



- Akseptert
- Akseptert m/kommentarer
- Ikke akseptert / kommentert
Revider og send inn på nytt
- Kun for informasjon

Sign:

Siri Hollup Broholm, 15.05.2023
17:00:59

Nordlandsbanen (Hell) – Steinkjer, Stjørdal stasjon

Oppsummering og kommentarer til uttalelser til offentlig ettersyn

00A	Første utgave	12.05.2023	HATO	ELAR	ELGN
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Nordlandsbanen (Hell) – Steinkjer, Stjørdal stasjon Oppsummering og kommentarer til uttalelser til offentlig ettersyn		Antall sider:			
		50			
		Produsent:	COWI		
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjektnr.: 60034614 Parsell: 25 Planfase: Detaljplan		Dokument-/tegningsnummer: KTT-25-A-10201		Revisjon: 00A	
		FDV-dokument-/tegningsnummer: NA		FDV-rev.: NA	

1	OPPSUMMERING AV UTTALELSER TIL OFFENTLIG ETTERSYN.....	3
1.1	OFFENTLIGE MYNDIGHETER OG FAGETATER	3
1.2	NABOER, INTERESSETER OG ORGANISASJONER	15
1.3	VEDLEGG	17

1 OPPSUMMERING AV UTTALELSER TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon – spor og tverrforbindelse ble sendt ut til offentlig ettersyn 04.10.2022 med høringsfrist 20.11.2022. I løpet av høringsperioden kom det inn 12 uttalelser, hvorav Avinor og Statsforvalteren kom med innsigelse til planforslaget.

Tabell 1 Innkomne merknader til planforslaget.

1	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	10.10.2022
2	Statens vegvesen (SVV)	20.10.2022
3	Bane NOR	01.11.2022
4	Avinor	02.11.2022
5	Mattilsynet	07.11.2022
6	Tensio	11.11.2022
7	Statsforvalteren i Trøndelag	18.11.2022
8	AtB	18.11.2022
9	Trøndelag fylkeskommune	22.11.2022
10	Arne Magnus Smørvik	13.10.2022
11	Stasjonstomten AS v/Tormod Salberg	18.10.2022
12	Agri Eiendom AS v/WSP Norge AS	17.11.2022

1.1 Offentlige myndigheter og fagetater

Nr.	Avsender	Oppsummering av innspill	Forslagsstillers kommentar
1	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	DSBs uttalelse er et generelt svar med opplysning om blant annet DSBs ansvarsområder. DSB har ingen merknader til plandokumentene.	Innspillet tas til orientering.

2	Statens vegvesen (SVV)	<p>Det er viktig med tilstrekkelig areal til både bane og buss for en helhetlig løsning for kollektivknutepunktet. Statens vegvesen (SVV) har ingen innvendinger til at de mest sentrale elementer i stasjonsområdet blir trukket ut i egen detaljregulering.</p> <p>SVVs tilnærming er at mellomplattform med egen atkomst (via kulvert), uten å måtte krysse jernbanespor som i dag, må være den eneste bærekraftige løsningen, og er svært etterlengtet.</p> <p>SVV noterer seg at planarbeidet inkluderer gode forbindelser mellom den nye tverrforbindelsen og øvrige gang- og sykkelforbindelser, som blant annet hovedsykkelruta.</p> <p>Sanering av planovergang (fv. 6806) nord for stasjonen, henvist til i planprogrammet for områdereguleringen, reguleres til jernbaneformål når fv. 6806 er omlagt. Dette tolker SVV som et logisk plangrep, og ser frem til en slik realisering.</p>	Innspillet tas til orientering.
3	Bane NOR	Ingen merknader til plandokumentene.	Innspillet tas til orientering.
4	Avinor	1. Høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn	1. Innspillet tas til orientering.

		<p>De planlagte tiltakene vil ikke komme i konflikt med horisontalfaten, som er en høyderestriksjonsflate/ hinderflate for lufthavnen.</p> <p>2. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg Bestemmelse om byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg er innarbeidet i § 4-11 i forslag til reguleringsbestemmelser og retningslinjer. Bestemmelsens henvisning til Avinor Flysikring bør rettes til Avinor.</p> <p>3. Turbulensvurderinger De planlagte tiltakene forventes ikke å gi strømningsmessige effekter som blir merkbare for lufttrafikk til/fra Trondheim lufthavn.</p> <p>4. Forebyggende tiltak mot «Birdstrike» Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Avinor ber på nytt om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:</p> <p><i>Bebyggelse/anlegg må utformes på en måte som ikke tilrettelegger for hvile, mat eller hekking for fugler.</i></p> <p>Eksempler på avbøtende tiltak mot «birdstrike» kan være bruk av «måkepigger» på master, informasjonstavler, husmøner og mindre takflater, samt bruk av liner (fortrinnsvis tynne stålvaiere) på større takflater.</p> <p>Dersom overnevnte bestemmelse om forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Trondheim lufthavn ikke</p>	<p>2. Bestemmelse § 4-11 rettes i tråd med Avinors kommentar.</p> <p>3. Innspillet tas til orientering.</p> <p>4. Bestemmelse om "Birdstrike" er tatt inn i reguleringsbestemmelsene. Forslagsstiller oppfatter at det dermed ikke foreligger noe innsigelse fra Avinor til planforslaget.</p>
--	--	--	--

		innarbeides i reguleringsbestemmelsene til detaljreguleringsplanen, må dette brev forstås som en innsigelse til planen, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4.	
5	Mattilsynet	Mattilsynet har ingen merknader til planforslaget.	Innspillet tas til orientering.
6	Tensio	Tensio gjør forslagsstiller oppmerksom på at det i planforslaget må tas høyde for de anlegg som det er nødvendig for Tensio å etablere og drifte. Det vedlegges et ledningskart for området. Tensio forutsetter at strømforsyningsanleggen blir ivaretatt i reguleringsplanarbeidet. Dersom planen forutsetter at eksisterende nettanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av plass til ny trasé.	Det har vært møte med Tensio om eksisterende ledningssituasjon og framtidig strømbehov. Kontakten med Tensio vil bli opprettholdt i forbindelse med videre detaljering av prosjektet.
7	Statsforvalteren i Trøndelag	<p>Statsforvalteren i Trøndelag fremmer følgende innsigelse til reguleringsplanen:</p> <p>1. Det fremmes innsigelse til planforslaget med hjemmel i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.6, grunnet manglende tiltak og inkludering i planbestemmelsene for ivaretagelse av rødlistede arter, herunder fugler og almetrær. Statsforvalteren kan ikke se at noen av anbefalingene i fagnotat for naturmangfold om å minimere risiko for negativ påvirkning på verdifull natur, er inkludert i reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>1. Med hensyn til risiko for skade på almetrærnes rotsone i forbindelse med nedlegging av kabler til tekniske bygg er det nå forutsatt en annen plassering av nye tekniske bygg som innebærer at ledning til strømforsyning (kabler i rør) legges langs plattform på vestsiden av stasjonsbygningen. I løsning for tverrforbindelse som er lagt til grunn for reguleringsplanen er det ca. 20 m fra spunt til nærmeste almetre, men tverrforbindelsen er regulert med et bestemmelsesområde som innebærer at endelig plassering og utforming kan bli justert senere i områdereguleringsplanen for Stjørdal stasjonsområde. For å sikre bevaring av almetrærne er det tatt inn anbefalinger fra fagnotat for naturmangfold i bestemmelsene:</p>

		<p>Videre anbefales det å ta vare på og sikre almetrærne som er rødlistet ved Stjørdal stasjon.</p> <p>Det anbefales å utføre anleggsarbeid utenfor hekketiden til reproduserende fuglearter ved stasjonen (1.april til 1.august).</p>	<p><u>§ 4-2 Naturmangfold - Almetrær (pbl. § 12-7, pkt. 6)</u> <i>Almetrærne ved Stjørdal stasjon bør tas vare på og sikres under anleggsgjennomføringen. Det bør settes av god nok plass mellom tiltaket og trærne, slik at rotsonen ikke blir skadet. Det anbefales en buffer på 20 meter fra trestammene til tiltaket, hvor det ikke skal skje graving dypere enn 20 cm (topplaget). Avvik fra dette er mulig dersom det skjer på mindre deler av rotsonen. Området som skal beskyttes skal gjerdes inn ved anleggsarbeid. Fagperson skal rådføres ved graving nær rotsonen, og aktuelle trær må måles inn.</i></p> <p>Tidsperioden for anleggsarbeidet på Stjørdal stasjon er avhengig av brudd på jernbanen (gjøres felles for flere aktiviteter langs Nordlandsbanen). Dersom ønsket framdrift for tiltakene skal opprettholdes vil det ikke være mulig å gjennomføre anleggsarbeidet slik at man holder seg utenom hekkeperioden for fugler. Endelig sporbruddsplan vedtas sentralt i Bane NOR i samråd med gods- og togselskaper, og styres ikke av prosjektet.</p> <p>Fiskemåke er den mest sentrale fuglearten å ta hensyn til, da denne er registrert som reproduserende (reir med egg) ved stasjonen flere ganger de siste ti årene. Fiskemåke legger mellom 2 og 4 egg i mai-juni. Disse ruges i ca. 25 dager. Den mest sårbare perioden for denne arten er derfor mai til og med juli. Siden anleggsarbeidet ikke kan utføres i sin helhet utenfor denne perioden, vil det mest aktuelle tiltaket være å starte anleggsarbeidet før hekkingen begynner, senest i april, slik at fiskemåka ikke får anledning til å bygge reir/legge egg i anleggsområdet. Når hekkingen har startet, er det ulovlig å fjerne reir og egg. Aktuelle områder (tak og jernbanespor som ikke brukes i dag) bør også dekket til i god tid (på sen vinteren) før hekketiden starter. Dette kan for eksempel gjøres med godt synlige tråder (ikke nett) med 30 cm mellomrom, 30 cm ovenfor bakken, eller presenning. Det kan også settes opp ulike typer fugleskremsel. Området bør befares av fagkyndig før oppstart av anleggsarbeid, slik at eksisterende reir kan oppdages. Dette bør også følges opp gjennom hele anleggsperioden. For å bøte for manglende steder å hekke, kan man eventuelt sette opp måkeplattformer utenfor</p>
--	--	--	---

		<p>2. Det fremmes innsigelse til planforslaget med hjemmel i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.6, grunnet manglende tiltak og inkludering i planbestemmelsene for ivaretagelse av naturtypen engaktig sterkt endret fastmark.</p> <p>Statsforvalteren påpeker at det er anbefalt å sette opp gjerde mellom rigg- og anleggsområde og naturtypen engaktig sterk endret fastmark som er av høy lokalitetskvalitet. Det gis også mer utfyllende anbefalinger for å ivareta naturtyper og eksisterende vegetasjon, samt å la stedege arter få etablere seg der eksisterende vegetasjon fjernes. Disse anbefalingene er ikke inkludert i reguleringsbestemmelsene og Statsforvalteren ber om at disse følges.</p> <p>Det bes også om at området regulert til «Annen veggrunn – grøntareal» omreguleres til grønnstruktur for å kunne sette vilkår om skjøtsel som samsvarer med anbefalingene i fagnotatet.</p>	<p>planområdet. Dette anses likevel ikke som en nødvendighet, da fiskemåke også har hekkested i strandsonen ved Stjørdalsfjorden.</p> <p>Det legges til i bestemmelse for anleggsperioden at ved anleggsarbeider i hekkeperioden (1.april – 1.august) skal fagkompetanse involveres for å ivareta hensyn til rødlistede og spesielt hensynskrevende fuglearter i området. Konkrete tiltak og evt. restriksjoner skal følges opp i miljøoppfølgingsplanen.</p> <p>2. Området som vil bli brukt i anleggsperioden vil bli inngjerdet og området vil bli istandsatt etter anleggsperioden. Tiltakene inngår i miljøoppfølgingsplanen. Anbefaling om inngjerding og etablering av stedege arter er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Planbestemmelser knyttet til midlertidig bygge- og anleggsområder er supplert for å bedre sikre naturtypen engaktig sterkt endret fastmark under anleggsperioden (supplering i fet font):</p> <p><i>Område #1_3 kan benyttes til anleggsområde for bygging av nytt spor, samt anleggsatkomst i anleggsperioden. Området skal istandsettes og tilbakeføres til angitt opprinnelig bruk innen rimelig tid. Det tillates anlagt avkjørsler i anleggsfasen og disse skal opparbeides i henhold til Statens vegvesens retningslinjer og skal godkjennes av vegeier. Det skal settes opp gjerder mellom rigg- og anleggsområde og naturtypen engaktig sterkt endret fastmark, for å beskytte resterende vegetasjon. Etter anleggs slutt skal området tilbakeføres i samsvar med anbefalinger for naturtypen i fagnotat naturmangfold (KTT-25-A-10150).</i></p> <p>Forslagsstiller foreslår at området reguleres til annen veggrunn – teknisk infrastruktur for å synliggjøre at det er teknisk infrastruktur i området. For å ivareta naturtypen er det lagt på en hensynssone for naturmiljø med krav om at man skal ta hensyn til naturtype og snarlig reetablering av stedege arter ved inngrep/tiltak i området. Videre er det i planen sikret at SVV får atkomst til</p>
--	--	---	--

		<p>3. Det fremmes innsigelse til planforslaget med hjemmel i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.1 inntil de konkrete avbøtende tiltakene knyttet til støy, er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Det går frem av bestemmelsene at støytiltak på eller ved kilden skal vurderes og bør prioriteres i tråd med anbefalingene. Bestemmelsen sikrer således ikke avbøtende tiltak i henhold til vedlagt støyrapport.</p> <p>Med hensyn til bestemmelsen om lokale støytiltak vurderer Statsforvalteren det slik at formuleringen åpner opp for at grenseverdiene i tabell 2 kan overskrides med 10 dB, uten at det sikres avbøtende tiltak for disse boligene.</p> <p>Statsforvalteren som støymyndighet mener at bestemmelsene ikke i tilstrekkelig grad sikrer avbøtende tiltak for aktuelle boliger.</p> <p>Rekkefølgebestemmelsen § 9-2 gir heller ingen tydelige føringer for at avbøtende tiltak skal gjennomføres. Forhold som kan gi grunnlag for innsigelse er blant annet at grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen, jf. T-2/16 punkt 3.1.</p>	<p>pumpehus og kum inn på eiendommen, samt at Bane NOR sikres driftsadkomst til sporveksel. Dette er derfor ønskelig å tilføye i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>3. I reguleringsbestemmelsene vises det til støytiltak både på og ved kilden. Støytiltak på kilden ligger implisitt i tiltaket ved at det vil bli bygd ny infrastruktur. I tillegg vil nye og mer støysvake togtyper bidra til redusert støynivå, både for person- og godstog. Støytiltak ved kilden (langsgående støyskjermer) som er vist og gjort beregninger av i støyrapporten vil bli lange og kostbare, og det er også utfordringer knyttet til barriereeffekt og visuelle konsekvenser. Det er derfor forutsatt at det bør gjøres en vurdering av omfang og kostnad opp mot effekten av tiltaket og prosjektets totale kostnadsramme, ref. siste setning i bestemmelse § 4-4.</p> <p>Støyrapport er revidert slik at anbefalte tiltak med antatt god effekt, og som bør vurderes, kommer tydeligere frem.</p> <p>Forslagsstiller foreslår å vise til Støyrapport i bestemmelsen, og si at denne er veiledende når tiltak skal vurderes. I tillegg er ordlyden i bestemmelsen endret slik at tiltak <i>skal</i> gjennomføres gitt at de er praktisk gjennomførbare og står økonomisk rimelig i forhold til effekt og tiltakets kostnadsramme.</p> <p>T-1442 gir anbefalinger om at endring i eksisterende støykilder som gir økning i støynivå på 1–2 dB skal vurderes for støytiltak. Ny infrastruktur og nye togtyper gir en generell reduksjon av støynivå i forhold til dagens situasjon. Dermed vil planen i seg selv kunne karakteriseres som et støyreduserende tiltak. Planforslaget tilrettelegger heller ikke for ny arealbruk med støyfølsom bebyggelse, men jernbane-/samferdselsformål.</p> <p>Videre sier retningslinjen at omfang og kostnad ved støydpendende tiltak skal vurderes opp mot effekten av tiltaket og at de som er mest utsatt skal prioriteres.</p>
--	--	---	--

		<p>4. Det vises til usikkerhet knyttet til reell hastighet og støynivå fra ny togtype. Planen tar i tillegg ikke hensyn til sumstøysproblematikken med begrunnelse i at dette ikke er nytt tiltak, men utvidelse av eksisterende anlegg.</p> <p>Støyrapporten gir videre ikke oversikt over støynivå på nattetid, noe som er uheldig da det er dokumentert at søvnforstyrrelser gir negative helseeffekter. Tiltaket vil slik Statsforvalteren vurderer for den sørlige delen kunne medføre en reduksjon i støybelastning for etablerte boliger langs planområdet. Det er større usikkerhet knyttet til planområdet nord for Stjørdal stasjon. Statsforvalteren er således usikker på de</p>	<p>Ambisjonsnivå med 10 dB over grenseverdien (tilsvarende rød støysone) for lokale støytiltak er basert på Bane NORs vurdering av hva som er hensiktsmessig ut fra et kost-nytte-perspektiv for hele strekningen, jf. anbefalingene i T-1442. Dette kommer i tillegg til den forventede generelle reduksjon av støybelastning som følge av planen.</p> <p>Usikkerhet i beregningsresultater innebærer at det vil være uheldig å binde opp konkrete støytiltak i denne fasen. Foreslåtte reguleringsbestemmelser for støy sikrer at lokale støytiltak skal vurderes. Forslagsstiller anbefaler at lokale støytiltak knyttet til bygninger og uteoppholdsplasser avklares nærmere i forbindelse med byggesaksbehandlingen da denne type tiltak bør stedstilpasses i dialog med den enkelte grunneier. Dersom bestemmelsene i denne planen blir for omfattende, vil det skape presedens for de øvrige prosjektene i porteføljen og gi uforholdsmessig store kostnader til støytiltak. Det vil si at det i praksis blir bestemmelser som ikke kan følges fullt ut og må lempes gjennom dispensasjon.</p> <p>Innholdet i rekkefølgebestemmelse § 9-2 er overlappende med støybestemmelse § 4-4 og er tatt ut av bestemmelsene.</p> <p>4. Dette er en plan for jernbane og regulerer således ikke nye areal for bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Planen fører til en oppgradering av eksisterende støykilde og er beregnet til å gi en generell reduksjon av støybidraget. Dermed vil planen bidra til reduksjon av den totale støybelastningen i området og vil dermed være i tråd med intensjonen i T-1442. Støyrapporten er supplert med en mer utfyllende beskrivelse av støysituasjonen i området generelt.</p> <p>Det foreslås å legge til i bestemmelsene at Lokale støytiltak skal ta hensyn til sumstøy ved at effekten av tiltaket skal oppnå innskjerpede grenseverdier med 3 dB.</p>
--	--	--	---

	<p>faktiske konsekvensene knyttet til støybelastning for aktuelle bygninger nord i planområdet. På bakgrunn av usikkerhet knyttet til støysituasjon og lite tilgjengelig data som beregningsgrunnlag blir det desto viktigere at bestemmelsene sikrer kvalitetskrav i henhold til T-1442/21.</p> <p>Det fremmes faglig råd til reguleringsplanen om at det bør tas inn bestemmelser som sikrer at grenseverdier for nattestøy (L_{5AF}) utenfor soverom, i henhold til tabell 2 overholdes.</p> <p>5. Det er videre anbefalt å rense avrenning fra rigg- og anleggsområder for å forhindre forurensning til sjø og vassdrag.</p> <p>6. Helse og omsorg og Barn og unge Statsforvalterens innspill til trafikksikkerhet er ivaretatt i foreliggende planforslag.</p> <p>7. Samfunnsikkerhet Det er gjennomført en grundig og god ROS-analyse for området, med tilhørende fagrapporter for grunnforhold, samt hydrologi. Statsforvalteren er godt fornøyd med</p>	<p>Nattestøy (L_{5AF}) er beregnet og vurdert, men det er ikke oppgitt konkrete resultater i rapporten fordi grunnlaget mht. togtyper er for usikkert. Det er i utgangspunktet vurdert å være færre enn 10 hendelser over aktuell grenseverdi om natta, men det er indikasjon på at maksimalnivå på natt kan være dimensjonerende for lokale støytiltak i enkelte tilfeller.</p> <p>Da det ikke foreligger detaljert informasjon om støynivå fra ny togtype 76 og hvilke tog som stopper på stasjonen om natta, er det foreslått i støyrapporten at dette skal vurderes nærmere i senere fase når denne informasjonen er kjent. I tillegg vil nye krav til bremseklosser på godstog gi en betydelig reduksjon av maksimalnivå etter 2032. Beregningene er utført med tradisjonelle bremseklosser, noe som gjør resultatene ekstra konservative.</p> <p>Bestemmelsen § 4-4 sikrer uansett at nattestøy blir vurdert, da bestemmelsen henviser til T-1442, hvor grenseverdier for nattestøy (L_{5AF}) inngår.</p> <p>5. Dette faglige rådet vil bli ivaretatt. Overvann skal håndteres iht. tiltaksplan og eventuell utslippstillatelse ved anlegg- og byggeproppvann. Vannhåndtering er nærmere omtalt i følgende dokumenter: Miljøteknisk rapport med tiltaksplan for forurenset grunn (KTT-25-A-10070), kap 6.2 Spredningskontroll og vannhåndtering. Miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen (KTT-25-A-10080), kap 8.5 Forurensning til grunn, luft og vann.</p> <p>6. Innspillet tas til orientering.</p> <p>7. Innspillet tas til orientering.</p>
--	--	--

		<p>løsningen for myke trafikanter med kulvert under jernbanen.</p>	
8	AtB	<p>1. Holdeplasser</p> <p>AtB har noen generelle kommentarer til utforming av kollektivknutepunktet:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ønsker at taxi og buss separeres, og at bussarealet skiltes med gjennomkjøring forbudt/innkjøring forbudt for andre enn buss.• Det bør settes av oppstillingsplasser til bestillingstransport, taxi, kiss&ride. Drosjenæringen bør involveres.• Busser må kunne passere busser som allerede står oppstilt.• Ønsker at det sikres areal til plattform for busstopp (kantstopp) langs Innherredsveien nord for innkjøring til stasjonsområdet for effektiv betjening av stasjonsområdet for bylinjer. <p>2. Anleggsfasen</p> <p>AtB viser til møter om anleggsfasen og ønsker en midlertidig bussoppstilling under anleggsperioden i stasjonsområdet mellom Innherredsveien og rigg- og anleggsområdet som etableres på østsiden av sporene (vist i plankart med arealformål Kollektivknutepunkt). AtB imøteser videre dialog om plan for anleggsgjennomføringen. Det er viktig at bussene ikke står i vegbanen når de står oppstilt ved midlertidig holdeplass.</p>	<p>1. I detaljreguleringen er det illustrert oppstilling av 5 busser. Detaljert utforming av kollektivknutepunktet vil bli avklart i områdereguleringen for Stjørdal stasjonsområde.</p> <p>2. Det er behov for riggområde øst for sporene for lagring av utstyr (spuntnåler) i forbindelse med spunting for kulvert. Det vil være uhensiktsmessig å frakte disse fra riggområdet på vestsiden av hensyn til trafikkavvikling og -sikkerhet. I denne perioden må bussavvikling løses i Innherredsvegen/Ole Vigs gate, alternativt Innherredsvegen 65 C/D. Behovet for riggområdet er tidsbegrenset (ca. 4 mnd.) og kan fjernes når spunting for gang- og sykkelkulvert samt trappehus del 1 er utført. Det stilles krav om utarbeidelse av plan for anleggsperioden, hvor det skal redegjøres for blant annet trafikkavvikling og framkommelighet for kollektivtrafikk.</p>

		<p>3. Reguleringsareal busser AtB har behov for at busser fortsatt skal kunne korttidsregulere areal like nord for stasjonsområdet, og at sjåførfasilitetene (toalett, venterom) i stasjonsbygningen kan brukes i anleggsfasen og permanent.</p> <p>4. Universelt utformede kollektivreiser Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. AtB har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass (i begge retninger), trygge krysningpunkt og at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter – fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.</p>	<p>3. Det er i plankartet satt av areal for midlertidig bygge- og anleggsområde nord for stasjonsområdet som blant annet kan benyttes til korttidsregulering av busser. Reguleringsareal for busser er primært tenkt løst i anleggsområde satt av i Innherredsvegen 65C.</p> <p>4. Innspillet tas til orientering. Planen tilrettelegger for universell utforming etter Stasjonshåndboken TSI PRM (Den tekniske spesifisering for samtrafikkevne vedrørende tilgjengelighet til Den europeiske unionens jernbanesystem for personer med funksjonshemming og nedsatt bevegelighet).</p>
9	Trøndelag fylkeskommune	<p>1. Næringsliv De samfunnsmessige virkningene er godt belyst i planbeskrivelsen.</p> <p>2. Fylkesveg, trafiksikkerhet Fylkeskommunen påpeker at tverrforbindelsen er planlagt med større stigning enn hva Statens vegvesens håndbøker anbefaler. Fylkeskommunen forutsetter at tverrforbindelsen planlegges på en måte som ikke gir glatte forhold for gående vinterstid. Fylkeskommunen er opptatt av at trafiksikkerhet og fremkommelighet på fylkesvegstrekningsgrenser mot planområdet (fv. 6806-Innherredsvegen) kan opprettholdes i anleggsfasen.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering.</p> <p>2. I kulvert etableres en pumpeump med tilhørende linjedrenering og sandfang for håndtering av overvann fra ramper på hver side av kulverten. Snøsmelteanlegg anlegges. Trafiksikkerhet og fremkommelighet på Innherredsvegen kan opprettholdes i anleggsfasen. Det stilles krav om utarbeidelse av plan for anleggsperioden, hvor det skal redegjøres for blant annet trafikkavvikling og framkommelighet for kollektivtrafikk.</p>

	<p>3. Vannforvaltning Fylkeskommunen forutsetter at blant tiltakene for fordrøyning blir det sett på løsninger som også renser overvannet, eks. bruk av vegetasjon, før det sleppes ut i vassdraget.</p> <p>4. Friluftsliv Planlagt kulvert for gang- og sykkeltrafikk tilrettelegger for å krysse jernbanesporene på en mye bedre måte enn i dag.</p> <p>5. Kulturminner nyere tid Fylkeskommunen stiller spørsmål til hvorfor stasjonsbygningen og parken ikke er med i detaljreguleringen. Detaljregulering med en hensynsone gir grunnlag for at områdeplanen kan overta hensynsonen med tilhørende vernebestemmelse og begge planene vil være i samsvar, når de er vedtatt hver for seg. Fylkeskommunen gir faglig råd om at detaljreguleringen bør innbefatte arealet til stasjonsbygningen og parken slik at planen avklarer omfanget av vern etter plan- og bygningsloven for stasjonsbygningen og parken, og formulerer et bevaringsformål gjennom en tydelig bestemmelse.</p> <p>6. Kulturminner eldre tid Fylkeskommunen vurderer det som liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredet kulturminner. Videre oppfordrer fylkeskommunen at følgende tekst tas inn i bestemmelsene: <i>Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeidet oppdager noe som kan være et kulturminne (f.eks.</i></p>	<p>3. Overvann fra kulverten pumpes opp til selvfallssystem og videre til fordrøyningstanken. Vann fraktes videre inn i det kommunale nettet.</p> <p>4. Innspillet tas til orientering.</p> <p>5. Beslutningen om å utelate stasjonsbygningen og parken fra detaljreguleringen ble gjort på bakgrunn av planens hovedhensikt (tilrettelegge for økt kapasitet og kvalitet på togtilbudet), samtidig ble det forutsatt at Stjørdal stasjon med park og siktakser vil sikres formell bevaring gjennom områderegulering for Stjørdal stasjonsområde. Planforslaget hensyntar eksisterende stasjonsbygning og park. Det er også medtatt bestemmelser i detaljreguleringen for å sikre at stasjonsbygningen ivaretas ved etablering av tiltaket med tverrforbindelse. Etter forslagsstillers vurdering vil det være mest hensiktsmessig å regulere bevaring av stasjonsbygning og park i områdereguleringsplanen som omfatter det helhetlige grepet for området med ny bebyggelse og detaljert utforming av kollektivknutepunktet.</p> <p>6. Foreslått bestemmelse § 4-1 om kulturminner er omformulert i tråd med fylkeskommunens foreslåtte tekst.</p>
--	--	---

		<i>gjenstander, bein, ansamlinger av sot/kull eller stein), må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og ev. utførende entreprenør har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.</i>	
--	--	---	--

1.2 Naboer, interessenter og organisasjoner

Dato	Avsender	Oppsummering av innspill	Forslagsstillers svar
10	Arne Magnus Smørvik	Det bør bygges en lav, smal og langstrakt ventehall mellom bussholdeplassene og perrongen/kulvert med venteareal, kiosk, toaletter etc. for å optimalisere stasjonen som kommunikasjonsknutepunkt. Området er åpent og lite skjermet for vind.	Videre detaljering av kollektivknutepunktet vil bli avklart i områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde. Klimabeskyttelse på perrongen vil bli ivarettatt.
11	Stasjonstomten AS v/Tormod Salberg	Stasjonstomten AS eier eiendommen Innherredsvegen 65 (gnr/bnr. 107/91). Eiendommen er fullt utleid, både bygninger og uteareal. Stasjonstomten AS har planer om å bygge ut eiendommen til forretningsvirksomhet, og er i forhandlinger om mulige aktører. Stasjonstomten AS har tidligere bedt om å bli orientert/ha tett dialog om reguleringsprosessen, da Stasjonstomten AS er i utviklingsfase av eiendommen. Da Bane NOR ikke tok kontakt med Stasjonstomten AS	Grunneier har fått tilsendt direkte varsel både ved igangsetting av planarbeidet og ved offentlig ettersyn. I forbindelse med varslingsperioden ble det også invitert til åpent møte. Planforslaget oppfylder dermed plan- og bygningslovens krav til medvirkning. E-postkorrespondanse med grunneier knyttet seg til utvikling av tomten til framtidig byutvikling, som skal avklares i pågående arbeid med områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde og ikke foreliggende detaljregulering. Eiendommen vil uansett måtte gå gjennom en reguleringsprosess for videre utvikling av tomten, da dagens regulering og denne planen regulerer tomten til samferdselsformål, noe som ikke tillater etablering av forretningsvirksomhet.

		<p>knyttet til planene om å båndlegge hele eiendommen, anser Stasjonstomten AS dette som en vesentlig saksbehandlingsfeil. Eiendommen i sin helhet blir regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde, som i realiteten er et byggeforbud.</p> <p>Bane Nor har i korrespondanse med Stasjonstomten AS sagt at de kanskje ikke har behov for å benytte hele tomten til bygge- og anleggsområde. I den forbindelse blir det for lemfeldig å båndlegge hele tomten uten at det redegjøres for det faktiske behovet. Det vil være en saksbehandlingsfeil å båndlegge for å være på den sikre siden, uten å redegjøre for det reelle behovet.</p> <p>Bane Nor eier selv et areal mellom Eiendommen og Stjørdal stasjon som ikke berøres av byggingen av tverrforbindelsen og dobbeltsporet. Det er ikke redegjort for at dette arealet kan benyttes til midlertidig bygge- og anleggsområde.</p> <p>Det stilles videre spørsmål om man kan benytte bestemmelsen om midlertidig bygge- og anleggsområde for å oppfylle servicefunksjoner.</p> <p>Det er heller ikke hensyntatt at både bygninger og utearealer på Eiendommen er og vil bli utleid dersom den reguleres som midlertidig bygge- og anleggsområde, i og med at Eiendommen ikke kan utvikles som er forretningsområde i tråd med grunneiers planer.</p> <p>Båndleggingen virker lite gjennomtenkt, og Bane Nor har ikke til hensikt å benytte eiendommen til midlertidig</p>	<p>Det aktuelle arealet er tiltenkt å benyttes til ulike midlertidige funksjoner i anleggsperioden. Iht. reguleringsbestemmelsene for området #1_2 kan det benyttes som atkomst til plattform for gående og syklende, og til sykkelparkering og HC-parkering under anleggsarbeidene. Innenfor området kan det også etableres midlertidig pendler/bilparkering og oppstilling/avvikling for buss i anleggsperioden. Bane NOR ønsker å ha en videre dialog med grunneier om bruken av området.</p> <p>Av hensyn til park og stasjonsbygningen vil ikke dette arealet være egnet til midlertidig bygge- og anleggsområde.</p> <p>Bestemmelsen om midlertidig bygge- og anleggsområde kan benyttes til alle typer bygge- og anleggsformål. Midlertidig trafikkavvikling anses som en type bygge- og anleggsformål.</p>
--	--	---	--

		<p>bygge- og anleggsområde. Stasjonstomten ber derfor om at forslagstiller tar kontakt med Stasjonstomten AS for å inngå ev. avtaler som sikrer behovet for parkering, adkomst osv.</p> <p>Det varsles i tillegg om at man vil klage på reguleringsplanen om båndleggingen opprettholdes på hele eiendommen.</p>	
12	Agri Eiendom AS v/WSP Norge AS	<p>I planforslaget er det tegnet inn adkomst gjennom Felleskjøpets eiendom i Wergelandsvegen 25. Det er daglig høy aktivitet både på og inn- og ut av eiendommen og avsender mener dette planforslaget vil kunne medføre vesentlige ulemper for Felleskjøpet i forbindelse med anleggsgjennomføringen. Det presiseres at eksisterende utearealer må beholdes som i dag for å kunne opprettholde dagens drift og lagre stadig større landbruksmaskiner. Det legges også frem at det ville vært en betydelig bedre løsning å benytte parkeringsplassen på Wergelandsveien 27 som midlertidig adkomst til sporet.</p> <p>På bakgrunn av dette ber avsender om at adkomstvei til sporet i plankartet flyttes fra Wergelandsvegen 25 til Wergelandsvegen 27.</p>	<p>Behovet for bruk av Wergelandsvegen 25 til anleggsatkomst er over en svært kort tidsperiode. Selve hovedarbeidet vil skje i en tidsperiode på 48 timer. Det er estimert ca. 1 uke totalt, inkludert opp- og nedrigg. Bane NOR har tidligere brukt denne eiendommen som atkomst inn til sporet.</p> <p>Det vil bli varslet i god tid før anleggsarbeidet vil starte.</p> <p>Anleggsatkomst over Wergelandsvegen 27 vurderes som mer utfordrende på grunn av eksisterende trær og vegetasjon.</p>

1.3 Vedlegg

Kopi av mottatte uttalelser.