



## Referat regionalt planforum

5. januar 2022, kl. 10-11:30 på Teams

Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen, BaneNOR

### Deltakere:

Representant/funksjon	Navn	E-post
BaneNOR, Utbygging Midt	Ingunn Skauffell	<a href="mailto:ingunn.skauffell@banenor.no">ingunn.skauffell@banenor.no</a> ;
BaneNOR, Utbygging Midt	Siri Hollup Broholm	<a href="mailto:siri.hollup.broholm@banenor.no">siri.hollup.broholm@banenor.no</a> ;
BaneNOR, Planforvaltning	Hilde Marie Prestvik	<a href="mailto:hilde.marie.prestvik@banenor.no">hilde.marie.prestvik@banenor.no</a> ;
Statsforvalteren, kommunal- og justisavdelingen	Tor Sæther	<a href="mailto:fmtlsa@statsforvalteren.no">fmltlsa@statsforvalteren.no</a> ;
Statsforvalteren, kommunal- og justisavdelingen	Harald Høydal	<a href="mailto:fmlthho@statsforvalteren.no">fmlthho@statsforvalteren.no</a> ;
Statsforvalteren, samfunnsikkerhet- og beredskap	Lars Petter Løkken	<a href="mailto:laplo@statsforvalteren.no">laplo@statsforvalteren.no</a> ;
Statsforvalteren, landbruksavdelingen	Margrethe Halsan	<a href="mailto:fmlmha@statsforvalteren.no">fmlmha@statsforvalteren.no</a> ;
Statsforvalteren, klima- og miljøavdelingen	Vegar Christoffersen Walsø	<a href="mailto:vecwa@statsforvalteren.no">vecwa@statsforvalteren.no</a> ;
Statsforvalteren, klima- og miljøavdelingen	Thomas Aarskog	<a href="mailto:fmltaa@statsforvalteren.no">fmltaa@statsforvalteren.no</a> ;
Statsforvalteren, klima- og miljøavdelingen	Kjersti Dalen Stæhli	<a href="mailto:kidst@statsforvalteren.no">kidst@statsforvalteren.no</a> ;
Statens vegvesen, Transportforvaltning Midt	Jan-Kristian Janson	<a href="mailto:jan-kristian.janson@vegvesen.no">jan-kristian.janson@vegvesen.no</a> ;
Statens vegvesen, Utbygging Midt	Martin Myhre	<a href="mailto:martin.myhre@vegvesen.no">martin.myhre@vegvesen.no</a> ;
Direktoratet for mineralforvaltning	Øyvind Selboe	<a href="mailto:Oyvind.Selboe@dirmin.no">Oyvind.Selboe@dirmin.no</a> ;
Kartverket, plan	Elling Ringdal	<a href="mailto:Elling.Ringdal@kartverket.no">Elling.Ringdal@kartverket.no</a> ;
Kartverket, vannforvaltning drift og vedlikehold	Lillbjørg Leirbekkhei	<a href="mailto:Lillbjorg.Leirbekkhei@kartverket.no">Lillbjorg.Leirbekkhei@kartverket.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kommunal	Marthe Sesseng	<a href="mailto:marses@trondelagfylke.no">marses@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kommunal	Siv Minna Aastorp (referent)	<a href="mailto:sivaa@trondelagfylke.no">sivaa@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kommunal	Ina Storøpping	<a href="mailto:inast@trondelagfylke.no">inast@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kommunal	Sanna Hanem Kavli	<a href="mailto:sanka@trondelagfylke.no">sanka@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	Anne Haug	<a href="mailto:annhau@trondelagfylke.no">annhau@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	Skule Olaus Spjelkavik	<a href="mailto:skusp@trondelagfylke.no">skusp@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	Ingvild Sjøbakk	<a href="mailto:ingsjo@trondelagfylke.no">ingsjo@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	Heike Schmitko	<a href="mailto:heisc@trondelagfylke.no">heisc@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	Gunn Hege Lande	<a href="mailto:gunlan@trondelagfylke.no">gunlan@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	Monica Rusten	<a href="mailto:monru@trondelagfylke.no">monru@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kulturminner	nn	
Trøndelag fylkeskommune, seksjon folkehelse, idrett og frivillighet	Kyrre Kvistad	<a href="mailto:kyrkv@trondelagfylke.no">kyrkv@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kvalitet og samferdsel	Harald Overrein	<a href="mailto:harov@trondelagfylke.no">harov@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon kvalitet og samferdsel	Gunnstein Flø Rasmussen	<a href="mailto:gunras@trondelagfylke.no">gunras@trondelagfylke.no</a> ;
Trøndelag fylkeskommune, seksjon mobilitet	Gaute Rolv Dahl	<a href="mailto:gauda@trondelagfylke.no">gauda@trondelagfylke.no</a> ;

### 1. Presentasjon av deltakere i møtet

### 2. Presentasjon av saken v/Ingun i BaneNOR

Prosjektet **Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanene** omtales også som to tog i timen på Trønderbanen.

#### Bakgrunn om prosjektet

Prosjektet er en bestilling fra jernbanedirektoratet i høsten 2020 på ny rutemodell. Bakgrunnen for prosjektet er at det er en befolkningsvekst i kommuner nært Trondheim og langs Trønderbanen, ønske om tilrettelegging for areal og miljøvennlig transport, samt oppfølging av byvekstavtalen.

Bestillingen omhandlet en økning av frekvensen fra ett til to lokaltog i timen mellom Melhus og Steinkjer, samt en økning av frekvensen mellom Støren og Melhus fra 1 tog annenhver time til 1 tog i timen. Det er en dobling i frekvens fra Støren til Steinkjer (timesfrekvens). Det skal redegjøres for

hvilke tiltak det er behov for, for å kunne nå dette effektmålet. En del av bestillingen er også å bedre kapasiteten på godstrafikken.

#### Videre framdrift

Det vil bli behov for flere offentlig reguleringsplaner og det er ønskelig fra BN å få opp tanker rundt videre framdrift i prosjektet, samt hvordan vi skal samhandle med høringspartene. BN er opptatt av å gi mest mulig info i en tidlig fase slik at en kan få viktige tilbakemeldinger så tidlig som mulig, som vil et godt grunnlag for videre samhandling med høringspartene.

Reguleringsplanene vil etter planen bli lagt ut til offentlig ettersyn og høring vår og høst 2022. Teknisk plangrunnlag og offentlige planer ferdigstilles i andre kvartal av 2023. Det legges opp til byggestart i første kvartal 2025, som vil være samtidig med digitalisering av ETRMS. Parallelle byggefaser gir store besparelser. Anlegget planlegges tatt i bruk desember 2027.

#### Omfang på prosjektet

BN har fokus på å begrense arealinngrep så mye som mulig mht. både kostnader og effektiv planprosess. Planlagte tiltak er basert på kapasitetsberegning på ny rutemodell som ble gjort i 2021. Det vil ikke bli mye dobbeltspor da det er svært areal- og kostnadskrevende. Tiltak vil i hovedvekt knyttes til stasjonsområder, plattformer, etablering av nye kryssingsspor, forlengelse av eksisterende kryssingsspor, samt hastighetsøkende tiltak. En konsekvens av kapasitetsøkende krav er nedleggelse av eksisterende holdeplasser. I ny rutemodell er det ikke plass til å stoppe på alle holdeplasser da mange stopp «spiser» av kapasitet på strekningen. Hvilke stasjoner dette gjelder vil bli vurdert og offentliggjort løpet av vinteren 2022.

Prosjektet er fortsatt i en optimaliseringsfase og alle tiltak er ikke kartlagt og avklart ennå. Det vil bli en rekke tiltak fra Støren i sør til Mære i nord. Det er behov for å bruke mere tid på vurderinger og modning av tiltakene mht. risiko. Flere av tiltakene er nødvendig for å få fram rutemodellen, og det trengs tid til forankring i kommuner og dialog med høringsparter. Størrelsen på prosjektet krever ekstern kvalitetssikring og må meldes inn til statsbudsjettet. Denne kvalitetssikring er en tidkrevende prosess. Ovennevnte forhold er lagt inn i den totale framdriftsplanleggingen.

#### Behov for avklaringer

BN ser det som hensiktsmessig å informere ytterligere om prosjektet gjennom regionalt planforum, samt vurdere behov for egne (tematiske) drøftingsmøte underveis i prosessen. Det vil være aktuelt å samle flere reguleringsplaner i disse møtene av hensyn til helhet og effektivitet. Møtene vil være viktig for å avklare mest mulig tidlig i prosessen og unngå innsigelser/lange og tunge prosesser.

BN har behov for dialog og tilbakemeldinger knyttet til;

- Arkeologiske utgravinger – behov og tidspunkt
- Kapasitet til eksterne høringsparter – prioritert behandling (må ha klart til 2023)
- Støy – betraktninger byggeperioden mm
- Bruk av landbruksjord

BN ønsker primært en kontaktperson hos høringspartene. Kontaktpersonen bør ha myndighet til å komme med konkrete tilbakemeldinger i møtene av hensyn til forutsigbar og effektiv framdrift.

### **3. Spørsmålsrunde**

#### **STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG**

Statsforvalteren, kommunal- og justisavdelingen v /Harald Høydal,

Trønderbanen er viktig for oppfølging av byvekstavtalen (miljøpakken). Avgrensning av miljøpakken er for Melhus, Trondheim, Malvik, Stjørdal kommune som ligger langs jernbanen. Høydal er på vegne av miljøpakken bekymret når virkemiddelet to tog i timen blir ferdig (2027) sent i avtaleperioden som varer fram til 2029. Det stilles spørsmål til om trinnvis utbygging (oppdeling av prosjekter) er vurdert mht. både framdrift, realisering og ekstern kvalitetssikring. Er det mulig å finne løsninger innenfor avtaleområdet slik at en kan få en delvis utbygging av to tog i timen? Er det tidskritisk og er det noe sektormyndighetene bør spille inn mht. dette?

*Svar:*

BN har vurdert en trinnvis utbygging. En trinnvis utbygging har vist seg krevende da det er behov for tiltak utenfor strekningen Melhus og Stjørdal. Det meste av tiltakene utenfor strekningen (både sør for Melhus og nord for Stjørdal) er nødvendig for å kunne oppnå to tog i timen og det er følgelig lite å spare på trinnvis utbygging. Tiltak utenfor og innenfor avtaleområdet henger sammen for å kunne oppnå effektmålet. Alle kapasitetsanalyser peker mot at tiltakene, også utenfor avtaleområdet, er nødvendig for å oppnå hele rutemodellen. BN vil få en samlet bevilgning til ny rutemodell, og det blir uryddig å ha en prosess uten ekstern kvalitetssikring og prosjektet deles derfor ikke opp i flere trinn.

#### Statsforvalteren, kommunal- og justisavdelingen v/Tor Sæther

Statsforvalteren har et relativt bredt forvaltningsansvar og det må påregnes at flere fagansvarlige fra avdelinger vil stille i møter utover en fast kontaktperson. Dette gjelder særlig ansvarsområdene landbruk og støy.

BN kan ikke påregne en prioritert behandling, men SF jobber raskt. Gjennom oppstartsvarselet vil SF gå nøye igjennom saken og gi en fylldig tilbakemelding. Det anses som lite aktuelt med arbeidsmøter før offentlig ettersyn og høring, men ser det som hensiktsmessig å benytte regionalt planforum til fellesmøter.

#### Statsforvalteren, klima- og miljøavdelingen v/Vegar Christoffersen Wallsø

Statsforvalteren er opptatt av forhold knyttet til støy og støv i byggeperioden, men stiller også spørsmål til om prosjektet kommer til å se på den samlede støypåvirkningen som følge alle tiltak mht. kapasitetsøkende tiltak på både person- og godstrafikk? Det stilles til spørsmål til om utredninger kan oversendes allerede nå/så snart de er ferdig. En må være oppmerksom på at støy potensielt vil ha virkning langt utover planområdet.

*Svar:*

BN svarer at dette vil bli gjort i deres tekniske planer (hovedplan og detaljplan), og viser til at BN vil vurdere forholdene etter støyforskriften. Da vurderes den samlede støybelastningen mht. økning av antall tog, samt støy i anleggs- og driftsperioden.

Vedrørende oversendelse av utredninger kan BN ha dialog om dette og setter opp Wallsø som kontaktperson. Prosjektleder for de enkelte prosjekter/reguleringsplaner varsles om at SF må involveres om utredningene tidlig, samt at de formelt oversendes til SF så snart utredningene er klare.

#### Statsforvalteren, klima- og miljøavdelingen v/Thomas Aarskog

Stiller spørsmål til hvor mye gods som settes inn på natten. Har BN tegnet noen grafisk rutetabell. BN vil får utfordringer når fløt legges inn. Det anbefales å regne på impulsstøy, slagstøy. Slik støy er vanskelig å legge inn i T-1442. Det er ønskelig med en dialog rundt dette underveis i prosessen. Aarskog stiller også spørsmål til hvor mye av sideterreng kan beslaglegges, evt. dispenseres fra.

*Svar:*

BN har stilt spørsmål på støy knyttet til godstrafikk nattestid. Tilbakemeldingene er at det ikke blir endringer i godstrafikken, men at gods kjøres slik det er i dag. Det blir ikke satt inn flere ruter på nattestid, de nye rutene legges til dag og kveld.

#### Statsforvalteren, Landbruksavdelingen v /Margrethe Halsan

Statsforvalteren er involvert i noen prosjekter allerede, bl.a. krysningsspor Melhus. Det er positivt at det er fokus på å minimere tap av dyrka mark. Dersom dyrka mark beslaglegges må en finne andre områder som kompenserer fro dette. Det anbefales å ha tett dialog med kommunene om dette. Vurderingen må være en del av beslutningsgrunnlaget i reguleringsplanene. I utgangspunktet kan Tor Sæther settes opp som primærkontakt og vil følge opp videre kontakter.

#### **STATENS VEGVESEN**

##### Statens vegvesen, v/Jan-Kristian Janson og Martin Næsqaard Myhre

Det skjer mye på samferdsel. På strekning fra Støren og nordover til Åsen er Nye Veier ansvarlig for E6 utbyggingen mm. Det anbefales å ta kontakt med NV mht. samhandling og evt. grensesnitt mellom planer.

I Trondheim er det flere områder SVV og BN er tett på hverandre. SVV har ansvar for g/s vegene og det er kjent at det er grensesnitt på bl.a Lademoen stasjon. Det er flere utfordringer i prosjektene i Trondheim og det anbefales å ta kontakt med Torstein Ryeng.

Svar:

BN har opprettet kontakt og vil holde dialogen med NV, samt at BN også er godt kjent med g/s veger i Trondheim.

#### **BaneNOR**

##### BaneNOR v/Hilde Marie Prestvik

Planforvaltning skal ha alle reguleringsplaner på høringen, også BN sine egne planer. Forvaltning er godt kjent med dette planarbeidet, og så lenge det ikke er endringer reguleringsplanen eller kommer opp politiske innspill mht. kostnader og annet vil behandlingen gå relativt raskt.

#### **FYLKESKOMMUNEN**

##### Fylkeskommunen, seksjon kulturminner v /Anne Haug

Arkeologiske registreringer må på plass tidlig før 1. gangs behandling. Utgraving kan ikke gjøres etter offentlig ettersyn og høring. Kulturminner som må fjernes blir først utført etter vedtatt plan.

En må forvente behov for registreringer, iverfall vurderinger, selv om en nå ikke har alle detaljer om planavgrensningen og arealformål. Haug oppfordrer BN til å benytte Askeladden ([askeladden.ra.no](https://askeladden.ra.no)) for å kartlegge om traseen er i direkte konflikt med kulturminner. Fylkeskommunens rolle er å påvise og avvise innenfor planavgrensningen. Ved behov for utgraving må NTNU, Vitenskapsmuseet trekkes inn. Det er viktig å sette av tilstrekkelig tid til dette arbeidet i planprosessen og husk at det er sesongavhengig. Fylkeskommunen er i gang med arbeider på Melhus kommune, men arbeidene er ikke sluttført. Dersom det er noe som skal gjøres i kommende sesong må dette varsles relativt kjapt, da plan for feltsesongene planlegges nå.

Planområdet er langt og strekker seg over flere kommuner. På seksjonen er ulike saksbehandlere ansvarlig for ulike kommuner. Om det er egnet med en kontaktperson på kulturminner vil fylkeskommunen komme tilbake til. Fylkeskommunen er åpen for et arbeidsmøte relativt kjapt for å planlegge videre framdrift rundt kulturminner og prosess.

*Svar:*

BN er opptatt av at arkeologiske registreringer ikke må forsinke planprosessen. Enkelte områder vil være problematiske å ikke berøre mht. til at det ikke er mulig å legge om traseen. Det vil kunne være flere utfordringer tilknyttet prosess og framdrift.

BN vil kalle inn fylkeskommunen til arbeidsmøte relativt kjapt for å legge en plan mht. arkeologiske registreringer, påvisning og avvisning av kulturminner for kommende sesong.

Fylkeskommunen, seksjon mobilitet v/Gaute Dahl

Har forståelse for at det ikke skal planlegges for nye traseer. Bestillingen virker noe avgrenset mht. framtidvisjoner. Godstrafikken er i kraftig vekst og stjeler kapasitet fra anlegget. Det stilles spørsmål om kapasiteten vil være sprengt straks en er ferdig ved prosjektet to tog i timen?

Fylkeskommunen ønsker en kommentar på utvidet godstransport og økt frekvens og har prosjektet tatt tilstrekkelig høyde for dette nå.

Hva tenker BN om nedetid og anleggsarbeid? Er det noen konkrete beslutninger om elektrifisering fram til Steinkjer?

*Svar:*

BN har tatt høyde for godstrafikken. Krysningsspor planlegges for å kunne ta lengre og flere godstog enn i dag på Dovrebanen og Nordlandsbanen.

Kvarterfrekvens er ikke en del av bestillingen. Ved kvarterfrekvens er det helt andre tiltak som er skissert i Nasjonal transportplan (NTP).

Elektrifisering av jernbanen er fram til Stjørdal. Det skal ikke elektrifiseres nord for Stjørdal. Evt. videre elektrifisering vil bli et tillegg til dette prosjektet og det må settes opp kjøreledninger videre. Nord for Stjørdal foreligger det flere reguleringsplaner som har tatt høyde for en mulig elektrifisering (konstruksjoner).

Fylkeskommunen, seksjon kvalitet og samferdsel v/Gunnstein Flø Rasmussen

Vedrørende E6 prosjektene så anbefales det å ta kontakt med Lars Bjørgård, som har totaloversikten og er øverste leder i NV Trøndelag.

Gunnstein følger opp Gaute sitt spørsmål vedrørende kapasiteten på godstrafikken ved ferdigstillelse. Hvordan er kapasiteten på Nordlandsbanen vurdert, hvor mye har man vurdert økningen til å være, og hvor mange tog kan en forvente før det blir fullt? Det er ønskelig å få innsyn i beregningsgrunnlag for når Nordlandsbanen har nådd sin maks kapasitet.

Nedleggelse av stasjoner er betent og kan fort bli diskusjoner. Det bes om at BN sier noe om mere om prosessen rundt dette, viktige milepæler mht. beslutninger etc. Hvordan involveres bl.a. politikerne i dette arbeidet.

Fylkeskommunen dekker en rekke ansvarsområder gjennom flere avdelinger, og det vil ikke være mulig med en kontaktperson for hele fylkeskommunen. Avdeling samferdsel vil komme med en kontaktperson som er felles for deres ansvarsområde.

*Svar:*

Dagens kapasitet på gods- og persontrafikk er sprengt. En har klart å få inn noen flere fjerntog mellom Trondheim – Oslo som vil øke kapasiteten på persontrafikk. Kapasiteten på godstrafikken bygges ikke ned, men bedres ved å øke lengden på godstog. På Dovrebanen vil en legge opp til

godstog på 650 m lengde. For å få til dette kreves det omfattende tiltak på Dovrebanen. Nord for Trondheim vil det ikke settes inn like lange godstog som sør for Trondheim og tiltaksbehovet vil være mindre. Selv med de tiltak vi gjør nå kan BN ikke svare på en mulig ekstra kapasitet på togtrafikken. Dette må sees i sammenheng med ruteplanleggerne i BaneNOR. BN har klare føringer på at en ikke skal bygge mer enn det som er behovet og det er penger til. Det er gjort flere avveining mellom gods- og persontrafikk, samt fjerntog mht. kapasiteten og sumsamspill er av betydning for de valg som er tatt.

Kapasitet og tiltak nord for Steinkjer er ikke vurdert og vil måtte bli et eget prosjekt senere. BN kan imidlertid undersøke og gi en betraktninger rundt restkapasitet nord for Steinkjer ved neste møte i regionalt planforum.

Nedleggelse av stasjoner – BN arbeider med kapasitetsanalysen kontinuerlig og det er derfor ikke ønskelig å gå i detalj nå. Er det mange stopp på traseen rekker ikke togene å komme opp i fart og reisetiden vil øke som følge av det. Det vil derfor være klart behov for å legge ned flere stasjoner langs strekningen for å opprettholde og forbedre kapasiteten. BN er i dialog med jernbanedirektoratet, og de er også kjent med at nedleggelse av stasjoner er omdiskutert hos lokalpolitikere. BN håper å ha noen avklaringer i løpet av februar. Det vil være behov for at beslutninger forankres i BN og jernbanedirektoratet slik at endelig tidspunkt kan ikke gis i dag.

Fylkeskommunen, seksjon kommunal v/Ine Catharine Storrønning

Med hensyn til vannforvaltning minnes det om at vannforskriften må svares ut i reguleringsplanene for å unngå eventuelle innsigelser.

*Svar:*

BN er kjent med dette og takker for påminnelse. Forholdet vil bli fulgt opp i videre prosess.

Fylkeskommunen, seksjon kommunal v/Sanna Hanem Kavli

Fylkeskommunen er positiv til videre orientering av planarbeidet i regionalt planforum. Det settes om en møteserie på møter i regionalt planforum. BN melder interesse når det vil være aktuelt med et nytt orienteringsmøte.

Vedørende kontaktperson(er) på avdeling plan, næring og kulturminner, så vil seksjon kommunal komme tilbake til dette.

Ellers takkes det for et godt og konstruktivt møte.