



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet		
Kommunestyret		

Høring - Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen - IKAP 2

Rådmannens forslag til innstilling:

1. Stjørdal kommune slutter seg til mål, strategier og retningslinjer i høringsutkast IKAP-2, datert 19. september 2014.
2. Retningslinjene i IKAP skal følges opp i all areal- og transportplanlegging i kommunen.
3. Dersom det kommer supplerende tillegg eller endringer til dette vedtaksforslaget som grunn av høringsuttalelser, gis formannskapet myndighet til å avklare endelig felles vedtak før Trondheimsregionens første møte i 2015

Vedlegg:

- IKAP-2, høringsutkast 19. september 2014
- Indikatorer for måloppnåelse i Trondheimsregionen, høringsutkast 19. september 2014

Øvrig bakgrunnsmateriale finnes på www.trondheimsregionen.no (*prosjekter / ikap-2 /*)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Sammendrag:

Generelt (felles saksframlegg utarbeidet av Trondheimsregionen)

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) omfatter kommunene Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Midtre Gauldal, Skaun, Orkdal, Rissa og Leksvik.

Høringsutkast til IKAP-2 legges fram for politisk behandling i alle deltakerkommunene og blir oversendt til eksterne høringsparter til uttalelse. Høringsfrist er 15. desember 2014.

De kommunale behandlingene og eksterne høringsuttalelsene skal legges til grunn i et endelig felles vedtak i Trondheimsregionen-Regionrådet sitt første møte i 2015.

Bakgrunn

Trondheimsregionen har igangsatt rullering av IKAP-1, januar 2013. Det var ønskelig å videreutvikle og forbedre planen, basert på erfaringer med IKAP-1, som var vedtatt juni 2010.

Trondheimsregionen opplever en enda større befolkningsvekst enn den som er lagt til grunn i IKAP-1. Dette ga også grunnlag for ny vurdering av retningslinjene.

Rissa og Leksvik kommuner tiltrådte som medlemmer i Trondheimsregionen høsten 2009. Det ble ikke tidsmessig mulig å innarbeide de to nye kommunene i plangrunnlaget for IKAP-1. Ved rullering av IKAP-2 har begge kommuner blitt fullverdig del av planen.

I tillegg til ovennevnte var det i IKAP-1 vedtatt i retningslinje 1.7: *ny vurdering av retningslinjene om store næringsareal skal tas opp til nærmere vurdering etter at det foreligger nærmere sikkerhet om lokaliseringssted for godsterminal og havn, uansett må ny vurdering igangsettes senest sommeren 2012.*

Ved oppstart av rullering av IKAP forelå det fortsatt ikke noen avklaring om lokalisering av logistikknutepunkt, men rulleringsarbeidet ble allikevel satt i gang.

Nærmere om høringsutkast IKAP-2

IKAPs utgangspunkt er å gjøre regionen attraktiv gjennom å gi konkurransedyktige tilbud i forhold til næringsetableringer og framtidig bosetting. Formålet med interkommunal arealplan for Trondheimsregionen er å legge til rette for en bærekraftig og konkurransedyktig arealutvikling gjennom en samordnet avklaring av arealbruken. Det legges til grunn at dette gir bedre grunnlag for å avveie arealbruk mot ulike regionale og nasjonal mål.

IKAP er en langsiktig plan med en sammenhengende arealstrategi for regionen. Planhorisonten er 2040, med mer konkret dimensjonering av boligbehov og behov for arealkrevende næringsvirksomheter for en 12-års periode, slik at dimensjoneringen kan legges til grunn i kommuneplanlegging. IKAP omfatter mål, strategier og retningslinjer for *samordnet areal- og transport, jordvern, boligbygging, næringsareal og senterstruktur.*

Mål og strategier fra *Melding om Strategiske valg*, dd. 18.09.09 er videreført i IKAP-2, men strukturert på nytt og delvis omformulert, slik at de er lettere å håndtere som grunnlag for arealutvikling i regionen.

Regjeringen har i Nasjonal Transportplan 2014-2023 prioritert modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen, samt konstatert at det er behov for satsing på dobbeltspor mellom Værnes/Stjørdal og Trondheim, som ledd i satsingen på regiontrafikk inn mot storbyene. For å støtte opp under denne nasjonale prioriteringen av regional jernbanesatsing, er det i IKAP-2 tatt in et nytt punkt under *strategi for samordnet areal- og transport*: Hovedknutepunktene for kollektivtransport langs jernbanetraseen skal styrkes (Stjørdal, Hommelvik, Trondheim Sentral, Melhus skysstasjon, Støren)

I arbeidet med rullering av IKAP kom fram behov om forenkling av IKAP og tydeliggjøring av hva som er forpliktende. Det var også stor interesse for kunnskapsgrunnlaget som ble presentert, både internt og eksternt. Derfor er struktur av IKAP endret til et hoveddokument *mål, strategier og retningslinjer* (IKAP-2) og kunnskapsgrunnlagsrapporter om *befolkning, bolig, næring, og transport*. Hoveddokumentet skal vedtas og er gjensidig forpliktende for parter i Trondheimsregionen. Kunnskapsgrunnlaget er til orientering og skal oppdateres årlig og være tilgjengelig via Trondheimsregionen sin nettside, www.trondheimsregionen.no (*prosjekter / ikap-2 / grunnlagsdokumenter*).

I kapittel *Oppfølging av IKAP-2* er det beskrevet hva kommunene og Trondheimsregionen skal bidra med for å sikre at målene for arealutvikling i Trondheimsregionen blir oppnådd.

Massedeponi, arealbehov offentlige tjenester, folkehelse/friluftsliv

Disse 3 utredningstemaene fra planprogrammet for rullering av IKAP er tatt opp som eget prosjekt. Utredning om *massedeponi* er gjennomført parallell med rullering av IKAP. Utredningen *Massedeponi i Trondheimsregionen: regional utredning av områder for deponering av rene masser* er sendt på høring 25. juni 2014, med høringsfrist 1. oktober 2014.

Utredning om *arealbehov for offentlige tjenester* er startet opp i løpet av 2014 og forventes ferdigstilt desember 2014.

Tema *Folkehelse* var i planprogrammet knyttet opp mot Sør-Trøndelag fylkeskommune sitt prosjekt *kartlegging av friområder i Sør-Trøndelag*. Arbeidet med kartlegging av friområder i kommunene i Sør-Trøndelag er i gang, men har imidlertid ikke kommet så langt. Oppstart av arbeidet med en kartlegging av regional viktige friområder og korridorer for friluftsliv skal settes i gang når de kommunale kartleggingene i kommunene i Sør-Trøndelag er på plass. For de to kommunene i Trondheimsregionen som ligger i Nord-Trøndelag, Stjørdal og Leksvik, skal Trondheimsregionen bistå kommunene til å gjennomføre en tilsvarende kartlegging av friområder på kommunenivå.

Logistikknutepunkt

I IKAP-1 ble det vedtatt at ny vurdering av retningslinjene om store næringsareal skal tas opp til nærmere vurdering etter at det foreligger nærmere sikkerhet om lokaliseringssted for godsterminal og havn.

Ved oppstart av rullering av IKAP i 2013, forelå det fortsatt ikke noen avklaring om lokalisering av logistikknutepunkt. Rulleringsarbeidet ble allikevel satt i gang.

I løpet av rulleringsprosessen, april 2014, har Regjeringen bestemt at *Delt løsning* skal legges til grunn for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Regjeringen har bedt Jernbaneverket å gjennomføre nødvendige utredninger for de to aktuelle lokaliseringalternativene for godsterminal for Jernbane, Torgård i Trondheim og Søberg i Melhus, i løpet av 2014, slik at Regjeringen kan legge det til grunn ved endelig lokaliseringsbeslutning, ventelig på nyåret 2015.

Retningslinjene for *Næring* i høringsutkast IKAP-2, vurderes som et godt styringsverktøy for arealplanlegging sin bidrag til måloppnåelse for næringsutvikling i Trondheimsregionen, og anses som tilstrekkelig for avklaring om framtidig lokalisering av næringsvirksomheter for godshåndtering via sjø og jernbane, når lokaliseringsbeslutning fra Regjeringen foreligger.

Virkning av IKAP-2

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) er ikke en offisiell plan etter Plan- og bygningsloven. IKAP er en felles arealplan for Trondheimsregionen som regionen selv mener er nødvendig for å oppnå målene om klimavennlig regionutvikling og å begrense nedbygging av landbruksareal. I tillegg har Trondheimsregionen erfart at en slik felles plan gir større gjennomslagskraft for å få statlig finansiering til store samferdselsprosjekter og belønningsmidler.

IKAP er retningsgivende og gjensidig forpliktende for areal- og transportutvikling i Trondheimsregionen. IKAP er et politisk rammeverk som gir viktige overordnede føringer for arealforvaltning i kommunene og sikrer dermed en interkommunal samordning.

Rådmannens vurdering:

Fra starten av i arbeidet med interkommunal arealplan har det vært lagt vekt på å kommunisere tydelig verdien av et regionalt politisk rammeverk i areal- og transportplanleggingen. Selv om det kan framstå uklart i hvilken grad planens enkeltpunkter berører enkeltkommunen, skal IKAP legges til grunn som retningsgivende og gjensidig forpliktende for regionens areal- og transportutvikling.

Som det gjøres rede for i høringsutkastet, konkluderes det med bakgrunn i foreliggende kunnskapsgrunnlag at det ikke er behov for større endringer i retningslinjene som er vedtatt i IKAP 1. Endringene i IKAP 2 er i hovedsak knyttet til planens struktur ved at det er tatt grep for å forenkle og tydeliggjøre plandokumentet i form av hhv. *mål, strategier og retningslinjer*. Det er dette **hoveddokumentet** som skal vedtas og er gjensidig forpliktende for partene i Trondheimsregionen. **Kunnskapsgrunnlaget** for IKAP, i form av rapporter om befolkning, bolig, næring og transport, er til orientering og skal oppdateres av Trondheimsregionen hvert år.

Til selve høringsutkastet vil rådmannen kommentere flg.:

Behov for «arealkrevende» næringsvirksomheter fremstår noe uklart. Det kan etter min mening tenkes arealkrevende etableringer i alle tre A, B og C-sonene, f.eks. større kjøpesentra og annen større salgs- og tjenesteytende virksomhet i A- og B-sonene. Men ikke alle er like mye trafikkskapende. I C-områdene burde man kunne presisere at det gjelder ikke-

publikumsattraktive, arealekstensive etableringer. Så lenge dette ikke presiseres, risikerer man at klimavennlig transportutvikling lett kan undergraves.

Hovedpunktene for kollektivtransport langs jernbanetraseen oppgir fem knutepunkter, inkl. Støren. Innenfor det fremtidige Trønderbanekonseptet er Leangen og Heimdal tiltenkt knutepunktroller og burde vært vurdert også å ha knutepunktstatus.

Mål, strategier og retningslinjer

Samordnet areal og transport. Veksten i pendlertrafikk langs regionens østakse; Trondheim – Malvik – Stjørdal kan ikke sees uavhengig av forutsetningen i den nye statlige planretningslinjen av 26.09. om at all trafikkvekst i området skal skje i form av gang-, sykkel- og kollektivreiser. Kollektivreisene langs strekningen hemmes både av reisetidsforholdet til bil og av ulike takstregimer i Sør- og Nord-Trøndelag. Kollektivsatsingen langs aksene her er ensidig lagt til en utvikling av togtilbudet mot dobbeltspor Stjørdal – Trondheim. Gjennomføring av spesielt fase 3 og 4 i NSB's utviklingsplan for Trønderbanen er så usikker at det i lang tid i stedet må fokuseres på utvikling av et effektivt og konkurransedyktig busstilbud langs E6. Planlagt tunnelutbygging på denne E6-strekningen er ikke nok til å unngå at dagens kø-tilløp vil øke kraftig de neste 10 årene dersom ikke forbindelsen utvides kapasitetsmessig - også mellom tunnelene. De to ekstra kjørefeltene på en 4-felts E6 må da vurderes reservert taxi og bussens 2x170 avganger (flybusser og rutebusser) pr. i dag. Jfr. også formannskapet's uttalelse til «Samferdselspolitisk fundament for Trondheimsregionen» i f.sak. 11/14.

Maksimalt 25/35 % av tomtearealet til parkering for hhv. kontor/forretning kan gi begrensninger i praktiseringen av kommunens gjeldende parkeringsnorm. Eksempel: Et kontorbygg på 1.500 m² tomt oppføres i 4 etasjer med grunnflate 500 m². Det gir 2.000 m² gulvflate og krav til 40 parkeringsplasser. Hver plass krever 25 m². Det krever 1.000 m² til parkering, eller 2/3 av tomten. Retningslinjen kan dermed komme i konflikt med kravet om høy utnyttingsgrad hvor dyrkajord omdisponeres til byggeformål.

Punktet «Stimulere til reiser med kollektivtransport» må suppleres med det ytterligere miljøvennlige alternativet «Stimulere til gang- og sykkelreiser». Jfr. også anstrengelsene for tiden med å tilrettelegge for sykkelveier i kommunene.

Senterstruktur. Kravet om maksimalt 40 % av ny utbygging til boligformål innenfor kommunesenterets sentrumskerne kan komme i konflikt med gjeldende reguleringsplan for Stjørdal sentrum. Sentrumsplanen opererer med en grov fordeling av nybyggingspotensialet på 50 % til næringsformål og 50 % til boligformål innenfor planområdet. 40 % - retningslinjen bør kunne få betydning for arbeidet med en ny sentrumsplan.

Rådmannens vurdering er at rulleringen av IKAP har vært hensiktsmessig med mål om å stramme opp og tydeliggjøre overordna føringer og kommunens forpliktelser. Veksten i regionen har vært større enn hva som var lagt til grunn i IKAP 1, og det blir enda viktigere å ha et overordna politisk rammeverk for å håndtere klima- og arealutfordringer på en god måte. Det er nylig vedtatt nye statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, retningslinjene i IKAP er i tråd også med de nye retningslinjene.