



## **Saksfremlegg**

<b>Utvalg</b>	<b>Utvalgssak</b>	<b>Møtedato</b>
Utvalg Plan og Miljø	157/22	28.09.2022

### **5019 detaljreguleringsplan Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn**

#### **Kommunedirektørens forslag til vedtak:**

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse, med plan-ID 5019, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 12.09.2022, bestemmelser datert 15.09.2022 og beskrivelse datert 12.09.2022.

Før høring og offentlig ettersyn skal bestemmelse §8.2 endres til «Eksisterende planovergang for Nordlandsbanen skal stenges når Innherredsvegen er oppgradert og omlagt langs jernbanen nordover til Ringvegen og det er etablert planskilt kryssing av jernbanen for gående og syklende i området».

Før planforslaget sendes på høring og offentlig ettersyn skal planområdet utvides og inkludere offentlig veg som beskrevet i vurderinger under «Plangrense». Det tilføyes ny bestemmelse §6-5 Veg, «Areal med formål veg kan benyttes til kjørebane, fortau og annen veggrunn.»

Vedtaket fattes i henhold til og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

**PS 157/2022 5019 detaljreguleringsplan Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn**

**Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 157/2022 i møte den 28.09.2022:**

Kommunedirektørens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse, med plan-ID 5019, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 12.09.2022, bestemmelser datert 15.09.2022 og beskrivelse datert 12.09.2022.

Før høring og offentlig ettersyn skal bestemmelse §8.2 endres til «Eksisterende planovergang for Nordlandsbanen skal stenges når Innherredsvegen er oppgradert og

omlagt langs jernbanen nordover til Ringvegen og det er etablert planskilt kryssing av jernbanen for gående og syklende i området».

Før planforslaget sendes på høring og offentlig ettersyn skal planområdet utvides og inkludere offentlig veg som beskrevet i vurderinger under «Plangrense». Det tilføyes ny bestemmelse §6-5 Veg, «Areal med formål veg kan benyttes til kjørebane, fortau og annen veggrunn.»

Vedtak fattes i henhold til Plan og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

#### **Vedlegg**

- 1 PlanID 5019 Plankart\_KTT-25-W-10100\_120922
- 2 PlanID 5019 Regbestemmelser\_KTT-25-A-10200\_150922
- 3 PlanID 5019 Planbeskrivelse KTT-25-A-10190 120922.pdf
- 4 PlanID 5019 ROS-analyse KTT-25-Q-10100 220826.pdf
- 5 PlanID 5019 Naturmangfold KTT-25-A-10150 01A.pdf
- 6 PlanID 5019 Områdeskredfare\_KTT-25-A-10230\_\_02A
- 7 PlanID 5019 Flomvurdering\_KTT-25-A-10140\_01A
- 8 PlanID 5019 Miljøteknisk rapport\_KTT-25-A-10070\_03A\_uten vedlegg
- 9 PlanID 5019 Støyrapport KTT-25-A-10120 120922.pdf
- 10 PlanID 5019 Støyrapport KTT-25-A-10120 001 120922.pdf
- 11 PlanID 5019 Forhåndsuttalelser KTT-25-A-10195 02A.pdf

#### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Kommuneplanens arealdel

Gjeldende planer

Planprogram for Stjørdal stasjonsområde

#### **Saksopplysninger:**

##### BAKGRUNN

Hensikten med planen er å tilrettelegge for to tog i timen, tilrettelegge for planskilt kryssing til ny mellomplattform (spor) samt planskilt kryssing av jernbanen for byen.

Bane NOR er tiltakshaver.

##### PLANOMRÅDET

Planområdet ligger i Stjørdal sentrum. Planområdet dekker jernbanen fra sør for E14 og nesten fram til Stokkbekken. I tillegg til areal som skal benyttes til baneformål, inkluderer planen nødvendige arealer til rigg- og anlegg.

**Error! Bookmark not defined.**

##### PLANSTATUS

**Error! Bookmark not defined.**Området er i kommuneplanens arealdel for det meste avsatt til samferdselsanlegg.

Gjeldende reguleringsplaner i området:

- 1-137 Innherredsvegen 57-59-61 (04.09.1997)
- 1-177 Stjørdal Sentrum (24.10.2002)
- 1-107 Sentrumsplan Stjørdalshalsen (26.03.1987)
- 1-1963 Stjørdal sentrum 1963-planen (30.05.1963)
- 1-121 Gang og sykkelveg Tangen-Grustaket (25.02.1993)
- 1-031 Aasen&Five-området Gamle Kongeveg (26.05.2005)
- 1-086-A Stjørdal Stasjonsområde (04.10.1993)
- 1-198 Aasen&Five-området Gamle Kongeveg (26.05.2005)
- 1-054 Tangmoen, forlengelse av Løkkevegene (07.07.1996)
- 1-228 Ringveg Nord, parsell C-Havnegata, E6-Innherredsvegen (16.06.2011)

Det foreligger vedtatt hovednett for sykkel i området.

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningsloven § 4-2 med tilhørende forskrift. Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes. Vedtatt planprogram for området (områdereguleringsplanen) skal legges til grunn.

## PLANFORSLAG

Planforslaget er en detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon. Det skal bygge ny mellomplattform og kulvert for planskilt krysning fram til denne fra begge sider. Plassering av tverrforbindelse og plattformer kan justeres innenfor gitte rammer i teknisk regelverk, innenfor bestemmelsesområde #2\_1. Som følge av ny mellomplattform skal spor bygges om. Lengde på krysningsspor forlenges gjennom å bygge ny sporveksel lengre sør.

Planen legger ikke opp til ny bebyggelse foruten et par små tekniske bygg.

Planforslaget består av:

- Plankart, datert 12.09.2022.
- Reguleringsbestemmelser datert 15.09.2022.
- Planbeskrivelse datert 12.09.2022
- I tillegg foreligger det utredningsrapporter - se vedleggsliste

Visert til plankart, bestemmelser og beskrivelse for mer utførlige beskrivelser av planforslaget.

## PLANPROSESS

Stjørdal kommunestyre vedtok planprogram for stasjonsområdet 04.11.2021. Vedtaket åpner for at Bane NOR kan utarbeide detaljregulering for knutepunktet samtidig med at det pågår arbeidet med områdereguleringsplan. Detaljreguleringsplanen kan regulere areal for bane, buss og krysningsspunkt for gående og syklende. Arealbruk som ikke er direkte knyttet til transportfunksjoner i knutepunktet skal reguleres i områdereguleringsplanen.

Selv om det ikke er krav til konsekvensutredning for bygging av spor og tverrforbindelse, skal vedtatt planprogram legges til grunn.

Oppstartsmøte ble avholdt 16.12.21 og 27.01.22. Det ble varslet planoppstart for detaljplanen 15.02.2022.

Siden det pågår parallelle planprosesser i området er det avklart at detaljplanen kun regulerer samferdselsanlegg, mens videre utvikling av knutepunktet med funksjoner som egner seg i et knutepunkt gjøres gjennom områdereguleringsplanen. Det er ønsket utbygging av sentrumsformål i tillegg til kollektivanlegg ved knutepunktet.

#### Under er en kort oppsummering av innkomne merknader

Avinor ber om bestemmelser knyttet til høyde. Relevante bestemmelser er tatt inn.

Statens vegvesen anbefaler å prioritere bred kulvert og at hovedrute for sykkel gis best mulige forutsetninger og rammevilkår. De anbefaler parkering på vestsiden. Følges opp i områdereguleringsplanen.

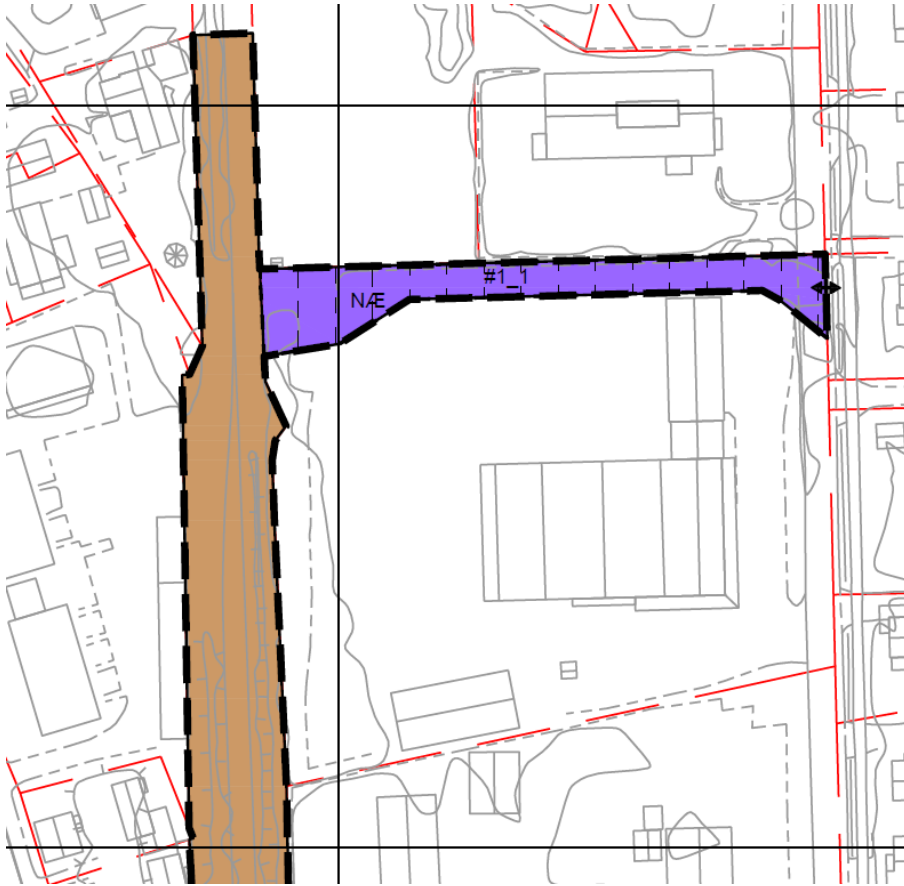
Statsforvalteren peker på at ny retningslinje for støy, T-1442, skal følges og at i tillegg til Stjørdal stasjon bør det gjennomføres en støyutredning for hele traseen Steinkjer - Melhus. Tiltak for bekjempelse av fremmede arter må sikres. Naturmangfold skal ivaretas, og eksisterende grønnsstruktur bør opprettholdes eller erstattes. Trafikksikkerhet er viktig og universell utforming må ivaretas. Fokus på estetikk og tilpasning til landskap og byrom er viktig. Statsforvalteren minner om krav til ROS-analyse. Omtalte momenter ivaretas delvis i denne planen, noe må følges opp i områdereguleringsplanen.

AtB påpeker at planforslaget bør tilrettelegge for 5 oppstillingsplasser for buss. Dimensjonerende kjøretøy er 15 m lang buss. Det vil kunne være behov for teknisk areal for energiforsyning, for å sikre at busser har tilgang til eksempelvis strøm. AtB trenger areal til kortere regulering av busser og at det er sjåførfasiliteter i området, både i anleggsfasen og ved nytt anlegg. AtB oppfordrer til innovative tanker om organisering av mobilitetstilbudet med f. eks. mobilitetshub med integrasjon mellom buss, bildeling, sykkel, tog, mikromobilitet. Universell utforming er viktig, både med tanke på nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Gode omstigning mellom buss og tog er viktig. Momenter ivaretas delvis i denne planen, noe må følges opp i områdereguleringsplanen. Utfordringer i anleggsfase vil ifølge Bane NOR bli ivaretatt og løsninger drøftet med AtB.

Trøndelag fylkeskommune påpeker at økt togtilbud og gang- og sykkelvegforbindelse på tvers av jernbanen vil bedre trafikksikkerheten og gjøre arbeidsmarkedet større og kunne gi verdiskapning i bedrifter. Det er viktig at ny undergang og gang- og sykkelveg planlegges slik at den får god sammenheng med friluftsområdet på Tangtunnelen, Tangmoen og videre mot sjøen. Kryssing av jernbanen for gående og syklende må være naturlig og lett å bruke, være trafikksikker og ivareta driftsforhold. Fravik fra vegnormaler må avklares før vedtak av reguleringsplan. Dersom Trøndelag fylkeskommune skal overta anlegg eller det planlegges tiltak på eksisterende anlegg skal det inngås gjennomføringsavtale og gjøres teknisk plangodkjenning av Trøndelag fylkeskommune som vegeier. Konsekvens av flere togavganger, med oftere stengt bom på fylkesvegen, bør utredes. Bane NOR viser til områdereguleringen hvor man planlegger å legges om fylkesvegen. TFK påpeker at det er på tide at Stjørdal stasjon med park får formelt vern gjennom en hensynssone (med buffer) med tydelige vernebestemmelser. Hensynssonen bør sikre at historiske siktakser mot stasjonsbygningen i tilstrekkelig grad blir ivaretatt og omfatter stasjonsparken. Momenter ivaretas delvis i denne planen, noe må følges opp i områdereguleringsplanen.

Sameiet Innherredsvegen 79 ønsker at det bygges gang- og sykkelveg mot kulvert fra det nedlagte jernbanesporet som går mot undergangen under Havnekrysset. Viser til at dette allerede er i kommunens planer og vil redusere gangavstanden til sentrum for alle som bor på Tangmoen når planovergang over Innherredsvegen stenges. Gjennom områdereguleringen jobbes det med å få på plass en løsning for myke trafikanter som vil erstatte dagens planovergang i tillegg til undergang ved stasjonen.

WSP Norge AS (for Felleskjøpet) påpeker at Felleskjøpet trenger utearealene sine for å kunne opprettholde drift og lagre store landbruksmaskiner. Eiendommen berøres i anleggsfasen og de ber om tett dialog i det videre planarbeidet for å minimere ulempene. Bane Nor vil ha dialog med Felleskjøpet. Kartet under viser planlagte anleggsadkomst.



Mottatte innspill ligger vedlagt i sin helhet, sammen med Bane NORs vurdering.

## **Vurdering:**

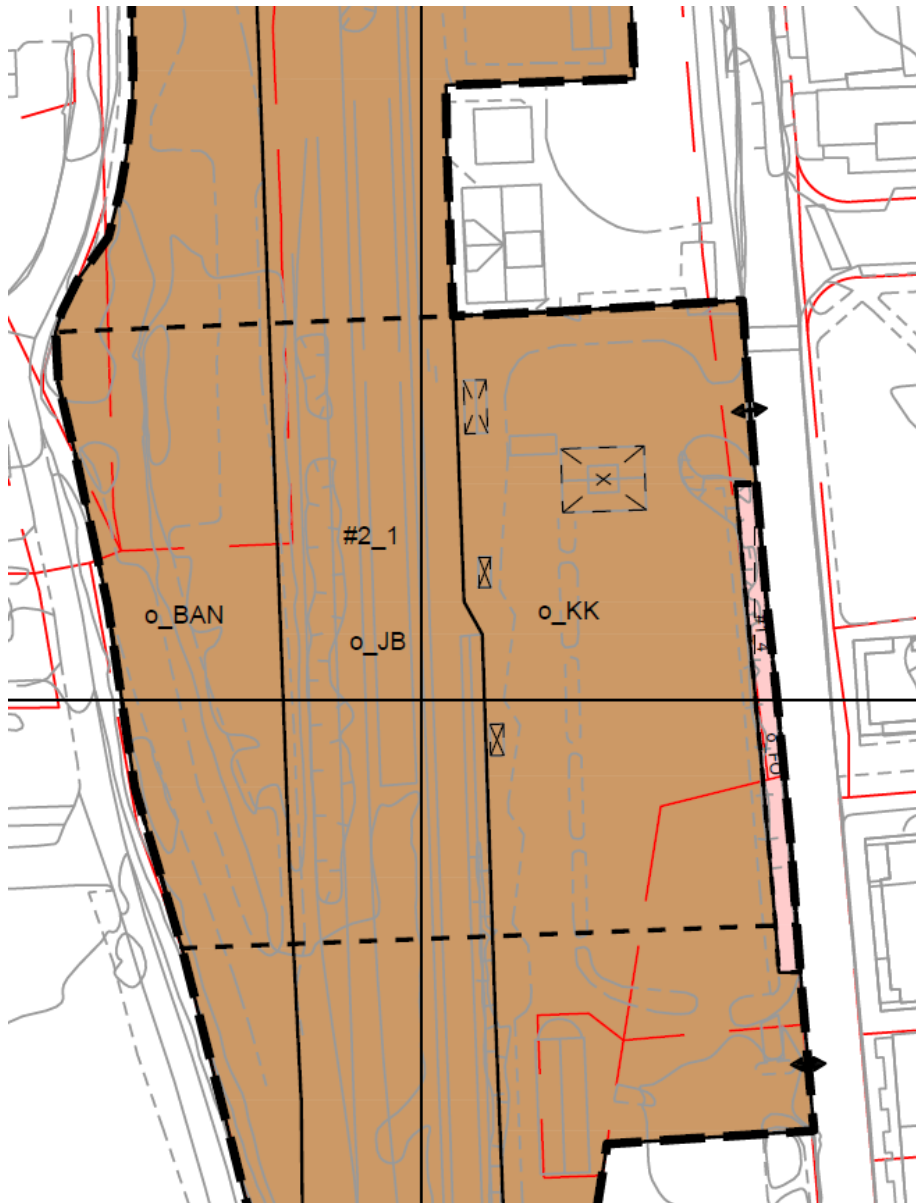
### **AREALBRUK, FUNKSJON OG UTFORMING**

Plassering av Stjørdal stasjon ligger fast da jernbanen har en stiv geometri, dvs jernbanen kan ikke ha skarpe svinger eller bratt stigning. Plassering av stasjonen er gunstig da mange kan gå og sykle til stasjonen. Brukerne av kollektivknutepunktet er alle, alt fra barn og unge til eldre, mennesker med nedsatt funksjonsevne, faste pendlere, sporadiske brukere mm.

Planforslaget legger til rette for lengre tog ved plattform og at lengre tog kan møtes. Dette gir mulighet for økt frekvens og økt kapasitet på Trønderbanen og et bedre togtilbud.

Sporene ligger i dag som en barriere mellom eksisterende byområde i øst og (fremtidig) byområde i vest. Det er viktig at denne barrieren reduseres gjennom prosjektet. Adkomst fra sentrum til friområde og strandsone på Tangen vil være igjennom planområdet. Gode offentlige byrom og parker langs aksene fra Ole Vigs gate til Tangen vil være viktig for den framtidige byen.

Planforslaget legger opp til at plassering av tverrforbindelse og plattformer kan justeres innenfor gitte rammer i teknisk regelverk for jernbane innenfor bestemmelsesområde #2\_1. Se stiplet linje på tvers av jernbaneområdet i kartet under. Endelig plassering gjøres i områdereguleringsplanen.



Gode forbindelse mellom buss og tog samt adkomst for gående og syklende er spesielt viktig. Krysning av jernbanen kan skje enten via kulvert eller overgangsbru. Adkomst til planskilt kryssing kan være trapp, heis og ramper. Planforslaget legger til grunn kulvert under jernbanen, med ramper og trapp mot byområdene i øst og vest, og trapp og heis til mellomplattform. Undergang er anbefalt fremfor overgang da en overgangsbru gir større høydeforskjell og vil gi lengre ramper og trapper som tar mer areal enn en undergang.

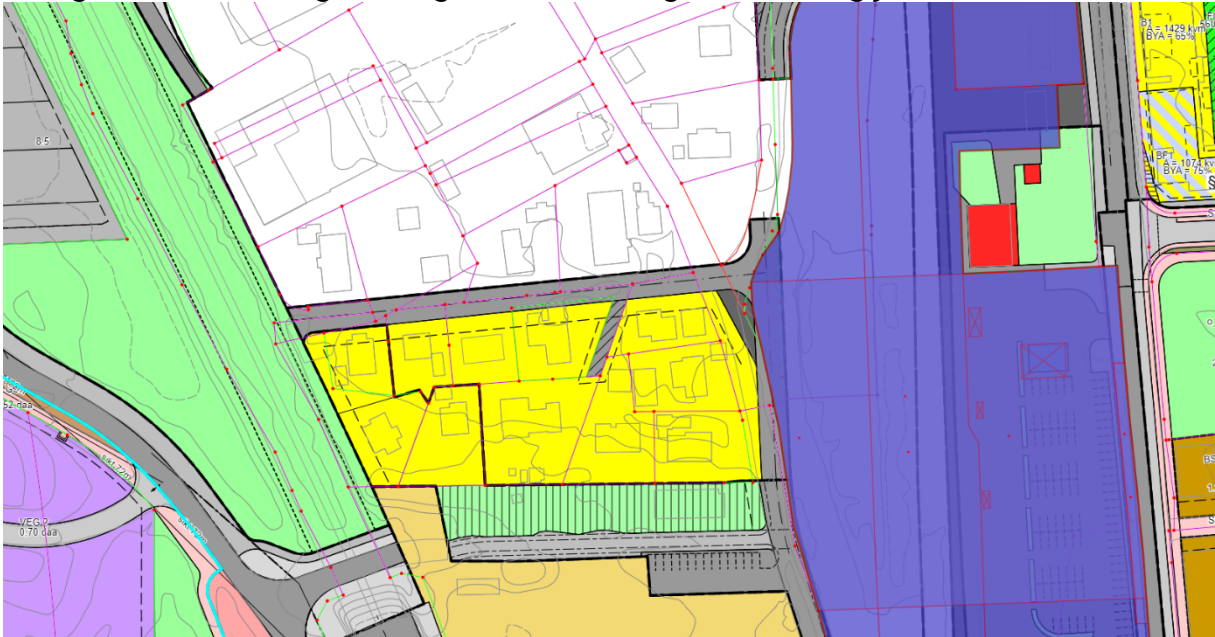
God arealutnyttelse er viktig på en så sentral tomt. Det er samtidig viktig at det gis rom for framtidens ukjente samferdselsbehov. I detaljreguleringsplanen reguleres kun samferdselsanlegg. Utvikling av knutepunktet med sentrumsformål samt avveining mellom arealbehov for samferdselsformål og sentrumsformål tas i områdereguleringsplanen. Bane NOR ønsker å sikre arealer for framtida og planområdet er derfor hele Bane NORs eiendom samt andre arealer som er nødvendige for det fysiske tiltaket eller for anleggsgjennomføringen.

Byggegrenser mot jernbanen ligger iht jernbaneloven 30 m fra nærmeste spors midtlinje.

#### Plangrense

Bane NOR ønsker sin eiendom regulert til baneformål. Planforslaget regulerer derfor baneformål over areal som i dag er regulert til offentlig veg. Kommunedirektøren

anbefaler at planforslaget justeres før utsending til høring og offentlig ettersyn for å sikre en regulert sammenhengende veg i nord-sørretning mellom E6 og jernbanen.

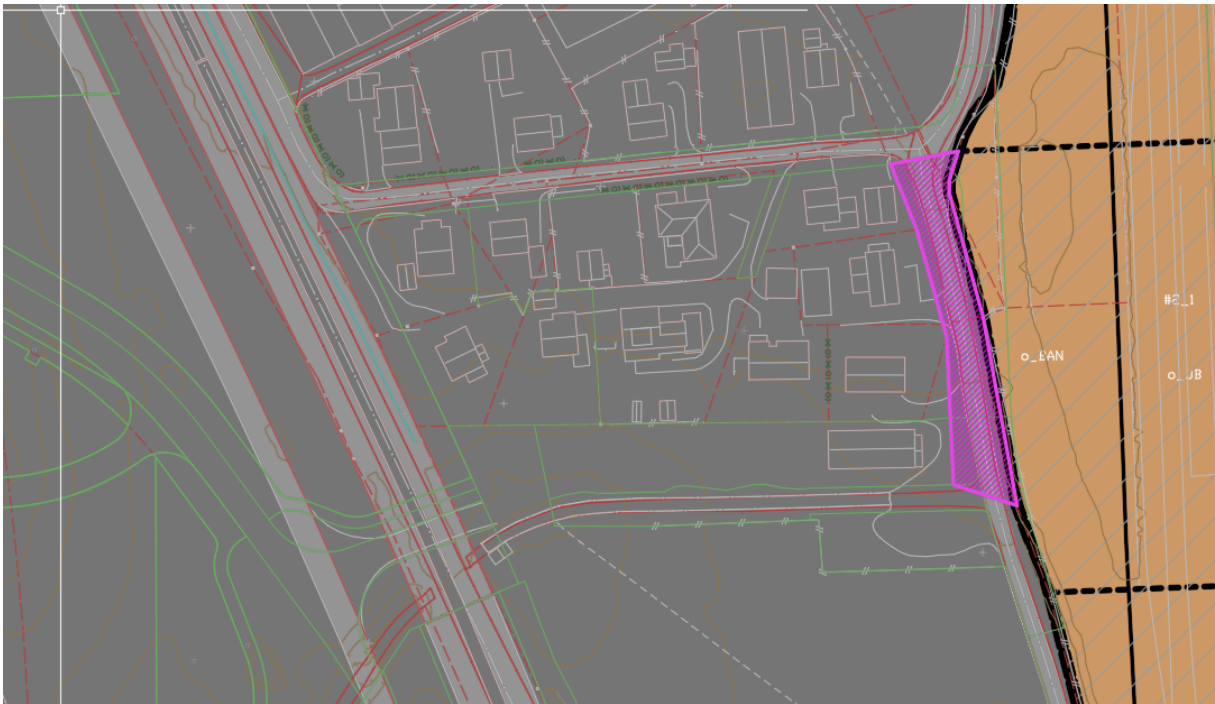


*Gjeldende reguleringsplaner, med foreliggende planforslag vist i blått.*

Område med rosa skravur i kartet under anbefales tatt inn i planen og regulert til samferdselsanlegg veg. I bestemmelsene må det tas inn tekst om at området skal nyttes til kjøreveg, fortau og annen veggrunn. Arealet er stort sett kommunal eiendom, men noe er eid av Bane NOR.

Grønne linjer er formålsgrenser i gjeldende planer.

Røde linjer er eiendomsgrenser.



*Forslag til utvidelse av planforslag vist med rosa skravur*

Endelig løsning med vurdering av byggegrenser, frisikt i kryss osv foreslås tatt i områdereguleringsplanen. Utvidelsen av planforslaget vil sikre en regulert vegforbindelse i området.

## TEKNISK INFRASTRUKTUR

### Kollektivknutepunktet

Knutepunktet har i dag bussterminal samt parkering på østsiden av sporene og adkomst i mellomplattform over spor. Kollektivreisende som kommer fra vestsiden må enten sørover om E14 eller nordover over planovergangen.

Planforslaget legger til rette for undergang under sporene med ramper og trapp. Til mellomplattform foreslås trapp og heis. Se planbeskrivelsen kap. 5.2 for nærmere beskrivelse samt illustrasjon av en av mange mulige løsninger.

Bygging av nye spor og kulvert med ramper og trapp berører dagens bussterminal og parkering. Bussterminalen må bygges om. Bussterminal planlegges opprettholdt på østsiden av sporene. Det er viktig at det er tilstrekkelig med parkering som har trygg adkomst til både buss og tog. Det legges til grunn at parkering skal være vest for jernbanen når kulverten er bygd. Løsninger for bussterminalen og parkering tas i områdereguleringsplanen.

### Gater/Veger

Planområdet grenser i øst til Innherredsvegen og næringsområder, i vest mot Gamle kongeveg. Det er særlig viktig at trafikkflyt opprettholdes i Innherredsvegen da busstrafikken går i her. Planforslaget berører vegsystemet i anleggsfasen da det vil være behov for midlertidige omlegginger av busstrafikk og avkjørsler.

### Gående og syklende

Hovedrute for sykkel følger i dag Innherredsvegen med svært varierende tilbud, fra blandet trafikk sør for E14, fortau nord for E14 og tidvis som gang- og sykkelveg. Sykkelruten «langs E6» skal ivaretas og utbedres i områdereguleringsplanen. I tillegg ligger det i hovednett for sykkel en manglende gang- og sykkelveg fra Ole vigs gate og vestover til Tangen og denne vil gå igjennom stasjonsområdet for den som ikke sykler fort og som velger korteste rute. De som ønsker å sykle fort og har andre målpunkter enn stasjonsområdet bør kunne velge andre ruter.

Det er viktig med romslige områder for gående, både med brede fortau og internt på stasjonsområdet, da det i rush må forventes mange reisende, med overgang fra bil, bus, sykkel og tog.

### Elektrifisering og energi

Bane NOR jobber med elektrifisering av Trønderbanen og det vil derfor måtte settes av areal til kontaktledningsanlegg og sikring av dette. I tillegg må det settes av areal til signalstyringsanlegg.

Stasjonen ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

### Trafikksikkerhet

Det er krav om en planskilt kryssing av jernbanen for gående og syklende som sikrer at framtidig byutvikling på vestsiden av jernbanen får god forbindelse mot dagens sentrum



øst for jernbanen. En løsning med trapp og heis, uten ramper, vurderes ikke som en fullverdig løsning.

Kommunen ønsker en løsning med ramper som ivaretar rullende myke trafikanter, som rullestoler, sykler, barnevogner, rullatorer osv. Det er viktig at kulvert og ramper har tilstrekkelig bredde slik at man kan få plass sykkelveg med fortau. Planforslaget legger opp til en bredde på minimum 5,5 m. I en tidligfase anbefalte konsulenten bredde 6 m, høyde 3,1 m og antydte en lengde på 27-28 m. Lengde på kulvert vil være avhengig av hvor kulvert legges og hvor skrå den blir. Endelig løsning avklares i områderegeringsplanen, men detaljreguleringsplanen foreslår nå minimumsbredde på 5,5m.



*Eksempel 1 på undergang som har sykkelveg med fortau*



*Eksempel 2. Heimdal stasjon med ramper, trapp og undergang. Bredde er 5,5 m i åpning og 4,3 m inne i kulvert. Det er ikke skille mellom gående og syklende på Heimdal.*



*Eksempel 3. Dalen undergang i Trondheim, sykkelveg med fortau. Bredden på kulvert er 5,5 m.*

Fortau må legges på riktig side i forhold til trapp og heis til mellomplattform for å unngå konflikt mellom gående og syklende. Likeså må geometri på ramper være slik at det er mulig å sykle i lav hastighet. Dimensjonering av løsning vil være et kompromiss mellom ønsket om god fremkommelighet, med en trygg og oversiktlig kulvert og rampesystem og kostnader. Det er viktig å huske på at det som bygges nå vil bli liggende i lang tid fremover da ombygging vil ha store konsekvenser for togtrafikken og medføre store kostnader.

Geometrisk utforming vil ha mye å si for trygg adkomst til buss og tog og for gode overganger mellom disse. Kulvert med adkomster må bygges så åpent og romslig som mulig og belysning vil være viktig for tryggheten.

Plassering av planskilt kryssing av sporene har dessverre ikke blitt avklart i tide for detaljplanen, så det settes derfor av et bestemmelsesområde for hvor kryssningspunkt og ramper/trapper skal plasseres. Det er viktig at områdereguleringsplanen blir vedtatt i tide for realisering av kulvert når mellomplattform skal bygges og spor skal legges om iht denne detaljreguleringsplanen.

Det er fra kommunens side et sterkt ønske om en god tilrettelegging for gående og syklende på tvers av jernbanen. Dette er viktig dersom vi skal få flere til å gå og sykle og reise kollektivt i stedet for å kjøre bil.

Når Trønderbanen har fått utbedret kapasiteten på alle stasjonene og fått på plass kryssingsspor vil man kunne øke antall tog i timen. Dette er bra for togreisende, men vil gi dårligere fremkommelighet på fylkesvegen ved økt togtrafikk og mer nedetid på bom. Frem til man får erstattet planovergangen med å legge om fylkesvegen vil det kunne bli mer kø i Innherredsvegen. Det vurderes at faste bilister vil tilpasse seg og i større grad benytte seg av europavegene og ringvegene i stedet. Ulempen er derfor størst for gående og syklende, og da særlig de som bruker Skolegata. Det er derfor viktig å få på plass en planskilt løsning for gående og syklende ved planovergangen. Kommunedirektøren foreslår at bestemmelse §8.2 skal endres før planen legges ut til høring og offentlig ettersyn slik at det fremkommer at det skal etableres planskilt kryssing av jernbanen for gående og syklende ved dagens planovergang når den saneres, i tillegg til omlegging av fylkesveg Innherredsvegen fram til Ringvegen.

#### Parkering

Framtidig parkering for kollektivreisende planlegges på vestsiden av sporene, slik at adkomst blir fra Europavegene og man unngår å belaste sentrumsområdet. Plassering og omfang av parkering knyttet til kollektivknutepunktet planlegges i områdereguleringsplanen.

## GRØNN INFRASTRUKTUR

### Parker og grøntområder

Stasjonsområdet er i grove trekk bebygd og det er få grønne områder. De få grønne områdene som finnes er derfor desto viktigere. Det er tatt ned mange trær i området langs fylkesvegen.

Parken ved stasjonsbygningen ble i 2012 foreslått regulert til bevaring og intensjonen er å følge opp dette i områdereguleringsplanen. Man kan velge å sikre trær sterkere i denne reguleringsplanen gjennom bestemmelser om å ta hensyn til røtter for trær rett utenfor planområdet i parken ed stasjonsbygningen, men det er ikke sikret i foreliggende planforslaget.

Det er ellers en god del vegetasjon i rabatter rundt bussterminalen/parkeringsplassen. Denne vil bli berørt i anleggsfasen for bygging av spor pga behov for å bruke området til rigg/anlegg.

Øst for Innherredsvegen er det en park ved stasjonen og vest for sporene er det et regulert grøntdrag over til sjøen ved Tangen, via Tangkulverten over E6. Det er et mål å etablere en forbindelse i øst-vest retning fra sentrum ut til Tangen som oppleves som grønn, dvs planter så mye grønt som mulig langs forbindelsen og etablerer så mange grønne lunger (parker) som mulig. Dette må følges opp i områdereguleringsplanen. Foreslåtte bestemmelsesområde for kulvert ligger gunstig til med tanke på å få til denne forbindelsen.

Planforslaget åpner for at deler av Bane NORs eiendom som ikke er i bruk til jernbane midlertidig kan opparbeides grønt og være tilgjengelig, forutsatt at det kan fjernes når Bane NOR trenger arealene. Disse arealene reguleres til baneformål.

### Vannmiljø og flomvurdering

Vurderinger viser at planområdet ligger flomsikkert mot flom fra Stjørdalselva og Stokkbekken og at det er noen små flomveier dersom overvannsnett blir tilstoppet og det ikke er infiltrasjon i nedbørsfeltet. Sistnevnte er knyttet til overvannshåndtering og overledningers kapasitet i området. Det er ikke gjort vurderinger av kapasiteter i eksisterende ledningsnett og det legges til grunn at det skal gjøres overvannsberegninger senere i detaljprosjektering. Undergang må sikres mot overvann og bygges med pumper for å sikre at den kan holdes åpen også under styrtregn o.l.

Kommunen har behov for å føre kommunaltekniske ledninger på tvers av jernbanen.

Det er stilt krav om håndtering av overvann i bestemmelser og krav om at man skal ta hensyn til kommunens behov for overvannsledning gjennom området. Det er viktig at man har en god plan for løsning av overvann, da området er relativt flatt og ved flo er det ikke utløp til fjorden.

Planforslaget berører ikke vassdrag, og vurderinger etter Vannforskriftsvurdering er derfor ikke nødvendig.

### Naturmangfold

Området er befart, og det er registrert seks store almetrær i stasjonsparken ved Stjørdal stasjon, naturtypen engaktig sterkt endret fastmark sør i planområdet og reproduserende fuglearter ved Stjørdal stasjon.

Almetrærne anbefales bevart. Tiltaket vil gi risiko for skade på rotsonen til to store almetrær. Arborist bør hentes inn/rådføres ved graving nær rotsonen. Rapport om Naturmangfold anbefaler å bevare almetrær ved å sette av 20 m avstand fra stamme som ikke skal graves i, bør inngjerdes i anleggsfasen. Dette kan komme i konflikt med behov for å etablere trapper/ramper ned til kulvert. Avveining må gjøres i områderegeringsplanen, hvor park ved stasjonen og bussterminalområdet skal reguleres.

Tiltaket vil gi noe arealbeslag i naturtypen engaktig sterkt endret fastmark i anleggsperioden. Naturtypen engaktig sterkt endret fastmark bør slås én gang i året, i august, for å opprettholde lystilgang. Gjerder bør settes opp for å beskytte resterende vegetasjon i anleggsperioden. Område berørt av tiltaket bør tilsås med stedege arter nærmest veg for å hindre at fremmede arter rekker å etablere seg.

Ny beplantning skal være norske arter, og helst arter fra regionen.

Planområdet ligger nær et større område med flere verdifulle naturtyper og økologiske funksjonsområder for arter. Anleggsarbeid bør utføres utenfor hekketiden til sårbare fuglearter (1.april til 1.august), og avrenning fra anleggsområder må renses for å forhindre forurensning til sjø og vassdrag.

Det er registrert flere fremmede arter i området. Det vil i tillegg være risiko for spredning av hagelupin (*Lupinus polyphyllus*) (SE) ved masseutskiftning.

Tiltaket anses å være i tråd med naturmangfoldloven §§ 8-12.

Det vurderes å være nok kunnskap til at §9 føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

## RISIKO OG SÅRBARHET

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Denne identifiserer uønskede hendelser.

Det er funnet størst risiko knyttet til brann i nærliggende områdene samt for jernbaneulykke ved planovergangen.

Sanering av planovergangen står beskrevet som planlagt risikoreduserende tiltak. Stengning av planovergangen er ikke en del av detaljplanen, men del av pågående områderegeringsplan. Framdrift på sanering av planovergangen inkl. omlegging av Innherredsvegen og ny gang- og sykkelundergang er uavklart.

For å opprettholde trafikkavvikling er det viktig at overvann (urban flom) håndteres slik at kulvert ikke blir full av vann og slik at heis til plattform kan være i drift. Kulvert må bygges vanntett og med pumpeløsning.

Nødetater sikres tilgang til plattform og bygninger m.m.

Fagrapport sikkerhet mot kvikkleireskred konkluderer med at det ikke er sannsynlig at området inngår i faresone for områdeskred. Lokal stabilitet prosjekteres videre ved detaljering av prosjektet.

For å ivareta trafiksikkerhet er det viktig med gode siktlinjer i alle møtepunkter for både bil og syklist. Det legges til grunn at det i kulvert med ramper vil være dedikerte areal for syklende/gående og at disse ikke ligger slik at gående må krysse syklende for adkomst til plattform.

De fleste av tiltakene som anbefales i ROS-analysen er for oppfølging i detaljprosjektering og anleggsfase.

## VERN OG BEVARING

Planforslaget berører ikke dyrkamark, viltlokaliteter eller vassdrag. Naturmangfold er beskrevet tidligere under Grønn infrastruktur.

### Kulturminner

Lokstallen rett vest for planovergangen er regulert til bevaring i reguleringsplan 1-198 Åsen og Five området Gamle Kongeveg, fra 2005. Planforslaget er nær, men tiltaket skal ikke berøre lokstallen.

Stasjonsbygningen og tilhørende park er tidligere ønsket bevart og tilbakeført til mer opprinnelig utseende. Det anbefales at parken ved stasjonsbygningen bevares og eventuelt videreutvikles. Dette følges opp i områdereguleringsplanen.

## HELSE OG MILJØ

### Universell utforming

Det forutsettes at alt bygges med tanke på universell utforming int. regelverk.

### Vind

Det er viktig å ta hensyn til lokalklimatiske forhold siden dette er et område hvor folk vil oppholde seg ute og hvor det er viktig at det ikke oppstår vindtunneler. Dette må følges opp i områdereguleringsplanen.

### Sol og skygge

Tiltaket vurderes å ikke påvirke utsikt og solforhold for omkringliggende bebyggelse siden planen kun omhandler teknisk infrastruktur og samferdselsanlegg.

### Støy

Det er gjennomført støyberegninger og støyrapport er vedlagt. Nye tog vil ha lavere støynivå enn dagens, så selv om trafikken øker viser rapporten at støynivået ikke vil øke når nye tog er på plass. Det er en del eiendommer som ligger i rød støysone både i dag og i framtidig situasjon. Rapporten beskriver at det skal vurderes tiltak på/ved støykilde i tillegg til lokale støytiltak ved bygg for støyfølsom bebyggelse int. til T-1442 (retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen).

Støytiltak må være praktisk gjennomførbare og stå økonomisk i rimelig forhold til den støydempende effekten og tiltakets totale kostnadsramme.

Se kap. 5.9 i planbeskrivelsen samt støyrapport for mer info.

### Grunnforurensning

Det foreligger miljøteknisk rapport med tiltaksplan. Prøver tatt i området viser at massene kan disponeres innenfor tiltaksområdet og gjenbrukes med samme arealbruk (jernbane). Det forventes å påtreffes forurensede masser tilsvarende TKL 3 i massene under ballastpukken i sporet der det er benyttet kreosotsviller og det må utføres supplerende prøvetaking for å oppnå bedre dekningsgrad her.

### Bygge og anleggsfasen

Kollektivknutepunktet må holdes i drift hele tida, både buss og bane skal håndteres i tillegg til adkomst til området og sentrumsområdene omkring. Alle må sikres forsvarlige

midlertidige løsninger i bygge- og anleggsfasen. Både sykkel- og bilparkering må ivaretas, med trygg gangveg til/fra buss og tog. Det må finnes gode midlertidige løsninger for bussholdeplasser.

Felleskjøpets butikk må sikres vilkår som gjør at deres allerede trange tomt ikke blir berørt for mye i anleggsperioden.

Midlertidige løsninger må avklares nærmere i prosjekteringsfasen, i samråd med kommune og andre berørte parter som bl.a. grunneiere og AtB.

## FRAMDRIFT

Sporprosjektet har en framdrift med mål om ferdigstilling av teknisk detaljplan siste kvartal 2022 og vedtatt reguleringsplan andre kvartal 2023, før sommeren. Anlegg ønskes satt i drift fjerde kvartal 2027.

## Konklusjon

**Error! Bookmark not defined.** Det haster for Bane NOR å få vedtatt reguleringsplan for spor og tverrforbindelse for å komme i mål med prosjektering og bygging til åpning i 2027. Endelig plassering av kulvert samt løsning på kollektivknutepunktet må derfor løses i områdereguleringsplanarbeidet som pågår. Valg av løsning for kulvert og resterende kollektivknutepunkt bør være på plass før prosjektering og bygging på stasjonen.

Bestemmelse §8.2 foreslås endret til «Eksisterende planovergang for Nordlandsbanen skal stenges når Innherredsvegen er oppgradert og omlagt langs jernbanen nordover til Ringvegen og det er etablert planskilt kryssing av jernbanen for gående og syklende i området».

Planområdet foreslås utvidet for å sikre regulert sammenhengende veg i nord-sørretning mellom E6 og jernbanen, med ny bestemmelse §6-5, formål veg, som gir rom for bygging av kjøreveg, fortau og annen veggrunn.

Med bakgrunn i redegjørelsen over anbefaler Kommunedirektøren at planforslaget, detaljregulering for Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse - plan-ID 50019, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.