

## Saksframlegg

---

### Dobbeltsporet jernbane Leangen - Hommelvik, kommunedelplan k20180015, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 18/4415-69

---

#### Rådmannens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til kommunedelplan for dobbeltspor Leangen - Hommelvik som vist på kart i målestokk 1:10 000, merket Norconsult AS, senest datert 17.10.2019 med bestemmelser senest datert 17.10.2019 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 21.10.2019.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Norconsult AS som plankonsulent, på vegne av Bane NOR. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med kommunedelplanen er å sette av areal til ny dobbeltsporet jernbane mellom Trondheim og Hommelvik. Det er utredet fire alternative traseer, inkludert planforslaget. Planforslaget vil avklare plassering av dobbeltsporet og skape forutsigbarhet for de som bor langs banen. Traseen må være avklart for å få prosjektet prioritert i neste rullering av Nasjonal transportplan.

Kommunedelplanen vil danne grunnlag for detaljregulering av trasé. Den vil også legge til rette for en opprustning av prioriterte stasjoner på strekningen, for å tilrettelegge for effektive knutepunkt for kollektivtrafikken.

For strekningen Leangen-Hommelvik skal det utarbeides en kommunedelplan som blir felles for Trondheim og Malvik. Den delen av kommunedelplanen som gjelder Trondheim kommune fremmes nå til sluttbehandling.

#### *Utfordringer i planen*

Ved oppstart av planarbeidet og i planprogrammet ble det fastsatt at fire trasékorridorer skulle utredes og vurderes. Alle alternativene er nå utredet og vurdert, og planforslaget er konsekvensutredet. På bakgrunn av vurderingene anbefaler Bane NOR at trasé D1 legges til grunn for kommunedelplanen. Planforslaget som nå behandles båndlegger derfor trasé D1 til dobbeltspor for jernbane og frigir samtidig de andre tre korridorene til andre formål.

Kommunedelplanen båndlegger arealene og forbyr tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av dobbeltsporet fram til vedtatt detaljplan foreligger. Alle byggetiltak innenfor båndleggingssonen skal oversendes Bane NOR for uttalelse. De vil avgjøre hvilke tiltak som kan tillates og ikke. Med unntak av de restriksjoner som følger av båndleggingen, vil gjeldende kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner innenfor planområdet fremdeles gjelde.

## Trondheim kommune

Samtidig viser konsekvensutredningen at det er bebyggelse som ligger i faresonen for å måtte rives som følge av den planlagte traseen.

Tabell 4: Bebyggelse som muligens berøres langs planlagt dobbeltsportrase

Adresse	Eiendom Gnr/Bnr	Type bebyggelse
<i>Innenfor kommunedelplan Trondheim kommune (Leangen st – Ranheim)</i>		
Arkitekt Ebbells veg 5	16/442	Kontor / Næring / Annet
Ranheimsvegen 199 b	23/859	Bolig
Ranheimsvegen	23/186	Kontor / Næring / Annet
Ranheimsvegen	23/846	Kontor / Næring / Annet
<i>Utenfor kommunedelplan Trondheim kommune (Nidelv bru – Leangen st)</i>		
Strandvegen 44	439/145	Kontor / Næring / Annet
Strandvegen 23 a,b,c	415/89	Boliger
Strandvegen 21	410/518	Bolig
Gregus gate 8 a,b	410/561	Boliger
Gregus gate 10	415/186	Bolig
<i>Innenfor kommunedelplan Malvik kommune (Hommelvik vest - Halstad)</i>		
Malvikvegen 1233	49/211	Kontor / Næring / Annet
Malvikvegen 1237	49/315	Kontor / Næring / Annet (2)
<i>Utenfor kommunedelplan Malvik kommune (Hommelvik st – Kommunegrense Stjørdal)</i>		
Ingen		

Figur 1 – liste over særlig berørt bebyggelse

Endelig avklaring av hvilke eiendommer som må rives vil bli avklart i en detaljreguleringsplan. Ved detaljregulering vil det bli justeringer av traseer og stasjoner for å få bedre linjeføring, best mulig tilpasning til omgivelsene samt andre nødvendige optimaliseringer. Løsningene som er illustrert i forbindelse med kommunedelplanen er foreløpige, og viser flere mulige løsninger. Grunneiere og andre rettighetshavere kan ikke kreve erstatning før etter at detaljplanene er vedtatt. Bane NOR har ansvaret for å følge opp berørte grunneiere, skåne eiendommene så langt det er mulig og finne løsninger i reguleringsplanfasen.

### Beskrivelse av planen

Planområdet følger dagens jernbanetrase fra Leangen, forbi Grillstad, gjennom Ranheim til kommunegrensen mot Malvik. Fra dagens Leangen stasjon går dagens jernbane gjennom det åpne kulturlandskapet på Rotvoll og videre gjennom boligområder på Nedre Charlottenlund, Sjøvegen, Grillstad og Ranheim. Det er lokaltogstopp på Rotvoll og Ranheim. På Ranheim stopper toget for å «krysse» med møtende tog uten mulighet for av-/påstigning av reisende. Boligbebyggelse ligger nær dagens linje på Nedre Charlottenlund og på Grillstad.

Planområdet omfatter trasekorridor i varierende bredder for framtidig dobbeltspor på strekningen Ranheim- Hommelvik, stasjonsareal med tilhørende kollektivknutepunkt på to stopp samt areal for nødvendige jernbanetekniske bygg og installasjoner.

Følgende korridorbredder med tilhørende hensynssoner, er lagt til grunn for planforslaget:

- På **dagstrekningene** der traseen i hovedsak følger dagens enkeltspor er **70 m** korridorbredde brukt: 30 m til hver side fra sporenes midtlinjer og 10 m mellom midtlinjene.
- På **tunnelstrekningene** er korridorbredden økt til **100 m** for å ha et noe større spillerom i den videre traseoptimaliseringen.
- I det planlagte **stasjonsområdet på Ranheim** varierer korridorbredden fra **100 til 300 m**. Dette skal i tillegg til baneinfrastrukturen også omfatte areal til tilførselsveger, parkering, midlertidige

## Trondheim kommune

anleggs- og riggområder samt god integrering med det fremtidige Ranheim senterområde, herunder metrobusstasjon.

Arealer for hjelpetunneler (tverrslagstunneler i forbindelse med bygging, permanente rømningstunneler og servicetunneler), veger for fremføring av jernbanen og deponiområder for tunnelmasser, vil bli avklart i reguleringsplanfasen.

### **Konsekvenser for eksisterende bebyggelse**

Bebyggelse som ligger i faresonen for å måtte rives som følge av den planlagte dobbeltsportraseen slik det ligger i forslagene til kommunedelplanen:

- Trondheim kommune (Leangen st – Ranheim) 1 bolig og 3 kontor/næring/annet
- Malvik kommune (Hommelvik vest - Halstad) 3 kontor/næring/annet

Utenfor kommunedelplanområdet i Trondheim kommune ligger 7 boliger og 1 næringsbygg i faresonen. Endelig avklaring av hvilke bygg som eventuelt må rives som følge av tiltaket vil først bli avklart i detaljreguleringfasen.

### **Byvekstavtalen**

I Byvekstavtalen 2019-2029 er det i punkt 2.5 nevnt følgende:

*”Det pågår en arealavklaring for dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal, hvor anbefalt alternativ er lang tunnel. Det foreligger et vedtatt planprogram fra 2014. Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen – Hommelvik er ute til offentlig ettersyn. På grunnlag av vedtatt kommunedelplan skal det startes reguleringsarbeid med formål om rask avklaring for byutvikling og næringsarealer i tråd med mål om nullvekst i biltrafikken.”*

*”Partene er enige om at arealplanavklaring og plan for realisering og finansiering av knutepunktutviklingstiltak på Stjørdal, Hommelvik, Ranheim, Trondheim S og Melhus skal foreligge innen 31.12.2019. Dette er en felles forpliktelse for partene.”*

Det er derfor viktig å få vedtatt kommunedelplanen, slik at detaljplanleggingen kan starte opp for å gi forutsigbarhet for berørte, få avklart jernbanens arealbehov mer konkret, samt avklare rammebetingelsene for sentrumsutvikling på Ranheim og for Ranheim Paper&Board.

## **Vurdering**

### **Prosess**

Det har tatt lang tid fra oppstart av utredninger og prosessen har skapt usikkerheter for berørte langs alle de fire traseene. Det er derfor bra at man nå får stadfestet ett alternativ for regulering. Dette frigir de andre traséalternativene til annen arealbruk. Det må i det videre arbeidet avklares hva som kan frigis av eksisterende jernbanespor, for å bygge ned barrierevirkningen langs sjølinjen fra Ranheim og gjennom Være. Kommunedelplanen er i tråd med ønsket om å få regulert trase for dobbeltspor og få avklart det framtidige arealbehovet. Det er viktig at detaljplanarbeidet kommer raskt i gang når kommunedelplanen er vedtatt.

### **Innkommne innspill**

Saken ble førstegangsbehandlet i bygningsrådet 23.10.2018 og har vært ute på offentlig ettersyn i perioden 2.11.2018 -15.12.2018. Det ble i høringsperioden avholdt ett åpent møte i regi av Bane NOR 22.11.2018 i Folkets hus på Ranheim. I høringsperioden kom det inn totalt 23 innspill. Disse er oppsummert og kommentert i vedlegg til planbeskrivelsen. Hovedpunktene fra innspillene var som følger:

- Spørsmål vedrørende konsekvenser for grunneiendommer både ved realisering, byggeperiode og støyforhold.
- Hensynssonen gir store konsekvenser for videre drift av Ranheim Paper&Board samt for lokalsenterutviklingen på Ranheim.

## Trondheim kommune

- Viktig å komme i gang med detaljplanlegging av dobbeltsporet for å begrense båndleggingsperioden og hensynta berørte parter.

### **Konsekvensutredning**

Det er sammen med planforslaget levert full konsekvensutredning for dobbeltspor Trondheim-Stjørdal. Det er vanskelig å behandle konsekvensutredningen for hele strekningen da omfanget av det planlagte tiltaket ikke er kjent. Det er ikke levert noe materiale på arealbruk og avgrensing av detaljplanene. Konsekvensutredningen vurderes til å være tilstrekkelig for et kommunedelplannivå på strekningen Leangen-Hommelvik. Konsekvensutredningen vil bli gått gjennom på nytt ved behandling av detaljplanene, og det kan bli krav ytterligere utredninger for å belyse konsekvensene av detaljplanene.

### **Avveining av konsekvenser**

Slik planforslaget er utformet båndlegges store arealer til baneformål i påvente av en detaljert reguleringsplan. Det er uklart i hvilken grad berørte parter blir påvirket av det kommende dobbeltsporet ut over at Bane NOR skal høres i alle saker, samt at det ikke tillates tiltak som kan vanskeliggjøre eller hindre realisering av dobbeltsporet.

Antall berørte bygninger og eiendommer vil endre seg i reguleringsplanfasen siden deler av traseene vil bli optimalisert. Bane NOR vil holde direkte berørte hjemmelshavere informert og, så langt det er mulig, begrense ulempene dobbeltsporet vil kunne påføre naboeiendommer. Kommunedelplanen gir ikke grunnlag for ekspropriasjon, slik en vedtatt reguleringsplan gjør. Det er derfor viktig at disse partene får god informasjon om videre prosess tidlig i planarbeidet.

Lang tunnel er det alternativet som i minst grad berører eksisterende bebyggelse av de fire alternativene som er utredet. Å utvide eksisterende jernbanespor gjennom tett bebyggelse er krevende, og det vil ha virkninger for naboeiene. Omfanget av virkninger og eventuelle tiltak må avklares og utredes i detaljreguleringen. I kommunedelplanen holdes arealet av til nytt dobbeltspor, mens detaljplanene vil avklare det reelle arealbehovet og konsekvensene for berørte parter.

### **Ranheim lokalsenter**

Planforslaget har store konsekvenser for det planlagte lokalsenteret på Ranheim. Det er gjennom flere år arbeidet med et planforslag som ivaretar et nytt lokalsenter med boligutbygging. Ca halvparten av dette utbyggingsarealet, området hvor selve senterfunksjonene er plassert, blir båndlagt i planforslaget, med begrunnelsen anleggs- og riggområde. Bane NOR påpeker at det er knapt med arealer til dette formålet, at det er vanskelige grunnforhold i området og det kan fremdeles være mulighet for at tunneltraseen må justeres mot nord.

I brev av 21.10.2019 (vedlegg 5) skriver Bane NOR følgende: *"Arealbehovet til framtidig kollektivtrafikkterminal er utledet av erfaringer fra nylige etableringer av sammenlignbare anlegg på andre deler av jernbanenettet f.eks. på Vestfoldbanen. Utbyggingen av nye dobbeltsporparseller på Østlandet de siste årene bl.a. med prosjektering og bygging av lange tunneler har gitt oss et godt grunnlag for å dimensjonere størrelsen på rigg- og anleggsområder. Tunnelen fra Ranheim til Hommelvik vil på mesteparten av strekningen ha en overdekning på mellom 110 og 280 m. Det betyr at ev. tverrslag underveis blir svært lange. For å redusere behovet for lange og dyre tverrslag vil tunnelen sannsynligvis gå i to adskilte løp der det ene kan fungere som rømningsvei for det andre i nødsituasjoner. Drivningen av tunnelen må i så fall foregå fra to – ev. tre steder: Ranheim, Hommelvik og et sted imellom. Det betyr at riggarealene ved tunnelmunningene må være relativt store. De bør også ligge så nært munningene at det offentlige vegnettet ikke belastes med unødvendig anleggstrafikk.*

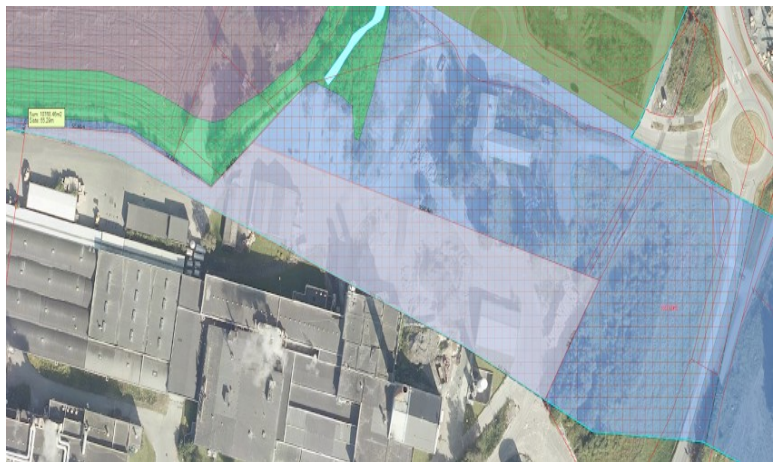
*Ut fra en samlet vurdering av disse tre elementene ser ikke Bane NOR at utstrekningen av båndleggingsarealene på Ranheim kan reduseres. Dersom lokalsenterutbyggingen på Ranheim trenger midlertidige rigg- og anleggsareal før etableringen av dobbeltsporet, kan båndleggingsarealene i kommunedelplanen benyttes."*

## Trondheim kommune

Med den fortetting det har vært øst i Trondheim, så er det viktig at det kommer et lokalsenter på Ranheim. Det er fremdeles mulighet for å få til alternativer for utvikling av Ranheim lokale sentrum, blant annet i en bystruktur langs Peder Myres veg i den del av senterområdet som ikke inngår i restriksjonsområdet og ved dagens jernbanestasjon.

### *Ranheim Paper & Board*

Ranheim Paper & Board ble etter høringsperioden kjøpt opp av ny eier som har ønske om å utvide dagens drift. Dette gjør at eksisterende sidespor inn til bedriften skal tas i bruk, og det er i tillegg behov for byggetiltak på eiendommen. Ved utvidet produksjon utløses det blant annet krav til nytt renseanlegg. Dette må i følge bedriften plasseres innenfor hensynssonen for kommunedelplanen. Det er vesentlig for bedriftens muligheter for utvikling av videre drift at de kan få gjennomført de tiltakene som trengs fram til dobbeltsporet realiseres. Det er sendt inn søknad til Bane NOR om tillatelse til bygging av renseanlegget innenfor båndleggingssonen, men denne er ikke behandlet og svar er ikke mottatt.



*Figur 2 – båndleggingen berører ca 10 700 kvm av tomten til Ranheim Paper & Board (markert med lys lilla/grå farge).*

### *Tidsperspektiv på realisering*

Da tidsperspektivet for realisering av dobbeltsporet ligger langt fram i tid er det viktig å sikre forutsigbarhet og gode rammebetingelser for de som er berørt av hensynssonen. En detaljplanlegging av strekningen må komme i gang raskt og ha høy prioritet. Det er store konflikter mellom båndleggingen og ønsket om utviklingen av et nytt lokalsenter og for Ranheim Paper & Board.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Kommunedelplanen for dobbeltspor mellom Trondheim og Hommelvik har ikke økonomiske konsekvenser for kommunen da finansiering av jernbanetiltak skjer på bakgrunn av prioriteringer i Nasjonal transportplan og oppfølgende bevilgninger fra Stortinget.

Det er imidlertid større kommunale arealer som rammes av båndleggingen. Dette gjelder blant annet Kruskajordet som er satt av til framtidig offentlig eller privat tjenesteyting. I illustrasjonene er nye Ranheim stasjon lagt midt i dette arealet, noe som vil ha konsekvenser for kommunens utviklingsmuligheter. Dette må avklares gjennom detaljplanleggingen.

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Prioriterte senterområder og nye bolig- og utbyggingsområder er generelt godt lokaliserte ved utbygging av dobbeltspor på strekningen. Jernbanen vil være en driver for ytterligere fortetting og vekst rundt stasjonene Leangen, Ranheim og Hommelvik, og dermed en katalysator for utviklingen av disse senterområdene. Dette er i tråd med prinsippene om samordnet areal- og transportplanlegging.

Et godt togtilbud vil kunne bidra *svært* positivt til å nå målet om at økt transportbehov skal dekkes via kollektive transportmidler, sykkel og gange. God adkomst til stasjonene fra boligområder og

## Trondheim kommune

sentrumsfunksjoner samt koordinering med metrobussruter og matebusser til og fra de største boligområdene vil være viktige faktorer for å styrke kollektivtrafikken på strekningen.

Trondheim kommune har avsatt areal til framtidig senterutvikling, herunder metrobusstasjon på Ranheim mellom eksisterende Ranheim stasjon og ny stasjon på «Kruskajordet». Bane NOR vil i forlengelsen av denne kommunedelplanen ta initiativ til samarbeid med kommunen for å planlegge et funksjonelt kollektivtrafikknutepunkt for Ranheim.

### Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 24.10.2019

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Elise Sangereid  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse med vedlegg (innkomne innspill med rådmannens kommentar)
- Vedlegg 2: Reguleringskart 1 og 2
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg
- Vedlegg 4: Konsekvensutredning
- Vedlegg 5: Brev fra Bane NOR datert 21.10.2019.