



KAPASITETSØKENDE TILTAK TRØNDERBANEN ALSTAD KRYSSINGSSPOR

OPPSUMMERING AV MERKNADER ETTER VARSEL OM PLANOPPSTART

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

Sign:

02A	Oppretting etter merknad fra Bane NOR	13.09.22	JN	SECA	TTR	
01A	Oppretting etter merknader fra Bane NOR.	24.8.22	JN	SECA	TTR	
00A	Tilsvar innkomne merknader til oppstartsvarsel.	15.8.22	JN	SECA	TTR	
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Tittel: Nordlandsbanen (Hell) – Steinkjer, Alstad kryssingsspor Oppsummering av merknader etter varsel om planoppstart		Ant. sider				
		12				
		Produsent				NIRAS Norge AS
		Prod. dok. nr.				
		Erstatning for				
		Erstattet av				
Prosjektnr.: 60034622 Parsell: 55 Planfase: Detaljplan		Dokument nr. KTT-55-A-10250		Rev. 02A		
		FDV-dokument-/tegningsnummer: NA		FDV-rev: NA		

REVISJONSHISTORIKK

Rev.	Prosjekt-fase	Beskrivelse av endring	Dato	Forfatter
00A	Reguleringsplan	Tilsvar innkomne merknader til oppstartsvarsel	15.8.22	JN
01A	Reguleringsplan	Retting etter merknader Bane NOR	24.8.22	JN
02	Reguleringsplan	Retting etter merknader Bane NOR	13.9.22	JN

1 Oppsummering av merknader etter varsel om planoppstart

1.1 Formålet med planarbeidet

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 m²) 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.

1.2 Innkomne merknader

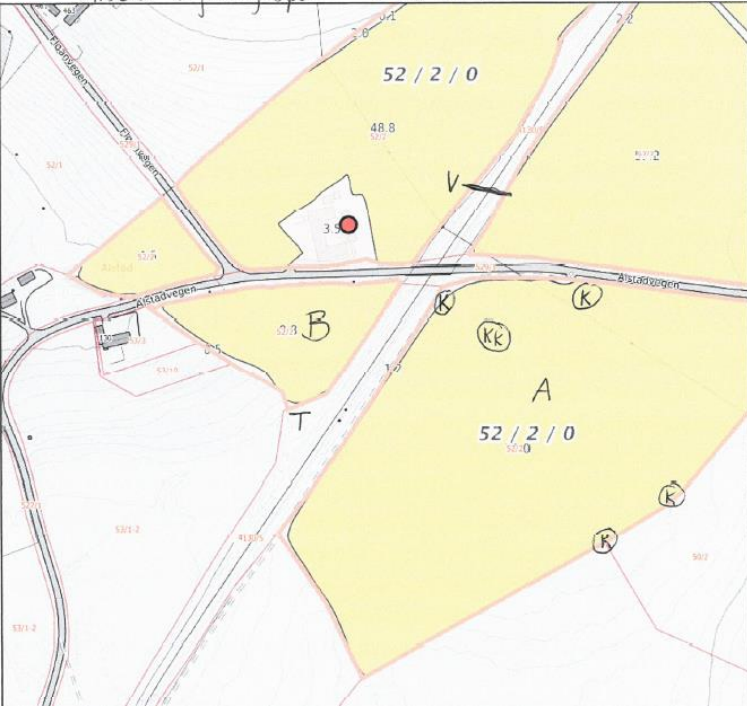
Høringspart	Innspill	Forslagsstillers svar
Statens vegvesen, 19.4.22	<p>1. Planarbeidet er i tråd med fellesmålsettinger hos statlige transportetater om at en større andel av trafikkarbeidet skal ivaretas av bla. Kollektive transportformer. Kryssingsspor vil bidra til at felles overordnet målsetting lettere kan oppnås.</p> <p>2. Etablering av kryssingsspor innebærer ikke økt publikumsaktivitet i området, og svært begrenset økt vegtrafikk ifm. drift og vedlikehold. Det er kun <u>trafiksikkerhet i anleggsperioden som berører SVVs ansvarsområder</u>. FV. 6810 har beskjeden trafikkmengde (ÅDT 500), og de fleste brukerne av vegen er lokalkjent. Dersom kryssingssporet blir etablert øst for eksisterende jernbanespor, vil bygge- og anleggsaktiviteten sannsynligvis knyttes til privat atkomstveg til gnr. 51 bnr. 9 Landstad. Dette gårdsvegen tar av like ved jernbanebrua i sør med svært begrensede siktforhold mot nordvest. Vi forutsetter at dette ivaretas i <u>ROS-analysen</u> for oppfølgende tiltak i marken. Ved etablering av kryssingsspor på vestsiden er det en rekke egnede punkter for atkomst fra fylkesvegen med gode siktforhold. Statens vegvesen forventer at ROS-analysen redegjør for trafiksikkerhetsmessige utfordringer i anleggsperioden, og at varige driftsveger knyttet til kryssingssporet foreslås etablert i tråd med vegnormalens krav til fri sikt mv. Ut over dette har vi så langt ingen merknader til saken.</p>	<p>1. Merknaden tas til orientering.</p> <p>2. Adkomst til rigg- og anleggsområde vil skje fra nordøst, og vest, som angitt på plankartet med henholdsvis jernbaneformål o_JB og o_AB.T. Adkomstene har gode siktforhold mtp øvrig trafikk på Alstadvegen. Trafiksikkerhet i anleggsperioden er ikke et eget ROS-tema iht. DSBs veileder for ROS, men dekkes av byggherreforskriften. Det er stilt krav til oppfølging av trafiksikkerhet i anleggsfasen i reguleringsbestemmelsene §7.2, med fokus på framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.</p>
Statsforvalteren, 18.5.22	<p><u>Innspill:</u></p> <p>1. Fylkeskommunen har revidert uttalelsen til oppstartsvarselet (2.5.22) da det ved en inkurie ble stilt spørsmål rundt tiltakets måloppnåelse i forhold til Byvekstavtalen. Statsforvalteren er tydelig på at tiltaket svarer ut målene i Byvekstavtalen.</p> <p>2. Landbruk: Tiltaket kan utgjøre potensielt stor samfunnsnytte, men går ut over det som er planavklart i overordnet plan og store deler av planområdet berører dyrka mark. Dette er fulldyrka jord som inngår i større sammenhengende jordbruksområder på begge sider av dagens jernbane. Statsforvalteren som landbruksmyndighet forutsetter derfor at jordvern er et premiss. Det vises til føringer om skjerpet jordvern (Nasjonal jordvernstrategi – juni 2021), samt brev til kommunene fra landbruks- og matminister og kommunal og distriktsminister 23.3.22, der de understreker behovet for å ta vare på matjorda. Ut fra føringene er det viktig at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrkamark, og alternative og realistiske løsninger skal være vurdert. <u>Det er viktig at behovet for tiltaket går tydelig fram, og at det gjøres rede for aktuelle alternativ. Det stilles spørsmål ved om Skatval kryssingsspor kan være et aktuelt alternativ?</u></p> <p>Dersom behovs- og alternativsvurderingene tilsier at planarbeidet kan videreføres, blir det sentralt å redusere beslaget av dyrkamark, både permanent og midlertidig (knyttet til anleggsgjennomføring). Det må framkomme hva som er gjort for å minimere midlertidig arealbeslag av dyrka mark, hvor mye dyrka mark som blir berørt – både permanent og midlertidig, og</p>	<p>1. Merknaden tas til orientering</p> <p>2. Simuleringene viser at det er nødvendig å bygge et kryssingsspor på Alstad, som skal dimensjoneres for kryssing av 600 m lange godstog, og at kryssing ved eksisterende kryssingsspor på Skatval har «feil» plassering for å oppnå effektmålet. Det betyr at om man krysser på Skatval, så rekker man ikke neste kryssing og man vil få store forsinkelser. Se <i>Vedlegg 2 Notat om kapasitetsvurderinger</i> for vurderinger knyttet til behov for kryssingsspor.</p> <p>Det er utarbeidet et eget Matjordnotat som redegjør for permanent og midlertidig omdisponering av matjorda. Det er i planen søkt å redusere beslag gjennom bla. gjenbruk av driftsveg, og smale areal for opprasking langs jernbanesporet. Permanent arealbeslag vurderes å være lite, og det anbefales at</p>

<p>inkludere areal som evt. blir gjort utilgjengelig og/eller lite drivverdig. Det er viktig å unngå evt. driftsulemper knyttet til prosjektet, og vurderinger av dette må beskrives.</p> <p>I referatet fra oppstartsmøtet har kommunen sagt at dyrka mark må tas vare på og gjenbrukes i området. Slik vi ser det er det beste kompensierende tiltaket å ivareta hele jordressursen, både A- og B-sjikt, gjennom en jordflytting til udyrkbart areal. Vi anmoder om at dette vurderes. Alternativt kan jorda brukes til nydyrking på dyrkbart areal. <u>Ved permanent omdisponering skal gjennomføres kompensierende tiltak i henhold til en plan som sikrer at jordressursen ivaretas på best mulig måte (matjordplan).</u> En matjordplan må beskrive hvordan midlertidig omdisponerte jordressurser ivaretas på best mulig måte. Vi oppfordrer til at det frem mot ferdigstilling av planforslaget avklares hvor matjorda skal flyttes, og ber om at matjordplanen sendes med når reguleringsplanen sendes på høring.</p> <p>3. Klimatilpasning: Klimatilpasning må utredes (inkl. overvannshåndtering). Utslippsfri anleggsfase, og energibruk og materialvalg må vurderes.</p> <p>4. Støy: Minner om at retningslinje T-1442 nylig er oppdatert, og kap. 5 om planlegging av støyende anlegg og virksomhet. Planarbeidet må inneholde en støyvurdering med framskriving av trafikk, og evt. støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå iht. T-1442/2021 tabell 2 og kvalitetskriterier i kapittel 1.2. Planbestemmelsene må ivareta kvalitetskriteriene (punkt 5.3.3 i T/1442/2021). <u>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 støytredning for hele traseen.</u></p> <p>5. Bygge- og anleggsfase: Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak i kap. 6 T-1520 og kap. 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomhet skal gjennomføres.</p> <p>6. Fremmede arter: Det er registrert flere fremmede arter innenfor planområdet i naturbase. Ber om at det utarbeides en handlingsplan med tiltak for bekjempelse av disse, og dette bør sikres i planens bestemmelser.</p> <p>7. Naturmangfold: Det er registrert fuglearter på norsk rødliste innen planområdet, minner om at tiltaket må vurderes etter Naturmangfoldlovens §8-12. Gode tilpasninger i jordbrukslandskapet vil også være viktig i planarbeidet.</p> <p>8. Deler av vannforekomst 124-244-R Vollselva ligger innenfor planavgrensningen. Denne har moderat økologisk tilstand grunnet diffus avrenning og forurensning (vann-nett). Miljømålet er at tilstanden skal være god. Det er viktig at vannforekomsten ikke blir påvirket videre fra bygge- og anleggsaktivitet eller avrenning. Det er forbudt å gjøre inngrep i vassdrag uten tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Fylkeskommunen har ansvaret for tiltak i denne delen av vassdraget som ikke fører anadrom laksefisk eller kreps. Kantvegetasjonen må ikke reduseres eller ødelegges, jf. vannressurslovens §11, statsforvalteren er myndighet. Planen</p>	<p>permanent beslaglagt areal benyttes som jordforbedring. Der det har vært midlertidig bruk av jordbruksareal under anleggsarbeidene, er det en forutsetning at dyrka mark reetableres på en forsvarlig måte, og avbøtende tiltak håndteres i miljøoppfølgingsplan (MOP), jf. §7.1 i bestemmelsene.</p> <p>3. Klimatilpasning er svart ut under punkt 6.2 i planbeskrivelsen iht. Bane NORs miljøstrategi. Overvannshåndtering er også ivaretatt, se kap. 5.5.2 og 6.9.</p> <p>4. Det er utarbeidet en egen Fagrapport støykartlegging, se vedlegg Det er ikke registrert en vesentlig endring av støyforholdene som krever tiltak.</p> <p>5. Støy i bygge- og anleggsfasen ivaretas gjennom Plan for anleggsfasen, jf. §7.2 i bestemmelsene. Anleggsperiode re omtalt i planbeskrivelsen under punkt 5.5.</p> <p>6. Avbøtende tiltak for bekjempelse av fremmede arter ivaretas i Miljøoppfølgingsplan, jf. §7.1 i bestemmelsene.</p> <p>7. Se vedlegg 5 Kartlegging naturmangfold, hensyn til fuglearter ivaretas i Miljøoppfølgingsplan (§7.1).</p> <p>8. Tiltak mot avrenning til vassdrag i anleggsperioden ivaretas gjennom Miljøoppfølgingsplan, se vurderinger i planbeskrivelse kap. 6.6.</p> <p>9. Merknaden tas til etterretning, ROS-analyse utarbeides iht. DBS sin veileder fra 2007.</p>
---	--

<p>Utvidet plangrense, 19.5.22</p>	<p>må ivareta bekkedrag og kantvegetasjon gjennom plankart og bestemmelser.</p> <p>9. Det må gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som er i tråd med plan og bygningsloven. Kommunen som planmyndighet er ansvarlig for kvalitetssikring og godkjenning.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deler av utvidelsen berører dyrka mark, det vises til forhåndsuttalelse ved oppstart der Statsforvalteren var opptatt av å redusere beslaget av dyrka mark til anleggsgjennomføring, og om at det må komme fram hva som er gjort for å minimere midlertidig beslag av dyrka mark. 2. Det er registrert arter som står på norsk rødliste innen/inntil utvidet området. Dette må vurderes etter Naturmangfoldlovens §8-12. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se tilsvar knyttet til dyrka mark over. 2. Se tilsvar knyttet til norsk rødliste over, det er foretatt en vurdering etter Naturmangfoldsloven, se kap. 6.6.1 i planbeskrivelsen.
<p>Trøndelag fylkeskommune, 4.5.22</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiltaket er i utgangspunktet ikke i tråd med overordnet plan, men er i tråd med regionale målsetninger for Trøndelag i Regional plan for arealbruk 2021-2030. 2. <i>Fylkesveg:</i> Fylkesveg 6810 krysser under jernbanen ved Dregset sør i planområdet. Undergangen er smal, ligger ved kurve og har høgdebegrensning 3,8 meter. Undergangen er for ikke lenge siden oppgradert med nye natursteinmurer. Fylkeskommunen ser positivt på eventuelle tiltak ved undergangen som medfører at trafikksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikantgrupper på fylkesvegen bedres. Dette er en lokalveg som betjener et område på Skatval preget av landbruk. Vi er opptatt av at vegstrekningen kan opprettholdes som trygg og trafikksikker også i en anleggsperiode. I nordre del av planområdet går fylkesvegen (6814) over jernbanen i ei bru. Her er siktforhold etc. noe bedre på fylkesvegen, men vi vil også her være opptatt av at trafikken på fylkesvegen kan opprettholdes mest mulig normalt. Det er strenge krav til sikring/rekkverk mv. på/ved slike bruer blant annet lengden på dette på begge sider av brua, se Statens vegvesens håndbok N101. Fylkeskommunen ønsker mer detaljer om tiltaket, og kan gi utdypende innspill når dette foreligger. 3. <i>Vannforvaltning:</i> Planen skal ivareta hensynet til vannmiljø, det vises til vannressursloven. Tiltak eller aktivitet i og nært vann (eks. avrenning) skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Fylkeskommunen stiller seg til disposisjon ved spørsmål til regional vannforvaltningsplan eller vannforskriften. 4. <i>Kulturminner nyere tid:</i> Tiltaket berører ikke direkte Sefrak kulturminner og kulturlandskapet. Historiske firkanttun Alstad og Dregset bør hensyntas når det gjelder plassering av tekniske installasjoner og bygg. Hvis driftsteknisk mulig bør det ikke etableres driftsbygninger i umiddelbar nærhet. 5. <i>Kulturminner eldre tid:</i> Det skal foretas en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til <i>automatisk fredete kulturminner</i> før fylkeskommunen kan gi uttalelse. Registreringen, for- og etterarbeid bekostes av tiltakshaver jf. §10 i kulturminneloven. Oppstart av feltarbeid 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiltaket er et viktig grep for å imøtekomme nullvekstmålet i Trøndelagsregionen, og er i tråd med nasjonale og regionale målsettinger for økt person- og godstransport på jernbanen. Tiltaket knytter seg til trasé for jernbane avsatt i overordnet plan. I ny kommuneplanens arealdel vil bredden på traseene synliggjøres. 2. Tiltaket berører ikke undergang ved Dregset. Det gjøres heller ikke endringer på fylkesvegen i nordre del av planområdet. Det forventes ikke vesentlig økt bruk av driftsvegen i nord etter utbedring av adkomst (vedlikeholdstrafikk). Sikringstiltak på veg og bru følges opp i videre faser. 3. Behov for tiltak i anleggsfase ivaretas gjennom Miljøoppfølgingsplan, se også kap. 6.6 om Vannmiljø. 4. Tekniske installasjoner er lagt sørøst for bruen, og vil i stor grad skjules av brufyllingen. Hensyn til og tilbakestilling av arealer rundt skolebygningen vil ivaretas i Miljøoppfølgingsplanen. 5. Se uttalelse fra 29.6.22, Fylkeskommunen kommer ikke til å gjennomføre arkeologiske utgravninger og foreslått bestemmelse fra Fylkeskommunen er tatt inn i §3.1.

	<p>planlegges etter 1. september 2022. Fylkeskommunen kan ikke avgi endelig uttalelse før de arkeologiske forhold er avklart. Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold, fortrinnsvis i perioden april-oktober.</p> <p>6. Uttalelsen gjelder ikke samiske kulturminner, det vises til egen uttalelse.</p>	<p>6. Tas til orientering. Se egen uttalelse fra Sametinget lengre ned.</p>
23.5.22	<p><i>Uttalelse til mindre utvidelse</i></p> <ol style="list-style-type: none"> TFK ønsker å ta stilling til omfang og behov for arkeologiske påvisningsundersøkelser i planområdet når planavgrensning er avklart fra tiltakshaver. Forholdet til automatisk fredete kulturminner må avklares før planen kan vedtas, og det skal foretas arkeologisk feltregistrering for å avdekke evt konflikter med automatisk fredete kulturminner. Det vises til tidligere uttalelse ved oppstart av planarbeidet. 	<p>Se punkt 5, over.</p>
29.6.22	<p><i>Kulturvern faglig uttalelse:</i></p> <p>Fylkeskommunen mener at det er liten risiko for at planen slik den foreligger vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og foreslår at det legges inn egen bestemmelse med henvisning til kulturminnelovens §8 annet ledd.</p>	<p>Merknaden tas til etterretning og bestemmelse er tatt inn i §3.1 i bestemmelsene</p>
1.7.22	<p><i>Uttalelse til mindre utvidelse</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Har ingen merknader til ny adkomst i vest, under forutsetning at ny adkomst kan anlegges slik at kravene til sikt og geometri i adkomsten ivaretas. Viser til SVVs håndbok N100. Viser til egen kulturvern faglig uttalelse 29.6.22, med vurdering at det er liten risiko for at planen slik den nå foreligger vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og TFK har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget. Det foreslås egen bestemmelse knyttet til aktsomhetsplikten. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til etterretning. Tas til orientering, og forslag til bestemmelser er tatt inn.
Sametinget /Samediggi, 1.8.22	<p>Kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området. Sametinget har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget på det nåværende tidspunkt. Minner om den generelle aktsomhetsplikten og foreslår at bestemmelse tas inn for å ivareta denne.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Bestemmelse om aktsomhetsplikten og varsling til Sametinget og fylkeskommunen ved evt. funn er sikret ved egen bestemmelse, §3.1.</p>
NVE, 29.4.22, 23.5.22	<p>1. Planområdet består ifølge NGUs løsmassekart av marine strandavsetninger og hav- og fjordavsetninger tykt dekke. Planområdet ligger under marin grense og området omfattes av aktsomhetsområde mulighet for sammenhengende marin leire. Det forutsettes at det utføres nødvendige geotekniske</p>	<p>1. Det er utført geotekniske undersøkelser og utarbeidet geoteknisk vurderingsrapport, se vedlegg 7. Videre oppfølging er sikret gjennom §7.4 i bestemmelsene.</p>

	<p> vurderinger av en slik kvalitet at det oppfyller kravene til sikkerhet i plan- og bygningsloven §28-1 og TEK17 kap 7. 2. Overvann må vurderes og hensyntas i planforslaget, det anbefales å ta i bruk «Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar (NVE). 3. Deler av planområdet omfattes av aktsomhetsområde for flom. Reell flomfare må vurderes/avklares og nødvendige hensyn innarbeides i planforslaget (ref. TEK17 §7-2, jf. obl. §28-1). 4. Planen må ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi – og vassdragslovgivningen (energianlegg). Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser bør berørte energiselskap involveres tidlig. Planområdet ligger ifølge NVE Atlas nært to 24 kV kraftlinjer, tilhørende Tensio AS. 5. Viser til oversikt/veiledninger over hvordan NVEs tema kan hensyntas i reguleringsplanen. Minner om at NVE skal ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn, der planen må redegjøre for hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. 6. NVE ingen ytterligere kommentarer i forbindelse med utvidet planavgrensning. </p>	<p> 2. Det er foreslått oppgradering av dagens stikkrenner i området, se 4.11 og 5.5.2. 3. Det er gjennomført Scalgo-Live beregninger for vurdering av ekstremnedbør. Beregningene viser at aktsomhetssonen for flom knytter seg til forsenkninger i terrenget på hver side av jernbanen. Det er ikke forsenkning ved jernbanen, og ikke reell fare for flom rundt jernbanen da vannet kan dreneres mot sør. Aktsomhetsområdet ansees som avklart rundt jernbanen, og hensynssone er av den grunn ikke tatt inn i plankartet. 4. Tas til orientering. Hensynssoner for kraftlinjer er lagt inn i plankart, og det har vært dialog med Tensio i forbindelse med prosjektering. 5. Tas til etterretning. 6. Tas til orientering. </p>
<p>AtB, 5.5.22</p>	<p> AtB betjener området med skolelinje 7702 Langstein-Skatval-Halsen som kjører Alstadvegen og krysser jernbanelinja i bro. Skolebussen har stoppested i krysset Alstadvegen x Fløanvegen som ligger innenfor planområdet. AtB ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetraffic, bes det om det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB. AtB ber om at fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen, og at dette sikres i bestemmelsene. </p>	<p> Merknaden tas til orientering, og hensyn til fremkommelighet for kollektivtrafikk og gående/syklende ivaretas gjennom plan for anleggsgjennomføring, §7.2. </p>
<p> Mattilsynet, 26.4.22 og 5.5.22 </p>	<p> <u>26.4.22:</u> Har innspill knyttet til plantehelse. Det framkommer ikke av varselet om tiltaket kan innebære flytting av matjord. Dersom flytting av matjord skjer fra et dyrkingsområde som er smittet av planteskadegjørere/plantesykdom, kan dette innebære at smitte følger med, som igjen kan føre til stort økonomisk tap for de berørte. Bygge- og anleggsvirksomhet, som kommer i berøring med dyrka mark kan utgjøre en risiko for spredning av planteskadegjørere, flóghavre og fremmede arter. Utbygger har plikt til å kjenne jordas smittestatus, og sørge for at alvorlige planteskadegjørere og fremmede arter ikke blir spredd. I planprosessen bør det avklares om flytting av matjord er aktuelt, og at berørte aktører blir informert om forholdene nevnt ovenfor. Tiltaket har ikke betydning for Mattilsynets sektorområder. </p> <p> <u>5.5.22</u> Det vises til tidligere uttalelse. Mattilsynet har ingen ytterligere merknader til planarbeidet. </p>	<p> Merknaden tas til etterretning. Matjordplanen tar for seg forekomster av planteskadegjørere innen området, og tiltak ivaretas gjennom Miljøoppfølgingsplan (MOP). Det er kun registrert floghavre innen planområdet. Kartlegging av naturmangfold redegjør for fremmede arter innen planområdet, og hensynet vil følges opp med tiltak i MOP. </p>

<p>Ertsgaard, 30.4.22</p>	<p>Merknadsstiller har forståelse for at tiltaket kan medføre at det permanent må avstås landbruksjord til jernbaneformål, og at det i anleggsperioden vil bli beslaglagt landbruksjord midlertidig. Forventer at det i utarbeidelsen av planforslag vil vektlegges å minimere omfanget av beslaglagt landbruksjord, og at hele traseen vurderes under ett (uavhengig av hvilke grunneiere som blir berørt).</p>	<p>Valg av plassering av tiltaket er gjort ut fra hensyn til tema som grunnforhold, arkeologiske funn, hensyn til naturmangfold og naturressurser (blant annet dyrka jord), samt tekniske hensyn til infrastrukturen som skal oppføres.</p>
<p>Alstad, Sigrid & Arne, 3.5.22</p>	<p>1. Drenering og jordpakking: Arealet øst for Alstad bru er meget flatt, leirholdig og har grunt grøftesystem med lite fall. Det er svært sårbart for ødeleggelse av grøftesystem, samt pakking og ødeleggelse av jordstrukturen. Det er derfor svært uheldig med anleggstrafikk og massedeponi på dette arealet, og det vil bli store behov for avbøtende tiltak og erstatninger enn på annen type arealet.</p> <p>Areal sørøst for Alstad bru ønskes sterkt redusert til smalest mulig langs eksisterende jernbanetrasé. Hvis arealet må bli berørt av planen, krever merknadsstiller dekt kostnader til anbefalt kartlegging av jordstruktur med f.eks. penetrometer, og jordens infiltrasjonsevne før og etter arbeidet, samt erstatning for tap ved redusert jordkvalitet. Utbedring av grøftesystem etter anleggsperioden må påregnes og erstattes. Dreneringssystem må beskyttes/erstattes slik at det fungerer under hele anleggsperioden, da det er avgjørende for dreneringa av høyere liggende jordbruksareal utenfor planområdet, også naboer. Det er flere kummer som fungerer som koblingssted for flere grøfter, merket K på kart. Vi er meget bekymret for framtidig kvalitet til jordbruksformål på dette arealet etter en eventuell anleggsperiode.</p>  <p>2. Jordvern: Ber om at arealene i planen blir redusert til et minimum av jordvern hensyn. Evt. manglende adgang til</p>	<p>1. Framkommelighet til matjord og håndtering og tilbakestilling av jordbruksareal benyttet midlertidig til anleggsområde med hensyn til jordpakking og drenering er omtalt i planbeskrivelsen og vedlegg 6 Matjordplan. Oppfølgingstiltak ivaretas gjennom Miljøoppfølgingsplanen (MOP), se også §3.6 i bestemmelsene.</p> <p>2. Det er gjort grep for å minimere areal avsatt til anleggsområde, bla. ved å ta i bruk areal på den siden av sporet som i dag er benyttet til driftsveg.</p> <p>3. Se punkt 1. Hensyn til planteskadgjørere er også ivaretatt i bestemmelsene §3.6, og vil følges opp i MOP.</p> <p>4. Foreslåtte arealer er til offentlig ettersyn tatt inn i planområdet, med henblikk på midlertidig rigg- og anleggsområder.</p> <p>5. Tas til orientering. Vannledningen ligger utenfor planområdet, og vil trolig ikke påvirkes av arbeidene.</p>

	<p>avlingsveg langs østsiden av jernbanen, må erstattes med ny avkjørsel til areal A.</p> <p>3. Matjord: Krever at all berørt matjord blir skjøvet til side og dekt til/stelt for å hindre oppformering av ugras. Berørt område i anleggsperioden som skal tilbakeføres til jordbruksjord beskyttes med pute av sand og duk før videre fylling av bærende masse, slik at jorda blir like steinfri som før. Felt A har ugrasplanten floghavre som omfattes av egen forskrift med krav om bekjempelse og å hindre spredning. Det er arbeidet med å bekjempe dette ugraset, og det er nå bare noen få planter igjen. Det ville være svært uheldig å spre jord med ugrasfrø herfra, og det er et tilbakeskritt for bekjempelsen å miste kontrollen over ugrasplantene for noen år.</p> <p>4. Alternativt areal: Foreslår bruk av gnr/bnr 53/3 (nedlagt skole) som hensiktsmessig areal til anleggsvirksomhet, framfor sårbar matjord sørøst for Alstad bru. Viser til areal B på kart (gnr/bnr 52/2) er også mye mindre sårbart med hensyn til jordtype og grøftesystem, og vil sannsynligvis være enklere og billigere å få tilbakeført til jordbruksdrift etter anleggsperioden. Areal markert T er «ubrukt», og kunne vært utnyttet til trafo/teknisk.</p> <p>5. Drikkevann: Vannledning fra privat brønn under Heggjasberget inn til Alstadvegen 145 krysser jernbanesporet ca i nordre grense av planområdet. Denne må ikke settes ut av funksjon uten erstatningsløsning.</p>	
<p>Hagerup Appelkvist, 4.5.22</p>	<p>Jeg mener å legge beslag på verdifull dyrket mark for bygging av ett kryssingsspor så nærme Skatval stasjon virker unødvendig. Alstad kryssingsspor kommer så nærme Skatval stasjon at togene ikke rekker å oppnå linjehastighet mellom stasjonene. Som lokfører klarer ikke jeg å se hvordan dette skal føre til mere effektivitet og kapasitet. Det er lite hensiktsmessig at ett lokaltog med passasjerutveksling på Skatval skal stoppe for kryssing på Alstad før det fortsetter en liten km til neste stasjon. Skatval er i dag en moderne kryssingstasjon med samtidig innkjøring. Jeg mener også at å plassere en stasjon på en bakketopp er lite heldig for togframføringen. Innkjør hovedsignal i nordenden av Alstad vil etter all sannsynlighet komme i en av de bratteste stigningene på Trønderbanen. Å stoppe ett godstog i denne stigningen vil kunne være meget uheldig. En grå høstdag med dårlig adesjonsforhold vil ikke dette toget komme seg videre. Mitt forslag er å ruste opp Langstein stasjon i forbindelse med etablering av ERTMS i 2027.</p>	<p>Se vedlegg 2, Notat om kapasitetsvurderinger, og tidligere tilsvar til Statsforvalteren (punkt 2) om behovet for tiltaket.</p>
<p>Alstad, Gunnar, 5.5.22</p>	<p>1. Merknadsstiller ønsker ikke at det skal etableres kryssingsspor på Alstad, og ber Bane NOR om å dokumentere behovet for kryssingssporet.</p> <p>2. Gården Alstad Mellom har vært i familien i 8 generasjoner. Eiendommen er delt i to av jernbanen Merknadsstiller har vært eier og driver siden 1998 og som heltidsbonde og er avhengig av de arealene som er på gården for at det skal være mulig. Nytt kryssingsspor som nærmest i sin helhet vil ligge langs merknadsstillers eiendom vil legge føringer for dagens og framtidige generasjoners liv og virke på gården. Drifta på gården er i dag melkeproduksjon, såkornproduksjon, tilpasset opplæring på gård for skoleelever. (se <i>utdypende om drift i merknad</i>).</p>	<p>1. Viser til tidligere tilsvar til Statsforvalteren (punkt 2) om behovet for tiltaket.</p> <p>2. Det har i planprosessen vært tett dialog mellom Bane NOR og grunneier for å redusere ulemper og påvirkning på gårdsdriften.</p> <p>3. Se punkt 1.</p> <p>4. Som over.</p> <p>5. ERTMS på strekning Grong-Trondheim er ivaretatt i forbindelse med kapasitetsanalyser til</p>

	<p>Plassering av kryssingsspor på Alstad vil legge permanent beslag på matjord på eiendommen. Også i anleggsperioden vil det legges et betydelig midlertidig beslag av matjord på eiendommen. Merknadsstiller er helt avhengig av matjorda som disponeres i dag for å sikre beite og fór til husdyr, og overholde forpliktelser til Felleskjøpet om produksjon av sertifisert såkorn. Det er risiko for at avtalen med Felleskjøpet opphører dersom krav til areal, renhet og produksjon ikke innfris. Flytting av jord eller utstyr fra andre eiendommer som kan spre karanteneskadegjørende ugress (floghavre, hønsehirse mv.), kan også føre til tap av kontrakt. Dette har stor økonomisk betydning for drifta på gården.</p> <p>3. Stiller spørsmål ved hvorfor ikke eksisterende kryssingsspor ved Skatval Stasjon ikke kan benyttes? Det vil spare Bane NOR for kostnader, sikre fortsatt såkorn- og husdyrproduksjon på Alstad, og ivareta matjord i tråd med nasjonale målsettinger. Det vises videre til skjerpet fokus på vern av matjord de siste årene ved den nasjonale Jordvernstrategien og utsendt brev fra Landbruk- og matministeren og Kommunal- og distriktsministeren (se også merknad fra Statsforvalteren). Bygging av nytt kryssingsspor med tilhørende midlertidig og permanent beslag av matjord er ikke i tråd med disse føringene.</p> <p>4. Ønsker vurdering av om kryssingsspor Langstein (317m) 5 km lengre nord for Lastad kan utvides. Evt ekstra kostnader ved etablering må vurderes opp mot målet om vern av matjord og behovet for økt matproduksjon.</p> <p>5. Stiller spørsmål ved om ERTMS på strekningen Grong-Trondheim kan påvirke behovet for kryssingsspor på Alstad? <i>Merknadsstiller er åpen for å bidra og svare på spørsmål som kan føre til gode beslutninger i saken.</i></p>	<p>Kapasitetsøkende tiltak (KTT) på Trønderbanen.</p>
<p>Alstad, Arne, 28.4.22</p>	<p>Vondt med disse planer, utbygging. Me treng all den matjord me har no i disse tider. Berører min heim i hatt i flere generasjoner, sårt og oppleve på mine gamle dager.</p> <p><i>Vedlegg:</i> Faksimile av debattinnlegg «Ta vare på matjorda», Sandra Borch, Bondebladet 21.4.22. Debattinnlegget omhandler matvaresikkerhet, og utsendt brev til alle landets kommuner, fylkeskommuner og statsforvaltere for å minne om å ta jordvernet på alvor og hindre omdisponering.</p>	<p>Det ligger en tydelig interessemotsetning mellom ivaretakelse av dyrka mark og utvidelsen av jernbanesporet, der samfunnsnyten av økt kapasitet på jernbanen stilles opp mot samfunnsnyten for å ivareta dyrka jord. Tiltaket på Alstad er svært viktig for å imøtekomme nullvekstmålet, og er et tiltak som skal bistå til å oppnå samme effekt som dobbeltspor (som ville krevd adskillig mer beslag av dyrka jord).</p> <p>Hensynet til dyrka jorden er svart ut i vedlagte matjordplan. Permanent omdisponering av jordet er søkte redusert til et minimum (4,2 daa), og foreslås benyttet som jordforbedring.</p>
<p>Sandbergs gartneri, 8.5.22</p>	<p>Vil det være mulig å øke høyden på undergang på Rykkjasvegen nær Dregset? Dagens høyde er 3,8 m. Det er for lite til store lastebiler.</p>	<p>Planlagt kryssingsspor vil ikke påvirke eller omfatte undergang på Rykkjasvegen nær Dregset, og Bane NOR vil dermed ikke gjennomføre tiltak på kulvert.</p>

		Dette er en fylkesvei og alle henvendelser vedr. denne kan rettes mot Trøndelag fylkeskommune.
Stuberg, 16.5.22	Lurer på hvilke planer som er lagt for eiendommen (Alstad skole). Imøteser skriftlig svar om dette.	Eiendommen Alstad skole vurderes for bruk som midlertidig rigg- og anleggsområde. Skolebygningen skal ikke rives eller utsettes for skade i anleggsperioden. Arealet rundt bygningen skal ryddes og tilbakeføres etter anleggsarbeidet er avsluttet. Henvendelsen fra Stuberg ble svart ut i mai per telefon, for å informere om tiltenkt bruk.