



Behandling:

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
15/25	18.03.2025	Utvalg for plan og samfunn

Detaljregulering Bergsgrav stasjon

Kommunedirektørens forslag til innstilling/vedtak

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.

Utvalg for plan og samfunns behandling av sak 15/2025 i møte den 18.03.2025:

Behandling

Ved votering ble kommunedirektørens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

Vedtak

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.

Vedlegg

- 1 Planbeskrivelse KTT-18-A-10101.pdf
- 2 Plankart alt 1 KTT-18-X-10000.pdf
- 3 Plankart alt 2 KTT-18-X-10001.pdf
- 4 Reguleringsbestemmelser alt 1 KTT-18-A-10102.docx
- 5 Reguleringsbestemmelser alt 2 KTT-18-A-10107.docx
- 6 Merknadsbehandling (KTT-18-A-10103)
- 7 Kartlegging naturmangfold (KTT-18-A-10007)
- 8 ROS-analyse KTT-18-A-10104.pdf
- 9 Matjordplan KTT-18-A-10106.pdf
- 10 Strategidokument - håndtering av støy (KTT-00-A-00035)

Relevante lenker

[Kunngjøring om planoppstart](#) med bl.a. planinitiativ og referat fra oppstartsmøte.

Dokumenter som ikke vedlegges:

- Planinitiativ (KTT-018-A-00001)
- Referat fra oppstartsmøte
- Varsel om oppstart
- Arkeologisk rapport (ikke mottatt)

Dokumenter som ikke er mottatt i kommunen, men som bør følge høringen:

- Fagrapport forurensset grunn.
- Fagrapport områdestabilitetsutredning.
- Uavhengig kontroll av områdestabilitet forventes i slutten av april 2025.

Disse er ikke ferdigstilt og ettersendes (gjennomført grunnundersøkelser januar 2025).

Saksopplysninger

Bakgrunn

Staten har gjennom Byvekstavtalen for Trondheimsområdet forpliktet seg til å utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen (KTT). KTT er utløst av effektpakke 19, Flere tog på Trønderbanen. Prosjektet vil styrke det regionale kollektivtilbudet mellom Støren – Steinkjer og binde Trøndelag sammen til et felles bo- og arbeidsmarked. En økning i godstog og mer presise tog er også en viktig målsetting for prosjektet.

For å øke togfrekvensen for passasjertog og redusere forsinkelser er det behov for ulike infrastrukturtiltak på Trønderbanen (Støren – Steinkjer), hvorav de fleste tiltak gjøres på stasjonsområder.

Prosjektet på Bergsgrav er en del av overnevnte KTT. På Bergsgrav er det behov for ny avviksplattform til spor 2, plassert på vestsiden av dagens jernbanespor. I tillegg til adkomst til den nye plattformen for togpassasjerer og driftskjøretøy.

Formålet med planforslaget er å tilrettelegge for at det kan etableres en plattform med tilhørende adkomst til spor 2. Den planlagte plattformen 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 plattformen er det behov for en driftsveg. I planforslaget foreslås det to ulike alternativ til driftsadkomst til den nye plattformen og planbeskrivelsen omhandler begge alternativene. Det er utarbeidet egne plankart med tilhørende bestemmelser for alternativ 1 og alternativ 2. Det tas sikte på at en etter høring og offentlig ettersyn tar stilling til hvilket alternativ som blir endelige løsning. 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.

Planforslaget er utarbeidet av NIRAS NORGE AS for Bane NOR. Byggestart vil tidligst skje i 2027, og byggetid er anslått til 12-18 måneder. Bane NOR ønsker planvedtak innen september 2025, for å rekke byggestart tidligst i 2027.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

I Regjeringens forslag til NTP 2025-2036 legges det opp til å øke togtilbudet fra timesintervall til halvtimesintervall i grunnrute på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal og to tog i timen til Steinkjer i utvidet rushperiode. Det skal sørges for at en ytterligere tilbudsforbedring med to tog i timen til Steinkjer i grunnrute kan komme raskest mulig på plass. Økt frekvens for jernbanen gir et mer attraktivt tilbud og vil være viktig for å avlaste veinettet i og rundt Trondheim. I tillegg vil kapasiteten for kombigods på jernbane mellom Trondheim og Bodø bedres gjennom tiltak på Nordlandsbanen.

Planområdet

Planområdet er på 17,6 daa (alternativ 1) og 19,6 daa (alternativ 2). Planområdet med Bergsgrav stasjon er lokalisert 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.

Bergsgrav stasjon øst for jernbanen har bl.a. plattform, parkering, leskur, belysning og skilting for reisende. Avvikssporet ligger der hvor ny plattform skal etableres.

Planområdet omfatter jernbanegrunn og landbruksjord.

Stasjonsområdet er flatt, med to brattere områder i nordvest og nordøst.

Planavgrensningen er redusert etter varsel om planoppstart. Varslet planområde var romslig for å kunne ta høyde for avklaringer om driftsveg og midlertidig bruk av arealer i anleggsperioden.

Planstatus

Området omfattes av Kommunedelplan Verdal by, vedtatt 29.05.2017, sist revidert 19.03.2024. Planområdet er i kommunedelplanen avsatt til baneformål samt landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift (LNFR). Nåværende gangforbindelser er vist.

Tidligere reguleringsplan for Bergsgrav stasjon vedtatt i 2009 ble opphevet og erstattet av kommunedelplanen i 2017.

Planarbeid i nærområdet:

- Det pågår arbeid med Kommunedelplan for E6 Åsen – Mære (planforslag med alternativer) var på høring i 2019, men saken er ikke sluttbehandlet. Nye Veier har overtatt planprosessen fra Statens vegvesen.
- Detaljregulering for Transportbånd Tromsdalen - Ørin, del 1 Rindsem - Ørin pågår, men avventer mulig avklaring av videre delstrekning ifb. revisjon av arealdelen. jf. Ifølge båndlagt trasé i kommunedelplan for Verdal by vil transportbåndet krysse jernbanen ca. 0,5 km sør for Bergsgrav stasjon.

Forhold til forskrift om konsekvensutredninger

Tiltaket faller inn under KU-forskriftens vedlegg II punkt 10, bokstav c), men er vurdert å ikke gi vesentlige virkninger for miljø og samfunn etter §10. Det er dermed ikke krav om KU, men virkninger/konsekvenser skal likevel belyses i plandokumentene.

Planforslaget

Generelt

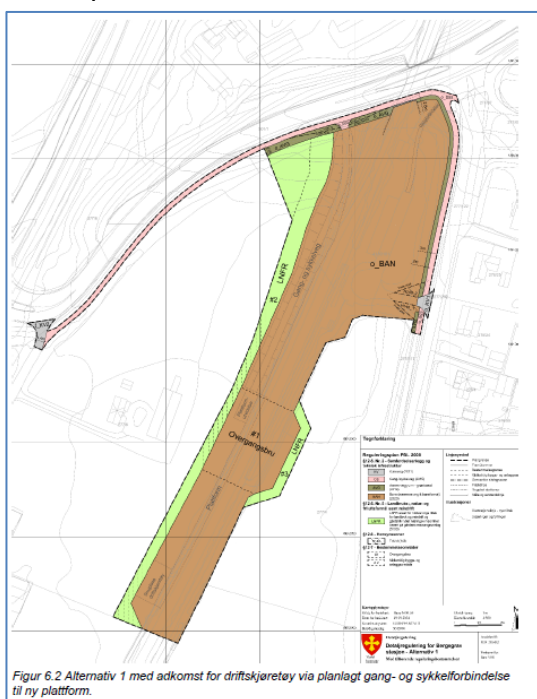
Det foreslås kjøreveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn, baneformål, LNFR-formål, hensynssone for friskt samt bestemmelsesområder for overgangsbru og midlertidig bygge- og anleggsområde. Blant annet frisktlinjer og støttemur er vist som juridisk bindende.

Detaljer (ny plattform med utvidelse, snuplass for driftskjøretøy, gang- og sykkelveg langs jernbanen, gangforbindelse / snarveg med trapp) er vist med stiplede illustrasjonslinjer i stedet for egne arealformål. Eksisterende situasjon med plattform og parkering framgår i basiskart/kartgrunnlag, og det er ikke helt oppdatert mht. parkering.

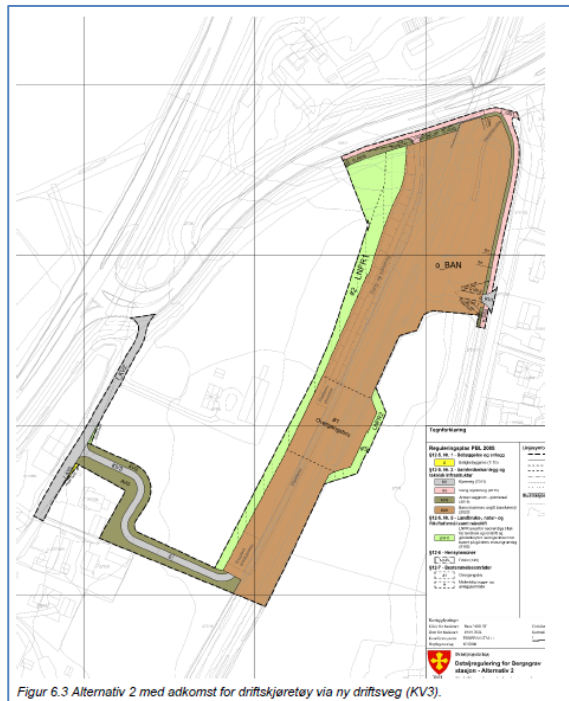
Nye tiltak

På Bergsgrav stasjon skal det etableres en plattform på vestre side av spor 2 (kryssingsspor). Plattformen skal benyttes i avvikssituasjoner, det vil si i tilfeller hvor det er forsinkelser og det står et tog ved eksisterende plattform (østre side). Det er i tillegg behov for adkomst til den nye plattformen, både for passasjerer og driftskjøretøy. Det er utarbeidet to plankart (alternativ 1 og alternativ 2) med tilhørende bestemmelser som tilrettelegger for løsningene for adkomst for driftskjøretøy. Det er kun løsningene for driftsadkomst som er ulikt i de to alternativene.

- Felles for begge planforslagene: Det tilrettelegges for bygging av plattform til spor to og adkomst for passasjerer. Det er for passasjerer tilrettelagt for gangadkomst via eksisterende gang- og sykkelnettverk og en overgangsbru mellom plattformene. Se figur 6.1 i planbeskrivelsen.



Alternativ 1.



Alternativ 2.

- Alternativ 1: Planforslaget omfatter et område på 17,6 daa. Adkomst for driftskjøretøy til ny plattform skal gå via den planlagte gang- og sykkelforbindelsen til ny plattform.
- Alternativ 2: Planforslaget omfatter et område på 19,6 daa. Adkomst for driftskjøretøy til ny plattform skal gå via den private vegen Valborgvegen til den sørlige delen av den nye plattformen. Planlagt driftsveg er plassert i ytterkant av jorden på gnr. 277, bnr. 6.

Innenfor baneformålet vises detaljer med illustrasjonslinjer. Planforslaget legger bl.a. til rette for ny sideplattform langs spor 2 med en lengde på 125 m og 4 m bredde.

Biladkomst for togreisende

Biladkomst for togreisende blir som i dag. Stasjonsområdet har avkjørsel fra kommunal veg Sandstien, som leder til Fv. 72 Jamtlandsvegen. Jernbanen går under ei bru på Fv. 72, som

har ÅDT på 4000 kjt/døgn og gang- og sykkelveg på sørsida. Vegen Sandstien har gang- og sykkelveg langs stasjonen. Det er registrert noen trafikkulykker i nærområdet til stasjonen.

Adkomst for driftskjøretøy – to alternativer

- Alternativ 1: Planlagt gang- og sykkelforbindelse skal benyttes som adkomst for driftskjøretøy. Gang- og sykkelforbindelsen har en totalbredde 3,5 meter inkl. skulder. Vegen har en stigning på 1:20 som tilfredsstiller krav til universell utforming. Alternativet forutsetter at fylkeskommunen gir tillatelse til at driftskjøretøy kan kjøre på eksisterende gang- og sykkelforbindelse langs fv. 72. Gang- og sykkelforbindelsen er i plankartet vist med illustrasjonslinjer.
- Alternativ 2: Det etableres en ny driftsveg til plattformen fra Valborgvegen. Vegen er utformet for å ligge i ytterkant av dyrket mark nær matrikkelgrensen. Vegen kobles på plattformen i den sørlige enden. Driftsvegen er dimensjonert etter Normaler for landbruksbilveier klasse 3. Dette gir en samlet vegbredde på 4 m inkludert skulder. I tillegg kommer grøfter/fylling på begge sider. Vegen er planlagt anlagt som grusveg. Det blir en liten økning i trafikk på Valborgvegen.

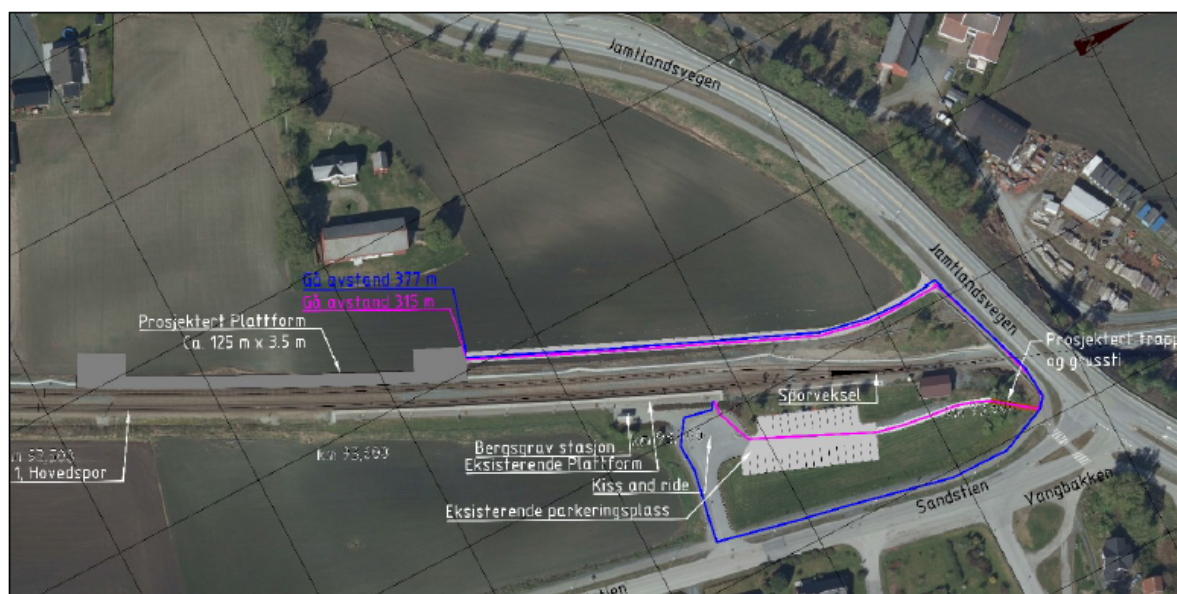
For alternativ 1 er gang- og sykkelforbindelsen planlagt som adkomst for driftskjøretøy. Mens det i alternativ 2 er behov for å kjøre opp på eksisterende gang- og sykkelveg for å snu når gang- og sykkelforbindelsen til plattformen skal brøytes.

Planskilt kryssing av jernbanen for gående/syklende – to mulige løsninger

- Gangadkomst via eksisterende gang- og sykkelforbindelse: Reguleringsplanen tilrettelegger for en gangforbindelse fra den eksisterende parkeringsplassen, med trapp opp vegfyllingen. Derfra går forbindelsen til den eksisterende gang- og sykkelvegen ved krysset mellom Sandstien og fv. 72 Jamtlandsvegen, øst for sporet. Togreisende bruker den eksisterende gang- og sykkelvegen over jernbanesporene, før de tar til venstre inn på den planlagte gang- og sykkelforbindelsen til den nye plattformen. For dette alternativet vil togreisende få en gangavstand på ca. 315 m fra plattform til plattform. Den nye gangforbindelsen fra parkeringsplassen med trappeløsning oppfyller ikke kravene for universell utforming. Dvs. at togreisende som har behov for universell utformet forbindelse må benytte eksisterende gang- og sykkelveg langs Sandstien ut fra avkjørselen til stasjonsområdet. Dette vil gi en gangavstand på ca. 377 m.
- Overgangsbru: Reguleringsplanen tilrettelegger for å kunne bygge en overgangsbru med trapp og heis i bestemmelsesområde #1 i plankartet. Brua skal ifølge planbeskrivelsen overbygges med tak og vegger for å gi reisende beskyttelse mot vær og vind og for å unngå behov for snømåking. Eksempel på overgangsbru er vist i planbeskrivelsen fig. 6.5 og 6.6.

I figur 6.4 i planbeskrivelsen er begge gangmønstrene mellom plattformene illustrert:

I Figur 6.4 er begge gangmønstrene for å komme seg mellom plattformene illustrert. Gangforbindelse med trapp er vist med rosa gangmønster og gangforbindelsen med stigning som tilfredsstiller kravene til universell utforming er vist med blå farge.



Figur 6.4 Illustrasjon som viser gangadkomst for passasjerer.

Barn og unges interesser

Det er ikke tilrettelagt leke- og oppholdsareal for barn og unge i planområdet. I nærområdet til Bergsgrav stasjon er det gang- og sykkelveger langs både Fv. 72 og vegen Sandstien.

Parkering

Flere parkeringsplasser er ikke en del av prosjektet.

Universell utforming og tilgjengelighet

Universelt utformet gangadkomst mellom plattformene, langs gang- og sykkelveg, er på 377 meter. Dette er 62 meter lenger enn snarveg med trapp opp fra parkeringsplassen, mot Sandstien/Jamtlandsvegen. Planlagt overgangsbru i bestemmelsesområde #1 er i planbestemmelser angitt som en mulighet (kan, ikke skal). Bestemmelsesområde er benyttet for å gi noe fleksibilitet med tanke på plassering, da endelig plassering ikke er bestemt per nå. Tilliggende areal for midlertidig anleggsområde er foreslått med 7 års gyldighet.

Grunnforhold - Områdestabilitet - Forurenset grunn

NGUs kvartærgeologiske kart viser at prosjektområdet ligger i et område med marin strandavsetning, hav- og fjordavsetninger (tykt dekke), og torv og myr.

Planområdet ligger innenfor NVE aktsomhetskart for kvikkleire. Det er utført grunnundersøkelser. Konklusjon fra områdestabilitetsutredningen er at det ikke vil være fare for at tiltaksområdet utsettes for områdeskred, jf. kriterier gitt i NVE Veileder 1/2019. Tredjepartskontroll av områdestabilitetsutredningen vil bli utført innen slutten av april 2025.

NIRAS har opplyst følgende: *Plandokumentene er oppdatert som følge av resultater fra områdestabilitetsutredningen og miljøteknisk grunnundersøkelse/fagrapport forurenset grunn. Områdestabilitetsutredningen konkluderer med at det ikke vil være fare for at tiltaksområdet utsettes for områdeskred. Det er imidlertid krav til uavhengig kontroll/3. partskontroll. Denne vil være på plass senest innen slutten av april. Dette er det opplyst om i*

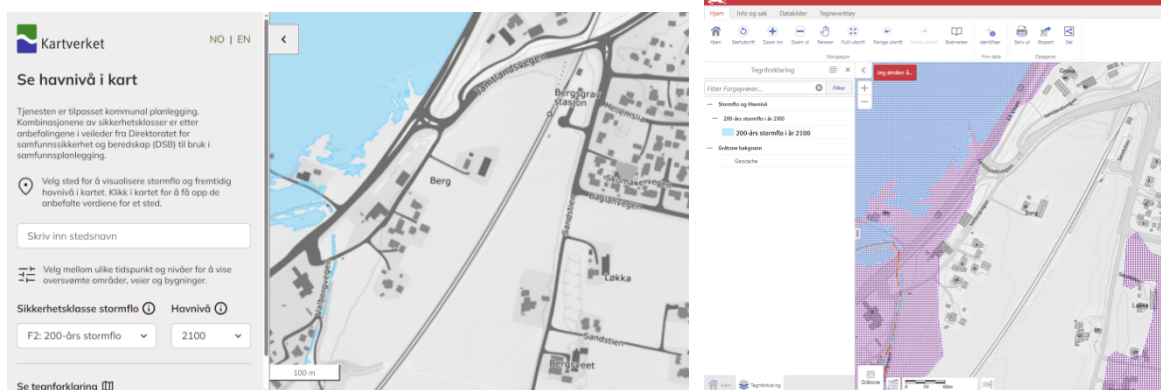
planbeskrivelsen og ROS-analysen. Faresonen i plankartene er tatt ut som følge av områdestabilitetsutredningen. ROS analysen og bestemmelsene er oppdatert iht. til funnene i områdestabilitetsutredningen og rapport forurenset grunn. Sistnevnte konkluderer med at det ikke er forurensede masser i området.

Miljøteknisk grunnundersøkelse i januar viste at alle massene innenfor tiltaksområde er definert som rene masser, tilsvarende tilstandsklasse 1. Alle masser innenfor tiltaksområdet kan bli liggende, gjenbrukt innenfor tiltaksområdet og/eller sendt til godkjent mottak. Det vil ikke være behov for ytterligere undersøkelser eller utarbeidelse av tiltaksplan da massene innenfor tiltaksområdet ikke er definert som forurenset.

Flom

Ifølge ROS-analysen ligger planområdet utenfor aktsomhetsområde for flom, «som dekker både flom fra vassdrag og stormflo». Bergsgrav stasjon er derimot ikke langt unna aktsomhetssonen. I ROS går det også fram at en stormflo med gjentakintervall på 200 år vil nå stikkrenne sør for stasjonsområdet, utenfor planområdet. Stasjonsområdet ansees å være utenfor risiko for skader av stormflo.

Vi konstaterer også at planområdet er utenfor 200-års stormflo år 2100 og aktsomhet flom:



Kartverket, Se havnivå i kart. Stormflo.

NVE Atlas stormflo og aktsomhet flom.

Området er også godt utenfor kartlagt 200-årsflom i Verdalselva.

Støy

Strategidokument for håndtering av støy er vedlagt. Ifølge planbeskrivelsen viser støysonekart for dagens situasjon at en bolig ligger i gul støysone, resten av støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet har støynivåer under 58 dB. Ifølge planbeskrivelsen medfører prosjektet ingen endring i støynivå og utløser ikke krav om støyutredning eller etablering av avbøtende tiltak. Det er sikret i planbestemmelsene at støytiltak skal være praktisk gjennomførbare samt stå i rimelig forhold til den støydempende effekten og tiltakets totale kostnadsramme. Dette er sikret for å ivareta eventuelle tiltak dersom videre arbeid viser at man ikke kan overholde grenseverdiene for støy.

Bane NOR skal i løpet av 2025 kartlegge mulige støytiltak som følge av utbyggingen på hele banestrekningen i KTT, og eventuelle avbøtende tiltak som følge av utbyggingen for hele KTT vil bli ivarettatt i den prosessen.

For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal kapittel 6 i Klima- og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2021 legges til grunn. Dette er sikret i bestemmelse 8.2.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det er utarbeidet en ROS-analyse i tråd med DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, april 2017).

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert:

- Lyngbrann/vegetasjonsbrann (grønn og gul risiko)
- Ureglementert kryssing av spor (rød, gul og grønn risiko)
- Solslyng/avsporing (grønn risiko)
- Viltpåkjørsel (grønn risiko)

Hendelsene i de fire kulepunktene er vurdert i skjema, og det er foreslått risikoreduserende tiltak knyttet til to hendelser 1) Lyngbrann/ vegetasjonsbrann og 2) Ulykke grunnet ureglementert kryssing av spor. Begge anses å ha akseptabel risiko (grønn risiko) etter utført risikoreduserende tiltak. Ett tiltak er gjerde mellom spor for å begrense muligheten for kryssing. Tre tiltak for å unngå brann nevnes. Solslyng/avsporing og viltpåkjørsel har i utgangspunktet akseptabel risiko.

Mulighet for gjerde innenfor baneformålet er nevnt i bestemmelse 4.4.1.

Kulturminner

Som en del av planarbeidet har Trøndelag fylkeskommune gjennomført arkeologiske registreringer i oktober 2024. Ifølge planbeskrivelsen ble det ikke gjort funn. Det er ikke registrert automatisk freda kulturminner i planområdet eller nærområdet. I planbestemmelsene er aktsomhetsplikten i kulturminneloven nevnt.

Naturmangfold

Natur og samfunn har utført en kartlegging av naturtyper ved Bergsgrav stasjon basert på planavgrensning ved varsel om oppstart. Rapporten er vedlagt. Varslet plangrense var romslig, og rapporten omhandler naturtyper og arter i et større område enn planforslaget.

Det ble registrert tre små lokaliteter av eng-aktig sterkt endret fastmark langs nord- og østsiden av prosjektområdet, langs vegkanter. Disse kan fungere som erstatningshabitat for arter tilknyttet naturtypen semi-naturlig eng. Valbekken i utkanten av kartleggingsområdet regnes som naturtype viktig bekkedrag. Valbekken har dårlig økologisk tilstand og går i stikkrenne under jernbanen ca. 200 m sør for planområdet.

Det ble ikke registrert rødlistede arter av karplanter, moser, sopp eller lav. Det ble derimot registrert flere fremmede arter, hvorav noen planta prydbusker/trær.

Fra offentlige databaser er det hentet ytterligere informasjon om fremmede arter og andre artsgrupper enn karplanter, moser, sopp og lav. Flere fremmede arter var registrert fra før. I nærområdet til kartleggingsområdet finnes det blant annet flere truede arter av fugl. I artskart er det registrert en rødlistet art, nordflaggermus, som har status sårbar (VU). Figur 6 i planbeskrivelsen viser rødlista arter i og omkring planområdet.

Rapporten tilrår tiltak av hensyn til flaggermus, fremmedarter, fugler og vannmiljø.

Utdrag fra naturmangfoldrapporten:

Ferdigstilt tiltak, slik det er skissert, vurderes til å ikke føre til varige negative konsekvenser, eller vesentlige midlertidige konsekvenser for naturtyper.

Det anbefales å begrense anleggsområdets omfang så mye som mulig, og å sikre at anleggsområdet ikke berører vannforekomster, eller funksjonsområder for rødlistede fuglearter. Ved påvirkning på vannforekomster, må forekomstenes kjemiske og økologiske tilstand kartlegges, klassifiseres og overvåkes for å kunne dokumentere at tilstanden ikke forringes som følge av tiltak. Det anbefales en håndteringsplan for

avrenning fra anlegg og drift. Av hensyn til flaggermus tilrådes det å bruke behovsprøvd belysning med mørk gulfarge i stasjonsområdet.

Det anbefales videre en målrettet kartlegging av fremmede arter, samt å utarbeide en detaljert plan for bekjempelse av fremmede arter i stasjonsområdet. Prydbeplantering med fremmede arter anbefales fjernet og erstattet med hjemmehørende arter. Som forebyggende tiltak tilrådes det å lage en plan for håndtering av masser som sikrer at frø og røtter fra fremmede arter ikke spres til nye områder.

Behovsprøvd belysning med mørk gulfarge for hensyn til flaggermus skal utredes nærmere i detaljprosjekteringen av Bergsgrav stasjon. Dette må ses i sammenheng med jernbaneteknisk regelverk for belysning for å oppfylle kravene til sikkerhet på plattform og for lokfører og øvrig detaljering av teknisk infrastruktur.

For å ivareta fuglelivet rundt stasjonen under anleggsarbeidene er det tatt inn krav om at dersom det skal foregå i hekkeperioden (april-juni), skal fagkompetanse involveres for å ivareta hensyn til rødlistede og spesielt hensynskrevende fuglearter i området. Konkrete tiltak og eventuelle restriksjoner skal følges opp i miljøoppfølgingsplanen

I planbeskrivelsen er det utført en vurdering etter naturmangfoldloven. Selv om en fullstendig artskartlegging ikke er utført er det vurdert at kunnskapen er tilstrekkelig for å forstå hvilket naturmangfold som vil påvirkes av beslutningen og hvilke effekter beslutningen vil ha på naturmangfoldet. Det er vurdert at føre-var-prinsippet ikke bør anvendes, da det er ansett som svært lite trolig at tiltaket vil føre til irreversible og/eller vesentlige skader på naturmangfoldet, dette sett i sammenheng med tiltakets omfang.

I forhold til økosystemtilnærming og samlet belastning, så forventes det at tiltaket ikke fører til noe økt belastning på rødlistede arter og/eller naturtyper. Plattformen vil redusere noe eksisterende kantsoneareal med alminnelige arter mellom dyrkamark og eksisterende jernbaneareal, men det forventes at det vil etableres en ny kantsone mellom plattform og dyrkamark. Nye tilkomstveger forventes kun å gi en marginal økning i samlet belastning.

Planforslaget er vurdert å ikke ha konsekvenser for vannmiljø, da Valbekken ca. 200 meter sør for planområdet ikke berøres av planlagte tiltak.

Landskap: En ny overgangsbru vil fremstå tydelig og dominerende i et ellers relativt åpent jordbrukslandskap. Planlagt gang- og sykkelforbindelse til ny plattform er plassert der det tidligere har vært en driftsveg og vil ikke gi store landskapsvirkninger, mens driftsvegen i planalternativ 2 med tilhørende grøfter vil bli mer synlig i landskapet.

Friluftsliv

Eksisterende G/S-veger i nærområdet inngår i kommunens friluftslivskartlegging.

Jordbruk

Fulldyrka 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. Se planbeskrivelsen tabell 7.7 over midlertidig og permanent beslag. Konsekvenser for tiliggende grunneiere i området vil primært være permanent tap av dyrka jord, som vil være ca. 3,1 daa i alternativ 1 og ca. 4,8 daa i alternativ 2. Beslaget av dyrka mark er i planbeskrivelsen vurdert som beskjedent på samfunnsnivå, men vil like fullt medføre driftsulemper på et allerede begrenset areal med dyrkamark. I tillegg vurderes det å tilkomme driftsulemper i anleggsfasen.

Det er foreslått to bestemmelsesområder for midlertidig bygge- og anleggsområder. Området #2 ligger på vestsiden av jernbanen og skal benyttes for tiltakene som er planlagt på

vestsiden av jernbanen. Område #3 ligger øst for overgangsbrua og skal benyttes i forbindelse med oppføring av den.

Grunnerverv er nødvendig, både permanent- og midlertidig erverv. Dette gjelder også med tanke på areal til overgangsbruen som er prosjektert inn.

Vedlagt matjordplan skal ifølge bestemmelse 8.2 oppdateres før byggestart og godkjennes av kommunen før anleggsarbeidene igangsettes.

Reindrift

Bergsgrav stasjon ligger innenfor vestlig utkant av reinbeitedistriktet Gaske-Laante/Færen, men det er ingen beiteområder eller anlegg i nærheten. Det har vært tilfeller av streifende unge hanndyr i nærheten av Bergsgrav.

Feren reinbeitedistrikt ble per e-post den 29.10.2024 tilbydd konsultasjon i samsvar med sameloven. Kommunen mottok ikke noe ønske om konsultasjon.

Klimagassutslipp

Beregning av klimagassutslipp er omtalt i planbeskrivelsen. Ifølge planbeskrivelsen har utslipp knyttet til arealbeslag stor innvirkning på begge alternativene. Alternativ 2 er vurdert å medføre et større klimagassavtrykk grunnet et større arealbeslag for driftsvegen. Flere mulige utslippsreducerende tiltak i utbyggingsfasen er nevnt i planbeskrivelsen.

Vann, avløp, overvann (VAO) og energibruk

Det er flere vann- og avløpsledninger og stikkrenner i planområdet. Overvannshåndtering er ikke detaljprosjektert ennå. VAO-plan skal godkjennes av kommunen. Det legges opp til stedlig infiltrasjon av overvann der det er mulig. For drenering under plattformen planlegges det lukket drenering for å sikre stabil grunn. Ny plattform er plassert over eksisterende VA-anlegg, og videre arbeid og planlegging skal koordineres med VA-ansvarlig i kommunen.

Overvannshåndtering vil primært håndteres på egen grunn gjennom infiltrasjon gjennom sandfangskummer. Ved kraftige nedbørshendelser der infiltrasjonskapasiteten i massene og sandfangene ikke strekker til skal systemet ha overløp til kommunalt overvannsnett. Det blir i tillegg lagt stikkrenner langs plattformen. Det vil også bli sikret avrenningslinjer til infiltrerende arealer eller terrengtilpasninger rundt parkeringsplass for å begrense økt tilrenning av overvann. Overvannshåndteringen i forbindelse med driftsvegen vil utarbeides i neste fase.

Nærmeste energibrønn og nærmeste drikkevannsbrønn er ca. 500 meter fra stasjonen.

Nærmeste vassdrag er Valbekken, Fættakanalen og Rinnelva som renner ut i Trondheimsfjorden. Det er registrert en større grunnvannsforekomst i området.

Trafo er nevnt i overskrifter, men ev. behov for strøm er ikke omtalt.

Renovasjon

På sommeren kan det være behov for å tømme søppel ca. en gang i uka.

Utbyggingsavtale

Ikke relevant.

Planprosess

Medvirkning

- Planoppstartsmøte: 23.05.2024
- Kunngjøring om planoppstart i avisen Innherred: 24.08.2024
- Kunngjøring oppstart på Bane NORs hjemmeside: 23.08.2024

- Kunngjøring oppstart på kommunens hjemmeside: 26.08.2024
- Berørte parter ble tilskrevet med brev datert: 24.08.2024
- Frist for forhåndsuttalelser var: 23.09.2024

I forbindelse med utarbeiding av planforslaget har NIRAS og Bane NOR hatt møter med kommunen, ATB, Nye veier og Trøndelag fylkeskommune.

Forhåndsuttalelser (7 stk)

Ved varsel om planoppstart er det mottatt forhåndsuttalelser fra Statsforvalteren i Trøndelag, Trøndelag fylkeskommune, Sametinget, NVE, Nye Veier, Bane NOR og Mattilsynet. Forhåndsuttalelser er oppsummert og kommentert i vedlegg (merknadsbehandling).

Intern høring i kommuneadministrasjonen før første gangs behandling

Planforslaget er forelagt følgende virksomhetsområder for uttalelse: Barn og unges talsperson i plansaker / kriminalitetsforebyggende rådgiver / beredskapskoordinator, Teknisk drift, Næring, miljø og landbruk, Miljøkoordinator, kommunalsjefer Helse og Oppvekst, samfunnsutvikler, folkehelsekoordinator, Klima- og energirådgiver og Kulturtjenesten.

Det er ikke mottatt innspill nå, men tidligere utkast er kommentert, se under.

Landbruk her kommenterte følgende til et tidlig arbeidsutkast:

Planbestemmelsene utenom der Matjordplanen omtales er ok for meg.

Matjordplanen omtale i punkt 3.6 og 8.1. På begge stedene bør det anføres at matjordplanen som er utarbeidet skal suppleres med de forhold jeg nevnte i mailen i går og godkjennes av kommunen før tiltaket kan iverksettes. Det er en fare for at den planen som er utarbeidet kan oppfattes som godkjent dersom dette ikke anføres. Ellers er jeg tydelige på at alternativ 1 er klart anbefales fra landbruksmyndighetene ettersom det tar minst areal og at adkomsten skjer der det allerede er etablert «sti» på det som også i dag er areal for jernbaneforhold.

Matjordplanen gir en grundig og god beskrivelse for hvordan håndteringen av matjorda er tenkt gjennomført og på det området tilfredsstillende. Den setter en del forutsetninger som i stor grad baserer seg på kartmaterialer og eldre klassifiseringer av matjordlaget i området. Det er ikke gjennomført prøvegraving for å eksakt bestemme A- og B-sjiktet dybde/mektighet noe som det normalt er krav om i en matjordplan. Videre er det ikke definert erstatningsarealer for anvendelse av matjorda (A- og B-sjikt) fra området som blir permanent omdisponert. Her stiller vi normalt krav om at dette er beskrevet i matjordplanen. Ettersom dette er et lite areal og omfanget begrenset kan vi akseptere at erstatningsarealene angis i egen delplan som må godkjennes før oppstart på arbeidene. På denne måten kan reguleringsplanen behandles nå, men det må settes betingelser om dette i planbestemmelsene. Det vi altså vil ha i tillegg er altså:

- 1) *Prøvegraving for bestemmelse av A- og B-sjikt og klassifisering av matjorda gjennom faktiske jordprøver.*
- 2) *Volumangivelse av matjorda, A- og B-sjikt.*
- 3) *Avtale med grunneiere for anvendelse av matjord til nydyrking eller jordforberedende tiltak på jord av begrenset kvalitet.*

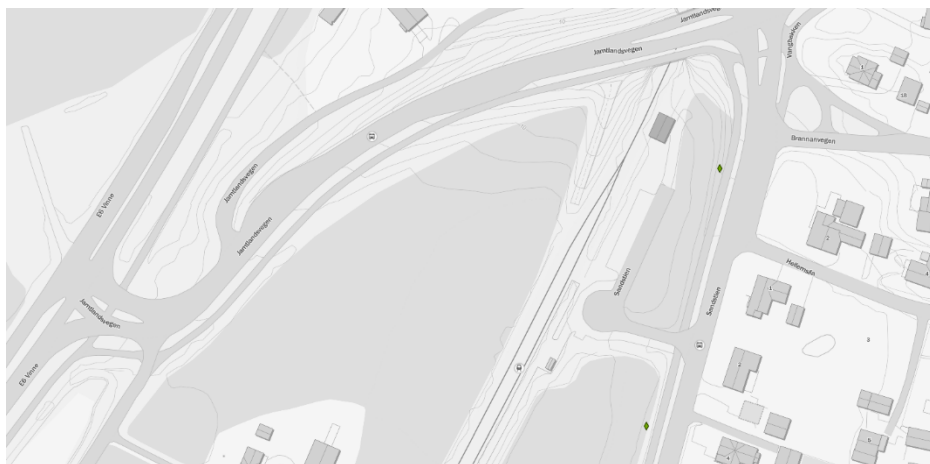
Kommentar:

Innspillet ble videreformidlet, og det er foreslått bestemmelse om at matjordplanen må oppdateres før byggestart og godkjennes av kommunen før anleggsarbeidene igangsettes.

Miljørådgiver i kommunen kommenterte følgende til et tidlig arbeidsutkast

Sett fra et miljøperspektiv er det positivt at det tilrettelegges for kollektiv infrastruktur. Viktig at man generelt tenker arealeffektivitet og at funksjonene lokaliseres ut ifra et helhetlig perspektiv. Dette er opp til banemyndigheten å synliggjøre i planbeskrivelsen. Utover det så er det lite naturverdier i området. Fokuset blir mest på overvann, forurensing og fremmedarter.

Fremmede arter: Kartet viser to forekomster i umiddelbar nærhet. Klistersvineblom (svært høy risiko) begge lokasjonene. Ellers er risikoen for tilstedeværelse av uregistrerte fremmede arter generelt til stede når det er boligfelt med hager i nærheten. Dette må tas høyde for i den videre planleggingen. Utstyr må rengjøres etter endt anleggsarbeid for å hindre spredning av planterester og frø fra infiserte jordmaterialer. Det bør gjennomføres en registrering av arten Klistersvinebloms utbredelse i området. Massehåndtering må gjøres på en måte som hindrer spredning av infisert jordmateriale til andre steder. Dette innebærer at dersom det skal kjøres bort masser, skal dette leveres til godkjent mottak. Dette må sikres i bestemmelsene. Tiltakshaver er også ansvarlig for at tilførte masser ikke er infisert med fremmede arter.



Forurensing: Forurensing i grunnen er vanlig i nærheten av jernbaneinfrastruktur. Det må utføres en miljøteknisk undersøkelse som sikrer massehåndtering i tråd med bestemmelsene i forurensningsloven og forurensningsforskriften. Denne planen skal godkjennes av kommunen. Dersom det ikke går frem av bestemmelsene, må dette legges inn.

Overvann: Det må vurderes naturbaserte løsninger mtp. overvann. Dersom naturbaserte løsninger velges bort skal dette begrunnes. Ellers er det viktig å se til at overvann og drenering fra området planlegges helhetlig og med fokus på økte forekomster av styrtregn. Dette må tilpasses området og nedbørsfeltet området drenerer til, slik at man ikke legger opp til erosjonsskader i og nedstrøms området.

Kommentar:

Overnevnte forhold er redegjort for i plandokumentene og påkrevd VAO-plan og matjordplan skal godkjennes av kommunen. Det er foreslått krav om miljøoppfølgingsplan samt gitt bestemmelser ift. fremmedarter. Det er ikke påvist forurenset grunn.

Vurdering av saken

Forholdet til overordnet arealplan

For begge alternativene vil nytt baneformål utenom Bane NOR sin eiendom ikke være i samsvar med LNFR-formålet i kommunedelplan Verdal by, se figur 7.1 i planbeskrivelsen. Driftsvegen i alternativ 2 er også foreslått innenfor kommunedelplanens LNFR-formål. Planlagt tiltak vurderes å ha så stor samfunnsnytte at overordna arealplan kan fravikes.

Matjordplan: Planforslaget omfatter to alternativer, og det anses godt nok at endelig matjordplan foreligger på et senere tidspunkt, jf. krav i bestemmelsene.

Anbefalt alternativ/driftsadkomst – jordvern, trafiksikkerhet, klimagassutslipp

Det er gjort gode avveininger til slutt i planbeskrivelsen, se følgende utdrag:

Forskjell i konsekvenser mellom alternativ 1 og 2 er små. Det er konsekvenser for naturressurser - beslag av matjord som utgjør den største forskjellen mellom alternativene.

Alternativ 2 medfører permanent beslag av 1,7 daa mer dyrka mark enn alternativ 1.

Alternativ 2 vurderes også å medføre et større klimagassavtrykk grunnet et større arealbeslag for driftsvegen.

Alternativ 1 medfører at driftskjøretøy må bruke gang- og sykkelforbindelse for adkomst til rampe på østsiden av sporet. Det antas at driftskjøretøyenes bruksfrekvens på gang- og sykkelforbindelsen vil være såpass lav og er sammenlignbar med frekvensen for vintervedlikehold som gjøres på gang- og sykkelvegen i dag. Løsningen vurderes å være akseptabel for trafiksikkerheten.

Ved avveiling av virkninger vurderes Alternativ 1 å være det foretrukne alternativet.

Alternativ 1 omdisponerer minst dyrka mark og tar ifølge merknadsbehandling størst hensyn til Nye Veier sin skisserte trasé for E6, mens alternativ 2 krysser den skisserte traséen. Kommunen avventer nytt planforslag for E6. Figurer i matjordplanen viser også at driftsvegen i alternativ 2 tar dyrka jord av svært god jordkvalitet.

Alternativ 2 forutsetter driftsadkomst via gang- og sykkelveg, noe som kan gi dårligere trafiksikkerhet for mange trafikanter, men driftstrafikken vil være begrenset, strekningen som rammes er forholdsvis kort og plattformen er kun ment for avvikssituasjoner. Gang- og sykkelveger må uansett driftes med omtrent samme frekvens som plattformen. Det ser ut til at fylkeskommunen har frarådd utvida bruk av dagens driftsavkjørsel ved brua på Fv. 72, og at alternativ 2 følgelig legger opp til at Bane NOR sine driftskjøretøy må kjøre langs G/S-vegen, fra krysset med Valborgvegen.

Eventuelt transportbånd for kalk, fra Tromsdalen til havna, vil krysse jernbanen lenger sør.

Vi tilrår alternativ 1, som Bane NOR ønsker. Trafiksikkerheten for mange trafikanter anses tilstrekkelig ivarettatt, selv om driftsadkomst skjer via gang- og sykkelveg. Vi tilrår imidlertid at begge alternativer høres, for å oppnå best mulig beslutningsgrunnlag før sluttbehandling.

Fylkeskommunen som vegeier besvare på om siktforhold/trafiksikkerhet gjør det mulig med direkte driftsavkjørsel ved brua på Fv. 72, i stedet for å kjøre langs G/S-vegen fra Valborgvegen.

Universell utforming – gangbru eller ikke – planskilt kryssing av jernbanen

I referat fra oppstartsmøtet går det fram at Bane NOR av flere grunner vurderer å avvike fra eget regelverk om maks 200 m gangavstand mellom perronger. Dersom det ikke foreslås ny planfri kryssing (bro eller kulvert) mellom perronger bør dette begrunnes. I oppstartsmøtet tilrødde vi også bestemmelser om universell utforming.

Gangbru er foreslått som en mulighet, da det i bestemmelsen er brukt «kan» i stedet for «skal». «Snarveg» på 315 m mellom perrongene er ikke universelt utformet. Universell utformet løsning gir 377 meter gangavstand. Lang gangavstand kan være krevende for flere reisende, men dette er et tiltak som skal benyttes i avvikssituasjoner. En overgangsbru vil også bli godt synlig i det flate jordbrukslandskapet. Det kan framstå som usikkert om

gangbrua er tenkt realisert, men det er bra at det er åpnet for slik løsning. Plattform for avvikssituasjoner synes heller ikke tiltenkt daglig avvikling.

Parkering

Med to tog i timen i utvidet rushperiode er det trolig potensiale for økning i antall togreisende. Vi har forstått det slik at det å vurdere parkering faller utenfor dette prosjektet. Ved planoppstart benyttet vi likevel anledningen til å be om at parkeringsdekning i forbindelse med økt kapasitet vurderes og at planen ikke bør hindre mulig utvidet parkeringskapasitet. Det synes å være plass for mer parkering innenfor baneformålet på østsida av jernbanen. Gode løsninger for pendlerparkering kan øke antall reisende, og Bergsgrav synes bedre egnet for dette enn Verdal stasjon hvor pendlere og andre togreisende delvis opptar parkeringsplasser i handelssentrumet.

Vinne vil med ny skole, ny barnehage og nærhet til både togstasjon og E6 være et attraktivt bosted for mulige togreisende. Beboere i dette området vil kunne gå eller sykle. Det er derfor viktig at det etableres gode løsninger for sikker sykkelparkering.

Støy

- Bestemmelse 3.2 første ledd: Tabell 2 i T-1442 (grenseverdi støy) bør gjøres gjeldende.
- Bestemmelse 3.2 andre ledd synes unødvendig, men er bevisst tatt med dersom grenseverdier for støy ikke kan overholdes.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Vi har hatt dialog med kommunens beredskapskoordinator, som også er barnas talsperson i plansaker. Fokus var på sikkerhet og universell utforming. Gjerde mellom sporene, for å unngå uønsket kryssing, ble spesielt nevnt. Dette er også foreslått i ROS som et avbøtende tiltak. Planforslaget gir mulighet for gjerder, men anbefalt tiltak kan med fordel nevnes som et rekkefølgekrav, selv om vi regner med at dette uansett er høyt prioritert hos tiltakshaver. Forutsatt at dette gjøres synes anbefalte tiltak i ROS å være tatt inn i planen i nødvendig grad.

Naturmangfold og miljøoppfølgingsprogram (MOP)

Vi er enig i planbeskrivelsens vurdering ift. naturmangfoldloven, men anbefalt karlegging av fremmedarter og vurdering av flaggermus-vennlig belysning bør nevnes i bestemmelser. Vi regner med at bestemmelse 3.4 b) ikke er ment å gjelde for viltvoksende fremmedarter. Det er for øvrig tilrådd utskifting av fremmedartede prydbusker. Bestemmelse 8.2 kunne med fordel nevnt konkret hva MOP minimum skal omfatte.

Handlingsrom

Tre alternativer:

- Planforslaget vedtas sendt på høring / offentlig ettersyn iht. PBL § 12-10, ev. med små endringer.
- Planforslaget sendes tilbake med instruks om justering før videre behandling.
- Planforslaget avvises med en nærmere begrunnelse.

Unntak fra byggesaksbehandling

Når det gjelder gjennomføring av tiltaket så er det ikke lagt opp til byggesaksbehandling eller melding til kommunen, selv om noen av tiltakene kun er vist med illustrasjonslinjer. Da er de ikke juridisk bindende, og egentlig ikke formelt fastsatt i reguleringsplan. Dersom foreslått bestemmelse 3.5 om saksbehandling viser seg å avvike noe fra saksforskriftens meldeplikt, kan den være ugyldig, men den kan også oppfattes som en praktisk løsning der det åpnes for noe tilpasning. I bestemmelsen bør reguleringsformål ev. rettes til baneformål.

Matjordplan og VAO-plan skal imidlertid godkjennes av kommunen.

Det går ikke fram om kommunen vil bli gjort kjent med plan for gjennomføring av anleggsperioden eller miljøoppfølgingsplan.

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

Ny statlig planretningslinje for klima- og energi kunne med fordel vært nevnt i planbeskrivelsen. Beregnet klimagassutslipp bør oppgis i CO₂-ekvivalenter.

Reguleringsbestemmelser

Noen bestemmelser nevner rettigheter o.l., og kan misforstås dithen at dette er forhold som avklares i reguleringsplanen. Bestemmelse 4.1 c) nevner vegrett, 4.2 angir hvem som skal utføre noe og i 4.4 kan begrepet «tillates» misforstås. Omskriving kan vurderes.

Konklusjon

Etter en samlet vurdering ift. bl.a. jordvern, trafikk sikkerhet og klimagassutslipp synes alternativ 1 med driftsadkomst via eksisterende gang- og sykkelveg langs Fv. 72 mest gunstig, men begge alternativene bør høres. Vi kan ikke se at en oppnår så mye med ny separat driftsadkomst sør i planområdet når noe av hensikten likevel er å drifte (brøyte, strø) både plattform og gangforbindelse ned til plattformen. Ny gang- og sykkelveg ned til ny plattform får uansett motorisert ferdsel (driftskjøretøy), enten innkjøring er nordfra eller sørfra.

Fylkeskommunen som vegeier bes svare på om siktforhold/trafikk sikkerhet gjør det mulig med direkte driftsavkjørsel ved brua på Fv. 72, i stedet for å kjøre langs G/S-vegen fra Valborgvegen.

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. For å vinne tid kunne kommunen sendt planforslaget på høring umiddelbart, og opplyst om at fagrapporter ettersendes i høringsperioden, men det frarådes. Flere høringsparter vil da kunne gi innsigelse om at dette mangler.