

PLANINITIATIV


Bergsgrav stasjon



PLANINITIATIV

KAPASITETSØKENDE TILTAK TRØNDERBANEN

Bergsgrav stasjon

00E	Utgave til Verdal kommune	19.04.2024	brosir	setsve	nasjac	
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Tittel: Nordlandsbanen, (Hell) – Steinkjer, Bergsgrav stasjon Planinitiativ		Ant. sider	Fritekst 1d			
		16	Fritekst 2d			
			Fritekst 3d			
			Produsent	Bane NOR		
		Prod. dok. nr.				
		Erstatning for				
Erstattet av						
Prosjekt: 60071016 Parsell: 08		Dokument nr. KTT-018-A-00001			Rev. 00E	
		Dokument nr.			Rev.	

1	Innledning	4
2	Bakgrunn for planinitiativet	5
2.1	Bakgrunn	5
2.2	Formålet med planarbeidet	5
2.3	Foreslått formål	5
2.4	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	5
2.5	Utbyggingsvolum og byggehøyder	5
2.6	Funksjonell og miljømessig kvalitet, tilpasning til landskap og omgivelser	6
2.7	Enkle ideskisser	6
3	Planområdet – dagens situasjon	7
3.1	Forslag til planavgrensning	7
3.2	Beskrivelse av området	7
3.3	Eksisterende kartlegginger av området	7
4	Forholdet til overordnede planer og retningslinjer	9
4.1	Beskrivelse av dagens situasjon	9
4.2	Vedtatte reguleringsplaner	9
4.3	Aktuelle overordnede retningslinjer og føringer	10
5	Virkninger av planinitiativet	12
5.1	Landskap, omgivelser og strøkskarakter samt fjernvirkning	12
5.2	Økt trafikk og støy	12
5.3	Blågrønne strukturer og naturmangfold	12
5.4	Friluftsliv	12
5.5	Kulturverdier	12
5.6	Barn og unges interesser	12
5.7	Forholdet til offentlige anlegg og reguleringsforutsetninger	12
5.8	Andre aktuelle konsekvenser av tiltaket	12
6	Medvirkning	13
6.1	Hvem skal varsles om planoppstart	13
6.2	Prosess for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte	13
7	Samfunnssikkerhet og risiko	14
8	Vurdering av behov for konsekvensutredning	15
9	Vedlegg	16

1 Innledning

I samsvar med plan- og bygningslovens (PBL) § 12-8 ber Bane NOR om behandling av dette planinitiativet i Verdal kommune. Bane NOR ønsker å starte reguleringsplanarbeid for ny plattform med adkomst på Bergsgrav i forbindelse med Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Tiltaket inngår i Effektpakke 19 i Nasjonal Transportplan (NTP).

Planinitiativet har som formål å kort beskrive tiltakene som grunnlag for oppstartsmøte for planarbeidet. Bane NOR er forslagsstiller, konsulent for tiltaket er ute på anskaffelse, jf. krav i plan- og bygningslovens § 12-3 siste ledd.

2 Bakgrunn for planinitiativet

2.1 Bakgrunn

Staten har gjennom Byvekstavtalen for Trondheimsområdet forpliktet seg til å utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Ambisjonen er realisering av to regiontog hver vei i timen på strekningen Melhus – Trondheim – Steinkjer innen 2027 (R2028), og er i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029, Prop. 1 S (2018-2019) og Nasjonal transportplan 2022-2033 (Meld. St. 20).

2.2 Formålet med planarbeidet

Det skal bygges plattform for tog i retning Trondheim på Bergsgrav og driftsadkomst til plattform fra fv. 72. Tiltaket vil være med på å øke påliteligheten til togene.

2.3 Foreslått formål

Følgende arealformål er aktuell for plankartet:

Samferdsel og infrastruktur

- Kjøreveg
- Annen veggrunn
- Bane

Landbruks-, natur-, og friluftsmål samt reindrift

- LNFR

Hensynssoner

- Sikring
- Fare
- Angitt hensyn

Bestemmelsesområde

- Midlertidig anlegg- og riggområde

2.4 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det skal bygges en plattform vest for jernbanen. Plattformen skal være 125 m lang, 4 m bred og 0,76 m høy. Det må bygges ny gangadkomst fra fv. 72 til ny plattform. I prosjektering vil det vurderes om gangadkomst også kan brukes som driftsadkomst eller om det må lages en egen driftsadkomst fra Valborgvegen. Vegklasse og materialbruk på driftsadkomst vil bli vurdert i den videre prosjektering.

I utgangspunktet er det ønskelig at forbindelse mellom plattformene skal benyttes seg av ny adkomst fra fv. 72 og resten av eksisterende vegnett, men det skal vurderes om det er behov for en ny planskilt kryssing mellom plattformene.

2.5 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Dersom det må bygges ny planskilt kryssing av jernbanen vil det være mest aktuelt med overgangsbru med trapp, men det vil også vurderes kulvert i arbeidet med prosjektering.

En eventuell overgangsbru må være høy nok for at det skal være plass til kontaktledning (KL) under. Høyder og materialbruk vil bli sett på i den videre prosjekteringen.

2.6 Funksjonell og miljømessig kvalitet, tilpasning til landskap og omgivelser

Jernbanen har strenge tekniske krav til utforming og materialbruk som må følges for å ivareta sikkerheten på jernbanen.

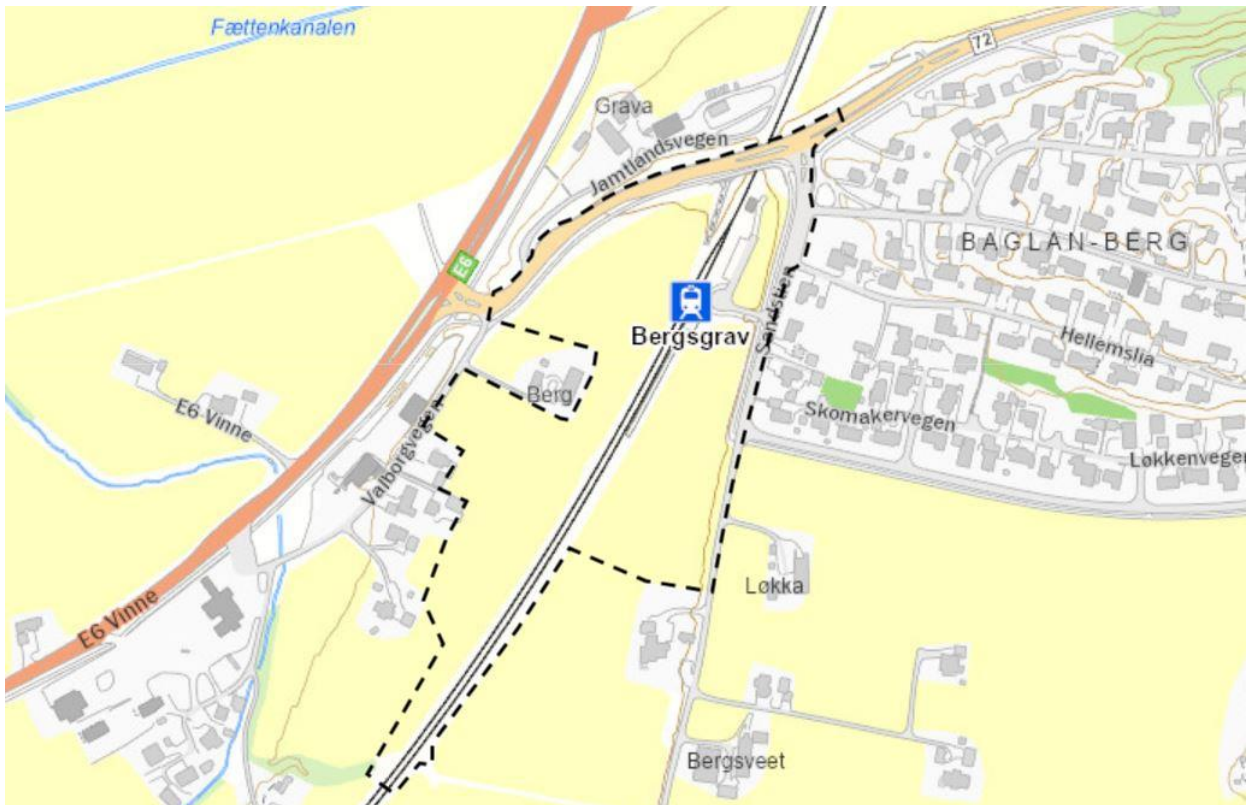
Bane NOR har egne bærekraftmål (miljø og klima) som skal ivaretas i prosjektering og anleggsgjennomføring.

2.7 Enkle ideskisser

Se vedlagt C-tegning.

3 Planområdet – dagens situasjon

3.1 Forslag til planavgrensning



Figur 1: Forslag til planavgrensning vises med stiplet, svart linje. Kilde: Bane NOR, april, 2024.

Det tas forbehold om detaljnivået på kartgrunnlaget og at det kan bli behov for å utvide planområdet noe når konsulent er på plass.

Planområdet er på ca. 65 daa.

3.2 Beskrivelse av området

Planområdet ligger mellom jernbanen og E6, og består delvis av jernbaneareal og landbruksjord. Området mellom E6 og boligfeltet Baglan-Berg er relativt flatt med noe bebyggelse knyttet til landbruk. Nord i planområdet går fv. 72 Jamtlandsvegen på bru over jernbanen og vegsystem knyttet til boligfeltet vest i planområdet.

Det har tidligere vært plattform på vestre siden av jernbanesporene.

3.3 Eksisterende kartlegginger av området

I Artskart er det registrert to fremmede arter, karplanter som er vurdert til svært høy risiko og høy risiko, nært inntil jernbanelinjen. Det er også observert flaggermus som er en sårbar art. Øvrige observasjoner er av arter som ansees som livskraftige.

Planområdet ligger innenfor forvaltningsområde for gaupe og ulv i Miljødirektoratets Naturbase kart.

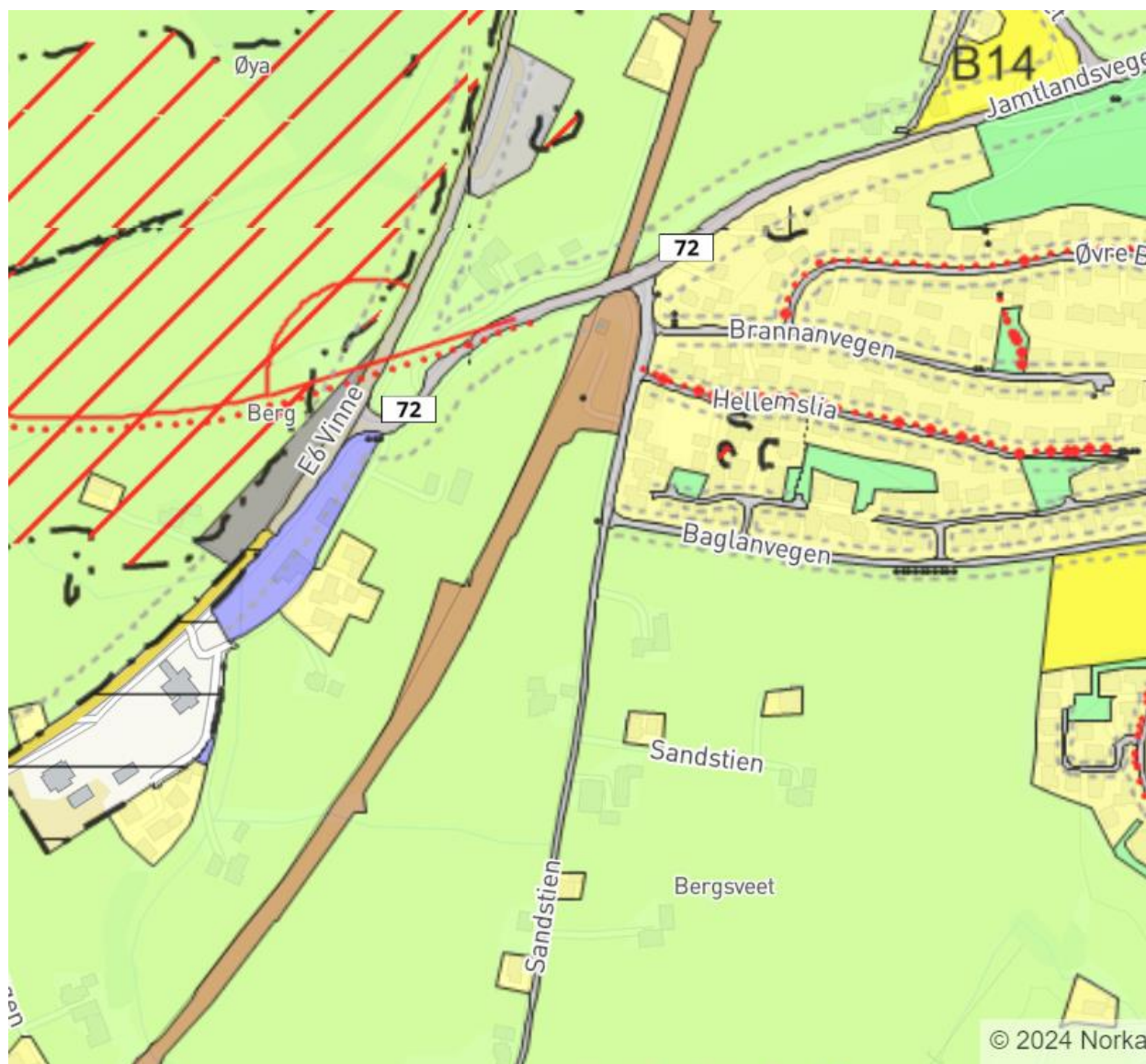
I Norges energi og vassdragsdirektorat (NVE) sitt kart, NVE Atlas, ligger planområdet delvis innenfor aktsomhetsområde for flom. Aktsomhetszone for marin leire dekker hele planområdet. Statens vegvesen har registrert en kvikkleiresone i Jamtlandsveien vest for bru over jernbane.

Riksantikvarens kart, Askeladden, viser ikke noen automatisk fredete kulturminner i eller nær til planområdet. I byggefeltet øst for planområdet er gjort en visuell overflaterregistrering av bosetning.

4 Forholdet til overordnede planer og retningslinjer

4.1 Beskrivelse av dagens situasjon

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 29.05.2017.



Figur 2: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Kilde: Verdal kommune, mars 2024.

Tiltaket ligger hovedsakelig innenfor det som er foreslått til bane (nærmere angitt baneformål) og LNFR. Tiltaket kan også komme i berøring med det som er foreslått til veg.

4.2 Vedtatte reguleringsplaner

I kommunens kartløsning vises det ingen vedtatte reguleringsplaner innenfor eller tett inntil planområdet.

4.3 Aktuelle overordnede retningslinjer og føringer

4.3.1 Nasjonal transportplan 2022 - 2033

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

Satsingen på Trønderbanen og Meråkerbanen i første seksårsperiode vil blant annet legge til rette for to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer. Regjeringen legger også opp til tiltak for transport av kombigods på jernbane mellom Trondheim og Bodø.

4.3.2 Nasjonal transportplan 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.

4.3.3 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Stortinget har vedtatt nasjonale forventninger som skal legges til grunn for planlegging etter plan og bygningsloven. Stortinget vil blant annet utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen raskere, sikrere og mer miljøvennlig, der det mellom regionene er behov for effektive veg- og jernbaneforbindelser. I henhold til klimaforliket er det et mål at persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

4.3.4 Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene, gjennom å sikre at kommuner og fylkeskommuner unngår eller begrenser risiko, sårbarhet og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta hensyn til klimaet og endringer i dette, sammen med øvrige endringer i samfunnet, er avgjørende for å sikre en bærekraftig utvikling. Et livskraftig og variert naturmiljø er mindre sårbart for endringer, og kan medvirke til samfunnets tilpasning. Hensynet til klimatilpasning virker sammen med andre overordnede og tverrsektorielle mål for samfunns- og arealutvikling.

Kommunene og fylkeskommunene skal i sin overordnede planlegging innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludere tiltak mot avskoging, og eventuelt økt opptak av CO₂ i skog og andre landarealer, og videre sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med disse retningslinjene.

4.3.5 Nasjonal jordvernstrategi (Prop. 200 S (2020-2021))

Formålet med jordvernstrategien er strengere vern av matjord. Målet for den årlige omdisponeringen av dyrka jord skal være under 3000 dekar i året.

4.3.6 Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og

bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

5 Virkninger av planinitiativet

5.1 Landskap, omgivelser og strøkskarakter samt fjernvirkning

Tiltaket medfører omdisponering av et mindre landbruksareal. En eventuell overgangsbru vil i likhet med eksisterende vegbru være synlig. En eventuell kulvert ta mer areal enn en overgangsbru, men være mindre synlig på avstand.

Planbeskrivelsen vil inneholde en vurdering av konsekvensene tiltaket, vise skisser og beskrive eventuelle avbøtende tiltak. Det vil også vurderes om det er krav som skal inn i planbestemmelsene.

5.2 Økt trafikk og støy

Det vil i den videre prosjekteringen gjøre en vurdering av dagens trafikk, hovedsakelig med fokus på myke trafikanter. Om det avdekkes behov for utredninger, vil det blir gjennomført og vedlagt reguleringsplanen.

Hele hensikten med tiltaket er å utvide kapasiteten til jernbanen noe som på sikt kan føre til økende togtrafikk på strekningen. Det er gjort støyberegninger for hele togstrekningen Støren – Steinkjer som vil være grunnlag for videre vurderinger i prosjektet, og eventuelle føringer vil tas inn i planbestemmelsene. Vurdering av konsekvenser vil gjøres i planbeskrivelsen.

5.3 Blågrønne strukturer og naturmangfold

Det er lite vegetasjon innenfor området i dag annet enn som brukes til landbruksjord. Det er noe lav vegetasjon langs jernbanelinjen som jevnlig klippe av hensyn til drift og vedlikeholde av jernbanen. Planbeskrivelsen vil gjøre en grundigere vurdering av temaene.

5.4 Friluftsliv

Det vurderes at tiltaket ikke vil ha innvirkning på friluftsliv. Eventuell ny informasjon i oppstartsmøtet med kommunen og ved varsel om planoppstart, vil beskrives og vurderes i planbeskrivelsen.

5.5 Kulturverdier

Det vurderes at tiltaket ikke vil ha innvirkning på kulturminner. Det må avklares om det er behov for arkeologiske registreringer ved varsel om planoppstart. Temaet vil beskrives og vurderes i planbeskrivelsen.

5.6 Barn og unges interesser

Det vurderes at tiltaket vil ikke berøre barn og unges interesser.

5.7 Forholdet til offentlige anlegg og reguleringsforutsetninger

Det antas at tiltaket ikke utløser behovet for utbedring av kommunaltekniske anlegg eller behov for utbyggingsavtale.

Bane NOR har fokus på krav til istandsettelse etter at anleggsperioden er ferdig.

5.8 Andre aktuelle konsekvenser av tiltaket

Prosjektering av tiltaket og innkomne merknader ved varsel om planoppstart vil avdekke om det er andre konsekvenser av tiltaket enn per dags dato.

6 Medvirkning

6.1 Hvem skal varsles om planoppstart

Viktige interessenter i planarbeidet vil være:

- Verdal kommune
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Statens vegvesen
- Sametinget
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Trøndelag fylkeskommune
- Berørte grunneiere

I tillegg varsles tilgrensende eiendommer, lokale foreninger og organisasjoner etter Plan- og bygningsloven og etter liste fra Verdal kommune.

6.2 Prosess for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Det vil bli laget en egen medvirkningsplan for tiltaket som delvis er basert på innspillene som kommer ved varsel om oppstart av planarbeidet. Det er også et ønske fra prosjektet at det skal være en tett dialog spesielt med grunneiere, kommunen og berørte fagmyndigheter under utarbeidelsen av detaljreguleringsplanen.

Behovet for åpne møter og antall vil bli vurdert og diskutert i oppstartsmøtet med kommunen.

Før det varsles oppstart av reguleringsplanarbeid vil direkte berørte grunneiere bli kontaktet av Bane NOR.

7 Samfunnssikkerhet og risiko

Basert på innhentet kartinformasjon er følgende tema aktuelle i ROS-analysen:

Naturbaserte/naturgitte forhold

- Grunnforhold, stabilitet og setning
- Vind og lokalklima

Samferdsel

- Trafikksikkerhet veg
- Trafikksikkerhet bane

Kulturelle verdier, natur og miljø

- Kulturminner
- Naturmangfold

Store ulykker

- Bane

Forhold ved utbyggingsformålet

- Akutt forurensing
- Støy

Det vil bli utarbeidet av ROS-analyse etter metodikk angitt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging».

8 Vurdering av behov for konsekvensutredning

Omfang og tiltak i planene er vurdert etter forskrift om Konsekvensutredning.

Reguleringsplanene er ikke så omfattende at forskriftens vedlegg I som lister opp tiltak som alltid skal konsekvensutredes er gjeldende.

I vedlegg II omfattes planene av punkt 10 infrastrukturprosjekter og bokstav c – Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer. For tiltak i denne kategorien skal behov for konsekvensutredning av planarbeidet vurderes ut ifra kriteriene i § 10 om de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Tiltak i vedlegg II skal i henhold til forskriftens § 8 ikke ha planprogram eller melding.

Det vurderes at reguleringsplanen ikke vil ha krav til planprogram eller konsekvensutredning.

Konsekvenser av planen vil bli godt belyst i planbeskrivelsen.

9 Vedlegg

Skisse av foreløpig planområde
C-tegning