

Detaljregulering Kryssingsspor Melhus sentrum

Plan- id: 2021009

Merknader etter høring og offentlig ettersyn 26.08.22 – 07.10.22

Det er innkommet 24 høringsuttalelser, fordelt på 16 fra myndigheter/andre offentlige foretak og 8 fra utbyggingsinteresser og enkeltpersoner.

Her er innspillene delt i:

A. Myndigheter/andre offentlige foretak mv. (16 stk)

B. Utbyggingsinteresser/lag/foreninger/enkeltpersoner (8 stk)

A. Myndigheter/ andre offentlige foretak.

Nr A1	Mattilsynet	Dato: 29.08.22
1. Våre innspill til varsel om oppstart omhandlet vannforsyning / drikkevann, planteskadegjørere / floghavre, overføring av smitte til akvatiske dyr samt dyrehelse / dyrevelferd. Det er positivt at våre innspill synes å være ivaretatt i planforslaget		
Kommentar: 1. Merknad tas til orientering		

Nr A2	Friluftsliv, Melhus kommune	Dato: 30.08.22
1. Planen ivaretar friluftslivsinteressene ved at turvegen skal opprettholdes som før. I anleggsfasen kan traseen avvikes midlertidig. Jmf. planbestemmelsene skal stenging av kulvert skiltes og varsles. Ingen videre merknad.		
Kommentar: 1. Merknad tas til orientering		

Nr A3	Landbruk, Melhus kommune	Dato: 01.09.22
<ol style="list-style-type: none">1. Hensynene til jordbruksinteressene synes godt ivaretatt i den utarbeidete matjordplanen, og har derfor ingen merknader gitt at denne følges.2. Fra jordbruk vil vi i tillegg peke på at når Bane Nor skal i gang med bl.a ny kulvert for Lodbekken, og skal legge om deler av avlingsveg i området, så må det samtidig forbedres undergangen for landbruksutstyr. Dagens undergang er gammel og for smal mtp. framtidig jordbruksproduksjon.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Ok, anses som godt ivaretatt.2. Bane Nor har vurdert foreslåtte tiltak, men har kommet fram til at det er lite behov for å gjøre noe med utformingen av dagens kulvert. Bane NORs behov er knyttet til å få tilrettelagt for to spor over kulverten. Bane NORs løsning gir ikke en forverring av dagens situasjon, og muligheten for å kjøre gjennom kulverten i framtiden vil bli den samme som den er i dag. Å skulle utvide dagens kulvert krever riving av dagens kulvert, grave under dagens nivå for å få nok høyde og legge inn ny kulvert. Dette vil kreve et lengre brudd i all togtrafikk på strekningen, noe som gir store negative ringvirkninger for både gods- og persontogtrafikken. Se også vedlegg 2021009_Besvarelse tilleggspunkter, etter merknadsbehandling.		

Nr A4	Karl Knudsen AS, på vegne av Melhusbanken	Dato: 07.09.22
<ol style="list-style-type: none">1. Ønsker å påpeke at I støyrapporten fra Rambøll, datert november 2021, som ligger ved reguleringsplanen ligger ikke prosjektet melhusbanken bankkvartalet inne i kartet. Dere beskriver at det kun er eldresenteret som er støyutsatt her og det er jo strengt tatt ikke riktig når boligene i bygg A snart er klare. Tenker det er greit å si fra om dette slik at reguleringen av kryssningsspor gjøres på riktig grunnlag og om dette kan få konsekvenser for innendørs støynivå for de nye leilighetene.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Merknad tas til orientering. Det er gjort en revisjon av støyrapporten som viser at støyforhold ikke vil øke som følge av utbyggingen. Videre påpekes det at i støyrapport for Detaljregulering Bankkvartalet gnr/bnr 94/10, 26, 138 (2020006) er gjort vurderinger for støy fra jernbanen med framskrivinger. I og med at Bane Nor sin støyrapport viser at støyforhold framover ikke vil bli verre, så er støytiltak på gjeldende reguleringsplan for Bankkvartalet allerede tilfredsstillende ved deres utbygging.		

Nr A5	Trøndelag Fylkeskommune	Dato: 07.10.22
<ol style="list-style-type: none">1. Vi forutsetter at hvis det skal etableres trafikale løsninger knyttet til fylkesveg, vil disse være utformet i tråd med håndbøkene. Fylkeskommunen forutsetter samtidig at tiltaket resulterer i mest mulig sømløse løsninger mellom tog og buss. For å skape attraktive knutepunkt forventer vi at løsningene som planlegges tar opp i seg at det skal foregå en omstigning av transportformer. For å fremme ytterligere bruk av kollektiv, er det viktig å finne gode og effektive løsninger, med god flyt, som gjør det enkelt å kombinere buss og tog.2. Avslutningsvis vil vi minne om at hvis det skal gjennomføres tiltak som omfatter fylkesveg eller veggrunn der fylkeskommunen er vegeier, vil vi kreve at det inngås en gjennomføringsavtale: Dersom planen berører Trøndelag fylkeskommune sin veggrunn, ber vi forslagstiller om å ta kontakt med oss så raskt som mulig om tekniske planer som skal ligge til grunn for eventuelle gjennomføringsavtaler med vegeier. Dette må være godkjent før arbeidet igangsettes. Henvendelser om gjennomføringsavtaler rettes til avdeling veg, Seksjon for vegforvaltning.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Planforslaget berører fylkeskommunale veganlegg i liten grad, foruten ny bru over Hølundvegen. Framlagte planforslag tar for seg kapasitetsøkende tiltak på jernbanen, men Melhus kommune skal i sitt planarbeid med Melhus skystasjon se på gode sømløse overgangsløsninger for buss og tog. Dette har derfor ikke vært en del av denne planprosessen.2. Bane Nor vil holde kontakt og inngå gjennomføringsavtaler for de delene som berører fylkeskommunale anlegg.		

Nr A6	Statens vegvesen	Dato: 16.09.22
<ol style="list-style-type: none">1. Statens vegvesen registrerer med undring at våre innspill av 07.10.2021 ikke er observert av Bane NOR eller Rambøll. For ordens skyld legger vi ved nevnte brev. Uavhengig av dette er vi generelt positive til at det utvikles et tilbud til befolkningen som ikke bare baserer seg på biltrafikk. Slik sett vil initiativet være en oppfølging av byveksttalen. Ellers er vi opptatt av de risikoforhold og uønskede hendelser som framkommer av ROS-analysen og forventer at dette blir ivaretatt på en betryggende måte.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Det er utarbeidet en omfattende ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet. Innspill til planoppstart er ivaretatt gjennom ulike utredninger og vegplanlegging		

Nr A7	Direktoratet for mineralforvaltning	Dato: 19.09.22
<ol style="list-style-type: none">1. Til varsel om reguleringsplanarbeid for kryssningsspor Melhus sentrum hadde DMF, i samme brev, ingen merknad til varsel om oppstart. Det har ikke kommet til nye registreringer av mineralske ressurser eller bergrettigheter i området siden vår uttalelse. DMF har derfor ingen merknader til høringen av planforslaget.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Merknad tas til orientering.		

Nr A8	NVE	Dato: 22.09.22
<ol style="list-style-type: none">1. Det bemerkes at det er noe erosjon i Loddbekken. BaneNor anbefaler imidlertid ikke sikring, men at erosjonen kontrolleres ved inspeksjon. Vi stiller oss litt undrende til dette da god oppfølging av inspeksjon krever gode rutiner, tilgjengelig personell og løpende økonomi og policy ift. dette i motsetning til permanent sikring.2. Beregninger viser viser at eksisterende jernbanekulvert ikke har tilstrekkelig hydraulisk kapasitet da denne kun har kapasitet til 13-14 m³/s før den går full (uten evt. tilstopping/full åpning). Rambøll anbefaler derfor en rekke ulike alternative tiltak for å øke kapasiteten. Det er imidlertid vanskelig ut fra kart, bestemmelser og planbeskrivelse å se hvilke alternativer som er endelig valgt. Vi forutsetter imidlertid at det velges alternativer som ivaretar kravene til 200-års flom. Vi ser at det er avsatt en hensynssone fare-flomsone «H320». I bestemmelsenes § 9.1 heter det at: «Det er avsatt faresone for flom etter 200-årsflom med 20 % klimapåslag etter gjennomført tiltak. Tiltak innenfor flomutsatt område skal vurderes iht. TEK17 § 7-2, sikkerhet mot flom». Det er positivt at en er opptatt av flomfaren, og vi forutsetter at det etableres tilstrekkelig sikkerhet for aktuelle tiltak før utbygging i sonen.3. Øvrige punkter i høringsuttalelsen anses som gode og imøtekommet i plan.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Bane NOR vil sørge for god oppfølging av inspeksjon, og gode rutiner knyttet til dette.2. Merknad tas til orientering. Valgt alternativ ivaretar kravene til 200-årsflom.3. Ok, anses som imøtekommet.		

Nr A9	Byggesak, Melhus kommune	Dato: 28.09.22
1. Ingen merknader fra byggesak.		
Kommentar:		
1. Merknad tas til orientering.		

Nr A10	Vannmiljø, Melhus kommune	Dato: 05.10.22
1. Planbestemmelser ser ut til å ivareta overvann og vannmiljø under anleggsfasen og i endelig løsning.		
2. Landbruksveien ser ut til å videreføres som den er i dag ut fra tilsendt informasjon. Ved flommodellering av dagens situasjon for 200-års flom så kommer det frem av landbruksbrua blir oversvømt (figur 4-15 hydrologirapport). Høyden på flommen avtar med planlagt nødflomoverløp, men brua vil fortsatt bli oversvømt ved 200-års nedbør med klimapåslag. Med flomrør, så vil taket i kulverten få 0,5 m klaring med fremtidens nedbør. Med tanke på størrelsen på dagens kulvert og jernbanefyllingens størrelse, er det sannsynlig at uten kulvert så ville ikke landbruksbroa i øst blitt oversvømt ved 200-års flom. Derfor er det ønskelig at BaneNor utreder muligheter for å forbedre situasjonen for brua og minimere konsekvensene for denne brua ved en 200-årsflom med klimapåslag. For øvrig er det ikke optimalt med et flomoverløp som rør som løsning for 200-årsflom fordi rørføringer har en tendens til å tettes av flommaterialet i starten av en flom. Da bør det inn en bestemmelse om av BaneNor ved større flomhendelser må følge opp dette røret rett før og under flommen for å sikre at den ikke tettes. Fyllingen er høy, og konsekvensene er store hvis kapasiteten på kulvert og flomoverløp tettes delvis eller helt. Dette kommer frem ved modelleringen av tetting av dagens kulvert.		
Kommentar:		
1. Ok, tilstrekkelig løst.		
2. Det er gjort tilpasninger for å bedre flomforhold i kulvert for Loddbekken. Framlagte løsning har derfor tilfredsstillende flomoverløp. For å bedre framkommelighet for fisk er det lagt til en endring av ny kulvert som skal etableres. Dette vil ha en bedring for flomvann lengre ned i kulvert ved utløp. Andre løsninger er vurdert, men forkastet med tanke på tid, kompleksitet i anleggsfasen og kostnader. Det er derfor lagt fram en løsning som er god nok innenfor de rammene man har i utbyggingsprosjektet.		

Nr A11	Nye veier	Dato: 04.10.22
1. Nye Veier har ingen merknader til planforslaget.		
Kommentar:		
1. Merknad tas til orientering.		

Nr A12	Tensio TS	Dato: 27.09.22
1. Merknadsgiver har elektriske anlegg innenfor planområdet. Merknaden inneholder generell informasjon og forutsetninger for videre prosess.		
2. Merknadsgiver vil gjøre oppmerksom på at planområdet krysses av høyspenningsanlegg som er bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.		
3. Høyspenningskablene som ligger innenfor planområdet, må tas hensyn til.		
4. Merknadsgiver ønsker å bli kontaktet i god tid før utbygging for å kunne planlegge nye anlegg og avklare kabelgrøfter og fremdriftsplan med utbygger.		
5. Vedlagt merknad ligger generelle krav til nettstasjoner, avstandskrav HS og sikkerhetshåndbok for aktiviteter nær kraftledninger		
Kommentar:		
1. Merknad tas til orientering.		
2. Høyspenningsanlegg er satt av som egne soner i plankartet.		
3. Se punkt 2.		
4. Må løses av Bane Nor i anleggsfasen, men lagt inn som bestemmelse.		
5. Merknad tas til orientering		

Nr A13	Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	Dato: 06.10.22
1. Tiltaket er i konflikt med et område med bosetningsspor fra jernalder, Askeladden id 284796. Lokaliteten er automatisk fredet i medhold av lov 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 4 første ledd.		
2. Mens den vitenskapelige verdien av kulturminnene må sies å være høy og vil kunne bidra til økt kulturhistorisk kunnskap både i en lokal og regional sammenheng, er formidlings- og opplevelsesverdien for de registrerte kulturminnene lav. Både kokegroper og øvrige anleggsspor ligger under dagens dyrkamark, og kan vanskelig oppleves eller formidles. NTNU Vitenskapsmuseet		

er derfor av den oppfatning at de påviste kulturminnene med id 284796 må undersøkes gjennom en arkeologisk utgravning.

3. NTNU Vitenskapsmuseet tilrår at det gis tillatelse til inngrep i automatisk freda kulturminne ID 284796 i henhold til Kml. §8.4, med vilkår om en arkeologisk undersøkelse, jf. vedlagte prosjektplan og budsjett. Merknadsgiver er enig i denne vurderingen.
4. Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtak forutsetter følgende: Kulturminne med id 284796 skal merkes i plankartet som bestemmelsesområde og gis fortløpende nummer#1, #2, osv.

Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser: *Før bygging av nytt kryssningsspor Melhus sentrum, Melhus kommune, skal det gjennomføres en arkeologisk utgravning av det berørte kulturminne med Askeladden id 284796. Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene.*

5. Merknaden inneholder mer informasjon om praktiske forhold, som framdrift og gjennomføring, kostnader osv.

Kommentar:

- 1-3. Ok, tas til orientering
4. Innarbeidet i reguleringsplan
5. Ok, tas til orientering

Nr A14	Miljø, Melhus kommune	Dato:
<ol style="list-style-type: none">1. I Loddbekken ved jernbaneovergang bør det legges ned en større kulvert, eller bro over bekeleie, for å fjerne tilsynsbehovet for dagens løsning. Dette vil bidra til å sikre forbedring vannforekomsten med sikte på miljømålet om god økologisk tilstand. Dersom dagens kulvert beholdes, bør alle foreslåtte avbøtende tiltak gjennomføres for å minimere nedslamming. Det er særlig viktig at det gjøres en substratundersøkelse, da det er vanskelig å unngå økt partikkeltransport i forbindelse med anleggsarbeidet, som en forsikring om at tiltaket ikke fører til varig nedslamming av substrat. En miljørisikovurdering bør også utføres for å ivareta vann og naturmiljøet ettersom at det påvist forurensede masser nært tiltaksområdet og at omfanget av mulig forurensning kan bli vanskelig å begrense. Det bør også legges inn en bestemmelse om godkjent tiltaksplan for forurenset grunn.2. Fjerning av kantvegetasjon og fysiske inngrep i skråninger ned mot bekken bør minimeres så mye som mulig. Det må også utvises hensyn ved massehåndtering for å unngå spredning av fremmede arter i tråd med forskrift om fremmede organismer		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. I forbindelse med innsigelse og dialog med Statsforvalteren, er det sikret en enda bedre løsning knyttet til Loddbekken og kulverten.		

2. Ivaretatt gjennom plan. Merknad tas til orientering.

Nr A15	Teknisk drift, Melhus kommune	Dato:
<p>1. Naturfare: Viser til NVEs merknad. Ingen andre merknader.</p> <p>2. Veg og trafikk:</p> <ul style="list-style-type: none">a) O_SF ved Jernbanevegen: er det tenkt videreføring av fortau langs Jernbanevegen? Hvis ikke vil et lite fortau ende i ingenting.b) Lite plass til snølagring langs Jernbanevegen.c) o_KKP/S: Hva er tanken her? o_GG1 må vel ha en kobling til Per Bortens veg?d) o_GG1: Skal reguleres som en gangveg/gangareal/gågate? Skulle det ikke heller vært en o_SGS Gang-/sykkelveg? Det er jo markert for et eget sykkelfelt, i tillegg til skilting.e) 5.10.1. Overvannsystem med fordrøyning og overvannspumpestasjon som mulig må flyttes eller endres noe. Dersom systemet skal motta overvann fra ny plattform, eller overløp fra infiltrasjonskum, må det vurderes om det er behov for å øke volumet at fordrøyningsmagasinet. Må detaljeres i teknisk plan.f) 5.10.2. Flytting av flere sandfang vurderes som nødvendig enn hva som beskrives i rapporten.g) 5.10.3. Ved en forlengelse av undergangen, må det utarbeides en ny lengdeprofil av gangvegen for å dokumentere at denne fortsatt vil være innenfor krav til universell utforming. Må detaljeres i teknisk plan.h) 5.10.4. Det er også lagt en vannledning \varnothing 280 mm (tenkt som varerør) sammen med undergangen for mulig fremtidig bruk. Denne må trolig forlenges.i) 5.10.5. Ved Hølundvegen ligger det flere kommunale ledninger, blant annet hovedvannforsyning til Melhustunet, og hovedkloakken ut fra Melhus sentrum. I tillegg en større overvannsledning fra sentrum. I tillegg er det registrert minst to ledninger tilhørende fylkesvegen. Disse må ivaretas ved eventuell bygging av ny bru/fundamenter. Disse ledningene kan ikke tas midlertidig ut i byggetiden, og heller ikke gjøres utilgjengelig i tilfelle brudd/havari.j) 5.10.6. Ved Gimsvegen er det lagt nye kommunale ledninger som må hensyntas ved eventuelle tiltak ved denne jernbanebrua.k) Merknad viser også en oversikt over kulverter, ledninger og stikkrenner, ev. dimensjoner på disse og eiendomsforhold (kommunal/ikke kommunal).		
<p>Kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none">1. Ok, ivaretatt2. Veg og trafikk<ul style="list-style-type: none">a) Ivaretatt i planb) Justert i nytt planforslag		

- c) Prinsipp fra områdeplan er videreført
- d) Prinsipp fra områdeplan er videreført
- e) Tas i teknisk VVA- plan
- f) Tas i teknisk VVA- plan
- g) Tas i teknisk VVA- plan
- h) Tas i teknisk VVA- plan
- i) Tas i teknisk VVA- plan
- j) Tas i teknisk VVA- plan
- k) Tas i teknisk VVA- plan

Nr A14	Statsforvalteren i Trøndelag	Dato: 07.10.22
<ol style="list-style-type: none">1. Etersom alt. 2, variant 1 ble valgt, oppfatter merknadsgiver det som at jordvern har vært et premiss i planarbeidet. Tiltaket medfører at jordbruksarealer blir både permanent beslaglagt og midlertidig berørt, hhv. 5 og 16 daa fulldyrket jord. 7 daa skal jordforbedres som følge av permanent beslag. Matjordsplanen vurderes som god, og planbestemmelsene sikrer nødvendige krav.2. Merknadsgiver ga innspill om at det må sikres at vandringshinder langs Loddbekken fjernes og at nye tiltak for bekkekryssing slipper fram anadrom fisk. Det må blant annet sikres en såpass stor kulvert for bekken, at det ikke vil være behov for rist og manuell rens av grener osv. I dagens situasjon er en avhengig av at frivillige besørger fjerning av kvist ved kulvertens innløp. Inntil bestemmelsene sikrer at det etableres en bred nok kulvert, eller broløsning, som ikke medfører risiko for oppstuvning av kvist ol, fremmer Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet innsigelse med hjemmel i pbl § 5-4, lakse- og innlandsfiskloven § 7 a) og henvisning til rundskriv T-2/16 kapittel 3.6.3. ROS-analysen vurderes som god, og innarbeidet i planen der det er naturlig. Viser til NVEs uttalelse for flom, skred og geoteknikk. Ingen ytterlige merknader.		
<p>Kommentar:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ok, vurderes som godt ivaretatt.2. Det er sørget for tilstrekkelige avbøtende tiltak og planforslaget er revidert etter dialog med Statsforvalter. Bestemmelse § 8.1 revideres ved at krav om fangst eller lignende tas ut. Bestemmelse § 8.2 revideres ved at følgende tas inn: <i>Forlengelse av eksisterende kulvert skal være minimum 5 m bred og minimum 4 m høy. Det skal legges til rette for vannspeil inn i hele lengderetning på ny kulvert og så langt opp i eksisterende kulvert som mulig.</i> Statsforvalter har derfor valgt å frafalle innsigelsen.3. Ok, vurderes godt gjennomarbeidet.		

Nr A15	Bane Nor	Dato: 26.09.23
1. Bane NOR er forslagsstiller og har ingen merknader til plandokumentene som nå er ute til offentlig ettersyn.		
Kommentar:		
1. Ok, ingen merknad.		

Nr A16	Melhus kommune, skogbruk og vilt	Dato: 06.10.22
1. Vilt: Det går ett vilttrekk langs Lodda, under jernbanen og over Gaula. Pr. i dag må viltet benytte avlings/turveien som går langs Lodda når jernbanen skal passeres. Forskning viser at viltet helst benytter seg av dedikerte viltpassasjer, fremfor passasjer som deles med mennesker/kjøretøy. Når det først skal gjøres arbeid i området, vil det derfor være hensiktsmessig for viltet om kulverten utvides, slik at viltet kan bruke denne som passasje. Ved å anlegge en viltsti i forbindelse med kulverten, vil denne stien kunne brukes som overløp i tilfelle større mengder nedbør. Alternativt bør det vurderes om det hadde vært mere hensiktsmessig å fjerne fyllingen helt og i stedet legge jernbanesporene på bru. Det ville i så fall være enkelt å legge til rette for passasje for både landbruksutstyr og vilt (viltet vil da kunne passere langs vegetasjonen langs bekken). Undertegnede var på befaring i dag, 06.10.2022 og kunne observere store mengder gytende sjørret. Å anlegge en bru vil gjøre det mulig å forbedre gytingsmulighetene for sjørreten ved å legge ut gytegrus. Samtidig vil mere vegetasjon langs bekken bli mulig gjort ved å lage bru fremfor fylling, noe som er positivt både for landlevende vilt, men også for dyreliv tilknyttet ferskvann.		
Kommentar:		
1. Bane Nor har vurdert foreslåtte tiltak, men har kommet fram til at det er lite behov for å gjøre noe med utformingen av dagens kulvert. Bane NORs behov er knyttet til å få tilrettelagt for to spor over kulverten. Bane NORs løsning gir ikke en forverring av dagens situasjon, og muligheten for å kjøre gjennom kulverten i framtiden vil bli den samme som den er i dag. Å skulle utvide dagens kulvert krever riving av dagens kulvert, grave under dagens nivå for å få nok høyde og legge inn ny kulvert. Dette vil kreve et lengre brudd i all togtrafikk på strekningen, noe som gir store negative ringvirkninger for både gods- og persontogtrafikken. Se også vedlegg 2021009_Besvarelse tilleggspunkter, etter merknadsbehandling		

B. Utbyggingsinteresser/lag/foreninger/enkeltpersoner.

Nr B1	Halfdan Stendahl, gnr/bnr 92/1	Dato: 14.09.22
<p>1. Ser at man tenker å fortsette bruken av eksisterende kulvert for Loddbekken, og gjøre utvidelser av den for det nye jernbanesporet. Dette synes for meg å være en dårlig og lite framtidsrettet løsning. Isteden bør man velge samme løsning som for motorveien like ved nedstrøms, nemlig bygge bru. Fordelene med dette er mange.</p> <ul style="list-style-type: none">-Eksisterende landbruksvei blir brei nok for dagens maskiner.-Man får naturlig vegetasjon rundt bekkeløpet, og hindringene for gytefisker med dagens kulvert er eliminert. Bedring av bekkens økologiske kvalitet.-Bedre naturopplevelse når man ferdes på tursti.-Flomfaren rundt eksisterende kulvert, og bygging av nytt flomløp løses.-Usikkerhet rundt bruk av gammel kulvert elimineres. En kolaps av denne vil få store konsekvenser og i verste fall fatale følger.- Det vil ikke være behov for stadige opprensninger i kulvert for å sikre fiskens vandringer, og flomfare om løpet tettes med kvister, trær ol.-Løsningen man velger nå må man leve med de neste hundre år. Jernbane er vel en del av framtida, og da må man bygge for å hindre framtidig driftsstan.-Ingen driftstans på jernbanen da man bygger kryssingssporet mens gammellinja står. <p>2. På gården hos oss har vi fått beskjed om at kanskogen ved linja mot gården skal hugges. Dette for å forhindre at trær skal falle inn på linja, noe vi har forståelse for. Det som da blir vår bekymring er at området rundt fjøs ,beiter, andelsåker (Medalhus andelslandbruk med 150 medlemmer) og tursti går fra å være en fredfylt lite område med grønne kvaliteter, til å være et industriområde. Her vil det nå være støy fra tog som møtes med start og stopp, og som henger over hodene på oss. Hvilke tiltak fåreslås for å avbøte dette? Ettersom vi har beitende dyr i områdene mot linja, har vi tidligere fått signaler om at jernbanen setter opp nytt gjerde for dyra, og tar ansvaret for vedlikeholdet av dette. Regner med at dette står ved lag.</p>		
<p>Kommentar:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Merknaden tas ikke til følge da dette vil gi prosjektet svært høye tilleggskostnader. Bane Nor har vurdert foreslåtte tiltak, men har kommet fram til at det er lite behov for å gjøre noe med utformingen av dagens kulvert. Bane NORs behov er knyttet til å få tilrettelagt for to spor over kulverten. Bane NORs løsning gir ikke en forverring av dagens situasjon, og muligheten for å kjøre gjennom kulverten i framtiden vil bli den samme som den er i dag. Å skulle utvide dagens kulvert krever riving av dagens kulvert, grave under dagens nivå for å få nok høyde og legge inn ny kulvert. Dette vil kreve et lengre brudd i all togtrafikk på strekningen, noe som gir store negative ringvirkninger for både gods- og persontogtrafikken. Se også vedlegg 2021009_Besvarelse tilleggs punkter, etter merknadsbehandling.2. Merknaden tas til orientering. Drift og vedlikehold langs jernbanen er ikke en direkte del av reguleringsplanen. Planen gir hjemmel for gjerde.		

Nr B2	Ze- Sam eiendom AS	Dato: 21.09.22
<ol style="list-style-type: none">1. Ze-sam Eiendom AS har forsøkt å komme i dialog med Bane NOR sammen med sin advokat ett er det sist e møt et mellom Bane Nor og Ze-sam Eiendom AS som ble avholdt 2/ 5-2022, ut en å få til dette.2. Det er viktig for selskapets aksjonærer fremforhandle et konkret erstatningsbeløp for eiendommen, slik at man vet hvilket økonomisk handlingsrom man har til å vurdere relokalisering av virksomheten.3. Vår erfaring er at Bane NOR hittil har vært uvillig til dette og også har gått tilbake på lovnader som ble fremsatt i referat av 2/ 5-2022.4. Ze-sam Eiendom AS har langsiktige leiekontrakt er med Ze-sam Traktor & Maskin AS og Melhus Auto AS. Begge leietakere driver næringsvirksomhet en som tidligere, og er innstilt på å fortsette denne under forutsetninger at de blir kompensert økonomisk for dette, og at de derigjennom kan reetablere seg i kommunen. Det vil være uheldig for det lokale næringsliv om disse bedrift ene må flytte ut av Melhus Kommune. Både arbeidsplasser og skatteinntekter vil påvirkes.5. Ze-sam Traktor & Maskin AS er landbruksrelatert næringsvirksomhet som støtter landbruksnæringen i Melhus Kommune. Det er viktig både for servicenæringen og landbruksnæringen at virksomhet en opprett holdes i landbrukskommunen Melhus.6. Melhus Auto AS har ett stort lokalt kundegrunnlag, og har også behov for en rask avklaring når det gjelder sentrumsnært erstatningsareal/ lokale.7. Det er derfor viktig at Bane NOR er sitt ansvar bevisst og følger oss opp så snart som praktisk mulig.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Bane Nor har opplyst om at det er avholdt flere møter, vedrørende dialog med grunneierne.2. Må avgjøres i forbindelse med grunnverv i etterkant av vedtatt plan.3. Sak mellom Bane Nor og grunneier.4. Må avgjøres i forbindelse med grunnverv i etterkant av vedtatt plan.5. Forhåpentligvis vil dere være andre areal i kommunen som det kan være mulighet å etablere seg på.6. Forhåpentligvis vil dere være andre areal i kommunen som det kan være mulighet å etablere seg på.7. Avgjøres i forbindelse med grunnverv i etterkant av vedtatt plan.		

Nr B3	DEKAR eiendom AS og Sameiet Kuhaugen 4	Dato: 05.10.22
<ol style="list-style-type: none">1. Det skrives at dobbeltspor legges sørvest for dagens jernbanespor. For meg kan det se ut som det skal i tillegg legges ett dobbeltspor sørøst mot Coop. Jeg kan ikke se hvor dette er omtalt i beskrivelsen annet enn i et hjørne på en illustrasjon jeg har tatt utklipp fra.		

Jeg har fått bekreftet at dette stemmer fra saksbehandler i kommunen. Jeg mener plankartet med fordel kunne ha angitt selve togs�innene. Det er ingen steder vi ser hvor sporet stanser. På illustrasjon kan det se ut for at det er tenkt å etablere to spor utenfor vår eiendom gnr/ bnr 94/ 42.

Jeg ønsker svar på hvor to spor stanser i dette området.

2. Det nevnes også at det kan påregnes anleggsarbeid utenfor plangrensen. Det varsles her om at gnr/bnr 94/ 42 vil akseptere midlertidig arbeid på eiendommen under forutsetning om at det tas kontakt med undertegnede i god tid og at vilkårene er omforent f r arbeid påbegynnes.

Erverv av noe slag aksepteres ikke.

Jeg kan ikke finne grunnervversikt i saken. Altså en liste over areal som må innløses for å få iverksatt tiltaket.

Kommentar:

1. Merknad tas til orientering. Det er beskrevet at det legges inne en avledende sporveksel rett nord for eksisterende plattform. Det er utbidet et nytt tegningshefte som følger som vedlegg. Dette viser bedre hvor sporene kommer.
2. Planområdet ligger i sin helhet utenfor gnr/bnr 94/42. Anleggsarbeid på eiendommen anses som en sak mellom Bane Nor og eier av 94/42. Om liste over rettighets- og grunnervv skal overleveres f r Bane Nor ta en vurdering på.

Nr B4	Marit og Joar Grilstad, gnr/bnr 94/103	Dato: 05.10.22
<ol style="list-style-type: none">1. Refererer til arealplankart som viser et skravert område i lilla og gult (BK1) som ser ut som det påvirker silotomten. Silotomten er utleid i sin helhet til Felleskjøpet som driver Melhus Kornsilos. <p>Vi etterspør mere informasjon angående hva konkret dette skraverte lilla/gule område skal brukes til og hvilke konsekvenser det har for oss.</p>		
Kommentar:		
<ol style="list-style-type: none">1. Deler av dette området vil tas i bruk til jernbaneformål, mens skravert areal vil kunne brukes i forbindelse med utbygging av jernbaneanlegget		

Nr B5	Melhustunet AS v/ Marte Skistad Ødegaard	Dato: 06.10.22
<ol style="list-style-type: none">1. Merknadsgiver har tidligere i prosessen kommet med eget forslag til utforming av rampe (vedlagt), og mener det bør legges ny plattform mellom nytt og eksisterende spor, med direkte adkomst fra undergang.		

2. Merknadsgiver har tidlig i prosessen etterspurt møte mellom berørte parter, uten at dette ble tatt til følge. Forventer nå at kommunen følger opp formannskapetets vedtak om samrådsgruppe, og mener gruppa bør se på flere muligheter knyttet til stasjonen.
3. Foreslår at det etableres takoverbygg og/eller snøsmelteanlegg framfor å planlegge for brøyting.
4. Merknadsgiver legger til grunn at økt støy fra jernbane som følge av nytt kryssingsspor ikke legger begrensninger i vedtatt utnyttelse. Forutsetter at Bane NOR bekoster alle tiltak på framtidig bebyggelse innenfor planområdet som følge av økt støy, og at dette innarbeides som vilkår.
5. Fordi BNTF og store deler av S12 avsettes til midlertidig riggområde opplever merknadsgiver det som vanskelig å avklare avgjørende leieavtaler for framtidig realisering på eiendommen. De legger derfor til grunn at Bane NOR skal betale leie for alt areal merket #AR fra dato for varslet planoppstart til opphør av planformål #AR.
6. Forutsetter også at kommunen setter betingende krav til Bane NOR om tidsbegrenset varighet av båndleggingen for å sikre forutsigbarhet.
7. Forutsetter at erverv skjer til fullerstatning av gjeldende eiendomsverdi med tillegg av tap av fortjeneste for redusert utnyttelse.

Kommentar:

1. Merknaden tas ikke til følge. Alternativ løsning må vurderes i egen plan eller arbeidet med detaljregulering for Melhus Skysstasjon. Løsning som skissert gir store inngrep i landskapet og krever flere større tiltak. Løsning i gjeldende plan gir større fleksibilitet i tilbakeføring på senere tidspunkt. Det vises til videre utredning angående rampeløsning i *vedlegg 2021009 Besvarelse tilleggpunkter*, etter merknadsbehandling, punkt 1.
2. Merknad tas til orientering. Bane NOR har gjennomført flere møter med Melhustunet AS. Både Bane Nor og Melhustunet vil være en del av samrådsgruppe for arbeidet med Melhus skysstasjon. Det vises til videre utredning angående rampeløsning i *vedlegg 2021009_Besvarelse tilleggpunkter*, etter merknadsbehandling, punkt 4.
3. Merknaden tas ikke til følge. Alternativ løsning må vurderes i egen plan eller arbeidet med detaljregulering for Melhus Skysstasjon.
4. Merknad tas til orientering. Støyutredning viser at tiltaket ikke fører til økning i støy. Melhustunet vil selv være ansvarlig for å sørge for tilstrekkelige støytiltak på sine tiltak når man kommer så langt.
5. Merknad tas til orientering. Avgjøres i forbindelse med grunnerverv i etterkant av vedtatt plan.
6. Merknad tas til orientering. Områdene skal kun begrenses til anleggsperioden for tiltaket
7. Merknad tas til orientering. Avgjøres i forbindelse med grunnerverv i etterkant av vedtatt plan

Nr B6	Jens Melhus, gnr/bnr. 91/1	Dato: 06.10.22
1. Utviklingen av Melhus sentrum har i de senere år bidratt til økt trafikk av gående, syklende og rullestolbrukere på våre driftsveger og landbruksadkomster.		

Dette er de samme vegene som i dag er eneste tilkomstmulighet for større landbruksutstyr for drift av arealer vest for jernbanen. Merknadsgiver ønsker å understreke viktigheten av kravet om utvidelse om av eksisterende landbrukskryssing ved Lodbekken opprettholdes. Det er redusert sikt fra stort landbruksutstyr. Dette vil kunne forbedre trafiksikkerheten, og gi bedre muligheter for å unngå gjennomkjøring med landbruksutstyr i sentrum og boligfelt.

Kommentar:

1. Merknaden tas ikke til følge da dette vil gi prosjektet svært høye tilleggskostnader. Bane Nor har vurdert foreslåtte tiltak, men har kommet fram til at det er lite behov for å gjøre noe med utformingen av dagens kulvert. Bane NORs behov er knyttet til å få tilrettelagt for to spor over kulverten. Bane NORs løsning gir ikke en forverring av dagens situasjon, og muligheten for å kjøre gjennom kulverten i framtiden vil bli den samme som den er i dag. Å skulle utvide dagens kulvert krever riving av dagens kulvert, grave under dagens nivå for å få nok høyde og legge inn ny kulvert. Dette vil kreve et lengre brudd i all togtrafikk på strekningen, noe som gir store negative ringvirkninger for både gods- og persontogtrafikken. Se også vedlegg 2021009_Besvarelse tilleggspunkter, etter merknadsbehandling.

Nr B7	Mælabakken AS v/ Ola R. Vigdal, gbnr. 94/92	Dato: 07.10.22
<ol style="list-style-type: none">1. Merknadsgiver er overrasket over å ikke bli kontaktet av Bane NOR eller kommunen. Brev tilsendt høsten 2021 detaljerte ikke noe om omfanget av tiltaket eller påvirkning på egen eiendom. Opplever at de vil bli kraftig berørt, at støynivået vil øke betydelig og at eiendommen dermed vil bli forringet. Pågående utbygging i området har også gitt økt etterklang. Merknadsgiver opplever det som umulig å ha vinduet åpent pga. støy.2. Merknadsgiver påpeker at dagens leietaker, et begravesbyrå, har sagt opp fordi det er utfordrende å ha samtaler uten å bli påvirket av støyen. Leietakeren har sagt opp, og merknadsgiver er uten leietaker fra mars 2023. Det oppleves som utfordrende å finne nye leietakere og ev. kjøpere til eiendommen.3. Merknadsgiver ønsker informasjon om hva som skjer for eiendommen, og hvilke begrensninger som legges på dem. Opplever at deres planer om utvikling av eiendom settes på vent, noe som rammer de økonomisk. Tiltak fra E6-utbyggingen har gitt mer støy fra jernbanen gjennom etterklang. Merknadsgiver har gjennom flere planprosesser opplevd manglende informasjon. De har også opplevd utfordringer med anleggsarbeid på deres eneste adkomstveg, Gimsvegen, og stiller spørsmålstegn ved HMS knyttet til de midlertidige trafikkkløsningsene.4. Merknadsgiver mener eiendommen burde vært innløst.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Merknad tas til orientering. Støyutredning viser at tiltaket ikke fører til økning i støy.2. Merknad tas til orientering.		

3. Grunneier blitt varslet gjennom planprosessen og har hatt mulighet til å uttale seg til planområdet som alle andre. Støy fra E6 er blitt utredet tidligere i den respektive reguleringsplanen. Omtalte eiendom blir i liten grad berørt av denne reguleringsplanen.
4. Det er vanskelig å se på hvilket grunnlag dette skulle vært gjort. Bane Nor har også vurdert at det ikke er behov for innløsning.

Nr B8	WSP Norge AS v/ Kjell Morten Haavet på vegne av Agri Eiendom AS, leietaker på gbnr. 94/113,	Dato: 07.10.22
<ol style="list-style-type: none">1. Merknadsgiver har drevet virksomhet på eiendommen i flere tiår, og har ingen planer om å flytte virksomheten. Gjennom gjeldende områdeplan er området regulert til bolig/kontor.2. I planforslaget fremgår det skal gjennomføres både permanent (234,4 m²) og midlertidig erverv knyttet til BKBBK1 (606m²).3. Merknadsgiver har en samfunnskritisk, plasskrevende virksomhet, med omfattende produksjon og store maskiner. For merknadsgiver er det svært viktig at permanente endringer i minst mulig grad gir begrensinger for dagens bruk og fremtidig utvikling. Figur nedenfor viser arealet ut mot jernbanen som må være tilgjengelig for å kunne gjennomføre drift og vedlikehold av anlegget på en forsvarlig måte. Dette er kritisk for å kunne ivareta driften av kornsiloen.4. Ved kornsiloen er det aktivitet hele året, med høysesong perioden august – oktober, da det er døgntkontinuerlig drift på anlegget. Etter dialog med saksbehandler forstår merknadsgiver det at BKBBK1 kun er med for å sikre tilstrekkelig areal i anleggsfasen. Opplever ikke at dette er tydelig nok kommunisert i plandokumentene.5. Merknadsgiver vil understreke at den kommende bygge- og anleggsaktiviteten ikke må være til hinder for driften ved kornsiloen, da dette vil gi store ringvirkninger. Forutsetter tett dialog i de videre prosessene. Dagens situasjon er allerede preget av plassmangel, så framtidige løsninger bør ha minimalt med ulemper for Felleskjøpet og bøndene som leverer korn.6. Merknadsgiver forutsetter at det inngås avtale for byggefasen, og en tidlig involvering for anleggsgjennomføringen og påfølgende bruk av eiendommen. Merknadsgiver inviterer Bane NOR og Melhus kommune til befarings ved Melhus kornsilo.		
Kommentar: <ol style="list-style-type: none">1. Tas til orientering.2. Tas til orientering.3. Merknad tas til orientering. Detaljerte føringer vil måtte legges for anleggsgjennomføringen.4. Tas til orientering. Det må holdes en god kommunikasjon mellom Bane Nor og Agri eiendom AS under anleggsperioden, og i hvilke perioder som er mest kritiske med tanke på levering til kornsiloen. Arealet er lagt inn for å sikre Bane Nor de nødvendige planavklaringer med tanke på anleggsperioden.5. Tas til orientering, se kommentar til punkt 4.		

6. Merknad tas til orientering. Avklares i forbindelse med grunnnerverv i etterkant av vedtatt plan.