



BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår saksbehandler
Bente Jorid Evjen

Vår ref.
2025/19977
oppgis ved alle henvendelser

Deres ref.

Dato
09.10.2025

Tilbakemelding fra oppstartsmøte *Heimdal stasjon gnr/bnr 316/5 og 316/465 mfl., detaljregulering (hensettingsspor)*

Anbefaling om oppstart av offentlig reguleringsplanarbeid



Kilde: Multiconsult Norge AS/Bane NOR SF
Kart med forslag til planavgrensning.

Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Holtermanns veg 7

Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

Adresse		Gnr/bnr 316/5 og 316/465 mfl.
Planens navn/planident	Heimdal stasjon, gnr/bnr 316/5 og 316/465 mfl., detaljregulering	r20250029
Mottatt planinitiativ	17.09.2025	
Oppstartsmøte	26.09.2025	

Rolle	Navn	Org./firma	Kontaktinfo
Forslagsstiller	Norunn Elise Fossum	Bane Nor SF	norunn.elise.fossum@banenor.no
Plankonsulent	Sissel Enodd	Multiconsult	Sissel.enodd@multiconsult.no
Saksbehandler	Bente Jorid Evjen	Byplankontoret	Bente.jorid.evjen@trondheim.kommune.no
Partner	Jon Sivert Granhaug	Byplankontoret	jon-sivert.granhaug@trondheim.kommune.no

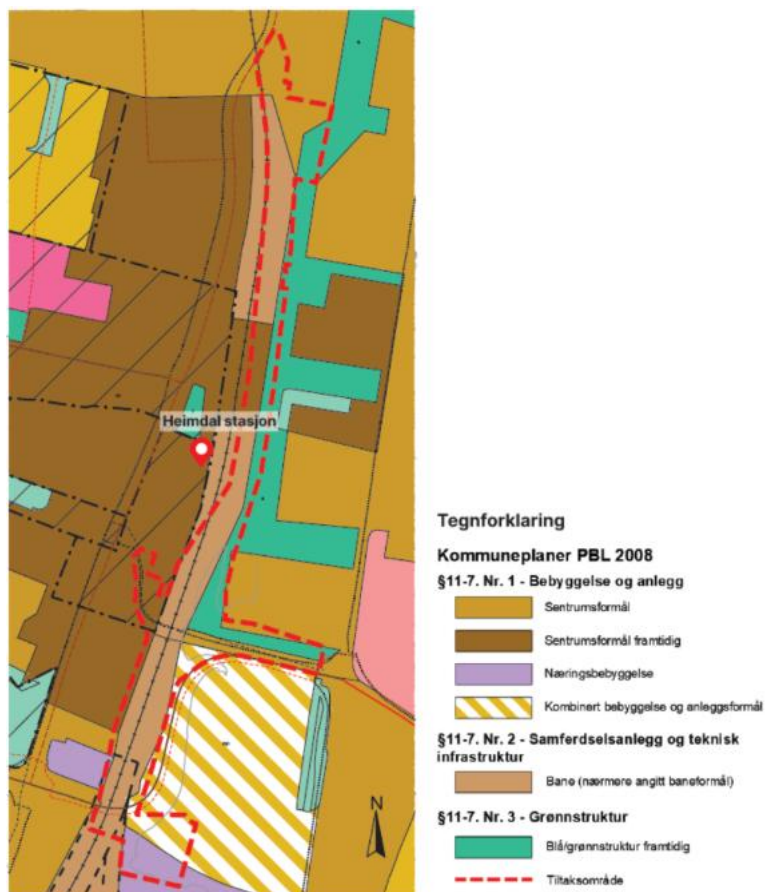
Forslagsstillers planinitiativ

Forslagsstiller foreslår å regulere et hensettingsspor for godstog på Heimdal stasjon. Sporet skal være ca. 600 meter langt, og strekke seg fra Heimdalsbrua/Bjørndalen i nord til påkobling mot Heggstadmoen i sør/Johan Tillers vei. Tiltaket innebærer også at Smedbrua ved Johan Tillers vei sør for Heimdal stasjon må erstattes med en bredere bru, som skal kunne romme fem spor. Hensettingssporer skal erstatte et hensettingsspor som i dag er på Nyhavna, da arealet skal inngå i transformasjonsområdet på Nyhavna. Det er ønskelig å kunne ta i bruk sporet allerede i fjerde kvartal 2028, noe som gir en stram framdrift.

Er planinitiativet i tråd med overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Heimdal er en stasjonsby, og strekningen er i hovedsak satt av til jernbaneformål.

Kommuneplanens arealdel (KPA, 2022-2034)



Planlagt hensettingsspor vil i stor grad legges innenfor område satt av til jernbane i KPA. Samtidig er det mindre arealer som er avsatt til fremtidig sentrumsformål som sentrumsformål, næringsbebyggelse, kombinert bebyggelse og anleggsformål samt fremtidig blågrønnstruktur som blir berørt av forslaget.

Kilde: Multiconsult Norge AS/Bane NOR SF

Utsnitt av plankart for KPA 2022-2034 med foreslått planavgrensning inntegnet over.

Oppstart av arbeid med reguleringsplan anbefales

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Reglene for konsekvensutredning gjelder for dette planarbeidet. Vi vurderer at tiltaket faller inn under KU-forskriften vedlegg II om infrastrukturprosjekter punkt 10c: *Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods.*

Det skal utarbeides konsekvensutredning fordi tiltak i planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Temaet som skal konsekvensutredes er støy, da tiltaket foreslås nært eksisterende sentrumsbebyggelse i Heimdal stasjonsby og nært avsatt transformasjonsområde langs hele østsiden av hensettingssporet.

Planforslaget legger opp til mer jernbane nært Heimdal sentrum, som sannsynligvis vil medføre

mer støy, men også sannsynligvis videreføre og styrke dagens barriereeffekt som jernbanen utgjør i Heimdal sentrum. På den annen side er dette et nødvendig infrastrukturprosjekt da hensettingssporet på Nyhavna må erstattes. Virkningene av planforslaget skal utredes og beskrives på en tilfredsstillende måte i planbeskrivelsen med tilhørende fagrapporter og konsekvensutredning for temaet støy.

Det er ikke krav om planprogram for konsekvensutredninger utløst av vedlegg II i KU-forskriften, jf. § 8. Byplankontoret vurderer videre at aktuelt utredningstema i saken er såpass oversiktlig at et eget planprogram er unødvendig.

Råd for videreutvikling av planinitiativet

Hvordan hensettingssporet vil påvirke Heimdal sentrum vil være et av de viktigste forholdene planforslaget må belyse.

Etablering av et nytt hensettingsspor er som nevnt et nødvendig infrastrukturelt tiltak da det skal erstatte dagens spor på Nyhavna. Et spørsmål er om hvorvidt det er nødvendig at det blir lagt til Heimdal sentrum. Hensettingssporet tjener en funksjon knyttet til godsterminalen på Heggstadmoen, og primært ikke en funksjon for bosatte på Heimdal med flere passasjertog eller avganger. Det er derfor sentralt at det beskrives i planforslaget hvilke alternativer som er vurdert for hensettingsspor, og hvorfor det må etableres på Heimdal stasjon. Dersom det foreligger et silingsnotat av alternative plasseringer av hensettingssporet som kan offentliggjøres, er det ønskelig at dette sendes til Byplankontoret. Vi tror at en slik grundig redegjørelse er nødvendig for aksept og forståelse for tiltaket, og vil være nødvendig for planmyndighetene i vurderingen opp mot ulempene som tiltaket også innebærer.

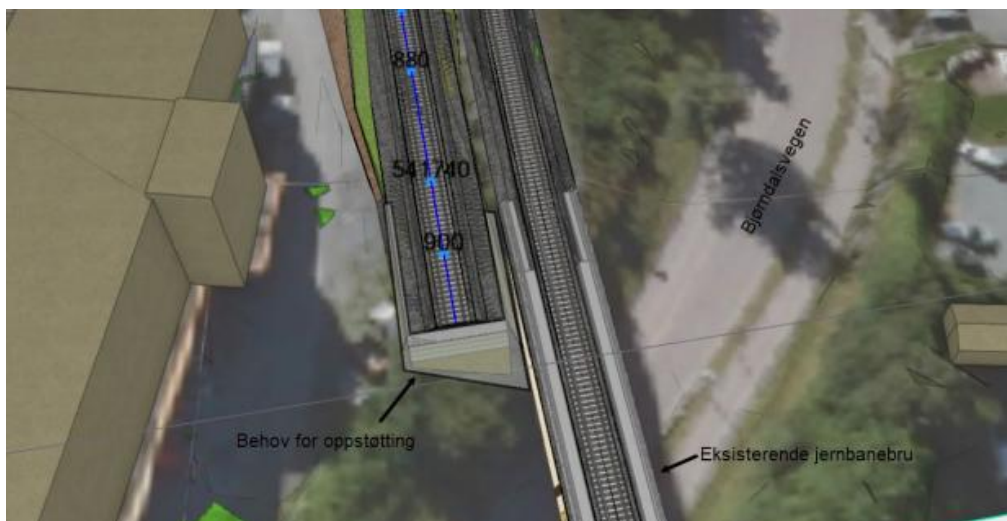
Heimdal er et sentrum i vekst, og større arealer på begge sider av jernbanen er satt av til sentrumsformål (byggesone 1 og 2) i KPA, noe som åpner for høy arealutnyttelse og et potensiale for langt flere boliger i nærheten av jernbanen. Dette er en politisk ønsket utvikling. Det er derfor viktig at hensettingssporet etableres innenfor dagens jernbaneareal og at tiltaket i svært liten grad medfører økt barriereeffekt. Dette er viktig at dokumenteres og beskrives godt i planforslaget.

Støy

Støy må konsekvensutredes i planen. Vi anbefaler å følge metoden i Miljødirektoratets veileder M-1941. Byplankontoret er særlig bekymret for hvordan tiltaket kan medføre mer impulsstøy og nattestøy. Vi har forstått det slik at det forventes at impulsstøy fra ny sporveksel 5, mellom Smedbrua og Johan Tillers veg, er det som i hovedsak vil medføre økt støy.

Avgrensing mot Bjørndalen/Heimdalsbrua

Nordenden av hensettingssporet er ventet å komme tett inntil fylkesveien Bjørndalen/Heimdalsbrua. Fylkesveien er en viktig forbindelse mellom Heimdal og Trondheim sentrum, og er blant annet metrobusstrase. Byplankontoret anbefaler at Bane Nor tidlig tar kontakt med Trøndelag fylkeskommune for interesseavklaringer. Dette handler om å få avklart mulige framtidige vegutvidelser etc. på fylkesveien, og som kan ha konsekvenser for dagens jernbanebru over fylkesveien. Dette kan også ha betydning for hvor langt nord hensettingssporet bør/kan gå nordover.



Kilde: Multiconsult Norge AS/Bane NOR SF

Utsnitt fra 3D-modell som viser nordenden av hensettingssporet mot Bjørndalen.

Grønnstruktur

Planområdet omfatter deler av areal satt av til fremtidig blågrønnstruktur i KPA som er tenkt som en grønn buffer mellom jernbanen og ønsket byutvikling langs Industriveien. Videre planarbeid må beskrive om tiltaket vil berøre disse områdene, og eventuelt hvordan formålet skal ivaretas. Vi har forstått det slik at det er viktig at det ikke faller mye løvverk tett på jernbanen, da større løvfall på skinnene kan medføre trafikale utfordringer. Jernbanetraseen i seg selv er dekket med pukk og er derfor lite utsatt for overvannsproblemer.

Dersom planforslaget medfører at avsatt blågrønnstruktur i KPA omdisponeres, vil det være naturlig at dette erstattes på en måte. Eksempelvis kan dette være avbøtende tiltak som kan heve kvaliteter på nærliggende uterom etc.

Riggområder

Det er bra at det i planavgrensningen er det tatt høyde for riggområder i anleggsfasen. Det foreslås et større riggareal helt sør i planområdet ved jernbanesporet til Heggstadmoen. I det videre planarbeidet må det beskrives godt hvordan arealet skal benyttes i riggperioden og hvordan dette vil påvirke tilgrensende virksomheter.

Smedbrua

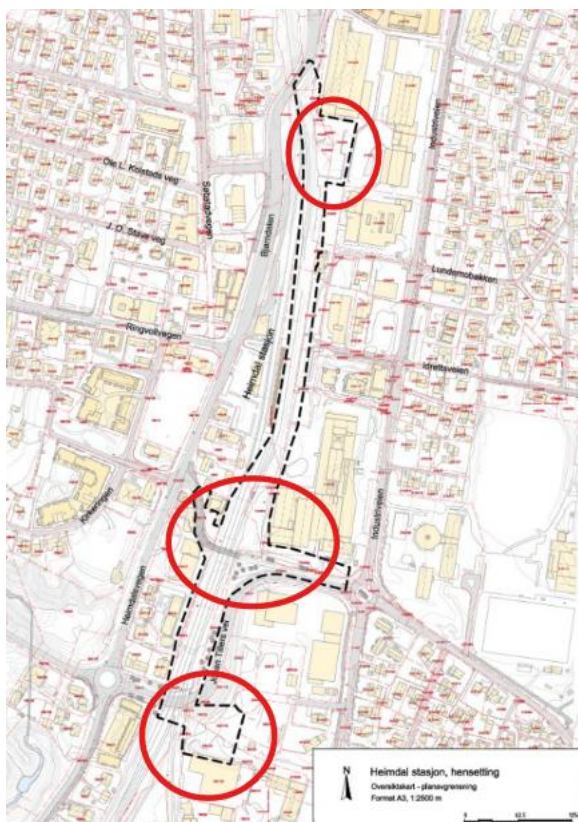
Smedbrua er et viktig krysningspunkt over jernbanen på Heimdal for gående og syklende i dag. I bevaringsstrategien for Heimdal blir brua pekt på som et viktig utsiktspunkt. Byplankontoret mener ny Smedbru må sikres god utforming og arkitektonisk kvalitet, da den utgjør en viktig akse på Heimdal. I tillegg må brua dimensjoneres for å tåle vinterdrift og utrykningskjøretøy. Videre mener vi det er viktig at brua tilstrebes å bli universelt utformet. BaneNor peker på at dette kan medføre vanskeligheter, da det vil komme i konflikt med adkomst til gnr/bnr 316/280 (Polaris trykk/tidligere Adressa-bygget).

Anleggsfasen

Når Smedbrua skal byttes ut vil det medføre at gang- og sykkelforbindelsen over jernbanen i en

periode ikke blir tilgjengelig. Videre kan det ved støping av nordenden av hensettingssporet bli nødvendig med tiltak som begrenser trafikken i Bjørndalen i perioder. Avbøtende tiltak for å sikre fremkommelighet i anleggsfasen må beskrives i forslaget til reguleringsplan.

Sør for Johan Tillers vei på gnr/bnr 200/151 og 288/176 planlegges det et midlertidig rigg- og anleggsområde. Det samme rett sør for gnr/bnr 316/439 (Dekk1) og i området rundt Smedbrua. Det er viktig med god dialog med de berørte grunneierne og bedriftene i disse områdene i planarbeidet.



Kilde: Multiconsult Norge AS/Bane NOR SF. Redigert av Trondheim kommune.

Ringene på kartet markerer omtrentlige områder som planlegges som rigg- og anleggsområder.

Støttemur

Det skal etableres en støttemur fra gnr/bnr 316/280 og nordover til enden av hensettingssporet. Støttemuren vil komme spesielt nært 316/465 (Heimdal kunstforening), men også 316/280 (Polaris trykk/tidligere Adressa-bygget) og 316/439 (Dekk1). Det er viktig at det etableres god dialog med de berørte i planprosessen.

Støttemuren på østsiden av Smedbrua må også forlenges. Denne kommer nært adkomsten til Polaris trykk/tidligere Adressabygget. Ivaretagelse av adkomstmuligheten kan gjøre det utfordrende å gjøre helningsgraden på Smedbrua universelt utformet. Dette må vurderes og beskrives i planforslaget. Denne støttemuren vil også komme tett opp mot Johan Tillers vei. Det må vurderes og beskrives om dette kan medføre utfordringer for trafikkavviklingen i Johan Tillers vei i anleggsfasen i planforslaget.



Kilde: Multiconsult Norge AS/Bane NOR SF

Kart som viser omtrentlig plassering av behov for støttemurer.

Tidsperspektiv

Hensettingssporet skal tas i bruk innen fjerde kvartal i 2028. Dette er svært ambisiøst, særlig med tanke på at det kreves reguleringsplan for tiltaket. BaneNor har ytret et ønske om å skille ut ny Smedbru fra plansaken, og heller søke om tillatelse gjennom byggesak for denne. Byplankontoret mener Smedbrua må inkluderes i plansaken, da det er viktig å sikre medvirkning, god funksjonalitet som gang- og sykkelbru og kvaliteter som utsiktspunkt og arkitektonisk utforming.

Klima og materialbruk

Valg av materiell til støttemurer og Smedbrua kan ha en stor innvirkning på klimaavtrykket for prosjektet. Dette må vurderes opp mot arkitektonisk utforming i planforslaget.

Øvrige råd/innspill

Temaet kriminalitetsforebygging må omtales i planforslaget.

Bevaringsstrategien for Heimdal peker på Smedbrua som et viktig utsiktspunkt og forbindelse. Dette må legges til grunn i planarbeidet.

Planvask

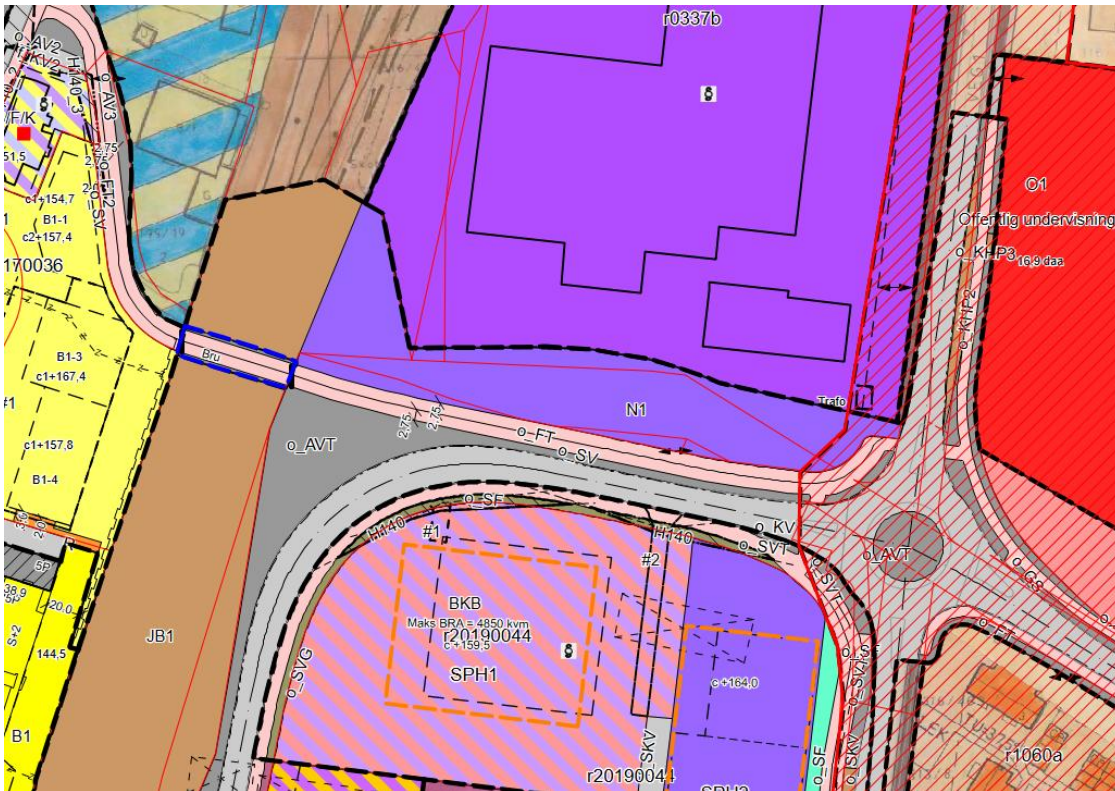
I planinitiativet ser det ut som at det er utelatt noen berørte reguleringsplaner. Disse er:

- r20180003 - Sivert Thonstads vei. Ligger mot Bjørndalen/Heimdalsbrua. Det er litt utfordrende å se om planen berøres av foreslått planavgrensning. Det bes om at dere avklarer planavgrensninga nærmere.
- r20170036 - Heimdalsvegen 10 og 12. Reguleringsplan på vestsiden av Smedbrua.
- r0648 - Industriveien 39, gnr.199/42 og 199/90. Helt i sør, ved kulverten i Johan Tillers veg.

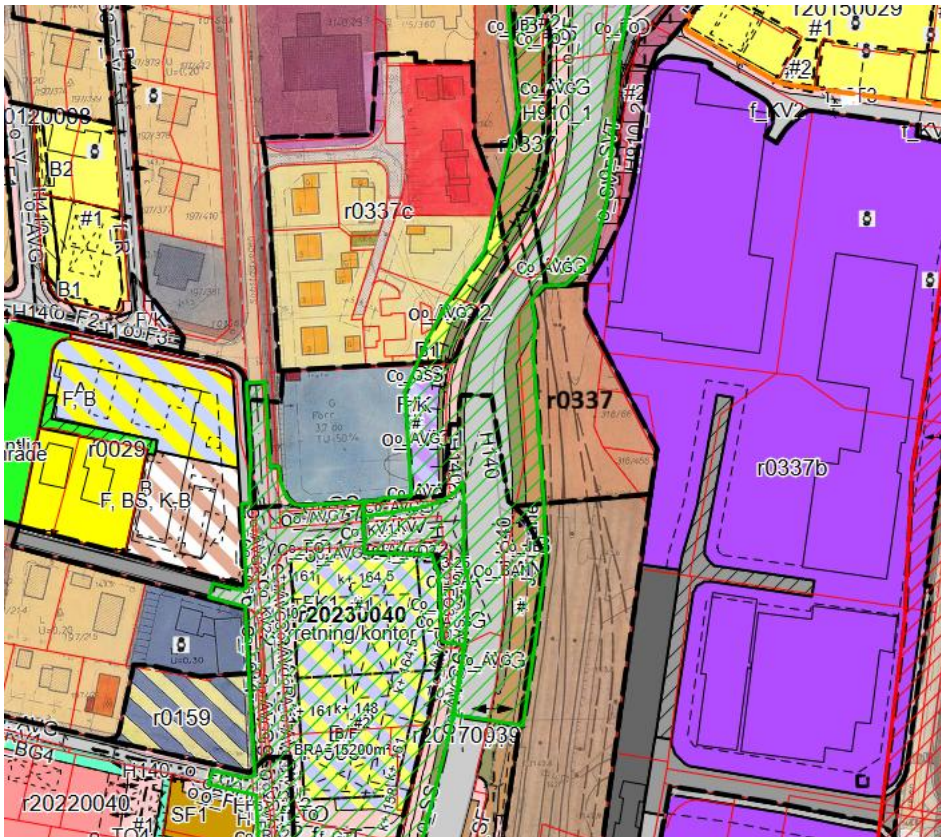
Det er ønskelig at fliker/rester av eldre reguleringsplaner kan tas med i planområdets avgrensning for å rydde opp i reguleringsstatusen i området. Det samme gjelder tilpasning til

eksisterende og påstartede reguleringsplaner for å forhindre at det oppstår nye fliker/rester.
Dette gjelder:

- Påstartet planarbeid r20250015 *Del av Industriveien og del av Johan Tillers vei*, samt r20140008 *Ny vegforbindelse mellom Heimdalsvegen og Industrivegen*. Det ser ut som forslag til planområde tar hensyn til dette, men vi vil for sikkerhets skyld presisere dette. Utsnitt av området:



- Reguleringsplan r0337 *Industriv. Bjørndalen – Johan Tillers veg*. Utsnitt av området:



Dette er vi uenig om i det innsendte planinitiativet:

Rekkefølgekrav:

Byplankontoret mener det kan bli aktuelt med rekkefølgebestemmelser for:

- opparbeidelse av stasjonsplassen foran Heimdal Stasjon
- oppstramming av krysset Heimdalsvegen/Johan Tillers veg i enden av Smedbrua
- Ny gangforbindelse over jernbanen, nord for dagens undergang ved stasjonen, eventuelt en regulering av dette uten rekkefølgebestemmelse.

Byplankontoret ser på dette som aktuelle tiltak i relasjon til jernbanen og Smedbrua. Det må vurderes nærmere i hvilken grad tiltakene har saklig sammenheng med tiltakene i planen, som hensettingsspor og nye Smedbrua. Som del av nødvendig sammenhengende infrastruktur, eller for å avbøte ulemper for eksempel mot støyvirkninger eller barrierevirkninger, er den foreløpige vurderingen at dette kan bli aktuelt ved å tilføre kvaliteter til sentrum.

BaneNor er uenig i dette. De mener hensettingssporet vil legges innenfor dagens avstengte jernbanetrase, og dermed ikke vil gi en økt barriere. Det er enighet om at dette må dokumenteres og beskrives i plandokumentene.

De viktigste endringene som må gjøres

Hvorfor Bane NOR mener Heimdal er den rette plassen

Dette må dokumenteres, og vurderingene av alternativer som er gjort må presenteres i planforslaget. Gjerne gjennom et silingsnotat.

Smedbrua som en kvalitet for Heimdal sentrum

Smedbrua må i tillegg til å prioritere funksjonell kvalitet og sikkerhet for jernbane og trafikanter, også ha arkitektonisk kvalitet for Heimdal sentrum.

Tilbakemelding fra internt samråd

Internt samråd består av kommunale enheter. Vi har lagt fram planinitiativet der og har fått tilbakemeldinger derfra. De er vedlagt i et eget skjema. Det bes om at alle innspillene svares ut/ følges opp i et eget merknadsskjema. Merknadsskjema kan lastes ned fra vår nettside:

<https://www.trondheim.kommune.no/reguleringsplanveileder/>

Under følger det vi mener er de viktigste punktene fra internt samråd som må følges opp i planarbeidet:

- Det må utarbeides en overordnet VA-plan. Omgang og innhold i denne må tilpasses tiltaket. Temaet overvann bør inkluderes. VA-planen bør komme med konkrete forslag til overvannshåndteringstiltak (som sikres i bestemmelsene). Riggområdene kan komme i berøring med VA-ledninger. VA må vurderes i anleggsfasen.
- Det må utarbeides en rigg- og marksikringsplan. Ivaretagelse av vegetasjon/eventuelt ny etablering av grønn vegetasjonsskjerm for tiltak bør utredes/dokumenteres.
- På begge sider av ny Smedbru, vil det være viktig å se på hvordan brukaret kobler seg på eksisterende sentrumssituasjon og trafikknett.
- Nærmiljø, skole og barnehage bør involveres for tilrettelegging av trygge og forutsigbare forbindelser i bygge- og anleggsfase.
- Med søknad om tiltak skal det følge tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurensset forevises forurensningsmyndigheten. Tiltak kan ikke igangsettes før dokumentasjon eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune.
- Mål for utslipp av klimagasser skal angis i planens formålsbestemmelse, jf. KPA § 15.1. Forventede klimakonsekvenser skal dokumenteres i samsvar med klimaveilederen og klimagassberegninger, jf. KPA § 15.2.
- Anbefaler at det sikres en bestemmelse om nyplanting av stedegne løvtrær der det er mulig. Hvis planen medfører fjerning av større vegetasjon, må dette redegjøres for i planbeskrivelsen, jf. nml § 8.

- I ROS-analysen som skal utarbeides må ekstremnedbør inkluderes som en mulig uønsket hendelse, hvor sannsynligheten settes som høy. Risiko/virkning må vurderes deretter.
- Problematisk med en ny støykilde som kan gi nattestøy i et område der det planlegges mange boliger. T-1442 aksepterer inntil 10 hendelser hver natt som kan føre til oppvåkning før det stilles krav til maksimalstøy. Støyutredning må problematisere nattestøy og spesielt impulsstøy, og bestemmelser bør sikre redusert aktivitet på natt. Planen bør ha bestemmelser som sikrer tilfredsstillende lydnivå inne og på uteområder for eksisterende støyfølsom bebyggelse (jf NS8175 klasse C).
- Viktig å dimensjonere broen for vinterdrift. Regler for snøopplag må følges.
- Viktig å dimensjonere broen for utrykning, da det er få tverrkoblinger over jernbanen i dag.
- Utrede om broen er innenfor krav for sykkelveg og universell utforming. Ved opprettelse av gang- og sykkelforbindelser må normtegninger følges når det gjelder bredder.
- Utredning om ny Smedbru medfører endring av kurvatur bør legges ved.
- Valg av materialer på Smedbrua vil ha stor innvirkning på både klimabelastning og opplevelseskvalitet. Det er viktig å utnytte potensialet i god materialbruk og bruke belysning bevisst for å skape en trygg og tiltalende passasje.
- Spesielle kvaliteter knyttet til utforming av bru bør sikres i bestemmelsene, men samtidig gi rom for noe endring utover i prosessen. Bestemmelser/rekkefølgekrav for å ivareta myke trafikanter i en overgangs/byggeperiode bør være tydelige i forhold til tidspunkt i prosessen mv.

Planprosessen

Det er enighet i oppstartsmøtet om at planprosessen skal gjennomføres i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker](#).

Plankonsulent/forslagsstiller skal holde åpent informasjonsmøte. Møtet bør fortrinnsvis annonseres samtidig med varsel om igangsatt detaljplanlegging.

Forslagsstiller må gå i dialog med Trøndelag fylkeskommune tidlig i planprosessen for å avklare interesser ved nordenden av hensettingssporet mot fylkesveien.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget. Vi har som mål å ha en effektiv planprosess og om å være mest mulig omforent før planforslaget legges ut på offentlig ettersyn.

Planforslag som sendes inn som komplett kan ikke påregnes endret eller supplert underveis i saksbehandlingen hos byplankontoret, da dette vil forsinke saksbehandlingen og kunne medføre brudd på frister.

Avtale om foreløpig framdrift

- Prosjektet har som mål å varsle planoppstart oktober 2025
- Arbeidsmøter (*avtales etter behov*)
- Ev. møte med naboer eller andre
- Sende inn utkast til kart- og bestemmelser 2 uker før kart- og bestemmelsesmøte (dette for at byggesak, jurist og kommunalteknikk har mulighet til å komme med innspill før møtet)
- Kart- og bestemmelsesmøte, (omhandler en grov gjennomgang av det innsendte materiale før innsending av komplett planforslag)
- Varsle saksbehandler senest tre uker før dere sender inn komplett planforslag
- Komplette planforslag sendes inn 4. kvartal 2026
- Førstegangsbehandling (frist 12 uker)
Det gjøres oppmerksom på at byplankontoret ikke kan garantere for politisk behandling, men at vi kan sende over planforslaget til byrådet med en tidsramme som gjør det mulig
- Høring 6 uker (minimum), første kvartal 2027. Avholde åpent møte i denne perioden.
- Forslagstiller følger med på postlista og svarer opp merknader fortløpende
- Merknadsmøte (*avtales etter behov*)
- Sluttbehandling anslått sommer 2027

Krav til komplett planmateriale

Komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker](#).

Planmaterialet må være entydig for at planen skal kunne regnes som komplett. Det vil si at beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte tema som belyst i forslag til ROS- analyse.

Tema krever ROS-analyse ut over de temaene som er foreslått i planinitiativet:

- Samferdselsårer
- Ulykker i forbindelse med anleggstrafikk

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår [illustrasjonsveileder for plansaker](#).

Behandlingsfrist

For at saken skal behandles må det leveres materiale i samsvar med kravene i *Utfylt liste med krav til komplett materiale* vedlagt.

Det er enighet om et mål om 12 ukers behandlingstid fra innsendt plan til førstegangsbehandling, tilsvarende som gjelder for private planforslag. Det er ikke en egen, lovbestemt frist for offentlige planer.

Dere må varsle saksbehandler og partner senest tre uker før dere sender inn komplett planforslag, slik at vi får satt av tilstrekkelig tid til å gå gjennom materialet raskt når det kommer.

Gebyr

Da dette ikke er et privat planforslag, vil ikke planen være gebyrlagt jf. pbl § 33-1, bokstav C.

Med hilsen

Trondheim kommune

Ragna Fagerli
byplansjef

Bente Jorid Evjen
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Vedlegg:

Vedlegg 1 – Adresseliste

Vedlegg 2 – Matrise internt samråd

Vedlegg 3 – Krav til komplett materiale

Vedlegg 4 - Planinitiativ, med forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse

Kopimottakere:

- Trøndelag fylkeskommune
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Multiconsult