



## NOTAT

Vår referanse

20/25-104 (123932/22)

Vår dato

21.9.2022

**Til: Bystyret**

**Fra: Kommunedirektøren**

### **Sak 0176/22 | Peder Myhres veg 2, Ranheim senterområde, detaljregulering, sluttbehandling, tilleggsnotat Bystyrets møte 22.9.2022**

#### **Notatet gjelder**

Spørsmål fra Trygve Bragstad:

«I denne saken er Arbeiderpartiet og Høyre alvorlig bekymret over at Ranheim Paper & Board ikke sikres avgjørende jernbanespor.

Grunnleggende spørsmål:

1. Utbygger sier de ikke har ønsket å få jernbanesporene fjernet. Stemmer det, og hvem er det i så fall som har vært pådriver for det?
2. Hvorfor er ikke fjerningen problematisert i saksfremlegget?

Jeg viser til notat fra Byplan datert 4.2.21 til Selberg Arkitekter. Under er noen sitater i kursiv med spørsmål under:

*“På sikt er det planlagt nytt dobbeltspor over Kruskajordet, men dette er langt fram i tid. Det anses ikke som realistisk å etablere nytt sidespor til fabrikkens over Kruskajordet som en midlertidig løsning, siden sporføring er svært komplisert med tanke på kurver, høyder og geoteknikk. Det forutsettes at dersom papirfabrikken trenger sidespor også når dobbeltsporet etableres, vil dette bli utredet i detaljplan for nytt dobbeltspor.”*

Spørsmål 3: Det er stor usikkerhet om dobbeltsporet vil bli bygget. Kan sporet lages uavhengig av dobbeltsporet? Hvem mener Byplan skal ta kostnaden ved å lage dette sidesporet til fabrikkens?

*“Dersom dere ønsker at vi skal vurdere forslaget om midlertidige sidespor til papirfabrikken over Kruskajordet og at vi skal drøfte dette med Bane NOR, trenger vi først en nærmere utredning fra dere som viser at det er løsbart. Vi ber også om at dere innhenter en uttalelse fra Bane NOR.”*

Spørsmål 4: Hva er status på dette? Har noen diskutert dette med Bane NOR?

*“Byplankontoret antar at Bane NOR vil opprettholde sin innsigelse inntil det er sikret at sidespor avsettes med arealformål som ivaretar drift, vedlikehold og fornying av sidesporene, men vi skal drøfte dette forholdet med dem.”*

Spørsmål 5: Hva er status på dette?

*“Som grunnlag for drøftinga er det ønskelig at dere lager et alternativt plankart som ivaretar også innsigelsespunkt seks, og redegjør for hvordan trafiksikkerheten kan ivaretas i en slik situasjon.”*

Spørsmål 6: Status?!

### **Bakgrunn**

I dag er ikke jernbanesporene på hver side av planforslaget i bruk. Bane NOR er myndighet for å tillate drift av sidespor, men tilstanden til sporene er slik at sporene må rustes opp og sikres før tillatelse kan gis.

Kommunedirektøren må presisere at planen ikke sier at sporene skal fjernes.

Det ble ved en feil skrevet at det østlige sporet skal *fjernes* i planbeskrivelsen og tilleggsnotat sak 0049/22, datert 19.9.2022. Planen sikrer riktignok heller ikke at sporet skal beholdes. Bestemmelsene tillater at det østlige sporet kun kan *brukes* frem til første igangsettingstillatelse innenfor planområdet er gitt, men kan altså ligge der senere. Grunnen til at det ikke kan brukes er at det er lagt inn fem nye krysningspunkter over det østlige sporet i planforslaget. Dette gir store konsekvenser for trafiksikkerhet dersom jernbanesporet tas i bruk. En konsekvens av utbyggingen i Peder Myhres veg 2 er derfor at det østlige sporet ikke kan benyttes til godstrafikk.

Planforslaget legger opp til at det vestre sporet kan ligge som i dag og videre benyttes som jernbanespor til fabrikkens dersom det oppgraderes.

Med jernbanespor på hver side av planområdet ville det vært svært krevende å sikre gode tilkoblinger for bil, sykkel og gange til planområder.

### **Svar på grunnleggende spørsmål:**

#### **Spørsmål 1:**

I første omgang er det plankonsulent som foreslo å regulere sidesporene til grønnstruktur i april 2019. Siden da har sporene vært vist som grønnstruktur/blågrønnstruktur, men har fått knyttet bestemmelser til seg i løpet av denne perioden. Kommunedirektøren og Bane NOR har også kommet fram til at dette kan være riktig å regulere sidesporene til grønnstruktur med bakgrunn i at de ikke er i bruk i dag, og fordi det er planlagt fremtidig dobbeltspor her som vil hindre sidesporenes bruk.

#### **Spørsmål 2:**

Foreslått regulering og bestemmelser for sidesporene burde vært problematisert i saksfremlegget. Etter å diskutert saken med utbygger og Bane NOR i to år, har kommunedirektøren kommet fram til at det er akseptabelt med en kompromissløsning der det vestlige sporet beholdes og det østlige sporet kun kan benyttes frem til igangsettingstillatelse gis. Kommunedirektøren synes dette har blitt en akseptabel løsning men ser i ettertid at det skulle vært drøftet mer og lagt frem tydeligere til politisk behandling.

Dersom det østligste sporet ønskes sikret kan det tas inn i vedtaket at sporet ikke skal fjernes. Nærheten til boliger og antall krysningspunkter gir en del utfordringer for drift, og det kan ikke garanteres at Bane NOR gir tillatelse til drift av dette sporet selv om det rustes opp. Nedleggelse av det østlige sidesporet er en konsekvens av boligbyggingen og de nye krysningene av sporet.

### **Svar på spørsmål til sitater i notat fra Byplan datert 4.2.21 til Selberg Arkitekter**

#### **Spørsmål 3:**

Det er flere utfordringer ved å bygge et nytt spor over Kruskajordet og inn til fabrikken, og dette krever en større vurdering enn det kan gis her, spørsmålet bør vurderes i en egen planprosess. Kruskajordet er blant annet en kommunal tomt som er ønsket til flere formål fremtiden. Bane NOR er myndighet for tilkobling til dagens bane. I tillegg til en sporveksler for å svinge av mot fabrikken, så må mulighet for hensettingsspor, kurvatur og høyder på sporet, driftsmuligheter med tanke på rutetabell også løses. En slik vurdering er mest naturlig å ta i reguleringsplan for dobbeltspor, og i samråd med Bane NOR.

Det finnes tilskuddsordninger hos Bane NOR for å oppgradere gamle jernbanespor, men hvem som skal ta kostnaden ved en etablering av et eventuelt nytt sidespor bestemmes ikke i denne saken.

#### **Spørsmål 4:**

Et nytt sidespor over Kruskajordet er ikke diskutert med Bane NOR siden det vestlige sidesporet vil bestå og det kan driftes dersom det rustes opp. Dette sidesporet kan fungere for transport inn og ut av fabrikken dersom det gjøres endringer inne på fabrikkområdet.

Plankonsulent har utarbeidet et kort notat som viser at det er teknisk mulig (kurve og høydemessig) å etablere et nytt spor over Kruskajordet og inn til fabrikken. Denne vurderingen har forutsatt at det er mulig å etablere en sporveksel for avgreining fra Nordlandsbanen. Det er ikke gjort noen vurdering av denne løsningen av Bane NOR. Selv om det er teknisk mulig å etablere et spor må det utredes nærmere om en etablering er mulig her.

#### **Spørsmål 5:**

Innsigelsen fra Bane NOR er frafalt. Kommunedirektøren og Bane NOR er enige i: at formålet der sidesporene ligger kan være blågrønnstruktur, at det østre sidesporet kun kan benyttes frem til første igangsettingstillatelse er gitt innenfor planområdet og at det vestlige sidesporet kan benyttes så lenge det ikke er i strid med etablering av framtidig dobbeltspor med tilhørende anlegg. Før sidesporet kan

---

tas i bruk skal det gjennomføres tilstrekkelige sikringstiltak for å unngå ulykker og andre uønskede hendelser etter jernbanelovgivningen.

**Spørsmål 6:**

Plankartet er endret etter dette brevet gikk ut, men det var ikke behov for å lage et alternativt plankart. I plankartet er arealet der sidesporene ligger regulert til blågrønnstruktur, med bestemmelsesområde for de to sidesporene.

**Kommunedirektørens vurdering**

Kommunedirektøren opprettholder sin innstilling i saken.

Bente Næverdahl  
byutviklingsdirektør

*Elektronisk godkjent uten underskrift*