



MoST Velkommen til Stjørdal

260924 J. Husbyn

Et godt valg for framtida



NY SERIE: SENTRUMSKONTROLLØRENE

De to arkitektstudentene Mikkel Marhaug og Stefan Kaliski sjekker tilstanden til trønderiske sentrum: Hvordan har de utviklet seg og hva har de egentlig blitt til? Denne serien setter søkelys på stedsutvikling - hvordan stedene våre i Trøndelag fungerer. Hva er bra, og hva kan gjøres bedre?

I denne første artikkelen er sentrumskontrollørene på plass i Stjørdal.

STJØRDAL

Høydepunkt: Gågaten med sin kombinasjon av lave trehus og vakker murbebyggelse fra etterkrigstiden.

Nedtur: Motorveiene og jernbanen som barrierer mellom byen, fjorden og resten av omlandet.

Utgangspunkt: Rotete sentrumskjerne med for mye parkering og trafikk, men med innbydende gågate.

Potensiale: Smuler av småbyidyll, nærhet til fjorden og pendleravstand til Trondheim.

Samlet opplevelse:



Fargen svart gjør seg godt på doseter. I Stjørdal brukes den på byens største bygning.

TEKST: STEFAN KALISKI
FOTO: MIKKEL MARHAUG



- 1: Dette er bilens domene.
- 2: Kimen, med de svarte platene i strekkemetall suger det som måtte være av lys ut av omgivelsene.
- 3: Arkitekt Paul Dues vakre stasjonsbygning.
- 4: Den såkalte parken er i virkeligheten en mutant av et torg med en gressflekk, trær i fyrstikkformat, noen stusslige lekeapparater og et endeløst betongdekke.
- 5: Selv universitetscampus ligger i klassisk stjørdalsk stil omgitt av parkeringsplass.
- 6: De lave bygningene i gågata skaper et hyggelig byrom som er en småby verdig.
- 7: Torgkvartalets nyeste fløy er en het kandidat til prisen for Trøndelags tristeste bygning.
- 8: Kontraster mellom gammelt og nytt.
- 9: Siste rest av Stjørdalshalsens småbypreg må bevares, hvis ikke risikerer byen å bli en anonym soveby.
- 10: Vakker murbebyggelse fra etterkrigstiden

STJØRDAL

Høydepunkt: Gågaten med sin kombinasjon av lave trehus og vakker murbebyggelse fra etterkrigstiden.

Nedtur: Motorveiene og jernbanen som barrierer mellom byen, fjorden og resten av omlandet.

Utgangspunkt: Rotete sentrumskjerne med for mye parkering og trafikk, men med innbydende gågate.

Potensiale: Smuler av småbyidyll, nærhet til fjorden og pendleravstand til Trondheim.

DENNE BYEN ER EN GIGANTISK SKYSSTASJON

V i står på Stjørdal jernbanestasjon og skuer utover mot fjorden. På andre siden av jernbanesporene ligger det blikkstilte vannet bak universitetscampus og flere næringsbygg. Men det er ikke mulig å krysse sporet uten å gå en lang omvei. Sammen med motorveien skapes en endeløs Berlinmur som skiller de spankulerende fra herlighetsene nede ved fjorden. Dette er bilens domene.

Stjørdalshalsen har alltid vært et knutepunkt. Byen ligger i enden av en dal der Stjørdalselva møter Trondheimsfjorden. Her skiller europaveien mot Sverige lag med E6, mens Nordlandsbanen og Meråkerbanen glir fra hverandre litt sør

for byen. Fra Værnes har det vært sivil luftfart siden litt etter andre verdenskrig og daglig setter tusenvis av mennesker sine føtter på Stjørdalsk jord.

I takt med den stadig økende flytrafikken og nærheten til Trondheim har innbyggertallet skutt i været. Den stabile veksten utover fra åttitallet har ført til at byen i dag kan smykke seg med tittelen nest størst i Trøndelag.

Innenfor ringveien som løper rundt byen ligger en salig blanding av eneboliger og leilighetsbygg langs brede, snorrete veistreknninger. Her løper veiene fra sør til nord, mens gatene ligger fra vest mot øst. Kjøpmannsgata, Byens hovedgate, leder fra arkitekt Paul Dues vakre stasjonsbygning inn mot sentrum.

Dette er sporene etter Sverre Peder-

sens byplan fra 1924. Han var i flere tiår landets ledende byplanlegger og utformet blant annet planene til Steinkjer og flere av byene som ble gjenreist etter andre verdenskrig.

Problemet er bare at mye av det som flankerer gatene ofte er helt uinteressant. Massive leilighetsbygg med skitnehvite plater, som fører tankene til forsømte omsorgsboliger, står vegg i vegg med to etasjes trehus. Flere av de beskjedne husene er utstyrt med overdimensjonerte balkonger og andre merkelige tilbygg, som sier noe om kommunens kompetanse når det kommer til estetikk.

Parken ligner en golfbane

Et av de største monumentene over

smakløshet er det gigantiske kulturhuset Kimen. Bygningen som ligner en overdimensjonert lave sto ferdig i 2015 og var et samarbeid mellom Reiulf Ramstad Arkitekter, Lusparken Arkitekter og JSTArkitekter. De svarte platene i strekkemetall suger det som måtte være av lys ut av omgivelsene. Baksiden mot gaten minner om vareleveringen til et kjøpesenter, men fasaden mot Kimeparken er derimot mer innbydende, med sine sjenerøse vindusflater.

Den såkalte parken er i virkeligheten en mutant av et torg med en gressflekk, trær i fyrstikkformat, noen stusslige lekeapparater og et endeløst betongdekke. Dette stammer fra en periode da betong avløste asfalt som det foretrukne materiale på nye norske torg og plasser.

Hvorfor ikke gjøre som danskene å bruke brostein på hele greia?

Plassen er dessuten alt for åpen, uten noe særlig tilgrensende bebyggelse. Det bygges riktignok noen leilighetsbygg, noe som forhåpentligvis vil gjøre området litt mer lukket og intimt. I dag minner det mest av alt en forblåst golfbane.

Den tilgrensende fasaden til kjøpesenteret Torgkvartalets nyeste fløy er en het kandidat til prisen for Trøndelags tristeste bygning.

Med sine svarte fasadeplater og en fargepalett som må være rappert fra restaurantkjeden Sabrura ligner en trampolinpark ved en eller annen motorvei. Kjøp gjerne svart dosete, men ikke bruk fargen så ukritisk på to av byens mest dominerende bygninger.

Småbyidyll i gata

Men det finnes også lyspunkt i Stjørdalshalsen. I 1994 gjorde nemlig kommunen en genistrek. De anla en gågate. Vi nyter en tur gjennom den brosteinsbelagte gata med sine fargerike løvtrær. Gatene, «gata» på folkemunne, flankeres av eldre trehus og flere forretningsgårder i puss og tegl, som sjelden rager mer enn to etasjer over bakken. Her er det elegante smijernsbalkonger og ornamenter i tre og tegl.

De lave bygningene skaper et hyggelig byrom som er en småby verdig. Til tross for at flere av vinduene er dekket til med gråpapir er det fortsatt godt om småbutikker i gaten.

Utfordringen til Stjørdalshalsen er at byen ellers framstår som fryktelig bilba-

sert. Det er endeløse flater tiltenkt parkering overalt i sentrum. Langs ringveien forsvinner plutselig fortøyet, mens gangveien til Værnes er en stripe asfalt og et gjerde i en motorveitunnel. Selv universitetscampus ligger i klassisk stjørdalsk stil omgitt av parkeringsplass.

Heldigvis har Stjørdal monopol på kjørelæreutdanningen - en yrkesgruppe som kanskje verdsetter tilgangen til parkering. Langs noen veier er det plutselig merket opp noen sykkelfelt, et tiltak som må ha kostet like mye som en uke med jobbfrukt.

River det lille de har

Faren er at siste rest av byens identitet forsvinner. Det bygges stadig høyere og mer i Stjørdal og i den snart lunkne Sen-

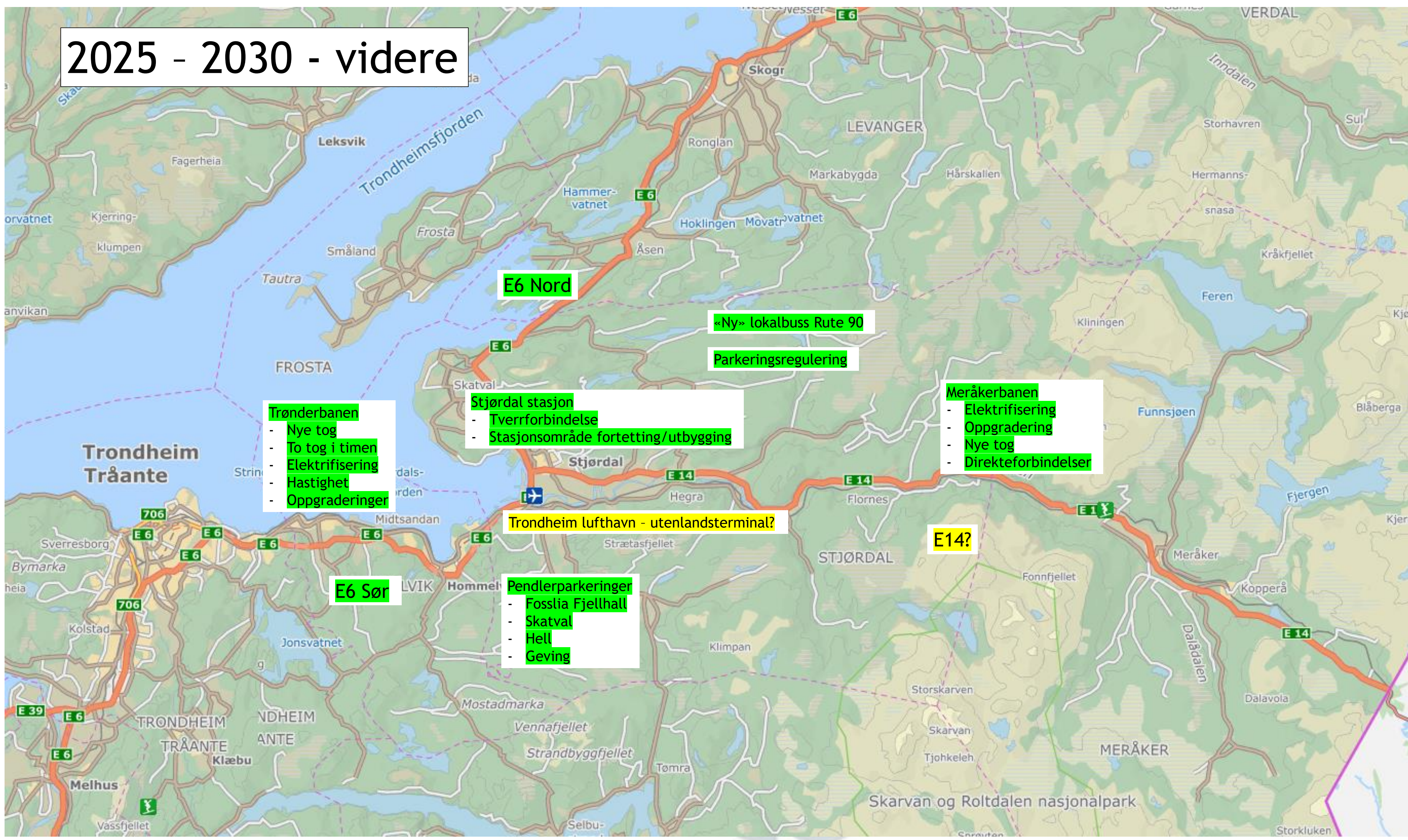
trumspanen er det lagt opp til enda høyere bygninger. Her er det forfetting som gjelder, noe som er helt naturlig når veksten skal skje i sentrum og transporten ved hjelp av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Men siste rest av Stjørdalshalsens småbypreg må bevares, hvis ikke risikerer byen å bli en anonym soveby.

Flere rivesaker i den historiske bebyggelsen, deriblant i Kirkevegen øst for gågata, viser at kommunen ikke er så opp-tatt av å bevare det som er igjen av identitet. Ta vare på trønderlån i tre og for-seggjorte teglbygninger. Og still noen estetiske krav til det nye som bygges.

Utformingen av Stjørdal sentrum tvinger en til å spørre seg om hvorfor noen skal flytte dit, annet enn nærheten til motorveien og Værnes lufthavn. ■



2025 - 2030 - videre



Trønderbanen

- Nye tog
- To tog i timen
- Elektrifisering
- Hastighet
- Oppgraderinger

Stjørdal stasjon

- Tverrforbindelse
- Stasjonsområde foretting/utbygging

Meråkerbanen

- Elektrifisering
- Oppgradering
- Nye tog
- Direkteforbindelser

Trondheim lufthavn - utenlandsterminal?

E6 Sør

Pendlerparkeringer

- Fosslia Fjellhall
- Skatval
- Hell
- Geving

E14?



MoST - Pendling

260924 J. Husbyn

Et godt valg for framtida



Næringssjef Jorulf Husbyn

Pendlerkommunen Stjørdal

- Næringslivet i Stjørdal er fullstendig avhengig av pendlerne for å kunne virke, sier næringssjef Jorulf Husbyn i Stjørdal kommune.

Bjørn Helge Larsen

- Derfor må vi må legge forholdene best mulig til rette for alle pendlerne uansett i hvilken retning de drar. For eksempel har Statoil ca. 1000 ansatte på Tangen. Kun 300 av dem er bosatt i Stjørdal. Det betyr at resten er pendlere. I tillegg kommer Helse Midt-Norge og ekspanderende Aibel.

- Reis kollektivt!

- Vi oppfordrer våre medarbeidere til å reise kollektivt; ikke minst av sikkerhetshensyn, sier Personalsjef Unni Merethe Skorstad Fjær i Statoil: - Da må forholdene legges til rette. I samarbeid med Helse Midt og Aibel er vi godt tilfreds med at AtB har lyttet til våre innspill for å gi ansatte på Tangen en effektiv arbeidsreise.

Før 19. august hadde vi én avgang daglig som kjør-

te nedom Tangen på veg fra Trondheim og én buss som kjørte direkte fra Tangen til Trondheim. Nå har AtB utvidet den direkte forbindelsen betydelig, sier Personalsjef Unni Merethe Skorstad Fjær i Statoil.

Pendlerkommune

- Det er svært mange mennesker som pendler ut av Stjørdal for å arbeide. Samtidig er det også svært mange som pendler inn i Stjørdal kommune på veg til arbeid. Det betyr at de kommer til og skal reise fra Stjørdal hver dag. En stor andel av arbeidstakerne reiser kollektivt fordi det er klart billigst. Men det gir oss i vertskommunen en oppgave, sier næringssjefen:

- Pendlerne trenger ordnede forhold ved avreise/ankomst enten det er om morgenen eller om ettermiddagen. Vi står foran vinteren. Pendlerne fortjener for eksempel et anstendig leskur enten de venter på bussen på Stjørdal Jernbanestasjon eller utenfor Statoil.

God dialog med AtB

Dette er et spørsmål som opptar meg. Fra nærings-



Personalsjef Unni Merethe Skorstad Fjær i Statoil og næringssjef Jorulf Husbyn i Stjørdal kommune mener forholdene må legges til rette for bruk av kollektivtrafikk inn og ut av pendlerkommunen Stjørdal.

avdelingen har vi vært i kontakt med AtB for å gi pendlerne et best mulig tilbud. Det gjelder ikke minst alle arbeidstakere som pendler ned til Tangen. De mistet først den direkte forbindelsen etter 19. august, men har nå fått den tilbake i mangfold. AtB har vist stor vilje til å finne gode løsninger.

Avhengig av pendlerne

Siden jeg startet som næringssjef i sommer, har jeg brukt mye tid på kommunale dokumenter og planer. Det er interessant lesning. Men jeg finner merkelig nok ingen som er opptatt av pendlerne, sier næringssjef Husbyn som synes det er litt påfallende så lenge Stjørdal er så avhengig av

- 1/3 av arbeidstakerne her jobber utenfor kommunen - og tilsvarende andre veien. Arbeidspendlingen er nærmere 7000 daglig - med skoleelever/studenter og tilfeldige er tallet sikkert ikke så langt fra 10.000. Jeg tipper fort at på Tangen kommer 3 av 4 arbeidstakere utenfra; svært mange fra kommuner i

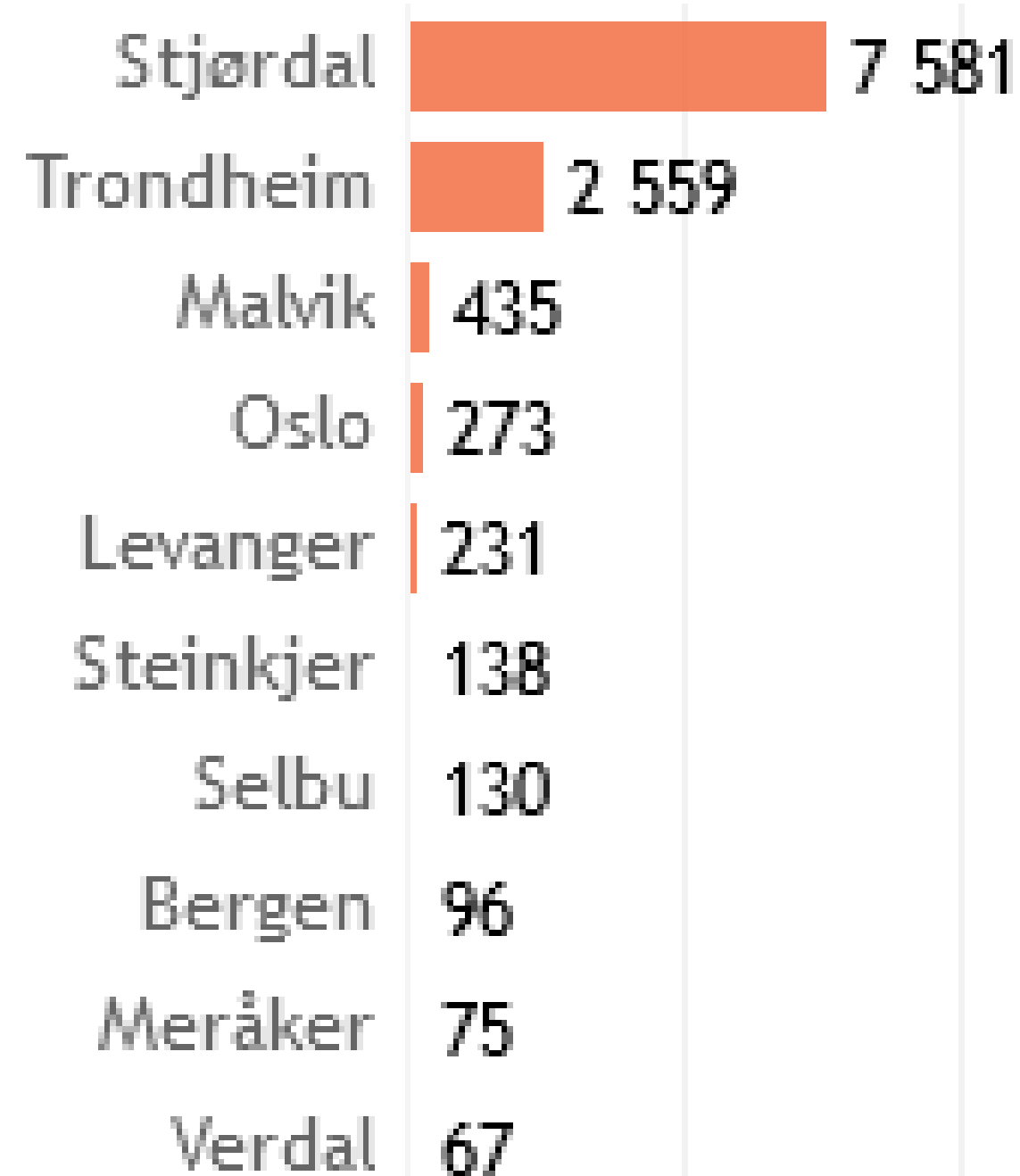
ning. Passasjerene fortjener oversiktlige bussruter, gode holderplasser/leskur og enhetlig takstsystem som en del av Trondheimsregionen.

Og rådmannen varslet i siste kommunestyremøte utvikling av stasjonsområdet som en av de store planoppgavene. Vi snakker om et formidabelt potensial i forhold til å få flere til



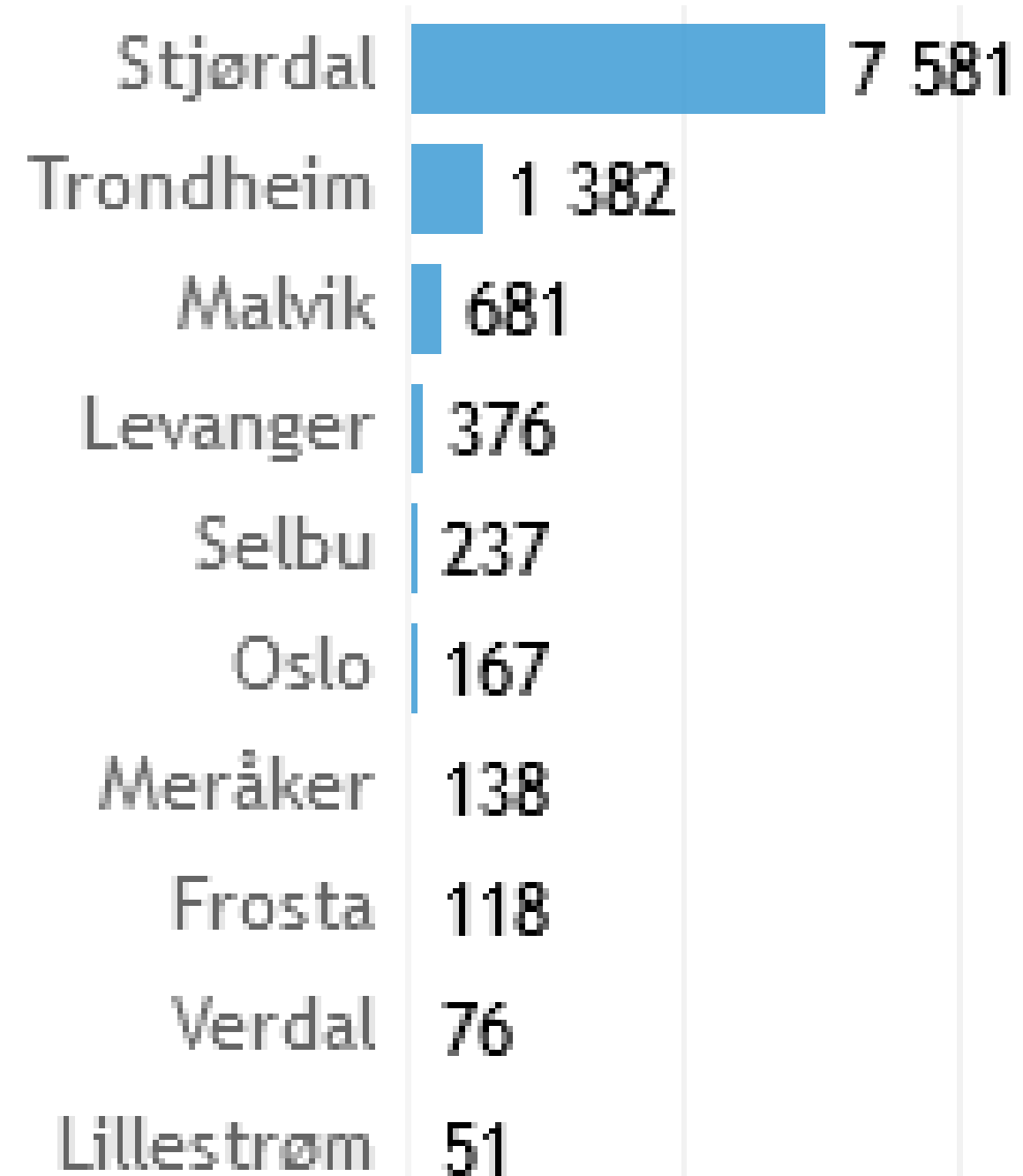
Bosted **Stjørdal**

Rangering av kommuner



Arbeidssted **Stjørdal**

Rangering av kommuner





Pendling Stjørdal Malvik Trondheim

	2005	2009	2013	2023
Fra Stjørdal	2 045	2 272	2 475	2 994
Til Stjørdal	988	1 573	1 812	2 063
Sum	3 033	3 845	4 287	5 057
Folketall	19 892	21 375	22 683	24 717
Andel	15,2 %	18,0 %	18,9 %	20,5 %



Innenfor følgende reisetider etter dagens infrastruktur er tilgang på arbeidskraft der arbeidstakere har følgende utdanning per 1.1.20:

Utdanning - befolkningen 16 år og eldre			
Reisetid:	60 min	45 min	30 min
Antall med grunnskoleutdanning	51 578	38 878	9 010
Antall med videregående utdanning	92 443	69 372	16 811
Antall med høyere utdanning -3 år eller mindre	63 433	51 476	9 455
Antall med høyere utdanning -over 3 år	31 739	28 271	3 876
Antall med uoppgitt utdanning.	7 964	6 833	891
Antall med utdanning innen naturvitenskaplige eller håndverksfag	52 669	44 157	8 924
Total tilgang på arbeidskraft:	287 948	238 987	48 967

Stjørdal er stedet i Trøndelag med størst mulig område for arbeidskraft innenfor en reisetid på 60 min med et omland på vel 300 000 personer. Denne regionen er også området i Trøndelag med størst vekst i folketall.



	Bosted	Arbeidssted	Utpendling	Utpendling prosent
Jordbruk, skogbruk og fiske	364	326	38	12 %
Bergverksdrift og utvinning	372	891	-519	-58 %
Industri	850	708	142	20 %
Elektrisitet, vann og renovasjon	132	161	-29	-18 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	1 038	802	236	29 %
Varehandel	1 583	1 433	150	10 %
Transport og lagring	1 025	1 329	-304	-23 %
Overnatting og servering	512	567	-55	-10 %
IKT	245	111	134	121 %
Finans og forsikring	135	81	54	67 %
Teknisk tjenester, eiendomsdrift	578	398	180	45 %
Forretningsmessig tjenesteyting	636	713	-77	-11 %
Off.adm., forsvar	706	608	98	16 %
Undervisning	940	902	38	4 %
Helse- og sosialtjenester	2 043	1 723	320	19 %
Personlig tjenesteyting	314	244	70	29 %
Uoppgitt	55	52	3	6 %
Sum	11 528	11 049	479	4 %





COWI

HANDEL, NÆRING OG ARBEIDSPlassER I STJØRDAL SENTRUM

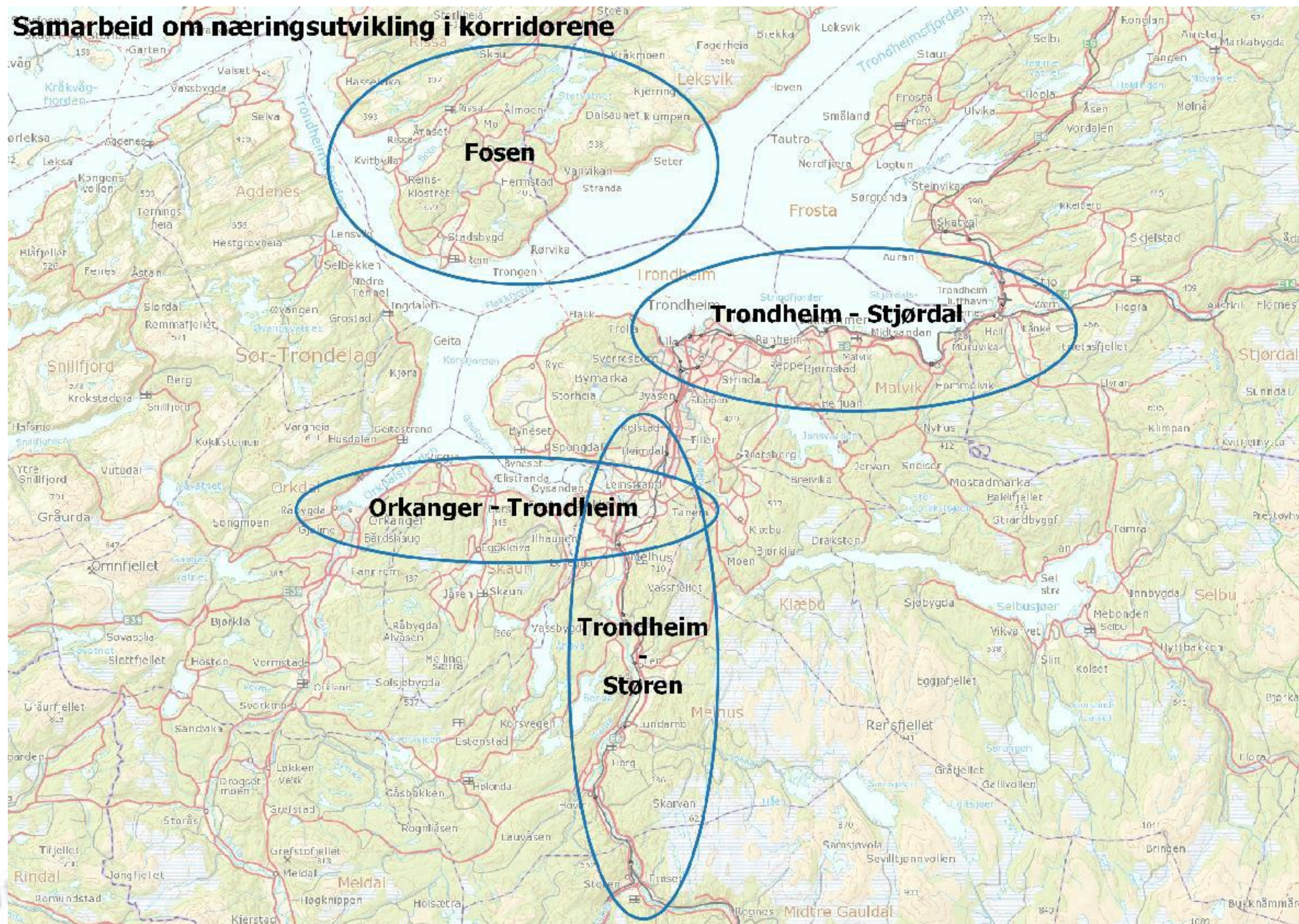
Tradisjonelt har bedrifters valg av lokalisering blitt bestemt av ytre faktorer. Frem til den industrielle revolusjon foregikk det meste av den økonomiske aktiviteten på bondegårder og ved fiskevær. Plasseringen ble bestemt av tilgangen på jord og hav. Med den industrielle revolusjon vokste det frem en rekke industrisamfunn i Norge. Felles for disse er nærhet til havner og/eller tilgang på kraft og naturressurser. Folk flyttet dit fabrikkene var for å få arbeid.

Det moderne næringslivet er av en helt annen karakter. Det viktigste for bedrifter i dag er å tiltrekke seg de beste hodene. Den viktigste kapitalen er ikke lengre fysisk eller plassbestemt. Humankapital er svært mobil, og for bedrifter gjelder det å etablere seg der de har størst tilgang på kvalifiserte arbeidstagere. Større arbeidsmarkeder gir større sannsynlighet for å finne rett person å ansette. Nye bedrifter ønsker seg dermed til byene.



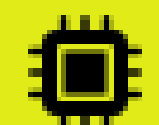


Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP)





Arbeidskraft og kompetanse



Teknologi



**Universitets-, forsknings-
og innovasjonsmiljøene**



Næringsvennlige kommuner



Opplevelser



Bioøkonomi



- et godt valg for framtida





Regionens største utfordring for videre vekst og utvikling

En stadig raskere utvikling skaper behov for livslang læring og omstilling. Teknolog utvikling, klimautfordringer, internasjonalisering, endring i næringsstruktur, innvandring og en aldrende befolkning endrer kompetansebehovene og sysselsettingsmulighetene.

Næringslivet påpeker i ulike undersøkelser at den største utfordringen for videre utvikling er tilgangen til arbeidskraft. Både når det gjelder nødvendig kompetanse og antall hender og hoder. Tilgang til arbeidskraft vil være den viktigste faktoren å jobbe med som kan bidra med å nå regionens overordnede målsetting, behovet er betydelig både innen privat- og offentlig sektor.

For å styrke regionen innen dette området er det på overordnet nivå 5 retninger innsatsen kan prioriteres imot.

1. Utdanne flere / vri utdanningsvalg
2. Få flere studenter med relevant kompetanse til å ta jobb i regionen etter studier
3. Importere arbeidskraft
4. Redusere utenforskap – få flere inn i arbeid
5. Styrke mulighetene for livslang læring i arbeidslivet

Erkjenne at det er mangel på arbeidskraft – vi må derfor jobbe smartere. Dagens jobber må utføres mer effektivt, enten med større grad av samhandling eller med hjelp av teknologi/digitalisering/effektivisering. Mobilitet i og mellom regioner må også prioriteres slik at vi totalt sett benytter ressursene der hvor behovet og verdiskapningen er størst.





Tiltak

- Kollektiv
 - Kvalitet
 - Struktur
 - Prioritering
- Parkering
 - Regulering - besøk v. arbeid
 - Tilrettelegging - pendling
- Mikromobilitet
 - Elsykler
- Sykkel/gange
 - Kvalitet
- Stjørdal stasjonsområde
 - Utbygging/fortetting



Ett fylke - Byvekstavtale - Takstharmonisering - BNE samarbeid - Mikromobilitet - Parkering

1/1-18

4/10-21

1/7-23

25/6-19

25/11-21

1/12-24?

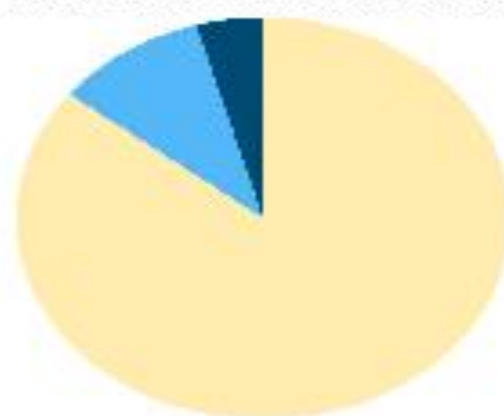


Kollektivdekning og avstand til holdeplasser i Stjørdal kommune

Anbefalte arealinnspill med boligformål



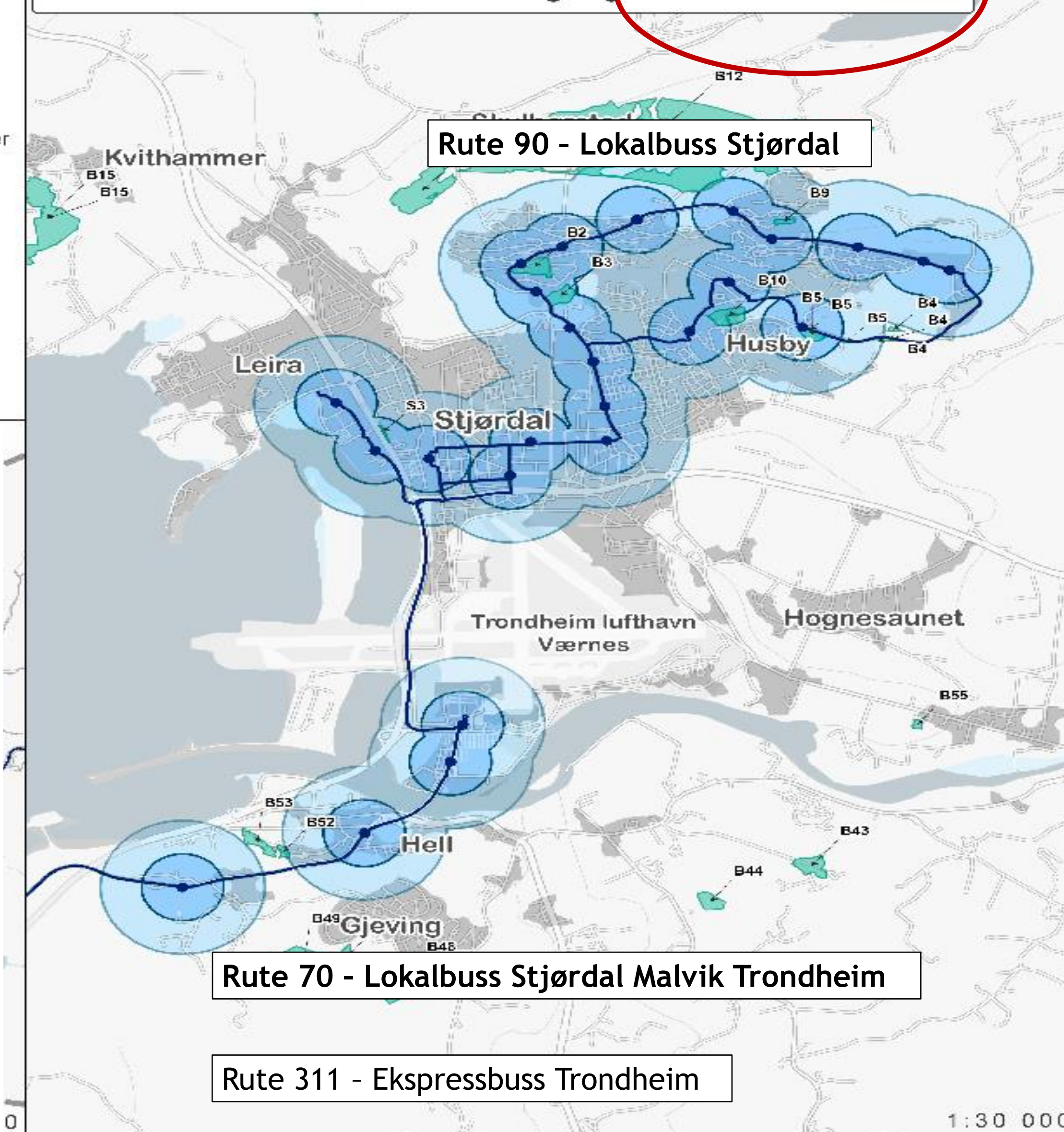
Andel av anbefalte arealer innenfor ulike avstandskategorier



mer enn 500 meter 85,6%
250 - 500m 10,0%
0 - 250m 1,39%

- Halvparten har god kollektivdekning
- Vekst skjer her - boliger/næring/offentlig
- Ringrute betyr alltid forsinkelser inn til sentrum/lang reisetid
- Kvalitetsutfordringer / kjøremønster
- 2 pendler erstatter ringrute
- Oppgraderinger linje 70
- Mangler pendlerparkering Hell/Geving
- Ole Vig Vgs/Ringv - infrastruktur

Kollektivtraseer med minst én avgang hvert 30 minutt i rush





COWI HANDEL, NÆRING OG ARBEIDSPlassER I STJØRDAL SENTRUM

SWOT - Svakheter

Til slutt er bilavhengigheten en svakhet for Stjørdal. På befaring i Stjørdal sentrum var parkeringsproblematikken det temaet som kom hyppigst opp.

Det synes å være en mental bilavhengighet blant innbyggerne i Stjørdal, hvor det er vanskelig for byens aktører og innbyggere å se for seg løsninger for sentrumsutvikling som ikke inkluderer bil som det viktigste fremkomstmiddelet.



STOR KAPASITET: Det skorter ikke på ledig parkering i Levanger sentrum, men snarere på folks vilje til å betale for parkering, slår Svein Johan Kolstad i Levanger kommune fast. FOTO: SYNNE WEKRE KVISTAD

Kun en tredjedel av de avgiftsbelagte p-plassene er i bruk

LEVANGER: Godt over halvparten av de avgiftsbelagte parkeringsplassene i sentrum står tomme.

SYNNE WEKRE KVISTAD
synne.kvistad@ilevanger.no

(Levanger): Levanger kommunes egne tall og undersøkelser viser at kun en tredjedel av de avgiftsbelagte p-plassene i sentrum er i bruk.
- Det er stor restkapasitet på

parkering i sentrum, slår Svein Johan Kolstad fast. Han er fagansvarlig for samferdsel, park og parkering i Levanger kommune.

Fullt på gratisplassene
I fjor gjorde kommunen en undersøkelse hvor de befarte par-

keringsplassene i sentrum to ganger daglig i to-tre dager. Undersøkelsen ble gjort på dager med «normal» trafikk i sentrum.

- Undersøkelsen viste cirka én tredjedels belegg på avgiftsbelagte parkeringsplasser. På gratisplasser med ulike tidsbegrensninger var det stort sett fullt, sier Kolstad.

Ferske tall Kolstad har hentet fra Trondheim parkering, som Levanger kommune kjøper parkeringstjenester av, underbygger funnene i undersøkelsen. Hvor stort belegget er til enhver tid kan være krevende å ha oversikt over, men Kolstad har regnet ut et gjennomsnittlig belegg på de mest sentrale avgiftsbelagte parkeringsplassene i sentrum, basert på tall fra

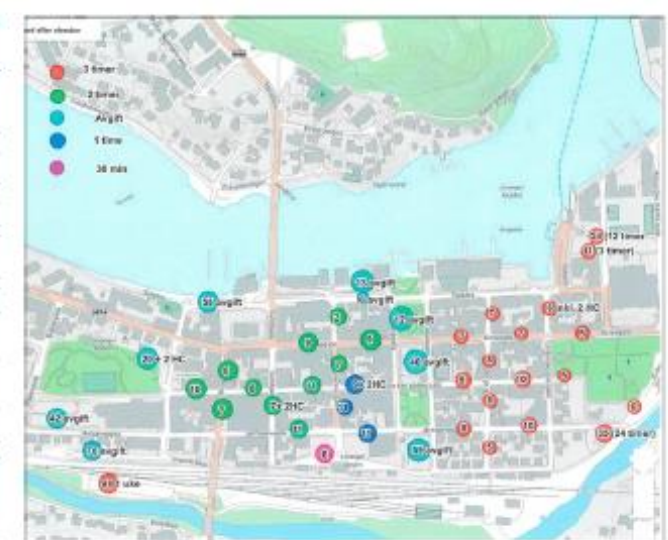


FOTO: LEVANGER KOMMUNE

GJENNOMSNTLIG BELEGG PÅ AVGIFTSBELAGT PARKERING I LEVANGER SENTRUM I 1. KVARTAL 2024

Nedre Torg (59 plasser totalt) cirka 27% belegg i avgiftstiden. Her er den gjennomsnittlige parkeringstiden i underkant av 2 timer.



Kvalitetssystem?



- et godt valg for fr

eScooter Data Stjørdal



Objektiv	Trips	Avg Min	Rides per Scooter	Active riders	Total km Ridden	Daily Active Vehicles
April	1,908	7.59	1.35	601	2,653.8	116
May	6,911	7.84	1.73	1,571	9,929.7	126
June	7,096	7.89	1.55	1,636	10,261.7	149
July	8,542	8.21	1.15	1,582	12,855	234
August	10,109	7.93	1.42	1,792	14,687.9	225
September	8,252	7.67	1.58	1,654	11,606.8	215

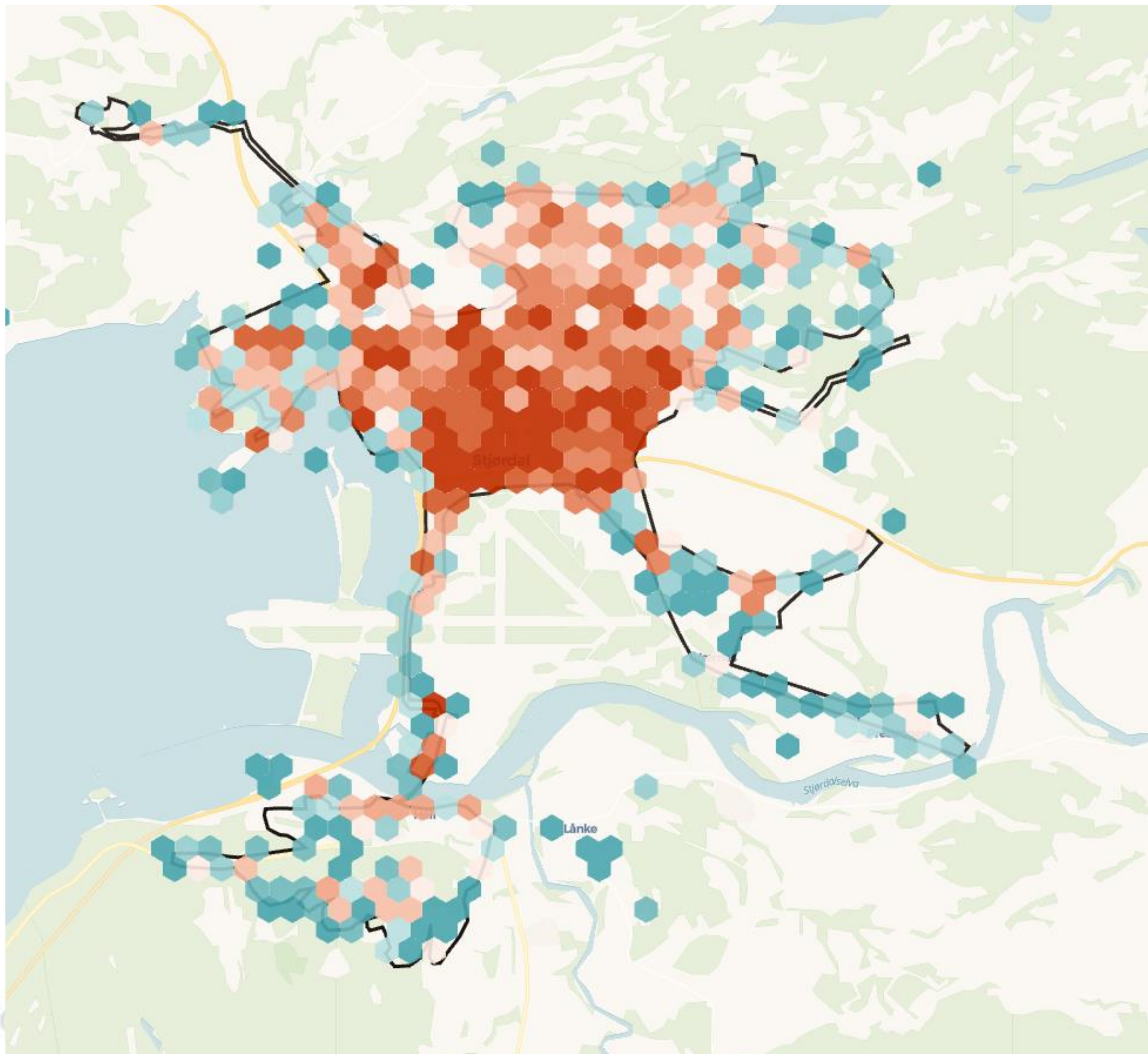
TIER

eBike Data Stjørdal



Objektiv	Trips	Avg Min	Rides per eBike	Active riders	Total km Ridden	Daily Active Vehicles
April	485	9.33	0.86	157	636.6	28
May	3,158	8.78	0.99	977	6,009	102
June	2,984	8.67	0.76	967	5,602.6	131
July	2,113	8.41	0.46	708	3,848.7	147
August	2,208	7.88	0.51	753	3,770	139
September	1,570	7.73	0.48	654	2,629	130

TIER



et godt valg for





Spørsmål?





Stjørdal kommune

et godt valg for framtida

