



## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	89/20	27.05.2020

### **1-215 Stjørdal stasjonsområde - revidert planprogram og utvidet planområde**

**Vedtak i Utvalg Plan og Miljø - 27.05.2020**

**I medhold av plan- og bygningslovens § 4-1 og § 12-9 sendes planprogram datert 13.05.2020 ut til høring og offentlig ettersyn.**

**Kristoffersen Bil AS eiendom tas inn i planen.**

**Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 27.05.2020**

Geir Falck Anderssen (H) fremmet følgende forslag:  
Kristoffersen Bil AS eiendom tas inn i planen.

Anderssens (H) forslag enstemmig vedtatt.  
Kommunedirektørens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

**Kommunedirektørens forslag til vedtak/innstilling**

I medhold av plan- og bygningslovens § 4-1 og § 12-9 sendes planprogram datert 13.05.2020 ut til høring og offentlig ettersyn.

### **Vedlegg**

1-215 Planavgrensning, 11.05.2020  
1-215 Planprogram Stjørdal stasjonsområde, 13.05.2020  
Uttalelse Syklistenes landsforening, 20.02.2018  
Uttalelse Stjørdal taxi AS, 20.02.2018  
Uttalelse Direktoratet for mineralforvaltning, 20.02.2018  
Uttalelse NSB, 28.02.2018  
Uttalelse Sametinget, 06.03.2018  
Uttalelse NTE nett AS, 06.03.2018  
Uttalelse Avinor AS, 23.03.2018  
Uttalelse Fylkesmannen i Trøndelag, 26.03.2018

Uttalelse Statens vegvesen region midt, 04.04.2018  
Uttalelse Bane NOR SF, 05.04.2018  
Uttalelse CBRE accounting services AS, 06.04.2018  
Uttalelse Terje Lauten og Kari Øvstaas, 06.04.2018  
Uttalelse Voll arkitekter AS, 06.04.2018  
Uttalelse SAK AS, 06.04.2018  
Uttalelse Naturvernforbundet, 06.04.2018  
Uttalelse AtB, 21.06.2018  
Uttalelse Forrbo AS, 09.07.2019  
1-215 Samlet saksframstilling fra 2018 med planprogram og planavgrensning

## **Saksopplysninger**

### **BAKGRUNN**

I forbindelse med planarbeidet knyttet til områdereguleringsplan 1-215 Stjørdal stasjonsområde har administrasjonen vurdert det som nødvendig å utvide tidligere varslet planområde i planprogram datert 25.01.2018. Hensikten med utvidelsen er å kunne følge opp forpliktelser i Byvekstavtale for Trondheimsområdet, ha mulighet til å vurdere alternative infrastrukturløsninger knyttet til planfri kryssing av jernbanen, samt legge til rette for en grønn og åpen akse med gang- og sykkelveg mellom Ole Vigs gate i øst og sjøen i vest. Sistnevnte er en oppfølging av pågående arbeid med hovednett for sykkel i Stjørdal kommune og førende prinsipper for utviklingen av området på Tangen. Målet er å kunne legge til rette for et godt kollektivknutepunkt med gode forbindelser mellom arealene øst og vest for jernbanesporet.

Tidligere varslet planområde og utvidet planområde er vist i figur 1 og figur 2. Merk at det er forskjell i målestokk mellom figurene. I revidert avgrensning er planområdet utvidet i vest til å inkludere boligområdet mellom Tangtunnelen og Gamle kongevei, som er avgrenset i nord av Byggmakker Aasen & Five. I tillegg er noe areal nord for boligområdet inkludert i tilfelle det blir nødvendig å justere Gamle kongeveg.

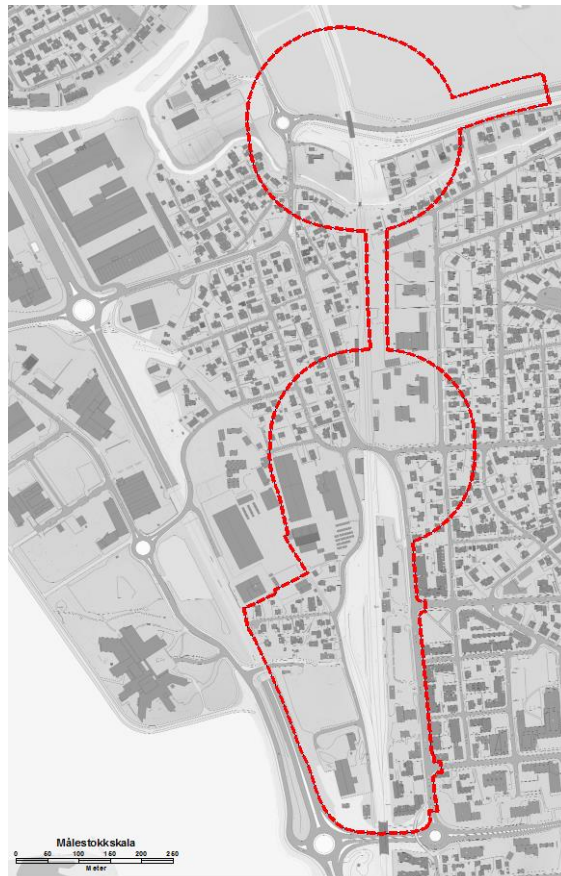
Omlegging av planovergangen i vestenden av Skolegata var ikke inkludert i planprogrammets forrige versjon. Denne omleggingen er nå tatt inn i planarbeidet, og det krever at en omlegging av Innherredsvegen må vurderes. Nord for stasjonsområdet er derfor planområdet utvidet til å inkludere areal på østsiden av dagens jernbanespor nordover til Ringvegen. I skjæringspunktene Innherredsvegen og Skolegata samt mulig fremtidig omlagt Innherredsvegen og Ringvegen er planområdet utvidet slik at det skal være mulig å få på plass gode løsninger for infrastruktur samt tilrettelegging for myke trafikanter.

En utvidelse av planområdet utløser et behov for revisjon av planprogrammet.

Endelig plangrense vil bli avklart gjennom prosessen og vil avvike fra varslet område.



*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.*

## POLITISK BEHANDLING

Planprogrammet datert 25.01.2018 ble 05.02.2018 behandlet i kommunalt trafikksikkerhetsutvalg (sak 3/18), rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne (sak 1/18), eldrerådet (sak 3/18) og ungdomsrådet (sak 4/18). Varsel om oppstart og planprogram ble behandlet av komite plan 07.02.2018 (sak 17/18), med enstemmig vedtak om å varsle oppstart samt legge planprogrammet ut til høring og offentlig ettersyn.

## HØRINGSUTTALELSER

Det ble varslet oppstart av planarbeid 19.02.2018. Forslag til planprogram har vært på høring og utlagt til offentlig ettersyn i perioden 19.02.-06.04.2018. Totalt er det mottatt 17 uttalelser til planprogrammet, inkludert noen etter høringsperioden. Alle uttalelsene ligger vedlagt saken. Hovedtrekkene i uttalelsene er referert nedenfor med kommunedirektørens kommentarer.

### 1. Syklistenes landsforening, 20.02.2018

Foreningen mener det er behov for å utvide planavgrensningen til å omfatte større deler av Martin Moes gate, Ole Vigs gate og Evjebakken. Et attraktivt og universelt tilbud for syklende og gående som skal forbinde områdene øst og vest for stasjonen må ha god sikt og være slak. Dette vil trolig kreve at man benytter mer av de nevnte gatene.

### Kommunedirektørens kommentar

Planområdet er utvidet til å inkludere boligområdet mellom Tangtunnelen og Gamle kongevei, som er avgrenset i nord av Byggmakker Aasen & Five. Det vil si at Martin Moes gate er inkludert.

Innherredsvegen skal fortsatt fungere som kjørevei. Det vil derfor være omtrent samme høydekrav for krysning her som over jernbanen, og hele rampesystemet må løses på en side av Innherredsvegen. Dersom krysningspunktet skal fungere som tilkomst til perrongene i tillegg til en forbindelse mellom Tangen og sentrum, må rampene løses innenfor stasjonsområdet. Kommunedirektøren anbefaler derfor ikke å utvide planområdet som foreslått hva gjelder Ole Vigs gate og Evjebakken.

2. Stjørdal taxi AS (20.02.2018)

Stjørdal taxi har ingen kommentarer til varsel om planoppstart og planprogram. Det bes om at fremtidig informasjon sendes til e-postadresse post@stjordaltaxi.no.

Kommunedirektørens kommentar

Uttalelsen er tatt til orientering.

3. Direktoratet for mineralforvaltning (20.02.2018)

Ingen merknad.

Kommunedirektørens kommentar

Uttalelsen er tatt til orientering.

4. NSB (28.02.2018)

NSB mener det er viktig at knutepunktet har god tilgjengelighet også med bil, men at dette må balanseres mot utbyggingsformål. Det vises til at besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter nært knutepunktet erfaringsmessig er mer avgjørende for valg av kollektive reiser enn beliggenhet av bolig. I en samlet parkeringsstrategi for Stjørdal bør parkeringskapasiteten ved Stjørdal stasjon sees i sammenheng med Hell stasjon.

Kommunedirektørens kommentar

En samlet parkeringsstrategi for Stjørdal ligger utenfor reguleringsplanens mandat. Kapasitet på Hell stasjon kan likevel tas med i vurderingen av parkeringsbehovet i planområdet. Hell stasjon vil primært betjene sørlige deler av kommunen, men betjenes ikke verken av lokal- eller regionbuss i dag. Det er uklart hvordan det fremtidige togtilbudet blir på Hell. Det vil derfor være fortsatt behov for parkering ved Stjørdal stasjon for å dekke de deler av kommunen som ikke har et tilfredsstillende lokalt kollektivtilbud.

Det er et mål å finne plass til utbygging der dette ikke kommer i konflikt med knutepunktsfunksjonene. Egnethet for bolig skal utredes særskilt. I de utbyggingsområdene som ikke er egnet til bolig vil besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter prioriteres. Planen må ta stilling til om det skal prioriteres enkelte formål foran andre i øvrige deler av området.

5. Sametinget (06.03.2018)

Det er ikke kjente samiske kulturminner innenfor planområdet. Planen bør inneholde en bestemmelse om det generelle aktsomhetskravet.

Kommunedirektørens kommentar

Sametingets uttalelse vil bli fulgt opp i arbeidet med selve områdereguleringsplanen.

6. NTE nett AS (06.03.2018)

NTE nett har områdekonsesjon i Stjørdal kommune etter energiloven. Planen må ta høyde for de anlegg som er nødvendige å etablere og drifte for å sikre strømforsyningen i kommunen.

Kommunedirektørens kommentar

Uttalelsen er tatt til orientering.

7. Avinor AS (23.03.2018)

Avinor ber om at bestemmelser om høyderestriksjonsflater og byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg tas inn i bestemmelsen. Avinor minner også om at planområdet ligger i øvre og midtre del av gul flystøysone. Forholdet til flystøy må ivaretas i planen.

Kommunedirektørens kommentar

Uttalelsen er tatt til orientering.

8. Fylkesmannen i Trøndelag (26.03.2018)

Fylkesmannen er positiv til at kommunen utarbeider reguleringsplan for stasjonsområdet, og støtter opp om hovedmålene i planprogrammet.

Fylkesmannen legger vekt på høy arealutnyttelse og god sambruk i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP).

Vannområdene vest for planområdet har stor forvaltningsmessig verdi med viktige økologiske funksjoner. Planområdet drenerer til dette vannområdet, og det må derfor gjøres en vurdering etter naturmangfoldloven for om planen vil påvirke miljøkvaliteten i området. Det er registrert hagelupin i området. Planen bør inneholde bestemmelser for å hindre spredning av fremmede arter. Med bakgrunn i tidligere bruk av området er det mulig at det er forurensete masser i grunnen. Planen bør inneholde bestemmelser om håndtering av forurenset grunn.

Trafikksikkerhet er et viktig tema i planen og kunne vært løftet opp som et eget utredningstema. Det er særlig viktig å skille kjøretøy og myke trafikanter. Det er positivt at det er gitt stor oppmerksomhet til fremkommelighet for myke trafikanter, og at det skilles mellom syklist og gående. Utvikling av stasjonsområdet gir kommunen en mulighet til å videreutvikle de gjennomgående ferdselsårene for myke trafikanter.

Dersom endelig planavgrensning også omfatter boliger, bør det når planen kommer til offentlig høring fremgå hvordan folkehelseperspektivet er ivaretatt for de fremtidige beboerne, og hvordan de sikres helsefremmende boforhold og livsbetingelser. Dette gjelder blant annet støy, luftkvalitet, områder for lek og rekreasjon, sosiale møteplasser og tilgangen på lys og sol. Også naboene lys- og solforhold bør vurderes.

Knutepunktet bør få en funksjon som sosial møteplass. Området må være universelt utformet. Dette inkluderer fysisk tilgjengelighet, men også lesbarhet av omgivelsene og hvor lett det er å orientere seg på området.

Kommunedirektørens kommentar

Hensynet til vannmiljø, fremmede arter og forurensning i grunn er tatt inn i planprogrammet og følges opp i det videre planarbeidet. Trafikksikkerhet er et premiss for valg av løsninger og organisering av stasjonsområdet, og er i tillegg et viktig tema i ROS-

analysen. Folkehelsekonsekvenser vil være en viktig premissgiver i vurderingen av om, og eventuelt hvor, det kan tillates boliger innenfor planområdet. Områdets funksjon som universelt utformet sosial møteplass er omtalt i delmålene.

9. Statens vegvesen region midt (04.04.2018)

Statens vegvesen mener det er positivt at planarbeidet legger til grunn en prioritering av funksjoner innenfor stasjonsområdet, slik at forutsetningene og målet med planarbeidet kan bli omforent.

Ut over dette mener vi det er viktig at bussterminalen sees i sammenheng med øvrig holdeplasstruktur i sentrum. Vi mener, som det også er beskrevet i planprogrammet, at det viktig med gode forbindelser for myke trafikanter til og fra stasjonsområdet.

Kommunedirektørens kommentar

Planen bør legge til rette for at det kan kjøre busser til og fra stasjonsområdet via alle hovedgater i sentrum, slik at utforming av stasjonsområdet ikke blir en begrensende faktor i planlegging av framtidig rutestruktur. Myke trafikanter er en prioritert gruppe i planarbeidet, og i den tilgrensende sentrumsplanen.

10. Bane NOR SF (05.04.2018)

Bane NOR mener framdriftsplanen for planarbeidet er urealistisk, da det på nåværende tidspunkt er stor usikkerhet rundt hvor mye areal jernbanen trenger innenfor planområdet. Stjørdal stasjon skal både fungere som endestasjon for en pendel Stjørdal-Melhus, og som gjennomgangsstasjon videre nordover. Det er viktig at stasjonen utformes slik at den ikke blir en kapasitetsbegrensende faktor. Erfaring fra andre prosjekt tilsier at dette vil bli en stor stasjon. Dersom stasjonsområdet skal planlegges før kapasitetsbehovet er kartlagt vil en uforholdsmessig stor del av området måtte båndlegges for å ha tilstrekkelige utviklingsmuligheter for jernbanen.

Bane NOR anbefaler at planovergangen i enden av Skolegata inkluderes i planområdet, da denne spiller en vesentlig rolle i trafikkavviklingen inn mot Stjørdal stasjon og Stjørdal sentrum.

Bane NOR oppfordrer til effektiv arealutnyttelse, samtidig som stasjonsbygningen og parken ivaretas, og at stasjonen har tilgjengelig parkering tilsvarende dagens kapasitet.

Kommunedirektørens kommentar

Bane er den funksjonen som er foreslått å ha høyest prioritet i planarbeidet. Det vil ikke være mulig å utarbeide en helhetlig plan for stasjonsområdet uten å ha oversikt over jernbanens behov. Samtidig vil det være uheldig om all utvikling rundt kollektivknutepunktet må avvente en uavklart arealsituasjon i lengre tid, da dette vil føre til at veksten i Stjørdal må tas i andre områder med dårligere kollektivtilbud. Avsnittet om fremdrift er revidert i det nye planprogrammet.

Planområdet er utvidet for å kunne vurdere mulig sanering av eksisterende planovergang, og legge til rette for planskilt kryssing og mulig omlegging av Innherredsvegen.

Effektiv arealutnyttelse, kulturminner og parkering er omtalt i planprogrammet.

11. CBRE accounting services AS (06.04.2018)

CBRE uttaler seg på vegne av Ceertas Energy Norway AS, som eier bensinstasjonstomten.

Esso-stasjonen, eventuelt med utvidet tjeneste- og serveringstilbud, vil kunne ha en hensiktsmessig funksjon i tilknytning til stasjonsområdet. Dersom det planlegges en endring av arealformål ønsker grunneier å medvirke i planprosessen, og ved eventuell innløsning forutsettes det at kommunale myndigheter vil bidra til regulering av alternativ tomt for bensinstasjon/serviceanlegg.

#### Kommunedirektørens kommentar

Et av formålene med planarbeidet er å se på områdets transformasjonspotensial på kort og lang sikt. Dersom bensinstasjonens areal ikke skal benyttes til kollektivtrafikk på kort sikt bør området reguleres slik at det åpnes for både bensinstasjon og de formålene området kan transformeres til. Dette vil gi mulighet for videre drift av bensinstasjonen, samtidig som det gir grunneier forutsigbarhet om hvordan området kan utvikles dersom flytting av driften skulle bli aktuelt.

#### 12. Terje Lauten og Kari Øvstaas (06.04.2018)

Lauten og Øvstaas eier en eiendom sør i planområdet. Eiendommen ligger innenfor gul og rød støysone. Eierne ber om at relevante støytiltak innarbeides i reguleringsplanen.

#### Kommunedirektørens kommentar

Støy vil være tema i planarbeidet, inkludert behovet for støytiltak.

#### 13. Voll arkitekter AS (06.04.2018)

Voll arkitekter uttaler seg på vegne av Stasjonstomten AS, som eier eiendom med gnr./bnr. 107/391.

Voll arkitekter ønsker at nevnte eiendom skal reguleres til kombinert bolig-, næring- og forretningsformål. Videre ønsker de at parkering og andre felles- og offentlige areal fordeles på de ulike tomteeierne. Fordeler ved å tillate boliger i deler av bebyggelsen trekkes særlig frem.

#### Kommunedirektørens kommentar

Planprogrammet åpner for alle utbyggingsformål som bidrar til å styrke knutepunktets kundegrunnlag, med noen forbehold. Det bør ikke tillates utbygging der dette kommer i konflikt med knutepunktets primærfunksjoner. Knutepunktsfunksjonene, inkludert støttefunksjoner som parkering, bør plasseres slik at man oppnår et effektivt og lett lesbart knutepunkt. Tomtegrenser bør ikke være et prioritert vurderingskriterium. Hvordan kostnader og eventuell gevinst ved regulering til utbyggingsformål skal fordeles kan håndteres gjennom urbant jordskifte, som er fordeling av netto planskapt verdiøkning.

Egnethet for bolig skal utredes særskilt. Dersom det kan bygges boliger innenfor området som ikke har potensiell negativ virkning på beboernes helse, bør det åpnes for boligbygging i planen. Dersom det viser seg vanskelig å oppnå tilfredsstillende bokvalitet bør området utnyttes til andre formål.

#### 14. SAK AS (06.04.2018)

SAK uttaler seg på vegne av Kristoffersen Bil AS.

SAK ønsker å utvide planområdet til å inkludere boligfelt i Martin Moes gate, samt bedriftene sør for Aasen og Five. Trekker frem at dette er et område med stort transformasjonspotensiale, men med mange små eiendommer med ulike eiere, slik at helheten best ivaretas av det offentlige.

#### Kommunedirektørens kommentar

Planområdet er utvidet til å inkludere boligområdet mellom Tangtunnelen og Gamle kongevei, som er avgrenset i nord av Byggmakker Aasen & Five. Det vil si at Martin Moes gate er inkludert.

#### 15. Naturvernforbundet (06.04.2018)

Naturvernforbundet mener det er viktig å prioritere stasjonsområdets transportfunksjon dersom hensynet til handel, kontor og bolig kommer på tvers av en best mulig utnyttelse av området til kollektivtransport og de reisendes atkomst og behov. Spesielt tilrettelegging for sykkel gis full tilslutning.

Forbundet vil fremheve betydningen av grøntstruktur i planarbeidet. Det er viktig at planen sørger for etablering av et helhetlig og varig parkområde.

#### Kommunedirektørens kommentar

Stasjonsområdets transportfunksjon er tydelig fremhevet i prioriteringen av funksjoner. Samtidig er det et mål å finne plass til funksjoner som styrker knutepunktets kundegrunnlag der dette ikke kommer i konflikt med knutepunktsfunksjonene. Stasjonsparken er bevaringsverdig, og føringer for hvordan parken skal bevares bør tas inn i planen. Planområdet er utvidet for å blant annet legge til rette for en grønn og åpen akse med gang- og sykkelveg mellom Ole Vigs gate i øst og sjøen i vest. Dette er en oppfølging av pågående arbeid med hovednett for sykkel i Stjørdal kommune og førende prinsipper for utviklingen av området på Tangen.

#### 16. AtB (21.06.2018)

AtB peker på at følgende forhold er viktige vedrørende planen (det meste er godt oppsummert i plandokumentet):

- Tilrettelegge for en årlig vekst i kollektivtrafikken i regionen på 3% (antall reisende).
- Vi støtter de mål og prioriteringer som er gitt i plandokumentet med tillegg som følger: Kollektivknutepunktet må få en funksjonell utforming både for gående/syklende/reisende og buss. Det inkluderer omstigningsmuligheter mellom bybusser, regionbusser og tog helst på samme plattform og i reiseretning. Stjørdal stasjon bør kunne tilby gode ventefasiliteter for reisende.

Det må tas høyde for at busstilbudet vil vokse og kanskje endre karakter i et lengre perspektiv.

Planområdet ligger i nærhet til flere tunge bedrifter med mange ansatte. Det forutsetter gode og trygge gang- og sykkelveier til/fra knutepunktet.

#### Kommunedirektørens kommentar

Uttalelsen er tatt til etterretning og tas med i det videre arbeidet med områdeplanen.

#### 17. Forrbo AS (09.07.2019)

Forrbo uttaler seg på vegne av TF Boligutvikling AS, eier av eiendommene med gnr./bnr. 84/156, 107/318 og 107/50.

Eiendommene har vært forsøkt utviklet med dispensasjon fra flere bestemmelser i kommunedelplanens arealdel, blant annet utnyttelsesgrad, byggehøyder og krav til områderegeringsplan. Prosjektet ble vedtatt med en rekke dispensasjoner av komite plan, men ble påklaget av naboer og Fylkesmannen ga medhold i klagen. Forrbo ønsker å utvikle eiendommene med stor utnyttelsesgrad, og mener at dette må være riktig med tanke på



fortetting. Eiendommenes sentrale beliggenhet i forhold til knutepunktet understrekes. Forrbo mener at eiendommenes nærhet til Stjørdal stasjon, samt at eiendommene er ferdig prosjektert, er sterke grunner for at de bør innlemmes i det planlagte reguleringsarbeidet for Stjørdal stasjon.

#### Kommunedirektørens kommentar

Planarbeidet knyttet til Stjørdal stasjon har til hensikt å utvikle stasjonsområdet som et godt knutepunkt. Innenfor tidligere avgrensning, og i enda sterkere grad innenfor utvidet planområde, er det en rekke samfunnsinteresser som skal løses. Dette planarbeidet er såpass omfattende i seg selv, ikke minst tidkrevende, og det er derfor verken hensiktsmessig eller ønskelig å ta inn ytterligere områder i dette planarbeidet. I utvidet planområde inngår riktignok deler av to av de tre nevnte eiendommene, men dette skyldes kun et grovt skissert planområde i denne omgang for å gi rom for å vurdere infrastrukturløsninger i forbindelse med mulige endringer i krysset mellom Innherredsvegen og Skolegata.

### ENDRINGER ETTER FØRSTE HØRINGSRUNDE

Planprogrammet er oppdatert med et utvidet planområde og tekst tilhørende dette. For å imøtekomme høringsuttalelser og som ledd i kvalitetssikringen av planarbeidet, er det i tillegg gjort mindre endringer og presiseringer i planprogrammet.

### **Vurdering**

#### GENERELT

Innkommne høringsuttalelser fra statlige og kommunale sektormyndigheter og berørte parter er gjennomgått og vurdert, og delvis tatt til følge. Det vises til kommunedirektørens kommentarer til innkomne uttalelser som følger under hver gjennomgang av høringsuttalelsene.

For vurderinger knyttet til den grunnleggende utviklingen av Stjørdal stasjon vises det til samlet saksframstilling med vedtak om oppstartsvarsel og planprogram på høring.

#### UTVIDET PLANOMRÅDE

Stjørdal kommune signerte *Byvekstavtale for Trondheimsområdet* i 2019. Det overordnede målet for avtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Utvikling av Stjørdal stasjon som kollektivknutepunkt med planskilt kryssing av jernbanen er identifisert som et av tiltakene for å nå hovedmålet i avtalen. Sanering av planovergangen i krysset mellom Innherredsvegen og Skolegata er nevnt spesielt. Avtalen innebærer forpliktelser for både Stjørdal kommune og øvrige relevante parter knyttet til kollektivtrafikk, sykling og gange.

En planskilt kryssing i nevnte kryss gjør det nødvendig å vurdere en mulig omlegging av Innherredsvegen fra vestsiden til østsiden av jernbanesporet nord for stasjonsområdet. Det er viktig at gående og syklende får en planskilt kryssing av jernbanen ved Skolegata. Disse løsningene vil sammen kunne gi både økt trafiksikkerhet og legge til rette for et bedre kollektivtilbud i form av økte frekvenser. En mulig omlegging av Innherredsvegen krever tiltak i krysset mellom Ringvegen og mulig omlagt Innherredsvegen.

Ved omlegging av gater og kryss er det mange interesser som må hensyntas, For å være sikret et stort nok handlingsrom i planleggingsfasen er det derfor laget en sirkel med radius på ca. 150 m rundt hvert kryss. Dette er areal som typisk vil være gjenstand for innsnevring etter hvert som løsninger knyttet til de nevnte kryssene tar form.

Mellom de to kryssene er det inkludert areal for mulig omlegging av Innherredsvegen øst for jernbanesporet. Arealet er tiltenkt selve Innherredsvegen med sykkelveg, grøntrabatt og fortau, og tar høyde for eventuell fremtidig utbygging av dobbeltsporet jernbane med nødvendig sikkerhetssone til denne. Det er kun varslet oppstart av reguleringsarbeidet knyttet til dobbeltsporet så det er foreløpig ukjent hvordan fremtidig jernbanespor blir i dette området.

I nordøstre del av planområdet er deler av Ringvegen inkludert for å eventuelt kunne tilpasse denne til løsning i et mulig kryss mellom Ringvegen og omlagt Innherredsvegen. Planavgrensningen i den nordøstre delen følger planavgrensningen til vedtatt reguleringsplan for Ringvegen.

Utviklingen av Stjørdal stasjon som knutepunkt innebærer at det må være gode forbindelser mellom områdene vest og øst for jernbanesporet. For å kunne vurdere flere løsninger for slik tverrforbindelse er derfor området mellom Tangtunnelen og Gamle kongeveg, som er avgrenset i nord av Byggmakker Aasen & Five, inkludert i utvidet planområde. Området er også inkludert av hensyn til pågående arbeid med sykkelnettet i Stjørdal og fattet prinsippvedtak om grønne akser mellom sentrum og sjøen (sak 116/07 i komite plan og sak 160/07 i formannskapet). Planområdet inkluderer noe areal nord for boligområdet også, i tilfelle det blir nødvendig å justere Gamle kongeveg. Her er avgrensningen lagt i trasé for nedlagt jernbanespor.

## AREALBRUK PÅ TVERS AV EIENDOMSGRENSER

I kapittel 2 i planprogrammet er det en liste over funksjoner som har blitt gitt prioritet basert på i hvor stor grad de betjener kollektivknutepunktet. Arealformål knyttet til disse funksjonene kan gå på tvers av eiendomsgrenser. Det er viktig at eiendomsgrenser ikke blir førende for hvordan man planlegger området. Målet er en fleksibel og effektiv arealbruk. Plan- og bygningslovens § 11-8 tredje ledd bokstav e omhandler sone med krav om felles planlegging for eiendommer, og gir at det kan fastsettes bestemmelser om virkemidler knyttet til dette. Urbant jordskifte, som er fordeling av netto planskapt verdiøkning, kan i så måte være et slikt virkemiddel. Krav om slik fordeling kan fastsettes i bestemmelsene til områdereguleringsplanen for Stjørdal stasjonsområde. Det er derfor tilføyd et nytt punkt i kapittel 9 i planprogrammet som sikrer at bruk av urbant jordskifte skal vurderes i den videre planprosessen.

## Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at revidert planprogram datert 13.05.2020 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn sammen med nytt varsel om oppstart av planarbeid med utvidet planområde.