



Samlet saksframstilling

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	161/21	06.10.2021
Kommunestyret	80/21	07.10.2021
Utvalg Plan og Miljø	171/21	27.10.2021
Kommunestyret	96/21	04.11.2021

1-215 Stjørdal stasjonsområde – fastsetting av planprogram

Vedtak i Kommunestyret - 04.11.2021

Kommunestyret vedtar planprogram for områderegulering 1-215 Stjørdal stasjonsområde.

Kommunestyret åpner for at Bane NOR kan utarbeide detaljregulering for knutepunktet samtidig med at arbeidet med områdereguleringen pågår. Planen skal regulere areal for bane, buss og krysningspunkt for gående og syklende. Arealbruk som ikke er direkte knyttet til transportfunksjoner i knutepunktet skal reguleres i områdereguleringen.

Planprogrammet for områderegulering 1-215 Stjørdal stasjonsområde skal være førende for alle planprosesser innenfor planområdet.

Stjørdal Kommune ønsker ikke at tog hensettes på Stjørdal stasjonsområde for å unngå en større barriere mellom sentrum og sjønære områder og en lang og utrivelig undergang på stasjonsområdet. At det hensettes tog for eksempel på buttsporet er vi ikke negativ til, men at det etableres egne spor med det formålet at de bare skal brukes til hensetting av tog ønsker vi ikke.

Bane Nor oppfordres til å benytte Skatval stasjon som snu- og parkeringsområde, og samtidig tilby Skatval et rutetilbud.

«Etablering av hensettingsarealer tilknyttet den fremtidige togpendelen søkes lagt utenfor planområdet.»

Det tilstrebes valg av løsninger hvor nedbygging av dyrket mark unngås.

Behandling i Kommunestyret - 04.11.2021

Geir Falck Anderssen (H) fremmet følgende forslag:

Stjørdal Kommune ønsker ikke at tog hensettes på Stjørdal stasjonsområde for å unngå en større barriere mellom sentrum og sjønære områder og en lang og utrivelig undergang på stasjonsområdet. At det hensettes tog for eksempel på buttsporet er vi ikke negativ til, men at det etableres egne spor med det formålet at de bare skal brukes til hensetting av tog ønsker vi ikke.

Bane Nor oppfordres til å benytte Skatval stasjon som snu- og parkeringsområde, og samtidig tilby Skatval et rutetilbud.

Torger Størseth (AP) fremmet følgende tilleggsforslag:
«Etablering av hensettingsarealer tilknyttet den fremtidige togpendelen søkes lagt utenfor planområdet.»

Morten Harper (SV) fremmet følgende tilleggspunkt:
Det tilstrebes valg av løsninger hvor nedbygging av dyrket mark unngås.

Utvalg Plan og Miljø's innstilling enstemmig vedtatt.

Størseths (AP) forslag enstemmig vedtatt.

Anderssens (H) forslag enstemmig vedtatt.

Harper's (SV) forslag enstemmig vedtatt.

Innstilling i Utvalg Plan og Miljø - 27.10.2021

Kommunestyret vedtar planprogram for områderegulering 1-215 Stjørdal stasjonsområde.

Kommunestyret åpner for at Bane NOR kan utarbeide detaljregulering for knutepunktet samtidig med at arbeidet med områdereguleringen pågår. Planen skal regulere areal for bane, buss og krysningspunkt for gående og syklende. Arealbruk som ikke er direkte knyttet til transportfunksjoner i knutepunktet skal reguleres i områdereguleringen.

Planprogrammet for områderegulering 1-215 Stjørdal stasjonsområde skal være førende for alle planprosesser innenfor planområdet.

Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 27.10.2021

Torger Størseth (AP) fremmet følgende tilleggsforslag:
«Etablering av hensettingsarealer tilknyttet den fremtidige togpendelen søkes lagt utenfor planområdet.»

Kommunedirektørens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

Størseths (AP) tilleggsforslag falt med 8 stemmer mot 3 stemmer for forslaget.

Vedtatt i Kommunestyret - 07.10.2021

Saken utsettes.

Behandling i Kommunestyret - 07.10.2021

Ivar Vigdenes (SP) fremmet følgende forslag:
Saken utsettes.

Vigdenes (SP) forslag enstemmig vedtatt.

Innstilling i Utvalg Plan og Miljø - 06.10.2021

Saken utsettes.

Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 06.10.2021

Geir Falck Anderssen (H) fremmet følgende forslag:
Saken utsettes.

Anderssens (H) forslag enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar planprogram for områderegulering 1-215 Stjørdal stasjonsområde.

Kommunestyret åpner for at Bane NOR kan utarbeide detaljregulering for knutepunktet samtidig med at arbeidet med områdereguleringen pågår. Planen skal regulere areal for bane, buss og krysningspunkt for gående og syklende. Arealbruk som ikke er direkte knyttet til transportfunksjoner i knutepunktet skal reguleres i områdereguleringen.

Planprogrammet for områderegulering 1-215 Stjørdal stasjonsområde skal være førende for alle planprosesser innenfor planområdet.

Vedlegg:

Vedlegg:

1-215 Uttalelse AtB (06.07.2020)

1-215 Uttalelse DSB (22.06.2020)

1-215 Uttalelse Tensio (30.06.2020)

1-215 Uttalelse Mattilsynet (27.07.2020)

1-215 Uttalelse Sametinget (06.08.2020)

1-215 Uttalelse Bane NOR (10.08.2020)

1-215 Uttalelse Avinor (11.08.2020)

1-215 Uttalelse Olga og Remi Guittaut (13.08.2020)

1-215 Uttalelse Anders Sveen (14.08.2020)

1-215 Uttalelse Berit Selin Nilssen (17.08.2020)

1-215 Uttalelse Fylkesmannen i Trøndelag (17.08.2020)

1-215 Uttalelse Tone og Knut Ivar Klefsås (19.08.2020)

1-215 Uttalelse Eli og Tor Arne Larsen (19.08.2020)
1-215 Uttalelse Jernbanedirektorat (19.08.2020)
1-215 Uttalelse Oddgeir Fosslie (19.08.2020)
1-215 Uttalelse Certas Energy Norway AS (20.08.2020)
1-215 Uttalelse Trøndelag fylkeskommune (20.08.2020)
1-215 Uttalelse Statens vegvesen (21.08.2020)
1-215 Uttalelse Aasen & Five (28.08.2020)
1-215 Uttalelse Felleskjøpet (28.08.2020)
Særutskrift 1-215 Stjørdal stasjonsområde - revidert planprogram og utvidet planområde
1-215 Planprogram - 2021.09.23
Signert avtale knutepunkt 07062021

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Sammendrag:

Revidert planprogram for områderegulering 1-215 Stjørdal stasjonsområde ble sendt på høring 18.06.2020, med høringsfrist 20.08.2020. Planprogrammet legges nå fram til fastsetting i kommunestyret.

Saksopplysninger

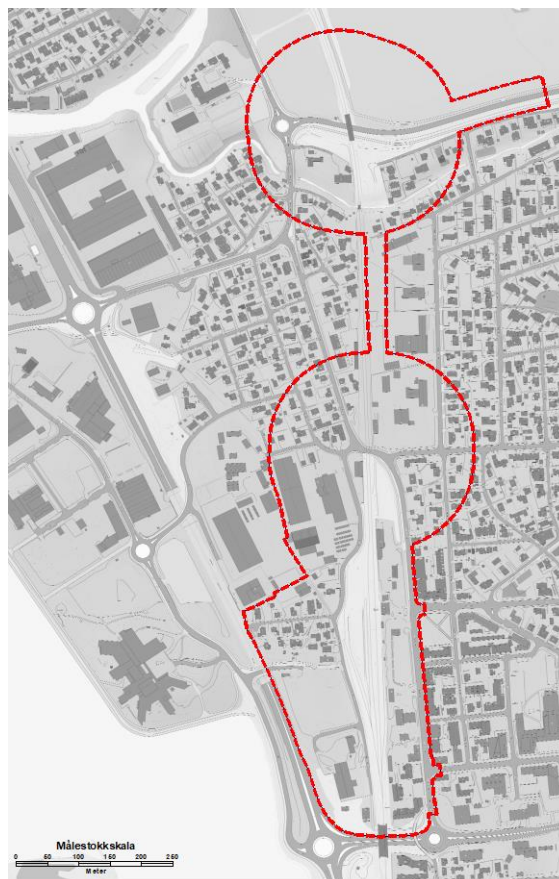
BAKGRUNN

Første utkast til planprogram for Stjørdal stasjonsområde ble sendt ut på høring våren 2018. På grunn av endrede forutsetninger, blant annet at Stjørdal kommune signerte Byvekstavtale for Trondheimsområdet og et ønske om å utvide planområdet, ble det besluttet å revidere planprogrammet og sende det ut på en ny høring i 2020. Parallelt med arbeidet med planprogrammet har det pågått en rekke forberedende arbeider, deriblant avklaringer rundt fremtidens togtilbud og sporbehov, og etablering av samarbeidsfora for å sikre at alle relevante interesser blir ivaretatt i prosessen.

I forbindelse med ny høring av planprogrammet ble planavgrensningen utvidet nordover for å kunne regulere ny trasé for Innherredsvegen øst for jernbanen og boligfeltet i Martin Moes gate. Trafikale løsninger ved planovergangen og Ringvegen er en del av planprosessen, og det er derfor varslet oppstart for et større område her. Det er forventet at endelig plangrense vil bli mindre enn området det er varslet oppstart for.



Figur 1: Planavgrensning (svartstiplet linje) i planprogram datert 25.01.2018. Planområdet er på totalt 98 daa.



Figur 2: Planavgrensning (rødstiplet linje) i revidert planprogram datert 13.05.2020. Planområdet er på totalt 299 daa.

HØRING

Forslag til planprogram var på høring og utlagt til offentlig ettersyn i perioden 18.06.-20.08.2020. Totalt ble det mottatt 20 uttalelser til planprogrammet, inkludert noen etter høringsfristen iht. avtale med saksbehandler. Alle uttalelsene ligger vedlagt saken. Hovedtrekkene i uttalelsene er referert nedenfor med kommunedirektørens kommentarer.

1.	AtB (06.07.2020)
	<p>Utover problemstillinger listet opp i forslag til planprogram vil AtB ha fokus på:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behov for korttidsregulering og langtidsregulering - Antall samtidige busser og korresponderende ruter som har behov for oppstilling samtidig - Behov for areal til småskala elektriske autonome kjøretøy - Tilrettelegge for elektrisk lading av busser, sette av areal til pantografer eller induktiv ladeinfrastruktur - Hvilefasiliteter, antall samtidige sjåførere - Behov for å sette av areal til eventuell fremtidig holdeplass i Innherredsveien når den flyttes - Dimensjonerende kjøretøy, 15 eller 18m - Andre arealbehov på stasjonen? Mobilitetshub? - Trygg atkomst til og fra holdeplasser, snarveier, gangveier og trygge krysningspunkt <p>AtB stiller gjerne i en referansegruppe for planarbeidet.</p>

	AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til etterretning og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
2.	<u>DSB (22.06.2020)</u>
	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap viser til at det er statsforvalteren i Trøndelag som skal følge opp hensynet til at samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker.
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen tas til orientering. Det kan likevel bli behov for direkte involvering av DSB knyttet til konkrete sikkerhetsforhold. Det vil planprosessen vise.
3.	<u>Tensio (30.06.2020)</u>
	Tensio TN AS har etter energiloven områdekonsesjon i Stjørdal kommune. Det innebærer etablering og drift av strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent). Strømforsyningsanlegget må ivaretas i reguleringsplanarbeidet. Den eller de som utløser tiltak, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Dersom planen forutsetter at eksisterende nettanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av plass til ny trasè.
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til etterretning og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
4.	<u>Mattilsynet (27.07.2020)</u>
	Mattilsynet kan ikke se at det er spesielle drikkevannshensyn som skal tas i denne sammenhengen og har ingen innspill i denne saken.
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen tas til orientering.
5.	<u>Sametinget (06.08.2020)</u>
	Sametinget har ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger, men minner om den generelle aktsomhetsplikten (lov om kulturminner § 8) og som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene: «Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen.
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
6.	<u>Bane NOR (10.08.2020)</u>
	<i>Bane NOR som jernbanemyndighet:</i> Er positiv til at kommunen har igangsatt arbeid med reguleringsplan for Stjørdal stasjon med tilhørende areal. Planprogrammet er oversiktlig og innehar de utredningstema som er nødvendig for jernbane. Jamfør Byvekstavtalen for Trondheimsområdet skal togfrekvensen på strekningen Melhus – Stjørdal økes slik at det blir to tog i timen innen 2024. I et mer langsiktig perspektiv planlegges en rutemodell med fire tog i timen mellom Melhus og Steinkjer. Planområdet omfatter nødvendige arealer for utvikling av Stjørdal stasjon, for sanering av planovergangen nord for Stjørdal stasjon i Innherredsvegen og et fremtidig dobbeltspor på strekningen mellom stasjonen og Ringvegen, og dette er positivt. Bane NOR anmoder om at arealene nærmest jernbanen avsettes til samferdselsformål for å sikre at fremtidig sanering av planovergang med

	<p>tilhørende veiomlegginger og ombygging av et fremtidig dobbeltspor blir mulig. <i>Bane NOR som grunneier:</i> Bane NOR Eiendom ønsker å ha en aktiv og sentral rolle i utviklingen av knutepunktet på Stjørdal. Vi ber derfor om at Bane NOR som grunneier inviteres til deltakelse i en prosjektgruppe eller lignende sammen med Stjørdal kommune.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	<p>Bane er naturlig nok den viktigste funksjonen i områdeplanarbeidet. Kritisk for planoppstart, avklaring og videre fremdrift er rapporten om jernbanens arealbehov som Jernbanedirektoratet bestilte. Rapporten, «Arealavklaring Stjørdal stasjon», er Bane NORs første bidrag til kommunens reguleringsplanarbeid og ble ferdigstilt høsten 2020. Her anbefales alternativ 3, det mest arealkrevende for spor, plattformer og tilkomster til hensettingssporene for å oppnå god fleksibilitet for persontogtrafikken og kryssing/forbikjøring av godstog. Stjørdal ser ut til å bli en grensestasjon mellom enkeltspor og dobbeltspor og det er derfor viktig å sikre nok kapasitet til å ivareta godstog som ligger utenfor ruteleie. Kommunedirektøren vil også påpeke betydningen av at Bane Nor har bekreftet at planavgrensningen i planprogrammet er tilstrekkelig til å håndtere et eventuelt togtilbud med kvartersfrekvens lenger frem i tid. Både Bane NOR Eiendom og Bane NOR Utbygging deltar i styringsgruppen og prosjektgruppen for utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjonsområde.</p>
7.	<u>Avinor (11.08.2020)</u>
	<p>Planområdet ligger på nordsiden av Trondheim lufthavn, i en avstand av ca. 1050 – 2370 meter fra rullebanens senterlinje. Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten, som er høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn. Horisontalflaten ligger på kote 62 meter over havet (moh), dvs. 45 meter over rullebanen. Terreng høyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 2 – 8 moh.</p> <p>Dersom bestemmelser for følgende tema ikke innarbeides i områdereguleringsplanen, vil Avinor senere vurdere å fremme en innsigelse til planen, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn (pkt 2). - Hinderflater og bruk av kraner (punkt 2). - Krav til radiotekniske vurderinger i sone 1 og 2 (punkt 3). - Turbulensforhold ved Trondheim lufthavn (punkt 4). <p>Innarbeidelse av bestemmelse om gul flystøysone er et faglig råd fra Avinor.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til etterretning og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
8.	<u>Olga og Remi Guittaut (13.08.2020)</u>
	<p>Olga og Remi Guittaut er tomteeier med adresse i Gammelverksgata. Under anleggsarbeidet i 2011 (ny jernbanebro og Ringvei Nord) fikk veien store skader som gjorde adkomst til eiendommene periodevis vanskelig. Dersom det planlegges å benytte Gammelverksgata til anleggsvirksomhet så forutsettes det at veien forsterkes i forkant av arbeidet. Det er også rimelig at veien rustes opp etter endt arbeid og at strekningen Gammelverksgata 2-10 får fast dekke som resten av gata. Og det er viktig at de myke trafikantene blir ivaretatt med alternative gangveier i anleggsperioden.. Det forventes kommunale tiltak mot støy og støvplager som sikrer ro i helgen og nattero mellom kl 23-07.</p> <p>Som følge av omlegging av Innherredsveien bør det gjennomføres en trafikkmodellering som et viktig grunnlag for å fastsette størrelse og omfang av nødvendige støytiltak. Det er ønskelig med adkomst for fotgjengere fra Gammelverksgata til gangbanen langs den nye Innherredsveien. Det er ikke ønskelig at dagens gate kobles på men at enden har</p>

	<p>snuvass mot jernbanen og skiltes tydelig som blindveg. Snuvlassen benyttes også av renovasjon og br�yrebiler. Det er ønskelig at hensynet til snørydding også er med i valget av løsning for snumulighet.</p> <p>Verdifall for eiendommer som blir berørt av ny vei må belyses og kompenseres til berørte huseiere samt med lydisolering av alle bygg som kommer tett på veien i 4A, 4B, 4C og i 86/476.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
9.	<u>Anders Sveen (14.08.2020)</u>
	Langt på vei likelydende med innspill fra <u>Olga og Remi Guittaut</u>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
10.	<u>Berit Selin Nilssen (17.08.2020)</u>
	<p>Nilssen er eier av bolig like ved der Innherredsveien m�te Havnegata. Kraftig økning av biltrafikken og økt belastning i forhold til støy og støv. I 2015 var det estimert en trafikkutvikling på ca 5000 kjøretøy Innherredsveien/Havnegata. Statens vegvesen gjorde en ny måling våren 2019. Denne viste 6390 kjøretøy i gjennomsnitt per døgn utenfor eiendommen langs Innherredsveien. St�yplagene krever tiltak. Dersom Innherredsveien stenges ved planovergang vil enda flere biler passere eiendommen hennes. Vanskelig å komme seg ut på Innherredsveien for beboere i Munkhauggata og trafiksikkerheten med sikker kryssing av vegen i området er for dårlig.</p> <p>Nilssen foreslår å forleng Ringvei Nord langs bekken ved Medbroen inn mot det gamle administrasjonsbygget Norplasta og videre mot M�ller bils�rvest for Havnegata.</p> <p>Om forslagene i planprogrammet blir gjennomført og ingen tiltak blir gjort på min eiendom, ser Nilssen ingen annen løsning enn at eiendommen blir innl�st.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering. Det er ønskelig å vurdere hvordan trafikkmønsteret endres når Innherredsveien legges om og jernbaneovergangen fjernes.
11.	<u>Statsforvalteren i Trøndelag (17.08.2020)</u>
	<p>Statsforvalteren (tidl. Fylkesmannen) ber om at det tilstrebes valg av løsninger hvor nedbygging av verdifull dyrka jord nord i planområdet unngås.</p> <p>Under kap. 4.1 Statlige føringer mangler <i>Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging</i> (T-1520). Kapitlet må oppdateres til å inneholde retningslinjen. Ellers vises det til tidligere uttalelse datert 26.03.2018.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til etterretning og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
12.	<u>Tone og Knut Ivar Klefsås (19.08.2020)</u>
	<p>Gitt at tomten består etter gjennomført prosjekt, må tiltak mot sig, støv og støy løses.</p> <p>Likeså må en kartlegge dagens og fremtidig trafikkmønster da støy fra veitrafikk er et stort helseproblem, både inne og ute. Det må stilles riktige juridiske krav for at gjennomsnittsmålinger ikke øker belastningen etter ferdigstillingen. Støytiltak må utbedres både i forhold til jernbane og Ringvei Nord for at summert belastning ikke skal overskride</p>

	<p>dagens situasjon. Uteområdene er etablert mot vest og nordvest. For å knytte veien til Ringvei Nord, må det graves tett opp til Klefsås' tomt. Tiltak for å unngå påvirkning av grunnforhold må iverksettes.</p> <p>Klefsås forventer en dialog og forhandling om mulig kompensasjon i forhold til verditap. De ser også muligheten for at hus og tomt vil kunne komme i veien for dette prosjektet. Gitt en fornuftig løsning, vil de ikke være negativ til en innløsning av eiendommen.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Innspillet poengterer i tillegg flere av momentene nevnt av andre boligeiere i Gammelverkskata. Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
13.	<u>Eli og Tor Arne Larsen (19.08.2020)</u>
	<p>Eli og Tor Arne Larsen stiller seg bak punktene i brev fra Sveen og Klefsås i Gammelverkskata 4D og 4A. I tillegg påpeker de at den samfunnsøkonomiske biten (kost/nytte) ikke er belyst eller utredet. Likeså savnes en konsekvensutredning av kompenserende tiltak og foreslår utover 0-alternativet (dagens situasjon) tre andre alternativ, inkludert fremlagt plan, som har ulike kostnader.</p> <p>Videre må en miljøhandlingsplan legges ved ettersom miljøbelastningen og ulike kompenserende tiltak for de ulike alternativene må vektlegges. (luft, støy, verditap)</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	I planprogrammet kap. 9 omtales konsekvensvurderinger (forskrift om KU 2017). Krav til og/eller behovet for en konsekvensutredning må avklares gjennom planprosessen. Men når det gjelder støy sier planprogrammets pkt. 9.7 at støyforurensning fra ulike kilder (veg, jernbane, fly mv) er et tema som må kartlegges og vurderes som en viktig del av planarbeidet. Støy vil være en premissgiver for hvilke utbyggingsformål som kan tillates innenfor området. Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
14.	<u>Jernbanedirektorat (19.08.2020)</u>
	Jernbanedirektoratet har inngått avtale med Bane NOR SF om en kartlegging av jernbanens sporbehov og plassering av nødvendig infrastruktur, gitt sektorens mål om økt frekvens på kort og lang sikt. En kartlegging av jernbanens behov vil være viktig for å videreutvikle øvrig infrastruktur og tilbud i knutepunktet. Jernbanedirektoratet ser frem til et godt samarbeid med Stjørdal kommune.
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Bane NOR sin rapport om arealavklaring ble ferdigstilt høsten 2020 og kommunedirektøren setter stor pris på bestillingen fra direktoratet. Rapporten er kritisk for planoppstart, avklaring og videre fremdrift. Et godt samarbeid mellom offentlige aktører er helt nødvendig. Det er derfor positivt at det er inngått en administrativ samarbeidsavtale mellom Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune, Bane NOR, og Statens vegvesen om utvikling av det lokale og regionale knutepunktet Stjørdal stasjonsområde.
15.	<u>Oddgeir Fossli (19.08.2020)</u>
	Fossli henstiller kommunen til å ta i betraktning at det berørte planområdet ligger i rød og gul støysone for vei- og banestøy. Derfor bør det planlegges med tilsvarende støydempende vegger som ble satt opp i krysset Havnegata Innherredsveien og langs Innherredsveien fra Jernbanegata og bortover mot rundkjøringen ved Medbroen.

	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
16.	<u>Certas Energy Norway AS (20.08.2020)</u>
	<p>Certas Energy Norway AS (Certas) inngir merknad i fire punkt på vegne av eier gnr. 107 bnr. 45 (Essostasjonen).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Man skal ikke se bort fra at Esso-stasjonen, ev. i en endret form og med annet «fotavtrykk», vil kunne ha en hensiktsmessig funksjon i tilknytning til stasjonsområdet, herunder dets parkeringsarealer; i arbeidet med reguleringsplanen bør dette vurderes. - Dersom Esso-stasjonen ikke representerer en ønsket funksjon bør kommunen være behjelpelig med å regulere for relokalisering av virksomheten til et annet attraktivt sted (langs hovedveinettet) i kommunen. - Ved en ev. endring av reguleringsformålet for gnr. 107 bnr. 45, bør planskapt verdi være av et slikt omfang at det for Certas vil kunne være attraktivt å selge eiendommen for alternativ utnyttelse, og ev. re-etablere virksomheten på annen egnet lokasjon. Påpeker at avvikling av nåværende virksomhet med etterfølgende re-etablering vil være svært kostnadskrevenende for Certas. - Certas ønsker å bli involvert og medvirke i planprosessen for så vidt gjelder egen eiendom.
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Vedr. pkt 3 om planskapt verdi: Et virkemiddel for å oppnå god arealbruk på tvers av eiendomsgrenser kan være urbant jordskifte, som innebærer fordeling av netto planskapt verdiøkning (pkt. 9.6 i planprogrammet). Bruk av urbant jordskifte skal vurderes i den videre planprosessen. Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
17.	<u>Trøndelag fylkeskommune (20.08.2020)</u>
	<p>Det er ikke kjent automatisk fredet kulturminner innenfor foreløpig stiplet plangrense. Vi vil komme tilbake til behov for ytterligere arkeologiske undersøkelser i forbindelse med fastsettelse av mer konkret plangrense. Fylkeskommunen registrerer at det legges opp til rivning av flere lave trehus og viser i den sammenheng til utarbeiding av Områdereguleringsplan for Stjørdal sentrum hvor temaet kulturminner ble utredet grundig. Det er viktig at vurderingene av kulturminneverdiene som ble gjort tas med inn i det videre planarbeidet.</p> <p>I planområdet ligger Stokkbekken som vil bli påvirket av tiltaket. Stokkbekken har dårlig økologisk tilstand som skyldes høyt næringsstoffinnhold (N og P) (vann-nett.no). Det høye innholdet av næringsstoffer skyldes diffus avrenning fra jordbruk og punktutslipp av kloakk. Det er funnet høye verdier av bakterien E. coli i bekken.</p> <p>Riktig ivaretagelse av Stokkbekken og bruk av permeable flater/grønnstruktur vil kunne avlaste den nye hovedledningen under E6. Selv om klima er et undermål i prosjektet vil overnevnte momenter være viktig når kollektivknutepunktet i Stjørdal skal etableres. Vi oppfordrer til at planarbeidet og planprogram for Stjørdal stasjonsområde ivaretar et høyt ambisjonsnivå når det kommer til kvalitet i utformingen.</p> <p>Ellers fremhever fylkeskommunen støy og luftkvalitet som viktige tema.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen. Kommunedirektøren er tilfreds med at fylkeskommunen deltar administrativt i både

	styringsgruppen og prosjektgruppen for utvikling av knutepunktet.
18.	<p><u>Statens vegvesen (21.08.2020)</u></p> <p>Inneværende varsel har et videre perspektiv ut over kollektivaktørens behov, med ønske om å knytte bydeler bedre sammen – og med en tydeligere prioritering av myke trafikanter. Dette bifaller Statens vegvesen som en framtidrettet tilnærming i bystrøk.</p> <p>SVV registrerer samtidig at planprogrammet fortsatt innehar en prioritering av funksjoner som legges til grunn dersom flere funksjoner har behov for det samme arealet. Som tidligere signalisert stiller etaten seg bak den prioritering som angitt i kapittel 2.</p> <p>SVV bistår gjerne med sin kompetanse i arbeidet. Etaten tror det særlig vil knytte seg både utfordringer og muligheter til ønsket om å knytte arealer for myke trafikanter på vest- og østsiden av jernbanen bedre sammen.</p> <p>Når det gjelder vegforhold for øvrig, vises det til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen. Kommunedirektøren er tilfreds med at SVV deltar i både styringsgruppen og prosjektgruppen for utvikling av knutepunktet.
19.	<p><u>Aasen & Five (28.08.2020)</u></p> <p>Da Aasen & Five AS er betydelig grunneier i planområdet ønsker selskapet å være involvert i planprosessen.</p> <p>Det vises til forslag om planfri krysning av jernbanespor der Innherredsveien i dag krysser Nordlandsbanen. I planen som ble presentert på møtet foreslås det å erstatte dagens kryssing med en undergang for kun syklende og gående.</p> <p>Aasen & Five er sterkt kritisk til at det planlegges å legge ned en såpass viktig ferdselsåre for biltrafikk mellom sentrum og Tangmoen. Dersom det stenges for biltrafikk vil det forsterke problematikken om at jernbanen er en barriere som går igjennom sentrum. Forslaget vil bidra negativt til ambisjonen om å knytte sentrumsområder tettere sammen.</p> <p>Det vises til Bane Nors sporavklaring som viser arealbruk til hensettingsplasser av tog og servicefunksjoner tilknyttet dette. For å frigjøre dette arealet må Lokstall rives og Gamle Kongevei flytte helt inntil Aasen & Fives forretningbygg. Aasen & Five er kritisk til en slik arealbruk i sentrum for hensetting av tog. Vi foreslår at det vurderes å benytte mindre sentrumsnære arealer til dette formålet.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Knutepunktfunksjonene bør plasseres slik at man oppnår et effektivt og lett lesbart regionalt knutepunkt. Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.
20.	<p><u>Felleskjøpet (28.08.2020)</u></p> <p>WSP Norge AS er engasjert av Agri Eiendom AS til å ivareta Felleskjøpets interesser i forestående planprosess knyttet til deres eiendom i Wergelandsveien 25.</p> <p>Felleskjøpets virksomhet på Stjørdal består av butikk, lager, verksted og uteareal for logistikk og lager.</p> <p>Verkstedsfunksjonen er også viktig i forhold til anlegg i andre deler av regionen som Klett</p>

	<p>og Fosen. Utearealene må beholdes for å kunne opprettholde driften og lagre stadig større landbruksmaskiner.</p> <p>Parten trenger mer tid til å sette seg inn i varslet oppstart av planarbeidet, som ser ut til å kunne berøre Felleskjøpets eiendom og virksomhet i Wergelandsveien 25 betydelig. Dette gjelder bl.a. det igangsatte planarbeid for dobbeltspor Stjørdal-Åsen, som man vil ta kontakt med Bane Nor om.</p> <p>I denne omgang begrenser de sin uttalelse til å understreke betydningen av at eksisterende bygningsmasse, funksjoner og uteareal knyttet til eiendommen må beholdes for at Felleskjøpet kan opprettholde og utvikle Felleskjøpets virksomhet på Stjørdal.</p> <p>Felleskjøpet anmoder om dialog med Stjørdal kommune for å drøfte nærmere hvordan Felleskjøpets interesser kan ivaretas i den forestående planprosessen.</p>
	<u>Kommunedirektørens kommentar</u>
	Uttalelsen er tatt til orientering og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.

Med unntak av Statsforvalteren, som ber om at *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging* (T-1520) tas inn i planprogrammet, er det ikke kommet inn merknader som tilsier at det er behov for å endre planprogrammet etter høring.

ETTER HØRING

For å få fremdrift i utviklingsarbeidet for Stjørdal stasjon, et arbeid som krever koordinering og samarbeid mellom mange offentlige aktører, ble det etablert en styringsgruppe og en prosjektgruppe i mars 2021. Med i gruppen er Stjørdal kommune, Bane NOR Eiendom og Bane NOR Utbygging, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og AtB. Arbeidet er forankret gjennom byvekstavtalen og prosjektene «Prosjektavklaring Stjørdal Stasjon» og «Områderegulering Stjørdal stasjon». Det arbeides parallelt med ide-utvikling for arealbruken på stasjonen og detaljplanlegging av det trafikale knutepunktet med utgangspunkt i Bane NORs sporplan.

Vurdering

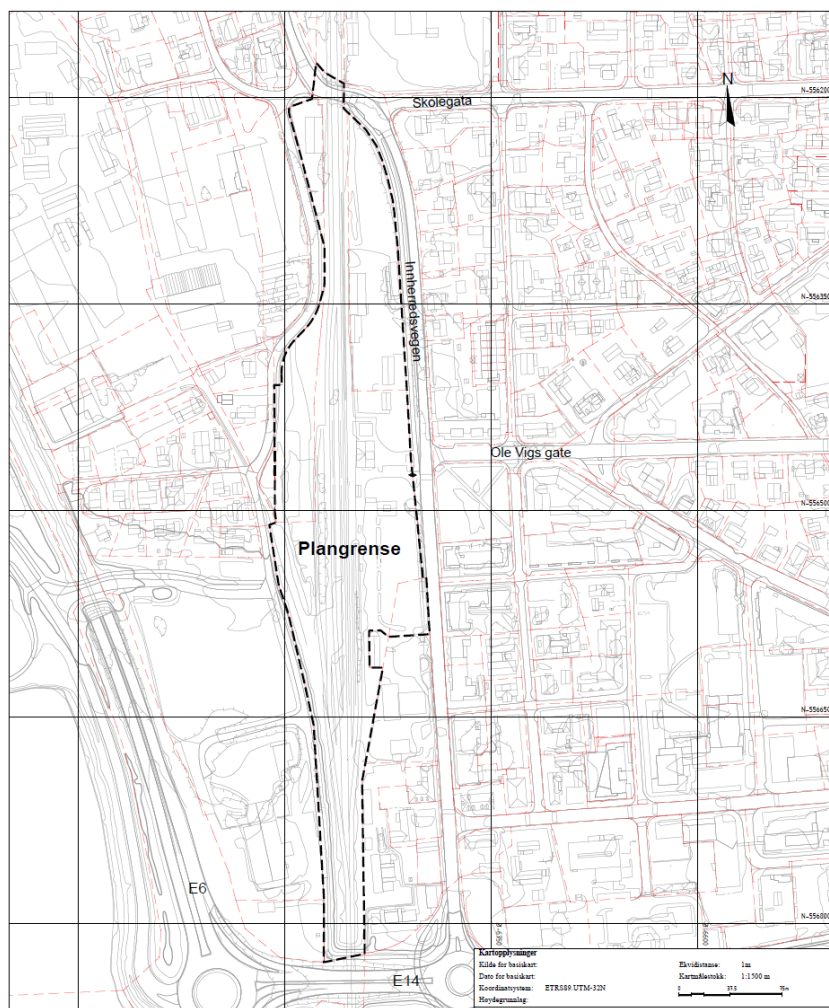
Kommunedirektøren vurderer at planprogrammet kan vedtas slik det ble sendt ut på høring, med noen mindre endringer. Det anbefales å ta inn henvisning til T-1520 slik Statsforvalteren i Trøndelag ber om. I tillegg er planprogrammet oppdatert der det har skjedd endringer siden høringen. Dette gjelder blant annet leieforhold på lokstallen, bygging av hotell på Tangen, samarbeidsformer og forholdet til kommunal planstrategi.

DETALJREGULERING

Bane NOR har bedt om å få sette i gang en detaljregulering av sporområdet på stasjonen. Kommunen må derfor ta stilling til om det skal åpnes for å la samarbeidspartene regulere deler av planområdet parallelt med det overordnede planarbeidet.

Detaljregulering av sporområdet er en forutsetning for å kunne begynne utbedringer av stasjonsområdet og få på plass det ønskede krysningspunktet for myke trafikanter ved stasjonen. Dette arbeidet vil også være førende for utforming av områdene rundt. Kommunedirektøren anbefaler derfor at kommunen gir Bane NOR tillatelse til å starte et slikt arbeid. Spørsmålet er hvordan detaljreguleringsarbeidet skal avgrensnes.

Bane NOR har foreslått et førsteutkast til planavgrensning som inkluderer de arealene de selv eier, samt tomten rett nord for stasjonsområdet (se kart under). De ønsker ikke å inkludere ombygging av planovergangen der Innherredsveien krysser jernbanesporet.



I planprogrammet er det fastsatt følgende prioritering av funksjoner:

- Bane
- Buss
- Gående
- Syklende
- Drosje
- «Kyss og kjør»
- Korttidsparkering/henteplasser
- Langtids-/heldagsparkering
- Bygningsmasse og andre funksjoner som ikke direkte betjener knutepunktet

I planprogrammet er det tydeliggjort at man i et slikt område må se på hvilke funksjoner som skal plasseres hvor uavhengig av hvem som eier hva. For å sikre en rettferdig fordeling av verdier er det åpnet for urbant jordskifte på bakgrunn av planen dersom dette skulle bli nødvendig.

Som med områdereguleringen mener kommunedirektøren at detaljreguleringen først og fremst må fokusere på hvilke funksjoner som skal løses. Det er positivt om Bane NOR klarer å løse stasjonens behov innenfor de arealene de eier, men eiendomsgrenser bør ikke være til hinder for

å velge de mest optimale løsningene. Planavgrensningen bør derfor justeres i tråd med hvilke funksjoner som skal reguleres.

Kommunen bør allerede nå ta stilling til hvilke funksjoner som skal avklares gjennom detaljreguleringen, og hvilke funksjoner som må avvete områdereguleringen. Det er særlig to moment som kommunedirektøren ønsker kommunestyrets tilbakemelding på.

Hvilke funksjoner skal inkluderes i detaljreguleringen? Kommunedirektøren mener det er viktig å avklare hvilke problemstillinger som skal håndteres i detaljreguleringsplanen, og hvilke som skal være en del av områdereguleringen. Hensikten med en forsert detaljregulering for knutepunktet er å kunne komme raskere i gang med en utbygging her. Dette er i tråd med prioriteringene i planprogrammet, der bane og buss er definert som de viktigste funksjonene. Et velfungerende og attraktivt krysningspunkt for gående og syklende er også høyt prioritert av kommunen, og er en del av knutepunktet. Kommunedirektøren foreslår derfor at det stilles krav til at disse funksjonene inkluderes i detaljreguleringen.

Når det kommer til drosjer og ulike typer parkering for bil er dette relevant for knutepunktet, men ikke like viktige. Det er nødvendig med noen hente- og bringeplasser tett på knutepunktet, men hovedtyngden av parkeringsbehovet kan løses litt lenger vekk. Kommunedirektøren foreslår derfor at det ikke tas konkret stilling til hvor mye av disse funksjonene som skal løses i detaljreguleringen. Det som ikke løses i detaljreguleringen må avklares gjennom områdereguleringen.

Lavest på prioriteringslisten er funksjoner som ikke direkte betjener knutepunktet, inkludert bygningsmasse. Selve knutepunktet vil kunne ha noe bygningsbehov til venterom, hvilerom for bussjåfører og lignende. Dette bør avklares i detaljreguleringen. Kommunedirektøren mener at all arealbruk som ikke direkte betjener knutepunktet bør avklares gjennom områdereguleringen. Det er to grunner til dette. Så lenge kommunen ikke stiller krav om at detaljreguleringen skal ta stilling til hvordan parkering skal løses rundt stasjonen bør det ikke heller ikke åpnes for å regulere funksjoner som er lavere prioritert. I tillegg skal områdereguleringen sikre en helhet i utbyggingen rundt stasjonen, der det stilles like krav til alle. En slik helhet er ikke mulig å oppnå med mindre man planlegger alt i samme plan.

Skal kommunen stille krav om at detaljreguleringen må inkludere planovergangen i Innherredsveien? Formålet med å bygge ut Stjørdal stasjon er å øke kapasiteten slik at det kan kjøre flere tog. På sikt er målet å ha kapasitet til to tog i timen til Steinkjer, i tillegg til fjerntog og godstog. Dette medfører at flere tog vil passere planovergangen, og at denne vil være sperret oftere. Det er en stor risiko for at det kan skje ulykker ved en planovergang, særlig der det er mange gående og syklende som skal krysse sporet. Flere tog som passerer vil øke risikoen for at det skjer ulykker. Det er derfor et behov for å fjerne planovergangen og finne en mer trafikksikker løsning for kryssing av sporet. Dette behovet var et av hovedargumentene for å utvide planområdet nordover og varsle planoppstart på nytt i 2020.

Kommunestyret må ta stilling til om det skal stilles krav til at planovergangen skal løses i detaljreguleringen, eller om dette skal løses i områdereguleringen. Å finne en god trafikal løsning her er en kompleks problemstilling, og kan føre til at arbeidet med detaljreguleringen tar mer tid. Samtidig er det et behov for å utbedre situasjonen før trafikken nordover øker i særlig grad, og dette har en direkte sammenheng med utbygging av stasjonen.

Alle tema som er omtalt i planprogrammet, men som ikke behandles i detaljreguleringen vil bli tema i områdereguleringen. Dette gjelder også planovergangen dersom vi ikke stiller krav til at den skal inkluderes i detaljreguleringen. Områdereguleringen er en mer kompleks plan da den

skal ta stilling til hvordan utvikle et attraktivt byområde rundt stasjonsområdet, ikke bare knutepunktsfunksjonene. Dette betyr at denne prosessen vil ta noe mer tid, selv om det skal jobbes parallelt med de to planene. Dersom kommunestyret mener at det er tidsnok at planovergangen blir avklart i områdereguleringen er det ikke nødvendig å nevne dette spesifikt i vedtaket.

Til slutt vil kommunedirektøren anbefale at det stilles krav om at all planlegging innenfor planområdet skal legge planprogrammet til grunn. Planprogrammet er et politisk styringsverktøy som legger føringer for planarbeidet. Dersom man skal oppnå de mål og ambisjoner som kommunestyret vedtar er det nødvendig at de er et premiss for alt som skjer innenfor området, ikke bare områdereguleringen.

Kommunedirektøren anbefaler at planprogrammet vedtas, iht. til plan- og bygningsloven § 12-9.