

PLANBESKRIVELSE
DETALJREGULERING
5040 SJØSIDEN



KOLOFON

Oppdragsnavn	Detaljregulering Sjøsiden
Prosjekt nr.	2024.32
Oppdragsgiver	ONYX Eiendom AS
Mottaker	Stjørdal kommune
Dokument type	Planbeskrivelse
Versjon	6
Dato	20.12.2024
	Rev. 02.01.2025
	Rev. 04.02.2025
	Rev. 12.02.2025
	Rev. 04.03.2025
	Til 2. g. beh. - Rev. 01.07.2025
Utført av	Eva Kristine Letnes
Kontrollert av	Per Audun Letnes

Innholdsfortegnelse

1 SAMMENDRAG	7
2 BAKGRUNN	8
2.1 HENSIKTEN MED PLANEN	8
2.2 SAKSGANG HITTIL	8
2.3 DAGENS SITUASJON	8
2.3.1 Dagens situasjon	8
2.4 HISTORIKK – BEGRUNNELSE FOR VALGT LØSNING	8
2.4.1 Historikk - Forslagsstiller	8
2.4.2 Historikk – Saksgang forut for planarbeidet	9
2.4.3 Forutsetninger for det videre planarbeidet	11
2.4.4 Forhold til kommuneplanens arealdel (KPA)	12
2.4.5 Begrunnelse for valgte formål i planløsning	12
2.4 UTBYGGINGSAVTALER	14
2.5 KOMMUNENS KRAV TIL PLANPROSESSEN	14
3 PLANPROSESSEN OG MEDVIRKNING	15
3.1 VARSEL OM OPPSTART	15
3.2 INNKOMNE INNSPILL	15
3.3 HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN	15
3.4 INNKOMNE INNSPILL OG ENDRINGER FØR 2. GANGS BEHANDLING	15
4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	16
4.1 OVERORDNEDE PLANER	16
4.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel	16
4.1.2 Kommuneplanens arealdel (KPA)	16
4.1.3 Regional plan for arealbruk 2022-2034/Regional plan for arealbruk 2022-2034 (kortversjon)	17
4.1.4 Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP-2)	18
4.1.5 «Byvekstavtalen» (Videreføring av «Miljøpakken»)	18
4.2 GJELDENE REGULERINGSPLANER	18
4.2.1 Gjeldende reguleringsplaner	18
4.3 TILGRESENDE PLANER	19
4.4 TEMAPLANER	19
4.4.1 Sykkelplasser Stjørdal 2018	19
4.4.2 Kommunedelplan for naturmangfold 2022-2033	20
4.5 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER	20
4.5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (KMD 20150612)	20
4.5.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-areal og transportplanlegging (1024)	20
4.5.3 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planleggingen	21
4.5.4 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassning (2018)	21
4.5.5 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021	21
5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	23
5.1 BELIGGENHET	23
5.2 PLANAVGRENSNING	23
5.3 DAGENS AREALBRUK OG AREALDISPONERING	24
5.4 STEDETS KARAKTER	25
5.5 LANDSKAP	25
5.6 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	26
5.7 NATURVERDIER	26

5.7.1 Rødlistede arter	26
5.7.2 Uønskede arter	27
5.8 REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER	27
5.9 LANDBRUK	27
5.10 TRAFIKKFORHOLD	27
5.10.1 Kjøreadkomst, vegsystem og trafikkmengder	28
5.10.2 Ulykkessituasjon	28
5.10.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter	28
5.10.4 Kollektivtilbud	29
5.12 BARNES INTERESSER	29
5.12 SOSIAL INFRASTRUKTUR	29
5.13 UNIVERSELL UTFORMING	30
5.14 TEKNISK INFRASTRUKTUR	30
5.15 GRUNNFORHOLD	30
5.16 STØYFORHOLD	31
5.17 LUFTFORURENSING	33
5.18 RISIKO- OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)	34
5.19 NÆRING	35
5.20 ANALYSER/ UTREDNINGER	35
6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	36
6.1 PLANLAGT AREALBRUK	36
6.1.1 Reguleringsformål	36
6.2 GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFORMÅL	36
6.2.2 Kjøreveg	37
6.2.3 Gang-/sykkelveg	37
6.2.4 Annen veggrunn – grøntareal	37
6.2.5 Holdeplass plattform	37
6.3 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING	38
6.3.1 Byggegrenser	39
6.3.2 Bebyggelsens høyde	39
6.3.3 Grad av utnytting	39
6.3.4 Antall arbeidsplasser, antall m ² næringsarealer	42
6.4 PARKERING	43
6.5 TILKNYTNING TIL INFRASTRUKTUR	43
6.6 TRAFIKKLØSNING	43
6.6.1 Kjøreatkomst	44
6.6.2 Utforming av veger	44
6.6.4 Varelevering og renovasjon	44
6.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende	45
6.6.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold	45
6.7 PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG	45
6.8 MILJØOPPFØLGING	46
6.8.1 Uønsket fremmedart	46
6.8.2 Fugleliv og grønne tak	46
6.8.3 Forurensning i grunnen	46
6.9 UNIVERSELL UTFORMING	47
6.10 UTEOPPHOLDSAREAL	47
6.11 LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER	47
6.12 KOLLEKTIVTILBUD	47
6.13 KULTURMINNER	47

6.14 PLAN FOR VANN- OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT	47
6.14.1 Tilknytning vann og avløp samt brannvann	47
6.14.2 Fjernvarme	49
6.14.3 Overvannshåndtering	49
6.15 PLAN FOR AVFALLSHENTING	50
6.16 AVBØTENDE TILTAK/ LØSNINGER ROS.....	51
6.17 REKKEFØLGEBESTEMMELSER	52
7 KONSEKVENsutREDNING.....	53
8 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	54
8.1 OVERORDNEDE PLANER.....	54
8.2 LANDSKAP	54
8.2.1 Nær- og fjernvirkning i landskapet.....	54
8.2.2 Sol- og skyggeforhold	56
8.3 STEDETS KARAKTER.....	57
8.4 BYFORM OG ESTETIKK	57
8.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ, EVT. VERNEVERDI	57
8.6 FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP. II I NATURMANGFOLDLOVEN.....	57
8.6.1 Vurdering etter §§8-12 i naturmangfoldloven	57
8.6.2 Forhold til kommunedelplan for naturmangfold.....	58
8.7 REKREASJONSINTERESSER/ REKREASJONSBRUK.....	58
8.8 UTEOMRÅDER	58
8.9 TRAFIKKFORHOLD.....	59
8.9.1 Vegforhold	59
8.9.2 Trafikkvekst	59
8.9.3 Kollektivtilbud og forhold for mye trafikanter.....	59
8.10 BARNES INTERESSER	59
8.11 UNIVERSELL UTFORMING	60
8.12 ENERGIBEHOV – ENERGIFORBRUK.....	60
8.13 STØY	60
8.13.1 Vegtrafikkstøy	60
8.13.2 Støyende virksomhet	60
8.13.3 Støy i anleggsfasen.....	60
8.14 ROS.....	60
8.15 JORDRESSURSER/LANDBRUK.....	60
8.16 TEKNISK INFRASTRUKTUR.....	61
8.17 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN	61
8.18 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER.....	61
8.19 INTERESSEMOTSETNINGER	61
8.20 AVVEINING AV VIRKNINGER	61
9 INNKOMNE INNSPILL.....	62
9.1 INNKOMNE INNSPILL – OPPSUMMERT MED KOMMENTARER.....	62
10 VEDLEGG	70
11 RAMMESØKNADER FOR PARALLELE BYGGESAKER.....	72
11.1 PLANLAGTE TILTAK - YTRE RAMMER, ARKITEKTUR OG ESTETIKK	73
11.1.1 Påbygg tre etasjer på eksisterende kontorbygg	73
11.1.2 Nybygg av forretningsbygg i to etasjer over parkeringskjeller.....	74
11.1.3 Nybygg bevertningsbygg én etasje	76
11.2 REKKEFØLGEKRAV	77

11.3 ANDRE REDEGJØRELSE SOM FØLGER SØKNADENE	77
11.4 ANSVAR I BYGGESAKENE	77
11.5 ARBEIDSTILSYNETS SAMTYKKE	77

1 Sammendrag

Forslagsstiller/oppdragsgiver

Tiltakshaver: ONYX Eiendom

Kontaktperson: Janet Balstad Skammelsrud

Telefon: 951 07 373

E-post: janet@onyxeiendom.no

Fagkyndig plankonsulent

Firma: Letnes Arkitektkontor AS

Kontaktperson: Eva Kristine Letnes

Adresse: Nordgata 28, 7650 VERDAL

Telefon: 984 21 087

E-post: eva@letnesark.no

Forslag til navn på planen

5040 Sjøsiden

Hjemmelshavere i planområdet

Gnr/bnr. 5035-83/95

Onyx Eiendom

5035-83/110

Onyx Eiendom

5035-83/111

Onyx Eiendom

5035-83/120:

Onyx Eiendom

Gnr/bnr. 5035-83/2

Stjørdal kommune, andel av vegeiendom

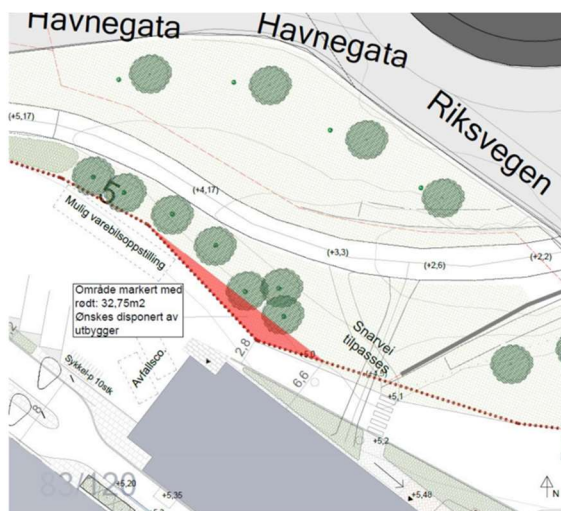
Gnr/bnr. 5035-500/1

Statens vegvesen, andel av vegeiendom E-6

Gnr/bnr. 5035-83/60

Trøndelag fylkeskommune, andel av vegeiendom

NB: Det er inngått avtale mellom Onyx Eiendom og Trøndelag fylkeskommune om overdragelse av et mindre areal av andel av vegeiendom som vist på kartskisse under. Grensejustering og oppmåling gjennomføres ved gjennomføring av planforslaget.



2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Planarbeidet er utløst av plankrav i overordnet reguleringsplan «**Reguleringsplan for Tangen Nord**» (Plan ID.: 5035_1-174.) Nevnte reguleringsplan er av eldre dato, og det er behov for å utforme en detaljregulering som gir bedre forutsigbarhet, for både utviklere og innbyggere, enn hva som ligger i gjeldende reguleringsplan.

Formålet med planen er å legge til rette for en videre utvikling av nærings- og forretningsarealer på Tangen, for arealet som i dag er stort sett ubebygd.

Det er en målsetning å finne en hensiktsmessig utnyttingsgrad, som bidrar til å minske utbyggingspress på verdifull matjord, samt å avlaste sentrumsområdene.

Arealformål velges med en målsetting om å oppnå en gunstig samlokalisering av type virksomheter som allerede er etablert i og i nærheten av planområdet. Blant annet mindre industrivirksomhet, kontor, mindre lager, bevertning og handel med i hovedsak plasskrevende handelskonsept.

Det er som hovedgrep valgt et kombinert formål for bebyggelse og anlegg, som kombinerer næring, offentlig eller privat tjenesteyting og forretning. Presiseringer og begrensninger av arealformålene er angitt i planbestemmelsenes § 3.

2.2 Saksgang hittil

- Oppstartsmøte ble avholdt 02.09.2024
- Varsel om planoppstart ble kunngjort 12.09.2024
- Dialogmøte med saksbehandler hos planavdelingen 02.12.2024
- 1. gangs behandling i Utvalg Plan og Miljø 19.03.2025
- Høring/Offentlig ettersyn kunngjort 26.06.2025

2.3 Dagens situasjon

2.3.1 Dagens situasjon

Vest på planområdet, med adresse Wessels veg 90, finnes et eldre kontorbygg i to etasjer. Resten av planområdet er pr. i dag ubebygd, men nyttes til parkering og lagring. Arealet har periodevis vært utleid til midlertidige etablissement.

2.4 Historikk – begrunnelse for valgt løsning

2.4.1 Historikk - Forslagsstiller

Forslagsstiller Onyx Eiendom er en direkte videreføring av tidligere Balstad Eiendom AS, en familiebedrift som har sitt utspring fra møbelfirmaet Brødrene Balstad som ble etablert første gang i 1961, i dag Bohus Stjørdal. I flere tiår har selskapet drevet handelsvirksomhet i Stjørdal med blant annet etablering av møbelvarehus på Sandfærhus i 1981 – i dag kjent som Hellsenteret. Hellsenteret er i senere tid solgt.

I 2003 ble møbelvirksomheten flyttet til Tangen på en tomt kjøpt av kommunen og regulert til formålet. Alt i samarbeid og dialog med Stjørdal kommune om ønsket utvikling på området. Hellsenteret er nylig solgt.

Selskapet eide på det tidspunktet Gartnerhallen og Wessels veg 3 på det samme området. Gartnerhall-tomten måtte selges til Statens Vegvesen på grunn av bygging av ny rundkjøring på E6. Det ble da inngått opsjonsavtale med kommunen om erverv av det resterende arealet på området, etter utbygging av rundkjøring, med formål om å videreutvikle bransjesenteret.

I dag er flere aktører i beslektede bransjer samlokalisert i møbel- og interiørvarehuset «Sjøsiden Hus & Hjem,» slik som Bohus, Jysk, KID, KVIK, Bademiljø, Nordsjø og Duetten. Dette er blitt et sterkt bransjesenter for denne type varer som trekker kunder fra store avstander til Stjørdal.

I tillegg til bransjesenteret huser tomten på Sjøsiden et kontorbygg som bl.a. inneholder kontorer, kontorer med tjenesteyting, og flere aktører beslektet med virksomhetene knyttet til hus og hjem i tillegg til noe handels- og kundeareal.

Arealene som ble kjøpt av Stjørdal kommune for å videreutvikle bransjesenteret står i dag fortsatt ubebygd.

Forslagsstiller har gjennom mange år hatt tett dialog med kommunen og planpolitikere med formål om å videreutvikle området i tråd med gjeldende regulering, slik at Sjøsiden Hus & Hjem kan forsterke sin posisjon som et attraktivt bransjesenter i Midt-Norge og kan fortsette å være et godt supplement til sentrum.

2.4.2 Historikk – Saksgang forut for planarbeidet

Videre utvikling av nevnte arealer ble først forsøkt løst gjennom en prosess med byggesøknader med tilhørende dispensasjonssøknader.

Det ble først omsøkt og innvilget dispensasjon fra krav om detaljregulering i sak 87/22, behandlet 11.05.2022. Vedtaket var enstemmig og lød som følger:

«Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19-2 innvilges søknad om dispensasjon fra krav i gjeldende reguleringsplan om områderegulering/detaljregulering i forbindelse med oppføring av kjøpesenter på eiendommene gnr/bnr. 83/95, 83/110, 83/11 og 83/120 i Wessels veg, 7502 Stjørdal. Begrunnelse framgår av saksfremlegget.

Dispensasjonen innebærer ingen vurdering av hvorvidt aktuelle leietakere nevnt i søknad, er i tråd med det regulerte forretningsformålet. Dette vil vurderes og avklares i forbindelse med behandling om tillatelse til tiltak.»

Nedenfor stående er en oppsummering av den videre søknadsprosessen slik den er redegjort for i referat fra oppstartsmøte med Stjørdal kommune, avholdt 02.09.2024.

«Forslagsstiller fremmet i 2022 en dispensasjonssøknad. Den ble behandlet den 28.09.2022 i sak 150/22 med følgende vedtak:

«Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 19-2 innvilges dispensasjon fra reguleringsformål for etablering av spisested, treningssenter/andre typer fysisk aktivitet og kontor med tjenesteyting.

Det gis ikke dispensasjon for virksomheten Thansen, da dette strider mot reguleringsformål. Det stilles følgende vilkår for dispensasjonen:

- Rundkjøring i Havnegata skal være ferdig opparbeidet før det kan gis brukstillatelse til omsøkte byggverk*
- Det tillates ikke etablert mer overflateparkering enn maksimalt tillatt i reguleringsplanen – maksimalt 270 parkeringsplasser for M1 og M2. Begrunnelse og vurdering fremgår av saksfremlegget.»*

Forslagstiller fremmet i 2024 en ny dispensasjonssøknad, med innhold i tråd med vedtaket fra 2022. Den ble behandlet den 19.06.2024 i sak 117/24 med følgende vedtak:

«Det innvilges ikke dispensasjon fra krav i gjeldende plan «Tangen Nord, plan-id 1-174» om detaljregulering i forbindelse med oppføring av byggverk på eiendommene gnr/bnr. 83/95, 83/110, 83/11 og 83/120 i Wessels veg, 7502 Stjørdal.

Det kreves detaljreguleringsplan for omsøkte gnr/bnr. Dette på grunn av at det skal være en helhetlig plan for området, det stilles spørsmål om blant annet utnyttelsesgraden, trafikkflyt/-sikkerhet, estetikk spesielt ut mot E6 og parkering.»

(Saken ble først behandlet i utvalg Plan og Miljø den 13.03.2024 i sak 51/2024. Da ble følgende enstemmige vedtak fattet:

«Med hjemmel i plan- og bygningsloven innvilges dispensasjon fra krav i gjeldende reguleringsplan om områderegulering/detaljregulering i forbindelse med oppføring av byggverk på eiendommene gnr/bnr. 83/95, 83/110, 83/11 og 83/120 i Wessels veg, 7502 Stjørdal.

Før endelig vedtak fattes oversendes saken på høring, jf. plan- og bygningsloven § 19-1.»

Red. Amn.)

Temasak til KPA om areal for handel og næring i sentrum ble behandlet den 01.03.2023 i sak 34/23, med følgende vedtak som gjelder planområdet:

«N1 sør for Havnegata disponeres til et formål som åpner for A- og B-næring, tjenesteyting som ikke krever uteoppholdsareal, og handel med plasskrevende varegrupper. Område sør for Havnegata og vest for E6, innehar kvaliteter som tilsier at det åpnes for boliger på toppen av næringsbyggene. Ulempene som støy og nærhet til industri, som beskrives i saksdokumentet, må ivaretas ved avbøtende tiltak i forbindelse med den enkelte byggesak/regulering.»

Forslag til ny KPA ble behandlet den 16.05.2024 i sak 60/24. I planforslaget var det foreslått formål bolig/forretning/tjenesteyting/næring på Tangen, i samsvar med tidligere vedtak i temasak. Planforslaget ble vedtatt sendt tilbake til administrasjonen, for videre arbeid. Når det gjelder Tangen sier vedtaket følgende: *«Tangen og Sutterø næringspark er viktige næringsarealer for Stjørdal og skal ikke åpnes for virksomheter som utfordrer hovedformålet, for Sutterø og for Tangen B.»*

Disse tidligere politiske vedtakene i saker som handler om planområdet, både tidligere byggesaks- og dispensasjonsbehandlinger og rullering av ny arealdel til kommuneplanen, har skapt usikkerhet om hva som er det politisk ønskede arealformålet i fremtiden.

Kommunedirektøren ønsker derfor å fremme en prinsipiell sak til politisk behandling, om hvilken utviklingsretning som ønskes på Tangen. Dette for å ha en forutsigbar ramme for planforslaget som skal utarbeides, slik at innholdet i planen kan utarbeides i tråd med det som er en politisk ønsket utvikling. Vedtaket som evt. fattes i prinsippssaken bør være førende og forutsigbare for utformingen av detaljreguleringen, og legges til grunn i KPA.»

Prinsippavklaringssak som nevnt over ble behandlet 25.09.2024, i sak 163/24. Kommunedirektøren hadde lagt frem 3 ulike alternativer til votering, A. Gressetvold (FRP) fremmet et alternativt forslag, som ble vedtatt med 8 mot 3 stemmer. Vedtaket lød som følger:

«Utvalg Plan og Miljø har behandlet spørsmålet om dispensasjon fra kravet om detaljregulering i PS117/24 19. juni d.a. Utvalget besluttet i dette møtet å ikke innvilge dispensasjon. UPM tar ikke opp dette vedtaket til ny vurdering. De problemstillinger som adresseres i saksframlegget i dagens PS 163/24 vil måtte framgå av detaljreguleringsplanen, hvor alle berørte parter, deriblant Statsforvalteren, kan uttale seg på en ordentlig måte»

2.4.3 Forutsetninger for det videre planarbeidet

I administrasjonens saksfremlegg redegjøres det godt for hva som er gjeldende status for planområdet og konflikt mellom regelverk og formål som gjeldt da reguleringsplan 1-174 ble vedtatt sett i forhold til dagens lovverk. Nedforstående er et utklipp fra saksfremlegget i prinsippavklaringssak 163/24.

«Formål og virksomheter som pr i dag er regulert eller godkjent på dispensasjon på Sjøsidens-området:

Kontor, varehandel for varegruppene møbel, interiør, hvitevarer, byggevarer, planter og gartneri, spisested, treningssenter/andre typer fysisk aktivitet og kontor med tjenesteyting.

Etter dagens regelverk om reguleringsformål tilsvarer dette:

- *Forretning med plasskrevende varehandel og annen detaljhandel, men ikke dagligvare*
- *Tjenesteyting*
- *Kontor*

På Tangen for øvrig er disse formålene/virksomhetene regulert eller godkjent på dispensasjon:

Kontor/industri, parkeringsanlegg, undervisning, hotell, restaurant, tannlege/legesenter, kontor, varehandel for varegruppene møbel, interiør, hvitevarer, byggevarer, planter og gartneri.

Etter dagens regelverk om reguleringsformål tilsvarer dette:

- *Forretning med plasskrevende varehandel og annen detaljhandel, men ikke dagligvare*
- *Tjenesteyting*
- *Kontor*
- *Kombinert kontor/industri*

Videre presiseres det at det er en umulighet under dagens regelverk å direkte videreføre utviklingen av et «bransjesenter.» Dette fordi bransjeregulering eller konkretisering av bestemte varegrupper – som var tillatt på vedtakstidspunktet for gjeldende plan 1-174, ikke er tillatt etter dagens lovverk.

2.4.4 Forhold til kommuneplanens arealdel (KPA)

Det er «**Kommuneplanens arealdel 2013-2022**» (Plan ID.: 5035_0-0-2017) som er gjeldende i dag, selv om ny KPA er under utarbeidelse. For at utviklingen av Stjørdal ikke skal stoppe opp, må nye reguleringsplaner kunne behandles selv om KPA er under rulling – en slik rulling er et tidkrevende arbeid som i dette tilfellet allerede har strukket seg over mange år.

Foreløpige vedtak i arbeidet med ny KPA har gitt motstridende signaler og vedtaket i prinsippavklaringssak 163/24 ga heller ingen tydelige føringer for hvilke formål som ønskes på Tangen. Det er derfor vanskelig å forkuttere noe om hva som vil bli utfallet av ny KPA. I planarbeidet må vi derfor støtte oss på overordnede planer og føringer, politiske signaler gitt gjennom vedtatte dispensasjonssaker og en konkret vurdering av hva som vil være en god planmessig utvikling av planområdet.

2.4.5 Begrunnelse for valgte formål i planløsning

I planforslaget har det vært sentralt å finne en planløsning som gir mulighet til å videreutvikle Sjøsiden som et avlastningssenter, som bygger videre på de etableringer og infrastrukturer som allerede finnes i området – uten å komme i et skadelig konkurranseforhold med sentrum.

Som det fremgår av redegjørelsen over, må en åpne for detaljhandel for å kunne romme de typer handel som er ønsket i planområdet. Dersom en ikke gjør tiltak for å begrense detaljhandelen vil dette kunne være en uheldig utvikling med tanke på å styrke Stjørdal sentrum som et handelssentrum. I det følgende redegjøres det for hvordan en kan gjøre tiltak for å begrense en eventuell skadevirkning av å åpne for detaljhandel.

Rett virksomhet på rett sted – ABC-prinsippet, er en anerkjent metode for å gjøre vurderinger av hvor ulike virksomheter skal lokaliseres, og hvilke arealformål det er hensiktsmessig å benytte. Dette skjer som en prosess der en skal oppnå samsvar mellom et område sin tilgjengelighetsprofil og mobilitetsprofilen til virksomheter som etableres i området.

ABC-vurderinger gjøres i all hovedsak på overordnede plannivåer. Da KPA i Stjørdal er under rulling, gjøres en forenklet ABC-vurdering i reguleringsplanarbeidet.

Asplan Viak har på oppdrag fra Viken Fylkeskommune utarbeidet en veileder for bruk av ABC-prinsippet i kommunal planlegging, som ble publisert nå i år. («Veileder om bruk av ABC-prinsippet» 25.02.2024) Veilederen er av prinsipiell art, og kan godt legges til grunn også for planarbeid utenfor Viken. Målsettingen med ABC-metoden beskrives slik i veilederen:

«Målsetningen med ABC-metoden er å kunne minimere det samlede transportbehovet i en by eller region og øke tilgjengeligheten med alternative transportmidler til bil, samtidig som det

legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. Prinsippet skal bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og reduserte klimagassutslipp.»

Tangen er å anse som et typisk B-område, med mobilitetsprofil som beskrevet i veilederen «**B-områder** har god lokal kollektiv-tilgjengelighet og middels god tilgjengelighet for bil. Reisetidsforholdet (konkurranseforholdet) mellom bil og kollektivtilbud er som regel dårligere enn i et A-område. Dette er sentrale områder hvor det kan være en blanding av bolig og næring.»

I følge «Veileder om bruk av ABC-prinsippet» er arealformålene offentlig eller privat tjenesteyting og næringsbebyggelse kurante å legge til B-områder, plasskrevende varehandel likeså. Detaljvarehandel er derimot normalt sett en type formål reservert for A-områder. Veilederen omtaler også utfordringene knyttet til begrepet plasskrevende varegrupper, fordi de ikke er entydig definert. Samtidig foregår en løpende bransjeglidning der aktører som omsetter plasskrevende varer også omsetter andre varegrupper. I tillegg finner det en rekke aktører som har det som kan kalles plasskrevende handelskonsept, der varene i seg selv ikke er særlig plasskrevende, men stort behov for biltransport og areal, samt en relativt lav tetthet av arbeidsplasser og kundebesøk per kvadratmeter. Sett fra et planfaglig perspektiv vil slike virksomheter ha mer slektskap med plasskrevende varehandel enn med annen detaljvarehandel.

PBL § 12-7 gir som hovedregel hjemmel til å gi bestemmelser til arealformål og hensynssoner i nødvendig utstrekning. For forretningsformål er innholdet i slike retningslinjer svært begrenset jf. Regjeringens veileder for utarbeidelse av reguleringsplan. Det tillates, som tidligere nevnt, ikke bransjeregulering eller konkretisering av bestemte varegrupper utover angivelse av at det skal være forretninger for plasskrevende varehandel, annen detaljvarehandel eller dagligvarer. Det kan imidlertid være aktuelt å gi bestemmelser om maksimum og minimum arealstørrelser på forretninger.

Det å tillate detaljvarehandel på en typisk B-lokalisering med vilkår om et relativt stort minstekrav for sammenhengende areal, er brukt med hell som et godt styringsverktøy i lignende situasjoner andre steder i landet. Grepet er blant annet kjent som en del av «Grenlandsmodellen.»

(«Grenlandsmodellen» er planbestemmelser og retningslinjer for handel og tjenesteyting gjeldende for Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble kommuner som er nedfelt i lovdata og dermed har juridisk virkning for det aktuelle området.)

Samme type grep ble gjort i planen for Haakon VII's gate 27 og 27B på Lade, «Hangaren,» der bestemmelse for arealformål forretning angir at det tillates forretninger med areal mellom 2000 m² og 5000 m².

Handelskonsept av typen Rusta m.fl. er av en størrelsesorden som krever større sammenhengende areal, og vil ikke stå i konkurranseforhold til arealer i sentrum. En enkeltbutikk på 2000 m² lokalisert i sentrum vil bety svært mange løpemeter med lukkede fasader og vil gå på bekostning av andre kvalitetsintensjoner for sentrumsbebyggelse. I et bysentrum ønsker man kvaliteter som hyppige innganger, og aktive, åpne fasader med høy variasjon i handelstilbud på gateplan.

Handelskonseptet er også transportkrevende, og vil medføre en del varetransport som med fordel kan styres utenfor sentrumsgatene. Dette er i tråd med pkt. R9 i «Regional plan for arealbruk 2022-2034 (kortversjon)» som sier at «Handel med plass- og transportkrevende varegrupper bør lokaliseres i definerte avlastningssentre.»

Samtidig vil lokalisering nært bysentrum gi økt potensial for miljøvennlig transport øke, da flere får forretningene innenfor gang-/sykkel og kollektivavstand. Hvis man benytter senterområdet som er vist på kart i Miljøpakken, er Stjørdal stasjon sentralt (nullpunkt), og Tangen er innenfor 10 minutters gange.

Det er derfor mye som taler for å legge denne type virksomhet til et B-område som Tangen, jf. prinsippet i «Grenlandsmodellen.»

De andre formålene som foreslås tillatt i planforslaget er allerede tillatt på området med hjemmel i gjeldene KPA, reguleringsplan eller gjennom dispensasjoner. Videre er de naturlig hjemmehørende på en B-lokasjon dersom en ser hen til veilederen for ABC-prinsippet.

2.4 Utbyggingsavtaler

Foreløpig dialog med kommunen tilsier ikke stor sannsynlighet for at planforslaget utløser behov for utbyggingsavtale. Dersom det avdekkes slikt behov, vil kommunen varsle utbyggingsavtale på et senere tidspunkt.

2.5 Kommunens krav til planprosessen

Det ble avholdt oppstartsmøte jf. PBL § 18-8 den 2. september 2024. Kommunen anbefalte oppstart av planarbeidet i etterkant av oppstartsmøte. Det kreves ikke konsekvensutredning, men det er pekt på en rekke temaer som utredes, samt at det kreves ROS-analyse med kvalifiserte vurderinger. Tema det pekes spesifikt på er trafikk, parkering, trafiksikkerhet, vann, avløp og overvann, grønn infrastruktur, vern og bevaring, helse, klima og miljø samt energi. Det er nærmere redegjort for i vedlegg 5.1 Referat oppstartsmøte (Stjørdal kommune, 02.09.2024).

3 Planprosessen og medvirkning

3.1 Varsel om oppstart

Det ble varslet oppstart ved annonse i avisa «Bladet» og på kommunens hjemmeside den 12.09.2024. Grunneiere, naboer til planområdet og høringsinstanser ble tilskrevet direkte, via Norkart sin elektroniske varslingstjeneste «ePlanvarsel.»

Det ble med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 1-7, 12-15 og 21-4 og varslet parallell behandling av byggesak sammen med detaljreguleringsprosessen. Dette gjelder følgende tiltak: Påbygg av inntil 3 etasjer på eksisterende kontorbygg, oppføring av et forretningsbygg i inntil to etasjer oppført over parkeringskjeller og et bygg i én etasje for bevertning. I tillegg kommer tilhørende parkering- og utomhusanlegg.

Frist for innspill til oppstartsvarsel ble satt til 03.10.2024.

3.2 Innkomne innspill

Det er kommet totalt 13 innspill fra følgende overordnede myndigheter og berørte parter:

• DSB	13.09.2024
• Innherred Renovasjon	13.09.2024
• Sametinget	17.09.2024
• Avinor	18.09.2024
• Trondheim Havn	23.09.2024
• Nye veier	30.09.2024
• Glava AS	01.10.2024
• NVE	01.10.2024
• Trøndelag fylkeskommune	01.10.2024
• Statsforvalteren i Trøndelag	01.10.2024
• Plantasjen	02.10.2024
• Vennatrøgruppen	02.10.2024
• Mattilsynet	03.10.2024

Samledokument med alle uttalelsene følger som eget vedlegg 4.3 Innkomne merknader, samlet.

Tabell med oppsummering av innhold i tilbakemeldingene og kommentarer fra forslagsstiller følger i kapittel 9.

3.3 Høring og offentlig ettersyn

Høring og offentlig ettersyn ble kunngjort i «Bladet» og på kommunens hjemmeside.

Frist for innspill til høring og offentlig ettersyn ble satt til 07.06.2025.

3.4 Innkomne innspill og endringer før 2. gangs behandling

Innkomne innspill redegjøres for i saksfremlegg til 2. gangs behandling

Det er gjort mindre justeringer av plankart, - bestemmelser om illustrasjonsplan for å imøtekomme høringsinnspill.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel

For temaet Areal- og stedsutvikling: Bolyst, effektivt planarbeid, næringsutvikling har samfunnsdelen to overordnede mål:

1. Ta hele kommunen i bruk, gjennom målrettet arbeid og tiltak som bidrar til vekst og tilflytting i alle våre lokalsamfunn.
2. Bygge en by i sentrum, gjennom fortetting, forsert og effektivt planarbeid, samt en utviklingsorientert holdning overfor næringslivet.

Vurdering av planen i forhold til føringene:

Planforslaget tar sikte på å bygge opp under overordnet plan.

4.1.2 Kommuneplanens arealdel (KPA)

I «Kommuneplanens arealdel 2013-2022» (Plan ID.: 5035_0-0-2017) er arealet satt av til «næringsvirksomhet – nåværende» med feltbenevnelse «N1»



Faksimile fra plankart KPA

2.4 Næring

For fremtidige næringsområder skal utnyttelsesgraden være mellom 40 og 150 % BRA, og minimum 50 % BRA hvor det medgår dyrka eller dyrkbar jord.

Wessels veg N1, Vikaune/Wergelandsveien N2, Evja Nord N6, Evja Sør N9

Retningslinje:

Områdene er avlastingssenter som kan nyttes til plasskrevende varegrupper og kontorvirksomhet og som kan bebygges med mer enn 3000 m² for varehandel når varegruppene er i tråd med gjeldende reguleringsplan. Det tillates ikke etablering av kjøpesenter.

Utsnitt fra bestemmelse KPA

KPA sin bestemmelse 1.1.3, som omhandler forholdet til eldre reguleringsplaner, sier at KPA gjelder foran reguleringsplaner nevnt i KPA's vedlegg 1. Ved motstrid gjelder reguleringsplaner som ikke er vist i vedlegg 1 foran KPA.

Vurdering av planen i forhold til føringene:

Planforslaget tar sikte på å bygge opp under overordnet plan.

4.1.3 Regional plan for arealbruk 2022-2034/Regional plan for arealbruk 2022-2034 (kortversjon)

Regional plan for arealbruk oversetter nasjonal arealpolitikk til trønderske forhold og bygger på et prinsipp om utvikling av hele Trøndelag. Planen tar utgangspunkt i regjeringen forventning om at FNs bærekraftsmål skal legges til grunn for all regional og kommunal planlegging.

Det er særlig punktene 2.2 – Areal og transport samt 2.4 – Sentrumsutvikling og lokalisering av handel som gjør seg gjeldende i dette planarbeidet.

Vurdering av planen i forhold til føringene:

Planforslaget kommer ikke i vesentlig konflikt med mål og retningslinjer for relevante punkter. Planforslaget bidrar positivt til pkt. R3 i kortversjonen, som har fokus på å utvikle sammenhengende og attraktive nett for gående og syklende, da utforming av utomhusarealene i planområdet styrker gang-/sykkel-nett og lokale snarveger med god universell utforming og trafiksikkerhet. Dette er også positivt i et folkehelseperspektiv som er fremhevet i kapittel 1.1.4.

R3

Sammenhengende og attraktive nett for gående og syklende bør etableres i regionsenter og lokalsenter.

- Gang- og sykkelveger skal utformes med vekt på god fremkommelighet, universell utforming og trafiksikkerhet. Traseer inn mot viktige tjenester, kollektivknutepunkt, større arbeidsplasser, skoler, annen publikumsrettet virksomhet, samt viktige fritidsarenaer og friluftsområder skal prioriteres.
- Lokale snarveger og stier bør sikres i arealplaner.

Faksimile fra Regional plan for arealbruk 2022-2034 (kortversjon)

Planforslaget bygger også opp om punkt R9, som legger vekt på at handel med plass- og transportkrevende varegrupper skal legges til definerte avlastningssentre.

R9

Kommuneplanens arealdel skal være styrende verktøy for handelslokalisering.

- Detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens bør lokaliseres til det som er angitt som bykjerne eller sentrumssone i kommuneplanen, og nært kollektivknutepunkt der det ligger til rette for det. Handel med plass- og transportkrevende varegrupper bør lokaliseres i definerte avlastningssentre.
- Etablering av nye større handelsområder skal avklares i kommuneplanen.
- Kommunene bør legge vekt på bærekraftige løsninger for handelslokaliseringer som gir muligheter for sambruk av arealer, sirkulærøkonomi, gjenbruk/resirkulering og energieffektivitet.

Faksimile fra Regional plan for arealbruk 2022-2034 (kortversjon)

Punkt R9 sier også «Samlokalisering av virksomheter som kan utnytte hverandres ressurser bør etterstrebes.» Den samlokaliseringen som planforslaget legger opp til, gir blant annet grunnlag for å etablere parkering under bakkeplan, hvilket i sin tur gir mulighet til å bygge flere etasjer – som gir en høyere utnyttelse av allerede bebygde arealer. Dette er jordvern i praksis – en god utnyttelse av allerede bebygd areal gir mindre press på verdifull matjord.

4.1.4 Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP-2)

Planen har som mål å styrke Trondheimsregionens utvikling i en nasjonal og internasjonal konkurransesituasjon og å ivareta en positiv utvikling av deltakerkommunene, i samspill med Trøndelag og Midt-Norge.

Planen formulerer fire delmål:

- Trondheimsregionen skal ha en klimavennlig areal- og transportutvikling.
- Jordbruksarealet skal opprettholdes for å sikre dagens og framtidens matproduksjon.
- Trondheimsregionen skal være en attraktiv region å bo i.
- Trondheimsregionen skal være en attraktiv region å etablere og drive næringsvirksomhet i.

Vurdering av planen i forhold til føringene:

Planforslaget tar sikte på å bygge opp under overordnet plan.

4.1.5 «Byvekstavtalen» (Videreføring av «Miljøpakken»)

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling.

Vurdering av planen i forhold til føringene:

Planforslaget tar sikte på å bygge opp under overordnet plan.

Som følge av etablering av Equinor og Nord Universitet, har Tangen fått et godt kollektivtilbud. Med dette, sett sammen med nærheten til Stjørdal sentrum, vurderer vi at planforslaget bygger opp under intensjonene i nevnte overordna planer. Planlagt kulvert under jernbanen for myke trafikanter vil legge ytterligere til rette for ferdsel med gange eller sykkel til Tangenområdet, hvilket gir positiv uttelling sett i forhold til nullvekstmålet.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

4.2.1 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan for eiendommene er i all hovedsak «**Reguleringsplan for Tangen Nord**» (Plan ID.: 5035_1-174.) Her er arealet satt av til «Forretninger, kontorer mv.» For overlappende områder vil det nye planforslaget gjelde foran 1-174.

«**Reguleringsplan for Tangen Nord**» er ikke vist i KPA sitt vedlegg 1, og gjelder dermed foran KPA ved motstrid.

Mot sør-øst omfattes en liten del av arealet av «**Bebyggelsesplan Tangen Nord – M2**» (Plan ID.: 5035_1-174-A) som angir utfyllende bestemmelser til gjeldende reguleringsplan. For overlappende arealer vil 1-174-A oppheves av det nye planforslaget.

Randsonene mot henholdsvis nord-øst og vest overstyres delvis av de nyere reguleringsplanene «**E6, ny parsell Værnes - Kvithammer**» (Plan ID.: 5035_1-200) og «**Tangen næringsområde**» (Plan ID.: 5035_1-218 C.) For overlappende arealer vil 1-200 og 1-218-C oppheves av det nye planforslaget.

4.3 Tilgrensende planer

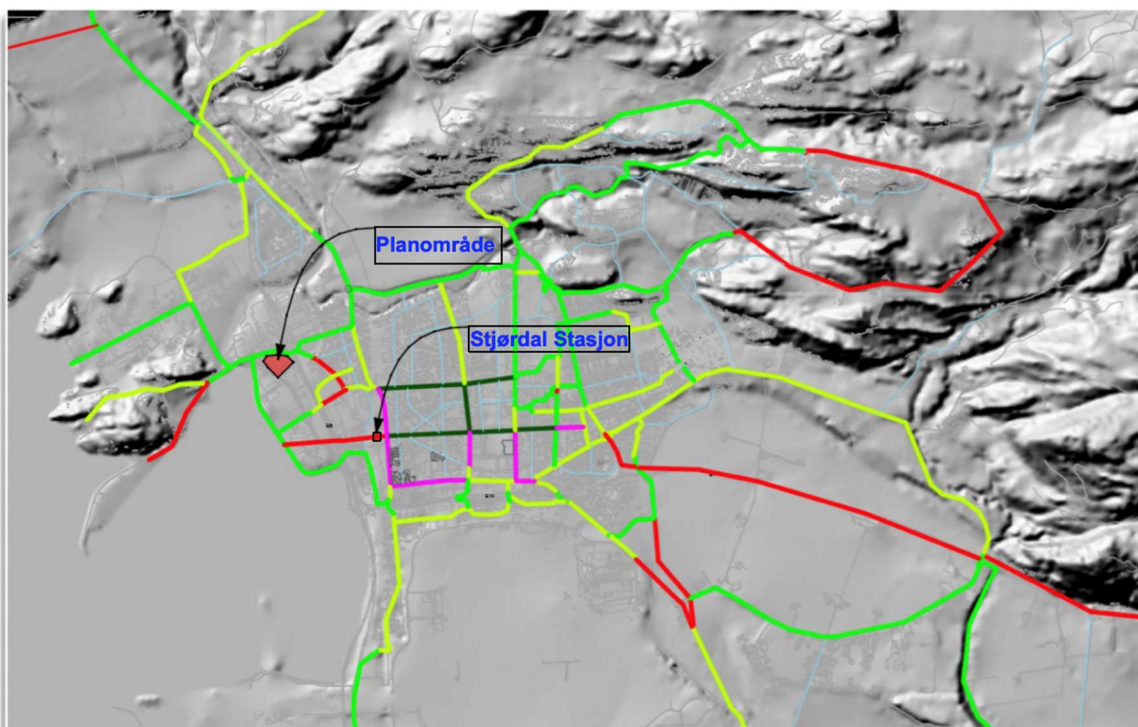
Det er ikke andre reguleringsplaner som grenser direkte til planområdet ut over de som er nevnt som tildels overlappende planer i kapittel 4.2.

4.4 Temaplaner

4.4.1 Sykkelplan Stjørdal 2018

Stjørdal ble sykkelby i 2009. I perioden 2009-2012 ble hovednett for sykkel utarbeidet og vedtatt og til slutt forankret i kommuneplanens arealdel i 2013. Det ble utarbeidet handlingsplan for perioden 2011-2012 og gjennomført tiltak i samsvar med denne. Hovednett for sykkel ble implementert som del av kommuneplanens arealdel.

Som vist på kartutklipp under ligger planområdet tett knyttet til sykkelnett for sentrum. Gang- og sykkelveg langs planområdet er nå ferdigstilt og planløsningen legger ytterligere til rette for bruk av sykkel med gode utomhusforbindelser og god dekning for sykkelparkering.



Hovednett og lokalnett for sykkel per 2018 - utsnitt sentrum.

Faksimile fra sykkelplan Stjørdal 2018, lagt til markering av stasjon og planområde

4.4.2 Kommunedelplan for naturmangfold 2022-2033

Planen er tenkt som et planleggingsverktøy som skal gi føringer for ivaretagelse av Stjørdals naturmangfold. Det er ikke identifisert temaer i planforslaget som kommer i konflikt med tema i naturmangfoldsplenen.

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

4.5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (KMD 20150612)

20.06.2023 ble det vedtatt «*Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging.*»

Regjeringen tar utgangspunkt i 2030-agendaen med de 17 bærekraftsmålene som dekker alle samfunnsområder, og kan bidra til gode prioriteringer i usikre tider.

Vurdering av planen i forhold til føringene:

Planforslaget legger opp til en videreføring av allerede etablert bruk av arealer og eksisterende infrastruktur. Vurdering av lokalisering virksomheter er basert på ABC-prinsippet, som har som mål å «*minimere det samlede transportbehovet i en by eller region og øke tilgjengeligheten med alternative transportmidler til bil, samtidig som det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. Prinsippet skal bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og reduserte klimagassutslipp.*»

Planforslaget bygger særlig opp under forventning til effektive planprosess i kap. 2.2, der det legges vekt på å utnytte muligheten for parallell saksbehandling, og pkt. 52, som har fokus på å legge til en god ladeinfrastruktur.

4.5.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-areal og transportplanlegging (1024)

«*Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-areal og transportplanlegging*» vedtatt 26.09.2014 har til hensikt å oppnå samordning av bolig-, areal og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Praktiseringen av retningslinjene tilpasses lokale forhold.

Målene i retningslinjene er at planleggingen skal fremme arealbruk og transportløsninger som sikrer samfunnsøkonomiske gode løsninger for transport, ressursutnyttelse og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder. Utbyggingsmønstre og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder.

Vurdering av planen i forhold til retningslinjen:

Planforslaget legger opp til en videreføring av allerede etablert bruk av arealer og eksisterende infrastruktur. Vurdering av lokalisering av virksomheter er basert på ABC-prinsippet, som har som mål å «*minimere det samlede transportbehovet i en by eller region og øke tilgjengeligheten med alternative transportmidler til bil, samtidig som det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. Prinsippet skal bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og reduserte klimagassutslipp.*»

Gang- og sykkelavstand til sentrale knutepunkt er kort, og kollektivtilbudet er varierende for ulike reiser, godt for forbindelser til/fra Trondheim på morgen og ettermiddag.

Arealdisponeringen er i hovedsak avklart i kommuneplanens arealdel.

4.5.3. Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planleggingen

Formålet med «*Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planleggingen*,» vedtatt 20.09.1995, er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan og bygningsloven. Videre skal forskriften gi kommunene et bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i den løpende planleggingen, samt å gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser. Retningslinjen stiller krav til at det ved omdisponering av arealer som i gjeldende planer er avsatt til felles arealer eller lek skal det skaffes fullverdig erstatning.

Vurdering av planen i forhold til retningslinjen:

Selve planområdet er ikke tilrettelagt for lek og rekreasjon i dag og vi er ikke kjent med at det finnes spor i området som tyder på at det er brukt av barn til fri lek. Arealet er allerede avklart omdisponert til næring i kommuneplanens arealdel, og forretning og kontor i gjeldende reguleringsplan.

Opparbeidelse av uteområder som knytter seg til eksisterende gang- og sykkelvegnett vil gi en økt opplevelseskvalitet for alle aldersgrupper.

4.5.4 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassning (2018)

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpassning).

Vurdering av planen i forhold til retningslinjen:

Planforslaget legger opp til en videreføring av allerede etablert bruk av arealer og eksisterende infrastruktur. Vurdering av lokalisering virksomheter er basert på ABC-prinsippet, som har som mål å «*minimere det samlede transportbehovet i en by eller region og øke tilgjengeligheten med alternative transportmidler til bil, samtidig som det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. Prinsippet skal bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og reduserte klimagassutslipp.*»

Planforslaget legger opp til en fortetting av arealer som allerede er avsatt til bebyggelse og medfører dermed ikke nedbygging av arealer som binder CO₂.

Det er utarbeidet et 3-trinnsstrategi for håndtering av overvann som skal ta høyde for økte nedbørsmengder og håndtering av flomsituasjoner.

4.5.5. Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og utvikler gode lydmiljøer og stille områder.

Vurdering av planen i forhold til retningslinjen:

Planforslaget legger ikke opp til støyfølsom eller støyintensiv bebyggelse. Det settes krav om at støy i både drifts- og bygge- og anleggsperiode ivaretas jf. Retningslinje T-1442/2021, i fellesbestemmelse § 2.2.1.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Tangen, på vestsiden av E6 langs innfarten til Stjørdal sentrum.

Området, og omkringliggende områder på Tangen er i dag benyttet til industri, forretning og tjenesteyting.



Kartutsnitt fra <https://kart.finn.no/> - planområdet er lokalisert ved rød «pin.»

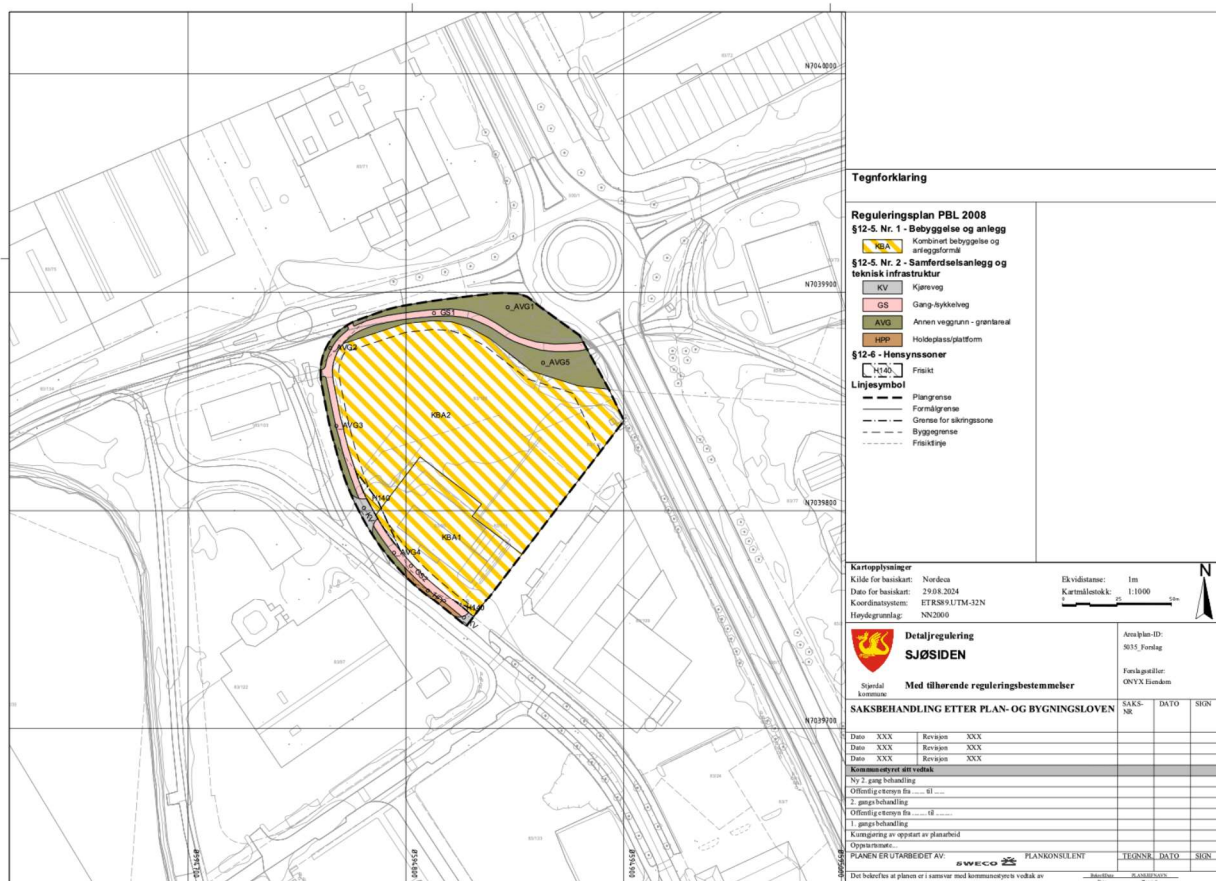
5.2 Planavgrensning

Planavgrensningen følger i all hovedsak plangrense for gjeldende «Tangen Nord,» den nord-vestlige delen, som ikke har bebyggelsesplan fra før.

I tillegg er arealer helt ut til Havnegata og Wessels veg tatt med. Dette blant annet for å få rettet opp kartfesting av allerede etablert gang- og sykkelveg langs Havnegata, samt å få en ryddig avklaring av restarealer mellom bebyggelse, veg og gang- og sykkelveg.

For den nordøstlige delen av planområdet, der Sjøsidens Hus og Hjem ligger, er det allerede utarbeidet en bebyggelsesplan. Dette området var medtatt i planavgrensningen ved varsel om oppstart av planarbeid, storparten av dette arealet er nå tatt ut av planforslaget.

Plangrense mot sør-øst er midt i innkjøring sør for eiendomsgrensen for 83/95. Dette medfører at ny plan ligger litt i overlapp med eksisterende bebyggelsesplan 174-A.



5040 Sjøsiden – Plankart 1.gangsbehandling (Sweco, 20.20.2024)

5.3 Dagens arealbruk og arealdisponering

I «Kommuneplanens arealdel 2013-2022» (Plan ID.: 5035_0-0-2017) er arealet satt av til «næringsvirksomhet – nåværende» i likhet med hele Tangen-området, vest for E6.

Planområdet ligger innenfor felt med feltbenevnelse «N1,» med følgende retningslinje:

2.4 Næring

For fremtidige næringsområder skal utnyttelsesgraden være mellom 40 og 150 % BRA, og minimum 50 % BRA hvor det medgår dyrka eller dyrkbar jord.

Wessels veg N1, Vikaune/Wergelandsveien N2, Evja Nord N6, Evja Sør N9

Retningslinje:

Områdene er avlastingssenter som kan nyttes til plasskrevende varegrupper og kontorvirksomhet og som kan bebygges med mer enn 3000 m² for varehandel når varegruppene er i tråd med gjeldende reguleringsplan. Det tillates ikke etablering av kjøpesenter.

Faksimile fra Kommuneplanens arealdel 2013-2022» (Plan ID.: 5035_0-0-2017)

I «Reguleringsplan for Tangen Nord» (Plan ID.: 5035_1-174.) er arealet satt av til «Parkering» og «Forretninger, kontorer mv.» med følgende retningslinje:

Byggeområdene omfatter områdene M1 og M2 og de skal nyttes til forretnings- og kontorformål. Varehandel som godkjennes etablert innenfor områdene er møbel og interiør, tepper, hvitevarer, byggevarer, planter og gartneri. Matvarer, klær og sko, sportsartikler, leker, bøker eller annen detaljhandel tillates ikke.

Faksimile fra Reguleringsplan for Tangen Nord» (Plan ID.: 5035_1-174.)

I dag er planområdet bebygd med et eldre kontorbygg i to etasjer, resten av arealene er ubebygd og nyttes til parkering og lagring.

I tilgrensende reguleringsplan mot vest «Tangen næringsområde» finner vi reguleringsformål som kontor, garasje og industri i ulike kombinasjoner.

I nærliggende detaljreguleringsplan mot nord-øst «Havnegata 16, 18 og 20A-C» finner vi reguleringsformål som kirke/annen religionsutøvelse, næring (industri, lager, verksted og håndverksbedrifter) og kombinert bygge- og anleggsformål (industri, lager, verksted, håndverksbedrifter, forretning, bevertning, kontor og annen privat tjenesteyting (treningscenter))

I tillegg til etableringer som hører hjemme under de ulike arealformålene i de ulike reguleringsplanene, finnes også en rekke etableringer som er blitt til som følge av dispensasjonsvedtak. Eksempelvis Nord Universitet i Tangen Næringsbygg (undervisningsformål,) lekeland og buldrehall i Bakken Eiendom sitt bygg (idrettsanlegg) og omdisponering fra kontor til hotell ved CIC Hospitality (hotell/overnatting.)

5.4 Stedets karakter

Tangen området framstår som et typisk område for næring, tjenesteyting og forretningsvirksomhet med arealkrevende konsepter, med en bygningstypologi bestående av relativt store bygningsvolum med varierende byggehøyder, omgitt av betydelig bakkeparkering. Bebyggelsen forholder seg ikke nødvendigvis strukturert til veier/gater.

Det er en bred variasjon av type bruk av bebyggelsen, med industri, næring, kontor, tjenesteyting, forretning, bevertning, overnatting og undervisning.

5.5 Landskap

Selve planområdet er tilnærmet flatt, i likhet med sine umiddelbare omgivelser, og har en kvalitet med sin nærhet til sjøfronten. Det finnes et potensiale for utsikt mot sjøen, men dette vil kun være mulig fra etasjer over bakkeplan på den sør-østlige delen av tomten.

Sett i en større sammenheng stiger terrenget etter hvert på mot øst, med tildels ganske høye fjelltopper i det fjerne. Dette fjellskapet vil danne et bakteppe for bebyggelsen i et fjernvirkningsperspektiv sett fra sjøen.

Planområdet har frem til nå hatt en begrenset kulturell og estetisk verdi, da selve planområdet i stor grad har ligget mer eller mindre brakk. De umiddelbare omgivelsene har i stor grad vært bilbaserte. Det er i de senere år gjort tiltak for å gjøre området mer attraktivt å oppholde seg i – med blant annet etablering av gang og sykkelveg, sjøpromenaden og opparbeidelse av park ved sjøfronten.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Ved utsjekk av kartressurs er det ikke funnet treff for kulturminneverdier. Planområdet er relativt lite, og det er i forbindelse med geotekniske undersøkelser sannsynliggjort at massene allerede er omrørt en eller flere ganger.

Ved varsel om oppstart finner både Trøndelag Fylkeskommune og Sametinget det lite sannsynlig at planforslaget vil komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner.

Sametinget minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

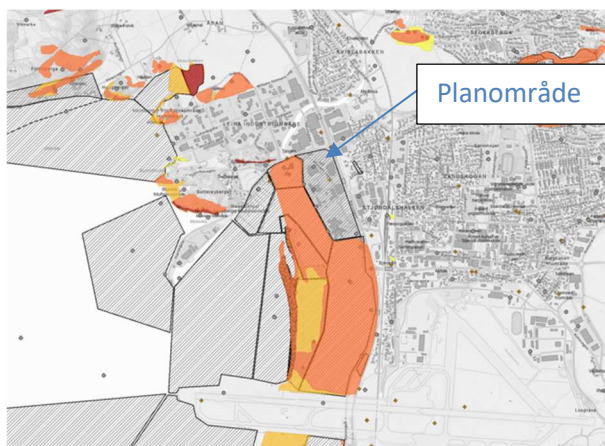
5.7 Naturverdier

Plankonsulent har gjort oppslag i tilgjengelige kartressurser for naturmangfold og BRAINS Media, ved Tor Bollingmo, har videre bistått med en naturfaglig vurdering av området.

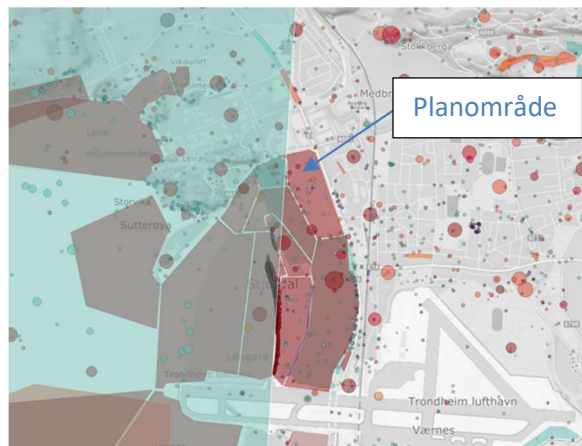
Planområdet er i dag ikke å regne som et naturområde. Det er avsatt til bebyggelse i overordnet plan gjennom mange år, og det nyttes tildels til bebyggelse, lagring og parkering.

5.7.1 Røddlistede arter

Det er gjort observasjoner av noen rødlistede fuglearter på plan området, herunder blant annet hettemåke, lomvi, storspove, makrellterne, taksvale og stær. Slike observasjoner er kartfestet i kartressurser som naturbase.no og artskart.no.



Utsnitt fra <https://geocortex2.miljodirektoratet.no>



Utsnitt fra <https://artskart.artsdatabanken.no>

5.7.2 Uønskede arter

Det er i følge arktskart.no gjort funn av den uønskede arten alaskakornell i Stjørdal, lilla markeringer i nedenfor stående faksimile er relevante for planområdet.

<i>Funndato</i>	<i>Lokalitet</i>
01.10.2024	Iverhølen, Stjørdal
01.09.2023	Svortesmoen
27.09.2022	Stokkanvegen, Stjørdal sentrum, på tre separate funnsteder
06.06.2014	Innhærredsvegen, Stjørdal
01.06.2014	Lånke øst for Granheim
21.09.2010	Tangen, Stjørdal
13.10.2002	Gråelva, sørsiden ved E6-brua



Faksimile fra «5040 Sjønsiden - Naturfaglig vurdering»

5.8 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Det er lite eller ingen rekreasjonsverdi eller rekreasjonsbruk av planområdet som sådan i dagens situasjon.

Planområdet knytter seg imidlertid til et opparbeidet turdrag som legger til rette for å ferdes til fots og med sykkel fra sentrum, via Tangen og ned til sjøpromenaden og Equinorparken.

5.9 Landbruk

Planforslaget berører ikke dyrka eller dyrkbar jord. Arealet er avsatt til bebyggelse i KPA.

5.10 Trafikkforhold

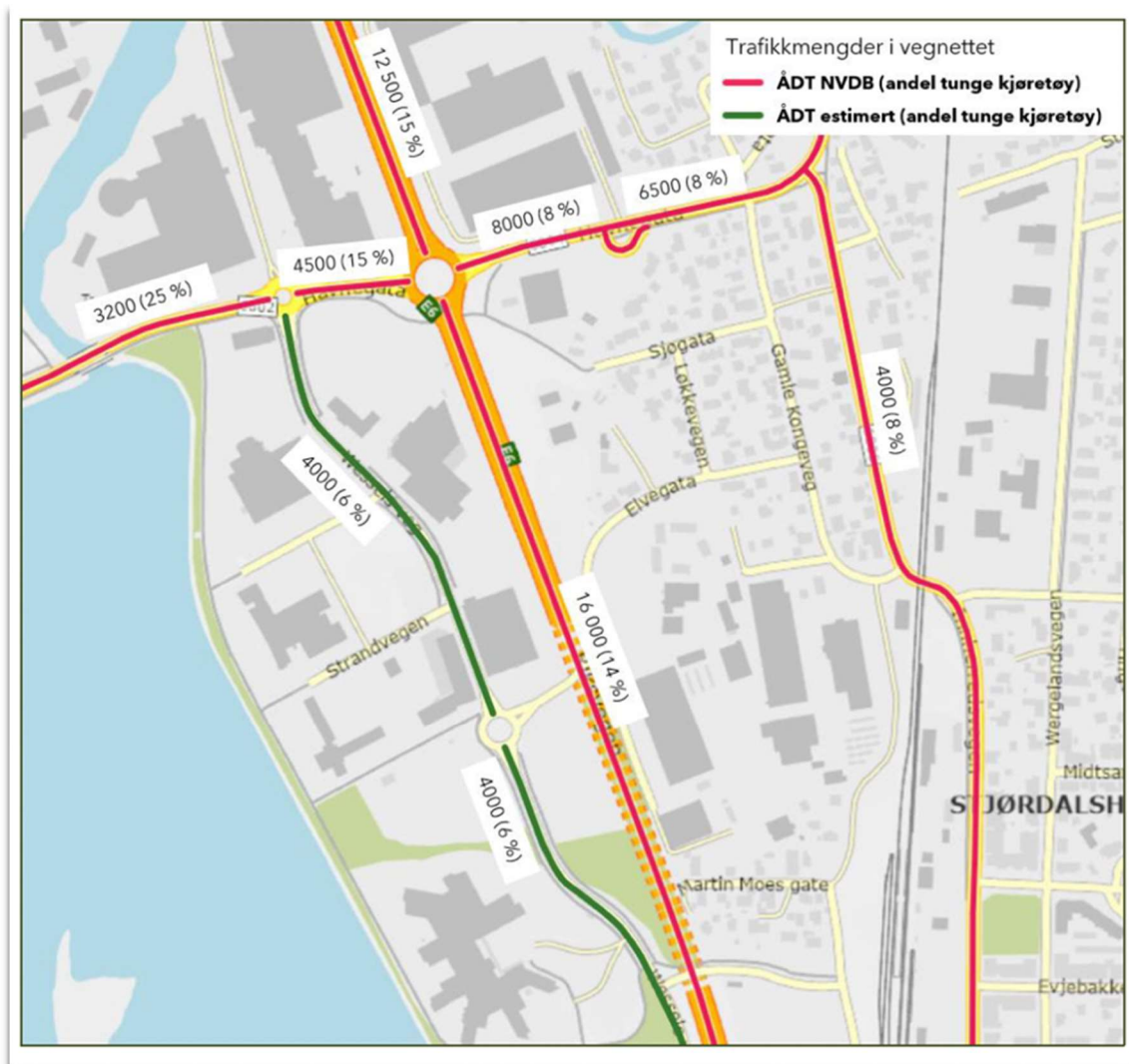
Asplan Viak har bistått med registrering av den trafikale situasjonen i planområdet. Planområdet beskrives i nåværende situasjon som bilbasert, med parkeringsplasser for bil på alle sider av bebyggelsen.

Utdypende informasjon finnes i vedlegget «5040 Sjønsiden – 3.2 -Trafikkanalyse Sjønsiden.»

5.10.1 Kjøreadkomst, vegsystem og trafikkmengder

Planområdet har tilkomst fra E6 via Havnegata og Wessels veg, og er godt tilrettelagt for kjørende. Det er nylig etablert rundkjøring i krysset Havnegata x Wessels veg, hvilket gir forbedret trafikkavvikling og økt trafiksikkerhet. Det finnes to direkte adkomster til planområdet fra Wessels veg, samt ytterligere én indirekte adkomst via tilgrensende areal mot sørdelen av planområdet. Det er etablert asfaltert parkeringsareal for 50-70 biler i dagens situasjon.

Trafikkmengder i området er vist i figur hentet fra trafikkanalysen.



Faksimile fra «3.2 Trafikkanalyse Sjørsiden (Asplan Viak, 16.12.2024)

5.10.2 Ulykkessituasjon

Området er lite utsatt for trafikkulykker, med kun to registrerte ulykker over en tiårsperiode.

5.10.3 Trafiksikkerhet for myke trafikanter

Tilbudet for myke trafikanter til og fra planområdet er godt, med blant annet godt utbygd gang- og sykkelvegnett, hyppige gangfelt, forbindelse til fjorden og forbindelse til sentrum via Tangkulverten under E6. Sett bort fra 10 sykkelparkeringsplasser ved eksisterende kontorbygg er selve planområdet lite tilrettelagt for myke trafikanter i dag.



Faksimile fra «3.2 Trafikkanalyse Sjøsiden (Asplan Viak, 16.12.2024)

5.10.4 Kollektivtilbud

Det er to bussholdeplasser på Tangen, hvorav «Tangen Nord» ligger i umiddelbar nærhet til planområdet. Holdeplassen ligger innen 200 meters gange fra alle punkter på planområdet. Bussholdeplassen betjenes av tre ulike bussruter med ulik avgangsfrekvens.

Stjørdal stasjon ligger innen en kilometers gangavstand fra planområdet og har hyppige avganger.

5.12 Barns interesser

Selve planområdet er ikke tilrettelagt for lek og rekreasjon i dag og vi er ikke kjent med at det finnes spor i området som tyder på at det er brukt av barn til fri lek. Arealet er allerede avklart disponert til næring i kommuneplanens arealdel, og forretning og kontor i gjeldende reguleringsplan.

5.12 Sosial infrastruktur

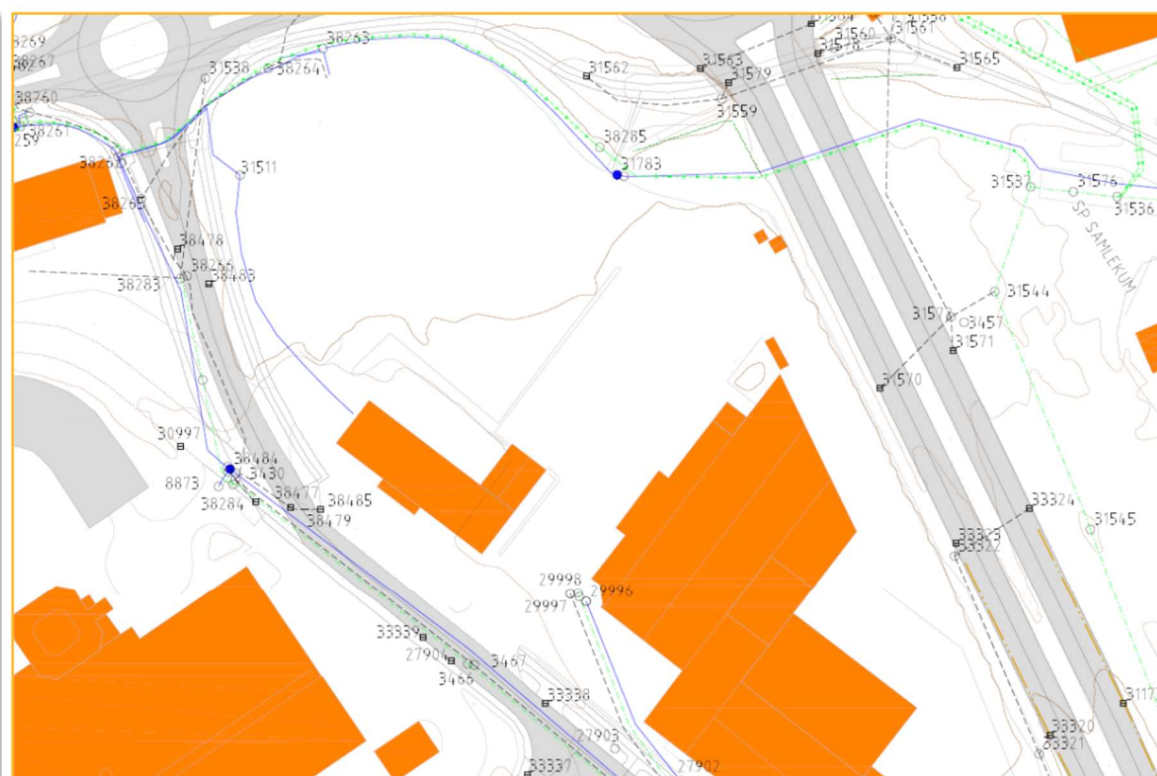
Det er ikke identifisert sosiale infrastruktur i planområdet, eller som blir berørt av planforslaget. Planforslaget legger ikke til rett for boligbygging, sosial infrastruktur blir derfor ikke tema i planarbeidet.

5.13 Universell utforming

Planområdet er i dag stort sett ubebygd, og det er følgelig gjort lite for å ivareta universell utforming. Området er imidlertid relativt flatt, slik at forholdene ligger godt til rette for å kunne få til et terskelfritt system som også knytter seg til adkomster også til eksisterende bebyggelse Sjøsidens Hus og Hjem.

5.14 Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til annen bebyggelse, og der finnes derfor ledningsnett for både vann, avløp og overvann i kort avstand fra planområdet.



FIGUR 3 KART OVER EKSISTERENDE VA, MOTTATT FRA STJØRDAL KOMMUNE

Faksimile fra «5040 Sjøsidens – Notat overordnet VA-plan» (Structor, 11.02.2025)

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, med mulig påkoblingspunkt nord-vest for planområdet.

Tensio sitt fordelingsnett ligger tett på planområdet i vest.

5.15 Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense og det kan derfor være fare for marine avsetninger innenfor området. Det er derfor utarbeidet en geoteknisk vurdering av områdestabilitet. Rapporten ligger vedlagt planforslaget og konkluderer som følger:

«Eiendommen anses som godt egnet til bebyggelse og utnyttelse som planlagt, ut fra geoteknisk faglig ståsted. Tomta er ikke utsatt for områdeskredfare. Det må utføres detaljprosjektering for de planlagte byggene i forbindelse med byggesak.»

Den geotekniske rapporten er utarbeidet av DMR Miljø og Geoteknikk AS i september 2024. Rapporten bygger videre på tidligere grunnundersøkelser og vurderinger gjort av Rambøll (tidligere Scandiaconsult) i 2021 og 2003. Det er med andre ord gjort grundige målinger og vurderinger over et langt tidsrom.

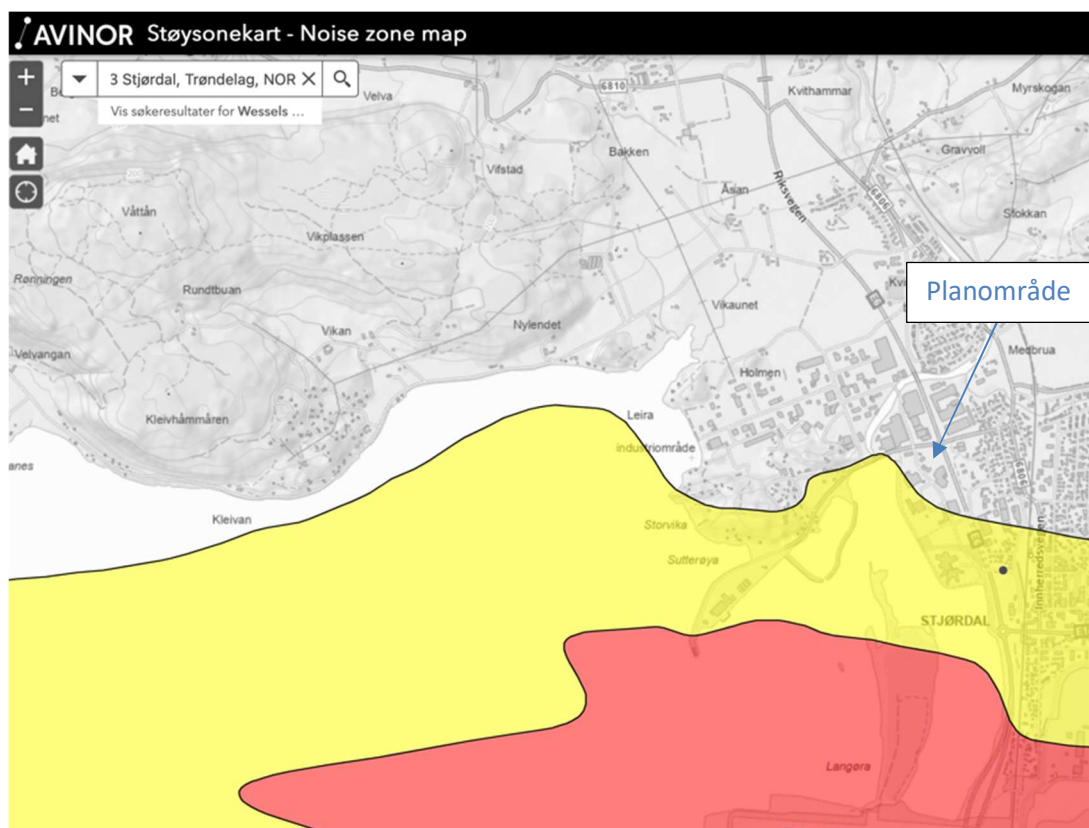
5.16 Støyforhold

Planområdet ligger innenfor gul og tildels også rød støysone fra veg.

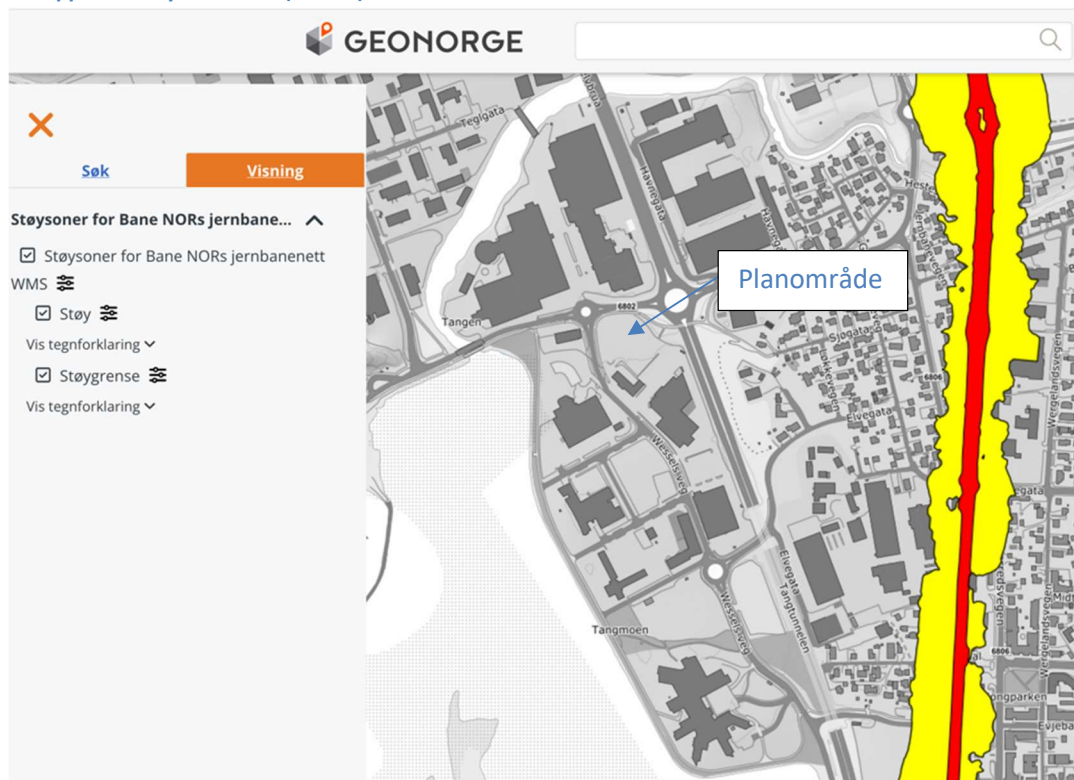


Utklipp fra «Støysoner for riks- og fylkesvegar» (Statens vegvesen)

Planområdet ligger utenfor støysoner for jernbane og lufthavn.



Utklipp fra «Støysonekart» (Avinor)

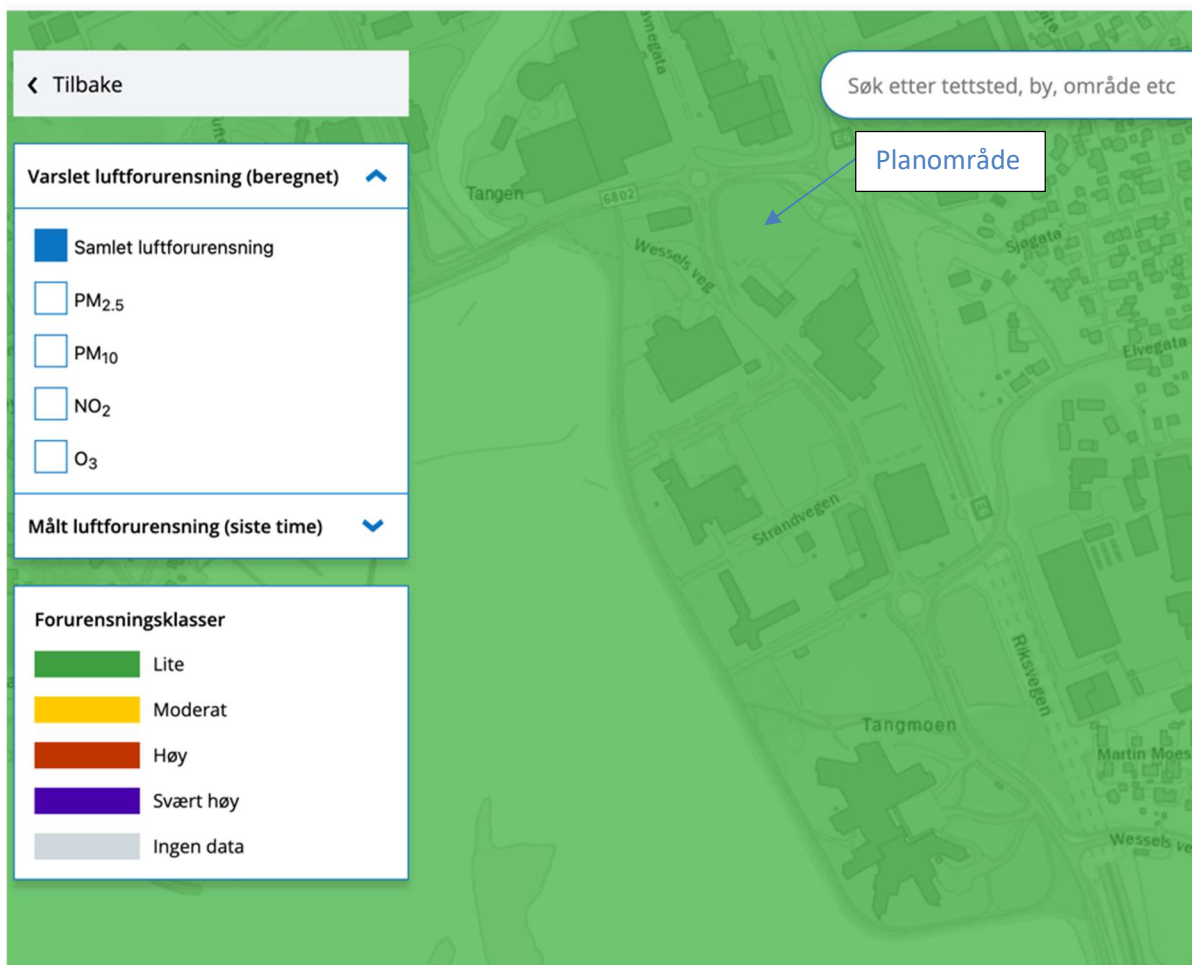


Utklipp fra «Støysoner for Bane NORs jernbanenett» (Geonorge)

Planforslaget legger ikke opp til etablering av støyfølsom bebyggelse (bolig, fritidsbolig, helsebygg skole og barnehage.) Etablering av bebyggelse innenfor støysone blir derfor ikke utredet videre i planarbeidet.

5.17 Luftforurensing

Planområdet ligger tett på hovedfartsåren E6, som potensielt kan generere luftforurensning. Ifølge miljødirektoratets kartressurs for luftkvalitet er planområdet generelt sett lite utsatt for luftforurensning.



Utklipp fra kartressurs for luftkvalitet (Miljødirektoratet)

5.18 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er utarbeidet Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) med utgangspunkt i metode beskrevet i Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging». Krav om ROS-analyse er et generelt utredningskrav som gjelder alle planer for utbygging. ROS-analysen skal bygge på kjent og tilgjengelig kunnskap samtidig som den skal legge til rette for ny kunnskap.

Mange av vurderingene er gjort med utgangspunkt i allerede utførte detaljerte analyser, som delvis omfatter de forhold som er satt opp som uønskede hendelser.

Nr.	IDENTIFISERTE UØNSKEDE HENDELSER
1	Store nedbørsmengder og overvann
2	Stormflo, havnivåstigning, grunnvann
3	Radon
4	Skred, grunnforhold
5	Samferdselsårer som vei, jernbane, luftfart og skipsfart (eks. trafikksikkerhetsutfordringer)
6	Forurensning/støy
7	Ulykker knyttet til nærliggende virksomheter (utslipp, eksplosjonsfare)
8	Birdstrike
9	Forhold knyttet til nærliggende flyplassdrift

Tre av forholdene som er tatt med i analysen angår forhold som er lokalisert utenfor selve planområdet

- Nr. 7: Forhold til nærliggende virksomheter som har potensial for storulykke på grunn av lagring av farlige stoffer. Eventuelle storulykker kan potensielt påvirke planområdet.
- Nr. 8: Økt fare for birdstrike ved lufthavn, kan potensielt bli påvirket av tiltak på vårt planområde.
- Nr. 9: Andre forhold til nærliggende flyplassdrift, som vil kunne bli påvirket av tiltak på vårt planområde.

Risikoer som er avdekket gjennom foreliggende analyse er oppsummert i tabellene under. Det er skilt mellom konsekvenser for liv og helse, stabilitet og materielle verdier.

KONSEKVENSER FOR LIV OG HELSE					
		STORE	MIDDELS	SMÅ	FORKLARING
SANNSYNLIGHET	HØY			1,	1 – Nedbør/overvann 2 – Flom/Flo
	MIDDELS			2	4 – Skred/Grunnforhold 5 – Trafikk/samferdselsårer 6 – Forurensning/støy
	LAV	4, 5		6, 8, 9	8 – Birdstrike 9 – Forhold til flyplass

KONSEKVENSER FOR STABILITET					
		STORE	MIDDELS	SMÅ	FORKLARING
SANNSYNLIGHET	HØY			1	1 – Nedbør/overvann 2 – Flom/Flo
	MIDDELS			2	4 – Skred/Grunnforhold 5 – Trafikk/samferdselsårer 6 – Forurensning/støy
	LAV			4, 5, 8	8 – Birdstrike 9 – Forhold til flyplass

Hendelse 6 og 9 er ikke relevant for stabilitet.

KONSEKVENSER FOR MATERIELLE VERDIER					
		STORE	MIDDELS	SMÅ	FORKLARING
SANNSYNLIGHET	HØY		1		1 – Nedbør/overvann 2 – Flom/Flo
	MIDDELS		2		4 – Skred/Grunnforhold 5 – Trafikk/samferdselsårer 6 – Forurensning/støy
	LAV		4, 8	5, 9	8 – Birdstrike 9 – Forhold til flyplass

Hendelse 6 er ikke relevant for materielle verdier.

5.19 Næring

I dagens situasjon er det en blanding av ulike næringer både på selve planområdet og i de umiddelbare omgivelser, som beskrevet i kapittel 5.3.

5.20 Analyser/ utredninger

Følgende analyser og utredninger er utarbeidet som en del av planarbeidet, eller i tiden forut for planarbeidet:

- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Geoteknisk vurdering
- Miljøgeologisk vurdering
- Trafikkanalyse
- Notat vedrørende storulykkeforskriften
- VAO-plan
- Naturmangfoldsvurdering, inkl. vurdering av fare for Bird Strike ved flyplass
- Sol-/skyggestudie

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

6.1.1 Reguleringsformål

NB: Delsummene er avrundede tall generert ut fra tegneprogrammet plankartet er tegnet i, dette gir et avvik mellom delsummer og totalt areal.

Arealer for bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr. 1)

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål (1800) 10,8 daa
 - KBA1 – 2,4 daa
 - KBA2 – 8,4 daa

Arealer for samferdsel og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2)

- Kjøreveg (2011) 0,1 daa
- Gang-/sykkelveg (2015) 0,8 daa
- Annen veggrunn – grøntareal (2019) 1,9 daa
- Holdeplass/plattform (2080) 0,1 daa

Totalt areal innenfor planområdet 13,8 daa

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Kombinert bebyggelse og anleggsformål (KBA)

KBA 1

Innenfor KBA1 tillates det etablering av

- Næringsbebyggelse med besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter, inkludert kontor og bevertning. Hotell tillates ikke.
Mindre produksjonsbedrifter og verkstedbedrifter tillates, og disse kan etablere forretningsareal for direkte salg til kunde på maks 20 % av bedriftens samlede BRA, maks 80m² BRA. Varesalg skal ha tilknytning til virksomhetens primæraktivitet.
- Tjenesteyting som ikke krever uteoppholdsareal

KBA 2

Innenfor KBA2 tillates det etablering av

- Næringsbebyggelse med besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter, inkludert kontor og bevertning. Hotell tillates ikke.
- Tjenesteyting som ikke krever uteoppholdsareal
- Forretninger med følgende spesifikasjoner:
 - Handel med plasskrevende varer. Plasskrevende varer betyr kjøretøy, møbler, brune- og hvitevarer, trelast, hagesenter o.l.

- Detaljvarehandel, men kun for forretninger som krever mer enn 2000m2 sammenhengende areal
- Dagligvare tillates ikke

I tillegg tillates følgende etablert innenfor område KBA_1 og KBA_2:

- Renovasjon
- Trafo
- Parkering for bil og sykkel (Herunder også el-sparkesykler, varesykkel og lignende)
- Ladestasjon for EL-bil

I første omgang tenkes dette løst som påbygg av inntil 3 etasjer på eksisterende kontorbygg i Wessels veg 90, etablering av et forretningsbygg i inntil to etasjer oppført over parkeringskjeller og et bygg i én etasje for bevertning. I tillegg kommer tilhørende trafikk-, parkerings- og utomhusarealer.

Eksisterende adkomster opprettholdes.

6.2.2 Kjøreveg

Feltene o_KV har funksjon som adkomster til planområdet, de er pr. i dag allerede opparbeidet

6.2.3 Gang-/sykkelveg

Feltene o_GS1 og o_GS2 er allerede opparbeidet gang- og sykkelveg. Dette arealet er medtatt for å sikre at det er samsvar mellom plankart og gang- og sykkelvegens faktiske plassering.

6.2.4 Annen veggrunn – grøntareal

Feltene o_AVG1-5 er grønt areal i randsone mellom areal for bebyggelse og anlegg, gang- og sykkelveg og kjøreveger utenfor planområdet. Disse har bestemmelse om opparbeiding og beplantning slik at de vil få kvaliteter som grønn buffersone mellom myke og harde trafikanter.

6.2.5 Holdeplass plattform

Felt o_HPP er allerede opparbeidet holdeplass i Wessels veg som havner innenfor planavgrensningen, planforslaget får ingen ny betydning for dette feltet.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planlagt ny bebyggelse på planområdet, sammen med påbygg på eksisterende kontorbygg, plasseres slik at de skaper et plassrom mot eksisterende senter Sjøsidens hus og hjem.



Visualisering av planområdet sett fra sør-øst og øst (Rak Arkitektur)

I rammesøknader som følger planforslaget legges det opp til bebyggelse som er lavest mot E6, og gradvis høyere mot Wessels veg. På motsatt Wessels veg er det også regulert for bebyggelse i omtrent samme høyde som for påbygg på kontorbygget. Planbestemmelsene har krav om at øverste etasje trekkes noe tilbake fra gatelivet, for å dempe høydevirkningen slik den oppleves for forbipasserende på Wessels vei med tilhørende gang- og sykkelveg.



Visualiseringer av planområdet sett fra sør-vest og nord-vest (Rak Arkitektur)

I rammesøknader som følger planforslaget legges det opp til at bebyggelse mot gang- og sykkelveg langs Havnegata og Wessels veg får noe lavere byggehøyde og innslag av naturmaterialer.



Visualisering av planområdet sett fra nord (Rak Arkitektur)

6.3.1 Byggegrenser

Byggegrense er stort sett lagt 4 meter innenfor formålsgrensen for kombinert bebyggelse og anlegg.

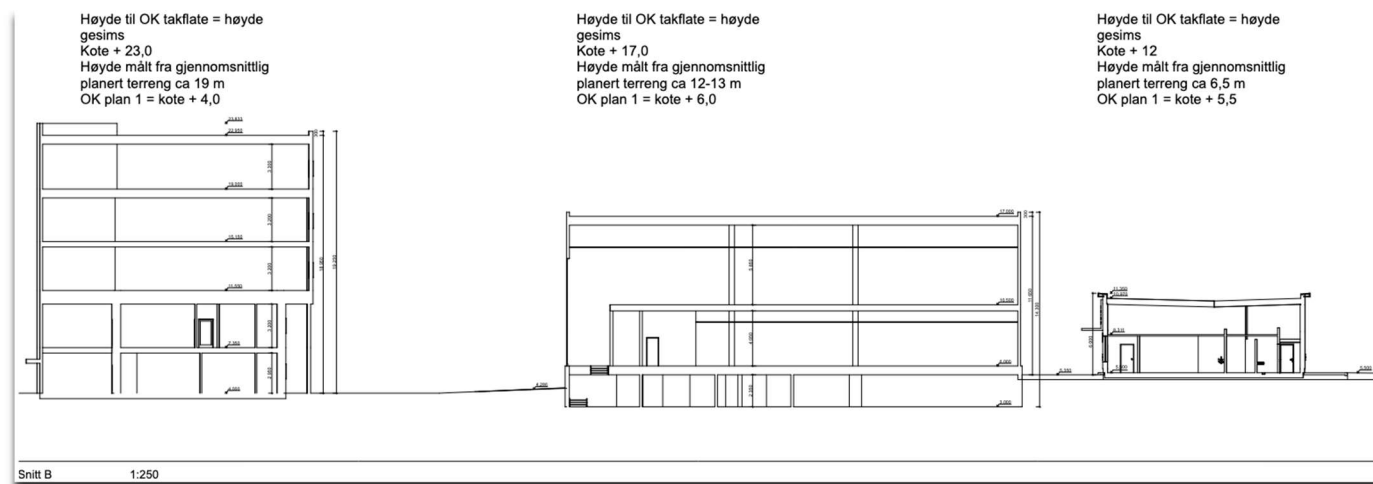
Mot E6 er byggegrensen lagt i flukt med vegglinn for eksisterende bebyggelse like sør for planområdet, om lag 30 meter fra senter E6.

Dette er i tråd med plassering av byggegrense mot veg i «Reguleringsplan for Tangen Nord» (Plan ID.: 5035_1-174,) men i strid med den nyere planen «E6, ny parsell Værnes - Kvithammer» (Plan ID.: 5035_1-200,) der byggegrense er lagt 50 meter fra senter E6. Det vurderes som hensiktsmessig med en samsvarende byggegrense for eiendommene. Det er dessuten snakk om svært få løpemeter med formål for bebyggelse som får redusert avstand til senter E6, og arealet ligger på et oversiktlig sted ved rett strekke tett inntil rundkjøring, der hastigheten typisk vil være lavere enn ellers.

6.3.2 Bebyggelsens høyde

Største regulerte byggehøyde vil være for påbygg på kontorbygget, og forventes å bli noe høyere enn bestemmelser i gjeldende reguleringsplan. Estimert høyeste gesims for inntrukket 5. etasje på kote +23,0 med et gulvnivå i 1. etasje på kote +4,00. Dette tilsvarer en byggehøyde over terreng på knappe 19 meter. Dette harmonerer med bestemmelser i tilgrensende reguleringsplan «Tangen næringsområde.» Maksimalt tillatt byggehøyde er satt til kote 23,5 for å ha litt slingringsmonn med tanke på valg av konstruksjoner etc.

Det er satt samme tillatte byggehøyde for begge delfelt.



Høydesatt snitt gjennom bebyggelse som omsøkes i byggesak parallelt med reguleringsplan (RAK Arkitektur AS)

6.3.3 Grad av utnytting

Utnyttingsgrad beregnes innenfor felt avsatt til kombinert anlegg og bebyggelse.

Det er gitt bestemmelser for minimum tillatt % BRA, samt maksimum % BYA. Krav om minimum % BRA sikrer en relativt høy minste utnytting av planområdet, mens maksimalt % BYA, sammen med maksimalt tillatte byggehøyder, begrenser utnyttelsesgraden oppad.

For beregning av % BYA medtas ikke parkering under bakken.

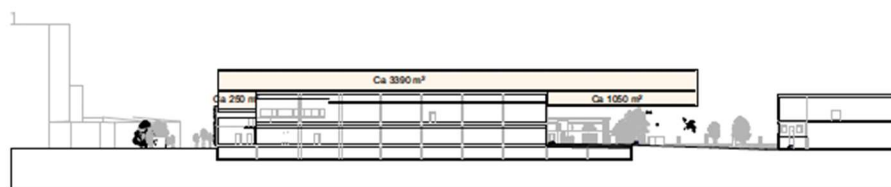
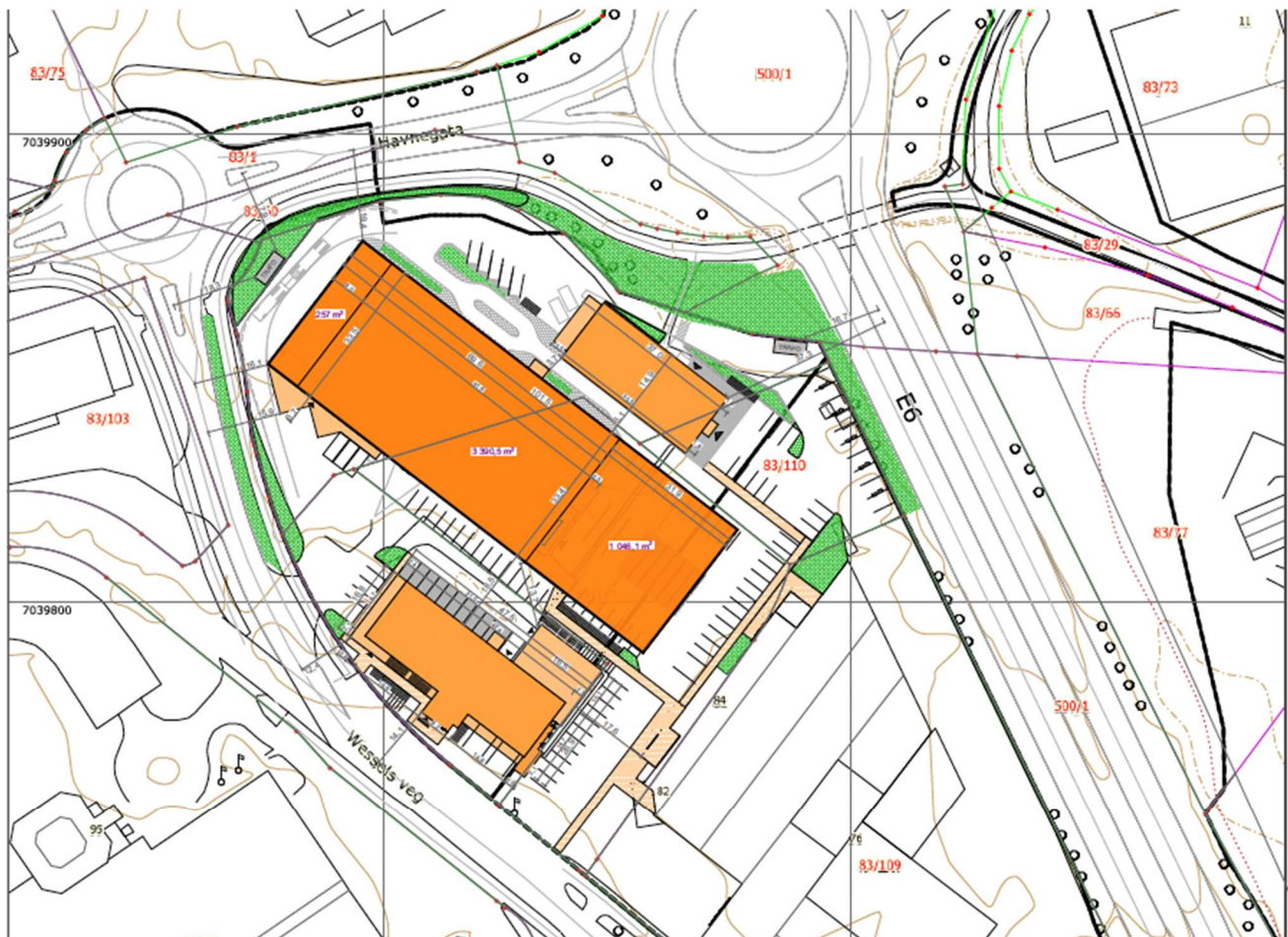
I tillegg er det gitt bestemmelser om maks m² BRA, som en funksjon av maks tillatt BYA og største tillatte byggehøyde. Disse er satt til henholdsvis BRA = 12 500 m² for KBA_1 og BRA = 38 000 m² for KBA_2. Tallene for m² BRA er svært teoretiske størrelser, og vil nok ikke la seg realisere, da parkeringskrav, sett i sammenheng med begrensning for etablering av bakkeparkering vil være en begrensende faktor i regnestykket.

For de bygningsmessige tiltak som omsøkes sammen med planforslaget, legges det til rette for en utnyttelse på om lag 75 % BYA og 190% BRA for felt KBA_1, og om lag 47% BYA og 106% BRA for felt KBA_2. Dette utgjør totalt i underkant av 13 000 m² BRA for hele planområdet totalt.

Handlingsrommet for en videre utbygging av området vil også begrenses av gjeldende parkeringsnorm (2- 2,4 P-plasser pr. 100m² BRA forretning, kontor tjenesteyting og bevertning og 1 – 1,2 P-plass pr. 100m² BRA for annen næring) og indirekte også av maksimalt tillatt antall P-plasser på bakke plan (120 stk. for planområdet totalt.) Med den parkeringsdekning som planlegges opparbeidet i første omgang, vil det finnes noe restpotensiale for utbygging. For ytterligere utvikling av arealene vil det måtte etableres mer parkering. Det er fortsatt rom for noe mer parkering på bakke før maksimalt tillatt antall er nådd, resten vil måtte etableres i kjeller.

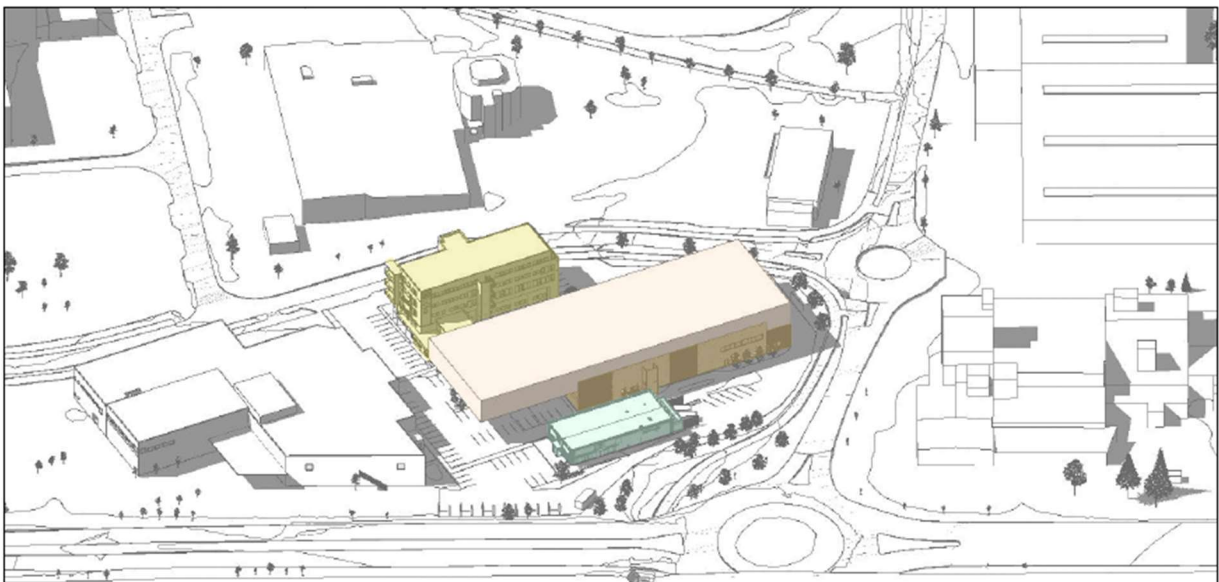
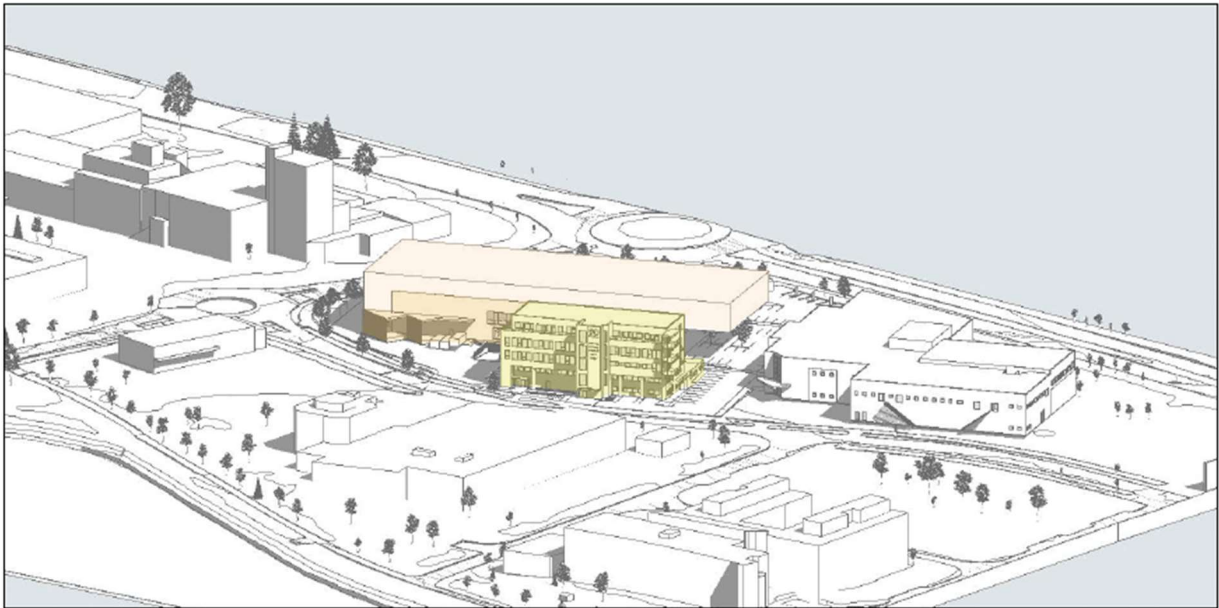
Det er heller ikke usannsynlig at en ved neste rullering av KPA får en overordnet parkeringsnorm med lavere krav enn hva som er tilfelle i dag. Ved å gå veien om en mindre endring av detaljreguleringen, for å justere parkeringsnorm i tråd med evt. ny KPA, vil en kunne frigjøre noe nytt handlingsrom for å bygge mer innenfor planområdet, dersom det er en ønskelig utvikling fra overordnet nivå.

I illustrasjonene under er det vist en tenkt fremtidig utvikling der en bygger på og til forretningsbygget som ligger sentralt i planområdet. Bebyggelse som vist i skissene representerer en utnyttning på om lag 63% BYA og 162% BRA for felt KBA_2. En så høy utnyttning som vist her vil være avhengig av en redusert parkeringsnorm, eller utvidelse av parkering under bakkeplan.



Totalt ca 4690 m²

Situasjonsplan og snitt av mulig fremtidig utnytting (Rak Arkitektur)



Visualiseringer av mulig fremtidig utnytting (Rak Arkitektur)

6.3.4 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Tabellen under viser etablering av nytt bruksareal som følge av rammesøknader som følger planforslaget, og hva en estimerer at dette vil kunne medføre av nye arbeidsplasser.

Type etablering	Areal	Estimat arbeidsplasser
Påbygg kontorbygg, tre etasjer:	2150 m ² BRA	100
Forretningsareal i to-etasjes bygg:	4525 m ² BRA	50-60
Bevertningsareal i én-etasjes bygg:	520 m ² BRA	50-60
Parkeringsareal i kjeller:	2860 m ² BRA	0
Totalt bygningsmessig BRA:	10055 m² BRA	200-220

6.4 Parkering

Parkeringskrav er satt til minimum 2 og maksimum 2,4 parkeringsplasser for bil pr. 100m² BRA for forretning, kontor, tjenesteyting og bevertning. Ved etablering av næringsareal kreves det minimum 1 og maksimum 1,2 parkeringsplass pr. 100m² BRA.

BRA for tenkte plan i høye etasjer medtas ikke i beregning av parkeringsdekning.

Andel HC-parkeringsplasser skal være minst 5%.

Det er i utarbeidet illustrasjonsplan vist 101 mulige bilparkeringsplasser utendørs på planområdet, hvorav 8 stk. HC-parkeringer. Dette er innenfor tidligere angitt maksimal grense på 120 stk. (Tall for tilsvarende del av planområdet for reguleringsplan 1-174)

Målsettingen er å få realisert flest mulig av disse plassene da parkeringsbehovet antas å bli relativt stort. Parkering vil naturlig nok oppta en stor andel av utomhusarealene og fordeles rundt om alle bygningene på tomten. Publikumparkering er i hovedsak organisert sør-øst på planområdet – på det åpne arealet som vender mot Sjøsidens Hus og Hjem, og i størst grad nærme hovedinnganger.

Utformingen er ryddig med tydelige sammenhengende rekker av parkeringsplasser, med oppmerking og nødvendig skilting. Variasjon i dekketyper er med på å tydeliggjøre oppdelingen mellom parkering, kjøreareal og gangsoner. Det er også mulig å bruke permeable dekker på de parkeringsareal som blir liggende i lavbrekk. Innslag av beplantning bidrar til et mykere uttrykk på arealene.

I tillegg etableres det 99 parkeringsplasser i kjeller, hvorav 4 stk. HC-parkeringer.

Det er stilt krav til opparbeidelse av minst 200 sykkelplasser i planbestemmelsene. Dette er basert på en konkret vurdering av behov i vedlegg 3.2 Trafikkanalyse Sjøsidens (Asplan Viak, 16.12.2024) Dersom det avdekkes behov for mer sykkelparkering etter gjennomføring av planen, vil deler av bilparkeringsplassene kunne endres til sykkelparkering.

Minst 20 % av sykkelparkeringsplassene skal dimensjoneres og tilrettelegges for større sykler, som varesykkel/lastesykkel/familiesykkel/spesialsykkel og sykkel med vogn.

6.5 Tilknytning til infrastruktur

Tilknytning til vann, avløp og fjernvarme er nærmere omtalt i kapittel 6.14.

Tilknytning til el-nett vil tildels skje via etablerte inntakspunkt på Tensios fordelingsnett vest på planområdet, samt ved ny trafo som etableres på forslagsstiller sin eiendom ved ladeplass for EL-bil.

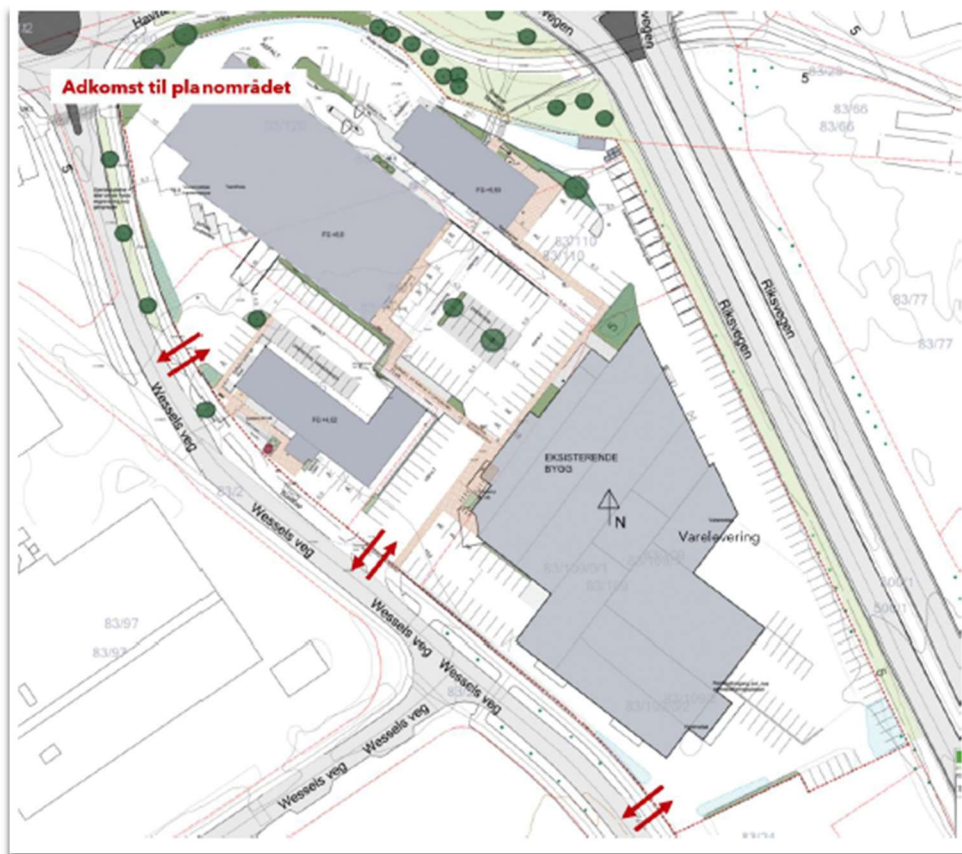
6.6 Trafikkløsning

Asplan Viak har bistått med planlegging av den trafikale situasjonen i planområdet, herunder også sporingskurver for større kjøretøy som besørger varelevering og renovasjon.

Utdypende informasjon finnes i vedlegget «5040 Sjøsidens - Trafikkanalyse Sjøsidens,» samt tegningsvedleggene «5040 Sjøsidens - T Z 001-005 Sporingskurver.»

6.6.1 Kjøreatkomst

Adkomst til planområdet blir som i dagens situasjon – med tilkomst fra E6 via Havnegata og Wessels veg. Fra Wessels veg finnes to direkte adkomster til planområdet samt ytterligere en indirekte adkomst via sørdelen av planområdet for «Tangen Nord.»



Faksimile fra «3.2 Trafikkanalyse Sjøsiden (Asplan Viak, 16.12.2024)»

6.6.2 Utforming av veger

Alle kjøreareal inne på tomten utformes i henhold til vegnormalen med hensyn på bredder og stigningsforhold.

6.6.4 Varelevering og renovasjon

Varelevering og renovasjon forutsettes avviklet med innkjøring via en av de to sørligste adkomstene og med utkjøring i nordligste adkomst. Hvordan kjøremønster sikres skal vises i utomhusplan som følger byggesøknad.

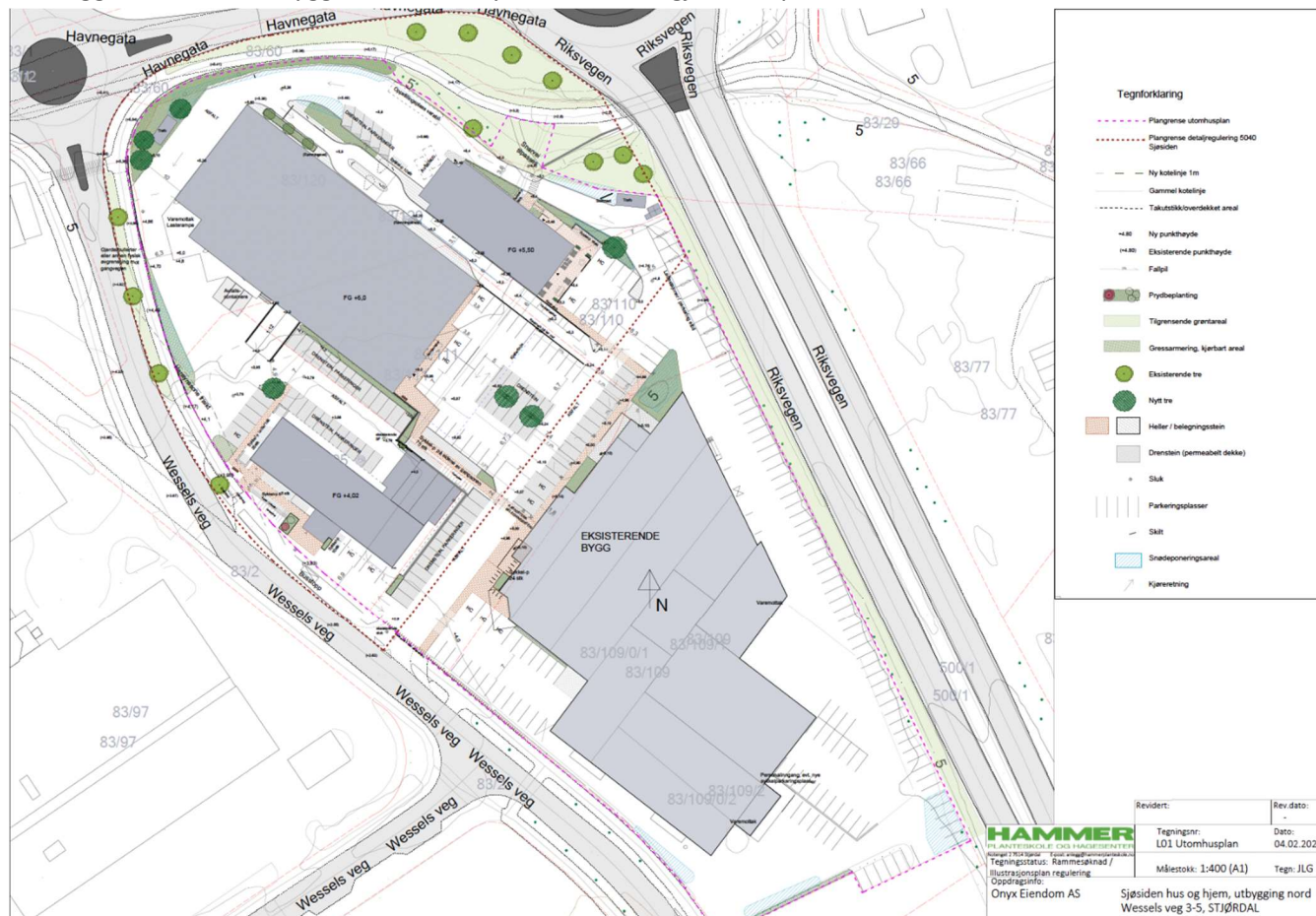
Vegplanlegger har sporet løsningene for å sikre at det er satt av tilstrekkelig areal til svingebevegelser for kjøretøy av aktuell størrelse. Type kjøretøy som er brukt som grunnlag for dimensjonering er angitt på respektive tegninger for sporingsanalyse. (Vedleggene 3.2.1 Sporingskurve tegning TZ001 – 3.2.51 Sporingskurve tegning TZ005)

Plassering av renovasjon og varelevering er plassert slik at en unngår rygging på steder med dårlig oversikt og/eller steder med mange andre trafikanter i konflikt, eller steder der myke trafikanter ferdes.

6.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Planforslaget knytter seg til gang- og sykkelvegnett som beskrevet i kapittel 5.

Det legges til rette for trygg ferdsel for myke trafikanter gjennom planområdet.



Vedlegg 2.1 Illustrasjonsplan utomhus (Hammer planteskole, 04.02.2025)

6.6.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Planforslaget legger ikke til rette for felles adkomster med flere eiere.

6.7 Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges ikke for nye offentlige anlegg i planen. Ny plan har avsatt areal til annen veggrunn/grøntareal, samt en del gang- og sykkelvei, men dette er i hovedsak for å få innregulert disse funksjonene hvor de faktisk er bygd i dag og medfører ikke nyregulering av noe som skal bli tatt i bruk som offentlig areal.

6.8 Miljøoppfølging

6.8.1 Uønsket fremmedart

Da det er dokumentert funn av den uønskede arten Alaskakornell i nærheten av planområdet vil det bli gjennomført målrettet søk i, og i umiddelbar nærhet til, planområdet i vekstsesongen 2025. Formålet med søket er å avklare om det fortsatt er forekomst av arten, da siste dokumenterte funn er datert i 2014. Dersom det fortsatt er forekomst, kan plantene fjernes ved oppgraving eller bruk av glyfosat.

Planbestemmelsens § 2.5.2 sikrer tiltak som hindre spredning av fremmede arter, og rekkefølgebestemmelse § 5.2.2 stiller ytterligere krav om kartlegging og handlingsplan før igangsetting av arbeider innenfor planområdet.

6.8.2 Fugleliv og grønne tak

I referat fra oppstartsmøte ba Stjørdal Kommune om at det ble vurdert bruk av grønne tak, både som en del av strategi for overvannshåndtering og fordi det bidrar til biologisk mangfold.

Planområdet ligger i nærheten av Trondheim Lufthavn Værnes, og nærmere bestemt innenfor 13 km-sonen som flyplasser Avinor skal overvåke med tanke på risiko for kollisjon mellom fly og fugl – såkalt birdstrike, jf. EU-regulativ nr. 139/2014. Som følge av dette stiller Avinor krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der. Dette sikres gjennom planbestemmelse § 2.7.4. Dette medfører at det ikke kan etableres tak med vegetasjon, eksempelvis sedumtak eller plassering av blomsterkasser, da dette vil være attraktive hekkeplasser for en del måkearter.

I tillegg bør det etableres driftsrutine med rutinemessige inspeksjoner hver 2. – 3. dag i tidsrommet 1. mai til 15. juni, som er den perioden da fiskemåka kan samle reirmateriale. Alt tørrgras og andre tegn til reirbygging fjernes. Etablering av vegetasjon, blomsterkasser etc. på takflater skal unngås.

6.8.3 Forurensning i grunnen

Deler av planområdet har tidligere være utleid til Maskinutleie Stjørdal AS. Ved avslutning av leieforholdet ble det utarbeidet en miljøgeologisk rapport, med kjemiske analyser av jordprøver tatt på stedet.

Utfyllende info finnes i vedlegg 3.7 Geoteknisk vurdering for detaljregulering (DMR miljø og geoteknikk AS, 19.09.2024)

Rapporten konkluderer i stor grad med en friskmelding av området for fremtidig endring i arealbruk. Det ligger imidlertid et krav om fullstendig kartlegging av eiendommene og utarbeidelse av en tiltaksplan for forurenset grunn i forbindelse med en eventuell byggesak. Dette forholdet sikres gjennom bestemmelse § 5.2.1, som stiller krav om en fullstendig kartlegging av forurenset grunn før igangsetting av arbeider innenfor planområdet.

6.9 Universell utforming

HC-parkeringer, på bakkeplan og i parkeringskjeller, dimensjoneres og plasseres med hensyn på anbefalte mål og avstander. Sikret i parkeringsbestemmelse § 3.1.1.5.

Viktige og foretrukne gangsoner tydeliggjøres og markeres med dekke som står i kontrast til inntilliggende kjøreareal. Gangsoner skal være sammenhengende og fungere som ledelinjer til og mellom hovedinnganger fra gangvegen langs Wessels veg. God belysning vil være viktig for å synliggjøre og sikre trygge gangforbindelser. Fri bredde på gangsonene skal muliggjøre nødvendig snøbrøyting med relevant utstyr. Dette er sikret i bestemmelse om utomhusarealer, § 3.1.1.6. Trinnfrie adkomster og stigningsforhold er sikret i gjeldende forskrifter.

6.10 Uteoppholdsareal

Planforslaget legger ikke til rette for bebyggelse som utløser krav om uteoppholdsarealer eller friområder.

Det planlegges imidlertid for tilrettelegging med sitteplasser i tilknytning til hovedinnganger. Eventuell uteservering ved spisested skal rammes inn og avskjermes fra kjøreareal med hjelp av gjerde/stakitt og beplantning.

6.11 Landbruksfaglige vurderinger

Planforslaget berører ikke dyrka eller dyrkbar jord, og arealet er avsatt til bebyggelse i gjeldende KPA.

6.12 Kollektivtilbud

Planforslaget legger ikke opp til endringer i kollektivtilbudet.

6.13 Kulturminner

Det ventes ikke at planforslaget kommer i konflikt med kulturminner.

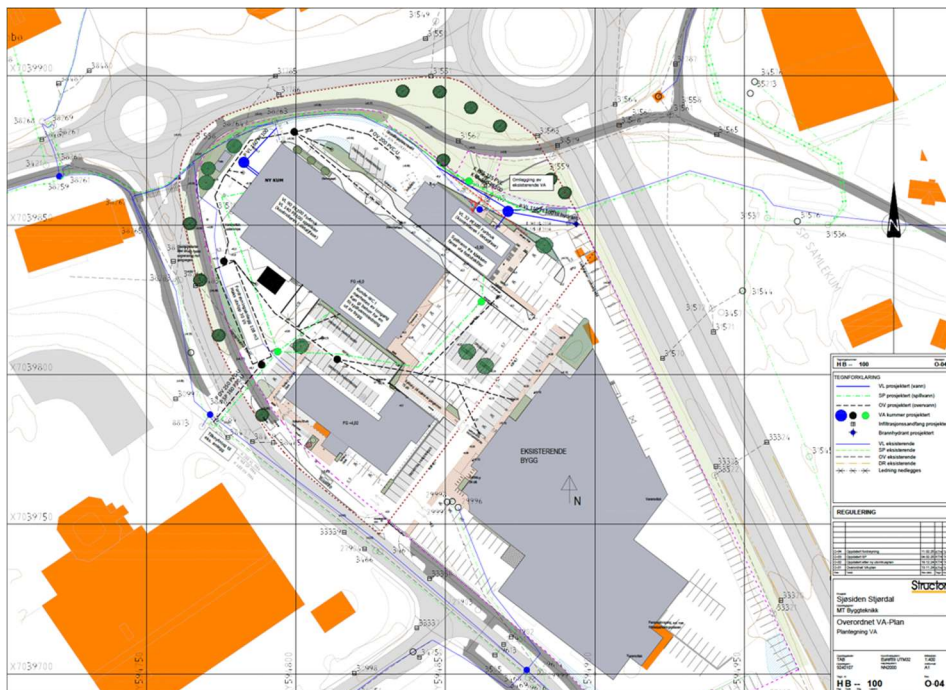
Dersom det under arbeider i marken skulle påtreffes automatisk fredede kulturminner, sikres disse av fellesbestemmelse «§ 2.2 Varslingsplikt etter lov om kulturminner.»

6.14 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Vann, avløp og overvannshåndtering er gjort rede for i vedlegget 3.3 Notat overordnet VA-plan (Structor, 20.12.2024) og illustrert i vedlegg 3.3.1 VAO kart HB 100 (Structor, 19.12.2024)

6.14.1 Tilknytning vann og avløp samt brannvann

Tilknytning for forbruksvann og sprinkler er foreslått gjort vannkum 38263 nord for planområdet hvor stikkledning 160 PVC allerede er lagt klar. Forslag til stikkledninger for spillvann er vist på «5040 Sjøsiden – HB100 Overordnet VA-plan.»



Det er foreslått tiltak som gir tilstrekkelig dekning for brannvann, løsningen må kontrolleres av brannrådgiver før gjennomføring av planen.



FIGUR 6 BRANNVANNSDEKNING ETTER TILTAK

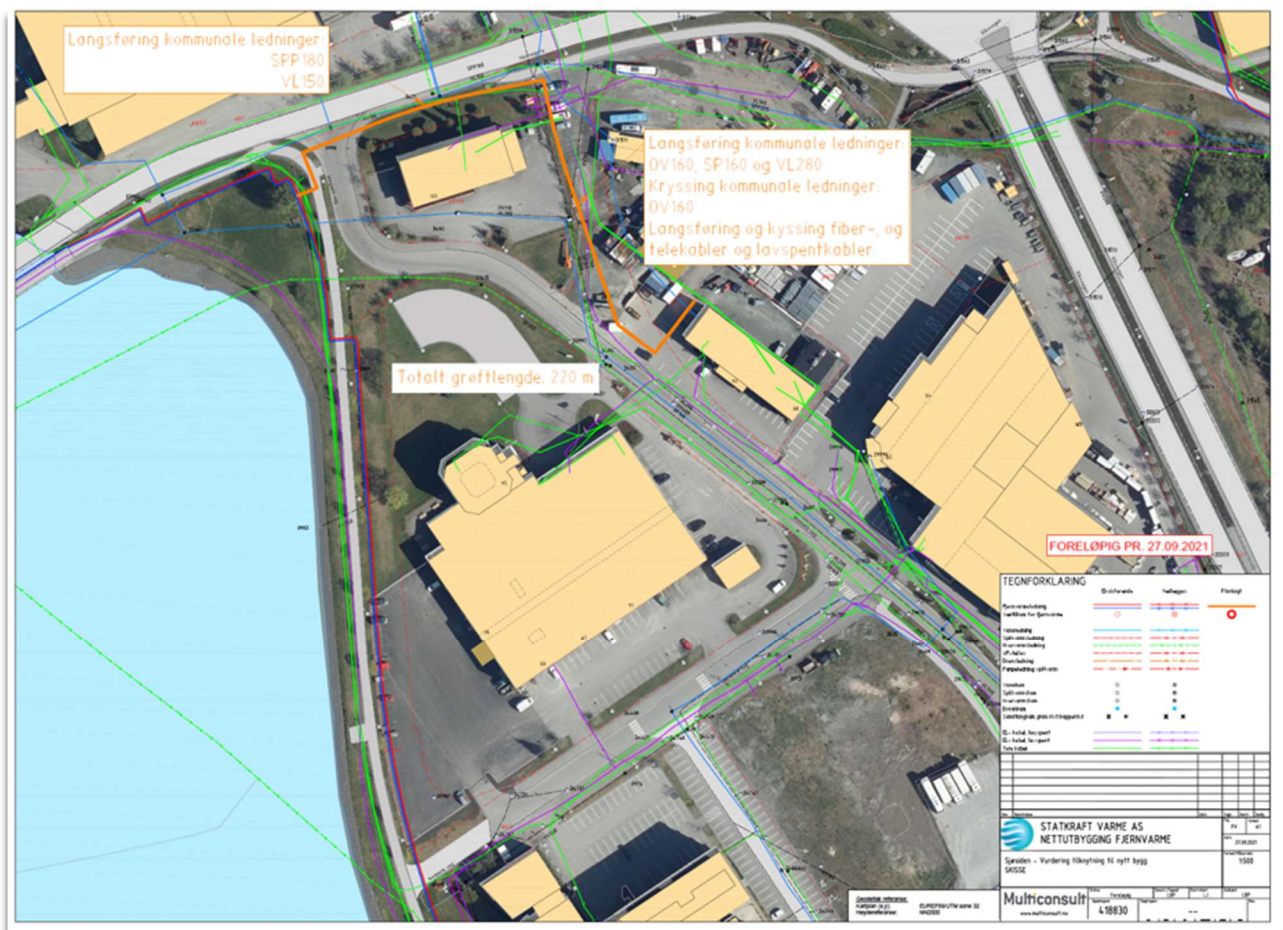
Utklipp «5040 Sjøsiden – Overordnet VA-plan» (Structor 11.02.2025)

6.14.2 Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Kommuneplanens areal del pkt. 1.4.3 stiller krav om at det skal tilrettelegges for fjernvarmeanlegg ved samlet utbyggingsareal over 500m², og at reguleringsplan som omfatter areal innenfor konsesjonsområdet skal ha egen bestemmelse om tilrettelegging for fjernvarme.

Det er stilt krav om tilrettelegging for fjernvarmeanlegg i planbestemmelsen § 2.6.1.

Mulig tilkoblingspunkt til fjernvarme nett er vist i traseskisse fra Statkraft/Multiconsult.



Utklipp vedlegg 3.8 Traseskisse tilknytning Sjøsidan (Statkraft/Multiconsult, 27.09.2021)

6.14.3 Overvannshåndtering

Krav om overvannshåndtering etter 3-trinnsstrategien er sikret i planforslagets fellesbestemmelser § 2.3.1, samt i rekkefølgebestemmelse § 5.1.2 som krever at VAO-plan med utomhusplan følger rammesøknad.

Notat 3.3 Notat overordnet VA-plan (Structor, 11.04.2025) beskriver hvordan overvann skal håndteres etter 3-trinnsstrategien.

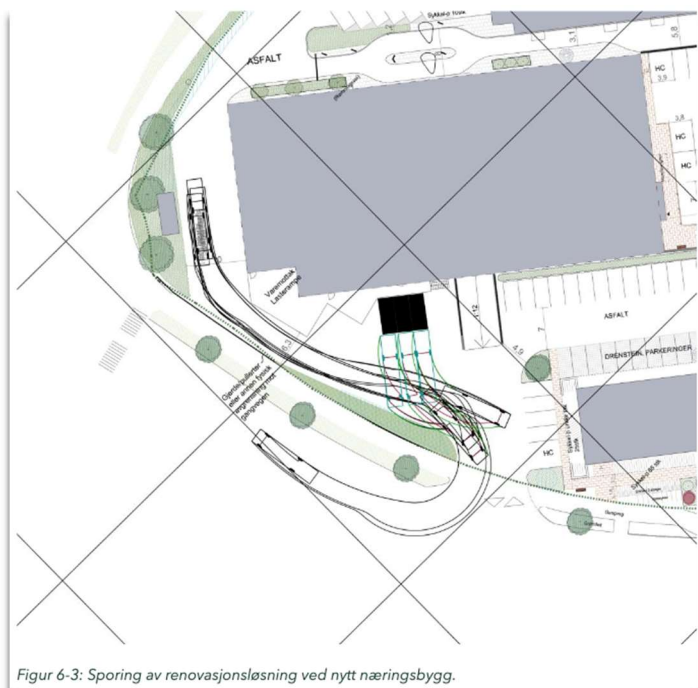
Trinn 1, infiltrasjon av daglig nedbør, ivaretas gjennom permeable dekker og infiltrasjonssandfang. Det er god permeabilitet i topplaget og det forventes ikke avrenning til kommunalt nett i det daglige. Trinn 1-løsninger optimaliseres i samråd med LARK under detaljprosjekteringen.

Trinn 2, fordrøyning av kraftige regnskyll, ivaretas gjennom å etablere et fordrøyningsanlegg med volum på 108 m³. Volumkrav er basert på overvannsberegninger gjort i Notat overordnet VA-plan, disse må kontrolleres under detaljprosjektering. Det er i samråd med Stjørdal kommune lagt til grunn en påslippsmengde på 30 l/s, hvilket gir en restkapasitet på overvannsrør på 15 l/s etter utbygging.

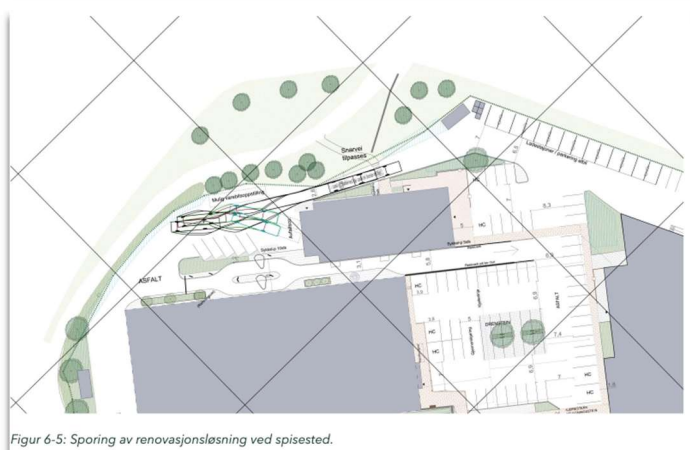
Trinn 3, sikre flomveier, ivaretas ved å detaljprosjektere riktige fall på vei- og terrengoverflater, slik at vannet effektivt ledes bort fra rampen til parkeringskjelleren. Ved en flomhendelse vil veinettet fungere som en naturlig flomvei for å lede flomvannet til sjø.

6.15 Plan for avfallshenting

Avfallshåndtering planlegges løst med lukkede avfallscontainere som er stasjonert på bakkeplan. Tømming av avfallscontainere forventes å skje sjeldnere enn én gang per måned.



Figur 6-3: Sporing av renovasjonsløsning ved nytt næringsbygg.



Figur 6-5: Sporing av renovasjonsløsning ved spisested.

Faksimiler fra «3.2 Trafikkanalyse Sjøsiden (Asplan Viak, 16.12.2024)»

Utdypende informasjon finnes i vedlegget «3.2 Trafikkanalyse Sjøsiden (Asplan Viak, 16.12.2024),» samt tegningsvedleggene «3.2.1 Sporingskurve tegning TZ001 (Asplan Viak, 12.12.2024)»- 3.2.5 Sporingskurve tegning TZ005 (Asplan Viak, 12.12.2024)

6.16 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

I ROS-analysen ble det avdekket ni uønskede hendelser:

Etter videre analyse i ROS-vurderingen var det identifisert noen hendelser som hadde uakseptabelt høy risiko.

Det er foreslått avbøtende tiltak for å redusere risiko for uønskede hendelser på planområdet både under bygging og i framtidig bruk av området. Tiltak som er nødvendig for å oppnå et akseptabelt risikobilde er sikret i planbestemmelsene. Forholdene er oppsummert i tabellen nedenfor.

	Hendelse	Tiltak	Oppfølging gjennom planverktøy eller annet	Risikobilde etter tiltak
1	Store nedbørsmengder overvann	Håndtering av overvann etter 3-trinnsmodellen. Krav om etablering av pumpe i kjeller	Krav sikres i planbestemmelsene	Sannsynlighet for skader vurderes som liten etter tiltak
2	Stormflo havnivåstigning grunnvann	Det forutsettes brukt sump-pumper for å ivareta grunnvann/flomvann i kjellere.	Krav sikres i planbestemmelsene	Sannsynlighet for skader vurderes som liten etter tiltak
3	Radon	Krav om radonsperre i alle bygg med oppholdsrom	Krav er sikret i TEK 17 §13-5	Ikke relevant, sikres gjennom krav i TEK17, se kap. 4
4	Skred grunnforhold	Sikring av utførelse av fundamenter	Krav sikres i planbestemmelsene (Rekkefølgekrav for dokumentasjon av prosjektering ifbm. byggesak)	Områdestabilitet er vurdert til å være ivaretatt. Geoteknisk prosjektering sikrer at stabilitet opprettholdes ved bygging.
5	Samferdselsårer/trafiksikkerhet	Utforming av veg og trafikk-løsninger på planområdet og tilknytning til offentlig veg i området utformes i ht normer for vegutforming fra Statens vegvesen.	Krav sikres i planbestemmelsene (Rekkefølgekrav for dokumentasjon av prosjektering ifbm. byggesak)	Risiko for ulykker vurderes til å være liten etter gjennomførte tiltak
6	Forurensing/støy	Støy og luftforurensning utløser ingen tiltak Forurensing i grunnen kartlegges og håndteres iht. evt. tiltaksplan.	Sikres gjennom planbestemmelse om miljøkartlegging i grunnen	Risikoen vurderes som liten etter gjennomførte tiltak
7	Ulykker knyttet til nærliggende virksomheter	Ikke relevant med tiltak i planarbeidet.	Ikke relevant	Ikke relevant etter utredning/analyse, se kap. 4
8	Birdstrike	Utforming av bebyggelse som ikke gir attraktive hekkeplasser. Driftsrutiner for å forhindre hekking.	Krav sikres i planbestemmelsene	Sannsynlighet for økt antall birdstrikes vurderes som liten etter tiltak.
9	Forhold knyttet til nærliggende flyplassdrift	Gjelder forhold ved arbeid i høyden og med kran i planområdet. Bestemmelser i reguleringsplan	Krav sikres i planbestemmelsene	Risiko vurderes som liten etter krav som er tatt inn i planbestemmelser

6.17 Rekkefølgebestemmelser

Det er satt en rekke krav knyttet til ulike milepæler i byggesak. Kravene er knyttet til formål kombinert bygg og anlegg, da øvrige arealformål allerede er opparbeidet i dagens situasjon.

Før rammetillatelse skal kommunen forelegges utomhusplan som viser løsninger for utforming av parkering og utomhus arealer, jf. § 3.1.1.4, (§ 5.1.1) samt overordnet VAO-plan med utomhusplan som viser planlagte løsninger for overvannshåndtering (§ 5.1.2.)

Før igangsettingstillatelse skal kommunen forelegges fullstendig kartlegging av forurenset grunn med tilhørende tiltaksplan, (§ 5.2.1) kartlegging av uønskede og fremmede arter innenfor anleggsområdet sammen med evt. tiltaksplan, (§ 5.2.2) geoteknisk rapport med geoteknisk detaljprosjektering for omsøkte tiltak (§ 5.2.3) samt plan for anleggsfasen inkludert riggplan og hvordan omgivelsene sikres mot støy og støv i henhold til gjeldende retningslinjer.

Før bebyggelse tas i bruk skal tilgrensende areal mot veg, fortau, gang/sykkelveg, og uteareal med parkering, grøntribatter o.l. være opparbeidet og ferdigstilt iht. til godkjent utomhusplan.

7 Konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert etter Forskrift om konsekvensutredninger. Planen er i hovedsak vurdert å være i tråd med overordna/gjeldene planformål og tidligere politiske vedtak. Planforslaget tilrettelegger heller ikke for ny bygningsmasse på mer enn 15000 m², og omfattes derfor ikke av vedlegg 1, jf. §6 i forskriften. Det vurderes ikke å ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og omfattes ikke av §§8 og 10.

Fullstendig vurdering av krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854) finnes i «5040 Sjøsidan – Planinitiativ.»

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Vurdering mot relevante planer er redegjort for i kapittel 4.

8.2 Landskap

8.2.1 Nær- og fjernvirkning i landskapet

Planforslaget legger opp til bebyggelse som har en struktur og volumetri som føyer seg inn i eksisterende bebyggelse på Tangen. Det helhetlige forholdet til omkringliggende landskapsbilde vurderes til å bli påvirket i kun liten grad. Det vurderes som en fordel at bebyggelsen blir komplettert, der deler av planområdet i dag fremstår som «brakkland.»

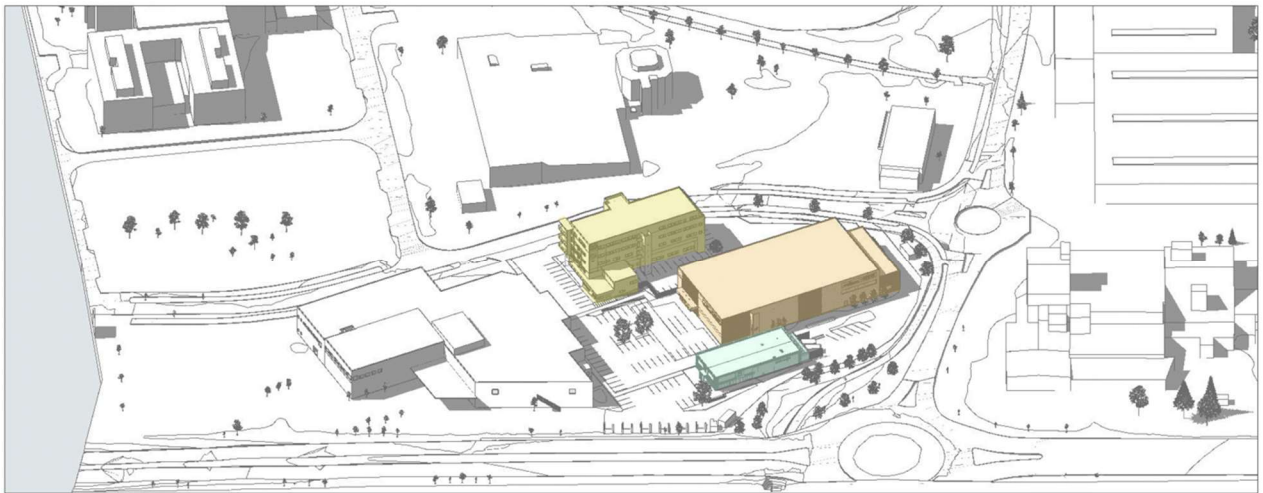
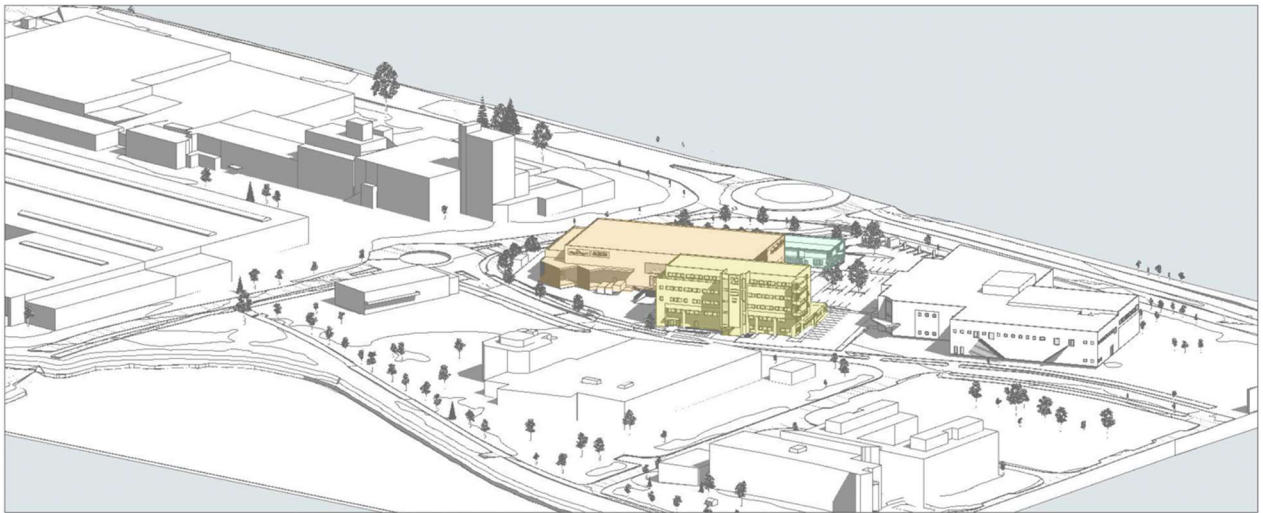
Som det fremgår av illustrasjonene under føyer de planlagte bygningsvolumene seg inn i de bygde omgivelsene. Ny bebyggelse er vist i pastellfarger, mens eksisterende bebyggelse er vist i hvitt og grått.



SJØSIDEN STJØRDAL

FJERNVIRKNING

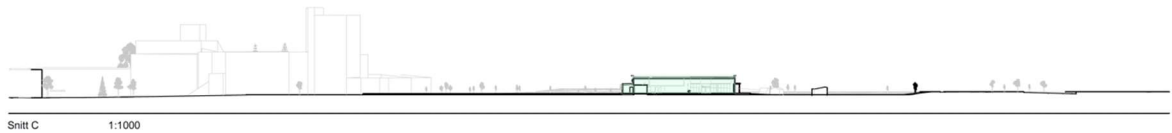
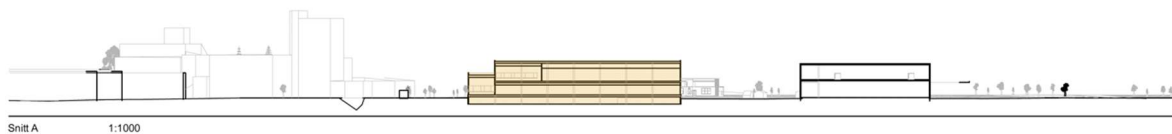
Illustrasjon fjernvirkning (RAK Arkitektur)



SJØSIDEN STJØRDAL

FUGLEPERSPEKTIV

Illustrasjon fugleperspektiv (RAK Arkitektur)



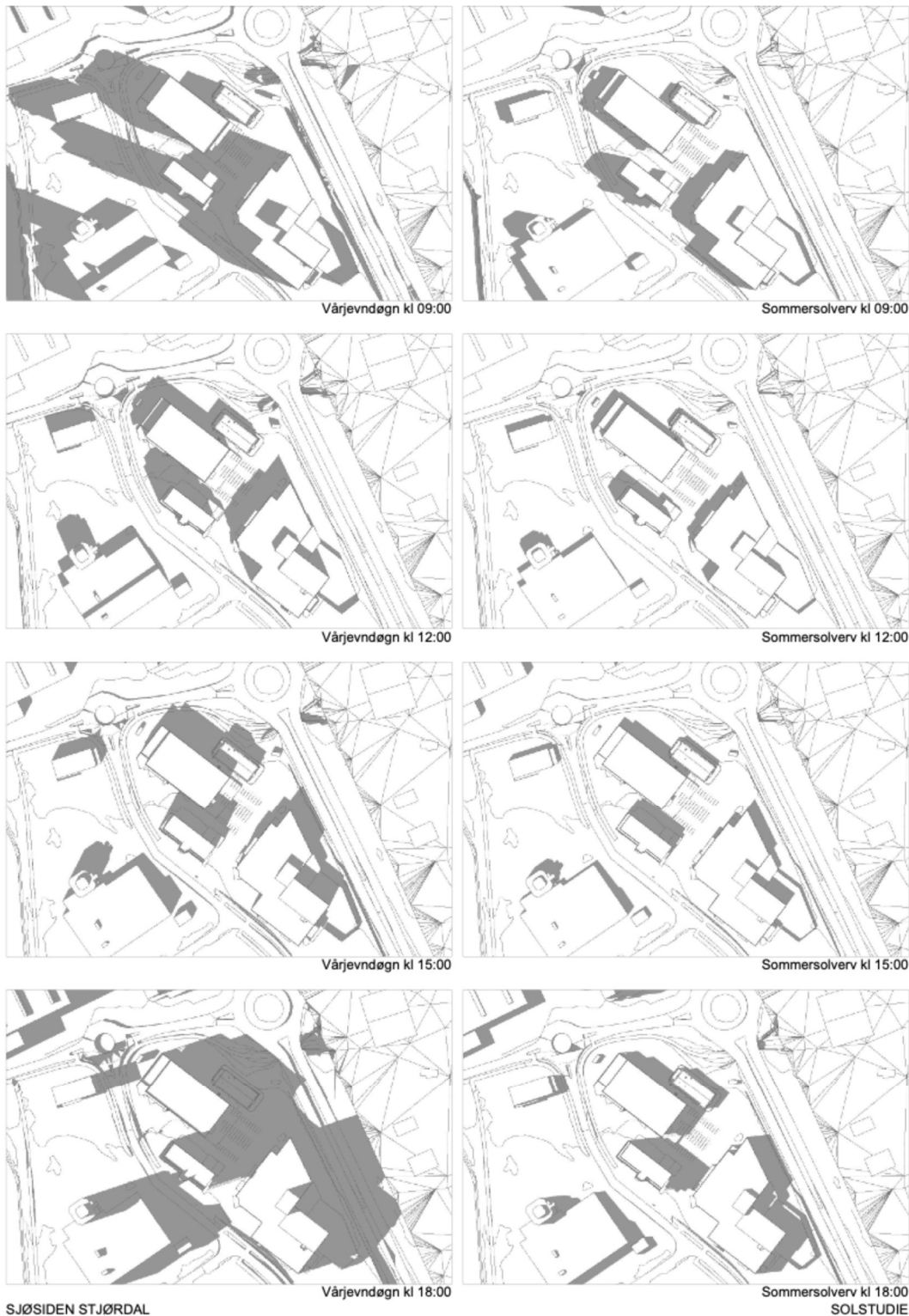
SJØSIDEN STJØRDAL

SNITT

Illustrasjon landskapssnitt (RAK Arkitektur)

8.2.2 Sol- og skyggeforhold

Det er utarbeidet en enkel analyse av hvordan planforslaget innvirker på sol- og skyggeforhold i omgivelsene. Som det fremgår av illustrasjonen, vil ikke planlagt bebyggelse medføre vesentlig skyggevirkning på arealene i det omkringliggende nabolaget. På morgen ved jevndøgn vil det kastes noe skygge på tilgrensende arealer nord-vest for planområdet.



Sol-/skyggestudie (RAK Arkitektur)

8.3 Stedets karakter

Planforslaget føyer seg i hovedsak inn i strøkskarakteren, men legger opp til en noe høyere tetthet i bebyggelsen, noe som gjøres mulig ved å legge en del parkering under bakken. Det planlegges også for en mer omsorgsfull utforming av utomhusareal, slik som det delvis er gjort på vestsiden av Wessels veg, ved at det avsettes en bredere grønn sone langs gang-og sykkelvegen langs Havnegata, enn det er i dag. Begge disse faktorene vurderes som klart positive – den første med tanke på god utnytting av arealer satt av til bebyggelse og den andre med tanke på å bygge merkevaren Stjørdal, da er det gunstig at «utstillingsvindu» mot E6 fremstår ryddig og tiltalende.

8.4 Byform og estetikk

Planområdet er av en slik karakter at det ikke er naturlig å vurdere byform som sådan.

Gjennomføring av planen vil føre til et mer helhetlig uttrykk for Sjøsidens-området. Det som i dag fremstår som «brakkland» vil bli bebygget, og bebyggelsen danner tildels et byrom mot eksisterende senter «Sjøsidens Hus og Hjem.» Det tilstrebes en helhet i materialbruk og det legges opp til gode forbindelser for myke trafikanter. Det er også laget bestemmelser som sikrer en andel grønne flater og beplantning i randsonen av planområdet.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det er under planarbeidet ikke identifisert konflikter med kulturminner, kulturmiljø eller verneverdier. Dersom det under arbeidet i marken skulle påtreffes automatisk fredede kulturminner, sikres disse av fellesbestemmelse «§ 2.2 Varslingsplikt etter lov om kulturminner.»

8.6 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Planforslag skal vurderes opp mot Naturmangfoldlovens kapittel 2, og her er det særlig §§ 8-12 som er sentrale i forhold til prinsippene for offentlig beslutningstaking.

8.6.1 Vurdering etter §§8-12 i naturmangfoldloven

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Planområdet er sjekket opp mot tilgjengelige databaser. I tillegg har BRAINS Media, ved Tor Bollingmo, bistått med en naturfaglig vurdering av området. Det er kartlagt en del observasjoner og rødlistede fuglearter på planområdet. Det er gjort observasjoner av den uønskede fremmedarten alaskakornell i nærhet til planområdet noe tilbake i tid.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Det vurderes at kunnskapsgrunnlaget er godt. BRAINS Media, ved Tor Bollingmo, har spisskompetanse innen naturfaglig kartlegging generelt og svært lang erfaring med registreringer og observasjoner i det angjeldende området spesielt, og har de nødvendige faglige forutsetninger for å gjennomføre vurderingene.

§10 Økosystemtilnærming

Planforslaget berører ikke et areal med særlige viktige naturverdier, ut over forekomst av et utvalg rødlistede fuglearter, og berører dermed ikke sårbare økosystemer. Den naturfaglige vurderingen konkluderer med at tiltaket ikke berører forhold som kan påvirke forekomst, trekkforhold eller hekking hos aktuelle rødlistede fuglearter.

§ 11 og 12 Kostnader ved miljøforringelse og miljøforsvarlige teknikker

Med henvisning til vurderingene over, gjør disse paragrafene seg gjeldene i kun liten grad. Den anføres allikevel at eventuell flytting av overskuddsmasse bør gjøres sporbar for ettertiden, og at dersom det påvises fortsatt forekomst av alaskakornell så overskuddsmasser skal behandles på en sånn måte at arten ikke spres, både under transport og ved permanent deponering.

8.6.2 Forhold til kommunedelplan for naturmangfold

Stjørdal kommune vedtak 17.02.2022 «Kommunedelplan for naturmangfold 2022-2033.» Planen er ikke juridisk bindende, men er tenkt som et planleggingsverktøy som skal gi føringer.

Ut over de tema som allerede er utredet, er det ikke identifisert tema i planforslaget som bør vurderes opp mot tema i naturmangfoldsplanen.

Etablering av grønne soner med plass til trær gir grunnlag for økt mangfold av insekter og fugl. Dette bygger opp under Naturmangfoldsplanen pkt. 4.11.2 «Bynatur.»

8.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planområdet er i dag lite egnet for friluftsliv og rekreasjon.

Det er imidlertid lagt til rette for at myke trafikanter kan ferdes trygt på gang- og sykkelvegen langs Havnegata, og videre til rekreasjonsområder som grøntdrag langs sjøfronten. Planen knytter seg tildels til gang- og sykkelvegnettet, og bidrar til en økt opplevelsesverdi av turen i form av opparbeidelse av arealene som i dag ligger mer eller mindre brakk.

8.8 Uteområder

Planen legger ikke opp til bebyggelse som utløser krav til uteoppholdsareal eller friområder. Det legges imidlertid til rette for noe opparbeidet grøntareal med beplantning og møblert uteservering i tillegg til parkering for bil, sykkel og el-sparkesykkel.



Utsnitt fra illustrasjonsplan utomhus (Hammer planteskole, 04.02.2025)

8.9 Trafikkforhold

Virkningen av trafikkforhold i planforslaget er nærmere beskrevet i vedlegget– «5040 Sjøsidan – Trafikkanalyse.»

8.9.1 Vegforhold

Det overordna vegsystemet og tilkomst til planområdet er likt som i dagens situasjon, med unntak av at trafikkmønster for varelevering og renovasjon styres med innkjøring via en av de to sørlige adkomstene fra Wessels veg, rundt eksisterende forretningsbygg og ut av planområdet via den nordligste adkomsten.

Varelevering og renovasjon er plassert slik at rygging unngås på uoversiktlige steder og steder med mange andre trafikanter i konflikt. Det forventes lite/ingen myke trafikanter i områdene, men noe biltrafikk.

For å unngå trafikkfarlige situasjoner legges varelevering til tider hvor det er lite trafikk og besøkende. Område for oppstilling av lastebil ved varelevering merkes opp på bakken for å sikre nok areal til å kjøre forbi oppstilt vareleveringsbil. Som trafiksikkerhetstiltak kan det vurderes envegskjøring nord for restaurantbygget med trafikk kun i retning fra øst til vest.

8.9.2 Trafikkvekst

Da det i dagens situasjon er svært lite bebyggelse på planområdet, vil planforslaget nødvendigvis medføre trafikkvekst. Det er beregnet en samlet turproduksjon på rundt 1950 for planforslaget, hvilket tilsvarer en vekst på 1800 turer, hvorav ca. 60 prosent av turene forentes å være bilturer.

Det er viktig å presisere at dette er vekst i turer lokalt på planområdet, mange av turene vil være turer som i dag allerede er på omkringingliggende vegnett og går til andre målpunkt. Det forventes derfor ikke vekst i trafikk i vegnett øst for E6 eller langs E6. Erfaringsmessig så vil trafikken fordele seg avhengig av kapasitet og målpunkt. Det vurderes at rundkjøringen Wessels veg x Havnegata vil ha en god trafikkutvikling uten utfordringer knyttet til kø eller betydelige forsinkelser ved trafikkmengder som beregnet for planforslaget.

8.9.3 Kollektivtilbud og forhold for mye trafikanter

Planforslaget medfører ingen endring i kollektivtilbudet slik det foreligger i dag.

Det er allerede i dag lagt godt til rette for myke trafikanter med tosidig tilbud langs Wessels veg, forbindelser til fjorden og forbindelse til sentrum via Tangkulverten under E6. Planforslaget legger opp til forbindelser for myke trafikanter mellom bebyggelsen på planområdet, samt til eksisterende næringsbygg i sør. Gang- og sykkeltilbudet kobles også sammen med gang- og sykkelveger langs Wessels veg og i Tangkulverten under E6. Trafikkplanlegger vurderer at forslaget vil gi gode forbindelser for myke trafikanter.

8.10 Barns interesser

Planområdet er i dag hverken tilrettelagt for eller i bruk som leke- eller fritidsareal for barn og unge. Det legges det heller ikke opp til i planforslaget, men opparbeidelse av arealene vil gi en økt opplevelseskvalitet for alle aldersgrupper.

8.11 Universell utforming

Tiltak som beskrevet i kapittel 6.9 fører til en vesentlig bedring av universell utforming i planområdet.

8.12 Energibehov – energiforbruk

Det er foreløpig stipulert et energibehov på 1600A - 1100kW for den utbyggingen planforslaget legger til rette for. Faktiske behov og effekter beregnes i detaljprosjekteringen.

Det vil bli behov for større strømtilgang, hvilket planlegges løst ved etablering av to nye trafoer innenfor planområdet.

8.13 Støy

8.13.1 Vegtrafikkstøy

Planområdet ligger innenfor støyvarselkart for E6, men det etableres ikke støyfølsom bebyggelse.

Med bakgrunn i beregning av trafikkvekst i trafikkvurderingen er denne så beskjedne at det ikke er praksis for å gjøre støyreducerende tiltak for eksisterende bebyggelse, jf. T-1442/2021.

8.13.2 Støyende virksomhet

Det er både avstand og barrierer (som E6) mellom planområdet og støyfølsom bebyggelse. Planforslaget har også bestemmelser som ikke tillater etablering av støyintensive virksomheter. Vurderinger av avbøtende tiltak blir derfor ikke et tema i planarbeidet.

8.13.3 Støy i anleggsfasen

Bygge- og anleggsaktivitet vil nødvendigvis innebære en økt støybelastning i bygge- og anleggsperioden. Retningslinje T-1442/2021, kap. 6 omhandler støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. Tabell 4, og 5 fra retningslinjen er gjort gjeldende for planområdet gjennom planbestemmelsene §§ 2.2.1 og 5.2.3.

8.14 ROS

Det er utarbeidet en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) i tråd med DSBs mal og oppsett som baserer seg på foreliggende kunnskap og kilder samt utdrag fra nødvendige avklaringer og utredninger utført i forbindelse med planarbeidet.

Risiko og sårbarhetsanalysen viser at planområdet er egnet for foreslått utbygging.

Ingen av de forhold som er avdekket i analysen er av slik karakter at de medfører så stor risiko at det skulle tilsi at tiltaket ikke bør gjennomføres.

Etter tiltak er risikobildet endret, og samtlige hendelser er innenfor en akseptabel risiko.

Fullstendig gjennomgang av forholdene er gitt i vedlagte risiko- og sårbarhetsanalyse.

8.15 Jordressurser/landbruk

Planforslaget berører ikke dyrka eller dyrkbar jord, og arealet er avsatt til bebyggelse i KPA.

Det er imidlertid regulert for en relativt høy tomteutnyttelse, hvilket bidrar til å unngå potensielt økt press på landbruksjord i omlandet.

8.16 Teknisk infrastruktur

Løsninger for teknisk infrastruktur er beskrevet i kapitlene 6.5 og 6.14.

Planforslaget gir ikke vesentlige virkninger utenfor planområdet. Alle behov løses på egen eiendom, eller under bakkenivå i henhold til gjeldende relevante regelverk.

8.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ikke identifisert forhold ved planforslaget som medfører økonomiske konsekvenser for kommunen. Det planlegges ikke for areal som skal overtas av kommunen og dermed ingen økte kostnader på drift/vedlikehold for kommunen som følge av planen.

8.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Målet med planforslaget er å videreutvikle Tangen som et avlastningssenter som styrker og bygger opp under sentrum, og å spille på lag med eksisterende etableringer og infrastruktur som finnes på Tangen i dag. Det vurderes ikke å oppstå negative konsekvenser for næringsinteresser i området.

8.19 Interessemotsetninger

De viktigste interessemotsetningene på Sjøsidene, er tredelt, skal Sjøsidene på Tangen videreføre sin posisjon som et avlastningssenter som bygger opp under og styrker sentrum, eller skal arealene utvikles videre som rent nærings og industriareal? I alle tilfeller er det viktig å finne en balansegang der Sjøsidene ikke kommer i et direkte konkurranseforhold med sentrum, slik at sentrumsområdet undergraves som handelssentrum.

8.20 Avveining av virkninger

Med henvisning til planbeskrivelsen i sin helhet, og særlig til redegjørelsen i kapittel 2.4 mener vi å ha vist at de totale virkningene av planforslaget er til fordel for både videre utvikling lokalt i planområdet, som en del av nærmiljøet på Tangen og i samspill med Stjørdal sentrum som handelssentrum. Videre utvikling av disse sentrale arealene, tett på E6, bidrar også til regional styrking.

9 Innkomne innspill oppstartsvurdering

9.1 Innkomne innspill – oppsummert med kommentarer

Innkomne uttalelser	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 13.09.2024</i> Generell informasjon om DSB sin rolle og områder for innsigelseskompetanse i plansaker. Ber om å få saken oversendt dersom den gjelder areal knyttet til storulykkevirksomhet.	Tas til orientering Planområdet ligger i nærhet til storulykkebedrift, forholdet er utredet i eget vedlegg, «3.4 Utredning vedrørende storulykeforskriften (Safezone, 20.05.2022)»	
<i>Innherred Renovasjon, 13.09.2024</i> Orientering om at renovasjonsløsning til næringsvirksomhet er konkurranseutsatt og kan velges av de aktørene som etablerer seg i byggene. Peker på at det bør legges en plan for renovasjonsløsning og plassering i de ulike bygg.	Tas til orientering Tas til etterretning. Plassering av avfalls løsninger er vist på illustrasjonsplan utomhus.	
<i>Sametinget/Saemiedigkie, 17.09.2024</i> Forutsetter dialog med reindriftsforvaltninga for hensyn som angår reindrift. Anser det som lite sannsynlig at det er konflikt med samiske kulturminner. Minner om generell aktsomhets- og meldeplikt, ber om at følgende tas inn i bestemmelsene: «<i>Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding sendes Sámediggi – Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre arbeidet.</i>»	Tas til orientering, lite aktuelt for planområdet. Tas til etterretning Formuleringen tatt i bestemmelsene § 2.5.1.	

Ber om at følgende tas inn i bestemmelsene: <i>«Krav til radiotekniske vurderinger av kraner Ved bruk av tårnkran der bommen overstiger kote 44 meter over havet, skal tiltakshaver innhente en radioteknisk vurdering som skal godkjennes av Avinor. Mobilkran vil kunne benyttes med arm opp til 40 meter over terreng uten krav til separat radioteknisk vurdering. Dersom mobilkran skal operere over denne høyden, skal tiltakshaver innhente en radioteknisk vurdering som skal godkjennes av Avinor.</i> <i>Ved en radioteknisk vurdering for kraner må tiltakshaver opplyse nøyaktig posisjon og størrelse på kranene. Kommunen kan ikke gi igangsetningstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for bruk av kraner.»</i> Av hensyn til flysikkerheten kreves skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Trondheim lufthavn og tiltakshaver. Ber om at følgende tas inn i bestemmelsene: <i>«Sprengningsarbeider - Varsling Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten opprette en skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet ved Trondheim lufthavn.»</i> Forebygging mot «birdstrike» Ber om at følgende tas inn i bestemmelsene: <i>«Forebyggende tiltak mot birdstrike ved Trondheim lufthavn Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre ROS-analyse med hensyn til faren for birdstrike ved de planlagte tiltakene. ROS-analysen skal i tillegg omhandle den samlede virkningen og belastningen av alle nye og iverksatte planer samt eksisterende arealbruk og hvilken betydning de har for flysikkerheten. ROS-analysen skal inneholde forslag til avbøtende tiltak og</i>	Tas til etterretning Tatt inn i bestemmelsene § 2.7.2. Tas til etterretning Tatt inn i bestemmelsene § 2.7.3. Tas til etterretning Tatt inn i bestemmelsene § 2.7.4. Avinor har i mail av 05.11.2024 godkjent naturfaglig utredning utarbeidet av BRAINS Media som ROS-analyse.	
---	---	--

<i>oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering. Avinor stiller krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der.»</i> Planområdet er ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Trondheim Lufthavn.	Tas til orientering	
<i>Trondheim havn, 23.09.2024</i> Har ingen merknader, og ønsker lykke til med planarbeidet.	Tas til orientering	
<i>Nye Veier, 30.09.2024</i> Orienterer om arbeid med en omregulering på strekningen Helltunnelen - Hellstranda som en del av planlegging og utbygging av ny E6 mellom Sveberg og Værnes, og i den forbindelse utredning av kompensierende tiltak i sjø for å sikre beiteområder for laks og sjøørret. Utredningsområdet strekker seg helt opp til Tangen vest for aktuelt planområde, men er ikke i direkte berøring med dette. Nye veier har derfor ingen spesielle innspill til oppstart av planarbeidet.	Tas til orientering	
<i>Glava AS, 01.10.2024</i> Ønsker ikke at det åpnes for innslag av boligformål sør og sørvest for Glavas fabrikk i Havnegata 22. Dette med begrunnelse i støy som genereres av Glavas virksomhet på tildels ugunstige tidspunkt.	Tas til etterretning Det åpnes ikke for boligformål i planområdet.	
<i>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 01.10.2024</i> Orienterer om sin rolle og innsigelseskompetanse i plansaker, og at de prioriterer å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Orienterer om NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan.	Tas til orientering Tas til orientering	

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.	Tas til etterretning Det vurderes ikke at NVE får sine saksområder berørt.	
<i>Trøndelag fylkeskommune, 01.10.2024</i> Det må redegjøres for om planforslaget er i tråd med nasjonale og regionale føringer. Regional plan for arealbruk for Trøndelag sier at KPA skal være styrende verktøy for handelslokalisering, og at detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens bør lokaliseres til det som er angitt som sentrumssone i kommuneplanen og nært kollektivknutepunkt, samt at handel med plass- og transportkrevende varegrupper bør lokaliseres til definerte avlastningssentre. TFK som vegeier vil fraråde at det planlegges for virksom het som vil generer stor ny trafikk, med bakgrunn i trafikkflyt/framkommelighet/avvikling på fv. 6802 (Havnegata) og også bakover mot E6. TFK forventer en grundig trafikkanalyse, og kan fremme innsigelse dersom de finner analysen mangelfull, eller at realisering av plan ikke ivaretar trafiksikkerhet/framkommelighet på en tilfredsstillende måte. Vurderer liten risiko for konflikt med kulturminner, men foreslår at følgende tas inn i bestemmelsene: «Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre selve arbeidet.»	Tas til etterretning Temaene er vurdert i planbeskrivelsens kap. 4, det er ikke identifisert konflikter som taler for at planen ikke bør gjennomføres. Tas til etterretning Det er gjennomført en egen trafikkanalyse i forbindelse med planarbeidet, se vedlagt «3.2 Trafikkanalyse Sjøsidan (Asplan Viak, 16.12.2024).» Analysen konkluderer med at planforslaget ikke medfører økt trafikkfare eller vesentlig kødannelse. Tas til etterretning Tatt inn i bestemmelsene pkt. § 2.5.1.	
<i>Statsforvalteren i Trøndelag, 01.10.2024</i>		

SF legger vekt på en effektiv arealbruk i sentrale områder, for å legge mindre press på jordressurser og behov for nye næringsarealer. Ber om konkrete vurderinger av parkeringsareal – også vurdert opp mot evt. nye føringer i ny KPA. Minner om vurdering av naturmangfold, særlig vurdering av planforslagets virkning på fuglearter som lever i området. Ber om VAO-plan. Ber om plan for bygge- og anleggsfase som sikrer støy og luftkvalitet. Viser til grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6.3 i T-1520 og kapittel 6, tabell 4 og 5 i T-1442/2021. Den fremmede arten alaskakornell er registrert utenfor planområdet. Ber om vurdering av fare for spredning av fremmede arter, samt tiltak for å forhindre dette. Det skal sikres gjennom planbestemmelsene at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltakene, jf. forskrift om fremmede organismer. Minner om barn og unges interesser, samt universell utforming.	Tas til etterretning Temaene er redegjort for i planbeskrivelsens kap. 6.3 og 6.4. Planforslaget legger opp til en potensielt høy utnytting, og en fremtidig fleksibilitet i parkeringsdekning. Tas til etterretning Det er utarbeidet notat av biolog med særlig kompetanse på fugl, se vedlegg «3.9 Uttalelse arts mangfold (BRAINS Media, 04.11.2024)» som konkluderer med at planforslaget ikke får negative konsekvenser for fuglebestanden. Vurdering mot mnl. §§ 8-12 finnes i kap. 8.6.1 i planbeskrivelsen. Tas til etterretning Planbestemmelsen § 5.1.2 sikrer utarbeidelse av VAO-plan ved rammesøknad. Det er som del av planarbeidet utarbeidet VAO-plan inkl. illustrasjon, se vedlegg «3.3 Notat overordnet VA-plan (Structor, 11.02.2025)» og «3.3.1 VAO kart HB 100 (Structor, 11.02.2025)» Tas til etterretning Utarbeidelse av slik plan før igangsetting av byggearbeider er sikret i planbestemmelsen § 5.2.3. Tas til etterretning Problematikken er redegjort for i vedlegg «3.9 Uttalelse arts mangfold (BRAINS Media, 04.11.2024)» Håndtering av problematikken er sikret i planbestemmelsene §§ 2.5.2 og 5.2.2. Tas til etterretning Temaene er redegjort for i planbeskrivelsen, barn og unges interesse blir lite berørt. Universell utforming ut over krav i TEK17 er sikret i planbestemmelsen § 3.2.3. Videre angir §§ 3.1.14 og 3.1.1.5 krav til utforming som hensyntar ulike funksjonsvariasjoner.	
--	---	--

Forutsetter Ros-analyse i tråd med pbl § 4-3 og DSBs veileder.	Tas til etterretning Det er utarbeidet ROS-analyse, se vedlegg «3.1 ROS-analyse (Letnes Arkitektkontor AS, 20.12.2024)»	
<i>Plantasjen Eiendom Stjørdal AS, 02.10.2024</i> Uttrykker bekymring rundt evt. endrede adkomstforhold, og ber i tillegg om at planområdet innskrenkes noe i sør-øst – slik at ikke unødig mye av plantasjens eiendom berører av planforslaget.	Tas til etterretning Etter varsel om oppstart er planavgrensningen betydelig redusert, hele den sør-østre delen er tatt ut av planforslaget. Plantasjen Eiendom sine arealer og adkomstforhold blir med dette ikke berørt av planforslaget.	
<i>Vennatrøgruppen, 02.10.2024</i> Peker på ulike forhold knyttet til overordnede planer som Kommuneplanens samfunns- og arealdel, (Herunder forholdet til pågående rullering av KPA) og regionale og interkommunale planer som Byvekstavtalen og Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen. Det pekes også på viktigheten av å vurdere konkurranseforhold til sentrum, samt generelt sett hvordan planforslaget forholder seg til overordnende målsettinger for kommunen, herunder også oppfyllelse av nullvekstmålet. Tidligere vedtatte dispensasjoner sin rolle i planarbeidet problematiseres. Det pekes på konsekvenser for Stjørdal sentrum, herunder trafikk og sentrumsflytting samt naturfare og kvikkleire som sentrale utredningstema.	Tas til etterretning Temaene er vurdert i planbeskrivelsens kap. 2.4, samt 8.18-8.20. Det er ikke identifisert forhold som taler for at planen ikke bør gjennomføres. Tas til etterretning Planprosesser og byggesaker, inkl. dispensasjoner, forut for herværende planarbeid er redegjort for i planbeskrivelsens kap. 2.4.2. Tas til etterretning For vurdering av trafikk og kvikkleire vises spesifikt til vedleggene «3.2 Trafikkanalyse Sjøsiden (Asplan Viak, 16.12.2024)» og «3.7 Geoteknisk vurdering for detaljregulering (DMR miljø og geoteknikk AS, 19.09.2024)» For øvrige tema vises til generelle vurderinger, bl.a. i planbeskrivelsens kap. 2.4, samt 8.18-8.20.	

Det minnes om forutsetningene for parallell plan- og byggesak.	Avklart ved oppstartsmøte, jf. referat.	
<i>Mattilsynet, 03.10.2024</i> Mattilsynet legger til grunn at området forsynes av drikkevann fra Stjørdal vannverk, og forutsetter tilstrekkelig forsyningskapasitet på ledningsnettet. Anser i øvrig at deres forvaltningsområder ikke blir berørt, men minner om sin veileder om flytting av masser.	Tas til orientering. Vannforsyning er avklart i vedlegg «3.3 Notat overordnet VA-plan (Structor, 11.02.2025)» Tas til orientering Håndtering av masser er sikret i planbestemmelsene §§ 2.5.2 og 5.2.3.	

10 Vedlegg

1. Plandokumenter

- 1.0 5040 Planbeskrivelse rev 01.07.2025 (dette dokument)
- 1.1 5040 Plankart rev 11.06.2025
 - 1.1.1 5040 Plankart rev 11.06.2025- SOSI-fil
 - 1.1.2 5040 Plankart rev 11.06.2025 – SOSI-kontroll
- 1.2 5040 Planbestemmelser rev 04.08.2025

2. Illustrasjonsmateriale

- 2.1 5040 Illustrasjonsplan utomhus rev 30.06.2025
- 2.2 Snitt gjennom omgivelser (Rak Arkitektur)
- 2.3 Snitt B kotesatt (Rak Arkitektur)
- 2.4.1 Aksonometri 1 (Rak Arkitektur)
- 2.4.2 Aksonometri 2 (Rak Arkitektur)
- 2.4.3 Fjernvirkning (Rak Arkitektur)
- 2.5 3D illustrasjoner, samlet (Rak Arkitektur)
- 2.6 Situasjonsplan mulig fremtidig utnytting (Rak Arkitektur)
- 2.7.1 Aksonometri 1 mulig fremtidig utnytting (Rak Arkitektur)
- 2.7.2 Aksonometri 2 mulig fremtidig utnytting (Rak Arkitektur)

3. Utredninger og analyser

- 3.1 ROS-analyse (Letnes Arkitektkontor AS, 20.12.2024)
- 3.2 Trafikkanalyse Sjøsiden (Asplan Viak, 16.12.2024)
 - 3.2.1 Sporingskurve tegning TZ001 (Asplan Viak, 12.12.2024)
 - 3.2.2 Sporingskurve tegning TZ002 (Asplan Viak, 12.12.2024)
 - 3.2.3 Sporingskurve tegning TZ003 (Asplan Viak, 12.12.2024)
 - 3.2.4 Sporingskurve tegning TZ004 (Asplan Viak, 12.12.2024)
 - 3.2.5 Sporingskurve tegning TZ005 (Asplan Viak, 12.12.2024)
- 3.3 Notat overordnet VA-plan (Structor, 20.12.2024 rev. 11.02.2025)
 - 3.3.1 VAO kart HB 100 (Structor, 19.12.2024 rev. 11.02.2025)
- 3.4 Utredning vedrørende storulykkeforskriften (Safezone, 20.05.2022)
- 3.5 Miljøgeologisk vurdering (Olav Olsen, 03.11.2023)
- 3.6 Solstudie (RAK Arkitekter)
- 3.7 Geoteknisk vurdering for detaljregulering (DMR miljø og geoteknikk AS, 19.09.2024)
 - 3.7.1 Geoteknisk vurderingsrapport, totalentreprise (Rambøll, 14.09.2021)
 - 3.7.2 Geoteknisk vurderingsrapport, totalentreprise rev. 01 (Rambøll, 09.02.2022)
- 3.8 Traseskisse tilknytning Sjøsiden (Statkraft/Multiconsult, 27.09.2021)
- 3.9 Uttalelse artsmangfold (BRAINS Media, 04.11.2024)
 - 3.9.1 Mail godkjenning Ros birdstrike (Avinor, 05.11.2024)

4 Kunngjøringsmateriale – innspill til planoppstart

- 4.1 Planinitiativ (Letnes Arkitektkontor, 21.08.2024)
- 4.2 Varslingsannonse Bladet
- 4.3 Varslingsbrev (Letnes Arkitektkontor, 12.09.2024)
- 4.4 Innkomne merknader, samlet

5 Møtereferat

- 5.1 Referat oppstartsmøte (Stjørdal Kommune, 02.09.2024)
- 5.2 Referat møte VA-plan, med kommunens VA-avdeling (Structor, 17.10.2024)
- 5.3 Referat møte VA-plan, med kommunens VA-avdeling (Structor, 03.02.2025)

6 Rammesøknader

- 6.1 Rammesøknad 1 - Påbygg tre etasjer på eksisterende kontorbygg (Samlefil inkl. tegninger)
- 6.2 Rammesøknad 2 - Nytt forretningsbygg, to etg. over parkeringskjeller (Samlefil inkl. tegninger)
- 6.3 Rammesøknad 3 – Nytt bevertningsbygg én etasje (Samlefil inkl. tegninger)

11 Rammesøknader for parallelle byggesaker

Dette kapittelet inneholder redegjørelse og beskrivelse som tilsvarer følgebrev for rammesøknad for tiltakene som omsøkes som en del av den parallelle plan- og byggesaksprosessen. Kopi av kapittelet vil følge respektive rammesøknader som vedlegg Q.1.

Kopi av søknad som er ekspedert elektronisk via EG Holte Portalen, inkludert tegningssett for hvert av de tre tiltakene følger plansaken som egne vedlegg.

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 1-7, 12-15 og 21-4, skal det gjøres parallell behandling av detaljregulering og tre planlagte byggesaker, etter prosedyre som beskrevet i kap. 2.10 av KMD sin veileder «Reguleringsplan.»

Dette gjelder følgende tre byggesaker:

- **Påbygg tre etasjer på eksisterende kontorbygg** på gnr/bnr 83/95 - Wessels veg 90
- **Nybygg av forretningsbygg i to etasjer over parkeringskjeller** på gnr/bnr 83/120, og 83/111 - Wessels veg 84.
- **Nybygg bevertningsbygg i én etasje** på gnr/bnr 83/120 og 83/110 – mangler adresse

Parallell behandling av byggesak for nevnte tiltak ble kunngjort sammen med oppstart av planarbeidet.

I stedet for ordinær nabovarsling, vil naboer og gjenboere gis anledning til å komme med merknader når planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn. Fristen vil følge plansaken, dvs. være minst 6 uker, jf. plan- og bygningsloven § 11-14 første ledd andre punktum.

11.1 Planlagte tiltak - ytre rammer, arkitektur og estetikk

11.1.1 Påbygg tre etasjer på eksisterende kontorbygg

Eiendom/adresse

Omsøkt bygg er plassert på eiendommene gnr/bnr 83/95, med adresse Wessels veg 90.



Visualisering av påbygd kontorbygg sett fra sør-vest (Rak Arkitektur)

Generelt – form, innhold, BYA/BRA, høyde, materialbruk og uttrykk.

Kontorbygget består i dag av to etasjer med flatt tak.

Bygget får etter påbygg et BYA på 998 m² og et BRA på 3783 m².

Påbygg oppføres med flatt tak, der største byggehøyde er på kote 23,1, omtrent 19,1 meter over ferdig planert terreng. Mot gang- og sykkelveg i nord og vest trekkes øverste etasje ca. 2,1 meter tilbake fra fasade livet for å gi en noe dempet høydevirkning, i tråd med planbestemmelsene.

Materialbruken er en veksling mellom synlig betong, (trappehus og lavt tilbygg mot vest) platekledning (1., 2. og 5. etasje) og liggende trekledning i samme uttrykk som spilekledte felt på forretningsbygget øst for kontorbygget.

Kontorbygget er planlagt for en fleksibilitet i bruk, som tar høyde for både rent administrative kontorer og tjenesteyting, da særlig innenfor helse, trening og velvære. På plantegninger som følger søknaden er det vist ulike variasjoner av kontorlandskap og cellekontor. I 1. etasje er det vist arealer for behandling innenfor helse, med blant annet et lite helsebasseng, og i 3. etasje er det vist arealer for trening.

Det etableres felles trapp og heis i nytt inngangsparti mot vest

Grad av utnytting

Grad av utnytting er beregnet samlet innenfor felt KBA_1, og er vist i vedlegg til søknadene. Beregningen viser en utnytting på 74,80 % BYA, hvilket er i tråd med bestemmelse om maks tillatt utnytting på 80 % BYA.

Parkeringsdekning

Parkeringsdekning er løst felles for hele planområdet. Omsøkt bebyggelse utløser krav om totalt 177 parkeringsplasser, hvorav maksimalt 120 plasser tillates etablert på bakken.

Utomhusplan og plantegninger som følger søknadene viser 101 P-plasser etablert på bakkeplan og 99 i P-kjeller, totalt 200 plasser. Av disse er 12 plasser tilrettelagt og reservert for bevegelseshemmede. Dette imøtekommer planbestemmelsenes krav om minst 5% HC-plasser med god margin.

For sykkel er det satt krav om 200 plasser totalt på planområdet, hvorav minst 20% av plassene tilrettelegges for større sykler (varesykler/lastesykler, sykler med vogn mm.) Utomhusplan som følger søknadene viser totalt opparbeidet 200 plasser for sykkelparkering, hvorav 40 er tilrettelagt for større sykler.

11.1.2 Nybygg av forretningsbygg i to etasjer over parkeringskjeller

Eiendom/adresse

Omsøkt bygg er plassert på eiendommene gnr/bnr 83/120, og delvis inne på gnr/bnr 83/111, sistnevnte har adresse Wessels veg 84.



Visualisering av nytt forretningsbygg (senter av bildet) sett fra sør (Rak Arkitektur)

Generelt – form, innhold, BYA/BRA, høyde, materialbruk og uttrykk.

Forretningsbygget oppføres i to høye etasjer over parkeringskjeller.

Bygget har et BYA på 2443 m² og et BRA på 7382 m².

Bygget oppføres med flatt tak, der størst byggehøyde er på kote 17,5, omtrent 12 meter over ferdig planert terreng. Mot gang- og sykkelveg i nord og vest trappes bygningsvolumet noe ned, slik at høydevirkning mot ferdselsåre for myke trafikanter dempes.

Materialbruken er i hovedsak sandwichelementer. Fasadene brytes opp med innslag av trekledning i form av spiler som monteres utenpå sandwichelementene. På noen av spilefeltene etableres det klatreplanter som skaper grønne vegger, dette vil være et fint miljøelement som skaper en rikere utsikt for de som har sitt arbeidssted i kontorbygget like ved.

I kjelleren finnes parkeringsanlegg for bil og sykkel, samt ladeplass for el-bil og noe tekniske arealer. Første og andre etasje inneholder forretningsarealer med tilhørende lagerarealer og sosiale sone for ansatte.

I tillegg til trapper etableres vareheis og personheis. Mellom Første og andre etasje etableres i tillegg rullebånd.

Grad av utnyttning

Grad av utnyttning er beregnet felles for begge omsøkte tiltak innenfor felt KBA_2, og er vist i vedlegg til søknadene. Beregningen viste en utnyttning på 47,33 % BYA, hvilket er i tråd med bestemmelse om maks tillatt utnyttning på 80 % BYA.

Parkeringsdekning

Parkeringsdekning er løst felles for hele planområdet. Omsøkt bebyggelse utløser krav om totalt 177 parkeringsplasser, hvorav maksimalt 120 plasser tillates etablert på bakken.

Utomhusplan og plantegninger som følger søknadene viser 101 P-plasser etablert på bakkeplan og 99 i P-kjeller, totalt 200 plasser. Av disse er 12 plasser tilrettelagt og reservert for bevegelseshemmede. Dette imøtekommer planbestemmelsenes krav om minst 5% HC-plasser med god margin.

For sykkel er det satt krav om 200 plasser totalt på planområdet. Utomhusplan som følger søknadene viser totalt opparbeidet 200 plasser for sykkelparkering, hvorav 40 er tilrettelagt for større sykler.

11.1.3 Nybygg bevertningsbygg én etasje

Perspektive fasade Dt



Perspektive fasade inngang



Utsnitt fra 3D illustrasjon (Linje Arkitektur, 12.12.2024)

Eiendom/adresse

Omsøkt bygg er plassert i hovedsak på gnr/bnr 83/120, og delvis inne på gnr/bnr 83/110, eiendommene ser ikke ut til å ha fått tildelt adresse(r) i matrikkelen på nåværende tidspunkt.

Generelt – form, innhold, BYA/BRA, høyde, materialbruk og uttrykk.

Bevertningsbygget oppføres i hovedsak i én høy etasje, og med flatt tak.

Bygget har et BYA på omtrent 518 m² og et BRA på omtrent 552 m².

Bygget oppføres med flatt tak, der størst byggehøyde er på kote 11,35, omtrent 5,5 meter over ferdig planert terreng. Mot gang- og sykkelveg i nord trappes bygningsvolumet noe ned.

Byggets eksteriør utføres i grønne og varme bruntoner. Spilekledning i tre skaper et slektskap med de andre byggene innenfor planområdet, og med eksisterende senter Sjøsidens hus og hjem, rett sør for planområdet.

Bygget inneholder både innendørs McDonalds-restaurant og salg via Drive-Through. I tillegg etableres uteservering på sør-øst siden av bygget. Det etableres teknisk rom for noe areal over himling i 2. etasje

Grad av utnytting

Grad av utnytting er beregnet felles for begge omsøkte tiltak innenfor felt KBA_2, og er vist i vedlegg til søknadene. Beregningen viste en utnytting på 47,33 % BYA, hvilket er i tråd med bestemmelse om maks tillatt utnytting på 80 % BYA.

Parkeringsdekning

Parkeringsdekning er løst felles for hele planområdet. Omsøkt bebyggelse utløser krav om totalt 177 parkeringsplasser, hvorav maksimalt 120 plasser tillates etablert på bakken.

Utomhusplan og plantegninger som følger søknadene viser 101 P-plasser etablert på bakkeplan og 99 i P-kjeller, totalt 200 plasser. Av disse er 12 plasser tilrettelagt og reservert for bevegelseshemmede. Dette imøtekommer planbestemmelsenes krav om minst 5% HC-plasser med god margin.

For sykkel er det satt krav om 200 plasser totalt på planområdet. Utomhusplan som følger søknadene viser totalt opparbeidet 200 plasser for sykkelparkering, hvorav 40 er tilrettelagt for større sykler.

11.2 Rekkefølgekrav

Planforslagets rekkefølgebestemmelser har to krav med innslagspunkt rammesøknad.

§ 5.1.1 – Utomhusplan svares ut i søknadene med vedlegg «D.1 Illustrasjonsplan utomhus.»

§ 5.1.2 – VAO-plan svares ut i søknadene med vedlegg «F.2 Notat overordnet VAO-plan,» og «F.3 VAO-kart HB100.»

11.3 Andre redegjørelser som følger søknadene

De fleste forhold som angår byggesakene er godt belyst gjennom planarbeidet. Kapittel 10 i denne planbeskrivelse gir oversikt over ulike utredninger og analyser som følger planforslaget, og som også er relevante for byggesakene.

I tillegg følges byggesakene av vedlegg «F.1 Notat energiforsyning ONYX eiendom,» som redegjør for energibehov jf. planbestemmelsene § 3.1.1.6.

Underlag for beregning av utnyttning følger respektive byggesøknader.

11.4 Ansvar i byggesakene

For hvert av de tre tiltaket er det erklært ansvar for ansvarlig søker (SØK,) arkitekturprosjektering (ARK,) og prosjektering av utearealer og landskapsutforming (LARK.)

Ytterligere belegning av ansvar vil skje gjennom komplett gjennomføringsplan som følger søknad om igangsettingstillatelse.

11.5 Arbeidstilsynets samtykke

Alle de omsøkte bygningene er arbeidsbygninger.

Det vil søkes om arbeidstilsynets samtykke i forkant av søknad om igangsettingstillatelse, og respektive samtykker følge vedlagt IG-søknadene.