Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	87/25	11.06.2025
Kommunestyret	74/25	19.06.2025
Utvalg Plan og Miljø	109/25	27.08.2025
Kommunestyret	92/25	04.09.2025

Vurdering av krav om felles reguleringsplan for kvartaler i Kjøpmannsgata

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Forslagstiller gis ikke adgang til å krympe planområdet til sitt første byggetrinn. Kravet om felles reguleringsplan for kvartal BS33-BS35 i sentrumsplanen (plan-ID 1-251) må tilfredsstilles. Planen kan inneholde mindre detaljert regulering i BS33 og BS35, for byggetrinn som ennå ikke er planlagt.

PS 87/2025 Vurdering av krav om felles reguleringsplan for kvartaler i Kjøpmannsgata

Utvalg Plan og Miljøs behandling av sak 87/2025 i møte den 11.06.2025:

Geir Falck Anderssen (Høyre) fremmet følgende alternative forslag:
Saken utsettes til Utvalg plan og miljøs møte 27. august

For forslaget stemte 10: Per Erik Moen (Ap), Siw Mæhre (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Annette T. Jensen (KrF), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp), Rolf Charles Berg (Sp). Dermed ble alternativt forslag vedtatt.

Saken utsettes til Utvalg plan og miljøs møte 27. august

PS 74/2025 Vurdering av krav om felles reguleringsplan for kvartaler i Kjøpmannsgata

Kommunestyrets behandling av sak 74/2025 i møte den 19.06.2025:

Saken havnet på sakslisten ved en inkurie, ble utsatt i Utvalg plan og miljø, 11.06.2025

Vedtak

PS 109/2025 Vurdering av krav om felles reguleringsplan for kvartaler i Kjøpmannsgata

Utvalg Plan og Miljøs behandling av sak 109/2025 i møte den 27.08.2025:

1)
Innstilling:
Forslagstiller gis ikke adgang til å krympe planområdet til sitt første byggetrinn. Kravet om felles reguleringsplan for kvartal BS33-BS35 i sentrumsplanen (plan-ID 1-251) må tilfredsstilles. Planen kan inneholde mindre detaljert regulering i BS33 og BS35, for byggetrinn som ennå ikke er planlagt.

Dette ble satt opp mot:

2)
Rolf Charles Berg (Senterpartiet) fremmet følgende alternative forslag:
Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-8, vedtar Utvalg plan og miljø at det åpnes for regulering av et begrenset planområde som omfatter kvartal BS34, deler av BS35, samt SGG18 og SGG19, slik det er vist i kartvedlegg (jf. figur 2 i søknaden og figur 4 isaksframlegget).

Det gis samtidig fritak fra kravet om felles planlegging etter sentrumsplanens bestemmelse §5.1, vedrørende samordnet plan for sone H810.

Planen skal innbefatte enveis gjennomkjøring for felt BS33, BS34 og BS35 fra Stokkmovegen i vest og østover i henhold til sentrumsplanen.

Inntil regulering og bygging av BS33 realiseres tillates midlertidig kjøreveg mellom bygningsmasse i BS34 og E14, inntil E14 skal bygges ut. Dog er det ikke tillatt med vare -lasting og -lossing samt avfallshåndtering i dette området. Det vil si at lasteramper og avfallskonteinere ikke kan plasseres på sørsiden av bygninger i BS34, men skje i skjermet areal i henhold til Sentrumsplan.

Planen skal legge kjøremønsteret i Sentrumsplanen til grunn, og må vise hvordan kjøremønsteret for alle feltene og alle byggetrinn ivaretas ved trinnvis utbygging.

Parkeringsbehovet for hvert byggetrinn skal dekkes innenfor planen.

Forutsetninger:

• Planarbeidet skal tilpasses sentrumsplanens overordnede føringer for mobilitet, parkering, bymiljø og fortettingsstrategi.

• Reguleringsplanen skal sikre gjennomgående adkomst vest-øst. Dvs. varetransport til næringsaktører i BS33, BS34 og BS35, men ikke i gågata/Kjøpmannsgata.

• Løsningen må ikke hindre fremtidig realisering av sentrumsplanens intensjoner for helhetlig bystruktur og trafikkmønster.

Begrunnelse:

• Det omsøkte området er reguleringsteknisk og utbyggingsmessig gjennomførbart uten at det er behov for full regulering av tilgrensende kvartaler på nåværende tidspunkt.

• Foreslått avgrensning av planområdet er hensiktsmessig for å kunne igangsette utvikling i tråd med bærekraftige prinsipper, samtidig som sentrale føringer isentrumsplanen, som gjennomgående adkomstgate, blir ivaretatt.

• Det foreligger betydelig usikkerhet knyttet til finansiering og realisering av planlagt infrastruktur (ny rundkjøring og ny adkomst fra E14), og full regulering av hele området fremstår som lite realistisk på nåværende tidspunkt.

• Eksisterende bygningsmasse i området vurderes som i god stand og hensiktsmessig å bevare innenfor en trinnvis utviklingsmodell.

• Vedtaket åpner for raskere byutvikling, styrking av Kjøpmannsgatas funksjon som handels- og bylivsakse, og gir positive ringvirkninger for nærliggende offentlige rom og eiendommer.

Figur 2 Forslag til redusert planområde: BS34 og del av BS35 samt SGG18 og SGG19. Adkomst vil bli sikret i planen vist som grønne linjer.

Figur 2 i søknaden fra forslagstiller

Fig.4 Fra søknaden: trinn 2 – viser hvor trinn 1 er plassert i forhold til sentrumsplanen, og plassering i forhold til regulert rundkjøring på E14 og regulert atkomstveg inn til sentrum.

Figur 4 i saksfremstillingen

For forslag 2 stemte 9: Roy Sagen (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Annette T. Jensen (KrF), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp), Rolf Charles Berg (Sp).
Dermed ble forslag 2 vedtatt.

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-8, vedtar Utvalg plan og miljø at det åpnes for regulering av et begrenset planområde som omfatter kvartal BS34, deler av BS35, samt SGG18 og SGG19, slik det er vist i kartvedlegg (jf. figur 2 i søknaden og figur 4 isaksframlegget).

Det gis samtidig fritak fra kravet om felles planlegging etter sentrumsplanens bestemmelse §5.1, vedrørende samordnet plan for sone H810.

Planen skal innbefatte enveis gjennomkjøring for felt BS33, BS34 og BS35 fra Stokkmovegen i vest og østover i henhold til sentrumsplanen.

Inntil regulering og bygging av BS33 realiseres tillates midlertidig kjøreveg mellom bygningsmasse i BS34 og E14, inntil E14 skal bygges ut. Dog er det ikke tillatt med vare -

lasting og -lossing samt avfallshåndtering i dette området. Det vil si at lasteramper og avfallskonteinere ikke kan plasseres på sørsiden av bygninger i BS34, men skje i skjermet areal i henhold til Sentrumsplan.

Planen skal legge kjøremønsteret i Sentrumsplanen til grunn, og må vise hvordan kjøremønsteret for alle feltene og alle byggetrinn ivaretas ved trinnvis utbygging.

Parkeringsbehovet for hvert byggetrinn skal dekkes innenfor planen.

Forutsetninger:

• Planarbeidet skal tilpasses sentrumsplanens overordnede føringer for mobilitet, parkering, bymiljø og fortettingsstrategi.

• Reguleringsplanen skal sikre gjennomgående adkomst vest-øst. Dvs. varetransport til næringsaktører i BS33, BS34 og BS35, men ikke i gågata/Kjøpmannsgata.

• Løsningen må ikke hindre fremtidig realisering av sentrumsplanens intensjoner for helhetlig bystruktur og trafikkmønster.

Begrunnelse:

• Det omsøkte området er reguleringsteknisk og utbyggingsmessig gjennomførbart uten at det er behov for full regulering av tilgrensende kvartaler på nåværende tidspunkt.

• Foreslått avgrensning av planområdet er hensiktsmessig for å kunne igangsette utvikling i tråd med bærekraftige prinsipper, samtidig som sentrale føringer isentrumsplanen, som gjennomgående adkomstgate, blir ivaretatt.

• Det foreligger betydelig usikkerhet knyttet til finansiering og realisering av planlagt infrastruktur (ny rundkjøring og ny adkomst fra E14), og full regulering av hele området fremstår som lite realistisk på nåværende tidspunkt.

• Eksisterende bygningsmasse i området vurderes som i god stand og hensiktsmessig å bevare innenfor en trinnvis utviklingsmodell.

• Vedtaket åpner for raskere byutvikling, styrking av Kjøpmannsgatas funksjon som handels- og bylivsakse, og gir positive ringvirkninger for nærliggende offentlige rom og eiendommer.

Figur 2 Forslag til redusert planområde: BS34 og del av BS35 samt SGG18 og SGG19. Adkomst vil bli sikret i planen vist som grønne linjer.

Figur 2 i søknaden fra forslagstiller

Fig.4 Fra søknaden: trinn 2 – viser hvor trinn 1 er plassert i forhold til sentrumsplanen, og plassering i forhold til regulert rundkjøring på E14 og regulert atkomstveg inn til sentrum.

Figur 4 i saksfremstillingen

PS 92/2025 Vurdering av krav om felles reguleringsplan for kvartaler i Kjøpmannsgata

Kommunestyrets behandling av sak 92/2025 i møte den 04.09.2025:

Innstilling:

Utvalg Plan og Miljø 27.08.2025
Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-8, vedtar Kommunestyret at det åpnes for regulering av et begrenset planområde som omfatter kvartal BS34, deler av BS35, samt

SGG18 og SGG19, slik det er vist i kartvedlegg (jf. figur 2 i søknaden og figur 4 i saksframlegget).

Det gis samtidig fritak fra kravet om felles planlegging etter sentrumsplanens bestemmelse §
5.1, vedrørende samordnet plan for sone H810.
Planen skal innbefatte enveis gjennomkjøring for felt BS33, BS34 og BS35 fra Stokkmovegen i vest og østover i henhold til sentrumsplanen.
Inntil regulering og bygging av BS33 realiseres tillates midlertidig kjøreveg mellom bygningsmasse i BS34 og E14, inntil E14 skal bygges ut. Dog er det ikke tillatt med vare - lasting og -lossing samt avfallshåndtering i dette området. Det vil si at lasteramper og avfallskonteinere ikke kan plasseres på sørsiden av bygninger i BS34, men skje i skjermet areal i henhold til Sentrumsplan.

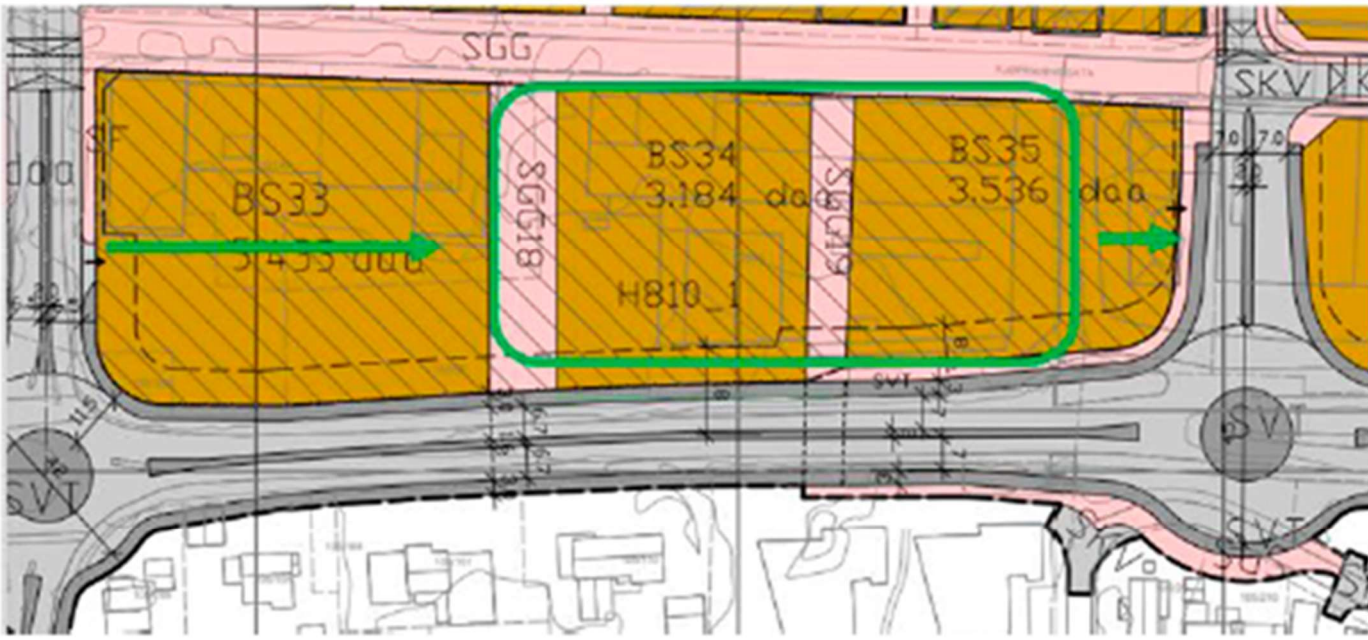
Planen skal legge kjøremønsteret i Sentrumsplanen til grunn, og må vise hvordan kjøremønsteret for alle feltene og alle byggetrinn ivaretas ved trinnvis utbygging. Parkeringsbehovet for hvert byggetrinn skal dekkes innenfor planen.

Forutsetninger:
• Planarbeidet skal tilpasses sentrumsplanens overordnede føringer for mobilitet, parkering, bymiljø og fortettingsstrategi.
• Reguleringsplanen skal sikre gjennomgående adkomst vest-øst. Dvs. varetransport til næringsaktører i BS33, BS34 og BS35, men ikke i gågata/Kjøpmannsgata.
• Løsningen må ikke hindre fremtidig realisering av sentrumsplanens intensjoner for helhetlig bystruktur og trafikkmønster.

Begrunnelse:
• Det omsøkte området er reguleringsteknisk og utbyggingsmessig gjennomførbart uten at det er behov for full regulering av tilgrensende kvartaler på nåværende tidspunkt.
• Foreslått avgrensning av planområdet er hensiktsmessig for å kunne igangsette utvikling i tråd med bærekraftige prinsipper, samtidig som sentrale føringer i sentrumsplanen, som gjennomgående adkomstgate, blir ivaretatt.
• Det foreligger betydelig usikkerhet knyttet til finansiering og realisering av planlagt infrastruktur (ny rundkjøring og ny adkomst fra E14), og full regulering av hele området fremstår som lite realistisk på nåværende tidspunkt.
• Eksisterende bygningsmasse i området vurderes som i god stand og hensiktsmessig å

bevare innenfor en trinnvis utviklingsmodell.

• Vedtaket åpner for raskere byutvikling, styrking av Kjøpmannsgatas funksjon som handels- og bylivsakse, og gir positive ringvirkninger for nærliggende offentlige rom og eiendommer.



Figur 2 Forslag til redusert planområde: BS34 og del av BS35 samt SGG18 og SG planen vist som grønne linjer.

Figur 2 i søknaden fra forslagstiller

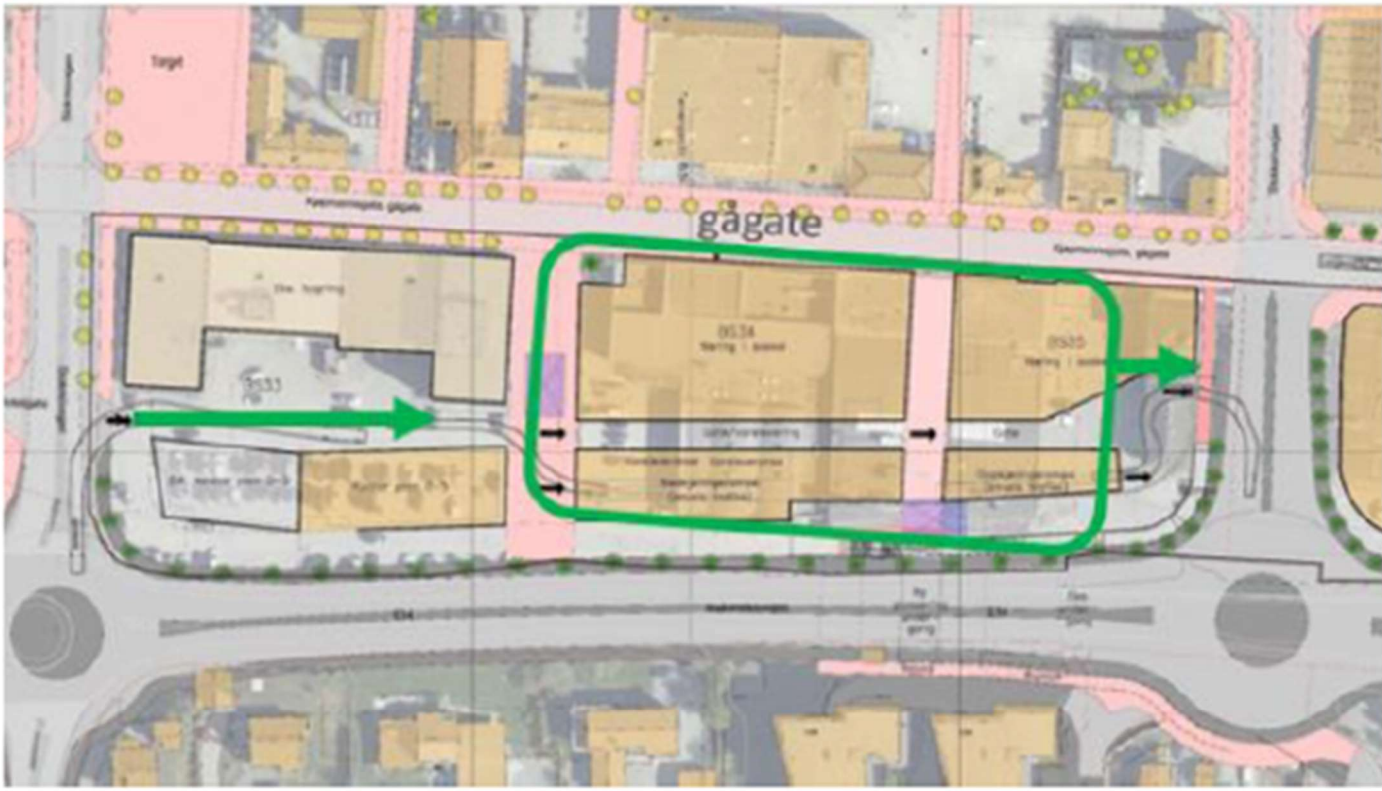


Fig.4 Fra søknaden: trinn 2 – viser hvor trinn 1 er plassert i forhold til sentrum
forhold til regulert rundkjøring på E14 og regulert atkomstveg inn til sentrum

Figur 4 i saksfremstillingen - se prepare

For forslaget stemte 37: Frøydis Skjervold (Ap), Idar Aspmodal (Ap), Inger Johanne Overvik Uthus (Ap), Ivar Morten Hansen (Ap), Jan Inge Kaspersen (Ap), Kristin Almhjell Jenssen (Ap), Per Erik Moen (Ap), Siw Mæhre (Ap), Venke Reiten (Ap), Håkon Grendal (Frp), Johan Aarbu (Frp), Kristian Aarbu (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Ole Hermod Sandvik (H), Renate Trøan Bjørshol (H), Rune Larsen (H), Annette T. Jensen (KrF), Geirr Tjash Hagen (Pp), Johannes Fagervold (R), Anna Wesche Kvål (Sp), Eli Arnstad (Sp), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Knut Egil Kvarving (Sp), Maria Kristoffersen (Sp), Mona Raaen (Sp), Otelie Forbord (Sp), Roar Brekken (Sp), Rolf Charles Berg (Sp), Sigurd Bakheim (Sp), Siv Sætran (Sp), Tor Helge Forbord Slind (Sp), Gudrun Lidal (SV), Morten Harper (SV), Ann Elisabeth Monsen Èli (UA), Gunnar Uglem (V), Torgrim Hallem (V).
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak
Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-8, vedtar Kommunestyret at det åpnes for

regulering av et begrenset planområde som omfatter kvartal BS34, deler av BS35, samt SGG18 og SGG19, slik det er vist i kartvedlegg (jf. figur 2 i søknaden og figur 4 i saksframlegget).

Det gis samtidig fritak fra kravet om felles planlegging etter sentrumsplanens bestemmelse §
5.1, vedrørende samordnet plan for sone H810.
Planen skal innbefatte enveis gjennomkjøring for felt BS33, BS34 og BS35 fra Stokkmovegen i vest og østover i henhold til sentrumsplanen.
Inntil regulering og bygging av BS33 realiseres tillates midlertidig kjøreveg mellom bygningsmasse i BS34 og E14, inntil E14 skal bygges ut. Dog er det ikke tillatt med vare - lasting og -lossing samt avfallshåndtering i dette området. Det vil si at lasteramper og avfallskonteinere ikke kan plasseres på sørsiden av bygninger i BS34, men skje i skjermet areal i henhold til Sentrumsplan.

Planen skal legge kjøremønsteret i Sentrumsplanen til grunn, og må vise hvordan kjøremønsteret for alle feltene og alle byggetrinn ivaretas ved trinnvis utbygging. Parkeringsbehovet for hvert byggetrinn skal dekkes innenfor planen.

Forutsetninger:
• Planarbeidet skal tilpasses sentrumsplanens overordnede føringer for mobilitet, parkering, bymiljø og fortettingsstrategi.
• Reguleringsplanen skal sikre gjennomgående adkomst vest-øst. Dvs. varetransport til næringsaktører i BS33, BS34 og BS35, men ikke i gågata/Kjøpmannsgata.
• Løsningen må ikke hindre fremtidig realisering av sentrumsplanens intensjoner for helhetlig bystruktur og trafikkmønster.
Begrunnelse:
• Det omsøkte området er reguleringsteknisk og utbyggingsmessig gjennomførbart uten

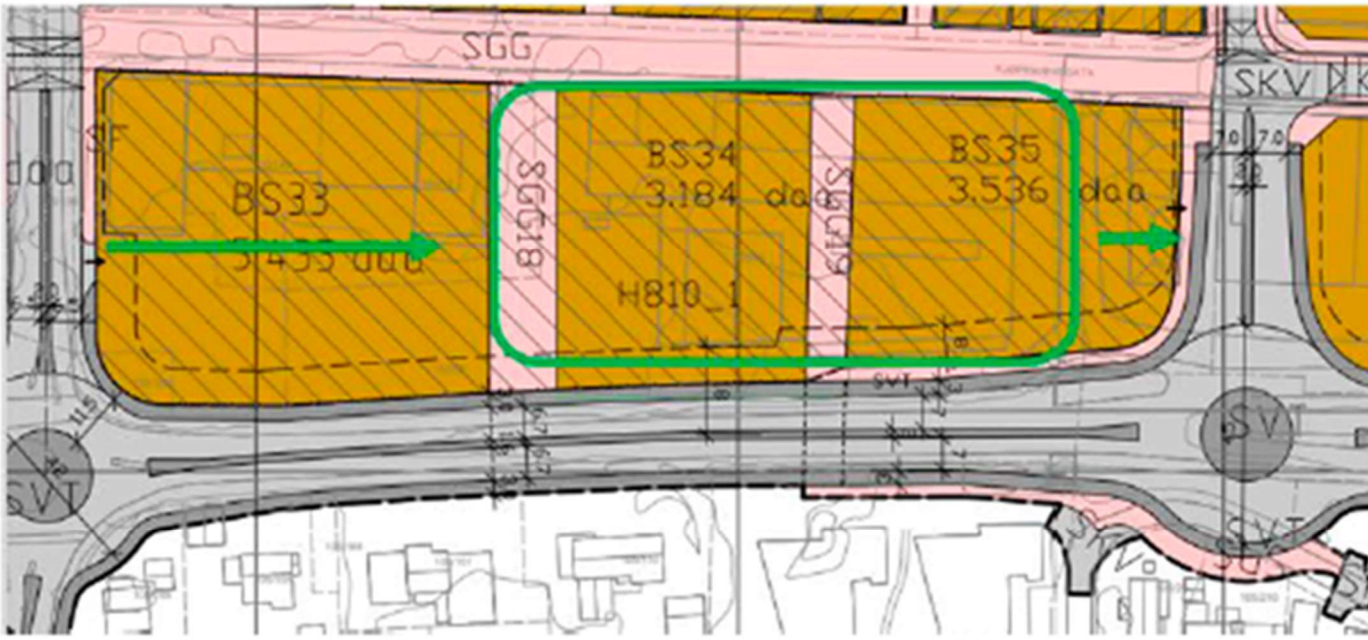
at det er behov for full regulering av tilgrensende kvartaler på nåværende tidspunkt.

• Foreslått avgrensning av planområdet er hensiktsmessig for å kunne igangsette utvikling i tråd med bærekraftige prinsipper, samtidig som sentrale føringer i sentrumsplanen, som gjennomgående adkomstgate, blir ivaretatt.

• Det foreligger betydelig usikkerhet knyttet til finansiering og realisering av planlagt infrastruktur (ny rundkjøring og ny adkomst fra E14), og full regulering av hele området fremstår som lite realistisk på nåværende tidspunkt.

• Eksisterende bygningsmasse i området vurderes som i god stand og hensiktsmessig å bevare innenfor en trinnvis utviklingsmodell.

• Vedtaket åpner for raskere byutvikling, styrking av Kjøpmannsgatas funksjon som handels- og bylivsakse, og gir positive ringvirkninger for nærliggende offentlige rom og eiendommer.



Figur 2 Forslag til redusert planområde: BS34 og del av BS35 samt SGG18 og SG planen vist som grønne linjer.

Figur 2 i søknaden fra forslagstiller

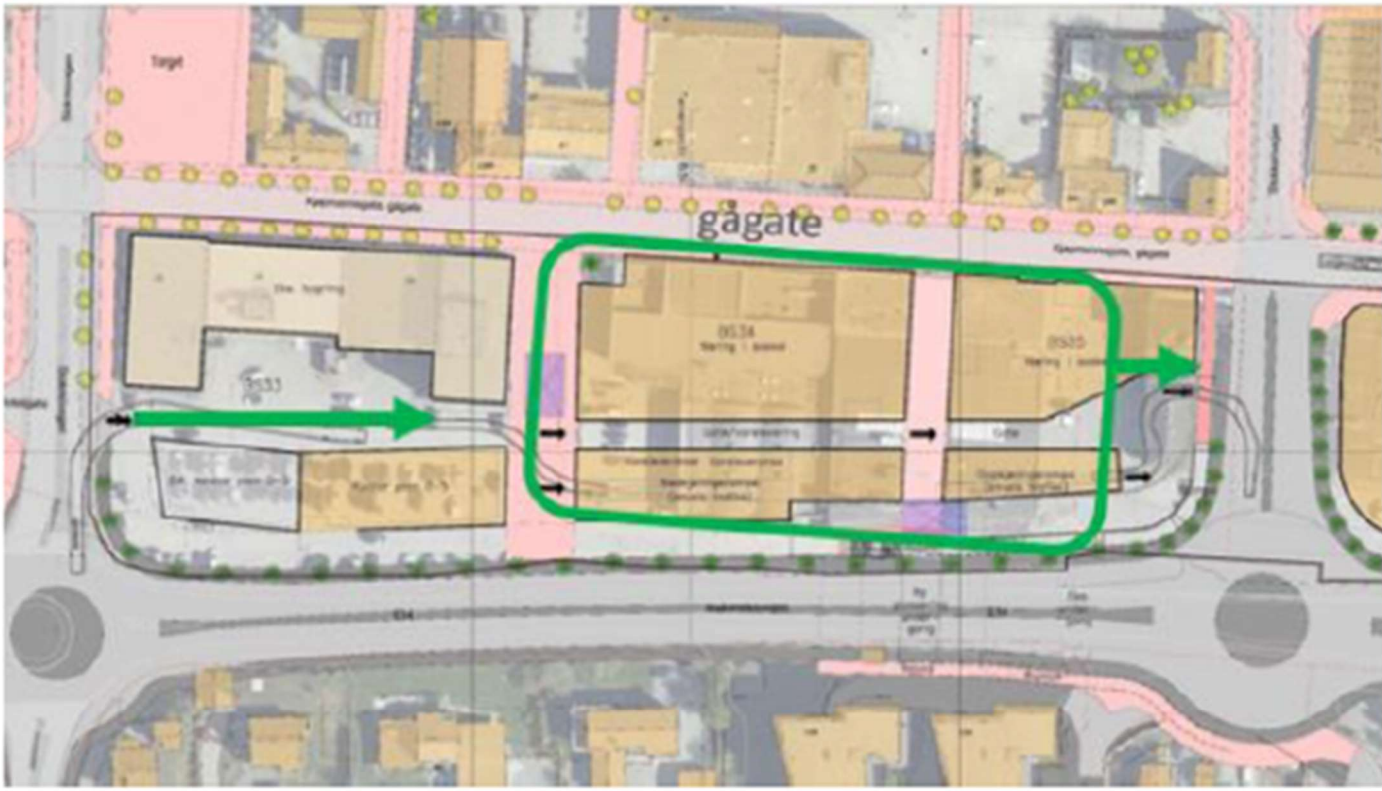


Fig.4 Fra søknaden: trinn 2 – viser hvor trinn 1 er plassert i forhold til sentrum
forhold til regulert rundkjøring på E14 og regulert atkomstveg inn til sentrum

Figur 4 i saksfremstillingen

Vedlegg

1 Forespørsel om å begrense planområdet
2 Presentasjon fra møte 14.02.2025
3 Referat møte 04.05.2022
4 Referat møte 27.01.2023
5 Planinitiativ 04.07.23 (innsendt 25.08.2023)
6 Referat møte med SK og SVV 24.08.2023
7 Referat oppstartsmøte 05.10.2023
8 Statens vegvesens uttalelse til planoppstart 07.02.2024
9 Referat møte 14.03.2024
10 Referat møte 27.06.2024
11 Referat møte 14.02.2025

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

1-251 Sentrumsplanen, vedtatt 22.08.2019

Saksopplysninger

Sammendrag

Selberg Arkitekter AS er engasjert av forslagstiller COOP Midt-Norge til å fremme forslag til detaljreguleringsplan for deres eiendommer i Kjøpmannsgata. De ønsker å regulere et mindre areal enn det sentrumsplanen stiller krav om, og har bedt om en politisk vurdering for å få begrense planområdet.

Prosess

Coop ønsker å utvikle sine eiendommer i Kjøpmannsgata, og presenterte sine planer for kommunedirektøren først i 2022. Siden har det vært avholdt flere møter for å gå gjennom forutsetninger for regulering av området, avklare hvordan rekkefølgekrav skal oppfylles, involvering av andre grunneiere i området, planavgrensing m.m.

<u>Krav i sentrumsplanen</u>

Sentrumsplanen stiller krav om at det skal utarbeides felles detaljert reguleringsplan for kvartalene BS33, BS34, BS35, SGG18 og SGG19 (områdene imellom kvartalene). Bakgrunnen for kravet om felles plan er behovet for å løse trafikkutfordringene i området. For å forbedre dagens uoversiktlige trafikkbilde ved Stokmovegen er det regulert kun innkjøring fra Stokmovegen i vest og utkjøring i øst. Sentrumsplanen forutsetter altså en intern enveiskjøring fra vest mot øst mellom Stokmovegen og Stokkanvegen, som gjør at de tre BS-kvartalene er avhengig av hverandre, og en felles plan, for å løse trafikkavviklingen.

Fig.1 Utsnitt av reguleringsplan for Stjørdal sentrum 1-251

Sentrumsplanen har et rekkefølgekrav som på et tidspunkt vil påvirke og evt stoppe videre utbygging i sentrum: pkt 6.8.1.

«Dersom trafikken på E14 forbi sentrum overstiger 2000 kjøretøy i makstimen mer enn 30 dager i året tillates ikke nye tiltak i sentrum som kan øke trafikkbelastningen på E14 før kapasiteten på E14, inkludert kryss innenfor sentrumsplanen, er økt.»

Rekkefølgekravet var et krav fra Statens vegvesen, for å unngå innsigelse til planen. For å øke kapasiteten både på E14 og atkomst inn til sentrum, er det regulert ny rundkjøring litt lenger vest enn dagens kryss E14 x Yrkesvegen, og 4-felts veg på E14 på strekningen mellom ny og eksisterende rundkjøring. Stokkanvegen er forlenget fra Kjøpmannsgata og helt ned til nye rundkjøringa på E14. Dagens kryss E14 x Yrkesvegen er regulert bort.

Planoppstart

Coop v/Selberg Arkitekter sendte inn planinitiativ den 25.08.2023 (se vedlegg), som viste foreløpige situasjonsplaner, et alternativ med maks antall boliger, og et med mer næringsareal.

De varslet om oppstart av planarbeidet i januar 2024. Området som ble varslet omfattet kvartalene BS33, BS34, BS35, BS36, SGG18, SGG19 og ny veg fra E14 til Stokkanvegen mellom BS35 og BS36, i tråd med sentrumsplanens krav om felles plan. BS36 ble innlemmet i planområdet fordi Coop eier dette også, og det var ønske om å se dette i sammenheng med resten av Kjøpmannsgata, og dermed ble også atkomstvegen inn fra E14 til sentrum også inkludert. (Det er ikke et formelt krav om at BS36 og vegen skal være i planen).

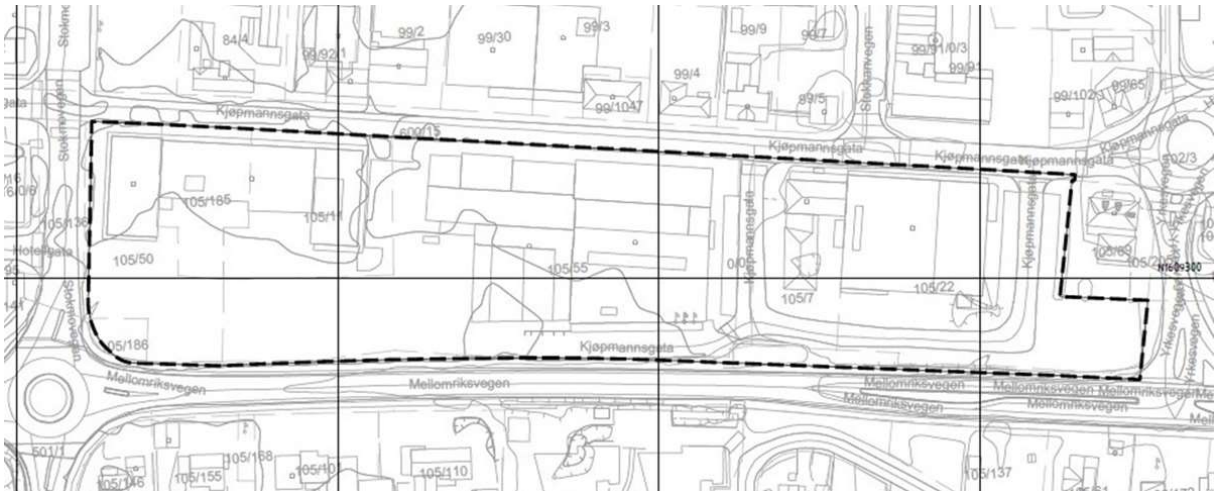


Fig.2 Planområdet som er varslet igangsatt

Coop eier en stor del av området: litt av BS33, deler av SGG18, hele BS34, SGG19, det meste av BS35, areal under ny vegatkomst, og BS36. Byporten Stjørdal AS eier/representerer eiere av resten av BS33 og SGG18, og kommunen eier en stripe innenfor BS35 (atkomsten fra Kjøpmannsgata til fotgjengerundergang under E14).

Utfordringer med felles plan for området

Det er noen utfordringer som ikke er løst i prosessen fram til nå, og som har ført til at COOP har bedt om å slippe kravet om å lage felles plan for hele området.

- Bygging av ny rundkjøring og oppgradering til 4-felt på E14 er ikke lagt inn i nasjonal transportplan. Det er derfor uvisst når dette kan realiseres, hvem som skal bære kostnaden og hvordan den evt skal fordeles.
- Deler av den nye rundkjøringa på E14 og den nye atkomsten inn til sentrum er regulert på Coop sin eiendom, gjennom et eksisterende bygg som er i god stand. Coop ønsker ikke å måtte rive et bygg med ennå lang levetid for å avgi areal til rundkjøring og ny veg.
- Byporten Stjørdal AS har gitt uttrykk for at de ikke ønsker å være med i samme plan, og ønsker heller ikke at kjøremønsteret som forutsettes i sentrumsplanen skal gjennomføres. Det er derfor ikke enighet mellom grunneierne om utforming av planen eller området.

Forespørsel om å begrense planområdet

I søknaden (se vedlegg) skriver forslagstiller at området ikke fremstår som reguleringsmodent etter sentrumsplanen, fordi det pr i dag ikke er bevilget midler. De mener at realisering av tiltakene er usikkert og at planen fremstår som lite realistisk å gjennomføre. Regulert rundkjøring og nye

atkomster griper sterkt inn i eksisterende bebygd struktur, områder og bygning. De påstår at regulering av samtlige kvartaler utløser store offentlige kostnader for Stjørdal kommune og utbygger. Det er ikke rom for å gjennomføre de endringene som sentrumsplanen krever, og utbygger makter ikke å bære kostnadene. De skriver at regulering av ny veg fra E14 til Kjøpmannsgata fører til sanering av deres bygg på 105/22 og 105/7, og at sanering av bygninger i god stand ikke er bærekraftig.

I søknaden har Coop anslått kostnadene for Stjørdal kommune for opparbeiding av rundkjøring og veg til Kjøpmannsgata med rundkjøring på E14 til 170-220 mill (inkludert grunnerverv).

Forslagstiller søker derfor om å få slippe å regulere hele området fra Stokkmovegen i vest til (nye) Stokkanvegen i øst. De ønsker å regulere kun det området der de har behov for tiltak, på 105/55 (BS34 og deler BS35) der eksisterende bygg er i dårlig stand. De skriver at reduksjonen av planområdet ikke endrer forutsetningene i sentrumsplanen, men medfører enkelte midlertidige avvik fra sentrumsplanen:

- Området BS33 blir ikke med i planen
- Området BS35 (areal mot framtidig rundkjøring) blir ikke med i planen
- Ny rundkjøring blir ikke med i planen
- Endret inn- og utkjøring til kvartalet blir ikke med i planen

De ønsker altså å regulere felt BS34, del av BS35, SGG18 og SGG19 i sentrumsplanen, og ber om fritak fra sentrumsplanens bestemmelse §5.1 om felles planlegging (sone H810).

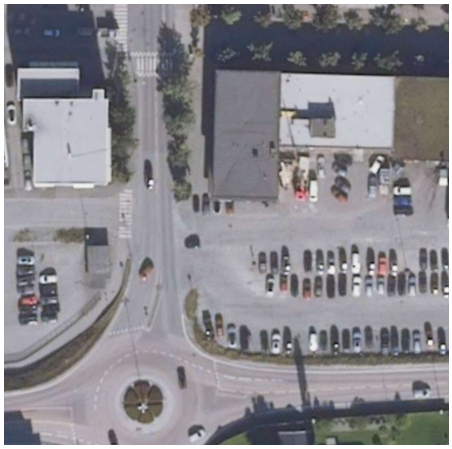
Fig.3 Fra søknaden: trinn 1 – her ønsker Coop å sanere eksisterende bygg, og regulere for å bygge nytt. Pilene viser hvor de tenker inn og utkjøring.

Fig.4 Fra søknaden: trinn 2 – viser hvor trinn 1 er plassert i forhold til sentrumsplanen, og plassering i forhold til regulert rundkjøring på E14 og regulert atkomstveg inn til sentrum.

Vurdering

Krav om felles plan for området

Bakgrunnen for krav om felles plan for hele området er først og fremst trafikksikkerhet. Det er en kaotisk situasjon i dag, med inn- og utkjøring fra Stokkmovegen til parkeringsplassen bak felt BS33, tett på avkjøringen fra E14.



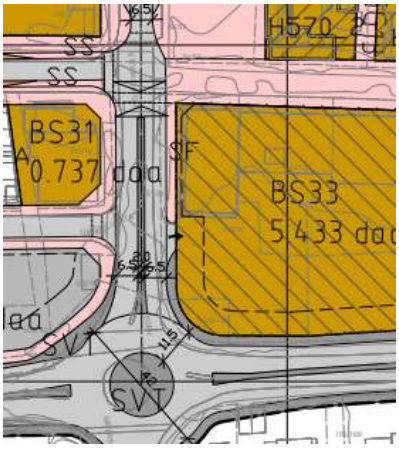


Fig.5 Flyfoto og Fig.6 Utsnitt av sentrumsplanen

For å stramme opp trafikkbildet er det i sentrumsplanen regulert kun innkjøring (vist med svart pil) fra Stokkmovegen og inn til BS33. De som kjører inn her, må altså kjøre internt i området og ut i øst. Det er regulert trafikkøy i Stokkmovegen for å forhindre at trafikk krysser Stokkmovegen. Dette vil forenkle trafikkbildet og bidra til økt trafikksikkerhet. Det betyr samtidig at utbyggere/grunneiere i området er gjensidig avhengige av hverandre for å løse trafikkavviklingen.

Krevende å lage felles plan med arealer som eies av andre

Det kan være utfordrende å utforme en detaljert plan på areal som eies av andre, men det er som beskrevet svært gode grunner til å kreve felles plan her. Det må bemerkes at dette er det eneste området der sentrumsplanens rekkefølgebestemmelser krever en felles plan for flere kvartaler pkt

6.8.4). Andre forslagstillere/grunneiere i sentrum er også pålagt å regulere på annen manns grunn (mot sin vilje), for å sikre gode fremtidige helhetlige løsninger for et litt større område enn forslagstillers egen eiendom, med tanke på god arealutnyttelse og kvalitet i kvartalet, trafikksikkerhet, løse parkeringbehov/-krav, renovasjon og utomhusareal. Dette i samsvar med sentrumsplanens bestemmelser pkt 2.1, om krav til detaljregulering. Eksempler på dette er felt BS5 i sentrumsplanen (plan-ID 5001 Kvartal BS5) og B2 (plan-ID 5032 Wergelandsvegen).

Felles parkering

Det er ikke ønskelig med så stor bakkeparkering som er vist i figur 3. Kommunedirektøren har gjennom planprosessen så langt påpekt behovet for et større felles parkeringsanlegg langs E14, både for å dekke kvartalenes eget parkeringsbehov, og for å betjene større deler av sentrum. Kommunedirektøren har bedt om at COOP vurderer dette i planen for hele området. COOP har uttalt at dette er uinteressant pr i dag, men det kan bli mer interessant hvis det blir innført parkeringsavgift i sentrum. Et parkeringsanlegg kan bygges i høyden, mellom E14 og bebyggelsen langs gågata. Et større parkeringsanlegg i dette området vil bidra til mindre biltrafikk videre inn i sentrum, og bør absolutt vurderes i en helhetlig plan for hele området. Dersom man tillater regulering for ett og ett byggetrinn, kan dette bli vanskelig å gjennomføre.

Dersom COOP lager detaljplan for kun byggetrinn, må all parkering løses i byggetrinn 1, dvs innenfor detaljplanen, slik at det ikke legger begrensninger for neste byggetrinn.

Gjennomføring av planen og kostnader

Forslagstiller skriver at kostnadene for Stjørdal kommune for opparbeiding av ny rundkjøring og veg kommer på 170-220 mill. Det har til orientering aldri vært snakk om at Stjørdal kommune skal bære disse kostnadene alene. E14 er en statlig veg, og det må først og fremst være statens ansvar å sørge for å oppgradere vegen med de tiltakene som er regulert. Det har i prosessen med COOP vært diskutert om COOP kan forskuttere, eller bidra med et beløp til tiltaket.

Så lenge rundkjøringen og 4-feltsveg på E14 ikke er lagt inn i statlige prioriteringer, er det heller ikke realistisk at det blir bygd. Det er allikevel viktig å tenke – og regulere - langt fram i tid, for å sikre de ytre rammene, at arealer ikke blir gjenbygd, og for å sikre at den byggingen som foregår i mellomtiden ikke blir bygget slik at den hindrer det fremtidige målet.

COOP problematiserer i søknaden at de må rive et velfungerende bygg for å realisere sentrumsplanen, at det ikke er bærekraftig, og at dette er et argument for å ikke regulere mer enn det de har planlagt å bygge i trinn 1. Dette er imidlertid et ikke-eksisterende problem. Det er ikke krav om, eller behov for å rive bygninger, før det blir aktuelt å bygge rundkjøringen og den nye vegen inn til Kjøpmannsgata. En felles plan for hele området fører altså ikke til et umiddelbart krav om riving av bygninger. Det er mulig å håndtere planlagt kjøremønster fra vest til øst i første byggetrinn med dagens vegnett.

Utvidelse av gågata

Stjørdal kommune skal i nærmeste fremtid utvide gågata mot øst, i tråd med sentrumsplanen. Denne delen av gata blir da stengt for bilkjøring, og man får ryddet opp i dagens kaotiske trafikkbilde i dette området. All inn- og utkjøring kanaliseres lenger øst, mellom Kjøpmannsgata 42 og 46. Dette fører til

at området Coop har planlagt for i første byggetrinn får èn utkjøring i øst, og ikke to, som vist i figur 7. Skissen fra COOP viser også innkjøring fra vest i gågata. Dette vurderes av kommunedirektøren som helt uakseptabelt.

Fig.7 Blått felt viser kjøreveg som skal endres til gågate i sommer. Kommunedirektøren har satt røde kryss der det ikke aksepteres trafikk.

<u>Vurdering av søknaden om å slippe felles plan for området</u>
Kommunedirektøren er klar over utfordringene i området, som har vært tema på alle møtene helt siden før planoppstart, og løsninger for å forenkle planen er diskutert. Vedlagte referater fra møtene gir mye informasjon om denne prosessen.

Kommunedirektøren har derfor vurdert å komme COOP noe i møte. Det vurderes fremdeles som viktig at det lages en felles plan for BS33, BS34 og BS35, for å sikre de ytre rammene, men BS36 og veg mellom E14 og Kjøpmannsgata kan tas ut av planen. Kommunedirektøren mener at det kan aksepteres å regulere byggeområdene utenfor byggetrinn 1 med et lavt detaljnivå. Det kan altså aksepteres å ikke detaljere bygg i BS33 og BS35, men det må være juridisk og plansikret atkomst via BS33. For å sikre fremtidig kjøremønster, er det altså viktig at planen videreführer linjer, føringer og bestemmelser i sentrumsplanen, og inneholder en korridor for atkomst gjennom de tre feltene BS33, BS34 og BS35. Det må reguleres innkjøring i vest og utkjøring i øst, og et kjøremønster som både takler en midlertidig situasjon med et første byggetrinn, og en fremtidig situasjon med alle kvartaler utbygd. Det er særs viktig at planen ivaretar trafikksikre trasèer for myke trafikanter og rampe og undergang under E14, fordi dette er skoleveg og atkomst til sentrum for som bor på sørsiden av E14. Det må lages gatebruksplan/utomhusplan for SGG18 og SGG19 og den delen av gågata som berøres av utbygging, med høyder på gatenivå og inngangspartier, møblering, uteservering, beplantning o.l.

Byporten Stjørdal AS må på lik linke med COOP forholde seg til vedtatt sentrumsplan, med krav om trafikkavvikling fra vest til øst.

Samlet vurdering
Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler Kommunedirektøren at forslagstiller ikke får adgang til å krympe planområdet til sitt planlagte første byggetrinn, men at planinnholdet kan forenkles noe. Planen må videreføre og sikre føringene fra sentrumsplanen, som beskrevet over. For områder i BS33 og BS35 som ikke detaljeres, legges føringer fra sentrumsplanen til grunn, sammen med nødvendige

byggegrenser o.l., for å sikre felles kjøreveg for atkomst til parkering og vareleveranser, renovasjon osv.