

## Saksframlegg

### Kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane Leangen - Hommelvik, førstegangsbehandling

Arkivsak.: 18/4415

---

#### Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til kommunedelplan for dobbeltspor Leangen - Hommelvik ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-14.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:10 000, merket Norconsult AS, datert 22.06.18, sist endret 1.10.18, i bestemmelser sist endret 2.10.18 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 11.07.18.

Fram til sluttbehandling av planen, må det vurderes om restriksjonsområdet kan reduseres, slik at lokalsenter på Ranheim kan etableres uavhengig av prosessen for dobbeltspor.

#### Saken gjelder

Innsendt forslag til kommunedelplan er utarbeidet av Norconsult AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Bane NOR. Komplette planforslag ble første gang sendt inn 30.1.18, men er senere komplettert og endret. Nytt komplett planforslag forelå 28.6.18.

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. Trassen må være avklart for å få prosjektet prioritert i neste rullering av Nasjonal transportplan. Kommunedelplanen vil danne grunnlag for detaljregulering av trase. 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 kommunedelplan som blir felles for Trondheim og Malvik. Kommunedelplanen skal vedtas i begge kommuner. Det er avtalt at behandlingen av planen koordineres mellom kommunene slik at høringsperioden blir den samme.

#### *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.

## Trondheim kommune

Kommunedelplanen båndlegger arealene/ forbyr tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av dobbeltsporet fram til ny detaljplan blir utarbeidet. Alle byggetiltak innenfor båndleggingssonen skal oversendes Bane NOR for uttale. 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.

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		

Endelig avklaring av hvilke eiendommer som må rives vil bli avklart i en reguleringsplan. 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.

### Tidligere vedtak og planpremisser

Planprogrammet for konsekvensutredningen ble fastsatt i Bygningsrådet 4.3.2014 og i kommunestyrene i Malvik og Stjørdal i februar / mars 2014. Planprogrammet skal ligge til grunn for følgende planer:

- Reguleringsplan Trondheim S - Leangen (Trondheim kommune)- ikke startet
- Kommunedelplan Leangen - Hommelvik (Trondheim og Malvik kommuner)
- Reguleringsplan Værnes - Stjørdal (Stjørdal kommune) - vedtatt
- Helhetlig konsekvensutredning for strekningen Trondheim S - Stjørdal (Trondheim, Malvik og Stjørdal kommuner) - Levert sammen med forslag til kommunedelplan 30.01.18

## Trondheim kommune



Programmet gav informasjon om mandatet for prosjektet og andre føringer for planarbeidet samt beskrivelse av tiltaket og hvilke konsekvenstema som skal utredes. Det gav også informasjon om planprosess, medvirkning og en dokumentasjon av forkastede alternativer.

Fire ulike trasealternativ A – B – C – D er utviklet og konsekvensutredet på strekningen Nidelv bru–Stjørdal stasjon:

- *Alternativ A* gjenbruker dagens trase relativt mye. På strekningene Nidelv bru - Være, Saksvik - Vikhammer, Malvikbukta - Torp og Hommelvik stasjon - Stjørdal stasjon er det i stor grad nytt spor parallelt med eksisterende. Det har to korte tunneller (Være - Saksvik, Vikhammer - Malvikbukta) og en lang tunnell (Torp-Hommelvik).
- *Alternativ B* gjenbruker dagens trase noe mindre enn A. Alternativet er sammenfallende med Abortsett fra på strekningen Ranheim - Saksvik der det går i en lang tunnel.
- *Alternativ C* gjenbruker dagens trase relativt lite. Alternativet er sammenfallende med A på strekningene Nidelv bru - Være og Hommelvik stasjon - Stjørdal stasjon. Mellom Være og Hommelvik har alternativet en kort tunnell (Være -Saksvik), en kort dagstrekning i Saksvik og en lang tunnell (Saksvik - Hommelvik).
- *Alternativ D* gjenbruker dagens trase svært lite. Alternativet er sammenfallende med A på strekningene Nidelv bru-Ranheim og Hommelvik stasjon - Stjørdal stasjon. Mellom Ranheim og Hommelvik har alternativet en svært lang tunnell (Ranheim-Hommelvik). Ny Ranheim stasjon på «Kruskajordet» nord for Ranheim fabrikker.



### Bakgrunn for saken

Dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal er en viktig del av moderniseringen av jernbanen i

## Trondheim kommune

regionen. Tog har lav gjennomsnittshastighet på strekningen i dag, 55 km/t. Kapasiteten er sprengt. Mye av trafikkøkningen på tog de siste årene skyldes dagpendling til Trondheim, samt trafikk til og fra Trondheim lufthavn Værnes. Når strekningene Trondheim S – Steinkjer – Storlien elektrifiseres åpner det seg ny muligheter for utnyttelse av jernbanenettet nord og øst for Trondheim. Blant annet så vil elektrisk drevne tog være en fordel for både for persontrafikk og godstrafikk.

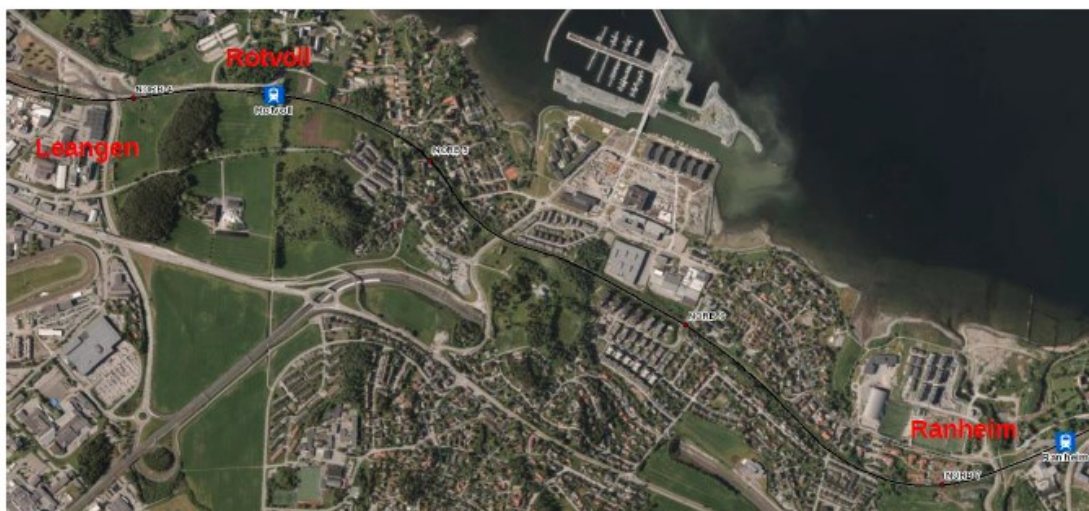
I 2012 ble det behandlet en konseptvalgutredning «Transportløsning veg/bane Trondheim S – Steinkjer» (KVU). Den samfunnsmessige nytten ved et dobbeltspor og elektrifisering på strekningen Trondheim S – Stjørdal ble belyst. KVU viste at jernbanens utnyttelse allerede i 2008 var over 100 % på den aktuelle strekningen. Videre sies det at i de siste årene har Trønderbanen opplevd stagnasjon i passasjerveksten. Dette skyldes manglende kapasitet i banenettet til å øke frekvensen i høytrafikkperioder, samt at reisetiden er for lang i forhold til alternativet bil.

I 2013 ble Nasjonal transportplan for 2014-2023 (NTP) behandlet. Regjeringen forutsatte ved sin behandling at videre planlegging skal ta utgangspunkt i Moderniseringskonseptet. Det innebærer for jernbanen elektrifisering, dobbeltspor Trondheim – Stjørdal, tunnel gjennom Forbordfjellet og bygging av krysningsspor.

I 2017 ble Nasjonal transportplan 2018-2027 behandlet. I den forbindelse ble det blant annet uttalt at dobbeltspor Trondheim – Stjørdal er et aktuelt tiltak. Trase ble forutsatt avklart på kommunedelplannivå. Utforming av selve sporet ble forutsatt vurdert på et senere tidspunkt da prosjektet må få en nærmere avklaring før det kan sikres finansiering. Prosjekt ble anslått å koste omlag 10 mrd. Kr. Det ble ikke avsatt finansiering i planperioden.

### Planområdet

Planområdet ligger i den østlige delen av Trondheim og 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.



Dobbeltsporet må ses i sammenheng med utbygging av nye Leangen stasjon. Leangen er under utvikling som senterområde og kollektivknutepunkt. Ny jernbanestasjon planlegges sentralt i

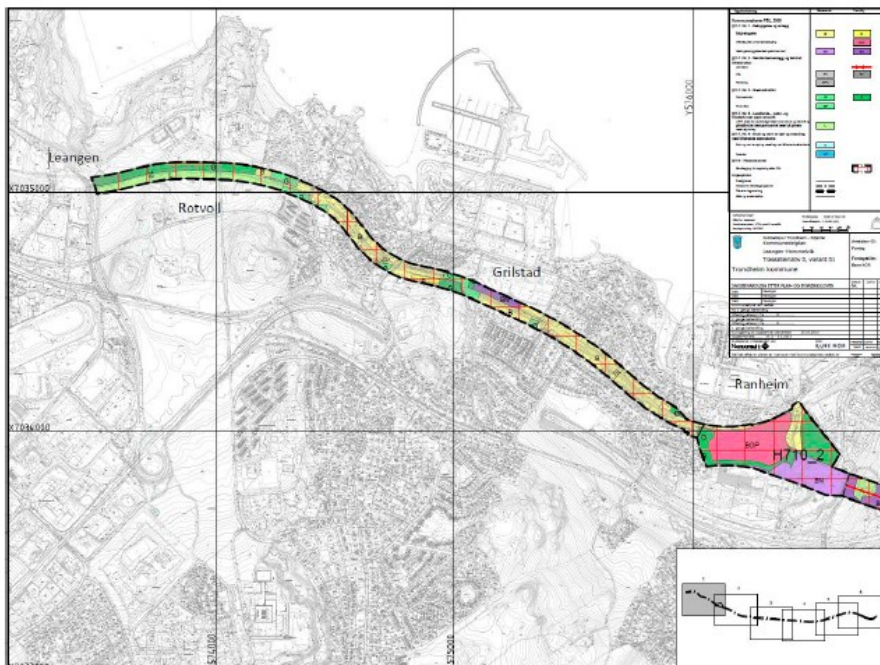
## Trondheim kommune

forhold til dette. Den nye stasjonen vil ha sentral tilknytning til buss og atkomst for gående og syklende.



### Beskrivelse av planen

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.

## Trondheim kommune

- 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 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), vegger for fremføring av jernbanen og deponiområder for tunnelmasser, vil bli avklart i reguleringsplanfasen.

### Virkninger

#### Konsekvensutredningen

Planforslaget legger til rette for økt frekvens på toget gjennom tilrettelegging for framtidig dobbeltspor. Alternativ D1 med lang tunnel kommer best ut når det gjelder de ikke-prissatte konsekvensene landskapsbilde, naturmiljø, kulturminner og kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv samt naturressurser. Alternativ D, med reviderte kostnadstall fra 2017, kommer best ut når det gjelder prissatte konsekvenser. Investeringskostnadene er beregnet til å bli om lag 400 mill. kr lavere for variant D1 enn for D2.

Alle trasealternativene oppfyller målene ift reisetid, transportkapasitet og frekvens for persontog, transportkapasitet for godstog, mer pålitelig togtransport, prioriterte stasjoner som grunnlag for effektive trafikknutepunkt samt sikkert og miljøvennlig transportsystem.

Alternativ D - variant D1 har den beste kurvaturen og tillater toghastigheter på over 160 km/t på lange deler av strekningen mellom Ranheim og Hommelvik. Variant D2 tillater høyere toghastigheter på kortere deler av strekningen. I forhold til mulighetene for etappevis utbygging uten å påvirke togtrafikken i for stor grad, skårer også D-alternativet best. Her er D1 rangert foran D2 siden den kan bygges uavhengig av togtrafikk på hele strekningen Ranheim-Hommelvik.

Ut fra en samlet vurdering av evalueringskriteriene anbefales at trasealternativ D – variant D1 med tunnelpåhugg Hommelvik vest, legges til grunn for kommunedelplanen på strekningen Leangen – Hommelvik og den videre mer detaljerte planleggingen av dobbeltsporet.

#### Dagstrekning Leangen – Ranheim

På strekningen Leangen – Ranheim går sporet parallelt med eksisterende spor gjennom Rotvollområdet. På grunn av begrensninger i dagens kurvatur på strekningen vil dimensjonerende hastighet variere mellom 80 km/t og 100 km/t.

## Trondheim kommune



Nytt spor planlegges på nordsiden av dagens på første del av stekningen, mens det flyttes over på sørsiden nærmere Grillstad. Dette for å redusere inngrepene i eksisterende bebyggelse. På deler av ny trase vil sporet ha en økt nærføring til tett bebyggelse. Dette gjelder spesielt fra Rotvoll stasjon til Ranheim. Der går jernbanen i dag nært eksisterende bebyggelse.

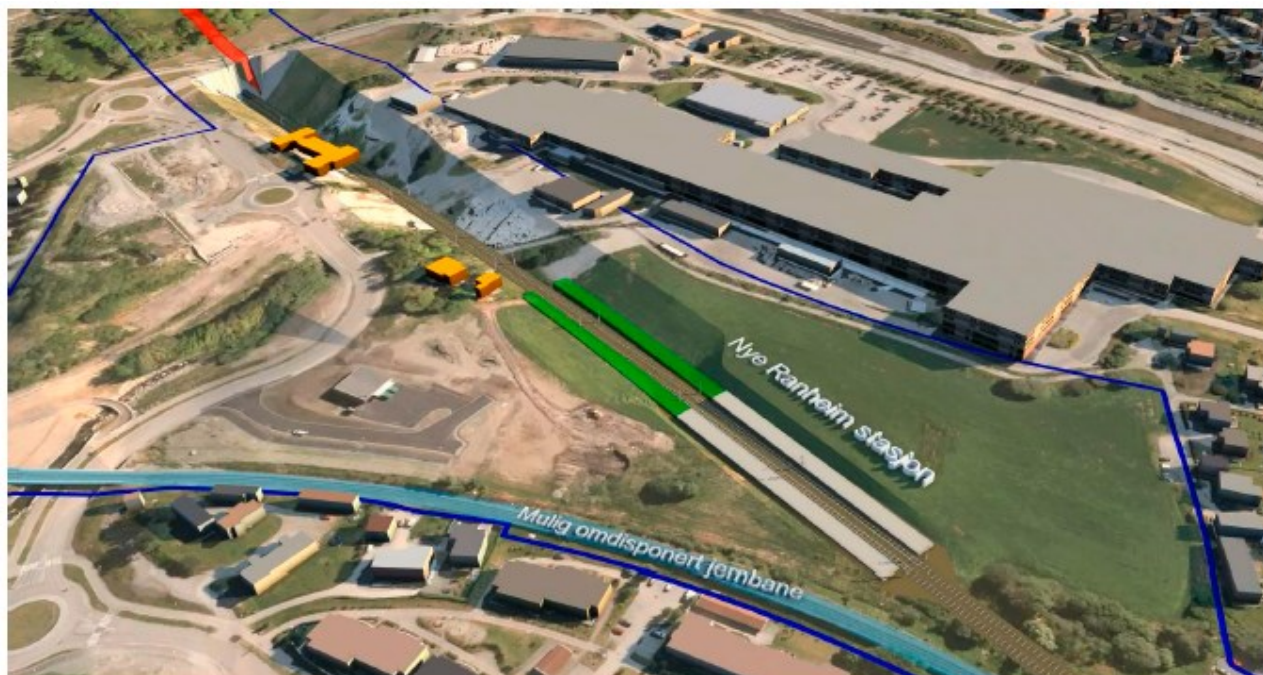
Det planlegges ikke togstopp på Rotvoll. Grillstad anbefales ikke som framtidig kollektivknutepunkt pga for lite tilgjengelig utviklingsareal.

## Trondheim kommune



### Stasjonslokalisering på Ranheim

Framtidig lokalisering ny stasjon på Ranheim med variant D1 vil være «Kruskajordet» mellom dagens jernbanespor og Ranheim fabrikker. Stasjonslokaliseringen er rett vest for det planlagte Ranheim senterområde. Planlagt plattformlengde er 110 m med muligheter til 220 m.



### Tunnelstrekningen Ranheim – Hommelvik (D1)



## Trondheim kommune

Fra Ranheim går nytt dobbeltspor rett fram i kurven langs Presthusvegen over «Kruskajordet» og krysser under sidesporene/industri-sporene til Ranheim fabrikker. Traseen krysser Vikelva som må senkes på en strekning mot nord slik at dobbeltsporet kan krysse over. Kulverten elva går i under fabrikkområdet må i denne sammenheng forlenges noe. Påhugg for tunnelen mot Hommelvik er planlagt i området der dobbeltsporet vil krysse Peder Myhres veg.

### Konsekvenser for bebyggelse

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

- 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.

### **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 togstasjon 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 i forhold til 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 i forhold til å nå målsettingen om at økt transportbehov skal dekkes via kollektive transportmidler, sykkel og gange. God adkomst til stasjonene fra boligområder og sentrumsfunksjoner samt koordinering med metrobusruter 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 Ranheimsområdet.

### **Rådmannens vurdering**

#### Prosess

Det har tatt lang tid fra oppstart av utredninger og prosessen har skapt usikkerheter for berørte langs alle de fire traséene. 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

## Trondheim kommune

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.

### Konsekvensutredning

Det er sammen med planforslaget levert full konsekvensutredning for dobbeltspor Trondheim – Stjørdal. Det er vanskelig å behandle konsekvensutredningen for hele strekningen, da vi ikke kjenner omfanget av det planlagte tiltaket. 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.

### Avveiing av konsekvenser

Slik planforslaget nå 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.

For Trondheim kommune er det *1 bolig- og 3 kontor-/næringsbygg* som ligger i faresonen for å måtte rives. Utenfor planområdet i Trondheim kommune ligger *7 boliger og 1 næringsbygg* i faresonen. 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, og det er derfor viktig at disse partene får god informasjon om videre prosess tidlig i planarbeidet. Det er lenge siden oppstart av planarbeidet og høringen av planprogrammet, og mange har derfor ikke kjennskap til saken.

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 naboene. 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 og at det er vanskelige grunnforhold i området og det kan fremdeles være mulighet for at tunneltraséen må justeres mot nord. Med den fortetting det har vært øst i Trondheim, så er det viktig at det kommer et lokalsenter her. Det må vurderes fram til sluttbehandling av kommunedelplanen, om restriksjonsområdet kan reduseres, slik at bygging lokalsenteret kan etableres uavhengig av dobbeltsporprosessen.

## Trondheim kommune

Det er viktig at lokalsenteret blir ivaretatt når det skal planlegges ny togstasjon, slik at man får et godt og integrert knutepunkt. Jernbanen må bygges på en slik måte at man kan integrere togstasjonen i Ranheim lokalsenter og utformes på en bymessig måte. Det må unngås store skråningsutslag som hindrer bebyggelse tett på sporet, og barrierevirkningene av sporene må reduseres.



### Rådmannens konklusjon

Rådmannen anbefaler at kommunedelplan for dobbeltspor mellom Leangen og Hommelvik legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Rådmannen i Trondheim, 4.10.2018

Siri A. Rasmussen  
Konst. kommunaldirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Elise Sangereid  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg:

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart 1 og 2

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser

Vedlegg 4: Konsekvensutredning

Vedlegg 5: Innkomne innspill