

Bystyret i Trondheim
bystyret.postmottak@trondheim.kommune.no

Dato: 7.6.2023
Deres ref.: PS 0115/23
21/26285
Side: 1 / 4

Vår saksbehandler: Ingunn Skaufel
Mobil: 934 96 585
E-post: ingunn.skaufel@banenor.no

Til Bystyret i Trondheim kommune,
Vedrørende detaljreguleringsplan av Lademoen stoppested, sluttbehandling

Sak: PS 0115/23, 21/26285 Dato: Planlagt sluttbehandling 14.6.2023

I forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen for Lademoen stoppested ønsker Bane NOR å påpeke forhold i saksfremlegget som kunne vært bedre belyst og som er direkte feil, med hensyn til vedtaket av reguleringsplanen.

1 Sammendrag

I bygningsrådet 23.05.2023 ble det stilt spørsmål ved hvorvidt vedtak av alternativ 2 vil få konsekvenser for gjennomføringen av jernbanetiltaket, noe som ble avvist av byplankontoret. Bane NOR vil påpeke at et vedtak av alternativ 2 (som det foreligger en innsigelse mot), vil påvirke og forsinke gjennomføringen av prosjektet på Lademoen, og dermed også hele prosjektet Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen (KTT). I tillegg til dette vil **vedtak av alternativ 2 med utvidet kulvert (10m) utløse en saksbehandlingsfeil**, da dette alternativet ikke har vært på offentlig ettersyn og høring. Dette har Bane NOR påpekt i sin innsigelse, uten at dette ble opplyst om i saksfremlegget. Det understrekes også at **alternativ 2 vil gi store merkostnader som må dekkes av Trondheim kommune**.

KTT er et jernbaneprojekt med stor regional og nasjonal betydning, og alternativ 2 vil få omfattende konsekvenser for gjennomføringen av prosjektet. Bane NOR mener det er feil i saksfremlegget å ikke opplyse om disse konsekvensene.

2 Presiseringer av konsekvenser av Kommunedirektørens alternativ 2

I Kommunedirektørens sitt planforslag, alternativ 2, bevares deler av bygningen i Strandveien 23, samt at kulverten utvides fra 6 meter til 10 meter. Nedenfor gjennomgår Bane NOR konsekvenser ved å vedta alternativ 2.

2.1 Utvidet kulvert i Strandveien

Konsekvenser for anleggsgjennomføring

I saksfremlegget kommenterer kommunedirektøren: «*Kommunedirektøren viser til notatet Utredning bro-/kulvertløsning i Strandveien, hvor det står at det vil være tilnærmet samme behov for stenging av jernbanen, både ved bygging av smal og bred kulvert. Ifølge notatet kan begge kulvertene bygges i løpet av en syv dagers stengning av jernbanen.*»

I saksframlegget er det medtatt kun deler av hva Bane NOR i sine underlag har skrevet om anleggsgjennomføringen. Stenging av jernbanen for innlegging av kulvert på 6 meter er beregnet til syv dager. En større kulvert vil medføre **større inngrep** i områdene rundt og vil være mer komplisert å bygge siden areal og volum øker. Både Strandveien og jernbanen vil bli **stengt i lengre perioder** på grunn av økt omfang av masseuttak og kulvertstørrelse. En lengre stengning av jernbanen vil påvirke gods- og persontogtrafikken negativt, og vil føre til økte kostnader ved utkjøp av togselskapene i togfrie perioder.

Konsekvenser for Strandveitorget Sør

I saksfremlegget kommenterer kommunedirektøren på side 10:
«*Utvidelsen av kulverten sees i sammenheng med det framtidige Strandveitorget, som blir liggende på nordsiden av kulverten. Kvalitetsprogram for Nyhavna forutsetter at det skal skapes visuell kontakt fra den søndre delen av Strandveien og til det nye Strandveitorget. Kvalitetsprogrammet beskriver også at Strandveien som en viktig adkomst til Nyhavna bør forsterkes. En raus undergang skal bygge ned jernbanens barrierevirkning, og bli en portal inn til byutviklingsområdet Nyhavna.*»

En breddeutvidelse av kulverten vil påvirke utformingen av Strandveitorget Sør. Parken vil få et direkte arealbeslag på ca. 25 kvm. Det vil også bli stor høydeforskjell fra Båtmannsgata og ned til kulverten, noe som er lite hensiktsmessig for et torg. Ønskene Kommunedirektøren har for koblingen mellom Strandveien og Strandveitorget oppfylles bedre med en kulvert på 6 meter som ikke gir så store arealbeslag av det fremtidige torget.

Konsekvenser for økonomi

En større kulvert vil av flere grunner føre til en kostnadsøkning. Det er en større konstruksjon som skal bygges og transporteres, samt at det må graves vekk mer masse der den skal legges inn. I tillegg forventes det større kostnader på bakgrunn av mer vegomlegging, mer komplisert VA-anlegg med pumping og generelt større tiltak. Det vil også påløpe økte driftskostnader på grunn av pumpe som må gå når det regner.

Nederst på side 12 og starten av side 13 i saksfremlegget står det følgende:
«*Kommunedirektøren har ikke kommet til enighet med forslagsstiller Bane NOR om finansiering av bredere kulvert*»

Bane NOR har vært tydelige ovenfor Byplankontoret/Trondheim kommune om at **Bane NOR ikke vil bekoste en utvidelse av kulverten**. Kommunen har i sitt saksfremlegg påpekt at å øke kulvertstørrelsen er knyttet til fremtidig byutvikling, og er ikke et behov som jernbanetiltaket utløser. Denne merkostnaden kan ikke Trondheim kommune kreve at Bane NOR tar. **En utvidelse av kulverten, inkludert følgekostnader, må finansieres av Trondheim kommune.**

2.2 Bevaring av deler av Strandveien 23

Kommunedirektøren har i saksfremlegget, på side 8, kommentert at:

«Forslagsstiller mener at delvis bevaring av Strandveien 23 i alternativ 2 vil fordyre og vanskeliggjøre jernbanetiltaket og fremtidig elektrifisering, vedlikehold og drift. Videre vil Strandveien 23 ligge innenfor minsteavstanden på seks meter, som er et krav i Forskrift om elektrisk forsyningsanlegg (FEF).»

Krav til tilstrekkelig sikkerhetsavstand mot strømførende deler av jernbanen

Kravet er at det må være en sikkerhetssone på minimum 6 meter mot strømførende deler av jernbanen og strømforsyningen (høyspent 15000 volt), da nærhet til dette anlegget er livsfarlig for mennesker. Arbeid og vedlikehold på Strandveien 23 vil derfor utløse strenge sikkerhetskrav ved delvis bevaring, og vil komplisere vedlikehold og drift av både Strandveien 23 og jernbanen.

Tilstrekkelig avstand til jernbanefyllingen

Ny jernbanefylling for det nye sporet vil ligge over og mot grunnmuren til Strandveien 23. Når fyllingen ligger over og mot grunnmuren vil dette føre til at trykk og rystelser fra sporet føres over på byggets fundament. Fundamentet på Strandveien 23 er ikke bygget for slike laster og kan sprekke opp/ødelegges dersom disse lastene blir overført. Det er derfor ikke mulig å bevare huset slik det er i dag, og Bane NOR mener det er stor usikkerhet om gjenstående deler av Strandveien 23 vil tåle belastningen av trykk og rystelser.

Anleggsgjennomføring

For å kunne gjennomføre jernbanetiltaket er det nødvendig med adkomst langs sporet mot Strandveien 23. Dette gjør det vanskelig å beholde bygget slik det er i dag. Bane NORs planlagte anleggsgjennomføring medfører riving av hele bygget og utnyttelse av tomten.

Konsekvenser for byggets beskaffenhet samt bokvalitet, etter delvis riving

En eventuell delvis riving må vurderes ut fra konstruksjonens bæreevne. Krav til støy og rystelser, samt byggtekniske krav (TEK) er ikke oppfylt i dag, og vil sannsynligvis ikke kunne oppfylles (ut fra byggets beskaffenhet og nærheten til jernbanetraseen) ved en omfattende ombygging/delvis riving. En uavhengig rapport (*Tilstandsvurdering av Strandveien 23*, KTT-15-A-10137, rev. 00B), som Bane NOR har lagt ved reguleringsplanen, fastslår at det er usikkert om det er mulig å rive kun deler av bygget og anbefaler ikke dette. Av hensyn til sikkerhet for fremføring av tog (krav i Teknisk regelverk for jernbanen), beboernes helse (støy, rystelser ol) og risikoen ved flytting anbefales derfor riving av hele bygget.

På bakgrunn av kompleksiteten i alle forholdene nevnt over mener Bane NOR at det er nødvendig at hele bygget rives. Bane NOR minner om at det foreligger en innsigelse mot kommunens alternativ 2.

2.3 Saksbehandling

Til slutt vil Bane NOR påpeke en eventuell saksbehandlingsfeil dersom kommunedirektørens utvidelse av kulvertens bredde fra 6 til 10 meter blir vedtatt, uten at dette har vært på ny høring. **En slik økning tilsvarer en nær dobling i størrelse av kulverten.** Bane NOR mener at endringene på kulverten vil være så vesentlige for reguleringsplanen og det planlagte jernbanetiltaket at dette **forutsetter ny høring.**

Bakgrunnen for dette er plan- og bygningslovens §§ 5-1, 5-2, 12-10 og 12-12. §§5-1 og 5-2, som omhandler medvirkning og høring/offentlig ettersyn. Iht. plan- og bygningsloven § 12-10 skal forslag til reguleringsplan sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, før det i tråd med § 12-12 legges frem for kommunestyret (Bystyret) til vedtak. Sammenhengen mellom §§ 12-10 og 12-12 tilsier at forslag til reguleringsplan som legges frem for kommunestyret til vedtak, i utgangspunktet må være det samme som tidligere har vært på høring og offentlig ettersyn. I den avsluttende behandlingen av planforslaget kan kommunen derfor kun gjøre mindre endringer i planforslaget, blant annet for å imøtekomme innvendinger som er kommet fram gjennom offentlig ettersyn. (se Plan- og bygningsloven med kommentarer, 2020). Kommunen kan derimot ikke vedta en reguleringsplan med endringer av vesentlig betydning for arealbruken, som høringsinstansene og andre berørte ikke har hatt anledning til å uttale seg om. Ønsker kommunestyret å foreta slike endringer, må det i tilfelle utarbeides et nytt planforslag som sendes på ny høring og legges ut på nytt offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10.

Dersom Trondheim kommunen vedtar utvidelsen av kulverten uten ny høring vil dette vedtaket bli påklaget av Bane NOR.

Prosesen ved en innsigelse vil forsinke prosjektet. Kommunal- og distriktsdepartementet behandler og treffer det endelige planvedtaket ved innsigelser, der man ikke er blitt enige i planprosessen eller etter mekling hos statsforvalteren. I slike tilfeller kan det ta opp mot ett år før det foreligger et endelig planvedtak.

En utsettelse av vedtaket vil påvirke både videre prosesser for prosjektet Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen og for Bane NOR Eiendoms regulering av Maskinistgata 2. Videre utvikling av området vil settes på vent til et vedtak foreligger.

Bane NOR er avhengig av bevilgning over Statsbudsjettet for gjennomføring av prosjektet Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Manglende planvedtak kan føre til at denne bevilgningen ikke blir gitt, noe som igjen kan føre til ytterligere utsettelse av prosjektet.

Med vennlig hilsen

Ingunn Skaufel
Prosjektsjef
Utbygging midt

Kopi:
Medlemmer i Bystyret
knut-ole.bleke@trondheim.kommune.no