



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Komite plan		
Kommunestyret		

Fastsetting av planprogram for dobbeltspor Trondheim S - Stjørdal

Rådmannens forslag til innstilling:

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 12-9 fastsettes planprogram for dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal for tiltak innenfor Stjørdal kommune. Planprogrammet er revidert etter offentlig høring 25.03.2013-06.05.2013, og er datert 20.12.2013.

Planprogram for dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal skal legges til grunn ved behandling av reguleringsplan med konsekvensutredning for dobbeltspor på parsellen Værnes - Stjørdal.

Et reguleringsforslag for strekningen Værnes - Stjørdal stasjon søkes tidsmessig mest mulig parallelt med planforslag i Trondheim og Malvik.

Gående og syklende skal sikres et godt parallelt tilbud fra Stjørdal sentrum til Værnes/Sandfærhus.

Stjørdal kommune vil understreke viktigheten av å legge til rette for å opprettholde Hell stasjon som knutepunkt mellom Trønderbanen og Meråkerbanen, og i tillegg gi gode muligheter for å betjene lokalbefolkningen og næringslivet på Hell og søndre deler av Stjørdal kommune forøvrig. Her er det nok å peke på de planlagte arealer for økt bosetting, og de avsatte næringsarealer som skal videreutvikles i årene som kommer. I den forbindelse vil lett og god tilgang både til Trønderbanen nord/sør og Meråkerbanen være viktig. Etter nye ruteordninger med hurtigere InterCity trafikk Trondheim – Steinkjer i framtida forutsettes det etablert et lokaltogtilbud som betjener Hell stasjon.

Med dette som bakgrunn ber kommunen at det legges til rette for plattformer på begge sider og til begge spor i Hell stasjonsområde. Plattform mot sør vurderes flyttet mot øst og nærmere stasjonsområdet, og ny plattform nord vurderes plassert øst for nåværende undergang. Dette vil være tjenlig for Stjørdal kommune og øke muligheten for å kunne videreutvikle Trønderbanen også i Stjørdal.

Stjørdal kommunen ber Jernbaneverket sammen med Statens vegvesen og Avinor vurdere de totale støyforholdene langs jernbanen / E6 fra Gevingåsen tunnel fram til Stjørdal stasjon ut fra de planlagte utbyggingene i alle tre etatene.

Vedlegg:

1. Revidert planprogram, datert 20.12.2013.
2. Innkomne bemerkninger under offentlig høring, 20.12.2013

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

1. Høringsuttale til Planprogrammets høringsutgave, Formannskapet SK 58/13, Komite plan 54/13.
2. Kunngjøring om offentlig høring av planprogram 25.03.2013.

Saksopplysninger

Jernbaneverket vil igangsette planarbeid for jernbanestrekningen Trondheim S – Stjørdal. Tiltaket fordrer Konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens §4-2. Planprogrammet omfatter tre kommuner og to fylkeskommuner. Planprogrammet og konsekvensutredningen omhandler derfor hele tiltaket, mens tiltaket videre planlegges i strekningsvise planer, både kommunedelplaner og reguleringsplaner. I Stjørdal kommune planlegges tiltaket gjennom en reguleringsplan fra Værnes stasjon til Stjørdal stasjon.

Stjørdal kommune er godkjenningsmyndighet for planprogram og reguleringsplan etter loven. Jernbaneverket står som tiltakshaver. Intensjonen er å ferdigstille planer primo 2016 slik at prosjektet kan inngå i NTP 2018-2023.

Som første fase i reguleringssaken er det i hht. Plan- og bygningsloven utarbeidet et planprogram i samsvar med regelverket for konsekvensutredninger. Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planen, behovet for utredninger og opplegg for medvirkning. Etter at programmet har vært utlagt til offentlig ettersyn forelegges det reviderte programforslaget, med innkomne merknader, Komité Plan og Kommunestyret som godkjenningsmyndighet. Deretter kan reguleringsplanforslag utarbeides og behandles på grunnlag av fastsatt planprogram. Samarbeid, medvirkning og informasjon er beskrevet på s 31 i Planprogrammet.

Formål

Formålet er å planlegge dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal i sin helhet for å avklare arealbehov i tettbygde strøk og skape forutsigbarhet for de som bor og virker langs banen. Grunnet rask befolkningsøkning og boligvekst i området er det presserende for Jernbaneverket at areal for utvikling av banen sikres gjennom et helhetlig grep og at eventuelle arealkonflikter løses i samarbeid med kommunene.

Målet er et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem, gjennom innkorting, utbedring av kurvatur, reduksjons av erosjonsutsatte områder og ivaretagelse av sikkerheten rundt bane samt elektrifisering.

Trønderbanen opplever en dag en stagnasjon i passasjerveksten som i hovedsak skyldes manglende kapasitet i banenettet til å øke frekvensen i høytrafikkperioder, samt lang reisetid.

Jernbaneverket har definert følgende effektmål:

- Effektivt – kortere reisetid, økt kapasitet og antall avganger
- Pålitelig – oppetid, punktlighet, regularitet
- Fleksibelt – regiontog hvert 30 min, lokaltog hver 15 min, økt frekvens fjerntog og godstog, effektive knutepunkter
- Sikkert
- Miljøvennlig

Jernbaneverket har definert følgende resultatmål:

- Dobbeltspor Trondheim S - Stjørdal
- Nødvendige forbikjøringspor
- Evt hensettingsspor
- Lokalisering av nødvendige knutepunkt og stoppesteder inkl publikumsfasiliteter
- Sikker togframføring
- Sikkerhet for tilgrensende areal
- Overføring fra bil til tog
- Universell utforming

Nullalternativet

Nullalternativet er beskrevet som dagens jernbanetraffikk med følgende tiltak forutsatt gjennomført (tiltak som allerede er besluttet); dobbeltspor Hell – Værnes, ny bru over Stjørdalselva, ombygd holdeplass på Værnes, ombygging av Leangen og Stjørdal stasjon samt elektrifisert jernbane.

Dobbeltsporets influensområde og konsekvenser

I Stjørdal kommune vil dobbeltsporet i hovedsak følge eksisterende spor og influensområdet er definert til å være en korridor med avgrensning 200 m fra senter spor for aktuell trase. Beskrivelse av planområde Værnes – Stjørdal finnes i Planprogrammet s 26-27. Nytt spor vil kunne berøre et boligområde med adkomstveg og en gang- og sykkelveg mellom Værnes og Stjørdal sentrum langs E6. For å sikre framdrift og for å avklare omfang og mulige lokaliseringer av rigg- og anleggsområder i tilknytning til ny jernbanetunnel under flyplassen ser Jernbaneverket at det er behov for å utvikle en egen reguleringsplan for jernbaneformål på strekningen Værnes – Stjørdal stasjon i tett samarbeid med Stjørdal kommune.

Arealbehov for nytt dobbeltspor omfatter spor med signal og kjøreledning, sikring, støyskjerming, plattformer med tilgang og opphold, forbikjøringspor på delstrekninger samt mulig plassering av nye kollektivknutepunkt/stasjon og mulighet for kjøreadkomst, parkering, sideareal for terrengforming, broer, tunneler, sikkerhetssoner og rigg og evt massedeponi. Detaljregulering av knutepunkts stasjoner og stoppesteder for øvrig inngår ikke i dette planarbeidet, men lokalisering inngår.

Viktige områder som må hensyntas i planleggingen er:

- Miljøbelastning på boområdene og tettstedets funksjon
- Økt barrierevirkning, både fysisk og visuelt
- Støy
- Rystelser
- Endringer i bruk av området gjennom brudd/endringer i forbindelseslinjer. Sikkerhet, særlig for barn og unge

Konsekvensutredningen vil ta for seg landskap/bybilde, arkitektonisk utforming, nærmiljø og friluftsliv, folkehelse, kriminalitetsforebygging, lokalt utbyggingsmønster og arealbruk, samfunnssikkerhet og ulykker. Anleggsperiodens konsekvenser vil bli utredet spesielt.

Konsekvensutredningene for alle arealplanene i de tre kommunene skal koordineres. I Stjørdal kommune vil konsekvensutredning følge reguleringsplannivået.

Vurdering

Forslag til planprogram har vært utlagt til offentlig ettersyn i samsvar med regelverket, i minimum 6 uker i perioden 25.03.2013-06.05.2013. Innkomne høringsuttalelser er oppsummert og kommentert i eget vedlegg (vedlegg 2) og planprogrammet (vedlegg 1) er revidert ihht til dette. Planprogrammet omfatter hele strekningen Trondheim S – Stjørdal og er derfor omfattende i forhold til de behovene som må vurderes i Stjørdal kommune. Rådmannen ser samtidig at det for tiltaket er viktig å ha en helhetlig konsekvensvurdering for å kunne vurdere tiltakets effekter og en helhetsvurdering av tiltaket på tvers av 3 kommuner og fylkesgrensen.

For Stjørdal kommune er lokalisering av holdeplasser, arealbehov for spor i stasjonsområdene, samt tilgang til nok plattformareal for framtidens togtilbud viktig.

Trasevalget på strekningen er rimelig avklart, da det er kort avstand mellom de faste punktene Værnes stasjon og Stjørdal stasjon. Ved utarbeidelse av planforslaget vil det være viktig å sikre boligområdene langs jernbanen mhp støy, rystelser, adkomst og uteoppholdsareal. Likeså vil det være viktig å opprettholde en god gang- og sykkelvegforbindelse fra Stjørdal sentrum sørover forbi Værnes. I anleggsfasen vil det være viktig så skjerming omgivelsene både for støy og trafikk.

I kommunens behandling av forslag til planprogram ble følgende vedtak fattet i Formannskapet 16.05. 2103:

- 1. Det fremlagte planprogramforslaget av 25.03.2013 gis tilslutning.*
- 2. Et reguleringsforslag for strekningen Værnes – Stjørdal stasjon tas inn i planprogrammet tidsmessig mest mulig parallelt med planforslag i Trondheim og Malvik.*
- 3. Formannskapet vil fastholde de endringsvedtak som ble gjort ved førstegangsbehandling av reguleringsplan Hell – Værnes PS 172/12.*

Dette vedtaket er fulgt opp i vedtaksinnstilling ut fra relevans i denne saken (dvs ikke tatt med de elementene som direkte berører planforslaget på Hell).

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at revidert planprogram datert 20.12.2013 fastsettes.