



1Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	98/23	07.06.2023
Kommunestyret	54/23	15.06.2023

Sluttbehandling av detaljreguleringsplan Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019, som vist på plankart datert 12.05.2023, bestemmelser datert 24.05.2023 og planbeskrivelse datert 23.05.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens §12-12.

PS 98/2023 Sluttbehandling av detaljreguleringsplan Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 98/2023 i møte den 07.06.2023:

Avstemning:

Innstilling:

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019, som vist på plankart datert 12.05.2023, bestemmelser datert 24.05.2023 og planbeskrivelse datert 23.05.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens §12-12.

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019, som vist på plankart datert 12.05.2023, bestemmelser datert 24.05.2023 og planbeskrivelse datert 23.05.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens §12-12.

For forslaget stemte 11: Marit Evjen Hernes (Ap), Sissel Helen Bakken (Ap), Torger Størseth (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Helene Arnø (H), Lise Regine Rasmussen (MDG), Ketil Einar Nilsen (Sp), Monika Renå Rønsåsbjørg (Sp), Rolf Charles Berg (Sp)

Dermed er innstillingen vedtatt

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019, som vist på plankart datert 12.05.2023, bestemmelser datert 24.05.2023 og planbeskrivelse datert 23.05.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens §12-12.

PS 54/2023 Sluttbehandling av detaljreguleringsplan Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019

Kommunestyrets behandling av sak 54/2023 i møte den 15.06.2023:

Avstemning:

Innstilling:

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019, som vist på plankart datert 12.05.2023, bestemmelser datert 24.05.2023 og planbeskrivelse datert 23.05.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens §12-12.

For forslaget stemte 40: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Idar Aspmodal (Ap), Inger Johanne Overvik

Uthus (Ap), Ivar Morten Hansen (Ap), Jan Inge Kaspersen (Ap), Kristin Almhjell Jensen (Ap), Magnar Børseth (Ap), Marit Evjen Hernes (Ap), Sissel Helen Bakken (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Torger Størseth (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Nelly Anita Lian (Frp), Geir Falck Anderssen (H), Ole Hermod Sandvik (H), Renate Trøan Bjørshol (H), Rune Larsen (H), Annette T. Jensen (KrF), Adrian Minde (MDG), Gunnar Uglem (MDG), Espen Myhr Grandalsmo (R), Morten Krog Berg (R), Anne-Berit Hagen Auran (Sp), Einar Smågård (Sp), Eli Arnstad (Sp), Emil Alfnes (Sp), Erik Bjørgum (Sp), Guri Balsvik (Sp), Jan Borge Larsen (Sp), Jon Gisle Vikan (Sp), Karoline Sunde Storflor (Sp), Ketil Einar Nilssen (Sp), Monika Renå Rønsåsbjørg (Sp), Nils Nordbotn (Sp), Paal Skjei (Sp), Roar Brekken (Sp), Rolf Charles Berg (Sp), Kristoffer Fordal (SV), Morten Harper (SV), Torgrim Hallem (V)

Dermed er innstillingen vedtatt

Vedtak

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon, spor og tverrforbindelse, plan-ID 5019, som vist på plankart datert 12.05.2023, bestemmelser datert 24.05.2023 og planbeskrivelse datert 23.05.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens §12-12.

Vedlegg

- 1 Saksprotokoll 5019 detaljreguleringsplan Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn
- 2 5019 Plankart
- 3 5019 Reguleringsbestemmelser
- 4 5019 Planbeskrivelse
- 5 5019 ROS-analyse
- 6 5019 Støyrapport
- 7 5019 Støyrapport_kart
- 8 5019 Naturmangfold
- 9 5019 Flomvurdering
- 10 5019 Områdeskredfare
- 11 5019 Miljøteknisk rapport
- 12 5019 Oppsummering merknader og innsigelser
- 13 Statsforvalterens svar på forslag til løsning av innsigelse
- 14 Statsforvalterens svar på forslag til løsning av innsigelse_del2_støy
- 15 Brev til statsforvalter for å løse innsigelse 5019 Stjørdal stasjon
- 16 Brev forslag endring etter høring
- 17 Bane NOR uttalelse til endring av planforslag
- 18 Fylkeskommunens uttalelse til endring av planforslag
- 19 Statens vegvesens uttalelse til endring av planforslag
- 20 Statsforvalterens uttalelse til endring av planforslag 19.04.2023
- 21 Statsforvalterens uttalelse til endring av planforslag 26.04.2023
- 22 Innsigelse Avinor
- 23 Innsigelse Statsforvalteren
- 24 Samordnet uttalelse til reguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde

- 25 Uttalelse AtB
- 26 Uttalelse Trøndelag fylkeskommune
- 27 Uttalelse Felleskjøpet
- 28 Uttalelse Stasjonstomta AS
- 29 Uttalelse SVV

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommuneplanens arealdel 2013-2022

Gjeldende reguleringsplaner

Planprogram for Stjørdal stasjonsområde

Sammendrag:

Planforslaget (plan-ID 5019) regulerer nødvendig areal til jernbaneformål for to tog i timen og sikrer areal for bygge- og anleggsfasen. Det settes av et bestemmelsesområde for kulvert under sporene og ramper. Videre detaljering tas i en annen plansak, områdereguleringsplanen for Stjørdal stasjonsområde (plan-ID 1-215).

Saksopplysninger:

Hensikten med planen er å tilrettelegge for to tog i timen, tilrettelegge for planskilt krysning til ny mellomplattform (spor) samt planskilt krysning av jernbanen for byen. Bane NOR er tiltakshaver.

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 bygge- og anleggsfasen.

PLANSTATUS

Planforslaget er i hovedtrekk i tråd med overordnede planer. I kommuneplanens arealdel for perioden 2013-2022 er planområdet avsatt til arealformålene samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, veg og bane. I bestemmelsen til kommuneplanens arealdel står følgende:

Delområde S2 for fremtidig sentrumsformål vest for Stjørdal stasjon, kan ikke utbygges for formålet før det er etablert tilfredsstillende planskilt kryssing med jernbanen inntil området. I tillegg må E6 og Ringvei Nord være etablert med respektive permanente tilknytninger til S2-området.

Det pågår parallell planlegging av resten av stasjonsområdet, gjennom områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, plan-ID 1-215. I dette arbeidet jobbes det bl.a. med detaljering av selve knutepunktet som skal løses innenfor bestemmelsesområde #2_1 i denne reguleringsplanen, plan-ID 5019. Illustrasjoner i planbeskrivelsen om detaljer i knutepunktet med ramper er kun mulighetsskisser.

PLANFORSLAGET

Planforslaget tilrettelegger for etablering av et tredje gjennomgående plattformspor. Det skal bygges nye plattformer og midtplattform skal få adkomst via undergang under

sporene, med adkomst via ramper, trapp og heis. Undergang vil knytte sammen sentrumsareal vest og øst for jernbanen. Tverrforbindelsen er ikke detaljert regulert, men skal løses innenfor bestemmelsesområde #2_1. For å kunne bygge nye spor er det regulert midlertidige bygge- og anleggsområder for tilgang til spor samt for å kunne gjennomføre utbyggingen mens trafikk opprettholdes i kollektivknutepunktet (gangsoner, areal til buss, taxi, hente/bringe-transport, HC-parkering m.m.).

PLANPROSESS

Detaljreguleringsplan 5019 Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse - ble vedtatt lagt ut til høring og offentlig ettersyn av Utvalg plan og miljø 28.09.2022, sak 157/22. Se vedlegg 1. Planforslaget var ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 06.10.2022 - 20.11.2022.

Det er mottatt 14 høringsuttalelser, hvor to ikke har merknader. Merknader er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i eget vedlegg. Kommunedirektøren støtter vurderingene. Under følger de viktigste merknadene.

Smørvik ønsker ventehall med venterom, kiosk, toaletter og skjerm mot vær og vind mellom bussholdeplass og tog/perrong.

Stasjonstomten AS v/Tormod Salberg er bekymret for den midlertidige båndleggingen planforslaget medfører fram til utbyggingen er ferdig. Tidshorisonten for båndleggingen er uklar, avhengig av sporprosjektets framdrift. Stasjonstomten AS har planer om å bygge ut eiendommen til forretningsvirksomhet og er i forhandlinger med mulige aktører. Selskapet ønsker å utvikle eiendommen med tanke på handel/kontor/bolig. De ønsker tett dialog slik at deres planer tas med i reguleringsplanarbeidet.

Eiendommen er i planforslaget berørt av midlertidig bygge- og anleggsområde og er regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Planen medfører byggeforbud og formål som ikke er i samsvar med Stasjonstomta AS sine ønsker. Selskapet klager på at de ikke har hatt tett nok dialog med forslagsstiller. God utnyttelse av eiendommen er viktig for å nå byvekstmålene og de kan ikke sitte og vente på oppheving av båndleggingen (statlige bevilgninger). Selskapet mener at servicefunksjoner som midlertidig gangveger og parkeringer er utenfor hva som skal tillates innenfor «midlertidig bygge- og anleggsområde».

Selskapet er også bekymret med tanke på dagens og ev. framtidig bruk av området (dagens bygg mm) som må kunne opprettholdes. Båndleggingen virker lite gjennomtenkt, og de mener at Bane Nor ikke har til hensikt å benytte eiendommen til midlertidig bygge- og anleggsområde. Stasjonstomten AS ber derfor om at forslagsstiller tar kontakt med Stasjonstomten AS for å inngå ev. avtaler som sikrer behovet for parkering, adkomst osv. Det varsles i tillegg om at man vil klage på reguleringsplanen om båndleggingen opprettholdes på hele eiendommen.

Statens vegvesen poengterer viktigheten av at det er tilstrekkelig areal til både bane og buss i et helhetlig kollektivknutepunkt. De har forståelse for at detaljer i knutepunktet pga tidsnød må løses i områdereguleringsplanen. Statens vegvesen har ingen forutsetning for å vurdere behovet for spor og tilhørende teknisk infrastruktur. Statens vegvesens tilnærming er at mellomplattform med egen atkomst (via kulvert), uten å måtte krysse jernbanespor som i dag, må være den eneste bærekraftige løsningen. At slik kulvert samtidig gir kryssingsmulighet for gående og syklende på tvers av jernbanen og slik forbinder øst og vest, er utelukkende et gode som er svært etterlengtet. Statens vegvesen har historisk vært engasjert i drøftinger om sanering av planovergangen (fv. 6806) nord for planområdet. Med henvisning til planprogrammet for områdereguleringen (stasjonsområdet) er denne foreslått sanert, og reguleres derfor til jernbaneformål når fv. 6806 er omlagt. De tolker dette som et logisk plangrep, og ser fram til en slik realisering.

Felleskjøpet understreker at det er viktig for dem å kunne opprettholde eksisterende bygningsmasse og funksjoner og uteareal knyttet til eiendommen. De trenger areal til å lagre stadig større landbruksmaskiner. De ber om at adkomst til spor flyttes fra Wergelandsvegen 25 til Wergelandsvegen 27. I planbestemmelsens §8-2 står det, etter innspill fra kommunedirektøren at «eksisterende planovergang for Nordlandsbanen skal stenges når Innherredsvegen er oppgradert og omlagt langs jernbanen nordover til Ringvegen [...]» En omlegging av Innherredsvegen på østsiden av jernbanen vil få store negative konsekvenser for Felleskjøpet og øvrige næringseiendommer i Wergelandsvegen. Felleskjøpet ber derfor om at det i forbindelse med det kommende planarbeidet for Innherredsvegen gjøres en grundig utredning av alternativ traseer og søker etter løsninger som minimerer ulempene for det lokale næringslivet.

AtB viser til at rutetilbudet på Stjørdal stasjon betjenes av 16 ulike ruter. I morgenrush er det 55 bussavganger fra Stjørdal stasjon mellom 07.00 og 08.59. I ettermiddagsrush er det 69 avganger mellom 14.00 og 16.59. I tillegg kommer tilbringertransport (fleksibel transport). De vil komme med mer innspill til detaljer til områderegeringsplanprosessen. Kort fortalt ønsker AtB at buss og taxi separeres, at det settes av plasser til fleksibel transport, drosjer og kiss&Ride, at det er viktig at busser kan passere hverandre og at det er areal til plattform for busstopp langs Innherredsvegen nord for innkjøring til stasjonsområdet.

I anleggsfasen må bussterminal og bilparkering flyttes før arbeid med spor og tverrforbindelse kan starte. Det er viktig med god fremkommelighet for kollektivtrafikken for de som skal benytte seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) i anleggsfasen. AtB imøteser videre dialog om plan for gjennomføringsfasen. AtB trenger tilgang til areal for korttidsregulering av busser tett opptil stasjonsområdet. De leier i dag et areal nord for stasjonsområdet. De trenger også sjåførfasiliteter som toalett og venterom i stasjonsbygningen som kan brukes i anleggsfase og permanent.

Universell utforming skal ivaretas både i anleggsfase og endelig løsning. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Der det ikke finnes eget tilbud på veien til holdeplassen medfører det at fotgjengere må gå på veiskulderen eller i veibanen. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid med snøopplag på siden av veien. AtB har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass (i begge retninger), trygge krysningspunkt og at dette tas inn i reguleringsplanen. AtB oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter - fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.

Trøndelag fylkeskommune (TFK) påpeker at det er positivt at det planlegges for planskilt kryssing av jernbanen på Stjørdal stasjon. Tverrforbindelsen er planlagt med større stigning enn Statens vegvesens håndbøker anbefaler. TFK forutsetter at tverrforbindelsen planlegges på en måte som ikke gir glatte forhold for fotgjengere vinterstid, særlig med tanke på oppsamling av nedbør i undergangen. TFK er også opptatt av at trafikksikkerhet og fremkommelighet på fylkesvegen (Innherredsvegen) kan opprettholdes i anleggsfasen. TFK viser til AtBs uttalelse for busstransport i området. Fordrøyning av overvann må inkludere løsninger som også renser overvannet før utslipp i vassdrag. Planlagt kulvert vil tilrettelegges for både myke trafikanter i byen og til friluftsområder i nærheten. TFK undrer på hvorfor ikke stasjonsbygning og park er med i planen med en hensynssone for kulturminner. De gir faglig råd om å ta området inn i planen med bestemmelser. De anbefaler ny tekst mht eldre kulturminner.

Innsigelser er omtalt under. Kommunedirektøren viser ellers til vedlegg med oppsummering av uttalelser og Bane NORs vurderinger.

INNSIGELSER

Avinor påpeker at det fra 01.10.2022 er Avinor og ikke Avinor Flysikring som skal gjennomføre radiotekniske vurderinger og at dette må korrigeres i bestemmelsene. **De fremmer innsigelse til planen dersom det ikke tas inn en bestemmelse for å redusere risiko for «bird-strikes».** De foreslå følgende: «Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Trondheim lufthavn; Bebyggelse/anlegg må utformes på en måte som ikke tilrettelegger for hvile, mat eller hekking for fugler.»

Avinor viser til følgende mulige tiltak: «Eksempler på avbøtende tiltak mot «birdstrike» kan være bruk av «måkepigger» på master, informasjonstavler, husmøner og mindre takflater, samt bruk av liner (fortrinnsvis tynne stålvaiere) på større takflater. Vaierne kan monteres i flere rader med innbyrdesavstand på 50 cm, og høyde over taket på 30 - 50 cm. Eventuelle mindre hulrom og nisjer kan dekkes til med metallnetting. Disse tiltakene vil også ha preventiv effekt for å unngå at måke- og kråkefugl benytter bygg/takoverbygg til hvile/overnatting.»

Statsforvalteren ved Landbruk er opptatt av god arealutnyttelse og begrensninger på omfang av bakkeparkering. Klima og miljø viser til at det er registrert naturverdier og fuglearter på norsk rødliste og at dette må følges opp bedre og sikres bedre i bestemmelsene. Det er viktig å søke å opprettholde eller erstatte eksisterende grønnstruktur. Det anbefales å ta vare på almetrærne ved stasjonsbygningen. Det er registrert fugler i området som bør skjermes i hekketiden. Planen må sikre at avrenning fra rigg- og anleggsområder renses før utslipp til sjø og vassdrag.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, fremmer Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet innsigelse til planforslaget slik det foreligger til høring og offentlig ettersyn. Innsigelsen er fremmet med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet - klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.6, **grunnet manglende tiltak og inkludering i planbestemmelsene for ivaretagelse av rødlistede arter, herunder fugler og almetrær.**

Statsforvalteren vil også påpeke at det er anbefalt å sette opp gjerde mellom rigg- og anleggsområde og naturtypen engaktig sterkt endret fastmark som er av høy lokalitetskvalitet, for å beskytte resterende vegetasjon. Naturtypen ligner seminaturlig eng, og har sentral økosystemfunksjon. Det vil si at naturtypen er leveområde for truede eller nært truede arter, eller er viktig for mange arter. Det gis også mer utfyllende anbefalinger for å ivareta naturtyper og eksisterende vegetasjon, samt å la stedeagne arter få etablere seg der eksisterende vegetasjon fjernes. Disse anbefalingene er ikke inkludert i reguleringsbestemmelsene og Statsforvalteren ber om at disse følges. Området er regulert som «annen veggrunn - grøntareal». Området må omreguleres til grønnstruktur etter pbl. § 12-5 punkt 3, for å kunne sette vilkår om skjøtsel som samsvarer med anbefalingene i fagnotatet. Innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk i planforslaget vil komme i konflikt med naturtyper med sentral økosystemfunksjon med minst moderat lokalitetskvalitet kartlagt etter Miljødirektoratets instruks.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, fremmer Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet innsigelse til planforslaget slik det foreligger til høring og offentlig ettersyn. Innsigelsen er fremmet med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet - klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.6, **grunnet manglende tiltak og inkludering i planbestemmelsene for ivaretagelse av naturtypen engaktig sterkt endret fastmark.**

Statsforvalteren mener bestemmelsene ikke i tilstrekkelig grad sikrer avbøtende tiltak for aktuelle boliger mht støy. Bestemmelsen gir heller ingen tydelige føringer for at avbøtende tiltak skal gjennomføres.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, fremmer Statsforvalteren som støymyndighet innsigelse til planforslaget slik det foreligger til høring og offentlig ettersyn. Innsigelsen er

fremmet med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet - klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.1 inntil de konkrete avbøtende tiltakene innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Statsforvalteren gir faglig råd om at det tas inn bestemmelser som sikrer at grenseverdier for nattestøy (L5AF) utenfor soverom, i henhold til tabell 2. Dette faglige rådet kan sees sammen med deres innsigelse.

ENDRINGER I PLANFORSLAGET ETTER FØRSTEGANGSBEHANDLING

For å kunne vedta planen er innsigelser løst gjennom endringer i plankart og bestemmelser.

De viktigste endringer i plandokumentene etter høring er:

ENDRING I BESTEMMELSENE ETTER FØRSTEGANGSBEHANDLING

For å sikre almetrær foreslås følgende tillegg til bestemmelser, ny § 4-2 Naturmangfold (pbl. § 12-7, pkt. 6): *Almetrærne ved Stjørdal stasjon bør tas vare på og sikres under anleggsgjennomføringen. Det bør settes av god nok plass mellom tiltaket og trærne, slik at rotsonen ikke blir skadet. Det anbefales en buffer på 20 meter fra trestammene til tiltaket, hvor det ikke skal skje graving dypere enn 20 cm (topplaget). Avvik fra dette er mulig dersom det skjer på mindre deler av rotsonen. Området som skal beskyttes skal gjerdes inn ved anleggsarbeid. Fagperson skal rådføres ved graving nær rotsonen, og aktuelle trær må måles inn.*

For å sikre fugler foreslås tillegg til § 4-10 Anleggsperioden: *Ved anleggsarbeider i hekkeperioden (april-juni) skal fagkompetanse involveres for å ivareta hensyn til rødlistede og spesielt hensynskrevende fuglearter i området. Konkrete tiltak og evt. restriksjoner skal følges opp i miljøoppfølgingsplanen.*

For å sikre naturtype «engaktig sterkt endret fastmark» foreslås:

Forslag til ny § 6-6 Annen vegggrunn - tekniske anlegg: *Innen området tillates nødvendig teknisk infrastruktur som rør, ledninger og tekniske bygg som pumpehus o.l. Det tillates adkomst for bygging, drift og vedlikehold av tekniske bygg, teknisk infrastruktur og jernbane.*

Forslag til ny §7-2 Sone med særlige hensyn til bevaring av naturmiljø (pbl. § 11-8): *Innenfor hensynssonen skal naturtypen engaktig sterkt endret fastmark hensyntas. Ved inngrep/tiltak i området skal det legges til rette for reetablering av stedeegne arter i samsvar med anbefalinger i fagnotat naturmangfold (KTT-25-A-10150).*

Endring i bestemmelser §8-3 (uthevet tekst tilføyes): *Område #1_3 kan benyttes til anleggsområde for bygging av nytt spor, samt anleggsatkomst i anleggsperioden. Området skal istandsettes og tilbakeføres til angitt opprinnelig bruk innen rimelig tid. Det tillates anlagt avkjørsler i anleggsfasen og disse skal opparbeides i henhold til Statens vegvesens retningslinjer og skal godkjennes av vegeier. Det skal settes opp gjerder mellom rigg- og anleggsområde og naturtypen «engaktig sterkt endret fastmark», for å beskytte resterende vegetasjon. Etter anleggsslutt skal området tilbakeføres i samsvar med anbefalinger for naturtypen i fagnotat naturmangfold (KTT-25-A-10150).*

Bestemmelse § 4-1 kulturminner er revidert etter innspill fra Trøndelag fylkeskommune

Bestemmelse § 4-4 Støy er endret for å løse innsigelse fra Statsforvalteren. Endringer fremkommer i rød tekst.

§ 4-34 Støy (pbl. § 12-7, pkt. 3)

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T1442T-1442/2021 (~~tabell 2~~), eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn. Støytiltak på eller ved kilden skal vurderes og ~~bør prioriteres~~ skal gjennomføres dersom siste punkt i ~~tråd med anbefalingene~~ bestemmelsen er ivaretatt. Støyrapport (KTT-25-A-10120) skal være veiledende når tiltak vurderes.

Som et supplement til støytiltak på/ved kilden, skal lokale støytiltak vurderes for bebyggelse med støyfølsomt bruksformål der lydnivå fra jernbane overskrider anbefalte grenseverdier med mer enn 10 dB. Lokale støytiltak skal ta hensyn til sumstøy ved at effekten av tiltaket skal oppnå innskjerpede grenseverdier med 3 dB. Tiltak skal gjennomføres dersom siste punkt i bestemmelsen er ivaretatt. Konkret utforming og utførelse av lokale støytiltak avklares etter samråd med grunneier.

Det er tillatt å opparbeide ~~nødvendig støyskjerming~~ nødvendige støytiltak innenfor planområdet. Støyskjermer skal tilpasses omgivelsene og skal ha absorberende overflate for å unngå ~~refleksjon~~ refleksjonsstøy.

Alle støytiltak skal være praktisk gjennomførbare og skal økonomisk stå i rimelig forhold til den støydpendende effekten og tiltakets totale kostnadsramme.

ENDRINGER I PLANKARTET ETTER FØRSTEGANGSBEHANDLING

I forbindelse med naturmangfoldrapporten er området sør for E14 kartlagt og området er vurdert som «engaktig sterkt endret fastmark». Dette er logisk når man ser på de store endringene som har vært her over tid. Området har vært strandsone med aktiv bruk, det har vært landbruksaktivitet her og det har i flere omganger vært brukt som midlertidige anleggsområder. Viser til Norgebilder.no for historikk. I dag ligger området skjermet for ferdsel (det er omtrent utilgjengelig for folk flest), men det ligger mye teknisk infrastruktur i området under bakken (VA-ledninger) samt et pumpehus for E14 over bakken. Det er viktig at området kan benyttes til dette også i framtida. Det må kunne driftes og vedlikeholdes samt oppgraderes ved behov. Dette betyr at det vil være noe biltrafikk i området og iblant noe gravearbeid.

Kommunedirektøren foreslår at området sør for E14 endres fra «annen veggrunn - grøntanlegg» til «annen veggrunn - tekniske anlegg» for å synliggjøre at det er teknisk infrastruktur i området. For å ivareta naturtypen foreslås å legge på en hensynssone for naturmiljø med krav om at man skal ta hensyn til naturtype og stille krav om snarlig reetablering av stedeagne arter ved inngrep/tiltak i området. Videre må det i planen sikres at Statens vegvesen får atkomst til pumpehus og kum inne på eiendommen, at kommunen har tilgang til tekniske anlegg under bakken samt at Bane NOR sikres driftsadkomst til sporveksel. Dette er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

For å sikre naturtypen «engaktig sterkt endret fast mark» er planområdet utvidet sørover etter høring (innenfor området som ble varslet planoppstart for). Samtidig sikres teknisk infrastruktur i området.

ENDRINGER I PLANBESKRIVELSEN

Planbeskrivelsen er endret i samsvar med endringen som er gjort i kart og bestemmelser.

PROSESS ETTER HØRING AV PLANFORSLAGET

Endringer i plankart sør for E14 er sendt berørte parter. Statens vegvesen har uttalt at så lenge de gjennom planens bestemmelser er sikret uhindret tilgang til sine tekniske anlegg innenfor planområdet har de ingen innvendinger. De forutsetter at «snarlig reetablering av stedeagne arter ved inngrep/tiltak» vil skje i dialog med aktuell myndighet og at denne vil være hjelpelig med praktisk veiledning dersom det skulle bli nødvendig. Trøndelag

fylkeskommune har ingen merknader ut over forslag til justert tekst for kulturminner. Bane NOR har bedt om justering av grense mellom annen veggrunn teknisk anlegg/hensynssone bevaring naturmiljø og jernbaneformål for å gi rom for dobbeltspor i framtida.

Forslag til endringer i kart og bestemmelser er forelagt innsigelsesmyndighet Statsforvalteren i Trøndelag.

Statsforvalteren har med bakgrunn i de foreslåtte endringene trukket innsigelsene.

Avinor fremmet betinget innsigelse, som er løst gjennom å ta inn ny bestemmelse §4-13. Bane NOR har på stasjonen sammenfallende interesse av å begrense mengde fugler i området.

Kommunestyret kan dermed vedta planen.

Vurdering:

Bane NOR har gjort en oppsummering av mottatte merknader og en vurdering av disse. Kommunedirektøren støtter vurderingene og legger disse til grunn ved videre saksbehandling. De viktigste momentene er omtalt i saken.

Behov for og ønsker om klimaskjerming/venteromsfasiliteter på stasjonen vil bli ivaretatt i videre planlegging.

AtBs innspill ivaretas gjennom midlertidig båndlegging av areal i anleggsfasen som sikrer at man kan opprettholde drift i knutepunktet under utbygging. Bane NOR vil ha dialog med AtB og kommunen for å finne løsninger for anleggsfasen i den videre prosessen. Løsninger for buss avklares i områderegeringsplanen.

I denne planen opprettholdes gjeldende arealbruk, samferdselsformål, på eiendommen til Stasjonstomta AS. Framtidig arealbruk avklares i områderegeringsplan 1-215 Stjørdal stasjonsområde. Bane NOR har behov for areal til både selve byggearbeidet, men også midlertidig løsninger for knutepunktet som buss, HC-parkering og trygge områder for adkomst til funksjoner i kollektivknutepunktet. Bane NOR båndlegger derfor areal for å kunne sikre trygg avvikling av kollektivtrafikk i anleggsperioden inkl. gangadkomster og mulighet for HC parkering og hente/bringetrafikk. Dette er nødvendige midlertidige anlegg for å kunne bygge nytt anlegg, på lik linje med midlertidige vegomlegginger mm.

Kommunedirektøren har forståelse for at regulering av hensynssone for midlertidig bygge- og anleggsområde og bruk av formål Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan oppleves som urettferdig, men da Stasjonstomten AS kjøpte eiendommen var den, som i dag, avsatt til samferdselsanlegg i kommuneplanens arealdel. Gjeldende reguleringsplan var den gang, som nå, 1-107 sentrumsplan for Stjørdalshalsen fra 1987. Den regulerer eiendommen til jernbaneområde m/parkering, buss og drosjeterminal (T1). I bestemmelsene står det at området skal benyttes til jernbanestasjon, buss- og drosjeterminal og parkering for personbiler. Stasjonstomta AS må derfor påregne at offentlige samferdselsinteresser står sterkt i området og at arealene først kan tas i bruk til andre formål når kollektivknutepunktets behov er avklart og sikret. Bane NOR vil ha dialog med Stasjonstomta AS når anleggsarbeid igangsettes. Kommunen vil i områderegeringsplanen avklare framtidig arealbruk for eiendommen.

Bane NOR har også tidligere benyttet atkomst som foreslås regulert via Felleskjøpets eiendom i Wergelandsvegen 25 for adkomst til spor. Ønsket alternativ adkomst over Wergelandsvegen 27 krever mere tiltak. Bruksbehovet er svært kortvarig (ca. en uke) og arbeid vi bli varslet i god tid før start.

Stasjonsbygg og stasjonspark er ikke tatt med i detaljplanen fordi man ved planoppstart var enige om at detaljplan for spor og tverrforbindelse skulle ha fokus på å regulere areal nødvendig for prosjektet. Resten skal løses i områderegeringsplanen. Utgangspunktet er

at man ønsker å ta vare på stasjonsbygg og park så langt som mulig og dette er hensyntatt i planforslaget.

Innspill som ikke berører detaljplan 5019, men som gjelder områdereguleringsplan 1-215, vil bli fulgt opp i områdeplanen og svares derfor ikke ut her. Eksempelvis framtidig vegløsning øst for jernbane mellom Skolegata og Ringveg Nord.

LOVHJEMLER

I henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12, legges saken frem for kommunestyret til vedtak.

KONKLUSJON

Planforslaget er godt bearbeidet og ivaretar nødvendige hensyn for å kunne gjennomføre utbygging av stasjonsområdet samtidig som området skal være i drift både med tog og buss i anleggsfasen. Stasjonstomta AS føler at de får store begrensninger, men dette er nødvendig for å kunne ivareta viktige samfunnsinteresser underveis i utbyggingen. I tillegg er eiendommen i gjeldende reguleringsplan og kommuneplanens arealdel avsatt til samferdselsanlegg slik at de ikke uten videre kan påregne å bebygge eiendommen før kommunen er klar for det.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler kommunedirektøren at planforslaget vedtas.