

Nordlandsbanen (Hell) – Steinkjer, Stjørdal stasjon

Oppsummering og kommentarer av forhåndsuttalelser

☒ Akseptert ☐ Akseptert m/kommentarer ☐ Ikke akseptert / kommentert Revider og send inn på nytt ☐ Kun for informasjon
Sign: Siri Hollup Broholm, 07.07.2022 14:44:08

02A	Tredje utgave	07.07.2022	HATO	ELAR	TKNU
01A	Andre utgave	06.07.2022	HATO	ELAR	TKNU
00A	Første utgave	18.05.2022	HATO	ELAR	TKNU
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Nordlandsbanen (Hell) – Steinkjer, Stjørdal stasjon Oppsummering og kommentarer av forhåndsuttalelser		Antall sider: 40			
		Produsent:			
		Erstatning for:	COWI		
		Erstattet av:			
Prosjektnr.: 60034614 Parsell: 25 Planfase: Detaljplan		Dokument-/tegningsnummer: KTT-25-A-10195		Revisjon: 02A	
		FDV-dokument-/tegningsnummer: NA		FDV-rev.: NA	

1	OPPSUMMERING AV FORHÅNDSUTTALELSER VED VARSEL OG KUNNGJØRING AV OPPSTART AV PLANARBEID	3
1.1	OFFENTLIGE MYNDIGHETER OG FAGETATER	3
1.2	NABOER, INTERESSETER OG ORGANISASJONER	13
1.3	VEDLEGG	14

1 OPPSUMMERING AV FORHÅNDSUTTALELSER VED VARSEL OG KUNNGJØRING AV OPPSTART AV PLANARBEID

Varsel om oppstart av planarbeidet ble sendt til offentlige instanser, lag, foreninger og andre interessenter 15.02.2022 på e-post, og til grunneiere, festere og naboer per post 17-18.02.2022. Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i avisene Bladet (22.02.2022) og Stjørdals-Nytt (23.02.2022), samt publisert på kommunens nettsider og Bane NOR sine nettsider. I det følgende oppsummeres innspillene som har kommet inn.

1.1 Offentlige myndigheter og fagetater

Fra	Oppsummering av innspill	Forslagsstillers kommentar
Bane NOR 23.02.2022	Bane NOR er forslagsstiller og har derfor ingen merknader til varsel om planoppstart.	Innspillet tas til orientering.
Direktoratet for mineralforvaltning 24.02.2022	Direktoratet for mineralforvaltning kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. De kan heller ikke se at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Dersom videre behandling av planen viser at noen av direktoratets fagområder blir berørt, ber de om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.	Innspillet tas til orientering.
Avinor 01.03.2022	1. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn: Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten for høyderestriksjonsflate/ hinderflate i restriksjonsplanen for lufthavnen. Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i planen: <i>Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn</i>	1. Planen vil i hovedsak kun omfatte tiltak for jernbane og kryssing av jernbane for gående og syklende. Det er kun aktuelt med mindre tekniske bygg i forbindelse med stasjonen, dvs. ingen bygg som vil komme i konflikt med høyderestriksjonsflater/ hinderflater til Trondheim lufthavn. Planen vil

	<i>Det må ikke etableres bygg, påbygg, anlegg, konstruksjoner i strid med hinderflatene i restriksjonsplanen for lufthavnen, dvs. ikke høyere enn kote 62 meter over havet.</i> <i>Hinderflater og bruk av kraner</i> <i>Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 62 meter over havet, må tiltakshaver avklare behovet for utarbeidelse av risikoanalyse i samråd med Avinor Trondheim lufthavn. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse for bruk av kraner over kote 62 meter over havet før det foreligger godkjenning fra Avinor.</i> 2. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg: Planområdet er vurdert med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen. Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i planen – Krav til radioteknisk vurdering i sone 1 (1500 meter eller nærmere fra rullebanens senterlinje), som sier at dersom det skal etableres bygg/anlegg eller tårnkran over kote 24,9 moh skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning, og Krav til radioteknisk vurdering i sone 2 (utenfor 1500 meter fra rullebanens senterlinje), som sier at dersom det skal etableres bygg/anlegg eller tårnkran over kote 50 moh skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Det settes ingen krav vedrørende bruk av mobilkran.	regulere hva som tillates av bebyggelse. Det vil heller ikke være aktuelt å bruke byggekraner, kun mindre mobilkraner for å heise på plass sporveksler. Det anses derfor ikke nødvendig med Avinors foreslåtte bestemmelser om begrensning på byggehøyde og byggekraner over kote 62 moh, men bestemmelsene er likevel tatt inn etter kommunens ønske. 2. Det vises til punkt 1 om at kun vil være aktuelt med mindre tekniske bygg og bruk av mindre mobilkraner. Det anses derfor ikke nødvendig med Avinors foreslåtte bestemmelser om krav til radioteknisk vurdering og godkjenning, men bestemmelsene er likevel tatt inn etter kommunens ønske.
--	--	--

	3. Turbulensvurderinger: Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Større bygg/anlegg mv. bør ikke ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje. I denne plansaken vil det være turbulensvurderinger med hensyn til fremtidige vestre rullebane som vil være aktuelle. Avinor forbeholder seg retten til å ta inn en bestemmelse med hensyn til turbulensvurderinger ved offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen når vi vet plassering og høyde på de planlagte tiltakene. 4. Forebyggende tiltak mot "birdstrike": Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i planen: <i>Forebyggende tiltak mot "birdstrike" ved Trondheim lufthavn Bebyggelse/anlegg må utformes på en måte som ikke tilrettelegger for hvile, mat eller hekking av fugler.</i> 5. Flystøysoner Planområdet ligger innenfor gul og rød flystøysone.	3. Det er ikke aktuelt med større bygg og anlegg. Se punkt 1. 4. Det forutsettes at tiltakene som foreslås innenfor planområdet ikke tilrettelegger for hvile, mat eller hekking av fugler. 5. Planforslaget tilrettelegger ikke for støyfølsomme bygninger.
Mattilsynet 02.03.2022	Mattilsynet er, etter Matloven § 23, statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Mattilsynet kan ikke se at planarbeidet vil ha vesentlig betydning for noen av disse områdene. Mattilsynet har derfor ingen merknad til dette planarbeidet.	Innspillet tas til orientering.

Statens vegvesen 03.03.2022	1. Prioritering: Statens vegvesen vil påpeke at det er vesentlig for en helhetlig løsning for Stjørdal stasjon at bane og buss gis tilstrekkelig areal. 2. Kryssing av jernbane for myke trafikanter: Statens vegvesen sin erfaring er at kulvert/undergang gir det beste tilbudet til de kryssende, og innebærer minst fare for uønsket adferd. anbefaler at bred kulvert prioriteres. 3. Atkomst til parkering for personbil: Parkering for personbil har vært en gjennomgående problemstilling i alt planarbeid knyttet til stasjonsområdet. Denne bør ligge nær hovedvegnettet på vestsiden av banen. Bruk av tidligere planlagt direktearm fra rampe på E14 (filterfelt) som avkjørsel til parkeringen anser vegvesenet som trafiksikkerhetsmessig utfordrende. Dette faller utenfor varslet område for detaljregulering for spor og tverrforbindelse, men parkeringsfunksjonen har likevel betydning for helhetsløsningen. Statens Vegvesen ber derfor om at det i planarbeidet utredes alternativer til denne for atkomst til	1. Hovedhensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for økt kapasitet og kvalitet på togtilbudet. Tilrettelegging for buss vil bli løst som en del av områdereguleringen til Stjørdal kommune, men planarbeidet for spor og tverrforbindelse skal koordineres med områdereguleringen for å sikre tilstrekkelig areal for bane, buss og øvrige knutepunktsfunksjoner. Det vises til pågående samarbeidsgruppe hvor Statens vegvesen er med. 2. Planarbeidet vil legge opp til en løsning med kulvert med tilstrekkelig bredde. Det vises til pågående samarbeidsgruppe hvor Statens vegvesen er med. 3. Parkering for personbiler for vestsiden av sporene er ikke en del av dette planarbeidet. Dette vil bli vurdert og avklart gjennom områdereguleringen.
--	---	---

	parkering vest for banearealet. Parkeringsarealet vil uansett måtte ha forbindelse til lokalvegnettet (kv. Wessels veg og kv. Gamle Kongeveg), og SVV vil anbefale all atkomst via disse. 4. Hovedsykkelruta langs E6 tangerer planområdet og denne bør gis best mulig forutsetninger og rammevilkår.	4. Planarbeidet vil ivareta hovedsykkelruta langs E6. Som del av arbeidet med ny tverrforbindelse vil vi se på koblinger til øvrige gang og sykkelforbindelser.
Statsforvalteren i Trøndelag 07.03.2022	1. Landbruk Ingen avgjørende merknader knyttet til landbruk til denne detaljreguleringen. 2. Klima og miljø Dette er et samfunnsnyttig tiltak som er med å oppfylle målet i byvekstavtalen om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Klimatilpasning, herunder overvannshåndtering må utredes. Utslippsfri anleggsfase, og energibruk og materialvalg må vurderes. Forbindelse mellom buss og tog må beskrives. 3. Støy Vi minner om at retningslinje T-1442 nylig er oppdatert. Planarbeidet må inneholde en støyutredning, med om nødvendig støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå etter T-1442/2021. Planbestemmelsene må ivareta kvalitetskriteriene i T-1442/2021. Med bakgrunn i at det skal gis et bedre togtilbud med økt frekvens på togavganger på hele linjen mellom Melhus og Steinkjer, bør det også gjennomføres en støyutredning for hele traseen.	1. Tas til orientering. 2. Temaene Statsforvalteren nevner vil bli vurdert i forbindelse med planarbeidet. Kommentaren tas for øvrig til orientering. 3. Det er utarbeidet egen støyrapport etter T-1442/2021 som en del av planarbeidet for Stjørdal stasjon (KTT-25-A-10120). Bane NOR har til hensikt å gjøre en overordnet støyutredning for hele strekningen mellom Melhus og Steinkjer.

	4. Bygge- og anleggsfasen Vi ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres. 5. Fremmede arter Det er registrert flere fremmede arter innenfor tenkt planområde. Det bes om at det utarbeides en handlingsplan med tiltak for bekjempelse av disse. Dette bør også komme frem av planens bestemmelser. 6. Naturmangfold Eksisterende grønnstruktur bør opprettholdes eller erstattes. Det er registrert fuglearter som står på norsk rødliste. Offentlige beslutninger som berører naturmangfold skal vurderes etter Naturmangfoldlovens §§8-12. 7. Helse og omsorg og Barn og unge Trafikksikkerhet (inkl. tog.) og trygg fremkommelighet innenfor planområdet, samt hvordan gangsykkelveier m.m. kobles videre mot sentrale målepunkter er viktig for denne planen. Universell utforming må ivaretas. Utformingen bør bidra til oversikt og sosial kontroll, slik at det ikke skapes arenaer for utrygghet og kriminalitet. Fokus på estetikk og tilpasning til landskap og byrom er viktig.	4. Det vil bli redegjort for gjennomføring av bygge- og anleggsfasen, inkl. trafikkavvikling, grenseverdier og mulige avbøtende tiltak i tråd med statlige retningslinjer for støy og luftkvalitet. 5. Fremmede arter er kartlagt som del av gjennomført naturmangfoldvurdering (KTT-25-A-10150). Aktuelle tiltak for å hindre spredning av fremmede arter vil bli konkretisert i ytre-miljøplan til byggeplanfasen, samt miljøoppfølgingsplan, jf. reguleringsbestemmelse § 4-8. 6. Det er utarbeidet egen naturmangfoldvurdering som redegjør for forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8 – 12 (KTT-25-A-10150). 7. Temaene Statsforvalteren nevner vil bli vurdert i forbindelse med planarbeidet. Kommentaren tas for øvrig til orientering.
--	---	---

	8. Samfunnssikkerhet Det bør gjennomføres en ROS-analyse i tråd med pbl § 4-3. Statsforvalteren påpeker kommunens ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne ROS-analysen og at denne gjøres tidlig i planarbeidet. ROS-analysen bør være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder, inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under "ja" eller "nei". ROS-analyse bør ha en vurdering av et endret klima (ekstremvær og overvannshåndtering). Statsforvalteren vurderer innsigelse dersom ROS-analysen ikke er grundig nok gjennomført.	8. Det er gjennomført en ROS-analyse, i tråd med DSB sin veileder og på et tilstrekkelig detaljnivå, i forbindelse med dette planarbeidet (KTT-25-Q-10100).
AtB 15.03.2022	1. Infrastruktur buss: I morgenrushet er det 55 bussavganger fra Stjørdal stasjon mellom 07.00 og 08.59. I ettermiddagsrushet er det 69 avganger fra Stjørdal stasjon mellom kl.14.00 og 16.59. AtB betjener i dag 4 oppstillingsplasser. Planforslaget bør tilrettelegge for 5 oppstillingsplasser for å ivareta fremtidig tilbudsutvikling. Dimensjonerende kjøretøy er 15 m buss. Det vil også kunne være behov for teknisk areal for energiforsyning, for å sikre at busser har tilgang til eksempelvis strøm. 2. I dag leier fylkeskommunen et areal like nord for stasjonsområdet hvor AtB kan ha kortere regulering av busser og det er sjåførfasiliteter i stasjonsbygningen. AtB er avhengige av at det er tilgjengelig areal for korttidsregulering av noen busser tett opptil stasjonsområdet	1-3. Hovedhensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for økt kapasitet og kvalitet på togtilbudet. Tilrettelegging for buss vil bli løst som en del av områdereguleringen til Stjørdal kommune, men planarbeidet for spor og tverrforbindelse skal koordineres med områdereguleringen for å sikre tilstrekkelig areal for bane, buss og øvrige knutepunktsfunksjoner. Forslagsstiller har vært i dialog med AtB om påvirkning og løsninger for bussavvikling både i permanent fase og anleggsfasen.

	og at fasilitetene kan brukes i en anleggsfase. 3. Mobilitetshub: AtB oppfordrer til innovative tanker om organisering av mobilitetstilbudet for et viktig knutepunkt som Stjørdal stasjon er. F.eks. et konsept med mobilitetshub med integrasjon mellom buss, bildeling, sykkel, tok, mikromobilitet. 4. Universelt utformede kollektivreiser: Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Det er viktig at det tilrettelegges for gode løsninger for omstigning mellom tog og buss. 5. Anleggsfasen: Det er svært viktig at det sikres gode, tilgjengelige og trafikksikre løsninger for betjening av området med buss og håndtering av busspassasjerer i anleggsperioden. AtB ber om at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og de reisende (myke trafikanter) i anleggsfasen sikres i bestemmelsene.	4. Planen tilrettelegger for universell utforming etter teknisk forskrift. 5. Løsninger for myke trafikanter og bussavikling vil bli ivaretatt i anleggsfasen og løsninger vil bli diskutert med AtB.
Trøndelag fylkeskommune 16.03.2022	1. Næringsliv: Detaljregulering på Stjørdal stasjon med dobbeltspor for å tilrettelegge for to tog i timen vil bidra til bedre forhold på Trønderbanen for ansatte som pendler med tog og verdiskapingen i bedrifter. Opparbeidelse av en ny gang- og sykkelforbindelse på tvers av jernbanen vil sikre bedre forbindelser for myke trafikanter fra Tangmoen til både stasjonen og sentrum. Det får stor betydning for	1. Planbeskrivelsen vil omtale de samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske virkningene av planen.

	de mange arbeidsplassene og Nord universitet på Tangmoen. Planmaterialet kan gjerne omtale de samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske virkningene av planen. 2. Nærmiljø og friluftsliv: Det er svært viktig at undergang under jernbanen og ny gang- og sykkelveg planlegges slik at den får god sammenheng med friluftslivsområde på Tangtunnelen, Tangmoen og sjøkanten ved Holmberget. 3. Fylkesveg og trafikksikkerhet: Økt togfrekvens på Trønderbanen vil føre til dårligere framkommelighet på fv.6806 ved planovergangen da bommen stenger oftere med flere togpasseringer. Konsekvensene av dette bør utredes. Etablering av planskilt kryssing for myke trafikanter over jernbanearealet med bru vil bli en betydelig konstruksjon som krever mye areal. Kryssingen må være naturlig og lett å bruke, være trafikksikker og ivareta driftsforhold. Dersom fylkesveganlegg (gang- og sykkelveg) planlegges med fravik fra vegnormalene, må fravik avklares før vedtak av reguleringsplan. Dersom Trøndelag fylkeskommune skal overta gang- og sykkelveg som bygges, eller det er planlagt tiltak på eksisterende veginfrastruktur, skal det inngås gjennomføringsavtale og gjøres teknisk plangodkjenning av Trøndelag fylkeskommune som vegeier.	2. I arbeidet med kryssing av jernbane for gående og syklende vil det være viktig å få til en god kobling med eksisterende og planlagt gang/sykkelnett rundt stasjonsområdet og omkringliggende friluftsområder. 3. Det vises til pågående arbeid med områderegulering for Stjørdal stasjonsområde hvor det er forutsatt omlegging av fv. 6806/Innherredsveien og etablering av planskilt kryssing over jernbanen. I en overgangsperiode fram til det blir etablert planskilt kryssing vil økt togtrafikk kunne påvirke framkommeligheten på fv. 6806/Innherredsvegen. Innspill til utforming av Innherredsvegen og planskilt kryssing over jernbanen bør rettes til områdereguleringsplanprosessen.
--	--	--

	4. Vannforvaltning: Planen skal ivareta hensynet til vannmiljø. Tiltak eller aktivitet i og nært vann skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. 5. Kulturminner Stjørdal stasjon som bevaringsverdig kulturminne er godt bevart med høy autentisitet. Det er på tide at dette får formelt vern i kommunal plan. Fylkeskommunen forutsetter at Stjørdal stasjon og parken får juridisk vern gjennom en hensynssone (med buffer) med tydelige vernebestemmelser. Hensynssonen bør sikre at historiske siktakser mot stasjonsbygget ivaretas i tilstrekkelig grad og omfatte stasjonsparken, slik den er bevart i dag. Fylkeskommunen vurderer at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Det foreslås tatt inn bestemmelse som sikrer at bygge- og anleggsarbeid stanses dersom man oppdager gjenstander eller andre spor etter kulturminneloven.	4. Tas til orientering. 5. Hovedhensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for økt kapasitet og kvalitet på togtilbudet. Det forutsettes at Stjørdal stasjon med park og siktakser sikres formell bevaring gjennom områderegulering for Stjørdal stasjonsområdet. Konsekvenser for stasjonsbygningen, park og siktakser vil bli vurdert i dette planarbeidet. Forslagsstiller tar fylkeskommunens kommentar om arkeologiske kulturminner til etterretning og oppfatter det som at det ikke er nødvendig med arkeologisk undersøkelse. Foreslått bestemmelse kan tas inn.
--	---	---

1.2 Naboer, interessenter og organisasjoner

Fra	Oppsummering av innspill	Kommentar
Rolf Ovidth/v Sameiet Innherredsveien 79 09.03.2022	Ønsker at det bygges en gang/sykkelvei mot kulvert fra det nedlagte togsporet som går mot undergangen under havnekrysset. Dette er allerede i kommunens fremtidige planer og vil redusere gangavstanden til sentrum for alle som bor på Tangmoen når planovergangen over Innherredsveien stenges.	Området mellom havnekrysset og Gamle Kongeveg er utenfor denne planen sitt planområde. Det jobbes for at kryssingen av jernbanen for gående/syklende, på en god måte, skal koble seg på eksisterende/planlagt gang/sykkelnnett. Stjørdal kommune jobber med en løsning for myke trafikanter mellom Tangmoen og sentrum i områdeplanen som vil erstatte eksisterende planovergang.
WSP Norge AS /v Agris Eiendom AS 16.03.2022	WSP Norge AS er engasjert av Agri Eiendom AS til å ivareta Felleskjøpets interesser i den forestående planprosessen. Felleskjøpets virksomhet på Stjørdal består av butikk, verksted og uteareal for logistikk og lager. Utearealene må beholdes for å kunne opprettholde driften og lagre stadig større landbruksmaskiner. Det vises til at planområdet inkluderer adkomsten fra til Wergelandsveien til Felleskjøpets eiendom, som de har forstått er medtatt for å sikre adkomst til spor i forbindelse med anleggsgjennomføringen. De anmoder om at det legges opp til tett dialog med Felleskjøpet i det videre planarbeidet. Det er allerede i dag plassmangel på eiendommen. Det er derfor viktig at det søkes etter løsninger som minimerer de driftsmessige ulempene for Felleskjøpet i forbindelse med anleggsgjennomføringen.	Det vil opprettes dialog med Felleskjøpet om bruk av arealer på deres tomt under anleggsfasen.

1.3 Vedlegg

Kopi av mottatte forhåndsuttalelser.

Detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon – spor og tverrforbindelse

KOPI AV MOTTATTE FORHÅNDSUTTALELSER

Det er til sammen mottatt 10 uttalelser til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon – spor og tverrforbindelse. Uttalelsene er listet opp nedenfor. Offentlige etater er listet opp først, deretter privatpersoner/private foretak.

Uttalelser fra offentlige myndigheter og fagetater	Dato
Bane NOR	23.02.2022
Direktoratet for mineralforvaltning	24.02.2022
Avinor	01.03.2022
Mattilsynet	02.03.2022
Statens vegvesen	03.03.2022
Statsforvalteren i Trøndelag	07.03.2022
AtB	15.03.2022
Trøndelag fylkeskommune	16.03.2022

Uttalelser fra naboer, interessenter og organisasjoner	Dato
Rolf Ovidth	09.03.2022
WSP Norge AS / Agri Eiendom AS	16.03.2022

Håkon Thorvaldsen

Dato: 23.02.2022
Saksref: 202201470-3
Deres ref.:
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Hilde Marie Prestvik
Telefon:
Mobil:
E-post: hilde.marie.prestvik@banenor.no

Stjørdal kommune - Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon – spor og tverrforbindelse. Bane NORs tilbakemelding

Vi viser til deres brev av 17. 02.

Bane NOR er forslagsstiller og vi har derfor ingen merknader til varsel om planoppstart.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og Teknologi

Hilde Marie Prestvik
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:
Håkon Thorvaldsen
Kopi:
Stjørdal kommune Arealavdelingen



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

COWI AS Trondheim
Postboks 4220 Torgarden
7436 TRONDHEIM

Dato: 24.02.2022
Vår ref: 22/00502-2
Deres ref:

Uttalelse uten merknad til varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon i Stjørdal kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 15. februar 2022.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om planen

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av et nytt spor ved Stjørdal stasjon. Videre skal det utredes mulighet for dagparkering av ett togsett og en ny plattform mellom dagens spor 2 og nytt spor 3. Det skal også ses på en løsning for kryssing av jernbanen for myke trafikanter ved stasjonsområdet.

Det legges opp til at arbeidet med detaljreguleringen skjer parallelt med prosess for områderegulering av Stjørdal stasjon.

Kommunen har vurdert at planen ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger.

Uttalelse uten merknad fra DMF

DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon i Stjørdal kommune.

Dersom videre behandling av planen viser at noen av våre fagområder blir berørt, ber vi om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.



For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Lars Libach
seniorrådgiver

Arita Eline Stene
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Arita Eline Stene

Mottakere:

COWI AS Trondheim

Postboks 4220 Torgarden

7436 TRONDHEIM

COWI AS AVD Trondheim
Postboks 4220 Torgard
7436 TRONDHEIM

Att.: Håkon Thorvaldsen

Vår ref.
19/02327-58

Deres ref.

Vår dato:
01.03.2022

Deres dato:
15.02.2022

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Stjørdal kommune - Reguleringsplaner - Varsel om oppstart av planarbeid - Detaljreguleringsplan - Stjørdal stasjon - PlanID 5019 - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til brev fra Bane NOR, datert 15.02.2022, vedrørende varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon, planID 5019, i Stjørdal kommune.

Det opplyses at Bane NOR ønsker å utarbeide en detaljreguleringsplan som legger til rette for etablering av et nytt spor ved Stjørdal stasjon, slik at man kan kjøre og drifte to tog i timen mellom Stjørdal og Trondheim. Videre skal det utredes mulighet for dagparkering av ett togsett og en ny plattform mellom dagens spor 2 og nytt spor 3. Det skal også ses på en løsning for kryssing av jernbanen for myke trafikanter ved stasjonsområdet.

1. Innledning

Luftfartstilsynet har den 20.10.2017 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Trondheim lufthavn Værnes. Etter søknad fra Avinor endret Luftfartstilsynet den 20.02.2019 sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 4.

Planområdet ligger på nordsiden av Trondheim lufthavn, i en avstand av ca. 610 – 2020 meter fra rullebanens senterlinje.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn

Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten, som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for lufthavnen, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420 og CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrensing av hinder, gjeldende fra 08.12.2017.

Horisontalflaten ligger på kote 62 meter over havet (moh), dvs. 45 meter over rullebanen. Terreng høyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 4 – 8 moh.

Det må legges inn maksimale tillatte byggehøyder for hvert enkelt utbyggingsformål som ikke er i konflikt med horisontalflaten (hinderflate).

Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i detaljreguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn

Det må ikke etableres bygg, påbygg, anlegg, konstruksjoner i strid med hinderflatene (horisontalflaten) i restriksjonsplanen (tegning ENVA-P-08) for lufthavnen, dvs. ikke høyere enn kote 62 meter over havet.

Hinderflater og bruk av kraner

Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 62 meter over havet, må tiltakshaver avklare behovet for utarbeidelse av risikoanalyse i samråd med Avinor Trondheim lufthavn. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse for bruk av kraner over kote 62 meter over havet før det foreligger godkjenning fra Avinor.

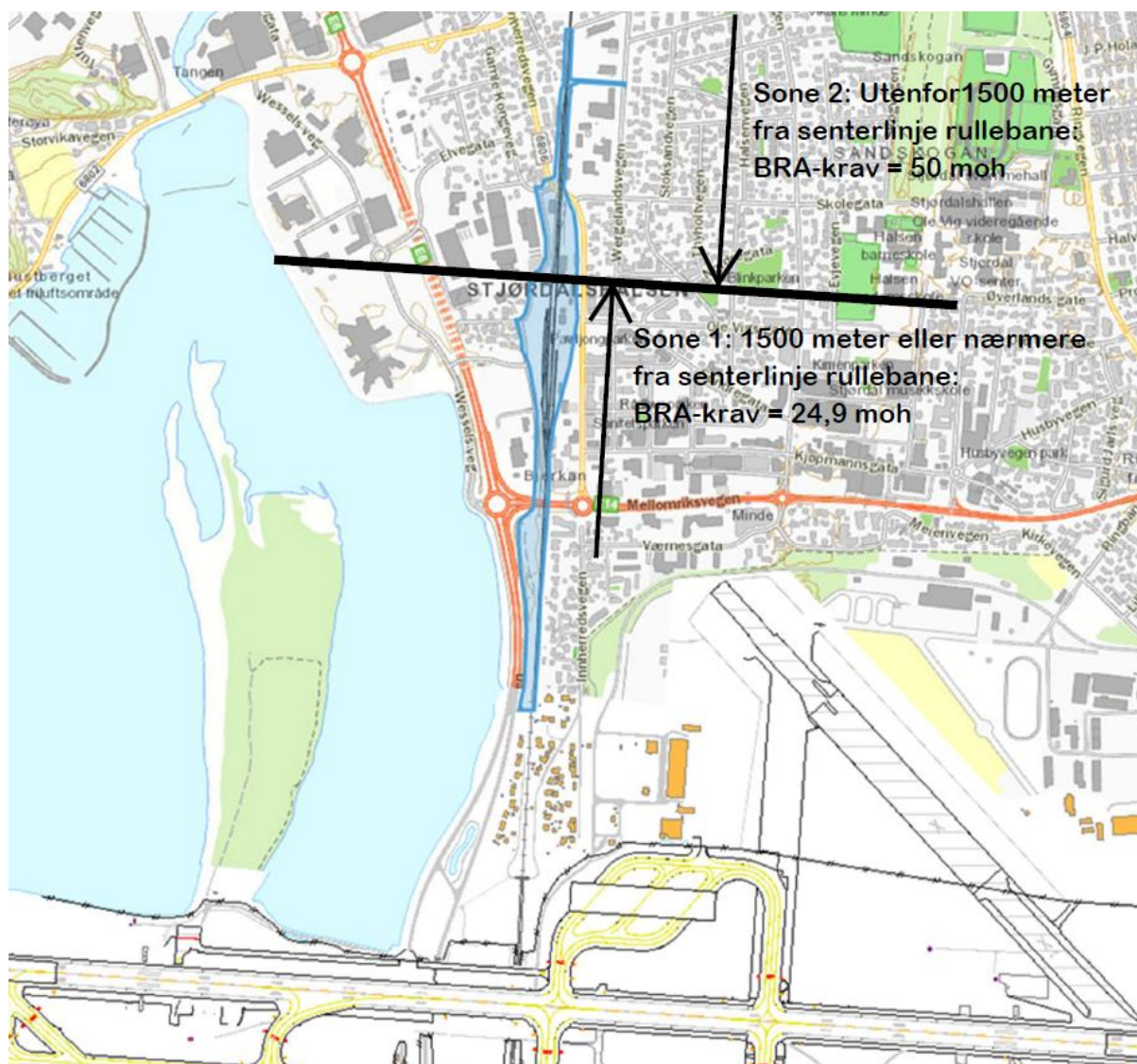
Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>.

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011.

Omsøkt planområde har betydelig utstrekning i nord/sør - retning og det må derfor settes to ulike BRA-krav for planområdet, se kartutsnitt nedenfor.



Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i detaljreguleringsplanen:

Krav til radioteknisk vurdering i sone 1 (1500 meter eller nærmere fra rullebanens senterlinje):

Dersom det skal etableres nytt bygg/tilbygg/anlegg over kote 24,9 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. All bruk av tårnkran til oppføring av bygg og infrastruktur der bommen overstiger kote 24,9 meter over havet skal sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranen.

Det settes ingen krav vedrørende bruk av mobilkran.

Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering av bygg/påbygg/anlegg og bruk av tårnkran.

Krav til radioteknisk vurdering i sone 2 (utenfor 1500 meter fra rullebanens senterlinje):

Dersom det skal etableres nytt bygg/tilbygg/anlegg over kote 50 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. All bruk av tårnkran til oppføring av bygg og infrastruktur der bommen overstiger kote 50 meter over havet skal sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranen.

Det settes ingen krav vedrørende bruk av mobilkran.

Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering av bygg/påbygg/anlegg og bruk av tårnkran.

Radioteknisk vurderinger av bygg og kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger).

Bestilling sendes til:

Avinor Flysikring AS på følgende e-post: post@avinor.no

Til orientering kan det være noe ventetid på å få gjennomført radiotekniske vurderinger.

4. Turbulensvurderinger

Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet), vanlig banebruk, hvor turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang/landing kan bli påvirket, hvor ofte problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc. I denne plansaken vil det være turbulensvurderinger med hensyn til fremtidige vestre rullebane som vil være aktuelle. Avinor vil ikke tillate ny bebyggelse som vil forverre turbulenssituasjonen ved Trondheim lufthavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075.

Avinor forbeholder seg retten til å ta inn en bestemmelse med hensyn til turbulensvurderinger ved offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen når vi vet plassering og høyde på de planlagte tiltakene.

5. Forebyggende tiltak mot «birdstrike»

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt «birdstrike», som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger. I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplassseier overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen, jf. *EU-regulativ nr. 139/2014, ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction – General (b) og (c) og ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes – General:*

Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Trondheim lufthavn

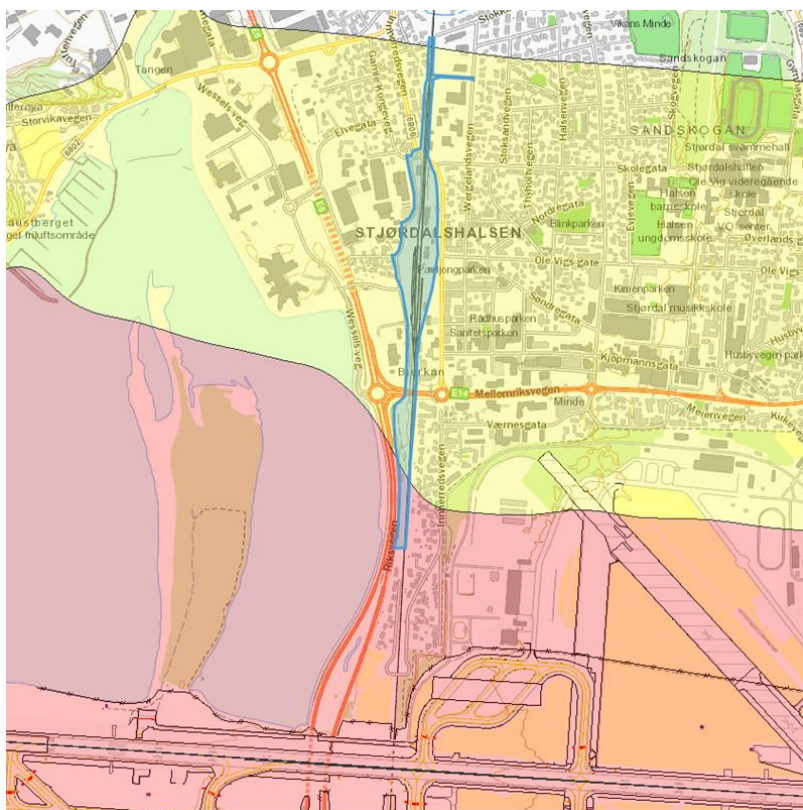
Bebyggelse/anlegg må utformes på en måte som ikke tilrettelegger for hvile, mat eller hekking for fugler.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot «birdstrike» er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no.

6. Flystøysoner

Gjeldende flystøysonekart for Trondheim lufthavn er for perioden 2015 - 2026, og er beregnet av SINTEF, rapport A27567, datert 23.02.2016.

Til orientering ligger planområdet innenfor gul og rød flystøysone, se kartskisse nedenfor der planområdet er avmerket med blå farge.



7. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke innarbeides i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Stjørdal kommune, Statsforvalteren i Trøndelag

Deres ref:
Vår ref: 2022/40633
Dato: 02.03.2022
Org.nr: 985 399 077



Mattilsynet



Statens vegvesen

COWI AS
Postboks 6412 Etterstad

0605 OSLO

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Ola Belsaas / 74122693

Vår referanse:
22/35058-2

Deres referanse:

Vår dato:
03.03.2022

Statens vegvesens uttalelse – varsel om detaljregulering Stjørdal stasjon – spor og tverrforbindelse – planID 5019 – Stjørdal kommune

Vi viser til deres oversendelse datert 15. februar i år.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å regulere et fremtidsrettet kollektivknutepunkt ved Stjørdal stasjon. Bakgrunnen er Byvekstavtalen for Trondheimsområdet, hvor økt kapasitet på Trønderbanen inngår som en hovedmålsetting. Ambisjonen er to lokaltog i timen, og for å oppnå dette trengs blant annet et nytt spor ved Stjørdal stasjon. Varslet detaljregulering utgjør en begrenset del av en større områderegulering av Stjørdal stasjon (planID 1-215), jf. planprogram vedtatt 04.11.21. Arbeidet med områderegulering pågår. Detaljreguleringen skal primært avklare arealbruk for bane, buss og kryssingspunkt for gående og syklende.

Som *statlig sektormyndighet for vegtransport* har Statens vegvesen et selvstendig ansvar for at alle aktører bidrar til å oppfylle nullvisjonen og nasjonale målsettinger om trafiksikkerhet og framkommelighet på alle typer veger – for alle trafikantgrupper.

Statens vegvesen har derfor følgende kommentarer til varsel om planarbeid:

Statens vegvesen har vært engasjert og involvert i flere runder med planarbeid knyttet til Stjørdal stasjon. Vi er således godt kjent med både planområdet og de mange utfordringene. Som en tung samferdselsaktør har vi også en rekke sammenfallende interesser med Bane

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Byavegen 48
7715 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

NOR og kommunen med hensyn til tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange samt trafikksikkerhet. Vi har dessuten erfaring med byens behov for tverrforbindelser mellom bydelene øst/vest for barrierene E6, jernbane og Innherredsvegen.

Prioritering

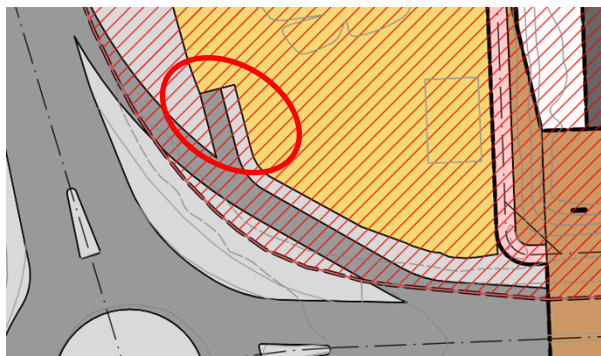
Vi deler målsettingen om en omfordeling av trafikkarbeid fra personbil til kollektivtrafikk, og bifaller derfor planarbeid som legger bedre til rette for dette. I tillegg til jernbanereiser, inkluderer dette også busstransport og sykkel/gange, samt mest mulig sømløse overganger mellom disse. Vi slutter oss følgelig til prioritering av bane og buss foran øvrige funksjoner, og har heller ingen innvendinger til øvrige prioritering av funksjoner innenfor planområdet. *Statens vegvesen vil påpeke at det er vesentlig for en helhetlig løsning for Stjørdal stasjon at bane og buss gis tilstrekkelig areal.* Det er en rekke øvrige funksjoner og interesser som gjerne gjør seg gjeldende når planområdet består av begrensede og verdifulle arealer, men det er av alles interesse at de primære funksjonene gis tilstrekkelig areal og armslag. Dette må planmyndigheten ha stor bevissthet omkring i sin planlegging og ved sine vedtak.

Kryssing av jernbanen for myke trafikanter

I planprogrammets avsnitt 9.3 omtales kryssing av jernbanesporene for myke trafikanter, og dette er også drøftet i referat fra oppstartsmøtet. Statens vegvesen har erfaring med lignende problemstilling knyttet til høytrafikkerte veger. Vår erfaring er at kulvert/undergang gir det beste tilbudet til de kryssende, og innebærer minst fare for uønsket atferd (farefull og uønsket kryssing av barriere). Vi vil derfor anbefale at løsning med bred kulvert prioriteres.

Atkomst til parkering for personbil

Parkering for personbil har vært en gjennomgående problemstilling i alt planarbeid knyttet til stasjonsområdet. Vi innser at denne bør ligge nær hovedvegnettet på vestsiden av banen. Samtidig er vi i tvil om den tidligere planlagte direktearmen fra rampe på E14 (filterfelt) bør utgjøre atkomst til dette arealet, da trafikkbildet på E14 og i kryssområdet er hektisk og komplisert. Rampe er tilknyttet et fartsendringsfelt i retning mot nord, dvs. at i prinsippet kan kjørende på rampe starte fartsendringen/akselerasjonen alt i det de svinger høyre etter jernbanebrua. Dersom det her blir en blanding mellom kjørende med fartsøkning i tankene, samt kjørende som skal avpasse farten (retardere) for å kunne kjøre inn ved renseanlegget, frykter vi uønskede hendelser. Vi anser avkjørsel fra rampe som trafikksikkerhetsmessig svært utfordrende.



Dette faller utenfor varslet område for detaljregulering for spor og tverrforbindelse, men parkeringsfunksjonen har likevel betydning for helhetsløsningen. Vi tror avkjørsel fra rampe vil måtte underlegges såkalt fraviksbehandling fra N100 vegnormalen, hvor utfallet ikke er gitt. Vi ber derfor om at det i planarbeidet utredes *alternativer til denne* for atkomst til parkering vest for banearealet. Parkeringsarealet vil uansett måtte ha forbindelse til lokalvegnettet (kv. Wessels veg og kv. Gamle Kongeveg), og vi vil anbefale all atkomst via disse.

Videre tangerer hovedsykkelruta langs E6 planområdet, og som riksvegforvalter er vi opptatt av denne gis best mulig forutsetninger og rammevilkår. Som beskrevet i kapittel 6.4 i forslag til planprogram er det viktig at denne funksjonen ivaretas, samtidig som konflikten mellom gående og syklende minimeres. Vi bistår gjerne i drøftinger omkring dette og øvrige tema.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en uttalelse basert på opplysninger som framkommer av oppstartsvarselet, og vi kommer tilbake med en endelig uttalelse til planforslaget når dette sendes på høring.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Ola Belsaas

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STJØRDAL KOMMUNE, Postboks 133, 7501 STJØRDAL
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER



Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse til varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon – spor og tverrforbindelse (plan-ID 5019) i Stjørdal kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Landbruk

Vi har i tidligere prosesser for Stjørdal stasjonsområde vært opptatt av at det utvikles som et godt, arealeffektivt og framtidsrettet kollektivknutepunkt. Dette står fremdeles ved lag. Vi oppfatter at det varslede planarbeidet i all hovedsak omfatter detaljregulering av spor og tverrforbindelse, og at arealbruk som ikke er direkte knyttet til transportfunksjoner i knutepunktet skal avklares i områdereguleringen. Vi har derav ingen avgjørende merknader til denne detaljreguleringen.

Klima og miljø

Dette er et samfunnsnyttig tiltak som er med å oppfylle målet i byvekstavtalen om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Det er pekt på viktige moment i referatet fra oppstartsmøtet, blant annet er det viktig med attraktive og trygge løsninger for gående og syklende. Klimatilpasning, herunder overvannshåndtering må utredes. Utslippsfri anleggsfase, og energibruk og materialvalg må vurderes. Forbindelse mellom tog og buss må beskrives og eventuelle nye løsninger for planområdet må utredes og vises. Vi viser til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, samt statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal, og transportplanlegging.

Støy

Vi minner om at retningslinje T-1442 nylig er oppdatert. Vi viser til kapittel 5 om planlegging av støyende anlegg og virksomhet. Planarbeidet må inneholde en støyvurdering med framskriving av trafikk og, om nødvendig, støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå i henhold til T-1442/2021 tabell 2 og kvalitetskriteriene i kapittel 1.2. Planbestemmelsene må ivareta kvalitetskriteriene, vi viser til punkt 5.3.3 i T-1442/2021.



Med bakgrunn i at det skal gis et bedre togtilbud med økt frekvens på togavganger på hele linjen mellom Melhus og Steinkjer, bør det også gjennomføres en støyutredning for hele traseen.

Bygge og anleggsfasen

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Vi ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres.

Fremmede arter

I naturbase er det registrert flere fremmede arter innenfor tenkt planområde. Vi ber om at det utarbeides en handlingsplan med tiltak for bekjempelse av disse. Dette bør også komme frem av planens bestemmelser.

Naturmangfold

Eksisterende grønnstruktur bør opprettholdes eller erstattes. Innenfor tenkt planområde er det i naturbase registrert fuglearter som står på norsk rødliste. Vi minner om at alle offentlige beslutninger som berører naturmangfold skal vurderes etter Naturmangfoldlovens §§ 8-12.

Helse og omsorg og Barn og unge

En rekke tema er felles for folkehelse og oppvekstvilkår. For denne planen er de viktigste trafiksikkerhet (inkl. tog.) og trygg fremkommelighet innenfor planområdet, samt hvordan gangsykkelveier m.m. kobles videre mot sentrale målepunkter. Utformingen innenfor planområdet må sikre at krav til universell utforming ivaretas. Dette er et tema for byggesaksbehandlingen, men også for plannivået. Plangrep kan være nødvendig for å sikre at UU kan ivaretas ved søknad om tiltak, samt at plassering av arealformål påvirker avstand, noe som kan være en viktig barriere.

Utformingen bør bidra til oversikt og sosial kontroll, slik at det ikke skapes arenaer for utrygghet og kriminalitet. Et fokus på estetikk og hvordan nytt tiltak føyer seg inn i landskap og byrom, kan gi effekt for stedsutvikling og opplevelse av tilhørighet.

Samfunnssikkerhet

Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Kommunens oppgave er blant annet å

- følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke
- sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarselet, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen)
- ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).)



- sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter

Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker

- være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra **2017** (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5)
- inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekkliste med kryss under «ja» eller «nei»
- inneholde en kildeliste til analysen
- ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere
- ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken

Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekkliste med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no



Med hilsen

Thomas Møller (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Kjersti Dalen Stæhli – 73 19 92 18

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnssikkerhet: Lars Petter Løkken – 74 16 81 76

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Frode Engtrø – 73 19 93 18

Kopi til:

Stjørdal kommune	Postboks 133 / 134	7501	STJØRDAL
Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
21/00121-11
Deres referanse

Vår dato
15.03.2022
Deres dato
17.02.2022

Innspill til varsel om oppstart av planarbeid, detaljert reguleringsplan, Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse (plan-ID 5019) - COWI

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid. Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljreguleringsplan som legger til rette for etablering av et nytt spor ved Stjørdal stasjon, slik at man kan kjøre og drifte to tog i timen mellom Stjørdal og Trondheim. Videre skal det utredes mulighet for dagparkering av ett togsett og en ny plattform mellom dagens spor 2 og nytt spor 3. Det skal også ses på en løsning for kryssing av jernbanen for myke trafikanter ved stasjonsområdet.

Dette planarbeidet vil pågå parallelt med områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde. AtB har tidligere gitt innspill til pågående områderegulering og deltar i denne planprosessen.

Rutetilbud

Stjørdal stasjon betjenes av:

Linje 70 Stjørdal/Hommelvik - Strindheim - (Trondheim sentrum - Marienborg)
Linje 90 Stjørdal - Terrassehusene - Husbymarka - Stjørdal
Linje 116 Sentrum - Hommelvik - Stjørdal (nattbuss)
Linje 311 Stjørdal - Trondheim
Linje 430 (Trondheim) - Stjørdal - Selbu - (Væktarstua)
Linje 601 Stjørdal - Husbymarka
Linje 670 Stjørdal - Meråker
Linje 7425 Frosta - Åsen - Stjørdal - Levanger
Linje 7701 Lånke skole - Eidum/Gjeving/Hell
Linje 7702 Langstein - Skatval - Halsen
Linje 7703 Vassbygda - Kvislabakken - Halsen ungdomsskole
Linje 7705 Halsen ungdomsskole - Skatval - Aglo

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011

Linje 7706 Ytteråsen - Elvran - Stjørdal
Linje 7707 Stjørdal - Geving - Lerbakken - Hell
Linje 7710 Flora - Sonli - Hegra - Halsen
Linje 7711 Hegra - Skjelstadmark - Hovskogen - Stjørdal

I morgenrushet er det 55 bussavganger fra Stjørdal stasjon mellom kl. 07.00 og 08.59. I ettermiddagsrushet er det 69 avganger fra Stjørdal stasjon mellom kl. 14.00 og 16.59 (én buss/2,5 min).

Infrastruktur buss

AtB betjener i dag 4 oppstillingsplasser. Dette er marginalt og planforslaget bør tilrettelegge for 5 oppstillingsplasser for å ivareta fremtidig tilbudsutvikling, og forventning om færre gjennomgående linjer i tråd med dagens trender. Det må sikres rom og muligheter for å utvikle tilbudet i kraft av ambisjonene om nullvekst i personbiltrafikken og hvilken rolle kollektivtilbudet må bekle for å lykkes med ambisjonene. Derfor er det viktig at planarbeidet ser framover og sikrer at knutepunktet dimensjoneres og utformes for et robust, sømløst og effektivt kollektivtilbud. Dimensjonerende kjøretøy er 15m buss.

Fremtiden er elektrisk og fra 2029 (neste kontraktsperiode) er det en forventning om strenge krav til klima- og miljø, og at bussene har nullutslipp. Vi er en del av en rask teknologisk utvikling og det er viktig å ikke bygge igjen mulighetene for fremtidens mobilitetsløsninger. Det er vanskelig å se langt frem i tid, men utviklingstrender tilsier at fremtiden er autonom og elektrisk. Det vil derfor kunne være behov for teknisk areal for energiforsyning, for å sikre at bussene har tilgang til eksempelvis strøm.

I dag leier fylkeskommunen et areal like nord for stasjonsområdet hvor AtB kan ha kortere regulering av busser og det er sjåførfasiliteter i stasjonsbygningen. Vi er avhengige av at det er tilgjengelig areal for korttidsregulering av noen busser tett opptil stasjonsområdet og at fasilitetene kan brukes i en anleggsfase.

Det er tidligere avklart i møter at løsning for buss fortsatt skal ligge på østsiden av jernbanesporet. *Vi viser for øvrig til våre innspill i planprosessen for områderegulering og vår dialog med BaneNOR og Stjørdal kommune om løsninger for stasjonsområdet med hensyn til kollektivtrafikken.*

Mobilitetshub

Det er flere fordeler med elektrisk drift, blant annet i forhold til støy og utslipp, som åpner for at bussene kan betjene holdeplasser eller knutepunkt innenfor bygningenes flere vegger. Man kan se for seg et konsept med mobilitetshub med integrasjon mellom buss, bildeling, sykkel, tog, mikromobilitet, m.m. Muligheten og ikke minst evnen til å kombinere ulike transportmidler er en suksessfaktor for grønn fremtidsrettet mobilitet. Vi oppfordrer til innovative tanker om organisering av mobilitetstilbudet for et viktig knutepunkt som Stjørdal stasjon er.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.

Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt.

Det er viktig at det tilrettelegges for gode løsninger for omstigning mellom tog og buss.

Anleggsfasen

Det er svært viktig at det sikres gode, tilgjengelige og trafikksikre løsninger for betjening av området med buss og håndtering av busspassasjerer i anleggsperioden.

Vi ber om at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og de reisende (myke trafikanter) i anleggsfasen sikres i bestemmelsene.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon areal, materiell og infrastruktur

Morten Berntsen
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over mottakere:

Håkon Thorvaldsen

Liste over kopimottakere:

Tone Wikstrøm

Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune



BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår dato:	16.03.2022	Vår referanse:	202211250-2	Vår saksbehandler:
Deres dato:	17.02.2022	Deres referanse:		Marthe Mollan Sesseng

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, Stjørdal kommune

Trøndelag fylkeskommune viser til varsel om oppstart av detaljregulering for Stjørdal stasjon mottatt 17.02.2022 til uttalelse. Hensikten med detaljregulering for Stjørdal stasjon er legge til rette for dobbeltspor på jernbane og et fremtidsrettet kollektivknutepunkt ved Stjørdal stasjon.

Overordnet plan

Planområdet er i hovedsak avsatt til eksisterende kollektivknutepunkt i kommuneplanens arealdel for Stjørdal kommune 2013-2020. Det er også en båndleggingssone for dobbeltspor Stjørdal – Åsen.

Overordnede føringer

Tiltaket med nytt dobbeltspor på Stjørdal stasjon er ett av flere tiltak for å kunne etablere to tog i timen på Trønderbanen. Tiltak for to tog i timen på Trønderbanen er et viktig overordnet grep i samfunnsutviklingen i Trøndelag, og bør planlegges i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. De statlige planretningslinjene skal sikre at arealbruk og transportsystemet blir sett i sammenheng. Planprogrammets kap. 7 omtaler alternativer som skal utredes, noe som vi mener er et godt utgangspunkt for en god planprosess. Tiltaket må planlegges i tråd med rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen.

Tiltak på Trønderbanen for to tog i timen er også i tråd med regionale målsetninger for Trøndelag i nylig vedtatt Regional plan for arealbruk 2021-2030 – bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag.

Næringsliv

Tilgang på arbeidskraft og kompetanse er avgjørende for å sikre verdiskapingen i trønderske bedrifter. For bedrifter som har behov for at ansatte pendler med tog, er det viktig at forholdene på Trønderbanen og forbindelsene til stasjonsområdet er så gode som mulig. Detaljregulering på Stjørdal stasjon med dobbeltspor for å tilrettelegge for to tog i timen vil bidra til dette. Opparbeidelse av en ny gang- og sykkelforbindelse på tvers av jernbanen vil sikre bedre forbindelser for myke trafikanter fra Tangmoen til både stasjonen og Stjørdal sentrum. Det vil få stor betydning for de mange arbeidsplassene

og Nord universitetet med 900 studenter samt ansatte på Tangmoen. Planmaterialet kan gjerne omtale de samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske virkningene av planen.

Nærmiljø og friluftsliv

Paviljongparken er avsatt til svært viktig friluftslivsområde for lek og rekreasjon i kommunens kartlegging. Det er svært viktig at undergang under jernbane og ny gang- og sykkelveg planlegges slik at den får god sammenheng med friluftslivsområde på Tangtunellen, Tangmoen og sjøkanten ved Holmberget, som også er svært viktige friluftsområder i kommunens kartlegging.

Fylkesveg og trafiksikkerhet

Økt togfrekvens på Trønderbanen vil føre til dårligere framkommelighet på fv.6806 ved planovergangen når vegbommene stenger vegen ved flere togpasseringer. Vi er enig i at konsekvensene av dette bør utredes slik det er beskrevet i planprogrammet. Vi imøteser bedre tilrettelegging for de myke trafikantene både ved planovergangen (skille mellom myke og harde trafikanter) og som en tverrforbindelse i stasjonsområdet. Etablering av en planskilt kryssing for myke trafikanter over jernbanearealet med en bru vil fort bli en betydelig konstruksjon som tar plass på begge sider av jernbanen. Dersom tilbudet skal være tilpasset alle brukergrupper (les universelt utformet) kan dette gi noen utfordringer.

- Det må legges stor vekt på hvor/hvordan en slik konstruksjon plasseres for at den skal bli det tilbudet den er ment å være. Kryssingen bør være naturlig og lett å bruke.
- Plasseringen må samtidig være slik at gående/syklende trafiksikkert kan ta seg til krysningspunktet uten å være nødt til å gå gjennom areal trafikkert av kjøretøy (skille myke og harde trafikanter)
- Når man etablerer et tilbud må man tenke gjennom hvordan dette skal driftes sommer og vinter (behov for brøyting, snø, is osv.)
- Dersom fylkesveganlegg (gang- og sykkelveg) planlegges med fravik fra vegnormalene, må fravik avklares før vedtak av reguleringsplan. Ta kontakt med Trøndelag fylkeskommune som er [fraviksmyndighet](#) på fylkesveg.
- Vi gjør også oppmerksom på at dersom det er tenkt at Trøndelag fylkeskommune skal overta gang- og sykkelveg som bygges, eller det er planlagt tiltak på eksisterende veginfrastruktur, skal det inngår gjennomføringsavtale og gjøres teknisk plangodkjenning av Trøndelag fylkeskommune som vegeier. Seksjon for planforvaltning og trafiksikkerhet er instans for denne prosessen.

Vannforvaltning

Planen skal ivareta hensynet til vannmiljø. Vi minner om hva loven regner som vassdrag og grunnvann, jf. vannressursloven § 2. Som vassdrag regnes både vannforekomster med årssikker vannføring, og vannløp uten årssikker vannføring dersom det atskiller seg tydelig fra omgivelsene. Vi definerer her vassdrag med tilhørende vanndekt areal ved vanlig flom (10-årsflom) som retningsgivende.

Tiltak eller aktivitet i og nært vann (eks. avrenning) skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Grunnleggende skal vannforskriften § 4 følges som sier «*Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand [...]»*. I praksis betyr det en prinsipiell tilnærming om ivaretagelse av naturlig bekkebredde, -bunnssubstrat (ev. bekkebunn eller

bare bunn) og kantvegetasjon. Vi minner til slutt om at gjeldende regelverk også gjelder kystvannsforekomster.

Fylkeskommunen stiller seg gjerne til disposisjon dersom det er ønskelig ved spørsmål angående regional vannforvaltningsplan eller vannforskriften.

Kulturminner nyere tid

Stjørdal stasjon som bevaringsverdig kulturminne er godt bevart og har høy autentisitet. Det er på tide at dette viktige sentrale kulturmiljøet, som del av den historiske Hell-Sunnanbanen fra 1902, får formelt vern i en kommunal plan.

På samme måte som Bjerkan gård og lokstallen har juridisk vern i berørte gjeldende reguleringsplaner, forutsetter vi at Stjørdal stasjon og parken får juridisk vern gjennom en hensynsone med tydelige vernebestemmelser.

Hensynsonen bør sikre at historiske siktakser mot det historiske stasjonsbygget ivaretas i tilstrekkelig grad, slik at opplevelsesverdien svekkes minst mulig i utviklingen av kollektivknutepunktet. Hensynsonen bør derfor omfatte stasjonsparken, slik den er bevart i dag og en buffersone rundt stasjonsbygningen mot nærmeste stasjonsområdet.

Den historiske stasjonsparken bør sees i sammenheng med kommunens utarbeidete konsept for grønne akser i Stjørdal sentrum, omtalt i kapitel 9.11 *GRØNNSTRUKTUR, SIKTAKSER OG TILKOMST TIL FRIOMRÅDER*.

Vi er positive til at deler av veggen ved det gamle pumpehuset bevares og blir del av utviklingen av området.

Kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner

Vi vurderer at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget.

Vi foreslår at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser:

Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre selve arbeidet.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Marthe Mollan Sesseng
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Næringsliv: Kirsti Haagensli

Fylkesveg: Geir H. Risvik

Vannforvaltning: Ina Catharina Storrønning

Kulturminner nyere tid: Hauke Haupts

Kulturminner eldre tid: Eirik Solheim

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

From: Rolf Ovidth
To: [Håkon Thorvaldsen](#)
Subject: Innspill til oppstartsvarselet vedrørende Stjørdal stasjon
Date: onsdag 9. mars 2022 17:46:58

Hei

Jeg ønsker på vegne av sameiet «Innherredsveien 79» å komme med ett innspill til kulvertløsningen for stasjonen.

Det bør i tillegg til en gang/sykkelvei mot kulverten fra dagens parkering på vestsiden av stasjonen, bygges en gang/sykkelvei mot kulverten fra det nedlagte togsporet som går mot undergangen under havnekrysset. Dette nedlagte sporet er jo i kommunens fremtidige planer tiltenkt som gang og sykkelvei, og det vil også redusere gangavstanden til sentrum for alle oss som bor på Tangmoen når planovergangen over Innherredsveien stenges.

Hilsen

Rolf Ovidth

Sendt fra min iPad



Cowi AS
Attn. Håkon Thorvaldsen
Torgarden
7436 Trondheim

Deres ref: Plan-ID 5019

Vår ref: 1002275 KMH

Trondheim 16.03.2022

Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan på Stjørdal stasjon

Vi viser til varsel om oppstart av planarbeid med detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon – spor og tverrforbindelse i Stjørdal kommune dat. 15.02.2022 og epost fra Håkon Thorvaldsen dat. 10.03.2022 ang. svar på spørsmål om ny utforming av planområdet.

WSP Norge AS er engasjert av Agri Eiendom AS til å ivareta Felleskjøpets interesser i den forestående planprosessen knyttet til deres eiendom i Wergelandsveien25.

Felleskjøpets virksomhet på Stjørdal består av butikk, verksted og uteareal for logistikk og lager. Verkstedsfunksjonen er også viktig i forhold til anlegg i andre deler av regionensom Klett og Fosen. Utearealene må beholdes for å kunne opprettholde driften og lagre stadig større landbruksmaskiner. Utvendig lagringsareal ble utvidet og opparbeidet i fjor. Butikken er ombygd og oppgradert i flere omganger de siste 10 årene.

Vi syntes det er det er positivt at det i plankartet er gjort en innskrenkning av planområde sammenlignet med planprogrammet. Vi registrerer plangrensen nå er trukket langs tomtegrensen forbi Felleskjøpets sin eiendom. Men nytt i plankartet er at planområdet inkluderer adkomsten fra til Wergelandsveien til Felleskjøpets eiendom. Denne adkomsten samt arealet på baksiden av butikken, benyttes blant annet i forbindelse med varelevering, intern trafikk i forbindelse med flytting- og oppstilling av anleggsmaskiner og andre kjøretøy. Det er daglig høy aktivitet på eiendommen, særlig i perioden fra 080-1600.

Gjennom eposter fra Håkon Thorvaldsen dat. 10.03.2022 har vi forstått det sånn at dette kun er tatt med i plankartet for å sikre adkomst til sporet i forbindelse med anleggsgjennomføringen. Det er estimert at man trenger tilgang til eiendommen over en anleggsperiode på maksimalt 48 timer.

Vi anmoder om at det legges opp til en tett dialog med Felleskjøpet i det videre planarbeidet. Det er allerede i dag utfordringer med plassmangel på eiendommen. Det er derfor viktig at det søkes etter løsninger som minimerer de driftsmessige ulempene for Felleskjøpet i forbindelse med anleggsgjennomføringen.

Med vennlig hilsen

WSP Norge AS