

Saksansvarlig Stian Aspaas Haugen

Formannskapet	16.05.2023	PS 44/23
Kommunestyret	23.05.2023	PS 34/23

Rådmannens innstilling

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 Detaljreguleringsplan for Kryssingsspor Melhus sentrum (planid 2021009), som vist i vedlagte planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse med vedlegg.

Behandling i Formannskapet

16.05.2023 PS 44/23

Tilleggsforslag fra ML, SP og H v/ forslagsstiller Merethe Moum, ML

Melhus kommune forventer at Bane NOR er en aktiv deltager i utvikling av stasjonsområdet på begge sider av jernbanen, inkludert «knutepunktet»

Melhus kommune er av den oppfatning at kun rampeløsninger ikke er en fullgod løsning med hensyn til universell utforming.

Det er ønskelig at Bane NOR går i dialog med grunneierne med mål om å etablere permanent heisløsning. Dersom dette ikke er løsbart på gjeldende tidspunkt forutsettes det at bane NOR bidrar økonomisk i framtidig heisløsning. Som avbøtende tiltak bør det tilrettelegges for midlertidig biloppstillingsplass/ henting/ levering for personer med funksjonsnedsettelse på begge sider av sporet.

Melhus kommune anmoder på det sterkeste om at landbrukskulvert ved Loddbekken bygges og tilpasses med hensyn til moderne landbruksdrift.

Dette er i tråd med vedtak i sak 122 i formannskapsmøte av 16.08.22.

Votering:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

Tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 Detaljreguleringsplan for Kryssingsspor Melhus sentrum (planid 2021009), som vist i vedlagte planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse med vedlegg.

Melhus kommune forventer at Bane NOR er en aktiv deltager i utvikling av stasjonsområdet på begge sider av jernbanen, inkludert «knutepunktet». Melhus kommune er av den oppfatning at kun rampeløsninger ikke er en fullgod løsning med hensyn til universell utforming.

Det er ønskelig at Bane NOR går i dialog med grunneierne med mål om å etablere permanent heisløsning. Dersom dette ikke er løsbart på gjeldende tidspunkt forutsettes det at bane NOR bidrar økonomisk i framtidig heisløsning. Som avbøtende tiltak bør det tilrettelegges for midlertidig biloppstillingsplass/ henting/ levering for personer med funksjonsnedsettelse på begge sider av sporet.

Melhus kommune anmoder på det sterkeste om at landbrukskulvert ved Loddbekken bygges og tilpasses med hensyn til moderne landbruksdrift.

Dette er i tråd med vedtak i sak 122 i formannskapsmøte av 16.08.22.

Behandling i Kommunestyret

23.05.2023 PS 34/23

Endringsforslag fra Sp, H og ML v/ forslagsstiller Marius Krogstad Aune:

Endring av første setning i andre avsnitt:

Melhus kommune forventer at Bane NOR er en aktiv deltager og bidragsyter i utvikling av stasjonsområdet på begge sider av jernbanen, inkludert «knutepunktet».

Endringsforslag fra Ap v/ forslagsstiller Jørn Ove Moen:

Endring av tredje avsnitt:

Bane NOR **skal** gå i dialog med grunneierne med mål om å etablere permanent heisløsning. Dersom dette ikke er løsbart på gjeldende tidspunkt forutsettes det at bane NOR bidrar økonomisk i framtidig heisløsning. Som avbøtende tiltak **skal** det tilrettelegges for midlertidig biloppstillingsplass/ henting/ levering for personer med funksjonsnedsettelse på begge sider av sporet.

Landbrukskulvert ved Loddbekken **skal** bygges og tilpasses med hensyn til moderne landbruksdrift.

Votering:

Endringsforslag fra Sp, H og ML ble enstemmig vedtatt.

Endringsforslag fra Ap fikk 13 stemmer og falt.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 Detaljreguleringsplan for Kryssingsspor Melhus sentrum (planid 2021009), som vist i vedlagte planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse med vedlegg.

Melhus kommune forventer at Bane NOR er en aktiv deltager og bidragsyter i utvikling av stasjonsområdet på begge sider av jernbanen, inkludert «knutepunktet». Melhus kommune er av den oppfatning at kun rampeløsninger ikke er en fullgod løsning med hensyn til universell utforming.

Det er ønskelig at Bane NOR går i dialog med grunneierne med mål om å etablere permanent heisløsning. Dersom dette ikke er løsbart på gjeldende tidspunkt forutsettes det at bane NOR bidrar økonomisk i framtidig heisløsning. Som avbøtende tiltak bør det tilrettelegges for midlertidig biloppstillingsplass/ henting/ levering for personer med funksjonsnedsettelse på begge sider av sporet.

Melhus kommune anmoder på det sterkeste om at landbrukskulvert ved Loddbekken bygges og tilpasses med hensyn til moderne landbruksdrift.

Dette er i tråd med vedtak i sak 122 i formannskapsmøte av 16.08.22.

Bakgrunn for saken:

Planforslaget er utarbeidet av Rambøll, på vegne av Bane NOR. Detaljregulering Kryssingsspor Melhus sentrum er en del av prosjektporteføljen «Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen». Porteføljen har som ambisjon å realisere to regiontog i timen på strekningen Melhus – Trondheim – Steinkjer innen 2028. 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 skal bidra til å legge til rette for økning av kapasitet ved å etablere et kryssingsspor og et vendespor på Melhus.

Planområdet ligger i Melhus sentrum, omtrent 17 km sør for Trondheim. Forbindelsen til Trondheim er via E6, jernbane eller buss.

Planområdet er omtrent 172 daa og strekker seg 2,2 km sør for Loddbekken i sør, til krysset Øran- Melhusvegen i nord. Terrenget er forholdsvis flatt innenfor store deler av planområdet. Det skråer noe mot Gaula langs hele strekket, og lengst nord skråer terrenget bratt mot øst, og mot elveavsetninger vest for sporet lengst nord innenfor planområdet. Arealbruken utenom jernbane, er stort sett landbruk, sentrumsvirksomhet og noe bolig/næring. Foruten sentrumsområdet er landskapet typisk jordbrukslandskap, hvor jernbanen er markant i terrenget.

Framlagte planforslag berører i hovedsak to større arealplaner, henholdsvis kommuneplanens arealdel (planID 2013002) og områdeplan for Melhus sentrum (planID 2016001). I kommuneplanens arealdel er det i hovedsak avsatt rundt jernbaneformålet, sentrumsformål, LNFR og boligformål. I områdeplanen er det avsatt en rekke ulike planformål, samt bestemmelser som er førende. For øvrig ligger ny reguleringsplan ved, eller vil få en liten overlapp til Bankkvartalet gnr./bnr. 94/10, 26, 138 (2020006), vedtatt 22.06.2021 og Melhusvegen 405 (2021001), vedtatt 14.12.2021.

Planprosess:

Oppstartsmøte ble avholdt med Melhus kommune den 29.06.21. Planoppstart ble varslet den 05.10.21 med frist for innspill den 15.11.21.

11.02.22 ble berørt grunneiere varslet om utvidet planavgrensning. Bakgrunnen for dette varslet var å kunne ha mulighet for å justere avkjørselen til eiendommen. I tillegg må dagens støyvoll justeres noe der den kommer i konflikt med nytt spor. Utvidet planområde er 0,15 daa.

Det kom inn 20 skriftlige høringsuttalelser. Til første høringsfrist kom det inn 13 uttalelser til Melhus, 7 til Søberg og ett innspill til utvidet plangrense for Melhus. Samtlige høringsinnspill er oppsummert i vedlegg til planen.

Det ble avholdt folkemøte i kultursalen den 26. oktober, i Melhus rådhus. Plankonsulent og Bane NOR informerte i møte om hvilke utbyggingsplaner reguleringsplanen legger opp til, og hva som skal oppnås med jernbaneutvidelsen.



Figur 1: Melhus skysstasjon med nye tiltak

Formannskapet vedtok i møte 16.08.22, som sak 101/22 å legge planforslaget for detaljreguleringsplan for Kryssingsspor Melhus sentrum (planid 2021009), ut på høring og offentlig ettersyn. Planen lå ute i tidsrommet 26.08.22- 07.10.22. Det har under høringsperioden innkommet 25 merknader, hvorav 17 er fra regionale myndigheter og interne høringsparter, mens 8 er fra naboer andre berørte i området.

Før utlegging til høring og offentlig ettersyn gjorde formannskapet vedtak på at følgende skulle vurderes før sluttbehandling. Bane Nor SF har i tilleggsnotat *2021009_Besvarelse tilleggspunkter, etter merknadsbehandling* svart ut punktene fra formannsbehandlingen. Se dette for mer utdypende redegjørelser. Rådmannen vi kjapt oppsummere svarene under hvert tilleggspunkt her:

- Rempeløsningen på Melhus stasjon må optimaliseres og det skal innarbeides heisløsninger.

Svar: Det er ingen tekniske utfordringer med å etablere en annen adkomstløsning til plattform, men en rampeløsning parallelt med spor på vestsiden kan ikke anbefales på bakgrunn av nevnte punkter: Ikke nevneverdig kortere, lengre adkomst fra Melhusstunet, høye murer med følelse av trang korridor, dårlig sosial kontroll og kostnad. Forslag til adkomst til plattformen er en løsning som ikke krever større arealinngrep og er enkel å reversere. Den foreslåtte løsningen for adkomst til plattformene er midlertidig i påvente av utviklingen og fortettingen av stasjonsområdet. Per dags dato foreligger det ikke konkrete løsninger for hvordan området skal fortettes. I arbeidet med utviklingen av stasjonsområdet er det viktig for at det sikres en universell utformet adkomst til plattformen, fortrinnsvis midt på plattformen. Hvordan permanent adkomst til plattform løses, må sees i sammenheng med både sentrumsutviklingen og stasjonen i det videre arbeidet med stasjonsområdet

- Næringsaktørene som blir innløst må bli tatt godt vare på og Melhus kommune forventer at Bane NOR dekker reelle kostnader vedr. arealer, nye lokaler og juridisk bistand.
Svar: Det er allerede etablert dialog med næringsaktørene som blir innløst, og en privat eiendom er overtatt etter avtale med tidligere eier.
- Landbrukskryssingen Lodbekken må utvides til moderne landbruksdrift.
Svar: Det er ikke behov for å gjøre noe med utformingen av dagens kulvert. 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. Bane NOR planlegger derfor ikke å utvide dagens kulvert, men hvis det foreligger økonomiske garantier for at det konkrete tiltaket blir finansiert av ekstern part, vil Bane NOR kunne vurdere det nærmere.
- Det er flere planprosesser som foregår i reguleringsområdet. Det etableres samrådsgruppe som ledes av Melhus kommune. Bane NOR, eier av S12 og andre viktige aktører må inngå i samarbeidet. Formålet er optimalisering av kollektivknutepunktet som helhet. Underveis i planprosessen må det påregnes endringer.
Svar: Bane NOR er åpen for deltagelse i en samrådsgruppe.
- Konsekvenser av hensettingsspor, spesielt med tanke på støy, må utredes.
Svar: Hensettingssporet er en videreføring av dagens løsning. Det skal benyttes til midlertidig hensetting av arbeidsmaskiner når det er andre tog på stasjonen eller andre tog krysser på kryssingssporet. Hensettingssporet har ikke det nødvendige utstyret for at tog skal kunne hensettes her over lengre tid/over natt. Hvis det blir behov for bruk av hensettingssporet for mer støyende arbeid, sendes det nabovarsel.
- Det må sikres at interessenter og berørte involveres i planarbeidet.
Svar: Bane NOR har hatt flere møter med interesserte og berørte allerede, og vi kommer til å fortsette med dette arbeide.

Andre viktige punkter å merke seg ved planen er:

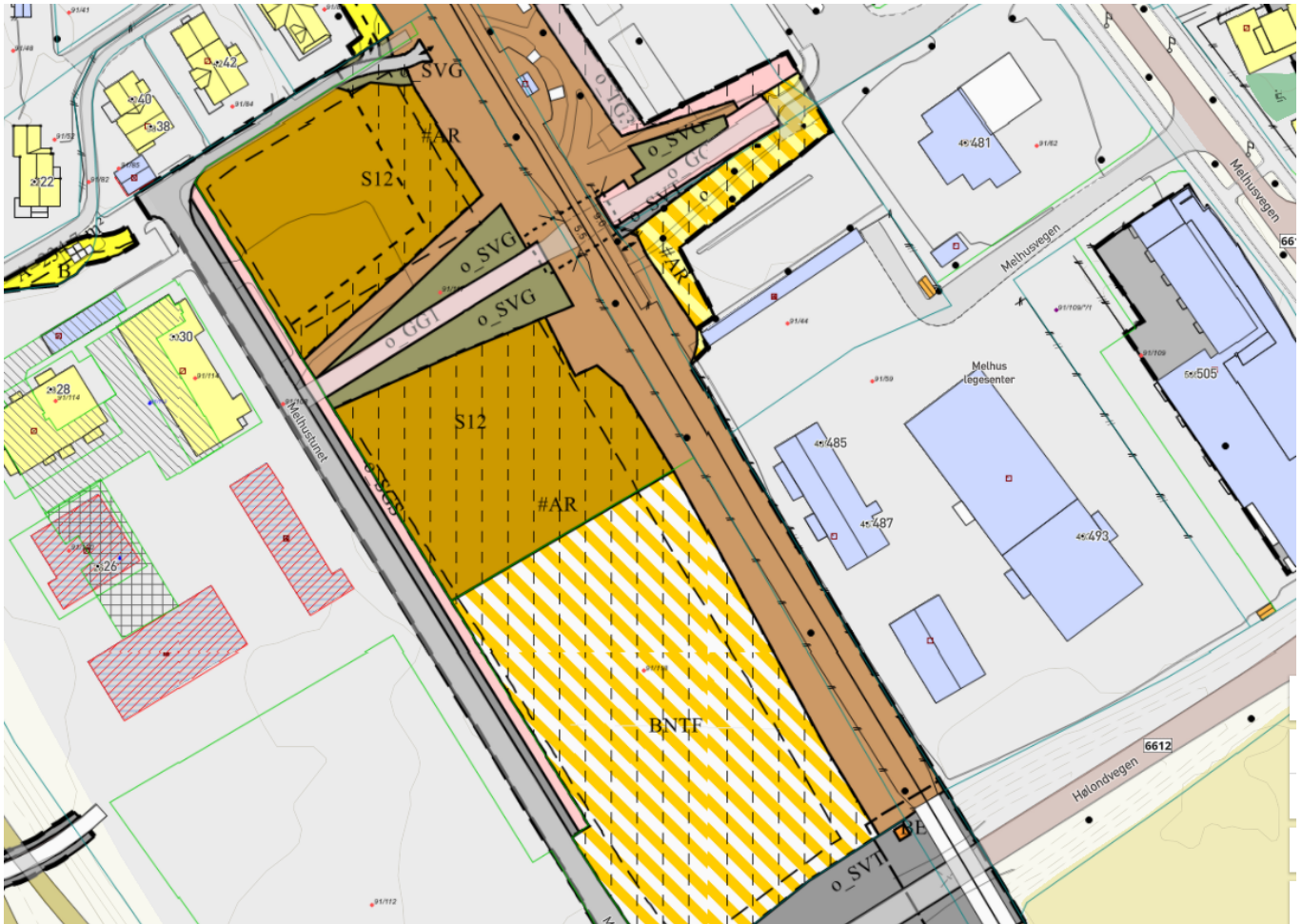
- Næringsområdet på Lamoen løses ut av Bane NOR og dagens jernbaneovergang saneres.
- Kulvert over lodbekken utvides med nytt spor, eget flomløp opparbeides og bekkebunn bearbeides for å tilrettelegge for fiskevandring
- Dagens gang- og sykkelvegkulvert utvides i Melhus sentrum for å tilpasses nytt spor med plattform.
- Ny bru opparbeides over Hølundvegen for å legge til rette for nytt spor.
- Det skal utredes om det skal gjøres støytiltak på Kroa omsorgssenter.
- Det utarbeides egen matjordplan for å ivareta omdisponert landbruksjord.
- Trakt o_GG1 er endret fra kulvert ut til fortau langs med Melhusvegen. Denne bygger ut ifra kulvert i områdeplan, men er snudd i framlagte planforslag pga. rampe opp til plattform.

Saksutredning:

Innkommne merknader er gjennomgått og svart ut i vedlagte merknadsmatrise. Rådmannen vil her gi en oppsummering av hovedpunktene i de innkomne merknadene, og endringene som er innarbeidet som en del av planforslaget som nå foreligger til sluttbehandling.

Virkinger for naboer:

Flere merknader er kommet fra naboer til planområdet. Planlagte utbygging av jernbanen til dels ikke påvirker naboer i særlig stor grad, men det er enkeltområder som vil bli påvirket av dobbeltsporet. Til dels er planen nå justert, men de fleste løsningene er beholdt, da det har vært vanskelig å komme til alternative løsninger. De største påvirkningene vil bli vurdert her.



Figur 2: Areal på S12 og BNTF som vil benyttes til midlertidig rigg- og anleggsområde markert i stiple linje

Områdene på og rundt formålene S12 og BNTF er de som vil få størst påvirkning, selv om disse er av midlertidig karakter. Her er det satt av større områder for midlertidig rigg- og anleggsområde i forbindelse med anleggsperioden.

Arbeidet med nytt spor og ny plattform på Melhus skal etter planen starte ved årsskiftet 2024/2025 og vil være klart til å tas i bruk i 2027. I forbindelse med utviklingen av dagens skysstasjon til en moderne stasjon med to plattformer må hovedarbeid utføres på vestsiden av dagens spor på Melhus.

De midlertidige rigg- og anleggsområdene medfører, etter estimat fra Bane Nor, et beslag på 41 uker. Andre bygge- og anleggsarbeid i tråd med områdeplan Melhus sentrum vil derfor måtte ligge i bero inntil dette er ferdig. Hvorvidt hele arealet som er avsatt i planforslaget vil bli brukt under anleggsperioden er derimot usikkert. Bane Nor vil måtte ha en dialog med grunneier om hvilke områder som skal brukes når.

Utvikling av områder som S12 og BNTF vil derfor har store begrensninger med tanke på utvikling og utbygging framover. For grunneier vil dette ha til dels store påvirkninger, i og med at store deler av arealene er beslaglagt fram til 2027. Per i dag er det ikke satt i gang planarbeid som innebærer utbygging av S12 og BNTF. Tatt i betraktning at det på områdene er krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan, så vil det ta en stund før begge områdene er klare for utvikling. Rådmannen mener derfor at det i sum ikke vil være så mange år disse områdene er ikke- byggbare. Det er viktig å presisere at disse områdene vil kunne reguleres i etterkant av vedtak for denne reguleringsplanen. Det vil bli en del overlapp med dagens planområde, noe Bane NOR har sagt de er innforstått med. Bane NOR har uansett signalisert at de vil være opptatt av at anleggs- og riggområdene videreføres fram til dobbeltspor står ferdig. Med tanke på merknader som er kommet fra grunneier under merknadsperioden i forbindelse med oppstart av plan, så er disse fint løsbare i forbindelse med en ny detaljreguleringsprosess.

Det har kommet inn merknader som retter seg mot støy som følge av utbygningen. Det er to klare forskjeller i de momentene som er kommet inn, eksisterende bygg som blir påvirket og områder som enda ikke er realisert. For eksisterende bygg er det gjort en vurdering hvor vidt de blir påvirket, gjennom vedlagte støyanalyse. For eksisterende boliger langs med nytt planlagt spor vil det ikke være behov for innløsning eller store arealinngrep på eiendommene. For enkelte av boligeiendommene vil det være behov for midlertidig arealbeslag i forbindelse med anleggsperioden. I hovedsak er det støysituasjon som er vurdert som størst endring. I henhold til utarbeidede støyutredning er det gjort en utredning av endringene av støy- og vibrasjonsforhold ved nærliggende bebyggelse rundt planområdet. Det er utført støyberegninger og utarbeidet støysonekart med grenseverdier etter T-1442/2021 for både dagens og fremtidig situasjon for Melhus. Det gjøres tiltak for boligene hvor støynivået er beregnet til over anbefalt grense i retningslinjer T-1442/2021.

Ut ifra støyvurderingen er det Melhusvegen 437 (Kroa eldresenter) som er den eneste bygningen med støyfølsomt bruksformål, som vil få støy utover maksimalnivåer. Det skal derfor her vurderes nærmere for lokale støytiltak. Konkrete tiltak vil bli avklart i forbindelse med befaringer i en senere fase. Tiltak er hjemlet gjennom bestemmelse § 3.6.

Med henvisning til merknad fra Bankvartalet så er det i denne reguleringsplanen allerede tatt høyde for støy fra jernbanen ved bygging. I og med at det her ikke vil være en forverring gjennom denne planen så antas dette å være ivarettatt gjennom detaljreguleringsplan for Bankkvartalet (2020006).

For arealer som enda ikke er realisert vil det være opp til regulant eller utbygger og komme fram til de løsningene som best ivaretar planområdet eller utbyggingsområdet som følge av den støysituasjonen som finner sted. Det vil derfor ikke være et krav Bane Nor har på seg. Rådmannen legger derfor til grunn at eventuelle støyskjermingstiltak blir tatt i den enkelte reguleringsplan eller byggesak.

Det er områder innenfor planområdet som vil måtte innløses. Dette gjelder næringsområdet på Lamoen. Planforslaget gir grunnlag for nødvendig grunnerverv for å gjennomføre tiltaket. Dette gjelder både permanent erverv av grunn og midlertidig erverv av rettigheter til anleggsgjennomføring. Grunnerverv vil bli gjennomført etter at reguleringsplanen er vedtatt, og Bane NOR har egne prosedyrer for gjennomføringen. For de eksisterende næringsaktørene må det ses på alternative plasseringer for eksisterende næringsutøvelse.

Det er for de ulike grunneierne og næringsaktørene her avholdt flere samtaler, samt sett på ulike løsninger. Kommunen anser i hovedsak erstatning og grunnerverv som et forhold mellom Bane Nor og de ulike grunneierne. Det forutsettes derfor at man kommer fram til en enighet i grunnervervsprosessen.

Rampe og heisløsninger, samt stasjonsområde:

I forbindelse med politisk behandling i formannskapet den 16.08.22, sak 101/22, og som forslag til vedtak fra rådmannen, ble det gjort vedtak på at Bane Nor skulle se på alternative løsninger for vestvendt rampe, og mulighet for innarbeidelse av heisløsning. Det er også komme inn høringsmerknad fra Melhustunet med forslag til ny rampeløsning. Løsningen er vurdert av Bane Nor i vedlegg 2021009_Besvarelse tilleggpunkter, etter merknadsbehandling.

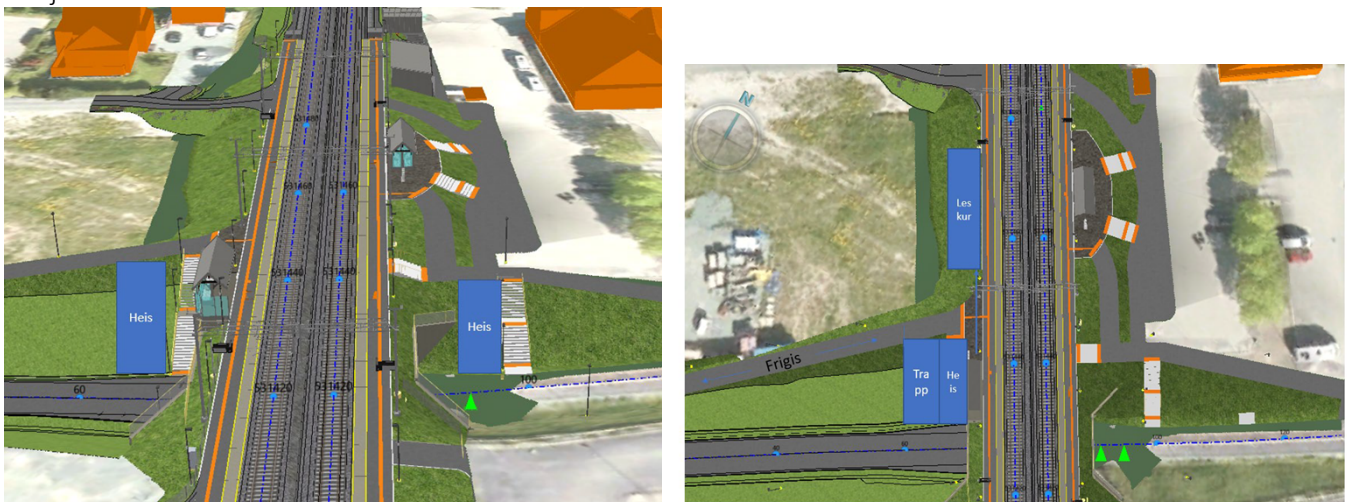


Figur 3: Skisse rampeforslag Melhustunet

En heis har den fordelen at den gir universell utformet adkomst til plattformer og er arealeffektiv. Ulempen med heis er at den krever større strukturer som heistårn, klimarom, strømforsyning osv. En annen ulempe med heis er at når den er ute av drift er det ikke universell adkomst til plattformer. I tillegg vil det være større driftskostnader med en heisløsning. Det er også en dyrere investering for noe som sannsynligvis er en midlertidig løsning.

Rådmannen har vurdert svaret og kommet fram til at framlagte løsning etter dagens situasjon er den beste. Slik rådmannen ser det så er det mest hensiktsmessig å se på alternative løsninger i reguleringsplanen for Melhus skystasjon (2022004), hvor man kan få bedre kompletterende løsninger som binder skystasjon- område sammen med S12 i områdeplanen. Det er allerede opprettet en samrådsgruppe med kommune og grunneiere som skal se på løsninger som binder området sammen. Der er det i større grad muligheter for å se på blant annet heis- og rampeløsninger som bedre binder områdene sammen, samtidig som man ikke beslaglegger og båndlegger løsninger i denne planen, som vanskeliggjør en utvikling av området som helhet. Bane Nor skal selv sitte i samrådsgruppen som har som mål og utvikle hele stasjonsområdet.

Bane Nor viser videre i sin vurdering at adkomst til plattformen er en løsning som ikke krever et større arealinngrep og som er enkel å reversere. Den foreslåtte løsningen for adkomst til plattformene er midlertidig i påvente av utviklingen og fortettingen av stasjonsområdet. Per dags dato foreligger det ikke konkrete løsninger for hvordan området skal utbygges. I arbeidet med utviklingen av stasjonsområdet er det viktig for Bane NOR at det sikres en universell utformet adkomst til plattformen, fortrinnsvis midt på plattformen. Hvordan permanent adkomst til plattform løses, må sees i sammenheng med både sentrumsutviklingen og stasjonen i det videre arbeidet med stasjonsområdet.



Figur 4: Skisser med heisalternativ, Bane Nor

Gjennom bestemmelse § 10.1 er det blitt åpnet for opparbeidelse av midlertidige parkeringsplasser på området #AR. Parkeringsplassene er ment å være av midlertidig karakter, og må avklares nærmere med Bane Nor knyttet til behov i anleggsfasen, samt grunneier. Melhus kommunen har de seneste årene hatt en ganske stor bygge- anleggsvirksomhet i sentrumsområdet, noe som har resultert i manglende parkeringsplasser på dagens skystasjon for arbeidspendlere. Dagens pendlerparkering har i stor grad vært benyttet av arbeidere på de ulike byggeprosjektene i sentrum. For å lette tilgangen på pendlerparkering er det derfor tatt inn muligheten for opparbeidelse av dette innenfor område #AR. Rådmannen vil minne om at disse vil kun bøte på de manglende parkeringsmulighetene for en kort tidsperiode, og at det nødvendig å se nærmere på permanente tiltak innenfor arbeide med det videre arbeidet for reguleringsplan for Skystasjonen. Rådmannen anser også at tilgangen på parkering vil gå opp etter hvert som byggeprosjektene i sentrum avsluttes. Arealene innenfor #AR vil uansett ligge ubenyttet til andre formål fram til dobbeltsporet gjennom Melhus en slutført, mest sannsynlig i løpet av 2027.

Kryssing av Loddbekken og eksisterende kulverter:

Ved Loddbekken er det kommet fra den politisk behandling i formannskapet den 16.08.22, sak 101/22, og fra grunneiere, og andre merknader krav om å se på eksisterende landbrukskulvert ved Loddbekken. Bane Nor har sett på muligheten for å utbedre denne, men på grunn av eksisterende forhold på stedet funnet dette vanskelig. Eksisterende landbrukskulvert skal forlenges vestover med en betongkuvert i tilsvarende bredde og høyde som eksisterende kulvert, slik at man kan bygge to jernbanespor over Loddbekken. Bane Nor viser til at dagens kulvert under jernbanen ikke blir påvirket av byggingen av nytt jernbanespor og det er derfor ikke nødvendig å gjøre noe med denne konstruksjonen. Det er ikke mulig å utvide den eksisterende konstruksjonen uten å rive den, og legge inn en ny kulvert. For å legge inn en ny kulvert med riktig takhøyde og bredde for en landbrukskulvert må en grave ned i bakken der dagens kulvert går for å få etablert takhøyden. Justering av veglinjen må tas på østsiden av sporet, da vegen ligger en meter høyere på østsiden enn på vestsiden. Slik Bane Nor vurderer de gir planlagt løsning ikke en forverring av dagens situasjon, og muligheten for å kjøre gjennom kulverten i framtiden vil bli den samme som den er i dag, samtidig som det vil en utbedring medføre en stor ekstrakostnad, og gi en mye større kompleksitet i anleggsperioden.

På generelt grunnlag vurderes det ikke å være behov for utbedring av denne kulverten nå. Det finnes også alternative ankomstmuligheter for dyrkajorda på gnr/bnr 91/1.

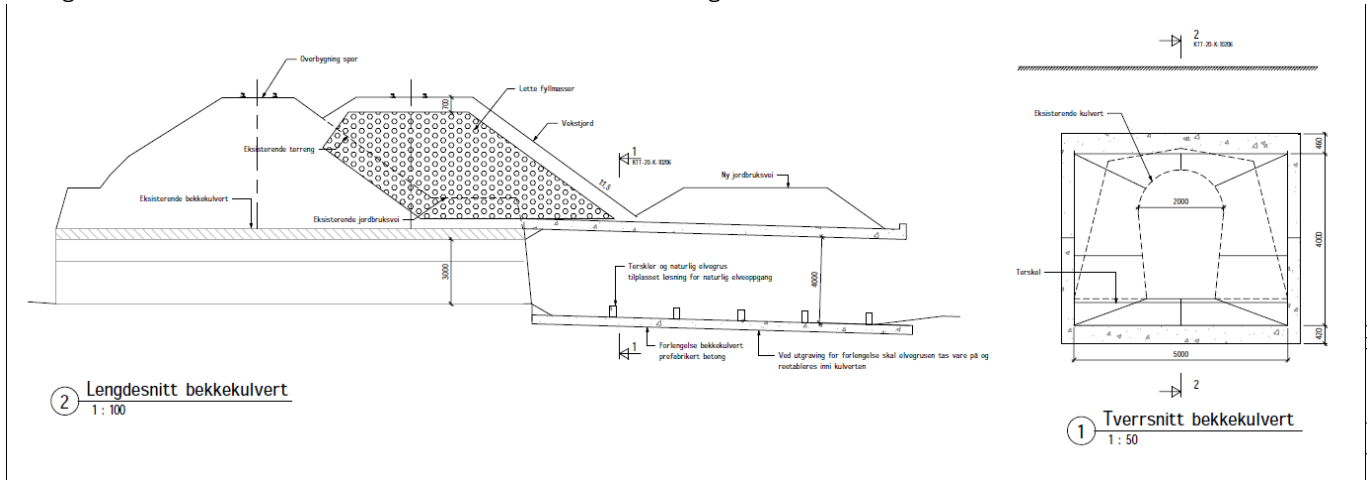


Figur 5: Dagens kulvert til venstre, ny kulvert til høyre

Statsforvalteren i Trøndelag hadde i høringsperioden innsigelse til reguleringsplanen på bakgrunn av ikke tilfredsstillende kulvertløsning for Loddbekken under jernbanen. Slik det var lagt fram i planforslaget så var det for potensiale for vandringshinder for fisk gjennom planlagt kulvert. Statsforvalters innsigelse gikk ut på at det måtte etableres en bred nok kulvert, eller broløsning, som ikke medfører risiko for oppstuvning av kvist o.l.

Det har blitt jobbet med ulike løsninger fra Bane Nor for å løse innsigelsen, og det er blitt avholdt flere avklaringsmøter. Fram til sluttbehandling er det kommet fram til en omforent løsning, som har gjort at Statsforvalter har frafalt sinn innsigelse. Planbestemmelse § 8.1 er revidert ved at følgende setning er tatt ut: «*Det skal etableres fangrist, eller annen tilfredsstillende løsning ved etablering av ny kulvert. Løsning skal forhindre*

oppstaving av kvister ol. i overkant (østsiden) av ny kulvert.» I bestemmelse § 8.2 er det istedenfor tatt inn følgende krav: «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.» Rådmannen er fornøyd med at man har kommet fram til en omforent løsning som både ivaretar fiskevandring i Loddbekken, men også sørger for en realiserbar utbygging av dobbeltspor for jernbanen. Det har vært en lengre dialog med Statsforvalter for å komme fram til denne løsningen.



Tabell 1: Skisse for mulig ny kulvert

Videre planarbeid med Melhus Skysstasjon (Knutepunktet):

En god del merknader fra høringsperioden retter seg inn mot utarbeidelsen av stasjonsområdet og kommunens skysstasjon- arbeid som helhet. Melhus kommune har igangsatt det interne planarbeidet med detaljreguleringsplan Melhus skysstasjon (2022004). Mange av merknadene som retter seg imot utbyggingen av selve stasjonen skal tas i samråd med Bane Nor og grunneiere i området. Rådmannen har derfor vurdert at det foreligger tilfredsstillende og gode løsninger i dette planforslaget, som ikke legger hinder eller vanskeliggjør en videre utvikling av området som helhet.

Justeringer og endringer fra offentlig ettersyn:

Følgende endringer er foretatt i plankart og planbestemmelser fra høring/offentlig ettersyn til sluttbehandling.

Bestemmelser:

- § 3.17: Tatt inn krav til overvåkingsprogram for vanntilstand i Loddbekken
- § 3.18: Før bygging av nytt krysningsspor Melhus sentrum, Melhus kommune, skal det gjennomføres en arkeologisk utgraving av det berørte kulturminne med Askeladden id 284796.
- § 8.2 Tatt inn dimensjoneringskrav til ny kulvert og innhold for å sikre fiskevandring.
- § 9.3: Tatt inn krav om at det skal utarbeides plan for håndtering av høyspentanlegg i anleggsfasen i samarbeid med lednings-/kabeleier. Det tillates ikke permanente bygg innenfor sonen. Det tillates heller ikke tiltak, anlegg eller innretninger som er egnet til å skape farlige situasjoner eller hindre anleggseiers drift av anlegget
- § 10.1: Krav om at det innenfor formålet S12 tillates etablert midlertidig vendehammer. Permanent lokalisering av denne avklares i forbindelse med detaljreguleringen av sentrumsformålet. Det tillates i tillegg opparbeidelse av midlertidige parkeringsplasser.
- § 11.2: Krav om at tekniske planer som veg- og skiltplan, detaljert veg- vann og avløpsplan (VVA-plan), samt eventuell belyningsplan, skal være godkjent av Melhus kommune og skiltmyndighet før anleggsstart.

Plankart:

- O_SF justert slik at det blir lik bredde som i områdeplan Melhus sentrum.
- Lagt inn hensynssone H740 for høyspent ved Loddbekken.
- Feil med henvisning til formål i plankart rettet opp

Det er gjort mindre justeringer i fagnotat og planbeskrivelse, samt plankart og planbestemmelser som ikke er ramset opp her.

Konsekvenser for folkehelse:

Det er ivaretatt gangsoner og ganglinjer fra områdeplan i planforslaget. Kulvert ved skysstasjon utvides og folk i form- løypa Melhus sentrum og sørover blir videreført.

Konsekvenser for klima og miljø:

Det er foretatt vurdering av konsekvenser for natur og naturmiljø i planbeskrivelsen, deriblant vurdering av de miljørettslige prinsippene §§ 8 - 12 i naturmangfoldloven. Det er beskrevet avbøtende tiltak som bør gjennomføres som en del av utbyggingen, samt innarbeidet bestemmelser som sikrer at det skal gjennomføres tiltak som ivaretar naturmangfoldet på en best mulig måte.

Det skal i henhold til bestemmelse 3.12 utarbeides en miljøoppfølgingsplan (MOP) som skal utarbeides i med tiltakshavers retningslinjer for slik plan.

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Rådmannen vurderer at planen er godt gjennomarbeidet, og det har ikke vært nødvendig å foreta store endringer i planforslaget fra høring/offentlig ettersyn. Det vurderes til at fremlagte forslag til 2.gangs behandling imøtekommer innkomne merknader på en god måte.

Det er tatt inn en del nødvendige revideringer for å komplettere planforslaget, samtidig som det er gjort justeringer for å imøtekomme innsigelsen fra Statsforvalter. Rådmannen mener spørsmål fra formannskapet i møte 16.08.22, sak 101/22, er godt svart ut. Det er gjort de nødvendige justeringer, der det har vært hensiktsmessig og gjennomførbart.

Samlet sett vil fremlagte planforslag gi en del både midlertidige og permanente endringer gjennom Melhus sentrum, men også videre sørover mot, og over Loddbekken. Større infrastrukturtiltak som dette vil ha ringvirkninger innenfor planområdet, som vil måtte gi konsekvenser for de som blir berørt.

Rådmannen har sammen med Bane Nor vært opptatt av at skal finne en balansegang mellom gjennomførbarhet for prosjektet som helhet, og ivaretagelse av de berørte i og tilgrensende planområdet.

Det vurderes til at planen ivaretar de nødvendige hensyn, og det anbefales at reguleringsplanen vedtas som vist i vedlagte plankart og bestemmelser med planbeskrivelse.

Vedlegg:

- 2021009_Planbeskrivelse krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Plankart krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Planbestemmelser krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_ROS krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_ Oversiktstegning Landskap krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Behandling av innspill varsel om oppstart, krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Støyrapport krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Geoteknisk vurdering krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Hydrologi og VA krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Tiltaksplan forurenset grunn, krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Matjordplan krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Naturmangfold og fremmede arter krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Vannforskriftsvurdering krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Rapport arkeologiske registreringer krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Geoteknisk vurdering- 3.parts kontroll, krysningsspor Melhus sentrum
- 2021009_Tegningshefte detaljregulering kryssingsspor Melhus sentrum
- 2021009_Besvarelse tilleggs punkter etter merknadsbehandling

- 2021009_Merknadsmatrise etter høring og off. ettersyn
- 2021009_Innkomne høringsuttalelser samlet, etter høring og off. ettersyn
- 2021009_Merknadsmatrise Bane Nor etter høring og off. ettersyn

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken: