



Behandling:

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
56/25	14.10.2025	Utvalg for plan og samfunn
94/25	27.10.2025	Kommunestyret

Detaljregulering Bergsgrav stasjon - sluttbehandling

Kommunedirektørens forslag til innstilling

Vedlagt planforslag vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.

Utvalg for plan og samfunns behandling av sak 56/2025 i møte den 14.10.2025:

Behandling

Ved votering ble kommunedirektørens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

Innstilling

Vedlagt planforslag vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.

Kommunestyrets behandling av sak 94/2025 i møte den 27.10.2025:

Behandling

Ved votering ble innstillingen for plan og samfunn enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vedlagt planforslag vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.

Vedlegg

- 1 Saksframlegg med vedtak - Første gangs behandling 18.03.2025, sak 15/25
- 2 Planbeskrivelse KTT-18-A-10101 sist revidert 25.08.2025
- 3 Plankart KTT-18-X-10000 rev 27082025.pdf
- 4 Reguleringsbestemmelser KTT-18-A-10102 rev 10092025.pdf
- 5 ROS-analyse 14.05.2025.pdf

- 6 Matjordplan KTT-18-A-10106 rev. 03A 14.08.2025
- 7 Kartlegging naturmangfold 25.04.2025.pdf
- 8 Strategidokument - håndtering av støy (KTT-00-A-00035)
- 9 Fagrapport forurenset grunn.pdf
- 10 Fagrapport områdestabilitetsutredning
- 11 Sjekkliste for områdestabilitetsutredninger 3. partskontroll
- 12 Merknadsbehandling (KTT-18-A-10103)
- 13 Behandling av merknader offentlig ettersyn KTT-18-A-10105 rev 12092025.docx
- 14 Illustrasjon utvidet baneformål plankart.jpg

Relevante lenker

- [Kommunedelplan Verdal by, vedtatt 29.05.2017, sist endret 19.03.2024](#)
- [Offentlig ettersyn – Detaljregulering Bergsgrav stasjon](#)
- [Varsel om planoppstart - Detaljregulering Bergsgrav stasjon](#)

Saksopplysninger

Planforslag i to alternativer har vært på høring / offentlig ettersyn iht. følgende vedtak i Utvalg for plan og samfunn den 18.03.2025, sak 15/25:

Det gjøres følgende endringer:

- *I planbeskrivelsen bør beregnet klimagassutslipp angis i f.eks. CO2-ekvivalenter.*
- *I ROS bør det komme bedre fram hvorfor to av fire påpekte mulige hendelser ikke trenger risikoreduserende tiltak.*
- *I alternativ 2 bestemmelse 4.4.1 siste ledd tas siste setning ut da den kan misforstås.*
- *Det tilføyes følgende rekkefølgebestemmelse: Før ny plattform tas i bruk skal det etableres gjerde mellom sporene for å begrense muligheten for kryssing.*

Vedlagt planforslag i to alternativer, med overnevnte endring, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10.

I saken gikk det også fram at: «Kommunedirektøren tilrår at vedlagt planforslag i to alternativer sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, så snart fagrapporter foreligger. Dette gjelder fagrapport om områdestabilitet med tredjepartskontroll samt om miljøteknisk grunnundersøkelse / fagrapport om forurensset grunn.»

Overnevnte dokumenter ble mottatt 19. mai 2025. Høring / offentlig ettersyn ble kunngjort 24. mai 2025. Høringsfrist var 7. juli 2025. Berørte parter ble tilskrevet med brev datert 22.05.2025. Det er mottatt 12 høringsuttalelser. Fylkeskommunen har i ettertid behandlet en avvikssøknad ift. siktkrav. Planen er utarbeidet og revidert av NIRAS for Bane NOR.

Høringsforslag i to alternativer - Hensikten med planen

Planområdet er på 17,6 daa (alternativ 1) og 19,6 daa (alternativ 2). Bergsgrav stasjon er lokalisert i Vinne, sør for Verdal sentrum. Stasjonsområdet ligger mellom E6 i vest og boligfeltet Baglan-Berg i øst. Rett nord for stasjonsområdet går Fv. 72 Jamtlandsvegen på bru over jernbanen.

Planforslaget legger til rette for at det kan etableres en plattform på vestsiden av dagens jernbanespor med tilhørende adkomst for togpassasjerer og driftskjøretøy. Planlagt ny plattform ved spor 2 skal benyttes i avviks-situasjoner/forsinkelser slik at det er mulig med passasjerutveksling på spor 2 når det allerede står et annet tog i hovedsporet på stasjonen.

For å kunne drifte ny plattform er det behov for en driftsveg. Høringsforslaget hadde to alternativer for driftsadkomst til ny plattform. Planbeskrivelsen omhandler begge. Meningen var å ta stilling til endelig løsning etter høring. Alternativ 1 er vurdert å gi minst konsekvenser for landbruket og er den løsningen som ønskes av Bane NOR.

For planskilt kryssing (adkomst for passasjerer fra plattform til plattform) foreslås gang-/sykkeladkomst via eksisterende gang- og sykkelnettverk og mulighet for en overgangsbru. Figur 6.4 på side 36 i planbeskrivelsen viser gangadkomst for passasjerer.

Det mest arealkrevende alternativ 2 lå i høringsbasen (kartinnsyn). Begge forelå i PDF.

Bakgrunnen for at kun alternativ 1 legges fram for sluttbehandling

Bane NOR ønsker alternativ 1. Alle som har uttalt seg om alternativer ser flest fordeler med, eller tilrår, alternativ 1. Ingen tilrår alternativ 2, men det er påpekt ulemper med alternativ 1 som gjelder trafiksikkerhet for myke trafikanter der driftskjøretøy skal kjøre på gang- og sykkelveg, siktforhold i nærheten av bru på Fv. 72 samt viktigheten av rekkverk på vestsiden av jernbanen for å sikre biler mot å kjøre ut (havne på jernbanen). Siktforhold ved brua er nå avviksbehandlet av fylkeskommunens seksjon for vegforvaltning, med positivt svar, se under.

Trøndelag fylkeskommune, 17.09.2025 – Fravik fra vegnormalen

Viser til søknad om fravik fra skalkrav krav 4.1.4.2-1 i N100, der det står: «Innen sikttekanten skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,50 meter over primærvegens kjørebanenivå.»

Fraviksgruppas vurdering

Avkjørselen er etablert for å ivareta gangadkomst i avvikssituasjoner for BaneNor, og vil ikke være i daglig bruk. Løsningen innebærer tilkobling til eksisterende gang- og sykkelveg, med rekkverk plassert ca. 5 meter fra kjørebane kant. Avkjørselen er flyttet noe lenger fra bruen enn tidligere for å sikre korrekt overgang mellom bru- og vegrekkverk, før rekkverket svinges inn mot gangadkomsten.

Siktlinjene vil ikke gå klar av rekkverket i den valgte løsningen. For å tilfredsstille standardkrav måtte gangadkomsten flyttes betydelig lenger vest, inn på dyrket mark.

Dette anses som en uforholdsmessig ulempe, sett opp mot avkjørselens begrensede bruk og funksjon.

Fravikssøknaden godkjennes.

Det legges til grunn at avkjørselen primært benyttes som gangadkomst i avvikssituasjoner, og at løsningen ikke vil medføre redusert trafiksikkerhet for gående eller kjørende under ordinær bruk av fv.72.

Det er ikke gått videre med alternativ 2, som tar mer dyrket mark til driftsveg, og forutsetter mer bruk av den private Valborgvegen. Alternativ 1 legges fram for sluttbehandling. Trafiksikkerhet er vurdert.

Endring av planforslaget etter høring / offentlig ettersyn er oppsummert senere i saken.

Høringsuttalelser

Det er mottatt 12 høringsuttalelser. Disse er oppsummert i tabellen under. Senere i saken er de gjengitt mer utfyllende og kommentert. Se også NIRAS oppsummering/kommentar i vedlegg.

Høringsuttalelse fra	Innhold
1. Arne Skive, 02.07.2025	Forventer dialog om bruksrettighet til privat veg f_KV2 (Valborgvegen). Har innvendinger til bestemmelse om f_KV2.
2. Lene R. Høglo, Tore Kårvatn og Valborgveien 1 AS, 04.07.2025	Ønsker ikke endret situasjon, men tilrår alternativ 1 og ber om at alternativ 2 forkastes. Hvis alternativ 2 velges mener de at den berørte delen av Valborgvegen må kjøpes ut og at både sommer- og vintervedlikehold tas over av tiltakshaver.
3. NVE, 13.06.2025	Basert på konklusjonen i NIRAS sin rapport og i Multiconsult sin uavhengige kvalitetssikring, anser NVE sikkerhet mot områdeskred av kvikkleire som tilstrekkelig ivaretatt i planen.

4. Trøndelag fylkeskommune, 24.06.2025	Faglig råd om å ta inn bestemmelser om universell utforming når løsning for stasjonen er avklart. Ser trafiksikkerhetsmessige ulemper med begge alternativene. • Alternativet nærmest E6 ligger nær et tidvis høgt trafikkert kryss (ikke gunstig) og veg tar mer dyrka mark. • Reisende må kunne ta seg mellom holdeplassene øst og vest for toglinja på god og rask måte. Adkomsten for reisende inntil brua (fv. 72) på vestsiden er derfor viktig. • Viktig at det er mulig å etablere en godkjent rekkverksløsning på vestsiden av brua som sikrer biler mot å kjøre ut (havne på jernbanen). • Driftsavkjørselen nær brua er ikke optimal ift. fri sikt (rekkverk-løsning har betydning). Fylkeskommunen legger til grunn at driftsavkjørselen ikke vil være åpen for fri ferdsel og at drift (snøbrøyting) mv. skjer til tider med lav trafikk på fv. 72, samt med kjøretøy utrustet med lyssignal e.l. Faglig råd om å velge løsningen nærmest brua, forutsatt at rekkverk, sikt mv. kan løses på akseptabel måte. Kulturminner: Ingen innvendinger. Arkeologisk registrering utført i 2024 påviste ikke automatisk fredete kulturminner. Generell aktsomhets- og varslingsplikt er ivaretatt i fellesbestemmelse.
5. Statsforvalteren i Trøndelag, 25.06.2025	Landbruk: Landbruk er svært kritisk til alternativ 2 med driftsveien på dyrka marka og gir med bakgrunn i nasjonale føringer for et innskjerpet jordvern faglig råd om å gå videre med alternativ 1. Matjordplan: Det er en svakhet at mottaksarealet ikke er avklart. Driftsulemper: Midlertidig bruk av jordbruksareal må gjennomføres på en måte som minimerer negative driftsmessige virkninger. Dette er ikke omtalt i reguleringsbestemmelsene, men bør klart sikres før anleggsarbeidet igangsettes. Klima og miljø: • Gir faglig råd om å ta inn bestemmelser som sikrer tiltak for å redusere klimagassutslipp • Gir faglig råd om at planbeskrivelse og bestemmelser i større grad beskriver planens virkninger ift. klimatilpasning og hvilke konkrete løsninger for overvann og klimatilpasning som skal brukes i planområdet • Savner matjordplan, men den var vedlagt. Påpeker at nydyrking kan ha stor innvirkning på naturmangfold. Barn og unge og Helse sine innvendinger: • For alternativ 1 vil adkomst for driftskjøretøy til ny plattform gå via den planlagte gang- og sykkelforbindelsen til ny plattform. Dette er uheldig med tanke på trafiksikkerhet for myke trafikanter. • TEK17 stiller krav til at universell utforming skal være ivaretatt, herunder både for stasjonsområdet og

	adkomst. Kravet om universell utforming bør likevel tydeliggjøres i planbestemmelsene. Samfunnssikkerhet: Ingen innvending.
6. Mattilsynet, 24.06.2025	Mattilsynet påpeker at det ikke kommer frem av matjordplanen at det kan være et krav om jordprøvetaking ved flytting av matjord. Mattilsynet viser til mer informasjon om dette, når det må tas prøver av jorda, og om veileder for prøvetaking for potetcystenematode.
7. Statens vegvesen, 01.07.2025	Skissert planskilt kryssing i form av overgangsbru vil bedre framkommeligheten mellom plattformene vesentlig, men vegvesenet forstår at en må overveie kost/nytte. Siktforholdene ved planlagt GSV og driftsavkjørsel i nord synes noe krevende, men vegvesenet legger til grunn at detaljer omkring dette blir ivare tatt i dialog med fylkesvegeieren. Antall kjøretøybevegeseler i året antas å være av betydning for disse vurderingene. Slutter seg til ROS-vurdering om at sannsynlighet for ulykke grunnet ureglementert kryssing av spor vurderes som lav, forutsatt at gjerde mellom sporene/plattformene er intakt. Ser flest fordeler med alternativ 1, og gir faglig råd / tilråd den.
8. Nye Veier AS, 01.07.2025	For Nye Veier er alternativ 1 best.
9. Bane NOR SF, 02.07.2025	Ingen merknader.
10. Forsvarsbygg, 02.07.2025	Forsvarsbygg gir generelt innspill om å vurdere mulige grep i alle prosjekt på jernbanen for å øke tilgjengelighet/ redundans for transporter nord/sør. Bergsgrav stasjon er nærmeste stasjon til havna i Verdal, men å benytte stasjonen for materiell er trolig ikke beste løsning da det er et eksisterende sidespor ned til havna som trolig trenger oppgradering for å gi en mer effektiv overføring mellom havn og jernbane.
11. Sametinget, 12.06.2025 (mottatt 03.07.2025)	Ingen kulturmiljøfaglige merknader. Generell aktsomhets- og meldeplikt er nevnt i reguleringsbestemmelsene.
12. Trafikksikkerhets- utvalget, 13.06.2025	Utvalget ønsker etablering av skiltet gangfelt ved innkjøring til dagens Bergsgrav stasjon.

NIRAS AS har oppsummert og kommentert alle høringsuttalelser (merknader) i vedlegg.
Kommunen har i det følgende i stor grad gjengitt og kommentert høringsuttalelsene.

1) Arne Skive, 02.07.2025

Skive viser til følgende bestemmelse 4.1 Kjøreveg, punkt b):

«Areal merket med f_KV2, er felles kjøreveg for eiendommer med gnr. 277 bnr. 6, gnr. 277 bnr. 54 og gnr. 4130 bnr. 101.»

Skive påpeker at f_KV2 Valborgvegen er en privat veg for alle oppsitterne langs vegen. De fikk denne av Statens vegvesen (viser til vedlagt brev fra Statens vegvesen datert 19.11.1966 til tidligere eier av 277/31), og er ansvarlig for sommer- og vintervedlikehold. Det synes rart at bestemmelsen nevner kun to bruksnummer, og at Bane NOR gjennom planen kan få rettighet til å bruke denne som adkomst til sin eiendom bnr. 101 uten at alle som har rettigheter og plikter for vegen blir kontaktet.

Skive er av den oppfatning at hvis Bane NOR skal bruke vegen så må den omklassifiseres til kommunal veg først.

Som eier av 277/31 aksepteres ikke foreslått planbestemmelse uten at alle bruksberettigede til Valborgvegen skriver under og aksepterer at Bane NOR kommer inn som bruksberettiget.

Det er de som driver næring langs vegen som de siste 45-50 år har stått for sommer- og vintervedlikehold. Anser Bane NOR som næringsdrivende.

Kommentar:

Alternativ 1 legges fram for sluttbehandling, og bestemmelsen er omformulert.

Selve reguleringsplanen sikrer ikke bruksrett til privat veg. Vi er enig i at bestemmelse 4.1 ikke var helt dekkende. Når alternativ 1 nå legges fram for sluttbehandling, så berører det Valborgvegen i mindre grad. Det er kun avkjørselen fra Fv. 72 som berøres, da det er planlagt at driftskjøretøy skal kjøre inn på eksisterende gang- og sykkelveg i denne avkjørselen (sa kartutsnitt under). Avkjørselen krysser offentlig gang- og sykkelveg som er åpen for alminnelig ferdsel. I avkjørselen er det uklar eiendomsgrense (hjelpelinje veg) mellom fylkeskommunen og privat grunneier.

Bestemmelse 4.1 for en felles veg bør i utgangspunktet nevne alle eiendommer som vegen er planlagt å være felles for. I høringsforslaget var kun to private eiendommer (277/6 og 277/54) og Bane NOR sin eiendom 4130/101 nevnt. I sør krysser Valborgvegen en bekk ved bensinstasjonen, går bak bensinstasjonen, og krysser samme bekk tilbake igjen. Noen boliger sør for bensinstasjonen ser ut til å ha adkomst fra E6 via bensinstasjonen. Gjeldende reguleringsplan for Vinne, veikro og turistinformasjon (planID 1997014), vist i kartet til høyre, viser at området med veikro, bensinstasjon og boliger var planlagt med kun en adkomst fra E6, samt forbindelse med Valborgvegen i nordøst. Hvem avkjørselen er eller var planlagt å være felles for er følgelig litt uoversiktlig. Noen har trolig to veg-alternativer.



Bestemmelse 4.1 Kjøreveg, punkt b) er endret til: «Areal merket med f_KV2, er felles kjøreveg for alle eiendommer som benytter denne som kjøreadkomst. Avkjørselen kan benyttes for driftsadkomst til plattform på vestsiden av jernbanen.»

Rettighet til å bruke avkjørselen forutsettes avklart med de berørte, før planen realiseres. NIRAS svarer følgende i sin merknadsbehandling: «Det er ikke avklart i detalj hvor driftsadkomsten til plattformen skal gå. Når det er bestemt vil vegeier(e) kontaktes for å sikre avtale om vegrett, vedlikehold m.m.»

Kommunen ser ikke grunn til å overta Valborgvegen som kommunal veg.

2) Lene R. Høglo, Tore Kårvatn og Valborgveien 1 AS v/ Jan H. Hastadkleiv, 04.07.2025
Grunneiere av 277/6, 277/54 og 277/288.

Vi har i utgangspunktet ingen ønsker om endringer av stasjonsområdet ved Bergsgrav stasjon, men tar til etterretning at kommunen som planmyndighet har til hensikt å endre reguleringsplan for området for å legge til rette for etablering av en ny plattform på vestsiden av dagens jernbanespor. Når man legger denne forutsetningen til grunn mener vi klart at Alternativ 1 er det beste forslaget og vil be om at dette velges.

Vår begrunnelse for at vi mener Alternativ 1 er best og bør realiseres er:

- *Det legger minst beslag på dyrket areal.*
- *Det er det klart beste alternativet med tanke på trafiksikkerhet og legger ikke beslag på deler av Valborgvegen som er privat eid.*
- *I Alternativ 1 legges det opp til at areal som allerede er satt av til adkomst kan benyttes, noe vi anser som en stor fordel.*
- *Alternativ 1 vil, etter vår oppfatning, klart gi lavest framtidige drifts og vedlikeholds kostnader av adkomstveg til nyetablert stasjonsområde vest for dagens stasjon.*
- *Berører i minst grad bolig og næringseiendom innenfor planområdet.*
- *Alternativ 1 vil klart sikre og ivareta «privatlivets fred og ro» for boligeierne og skjermer næringsdrivende bedre mot uønsket ferdsel enn Alternativ 2.*

Hvis man likevel velger Alternativ 2 mener vi det må være en forutsetning at den berørte delen av Valborgvegen må kjøpes ut og at både sommer- og vintervedlikehold tas over av tiltakshaver. På bakgrunn av dette er vårt ønske og klare anbefaling at Alternativ 1 velges og at Alternativ 2 forkastes.

Kommentar:

Alternativ 1 legges fram for sluttbehandling. Se for øvrig vår kommentar til Arne Skive.

3) NVE, 13.06.2025

NVEs konkrete uttalelse

Ved oppstart ga vi innspill på at planen må ivareta sikkerhet mot flom og områdeskred av kvikkleire, samt hensynta bekk innenfor planområdet. Etter planoppstart er planområdet redusert. Innspillene om flom og vassdrag er ikke lenger relevant.

NIRAS har utarbeidet en geoteknisk rapport for planområdet (Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen Nordlandsbanen (Hell) – Steinkjer Bergsgrav stasjon Områdestabilitetsutredning, datert 07.03.2025, akseptert 22.04.2025, dokumentnr. KTT-18-A-10019). I rapporten konkluderer NIRAS med at det ikke vil være fare for at tiltaksområdet utsettes for områdeskred jfr. kriterier gitt i NVE Veileder 1/2019.

Multiconsult har gjennomført en uavhengig kvalitetssikring av rapporten (Nordlandsbanen (Hell) – Steinkjer Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen Bergsgrav stasjon Sjekkliste for områdestabilitetsutredninger, datert 10.04.2025, revisjon 02A, dokumentnr. KTT-18-A-00004). Multiconsult vurderte at rapporten kunne godkjennes, men anbefalte at NIRAS 2

svarte ut noen tekniske spørsmål og råd. NIRAS har svart ut kommentarene, og Multiconsult skriver at samtlige kommentarer har blitt tilfredsstillende svart ut.

Basert på konklusjonen i NIRAS sin rapport og i Multiconsult sin uavhengige kvalitetssikring, anser NVE sikkerhet mot områdeskred av kvikkleire som tilstrekkelig ivarettatt i planen.

Ytterligere informasjon – Meld inn fareutredninger – Kommunens ansvar

- NVE viser til informasjon på sine nettsider om arealplanlegging, bl.a. Kartbasert veileder for reguleringsplan, og at deres uttalelse nødvendigvis ikke er uttømmende.
- NVE informerer om naturfareutredninger som skal meldes inn til NVE og at Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG.
- NVE minner om kommunens ansvar for å ta ulike hensyn, uavhengig av NVEs uttalelse.

Kommentar:

Kommunen deler NVEs vurdering ift. sikkerhet mot områdeskred kvikkleire.

Øvrige forhold tas til orientering.

4) Trøndelag fylkeskommune, 24.06.2025 – Seksjon Kommunal

Hensikten med detaljreguleringen er å tilrettelegge for utbygging av en ny plattform vest for jernbanen på Bergsgrav. Plattformen skal benyttes i avvikssituasjoner (forsinkelser og tog ved plattform østre side). Det er behov for adkomst til den nye plattformen, både for passasjerer og driftskjøretøy. Det to alternativ plankart (alternativ 1 og alternativ 2) med tilhørende bestemmelser på høring. Det er kun løsningene for driftsadkomst som er ulikt i de to alternativene.

Overordnet plan og føringer

Begge alternativene vil beslaglegge LNFR-formål i kommunedelplanen. Verdal kommune vurderer at planlagt tiltak har så stor samfunnsnytte at overordna arealplan kan fravikes. Fylkeskommunen støtter kommunens vurdering.

Friluftsliv, nærmiljø, barn og unge, universell utforming

Det er redegjort for virkninger av tiltaket for de ulike temaene. Det er redegjort for universell utforming i planbeskrivelsen, men krav til løsninger er ikke sikret i bestemmelsene. Fylkeskommunen gir derfor **faglig råd** om å ta inn bestemmelser om universell utforming når løsning for stasjonen er avklart.

Fylkesveg, trafiksikkerhet

Fylkeskommunen som vegeier har vært i dialogmøter med Bane Nor angående Bergsgrav stasjon. I dag betjenes stasjonen fra holdeplassen på østsiden av jernbanen. Nå planlegges plattform på vestsiden. Denne plattformen må ha akseptabel adkomst både for reisende på jernbanen og nødvendig driftsadkomst (bl.a. snørydding mv).

Begge alternativ som her fremmes har ulemper. Alternativet nærmest E6 ligger nær et tidvis høgt trafikkert kryss, noe som ikke er gunstig. I tillegg berører vegframføring mer dyrka mark. Vi mener parkeringsplassen på østsiden fungerer greit. Reisende må kunne ta seg mellom holdeplassene øst og vest for toglinja på god og rask måte. Adkomsten for reisende inntil brua (fv. 72) på vestsiden er derfor viktig.

Vi har også formidlet viktigheten av at det er mulig å etablere en godkjent rekkverksløsning på vestsiden av brua som sikrer biler mot å kjøre ut (havne på jernbanen).

Driftsavkjørselen nær brua vil ikke være optimal i forhold til fri sikt (her spiller rekkverkløsningen som velges også inn). Vi legger til grunn at driftsavkjørselen ikke vil være åpen for fri ferdsel og at drift (snøbrøyting) mv. skjer til tider med lav trafikk på fv. 72, samt med kjøretøy utrustet med lyssignal e.l.

*Konklusjonen er at fylkeskommunen som vegeier gir **faglig råd** om å velge løsningen nærmest brua, forutsatt at rekkverk, sikt mv. kan løses på akseptabel måte.*

Kulturminner eldre tid

I oktober 2024 ble det gjennomført en arkeologisk registrering i utvalgte prognoseområder på begge sider av jernbanelinja innenfor det foreslåtte planområdet. Det ble ikke påvist noen automatisk fredete kulturminner ved denne registreringen. Vi ser at den generelle aktsomhets- og varslingsplikten er ivaretatt gjennom planens fellesbestemmelser. Trøndelag fylkeskommune har dermed ingen ytterligere kulturminnefaglige merknader til planforslaget.

Kommentar:

Universell utforming: Det er tatt inn bestemmelse (3.5) om universell utforming. Den stiller flere krav til utforming av gang- og sykkelveg (fast dekke, trinnfri, tilstrekkelig bredde og stigning), brukbart uteoppholdsareal og om belysning, men åpner også for snarveg som ikke er universelt utformet dersom det ikke er mulig pga. stigningsforhold. Det er lagt til rette for en snarveg/trapp i nordøst. Eventuell overgangsbro med heis vil gjøre ferdsel enklere for alle reisende, og vi har fått inntrykk av at gangavstand utover 200 m tilsier at den realiseres. Regelverk om universell utforming forutsettes kjent for tiltakshaver. I håndbok N100 Veg- og gateutforming (Statens vegvesen, 2023) går bl.a. følgende fram: «[Bane NOR tekniske regelverk](#) gir regler om krav til utforming, bygging og dimensjonering av jernbaneanlegg inkludert planoverganger.» Ved søk på universell utforming i Bane NOR sitt Tekniske regelverk vises det til paragrafer i TEK17.

Trafikksikkerhet (rekkverk, sikt m.v.): Se svar fra fylkeskommunens Seksjon Vegforvaltning, datert 17.09.2025, hvor det er gitt fravik fra vegnormalen.

Kjøring på gang- og sykkelveg: Driftskjøretøy vil stort sett benytte både eksisterende og planlagt gang- og sykkelveg på tider der disse ikke benyttes av myke trafikanter. Det er vurdert at trafikksikkerheten for myke trafikanter er ivaretatt. Både eksisterende gang- og sykkelveg langs Fv. 72 og planlagt gang- og sykkelveg nedover mot plattform 2 må driftes (brøytes/strøs).

Øvrige forhold tas til orientering.

5) Statsforvalteren i Trøndelag, 25.06.2025

Landbruk

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av en plattform med tilhørende adkomst til spor 2. I planforslaget foreslås to alternativer for driftsadkomst til den nye plattformen. Planområdet er på 17,6 dekar for alternativ 1 og 19,6 dekar for alternativ 2. Det fremgår at alternativ 1 er vurdert å medføre minst konsekvenser for landbruket. Nytt baneformål for begge alternativene er ikke i samsvar med LNFR-formålet i kommunedelplanen Verdal by.

Fulldyrket jord med svært god og god jordkvalitet på eiendommen 277/6 berøres, både permanent og midlertidig. Permanent beslag av matjord for alternativ 1 er på 3078 m², mens alternativ 2 fører til et beslag av matjord på 4810 m² på grunn av driftsvegen. Beslaget av dyrka mark vurderes som beskjedent på samfunnsnivå, men vil like fullt medføre driftsulemper på et allerede begrenset areal med dyrkamark. I tillegg vurderes det at det kan oppstå driftsulemper i anleggsfasen.

Tiltaket innebærer en viktig samfunnsinteresse. Samtidig er det viktig at inngrepet i jordressursene begrenses til et minimum. Alternativ 2 berører dyrkajord av svært god kvalitet. Vi viser i den forbindelse til et skjerpet jordvern, sist uttrykt i Nasjonal jordvernstrategi fra juni 2023, med et skjerpet jordvernmål om årlig nedbygging av maksimalt 2 000 dekar. Målet skal være nådd innen 2030. Av jordvernstrategien fremgår det også at blant annet planlagt utbygging av infrastruktur og samferdsel var av betydning ved fastsettelsen av nåværende jordvernmål. Statsforvalteren som landbruksmyndighet er svært kritisk til alternativ 2, med driftsveien på dyrka marka uten at dette fremstår som klart nødvendig.

Med bakgrunn i nasjonale føringer for et innskjerpet jordvern gir vi **faglig råd** om å gå videre med alternativ 1.

Landbruk - Driftsulemper

Det er uheldig at rigg- og anleggsområdene berører dyrka mark. Som nevnt tidligere, har vi erfaring med at blant annet kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Det vil kunne gi reduserte avlinger over mange år. Dersom det er nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til anlegg- eller riggformål, er det viktig at dette håndteres og tilbakeføres på en måte som gir samme kvalitet som før tiltaket. Ettersom det er nødvendig å ta midlertidig i bruk noe av jordbruksarealet, er det viktig at gjennomføringen skjer på en måte som minimerer negative driftsmessige virkninger. Etter det vi kan se er ikke dette omtalt nærmere i reguleringsbestemmelsene, men det bør klart sikres før anleggsarbeidet igangsettes.

Under denne forutsetning, og ut fra tiltakets samfunnsinteresser og berørte landbruksinteresser, har vi ikke avgjørende merknader til midlertidig omdisponering.

Landbruk - Matjordplan

I det store og hele er dette en god matjordplan, særlig med tanke på at jordbruksarealet som blir omdisponert er relativt begrenset sammenlignet med en del andre planer. Gjennom bestemmelsene er det også sikret at matjordplanen blir brukt i forbindelse med permanent og midlertidig omdisponering.

Det er en svakhet med planen at mottaksarealet ikke er avklart. Ofte er det en utfordring å finne godt egna mottaksareal. Det står at det ikke er registrert arealer innenfor den berørte eiendommen som egner seg til nydyrking. Arealene er enten eksisterende dyrka mark eller omfattet av bebyggelse og øvrig infrastruktur. Verdal kommune har opplyst om at det i kommunen er lite arealer egnet til nydyrking. Arealene som kan dyrkes opp, er dyrket opp. Det er i denne matjordplanen dermed ikke sett på arealer for nydyrking på eiendommer utenfor varslingsgrensen. Permanent beslag er av så lite omfang at det er vurdert som mindre aktuelt å etablere nye jordbruksområder av tilsvarende omfang. Jordressursen fra permanent beslaglagt matjord er dermed anbefalt benyttet som jordforbedring, og det er videre anbefalt at områdene som benyttes til mottaksareal fastsettes i samarbeid med den enkelte grunneier.

Vi legger til grunn at man i det videre arbeidet finner frem til mottaksareal som vil ha stor nytte av å få tilført jord, slik at det blir en reell jordforbedring og jordressursen blir utnyttet på best mulig måte for videre jordbruksproduksjon.

Klima og miljø

Klimagassutslipp er beregnet og det er beskrevet mulige tiltak for å redusere utslipp i planbeskrivelsen. Dette er positivt. Det er imidlertid ikke tatt inn bestemmelser som sikrer at det gjennomføres klimagassreduserende tiltak i forbindelse med planarbeidet. For å bidra til at Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050, og bidra til å redusere ikkekvotepliktige klimagassutslipp med minst 50 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå, gir vi **faglig råd** om å ta inn bestemmelser som sikrer tiltak for å redusere klimagassutslipp.

Vi gir videre **faglig råd** om at planbeskrivelse og bestemmelser i større grad beskriver planens virkninger i forhold til klimatilpasning og hvilke konkrete løsninger for overvann og klimatilpasning som skal brukes i planområdet.

Nydyrking kan ha stor innvirkning på naturmangfold. Vi anbefaler derfor at matjordplan utarbeides og sendes på høring sammen med reguleringsplanen.

Barn og unge og Helse og omsorg

For alternativ 1 vil adkomst for driftskjøretøy til ny plattform gå via den planlagte gang- og sykkelforbindelsen til ny plattform. Dette mener vi er uheldig med tanke på trafikksikkerhet for myke trafikanter.

TEK17 stiller krav til at universell utforming skal være ivarettatt, herunder både selve stasjonsområdet samt adkomst. Kravet om universell utforming bør allikevel tydeliggjøres i planbestemmelsene.

Samfunnssikkerhet

Ingen merknader.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende **faglige råd** til planforslaget:

- 1) Om å gå videre med alternativ 1.
- 2) For å bidra til at Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050, og bidra til å redusere ikkekvotepliktige klimagassutslipp med minst 50 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå, gir vi faglig råd om å ta inn bestemmelser som sikrer tiltak for å redusere klimagassutslipp.
- 3) Vi gir faglig råd om at planbeskrivelse og bestemmelser i større grad beskriver planens virkninger i forhold til klimatilpasning og hvilke konkrete løsninger for overvann og klimatilpasning som skal brukes i planområdet.

Kommentar:

Landbruk (jordvern og omdisponering av LNFR): Tas til orientering.

Driftsulemper rigg- og anleggsområder: Forslagsstiller har tatt innspillet til orientering. Bestemmelse 7.2 Midlertidig bygge- og anleggsområde omhandler istandsetting og tilbakeføring i tråd med matjordplan, med frist. Matjordplanen er ikke ferdig/godkjent ennå, og må oppdateres og godkjennes før anleggsarbeidene igangsettes, jf. bestemmelse 8.1.

Matjordplan:

- Det er i nedre del av kommunen at det er lite areal til nydyrking, men nydyrking kan være aktuelt i andre deler av kommunen. Jordforbedring kan bli vurdert.
- Det er gitt rekkefølgekrav i § 8.1 om at mottaksareal skal være avklart/ godkjent før kommunen kan godkjenne matjordplanen. Bestemmelsen gir nå bedre føringer for revidering av matjordplanen, før den kan godkjennes.
- NIRAS har kommentert følgende: «I samråd med grunneier og kommunens landbruksavdeling vil det jobbes med å finne best mulig måte å benytte den overskytende matjorda til landbruksformål i fremtiden.»
- Matjordplan var vedlagt planforslag på høring.
- Matjordplanens kapittel 4 er oppdatert med hensyn til når det er krav om prøvetaking av PCN, etter innspill fra Mattilsynet.

Klima og miljø:

- Ifølge vedlagt merknadsbehandling så har Bane NOR som mål å redusere klimagassutslippene med 50 % innen 2030. Det er i planbeskrivelsens kapittel 7.10.2, gitt eksempler på utslippsreduserende tiltak som kan være aktuell å vurdere i videre prosess. Bl.a. følgende nevnes: Lavkarbonbetong, lavutslippsbjelker, resirkulert stål, utslippsfri byggeplass, ombruk, revegetering, minimere/redusere transporter.
- Forslagsstiller ønsker ikke å stille juridiske bindende krav til «klimareduserende» tiltak, da det kan vanskeliggjøre gjennomføringen. Bane NOR har innført en vekting på 30 % for klima og miljø i sine anbuds konkurranser.
- I 2021 konkluderte departementet med at det ikke er hjemmel i PBL for å kreve fossilfri anleggsdrift i reguleringsplan: [§ 12-7 - Hjemmel for krav om fossilfri anleggsplass i reguleringsplan - regjeringen.no](#)
- Klimatilpasning/overvann: Se nytt kap. 7.14 i planbeskrivelsen der planens virkning er beskrevet sammen med konkrete løsninger. Ifølge bestemmelse 3.3 skal overvann i størst mulig grad infiltreres eller fordrøyes og langs ny plattform tillates drenering.

Trafikksikkerhet: Statsforvalteren er bekymret for ferdsel med driftskjøretøy på planlagt gang- og sykkelveg ned til plattform 2. I alternativ 1 er det også planlagt kjøring på eksisterende gang- og sykkelveg langs Fv. 72. Se vår kommentar til fylkeskommunen.

Universell utforming: Bestemmelse 3.5 om universell utforming er tilføyd.

6) Mattilsynet, 24.06.2025

Mattilsynet ga innspill til varsel om oppstart av detaljregulering pr epost datert 25. september 2024. I denne eposten viste vi til informasjon på våre nettsider knyttet til flytting av jord. Vi ser av høringsdokumentene at det er utarbeidet en matjordplan. Til denne vil vi bemerke at det kommer ikke frem av matjordplanen at det kan være et krav om jordprøvetaking ved flytting av matjord. Mer informasjon om dette finner dere her:

<https://www.mattilsynet.no/planter-og-dyrking/produksjon-og-omsetning/floghavre/risiko-for-spredningav-planteskadegjorere-og-floghavre-i-forbindelse-med-anleggsarbeid>

Når må du ta prøver av jorda?

For eiendommer som ikke står oppført i PCN-registeret, er PCN-status i de fleste tilfelle ukjent. Det er ikke mulig å se på jorda om den er smittet med PCN. For å finne ut om jorda inneholder PCN, må utbygger ta jordprøver og sende disse til PCN-analyse.

I en del tilfeller kan det være forsvarlig å ikke ta ut prøver for analyse av jorda. Dette er:

- hvis eiendommen tidligere er testet negativt og det ikke er dyrket potet der etterpå
- hvis jorda skal flyttes innenfor samme eiendom
- hvis jord flyttes fra skogsområder, utmark etc. hvor det tidligere ikke har vært jord- eller hagebruk

På Mattilsynets nettsider ligger en veileder for prøvetaking for potetcystenematode. Eier, bruker, eller ansvarlig for anleggsarbeidet, må bli enige seg imellom om hvem som skal ta ut prøver og dekke analysekostnadene.

Kommentar:

Matjordplanens kapittel 4 er oppdatert med hensyn til når det er krav om prøvetaking av PCN. Det er også tilføyd bestemmelse om revisjon av matjordplanen.

7) Statens vegvesen, 01.07.2025

Statens vegvesen viser til sin forhåndsuttalelse 24.09.2024, og vedlegger denne, da den ikke er inkludert i merknadsbehandlingen (KTT-18-A-10103).

Arealbruk

Som nasjonal samferdselsaktør er vi positiv til dette arbeidet og tiltakene som inngår i prosjektet. Nye Veier AS har ansvar for planlegging og utbygging av E6 Åsen-Steinkjer, og det framgår av planmaterialet at det er dialog med utbyggingsselskapet omkring dette.

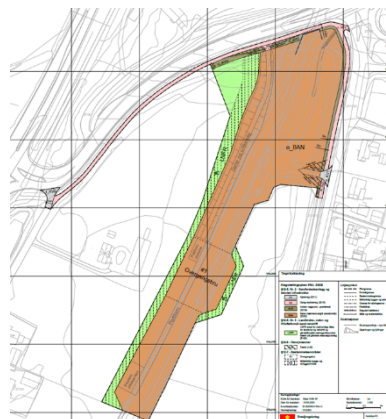
Infrastruktur – veg (framkommelighet)

Tiltaket vil sikre framkommelighet for myke trafikanter, og for driftskjøretøy, til den nye plattformen. Atkomst for kjørende oppfatter vi å ville bli som i dag. Skissert planskilt kryssing i form av overgangsbru vil bedre framkommeligheten mellom plattformene vesentlig, men vi forstår samtidig at kostnaden av dette elementet må veies mot nytten.

Trafikksikkerhet

Siktforholdene ved planlagt GSV og driftsavkjørsel i nord synes noe krevende, men vi legger til grunn at detaljer omkring dette blir ivarettatt i dialog med fylkesvegeieren. Antall kjøretøybevegelseser i året antas å være av betydning for disse vurderingene.

Som det framgår av ROS-analysen, er ulykke grunnet ureglementert kryssing av spor identifisert som en kritisk uønsket hendelse. Sannsynligheten vurderes imidlertid som lav, med forutsetning om at gjerde mellom sporene/plattformene er intakt. Statens vegvesen slutter seg til denne vurderingen.



Faglig råd: I likhet med tiltakshaver ser også Statens vegvesen flest fordeler med alternativ 1, og vi anbefaler derfor at denne løsningen legges til grunn for planvedtak.

Når det gjelder øvrige vegforhold, viser vi til uttalelser fra Trøndelag fylkeskommune og NVAS.

Kommentar:

- Alternativ 1 legges fram for sluttbehandling.
- Vi var ikke kjent med vegvesenets første uttalelse ved første gangs behandling, men forholdene som nevnes synes i stor grad hensyntatt. I brevet var vegvesenet blant annet skeptisk til ny avkjørsel/driftsadkomst fra fv. 72, og tilrådte å søke løsning med atkomst fra Valborgvegen. Det er hensyntatt. Vegvesenet påpekte at det på sikt kan bli nødvendig å foreta endringer i grensesnittet mellom veg- og banestruktur.
- Overgangsbru: Kommunen har inntrykk av at Bane NORs krav til seg selv, om maks gangavstand, tilsier realisering. Dette er ikke foreslått som et krav i bestemmelsene.
- Gjerde mellom spor/plattformer: Bestemmelse 8.1 lyder: «Før ny plattform tas i bruk skal det etableres sikringstiltak på stasjonen for å begrense muligheten for kryssing over sporene.» Bane NOR har brukt ca. samme formulering som i planutvalgets vedtak ved første gangs behandling. Bane NOR vil høyst sannsynlig tilstrebe å holde slike sikringstiltak ved like.

8) Nye Veier AS, 01.07.2025

Planforslaget legger til rette for en etablering av ny plattform på vestsiden av dagens jernbanespor med tilhørende adkomst for togpassasjerer og driftskjøretøy.

Planforslaget overlapper med et mulig traséalternativ for ny E6, som opplyst ifm. varsel om planoppstart. Tidspunkt for oppstart av E6 prosjektet er usikkert og ligger frem i tid.

Det er i planforslaget vist to alternative løsninger for ny driftsadkomst, hvor alt. 1 har minst påvirkning på foreløpig traséalternativ for ny E6. Nye Veier vurderer derfor at alt. 1 er det beste alternativet i forhold til våre interesser.

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering. Alternativ 1 legges fram for sluttbehandling.

9) Bane NOR SF, 02.07.2025

Bane NOR er forslagsstiller for planen. Vi har ingen merknader til høringen.

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

Bane NOR fikk saken på høring slik at de var orientert om framdrift i planprosessen. De var med på revisjon av bestemmelsene før høring, med bakgrunn i planutvalgets vedtak.

10) Forsvarsbygg, 02.07.2025

Planen for Bergsgrav stasjon har fokus på personelltransport, og ser ikke ut til å gi konsekvenser eller fordeler for materielltransporter. Forsvarsbygg vil derfor gi et generelt innspill om at man vurderer mulige grep i alle prosjekt på jernbanen for å øke tilgjengelighet/redundans for transporter nord/sør.

Bergsgrav stasjon er nærmeste stasjon til havna i Verdal, som Forsvaret bruker i noen sammenhenger. Å legge bedre til rette for tilknytning til jernbanen fra havna vil være gunstig, ikke bare for Forsvaret. Å benytte Bergsgrav stasjon for materiell er trolig ikke beste løsning da det er et eksisterende sidespor ned til havna som trolig trenger oppgradering for å gi en mer effektiv overføring mellom havn og jernbane.

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

Tilgjengelighet for transporter nord/sør: Vi har forstått det slik at tiltaket gjøres for å legge til rette for ca. to passasjertog i timen. Vi regner med at Bane NOR også tar hensyn til transport av gods og materiell.

Industrispor og E6:

Dagens industrispor krysser E6 i plan, og er sikret med bom/lysregulering. Forslag til kommunedelplan for E6 Åsen nord – Mære, gjennom Verdal kommune, var på høring i 2019 ([planID 2017005](#)). Planforslaget ble møtt med flere innsigelser. Forbi Bergsgrav stasjon var ny E6 foreslått i to alternativer, langs vestsida av jernbanen eller nord/vest for dagens E6. Se kartutsnitt under. Industrisporet til havna/industriparken var i bestemmelse forutsatt opprettholdt inntil nytt sidespor for jernbane er ferdig etablert. Det gikk fram i saksdokumentene at sidesporet var forutsatt omlagt fra gamle Rinnan stasjon til industriparken. Omleggingen var foreslått/tenkt inntil og parallelt med båndlagt transportkorridor for kalk vist i kommunedelplan Verdal by, men hele sidesporet var ikke med i planforslaget. Sidesporet skulle møte industriparken sørfra, mens det i dag kommer inn østfra. Bane NOR foreslo mer utfyllende bestemmelser om industrisporet (KU-krav,

reguleringsplan, traseutredning i samarbeid med jernbaneeier, og rekkefølgebestemmelse som sikrer sidesporet). Planprosessen for E6 stoppet opp, og planen er ikke sluttbehandlet.



E6 på høring i 2020. Vegvesenets anbefalte forslag til venstre. Alternativ til høyre.

Nye Veier AS overtok i 2022 E6-planleggingen fra Statens vegvesen.

Nye Veier har i innspill til Bergsgrav stasjon vist skisse med framtidig E6 helt inntil/langs vestsiden av jernbanen. Statens vegvesen har i brev av 24.09.2024 påpekt at det på sikt kan bli nødvendig å foreta endringer i grensesnittet mellom veg- og banestruktur.

Omlegging av industrisporet bør ses i sammenheng med bl.a. framtidig plan for E6, transportbånd for kalk fra Tromsdalen til havna, ekstra adkomst til Verdal industripark samt eventuelle tiltak på Trønderbanen. Jernbane har stiv kurvatur, og det blir krevende å få til god løsning mot industriparken og havna.

Planarbeid for «Transportbånd Tromsdalen - Ørin, del 1 Rindsem – Ørin» ble igangsatt i desember 2020 (planID 2020003). Videre prosess avventer revisjon av kommuneplanens arealdel.

I ny detaljregulering for Ørin nord ([planID 2022004](#)), vedtatt i 2024, ble eventuell trasé for industrispor til Ørin nord videreført fra plan vedtatt i 2007. Aker blir grunneier av det ca. 181 daa store lagringsarealet for stålkonstruksjoner ved fjorden, og har ikke sett behov for industrisporet. Veggen Sandøra, som skal oppgraderes med fortau, ligger delvis i industrispor-traséen. Veggen blir trolig ikke omlagt med mindre det er behov for industrispor.

Ifølge kommunens planstrategi 2024-2027 skal revisjon av KDP Verdal by starte i 2025.

11) Sametinget, 12.06.2025 (mottatt 03.07.2025)

Såmediggi - Sametinget uttaler seg her om samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga samt gjeldende reinbeitedistrikt.

Såmediggi - Sametinget har ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen. Vi registrerer at den generelle aktsomhets- og meldeplikten er nevnt i reguleringsbestemmelsene under eget punkt. Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange er fortsatt ikke funnet og registrert av

kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Det vises til egen uttalelse fra fylkeskommunen.

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering. Færen reinbeitedistrikt ble tilbydd konsultasjon før første gangs behandling, og er tilskrevet i høringen. Statsforvalteren har uttalt seg, men nevner ikke reindrift. Stasjonen er her, og tiltaket er på vestsiden av jernbanen, hvor det ikke bør ferdes rein.

12) Trafikksikkerhetsutvalget i Verdal kommune, 13.06.2025

Trafikksikkerhetsutvalget behandlet saken i møte 03.06.25. Utvalget ønsker at det etableres et oppmerket og skiltet gangfelt i innkjøring til togstasjon på kryssende veg i forbindelse med arbeidet som skal gjøres.

Kommentar:

NIRAS har kommentert at: «Etablering av gangfelt følges opp i videre detaljprosjektering.» Dette anses tilfredsstillende.

Endring av planforslaget etter høring / offentlig ettersyn

NIRAS har etter dialog med Bane NOR og kommunen utført følgende endringer:

Planbeskrivelsen

Planbeskrivelsen punkt 2.4.5 redegjør for endringer av planforslaget etter offentlig ettersyn. Planbeskrivelsen er oppdatert om høring og supplert med kapittel om klimatilpasning.

- | | |
|---|---|
| • Sammendrag | Oppdatert |
| • Punkt 2.4.4 Offentlig ettersyn | Oppdatert |
| • Punkt 2.4.5 Endringer gjort i planen før vedtak | Oppdatert |
| • Punkt 6 Planforslaget | Oppdatert om valg av alternativ 1. |
| • Punkt 7.14 Klimatilpasning | Nytt kapittel etter offentlig ettersyn. |

Plankartet

Baneformålet er utvidet med < 1 meter i vest (50 m2), jf. teknisk plan. Se vedlagt illustrasjon.

Reguleringsbestemmelser

Reguleringsbestemmelsene omhandler nå oppdatering/godkjenning av matjordplan og universell utforming. Bestemmelsen om felles avkjørsel f_KV2 er omformulert.

- | | |
|----------------------------------|---|
| • Punkt 3.5 Universell utforming | Nytt punkt 3.5 er tilføyd. |
| • Punkt 4.1 Kjøreveg punkt b) | Revidert om felles avkjørsel f_KV2. |
| • Punkt 8.1 Matjordplan | Om oppdatering/godkjenning inkl. a) til e). |

Matjordplan

Kap. 4 er oppdatert med informasjon om når det er krav om prøvetaking av PCN.

Vurdering av saken

Planen er ikke i samsvar med LNFR-formål i overordna plan, men tiltaket er samfunnsnyttig. Ca. 3078 m2 dyrka mark blir permanent omdisponert.

Det vises til første gangs behandling (vedlagt) for vurdering av flere forhold.

De fleste høringsinnspill er hensyntatt. De fleste høringsuttalelser tilrår eller er minst kritisk til alternativ 1, som også tar minst dyrka jord. Statsforvalteren, fylkeskommunen og vegvesenet gir «faglig råd» om å velge alternativ 1. Nye Veier AS og beboere i nærområdet foretrekker også alternativ 1. Bane NOR ønsker alternativ 1.

Innvendinger til alternativ 1 gjelder trafiksikkerhet, og det er vurdert. Oppsummering:

- Statens vegvesen forutsetter at de krevende siktforholdene ved planlagt GSV og driftsavkjørsel i nord blir ivaretatt i dialog med fylkesvegeieren. Fylkeskommunen (Seksjon Kommunal) forutsetter at rekkverk, sikt m.v. på samme sted løses på akseptabel måte. I ettertid har fylkeskommunens Seksjon Vegforvaltning akseptert fravik fra vegnormalen (siktkrav).
- Statens vegvesen mener det er viktig at det er mulig å etablere en godkjent rekkverksløsning på vestsiden av brua som sikrer biler mot å kjøre ut (havne på jernbanen). Planens baneformål er ikke til hinder for dette.
- Statsforvalterens avdeling for Barn og Unge og Helse mener det er uheldig at planlagt gang- og sykkelveg må tas i bruk av driftskjøretøy i alternativ 1. Denne ulempen er vurdert, og togpassasjerer vil bruke denne i avvikssituasjoner. Det er også gitt rekkefølgebestemmelse om sikringstiltak som skal forhindre ureglementert kryssing av spor.

Industrispor og E6

Nye Veier har i innspill til Bergsgrav stasjon vist skisse med framtidig E6 helt inntil/langs vestsida av jernbanen. Statens vegvesen påpeker i brev av 24.09.2024 at det på sikt kan bli nødvendig å foreta endringer i grensesnittet mellom veg- og banestruktur. Se kommentar til Forsvarsbygg, som nevner industrispetet. Lokalisering av E6 med kryss er ikke avklart.

Kollektivknutepunkt og parkering

Flere parkeringsplasser er ikke en del av prosjektet, men det er trolig plass til noe mer parkering på østsiden. Se vurdering ved første gangs behandling.

Universell utforming

Dersom mulig overgangsbros ikke blir bygd, blir det ca. 377 meter gangavstand fra plattform til plattform, eller ca. 315 meter via snarveg/trapp. Vi har fått inntrykk av at den vil bli realisert pga. lang gangavstand (> 200 m) mellom perronger. Verdal stasjon har nylig fått ny plattform 2 på vestsida, og vi måler trinnfri gangavstand dit til minst ca. 250 m fra stasjonsbygningen).

Handlingsrom

Planforslaget kan 1) vedtas slik det foreligger, eventuelt med mindre justeringer, 2) sendes tilbake med beskjed om hva som skal rettes eller 3) avvises med nærmere begrunnelse. Hvis alternativ 2 ønskes sluttbehandlet må saken avvises og sendes tilbake med føringer om dette.

Ved første gangs behandling er det opplyst om tiltak som er unntatt byggesaksbehandling. Reguleringsformål i bestemmelse 3.5 «Detaljavklaring i plan» (nå 3.6) ble endret til baneformål før offentlig ettersyn, jf. råd ved første gangs behandling.

Økonomi

Tiltaket vil ikke medføre økonomiske konsekvenser for kommunen. Planforslaget medfører ikke opparbeidelse av nye offentlige arealer med behov for kommunal drift eller vedlikehold.

Klima, energi og miljø

Planbeskrivelsen ble påbegynt i januar 2025, og nevner Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030. Ny samfunnsdel for perioden 2025-2030 ble vedtatt 31. mars 2025. Siste burde vært nevnt, men de har omtrent samme innhold ift. nevnte forhold.

Som nevnt ved første gangs behandling kunne ny statlig planretningslinje for klima- og energi (20.12.2024) med fordel vært nevnt i planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen synliggjør likevel hvordan nasjonale hensyn til klimagassreduksjon, klimatilpasning og energi kan hensyntas. Se bl.a. nytt kapittel 7.14 om klimatilpasning og kapittel 7.10.2 med eksempler på utslippsreducerende tiltak som kan være aktuell å vurdere i videre prosess. Ifølge bestemmelse 3.3 skal overvann i størst mulig grad infiltreres eller fordrøyes og langs ny plattform tillates drenering.

Konklusjon

To alternativer har vært på høring. Med bakgrunn i høringsuttalelser tilrås alternativ 1, som legges fram for sluttbehandling. Etter en samlet vurdering i forhold til blant annet jordvern, trafiksikkerhet og klimagassutslipp synes alternativ 1 med driftsadkomst via eksisterende gang- og sykkelveg langs Fv. 72 mest gunstig. Kommunedirektøren tilrår at vedlagt planforslag vedtas.