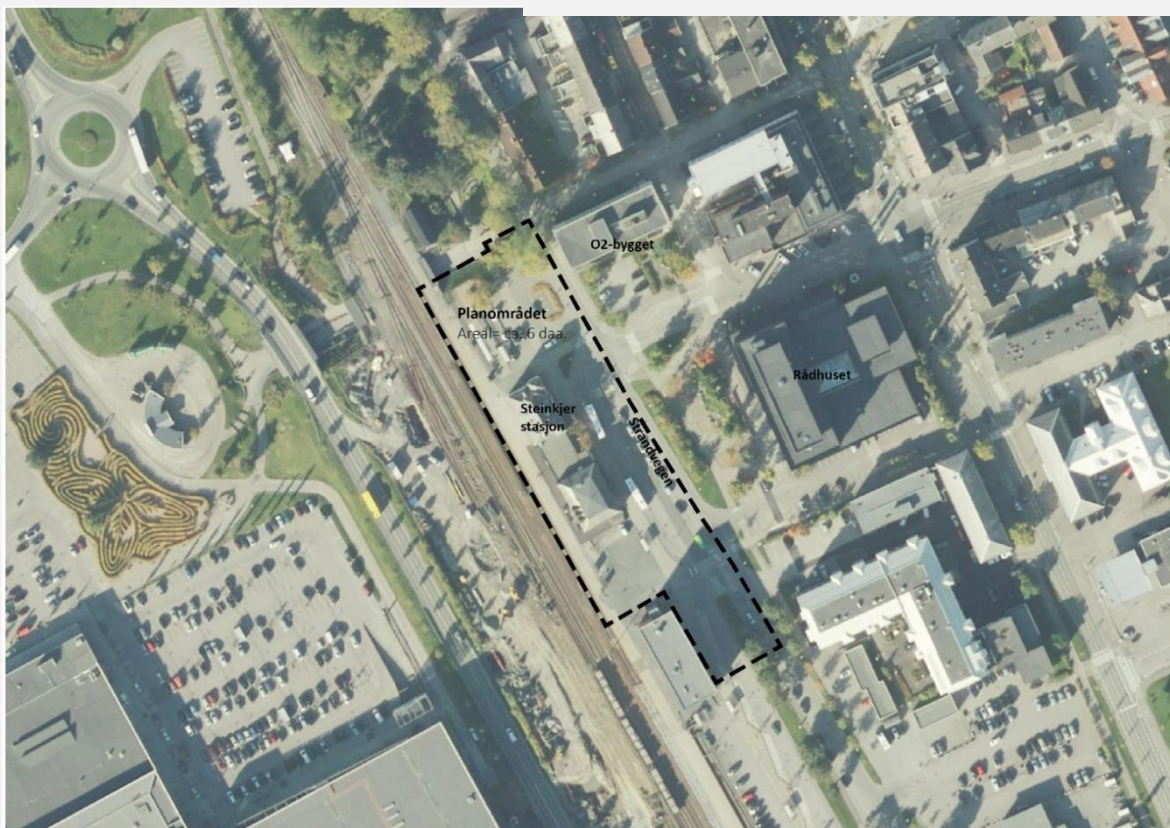


Bane NOR Eiendom og Utstillingsplassen Eiendom AS

REGULERINGSPLAN STEINKJER STASJON

PLANPROGRAM

Dato: 13.01.2021
Versjon: 01



2 FORMÅL

2.1 Bakgrunn

Bane Nor Eiendom og Utstillingsplassen Eiendom AS ønsker å utarbeide en detaljreguleringsplan for kollektivknutepunkt med hotell- og næringsbygg ved Steinkjer stasjon. Asplan Viak AS er innleid konsulent i arbeidet.

Reguleringsforslaget tar utgangspunkt i en mulighetsstudie som er utarbeidet av Studio NSW.

2.2 Formålet med planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å sikre hensynet til miljø og samfunn gjennom å fastsette hvordan planarbeidet skal foregå, hvilke temaer som skal utredes, og hvilke metoder som skal benyttes for utredningene. Planprogrammet skal klargjøre hva som finnes av eksisterende kunnskap og på hvilke områder det er behov for nye utredninger og undersøkelser.

Planprogrammet blir sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Steinkjer stasjon, med en høringsfrist.

Steinkjer kommune skal som planmyndighet fastsette det endelige planprogrammet på grunnlag av foreliggende forslag og innkomne uttalelser. Fastsatt planprogram skal deretter ligge til grunn for det forestående reguleringsarbeidet.



Figur 1 Skråfoto av Steinkjer stasjonsområde og omland. Stasjonen ligger midt i bildet.
Kilde: Steinkjer kommune.

2.3 Dagens bruk av planområdet

Planområdet benyttes i dag som stasjonsområde med perrong, stasjonsbygg med venterom, og stasjonstilbygg med servering/restaurant og kontorlokaler. Stasjonsbygningen er fra 1905 og er bevaringsverdig.

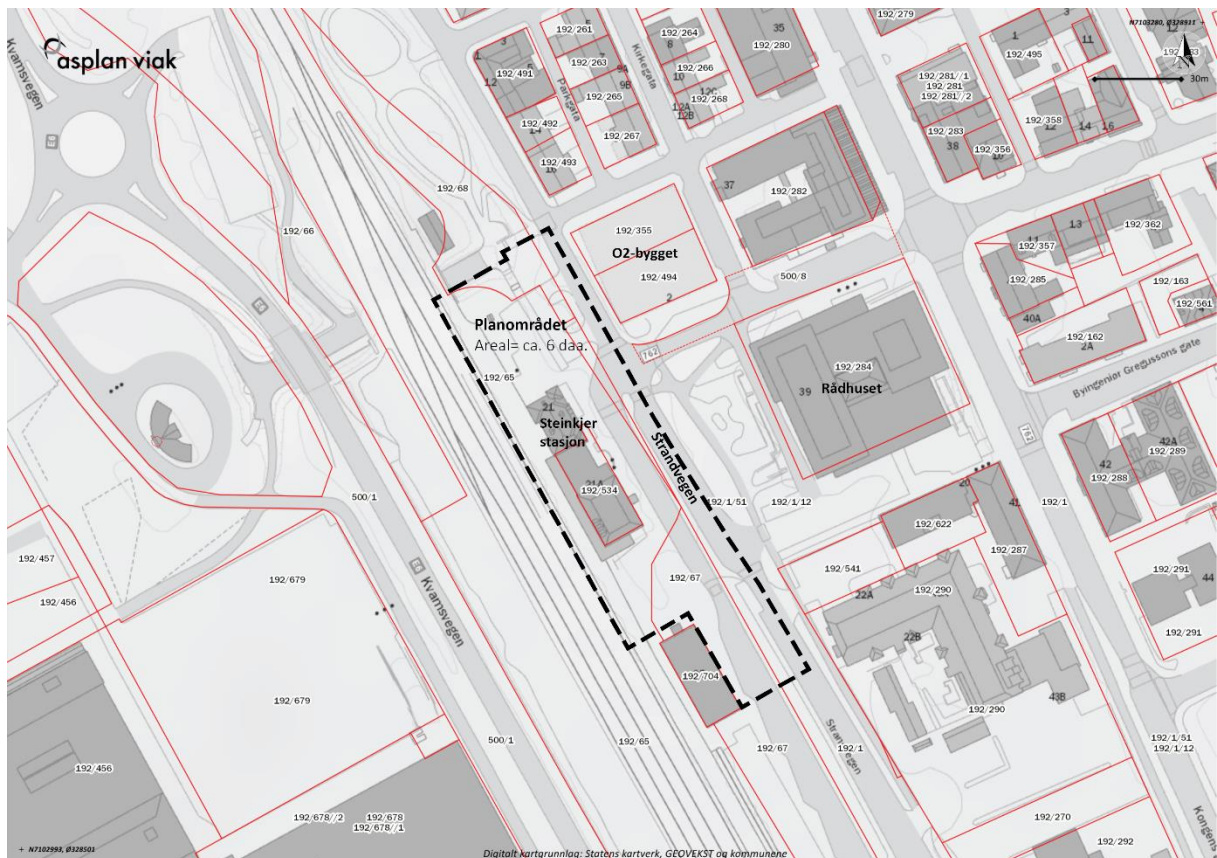
2.4 Formålet med reguleringsplanen

Hensikten med planen er å regulere området som vist på kartutsnitt under, til bebyggelse for hotell og kontorer, ventehall for kollektivknutepunktet samt tilhørende funksjoner. Det er allerede en ventehall på stasjonsområdet i dag, mens hotell, kontorer og evt. annen næring blir nye funksjoner.

Etablering av hotell og næringsbygg ved stasjonen vil føre til en fortetting rundt kollektivknutepunktet og det blir et økt potensiale for kontorer i sentrumskjernen på Sørsida. Dette kan også gi et økt potensiale for samhandling mellom institusjoner og bedrifter som har aktiviteter innen tilgrensede fag og oppgaver. Planforslaget vil legge til rette for høyere utnyttelse av området, for å få høy tetthet ved kollektivknutepunktet, dekke arealbehov og oppnå funksjonelle og fleksible bygg (ca. 16.500 m² BRA).

Mål for planarbeidet:

- Planforslaget skal bidra til å styrke Steinkjer som attraktiv, kreativ og ledende administrasjonsby og tilføre nye kvaliteter til området
- Planforslaget skal legge til rette for bebyggelse og uterom som spiller på lag med gjenreisingsbyen.



Figur 2: Forslag til planavgrensning.

Krav om konsekvensutredning

Steinkjer kommune har vurdert at arbeidet med reguleringsplanen for Steinkjer stasjon faller inn under kapittel 2 i forskrift om konsekvensutredning (*vedlegg 1 pkt. 24*), da prosjektet er komplekst og foreslått bebyggelse har et bruksareal på mer enn 15.000 m². Tiltaket berører også område vist med hensynssone kulturmiljø i gjeldende reguleringsplan.

3 PLANSTATUS

3.1 Forholdet til overordna planer

Kommunedelplan for Steinkjer sentrum

Området omfattes av kommunedelplan for Steinkjer sentrum, vedtatt i 2018. I kommunedelplanen er det vist til detaljreguleringsplanene for området.

Detaljreguleringsplan for Steinkjer stasjonsområde

Detaljreguleringsplan for Steinkjer stasjonsområde 50041702386 av 08.09.2010 er gjeldende for området. I reguleringsplanen er området i hovedsak regulert til samferdsel og bebyggelse og anlegg, samt et lite grøntområde. Eksisterende stasjonsbygning er regulert til bevaring, men det tillates istandsetting.

Reguleringsplanen åpner kun opp for ny bebyggelse sør for stasjonsbygningen, med høyder på 1-4 etasjer. Det er ønskelig å legge til rette for bebyggelse på inntil åtte -ni etasjer både nord og sør for stasjonsbygningen, og det er derfor behov for å utarbeide en ny reguleringsplan for stasjonsområdet.

Gangbru over jernbanen er allerede regulert i tilgrensende plan i vest, 50041702289 E6 Sørsileiret ved Stasjonsområdet, samt tilstøtende arealer, av 18.10.2000.



Figur 3 Utsnitt av henholdsvis kommunedelplanen for Steinkjer sentrum til venstre og gjeldende detaljreguleringsplan for Steinkjer stasjonsområde til høyre.

4 PLANENS INNHOLD

Formålet med planen er å tilrettelegge for etablering av hotell og kontorbygg, samt ventehall.

Studio NSW arbeider med utvikling av bebyggelse på tomta i forbindelse med planarbeidet, basert på en mulighetsstudie i 2020.

Det foreslås nytt hotell på sørsiden av den gamle stasjonsbygningen og fylkeshus på nordsiden. Fylkeshuset har behov for en viss bredde på tomten, derfor er dette plassert lengst nord i mulighetsstudien. Den gamle, eksisterende stasjonsbygningen foreslås bevart og vil være bindeleddet mellom fylkeshuset og hotellet. Dagens tilbygg til stasjonen foreslås revet. Funksjoner tilknyttet kollektivtransporten er så langt foreslått lokalisert i den gamle jernbanestasjonen, evt i hotellets første etasje.

Sammen med Steinkjer rådhus og O2-bygget, avgrensner byggene en felles plassdannelse mot offentlige funksjoner og kommunikasjonsknutepunktet i Steinkjer. Studio NSW viser foreløpig byggene med følgende høyder:

Kontorbygg/ Fylkets hus: Nytt bygg nord for stasjonsbygningen kan huse administrasjon for Trøndelag fylkeskommune. Åtte etasjer med tillegg av kjeller og teknisk/ventilasjonsrom på tak. (Øverste gesims er foreløpig vist på kote +35,0 moh + teknisk rom over dette.)

Hotell: Hotellet ligger på sørsiden av den eksisterende jernbanestasjonen, og rammer inn stasjonsplassen. Åtte og ni etasjer (Øverste gesims er vist på kote 36,0 moh + teknisk rom over dette). Antall rom avhenger av hvordan fotavtrykket løses og plasseringen av trappe-/heiskjerner.

Samlet areal for de to byggene er ca 16.500 m². Høyder på byggene og arealomfanget vil bli vurdert i det videre arbeidet med reguleringsplan og kan bli noe justert.



Figur 4 Illustrasjon fra Studio NSW/ Norconsult viser et hotell sør for eksisterende stasjon, og kontorbygg/ fylkeshus i nord.

Prosjektet har som mål å tilføre stedet nye kvaliteter og styrke byrom, samtidig som byggene både i funksjon og visuelt skal fremstå som positive elementer i byen. Bebyggelsen bør planlegges med store åpne flater som gir innslipp av dagslys og åpne, aktive fasader ut mot byrommet.

Det skal legges til rette for god tilknytning til eksisterende gangforbindelser i prosjektet. Byggenes foreslåtte plassering fører til endring i trafikkmønster for gående langs Strandvegen og jernbaneundergangen. Løsningene for området må utredes og detaljeres i det videre arbeidet med planen.

Taxi planlegges foreløpig med ny oppstilling på østsiden av stasjonsbygningen. Det skal ikke etableres egne parkeringsplasser for bil sammen med byggene. Parkering forutsettes iht. den kommunale frikjøpsordningen løst utenfor planområdet. Sykkelparkering er tenkt dekket med eget areal i kjeller, hvis mulig med direkte adkomst fra gangvei til jernbaneundergangen.

Det er i møte med AtB og Steinkjer kommune 21.12.2020 avklart et justert kjøremønster for buss, slik at tomten kan utnyttes best mulig.

Arealbruk/ formål

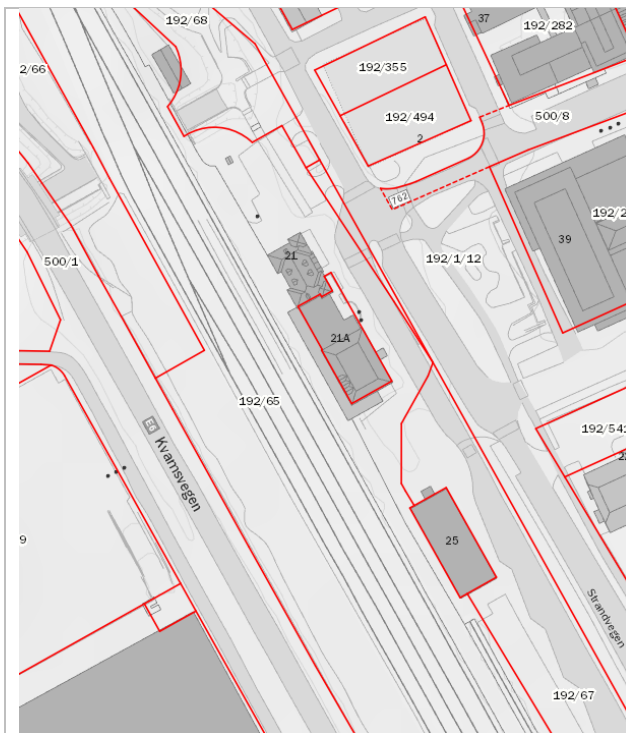
Arealbruk vil bli klarlagt gjennom reguleringsprosessen.

Viktigste reguleringsformål blir trolig *Sentrumsformål*. Dette formålet kan innbefatte forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse), kontor, hotell/overnatting og bevertning, herunder nødvendig grøntareal til bebyggelsen, jf.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/reguleringsplanveileder/id2609532/?ch=8>.

Det vil trolig også bli noe areal til samferdselsformål, veg/gangareal og perrong for kollektivholdeplass/ jernbane.

Eierforhold



Eiendommer innenfor planområdet (gnr/bnr/fnr):

- 5006/192/65 - Bane NOR SF
- 5006/192/534 - Bane NOR, Banegården AS
- 5006/192/68 - STEINKJER KOMMUNE
- 5006/192/67 - Steinkjer kommune

Planen kan også komme i berøring med eiendommene (gnr/bnr/fnr):

- 5006/192/704 - Sparebank 1-bygget, Steinkjer AS
- 5006/192/1 – Steinkjer kommune (Strandvegen)

Tilbygget til den gamle stasjonsbygningen i Strandvegen 21A eies av Banegården, og står på festetomt som eies av Bane NOR.

Utviklingsarbeidet forgår i overensstemmelse med Banegården. Det er behov for å kjøpe noe areal fra Steinkjer kommune for å realisere prosjektene.

5 ALTERNATIVER SOM SKAL UTREDES

Konsekvensene av planforslaget (tiltaket) måles ved å sammenligne forventet situasjon etter at tiltaket er gjennomført mot forventet situasjon uten gjennomføring av planforslaget (0-alternativ).

Hensikten med 0-alternativet er å ha et sammenligningsgrunnlag slik at man kan se planforslaget opp mot et alternativ som gjenspeiler kommunens gjeldende planer. Dette er i tråd med vanlig metodikk for konsekvensutredninger.

Alternativ 0 Referansealternativet

Alternativ 0 settes til det som ville vært aktuell disponering av området og bebyggelse iht. gjeldende reguleringsplan for Steinkjer stasjonsområde, vedtatt i 2010 (se figur 3). For områdene rundt legges dagens situasjon til grunn.

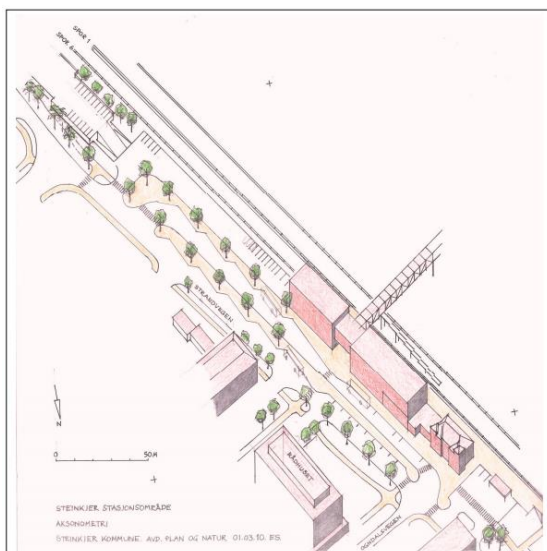
I referansealternativet er område avsatt til bebyggelse avgrenset til eksisterende stasjonsbygning og sørover mot planlagt gangbru over jernbanen. Område nord for jernbanestasjonen er satt av til taxiholdeplass, andre samferdselsformål og park.

Byggeområdet er omtalt som B1 på plankartet og består av delområde B1.1, B1.2 og B1.3. Området skal nyttes til offentlige og/eller private kontor og servicefunksjoner, herunder også serveringssted. Området kan også nyttes til overnatting for personell tilknyttet jernbanevirksomheten.

Delområde B1.1 omfatter eksisterende stasjonsbygning fra 1905. Bygningen tillates ikke revet, og skal bevares med eksisterende gesimshøyde, takform og høyde.

Innen delområde B1.2 skal bygning ha flatt tak, med maks gesimshøyde 4,5m. (1 etg). Det skal legges vekt på at bygningens utforming og uttrykk underordner seg bygning innen B1.1. Maksimum bebygd areal innen B1.2 er BYA=100%.

Innen delområde B1.3 skal bygning ha flatt tak. Maksimum gesimshøyde er kote + 20,0 (4 etg). Maksimum bebygd areal innen B 1.3 er BYA=100%.



Figur 5: Skisse av gjeldende plan, fra saksframlegget for gjeldende plan, Arkivsaksnr: 2008/8992, hentet fra Steinkjer kommunes kartportal.

For de utredningene der dette er relevant, vil imidlertid dagens situasjon brukes som sammenligningsgrunnlag. Hvilke tema dette gjelder blir avklart gjennom de enkelte utredningene.

Alternativ 1 Planforslaget

Det skal utredes ett alternativ til utbygging av området. Alternativ 1 Planforslaget vil ta utgangspunkt i mulighetsstudier av Studio NSW, beskrevet i kap. 4, og vil være en videreutvikling av dette.

6 UTREDNINGSBEHOV

I KU-forskriften presiseres det at konsekvensutredningens innhold og omfang skal være tilpasset den aktuelle planen og være relevant for de beslutninger som skal treffes. Tiltaket ligger i et område som er preget av bybebyggelse, trafikkarealer og asfalterte flater. Hva som er relevante tema i denne plansaken er vurdert ut fra dette, samt dialog i oppstartsmøtet med kommunen.

Det viktigste temaet som må dokumenteres gjennom en KU, er konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø og forholdet til Gjenreisingsbyen, jf. dialog med Steinkjer kommune.

De beslutningsrelevante tema som vurderes å være sentrale i det forestående planarbeidet er beskrevet i dette kapitlet. Tabellen på neste side viser hvordan ulike utredningsbehov vil bli løst i plansaken.

Viktige tema

Tema	Konsekvensutredning eller temanotat	Planbeskrivelse	ROS	Kommentar
Grunnforhold	x			Temanotat med dokumentasjon av områdestabilitet.
Byform/ bylandskap		x		Illustrasjonshefte vil dokumentere hvordan tiltaket vil oppleves fra ulike standpunkter i byen.
Kulturminner og kulturmiljø	x			Konsekvensutredning.
Mobilitet <ul style="list-style-type: none"> Tilgjengelighet for gående og syklende Tilgjengelighet for biltrafikk og kollektivtransport Trafikksikkerhet 	x			Temanotat med dokumentasjon av mobilitet i planforslaget.
Energiløsninger og energieffektivitet		x		Det vurderes som tilstrekkelig at temaet belyses kort i planbeskrivelsen. Byggteknisk forskrift (TEK17) med veiledning § 14-2 stiller krav til energieffektivitet for ulike typer bygg og dette er forhold som avklares nærmere i byggesaken.
Støy	x			Temanotat med dokumentasjon av støy fra veg og jernbane.
Forurensning		x	x	Det er registrert forurenset grunn under dagens jernbanespor (kilde: Bane NOR banekart). Det er imidlertid ikke kjent at det er forurensning i grunnen innenfor planområdet eller andre forhold som gir grunnlag for utredning av tema forurensning/ utslipp i denne reguleringsplanen. Det legges ut fra dette opp til at forurenset grunn omtales i ROS og at bestemmelser sikrer at forholdet ivaretas i byggesak.
Flom		x	x	Dagens undergang i nord ligger innenfor flomsone for 200- årsflom for Steinkjerelva. Flom som uønsket hendelse vurderes i ROS-analyse på reguleringsplannivå

			på vanlig måte. Vann, avløp og overvann beskrives ellers i et temanotat for VA, inkl evt avbøtende tiltak for flom.
Friluftsliv, grønnstruktur og lokalklima		x	Planområdet ligger ved siden av Stasjonsparken. Areal som er avsatt til park og grønnstruktur er spesielt viktige i en bystruktur, og det bør derfor redegjøres for hvilke konsekvenser den nye bebyggelsen vil medføre for de grønne kvalitetene i området. Det vurderes som tilstrekkelig at dette dokumenteres i en planbeskrivelse.
ROS (risiko- og sårbarhetsanalyse)-			x Tema beredskap og ulykkesrisiko blir belyst på overordnet nivå i en ROSanalyse tilpasset reguleringsplannivå på vanlig måte. Temaet konsekvensutredning er ikke i planarbeidet, da forhold forutsettes ivarettatt i kommunens og Bane NORs øvrige beredskapsplaner.

For de temaene der det står avkrysset for KU/Temanotat er utredningsbehovet nærmere beskrevet i tabellen på neste side.

Utredningsbehov og metode

Utredningsbehov og metode er vist for de utvalgte utredningstemaene i påfølgende tabell. Konsekvensutredningen vil hovedsakelig ta utgangspunkt i tilgjengelig informasjon.

TEMA	UTREDNINGSBEHOV
Grunnforhold	<p>Problemstillinger: Nye bygg av denne størrelsen kan generelt gi innvirkning på områdestabilitet og grunnvannstand. Det må dokumenteres at områdestabiliteten kan ivaretas på reguleringsplannivå.</p> <p>Tidligere gjennomførte undersøkelser av grunnforholdene viser at det ikke er kvikkleire i området. Grunnforholdene i planområdet består av marine strandavsetninger, mens det på utsiden av planområdet er gamle fyllmasser. Undersøkelser vest for planområdet viser at en har lagdelte masser varierende fra grusig sand til siltig sand i dette området.</p> <p>Kunnskapsgrunnlag: Kvikkleirekartlegging i Steinkjer kommune i regi av NGI fra 1996. Grunnundersøkelser i 2004 i forbindelse med etablering av undergang under E6 like vest for planområdet. Tilgjengelige databaser og evt. andre geotekniske notat for nabotomter.</p> <p>Behov for tilleggsinformasjon: Det må i prosessen avklares om det er behov for ytterligere geotekniske undersøkelser innenfor planområdet og gjøres en vurdering av når disse bør gjennomføres i byggeprosessen.</p> <p>Metode: Gjennomgang av eksisterende grunnlag. Vurdering av områdestabilitet, påvirkning på grunnvannstand og evt. behov for videre oppfølging i byggesak.</p> <p>Framstilling: Geoteknisk notat.</p>
Byform/ bylandskap	<p>Problemstillinger: Planområdet må sees i sammenheng med det overordnede bylandskapet og tiltakets konsekvenser vurderes i forhold til byform, byrom og arkitektur. Nær- og fjernvirkning må belyses.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvilke konsekvenser vil bebyggelsen ha for bylandskapet og viktige siktlinjer? • På hvilken måte påvirker tiltaket byrommene? • Hvordan forholder tiltaket seg til kvartal- og bebyggelsesstrukturen i området? • Hvordan bidrar tiltaket til byliv og aktivitet gjennom henvendelse, aktive fasader, og innganger? • Hvilke avbøtende tiltak kan evt. gjennomføres?

	<p>Byggehøyder er et viktig forhold som spiller inn på bylandskapet. I mulighetsstudien er nye bygg vist med inntil åtte etasjer. Dagens bebyggelse i planområdet er i 1-2 etasjer. Gjeldende planer åpner opp for 1-4 etasjer sør for stasjonsbygningen. Bebyggelsen på Sørsida er i hovedsak 2-4 etasjer. Nabobebyggelsen til planområdet, dvs. Rådhuset og O2-bygget er høyere, opp mot syv etasjer. Gjeldende reguleringsplan for O2-bygget gir mulighet for åtte etasjer.</p> <p>Kunnskapsgrunnlag: Flyfoto/ skråfoto.</p> <p>Behov for supplerende informasjon: 3D-modell av planforslaget utarbeides i planarbeidet for å få et kunnskapsgrunnlag for vurderinger.</p> <p>Metode: Gjennomføring av volumstudie og utarbeiding av illustrasjoner, der planforslaget sammenstilles med referansealternativet. For dette temaet bør planforslaget også sammenstilles med dagens situasjon, som er mest kjent for de fleste. Virkninger for bylandskap, byrom og arkitektur beskrives kort. Avbøtende tiltak vurderes.</p> <p>Framstilling: Stillbilder fra 3D modell sammenstilles og kommenteres i notat.</p>
<p>TEMA</p>	<p>UTREDNINGSBEHOV</p>
<p>Kulturminner og kulturmiljø</p>	<p>Problemstillinger: Planforslaget legger til rette for ny bebyggelse i nærhet til Steinkjer stasjon. Stasjonsbygningen fra 1905 er bevaringsverdig. Den er preget av jugendstil og enkel nordtysk nyrenessanse og er tegnet av Paul Armin Due. Stasjonsbygget er ett av få bygg i Steinkjer som berget fra krigens bomber.</p> <p>Planområdet er innenfor det området som er registrert i Riksantikvarens NB-register (BSR-bebyggelse). De største verdiene knytter seg til reguleringsplanen utarbeidet av BSR v/ professor Sverre Pedersen og noen enkeltbygninger fra gjenreisningstiden. Den mest verneverdige delen av gjenreisningsbyen er i Kongens gate fra "Byporten" (42/43) på Sørsida over brua og den sydlige delen av Nordsida. Et karakteristisk trekk ved Steinkjers etterkrigsarkitektur er bruken av mineralitt puss.</p> <div data-bbox="488 1285 983 1632" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="999 1285 1385 1632" data-label="Image"> </div> <p>Figur 6 Den gamle jernbanestasjonen til venstre og kart fra Riksantikvarens database Askeladden til høyre.</p> <p>Det må gjøres en vurdering av området kulturminne kvaliteter og verdier. Konsekvenser for området i forholdet til temaet kulturminner og kulturmiljø belyses, med særlig vekt på virkninger for jernbanestasjonen og forholdet til gjenreisningsbyen.</p> <p>Kunnskapsgrunnlag: Tilgjengelige databaser (Askeladden, SEFRAC, NB-registeret).</p> <p>Behov for supplerende informasjon/ registrering: Nei. Evt. behov for §9 undersøkelser etter kulturminneloven vurderes som lite aktuelt for dette området, mht. tidligere byggeaktivitet i området, men dette må avklares med</p>

	<p>fylkeskommunen gjennom planprosessen. Dialog med vernemyndighetene bør opprettes tidlig i prosessen.</p> <p>Metode: Fagkyndig utredning med utgangspunkt i en forenklet versjon av Vegdirektoratets håndbok V712 Konsekvensanalyser, samt faglige kriterier for kulturminneutredninger. For dette temaet bør planforslaget sammenstilles med dagens situasjon, som er mest kjent for de fleste i tillegg til referansealternativet. Områdets historie belyses ut fra tilgjengelig kunnskap. Avbøtende tiltak vurderes.</p> <p>Framstilling: Notat med vurderinger, foto og illustrasjoner.</p>
<p>TEMA</p>	<p>UTREDNINGSBEHOV</p>
<p>Mobilitet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilgjengelighet for gående og syklende. • Tilgjengelighet for biltrafikk, kollektivtransport. • Trafikksikkerhet 	<p>Problemstillinger: Ved innpassing av ny bygningsmasse kan trafikkbildet bli påvirket.</p> <p>Kontorbygg (for fylkeskommunen), hotell og ventehall er viktige målpunkt for myke trafikanter. Det er generelt ønskelig med en god tilrettelegging for grønn mobilitet i Steinkjer. Planen skal være med å legge til rette for god tilgjengelighet og trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper. I dette ligger det også et godt tilbud for gående og syklende.</p> <p>Konsekvenser for gang- og sykkeltrafikk må vurderes, med hovedfokus på inngangssoner for byggene, samt tilkobling til øvrig gang- og sykkelvegnett, samt sykkelparkering.</p> <p>Konsekvenser for kjørende ved etablering av fylkeshus og hotell må vurderes. Fylkeshusets og hotellets behov kartlegges og det klargjøres antall besøkende og reisemiddelfordeling for disse. Det skal redegjøres for konsekvensene av nytt bygg mht. turproduksjon og parkeringsbehov for bil, selv om dette løses andre steder. Det er en premiss for planen at parkering skal løses utenfor planområdet.</p> <p>Løsning for buss, varelevering, HC-parkering og taxi skal belyses kort, men ut fra planavgrensningen og dette planarbeidets fokus er det ikke vurdert å være nødvendig med full utredning av trafikale behov og konsekvenser for selve kollektivknutepunktet. Ventehall finnes i dag, og denne funksjonen videreføres i prosjektet.</p> <p>Kunnskapsgrunnlag: Trafikkvurderingen gjøres på bakgrunn av eksisterende trafikkgrunnlag. Nytt grunnlag må innhentes ved behov.</p> <p>Metode: Fagkyndig utredning med vurdering av løsninger for gang-, sykkel og kjørende trafikk. Turproduksjon for nye funksjoner (kun kontorbygg og hotell) beregnes ut fra erfaringstall for personturer og for de ulike reisemidlene. Biltrafikk for Strandvegen framskrives, tallene danner grunnlaget for støyberegninger.</p> <p>Avbøtende tiltak vurderes.</p> <p>Framstilling: Notat med trafikale vurderinger. Prinsippskisse for gang- og sykkel til/ fra/ gjennom området inngår i rapporten.</p>
<p>Støy</p>	<p>Problemstillinger: Planområdet vil være utsatt for støy fra både jernbane og vegtrafikk. Administrasjonsbygg og hotell har ikke krav på støy på uteoppholdsarealer, men krav til innendørs støynivå. Ny bebyggelse kan også bli berørt av vibrasjoner fra jernbanen.</p> <p>Planforslaget vil kunne frembringe støy til eksisterende støyfølsom bebyggelse, da enten som følge av trafikkøkninger på veinettet eller innføring av ev. ny veigeometri. Dersom eksisterende bebyggelse blir støyberørt som følge av planen, må dette belyses.</p> <p>Kunnskapsgrunnlag: Trafikktall på vegtrafikk fra trafikknotatet i prosjektet. Prognosetall for togtrafikken fra Bane NOR.</p>

	<p>Metode: Støyvurderinger fra vegtrafikk og jernbane. Beregninger iht. Nordisk beregningsmetode. Avbøtende tiltak vurderes på overordnet nivå. En oversikt over gjeldende premisser for vibrasjoner må belyses.</p> <p>Framstilling: Støysonkart iht. retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442. Støyfaglig rapport med alle beregninger, vurderinger og konklusjoner samlet.</p>
--	---

7 PROSESS OG MEDVIRKNING

Sannsynlig framdrift for planen

Milepæler	2020		2021			
	3.kvartal	4. kvartal	1.kvartal	2.kvartal	3.kvartal	4.kvartal
Høring planprogram			x			
Fastsatt planprogram				x		
Reguleringsplan 1.behandling					x	
Høring reguleringsplan					x	
Vedtatt reguleringsplan					x	

Tabell 1 Skissert fremdrift for planen. Framdriften kan bli endret gjennom prosessen.

Medvirkning

Det vil være samrådsmøter med både offentlige og private aktører i forbindelse med den forestående planprosessen. Alle møtene skal gjennomføres på måter som ivaretar smittevern hensyn, og det vil vurderes ulike måter dette kan gjennomføres på i dialog med kommunen. Møtene kan for eksempel gjennomføres som åpne nettmøter.

Det legges opp til følgende møter:

- Åpent informasjonsmøte i forbindelse med høring av planprogrammet/ varsel om oppstart.
- Samrådsmøter med fylkesmannen og kommuneantikvar/ fylkeskommunen for å vurdere virkningene av planen for bevaringsverdig bebyggelse og kulturmiljø.
- Møter med buss- og taxiaktører i området for å få kjennskap til behov og vurdere mulige løsninger.
- Åpent informasjonsmøte/ møte med berørte naboer i forbindelse med høring av reguleringsplanen.