



Stjørdal
kommune

PLANPROGRAM FOR
OMRÅDEREGULERINGSPLAN

1-215

STJØRDAL
STASJONSOMRÅDE

VEDTATT KOMMUNESTYRET SAK 96/21 DEN 04.11.2021



- et godt valg for framtida



I REVISJONER

- 23.09.2021 Justert tekst etter høring, endret organisering/medvirkning
- 17.06.2020 Utvidet planområde
- 25.01.2018 Høringsutkast

INNHOOLD

I	Revisjoner	i
1	Bakgrunn for planarbeidet	1
2	Prioriteringer og mål.....	1
3	Planprogram.....	2
4	Planpremisser	2
4.1	Statlige føringer.....	2
4.2	Regionale føringer.....	3
4.3	Kommunale føringer	3
5	Planområdet	6
5.1	Lokalisering og avgrensing.....	6
5.2	Omkringliggende områder.....	6
5.3	Dagens situasjon.....	9
5.4	Gjeldende og igangsatte planer	10
6	Aktuelle problemstillinger	13
6.1	Jernbane	13
6.2	Buss	13
6.3	Fotgjengere	13
6.4	Sykkel	14
6.5	Andre	14
6.6	Fortetting/utbygging.....	14
7	Alternativer	15
8	Planprosess.....	15
8.1	Framdrift.....	15
8.2	Medvirkning.....	16
9	Utredningstema	16
9.1	Areal til jernbane.....	16
9.2	Utforming av bussterminal	17
9.3	Krysning av jernbanesporene.....	17
9.4	Parkering.....	17
9.5	Influensområde.....	17
9.6	Arealbruk på tvers av eiendomsgrenser.....	17
9.7	Støy.....	18
9.8	Luftkvalitet.....	18
9.9	Naturmiljø.....	18
9.10	Kulturminner.....	18
9.11	Grønnstruktur, siktakser og tilkomst til friområder	19
9.12	Konsekvenser for naboene.....	19

9.13	Teknisk infrastruktur	20
9.14	Trafikkmønster	20
9.15	Samfunnssikkerhet og ROS	20
10	Referanser	22
	Vedlegg 1 Planområde.....	23

1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Formålet med planarbeidet er å regulere et fremtidsrettet kollektivknutepunkt ved Stjørdal stasjon. Det skal legges til rette for dobbeltsporet jernbane, lokal og regional busstransport, sykkel- og bilparkering, samt fortetting til sentrumsformål. Det er et mål å knytte arealene øst og vest for jernbanesporet tettere sammen, med bedre forbindelse for gående og syklende.

Stjørdal kommune signerte Byvekstavtale for Trondheimsområdet i 2019 (Miljøpakken, 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. Avtalen innebærer forpliktelser for både Stjørdal kommune og øvrige relevante parter knyttet til kollektivtrafikk, sykling og gange.

En tidligere versjon av planprogrammet var på høring i 2018 (datert 25.01.2018). For å bedre kunne legges til rette for et godt kollektivknutepunkt med gode forbindelser mellom arealene øst og vest for jernbanesporet, og som følge av byvekstavtalen, har det etter høringen blitt vurdert at planområdet burde utvides. Dette utløste dermed et behov for en revisjon av planprogrammet. Planprogrammet har også blitt oppdatert på grunnlag av innkomne uttalelser i forbindelse med forrige versjon og øvrige vedtak i relevante saker.

2 PRIORITERINGER OG MÅL

Planarbeidet har to hovedmål:

- Det skal utvikles et trygt, tilgjengelig, effektivt og fremtidsrettet kollektivknutepunkt for Stjørdal, slik at flere velger kollektivtransport på hele eller deler av reisen.
- Det skal etableres nye forbindelser for gående og syklende på tvers av jernbanesporene, slik at arealene øst og vest for stasjonen blir knyttet tettere sammen.

Kommunen har også flere delmål for prosjektet. Dette er viktige ambisjoner for hvilke kvaliteter området skal ha mens det bygges ut og etter at det er ferdig utbygd.

- Det skal etableres trygge, tilgjengelige og attraktive oppholdsareal både for reisende og byens befolkning.
- Området skal være trafiksikkert og lett lesbart, og oppleves som et trygt sted å vente eller passere hele døgnet.
- Eksisterende skoleveg og hovedsykkelrute gjennom området skal ivaretas.
- Det skal legges vekt på en effektiv arealutnyttelse med fokus på sambruk.
- Knutepunktet skal være en integrert del av Stjørdal sentrum, med lett tilgang fra omkringliggende fortettings- og transformasjonsområder.
- Det må tas høyde for et endret klima, slik at knutepunktet blir minst mulig sårbart for driftsstans ved ekstremvær.
- Det skal legges til rette for en trinnvis utbygging på en slik måte at området er attraktivt og funksjonelt også mens det er under utvikling.

Det er mange interesser som møtes i et kollektivknutepunkt, og det er viktig å være tydelig på prioriteringer slik at de høyest prioriterte funksjonene og brukergruppene får sine behov tilfredsstilt først. Det er et mål å finne areal til alle funksjonene på prioriteringslista, men dersom det er ønskelig å plassere to funksjoner på samme areal, og disse ikke lar seg kombinere, skal behovene til funksjoner høyt på prioriteringslista tillegges mer vekt.

For at området skal bli et attraktivt kollektivknutepunkt må kollektivtransporten være velfungerende. I stasjonsområdet betyr dette at tog og buss må prioriteres først. Passasjerer er

en viktig brukergruppe, og det samme er gående og syklende som skal bevege seg gjennom området. Tilbringer- og hentefunksjoner, inkludert drosjenæringa og «kyss og kjør», må plasseres logisk i forhold til knutepunktet og øvrige målpunkter i kommunen. Parkering for privatbiler må ligge lett tilgjengelig fra hovedveisystemet, og ikke for langt unna de andre funksjonene. Dette er en arealkrevende funksjon som er vanskelig å kombinere med andre hensyn, og den havner derfor lenger nede på prioriteringslista.

Alle funksjoner som ikke direkte betjener kollektivknutepunktet bør komme nederst på prioriteringslista. Dette inkluderer kontorbygg og lignende. Dette er funksjoner som bør ligge nært knutepunktet, men de trenger ikke ligge direkte i knutepunktet. Fordi slike funksjoner bidrar til å gjøre knutepunktet mer attraktivt bør det avsettes areal til dette innenfor planområdet der det ikke kommer i konflikt med andre hensyn. Muligheten for kombinert bebyggelse må vurderes.

Prioritering av funksjoner blir da som følger:

- Bane
- Buss
- Gående
- Syklende
- Drosje
- «Kyss og kjør»
- Korttidsparkering/henteplasser
- Langtids-/heldagsparkering
- Bygningsmasse og andre funksjoner som ikke direkte betjener knutepunktet

Arealbruk og funksjoner som ikke fremmer sentrumsutvikling, og som ikke bidrar til å styrke knutepunktets kundegrnlag og attraktivitet, bør i størst mulig grad flyttes vekk fra knutepunktet på sikt. Planen bør synliggjøre transformasjonspotensialet i slike områder.

3 PLANPROGRAM

Hensikten med et planprogram og prosessen rundt det er beskrevet i plan- og bygningsloven (2008) § 4-1 andre ledd:

«Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn normalt samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten.»

Planprogrammet skal altså fastsette rammer for planarbeidet, og gjøre det mulig for myndigheter og berørte parter å komme med innspill tidlig i planprosessen.

4 PLANPREMISSER

4.1 STATLIGE FØRINGER

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014) skal sikre at arealbruk og transportsystemet blir sett i sammenheng. Det forventes at det legges særlig vekt på effektiv arealbruk rundt kollektivknutepunktene og i gangavstand til sentrum.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (Klima- og miljødepartementet, 2016) gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med

støyfølsom bruk. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder. Planområdet er berørt av støy fra veg, jernbane og flyplass, slik at retningslinjen vil gi føringer for utbyggingsformål og utbyggingsmønster i området.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (Miljøverndepartementet, 1995) gir føringer for hvordan barn og unges oppvekstmiljø og interesser skal ivaretas i planarbeidet.

4.2 REGIONALE FØRINGER

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (Trondheimsregionen, 2015) har pekt ut Stjørdal stasjon som en av flere stasjoner i Trondheimsregionen der det skal prioriteres satsning på videreutvikling av stasjonsområdet, både med arbeidsplasser, handelsetableringer og boliger. I planens retningslinjer for senterstruktur står det:

«Besøks- og arbeidsintensive virksomheter skal i størst mulig grad lokaliseres i de områdene som er best tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots, jamfør abc-prinsippet. I disse områdene skal andelen av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter være større enn boliger.»

Regional plan for arealbruk (Nord-Trøndelag fylkeskommune, 2013) inneholder regionalpolitiske retningslinjer for kommunene. Blant annet står det:

«Utvikling av funksjonelle knutepunkt for person- og godstrafikk står sentralt i den nordtrønderske areal- og transportplanleggingen. (...) Effektive knutepunkter er spesielt viktig der det er stort potensial for regionforstørring med kollektivtrafikk som viktig element i samferdselen. (...) Det må stilles store krav til kvalitet i knutepunktene. Sikkerhet, effektivitet, informasjon, tilgjengelighet og universell utforming er forhold som må ivaretas. (...) Planleggingen skal forebygge organisatoriske hindringer for knutepunktutvikling.»

Av Byvekstavtale for Trondheimsområdet (Miljøpakken, 2019) fremgår det blant annet at:

«Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunks-, by- og tettstedsutvikling. Stasjonsbyene og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet.»

Regional plan for folkehelse i Nord-Trøndelag 2015-2020 (Nord-Trøndelag fylkeskommune, 2015) har en målsetning om at barn og voksne i regionen skal øke sin hverdagsaktivitet, som et ledd i en styrket folkehelse.

4.3 KOMMUNALE FØRINGER

Kommunal planstrategi 2019-2023 (Stjørdal kommune, 2019) fastsetter at regulering av jernbanestasjonen og omkringliggende områder er utpekt som en prioritert planoppgave i gjeldende planstrategi.

I planstrategien er det også vedtatt at folkehelseperspektivet skal inngå i alt planverk i kommunen, og at satsningsområdene fysisk aktivitet, inkludering og tilrettelegging for gode valg skal ivaretas gjennom alle kommunens planer.

Av kommuneplanens arealdel 2013-2020 (Stjørdal kommune, 2019) fremgår det at sentrumsområdet S2, avgrenset av E6, E14, jernbanesporet, Løkkevegen og Elvegata, ikke kan utbygges før det er etablert en tilfredsstillende planskilt kryssing med jernbanen inntil S2. Mellom Ringvegen og krysset Skolegata/Innherredsvegen, beliggende øst for jernbanesporet,

er det i kommuneplanen vist fremtidig veg for fremtidig omlegging av Innherredsvegen. Jernbanespolet med sideareal er båndlagt i påvente av reguleringsplan for dobbeltspor Stjørdal - Åsen.

I kommuneplanens arealdel 2013-2020 er planområdet (figur 1 og tabell 1) i hovedsak avsatt til kollektivknutepunkt, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, sentrumsformål, boligbebyggelse og LNFR (Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift). Planområdet er på totalt ca. 307 daa.

Tabell 1: Fordeling av arealformål innen planområdet. De fargede cellene viser til de fargede arealene i figur 1.

Arealformål	Nåværende [daa]	Fremtidig [daa]	Totalt [daa]
Boligbebyggelse	63,0		63,0
Sentrumsformål	17,2	79,4	96,4
Næringsbebyggelse	24,4		24,4
Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg	0,1		0,1
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)	6,5		6,5
Veg	18,1	18,2	36,2
Bane	34,8		34,8
Grønnstruktur		1,3	1,3
Park	2,1	0,6	2,7
LNFR*	41,1		41,1
Naturområde	0,4		0,4
Sum			306,9

* LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

5 PLANOMRÅDET

5.1 LOKALISERING OG AVGRENSING

Planområdet ligger sentralt i Stjørdal sentrum. I den sørlige delen av planområdet følger planavgrensningen i hovedsak vegene rundt stasjonsområdet. I øst er Innherredsvegen med sideareal inkludert i planområdet. I sør og sørvest følger planen europavegene, men her er ikke vegbanen inkludert i planområdet. Bolig- og næringsområdet som ligger mellom Tangtunnelen og Gamle kongeveg, avgrenset i nord av Byggmakker Aasen & Five, er inkludert i planområdet. Hensikten med dette området er å kunne ha mulighet til å vurdere en justering av Gamle kongeveg og alternative infrastrukturløsninger knyttet til planfri kryssing av jernbanen.

Planområdet gjør det også mulig å kunne 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 (kapittel 9.11). I henhold til vedtak i kommunestyret sak 23/19 vedrørende Martin Moes gate 6, 8 og 10, inngår også disse eiendommene i planområdet for Stjørdal stasjonsområde.

Nord for stasjonsområdet inkluderer planområdet areal på østsiden av dagens jernbanespor nordover til Ringvegen. Arealet er tiltenkt omlegging av Innherredsvegen med sykkelveg, grøntrabatt og fortau. Det er tatt høyde for fremtidig utbygging av dobbeltsporet jernbane med nødvendig sikkerhetssone. I skjæringspunktene Innherredsvegen og Skolegata samt Ringvegen og fremtidig omlagt Innherredsvegen, er planområdet utvidet slik at det skal være mulig å få på plass gode løsninger for infrastruktur og myke trafikanter. Dette inkluderer blant annet sanering av eksisterende planovergang i Innherredsvegen.

Endelig planområde vil bli redusert i forhold til området som det varsles oppstart for. Dersom planområdet utvides vil det bli sendt ut revidert varsel om oppstart.

5.2 OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER

Stjørdal stasjon ligger gunstig plassert i forhold til de viktigste fortettings- og transformasjonsområdene i kommunen. Alt sentrumsformål avsatt i kommuneplanen ligger mindre enn en kilometer fra stasjonen (figur 2), med unntak av kommunedelsenterne. Reguleringsplanen for Stjørdal sentrum vedtatt høsten 2019 (Stjørdal kommune, u.å.) åpner for enda høyere og tettere bebyggelse enn tidligere planer. Det er startet opp et arbeid med regulering av sentrumsområde S3 sør for E14, med mål om å avklare framtidig arealbruk i området.

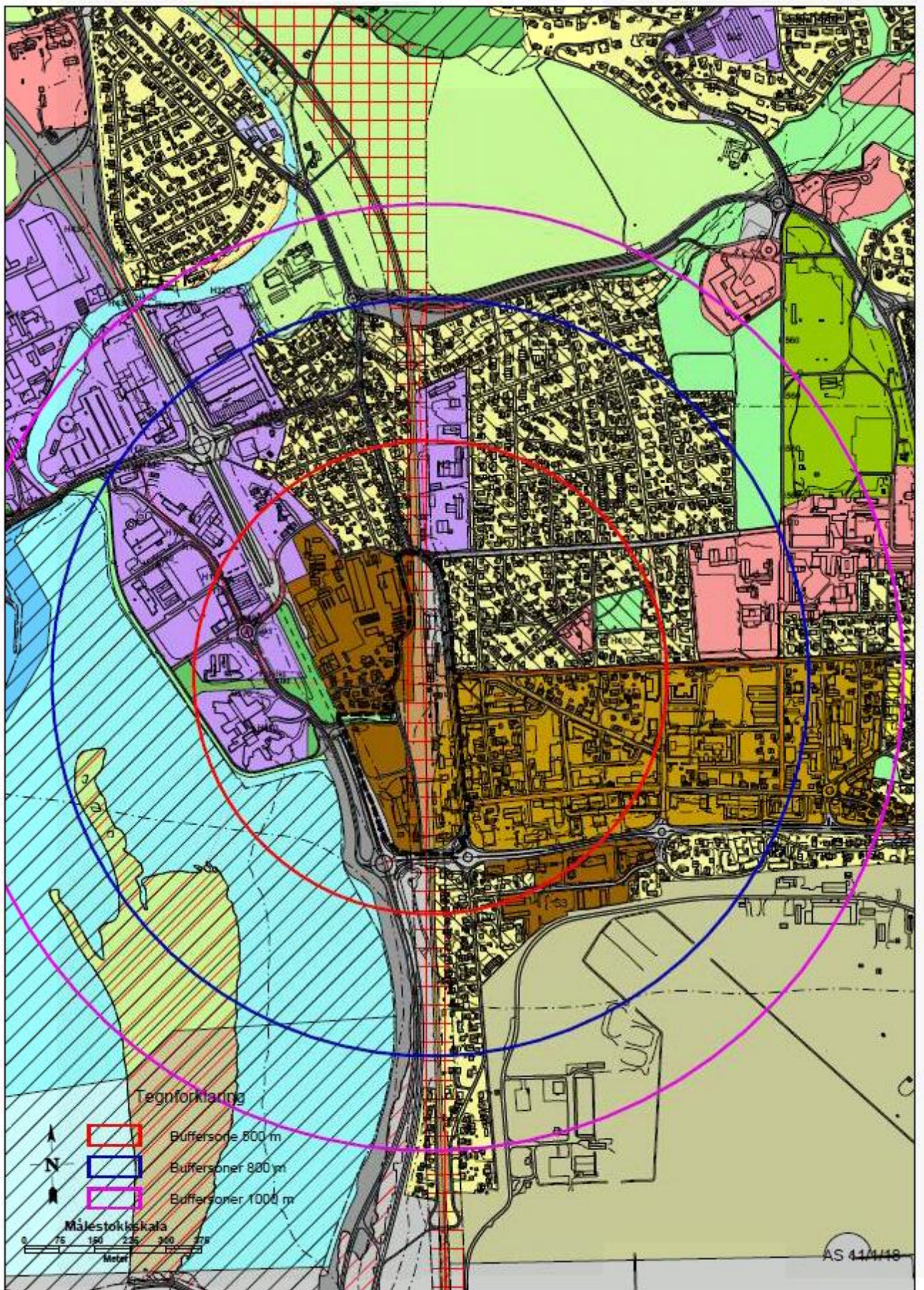
Nesten alle boligområder i en kilometers radius fra stasjonen er fortettingsområder der det i kommuneplanen er gitt føringer for økt utnyttelse. Unntaket er områder som er lite egnet for økt boligbebyggelse pga. høye støynivåer.

Vest for jernbanesporene ligger S2, et fremtidig sentrumsområde som i dag er dominert av en større trelastforretning. Her er det mulig å planlegge en ny og fremtidsrettet bydel med høy utnyttelse, men dette kan vente til en større andel av fortettpotensialet i dagens sentrum er utnyttet.

På Tangen ligger et næringsområde avsatt til kontor og andre arbeidsplassintensive virksomheter. Equinor ligger mindre enn 500 m fra stasjonen i luftlinje. Nord universitet ligger litt lenger vekk; 6-700 m fra stasjonen. Det er nylig etablert et hotell på Tangen, mellom Equinor og Nord universitet. Det finnes også store, byggeklare arealer innenfor området, alt

mindre enn 800 m fra stasjonen. Dårlig tilgjengelighet på tvers av jernbanesporet gjør at området i dag primært er tilgjengelig med bil eller buss, men med et nytt krysningspunkt ved stasjonen vil store deler av området ligge i kort gangavstand til kollektivknutepunktet og dagens sentrumsområder.

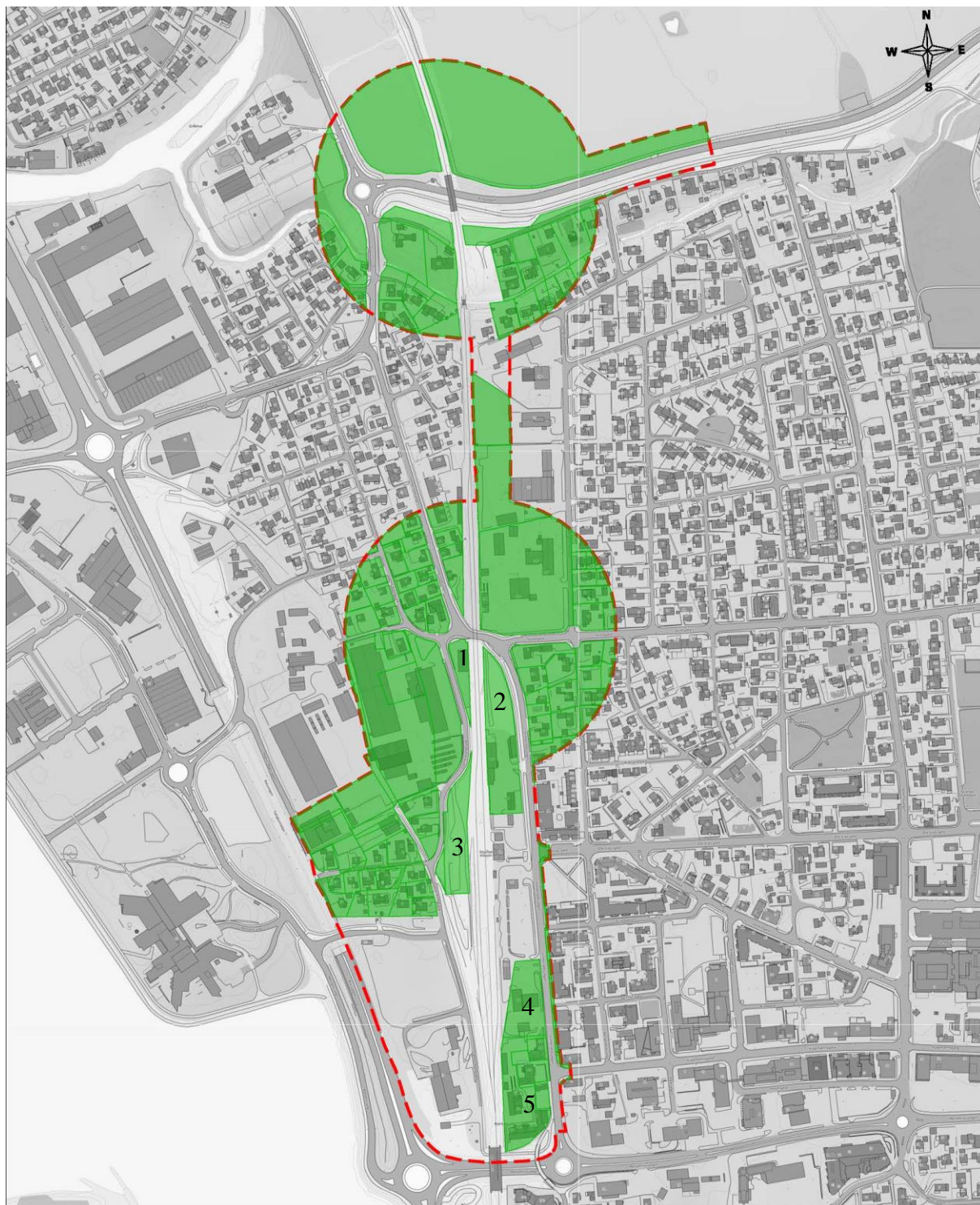
Dersom fortettings- og transformasjonsområdene utnyttes effektivt har kommunen kapasitet til å ta imot en stor vekst i mange år framover i gangavstand fra kollektivknutepunktet. Knutepunktet må dimensjoneres for høy utnyttelse av de omkringliggende områdene, med mål om at flest mulig reiser til og fra områdene tas med gange, sykkel eller kollektiv.



Figur 2: Kommuneplanens arealdel med buffersone 500 m (rød sirkel), 800 m (blå sirkel) og 1000 m (rosa sirkel), målt fra stasjonsbygningen.

5.3 DAGENS SITUASJON

Forslag til ytre planavgrensning er markert med rødstiplet linje i figur 3 og er også vist i vedlegg 1. Planområdet er ca. 307 daa stort, fordelt på flere grunneiere. Grønne flater markerer private eierinteresser. Innenfor arealene som ikke er grønne er det offentlig eierskap; Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Bane NOR.



Figur 3: Planområdets avgrensning (rødstiplet linje) vist med private (grønne flater) og offentlige arealer (ikke markert).

Nummererte og øvrige arealer i figur 3

1: Lokstallen er i privat eie. Bygningen er en del av det verneverdige stasjonsanlegget fra 1902 og er regulert til bevaring i plan 1-198 Aasen&Five-området Gamle Kongeveg

2 og 3: Ikke utbygd/midlertidig bruk. Det kan være behov for å benytte hele eller deler av områdene til knutepunktsrelaterte funksjoner. Hvor stor andel av området dette gjelder, og til hvilke formål, må avklares som en del av planprosessen. Område 2 er i kommuneplanens arealdel (KPA) avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, mens område 3 er avsatt til sentrumsformål. Det må avklares gjennom planprosessen om områder som ikke benyttes til knutepunktsrelaterte funksjoner skal inkluderes i det endelige planområdet, og hva områdene i så fall skal reguleres for.

4: Bensinstasjon, avsatt til sentrumsformål i KPA. Det kan være behov for å benytte hele eller deler av området til knutepunktsrelaterte funksjoner. I dag ligger blant annet utkjørsel fra stasjonsområdet innenfor eiendommen. Det er en generell trend at bensinstasjoner flytter ut av sentrum, og heller lokaliserer seg i direkte tilknytning til hovedveinettet. Områdereguleringen bør avklare hva det kan åpnes for av ny bruk dersom dette skulle bli aktuelt også her.

5: Eksisterende regulert boligområde. Det er ikke planer om å endre premissene for utbygging i området. Adkomst til området går gjennom område 4, og det kan derfor være aktuelt å inkludere området i planarbeidet.

Øvrige områder i privat eie: Områdene består av boligbebyggelse, næringsbygg og landbruksareal.

Offentlige eide områder: Stasjonsbygningen med tilhørende park er verneverdig. Det er bygd et nytt sykkelhotell rett nord for stasjonsbygningen, og et nytt pumpehus sør for kommunens gamle avløpsrenseanlegg (SARA). Det står flere lave trehus uten bevaringsverdi innenfor området. Disse kan trolig rives, og funksjonene flyttes til nybygg eller ut av stasjonsområdet. SARA (Stjørdal kommunes avløpsrenseanlegg) er tatt ut av drift, men bygget inneholder fortsatt reserveanlegg for fjernvarmen. Reserveanlegget må flyttes før området kan transformeres.

Ubebygd areal i sørlig del av planområdet benyttes i stor grad til parkering, bussterminal og sideareal for jernbanen.

5.4 GJELDENE OG IGANGSATTE PLANER

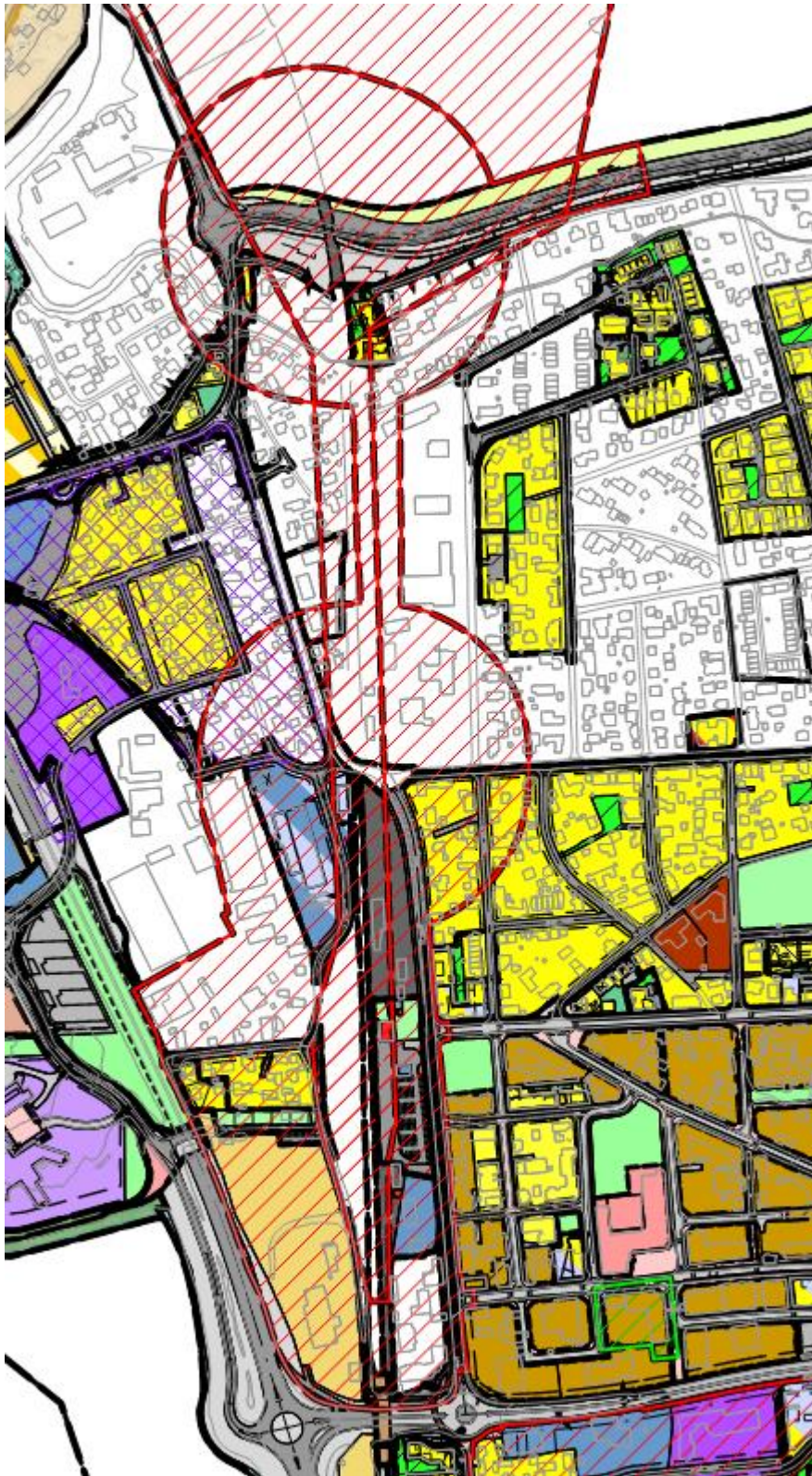
Det er flere vedtatte (tabell 2) reguleringsplaner i tillegg til en påstartet (tabell 3) som vil helt eller delvis bli berørt av planforslaget. Planene er vist i figur 4.

Tabell 2: Vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet.

PlanID	Plannavn
1-1963	Stjørdal sentrum 1963-planen
1-031	Aasen&Five-området Gamle Kongeveg
1-086-A	Stjørdal stasjonsområde
1-107	Sentrumsplan Stjørdalshalsen
1-121	Gang og sykkelveg Tangen – Grustaket
1-137	Innherredsvegen 57-59-61
1-198	Aasen&Five-området Gamle Kongeveg
1-200	E6 ny, parsell Værnes - Kvithammer
1-200-B	Parsell E14 fra kryss E6 – Stjørdal brannstasjon
1-203	Ole Vigs gate 1/Wergelandsvegen 11
1-251	Stjørdal sentrum
1-016	Unarstad Boligfelt
1-124	G/S-veg langs Fv. 36, Innherredsvegen
1-196	Ringveg nord,pars Husbyberga-Innherredsv
1-179	Gammelverksgata Vestre del og Gnr. 84 Bnr 233 og 234
1-128	Ringveg Nord, parsell C-Havnegata, E6-Innherredsvegen
1-228-B	Munkhauggata - lekeareal

Tabell 3: Påstartet reguleringsplan innenfor planområdet.

PlanID	Plannavn
1-264	Dobbeltspor Stjørdal – Åsen



Figur 4: Reguleringsplaner i og ved planområdet. Planene som er innenfor planområdet er listet opp i tabell 2 og 3. Kartet viser kun digitaliserte planer. For eldre planer vises kun planopprisset.

6 AKTUELLE PROBLEMSTILLINGER

Hovedfunksjonen til et kollektivknutepunkt er betjening av og overgang mellom ulike transportmidler. Denne aktiviteten vil være premissgivende for utforming av knutepunktet. Det er ulike problemstillinger knyttet til ulike transportmidler, og noen av de viktigste er oppsummert under.

Fortetting i og ved knutepunktet er viktig for å styrke kollektivtrafikkens konkuranseevne, og for å gjøre det enklere å velge andre transportmidler enn bil på en større andel reiser. I beskrivelsen av planområdet er det gjort rede for hvordan kommunen legger til rette for fortetting i de stasjonsnære områdene. Noen av de viktigste problemstillingene for fortetting i knutepunktet er angitt under.

6.1 JERNBANE

Hvilket framtidig rutetilbud skal det dimensjoneres for? Hva er antall plattformer og antall spor nødvendig for å sikre togtilbudet? Er det funksjoner som i dag ligger innenfor planområdet som kan flyttes ut fra stasjonsområdet? Hvilket servicetilbud skal finnes på stasjonen, og hvor bør dette lokaliseres?

Stasjonsområdet skal være oversiktlig, og det skal være lett å orientere seg. Ventesoner skal fremme trygghet og trivsel samt være universelt tilgjengelig for alle passasjerer. Det skal være enkel og trafikksikker adkomst til og fra busser, parkeringsplass, sykkelparkering og omkringliggende gangakser.

6.2 BUSS

Hvilket framtidig rutetilbud skal det dimensjoneres for? Hva slags terminalutforming gir de beste løsningene både for passasjerene og for bussenes framkommelighet? Hvordan skal det tilrettelegges for sammenkobling mellom buss og bane?

Bussterminalen skal være oversiktlig, og det skal være lett å orientere seg. Det skal være enkel og trafikksikker omstigning mellom bussene, og mellom buss og bane. Ventesoner skal fremme trygghet og trivsel og være universelt tilgjengelig for alle passasjerer. I tillegg må det være lett å ta seg til området fra parkeringsplass, sykkelparkering og omkringliggende gangakser.

6.3 FOTGJENGERE

Fotgjengere i planområdet er en sammensatt gruppe. Det må legges til rette for både forbipasserende og reisende. Alle som skal bytte mellom transportmidler vil være fotgjengere når de beveger seg mellom transportmidlene. Området er også skolevei for mange barn. Fotgjengernes behov må derfor tillegges stor vekt i utforming av knutepunktet og tilliggende funksjoner.

Det må etableres oversiktlige og effektive gangakser inn til og gjennom planområdet. Det må være enkel og trafikksikker overgang mellom transportmidler, og det må tas høyde for at en del fotgjengere vil være lite oppmerksom på trafikkbildet, særlig dersom de prøver å rekke en buss eller et tog. Vrimle- og venteareal må være tilstrekkelig adskilt fra hovedtransportårene for gående og syklende gjennom området.

Kollektivknutepunktet må oppleves som et attraktivt og trygt sted å oppholde seg og passere gjennom for alle, hele døgnet og hele året. Universell utforming, kriminalitetsforebygging og klimaskjerming vil være viktige premisser for utformingen.

6.4 SYKKEL

Sykelstamrute langs E6 går gjennom området, langs Innherredsvegen. Denne skal knyttes til de lokale hovedsykkelrutene østover. Det er behov for å krysse jernbanesporene sentralt i området. Planen må sikre effektive sykkelveger inn til og gjennom området. Det må velges løsninger som minimerer konflikten mellom gående og syklende, med særlig fokus på hvordan syklistene skal bevege seg gjennom vrimle- og venteområder.

Det må sikres tilstrekkelig med parkeringsareal for sykkel. Det er etablert et sykkelhotell ved siden av stasjonsbygningene, men det er fortsatt mange som velger å parkere utendørs i stasjonsparken. Det er et mål at flere skal velge sykkel som transportmiddel til og fra knutepunktet, og fasiliteter for syklende må dimensjoneres deretter.

6.5 ANDRE

Det må settes av areal til drosjer og soner for å slippe av folk fra private kjøretøy. Disse funksjonene må plasseres slik at man begrenser ekstra kjørelengde til og fra stasjonen, og slik at man unngår ulovlig kjøring på arealer forbeholdt busser, gående og syklende. Det bør også vurderes egen korttidsparkering for henting av passasjerer, slik at ikke andre funksjoner blir blokkert av ventende biler.

Det må settes av tilstrekkelig areal til langtids-/heldagsparkering. Stjørdal kommune har et spredt bosettingsmønster utenfor sentrum. For store deler av kommunen vil det derfor være vanskelig å etablere et tilstrekkelig attraktivt lokalt kollektivtilbud, og for mange vil bilen være det eneste realistiske transportmidlet på mange reiser.

Parkeringstilbudet ved stasjonen må dimensjoneres og utformes slik at kollektivtransport oppfattes som et reelt alternativ på regionale reiser, også for dem som ikke har et lokalt kollektivtilbud, og som ikke bor i gang- eller sykkelavstand til kollektivknutepunktet. Parkeringsplassene bør lokaliseres slik at de er lett tilgjengelige fra hovedveinettet, da det er reisende til og fra målpunkt utenfor sentrum som er hovedmålgruppen. Det er også en fordel dersom denne trafikken kan flyttes vekk fra sentrumsgatene, da dette vil kunne redusere støy- og trafikkbelastningen for boligene langs Innherredsvegen.

6.6 FORTETTING/UTBYGGING

Fortetting i knutepunktet må sees i sammenheng med kollektivtransportens behov i et langsiktig perspektiv. Riktig bebyggelse på riktig sted kan bidra til å styrke knutepunktets kundegrunnlag og attraktivitet. Dersom det åpnes for feil bebyggelse på feil sted kan det gjøre det vanskeligere å øke kapasiteten for kollektivtransporten i framtida. Planen må balansere disse hensynene.

Det må gjøres en vurdering av hvor det kan bygges innenfor området, og hvilke byggeformål det kan åpnes for. Service- og tjenestetilbud som direkte betjener knutepunktets funksjonene må prioriteres. Deretter kommer funksjoner som styrker knutepunktets kundegrunnlag og konkurransevne. Bebyggelsen bør også bidra til å knytte sentrum og stasjonsområdet tettere sammen.

Kombinert bruk og sambruk bør vurderes. Der det kan bygges i høyden kan det legges ulike føringer på bebyggelsen på gateplan og øvrige etasjer. Kan funksjoner som benytter arealene på ulike tidspunkt benytte de samme fasilitetene? Hva slags aktivitet skal det legges til rette for innenfor planområdet?

Det må også gjøres en vurdering av hva slags funksjoner som ikke skal prioriteres innenfor planområdet, og som kan henvises til andre områder i kommunen. Dette gjelder både funksjoner som i liten grad drar nytte av å ligge i knutepunktet, og funksjoner med særlige kvalitetskrav som vil være vanskelig å innfri innenfor planområdet.

Når det gjelder eksisterende bebyggelse og funksjoner vil etablert boligbebyggelse og verneverdige anlegg beholdes uendret eller tilnærmet uendret. For øvrig bebyggelse og anlegg skal planen synliggjøre hva slags transformasjon som kan tillates i planområdet. En vedtatt plan vil gi rett til å transformere, men planen har ikke tilbakevirkende kraft. Eksisterende bygg og anlegg kan derfor beholde sin nåværende funksjon fram til eierne ønsker å rive og bygge nytt.

7 ALTERNATIVER

Alternativer for de ulike funksjonene skal utredes hver for seg for så og sys sammen til en helhetlig plan. Det skal utredes alternativer for følgende elementer:

Jernbane: Antall spor, plassering av plattformer, behov for sideareal, adkomst til plattformer.

Bussterminal: Dimensjonering og kapasitet, utforming og overganger, kjøremønster, behov for reguleringsplasser og fasiliteter.

Kryssing av jernbanesporet: Antall krysningspunkt, over- og/eller undergang, plassering, utforming og behov for ramper, trapper og heis.

Bebyggelse: Plassering, utforming, byggehøyder, tillate arealformål.

8 PLANPROSESS

8.1 FRAMDRIFT

Det foregår en rekke planprosesser som kan påvirke framdriften i prosjektet. Bane NOR jobber med en hovedplan for Trønderbanen som vil påvirke fremtidens togtilbud, og dermed dimensjonering av stasjonsområdet. AtB er i gang med et rutestrukturprosjekt for busstilbudet i tidligere Nord-Trøndelag, som vil være med å gi premisser for dimensjonering av bussterminalen. Både Trondheimsregionen og fylkeskommunen er i gang med prosjekter som skal se på jernbanen i regionen, med fokus på alternativ lokalisering av arbeids- og avlastingsspor for å friggi stasjonsnære jernbaneareal til sentrums- og fortetningsformål. Stjørdal kommune har signert byvekstavtalen, noe som kan få konsekvenser for utforming og finansiering av knutepunktet.

Framdriften i planarbeidet avhenger av at alle nødvendige avklaringer kommer til riktig tid. Kommunen legger opp til et tett samarbeid med de aktuelle partene for å oppnå dette. Det er likevel mulig at prosjektet drøyer i tid som følge av forhold utenfor kommunens kontroll.

8.2 MEDVIRKNING

Kommunen ønsker å legge til rette for god medvirkning gjennom hele planprosessen. Ulike interesser vil ha ulike behov for informasjon og dialog i forbindelse med planprosessen, og kommunen vil forsøke å legge til rette for dette. Samferdselsaktørene vil være viktige samarbeidspartnere. Naboer, grunneiere og brukere er viktige grupper å holde orientert og å gå i dialog med ved behov.

Prosjektgruppe og styringsgruppe

Det er etablert en prosjektgruppe og en styringsgruppe bestående av Bane NOR, Statens Vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, AtB og Stjørdal kommune.

I stedet for en fast referansegruppe vil aktuelle parter bli involvert underveis. Dette kan være Næringsforeningen i Værnesregionen som representant for det lokale næringslivet. Likeså Statsforvalteren i forhold til oppfølging av byvekstavtalen.

Næringsseierdommer: Det vil bli invitert til egne møter med grunneiere med næringsinteresser i planområdet.

Naboer og bosatte innenfor planområdet: Det vil bli invitert til informasjonsmøte for naboer og bosatte innenfor området. Ved behov kan kommunen også arrangere dialogmøter med sameie-/borettslagsstyrer og andre som representerer en gruppe beboere.

Det er mange andre interessenter og aktører det kan være aktuelt å gå i dialog med underveis i planprosessen. Kommunen oppfordrer alle som ønsker å bidra i det videre arbeidet til å komme med innspill til revidert planprogram. Kommunen vil invitere til medvirkning underveis i prosessen. Bredden av problemstillinger som skal vurderes i løpet av prosessen, og medvirkningen vil trolig organiseres tematisk og i mindre grupper.

9 UTREDNINGSTEMA

Planområdet er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger (2017) (KU). Om planen er KU-pliktig eller ikke avhenger blant annet om hvor mye som tillates bygd innenfor planområdet, og til hvilke formål. Nytt bygg med et areal større enn 15 000 m² gjør at krav om KU utløses gjennom punkt 24 i forskriftens vedlegg I. KU skal vurderes nærmere dersom planens innhold faller inn under punkt 10b) om utviklingsprosjekter inkludert parkeringsanlegg og punkt 10e) i. om bygging av veier i forskriftens vedlegg II. Krav til og/eller behovet for en konsekvensutredning må derfor avklares gjennom planprosessen.

En del tema er viktig å utrede for å sikre et godt faglig grunnlag for planen. Dette gjelder blant annet temaene beskrevet under.

9.1 AREAL TIL JERNBANE

Hvor mye plass må jernbanen ha for å betjene ønsket togfrekvens? Kommunen ønsker primært at jernbanemyndighetene skal utarbeide en sporplan som kan legges til grunn for arealavsett til jernbaneformål. Dersom dette ikke kan gjennomføres innenfor reguleringsplanarbeidets tidsramme må det utredes hvilket arealavsett som gir tilstrekkelig fleksibilitet uten å gå på bekostning av andre funksjoner i knutepunktet. Viktige avklaringer er antall gjennomgående spor og krysningsspor, antall buttspor, antall plattformer og behov for

sideareal.

9.2 UTFORMING AV BUSSTERMINAL

Bussterminalen må være funksjonell for både busser og passasjerer. Her er det langt flere mulige utforminger enn for banen. Det må avklares hvor mange busser terminalen skal ha kapasitet for, og fordeling på lokal og regional transport. Viktige utredningstema er trafiksikkerhet, effektive overganger, logisk plassering av bussene i forhold til videre reise, begrense forsinkelser ved inn- og utkjøring, behov for reguleringsplasser, nødvendige fasiliteter for passasjerer og sjåførere, framtidig fleksibilitet og mulighet for trinnvis utbygging.

9.3 KRYSNING AV JERNBANESPORENE

En effektiv og attraktiv krysning av jernbanesporene er nødvendig for at arealene vest for jernbanesporet skal kunne utvikles til en del av sentrum. I tillegg skal krysningen være adkomst til togene. Utforming av jernbanespor og plattformer vil derfor være viktige premisser for krysningepunktet. Problemstillinger som må utredes inkluderer antall krysninger, overgang og/eller undergang; rampe, heis, trapp eller en kombinasjon av disse; hvordan betjene kollektivknutepunktet og samtidig fungere som gjennomfartsåre for gående og syklende; og hvordan begrense mulige konflikter mellom syklistene og gående.

9.4 PARKERING

Aktuelle problemstillinger inkluderer; lokalisering av parkeringen, inn- og utkjørsler, dimensjonering, mulighet for trinnvis utbygging, sammenkobling parkeringsplass og knutepunktet.

En del organisering og regulering av parkeringsplasser ligger utenfor det som det kan legges føringer for i en reguleringsplan. Det er likevel tema som i stor grad vil påvirke dimensjonering og utforming av parkeringen, og som derfor bør utredes som en del av planarbeidet. Dette inkluderer tidsbegrensning, avgiftsparkering, reservert parkering for pendlere med periodebillett på buss eller tog, og mulige brukergrupper utenfor kollektivknutepunktet.

9.5 INFLUENSOMRÅDE

Et viktig premiss for dimensjonering og utforming av kollektivknutepunktet er aktiviteten i planens influensområde. Her er det flere tema som bør inkluderes:

Hva er influensområdet, og hvordan varierer dette? Hvem er brukerne av knutepunktet i dag? Hvilke målpunkt ligger i gangavstand fra knutepunktet, og hva ligger i sykkelavstand? Hva er de viktigste ferdselsårene for gående og syklende inn til knutepunktet i dag, og kan utforming av knutepunktet påvirke dette? Hvordan vil arealbruken i influensområdet påvirke kundegrunnlaget, og hvilken arealbruk vil i størst grad kunne stimulere til økt bruk av kollektive reisemidler?

9.6 AREALBRUK PÅ TVERS AV EIENDOMSGRENSER

Innenfor planområdet er det mange grunneiere. Det er viktig at eiendomsgrensene ikke blir førende for hvordan man planlegger området. Målet er en fleksibel og effektiv arealbruk. Et virkemiddel for å oppnå god arealbruk på tvers av eiendomsgrenser kan være urbant jordskifte, som innebærer fordeling av netto planskapt verdiøkning. Bruk av urbant jordskifte skal vurderes i den videre planprosessen.

9.7 STØY

Både støysituasjonen i planområdet og støy som følge av endret arealbruk må utredes. Planområdet ligger i gul flystøysone, og i rød og gul støysone for vei- og banestøy. Støy vil derfor være en premissgiver for hvilke utbyggingsformål som kan tillates innenfor området.

9.8 LUFTKVALITET

Planområdet ligger i et etablert område hvor det er trafikk med påfølgende utslipp til luft fra flere kilder. Dersom områdeplanen medfører en økning i luftforurensningen eller berører bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning, må det tas stilling til om luftsonekart bør utarbeides eller eventuelt oppdateres.

9.9 NATURMILJØ

Vannområdene vest for planområdet har stor forvaltningsmessig verdi med viktige økologiske funksjoner, blant annet for flere fuglearter og for sjøørret. I det videre planarbeidet må det inngå en vurdering etter naturmangfoldloven for om planen vil påvirke miljøkvaliteten i området. I denne vurderingen må blant annet hensynet til vannmiljø, drenering til vannmiljø, påvirkning på naturmangfoldet i området, spredning av uønskede arter, potensielt forurenset grunn, etc. vektlegges.

9.10 KULTURMINNER

Stasjonsbygningen fra 1902 med lokstall og park ble foreslått vernet i reguleringsprosessen i 2012, men dette arbeidet ble avsluttet uten en rettskraftig reguleringsplan. Bakgrunnen for forslaget var Jernbaneverkets vurdering av stasjonsområdet. Bane NOR Eiendom oppgir på sin informasjonsside om Stjørdal stasjon (u.å.) at den er vernet, men dette er altså et selvpålagt vern. Videre vern må sikres gjennom plan, og det må gjøres en vurdering av avgrensning og tillatt arealbruk i parkområdet.

Gårdstunet Bjerkan vestre i boligområdet sør i planområdet er vernet i gjeldende reguleringsplan, og våningshuset er meldepliktig i henhold til *kulturminneloven* § 25 (1978).

Deler av veggen ved det gamle pumpehuset lengst sør i planområdet er bevart. På veggen står påskriften «hvor har jeg vert i hele mitt liv». Denne er det ønskelig å bevare videre. Hvordan veggen skal bevares og integreres med de fremtidige omgivelsene må avklares i planprosessen.

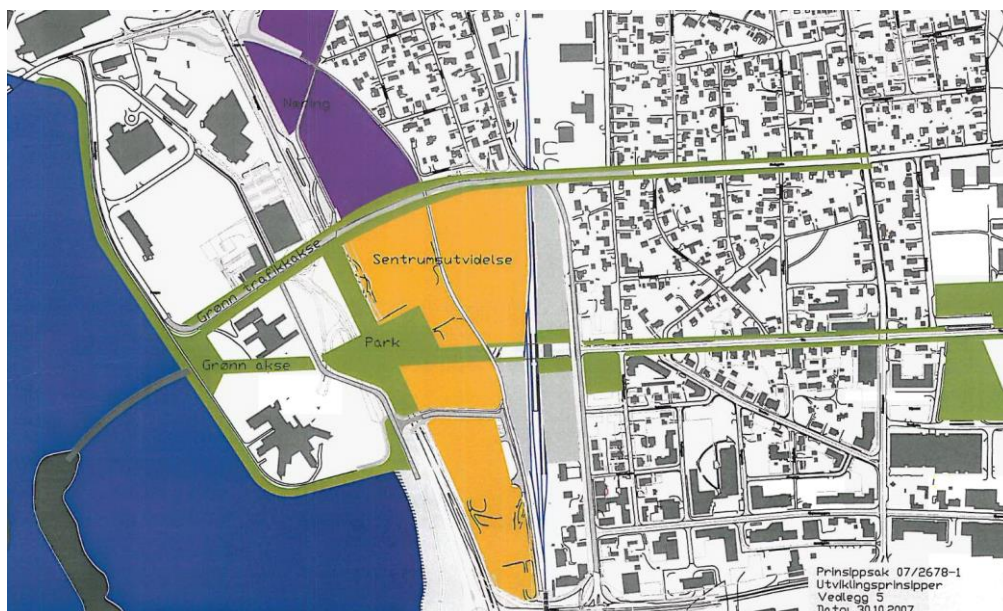
Planarbeidet må sikre at vernede og bevaringsverdige bygg og anlegg blir ivaretatt på en god måte.

9.11 GRØNNSTRUKTUR, SIKTAKSER OG TILKOMST TIL FRIOMRÅDER

I forbindelse med reguleringsplan for Tangen ble det fattet et prinsippvedtak om grønne akser mellom sentrum og sjøen, jamfør vedtak i henholdsvis komité plan sak 116/07 og formannskapet sak 160/07. Dette ble lagt til grunn for utforming av planen.

Vedtak:

1. Komite plan og formannskapet gir sin tilslutning til utviklingsprinsippene for grønne akser for parkdrag og trafikk som vist i vedlegg 5 (figur 5). Aksene skal være premissgivende for fremtidig utvikling mellom Stjørdal sentrum og sjøen, og skal være grunnlaget for videre reguleringsarbeid i området.
2. Formannskapet ber rådmannen ta kontakt med Jernbaneverket ang. senkning av jernbanen i området fra E14 og nordover forbi krysning Innherredsvegen og jernbanesporet. Dette i forbindelse med reguleringsplan Jernbaneområdet og Tangen.
3. Rådmannen bes ta initiativ over for Jernbaneverket og SNF. med tanke på en undergang under jernbanen etter mal fra Steinkjer og Verdal.



Figur 5: Grønne akser mellom Stjørdal sentrum og sjøen i vest (figur fra vedlegg 5 i prinsippsak).

Et kollektivknutepunkt må være et attraktivt oppholdsområde, da mange reisende må vente på neste transportmiddel. Er området attraktivt nok kan det også bli et møtepunkt for byens befolkning, uavhengig av om de skal reise eller ikke. Siktsoner og grønne akser bidrar til å gjøre området attraktivt. Det må utredes hvordan man følger opp vedtaket fra 2007. Hva er de viktigste siktaksene fra knutepunktet? Hvordan knyttes knutepunktet opp til den omkringliggende grønnsstrukturen?

9.12 KONSEKVENSER FOR NABOENE

Utbygging og utvikling av stasjonsområdet vil ha konsekvenser for de som bor i nærheten.

Fortetting vil si mer bygningsmasse der det i dag er relativt åpent. Dette vil endre utsikten til naboene. Det må utarbeides 3D-studier eller andre visualiseringer som viser hvordan utsikten vil endres.

Høye bygg kan også påvirke solforholdene hos naboene, særlig der nye bygg kommer sør eller vest for den eksisterende bebyggelsen. Det bør vurderes ulik plassering av bebyggelsen for å redusere ulempen for naboene.

Andre faktorer som kan påvirke naboene er et endret trafikkmønster og en endret bruk av området.

Det bør legges til rette for en medvirkningsprosess der naboer og andre berørte får mulighet til å uttale seg underveis i prosessen.

9.13 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Det ligger svært mye teknisk infrastruktur under bakken i planområdet, særlig i området sør for avløpsrenseanlegget. Noe planlegges flyttet eller endret når avløpsrenseanlegget fases ut, men det er også kommet til mye nytt i og rundt det nye pumpehuset.

Det er klargjort for en ny hovedledning for overvann under E6 rett vest for planområdet, men dette er ikke koblet sammen med overvannsnettet i sentrum fordi det mangler en føring under jernbanesporene.

Arealbruk under bakken må kartlegges, og det må sikres tilstrekkelig areal til teknisk infrastruktur. Det må gjøres en vurdering av hvor det kan tillates at infrastrukturen flyttes for å gi plass til andre anlegg, og hvor traseer for infrastruktur må prioriteres. Det må være en sammenheng mellom arealbruk over og under bakken slik at man sikrer enkel tilgang for vedlikehold o.l.

9.14 TRAFIKKMØNSTER

Eksisterende Innherredsvegen krysser jernbanesporet, og biltrafikken reguleres derfor av at veien er stengt opptil flere ganger per time grunnet togtrafikk. Hvilke endringer omlagt Innherredsvegen vil medføre med hensyn til biltrafikk må derfor utredes. Forutsigbarhet i trafikkavviklingen er viktig for kollektivtrafikken. En analyse på endring av trafikkmønster må beskrive kapasitet og trafikkavvikling. Bruk av trafikkmodell bør vurderes.

9.15 SAMFUNNSSIKKERHET OG ROS

Det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for planen. Det bør blant annet fokuseres på temaene gjengitt under. Listen er ikke uttømmende.

- Trafikksikkerhet: Det er mange trafikantgrupper som møtes i et knutepunkt, og det må legges vekt på å etablere trafiksikre løsninger som begrenser konfliktnivået mellom trafikantgrupper.
- Driftssikkerhet: Hvilke hendelser kan påvirke driften av knutepunktet, og hvordan kan knutepunktet utformes for å redusere faren for driftsstans.
- Kriminalitetsforebygging: Hvordan skal planområdet utformes slik at risikoen for å bli utsatt for kriminalitet reduseres. Opplevd trygghet vil påvirke bruken av området, særlig kveld og natt.

- Terrorfare: Steder der mange mennesker samles kan bli utsatt for terrorangrep. Det må vurderes behovet for tiltak for å vanskeliggjøre angrep og redusere konsekvensene.
- Ulykker med farlig gods: Risiko for, og håndtering av, ulykker som involverer godstog med farlig gods.
- Overvannshåndtering: Hvordan redusere sannsynlighet for og konsekvenser av en overvannsflo i området.

10 REFERANSER

- Bane NOR Eiendom. (u.å.). *Stjørdal stasjon*. Hentet 8. mai 2020 fra <https://banenoreiendom.no/stjordal-stasjon>
- Forskrift om konsekvensutredninger. (2017). *Forskrift om konsekvensutredninger* (FOR-2017-06-21-854). Hentet fra <https://lovdata.no/forskrift/2017-06-21-854>
- Klima- og miljødepartementet. (2021). *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/id2857574/>
- Klima- og miljødepartementet. (2012). *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-1520-luftkvalitet-arealplanlegging/id679346/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9d728e48e8a633b024dcd6b34c/sprbatp.pdf>
- Kulturminneloven. (1978). *Lov om kulturminner* (LOV-1978-06-09-50). Hentet fra <https://lovdata.no/lov/1978-06-09-50>
- Miljøpakken. (2019). *Byvekstavtale for Trondheimsområdet: Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019-2029*. U.s.: Miljøpakken.
- Miljøverndepartementet. (1995). *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/rikspolitiske-retningslinjer-for-a-styrk/id519347/>
- Nord-Trøndelag fylkeskommune. (2013). *Regional plan for arealbruk: Nord-Trøndelag*. U.s.: Nord-Trøndelag fylkeskommune.
- Nord-Trøndelag fylkeskommune. (2015). *Regional plan for folkehelse i Nord-Trøndelag 2015-2020*. U.s.: Nord-Trøndelag fylkeskommune.
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling* (LOV-2008-06-27-71). Hentet fra <https://lovdata.no/lov/2008-06-27-71>
- Stjørdal kommune. (2016). *Kommunal planstrategi 2016-2019*. (Dokument 2015/4055-13).
- Stjørdal kommune. (2019, 27. september). *Kommuneplanens arealdel*. Hentet fra <https://www.stjordal.kommune.no/tjenester/politikk-og-planer/planer/kommuneplanens-arealdel.38500.aspx>
- Stjørdal kommune (u.å.). *Kartløsning med arealplaner*. Hentet 24. april 2020 fra <https://tinyurl.com/y7cznq7x>
- Trondheimsregionen. (2015). *IKAP-2. Mål, strategier og retningslinjer for arealutvikling i Trondheimsregionen*. U.s.: Trondheimsregionen.

VEDLEGG 1 PLANOMRÅDE

1-215 Stjørdal stasjonsområde, forslag til planavgrensning, 8/6/2020

