



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for areal og samfunnsplanlegging	5/14	13.02.2014
Kommunestyret	12/14	24.02.2014

PlanID 201314 - Kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim grense - Hommelvik. Behandling av forslag til planprogram dobbeltspor Trondheim-Stjørdal

Vedlegg:

1. Planprogram "Dobbeltspor Trondheim S - Stjørdal. Datert 20. desember 2013. 44 sider.
2. Høringsinnspill til forslag til planprogram etter offentlig ettersyn 25. mars til 6. mai 2013. Sammendrag av alle innspillene. Vedlegg til Planprogram datert 20. desember 2013. 30 sider.

Saksdokumenter (ikke vedlagt)

- Ingen

Saksdokumenter nett

Dokumenter i saken kan sees i kommunens karttjeneste *Planinnsynet*,
www.malvik.kommune.no/plan, søkeord:
<http://tema.Webatlas.no/malvik/Planinnsyn?planid=201314>

Saksopplysninger

Sak : Planprogram for videre arbeid med kommunedelplan Trondheim grense - Hommelvik.
Formålet : Planer for dobbeltspor Trondheim – Stjørdal.
Forslagsstillerne : Jernbaneverket.
Planlegger : Jernbaneverket.
Tiltakshaver : Jernbaneverket.
Grunneier : Flere grunneiere.
Lokalisering : Gjennom Malvik

Planstatus : Dagens spor ligger for store deler av strekningen gjennom Malvik kommune i uregulert områder. Gjennom de tettbygdeområdene er eksisterende spor stort sett tegnet inn i reguleringsplanene.

Innledning:

Dette saksframlegget er i all vesentlighet viet til å lage et sammendrag av innholdet i forslaget til planprogram. Da rådmannen ikke har noen vesentlige kommentarer til forslaget, er kapitlet med "Rådmannens vurderinger" kort.

Mye av teksten i dette saksframlegget er direkte sitater fra forslaget til Planprogram, uten at dette er markert med anførselstegn og kursiv skrift.

I henhold til § 4-1 i Plan- og bygningsloven har Jernbaneverket som tiltakshaver utarbeidet et planprogram som beskriver bakgrunnen og gjennomføringen av det forestående plan- og utredningsarbeidet for dobbeltspor på strekningen Trondheim S - Stjørdal (Nordlandsbanen). Dette planprogrammet danner blant annet grunnlag for valg av trasé, gjennom kommunedelplan med konsekvensutredning, for banestrekningen gjennom Malvik kommune.

Planprogrammet er utarbeidet etter Forskrift om konsekvensutredninger (KU) av 1. juni 2009 hjemlet i Plan- og bygningslovens § 4-2. Planprogrammet beskriver hvilke temaer som skal utredes for tiltaket i Trondheim, Malvik og Stjørdal kommuner.

Forslaget til planprogram har ligget ute på høring våren 2013, og det ble holdt flere åpne møter i høringsperioden, blant annet ett i Malvik.

Jernbaneverkets endelige forslag til planprogram er nå oversendt til godkjenning i de tre berørte kommunene som planmyndigheter. Trondheim, Malvik og Stjørdal kommuner er planmyndighet for tiltaket innenfor sine respektive arealer.

Saksopplysninger om forslaget til Planprogram:

Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal (Nordlandsbanen) er et omfattende tiltak som må konsekvensutredes.

Dette planprogrammet fastsetter hvilke temaer som skal utredes for tiltaket. Planprogrammet legger premisser for hvordan planarbeidet skal gjennomføres og beskriver planprosessen fram til vedtatte kommunedelplaner og reguleringsplaner i de tre kommunene. Her inngår beskrivelser om prosjektets bakgrunn, felles planforutsetninger, mål og premisser. Videre beskrives organisering og gjennomføring av planarbeidet, samt opplegg for samarbeid, medvirkning og informasjon.

Planprogrammet presenterer de problemstillinger som skal utredes med hensyn til tiltakets virkninger på naturressurser, miljø og samfunn, samt forholdet til miljø og risiko relatert til anleggsperioden.

Jernbaneverket har som mål at vedtatte arealplaner skal foreligge medio 2016.

Med bakgrunn i dette planprogrammet skal følgende arealplaner utarbeides og der konsekvensutredningene for alle arealplanene koordineres:

- Kommunedelplan(er) for strekningen Leangen - Hommelvik (Trondheim og Malvik kommuner), med nødvendig konsekvensutredninger (KU). Her vurderes alternative traséer for dobbeltspor.
- Reguleringsplan for strekningen Trondheim S - Leangen stasjon (Trondheim kommune) med nødvendig konsekvensutredning.

- Reguleringsplan for strekningen Værnes - Stjørdal stasjon (Stjørdal kommune) med nødvendig konsekvensutredning. Her vil dobbeltspor i hovedsak følge eksisterende spor.

For strekningen Hommelvik – Værnes foreligger det allerede reguleringsplan for dobbeltsporet.



Planarbeidet er basert på at vedtak av kommunedelplan og reguleringsplaner skal kunne foreligge innen andre kvartal i 2016 for alle områdene. Dette åpner for at strekningen kan inngå i NTP 2018 – 2027, med mulig anleggsstart i 2018.

I det videre saksframlegget er bare de hovedpunktene som berører Malvik mest, omtalt. For nærmere informasjon om innholdet vises det til planprogrammet.

Kap. 1: Generelt om planen og tiltaket

Kapasiteten på strekningen Trondheim – Stjørdal er i dag en begrensende faktor for utviklingen og driften av Trønderbanen. For å kunne nå mål om å øke frekvens og hastighet på togtilbudet på Trønderbanen, er dobbeltspor en nødvendig forutsetning. Forventet befolkningsvekst og en utvidet arbeidsmarkedsregion gir et potensial for økt andel kollektivreiser.

Siden målet er å ta en betydelig del av veksten i transportbehovet gjennom togtransport i fremtiden, må operatørens sportilgang for både persontrafikk og godstrafikk økes. Det nye dobbeltsporet vil kunne være ryggraden i kollektivtransportssystemet i regionen, fortrinnsvis Trondheim – Steinkjer - Storlien. Økt sporkapasitet vil ha stor betydning for frekvens, reisetid, komfort og punktlighet. Togets fortrinn er hurtig transport med stor passasjerkapasitet på langs av transportaksen Trondheim - Steinkjer, mens by- og matebusser vil kunne sørge for smidighet i tverrforbindelsene.

I kapittel 1 skrives det om transporten i regionen i dag og i framtida, og bakgrunn og forankring for planene om dobbeltspor Trondheim – Stjørdal. Her omtales konseptvalgutredningen fra 2011, kapasitetsmangelen på strekningen og innholdet i nasjonal transportplan NTP 2014 – 2023. I NTP 2014 - 2023 er elektrifisering tatt inn, samt dobbeltspor Hell - Værnes, men ikke resten av dobbeltsporet Trondheim – Stjørdal. Vedtatte arealplaner er en forutsetning for å få prosjekter inn i neste NTP.

Det er avgjørende at hele jernbanetraséen ses under ett for å oppnå en effektiv og forutsigbar plan- og utredningsprosess for alle parter og et helhetlig grep på utformingen av dobbeltsporet.

I Kapittel 1.5 er målene for dette planarbeidet tatt inn.

Kapittel 2. FELLES FORUTSETNINGER FOR PLANLEGGINGEN

Det tas utgangspunkt i dagens jernbanetrafiikk. Alle pågående investeringstiltak for jernbanen på strekningen innenfor gjeldende NTP (2014-2023) forutsettes gjennomført. Dette omfatter dobbeltspor Hell - Værnes, inkl. ny bru over Stjørdalselva, og ombygd holdeplass på Værnes, samt ombygging av Leangen og Stjørdal stasjoner. Videre inngår elektrifisering av eksisterende bane Trondheim S - Steinkjer.

Konsekvensene av dobbeltspor på hele strekningen Trondheim - Stjørdal skal vurderes opp mot dette beskrevne 0-alternativet.

Ellers omtales statlige retningslinjer og overordnede planer i kap. 2.

I delkapittel 2.4 følger en beskrivelse av tiltaket. For Malvik kommune betyr tiltaket først og fremst at det skal utarbeides og vedtas kommunedelplan for strekningen Trondheim grense - Hommelvik, med nødvendige konsekvensutredninger (KU). Her inngår alternative traséer for dobbeltspor. Trondheim kommune står for behandlingen av kommunedelplanen for strekningen Leangen – grensa mot Malvik.

Tiltaket utløser krav om konsekvensutredning. Jernbaneverket ser det som formålstjenlig at konsekvensutredningen omhandler hele tiltaket, Trondheim – Stjørdal, sett i sammenheng, og planprogram og KU utarbeides derfor for hele tiltaket. For deler av strekningen er det allerede utarbeidet arealplaner som ivaretar et dobbeltspor og for andre deler pågår slikt planarbeid. Tiltaket vil berøre de tre kommunene i ulik grad.

Tiltaket omhandler flere planområder (korridorer/traséer) generelt vist i 200 meters bredde i planprogrammet, tilsvarende influensområdet for konsekvensutredningen (KU). Jernbaneverket synliggjør slik hvilke områder som kan bli indirekte og direkte berørt av tiltaket. På strekningen Leangen – Hommelvik representerer korridorene ulike alternativer i kommunedelplanen. Alternativene utgjør prinsipielle valg av standard og ulik hastighet. Valg av alternativ fordrer at banen ses under ett, dvs. sammenhengende Trondheim S – Steinkjer. Dette for å unngå store sprang i standard. Korridorenes omfang vil reduseres gjennom planleggingen.

Valg av trasé og drivemetode for tunneler er avgjørende for arealbehov og lokalisering av rigg og anleggsområder i byggefasen. Valg av drivemetode for tunnel avhenger av hvilket tunnelverrsnitt som velges. Drivemetoden som krever størst arealbehov legges til grunn for konsekvensutredningen.

Tiltaket omhandler generelt dobbeltspor med signal og kjøreledning, samt sikring, støyskjerming, plattformer med tilgang og opphold, forbikjøringsspor på delstrekninger samt mulig plassering av nye kollektivknutepunkt/stasjoner og analyse av mulighet for kjøreatkomst, parkering mv. Andre temaer er nødvendig sideareal relatert til terrengforming, broer, tunneler etc. med sikkerhetssoner, samt midlertidige areal for rigg, anlegg og transport, og mulige permanente massedeponi. Detaljregulering av knutepunktstasjonene og stoppesteder for øvrig inngår ikke i dette planarbeidet.

Det vurderes en generell dimensjonerende hastighet på 160-200 km/t. Kortere strekninger kan reduseres helt ned til 100 km/t.

3. TILTAKETS ULIKE PLANOMRÅDER

3.2 Planområde 1: Trondheim S – Leangen stasjon (i Trondheim kommune)

Omtales ikke nærmere i dette saksframlegget.

3.2 Planområde 2 Leangen st – Hommelvik (i Trondheim og Malvik kommuner)

Som grunnlag for arbeidet med planprogrammet har Jernbaneverket gjennomført “Utredning Leangen – Hommelvik” (2013), der ulike traséer for dobbeltspor på strekningen er vurdert jernbaneteknisk. Nevnte utredning legges til grunn for planarbeidet videre.

I gjeldende planer for Malvik kommune er et mulig dobbeltspor ikke behandlet, bortsett fra reguleringsplanen for Gjevingåsentunnelen, som omfatter et planområde fra Homla og til Hell.

I forbindelse med arbeidet med sentrumsplanen for Hommelvik, samarbeider Jernbaneverket med Malvik kommune i en mulighetsstudie for å se på innføring av dobbeltspor i tunnel fra vest. Resultatene fra denne mulighetsstudien vil legge føringer for sentrumsplanen for Hommelvik og hensyntas i kommunedelplanen.

Gjeldende reguleringsplan Gevingåsen jernbanetunnel vedtatt 22.6.2009, viser for strekningen Hommelvik (Homla elv) – Hell to tunneler og dobbeltspor. Nytt løp gjennom Gevingåsen er altså ferdig regulert, men strekningen må konsekvensutredes på kommunedelplannivået for å kunne inngå i overordnet KU.

Kommunedelplanen for dobbeltspor Leangen – Hommelvik, brukes for å kunne velge mellom ulike traséer. Arealplanen vil omfatte Trondheim og Malvik, altså to planmyndigheter, som må vedta hver sin del.



Jernbaneverket ønsker for denne delstrekningen å vurdere 3 alternativer:

- Alternativ 2.2A Ytre linje omhandler modernisering av eksisterende trasé i kombinasjon med en tunnel Være - Saksvik, to korte tunneler under Vikhammer og en tunnel Midtsand - Hommelvik.
- Alternativ 2.2B Midtre linje omhandler modernisering av eksisterende trasé i kombinasjon med en tunnel fra Ranheim til Saksvik. Videre to korte tunneler under Vikhammer og en tunnel Midtsand - Hommelvik (likt alternativ A)
- Alternativ 2.2C Indre linje omhandler en ny trasé med en lang tunnel Ranheim – Hommelvik

På denne jernbanestrekningen er det i dag ett stoppested (Vikhamar holdeplass) i tillegg til Hommelvik stasjon. Planene for Hommelvik stasjon omfatter arealet til og med jernbanebrua over Homla.

Jernbaneverkets intensjon for hele denne delstrekningen er å utbedre kurvaturen og å redusere lengden på erosjonsutsatte områder, i den grad dette lar seg gjennomføre. Det er nødvendig, som en del av dette utredningsarbeidet for alle alternativer, å avklare omfang og mulige lokaliseringer av rigg- og anleggsområder spesielt i tilknytning til tunneler og broer. Videre må mulighet for midlertidige og permanente massedeponi kartlegges, samt avklare omfang av disse.

Alternativ 2.2A Ytre linje følger delvis dagens trasé og passerer betydelige leireområder, noe som spesielt må vurderes nærmere. Det er i utredningsarbeidet vurdert bruer både i Væresbukta og Malvikbukta for å muliggjøre økt hastighet. Brualternativet i Væresbukta er forlatt grunnet hensyn til strandsonen, samt investerings- og vedlikeholdskostnader.

Mellom Ranheim og Midtsand ligger store deler av dagens jernbanetrasé nær sjøen. For å oppnå tilfredsstillende kurvatur må deler av traséen legges i tunneler. Valgt dimensjonerende hastighet vil få konsekvenser for de to korte tunnelene under Vikhammer og hvordan traséen skal passere Malvikbukta (som fylling i strandsonen eller bru).

Videre mellom Malvikbukta og Midtsand går dagens linje gjennom landbruksområder. Her følges eksisterende jernbanetrasé i stor grad fram til Midtsand (noe avhengig av trasévalg forbi Malvikbukta).

Fra Midtsand til Hommelvik vurderes ny tunnel gjennom fjellet (Sveberg) for å fjerne linja fra strandsonen med ras- og erosjonsproblematikk. Tunneltraséen blir utredet med tre varianter avhengig av valgt dimensjonerende hastighet på strekningen.

I Hommelvik tettsted, fra nytt tunnelpåhugg til og med Homla elv, vil jernbanen følge dagens trasé og kobles til jernbaneareal i reguleringsplan Gevingåsen jernbanetunnel.

Alternativ 2.2B Midtre linje med varianter følger ny trasé fra passering Presthusvegen vest for Ranheim stasjon. Tunnel Ranheim - Saksvik vil utredes med to varianter avhengig av valgt dimensjonerende hastighet på strekningen, og tunnelpåhugg for begge varianter i Saksvikbukta er i leireområder med tilsvarende utfordringer som i alternativ 2.2A Ytre linje.

Fra Saksvikbukta til Hommelvik (Homla elv) er alternativ B Midtre linje tilsvarende som for alternativ 2.2A Ytre linje. Valgt dimensjonerende hastighet vil få konsekvenser for traséutforming.

Alternativ 2.2C Indre linje følger ny trasé fra passering Presthusvegen vest for Ranheim stasjon og viser én lang tunnel direkte mellom Ranheim og Hommelvik. Arealbehov for rømningsveger fra tunnel må avklares spesielt. Videre må status for jernbanespor mellom Ranheim og Hommelvik avklares.

Trasé fra Hommelvik stasjon til Homla elv er som alternativ 2.2A Ytre linje.

Jernbaneverket ser det som mest hensiktsmessig at den aktuelle strekningen inngår i en kommunedelplan for jernbaneformål for dobbeltspor Leangen st – Hommelvik (til og med Homla elv).

Planprogrammet omtaler videre noen punkter om særlige forhold som det må tas hensyn til i planleggingen:

- Eksisterende tettsted og bokvalitet.
- Kulturminner og kulturmiljø, herunder verna bebyggelse og areal med vernestatus.
- Strandsone.
- Dyrkamark.
- Sikker kryssing av jernbanen.

3.3 Planområde 3: Værnes – Stjørdal (i Stjørdal kommune)

Omtales ikke nærmere i dette saksframlegget.

3.4 Alternative korridorer og varianter

For å sikre at de valgte korridorer med alternativer og varianter er jernbaneteknisk gjennomførbare, har Jernbaneverket gjennomført ulike interne utredninger. Gjennom dette arbeidet er noen alternative traséer og varianter vurdert grundig og forkastet. Jernbaneverket er åpen for at det gjennom planprosessen vil dukke opp nye ideer til dobbeltsportrasé. Disse vil alle realitetsbehandles i prosessen og tilbakemeldinger gis til idéhavere.

På side 28 og 29 i forslaget til planprogram er det vist til alternativer som er forkasta eller nye alternativer og varianter som ikke er vurdert tidligere, men som skal vurderes nærmere i innledende fase av konsekvensutredningen. Her nevnes blant annet alternativet med to tunneler Ranheim – Saksvik og Saksvik – Hommelvik, med ny stasjon ved Saksvik, nedenfor Malvikvegen.

Kap. 4: Organisering av planarbeidet med konsekvensutredning.

4.1 Organisering

Konsekvensutredningen (KU) og planleggingen vil foregå parallelt for områdene i Trondheim, Malvik og Stjørdal kommuner. Jernbaneverket ønsker å tilstrebe en koordinert offentlig behandling og et tverrkommunalt samarbeid i planprosessen. Det er avgjørende at hele tiltaket ses under ett for å oppnå en effektiv og forutsigbar planprosess for alle parter.

Jernbaneverket vil være ansvarlig for den faglige koordineringen av plan- og utredningsarbeidet på tvers av kommunegrensene. Kommunene er ansvarlige for den interne kommunale planbehandlingen og å legge til rette for den enkelte kommunes arealplanvedtak.

4.2 Samarbeid, medvirkning og informasjon

For å sikre en god og jevnlig involvering av berørte etater og interessenter, er det definert fire interessentgrupper. Disse vil bli involvert jevnlig underveis i prosessen, på noe ulik måte og med ulik frekvens.

- Planmyndigheter - berørte kommuner
- Samarbeidsforum – fylkeskommuner, sektormyndigheter og tilgrensende kommuner.
- Ekstern involveringsgruppe – operatører, næringsliv, relevante interesseorganisasjoner
- Grunneiere, naboer, gjenboere og andre interessenter

4.3 Planlagt framdrift

Framdrift for utarbeidelse av kommunedelplan og reguleringsplaner med konsekvensutredning bygger på muligheten for at tiltaket kan inngå i NTP 2018-2027.

Alle planene er tenkt lagt ut til offentlig ettersyn i 4. kvartal i 2015 og med vedtak i de enkelte kommunene i 2. kvartal 2016.

4.4 Dokumentasjon

Kapittel 4.4 beskriver hvordan utvelgelsesprosessen skal foregå.

Jernbaneverket har som mål at kun ett forslag for jernbanetrasé inngår i planbehandlingen av både reguleringsplaner og kommunedelplanen. Jernbaneverkets anbefalinger drøftes fortrinnsvis med kommunene, men også med fylkeskommunene og øvrige offentlige fagetater.

Følgende forhold vurderes i utvelgelsesprosessen:

- I hvilken grad oppfyller alternativet målene med tiltaket?

- Vurdering av teknisk gjennomførbarhet (jf. teknisk regelverk og forskrifter).
- Grovt kostnadsoverslag av anleggskostnader og drift-/vedlikeholdskostnader.
- Overordna vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, hvorvidt konfliktnivå øker i forhold til andre foreslåtte alternativer.
- Hvorvidt alternativet er i strid med vesentlige regionale eller nasjonale interesser.

For strekningene Leangen – Hommelvik og Hommelvik – Hell heter det:

Kommunedelplanen for strekningen Leangen - Hommelvik utformes som ett felles dokument for kommunene Trondheim og Malvik. Formatet på kommunedelplanen har som mål at fremstillingen skal være kortfattet og lett tilgjengelig. Det vil bli vektlagt at kommunedelplanen er et styringsdokument både for tiltakshaver og de to kommunene. Tekstdelen av kommunedelplanen skal organiseres slik at tiltaket og dets virkninger presenteres helhetlig og for de enkelte delområder langs strekningen fra Leangen til Hommelvik. Det utarbeides to koordinerte arealplankart med bestemmelser som omfatter areal i hver av kommunene. Det vil i ettertid måtte utarbeides reguleringsplaner som fastsetter valgt trasé mer presist. Det må avklares hvor mye tiltakshaver er ansvarlig for og hva som evt. kan tilrettelegges av kommunene.

For strekningen Hommelvik – Hell foreligger vedtatt reguleringsplan. Konsekvenser av dobbeltspor for strekningen Hommelvik – Hell inngår i KU Leangen-Hommelvik.

Følgende dokumenter skal utarbeides for hele prosjektet:

- Konsekvensutredning for hele strekningen Trondheim S - Stjørdal, med beskrevne temautredninger.
- Planbeskrivelse for kommunedelplan Leangen – Hommelvik (ett felles dokument for to kommuner)
 - 2 kommunedelplankart med bestemmelser
 - KU på kommunedelplannivå
- Planbeskrivelse og reguleringsplankart for Trondheim S - Leangen i Trondheim kommune inklusive KU på reguleringsplannivå
- Planbeskrivelse og reguleringsplankart for Værnes – Stjørdal i Stjørdal kommune inklusive KU på reguleringsplannivå.

Kap. 5: Utredningsprogram

5.1 Metode

Utredningsprogrammet bygger på plan- og bygningslovens § 4-2 med tilhørende forskrift om konsekvensutredninger. Ved utredning av konsekvenser benyttes metodikken i Statens vegvesens Håndbok 140 “Konsekvensanalyser”.

5.2 Utredningsprogram for de ulike planområder

Dette kapitlet viser blant annet en tabell (side 35 i planprogrammet), med hvilke ulike utredningstemaer som er aktuelle i de forskjellige delområdene.

5.3 Tema som skal utredes

Fra side 36 og resten av planprogrammet (til og med side 44) er temaene som skal utredes, beskrevet. Rådmannen omtaler ikke disse temaene nærmere her, men konkluderer bare med at etter rådmannens syn er alle aktuelle temaer tatt med.

Rådmannens vurderinger

Rådmannen konkluderer, etter sin gjennomgang av planprogrammet, at forslaget inneholder de temaer som rådmannen mener må vurderes gjennom den videre planprosessen.

Som en del av arbeidet med sentrumsplanen for Hommelvik, har jernbaneverket, i samarbeid med Malvik kommune og vegvesenet, utarbeidet en mulighetsstudie om dobbeltsporets kryssing av Malvikvegen ved Thoresenberget. Denne mulighetsstudien kan, etter rådmannens syn, betraktes som en første del av konsekvensutredningen for dobbeltsporet.

Rådmannen har i tillegg et par planspørsmål som Malvik kommune ber vegvesenet ta med i den videre planprosessen.

Hvis det Ytre eller Midtre alternativet blir valgt, mener rådmannen at en flytting av Vikhammer holdeplass bort mot innslaget for tunnelen under campingplassen, må utredes. Her kan kryssing av sporet både med biler og for fotgjengere/syklister skje over tunnelportalen.

Malvik kommune har valgt å fokusere på folkehelsearbeidet. Målet er bedre levekår som skal resultere i god helse for den enkelte, reduserte sosiale helseforskjeller i befolkningen og reduserte samfunnskostnader.

Gjennom planleggingen og utbygging forsøker kommunen å legge gode rammer for økt aktivitet for alle grupper i befolkningen. Det er blant annet viktig å sikre trygge skoleveger og trafikksikre gang- og sykkelveger til sentrumsområder, idrettsanlegg osv. Videre er lett tilgang til grønne nærområder og friluftsområder viktig.

Det blir derfor av stor betydning for Malvik kommune at jernbaneverket, i anleggsperioden eller gjennom de ferdige anleggene, ikke reduserer de kvalitetene som er bygd opp innenfor dette området.

Rådmannens innstilling

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §4-1 Planprogram godkjenner Malvik kommune forslaget til Planprogram for "Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal", med følgende tilleggspunkt:

Som en del av arbeidet med kommunedelplanen, må flytting av Vikhammer holdeplass bort mot innslaget for tunnelen under campingplassen utredes for Ytre og Midtre alternativ. Her kan kryssing av sporet skje over tunnelportalen.

Jernbaneverket må som en viktig forutsetning for videre planlegging og utbygging legge til grunn at Malvik kommune har et folkehelseperspektiv til grunn for sin virksomhet. Dette betyr blant annet at det å legge gode rammer for økt aktivitet for alle grupper av befolkningen er viktig. Jernbaneverket må derfor ikke i anleggsperioden eller gjennom de ferdige anleggene redusere de kvalitetene som er bygd opp. Målet må være at etter at de nye anleggene er på plass, så har kvaliteten økt.

Behandling i Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 13.02.2014

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Innstilling til kommunestyret fra Utvalg for areal og samfunnsplanlegging - 13.02.2014

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §4-1 Planprogram godkjenner Malvik kommune forslaget til Planprogram for "Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal", med følgende tilleggspunkt:

Som en del av arbeidet med kommunedelplanen, må flytting av Vikhammer holdeplass bort mot innslaget for tunnelen under campingplassen utredes for Ytre og Midtre alternativ. Her kan kryssing av sporet skje over tunnelportalen.

Jernbaneverket må som en viktig forutsetning for videre planlegging og utbygging legge til grunn at Malvik kommune har et folkehelseperspektiv til grunn for sin virksomhet. Dette betyr blant annet at det å legge gode rammer for økt aktivitet for alle grupper av befolkningen er viktig. Jernbaneverket må derfor ikke i anleggsperioden eller gjennom de ferdige anleggene redusere de kvalitetene som er bygd opp. Målet må være at etter at de nye anleggene er på plass, så har kvaliteten økt.

Behandling i Kommunestyret - 24.02.2014

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Vedtak i Kommunestyret - 24.02.2014

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §4-1 Planprogram godkjenner Malvik kommune forslaget til Planprogram for "Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal", med følgende tilleggspunkt:

Som en del av arbeidet med kommunedelplanen, må flytting av Vikhammer holdeplass bort mot innslaget for tunnelen under campingplassen utredes for Ytre og Midtre alternativ. Her kan kryssing av sporet skje over tunnelportalen.

Jernbaneverket må som en viktig forutsetning for videre planlegging og utbygging legge til grunn at Malvik kommune har et folkehelseperspektiv til grunn for sin virksomhet. Dette betyr blant annet at det å legge gode rammer for økt aktivitet for alle grupper av befolkningen er viktig. Jernbaneverket må derfor ikke i anleggsperioden eller gjennom de ferdige anleggene redusere de kvalitetene som er bygd opp. Målet må være at etter at de nye anleggene er på plass, så har kvaliteten økt.