



«MottakerNavn»  
«Adresse»  
«Postnr» «Poststed»

Deres ref  
«Ref» «Kontakt»

Vår ref  
2022/3133-23

Saksbehandler  
Roar Bævre

Dato  
03.11.2022

## **HAR DU MERKNADER TIL REGULERINGSPLAN FOR 5021 ALSTAD KRYSNINGSSPOR?**

Detaljreguleringsplan for Alstad kryssningsspor, plan-id 5021, sendes nå ut på høring og offentlig ettersyn og du kan uttale deg til forslaget, jfr. plan- og bygningsloven § 12-10.

Planen er lagt ut i henhold til kommunens delegeringsreglement punkt 6.8.13 andre strekpunkt om delegert myndighet til Kommunedirektøren: «- §§ 5-2, 11-14, 12-10 og 12-11: Kommunedirektøren kan i særskilte tilfeller bestemme at et planforslag skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. (vedtatt i sak 65/09, 24. september 2009).» Årsaken til at delegasjonsreglementet er benyttet er fordi plansaken ved en feil ikke kom med til politisk behandling og for å sikre framdrift i prosjektet «Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen» (to tog i timen).

### **Hvorfor nytt kryssningsspor for tog på Alstad, Skatval.**

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av et dobbeltspor på jernbanen i en kort strekning slik at tog kan møtes. Dette vil øke kapasiteten på Trønderbanen, slik at man kan kjøre to lokaltog i timen og tilrettelegge for mer godstransport på tog. Selve tiltaket er begrenset til et smalt område langs jernbanen, imens et større område er med som midlertidig bygg og anleggsområde. Det er Bane NOR som er forslagstiller.

Planforslaget består av plankart, bestemmelser og beskrivelse med vedlegg.

- Plankart i målestokk 1:1000, datert 31.10.2022.
- Reguleringsbestemmelser datert 31.10.2022.
- Planbeskrivelse
- Geoteknisk vurdering
- Matjordplan
- ROS analyse
- Analyse for lokalisering / kapasitetsberegning
- Støyrapport
- Kartlegging av naturmangfold
- Ytre miljø konsekvensvurdering
- Oversikstegning C-tegning
- Oppsummering av merknader med kommentarer

Plankartet har bare fire formål: Trase for jernbane, annen banegrunn

– tekniske anlegg, boligbebyggelse og LNF (Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift).

Dokumentene finner du på [stjordal.kommune.no/tjenester/plan-miljo-bygg-og-eiendom/reguleringsplaner/medvirkning-og-horing/reguleringsplanforslag-pa-horing/](http://stjordal.kommune.no/tjenester/plan-miljo-bygg-og-eiendom/reguleringsplaner/medvirkning-og-horing/reguleringsplanforslag-pa-horing/),  
direktelink: [Reguleringsplanforslag på høring](#)

Reguleringsplanen kan ha betydning for deg som berørt grunneier/nabo. Også rettighetshavere og leietakere kan bli berørt, og grunneier har plikt til å varsle disse.

### Har du innspill?

Fristen for å komme med uttalelse er **15.12.2022**. Alle må være skriftlige, og du kan sende dem på e-post til [postmottak@stjordal.kommune.no](mailto:postmottak@stjordal.kommune.no), via skjema på kommunens hjemmeside eller til:

Stjørdal kommune  
v/Arealplan  
Postboks 133  
7501 STJØRDAL

### Videre saksgang

Hvis du sender inn uttalelse, vil du ikke motta noe eget svarbrev. Uttalelsen blir gjengitt kort og kommentert i saksframlegget når saken legges fram for politisk behandling. Melding om vedtatt reguleringsplan blir annonsert i Bladet, og alle berørte får skriftlig beskjed.

Ta kontakt med undertegnede eller kommunens servicetorg dersom du har spørsmål.

## Redegjørelse for planen og kommunedirektørens vurdering

### BAKGRUNN

Bakgrunn og mål for prosjektet

Staten har gjennom Byvekstavtalen for Trondheimsområdet forpliktet seg til å utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Ambisjonen er realisering av to lokaltog hver vei i timen på strekningen Melhus – Trondheim – Steinkjer innen utgangen av 2027 (ruteplan R2028), og er i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029, Prop. 1 S (2018-2019) og Nasjonal transportplan 2022-2033 (Meld. St. 20). Bane NOR har behov for å etablere kryssingsspor for kryssing av tog nær Alstad som ledd i måloppnåelsen for å oppnå Byvekstavtalen.

Kryssingssporet skal etableres med samtidig innkjør for å sikre god nok kapasitet. Samtidig innkjør vil si at to togsett i motsatt retning kan kjøre inn samtidig på kryssingssporet. Samlet sett sparer dette tid.

Forutsetninger for plassering av kryssingsspor Kapasiteten på Trønderbanen må ses i sammenheng med Dovrebanen, Nordlandsbanen og Rørosbanen da fjerntog og godstog kjører til og fra disse strekningene. Når både godstrafikk og persontogtrafikk skal økes i årene fremover er det viktig at det besluttes en løsning som legger til rette for økning i fremtiden. Alle prosjektene i porteføljen må ses i sammenheng og skal til sammen oppnå effektmålet.

Kapasitetssimuleringene (modell som viser hvor togene møtes) viser at det er nødvendig å bygge et kryssingsspor på Alstad, som skal dimensjoneres for kryssing av 600 m lange godstog med samtidig innkjør. Kryssingssporet er plassert ca. 3 km nord for Skatval stasjon og ca. 7 km sør for Langstein stasjon. Kapasitetsberegningene viser videre at kryssingssporene på Skatval og Langstein ligger for langt sør og nord til at tog kan passere der og komme tidsnok til neste stasjon. Det betyr at om man krysser på Skatval eller Langstein, så rekker man ikke neste

kryssing og man vil få store forsinkelser i ruteplanen. Kapasitetssimuleringene som er nevnt ovenfor er å finne i det vedlagte dokumentet Notat om kapasitetsberegninger.

### PLANOMRÅDET

Planområdet ligger omtrent 10 km nord for Stjørdal sentrum, og ca. 3 km nordvest for lokalsentrum Skatval. Selve planområdet er på ca. 52 daa, og avgrenses av fylkesveg 6810 Alstadvegen og bro over jernbanen i nord og Bakken i sørvest. Planområdet ligger rundt eksisterende jernbanespor, med noe utvidelse på dyrka jord på begge sider av sporet for innpassing av driftsveger og teknisk infrastruktur. Planområdet ligger i et åpent jordbruksområde, med omkringliggende skogkledd koller og gårdsbruk. Fylkesveg 6810 Alstadvegen lsvinger av mot øst ved Alstad gård, nord for planområdet, der fylkesvegen krysser jernbanen over en bru.

Planområdet består i dag av arealer for jernbane, et enkelt spor med sidearealer, og tilliggende dyrka jord vest og øst for sporet. Dagens spor ligger nedsenket i landskapet. Øst for dagens jernbanespor ligger det en driftsveg/grusveg som betjener jordene på østsiden av jernbanespor opp mot Heggja.

### PLANSTATUS

Området er ikke detaljregulert fra før og grenser ikke til noen gjeldende planer. Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel. Det er vurdert at det ikke er krav om konsekvensutredning for dette tiltaket. Planbeskrivelsen side 9 til 11 har en utfyllende oversikt over føringer og rammer for planarbeidet.

### PLANFORSLAG

Selve kryssningsspor vil bli anlagt innenfor formålet trase for jernbane. Her vil det også komme en del teknisk infrastruktur knyttet til jernbanespor. Selve sporet er ikke tegnet inn i kartet, men vil bli løst innenfor arealformålet. Innenfor annen banegrund vil det komme en ny tilkomst til kryssingspor som også vil bli starten på landbruksvegen som erstatter dagens landbruksveg langs sporet. Resten av landbruksvegen kan anlegges i LNF formålet. Plankartet har også bestemmelsesområder som omfatter alt LNF areal. Bestemmelsesområdene er alle midlertidig bygge og anleggsområder. Det betyr at disse arealene kan bli midlertidig tatt ut av landbruksproduksjon og brukt som anleggsområder under byggefasen til tiltaket. Byggefasen er satt til 24 måneder.

Kommunedirektøren ønsker at tomten til gamle Alstad skole skal reguleres til boligbebyggelse i kartet, mer om det lenger ned i saken.

Kryssingspor består av hovedspor (eksisterende spor) og et avvikspor (der tog kjører inn for å krysse). Det nye kryssingspor er planlagt for godstog med inntil 600 meters lengde, med samtidig innkjør. Sporet er planlagt og plassert med utgangspunkt i kapasitetsberegninger, og at sporveksler etableres minst mulig i kurve. Selve kryssingspor har en samlet lengde på 955 meter, og avviksspor er ca. 750 meter langt. På bakgrunn av dette er avviksspor plassert parallelt med, og på østsiden av, eksisterende hovedspor (jernbaneteknisk plassering fra ca. km 44 til km 45). Det nye avviksspor vil ha samme høyde som dagens spor, og det må gjøres en masseutskifting for å etablere en underbygning til det nye sporet. Overbygning og underbygning bygges etter Bane NORs tekniske regelverk.

Det etableres to nye sporvekslere, én i hver ende av kryssingspor. Hovedsporet vil bli reetablert der det legges inn sporveksler. Det er behov for å sikre adkomst til fremtidige tekniske installasjoner som sporveksler og signalcontainer i forbindelse med kryssingspor. Innen formål o\_AB1 vil eksisterende driftsveg utbedres og utvides noe for å sikre framkommelighet for drift, samt ivareta tilkomst til tilliggende landbrukseiendommer. Ny driftsveg for adkomst til

sporveksler er synliggjort innen o\_AB2. Adkomstvegene til nye sporvekslere og signalcontainer for ERTMS utformes som veiklasse 3 iht. «Normal for landbruksveier», med minimum 4,0 meter bredde.

Driftsveg innen o\_AB1 vil fungere som adkomst fra fv 6810 Alstadvegen til signalcontainer og landbruksarealer på østsiden av jernbanen. Det er i bestemmelsene sikret tillatelse til å bruke driftsvegen, slik at adkomst til tilliggende landbruksareal ivaretas.

Nytt kryssingsspor blir liggende over dagens landbruksveg, og det vil være behov for forskyvning av dagens landbruksveg til gnr/bnr 53/2 som ligger langs østsiden av sporet. Adkomstveg tillates etablert innen landbruksformål.

I anleggsfasen kan områder som senere vil bli istandsatt, bli påvirket av anleggsveger, deponi- og riggområder. Risikoen for uønskede hendelser i anleggsfasen vil bli nærmere vurdert i miljørisikoanalyse som utføres i detaljplanfase. Risikoanalysen vil også inneholde risikoreduserende tiltak. Behov for skadereduserende tiltak vurderes på et overordnet nivå og utdypes i detaljplanens Miljøoppfølgingsplan (MOP), som sikret i bestemmelsene.

Arbeidet med etablering av nytt kryssingsspor har trolig byggestart i 2025/2026. Det er vurdert at byggetiden vil være inntil 24 måneder.

Viser til planbeskrivelsen side 24-32 for mer detaljer.

#### Omdisponering av dyrket areal

Reguleringsplanen berører jordbruksarealer på gnr/bnr. 52/2 og 53/1-2. Totalt ca. 4,2 daa matjord blir permanent beslaglagt, og totalt ca. 23,9 daa matjord er avsatt som midlertidig rigg- og anleggsareal. Arealet med dyrka mark med permanent beslag er av NIBIO klassifisert til å være av svært god og god kvalitet. Det er ikke registrert arealer innenfor varslingsgrensen til reguleringsplanen hvor nydyrking er aktuelt. Det er ikke registrert arealer med dyrkbar mark innenfor berørte grunneiendommer. Permanent beslag er videre av så lite omfang at det vurderes som mindre aktuelt å etablere nye jordbruksområder av tilsvarende omfang. Det anbefales derfor at matjord fra permanent beslaglagt areal benyttes som jordforbedring. Av hensyn til at det er registrert floghavre på gnr/bnr. 52/2 er det ikke aktuelt å flytte matjord ut av eiendommen.

#### Støy

Det er utført beregninger og vurderinger etter retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021.

For å vurdere endring i støynivå grunnet kapasitetsøkningen, er det sammenlignet dagens situasjon i 2022 mot fremtidig situasjon i 2028. Beregningene viser at gjennomsnittlig støynivå vil øke noe (ca. 1 dB økning). Videre mot 2032, når godstogene vil bli mer stillegående grunnet utskifting av bremsesystemer, forventes det at den samlede støyen vil reduseres og at støynivået fra jernbanestrekningen vil være 2-4 dB lavere sammenlignet med dagens situasjon.

Planen medfører en relativt liten økning i støynivå i deler av området ved implementering i 2028. Videre frem mot 2032 vil støyen bli lavere enn i dagens situasjon. Når man ser på situasjonen samlet sett, er det derfor ikke vurdert behov for støytiltak i forbindelse med kapasitetsøkningen.

#### Vibrasjoner

Basert på avstand samt en forventning om relativt dårlige grunnforhold, er det to boliger som er vurdert til muligens å kunne ha overskridelser av grenseverdier for vibrasjoner i klasse C. Det er Alstadvegen 29 og Alstadvegen 142. Det anbefales at det utføres vibrasjonsmåling med dagens trafikk ved disse boligene for å få mer kunnskap om vibrasjonsnivåene.

#### PLANPROSESS

Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert på kommunens og Bane NORs nettsider 1.4.22. Det ble sendt ut varsel til grunneiere og offentlige myndigheter. Frist for uttalelser var 5.5.22. Det ble varslet en mindre utvidelse av planområdet 3.5.22, med frist for uttalelse 25.5.22. Utvidelsen påvirket tre eiendommer, men ble varslet med samme omfang som oppstartsvarselet. Utvidelsen (ca. 5600 m<sup>2</sup>) var nødvendig for å kunne vurdere etablering av midlertidig rigg- og anleggsområde innenfor Alstadvegen 130, gnr/bnr 55/3. Det ble også varslet en mindre utvidelse 24.6.22, med frist for uttalelse 8.6.22, for å sikre adkomst til sporveksler fra fylkesvegen. Utvidelsen berørte grunneier på gnr/bnr 53/1-2 og 527/1.

Det kom inn totalt tjue skriftlige høringsuttalelser, tretten til første varsel, seks til utvidet plangrense i mai, og én til utvidelse i juni. Høringsuttalelsene er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i dokumentet Oppsummering av merknader etter oppstart, som er lagt ved de andre høringsdokumentene på hjemmesiden.

Kommunedirektøren ser på tiltaket som positivt siden det er i tråd med politiske retningslinjer som har et mål om å få redusert godstrafikken på veiene og få mer gods over på bane. Dette er positivt for både miljøet og for trafikksikkerheten på veiene. Tiltaket vil også kunne bidra til at flere kan reise miljøvennlig med tog.

Tiltaket er dessverre ikke uten negative konsekvenser. Landbruket blir skadelidende siden noe dyrket mark går permanent tapt, samt at noe areal blir midlertidig tatt ut av drift under byggefasen. Det er utarbeidet en matjordplan for å kunne bøte på noen av de negative konsekvensene.

Tiltaket og planen er utformet av fagfolk med spesialkompetanse på tog og bane. Kommunedirektøren har ikke noen tilsvarende kompetanse og stoler på at de vurderingene som er gjort er gode og riktige. Planmaterialet er omfattende og inneholder mye teknisk informasjon om tiltaket og hva man har tenkt å gjøre.

## RISIKO OG SÅRBARHET

- Naturbasert sårbarhet: En omfattende geoteknisk vurdering er utført og er tilgjengelig på hjemmesiden til kommunen konklusjonen er at området friskmeldes basert på resultatene av gjennomførte undersøkelser og befaringer. Det er gjort en vurdering for overvann og flom. Det er bare ved kraftig nedbør at det oppstår rennende vann i området. Dette vannet skal ikke være en fare for togsporet og eksisterende og planlagte kulverter i området skal ha tilfredsstillende dimensjonering. Se konsulentens svar til NVE sin merknad i dokumentet Oppsummering av merknader etter oppstart samt planbeskrivelsen side 21 – 22 og 39.

## VERN OG BEVARING

- Naturvern: Planforslaget kommer med egen rapport på naturmangfold. Planområdet og tilstøtende områder i randsonen av planområdet er sjekket ut og vurdert i henhold til krav i naturmangfoldloven § 8 og 9. Det er gjort kartlegging av naturtyper. Det er gjort funn av naturtyper og arter av både høy og lav verdi. Det er også gjort funn av flere fremmede arter. Rapporten inneholder detaljerte beskrivelser av disse funnene. Planområdet består i stor grad av jordbruksmark og sterkt endret mark. De største verdiene er naturtypelokaliteter langs eksisterende jernbane med eng-aktig vegetasjon, og funksjonsområdet for fugl som omfatter hele influensområdet. Naturtypelokalitetene går tapt og det bør tas sikte på å reetablere disse.

Rapporten legger til grunn at tiltak for bevaring av naturverdier skal følges opp i en miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Rapporten fremstår som grundig og naturmangfoldloven ser ut til å være tilstrekkelig svart ut.

- Jordvern. 4,2 dekar dyrka jord blir permanent omdisponert som følge av dette tiltaket (Se vedlagt matjordplan). Dette er uheldig, men samtidig så er tiltaket regnet som et miljøtiltak siden det legger til rette for at mer gods kan flyttes over fra veg til jernbane (se planbeskrivelsen punkt 6.2 på side 33, og 6.19 på side 43). Det kan også nevnes at noe av denne dyrkamarka ligger på Bane Nor sin eiendom og at det har vært en aksept for at naboer har dyrka på arealet ved jernbanesporet.
- Kulturminner: Se kapittel 5 på side 20 – 28 i vedlegget ytre miljø konsekvensvurdering. Fylkeskommunen sier i en merknad at det er liten sjanse for at planen slik den foreligger kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Tidligere Alstad skole har Sefrak nummer 1714-0033-007 og er oppført på slutten av 1800 tallet. Deler av bygningen har vært flyttet fra et annet sted. Alder på denne delen er ukjent. Planforslaget medfører ingen planer om å rive eller endre denne bygningen.

#### HELSE OG MILJØ

- Planforslaget kommer med en egen fagrapport om støy. Konklusjonen fra rapporten er omtalt tidligere i sakenover. Forurensing er omtalt i planbeskrivelsen på side 22. Konklusjonen er at grunnen i området ikke er forurenset.

#### VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

Det ser ut til at konsulenten /forslagsstiller har svart ut alle de innkomne merknadene.

Vi merker oss at de fleste private er negative til planforslaget og at fellesnevneren er at de er bekymret for konsekvensene for landbruket.

Grunneier Gunnar Alstad lurer på hvorfor kryssningssporet er planlagt på Alstad og ikke andre steder i nærheten. Konsulenten refererer til dokumentet Notat om kapasitetsberegninger. Notatet er på tre sider og er anbefalt lesning for den som vil ha en forklaring på hvorfor dette tiltaket ikke blir lagt til andre togstasjoner i nærheten.

#### TOMTEN TIL TIDLIGERE ALSTAD SKOLE

I Bane NORs første forslag til plan var tidligere Alstad skole regulert til LNF fordi det er avsatt som LNF i gjeldende kommuneplan.

Bane NOR frykter at regulering til boligbebyggelse kan utløse krav om konsekvensutredning. Dette planarbeidet ble under oppstartfasen gitt fritak for krav om konsekvensutredning. Den gamle skoletomten var ikke en del av planomrisset som ble annonsert, men ble inkludert etter at planområdet ble utvidet for å få mer midlertidig bygg- og anleggsområder inn i planen. Heller ikke da ble det stilt krav til konsekvensutredning siden ønsket om å regulere tomten til boligbebyggelse kom senere.



Over: Rød firkant i øvre venstre hjørne er gamle Alstad skole. Utsnittet viser nordre del av planområdet.

Kommunedirektøren ønsker å regulere gamle Alstad skole til boligbebyggelse, med følgende begrunnelse:

Skolen ble lagt ned vinteren 1993 / 1994 og tomten ble kjøpt i 1995 av en privatperson som fortsatt står som eier. Det har siden ikke skjedd så mye på denne tomten. Den gamle skolebygningen ble omklassifisert til enebolig. Arealet har antagelig ikke vært brukt til landbruksformål siden tomten ble fradelt i 1893. Bane NOR har ingen planer om å rive bygget, men tomten kan bli brukt under anleggsfasen til tiltaket.

Regulerer man denne tomten til LNF så vil tomteeier bli begrenset av kommuneplanens bestemmelser for boligbebyggelse i LNF areal (§ 4.2.2. i KPA). Årsaken til at tomten er LNF areal i kommuneplanen er sannsynligvis fordi den er for liten til at man ønsker den som et eget areal avsett i kartet. Kommuneplanens arealdel er ment å være et grovmasket kart med få detaljer. Det er mange godkjente boligeiendommer i LNF-områder i KPA. Siden denne tomten har en bygning som er registrert som bolig, så mener kommunedirektøren at det er urimelig at tomten skal reguleres til landbruksformål siden det neppe er grunneiers ønske om framtidig bruk. Eiendommen er mindre enn 2,5 daa og bebygd.

Kommunedirektøren mener at dette ikke utløser krav om konsekvensutredning fordi arealet har ikke vært brukt til landbruk på over 120 år. Bygningen på tomten ble etter kjøp registrert som bolig og en kan anta at det er tomteeiers intensjon at tomten fortsatt skal være en boligtomt. Deler av arealet er markert som bebygd i markslagskartet, resten har ingen farge. Dette er ikke registrert som en landbrukseiendom. Kommunedirektøren har sjekket KU forskriften og det er ingen ting der som gjør at KU kravet slår inn i dette tilfellet.

Med bakgrunn i de overnevnte punktene så har forslagsstiller gått med på å legge inn i planforslaget at tomten blir regulert til boligbebyggelse med en tilhørende bestemmelser. Tomten kan bebygges som

den er, men størrelsen gjør at den godt kan deles i to, med en felles avkjørsel fra fylkesvegen. Den muligheten er lagt til grunn i forslaget til bestemmelser for tomten.

Planforslaget åpner for to eneboliger med mulighet til sekundærbolig. Omfang av en slik utbygging vurderes som så liten at den ikke utløser krav om tiltak for gående og syklende, tomten allerede er bebygd og er registrert som bolig.

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren vurderer planforslaget som godt utredet og sender derfor planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn.

Se nederst i brevet for en kartskisse over området.

Med hilsen

Geir Aspenes  
sektorleder

Roar Bævre  
arealplanlegger  
96944972

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Stjørdal kommune og har derfor ingen signatur.*



