



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Eldrerådet	11/26	09.02.2026
Ungdomsrådet	7/26	09.02.2026
Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne	12/26	09.02.2026
Utvalg Kultur og Levekår	9/26	10.02.2026
Utvalg Plan og Miljø	17/26	11.02.2026

1-215 områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Kommunedirektørens forslag til vedtak/innstilling:

Stjørdal kommune legger områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.
3. Krav til sykkelparkering for hotell endres fra per årsverk til per gjesterom.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

PS 11/2026 1-215 områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Eldrerådets behandling av sak 11/2026 i møte den 09.02.2026:

PROTOKOLLTILFØRSEL:

Eldrerådet melder sin bekymring rundet pendlerparkerering. Eldrådet mener det blir alt for få parkeringsplasser, og de som er i planen blir liggende for langt unna.

Eldrerådet forutsetter at det blir bygget heis for bevegelseshemmede på begge sider av jernbanespoet.

Kommunedirektørens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

Stjørdal kommune legger områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.
3. Krav til sykkelparkering for hotell endres fra per årsverk til per gjesterom.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

PS 7/2026 1-215 områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Ungdomsrådets behandling av sak 7/2026 i møte den 09.02.2026:

Kommunedirektørens forslag til innstilling vedtatt med 8 stemmer mot 1 stemme.

Ungdomsrådet fremmet følgende tilleggsforslag, nytt punkt 4:

Viktig å ivareta universell utforming i området. Det må legges vekt på at området oppleves som trivelig og trygt.

Enstemmig vedtatt.

Stjørdal kommune legger områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.

2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.

3. Krav til sykkelparkering for hotell endres fra per årsverk til per gjesterom.

4. Viktig å ivareta universell utforming i området. Det må legges vekt på at området oppleves som trivelig og trygt.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

PS 12/2026 1-215 områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevnes behandling av sak 12/2026 i møte den 09.02.2026:

TILLEGGSFORSLAG:

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne fremmet følgende forslag til nytt punkt 4 før planen sendes ut til høring og offentlig ettersyn:

4: Områdeplanen på stasjonsområdet må inneholde tydelig krav til parkering, henholdsvis pendlerparkering, innbyggerparkering og HC-parkering.

Kommunedirektørens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag enstemmig vedtatt.

Stjørdal kommune legger områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026.

Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.

2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.

3. Krav til sykkelparkering for hotell endres fra per årsverk til per gjesterom.

4: Områdeplanen på stasjonsområdet må inneholde tydelig krav til parkering, henholdsvis pendlerparkering, innbyggerparkering og HC-parkering.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

PS 9/2026 1-215 områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Utvalg Kultur og Levekårs behandling av sak 9/2026 i møte den 10.02.2026:

Morten Harper (Sosialistisk venstreparti) fremmet følgende alternative forslag:

Saken sendes tilbake for innarbeidelse av løsninger som styrker kollektivknutepunktet for buss, kiss and ride, pendlerparkering og sykkelparkering.

For forslaget stemte 5: Kristin Almhjell Jenssen (Ap), Marit Vikan Sævareid (R), Morten Harper (SV), Svein Johansen (SV), Torggrim Hallem (V).

Imot forslaget stemte 6: Johan Aarbu (Frp), Helene Arnø (H), Martin Jenssen Sandvik (H), Geirr Tjash Hagen (Pp), Maria Kristoffersen (Sp), Otelie Forbord (Sp).

Dermed ble alternativt forslag ikke vedtatt.

Innstilling:

Stjørdal kommune legger områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.
3. Krav til sykkelparkering for hotell endres fra per årsverk til per gjesterom.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Imot forslaget stemte 11: Kristin Almhjell Jenssen (Ap), Johan Aarbu (Frp), Helene Arnø (H), Martin Jenssen Sandvik (H), Geirr Tjash Hagen (Pp), Marit Vikan Sævareid (R), Maria Kristoffersen (Sp), Otelie Forbord (Sp), Morten Harper (SV), Svein Johansen (SV), Torggrim Hallem (V).

Dermed ble innstillingen ikke vedtatt.

Johan Aarbu (Fremskrittspartiet) fremmet følgende alternative forslag:

Stjørdal kommune legger områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

For forslaget stemte 6: Johan Aarbu (Frp), Helene Arnø (H), Martin Jenssen Sandvik (H), Geirr Tjash Hagen (Pp), Maria Kristoffersen (Sp), Otelie Forbord (Sp).

Imot forslaget stemte 5: Kristin Almhjell Jenssen (Ap), Marit Vikan Sævareid (R), Morten Harper (SV), Svein Johansen (SV), Torggrim Hallem (V).

Dermed ble alternativt forslag vedtatt.

Stjørdal kommune legger områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

PS 17/2026 1-215 områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde - behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 17/2026 i møte den 11.02.2026:

1)

Innstilling:

Stjørdal kommune legger områderegeringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.
3. Krav til sykkelparkering for hotell endres fra per årsverk til per gjesterom. Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Dette ble satt opp mot:

2)

Arild Gressetvold (Fremskrittspartiet) fremmet følgende alternative forslag:

Stjørdal kommune legger områderegeringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
 2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.
- Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

For forslag 2 stemte 10: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Annette T. Jensen (KrF), Lise Regine Rasmussen (MDG), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp), Rolf Charles Berg (Sp).

Dermed ble forslag 2 vedtatt.

Stjørdal kommune legger områderegeringsplan for Stjørdal stasjonsområde, med plan-ID 1-215, ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart er datert 23.01.2026. Planbestemmelser og beskrivelse er datert 27.01.2026. Følgende punkter tas med:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.

Vedtak fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Vedlegg

- 1 1-215 Plankart nord_23.01.2026
- 2 1-215 Plankart sør_23.01.2026
- 3 1-215 Planbestemmelser_27.01.2026
- 4 1-215 Planbeskrivelse_27.01.2026
- 5 1-215 Vedlegg 1 Illustrasjonsplan
- 6 1-215 Vedlegg 2 Illustrasjonshefte
- 7 1-215 Vedlegg 2a Ekstra illustrasjoner
- 8 1-215 Vedlegg 3 ROS-analyse
- 9 1-215 Vedlegg 4 Områdestabilitet
- 10 1-215 Vedlegg 5 Trafikkutredning
- 11 1-215 Vedlegg 6 Støyrapport
- 12 1-215 Vedlegg 7 Luftkvalitetsutredning
- 13 1-215 Vedlegg 8 VAO-notat
- 14 1-215 Vedlegg 9 Naturmiljø
- 15 1-215 Vedlegg 9a_Vedlegg naturmiljø
- 16 1-215 Vedlegg 10 Kulturmiljø
- 17 1-215 Vedlegg 11 Konsekvenser for naboer
- 18 1-215 Vedlegg 12 Oppsummering av innspill
- 19 1-215 Vedlegg 13 Lokalklima
- 20 Uttalelse fra samfunnsmedisin januar 2006 _helsekonsekvenser
- 21 Saksprotokoll Prinsippsak 2 - valg av løsninger på Stjørdal stasjon
- 22 Saksprotokoll Prinsippsak - valg av løsninger på Stjørdal stasjon
- 23 Notat alternativsvurderinger stasjonsområdet _rev november 2024
- 24 Saksprotokoll Prinsippsak - arealbruk på vestsiden av jernbanen ved Stjørdal stasjon
- 25 Arealbruksalternativer
- 26 Stjørdal stasjonsområde mulighetsstudier kortversjon
- 27 Parallelløppdrag Stjørdal rapport
- 28 Silingsnotat gangvegsløsning med vedlegg, 22.11.24
- 29 1-215 Vedtatt planprogram

- 30 1-215 Ny Innherredsveg rundkjøring
- 31 1-215 Ny Innherredsveg
- 32 1-215 Innherredsvegen søndre del
- 33 1-215 Normalprofil innherredsvegen
- 34 1-215 Normalprofil Skolegata og Ringvegen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommunal planstrategi

Reguleringsplan 5019 Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse

Sammendrag:

Områdereguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde omfatter ny veg på østsiden av jernbanen mellom Ringveg nord og Skolegata, ny gang- og sykkelbru over jernbanen ved Skolegata, ny løsning for kollektivknutepunktet med buss og parkering mm samt utbyggingsområder rundt stasjonen fram til E6 i vest og E14 i sør.

Planforslaget åpner for transformasjon fra eneboliger til leilighetsbygg omkring Martin Moes gate. På «gamle SARA» åpnes det for sentrumsformål med høy utnyttelse. Nord for stasjonen endres formål fra samferdsel til forretning/kontor/tjenesteyting. Sør for stasjonsbygningen åpnes for høy utnyttelse med sentrumsformål uten bolig pga støy.

Sykkeltilbudet lang hovedrute for sykkel i Innherredsvegen oppgraderes fra fortau eller gang- og sykkelveg i dag, til sykkelveg med fortau som separerer syklistene fra fotgjengere.

Saksopplysninger:

BAKGRUNN

Hensikten med planen er å tilrettelegge for et godt, fremtidsrettet kollektivknutepunkt, med flere tog i timen, et godt busstilbud og med gode overgangsmuligheter. Planen skal også tilrettelegge for god utnyttelse av disse sentrale områdene og gi gode tverrforbindelser for gående og syklende på tvers av jernbanen. Planen omfatter også omlegging av Innherredsvegen nord for Skolegata fra vestsiden av jernbanen til østsiden.

Forslagsstiller er Stjørdal kommune, i dialog med direkte berørte eiendommer med utbyggingsinteresser.

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 fortettede- 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.

For at området skal bli et attraktivt kollektivknutepunkt må kollektivtransporten være velfungerende. I stasjonsområdet betyr dette at tog og buss må prioriteres først. 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. Arealbruk og funksjoner som ikke fremmer sentrumsutvikling, og som ikke bidrar til å styrke knutepunktets kundegrunnlag og attraktivitet, bør i størst mulig grad flyttes vekk fra knutepunktet på sikt. Planen legger til rette for en vesentlig høyere utnyttelse av arealene, med en god blanding av ulike sentrumsformål. I de mest støytsatte områdene mot E6 og E14 vil det ikke bli tillatt med boliger.

Prioritering av funksjoner fra vedtatt planprogram:

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

Byvekstavtalen

Målet med byvekstavtalen er å endre reisevaner slik at man oppnår nullvekst i biltrafikken (gjelder ikke E6 gjennomfartstrafikken, men trafikk lokalt og inn mot Trondheim). For å oppnå dette må flere av dagens reiser gjennomføres kollektivt, med gange eller sykkel. Mye av den framtidige veksten i boliger og arbeidsplasser må lokaliseres ved knutepunkt, høyfrekvente bussruter eller i gå/sykkelavstand fra hverdagens reisemål. Hensikten med planen er å oppnå mål i byvekstavtalen.

PLANTYPE

Reguleringsplanen er en områdereguleringsplan iht. PBL § 12-2. Planforslaget har varierende detaljeringsgrad. Samferdselsanlegg samt byggeområde SF1, SF5 og SF6 er

detaljert nok til at det ikke er stilt krav om detaljregulering (PBL § 12-3). For de fleste byggeområdene er det derimot stilt krav til detaljregulering før utbygging. For disse områdene gir områdeplanen rammene for videre planprosess.

PLANOMRÅDET

Planområdet ligger sentralt i Stjørdal sentrum. Det strekker seg fra E14 i sør til Ringveg nord i nord og dekker Stjørdal stasjon og tiliggende områder hvor det er ønsket om utbygging. Mot vest avgrenses planområdet av E6 og Aasen & Five, og mot øst er Innherredsvegen avgrensningen.

PLANSTATUS

Planforslaget er i grove trekk i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA). Rullering av KPA pågår og samkjøres med reguleringsplanarbeidet så langt det lar seg gjøre.

Detaljplan med plan-ID 5019 dekker jernbanens arealer samt areal nødvendighet for gjennomføring av bygging av jernbaneanlegg med kulvert under jernbanen for gående og syklende i knutepunktet. Planen ble vedtatt i 2023. Bane NOR har etter vedtaket jobbet videre med detaljering av tverrforbindelse med kulvert og ramper og dette arbeidet er ivarettatt i denne planen.

Viser til planbeskrivelsen for oversikt over gjeldende planer.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Det planforslaget som foreligger til behandling, består av:

- Plankart (2 stk) datert 23.01.2026. Plankartet har flere plannivå, på grunnen, over grunnen og under grunnen. Dette fremkommer av plankartet hvor det er utsnitt som viser over og under grunnen elementer som bruer og kulverter.
- Reguleringsbestemmelser datert 27.01.2026.
- Planbeskrivelse med vedlegg datert 27.01.2026

Viser til planbeskrivelsen for ytterligere beskrivelse av planforslaget.

Kommunedirektøren (KD) foreslått en del bestemmelser for å ivareta estetikk og byrom. Se bestemmelse 4.2.3 hvor det foreslås bruk av tre, tegl og pusset mur skal være førende materiale i fasader og utendørs installasjoner. Her er det rom for politiske ønsker, med mulighet til å stille krav.

Signalbygg har vært diskutert i sentrumsplanarbeidet og i tidligere planprosesser i sentrum. Det foreslås i denne planen et høyt bygg rett sør for stasjonsbygningen (på dagens parkeringsplass) og et sør i sørvest, nært kryss for E14 x E6. Det er også en del høyere bebyggelse på vestsiden av jernbanen

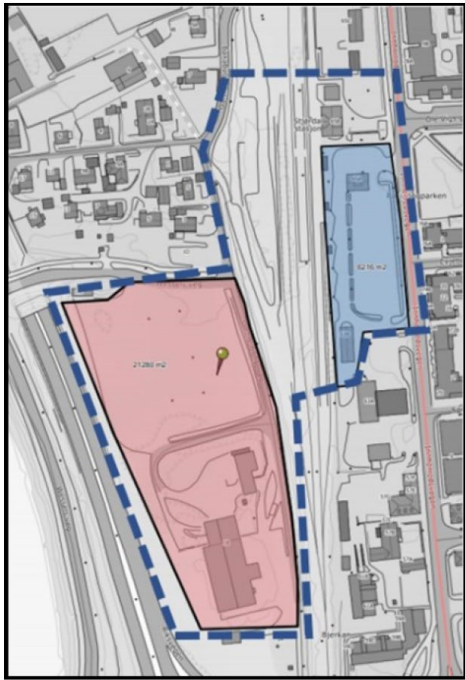
PLANPROSESS

Planprogram for arbeidet ble vedtatt i kommunestyret i 04.11.2021. Planprogrammet er førende for reguleringsplanarbeidet. Viser til vedlegg.

Planlegging av Stjørdal stasjon har pågått lenge. Det er varslet planoppstart flere ganger, senest september 2025 for en utvidelse av planområdet. Planområdet er stort. I tillegg til direkte berørte parter er det mange offentlig interesser som skal ivaretas.

Det er gjennomført et større informasjonsmøte samt møter med direkte berørte parter.

Som grunneiere i området har Stjørdal kommune og Bane NOR fått gjennomført parallelloppdrag for området vist i kartet under. Parallelloppdragene har bidratt til planens innhold. Grunneiersamarbeidet mellom Bane NOR og Stjørdal kommune omtales i saken som eiendomsaktørene.



Kart som viser område for parallelloppdrag

Planarbeidet har hatt en styringsgruppe og en prosjektgruppe med deltakelser fra Bane NOR, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune med AtB og kommunen.

Underveis i prosessen har prinsipielle tema blitt fremlagt politisk. Vedtakene i utvalg plan- og miljø og formannskapet er tydelig på at eiendomsaktørene kan styre arealbruken på området vist i kartet over. Det er også vedtak mhp valg av bussløsning. Iht. vedtak skal buss løses på østsiden av stasjonen med holdeplasser i Innherredsvegen og i Ole vigs gate. Buss for tog samt bilparkering, kiss&ride skal iht. vedtak løses på vestsiden av sporene. Planforslaget avviker tidvis fra politisk ønskede løsninger, da eiendomsaktørene har ønsket andre løsninger og de politiske signalene har vært at vi skal lytte til eiendomsaktørene.

Det har ikke lyktes med å få tilstrekkelig detaljering av tomtene ved firmaet Kristoffersen bil til å kunne gå rett på byggesak. Ønsket utbygging er ivaretatt igjennom rammene satt i denne planen, men det er krav om detaljplan.

Planforslaget som fremmes er stort sett i samsvar med grunneiernes og eiendomsaktørenes ønsker, men KD har valgt å endre på en del for å likebehandle med sentrumsplanen som tross alt ligger like nære knutepunktet. Blant annet er krav til parkering og krav til uteoppholdsreal likt sentrumsplanen og ikke slik som eiendomsaktørene ønsker. Se under Vurderinger.

Innspill mottatt ved varsel om planoppstart og høring av planprogram er forsøkt ivaretatt i planforslaget. Viser til oppsummering av disse som eget vedlegg.

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.

Vurdering:

KONSEKVENsutREDNING (KU)

Planområdet er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger (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. Kommunedirektøren har vurdert planforslaget i forhold til Forskrift om konsekvensutredninger. Det er ingen planlagte enkelttiltak som utløser krav til konsekvensutredning. Planforslagets konsekvenser fremkommer av planbeskrivelsen, hvor deler er utredet på KU nivå. KD vurderer at planforslaget konsekvenser er godt beskrevet gjennom planbeskrivelsen og vedlagte grunnlagsnotater/rapporter. Planprogram ble utarbeidet for å avklare planens omfang og for politisk forankring av planarbeidet.

Planforslaget er i samsvar med kommuneplanens arealdel, med unntak av for delområdet nord for stasjonsbygningen som i gjeldende KPA er samferdselsanlegg, men som nå foreslås til tjenesteyting, forretning og kontor og selve knutepunktet hvor det foreslås sentrumsformål unntatt bolig. Endring av arealbruk gir mindre areal til samferdsel ved knutepunktet for framtida, noe som gir mindre fleksibilitet og robusthet for framtidige endringer. Samtidig gir endringen mer utbyggingsareal.

I planprogrammet står følgende (kap. 7):

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:

1. **Jernbane:** Antall spor, plassering av plattformer, behov for sideareal, adkomst til plattformer.
2. **Bussterminal:** Dimensjonering og kapasitet, utforming og overganger, kjøremønster, behov for reguleringsplasser og fasiliteter.
3. **Kryssing av jernbanesporet:** Antall krysningspunkt, over- og/eller undergang, plassering, utforming og behov for ramper, trapper og heis.
4. **Bebyggelse:** Plassering, utforming, byggehøyder, tillate arealformål.

Vurdering av om planprogrammet har svart på tema over:

1. KD vurderer at jernbanes behov er avklart i reguleringsplan 5019, med unntak av sideareal som løses i denne planen. Punktet er svart ut.
2. Det er vurdert mange forskjellige løsninger for bussterminalen, se vedlegg «Notat alternativs-vurderinger stasjonsområdet, rev. Nov 2024». Framtidig dimensjonering og kapasitet vurderes av KD som fortsatt uavklart til tross for lang prosess. Planforslaget har et begrenset antall holdeplasser. De tre illustrert i Innherredsvegen vurderes som en holdeplass da det ikke er mulighet for uavhengig kjøring inn/ut og fast oppstilling. Alternativt kan det etableres to holdeplasser, med kapasitet til en buss hver. Behov for reguleringsplasser og fasiliteter er nedprioritert og ikke løst i planforslaget. Det er ikke avklart i planforslaget hvordan de ulike bussrutene kan betjene knutepunktet.
3. Kryssing av jernbanen er avklart, både gjennom pågående byggeprosjekt for to tog i timen som bygger ny kulvert under jernbanen i samsvar med plan 5019. Planforslaget avklarer ny bru over jernbanen ved Skolegata som det siste krysningspunktet av jernbanen i sentrum. Det blir da totalt 4 mulige steder for å krysse jernbanen for gående og syklende, to eksisterende, helt i nord og i sør og to nye, en under og en over jernbanen.
4. Planforslaget foreslår ny bebyggelse, med formål og volum. Ny bebyggelse har blitt høyt prioritert i planforslaget, kanskje på bekostning av et robust knutepunkt for buss. Foreslått bebyggelse er basert på forslag fra grunneiere og både plassering og byggehøyder utfordrer

hva KD vurderer som akseptabelt når man skal sikre gode bomiljø med tilstrekkelig sol og dagslys.

Beskrivelse av konsekvenser av planforslaget er ivaretatt i planbeskrivelsen.

KD vurderer at planforslaget ikke svarer ut alle punktene i planprogrammet, da planprosessen endret karakter underveis. Vurderingene omkring behovene for buss, taxi, sykkel, parkering m.m. ble ikke avklart før parallelloppdragene ble igangsatt og premissene var derfor ikke tilstede når forslag til konsepter ble utarbeidet. KD ser derfor at svarene fra parallelloppdraget ikke nødvendigvis svarer ut behovene til eks. AtB og at dette har påvirket planforslaget i en retning hvor man har prioritert utbyggingsvolum fremfor et trafikksikkert, lettlest og kompakt knutepunkt.

Influensområde

Et viktig premiss for dimensjonering og utforming av kollektivknutepunktet er aktiviteten i planens influensområde. Knutepunktets influensområde er i hovedsak bebyggelse i gang- og sykkelavstand. I tillegg kommer de som er avhengig av buss eller bil for å komme til knutepunktet for å reise videre med buss eller tog. Planforslaget søker å gi gode ferdselsårer fore gående og syklende til/fra og igjennom planområdet. Det er størst potensiale for flere kollektivreisende i denne gruppen. Innherredsvegen og Ole Vigs gate er de viktigste gatene.

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 og solforholdene til naboene. Det er utarbeidet 3D-studier som viser hvordan forholdene endres. Det er særlig ny bebyggelse i sør og vest som påvirker eksisterende forhold. KD vurderer at ny bebyggelse i større grad enn foreslått bør hensynta eksisterende bebyggelse. Det er viktig med høy arealutnyttelse, men ikke på bekostning av by- og boligkvalitet.

Andre faktorer som kan påvirke naboene er et endret trafikkmønster og ny arealbruk.

Ny veg øst for jernbanen, nord for Skolegata, vil ta arealer fra eiendommer langs jernbanens østside. Kommunen har over tid strategisk kjøpt eiendommer som har vært til salg for å forenkle prosessen. I nord er det fortsatt nærføring til boliger og behov for støyskjerming. I tillegg vil næringslivet i Wergelandsvegen miste areal. For noen aktører betyr dette tap av utviklingsmuligheter og at noen eksisterende bygg må rives og erstattes. For Felleskjøpet betyr tap av areal mye da de allerede har knapphet på areal og har vokst ut av tomta.

Viser til planbeskrivelsen og notat «Konsekvenser for naboer» for ytterligere informasjon om konsekvenser for naboer/berørte.

AREALBRUK OG FORTETTING, OMRÅDE FOR OMRÅDE

Fortetting i og ved knutepunktet er viktig for å styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne, og for å gjøre det enklere å velge andre transportmidler enn bil på en større andel reiser. Fortetting i og ved 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.

I samsvar med kommuneplanens arealdel foreslås formål som hører hjemme i sentrum. Området har fra før en blanding av næringsareal med varierende grad av utnytting,

eneboliger, det nedlagte gamle avløpsrenseanlegget (omtalt som gamle SARA), buss og pendlerparkering, bensinstasjon mm.

I knutepunktet må funksjoner som betjener knutepunktet prioriteres, eks. som service- og tjenestetilbud som venterom, toalett, kiosk, servering. Deretter kommer funksjoner som styrker knutepunktets kundegrunnlag og konkurranseevne. Herunder kommer hotell, kontor og tjenesteyting samt kanskje en dagligvare. Bebyggelsen bør bidra til å knytte sentrum og stasjonsområdet tettere sammen. Det legges ulike føringer på bebyggelsen på gateplan og øvrige etasjer. For sikkerhet og trivsel i knutepunktet er det viktig med aktivitet over store deler av døgnet. Planforslaget åpner opp for boliger der støyforholdene er tilfredsstillende og det er mulig å oppnå gode boligkvaliteter.

Arealbruk på tvers av eiendomsgrenser

Det er i plangrammet påpekt at det er mange grunneiere i planområdet og at 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. Planprosessen har på tross av intensjonen vektlagt eiendomsgrenser. For å redusere de offentlige kostnadene ved bygging av nytt knutepunkt har man valgt å ta hensyn til eiendomsgrenser. Resultatet er at planforslaget ikke optimaliserer arealbruken i planområdet så godt som kunne vært gjort. Eks. kunne man fått til bedre utnyttelse av arealene øst for jernbanen på stasjonen og Essotomta dersom disse ble planlagt under ett (mindre kjøreareal).

Høye bygg (og signalbygg)

Det er i planforslaget foreslått flere høye bygg. Både på øst og vestsiden av jernbanen nær stasjonsbygningen. Det er i tidligere planarbeid signalisert at man ønsker å markere stasjonen i tillegg til torget og Kimen-området. KD vurderer derfor at høye bygg ved stasjonen er i samsvar med denne intensjonen. I planforslaget ligger det i tillegg et høyt bygg i sør mot E14 som ikke er i samsvar med tidligere vurderinger, men som kan sies å være en markør for starten på sentrum.

Illustrasjonene vedlagt planforslaget har i noen tilfeller forvirrende skygger. Illustrasjoner for dagens situasjon har skygger fra et annet tidspunkt enn hva som ligger i illustrasjoner for framtidig situasjon med en høyere solvinkel fra annen retning. Dette skyldes skygger som ligger i flyfoto som er drapert inn i modell. Dette kan være forvirrende. Se eks figur 37 i planbeskrivelsen. I disse figurene bør ikke skygger sammenlignes. I notat «Konsekvenser for naboer» er det sol/skyggevurderinger.

Byggehøyder langs Innherredsvegen

Planforslaget omfatter gaterommet langs Innherredsveien samt vestsiden av vegen. Østsida av Innherredsvegen er i stor grad ferdig utbygd unntatt området nord for stasjonsbygningen hvor det fortsatt ligger eneboliger. Det forventes at dette området på sikt også endrer karakter fra eneboliger til leilighetsbygg, jamfør forslag til ny kommuneplans arealdel (KPA).

Eier av tomta nord for stasjonen (F/K/T i plankartet) samt eier av knutepunktet (SF5) ønsker å maksimere utbyggingspotensialet. Planforslaget har lagt inn de byggehøyder som er ønsket, men KD er skeptisk til så høye bygg på vestsiden av Innherredsvegen. Høyden vil medføre solid skyggelegging av gaterom og fasader på de nedre etasjene på østsiden av Innherredsvegen. KD anbefaler derfor at planforslaget sendes på høring med to alternativer for byggehøyder, som ønsket av tomteeier og med tilbaketrekking av toppetasje på fasade mot Innherredsvegen. Prinsippet om tilbaketrukket toppetasje er mye brukt i Stjørdal sentrum for å gi bedre solforhold. En tilbaketrekking av øverste etasje gir også en mindre ruvende opplevelse av bygningsvolumet fra gateplan og et mer balansert gatetverrsnitt. KD

er skeptisk til så ensidig høy bebyggelse på vestsiden av Innherredsvegen. Det vil gi et vest-tungt gatetverrsnitt noe som er spesielt uheldig da det der er nyere leilighetsbygg på østsiden som vil få slagskygge fra ny bebyggelse. Østsiden av innherredsvegn består av 3-4 etasjer, mens planforslagets høyder på vestsiden er 5 høye etasjer og et bygg med 9 etasjer ved knutepunktet. Også solforholdene i paviljongparken øst for Innherredsvegen ved stasjonen vil få bedre solforhold med tilbaketrukket toppetasje.

Under er illustrasjoner med og uten tilbaketrukket toppetasje Ved å trekke toppetasjen omlag tre meter tilbake vil solforholdene tilsvar en etasjes lavere bygg, både med hensyn til sol og med hensyn til opplevd høyde på bygg fra bakkeplan.



Illustrasjon gatetverrsnitt fra bakkeplan. Øverst uten tilbaketrekking (A). Nederst med tilbaketrekking (B).

21. mars kl 1500



21. mars kl 1500



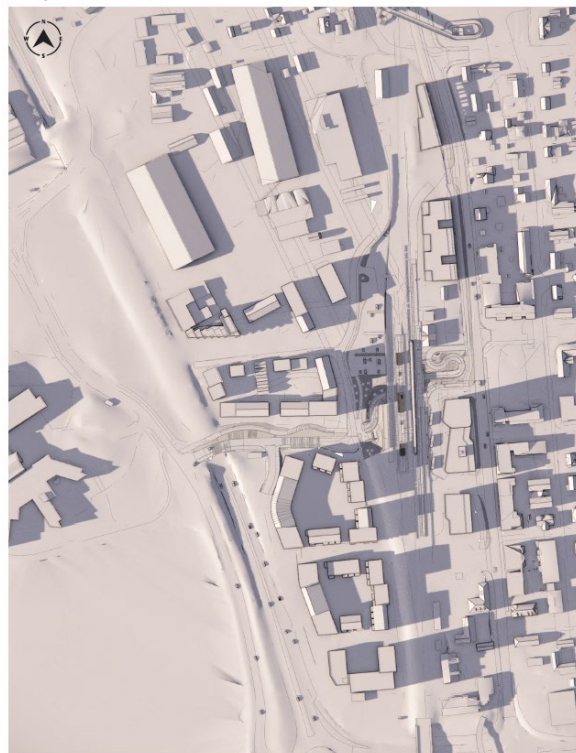
Illustrasjon alt A til vestre og alt B tilbaketrukket til høyre

21. april kl 1800

Eksisterende situasjon



21. april kl 1800



Illustrasjon til venstre viser dagens situasjon til høyre planforslaget uten tilbaketrukket toppetasje.

KD anbefaler tilbaketrukket toppetasje mot øst for nye bygg på vestsiden av Innherredsvegen.

Område knutepunkt - dagens bussholdeplass, parkeringsplass og bensinstasjon (SF4-6)

Løsning for buss er beskrevet i avsnitt om «Kollektivknutepunkt med bussløsning».

Bebyggelsen har en inntrukken 1. etasje på bakkeplan med utadrettet virksomhet tiltenkt servicefunksjoner for knutepunktet. Det er kontorarealer i de øvrige etasjer. Kontorbygget er mellom fem og ni etasjer, med høyeste bebyggelse mot nord og laveste mot sør. Byggegrensen ligger ca 16 meter fra nærmeste senterlinje spor mot vest, og 23 meter fra fasade langs østsiden av Innherredsvegen. I skisseprosjektet er det lagt opp til en utforming med inntrekking/buing av vegglivet som skal bidra til å bryte opp fasadelengden, og gi mindre dybde på arealer i kontorbygget

Eiendomsaktørene ønsker å maksimere utbyggingen der hvor dagens bussterminal med parkering ligger. Ny bebyggelse i knutepunktet skal ha høy utnyttelse og parkeringskjeller ifølge politisk vedtak. KD vurderer at planforslaget følger opp mye av det politiske vedtaket, men opplever at foreslåtte løsning er krevende med tanke på volum og høyder. Illustrert bygg vil bli ruvende i bybildet. KD vurderer at markering av stasjonen gjennom et høyt bygg gir en god signaleffekt, men vurderer samtidig at foreslåtte fotavtrykket/volumet totalt sett er for stort. Bygget vil gi stor slagskygge og virke tungt. Flere aktører har uttrykt bekymring for at et for høy og voluminøst bygg rett sør for kulverten i knutepunktet vil gi mye skygge og vind.

KD anbefaler at toppetasje på 5 etasjes bygg tilbaketrekkes for bedre sol/skygge forhold øst for bygget.

Politisk vedtak: «Videre er det ønskelig at næringsbygget krages ut over bussholdeplass mot Innherredsvegen og over perrongen / holdeplassområdet til toget. Målet er at det skal være ly mot vær mens passasjerer venter, og om nødvendig må det vurderes bruk av søyler.» er vurdert som unødvendig siden bussholdeplasser ikke ligger i tilknytning til bygget fasade, men på motsatt side av kjørevege, mot spor og på østsiden av Innherredsvegen. Eiendomsaktørene ønsker likevel å krage ut bygget over fortau/sykkelveg langs Innherredsvegen.

KD har valgt å ikke gi rom for ønsket utkraging mot Innherredsvegen i planforslaget. Dette begrunnes med ønsket om å opprettholde om lag 23 m bredde mellom fasader i Innherredsvegen å markere at dette er en hovedgate i sentrum. Tverrsnitt på 23 m mellom fasader vil gi bedre solforhold for eksisterende og framtidig bebyggelse på østsiden, bedre sol og lysforhold i gata og i parken. Et godt tverrsnitt gir også rom for framtidige endringer i gaterommet. Utkraging frarådes også da utkraging uten stolper/understøtting vil fordyre bygget og stopler/konstruksjoner på offentlig fortau/sykkelveg vil gi driftsutfordringer (snøbrøyting, kosting) og trafikkfarlig forhold for gående og særlig syklist.

Dersom det skal åpnes for utkraging over offentlig fortau må denne bestemmelsen tas inn som tillegg under punkt 5.1.8:

«Det tillates utkraging av bygg over tilgrensende regulert fortau langs Innherredsvegen. Ved utkraging tillates ikke etablering av søyler eller andre konstruksjoner innenfor areal regulert til fortau eller sykkelveg (offentlig areal). Ved utkraginger over fortau skal det være fri høyde min. 3,5 meter. Der bebyggelsen krager ut over andre formål skal det etableres belysning under taket. Belysningen skal ivareta stemningsbelysning og sikre god oversikt, kontakt med fasader, gi god orientering for bevegelseshemmede, og trafiksikkerhet for alle trafikanter.»

KD fraråder at det tillates utkraging over offentlig fortau mot Innherredsvegen og har derfor ikke lagt inn denne muligheten i planforslaget. KD har valgt å beholde tilsendt illustrasjonsmaterieell som viser bygg med utkraging. Uten utkraging vil fasade følge førsteetasje i illustrasjonene også oppover i etasjene mot Innherredsvegen.

Eiendomsaktørene ønsker mulighet for at all parkering for bil unntatt HC for SF5 kan løses på vestsiden av jernbanen. Bestemmelsene åpner derfor for parkering for SF5 i SF1 og SF2.

I tillegg er all parkering for kollektivreisende henvist til vestsiden av jernbanen. Endelig plassering er ikke avklart, men det er krav om minst 100 plasser til enhver tid.

Foreslåtte løsning er trang og det er lite slingringsmonn for justeringer i videre prosjektering. Det er lite areal til sykkelparkering og andre individuelle transportmidler som leiesykel osv. AtB ønsker minst mulig annen trafikk i bussterminalområdet. For å kunne betjene varelevering og renovasjon for nytt bygg i knutepunktet er det vist en bestemmelsessone (#7) som deler kjøreveg med buss. Lagring av renovasjon må løses innendørs.

KD bemerker at nedbygging av dagens kollektivterminal med pendlerparkering medfører at areal på vestsiden av jernbanen må benyttes til pendlerparkering og at busser får mindre disponibelt areal.

SF4

Planforslaget åpner for utbygging i knutepunktet uten å berøre Esso-tomta, i samsvar med det politiske vedtaket. Esso-tomta er likevel med i planforslaget da tomta er egnet for høyere utnyttelse enn den har i dag dersom bensinstasjonen flyttes/legges ned.

Planforslaget åpner for 5 etasjer også her, med samme ønske om tilbaketrukket toppetasje mot øst.

KD vurderer at en helhetlig utbygging i SF4 og SF5 vil kunne gi en bedre tomteutnyttelse enn man kan oppnå dersom de bygges hver for seg. Dersom SF4 og SF5 bygges ut samtidig kan behovet for gate mellom byggene utgå og arealet i stor grad bebygges. Planforslaget gir mulighet til å utvide areal til buss sørover i kjøreveg mot spor ved SF4. Dette behovet må avklares når man igangsetter detaljreguleringsplanarbeid for SF4. Gaten mellom byggene i SF4 og SF5 kan gjøre smalere dersom den ikke skal betjene buss og renovasjon. Buss og større kjøretøyer kan da kjøre ut sør for SF4.

SF6

Stasjonsbygningen med sykkelhotell ligger i SF6. I nordre del av SF6 skal det være HC-parkering for kollektivknutepunktet samt noe parkering for stasjonsbygningen i tillegg til sykkelparkering.

Område sør-vest - «gamle SARA» (SF1-3, o_PI)

Eiendomsaktørene har lagd forslag til arealutnyttelse på arealene mellom E14, E6 og jernbanen og Wessels veg. Området omtales ofte som «gamle SARA», den tidligere tomta til Stjørdal renseanlegg.

Området er delt opp i tre delområder hvor ønsket fra selskapet er å bygge nordfra som første byggetrinn. Området åpnes for sentrumsformål, med uten boliger i bygg mot E6 og E14 pga støy og luftforurensning. Intern i området og mot jernbanen planlegges boliger.

Feltene er delt inn som en fortsettelse av gateløpene i Stjørdal sentrum på andre siden av jernbanesporene, noe som gir forbindelse og kontakt med sentrumsbebyggelsen i Stjørdal. Bebyggelsen varierer i høyde mellom tre til tolv etasjer, der hovedprinsippet er lavest bebyggelse mot syd og vest for å sikre best mulig solforhold til gårdsrom og boligbebyggelse. Bebyggelse mot øst er høyere, for å sikre utsikt mot fjorden. Bebyggelsen mot vest er lagt i linje med hovedveien, med byggegrense 20 meter fra senterlinje vegbane på E6. Mot jernbanen er byggegrensen satt 20 meter fra senterlinje nærmeste spor.

Bebyggelse langs E6 og E14 kan inneholde parkeringshus og all type virksomhet unntatt boliger. Imellom de tre byggeområdene foreslås gatetun. Det nordre gatetunet skal i hovedsak være bilfritt og vil være fysisk stengt mot vest (E6) med støyskjerming. Det søndre gatetunet vil delvis fungere som adkomst/snuhammer for søndre byggeområde (SF3). Langs jernbanen, på østsiden av gamle SARA er det foreslått gatetun (o_GT3). Dette

gatetunet skal i hovedsak fungere som gang- og sykkelveg (erstatning for den som er der i dag), men også gi rom for renovasjonsbil, flyttebil og noe sporadiske parkering (som ikke teller med i parkeringsregnskapet) for hjemmesykepleie ol. Gatetun ønskes opparbeidet slik at det tilrettelegger for opphold med benker og vegetasjon.

KD ønsker at sentrumsformål ved knutepunktet skal ha høy utnyttelse med funksjoner som har nytte av å ligge så nære stasjonen. Funksjoner med mange besøkende/mange ansatte som kontor/tjenesteyting o.l. bør vektlegges. Bolig kan tillates, kun der støyforholdene tillater det, men trenger ikke prioritet i dette området. Det er ønskelig med variasjon i boligtyper i området for å sikre mangfold. Planen har føringer for byrom/felles uteareal for boliger og sikrer sammenhengende byrom i detaljplanlagt område gjennom byggegrenser.

«Gamle SARA» er en eiendom som bør være svært attraktiv for næringslivet siden området er svært synlig fra E6 og E14 og jernbanen. KD mener at slike attraktive tomter som er lett synlig / eksponert bør forbeholdes formål som har nytte av beliggenheten. Det anbefales at det settes av rom til større aktører som kan dukke opp i framtida, slik som da Equinor i sin tid etablerte seg på Stjørdal. Planavdelingen mener fortsatt at kommunen bør vurdere om det er fellesfunksjoner som bør ligge i området. Eks vis kan turnhall og andre idrettsanlegg for spesialiserte idretter legges her. Det vurderes å være bra med publikumsrettet virksomhet ut mot ferdselsårer inkl. forretninger, kafé osv.

Eiendomsaktørenes forslag gir rom for bygging av boliger, men krever næringsareal/parkeringshus langs med E6 for å gi tilfredsstillende støyforhold. I tillegg er det sannsynlig at luftkvaliteten i området er den dårligste i kommunen pga E6 og E14. KD vurderer derfor at området burde vært benyttet til andre formål som har nytte av å ligge nær knutepunktet. Det er enklere å håndtere dårlig luftkvalitet for rene næringsbygg eller forretningsbygg enn for boliger. Viser til vedlagte prinsipp sak om arealbruk på vestsiden av jernbanen, notat arealbruksalternativer, mulighetsstudier og parallelloppdrag.

«Gamle SARA» området skal i tillegg til eget parkeringsbehov dekke pendlerparkering for knutepunktet siden dette ikke ivaretas på østsiden av jernbanen slik det gjør i dag. Registreringer i slutten av januar 2025 viser ca 15-16 biler på «Gamle SARA» (vestsiden) og 80-90 biler på dagens parkering øst for jernbanen. I tillegg vet vi at det er kollektivreisende som parkerer på andre arealer i sentrum. Areal vest for jernbanen kan i dag brukes til parkering av alle, ikke bare kollektivreisende. I tillegg til parkeringsbehov for egen bebyggelse og for kollektivreisende må også deler av parkeringsbehovet for nytt bygg i knutepunktet (SF5) løses på vestsiden av jernbanen.

Det er svært mye teknisk infrastruktur på og under bakken i område SF3 og o_PI. Ved utbygging må denne infrastrukturen hensyntas og det kan være uavklarte behov som kan ha konsekvenser ut over det som fremkommer av planforslaget. Dette forutsettes ivaretatt ved detaljregulering av SF3, noe som er sikret i bestemmelsene. Før det gis igangsettingstillatelse for bygging i SF3 skal alternativ løsning for tømning av septik være etablert, alternativt må tømning av septik ivaretas.

Areal mot rundkjøring E6 x E14

I søndre del av «gamle SARA» er det satt av areal til noe pendlerparkering på bakkeplan. Området kan ikke bebygges av flere årsaker. Området har så mye teknisk infrastruktur under bakken at det vil være svært krevende å bygge her. Eksisterende teknisk bygg må beholdes og er derfor tegnet inn i plankartet. Det er uklart per i dag hvor mye areal som kreves rundt dette tekniske bygget og avklaring av dette før utbygging i nærområdet er sikret i bestemmelsene. Deler av området ligger også innenfor frisiktsone og byggeforbud mot E6/E14. Område har adkomst via ny kjøreveg parallelt med E6. Utfordringen her er at lokal biltrafikk kommer tett på E6 og i «feil kjøreretning» for E6 bilistene (risiko for blending). Dette ivaretas i planforslaget ved en voll/skjerm som skal fange billys innenfor areal avsatt til annen veggrunn. Samtidig må sikt i kryss ivaretas og der er derfor en sone mot rundkjøringen hvor det ikke tillates bebyggelse, parkering, kjøring o.l.

Område nord for stasjonsbygningen - stasjonstomta AS (F/K/T)

Området består i dag av en gammel lagerbygning, et kontorbygg og brukes i tillegg til en midlertidig brakkerigg for boliger og bussregulering. Stasjonstomta ønsker å utvikle eiendommen og har sendt inn forslag til forretninger i første etasje med kontorbygg over i ulike variasjoner. Planforslaget stiller krav til detaljplan og endelig arealbruk avklares i denne. På grunn av støy er det ikke aktuelt med boliger på eiendommen. Rammene for detaljplanen settes i denne områdeplanen og tillater sentrumsformål (unntatt boliger), en avkjøring sentralt i området til Innherredsvegen samt adkomst gjennom området til Bane NORs areal nord for sykkelhotellet som skal løse HC parkering og nødvendig parkering for stasjonsbygningen i SF6. Byggegrenser er satt i planen, både mot jernbanen og fylkesvegen. Stasjonstomta ønsker 5 etasjer, men KD ønsker tilbaketrukket toppetasje mot øst, viser her til vurdering av byggehøyder i Innherredsvegen over. KD vurderer at et smalere bygg konsentrert lengre vest på tomta vil kunne gi mindre utfordringer med sol/skygge for boliger øst for Innherredsvegen.

I gjeldende KPA er området samferdselsanlegg. Området endrer nå arealbruk til bebyggelse for forretning, kontor og tjenesteyting. I 2008 vedtok komite plan å beholde området til offentlig trafikkområde for å sikre handlingsrom i framtida. Foreslåtte endring gir rom for utbygging på et sentralt område, men fratar også framtidige mulighet for etablering av samferdselsanlegg.

Område Martin Moes gate (B1-B3) og B/F

Området er inkludert i planforslaget som følge av vedtak i kommunestyret sak 23/19. Kristoffersen bil har bilforretning med verksted rett nord for Martin Moes gate og har kjøpt tilliggende eiendommer i Martin Moes gate med tanke på bygging av boliger. Enn så lenge leies eksisterende boliger ut og deler av arealet brukes til parkering. I første omgang ønskes boliger på arealet sør for bilforretningen, mens på sikt kan det være aktuelt med boliger også på dette området. KD har forsøkt å få detaljert området godt nok til direkte utbygging uten krav om detaljplan, men på grunn av tidsnød og manglende avklaringer omkring adkomstforhold og parkering på tvers av eiendommene har KD stilt krav detaljplan. Det er særlig trafiksikkerhet og tilstrekkelig areal til renovasjon (trygg snuplass) samt uteoppholdsareal med lek som er krevende. Det er derfor satt rammer for utbygging i planforslaget, sammen med eier av tomta, men også krav om detaljplan på samme måte som for stasjonstomta (F/K/T).

Siden dette er et område som er relativt godt skjermet for støy og har god tilgang til større grøntområder (tak på Tangkulverten og videre forbindelse ned til sjøen) anbefaler KD boliger i dette området (B1-3). I øst, mot Gamle Kongeveg, anbefaler KD at det åpnes for næringsvirksomhet, forretninger, servering ol.

Det ligger en hensynssone (H540) over B1-B3 som skal sikre videreføring av grøntdraget som ligger i prinsippsak for Tangenplanen. Viser til planbeskrivelsen.

I område B1 er omfang av parkeringskjeller avklart og tillates kun innenfor #1 for å sikre grøntdrag med større trær i sør. I område B2 og B3 må avgrensning av parkeringskjellere settes i detaljplan. Prinsippet bør kunne videreføres lik som for B1. I alle planer skal det sikres at det innenfor hensynssone H540 er tilstrekkelig areal til store trær med rotsystem og allmenn ferdsel i det grønne.

Areal til jernbane

Bane NOR fremmet og fikk vedtatt reguleringsplan plan-ID 5019 i 2023. Denne planen sikret areal til jernbaneformål samt til krysning av jernbanen for myke trafikanter. I planen står at kulvert avklares i områdeplanen. Nå er områdeplanen forsinket, men løsning for kulvert er integrert i planforslaget og bygging skjer direkte via byggesak i samsvar med rammene gitt i plan 5019.

Bane NOR bygger nå for to tog i timen, men holder av areal for et nytt spor fire mot vest som skal sikre fire tog i timen og godstrafikk. Planforslaget inneholder mindre justeringer av arealavsett til jernbane mot vest, for å gi rom for utbedring av Gamle Kongeveg (større bredde og fortau).

KOLLEKTIVKNUTEPUNKT MED BUSSLØSNING

I planprogrammet står følgende: *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.*

Det er skissert mange forskjellige mulige løsninger for kollektivknutepunktet. Med kollektivknutepunktet mens her arealene som i dag brukes til buss og parkering samt jernbanestasjonen og som skal løse alle behov knyttet til kollektive reiser i knutepunktet. Løsning for spor og kulvert på tvers av spor ble delvis landet ved behandling av reguleringsplan plan-ID 5019 Stjørdal stasjon - spor og tverrforbindelse, og endelig prosjektert løsning er inkludert i dette planforslaget. Utbygging av kulvert med ramper osv er håndtert som byggesak.

Det er vurdert mange kulvertløsning, men følgende prinsipp er valgt (se illustrasjon under, stasjonsbygningen øverst til venstre, Ole Vigs gate til høyre):



I tillegg til ulike løsninger for tverrforbindelse for myke trafikanter under jernbanen er det jobbet mye med å finne en god løsning for buss med tilhørende HC-parkering, taxi, kisseride osv. Viser til vedlagte saksprotokoller for prinsipp saker om valg av løsning på Stjørdal stasjon og notat alternativsvurderinger stasjonsområdet. Løsningen som er lagt inn i planforslaget samsvarer i stor grad med politiske vedtak, men er ikke i samsvar med den

faglige anbefalingen fra Asplan Viak og kommunedirektøren. Det er gjort nødvendige justeringer for å kunne tilfredsstille krav til fremkommelighet for buss og trafikkssikkerhet. Den faglige anbefalingen var å løse alle bussene på vestsiden av Innherredsvegen, mens forslaget nå innebærer busser både mot jernbanespor og østsiden av Innherredsvegen samt på nordsiden av Ole Vigs gate.

Bussholdeplasser

Planprogrammet stiller krav til at det må avklares hvor mange busser terminalen skal ha kapasitet til fordelt på lokal og regional transport. Tidlig i planprosessen var svaret fra AtB at det må være minst 5 bussholdeplasser. For fleksibel og effektiv kollektivdrift er det viktig at bussruter kan kjøre inn og ut av holdeplasser uavhengig av hverandre og samtidig ha mulighet til å komme litt før rute og stå noen minutter for å gi mulighet for overgang. Planforslaget som foreligger gir to holdeplasser med rom for dette (mot jernbanespor), mens de andre holdeplassene er tegnet som holdeplasser hvor buss kun skal ha korte stopp for av- og påstigning.

Det er vist oppstillingsplass for 3 busser i Innherredsvegen, men da er det kun et punkt for av/påstigning. Alternativ kan man ha to punkter for av/påstigning som kan kjøre uavhengig av hverandre, men da er det kun plass til to busser.

Antall holdeplasser i knutepunktet er avhengig av om busser skal kunne kjøre uavhengig av hverandre og av behov for å stå lengre enn ett kort stopp. Ved stasjonen vurderer KD at det er så mange av- og påstigende passasjerer at busstoppene vil ta noe tid.

Dersom det kun blir et av/påstigningspunkt i Innherredsvegen med leskur og taktil oppmerking, blir det i realiteten ett stopp og busser som kommer samtidig vil måtte vente på å kjøre fram til holdeplassen. De vil ikke være til hinder for annen trafikk da de står i et kollektivfelt.

KD mener at et godt knutepunkt skal være lett å forstå. Holdeplasser må opparbeides slik at kollektivreisende skjønner hvor sin buss stopper og slik at de er trygge på det, barn og eldre også. KD er skeptisk til lesbarheten for busstrafikken i planforslaget.

KD er opptatt av at det er korrespondanser mellom busslinjene og til/fra tog. Det viktigste formålet med knutepunkt er at man samler alle linjene i et punkt slik at man kan foreta omstigninger uten at man trenger å forlate området/knutepunktet. Det beste er om omstigning skjer på samme plattform i reiseretningen. I mange tilfeller er ikke det oppnåelig, men med et kompakt knutepunkt hvor det er plass til bussene opp imot toget vil punktet fungere godt. Hvis man velger å gå bort fra formålet med et knutepunkt og i stedet spre linjene ut over, blir det vanskeligere å planlegge omstigninger og sømløse reiser med kollektive reisemidler. Det er viktig med tydelige gangsoner da det vil være stor gangtrafikk i og til/fra knutepunktet.

Kommunedirektøren har lagt inn den politisk valgte løsningen i områdeplanen. KD mener at anbefalt løsning i notat «alternativsvurderinger stasjonsområdet» vil gi et bedre knutepunkt med tanke på kollektivtrafikk. Både i dag og i framtida med større fleksibilitet og mulighet for trinnvis utbygging. Innspill på dette antar man kommer i høringsrunden.

KD vurderer at planforslaget ikke ivaretar godt nok trafikkssikkerhet og effektive overganger. Holdeplasser for videre reise er ikke logisk plassert. Kantstopp gir enklere kjøremønster og gir mindre forsinkelser ved inn- og utkjøring noe som er bra, men løsningen ivaretar ikke behov for eks. små rutemessige justeringer. Siden bussene ikke alltid kommer helt i rute er det også sannsynlig at rutemessige overganger ikke vil fungere der bussene har samme holdeplass og ikke kan kjøre uavhengig av hverandre. Eksempelvis tar det noe tid når 30 mennesker skal gå om bord i bussen.

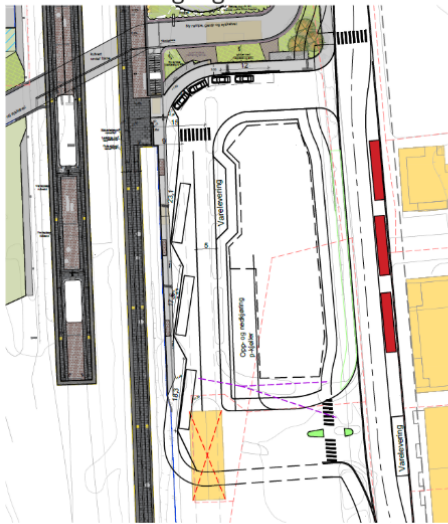
Bussløsning mot jernbanespor

Det har vært drøftinger omkring valg av løsning for buss mot spor. Skal det være sagtann eller kantstopp? Arealavsettet i planen gir rom for begge deler. I utgangspunktet ønsker eiendomsaktørene kantstopp, noe som gir to holdeplass hvor rutebusser kan kjøre uavhengig av hverandre. Kantstopp gir rom for fire busser ved behov for buss for tog, men da kan ikke bussene kjøre uavhengig av hverandre.

Alternativ løsning med sagtannstopp gir bedre areal langs plattformen og mer plass til leskur o.l. Endelig valg av løsning avventer etter høring ev. til byggesøknad.

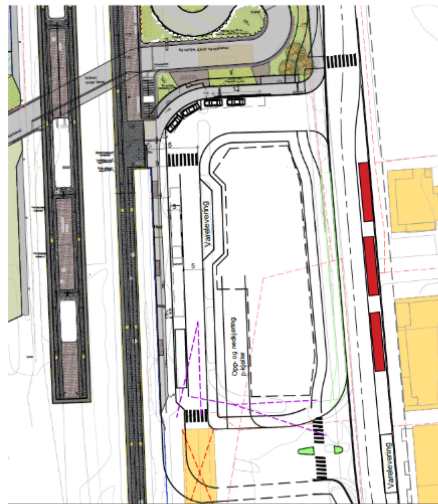
Sagtann:

- Krever noe mer kjøreareal
- Fast oppstilling til holdeplass (men samme antall busser ved buss for tog som for kantstopp).
- I konflikt med antatt bygg i sør for gangareal
- Likt i nord
- Økt areal langs plattform
- Har ikke gangfelt i sør



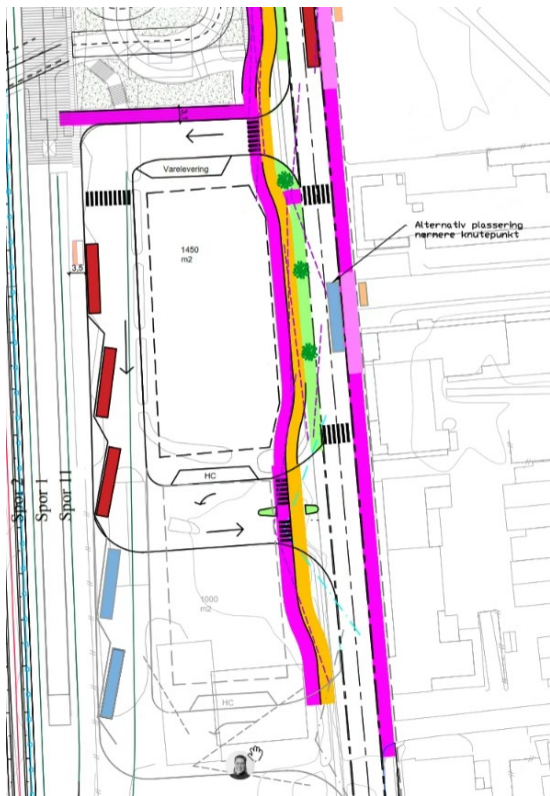
Kantstopp:

- Større fleksibilitet langs oppstillingen ved tanke på buss for tog
- Større avstand i sør mot nedkjøring til p-kjeller
- Likt i nord
- Mindre gangareal langs spor til leskur og plattform
- Gangfelt i sør



Illustrasjon sett fra sør. Sagtann til venstre, kantstopp til høyre.

Mulig langsiktig løsning for buss mot jernbanespor



Planforslaget er utarbeidet slik at det gir mulighet til en løsning i framtida hvor det er plass til flere busser mot jernbanen, ved å ta i bruk vestre del av Esso tomta. Denne løsningen er ikke regulert da den krever at Esso-tomta tas i bruk. Det vil fortsatt være mulig å bygge like mye næringsareal totalt sett i området. Se skisse til venstre.

KD vurderer at det ville vært en fordel om ny bebyggelse i knutepunktet ble planlagt under ett inkl. Esso-tomta. Da kunne gate mellom SF4 og SF5 bli smalere og gi rom for mer bebyggelse i SF4.

Holdeplass i Innherredsvegen og varelevering til næringsliv

Evjebakken er i dag stengt for gjennomkjøring, men det er mulig å parkere i området. I tillegg er det mulig å parkere på østsiden av Innherredsvegen, også for varelevering. For å etablere kantstopp for buss må parkeringsplasser i Innherredsvegen fjernes og Evjebakken må stenges fysisk i vest. Det må da være mulighet for å snu personbil i Evjebakken og store kjøretøy må rygge ut i Wergelandsvegen.

I planforslaget er det lagt til grunn at varelevering og henting av renovasjon skal skje fra søndre del av kollektivfeltet, i kryssområdet ved o_KV9. Det vil være viktig med god skilting i området for å sikre at næringstrafikk ikke kommer i konflikt med bussene.

Kantstopp i Ole Vigs gate

Holdeplass i Ole Vigsgate i retning mot vest er kantstopp som vil blokkere både sykkel og biltrafikk ved stans, svært nære kryss med Innherredsvegen. Dette er ikke i samsvar med håndbok N100 til Statens vegvesen hvor holdeplass anbefales plassert etter kryss og ikke før kryss. Der det er mye busstrafikk kan kantstopp gi redusere framkommeligheten for andre busser og øvrig trafikk.

Forbikjøring av buss på holdeplass ved kantstop er et trafiksikkerhetsproblem. KD er skeptisk til foreslåtte løsning rett før kryss med Innherredsvegen pga økt risiko for ulykker. Både forbikjøring i krysset og for passasjerer som skal rekke overgang til tog eller annen buss og som må kryss Innherredsvegen eller Ole Vigs gate.

Leskur på holdeplasser

For holdeplasser mot spor er det plass til levegg med tak på ca 1,4 m bredde (bør være minimum 1,6) og fortsatt rom for 2,0 gangareal i front mot spor. Holdeplasser i Innherredsvegen har trangere kår og det er sannsynligvis ikke plass til mer enn et leskur,

ved parken. Det er krav om minimum 2,0 m gangsone på fortau som må ivaretas, bør vær minst 2,5m bredde. Dette blir en dårligere løsning enn man har i dag. Siden busser i Innherredsvegen sannsynligvis får kun ett leskur på deling, plassert langt nord, er det viktig at det blir stort nok.

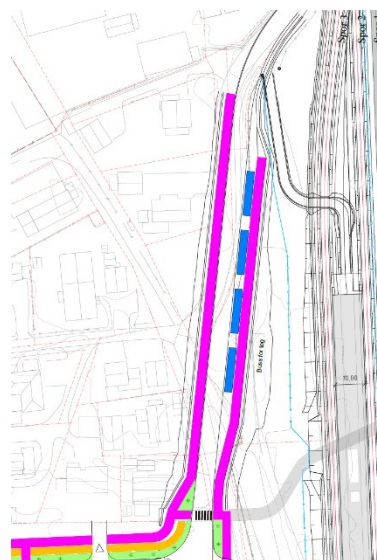
Valgte bussløsning medfører at fortau på østsiden av Innherredsvegen ved kollektivfeltet blir regulert til kollektivholdeplass (o_KH1). Dette gir rom for etablering av nødvendig infrastruktur for holdeplassen. Fortauet skal fortsatt håndtere ferdsel langs Innherredsvegen, men det vil bli trangere og det må forventes at det tidvis er mye mennesker som står og venter på bussen i området. Det er ikke rom for vanlig leskur, kun smale takoverbygg. Det vil være vanskelig å skjerme kollektivreisende mot det klassiske vestaværet som ofte kommer med nedbør.

Bussdrift

Planforslaget avklarer ikke hvordan nødvendige fasiliteter for sjåfører skal ivaretas. Det er ikke satt av areal til driftsmessig regulering av buss. Planforslaget tar ikke stilling til antall bussruter, hvilken holdeplass som skal betjene de ulike bussene, behov for overgang/samtidighet. KD vurderer at det er størst behov for overgang mellom tog/Trondheimsbusser og lokalbusser på Stjørdal. Busser til/fra Meråker/Selbu/Tydal vil ha behov for overgang til alle andre kollektivtilbud.

Buss for tog

I planforslaget er «buss for tog» løst langs sporene på østsiden, på de to holdeplassene som er avsatt der. Det er ikke satt av annet areal til «buss for tog». KD mener at dette kan gå på bekostning av rutebusser, noe som vurderes som uheldig. Det vil kunne gi kaotiske forhold og dårlig lesbarhet for alle i situasjoner hvor det er buss for tog. Erfaringsmessig kan det bli en del buss for tog i løpet av et år. Ved buss for tog langs spor blir rutebussene skviset ut av stasjonsområdet og må finne andre stoppesteder. Det foreligger et tidligere skisseforslag for en alternativ løsning for buss for tog på vestsiden av jernbanen lang Gamle Kongeveg (se figur til høyre), men denne løsningen ble valgt bort av eiendomsaktørene.



HC-parkering for kollektivreisende

HC-parkering må ivaretas for buss/tog og bebyggelse. HC-parkering er foreslått løst med 2 plasser nord for stasjonsbygningen på østsiden. På vestsiden løses HC-parkering midlertidig i areal regulert til jernbane. På sikt må kanskje det løses et annet sted, innenfor SF2?

Krysning av jernbanesporene

Planforslaget inneholder to planskilte krysninger av jernbanesporene, en sør for stasjonsbygningen og en ved Skolegata. Ved knutepunktet skal det bygges en kulvert under sporene med adkomst til mellomplattformer i tillegg til forbindelse mellom sentrum og framtidig sentrumsareal vest for jernbanen. Ved Skolegata foreslås bru over jernbanen, som skal sikre trygg skoleveg i tillegg til en god forbindelse generelt for gående og syklende. KD vurderer begge krysningpunktene som nødvendig for å få flest mulig til å gå og sykle i hverdagen og for å redusere risiko for ulovlig krysning av jernbanen. Figuren under viser de to nye krysningpunktene.

I planprogrammet står: *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 trafiksikker adkomst til og fra busser, parkeringsplass, sykkelparkering og omkringliggende gangakser.*

KD er usikker på om det vil være oversiktlig og lett å orientere seg med busser på tre ulike lokasjoner på østsiden av jernbanen og kiss&ride og parkering på flere steder på vestsiden av jernbanen. På vinterstid vil det være særdeles viktig med god brøyting for å ivareta overgang mellom buss-buss og buss-tog. Høy utnyttelse av arealet vil stille større krav til bortkjøring av snø eller snøsmelteanlegg for vinterdrift.

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



MOBILITET OG TRAFIKKSIKKERHET

For vurderinger av selve knutepunktet og kollektivtilbudet, se forrige avsnitt.

Trafikken vil øke som følge av den totale utbyggingen i planforslaget, men økningen forventes å være mindre enn den ville vært for andre bygeområder lengre unna knutepunktet. Det forventes at en større andel av trafikken kan løses uten bil. Knutepunktet skaper naturlig nok en del trafikk i seg selv. Tyngden av biltrafikk til planområdet flyttes til vestsiden av jernbanen.

Området «gamle SARA» får ny lokalveg på vestsiden, mot E6. Lokalvegen bør legges bak en voll eller skjerm for å redusere risikoen for blanding av trafikken på E6. Innenfor området foreslås tre utbyggingsområder skilt med gaterom som i hovedsak vil være gatetun, men lengst sør vil det være kjøreadkomst også. Det forutsettes at all biltrafikk løses fra vest og at området ellers er omtrent bilfritt. Dette krever at adkomst til parkeringskjellere legges til ny lokalveg mot E6.

Innherredsvegen og stengning av planovergangen ved Skolegata

Innherredsvegen foreslås flyttet fra vest til østsiden av jernbanen mellom Skolegata og Ringvegen. Den nye veien vil bli fylkesveg, mens den gamle på vestsiden vil bli nedklassifisert til kommuneveg.

Bane NOR ønsker å stenge planovergangen. For å unngå store omveger for gående og syklende foreslås ny bru over jernbanen ved Skolegata for myke trafikanter. En bru over jernbanen gir lengre ramper enn kulvert under jernbanen, men er valgt som løsning da en kulvert under jernbanen har utfordringer med grunnforhold, høy grunnvannstand og teknisk infrastruktur for jernbanen. Det er krevende å bygge under jernbanen, mens en brukonstruksjon enklere kan bygges uten å berøre trafikk på jernbanen. Valg av løsning, med vurdering av alternativer som er vurdert og valgt bort er oppsummert i eget silingsnotat vedlagt. Bygging av bru over jernbanen vil kreve innløsning av en eiendom på vestsiden og deler av eiendom på østsiden. Omlegging av vegen vil ta areal av nærings- og boligeiendommer på østsiden av jernbane. Det er gjennomført møter med berørte parter for å finne løsninger for gjennomføring av prosjektet, som ledes av Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunen og Bane NOR.

KD vurderer at tiltaket vil gi bedre trafiksikkerhet og bedre trafikkflyt.

Løsninger for gående og syklende

Trafiksikkerhet for myke trafikanter er ivaretatt i planforslaget gjennom å tilrettelegge for sykkelveg med fortau langs vestsiden av Innherredsvegen med tilbaketrekking i kryss. I forlengelsen av Ole Vigs gate vestover er det planlagt kulvert under jernbanen med sykkelveg med fortau. Vest for jernbanen videreføres denne forbindelsen vestover i grøntdrag til kulvert over E6 og videre ut mot havet. På vestsiden av jernbanen foreslås gatetun langs jernbanespor, som i hovedsak skal fungere som gang- og sykkelveg, men som også løser tilgang for renovasjonsbiler, nødetater, nødvendig parkering for hjemmesykepleie o.l. samt flyttebiler. Der gatetunet slutter (ved kulvert til knutepunktet) endrer standarden seg til kjøreveg med fortau på østsiden. Ved detaljplanlegging av B2 og B3 må det vurderes om det er behov for mer gatebredde og løsninger for gående og syklende på vestsiden av Gamle Kongeveg (o_KV1).

I området ved Martin Moes gate vil det være en sykkelveg med fortau sør for området og en gang- og sykkelveg igjennom grøntdraget (H540) midt i området.

Ved planovergangen i enden av Skolegata planlegges ny gang- og sykkelbru over jernbanen og ny veg. Dette er skoleveg og en viktig forbindelse mellom Tangmoen og sentrum inkl. skolene. Det er viktig at denne etableres når planovergangen stenges for biltrafikk for å forhindre trafikkfarlige og ulovlige kryssinger over jernbanen.

Sykkel

Sykkelstamrute langs E6 går gjennom området, langs Innherredsvegen. Denne knyttes til de lokale hovedsykkelrutene i østvest-retning. Stamrute langs E6 ivaretas i planforslaget gjennom sykkelveg med fortau på vestsiden av Innherredsvegen. Lengst i sør blir det bredt fortau før bru over E14. Lengst sør er det ikke rom for sykkelveg med fortau pga eksisterende bebyggelse, hvor noe også er regulert til bevaring.

Planforslaget oppgraderer tilbudet til gående og syklende langs Innherredsvegen gjennom å erstatte fortau eller gang- og sykkelveg med sykkelveg med fortau. Løsningen innebærer at syklende får eget areal og vil derfor redusere konflikten mellom gående og syklende, gi bedre trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet for syklister.

På vestsiden av jernbanen er det en sykkelrute som i sør starter i gatetun, før det går over i ei gate med fortau (syklist kan da fortsette i kjørebanelen eller velge fortau). Gatetun slutter ved kulvert under jernbanen og derfra går det en sykkelrute vestover og langs sjøen på Tangen.

Ole Vigs gate har hovedrute for sykkel som er opparbeidet som sykkelfelt. Dette er en god løsning i kvartalsstrukturer med mange kryss. Planlagte busstopp i Ole Vigs gate møter sykkelfeltet og medfører at syklister enten må vente til bussen kjører videre eller må passere i kjørebanelen eller på fortaket. KD vurderer at valgte løsning med busstopp i Ole Vigs gate gir en dårligere løsning for syklende. Krysset Ole Vigs gate - Innherredsvegen blir mindre oversiktlig.

Eksisterende sykkelfelt i Skolegata beholdes, men det gjøres mindre tilpasninger i kryssområdet hvor det blir overgang til sykkelveg med fortau på vestsiden av ny veg.

For å gjøre det attraktivt å sykle må det velges løsninger som minimerer konflikten mellom gående og syklende. Det er derfor valg sykkelveg med fortau både langs Innherredsvegen og gjennom kulverten på jernbanen.

Vest for kulvert under jernbanesporene videreføres sykkelveg med fortau fram til Tangkulverten. Noen av illustrasjonene viser en annen løsning, men det er sykkelveg med fortau langs Wesselsveg som ligger inne i planforslaget. Denne forbindelse vil bli den viktigste øst-vest forbindelsen mellom Tangenområdet og sentrum på østsiden av jernbanen og det er derfor viktig å ha god standard for syklister og gående. Det forventes flere syklister, ikke bare de som kommer gjennom kulverten, men også de som kommer fra sør. Skal vi få folk til å sykle i hverdagen må det være enkelt og attraktivt. Fortaket er noe smalere da det vil være mulig å bruke grønnstrukturen o_GAA også.

KD mener at det er uheldig av sykkelveg med fortau forbi kulvert ved stasjonen (o_SAA1) har smalere tverrsnitt enn ønsket (2,5 m mot 3,0 ellers). Dette området vil ha svært mye fotgjengertrafikk.

Fotgjengere

Fotgjengere i planområdet er en sammensatt gruppe. Alle som skal bytte mellom transportmidler vil være fotgjengere når de beveger seg mellom transportmidlene. Området er også skolevei for mange barn. Kryssing av jernbanen er ivarettatt gjennom nye kulvert ved stasjonsbygningen og ny bru ved Skolegata.

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. Planforslagets svakhet er at det er få krysningspunkter i Innherredsvegen. Dette medfører omveger for gående eller kryssing på uønsket/trafikkfarlig sted. Særlig bekymringsfullt er dette siden buss nå foreslås løst tre ulike steder, noe som medfører økt krysningsbehov av både Ole Vigs gate og Innherredsvegen. Lav fart i Innherredsvegen anbefales sikret med opphøyde gangfelt, men er ikke en del av planforslaget.

Universell utforming av kryssområder slik at det oppsplittede «knutepunktet» fungerer for alle er svært viktig i et kollektivknutepunkt. Når bussene foreslås flyttet ut i gatene betyr dette at også holdeplassene og gangadkomsten til disse må oppgraderes. Fortau ved Paviljongparken bør bygges om slik at det blir universelt utformet mellom Ole Vigs gates sør- og nordside. Dette ligger innenfor sentrumsplanen og det bør kanskje knyttes et rekkefølgekrav til denne endringen for å sikre at den blir gjort samtidig med at holdeplass i Ole Vigs gate etableres.

Forslag til rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for universell utforming.

Planforslaget foreslår nytt fortau langs østsiden av Gamle kongeveg på den strekningen som mangler fortau. Dette vurderes som nødvendig med den foreslåtte midlertidige pendlerparkering for Bane NOR.

Det planlegges sykkelveg med fortau langs vestsiden av Innherredsvegen. På østsiden er det fortau fra Kjøpmannsgata til Skolegata. Videre nordover henvender næringsaktørene seg til Wergelandsvegen og det vurderes som tilstrekkelig med eksisterende gs-veg langs Wergelandsvegen fram til det skjer endringer i området. Det er lagt inn byggegrense på østsiden av Innherredsvegen som sikrer mulighet til et ev. fortau i framtida dersom behov oppstår.

Det er foreløpig ingen konkrete planer for når fortau på østsiden mellom Skolegata og Kjøpmannsgata vil bli bygd, men bygging av nytt fortau vil bli krevd opparbeidet ved bygging av nye boliger.

Andre trafikantergrupper

Kiss&ride-sone er et område for å sette av og plukke opp folk. Det er viktig å plassere kiss&ride slik at det blir minst mulig kjøring i sentrum, men samtidig slik at man unngår ulovlig kjøring på arealer forbeholdt busser, gående og syklende. Kiss&ride er i planforslaget lagt til vestsiden av jernbanen i Wesselsveg (o_KV3). Fordelen med at all kiss&ride ligger på vestsiden er at det er forutsigbart for alle og all biltrafikk går korteste veg til kiss&ride uten å belaste sentrumsområdene unødvendig. For bussreisende vil mangel på kiss&ride på østsiden være en ulempe. KD vurderer at det er sannsynlig at nærliggende gater vil bli brukt til kiss&ride i mangel på et tilbud.

Drosjer er henvist til en sone rett sør for kulverten på østsiden av jernbane (o_KA3). Dette vil være hovedpunkt for drosjer og fungere for både tog og buss. Drosjer kan ev. også benytte foreslåtte kiss&ride-sone på vestsiden av jernbanen.

Parkering

Parkeringskrav

KD har valgt å legge inn sentrumsplanens krav til parkering i planforslaget da disse er vurdert å være egnet for sentrum og områder i kommunen med god kollektivdekning. KD vurderer at forholdene er såpass like at det ikke er grunnlag for å gjøre endringer. Selv om deler av bebyggelsen i planen vil ligge nærmere stasjonen, vil avstanden til daglige gjøremål jobb/skole/fritid være relativt like for de som skal bo og jobbe i området. Siden kommunen har som mål både å bygge en by i sentrum og ta hele kommunen i bruk, vil det på Stjørdal være andre behov enn eks. områder i Trondheim med et helt annet kollektivtilbud. Forskjellen er at i Stjørdal er det bare knutepunktet som har denne dekningen. Resten har dårligere eller ingen kollektivdekning. Det må forventes at det er større behov for både innfartsparkering og parkering i tilknytning til utbygging når større andel av hverdagens gjøremål er utenfor rekkevidde med kollektiv, gange eller sykkel. Mangel på allment tilgjengelig parkeringshus i sentrum gjør at det må stilles større krav til den enkelte utbygger for å dekke behovet.

Eiendomsaktørene er ikke enige med KD om krav til parkering.

Eiendomsaktørene ønsker å redusere parkeringskravene for en del formål.

Eiendomsaktørene begrunner ønsket om reduserte krav for bilparkering med at det er i tråd med markedets behov og etterspørsel og at det er et bidrag til å nå nullvekstmålet i byvekstavtalen. Eiendomsaktørene mener at kravet til sykkelparkering for kontor er overdimensjonert da KDs forslag tilsvarer en sykkelparkeringsplass per ansatt ogat noen vil reise kollektivt eller med bil.

Sykkel	Eiendoms- aktørene	Sentrums- planen	KPA (gjeldende)	KPA forslag	Trondheim KPA
Formål					
Bolig	2	2	2	2	>=3
Kontor	2	4	4	2,5	2,5
Forretning Bevertning Tjenesteyting	2	4	4	3	3
Hotell	0,5	0,5		0,5	

Bil	Eiendoms- aktørene	Sentrums- planen	KPA (gjeldende)	KPA forslag	Trondheim KPA
Formål					
Bolig	0,6-1,0	0,8-1,3	1,0-2,0	0,8-1,3	0,1-1,1*
Kontor	0,3-1,0	1,0-1,2	2	1,0-1,5	0,1
Forretning Bevertning Tjenesteyting	2,0-2,4	2,0-2,4	2	2,0-2,4	0,5 for tjenesteyting, 1,0 for forretning
Hotell	0,3-1,0	0,3-1,0	2	0,3-1,0	

**varierer med sone - vist mistetall sone 1 og makstall sone 3.*

Krav til parkeringsplasser inkluderer besøksparkering (gjester/kunder) og HC-parkering. *KD foreslår å endre krav for hotell fra per årsverk til per gjesterom.* Antall gjesterom er enkelt å forholde seg for byggesak. Antall årsverk kan variere over tid og er ikke nødvendigvis kjent ved byggesaksbehandling. Kravene er ellers antall parkeringsplasser per 100 m2 BRA.

Det kan vurderes å redusere krav til sykkel for kontor og forretning/bevertning/tjenesteyting, men KD vil fraråde det. *Dersom det skal reduseres anbefaler KD at nytt krav settes til minst 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m2 BRA.*

KD anbefaler å opprettholde krav til bilparkering for kontor på grunn av dårlig kollektivdekning i kommunen og målsetting om å ta hele kommunene i bruk. 0,3 parkeringsplasser per 100 m2 og 4 ansatte per 100 m2 (nær statlige normkrav på 23 m2 per ansatt) gir en parkeringsdekning på 1 parkeringsplass per 10 ansatte, dvs 10 stk må dele på en parkeringsplass. KD er bekymret for at det vil gjøre arbeidsplasser mindre attraktive og medføre fremmedparkering i nærområdet. Kravet i planforslaget (og sentrumsplanen) tilsvarer at 1 av 4 har parkeringsplass.

KD anbefaler å opprettholde krav til bilparkering for boliger. Kravet skal dekke både beboere og besøkende til området. Det er ikke regulert noe parkering på bakkeplan slik at alt må løses under bakken eller i parkeringshus. I tillegg til å sikre nok parkering vil det være viktig å sikre tilgjengelighet til parkeringsanlegg for besøkende til området også.

Stjørdal har dårligere kollektivdekning enn eks. Trondheim og det vurderes at om lag halvparten av boligene i kommunen ikke har et reelt alternativ til bil. Dvs arbeidsplasser

må ha tilstrekkelig parkering slik at disse også kan komme seg på jobb. I utgangspunktet kunne disse parkert i gangavstand fra jobb, men parkeringsplassene må sikres et sted og siden kommunen ikke har etablert parkeringshus eller lignende som disse kan benytte i rimelig avstand til knutepunktet er løsningen å sikre parkering innenfor planområdet gjennom parkeringskrav. Mange daglige funksjoner ligger utenfor kollektivdekning og gs-avstand slik at også bosatte i planområdet må forventes å ha større behov for bil i Stjørdal enn Trondheim.

Knutepunktets parkering

I dagens knutepunkt er det 89 parkeringsplasser for bil, hvorav 3 er HP-plasser tett på spor. Disse parkeringsplassene ligger tett på buss og tog og man trenger ikke krysse høytrafikkert gate for å komme til/fra parkering. I tillegg er det en stor tilgjengelig parkering på vestsiden av sporene i «grustaket» som også brukes av kollektivreisende. Det er ganske lang gangavstand til buss og tog, men også denne er slik at man ikke trenger å krysse høytrafikkert gate.

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 for bil foreslås derfor lokalisert slik at de er lett tilgjengelige fra hovedveinettet, med lett tilkomst fra E6 siden det er reisende til og fra målpunkt utenfor sentrum som er hovedmålgruppen. Plassering på vestsiden av jernbanen flytter trafikken vekk fra sentrumsgatene, og vil bidra til mindre støy- og trafikkbelastningen i sentrum. Flytting av parkering muliggjør utbygging på dagens parkeringsplass.

Pendlerparkeringen er forslått løst helt sørvest i planområdet i (SF2, SF3 og o_PI). Det er satt av areal til innfartsparkering/pendlerparkering i o_PI (om lag 35 plasser - usikkert tall da det ikke er prosjektert), mens resterende parkering av minstekrav på 100 skal løses innenfor byggeområdene SF3 og/eller SF2. I en midlertidig fase, på ubestemt tid, vil det være pendlerparkering rett nordvest for ny kulvert under jernbane på Bane NOR sin eiendom (o_BAN2), men disse arealene må kunne omdisponeres til jernbaneteknisk anlegg og spor og kan derfor ikke legges til grunn på lengre sikt.

Eiendomsaktørene ønsker at midlertidig innfartsparkering i o_BAN2 skal være permanent og slette ordet midlertidig i bestemmelse 5.2.7 b). KD kan ikke anbefale dette da jernbanen i framtida kan fjerne plassene og dersom resten av SF1-3 da er ferdig utbygd vil det ikke være noe innfartsparkering igjen nær knutepunktet. KD har derfor beholdt teksten *midlertidig* (underforstått fram til jernbanen trenger areal til jernbane). KD vurderer det som uproblematisk at det i perioder kan bli mer parkering enn 100 plasser for kollektivreisende sett opp mot risikoen for at det kun blir parkering i o_PI (maks 35 plasser) en gang i framtida.

Eiendomsaktørene ønsker å redusere antall parkeringsplasser for kollektivreisende innenfor planområdet til minst 85 plasser, i tråd med Bane NORs parkeringsstrategi for Stjørdal stasjon. KD har valgt å legge inn krav om at det til enhver tid skal være minst 100 parkeringsplasser for kollektivreisende. KD begrunner kravet med at det i dag er 89 parkeringsplasser, og at det foregår parkering vest for jernbanen samt på andre parkeringsplasser i sentrum. I tillegg er det et ønske om at flere skal reise kollektivt og det må da også inkludere de som bor utenfor sentrum og som pendler til Trondheim osv.

Planforslaget regulerer noe pendlerparkering i sør i o_PI. Der ligger Halsøen pumpestasjon. Denne skal driftes og den brukes også til tømning av slam fra lastebil med henger slik at området i sør er egentlig båndlagt til denne bruken fram til det er etablert annet sted for tømning av slam fra lastebil. Selv når slamtømming flytter vil det være behov for å komme

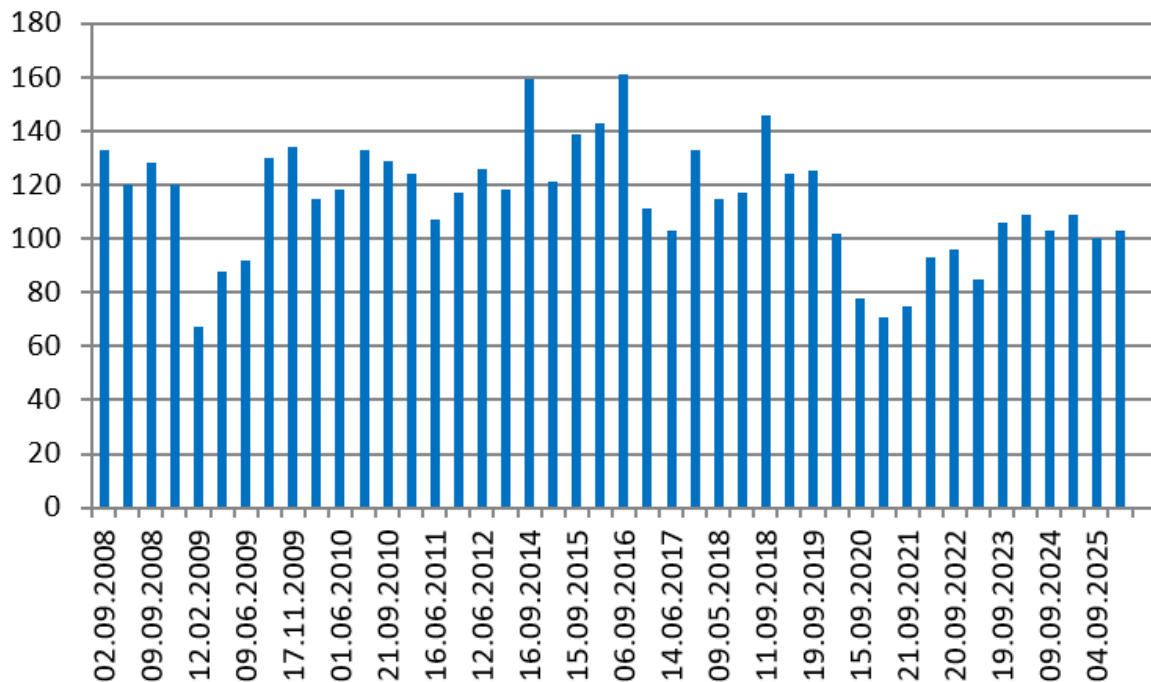
til området, parkere og snu med lastebil for drift av pumpehus og kummer i området. Dette betyr at etablering av parkering i o_PI samt bygging i SF3 ikke kan gjennomføres før det er etablert alternativt sted for tømning av slam. O_PI kan etableres dersom kjøremønster for lastebil med henger kan sikres, men det er ikke realistisk med de illustrerte 35 parkeringsplassene. Teknisk infrastruktur på og under bakken i område SF3 og o_PI kan ha konsekvenser ut over det som fremkommer av planforslaget.

Planforslaget gir stor fleksibilitet for hvordan innfartsparkering skal løses. Det tillates midlertidig innfartsparkering i o_BAN2, noe permanent i o_PI og resterende permanente plasser (krav 100 stk) skal løses på vestsiden av jernbanen innenfor planområdet, fortrinnsvis i SF1-3. KD er bekymret for at en slik spredning av innfartsparkering vil føre til unødvendig trafikk som leter etter ledig parkering. Parkering blir vanskeligere å finne når den er fordelt over flere områder. Løsningen kan kreve flere anlegg for parkeringsregulering. KD vurderer at det hadde vært bedre med ett permanent parkeringsanlegg for kollektivreisende. Midlertidig løses knutepunktets parkering på jernbanens arealer rett nordvest for sporene, men Bane NOR vil på et tidspunkt kunne fjerne denne parkeringen til fordel for jernbanespor og da må plassene finnes et annet sted. Det ville vært optimalt om det kunne sikres HC-parkering på o_BAN2 permanent, nær kulvert.

Parkeringskravene i planen er knyttet til utbyggingsformål og til knutepunkt. For knutepunktet er det satt et minstekrav til antall parkeringsplasser for bil som til enhver tid skal være tilgjengelig for kollektivreisende (100 stk). Det er ikke satt et tilsvarende krav i planen til sykkelparkering og det vurderer KD som en svakhet. Sykkelparkering krever mindre areal, men er desto mer følsom for avstand til målpunkt.



KD er bekymret for om det satt at nok areal til sykkelparkering og at den er på riktig sted. Det er etablert et sykkelhotell nord for stasjonsbygningen, men det er fortsatt mange som velger å parkere utendørs. Dette på grunn av kostnad og tilgjengelighet/tid. Kommunen har gjennomført tellinger av parkerte sykler i lang tid og ser at det er i snitt registrert over 100 parkerte sykler i dagens situasjon (inkl. sykkelhotellet). Det har tidvis vært over 160 sykler parkert ved stasjonen.



Siden det er et mål at flere skal velge sykkel som transportmiddel til og fra knutepunktet må fasiliteter for syklende dimensjoneres deretter. Det er rom for noe mer sykkelparkering innenfor SF6. I tillegg bør det integreres sykkelparkering på strategisk plasser nær alle målpunkter for å sikre at sykler ikke blir parkert på steder som er til ulempe for andre. Dagens sykkelhotell har plass til 80 sykler over to plan, hvor plan to krever løft av sykkel. For mange er løft av sykkel umulig. Tunge elsykler, varesykler og sykler med plass til barn er vanskelige å plassere i et sykkelhotell. I illustrasjoner mottatt fra eiendomsaktørene er det vist mulighet for ca 170 sykkelparkeringsplasser på vestsiden av jernbanen, men de har foreslått 70. Eiendomsaktørene har også vist noen plasser rett sør for kulverten på østsiden, i tillegg til parkering i og ved sykkelhotellet i SF6. Eiendomsaktørene har foreslått et krav om 170 sykkelparkeringsplasser for knutepunktet, 70 på vestsiden og 100 på østsiden. KD vurderer at dette ikke er tilstrekkelig. I dagens situasjon er det 80 plasser i sykkelhotellet, 60 plasser med tak øst for stasjonsbygningen og 22 plasser nord for sykkelhotellet (uten tak). Totalt er det 162 sykkelparkeringsplasser i dag på østsiden. KD mener at man som et minimum må opprettholde dagens antall på østsiden. Planlagt situasjon på østsiden er 80 i sykkelhotellet og 60 nord for sykkelhotell. KD foreslår at de resterende plassene (20 stk) løses andre steder på østsiden av jernbanen, i parken og ved kulverten under jernbanen. Da oppnås målsettingen om å ikke redusere antall plasser på østsiden av jernbanen og i stedet økes antall plasser med nye på vestsiden av jernbanen. På vestsiden av jernbanen foreslås krav om minimum 70 plasser (som foreslått av eiendomsaktørene). Halvparten av plassene skal ha tak.

Nytt bygg i knutepunktet vil på grunn av stort utbyggingsvolum og liten tomt ikke kunne dekke sitt eget behov for parkering under bakken på tomte. Eiendomsaktørene ønsker derfor mulighet til å løse all parkering unntatt HC-parkering på vestsiden av jernbanen. Det er derfor tatt inn at inntil 50 % av parkeringskravet til SF5 kan løses innenfor SF1 og tilsvarende i SF2 på vestsiden av jernbanen. Dette er lagt inn i planforslaget. Begrunnelsen er at bygningsvolumet ut mot E6 skal fungere som støyskjerm for boligene og at det er viktig å kunne fylle volumet med innhold. Løsningene er også ihht Bane NOR sine kvalitetsprinsipper for knutepunkt hvor parkering skal legges lengst unna for å prioritere kollektivt, sykkel og gange.

På «Gamle SARA» er parkering planlagt løst delvis som parkeringskjeller og delvis som parkeringshus langs E6. Planen er fleksibel på valg av løsning. KD er opptatt av at parkeringshus som ligger eksponert ut mot E6/E14 må få en god arkitektonisk utforming. Eksempel på parkeringshus under:



For B1-B3 og SF4 må parkering løses under bakken eller ved frikjøp, unntatt HC-parkering som tillates på bakkeplan. For F/K/T skal parkering løses med inntil 28 plasser på bakkeplan og resten under bakken.

Planforslaget har ingen planlagt bakkeparkering med unntak av F/K/T. Det er ikke planlagt for parkering langs gatene, unntatt kortvarig kiss&ride på vestsiden av stasjonen. For å sikre tilgjengelig besøkparkering er det viktig at anlegg som bygges tilrettelegger for dette.

Endringer i trafikkmengde og trafikkmønster

Eksisterende Innherredsvegen krysser jernbanesporet, og biltrafikken reguleres derfor av at vegen er stengt opptil flere ganger per time grunnet togtrafikk. Omlegging av fylkesvegen mellom Skolegata og Ringvegen fra vestsiden til østsiden vil medføre jevnere trafikkflyt og mindre køutvikling.

Trafikken vil øke på Wesselsveg som følge av ny utbygging og flytting av pendlerparkering til vestsiden av jernbanen. Innherredsvegen vest for jernbanen vil få noe mindre trafikk. Innherredsvegen øst for jernbanen forventes omtrent lik trafikk.

Viser til vedlagte trafikkutredning mer detaljerte vurderinger.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

Nye konstruksjoner

Ny kjøreveg og sykkelveg med fortau øst for jernbanen medfører en ny bru over Stokkbekken. Denne anbefales bygd som bru med tilbaketrukne landkar, alternativt kulvert med naturlig bunnsstrat og tilrettelegging for fiskevandring opp Stokkbekken.

Ved Skolegata vil ny gang- og sykkelbru over jernbane og ny kjøreveg med sykkelveg med fortau bli godt synlig i landskapet og gi utsikt over Stjørdal samtidig som den gir en trygg passasje for gående og syklende.

Vann - og avløp og overvann

Det ligger mye teknisk anlegg under bakken i planområdet, særlig i søndre del av «gamle SARA». Rammene for VAO avklares gjennom overordnet plan for vann- og avløp. Det er utarbeidet VAO-notat. Videre detaljer må følges opp i detaljprosjektering og til igangsettingstillatelse ved prosjektering.

Kommunen skal etablere ny hovedovervannsledning (1200 mm) gjennom planområdet, som skal treffe rør under E6. Trase for hovedovervannsledning har endret seg underveis i planprosessen og rett før ferdigstilling av planforslaget har ny trase kommet på plass. Denne er tatt inn i planforslaget som hensynssone H190_3 og H190_4. Traseen vil medføre noen ulemper for planlagt utbygging på «gamle SARA» i SF1 og SF2. Bredden på hensynssonene er satt til 9,2 meter som skal sikre ledningen mot skader samt behov for adkomst ved reparasjon og utskifting.

Innenfor hensynssonen er det ikke tillatt å oppføre bygg eller utføre terrenginngrep uten godkjenning fra ledningseier som er Stjørdal kommune. Det kreves godkjent teknisk plan før godkjenning av tiltak som kan påvirke ledningen. Hensynssonen skal sikre at overvannssystemet kan fungere som planlagt og at framtidig utbygging ikke kommer i konflikt med infrastrukturen.



Den planlagte pendlerparkeringen o_PI vil komme i konflikt med avløpstekniske interesser og behov rundt Halsøen APS. Det kan være behov for mer areal til VAO i framtida. Virksomheten medfører luktutfordringer. Ansvarlige for avløp i kommunen ønsker at ny bebyggelse skal minst ha samme avstand til nærmeste nabobygning som i dag. Framtidige behov for skallsikring av VA-bygninger kan medføre at området rundt Halsøen APS må gjerdes inn. All tilkomst til område må være dimensjonert for lastebiltrafikk. Halsøen APS er «hertet» i avløpssystemet i Stjørdal, og ble bygd samtidig med nye SARA (2017). Nesten all kloakk som kommer til SARA pumpes via Halsøen. Det er flere selvfallrør og

pumpeledninger som samles i denne pumpestasjonen, og hovedpumpeledningen til SARA går ut derfra. Halsøen APS har sandfang og andre kummer i grunnen utenfor bygningen som krever tilkomst, og disse krever også tilkomst av slamsuger/spylebil.

Halsøen APS er nødtømme plass for septikmottaket på SARA, og benyttes når mottaket på SARA er ute av drift. Dette betyr at området rundt pumpestasjonen må dimensjoneres for tilkomst av septikbiler, samt tilstrekkelig areal for at de store bilene (med tilhenger) skal kunne snu på området. Dette gjelder også vinterstid når det er snø og brøytekanter. Det kan være fra 0-15 tømminger av septikbiler daglig. Virksomheten medfører luktulemper. Fram til alternativt anlegg er på plass må denne aktiviteten hensyntas.

Energitilførsel (herunder strøm/trafo og fjernvarme)

Anlegg for energitilførsel forutsettes løst innenfor areal avsatt til byggeformål. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og utbygging må tilrettelegges for mulig påkobling.

Avfallshåndtering

For boliger legges det til grunn nedgravde containere innenfor byggeområdene, med kjøreadkomst via kjøreveger og gatetun. For næring forutsettes avfall håndtert innomhus, i lukkede løsninger.

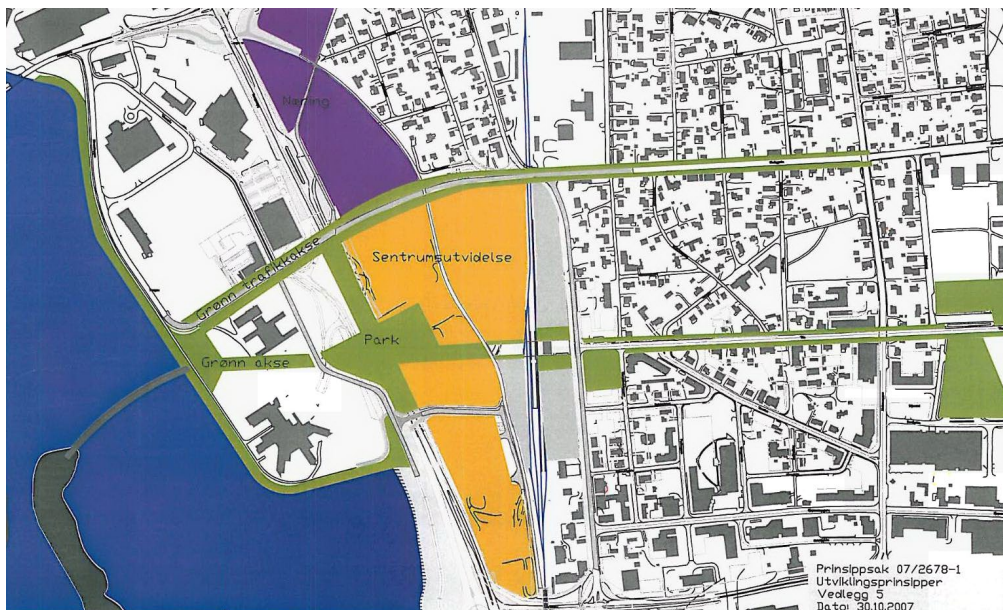
GRØNN INFRASTRUKTUR

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

KD vektlegger videreføring av dette vedtaket og har derfor sørget for at intensjonen er ivaretatt i planforslaget.

I Marin Moes gate blir det ikke like stor park som illustrert i figur over, men grøntdraget øst-vest blir ivaretatt. Utfordringen er at Martin Moes gate vil utvikles over lang tid, med første byggetrinn sannsynligvis i nord mot Tangtunellen. Dette betyr at grøntdraget også vil komme over tid og at det må opprettholdes kjøreadkomst til eksisterende boliger i grøntdraget fram til hele området er utbygd iht. planen. Grøntdrag i Martin Moes gate skal betjene nye boliger i området og er derfor foreslått som hensynsone H540 over boligformål. Området kan regnes med i MUA og brukes til lekeplass. For at området skal kunne ha større trær anbefaler KD at byggegrense for parkeringskjeller trekkes noe nordover i Martin Moes gate slik at deler av grøntdraget ikke har parkeringskjeller under og derfor har mulighet til større trær.

I forbindelse med adkomstveg til utbyggingsområdet i sørvest (SH1-3) skal kjøreadkomst (o_KV2) oppgraderes og tilpasses den planlagte utbyggingen. Eksisterende grøntdrag (o_GAA1) videreføres i bearbeidet utgave. Gang- og sykkelvegen oppgraderes til sykkelveg med fortau. Det er noe avvik mellom plankart og illustrasjoner i dette området da illustrasjonene ikke er oppdatert i samsvar med plankartet. Intensjonen er dog den samme, at det er en god forbindelse for gående og syklere i det grønne. Plankartet viser planlagt situasjon.

Det er forbindelse ned til sjøen via kulverten over E6. Det er gang- og sykkelveg helt fram til Molovika/Storvika-området og småbåthavna. Kulvert over E6 er regulert til grønt.

Ved stasjonen skal stasjonsparken beholdes. 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. KD er opptatt av både det store bildet og hvert delområde. Rampe til kulvert på østsiden kunne med fordel ha vært romsligere for å gi rom for mer grønt, men det er prioritert å bygge i knutepunktet. KD vurderer at det er noe knapt med areal sør for kulvertrampe og det bør

vurderes å redusere fotavtrykket på ny bebyggelse i knutepunktet til fordel for større areal til myke trafikanter og brukerne av området.

MUA og felles areal for lek- og uteopphold

Krav til minste uteoppholdsareal er satt likt med sentrumsplanen. Det er stilt krav om at det må sikres minimum 750 m² lekeplass på «gamle SARA» som ikke har strøkslekeplass eller nærlekeplass innen rimelig og trafikksikker avstand.

Lekeplass for småhusområdet er vist i planforslaget. Planen har også bestemmelser som sikrer opparbeidelse av dette før det gis brukstillatelse for boligene.

VERN OG BEVARING

Naturmangfold/naturmiljø

Planområdet er sjekket ut i henhold til krav i naturmangfoldloven § 8. Det er ikke funnet viktige eller utvalgte naturtyper, verdifulle eller utvalgte kulturlandskap, og det er ikke registrert sårbare eller sjeldne naturtyper i planområdet. Utbyggingen innebærer liten negativ belastning på det lokale økosystemet, og miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9-12 vurderes dermed å være ivarettatt.

Vannområdene vest for planområdet har stor forvaltningsmessig verdi med viktige økologiske funksjoner, blant annet for flere fuglearter og for sjørørret. Utbygging i planområdet vil ved riktig utbygging ikke påvirke miljøkvaliteten mye da E6 ligger som en buffer imellom. Men, det vil være viktig å følge opp ev. akutt forurensning effektivt.

Vurdering av naturmangfoldloven fremkommer av temautredning naturmiljø kap. 5. Kryssing av Stokkbekken er det viktigste punktet. KD støtter vurderingene i temautredningen.

Vannforskriften

I planområdet ligger Stokkbekken som vil bli påvirket av tiltaket. Stokkbekken har dårlig økologisk tilstand som skyldes høyt næringsstoffinnhold (N og P) (vann-nett.no). Det høye innholdet av næringsstoffer skyldes diffus avrenning fra jordbruk og punktutslipp av kloakk. Det er funnet høye verdier av bakterien *E. coli* i bekken. Alle vannforekomstene i, og nedstrøms, planområdet har mål om å oppnå minimum god økologisk og god kjemisk tilstand. Per i dag er ikke dette målet oppnådd, og det må gjennomføres miljøforbedrende tiltak dersom målet skal nås.

Dersom vegkrysningen over Stokkbekken utformes med god tilrettelegging for fiskevandring og bekkebunnen utformes med naturlig bunnsubstrat, forventes ikke vesentlig miljøpåvirkning på kvalitetselementet fisk (forringelse fra én tilstandsklasse til den neste). Dette er ivarettatt gjennom planbestemmelsene og VA-rammeplanen.

Planforslaget vil dermed ikke føre til forringelse av økologisk eller kjemisk tilstand, og vil ikke være til hinder for at miljømålene kan nås.

Jordvern

Planforslaget medfører omdisponering av ca. 930 m² dyrket areal for nytt kryss mellom ny Innherredsveg og Ringvegen. I tillegg kommer noe midlertidig beslag i anleggsfasen.

Kulturminner (herunder automatisk vernede kulturminner og nyere tids kulturminner og kulturlandskap)

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).

Med planen etableres det en helt ny sentrumsstruktur i en større skala enn det området har fra før. Tiltaket er større enn andre nyere leilighetsbygg som er oppført langs Innherredsveien, og framstår samlet med en dominerende volumoppbygging i en lite tilpasset kulturhistorisk sammenheng med omgivelsene. Særlig det høye bygget med 12 etasjer innenfor *Stasjonsområde vest* vil i stor grad påvirke kulturmiljøets sol-/ skyggeforhold, og derav den eldre bebyggelsens bruks- og opplevelsesverdi. Størst konsekvens blir det for det vernede tunet Bjerkan vestre. Et nybygg i fem etasjer på ESSO-tomten vil forsterke opplevelsen av «innbygging» av Bjerkan vestre gjennom en visuell nærvirkning.

Siktlinjen fra Kjøpmannsgata og ut mot sjøen i vest blir opprettholdt, men virkningen med Bjerkan vestre i fond vil allikevel bli vesentlig redusert med høye, store bygningsvolum tett på, like bak kulturmiljøet.

Deler av veggen påskriften «*hvor har jeg vert i hele mitt liv*» ved det gamle pumpehuset lengst sør i planområdet er i dag bevart. Veggen er ikke vurdert som et kulturminne, men foreløpig er det uklart om veggen kan bli bevart på stedet eller må flyttes/rives. Gjennom krav om detaljreguleringsplan vil det være naturlig at dette.

Ved Stjørdal stasjon er mye av den opprinnelige bebyggelsen er borte, kun jernbanehagen, lokstallen og godshuset samt det noe nyere velferdshuset er i dag bevart. De gjenværende bygningene er i seg selv bevart og lesbare fra byggeår til tross for noen endringer - særlig på godshuset. Lokstallen er intakt fra byggeår, den har stor arkitektonisk verdi og er en god representant for jernbaneutbyggingen på tidlig 1900-tallet. Stasjonsbygningen er med unntak av muren i 1. etasje ødelagt. Stjørdal stasjon er ikke fredet som del av landsverneplanen for jernbanen, men stasjonsbygningen og stasjonshagen er vernet i tiltaksklasse 2. Stjørdal stasjon har hatt stor betydning for utviklingen av Stjørdal som tettsted.

Planforslaget berører ikke lokstallen og av bygningsmasse ellers innenfor planområdet er det kun gjenoppbygging av stasjonsbygning og bevaring av park som står igjen.

KLIMA, HELSE OG MILJØ

Lovverket styrer krav til universell utforming. Alle offentlige miljø (lekeplasser, gater/fortau osv og knutepunktet) skal ha universell utforming.

Lovverket styrer også energiøkonomisering. Det er krav om tilkobling til fjernvarme.

Sol/skygge

I sentrumsplanen er kravet at minst 50 % av hvert område for felles uteoppholdsareal skal være solbelyst i til sammen 4 timer om sommeren, fra 1. mai. I dette planforslaget er kravet satt likt med sentrumsplanen. Såfremt dette kravet tilfredsstilles, vurderes minimumsbehov for sol å være ivaretatt i planforslaget.

Beregninger viser at en større del av boligene øst for Innherredsvegen vil få mindre enn 4 soltimer 1. mai. Eneboliger øst for F/K/T får stort sett mer enn 4 soltimer 1.mai. Eksisterende boliger utenfor planområdet blir derfor skadelidende av den høye og tette utbyggingen. Lavere høyde og mer avstand mellom fasader gir bedre forhold. Derfor har KD foreslått 23 m bredde mellom fasader i Innherredsvegen og tilbaketrekking av toppetasjer mot øst som omtalt tidligere i saken.

Høyden på ny bebyggelse i planforslaget vil gi skyggevirksomhet på deler av Jernbaneparken og store deler av Paviljongparken i deler av året. For eksisterende boliger vil det være særdeles uheldig med tap av sol i paviljongparken når de i tillegg mister sol på sitt private uteareal. Dette er områder som fra før av har lite sol på felles uteoppholdsareal.

Vurdering av sol/skygge fremkommer i planbeskrivelsen og notat konsekvenser for naboer. For områder med ny bebyggelse er krav til sol ivarettatt og kreves ivarettatt i videre detaljplaner.

Lukt

Sørvest mot E6/E14 ligger en pumpestasjon for avløp og det må derfor påregnes noe lukt. Fram til det er etablert ny tømmestasjon for slam vil det i perioder være ekstra mye lukt.

Støy

Ny bebyggelse i planområdet ligger i gul flystøysone, og i rød og gul støysone for vei- og banestøy. Støy er derfor premissgivende for arealbruken i området. Viser til vedlagte støyrapport.

Stengning av planovergangen og bygging av ny vei gir noe lavere trafikk på eksisterende Innherredsveg nordvest for Skolegata, hvilket gjenspeiles med 1-2 dB lavere støynivåer på bygningene der. Ny veg medfører behov for støyskjerming av nærliggende boliger i området ved Stokkbekken. Sør for Skolegata viser beregninger at endringen i støy er så liten at det ikke er krav til støyskjermingstiltak.

Område SF1 detaljreguleres og planlegges med støyfølsom bebyggelse i form av boliger. Samtlige boligbygg har stille side, men for enkelte boenheter kan det være utfordrende å sikre stille side. Dempet fasade som erstatning for stille side er aktuelt for 7 av 112 boenheter (6,25%) i kvartalet SF1. Uteoppholdsarealer planlegges i form av fellesområder og private balkonger mot stille side. Tett rekkverk og/eller innglassing av balkong kan sikre tilfredsstillende lydnivå på uteplass for boenheter uten stille side. Ensidige ettromsleiligheter har stort sett færre kvaliteter enn større leiligheter og bør ikke tillates løst med dempet fasade som erstatter stille side.

Ved detaljregulering av B1-3 og SF2 må lokalisering og utforming av boliger og uteareal hensynta støyforholdene.

Støybestemmelsene følger T1442 retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Unntaket er at det ikke definert område for avvik i gjeldende kommuneplans arealdel, men den foreslås i ny KPA. Begrunnelsen ligger i at området ligger i sentrum og ved et kollektivknutepunkt.

Eiendomsaktørene ønsker at støyfølsom bebyggelse skal tillates med samme maksimalt tillatte dB Lden fra vegtrafikkstøy på fasaden som i gjeldende KPA. KD mener at dette ikke blir juridisk entydig og har valgt å legge til grunn det samme som i sentrumsplanen. Bestemmelsene skal være entydige og vurdert spesifikt til planområdet og bør derfor ikke knyttes til gjeldende KPA som endres over tid.

Planen åpner for støyskjerming i annen veggrunn langs E6 utenfor frisisiktsoner dersom det er behov for det. Dvs ikke greier å løse støy på annen måte for støyfølsom bebyggelse og leke- og uteoppholdsareal.

Luftkvalitet

Grensene oppført i T-1520 skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse, blant annet ved planprosjekter som berører bruksformål som er følsomt for luftforurensning. Følsom bebyggelse omfatter boliger, helseinstitusjoner, barnehager, skoler, lekeplasser og utendørs idrettsanlegg, samt grønnstruktur.

Planområdet ligger i et etablert område hvor det er trafikk med påfølgende utslipp til luft fra flere kilder. Særlig ved tunnelmunning Tangtunnelen er det mye luftforurensning. Tilsvarende gjelder lang E6 og E14.

Planforslaget foreslår ikke boliger langs E6. Parallelt med Tangkulverten foreslås boliger. Vurdering av luftkvalitet inkl. avbøtende tiltak må vurderes i detaljreguleringsplan for B3. Avbøtende tiltak her kan være vegetasjon nær kulvertmunning.

Folkehelse

Kommunen har som mål å sikre god folkehelse. I tillegg til å skjerme for støy og luftforurensning og sikre sollys vil mulighet til hverdagsaktivitet være viktig. På grunn av sentral beliggenhet forventes det at flere vil gå og sykle i hverdagen. Området ligger i tillegg nære sjøen med de gode turmulighetene der. Det går buss opp til Remyra med mulighet for å gå videre ut i Remarka. Viser til vedlagte uttalelse fra samfunnsmedisin januar 2026.

Kriminalitetsforebyggende utbygging er et samfunnsønske. Det er viktig at folk kan føle seg trygge i hverdagen. Det ligger mye i byggeprosjekt/prosjekteringsfasen som kan bidra til dette. Åpenhet og belysning er blant det viktigste.

Forurensset grunn

Innenfor planområdet har det over tid vært mye potensielt forurensende virksomhet og det må derfor antas at det kan være forurensset grunn. I boligområdene innenfor planområdet og på dyrket mark, er det ingen mistanke om forurensset grunn, så fremt det ikke finnes eldre, nedgravde oljetanker. Forurensset grunn må håndteres etter lovverket.

Det er utført miljøtekniske undersøkelser nord for Skolegata langs østsiden av jernbanen (Asplan Viak 2024, Innherredsvegen nord, Stjørdal - Miljøtekniske grunnundersøkelser og tiltaksplan). Det er påvist PAH-forbindelser over grenseverdi for rene masser for deler av området, som knyttes til tidligere trevarevirksomhet i området. Det er utarbeidet en tiltaksplan for disse områdene som skal godkjennes av forurensningsmyndigheten når planlagte terrenginngrep gjennomføres.

BARN OG UNGE

Barn og unge er en brukergruppe som ofte er avhengig av et godt kollektivtilbud eller som må gå og sykle. Det er ingen kjente lekeplasser i planområdet ut over at det forventes at barn leker i Martin Moes gate og kanskje noe i parken ved stasjonen.

Nye boliger vil få skoleveg gjennom kulverten ved stasjonen og det er viktig at krysningspunkter blir trygge, at det blir gode, trafikksikre sammenhengende gangarealer fra vestsiden av jernbane til både buss/tog og videre inni sentrum til skoler o.l.

KD vurderer at foreslåtte løsning både bedrer og forverrer den trafikale situasjonen og lesbarheten i knutepunktet. Etablering av kulvert for atkomst til mellomplattform og som en kortere forbindelse mellom øst og vest av jernbanen vurderes som positivt. Flytting av holdeplasser ut i gatene med behov for å krysse Ole Vigs gate/Innherredsvegen for å komme til tog og parkeringsplass vurderes som uheldig. I tillegg gir foreslåtte løsning få

krysningspunkter for myke trafikanter i Innherredsvegen, noe som øker risikoen fra farlige kryssninger. Leke- og uteoppholdsareal er sikret gjennom bestemmelser i planforslaget.

SOSIAL INFRASTRUKTUR

Nærmeste barnehage er Midtheim barnehage. Det er videre flere barnehager på sentrumsflata. Sentrumsbarnehagene er populære barnehager, som ofte er fulle.

Området tilhører Halsen barneskole og Stokkan ungdomsskole som begge er bygd ut i det siste og som vurderes å ha tilstrekkelig kapasitet.

Området kan med fordel tilrettelegges for mennesker som har særlige behov og eldre pga nærhet til kollektivtrafikk.

RISIKO OG SÅRBARHET

Det er utarbeidet ROS-analyse, se vedlegg.

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av overordnet ROS-analyse og gjennomgang av sjekklisten:

- Flom i små vassdrag
- Urban flom/overvann
- Ustabile grunnforhold
- Erosjon
- Utslipp av farlige stoffer/Akutt forurensning
- Brann i bygninger og anlegg
- Nedfall fra bro til tog
- Birdstrike

Resultater av risikoanalysen er oppsummert i tabellen 1 i ROS-analysen med forslag til risikoreduserende tiltak. Tiltak er tatt inn i bestemmelsene til planen.

Kommuneøkonomi og konsekvenser for klima og miljø

Gjennomføring av tiltak i reguleringsplanen har mange finansieringskilder. Noe må dekkes av utbyggere som ønsker å utvikle eiendommene sine. Opparbeidelse av tilliggende og nødvendig infrastruktur er sikret i bestemmelsene. Deler av infrastrukturen planlegges finansiert via statlige og fylkeskommunale midler i byvekstavtalen. Planforslaget vil medføre økte kostnader på drift og vedlikehold av nye samferdselsanlegg.

Samfunnsnyttene av planen vurderes som stor. Planen åpner for ny bebyggelse som ligger godt plassert i forhold til å oppnå klima og miljømål. Bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk og gående og syklende gir også god samfunnsøkonomi.

I planforslaget er søndre tverrforbindelse (mellom SF2 og SF3) felles privat. Det kan vurderes om denne bør bli offentlig for å ha en tverrforbindelse for driftskjøretøy slik at de slipper å snu. Samtidig er det behov for å komme til med store kjøretøy helt i sør til o_VA og o_PI og da vil det være mulighet å snu også for brøyteutstyr ol. der. Gatetun o_GT3 henger sammen med gang- og sykkelveg videre sørover slik at her skal det ikke være behov for snuplass for drift.

Eiendomsaktørene (Bane NOR og Stjørdal kommune) har bemerket at de ikke ønsker rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av holdeplasser knyttet til utbygging i knutepunktet (SF5) da de mener at tilrettelegging i gata må skje mye tidligere. KD opprettholder rekkefølgekravet som sikkerhetsventil for å sikre at det etableres permanente holdeplasser i samsvar med planen inkl. skilting og oppmerking, leskur, universell utforming osv. dersom dette ikke har kommet på plass før utbyggingen av

knutepunktsbygget i SF5. Dersom det allerede er bygd ut er kravet løst. Begrunnelsen for at kravet knyttes til SF5 er at det er utbygging i SF5 som medfører behov for flytting av holdeplasser og det er vesentlig at knutepunktets behov blir ivarettatt.

KONKLUSJON

Reguleringsplanen er stor og viktig for utviklingen av Stjørdal by. Det har vært mange interessenmotsetninger og avveininger ved utarbeidelse av planforslaget. KD har valgt å vektlegge samfunnets interesser, men har samtidig så langt som mulig etterkommet utbyggingsønsker.

Det er en del avvik mellom hva eiendomsaktørene ønsker, og hva KD ønsker. De viktigste avvikene er listet opp under. For disse momentene er KDs forslag lagt inn i planforslaget, mens eiendomsaktørens ønske er referert under. Vurderinger fremkommer tidligere i saken.

1. Det kan vurderes å redusere *krav til sykkel for kontor og forretning/bevertning/tjenesteyting (F/B/T)* på 4 plasser per 100 m, men KD vil fraråde det. Eiendomsaktøren ønsker 2 sykkelparkeringsplasser pr 100 m² BRA. Dersom det skal reduseres anbefaler KD at nytt krav settes til minst 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA.
2. KD anbefaler å opprettholde *krav til bilparkering for kontor* på grunn av dårlig kollektivdekning i kommunen og målsetting om å ta hele kommunene i bruk. 0,3 parkeringsplasser per 100 m² og 4 ansatte per 100 m² (nær statlige normkrav på 23 m² per ansatt) gir en parkeringsdekning på 1 parkeringsplass per 10 ansatte, dvs 10 stk må dele på en parkeringsplass. KD er bekymret for at det vil gjøre arbeidsplasser mindre attraktive og medføre fremmedparkering i nærområdet. KDs forslag er 1,0-1,2. Eiendomsaktøren ønsker 0,3-1,0. Kravet i planforslaget (og sentrumsplanen) tilsvarer at 1 av 4 har parkeringsplass. Dersom krav til bilparkering reduseres, bør KDs krav til sykkelparkering opprettholdes.
3. KD anbefaler å opprettholde *krav til bilparkering for boliger* på 0,8-1,3. Eiendomsaktørene ønsker 0,6-1,0. Kravet skal dekke både beboere og besøkende til området. Det er ikke regulert noe parkering på bakkeplan slik at alt må løses under bakken eller i parkeringshus.
4. Krav til antall parkeringsplasser som skal sikres kollektivreisende (omtalt som innfartsparkering/pendlerparkering.) Eiendomsaktørene ønsker å redusere antall parkeringsplasser 85 plasser. KD har valgt å legge inn krav om at det til enhver tid skal være minst 100 parkeringsplasser for kollektivreisende.
5. Eiendomsaktøren ønsker utkraging over fortau langs Innherredsvegen. KD fraråder dette. Dersom det skal åpnes for utkraging over offentlig fortau må denne bestemmelsen tas inn som tillegg under punkt 5.1.8: «*Det tillates utkraging av bygg over tilgrensende regulert fortau langs Innherredsvegen. Ved utkraging tillates ikke etablering av søyler eller andre konstruksjoner innenfor areal regulert til fortau eller sykkelveg (offentlig areal). Ved utkrageringer over fortau skal det være fri høyde min. 3,5 meter. Der bebyggelsen krager ut over andre formål skal det etableres belysning under taket. Belysningen skal ivareta stemningsbelysning og sikre god oversikt, kontakt med fasader, gi god orientering for bevegelsehemmede, og trafiksikkerhet for alle trafikantergrupper.*»
6. Støybestemmelser – se vurdering i saken.
7. Krav til antall parkeringsplasser for sykkel i knutepunktet.

KD anbefaler at følgende tas inn i vedtaket:

1. Det skal være tilbaketrukket toppetasje mot øst for F/K/T, SF4 og SF5. Tilbaketrekking skal tilsvare en etasjes lavere bygg i forhold til solkrav.
2. Nytt rekkefølgekrav: Ved opparbeidelse av holdeplasser i Innherredsvegen og Ole Vigs gate skal fortau og krysningspunkter utbedres for å sikre universell utforming i knutepunktet.
3. Krav til sykkelparkering for hotell endres fra per årsverk til per gjesterom.

KD anbefaler at områdereguleringsplanen sendes på høring og offentlig ettersyn, med de tre tilleggspunktene over.