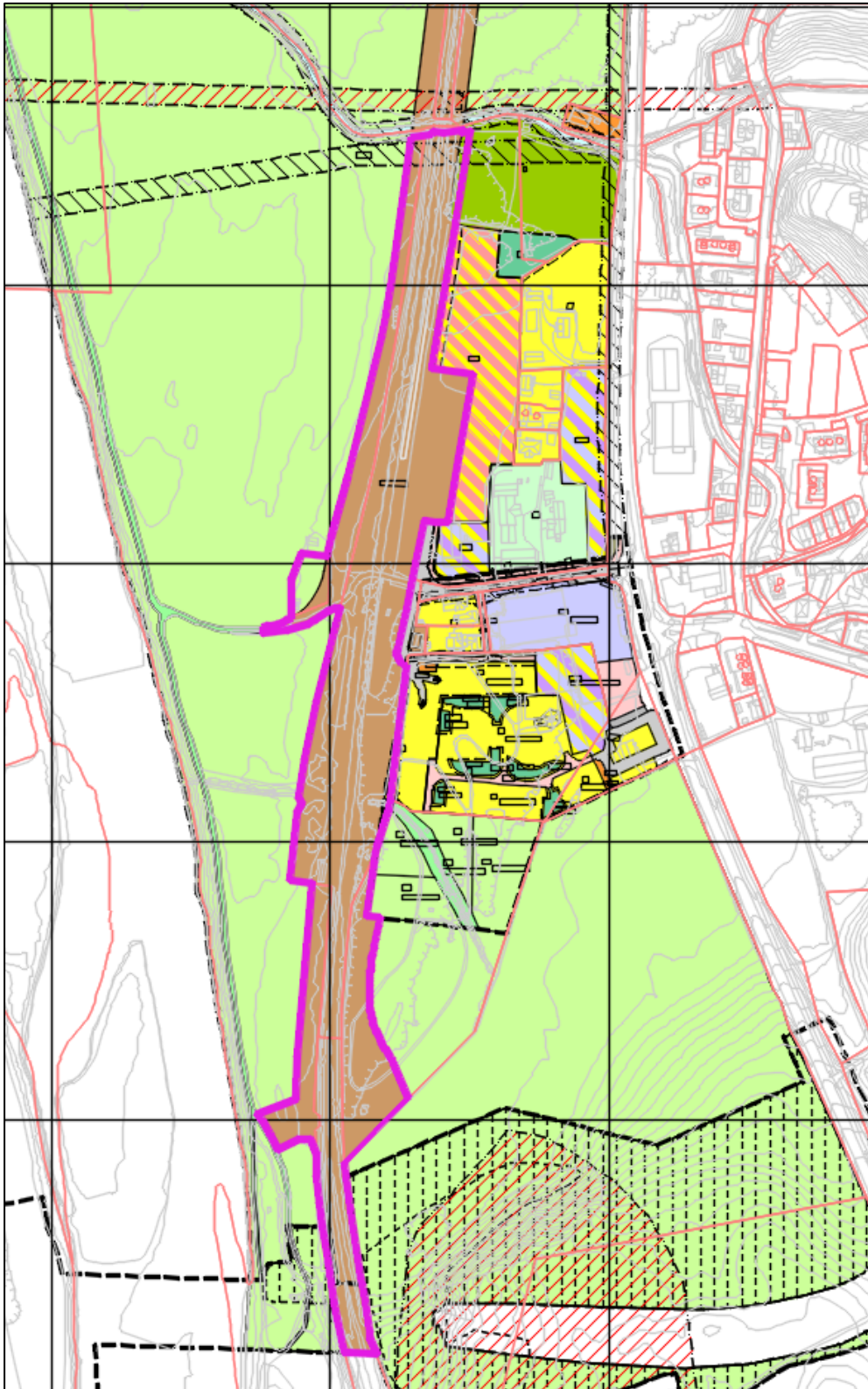
Grensesnitt/avgrensning av planendringen i plankartet

De tre berørte planene varierer stort i omfang. Både områdeplan for Ler sentrum og reguleringsplan for E6 Røskaft-Skjerdingstad har et omfang som går langt ut over aktuelle arealer for planendring. For å gi en hensiktsmessig avgrensning av kartet som endres er det derfor tatt utgangspunkt i alle flater/formål som inneholder forslag til justeringer. Dersom det endrede formålet inneholder en smal stripe som endres e.l. har vi i tillegg lagt til grunn å ha med ett formål på utsiden av det endrede formålet, slik at «klippelinjen» mellom endret del av plan og videreført plan blir helt entydig og ryddig. Dette gjør at man ikke får lange, smale slisser med endringer mot eksisterende plan der vi foreslår lengre strekninger med justeringer av jernbaneformålet med utgangspunkt i nylig justerte eiendomsgrenser i matrikkelen. «Planområdet/klippekant» for endringen som helhet ser derfor ut som følger:



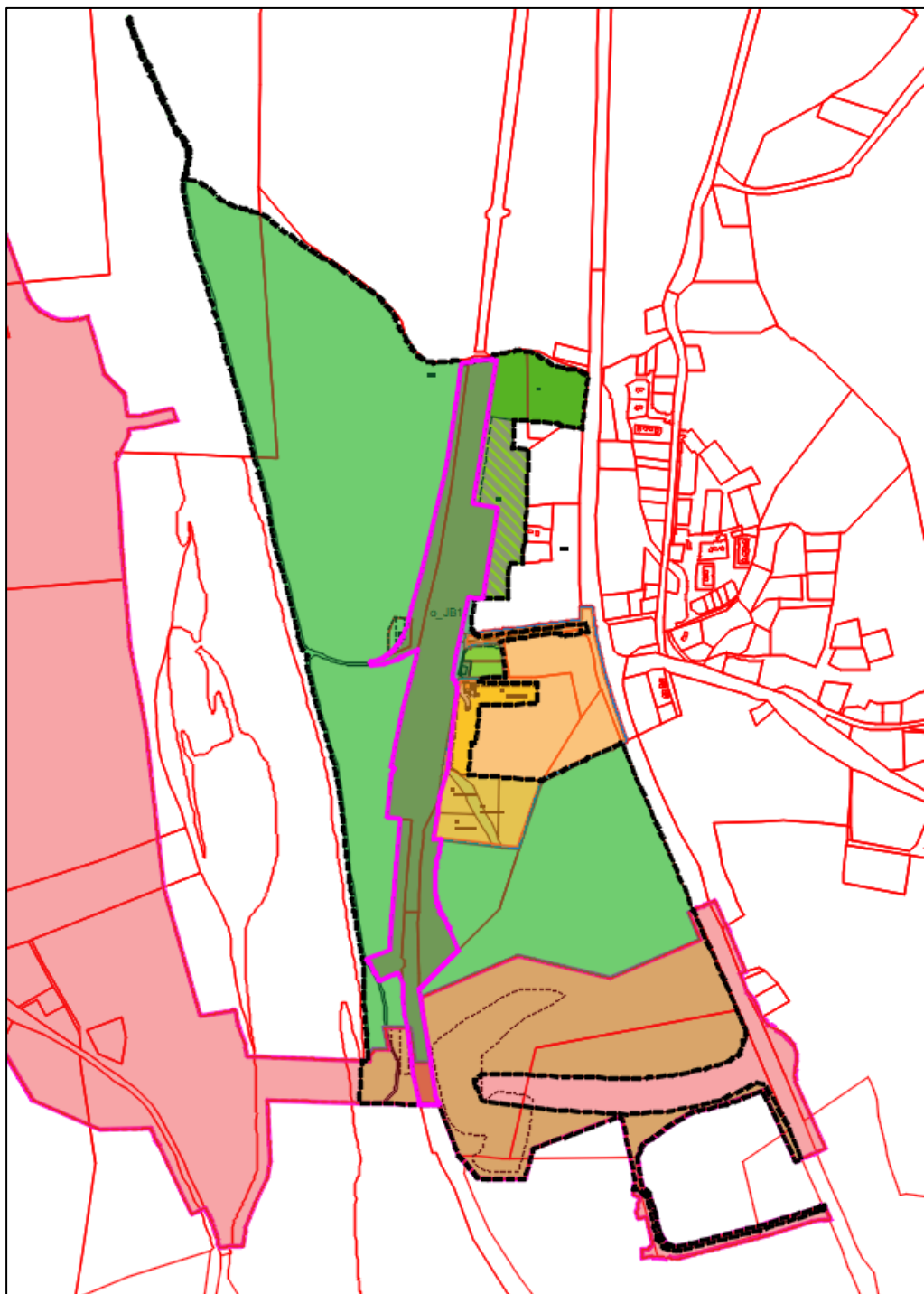
Figur 5: Planområde/"klipppekant" for planendringen, vist med tykk lilla linje.

Avgrensningen av det reelle endringsområdet er som følger:



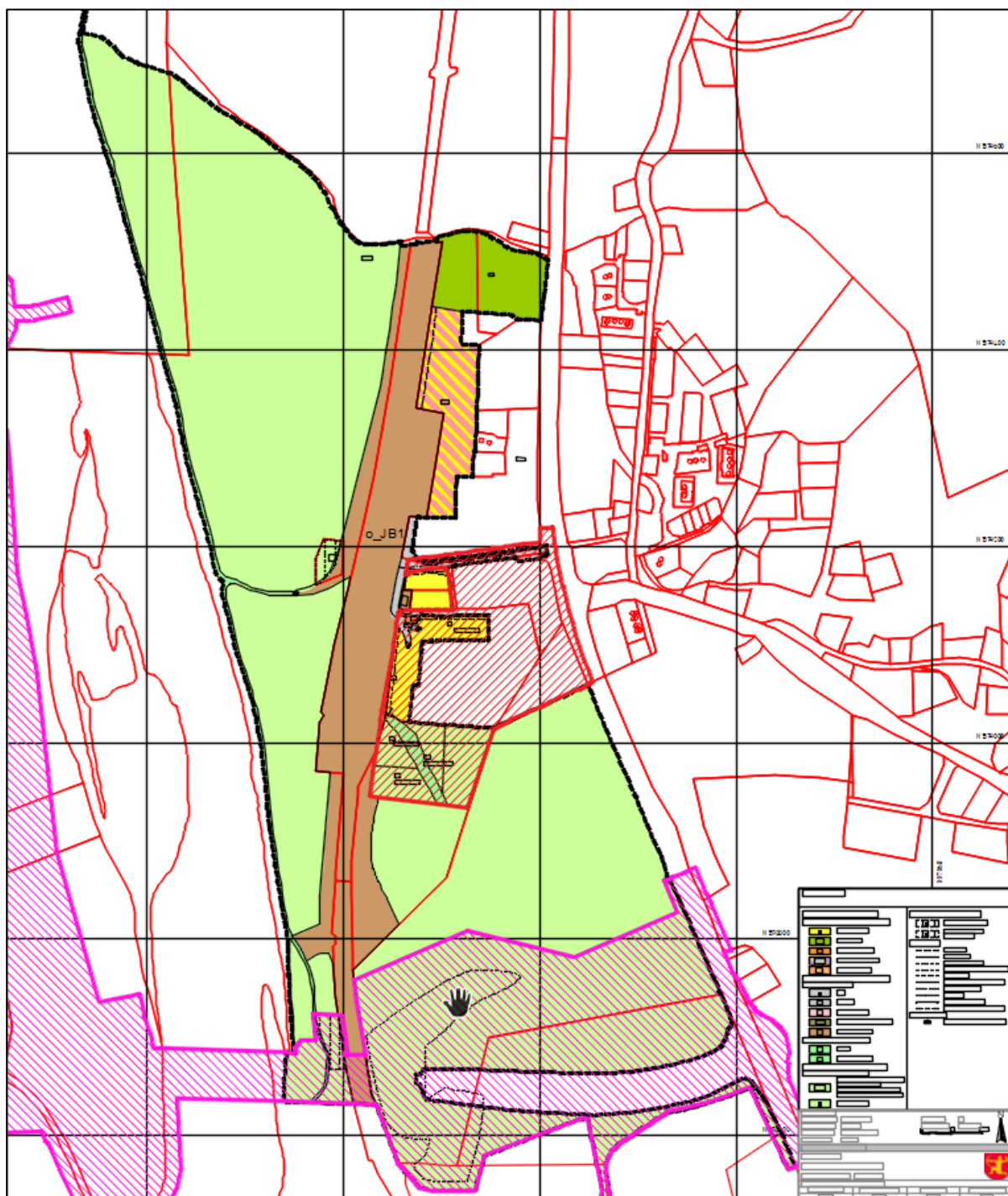
Figur 6: Avgrensning av reelt endringsområde vist med tykk, lilla linje.

Forholdet mellom planendring og de tre berørte planene:



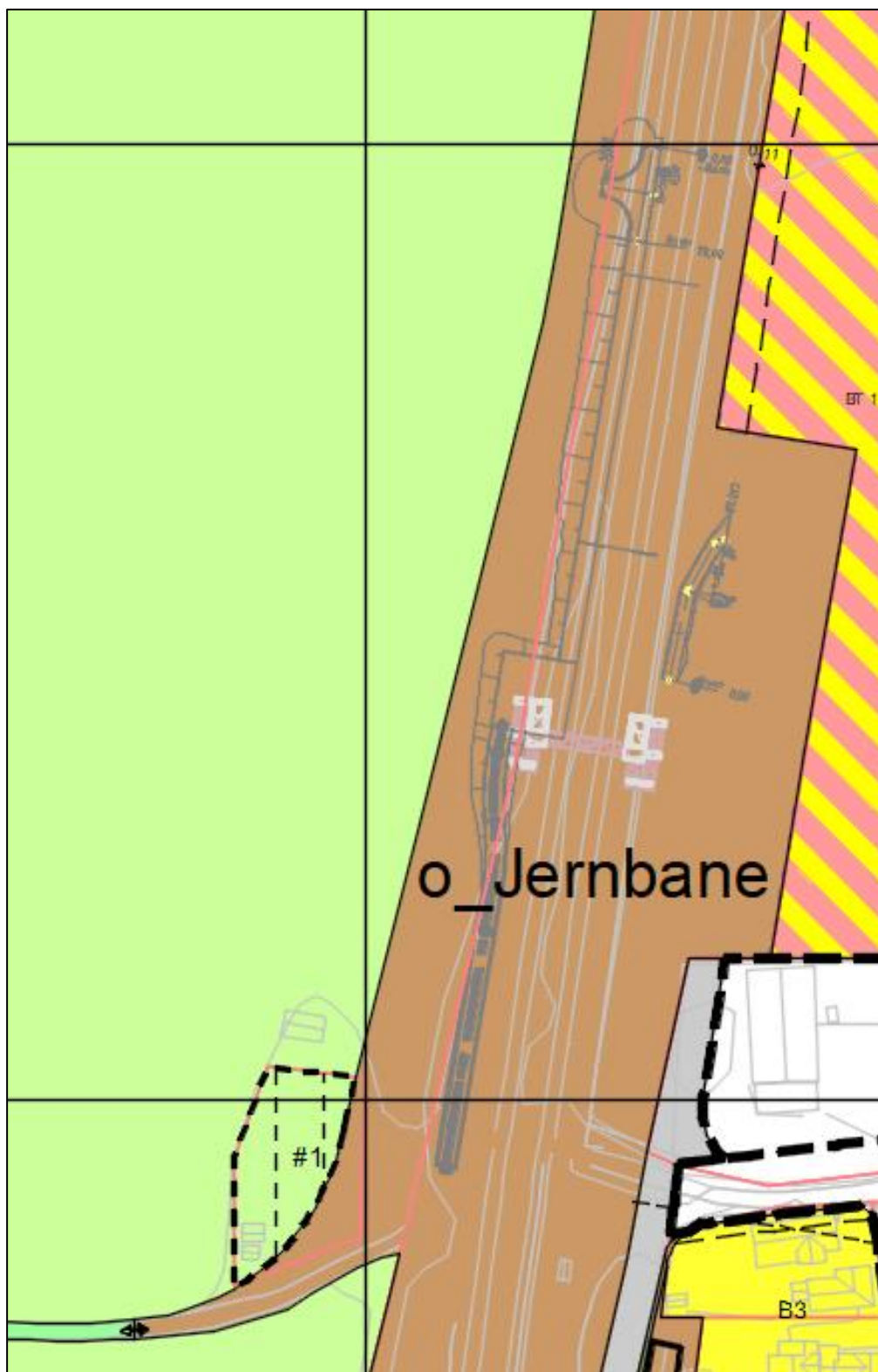
Figur 7: Forslag til klippekant for planendringen (sort stipling) sett opp mot avgrensning av gjeldende planer. Rødfarge angir E6 Røskaft-Skjerdingstad, mens oransje angir Gråbakken hageby. Grønt viser del av områdeplan Ler sentrum. Området som det faktisk foreslås endringer av formål innenfor er markert med tykk lilla linje midt i bildet, dvs. omfang av justert jernbaneformål.

Figuren under viser samme informasjon, men med litt andre farger for å få frem forslag til revidert plankart i tillegg:



Figur 8: Forslag til klippekant og justert plankart, her vist med farget skravur for henholdsvis Detaljregulering Gråbakken hageby (rød skravur), og Reguleringsplan E6 Røskaft-Skjerdingstad (rosa skravur). Øvrig del av planendringen (uten rød/rosa skravur) omfatter områdeplan for Ler sentrum.

Utsnitt av forslag til planendring, med aktuelle tiltak på jernbanen som underlag:



Figur 9: Utsnitt av forslag til planendring som viser omriss av ny gangbro over jernbanen og ny plattform på vestsiden av jernbanen, inkludert driftsvei. Det er kun etablering av midlertidig bygg- og anleggsområde (#1) som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. Øvrige foreslåtte planendringer er tatt med for å rydde opp i planstatus i tråd med dagens situasjon og eiendomsforhold.

1.4.1. Praktisk gjennomføring av planendringen – saksgang/prosess

- Bane NOR v/Asplan Viak AS utarbeider et endringsdokument (dette dokumentet) som forklarer og illustrerer ønskede planendringer.
- Melhus kommune går gjennom forslaget, og innarbeider deretter forslag til endringer i aktuelt planmateriale, og gjennomfører deretter begrenset høring av forslag til planendring.
- Under forutsetning om at planendringen fortsatt anses i tråd med kriteriene i pbl. § 12-14, vedtas planendringene på delegert myndighet av formannskapet i Melhus kommune.

2. Plankart

Gjeldende plankart:



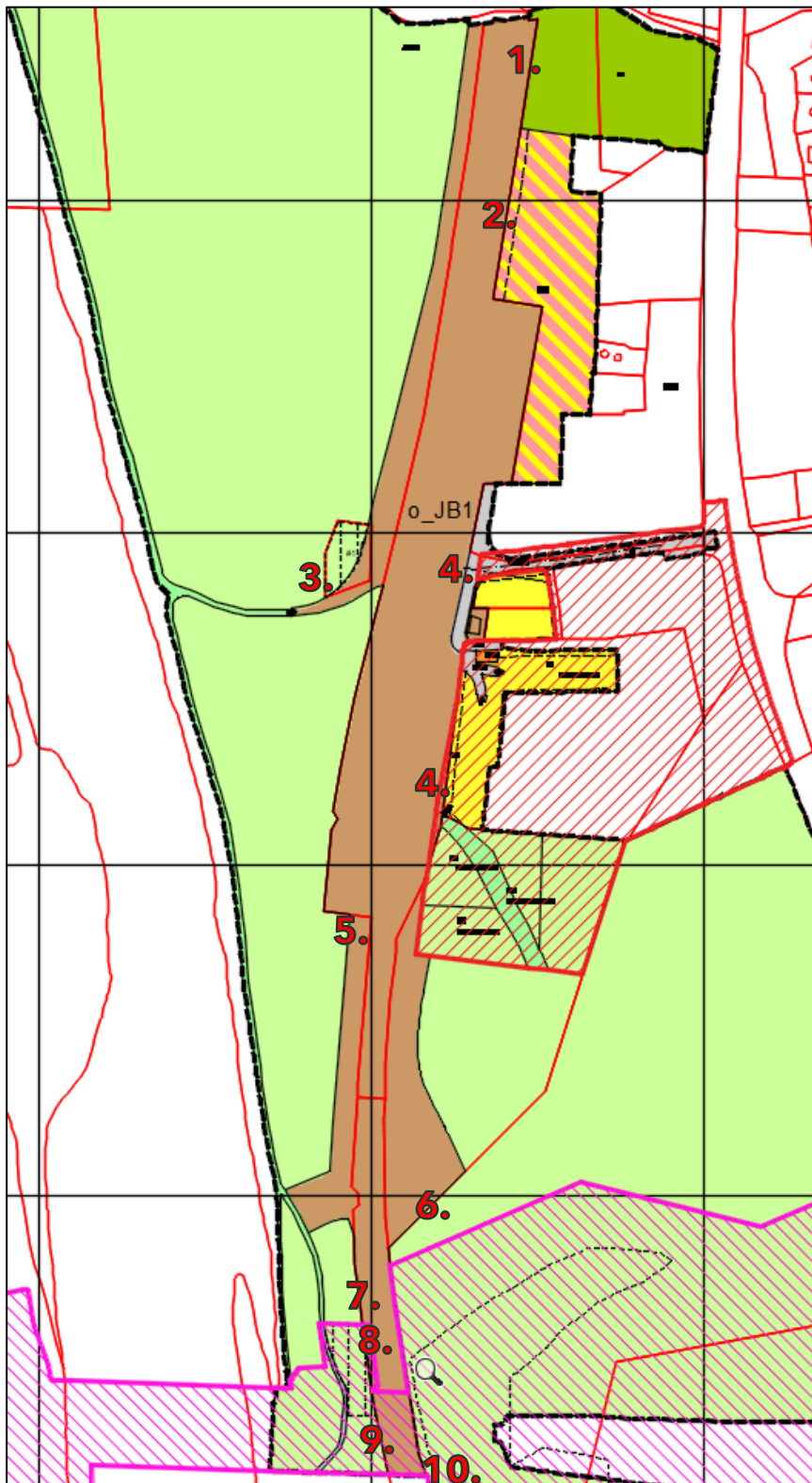
Figur 2-1 - Gjeldende plankart. Forslag til justert jernbaneformål, er tydeliggjort med lilla, heltrukken linje.

Gjeldende regulering (venstre) og forslag til justert(e) plankart (høyre):



Figur 2: Utsnitt av dagens regulering til venstre, og foreslått reguleringsendring til høyre. Utstrekning av justert jernbaneformål er synliggjort over dagens regulering til venstre, med tykk lilla linje. Det er tatt utgangspunkt i at det kun er formålsgrenser som justeres, og endringen påvirker i utgangspunktet ingen bestemmelsesområder med unntak av midlertidig bygg- og anleggsområde, som er vist helst sør i plankartet, da dette midlertidige anleggsbeltet justeres i tråd med justeringen mellom jernbaneformål og LNFR. Det er i tillegg foreslått nytt midlertidig anleggsområde ca. midt i planområdet, som vist i høyre kartutsnitt, markert med «#1».

2.1. Forslag til justert plankart, med utheving av de tre berørte planene



Figur 3: Forslag til justert plankart med nummerering for endringspunkter som forklares i etterfølgende tabeller. Punkt 4 er vist to ganger da disse to endringspunktene henger sammen. Rosa skravur angir E6-

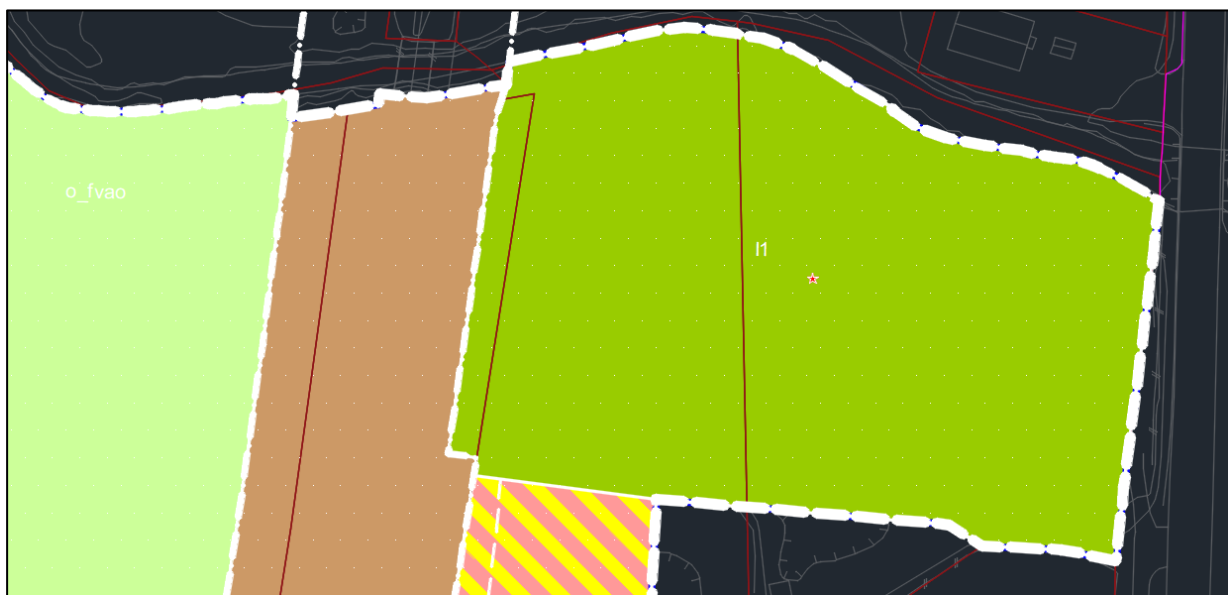
planen, mens rød skravur angir Gråbakken hageby. Øvrige arealer uten skravur omfatter områdeplan for Ler sentrum.

2.1.1. Punktvis gjennomgang av endret plankart fordelt på de tre gjeldende reguleringsplanene

Punkt 1 - Områdeplan Ler sentrum

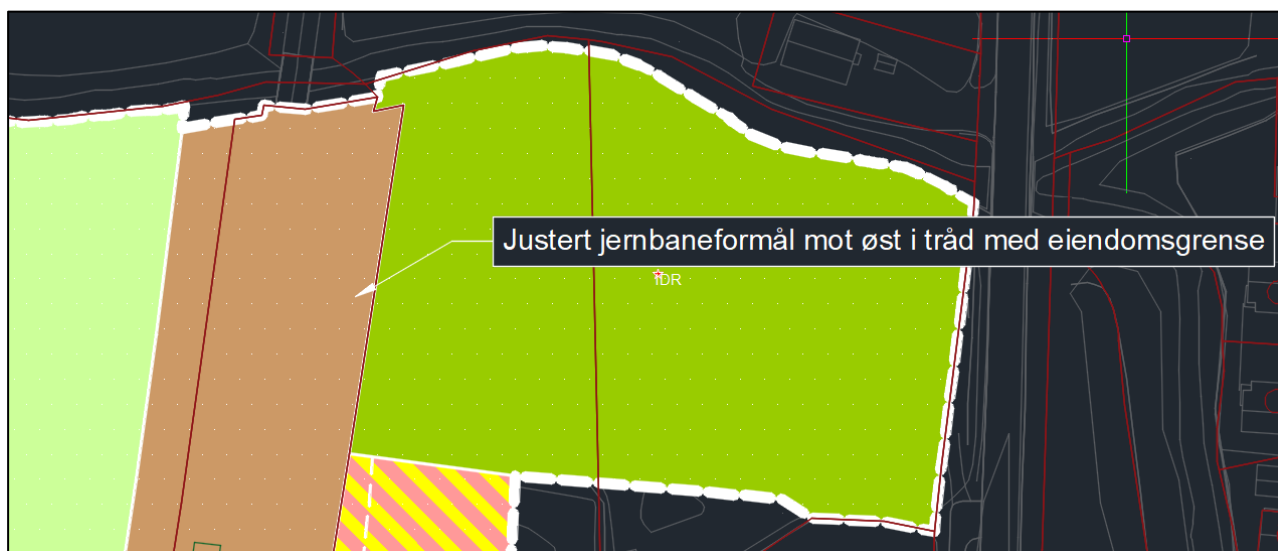
Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Avgrensningen av jernbaneformålet mot øst er justert iht. ny eiendomsgrense på bekostning av formålet «idrettsanlegg». Endringen er på ca. 0,3 daa i favør jernbaneformål.
Begrunnelse for forslaget	Justering av plan i tråd med faktisk situasjon og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde.
Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endringen går ikke ut over hoveddrammene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en beskjeden formålsendring med en reduksjon på ca. 4 % av idrettsanlegg-formålet.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.

Dagens plankart



Figur 4: **Endringspunkt 1:** Dagens regulering med eiendomsgrenser lagt over. Figuren viser at det ikke er samsvar mellom eiendomsforhold og regulert jernbaneformål.

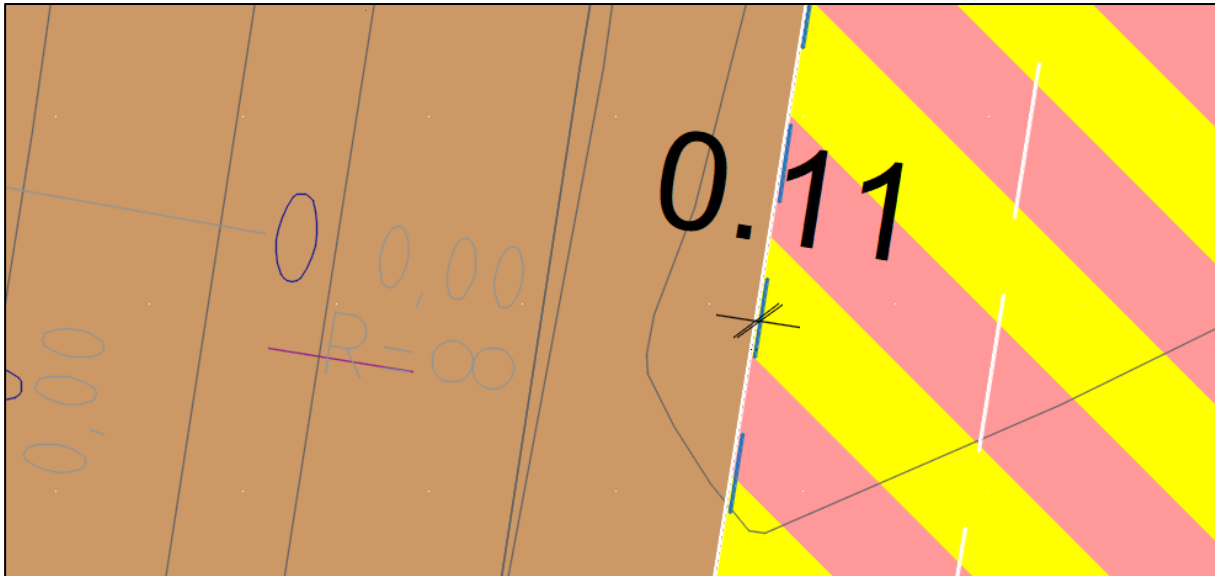
Forslag til justert plankart



Figur 5: **Endringspunkt 1:** Forslag til reguleringsendring som ivaretar faktisk situasjon og eiendomsforhold.

Punkt 2 - Områdeplan Ler sentrum

Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Avgrensningen av jernbaneformålet mot øst er justert iht. ny eiendomsgranse. Endringen er på ca. 12 m ² . Endringen innebærer omdisponering av ca. 12 m ² fra jernbaneformål til kombinertformål bolig/tjenesteyting.
Begrunnelse for forslaget	Justering av plan i tråd med faktisk situasjon og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde.
Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endringen går ikke ut over hoveddrammene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en svært beskjeden formålsendring på 0,1 %.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.



Figur 6: **Endringspunkt 2.** Utsnitt som viser foreslått justering av formålsgrense mellom jernbaneformål og kombinertformål. Blå stiplet linje viser gjeldende formålsgrense, mens hvit heltrukken linje viser foreslått ny formålsgrense. I dette utsnittet er formålsgrensen foreslått flyttet ca. 10 cm mot vest, dvs. at kombinertformålet bolig/tjenesteyting får noe større utstrekning, på bekostning av jernbaneformål. Totalt er endringen i formål på ca. 12 m² fordelt over en strekning på ca. 240 meter.

Punkt 3 - Områdeplan Ler sentrum

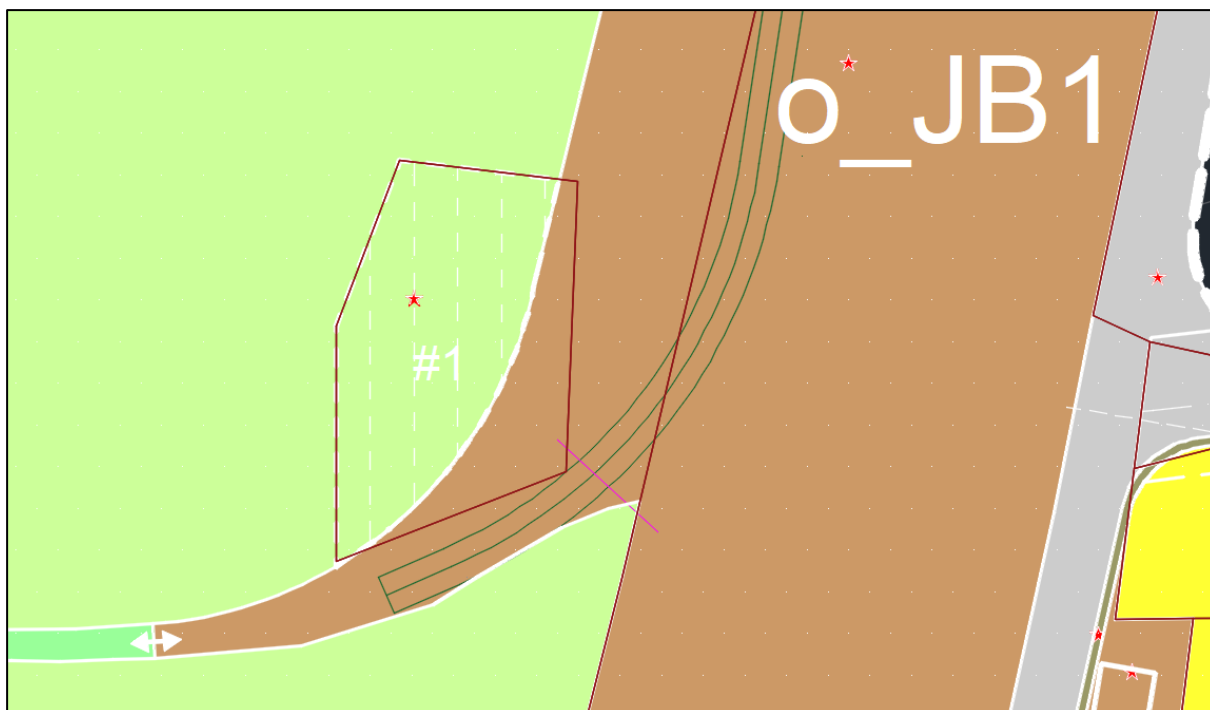
Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Det er lagt inn et midlertidig bygge- og anleggsområde over deler av dagens LNF-formål. Området er på ca. 0,7 daa. Det er i tillegg lagt inn en avkjørselspil fra turvei og inn til jernbaneformålet for å synliggjøre behovet for driftsadkomst til jernbanen.
Begrunnelse for forslaget	Anleggsområdet er nødvendig for å muliggjøre etablering av ny driftsvei til ny jernbaneplattform og er også nødvendig for å etablere rigg i forbindelse med utbygging av ny plattform og overgangsbros. Inntegnet avkjørselspil er en stadfesting og synliggjøring av driftsadkomst for Bane NOR til jernbaneformål.
Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endringen anses å være minimal, og er i tillegg midlertidig, og går derfor ikke ut over hoveddrammene i gjeldende plan.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Endringen vil ikke påvirke gjennomføringen av øvrig plan, men øker naturligvis gjennomførbarheten av jernbaneformålet, siden det muliggjør utbygging av overgangsbros og ny plattform i tråd med dagens plan.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.

Dagens plankart



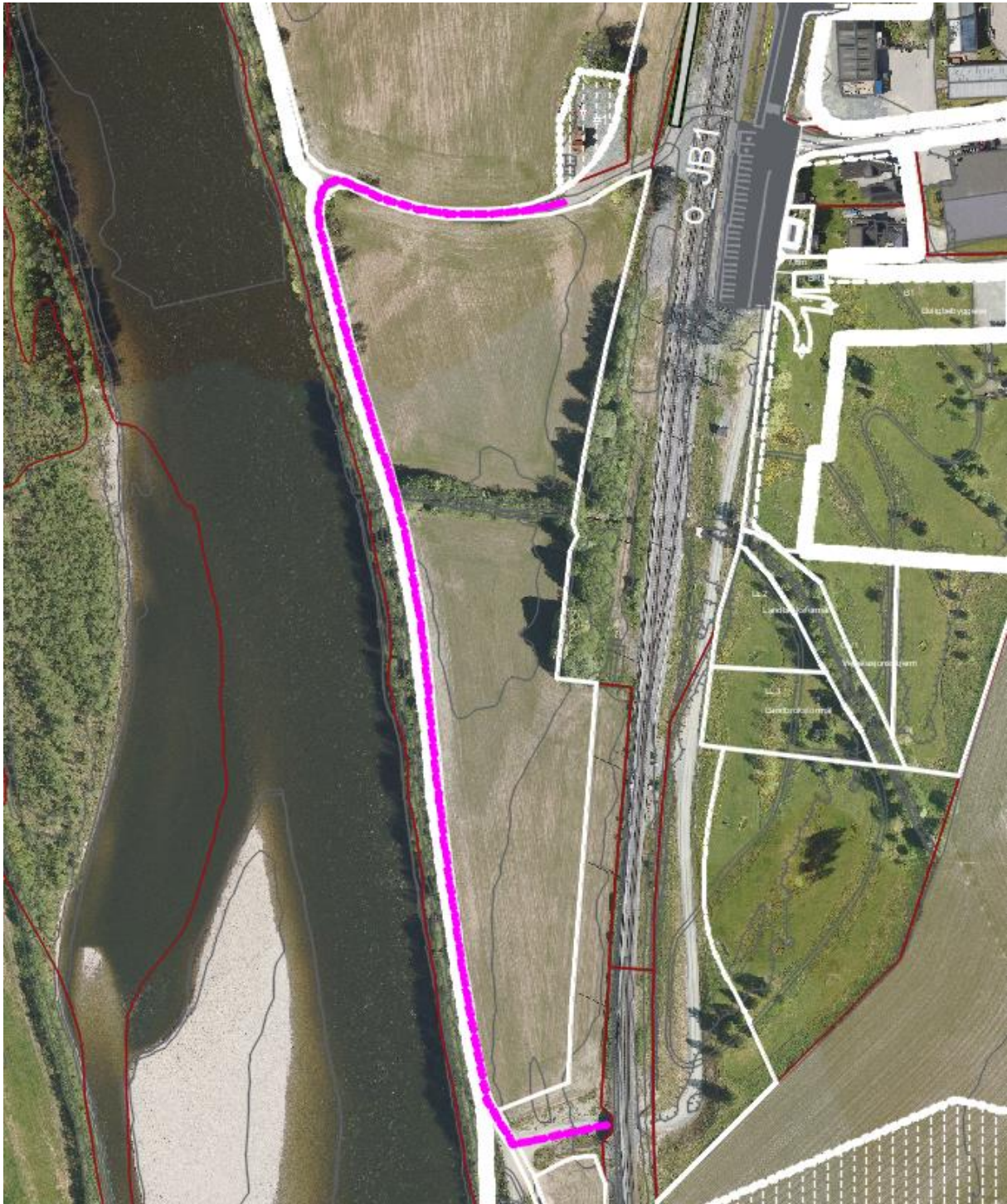
Figur 7: **Endringspunkt 3.**

Forslag til endret plankart

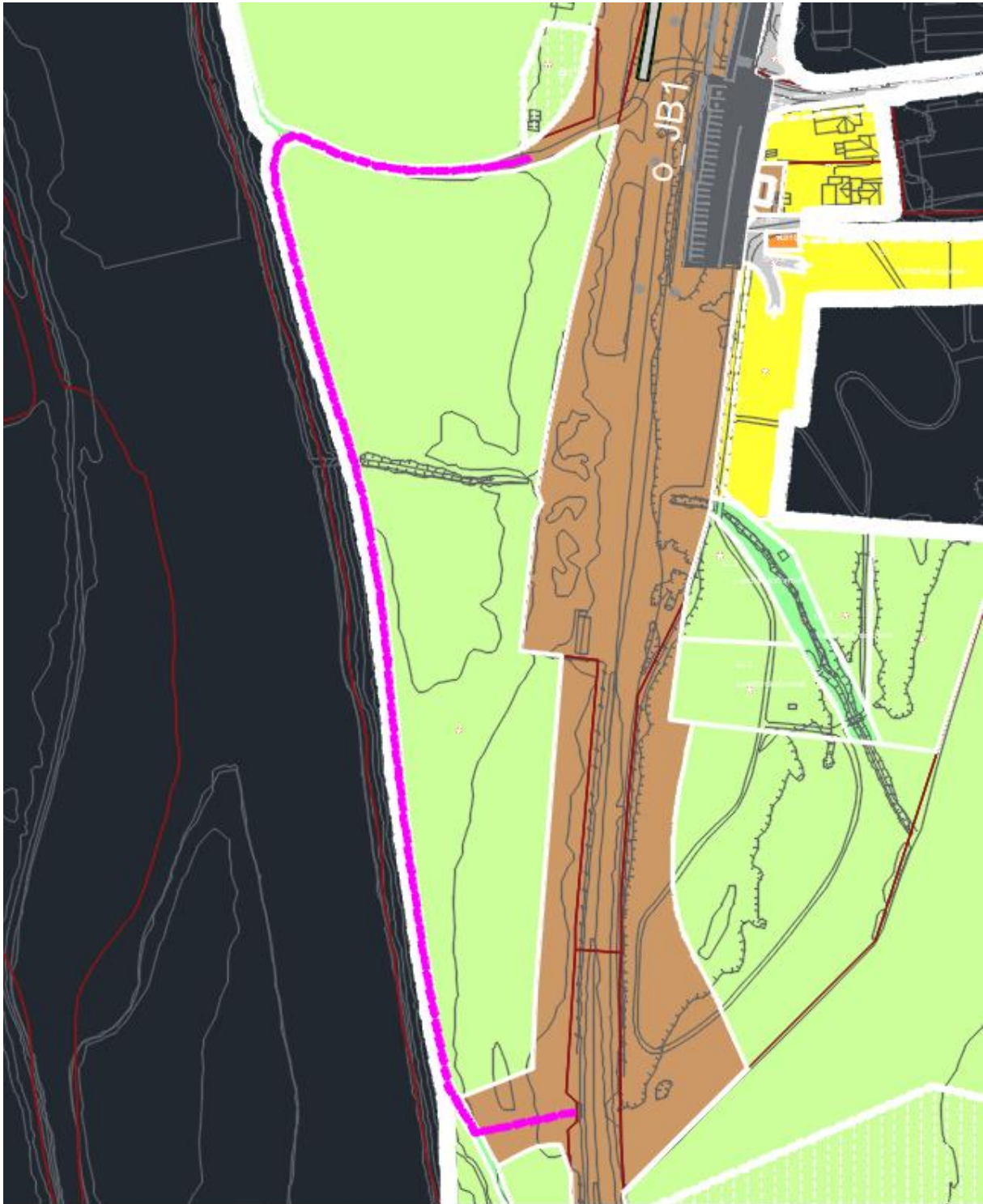


Figur 8: **Endringspunkt 3:** Forslag til midlertidig bygge- og anleggsområde og synliggjøring av driftsadkomst til jernbanen. Grønn linje innenfor jernbaneformålet viser skissert driftsvei for jernbanen.

For å synliggjøre faktisk trasé for anleggs- og driftsvei for jernbanen er det tatt inn to figurer:



Figur 9: Illustrasjon av trasé for anleggs- og driftsvei for jernbanen, som skjer via kulvert i sør og turvei langs Gaula, som vist med lilla, stiplede linje.



Figur 10: Illustrasjon av trasé for anleggs- og driftsvei for jernbanen, som skjer via kulvert i sør og turvei langs Gaula, som vist med lilla, stiplet linje.

Punkt 4 - Gråbakken hageby

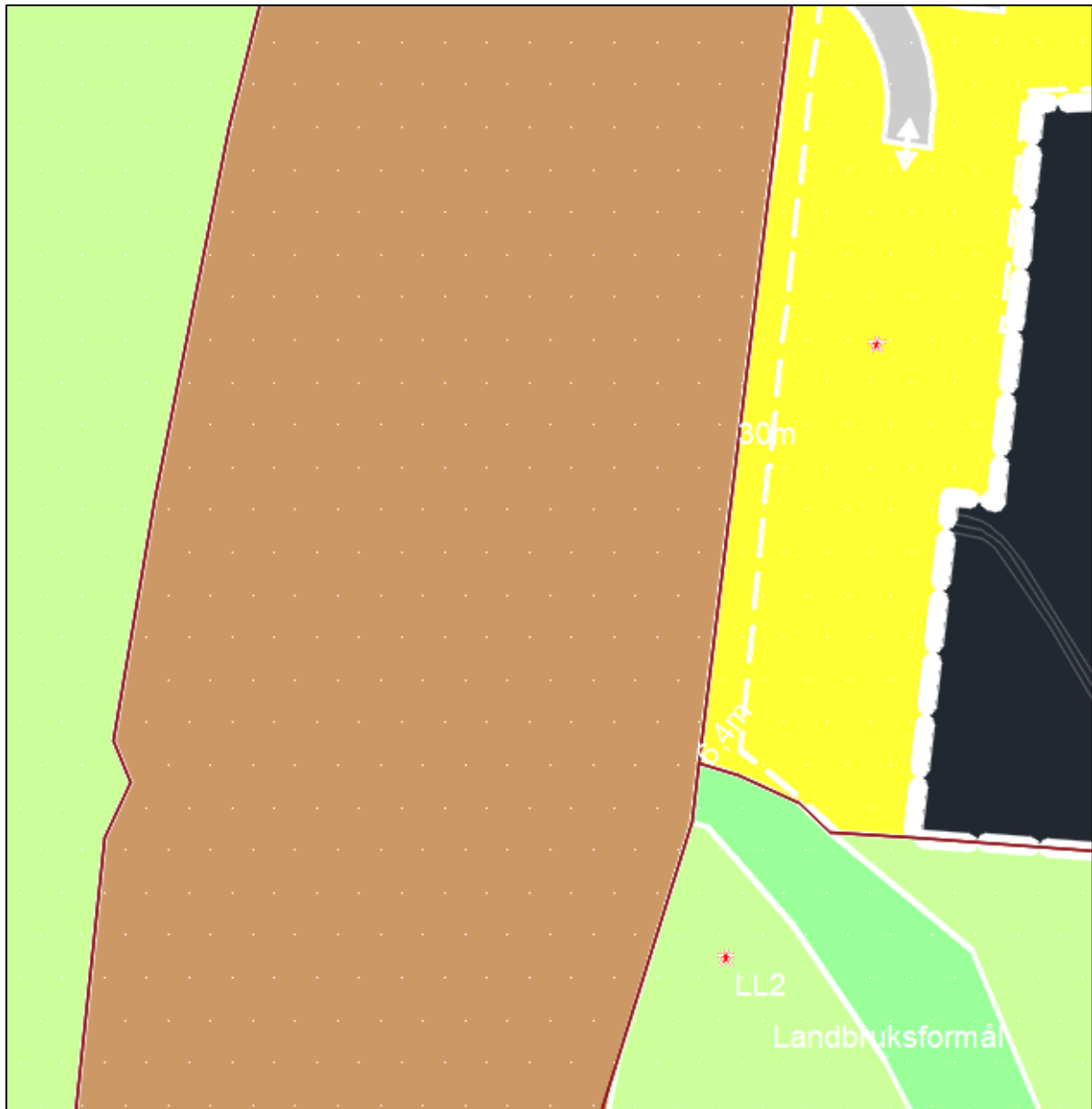
<p>Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet</p>	<p>Avgrensningen av jernbaneformålet mot øst er justert iht. ny eiendomsgrense. Endringen gir følgende reduksjon av formål:</p> <p><u>Vertikalnivå 2, på grunnen:</u> Boligbebyggelse: - 138 m² (reduksjon på ca. 1,2 %) Vegetasjonsskjerm: - 26 m² (reduksjon på ca. 2,1 %) Landbruksformål: - 58 m² (reduksjon på ca. 0,8 %)</p> <p><u>Vertikalnivå 1, under grunnen:</u> Berøres ikke av endringen.</p> <p>Jernbaneformålet er økt tilsvarende (222 m²) på bekostning av ovennevnte formål, i tråd med gjeldende eiendomssituasjon.</p>
<p>Begrunnelse for forslaget</p>	<p>Justering av plan i tråd med gjeldende eiendomsforhold og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde.</p>
<p>Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan</p>	<p>Endringen går ikke ut over hoveddrammene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en beskjeden formålsendring. Reduksjonen av det aktuelle boligformålet (B1) er på ca. 3 %, mens reduksjonen i boligformål i detaljregulering for Gråbakken hageby som helhet blir på ca. 1,2 %. En arealendring på 1,2 % anses ikke å påvirke hoveddrammene av eksisterende plan. Arealet som er foreslått omdisponert fra bolig til jernbane ligger i tillegg i sin helhet innenfor byggegrensen mot jernbane (30 metersbeltet), og vil derfor ikke kunne påvirke utbyggingsmuligheten direkte. En omdisponering vil imidlertid kunne påvirke utbyggingsomfanget innenfor B1, ved at arealet som ligger til grunn for grad av utnytting går noe ned.</p>
<p>Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan</p>	<p>Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold. Det er ikke sannsynlig at utbygging kan skje iht. gjeldende plan, da deler av boligformålet angivelig ligger innenfor Bane NORs jernbanearealer. Endringen i boligformål fremstår beskjeden, og vil ikke påvirke gjeldende plan annet enn i at det justerte boligformålet nå stemmer overens med den faktiske eiendomssituasjonen. Dersom det skulle være en utfordring med tanke på utbyggingsmulighet som følge av at bruttoarealet for utnyttingsgrad går ned, så vil vi foreslå å justere opp mulig utnyttingsgrad tilsvarende tapt boligformål.</p>
<p>Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder</p>	<p>Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.</p>

Dagens plankart



Figur 11: **Endringspunkt 4:** Utsnitt av dagens regulering med eiendomsgrenser liggende over, som viser misforhold mellom eiendomsforhold og planstatus.

Forslag til endret plankart



Figur 12. **Endringspunkt 4:** Justering av jernbaneformål i tråd med eiendomssituasjonen.

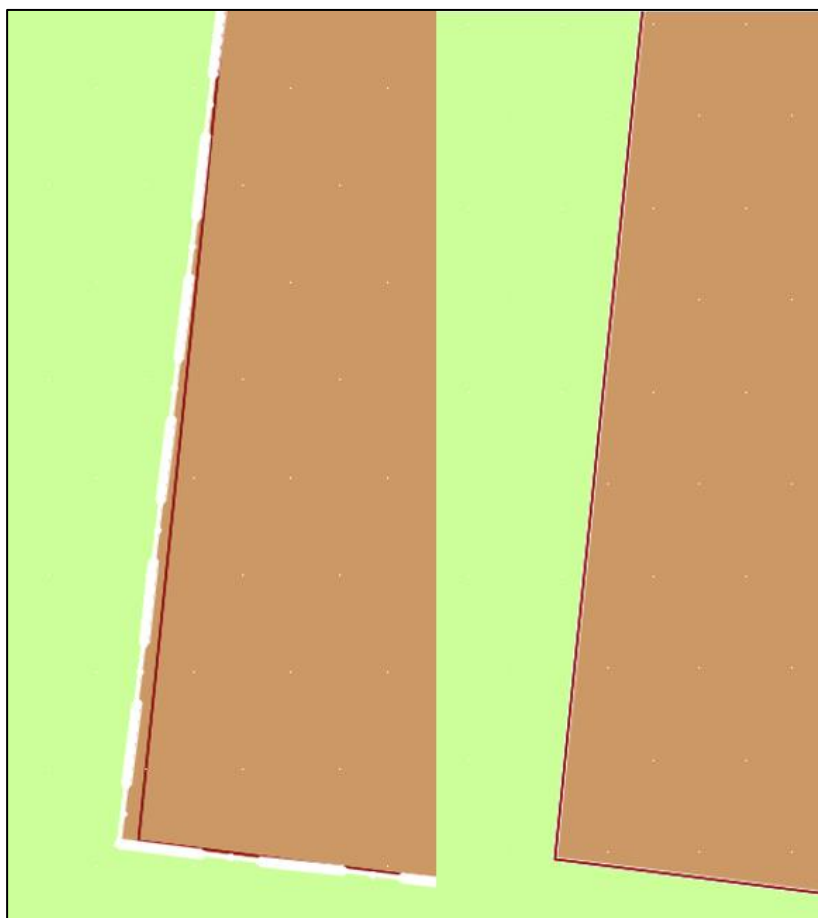


Figur 13: **Endringspunkt 4:** Justering av jernbaneformål i tråd med eiendomssituasjonen, her også vist med vertikalnivå 1, under grunnen (gråfarge). Vertikalnivå 1 blir ikke berørt av foreslått endring.

Punkt 5 - Områdeplan Ler sentrum

Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Avgrensningen av jernbaneformålet mot vest er justert iht. gjeldende eiendomssituasjon. Endringen består i at ca. 22 m ² av dagens jernbaneformål endres til LNFR.
Begrunnelse for forslaget	Justering av plan i tråd med faktisk situasjon og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde.
Vurder om endringen går utover hoveddrømmene i eksisterende plan	Endringen går ikke ut over hoveddrømmene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en svært beskjeden formålsendring. Områdeplanen inneholder store arealer med LNFR, og den totale omdisponeringen av LNFR til jernbaneformål er på ca. 177 m ² , tilsvarende en reduksjon av LNFR på ca. 0,1% innenfor planendringen som helhet.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.

Dagens plankart og forslag til endret plankart (fra venstre mot høyre):

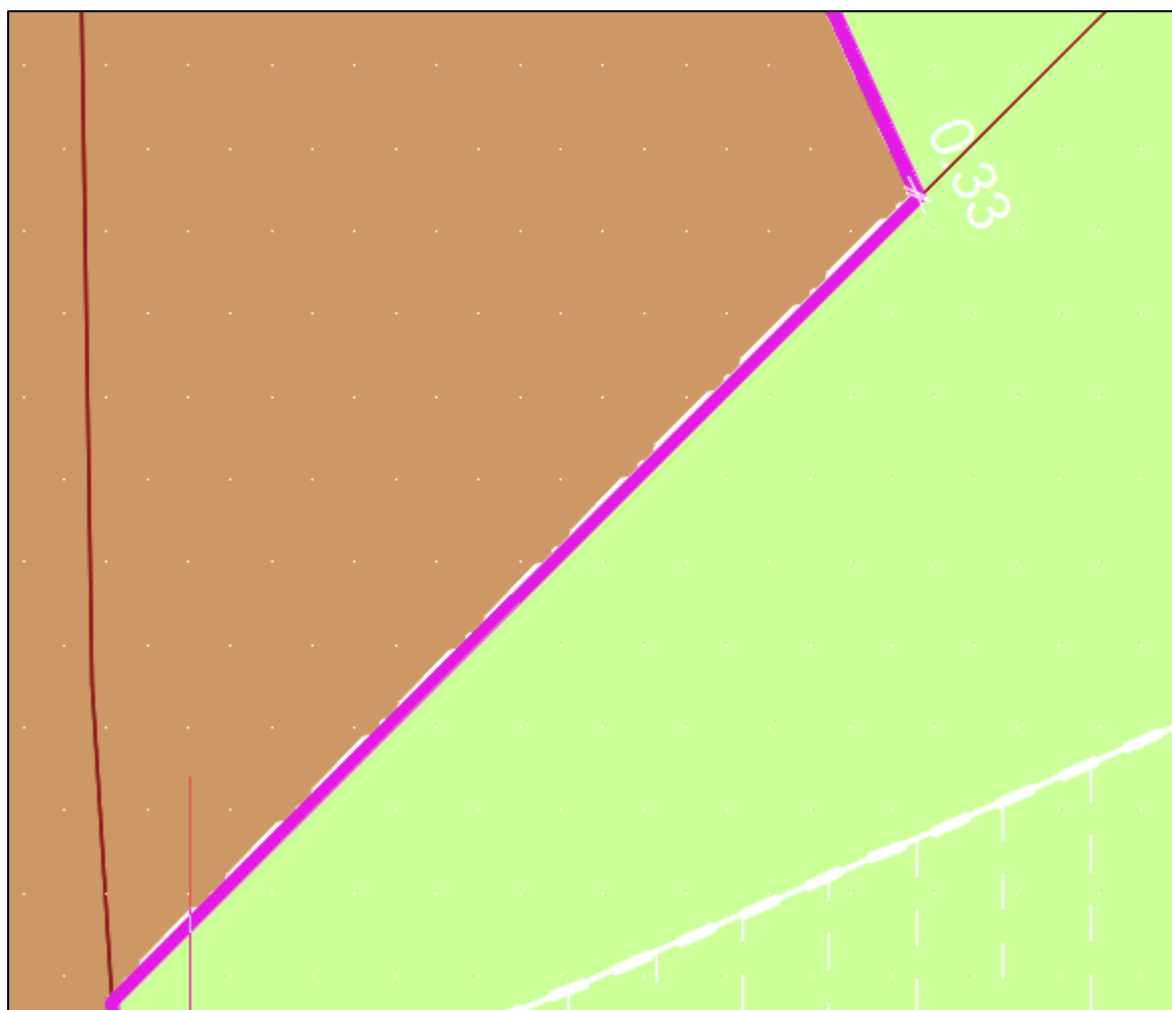


Figur 14: **Endringspunkt 5:** Justering av jernbaneformål/LNFR i tråd med eiendomssituasjonen.

Punkt 6 - Områdeplan Ler sentrum

Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Avgrensningen av jernbaneformålet mot vest er justert iht. eiendomsgrense. Justeringen gir økning av jernbaneformål på bekostning av LNFR på i størrelsesorden 30 m ² .
Begrunnelse for forslaget	Justering av plan i tråd med gjeldende eiendomsforhold og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde.
Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endringen går ikke ut over hoveddrammene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en svært beskjeden formålsendring. Områdeplanen inneholder store arealer med LNFR, og den totale omdisponeringen av LNFR til jernbaneformål er på ca. 177 m ² , tilsvarende en reduksjon av LNFR på ca. 0,1% innenfor planendringen som helhet.

Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.

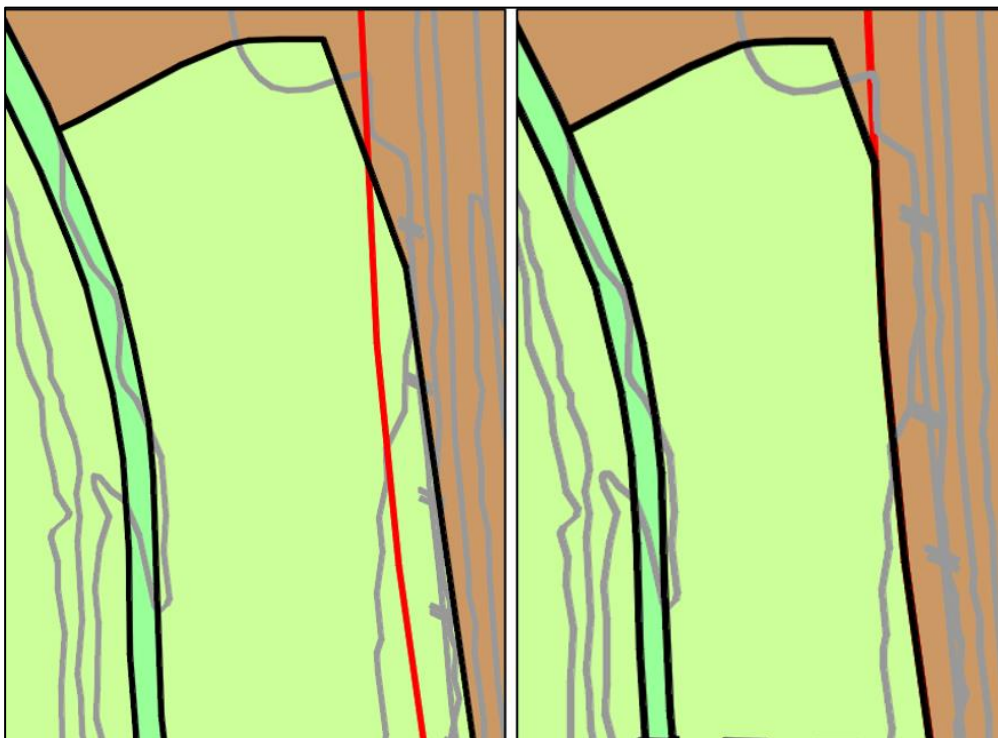


Figur 15: **Endringspunkt 6:** Justering av jernbaneformål/LNF i tråd med eiendomssituasjonen. Formålsgrensen er foreslått flyttet noe mot sør-sørøst i tråd med eiendomsgrensen. Ny formålsgrense er illustrert med lilla linje, mens hvit linje like nordvest viser dagens avgrensning. Forskyvningen varierer mellom ca. 10 og 35 cm.

Punkt 7 - Områdeplan Ler sentrum

Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Avgrensningen av jernbaneformålet mot vest er justert iht. ny eiendomsgrense. Justeringen medfører en økning av jernbaneformål på bekostning av LNFR på ca. 110 m ² .
Begrunnelse for forslaget	Justering av plan i tråd med gjeldende eiendomsforhold og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde. Opprydding av tomt/uregulert areal midt i planen.
Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endringen går ikke ut over hoveddrammene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en beskjeden formålsendring. Områdeplanen inneholder store arealer med LNFR, og den totale omdisponeringen av LNFR til jernbaneformål er på ca. 177 m ² , tilsvarende en reduksjon av LNFR på ca. 0,1% innenfor planendringen som helhet.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.

Dagens plankart og forslag til endret plankart (fra venstre mot høyre):



*Figur 16: **Endringspunkt 7:** Dagens regulering (venstre) og forslag til endret regulering (høyre). Det er gjort en justering av jernbaneformålet i tråd med eiendomsgrense/faktisk situasjon.*

Punkt 8 - Reguleringsplan E6 Røskaft-Skjerdingstad

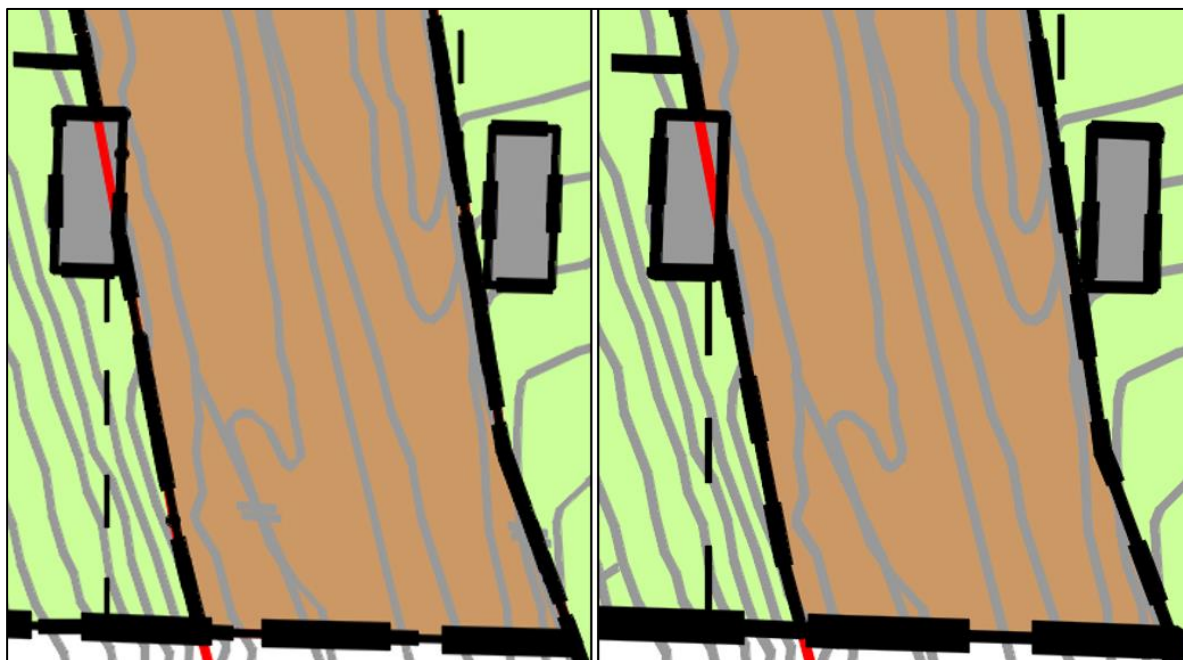
Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Avgrensningen av jernbaneformålet mot vest er justert iht. ny eiendomsgrense. Justeringen medfører en økning av jernbaneformål på bekostning av LNFR på ca. 88 m ² . Planendringen berører ikke vertikalnivå 3 - over grunnen (Bru).
Begrunnelse for forslaget	Justering av plan i tråd med gjeldende eiendomsforhold og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde. Opprydding av tomt/uregulert areal midt i planen.
Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endringen går ikke ut over hoveddrammene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en svært beskjedne formålsendring på ca. 0,3 % av LNFR-området som befinner seg innenfor endringsområdet.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.



Figur 17: **Endringspunkt 8:** Dagens regulering (venstre) og forslag til endret regulering (høyre). Det er gjort en justering av jernbaneformålet i tråd med eiendomsgrense/faktisk situasjon.

Punkt 9 og 10 - Reguleringsplan E6 Røskaft-Skjerdingstad

Beskriv hvordan endringen fremkommer på plankartet	Avgrensningen av jernbaneformålet mot hhv. øst og vest er justert iht. ny eiendomsgrense. Justeringen medfører en økning av LNFR på bekostning av jernbaneareal i størrelsesorden 6-8 m ² på vestsiden, og økning av jernbaneareal på bekostning av LNFR på østsiden. I praksis går arealregnskapet totalt i null for endringspunktene 8 og 9 samlet sett. Det er ikke gjort justeringer av «annet vegareal» selv om dette formålet krysser eiendomsgrensen. Dette skyldes at dette er regulert som del av bro Pilar for kjørebros over Gaula og jernbanen.
Begrunnelse for forslaget	Justering av plan i tråd med gjeldende eiendomsforhold og fotavtrykk for utbygd jernbane og sidearealer/gjerde.
Vurder om endringen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endringen går ikke ut over hoveddrammene i eksisterende plan, men er den tilpasning til faktisk situasjon. Endringen innebærer en svært beskjeden formålsendring.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endringen vil påvirke gjeldende plan	Gjennomføring av endringen innebærer ingen praktiske endringer annet enn at regulert formål stemmer overens med faktisk utbygget situasjon og eiendomsforhold.
Vurder om endringen vil berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder	Endringen berører ikke (viktige) natur- og friluftsområder.



Figur 18: **Endringspunkt 9 og 10:** Dagens regulering (venstre) og forslag til endret regulering (høyre). Det er gjort en justering av jernbaneformålet i tråd med eiendomsgrense/faktisk situasjon på begge sider av jernbanen. Endringen er ikke mulig å se på et utsnitt i denne målestokken.

2.2. Arealregnskap

Som del av forslag til justerte plankart er det utarbeidet arealregnskap for planendringen. Det er for områdeplan Ler sentrum og reguleringsplan Røskaft-Skjerdingstad tatt utgangspunkt i et utsnitt av de originale planene, da planområdene for disse planene er relativt omfattende. Dette er gjort både av hensyn til lesbarhet, og for ikke å måtte håndtere større planer enn nødvendig med tanke på planendringen.

Det er kun formål og annet som det gjøres endringer på det er tatt med arealregnskap. Alle formål/hensynssoner etc. som *ikke* er med i arealregnskapet er foreslått videreført som de er i dagens situasjon.

Områdeplan Ler sentrum

For områdeplan Ler ser arealregnskapet for den foreslåtte planendringen ut som følger. Det er laget et referansekart med et aktuelt utsnitt som utgangspunkt for arealregnskapet. Det vil si at ikke hele områdeplanen er tatt med som referanse, som også forklart i kapittel 1.4.

Arealformål	Opprinnelig plan	Endret plan	Differanse	Kommentar /forklaring	Prosentvis endring
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)	Areal (m ²)			
1110 - Boligbebyggelse	1732,8	1727,5	-5,3	Justert iht. eiendomssituasjon	-0,3 %
1400 - Idrettsanlegg	8517	8172,4	-344,6	Justert iht. eiendomssituasjon	-4,0 %
1803 - Bolig/tjenesteyting	8747,1	8759,5	12,4	Justert iht. eiendomssituasjon	0,1 %
Sum areal denne kategori:	18996,9	18659,4	-337,5	Justert iht. eiendomssituasjon	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur					
2010 - Veg	859,5	866,1	6,6	Justert iht. eiendomssituasjon	0,8 %
2021 - Trasé for jernbane (2)	43858	44366,6	508,6	Justert iht. eiendomssituasjon	1,2 %

Sum areal denne kategori:	44759,3	45274,6	515,3	Justert iht. eiendomssituasjon	
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift					
5100 - LNFR	179926	179748,7	-177,3	Justert iht. eiendomssituasjon	-0,1 %
Sum areal denne kategori:	179926	179748,7	-177,3		-0,1 %
Totalt alle formål	248434,1	248434,6	0,5	Foreslår å endre plangrense mellom Områdeplan og reguleringsplan E6 (se kommentar på E6-planen, som har tilsvarende - 0,6 m ² i sum endringer).	
Midlertidig bygg- og anleggsområde	0	732,4	732,4	Nytt midlertidig anleggsområde for gjennomføring av tiltak	

Detaljregulering Gråbakken hageby

For områdeplan Ler ser arealregnskapet for den foreslåtte planendringen ut som følger. Reguleringsplanen er av et mindre omfang enn de to øvrige planene, og er derfor tatt med i sin helhet fremfor å lage et utsnitt som referanse:

Arealformål	Opprinnelig plan	Endret plan	Differanse	Kommentar/ forklaring	Prosentvis endring
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg		Areal (m ²)			
1110 - Boligbebyggelse (4)	11121,2	10983	-138,2	Justering av boligformål til fordel for	-1,2 %

				jernbaneformål, i tråd med eiendomsgrense	
Sum areal denne kategori:	21188,1	21049,8	-138,3		-0,7 %
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		Areal (m ²)			
2021 - Trasé for jernbane	0	222,1	222,1	Justering av jernbaneformål i tråd med eiendomsgrense	
Sum areal denne kategori:	7909,4	8131,5	222,1		2,8 %
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur		Areal (m ²)			
3060 - Vegetasjonsskjerm	1260	1233,7	-26,3	Justering av jernbaneformål i tråd med eiendomsgrense	-2,1 %
Sum areal denne kategori:	1260	1233,7	-26,3		-2,1 %
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift		Areal (m ²)			
5110 - Landbruksformål (4)	7516,5	7458,9	-57,6	Justering av jernbaneformål i tråd med eiendomsgrense	-0,8 %
Sum areal denne kategori:	7516,5	7458,9	-57,6		-0,8 %
SUM alle formål	37874	37874	0		0,0 %

Reguleringsplan E6 Røskaft-Skjerdingstad

For reguleringsplan Røskaft-Skjerdingstad ser arealregnskapet for den foreslåtte planendringen ut som følger. Det er laget et referansekart med et aktuelt utsnitt som utgangspunkt for arealregnskapet. Det vil si at ikke hele områdeplanen er tatt med som referanse, som også forklart i kapittel 1.4.

Arealformål	Opprinnelig plan	Endret plan	Differanse	Kommentar/ forklaring	Prosentvis endring
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)	Areal (m ²)			
2021 - Trasé for jernbane	1101,2	1270,5	169,3	Justering av jernbaneformål i tråd med eiendomsgrense. Endringen av jernbanearealet fremstår som prosentvis høy fordi det er et lite areal som er regulert til jernbane i utgangspunktet.	15,4 %
Sum areal denne kategori:	1451,6	1620,9	169,3		11,7 %
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	Areal (m ²)	Areal (m ²)			
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (2)	66616,1	66446,5	-169,6	Justering av jernbaneformål i tråd med eiendomsgrense gir reduksjon av LNFR-areal.	-0,3 %

Sum areal denne kategori:	66616,1	66446,5	-169,6		-0,3 %
Totalt alle kategorier: 67989,2			-0,6	Grensesnitt mot områdeplan Ler sentrum foreslås endret, da dette lille arealet er for smalt til å fylle med et jernbaneformål. Det innebærer at plangrense mellom områdeplan Ler sentrum og reguleringsplan for E6 går i eiendomsgrensa, slik intensjonen for avgrensningen fremstår.	

Oppsummering arealregnskap og endret formålsdisponering

I sum fremstår arealendringene beskjedne, og gir i utgangspunktet svært få konsekvenser med tanke på utbyggingsmuligheter som følge av at justeringene gjenspeiler dagens eiendomssituasjon, som uansett vil være førende for mulig utbygging. Dette gjelder spesielt for den delen av boligformålet innenfor detaljregulering Gråbakken hageby som bortfaller - dette arealet ligger uansett innenfor byggegrensen mot jernbane, og vil derfor kun ha betydning dersom boligutvikling innenfor Gråbakken hageby skulle nå et tak for utnyttingsgrad. Dersom kommunen vurderer at dette er tilfelle, vil vi anbefale at det som del av planendringen også blir gjort en justering av utnyttingsgraden, slik at konsekvensen i praksis er ubetydelig.

3. Bestemmelser

Forslag til endring/utfylling av fellesbestemmelser (side 1)

Tekstillegg nederst på siden:

- «§ 12-7 Bestemmelsesområder
- Midlertidig bygg- og anleggsområde»

Gjeldende reguleringsbestemmelse § 3.1.2

Reguleringsbestemmelse i gjeldende plan som ønsket endret	Turveg langs Gaula skal opprettholdes med minimum 2.5m bredde. Turveg kan benyttes som atkomst til dyrket mark for landbruksmaskiner. Turveg kan ha fast dekke. Vegetasjon og kantskog langs Gaula skal bevares, men lommer for utsikt kan tillates.
Hensikten med bestemmelsen	
Eventuelt -Dispensasjoner gitt fra gjeldende bestemmelse	

Forslag til endring/utfylling av reguleringsbestemmelse § 3.1.2

Forslaget til endring av bestemmelse	Turveg langs Gaula skal opprettholdes med minimum 2.5m bredde. Turveg kan benyttes som atkomst til dyrket mark for landbruksmaskiner, og kan i tillegg benyttes til nødvendig driftsadkomst for jernbanen Turveg kan ha fast dekke. Vegetasjon og kantskog langs Gaula skal bevares, men lommer for utsikt kan tillates.
Begrunnelse for forslaget	Det er nødvendig å sikre driftsadkomst for jernbanen i forbindelse med at det skal etableres ny plattform på vestsiden av jernbanen, samt overgangsbro til ny plattform. Det anses hensiktsmessig å kunne benytte dagens regulerte turveg fremfor å etablere/regulere ny kjøreveg som ville gi økt beslag av ubebygde arealer. Det vil være snakk om svært begrenset trafikk.
Vurder om endring av bestemmelsen går utover	Endring av bestemmelsen vurderes ikke å gå ut over hoveddrammene i planen.

hoveddrammene i eksisterende plan	
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endring av bestemmelsen vil påvirke gjeldende plan	Endringene av bestemmelsen påvirker ikke gjennomføring av planen, annet enn i positiv forstand, hvor jernbanen sikres adkomst for driftspersonell/kjøretøy.
Vurder om endring av bestemmelsen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringene av bestemmelsen berører ikke hensynet til viktige natur - og friluftsområder.

Forslag til ny reguleringsbestemmelse 7.16

Forslaget til ny bestemmelse	<p>6.7 Midlertidig bygg- og anleggsområde</p> <p>6.7.1 Areal merket med #1 tillates benyttet til byggeaktivitet med anlegg og maskiner i anleggsperioden. Arealet er avsatt for at maskiner etc. skal kunne komme til for gjennomføring av tiltaket. Arealet kan også brukes til mellomlagring av masser. Områdene skal istandsettes og tilbakeføres til angitt opprinnelig bruk innen ett år etter at anleggsarbeidet er avsluttet. Dersom anleggsperioden avsluttes i vinterhalvåret, kan kravet om ferdigstilling av istandsetting og tilbakeføring til angitt opprinnelig bruk utsettes til neste års anleggs sesong, for sesongavhengige arbeider. Det tillates anlagt avkjørsler i anleggsfasen. Disse skal opparbeides i henhold til kommunal veinorm eller Statens vegvesens normaler, og skal godkjennes av vegeier.</p>
Begrunnelse for forslaget	Det er behov for et riggområde i tilknytning til etablering av ny plattform og overgangsbro. Arealet som er foreslått er en gruslagt plass regulert til LNF-område, som tidligere også har vært brukt som anleggsområde i forbindelse med jernbaneutbygging.
Vurder om endring av bestemmelsen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endring av bestemmelsen vurderes ikke å gå ut over hoveddrammene i planen.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endring av bestemmelsen vil påvirke gjeldende plan	Endringene av bestemmelsen påvirker ikke gjennomføring av planen, annet enn i positiv forstand, i og med at tiltaksbehovet er undersøkt og konkretisert.
Vurder om endring av bestemmelsen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringene av bestemmelsen berører ikke hensynet til viktige natur - og friluftsområder, da dette er en gruslagt plass allerede i dagens situasjon.

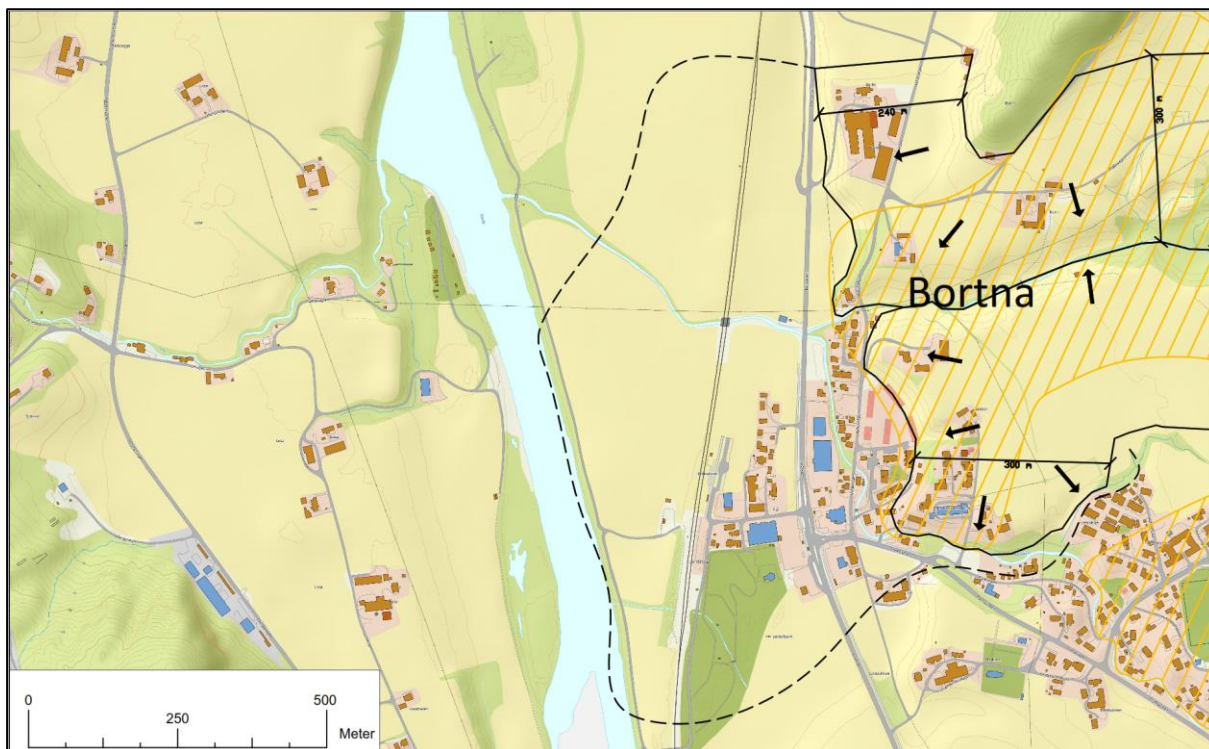
Reguleringsbestemmelse knyttet til dokumentering av områdestabilitet og behov for erosjonssikring.

Gjeldende reguleringsplan har en fellesbestemmelse (F1) som lyder:

«F1 Alle planlagte utbygginger og tiltak skal tilfredsstillere krav i NVEs retningslinje «Flaum og skred i arealplanar» med veiledere, og TEK17. Det må gjøres vurderinger og forutsetninger tilpasset hvert enkelt utbyggingstiltak. Se temakart kvikkleire, og skredfarevurdering Multiconsult 417991-ROG-RAP-001.»

Vi foreslår ingen endringer i denne fellesbestemmelsen som del av planendringen. Imidlertid er det ønskelig å komme med et supplerende rekkefølgekrav som tydeliggjør tiltaksområdet og aktuelle tiltak.

Bane NOR har som del av arbeidet med teknisk detaljplan for ny plattform og overgangsbros utarbeidet fagrapport områdestabilitet, som har gjort konkrete vurderinger av tiltaksbehov knyttet til erosjonssikring av Bortna. I den sammenheng er det avholdt møter med kommunen og NVE, og det er tatt inn et forslag til et oppfølgende rekkefølgekrav for å synliggjøre tiltaksbehovet, med utgangspunkt i fagutredningen og tilhørende temakart (vedlagt dette dokumentet). I samråd med kommunen er det avklart at fagrapporten/temakartet gjøres juridisk bindende gjennom reguleringsbestemmelsene, i tråd med forslag til ny reguleringsbestemmelse 7.16.



Figur 19: Oversikt over utløpsområdet til Bortna, vist med sort, stiplet linje. Gul skravur viser løsneområdet. Kilde: KTT-45-A-10012 (NIRAS 2022). For større oppløsning, se fagrapporten med tilhørende vedlegg.

Forslag til ny reguleringsbestemmelse 7.16

Forslaget til ny bestemmelse	Før det kan gjøres tiltak innenfor utløpssonen til Bortna skal det gjennomføres og dokumenteres erosjonssikringstiltak i Bortna, som beskrevet i Fagrapport områdestabilitetsutredning KTT-45-A-10012 (NIRAS 2022).
Begrunnelse for forslaget	Det er i 2022 utarbeidet fagrapport områdestabilitetsutredning KTT-45-A-10012 (NIRAS 2022), som dokumenterer behovet for erosjonssikringstiltak i Bortna. Rekkefølgebestemmelsen er tatt inn for å sikre oppfølging av dokumentert tiltaksbehov i utløpsområdet til Bortna, i tråd med ønske/krav fra NVE og Melhus kommune.
Vurder om endring av bestemmelsen går utover hoveddrammene i eksisterende plan	Endring av bestemmelsen vurderes ikke å gå ut over hoveddrammene i planen.
Vurder i hvilken grad gjennomføring av endring av bestemmelsen vil påvirke gjeldende plan	Endringene av bestemmelsen påvirker ikke gjennomføring av planen, annet enn i positiv forstand, i og med at tiltaksbehovet er undersøkt og konkretisert.
Vurder om endring av bestemmelsen vil berøre hensynet til viktige natur - og friluftsområder	Endringene av bestemmelsen berører ikke hensynet til viktige natur - og friluftsområder.

4. ROS-analyse

Ingenting av at det vi foreslår å justere i planen endrer risikobildet selv om kunnskapsgrunnlaget er økt mht. ny fagrapport områdestabilitetsutredning KTT-45-A-10012. Vår vurdering er at ROS-analysen ikke må oppdateres som del av planendringen.

5. Planbeskrivelse

Forslag til endringer og tilføyelser i planbeskrivelsen - kommunen vurderer om det er behov for dette.

Våre forslag til endringer dersom dette anses nødvendig:

Nytt delkapittel om planendring:

- Generelt om adgangen til endringer etter § pbl. 12-14
- Bakgrunn for endringen
- Kort gjennomgang av aktuelle endringer
- Orientering om eventuelle innkomne merknader i forbindelse med høring av planendringen.

6. Begrunnelse og vurdering

Eneste nødvendige endringer for å gjennomføre tiltak på Ler stasjon er etablering av et midlertidig bygge- og anleggsområde i tilknytning til ny plattform og overgangsbro. Øvrige foreslåtte planendringer er i all hovedsak justeringer for hensynta faktisk situasjon og eiendomsforhold, og er ikke i seg selv nødvendige for å gjennomføre tiltaket. Endringene medfører omdisponering mellom jernbaneformål og øvrige formål innenfor en begrenset del av planen, og anses ikke å være konfliktfylt, da de områdene som blir nytt jernbaneformål allerede er eid av Bane NOR og er i drift som jernbanearealer.

Gjennomgangen av endringspunkter i plankart og bestemmelser viser at endringene gjennomgående er:

- I tråd med hoveddrammene i eksisterende plan
- Ikke påvirker gjennomføringen av gjeldende plan, annet enn i positiv grad, siden planen harmoniseres med eiendomsforhold og faktisk arealbruk
- Uten konflikt med hensynet til viktige natur- og friluftsområder.
- Den eneste endringen som i praksis kan gi konsekvenser for gjennomføring av plan er omdisponering av boligformål til jernbaneformål i detaljregulering for Gråbakken hageby. Dette foreslåtte omdisponerte arealet ligger uansett innenfor byggegrensen mot jernbane, og vil derfor kun indirekte betydning for utbyggingsmuligheter, i tilfeller der boligutvikling innenfor Gråbakken hageby skulle nå et tak for utnyttingsgrad i planen. Dersom kommunen vurderer at dette er tilfelle i sin behandling av planendringen, vil vi anbefale at det som del av planendringen også blir gjort en justering av utnyttingsgraden, slik at konsekvensen i praksis er ubetydelig.

Vår vurdering er derfor at de foreslåtte endringene i planen er i tråd med kriteriene gitt i pbl. §12-14.

Vedlegg

- Fagrapport områdestabilitetsutredning KTT-45-A-10012 (NIRAS, 2022)
- Forslag til endret plankart for de tre berørte planene (Asplan Viak AS, 2023)
- Referansekart for de tre berørte planene (Asplan Viak AS, 2023)
- Forslag til reviderte bestemmelser for områdeplan Ler sentrum (fargekodet). (Asplan Viak AS, 2023)



asplan viak