

Planbeskrivelse for områdeplan

1-250 STORVIKA OG OMEGN

Områdereguleringsplan for Storvika og omegn ble vedtatt den 19.12.2019. Hensikten med planen er å sikre allmennheten god tilgjengelighet til friluftsområdet, gjennom å gjøre atkomst for myke trafikanter tryggere. Planen gir kommunen grunnlag for å erverve og/eller sikre mer areal til friluftsliv og rekreasjon, samtidig som natur- og landskapsverdier og kulturminner blir ivaretatt.

Det ble vedtatt en mindre endring av reguleringsplanen den 19.04.2023, i sak 65/23 og 66/23. Hensikten er tilrettelegging for gang- og sykkelveg langs Havnegata til friområdet i Molovika og småbåthavna. Denne planendringen har fått plan-ID «1-250-A», og medfører revideringer i plankart og bestemmelser. Planendringen fører også til endringer i reguleringsplan «1-220 Stjørdal småbåthavn», vedtatt 24.03.2011.

Det er utarbeidet en planbeskrivelse som redegjør for endringer i begge planene. Planbeskrivelse for mindre endring «1-250-A» og for opprinnelig plan «1-250 Storvika og omegn» fra 2019 er sammenstilt i det følgende.

Stjørdal kommune

► **Planbeskrivelse**

Mindre endring i reguleringsplan for Stjørdal småbåthavn og Storvika og omegn

Oppdragsnr.: 52106548 Dokumentnr.: 1 Versjon: J02 Dato: 2023-02-20



Planbeskrivelse

Mindre endring i reguleringsplan for Stjørdal småbåthavn og Størvika og omegn

Oppdragsnr.: **52106548** Dokumentnr.: **1** Versjon: **J02**

Oppdragsgiver: Stjørdal kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Tor Stein Korsvold
Rådgiver: Ida Ovidth
Oppdragsleder: Øystein Haug
Fagansvarlig: Pål Gauteplass
Andre nøkkelpersoner:

J02	2023-02-20	For bruk	Ida Ovidth	Pål S. Gauteplass	Øystein Haug
C01	2023-01-30	For gjennomgåelse hos oppdragsgiver	Ida Ovidth	Pål S. Gauteplass	Øystein Haug
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Bakgrunn	5
1.1	Bakgrunn og hensikt med planarbeidet	5
1.2	Vurdering – reguleringsendring etter forenklet prosess	5
1.3	Avgrensning av planområde	5
1.4	Vurdering av krav om planprogram og konsekvensutredning	6
2	Planstatus og rammebetingelser	7
2.1	Nasjonale føringer	7
2.1.1	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BATP)	7
2.1.2	Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging	7
2.1.3	Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene	7
2.2	Regionale føringer	8
2.2.1	Regional plan for arealbruk 2022-2030. Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag	8
2.3	Kommunale føringer	8
2.3.1	Kommuneplanens samfunnsdel 2020 – 2032 (vedtatt 05.11.2020)	8
2.3.2	Kommuneplanens arealdel Stjørdal kommune	9
2.3.3	Gjeldende reguleringsplaner	11
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	14
3.1	Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet	14
3.2	Eiendomsforhold	15
3.3	Kulturminner	15
3.4	Naturverdier	16
3.5	Friluftsliv, folkehelse og barns interesser	20
3.6	Trafikkforhold	21
3.7	Støy	21
3.8	Grunnforhold/Naturfare	21
3.9	Samfunnssikkerhet	23
4	Beskrivelse av planendringen	26
4.1	Justering av regulert trasé for gang- og sykkelveg i 1-220 Stjørdal småbåthavn	26
4.2	Regulering av gang- og sykkelveg i 1-250 Storvika og omegn (forlengelse av gang- og sykkelvegen)	26
4.3	Bestemmelsesområde for midlertidig trasé og bredde på gang- og sykkelveg	28
4.4	Endring i antall og plassering av avkjørsler fra fv6802 (Havnegata)	29
4.5	Justering av formålsgrensen i eksisterende friområde	31
5	Virkninger av planendringen	32
5.1	Stedets karakter og estetikk	32

Planbeskrivelse

Mindre endring i reguleringsplan for Stjørdal småbåthavn og Storgvika og omegn
Oppdragsnr.: **52106548** Dokumentnr.: **1** Versjon: **J02**

5.2	Trafikkforhold	32
5.3	Friluftsliv, folkehelse og barns interesser	32
5.4	Naturverdier – krav i naturmangfoldloven	32
5.5	ROS-analyse	34

1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn og hensikt med planarbeidet

Stjørdal kommune skal bygge ny gang- og sykkelveg på strekningen fra Gråelva til Molovika i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune.

Hensikten med planendringen er å tilrettelegge for utbygging av en sammenhengende gang- og sykkelveg til friområdet i Molovika gjennom endring av gjeldende detaljregulering 1-220 Stjørdal småbåthavn og områdeplan 1-250 Storvika og omegn. Planen skal sikre god tilgjengelighet til de sentrumsnære friområdene langs sjøen og ivareta trafiksikkerhetsmessige hensyn.

Planendringen gjelder:

- justering av regulert trasé for gang- og sykkelveg i 1-220 Stjørdal småbåthavn,
- regulering av gang- og sykkelveg i 1-250 Storvika og omegn (forlengelse av gang- og sykkelveg),
- nytt bestemmelsesområde for midlertidig trasé og bredde på gang- og sykkelveg
- endring i antall og plassering av avkjørslar fra fv6802 (Havnegata),
- justering av formålsgrensen i eksisterende friområde.

Forslagsstiller er Stjørdal kommune. Plankonsulent er Norconsult AS.

1.2 Vurdering – reguleringsendring etter forenklet prosess

Tiltakene er vurdert i henhold til vilkår i plan- og bygningslovens § 12-14 andre ledd og rundskriv [H-6/17](#). Det er konkludert med at tiltakene det planlegges for ikke går ut over hoveddrammene i gjeldene plan, ikke har negativ virkning for helhetlig planlegging i området og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder. Tiltakene vurderes derfor å kunne gjennomføres som endring av gjeldende plan med forenklet planprosess.

1.3 Avgrensning av planområde

Planområdet omfatter gang- og sykkelveg med tilstøtende veggrunn, friområde og kjøreveg langs Havnegata fra bro over Gråelva i nordøst til friområdet i Molovika i sørvest.



Figur 1 Planområdet for mindre endring markert i rødt.

1.4 Vurdering av krav om planprogram og konsekvensutredning

Planarbeidet gjelder endring av eksisterende reguleringsplaner som tilrettelegger for sammenhengende gang- og sykkelveg, justering av antall avkjørsler fra fv6802 (Havnegata) og justering av avgrensning av eksisterende friområde. De overnevnte tiltakene er verken listet opp i forskriftens vedlegg I eller vedlegg II, som skal vurderes å konsekvensutredes og ha planprogram. Tiltaket medfører heller ingen vesentlig virkning for miljø og samfunn.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Nasjonale føringer

2.1.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BATP)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging. Arealbruk og transportsystem skal samordnes slik at tyngden av ny bebyggelse konsentreres til tettsteder slik at en større del av ulike reisemål kan nås til fots eller sykkel, og at mest mulig av ny bebyggelse konsentreres til områder med god kollektivdekning. Det skal legges til rette for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør tilstrebes klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur og friluftsområder. En bør søke å samle naturinngrepene mest mulig.

Vurdering: *Planendringen berører ikke dyrka mark og er plassert i tilknytning til eksisterende bebyggelse og infrastruktur. Gang- og sykkelveg til friområde ved Molovika tilrettelegger for myke trafikanter og miljøvennlige transportvalg til et attraktivt og sentrumsnært friluftsområde.*

2.1.2 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

Formålet med RPR for barn- og unge er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov. PRP skal sikre at det offentlige ivaretar sitt ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet sett kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn. De rikspolitiske retningslinjene (5d.) sier at det ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal. Erstatningsareal skal også skaffes dersom omdisponering av areal egnet for lek gjør at de ikke lenger er egnet eller ikke lenger oppfyller de krav som stilles til areal i nærmiljøet i retningslinjene (5b).

Vurdering: *Planendringen berører område avsatt til friområde F2 (i planendringen benevnt o_FRI) i reguleringsplan 1-220 Småbåthavna, der 175 kvm av eksisterende friområde omreguleres til småbåthavn SH. Arealet er i dag benyttet til avkjøring fra Havnegata til småbåthavna, og er som følge av dette ikke egnet som friområde. Planendringen innebærer at tilgrensende grøntområde i areal avsatt til privat småbåthavn PSL2 og PSL3, omreguleres til friområde. Erstatningsarealet er av bedre kvalitet enn arealet som omreguleres til småbåthavn SH. Justeringen av formålsgrensene medfører at friområdet totalt sett øker med 18 kvm.*

2.1.3 Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

Planretningslinjene skal sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp, sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene og sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp.

Vurdering: *Planendringen får ikke innvirkning på disse forholdene.*

2.2 Regionale føringer

2.2.1 *Regional plan for arealbruk 2022-2030. Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag*

Målet med planen er at den skal være et redskap for god samfunnsutvikling på tvers av kommunegrenser og peke ut retning for en bærekraftig arealbruk i Trøndelag mot 2030. Planen legger opp til stedstilpasset arealpolitikk, tilpasset lokale forhold og behov i trønderske kommuner. Arealene skal forvaltes mer effektivt og på en mer miljø- og klimavennlig og attraktiv måte. Regionsentrene og lokalsentrene skal utvikles slik at de blir tilgjengelige og attraktive for flere innbyggere. Bokvalitet, gode levekår og nærnatur skal prioriteres. I planen er det fastsatt 16 mål for arealbruken i Trøndelag, med tilhørende retningslinjer.

Mål og retningslinjer som er vurdert å være relevant for denne planendringen er;

- 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.
- R16: Kommunene bør kartlegge og verdsette sine friluftsområder
 - Kartleggingen bør brukes aktivt i planprosessene for å ivareta friluftinteressene, med særlig fokus på viktig grønnstruktur i og ved byer og tettsteder, samt nasjonalt og regionalt viktige friluftsområder.
 - Kommunene bør med bakgrunn i kartleggingen utarbeide planer som sikrer traséer for eksisterende og nye ferdselsårer, tilrettelagt for alle brukergrupper.

2.3 Kommunale føringer

2.3.1 *Kommuneplanens samfunnsdel 2020 – 2032 (vedtatt 05.11.2020)*

Kommunens visjon er ET GODT VALG FOR FRAMTIDA

Satsingsområdene fram mot 2032 er:

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
3. Ha orden i økonomien gjennom overholdelse av tildelte budsjetttrammer, uten innføring av eiendomsskatt og levere gode tjenester innenfor disse.
4. Alle skal oppleve trivsel, trygghet, mestring og tilhørighet
5. Være en foregangskommune innen klima- og miljøtiltak

Følgende strategier anses som særlig relevante for å oppnå målsetningene i planen:

- I stedsutvikling og arealbruk er inkludering, møteplasser, estetikk, universell utforming og aktiv transport (sykling og gange) prioritert. Gode nærmiljøer i kommunen videreutvikles med fysiske og sosiale møteplasser som legger til rette for fellesskap og mangfold.

- Det skal være enkelt for innbyggerne å ta klima- og miljøvennlige valg i hverdagen.
- Flere i kommunen skal kunne velge miljøvennlige transportløsninger, og kunne gå og sykle trygt.
- Folkehelseoversikten og konsekvenser for folkehelsen legges til grunn i saksbehandling, planer og beslutninger.
- Helsefremmende valg gjøres enkle, rimelige og lett tilgjengelige for innbyggerne.

2.3.2 **Kommuneplanens arealdel Stjørdal kommune**

Kommunedelplan Langøra med vannmiljø 2018 – 2027, vedtatt 14.02.2019, er en overordnet plan for området. Området som berøres av planendringen er avsatt til veg merket V2, havn merket T5 og småbåthavn merket H2.

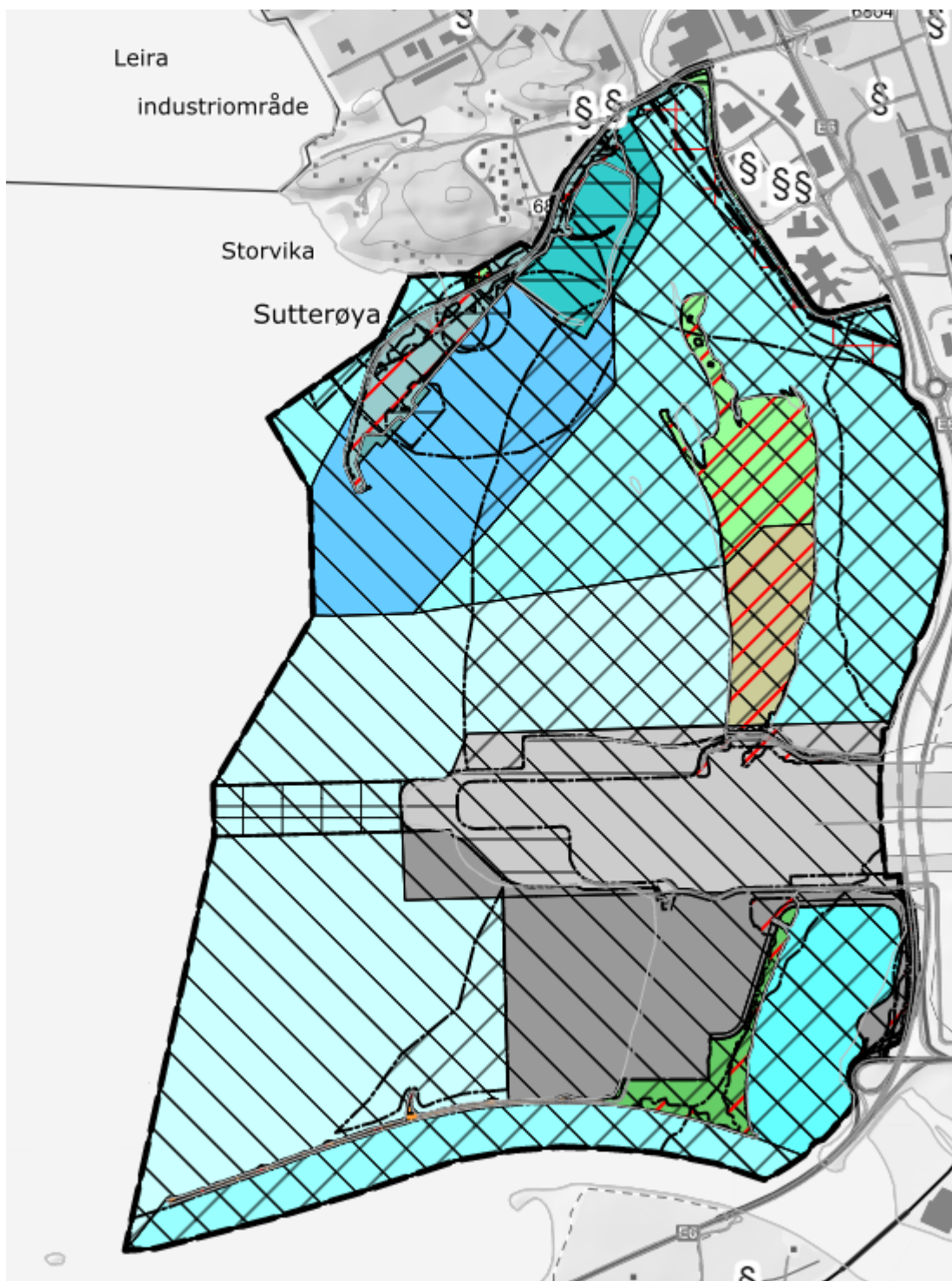
Det er seks hensynssoner i Kommunedelplan Langøra som berører deler av planområdet. Dette gjelder:

- **5.1.1 Sikringssone H320 for 200 års flom langs Stjørdalselva**
- **5.1.2 Sikringssone høyderestriksjonsplan/BRA-kart - Trondheim lufthavn Værnes**
- **5.1.3 Støysone H 220 – Trondheim lufthavn Værnes, samt riksvei E6**
- **5.1.4 Sikringssone I og II, H960, rundt eksisterende LPG gasstankanlegg**
- **5.2 Hensynssoner for natur m.m. (§ 11-8c)**
- **5.3 Hensynssone hvor gjeldende regulering fortsatt skal gjelde. (§ 11-8f)**

Området hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde omfatter planområdet for reguleringsplan 1-220 Småbåthavn. Planbestemmelse pkt. 1.2 fastsetter følgende om forholdet til kommuneplanens arealdel av 20.03.2014 og eldre reguleringsplaner:

Innenfor planområdets avgrensning oppheves kommuneplanens arealdel av 20.03.2014 som gjeldende og erstattes av kommunedelplan Langøra med vannmiljø ved endelig vedtak. I utgangspunktet gjelder kommunedelplanens bestemmelser for alle tiltak i planområdet. For arealer innenfor planområdet som er omfattet av tidligere vedtatt reguleringsplan/bebyggelsesplan, skal imidlertid disse fortsatt gjelde - så sant de ikke overstyres av kommunedelplanens bestemmelser.

De øvrige hensynssonene er vurdert og hensyntatt gjennom risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen) samt i planen for øvrig. Det er vurdert at hensynssonene ikke har vesentlig betydning for arealbruken, og sonene er som følge av dette ikke innarbeidet i plankart for planendringen.



Figur 2 Utsnitt fra kommunedelplan Langøra med vannmiljø 2018 – 2027, vedtatt 14.02.2019 (kilde: kartinnsyn Stjørdal kommune).

2.3.3 Gjeldende reguleringsplaner

Det er to gjeldende reguleringsplaner som omfattes av planendringen:

- 1-220 Stjørdaal småbåthavn (detaljregulering) vedtatt 24.03.2011. Det ble vedtatt en mindre reguleringsendring (planID 1-220 A) i reguleringsplan 1-220 Stjørdaal småbåthavn 01.11.2011. Denne reguleringsendringen omfattet kun endring i plankartet, ved flytting av regulert avkjørsel. Det ble ikke foretatt endring i bestemmelsene.
- 1-250 Storvika og omegn (områdeplan) vedtatt 19.12.2019.

Planendringen omfatter områder som i reguleringsplanene er avsatt til kjøreveg, friområde, gang- og sykkelveg og annen veggrunn.

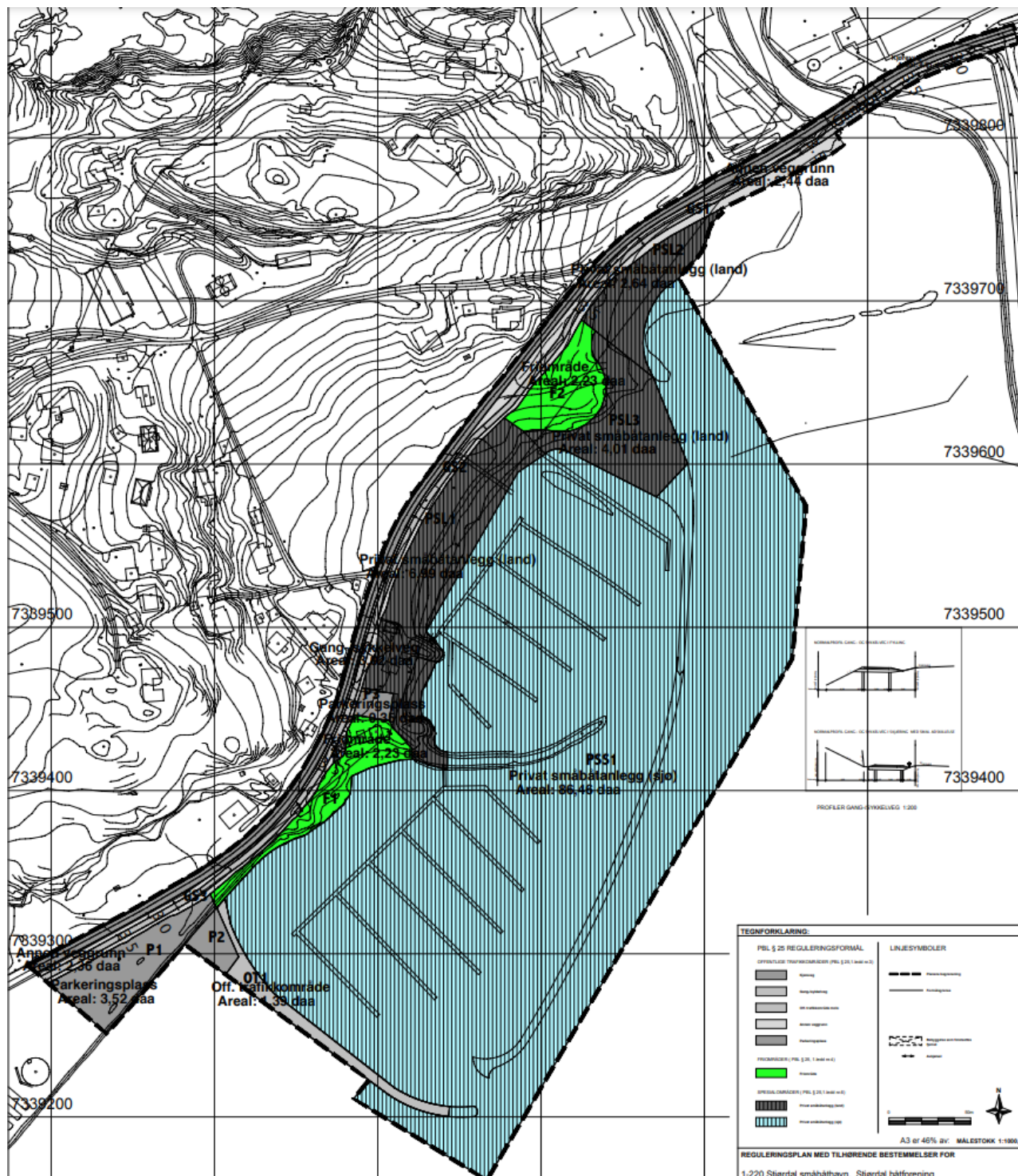
Reguleringsplanen for Stjørdal småbåthavn omfattes av hensynssone hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde. Det medfører at reguleringsplanen fortsatt gjelder for området, men at kommunedelplanens bestemmelser gjelder foran reguleringsplanen ved motstrid.

Områdeplan Storvika med omegn ble vedtatt etter kommunedelplanen, noe som medfører at områdeplanens bestemmelser gjelder foran kommunedelplanen ved motstrid. Det er én hensynssone i områdeplanen som berører deler av planområdet. Dette gjelder:

- **10.3 Sikringssoner – gassanlegg, merket H190A og H190B**



Figur 3 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn (Kilde: Kartinnsyn Stjørdal kommune).

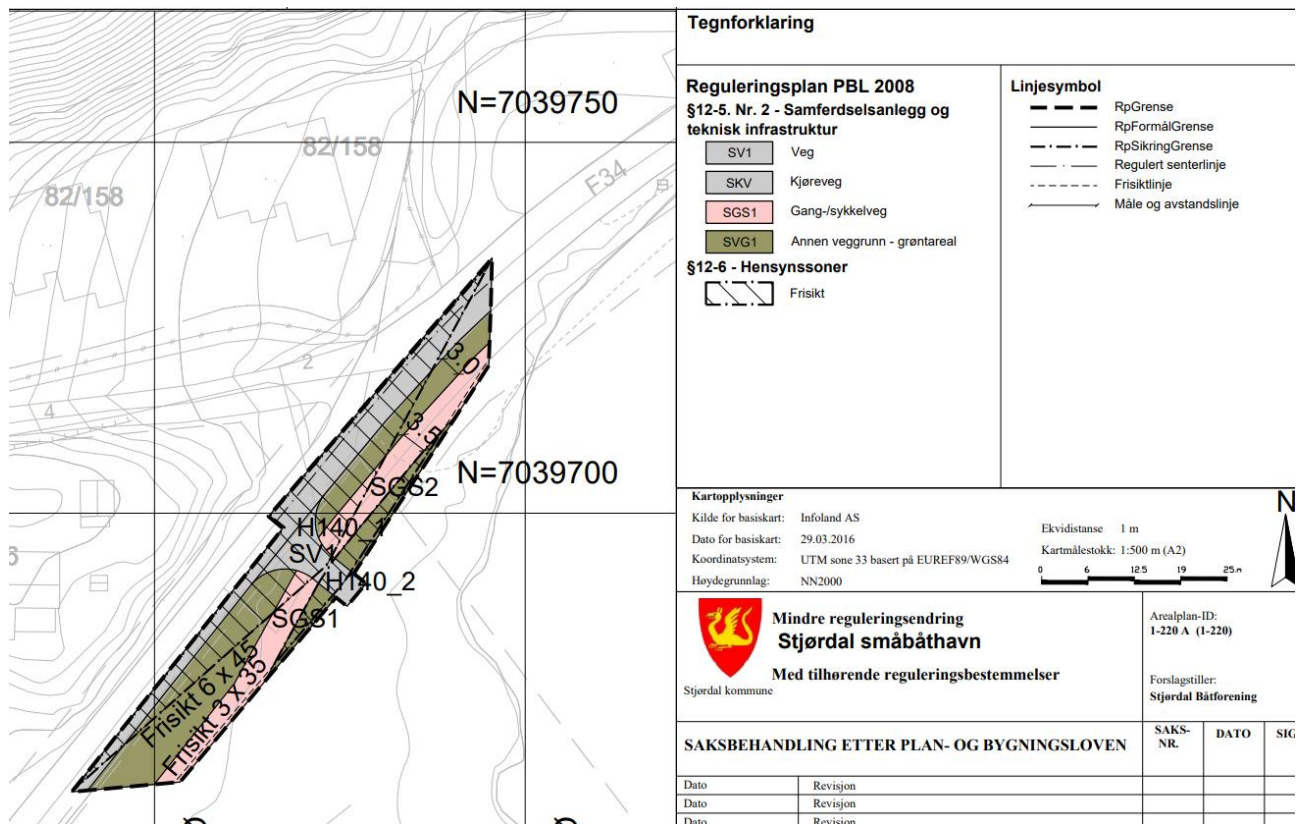


Figur 4 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn (Kilde: Kartinnsyn Stjørdal kommune).

Planbeskrivelse

Mindre endring i reguleringsplan for Stjørdal småbåthavn og Storvika og omegn

Oppdragsnr.: 52106548 Dokumentnr.: 1 Versjon: J02



Figur 5 Utsnitt av gjeldende mindre endring i reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn (Kilde: Kartinnsyn Stjørdal kommune).

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet er ca. 8 daa. og ligger langs Havnegata mellom Tangen og Stjørdal havn i Stjørdal kommune. Området ligger sjønært i typisk kystlandskap 3 m.o.h.



Figur 6 Beliggenhet av planområdet

Planområdet ligger i gangavstand fra Stjørdal sentrum, ca. 2 km fra Kimen kulturhus langs vei og har tilkomst fra Havnekrusset videre inn via Havnegata (fv6802). Sør for planområdet ligger Stjørdal havn og friluftsområdet i Molovika. Mot øst grenser planområdet til Stjørdalsfjorden og småbåtanlegg med tilhørende naust og parkeringsareal. Vest for Havnegata er det bolig- og fritidsbebyggelse, friluftsområder og forsvarsanlegg. Selve traseen som er avsatt til gang- og sykkelveg er preget av viltvoksende vegetasjon.



Figur 7 Planområde for mindre endring av reguleringsplan.

3.2 Eiendomsforhold

Eiendomsforhold for eiendommer som berøres av planendringen er angitt under:

82/33 Stjørdal kommune, postboks 133, 7501 Stjørdal

82/33/5 Stjørdal kommune eier, fester Stjørdal båtforening postboks 225, 7501 Stjørdal

523/1 Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, postboks 2560, 7735 Steinkjer

82/33/4 Stjørdal kommune eier, fester Stjørdal båtforening postboks 225, 7501 Stjørdal

82/20 Stjørdal kommune eier, fester Stjørdal båtforening postboks 225, 7501 Stjørdal

82/15 Trondheim Havn IKS, postboks 1234 Torgard, 7462 Trondheim

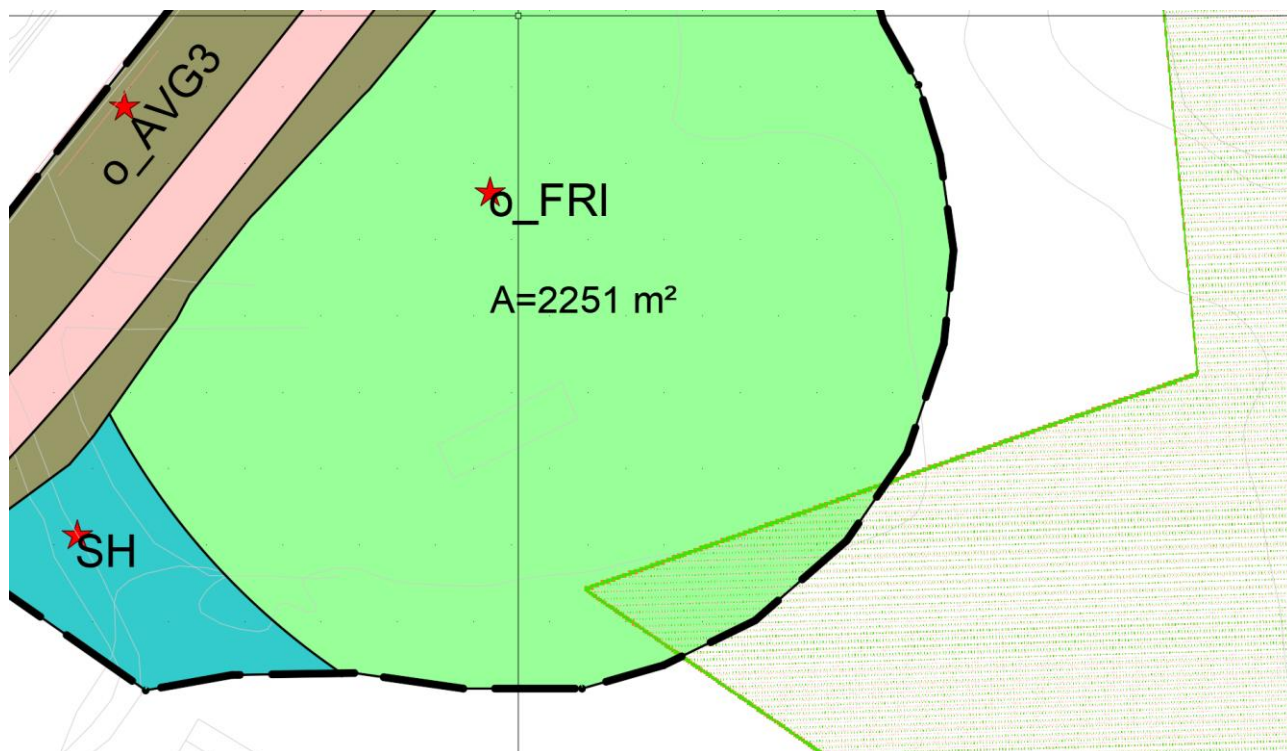
82/143 Stjørdal kommune, postboks 133, 7501 Stjørdal

3.3 Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner i planområdet som kommer i konflikt med planendringen.

3.4 Naturverdier

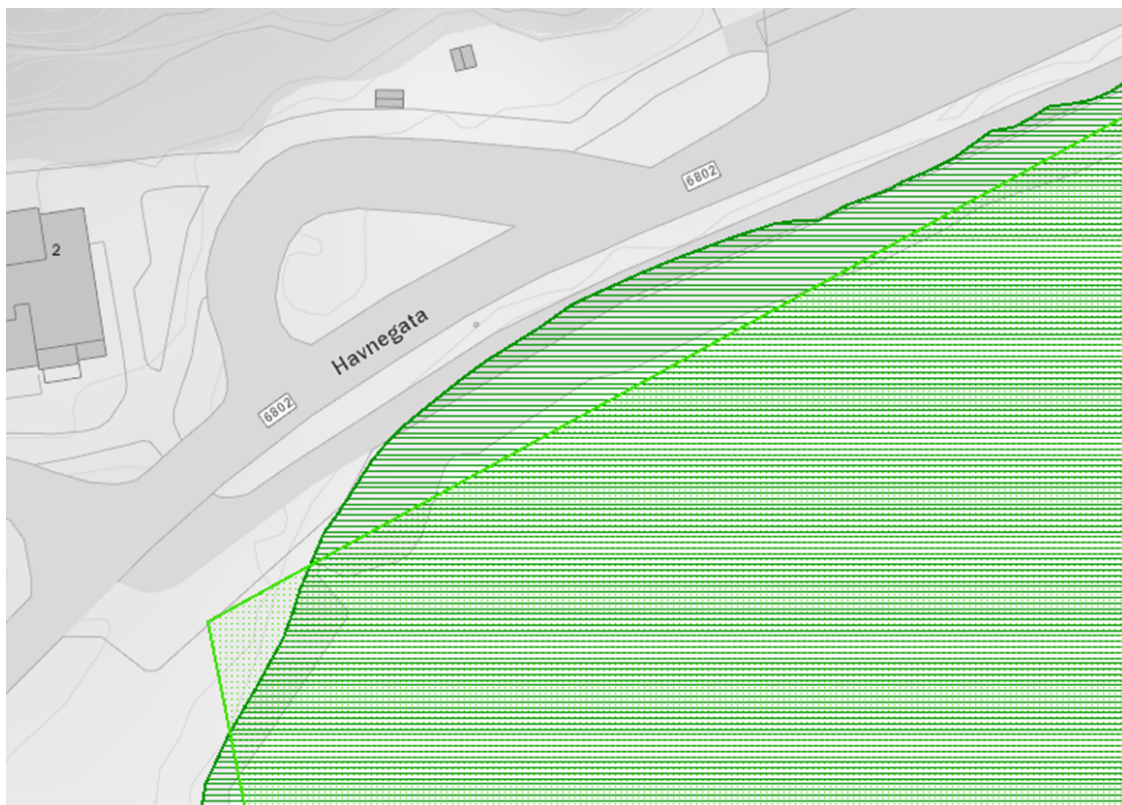
I området hvor det planlegges anlagt gang- og sykkelveg er det betydelige naturverdier med hensyn til fugleliv og biologisk mangfold i sjø og i strandsonen. Den nordlige delen av planområdet berører to naturtyper som delvis overlapper; «strandeng og strandsump» og «bløtbunnsområder i strandsonen». Begge naturtypene er klassifisert som svært viktig (Miljødirektoratet). Området danner næringsgrunnlaget for et rikt fugleliv. Det er registrert totalt 158 fuglearter ved utløpet til fjorden i Langøra-området, deriblant mange rødlistearter og ansvarsarter. Områdets viktigste funksjon er som raste- og trekklokalitet, men det har også betydning som overvintringsområde for en del arter (Thingstad & Husby 1995). Fjorden er også, som en del av Trondheimsfjorden, en nasjonal laksefjord, der laksebestanden skal gis særlig beskyttelse.



Figur 8 Kartutsnitt som viser hvor naturtypen "bløtbunnsområde i strandsonen" (vist med lysegrønne linjer og skraver) berører planområdet. Kilde: Miljødirektoratets Naturbase kart.



Figur 9 Kartutsnitt som viser hvor naturtypen "strandeng og strandsump" (vist med mørkegrønne linjer og skravur) berører planområdet. Kilde: Miljødirektoratets Naturbase kart.

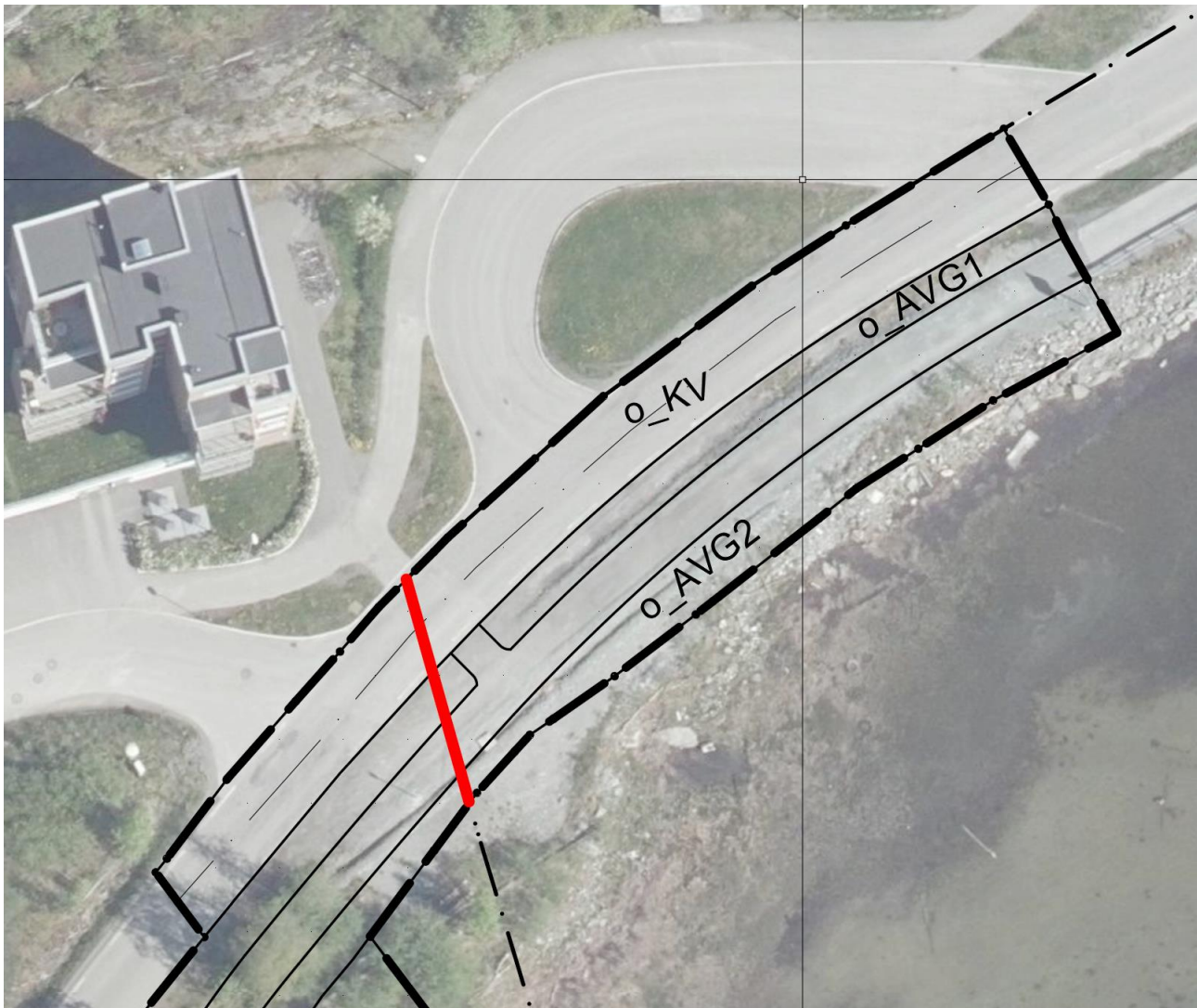


Figur 10 Det er allerede gjennomført fylling og tilrettelagt gruslagt trasé for gang- og sykkelvegen på området der naturtypen "strandeng og strandsump" berører planområdet. Det gjenstår asfaltering og øvrige mindre arbeider.

De påviste verdiene i maritimt miljø ligger til grunn for hensynssone H560 for bevaring av naturmiljø i kommunedelplanen for Langøra med vannmiljø. Omfanget av hensynssonen er litt større enn de registrerte naturtypene i den nordlige delen av planområdet, slik at kjørevege o_KV og annen veggrunn o_AVG1 også omfattes av hensynssonen.



Figur 11 Området nordsøst for rød strek omfattes av hensynssone for bevaring av naturmiljø.



Figur 12 Planområdet med ortofoto viser dagens situasjon innen området som berører hensynssone for bevaring av naturmiljø som ligger nordøst for rød strek. Det er gjennomført fylling og gruslagt trasé for gang- og sykkelvegen innenfor hensynssonen. Planlagte tiltak vil i svært liten grad berøre naturmiljøet ytterligere.

Det er fastsatt følgende bestemmelse og retningslinje til hensynssonen i kommunedelplan Langøra med vannmiljø:

5.2 Hensynssoner for natur m.m. (§ 11-8c)

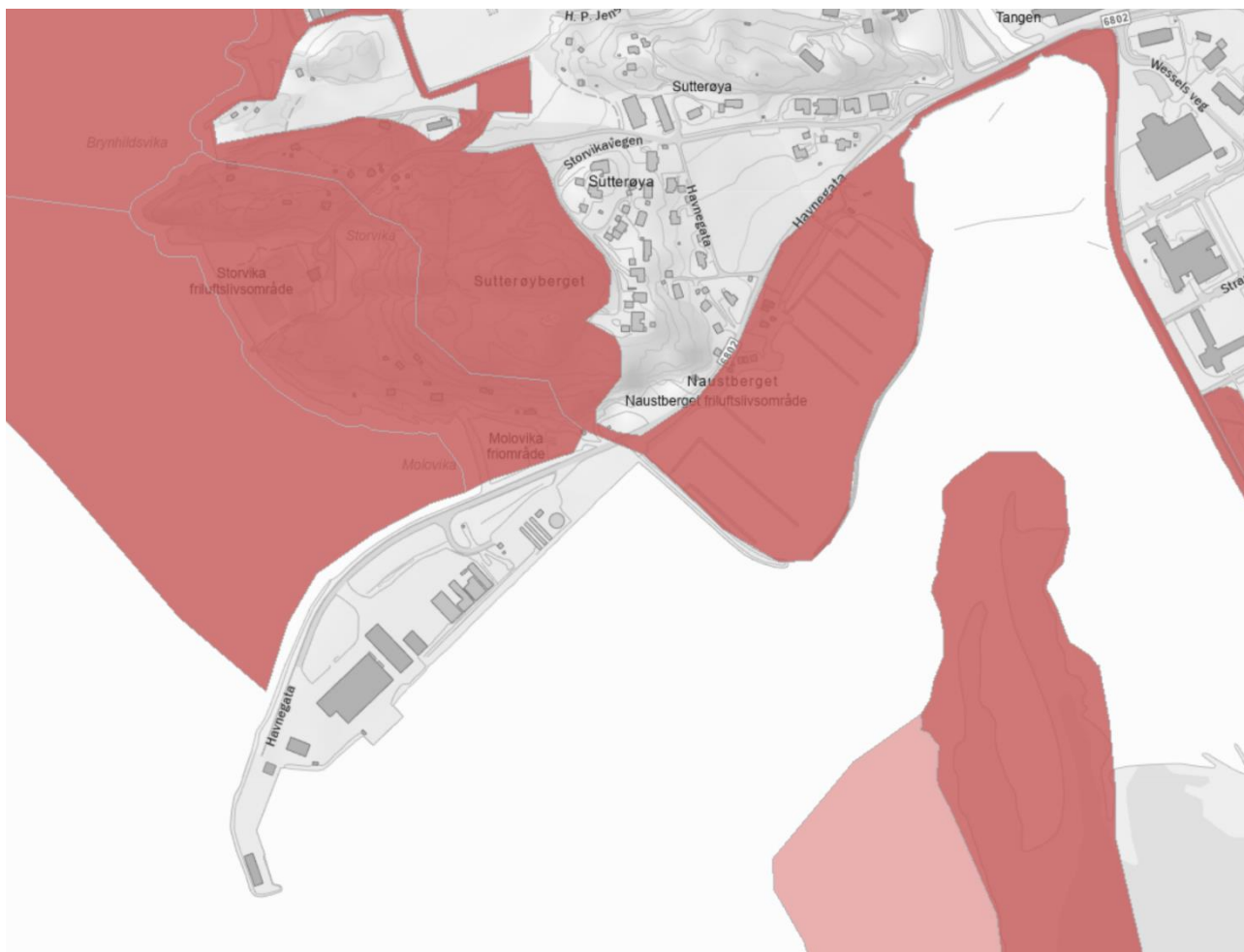
Hensynssoner for natur fremgår av eget temakart i planbeskrivelsen.

5.2.1 Retningslinje til hensynssone H560 for bevaring av naturmiljø:

Inngrep skal søkes unngått i områder som er av særlig betydning for biologisk mangfold, dvs. områder som har verdiklassifisering svært viktig (A), viktig (B) og lokal verdi (C). Mudringstiltak i gamle elveløp, som tilrådd i HINT Utredning nr. 158, kan gjennomføres etter egen, godkjent tiltaksplan hvor innpumping av friskt vann som miljøforbedring er særskilt vurdert.

3.5 Friluftsliv, folkehelse og barns interesser

Planområdet utgjør en ferdselsåre til flere sentrumsnære friluftsområder og turstinettnettverk. Friluftsinteresser i området er primært knyttet til bading, båtutfart, rekreasjon, turgåing m.m. Sjøpromenaden fra Tangmoen til Holmberget som går via planområdet er vurdert som en svært viktig grønnkorridor i Stjørdal kommunes kartlegging. Badestranden Molovika, som har direkte adkomst fra planområdet, samt badestranden Storvika er begge klassifisert som svært viktig leke- og rekreasjonsområde. Badestrendene er attraktive destinasjoner for barn og unge. Adkomsten til disse områdene går i dag via Havnegata som per i dag ikke er opparbeidet med fortau eller gang- og sykkelveg.



Figur 13 Kartutsnitt som viser kartlagte friluftsjnteresser i området. Planområdet går fra bro ved Tangen, langs Havnegata til Molovika friområde. Kilde: Miljødirektoratets Naturbase kart.

3.6 Trafikkforhold

Planområdet overlapper delvis Havnegata, og ligger videre parallelt med vegen fra bro ved Tangen til friområdet Molovika. Vegen er en fylkesvei, FV6802. Gjennomsnittlig daglig trafikkmengde (ÅDT) per 2021 på Havnegata er 2000 kjøretøyer, hvorav 20% er lange kjøretøy (Statens vegvesen). Det er regulert inn gang- og sykkelvei langs deler av strekningen, men denne er ikke utbygd pr. dags dato. Foreslått reguleringsendring vil tilrettelegge for at denne gang-/sykkelvegen nå kan bygges ut.

3.7 Støy

Planområdet er utsatt for støy fra biltrafikk langs Havnegata og flytrafikk fra Værnes. Støyen ligger innenfor gul sone iht. retningslinje for behandling av støy T-1442. Støysonen er avsatt som hensynssone i kommunedelplan Langøra med vannmiljø med følgende retningslinje:

5.1.3 Støysone H 220 – Trondheim lufthavn Værnes, samt riksvei E6

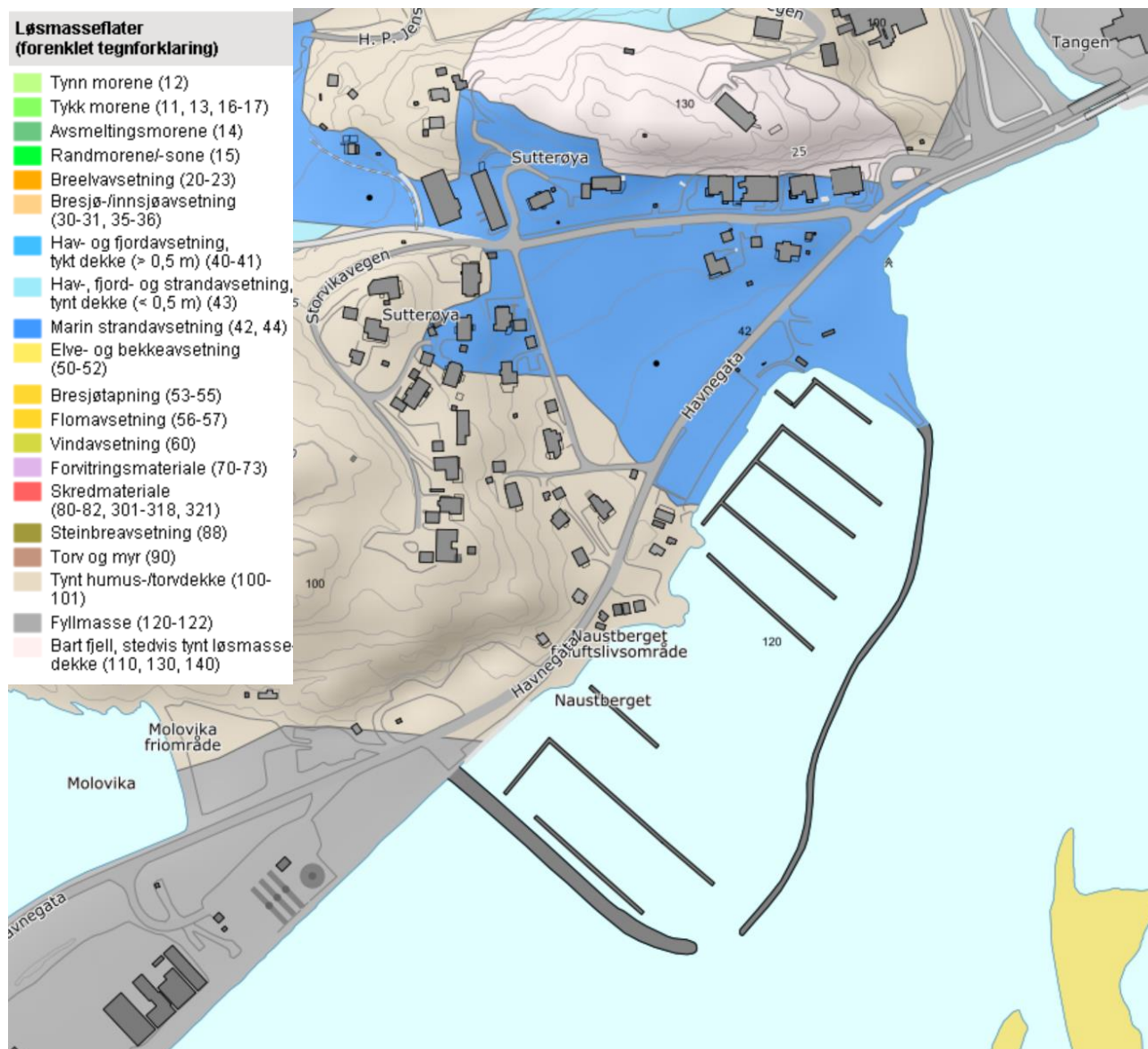
Retningslinje for behandling av støy, T-1442, legges til grunn ved behandling av tiltak i gul og rød sone.

Planendringen omfatter ikke planlegging og utbygging av ny støyfølsom bebyggelse eller støyende anlegg og virksomhet. Retningslinje T-1442 er derfor ikke relevant for tiltaket.

3.8 Grunnforhold/Naturfare

Grunnen i nordre del av planområdet består av marin strandavsetning (løsmassetype 42). Grunnen i den sørlige delen av planområdet består av tynt humus/torvdekke (løsmassetype 100). I den sørligste delen av planområde består grunnen av fyllmasse (løsmassetype 120). I planområdet er det i åpen fastmark med flekkvis vegetasjon.

Planområdet ligger under marin grense. Det er registrert mulighet for sammenhengende forekomster marin leire på området som sammenfaller med områder der grunnen består av marin strandavsetning og fyllmasse.



Figur 14 Løsmasser i planområdet. Kilde: NGU løsmassekart.

Deler av strekningen langs Havnegata er flomutsatt ved 200-års flom langs Stjørdalselva. I kommunedelplan for Langøra med vannmiljø er det fastsatt en hensynssone for flomfare i berørte områder med følgende bestemmelse:

5.1.1 Sikringssone H 320 for 200 års flom langs Stjørdalselva

For tiltak, jf. Pbl 2008 § 1-6, langs vann og vassdrag skal et sikkerhetsnivå tilsvarende en 200-årsflom legges til grunn der det foreligger beregninger, jfr. NVE's retningslinjer nr. 1/2008, siste revisjon, for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag. Det skal redegjøres for gjennomføring av nødvendige sikringstiltak mot flom før tiltak kan settes i verk.

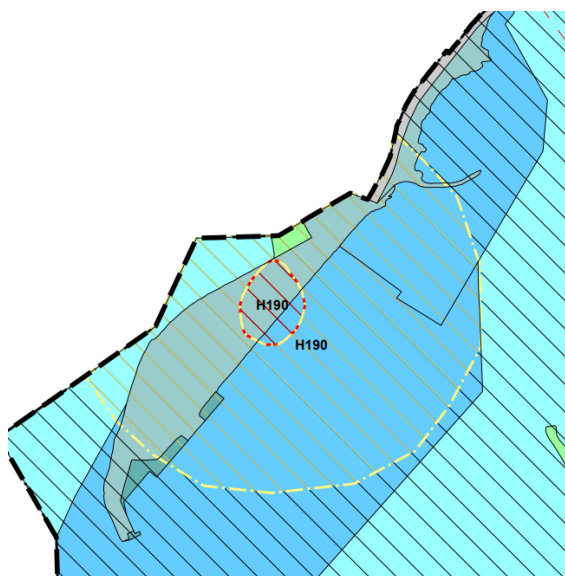


Figur 15 Kartutsnitt som viser flomutsatte områder i og ved planområdet ved 200-års flom i Stjørdalselva. Planområdet går fra bro ved Tangen, langs Havnegata til Molovika friområde. Kilde: NVE farekart

3.9 Samfunnssikkerhet

Gasstankanlegget

I nærheten av planområdet ligger et gasstankanlegg på Stjørdal havn. Planområdet ligger innenfor den ytterste sikringssonen rundt anlegget som er fastsatt i kommunedelplan Langøra med vannmiljø. I temakart «Sikringssoner» er den aktuelle sonen merket «1 – Indre sone (H190)», mens sikringssonen som ligger rundt selve anlegget er merket «2 – Midtre sone (H190)».



Tegnforklaring

SIKRINGSSONER



I - Indre sone (H190)



II - Midtre sone (H190)



Sikringssone iht restriksjonsplan Trondheim Lufthavn Værnes (H130)

Figur 16 Kartutsnitt fra Temakart sikringssoner
(Kilde: Kartinnsyn Stjørdal kommune).

I kommunedelplanen gjelder følgende bestemmelse og retningslinje for sikringssonene:

5.1.4 Sikringssone I og II, H960, rundt eksisterende LPG gasstankanlegg

Innenfor sikringssone I skal det ikke etableres nye tiltak. Tiltak knyttet til virksomheten kan aksepteres.

Innenfor sikringssone II tillates ikke etablering av boenheter eller institusjoner for overnatting og varig opphold av personer.

Retningslinje:

I indre sone, rundt anlegg hvor det håndteres farlig stoff, skal virksomheten ha kontroll på all aktivitet. Det tillates derfor ikke etablering av noen nye tiltak innenfor denne sonen.

Bestemmelsene åpner for større inngrep innenfor «sikringssone 2 – Midtre sone», som ligger rundt selve gasstankanlegget, enn i «sikringssone 1 – Indre sone» som ligger utenfor denne. Det er naturlig å anta at dette skulle vært motsatt, og at det her har skjedd en feil. Hensikten har etter all sannsynlighet vært å pålegge større grad av restriksjoner i området nærmest gassanlegget. En legger derfor til grunn at bestemmelsen som gjelder for planområdet er følgende:

«Innenfor sikringssone II tillates ikke etablering av boenheter eller institusjoner for overnatting og varig opphold av personer».

Dersom en legger denne forutsetningen til grunn, vil ikke planendringen falle inn under restriksjonene som er fastsatt i kommunedelplanen.

Sikringssonen ble videreført og innarbeidet i reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn, som ble vedtatt etter kommunedelplanen. Sikringssonen er fastsatt med følgende bestemmelse:

10.3 Sikringssoner – gassanlegg, merket H190A og H190B

a) Innenfor midtre sone H190A tillates det offentlig veg og havn. Det tillates faste arbeidsplasser innen industri- og havnevirksomhet. Det tillates ikke etablering av boenheter eller institusjoner for overnatting og varig opphold av personer.

b) Innenfor ytre sone H190B tillates det boligbebyggelse og annen allmenn bruk av den allmenne befolkningen, herunder butikker og mindre overnattingssteder. Det tillates ikke etablering av skoler, barnehager, sykehjem eller lignende institusjoner, kjøpesentre, hoteller eller store publikumsarenaer.

Planområdet berøres av sikringssone merket H190A. Planendringen faller ikke inn under restriksjonene som er fastsatt i reguleringsplan 1-250 Stovika og omegn.

Høyderestriksjoner

Planområdet omfattes også av en sikringssone for høyderestriksjoner relatert til luftfart ved Trondheim lufthavn Værnes. Det er fastsatt følgende bestemmelse og retningslinje til denne:

5.1.2 Sikringssone høyderestriksjonsplan/BRA-kart - Trondheim lufthavn Værnes

Innenfor hensynssonen gjelder høyderestriksjoner i henhold til Avinors tegning ENVA-P-10, datert 10.03.2005 i vedlegg 3 i kommuneplanens arealdel 2013 -2022. Innenfor restriksjonsområdet kan det ikke etableres hinder som overstiger høyderestriksjonene som angitt på restriksjonskart/BRA-kart. Vegetasjon i strid med hinderflatene vil bli fjernet av Avinor.

Alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssonen skal innarbeide høyderestriksjonene i form av egen hensynssone i reguleringsplanen, alternativt angi maksimalt tillatt mønehøyde på bygninger og anlegg innenfor høyderestriksjonene i restriksjonsplanen for lufthavnen.

Retningslinje: I området av hensynssonen med byggerestriksjoner rundt navigasjonsinstrumenter ved lufthavnen, jfr. røde streksymboler på vedlagte tegning ENVA-P-10, datert 10.03.2005, skal søknader om etablering av nye bygninger og anlegg sjekkes mot BRA-flatene på tegningen. Dersom brudd med disse, skal det gjøres analyse av fagspesialist for vurdering av akseptabel risiko før eventuell byggetillatelse gis.

Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssone H190, skal håndteres etter Avinors saksbehandlingsrutine. Jfr. Vedlegg.

Det innarbeides ikke egne høyderestriksjoner for planendringen som påkrevd i overnevnte bestemmelse. Vurderingen baserer seg på at planforslaget kun er en planendring, ikke en ny plan, samt at planendringen ikke åpner for bebyggelse, eller annet som faller inn under bestemmelsens restriksjoner.

4 Beskrivelse av planendringen

Planendringen omfatter endringer i plankart og bestemmelser i gjeldende reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn og 1-250 Storvika og omegn. Bestemmelser som foreslås endret er redegjort for i temanotatet «Planbestemmelser» som er vedlagt planbeskrivelsen.

4.1 Justering av regulert trasé for gang- og sykkelveg i 1-220 Stjørdal småbåthavn

Planendringen innebærer mindre justeringer i trasé regulert til gang- og sykkelveg i reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn. Endringene i traséen er marginale og følger i prinsippet samme trasé som regulert i gjeldende plan. I gjeldende plan er gang- og sykkelvegen delt opp i tre parseller; GS1, GS2 og GS3. De tre parsellene blir gjennom planendringen samlet til én sammenhengende trasé. Gang- og sykkelvegen er anlagt med større avstand til fylkesvegen ved friområdet o_FRI for å bevare eksisterende allé mellom fylkesvegen og friområdet o_FRI. Det er foreslått en ny bestemmelse som sikrer bevaring av alléen så lenge dette er tilrådelig med hensyn til sikkerhet.

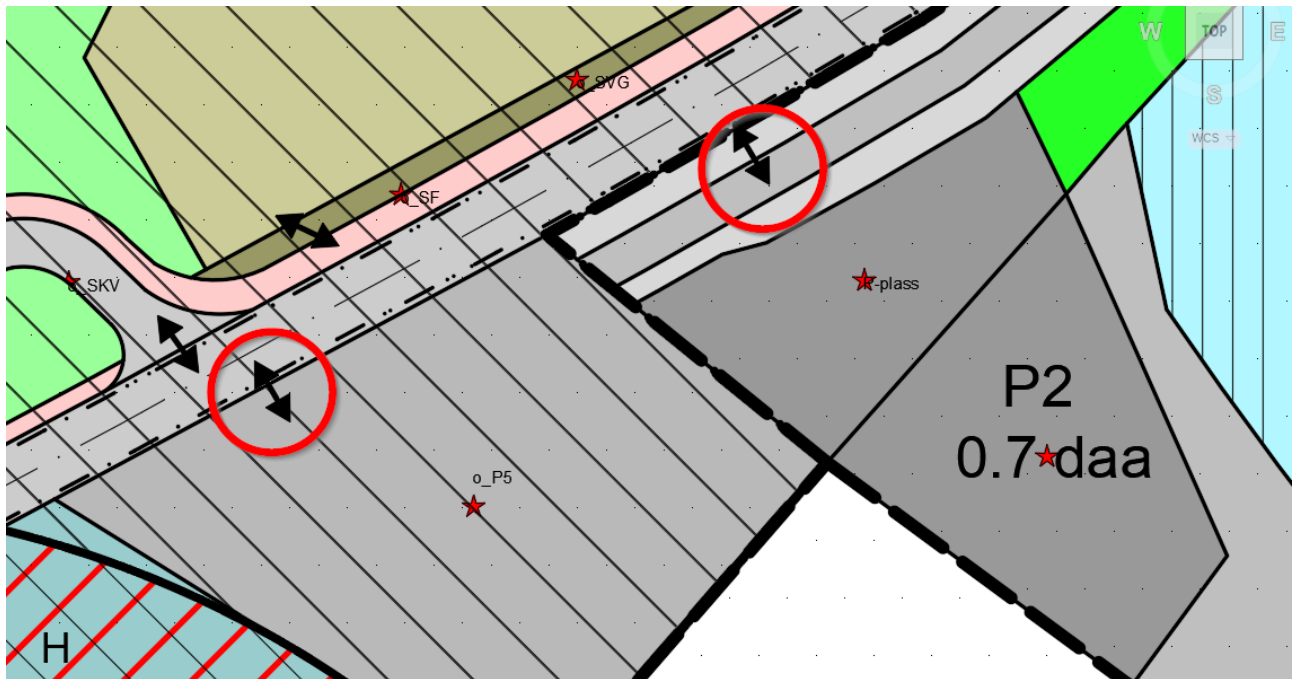


Figur 17 Illustrasjonen viser nordre del av gang- og sykkelvegen med eksisterende treallé markert i rød sirkel.

4.2 Regulering av gang- og sykkelveg i 1-250 Storvika og omegn (forlengelse av gang- og sykkelvegen)

Planendringen tilrettelegger for en forlengelse av gang- og sykkelvegen over parkeringsplass o_P5 i reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn. I plankartet gjelder dette gang- og sykkelveg merket o_GS2 og annen veggrunn merket o_AVG4 og o_AVG5. Gang- og sykkelvegen forlenges til naturlig krysning over kjørebane til fortau o_SF ved friområde o_F5 (Molovika). Det var opprinnelig regulert inn gang- og sykkelveg til friområdet i eldre reguleringsplan. Kommunen opplyser at videreføring av gang- og sykkelvegen ble avglemt i reguleringsplanen 1-250 Storvika og omegn.

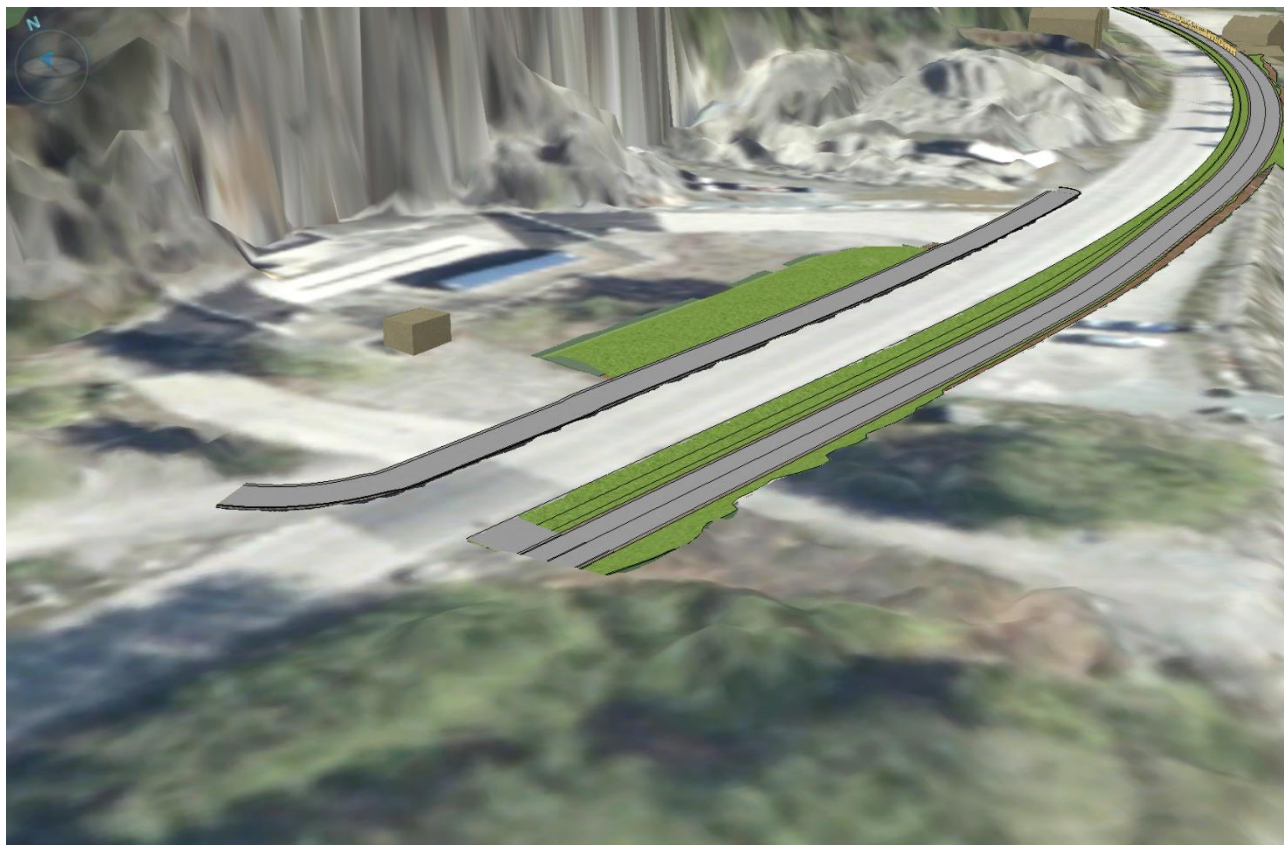
Gjeldende reguleringsplaner tilrettelegger for to avkjøringer side om side til parkeringsplass o_P5 i reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn og P2 i reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn. Regulering av gang- og sykkelvegen forutsetter at regulert avkjørsel til parkeringsplass o_P5 i reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn fjernes. Adkomst til parkeringsplassen opprettholdes gjennom regulert avkjørsel til parkeringsplass P2 i reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn. Det legges til grunn at parkeringsplassene opparbeides som en stor parkeringsplass, da oppdeling i to områder skyldes reguleringsplanenes avgrensning.



Figur 18 Gang- og sykkelveg er ikke regulert inn i reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn. Det er regulert inn to adkomster side om side til parkeringsplass o_P5 og P2.



Figur 19 Planendringen regulerer gang- og sykkelveg til naturlig krysningspunkt over kjørebane til frområdet. Regulert adkomst til parkeringsplass o_P5 fjernes gjennom planendringen. Adkomst til o_P5 skal være felles med P2, gjennom P1. Parkeringsplassene skal være tilgjengelige for alle.



Figur 20 Illustrasjonen viser gang- og sykkelvegen som går over parkeringsplass o_P5. På motsatt side av Havnegata viser modellen fortau merket o_SF i reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn. Fortauet skal bygges ut samtidig som gang- og sykkelvegen.

4.3 Bestemmelsesområde for midlertidig trasé og bredde på gang- og sykkelveg

Mellom eksisterende båtopptrekk ved småbåthavna og Havnegata er det ikke plass til gang-/sykkelveg og rabatt mot Havnegata slik det er regulert. I påvente av at båtopptrekket fjernes åpner planendringen for justering på gang og sykkelvegens trasé og bredde innenfor bestemmelsesområde #1 så lenge båtopptrekket består. Det er foreslått følgende bestemmelse for bestemmelsesområdet:

5. Bestemmelsesområder

5.1 Innenfor #1 tillates midlertidig løsning i trasé og bredde for gang- og sykkelvei merket o_GS så lenge båtopptrekket består. Det skal etableres trafikkdelers mellom o_GS og vegkant dersom gang- og sykkelveien anlegges nærmere enn 1,5 meter til vegkant.

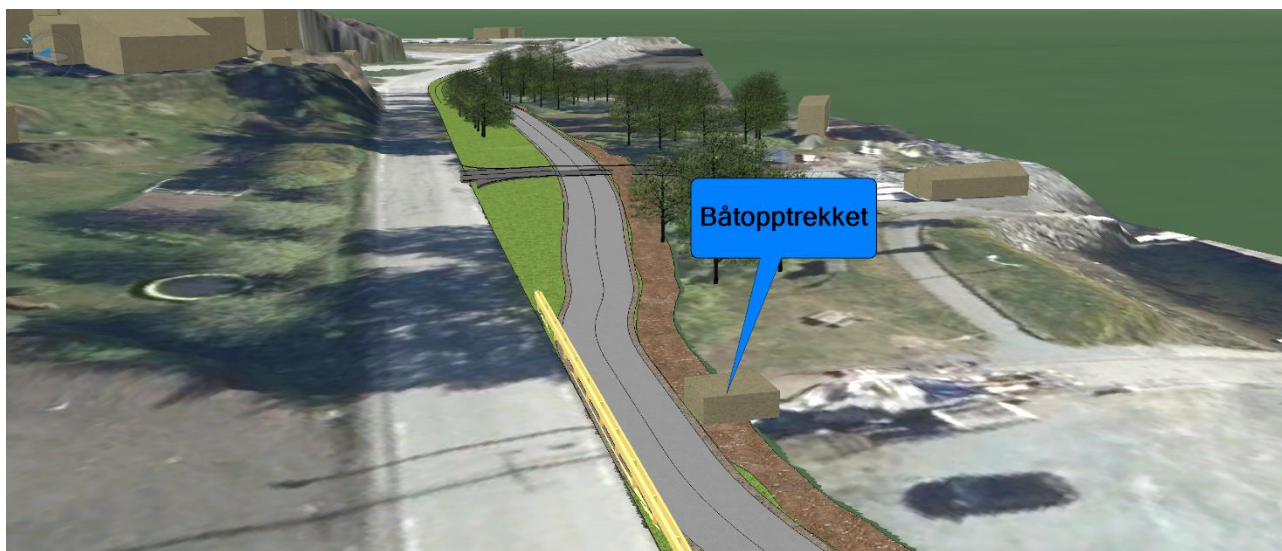
Løsningen tilfredsstiller krav 4.2.1.1-6 i vegnormal N100, men forutsetter en kurve på traséen. I planfasen er det vurdert alternative løsninger for båtopptrekket som tilrettelegger for grøntrabatt på minimum 1,5 meter som i øvrige deler av planen. Alternativene som er vurdert er:

- Flytte båtopptrekket nærmere sjøen for å fristille areal til gang- og sykkelvegen
- Flytte hele båtopptrekket til et annet sted på småbåthavna

Dagens plassering av båtopptrekket er lagt til grunn for infrastruktur på land og i havnebassenget, som må hensyntas og utredes ved alternativ lokalisering. Det minst inngripende tiltaket ville vært å flytte båtopptrekket nærmere sjøen langs dagens sportrasé. Tiltaket vil imidlertid medføre utfylling i sjø. Strandsonen er sårbar for terrenginngrep på land og i sjø, og alternative plassering og eventuelle utfyllinger må derfor utredes grundig.

Utredningsbehovene er kostnadsdrivende og forutsetter flere terrenginngrep i strandsonen som vil kunne få konsekvenser for naturverdier i området. En midlertidig løsning ved båtopptrekket er ikke optimalt, men vurdert som mer hensiktsmessig på nåværende tidspunkt enn de alternative løsningene som er vurdert i planfasen. Det legges til grunn at løsningen tilfredsstiller krav 4.2.1.1-6 i vegnormal N100.

I detaljprosjekteringen av anlegget er det skissert en midlertidig løsning som tilrettelegger for at båtopptrekket kan bestå på nåværende plassering.

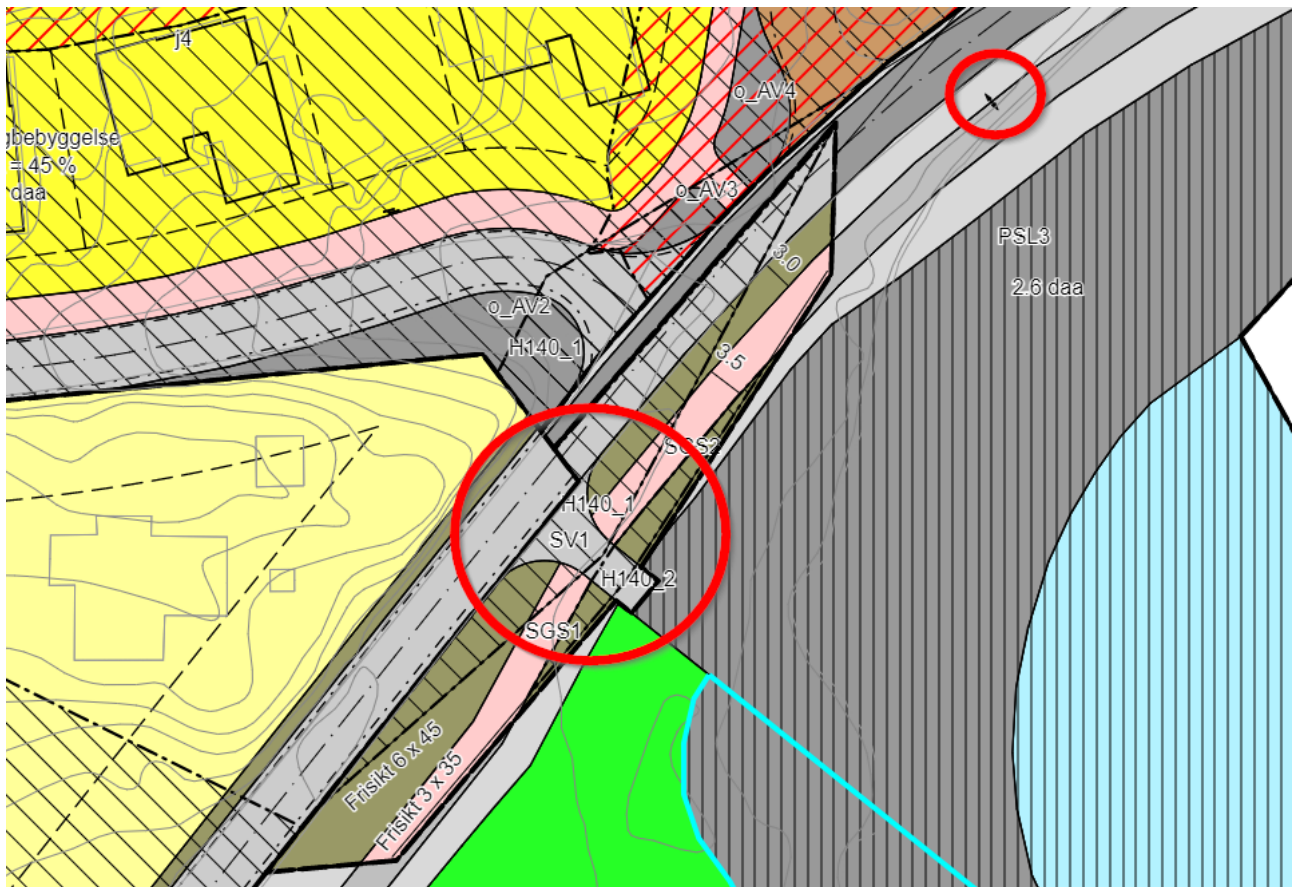


Figur 21 Illustrasjonen viser midlertidig løsning forbi båtopptrekket innen bestemmelsesområde #1.

4.4 Endring i antall og plassering av avkjørsler fra fv6802 (Havnegata)

Planendringen tilrettelegger for at antall avkjørsler som krysser regulert gang- og sykkelveg reduseres fra 5 til 4 avkjørsler. Formålet er å redusere antall krysningspunkter med hensyn til trafikksikkerhet.

Endringen består i at en fjerner to avkjørsler fra Havnegata til privat småbåthavn merket PSL3 i reguleringsplan 1-220 Stjørdal, samt at det reguleres inn ny avkjørsel til drivstoffområdet på småbåthavna. Planendringen er i tråd med dagens situasjon. En av avkjørslene som fjernes er vedtatt gjennom en mindre planendring i reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn 01.11.2011 (planID 1-220 A). Den tidligere vedtatte planendringen skulle sikre en mer hensiktsmessig avkjøring enn den som var regulert inn i plankartet. Gjennom vedtak av den tidligere planendringen ble det imidlertid avglemt å fjerne den regulerte avkjørselen som skulle erstattes i plankartet. Dette resulterte i to regulerte avkjørsler side om side fra Havnegata til småbåthavnområdet PSL3. Planendringen tilrettelegger for at begge avkjørslene fjernes. Dersom området PSL2 og PSL3 fylles ut, og tas i bruk til småbåthavn ved et senere tidspunkt, vil avkjøringen som reguleres inn sør for friområdet o_FRI sikre kjøreadkomst til disse områdene.



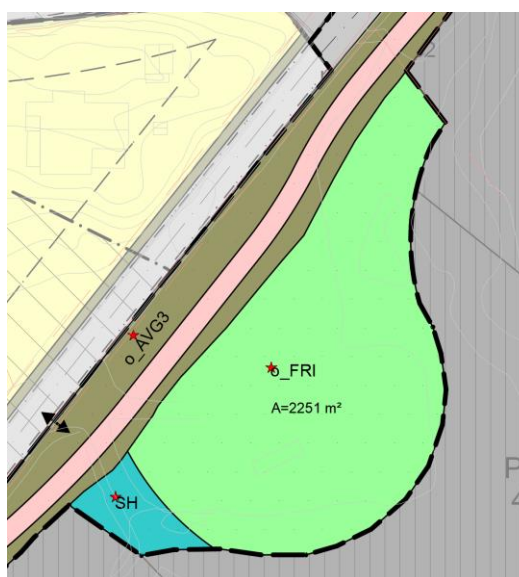
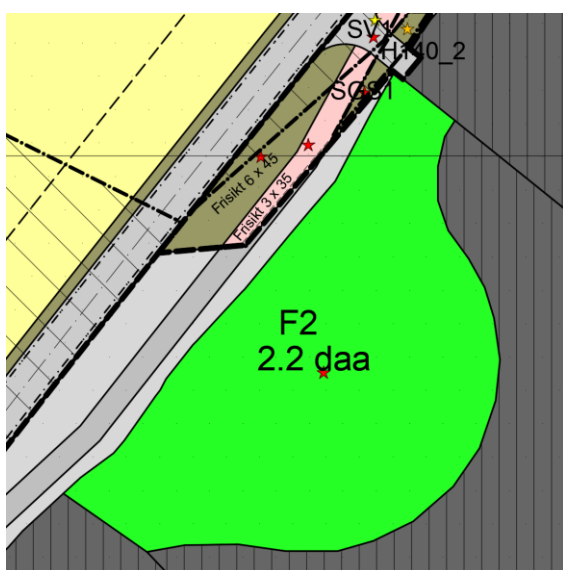
Figur 22 Regulerte avkjørsler som fjernes i gjeldende reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn og 1-220A er markert med rød ring. Kilde Stjørdal kommune kartinnsyn



Figur 23 Illustrasjon av avkjøring fra Havnegata til drivstoffområde på småbåthavna som reguleres gjennom planendringen. Avkjøringen er i bruk i dag, men ikke regulert i gjeldende reguleringsplan.

4.5 Justering av formålsgrensen i eksisterende friområde

Planendringen åpner for justering på formålsgrensen til eksisterende friområde merket F2 i gjeldende plan for 1-220 Stjørdal småbåthavn. Friområdets sørlige del benyttes i dag som avkjøring til drivstoffområde på småbåthavna, og planendringen tilrettelegger for at dagens avkjørsel tas inn i plankartet. Ettersom arealet benyttes til adkomstformål, er ikke den sørlige delen av friområde egnet for friluftsmål. Området omreguleres derfor til småbåthavn SH. Planendringen åpner for at tilgrensende grøntområde nord for friområdet, avsatt til privat småbåthavn PSL2 og PSL3, omreguleres til friområde som erstatning for tapt areal i sør. Erstatningsarealet er et til dels tettbevokst skogholt. Området er vurdert som bedre egnet for lek og opphold enn dagens adkomstveg som omreguleres til småbåthavn i den sørlige delen av området. Omreguleringen medfører at areal avsatt til friområdet totalt sett øker med 18 kvm.



Figur 24 Til venstre: Avgrensning av friområdet i gjeldende reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn

Figur 25 Til høyre: Avgrensningen av friområdet justeres gjennom planendringen. Deler av området i sør omreguleres til arealformal småbåthavn. Deler av småbåthavnområdet i nord omreguleres til friområde.

5 Virkninger av planendringen

5.1 Stedets karakter og estetikk

Gang- og sykkelvegen etableres i tilknytning til eksisterende infrastruktur langs Havnegata, tilnærmet likt som i gjeldene plan. Planendringen vil i liten grad påvirke stedets karakter.

Annen veggrunn som i dag er bevokst med kratt og viltvoksende vegetasjon skal opparbeides med belysning og tilsåes med stedegne arter. Opparbeidelse av gang- og sykkelvegen vil tilføre estetiske kvaliteter til området og åpne utsikten mot fjorden langs sjøpromenaden.

5.2 Trafikkforhold

Planendringen tilrettelegger for trafikksikker forbindelse for myke trafikanter ut til friområdet i Molovika hvor en per dags dato ferdes langs kjøreveg. Gang- og sykkelvegen oppfyller krav i gjeldende vegnormal N100. På bakgrunn av dette vil trafikksikkerheten i Havnegata totalt sett bli bedre som følge av planendringen.

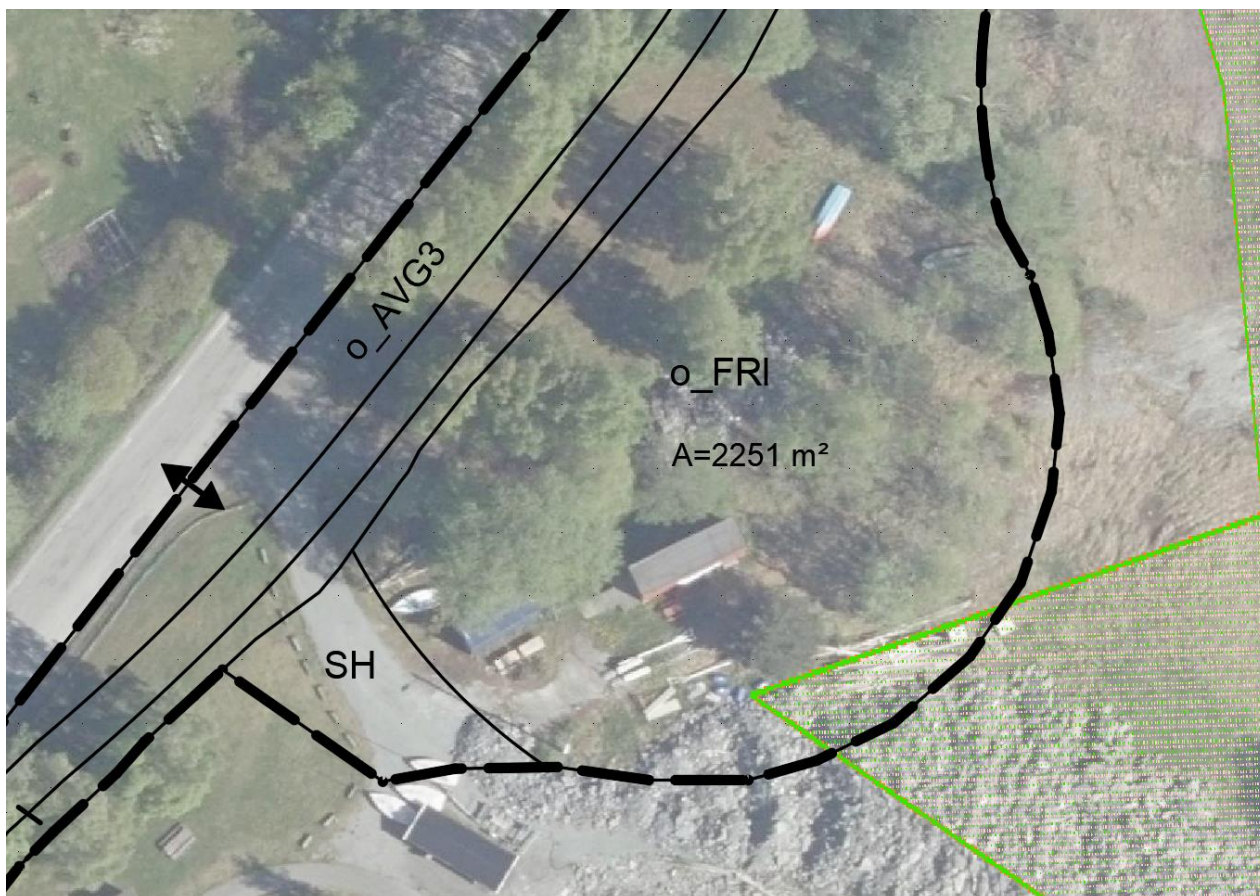
5.3 Friluftsliv, folkehelse og barns interesser

Planendringen tilrettelegger for sammenhengende gang- og sykkelveg fra sentrumsområde til Molovika; et attraktivt friluftsområde med høy brukerfrekvens. Bedre ferdselsårer vil øke tilgjengeligheten til friområdet for myke trafikanter. Dette vil i sin tur øke mulighetene til å utøve frilufts-relaterte og folkehelsefremmede aktiviteter.

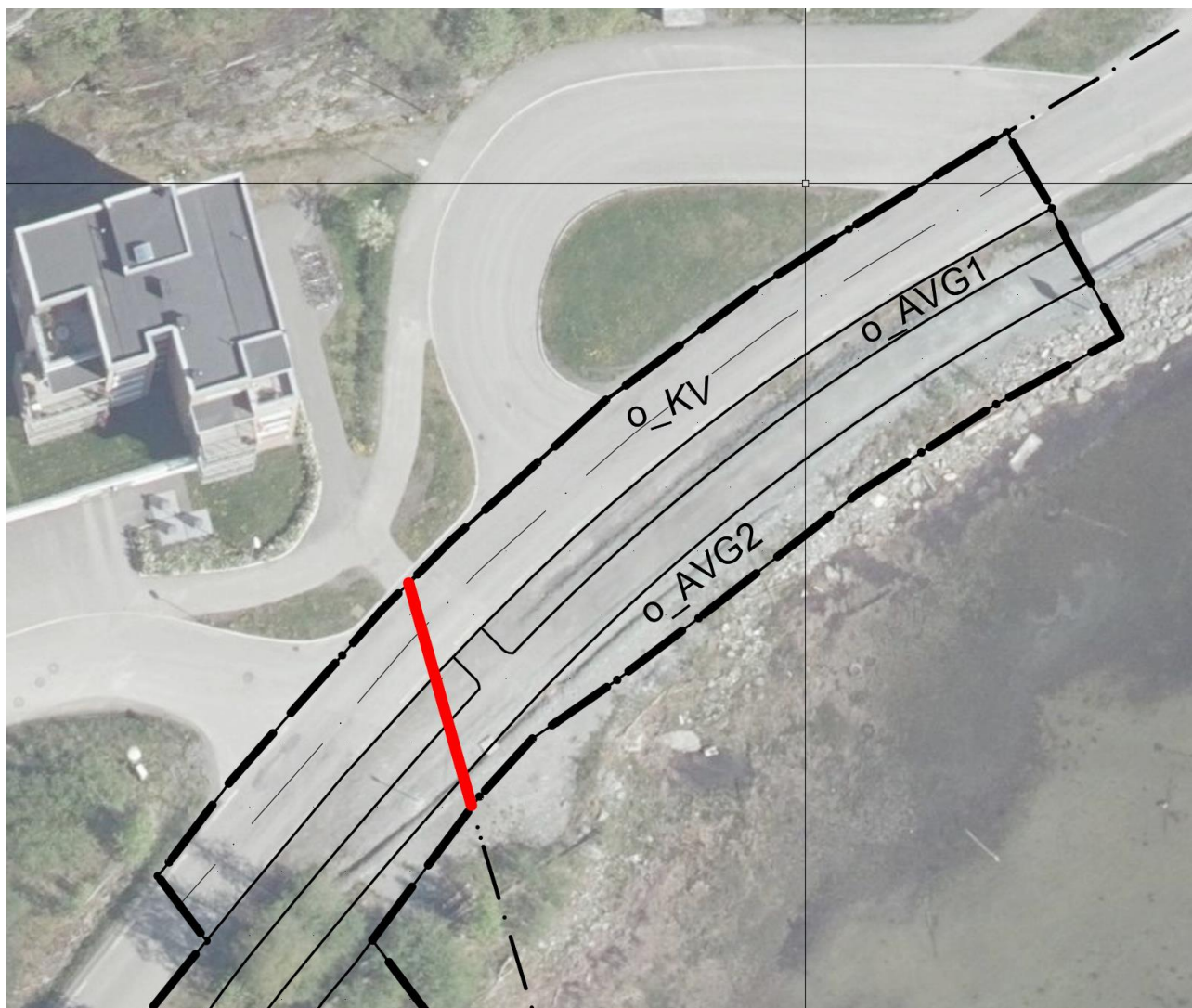
5.4 Naturverdier – krav i naturmangfoldloven

For alle saker som berører naturmangfold skal prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og det skal komme frem av beslutningen hvordan disse prinsippene er vurdert og vektlagt i saken.

Planområdet er sjekket opp mot kjent kunnskap i tilgjengelige databaser i Artsdatabanken og Naturbase. Det er registrert viktige eller truede arter eller naturverdier innenfor planområdet. Dette gjelder naturtypene «strandeng og strandsump» og «bløtbunnsområder i strandsonen» som danner næringsgrunnlaget for et rikt fugleliv, deriblant mange rødlistearter og ansvarsarter. Begge naturtypene er klassifisert som svært viktige (Miljødirektoratet). Hensynssone for bevaring av naturmiljø er satt på bakgrunn av verdiene i det marine miljøet og berører større deler av planområdet enn de registrerte naturtypene. De registrerte naturtypene berøres imidlertid ikke direkte av planendringen, selv om de inngår i planområdet. Formålsgrensene på de aktuelle områdene er tilsvarende som i gjeldende reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn. Når en sammenligner plangrensen med ortofoto av området ser en i tillegg at planområdet ikke strekker seg ut i strandsonen. Gjennomføring av planen vil derfor ikke medføre inngrep i de svært viktige naturverdiene i området. Vilåret i plan- og bygningslovens § 12-14 andre ledd om at planendringen ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder vurderes derfor som oppfylt.



Figur 26 Naturtypen "bløtbunnsområde i strandsonen", vist med grønn strek og skravur, berører planområde. Det er ikke foretatt en endring i formålsgrensen i retning bløtbunnsområdet. Ortofoto viser at utbyggingen ikke berører selve strandsonen.



Figur 27 Hensynssone for bevaring av natur øst for rød strek. Ortofoto viser at utbyggingen ikke berører selve strandsonen.

På bakgrunn av de overnevnte punkter og at det i kommunedelplan Langøra med vannmiljø 2018 – 2027, vedtatt 14.02.2019, ble foretatt en grundig og helhetlig vurdering av naturverdier i området, vurderes kunnskapsgrunnlaget som godt. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. Naturmangfold vil i liten grad berøres av planforslaget. Det vurderes ikke som nødvendig å foreta ytterligere vurderinger etter de andre miljøprinsippene i Naturmangfoldsloven §§ 9–12.

5.5 ROS-analyse

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse av planendringen. Det vurderes ikke at reguleringsendringen medfører, eller at planlagte tiltak er utsatt for spesielle risikoforhold, med de tiltakene som er hensyntatt i planarbeidet.

Områderegulering vedtatt 19.12.2019

1-250 Storvika og omegn

Planbeskrivelse

PlanID	1-250
Dato for siste revisjon av plankartet:	12.09.2019
Dato for siste revisjon av bestemmelsene	19.12.2019
Dato for siste revisjon av planbeskrivelse	28.05.2019
Forslagsstiller	Stjørdal kommune ved etat teknisk drift



Innholdsfortegnelse

Bakgrunn	4
Forslagsstiller	4
Bakgrunn for planarbeidet	4
Hensikten med planen	4
Planstatus og rammebetingelser	4
Kommuneplan	4
Kommuneplanens arealdel 2013-2022	4
Kommuneplanens samfunnsdel	5
Gjeldende reguleringsplaner som blir erstattet av planforslaget:	5
Reguleringsplan for Storvika, planID 1-100	5
Reguleringsplan for Sutterøtrøa, planID 1-166.	5
Gjeldende reguleringsplaner som grenser til planområdet, og delvis blir erstattet av ny plan:	6
Reguleringsplan for Stjørdal havn	6
Mindre endring av reguleringsplanen for Stjørdal havn –gassanlegg, vedtatt i 2001	6
Reguleringsplan for Storvika terrasse	6
Reguleringsplan for Sutterø	7
Reguleringsplan for småbåthavna	7
1963-planen	8
Kommunedelplan for vannmiljø og Langøra	8
Beskrivelse av planområdet	9
Beliggenhet, størrelse	9
Arealbruk og utvikling i området	9
Grunneieroversikt	11
Natur- og miljøinteresser	14
Vikanbukta fuglefredningsområde	14
Vikanbukta-Sandfærhus naturvernområde	14
Naturtypen rikt strandberg	15
Statlig sikrede områder for friluftsliv	15
Infrastruktur	16
Veg og trafikk	16
Annen infrastruktur	16
Andre forhold	16
100-metersbeltet	16
Kulturminner	16
Støy	16
Sikkerhetssone rundt gassanlegg på Stjørdal havn:	17
Forsvarets interesser	17
Røde Kors	17
Grunnforhold	17
Beskrivelse av reguleringsformål i friluftsområder og konsekvensene for eierforhold, statlig støtte til ervert, drift m.m.	18
Hva betyr de forskjellige grønne formålene	18
Prinsipper for formål Grønnstruktur	18
Prinsipper for formål LNFR	18
Plan- og bygningsloven om ekspropriasjon og innløsning	19
Statlig støtte	20

Planprosess og medvirkning.....	21
Medvirkning før 1.gangsbehandling av planforslaget:.....	21
Medvirkning før 2.gangsbehandling av planforslaget:.....	22
Hovedtema/-reaksjoner fra møtet med hytteeierne:.....	23
Hovedtema/-reaksjoner fra det åpne informasjonsmøtet:	23
Befaring med grunneier og hytteforeningens styre:.....	23
Beskrivelse av planforslaget	23
Grunnforhold	23
Teknisk infrastruktur	25
Veg og parkering	25
Gang/sykkelveger/fortau/sti	27
Vann og avløp	30
Energi.....	30
Naturområder.....	30
Formål LNFR i planforslaget	31
Hytter i LNFR- og LNFR-f – område	31
Hytter i sikringssonen til gassanlegget	31
Skjøtsel og drift av grønne områder.....	32
Tiltak i Storvika og Molovika	32
Naturområde i sjø.....	33
Byggeformål	33
Eksisterende boliger (BF1-BF3)	33
Boligområde (B1) – småhus.....	33
Boligområde (B2) – rekke-/kjedehus/blokk	34
Lekeplasser til nye boligområder	34
Bygging i strandsonen	34
Støy	34
Forsvaret.....	34
Havn.....	35
Hensynssoner	35
Sikringssone og faresone	35
Hensynssoner og båndleggingssoner for naturmiljø og naturvern.....	35
Hensynssone for kulturminner.....	35
Hensyn til flytrafikk.....	35
Risiko- og sårbarhetsanalyse	36
Virkninger av endringer i områdeplanen	36
Arealbruksmessige virkninger	36
Folkehelse og miljø	36
Økonomi	36
Erverv av Røde kors-tomt.....	36
Erverv av skog/utmark	37
Erverv av parkeringsrettigheter	37

Bakgrunn

Forslagsstiller

Forslag til områdereguleringsplan er utarbeidet av forslagsstiller Stjørdal kommune ved etat teknisk drift.

Bakgrunn for planarbeidet

Det er et ønske om å følge opp intensjonene i kommuneplanens arealdel, og med dette sikre friluftslivet i området bedre, både i forhold til potensiell hyttebygging og næringsvirksomhet, og ved å gjøre området mer tilgjengelig og trygt for innbyggerne. Det har også vært et ønske om å rydde opp i gamle reguleringsplaner i området, som har hatt til dels overlappende grenser og formål. Det var da naturlig å vurdere formålene som var avsatt rundt grøntområdet, og vurdere om dette var rett formål i forhold til friluftslivet.

Hensikten med planen

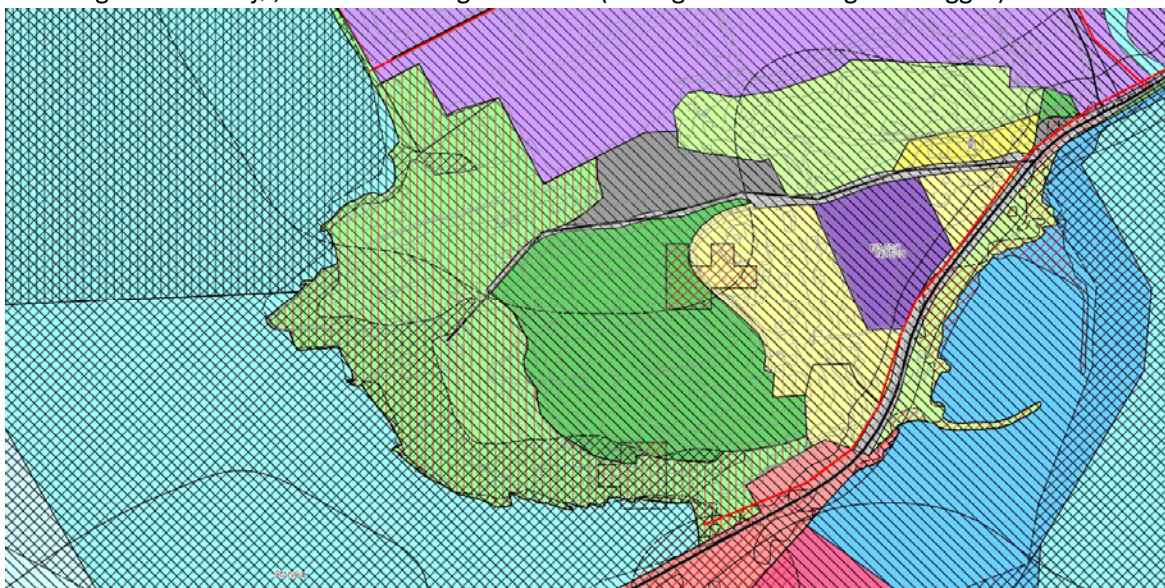
Formålet er å ha et verktøy for å sikre allmennheten god tilgjengelighet til friluftsområdet, gjennom å gjøre atkomsten for myke trafikanter tryggere. Planen skal gi grunnlag for kommunen til å erverve og/eller sikre mer areal til rekreasjon og friluftsliv, samtidig som man tar vare på både natur- og landskapsverdier og kulturminner. I tillegg er det lagt inn områder som grenser til friluftsområdet, for å få hele området regulert i en ny plan.

Planstatus og rammebetingelser

Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel 2013-2022

Kommuneplanens arealdel i det aktuelle planområdet inneholder formålene Grøntstruktur, boligbebyggelse, næring, parkering, trafikkformål, LNF. I tillegg er det hensynssoner for støy, bevaring av naturmiljø, kulturminne og faresoner (sikringsoner rundt gassanlegget).



Kommuneplanens samfunnsdel

Samfunnsdelen har fokus på tema av betydning for planforslaget: folkehelsearbeid gjennom å tilrettelegge for fysisk aktivitet. Stjørdal er en «sykkelby». Planlegging av sykkeltrasseer er viktig for å få folk til å prioritere sykkel framfor bil, og innføring av trafikkreguleringer som demper bilbruk gjør det tryggere for myke trafikanter.

Et mål i samfunnsdelen er å ivareta biologisk mangfold gjennom arealforvaltning, og ta vare på arts mangfold og naturtyper ved å unngå inngrep i områder med stor verdi for mangfoldet.

Gjeldende reguleringsplaner som blir erstattet av planforslaget:

Reguleringsplan for Storvika, planID 1-100



I reguleringsplan for Storvika (1-100) som ble vedtatt i 1988 er et stort areal på Sutterøberget regulert til næring. (Dette er imidlertid avsatt til grønnstruktur i kommuneplanens arealdel, som gjelder foran denne.) Planens intensjon var ellers å sikre samfunnsinteresser i et viktig sjønært friluftsområde, og bidra til mindre trafikk inn til Storvika. Den regulerte ny parkeringsplass mellom Sutterø næringsområde og Storvikavegen, bak gårdstunet til gnr/bnr 82/1, og regulerte vegen videre til selve Storvika stengt for biltrafikk, med kun gang- og sykkelveg fra parkeringsplassen til Storvika. På arealet mellom parkeringsplassen og sjøen ble det regulert campingplass.

Reguleringsplan for Sutterøtrøa, planID 1-166.

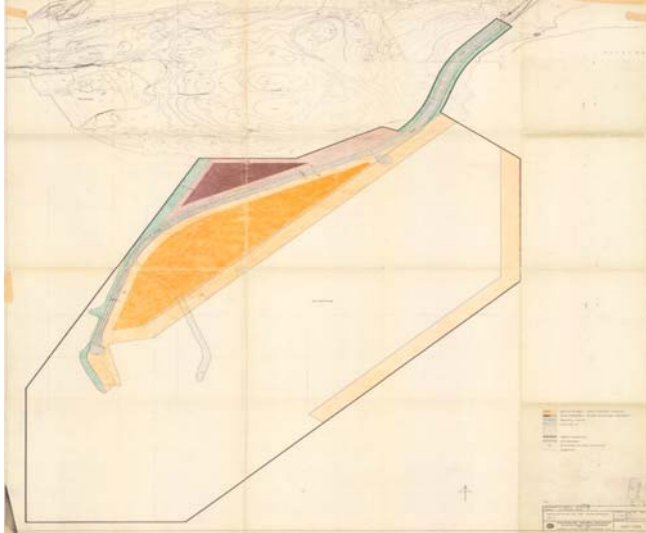
Plan for eksisterende boliger, vedtatt i 2002. Arealet er bygget ut etter planen.



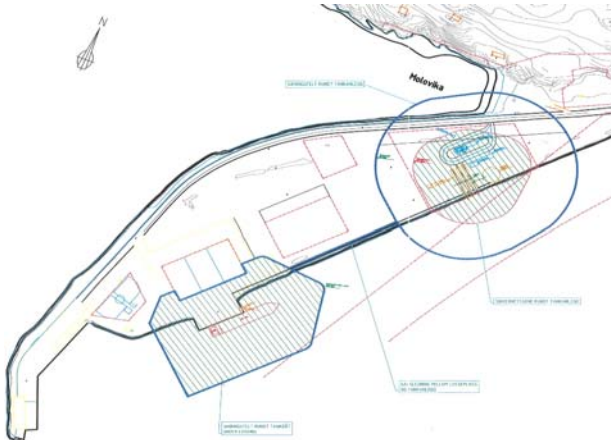
Gjeldende reguleringsplaner som grenser til planområdet, og delvis blir erstattet av ny plan:

Reguleringsplan for Stjørddal havn

Planen 1-026 ble vedtatt i 1973 og blir delvis erstattet av planforslaget. Dette gjelder Molovika og arealene som eies av Forsvaret og Røde Kors. Disse eiendommene er pr idag regulert til spesialområde havn.

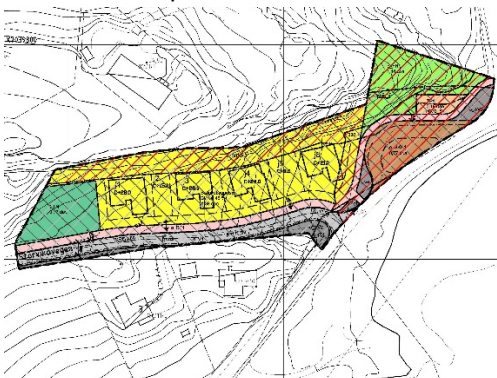


Mindre endring av reguleringsplanen for Stjørddal havn –gassanlegg, vedtatt i 2001



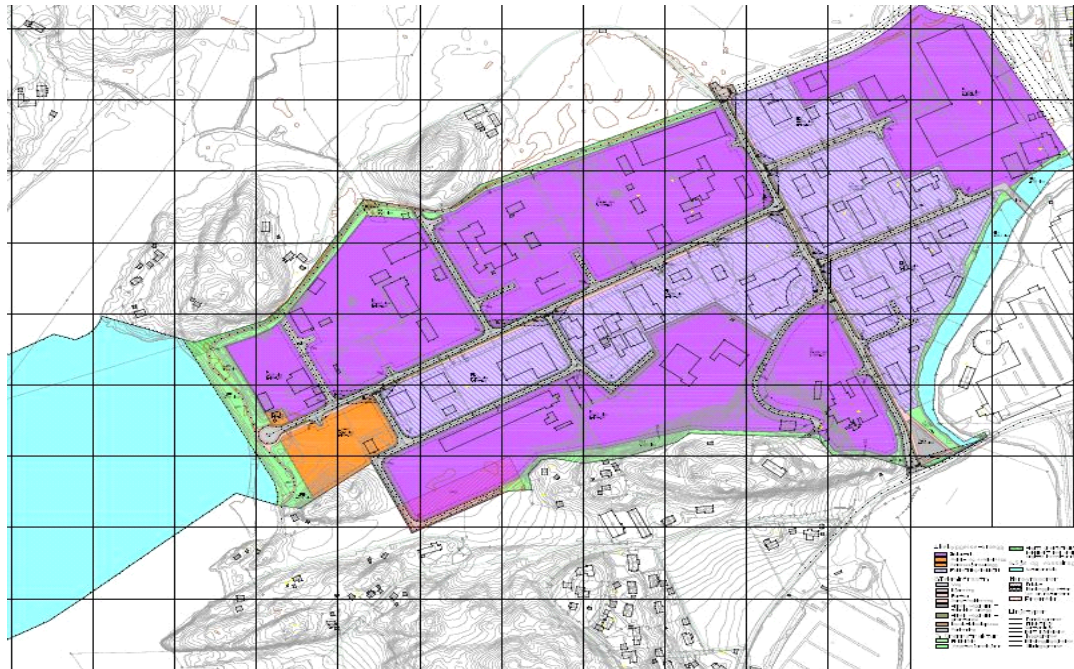
Reguleringsplan for Storvika terrasse

Planen 1-224 ble vedtatt i 2011, og grenser til planforslaget i sør. Området er ferdig bygget ut i samsvar med planen.



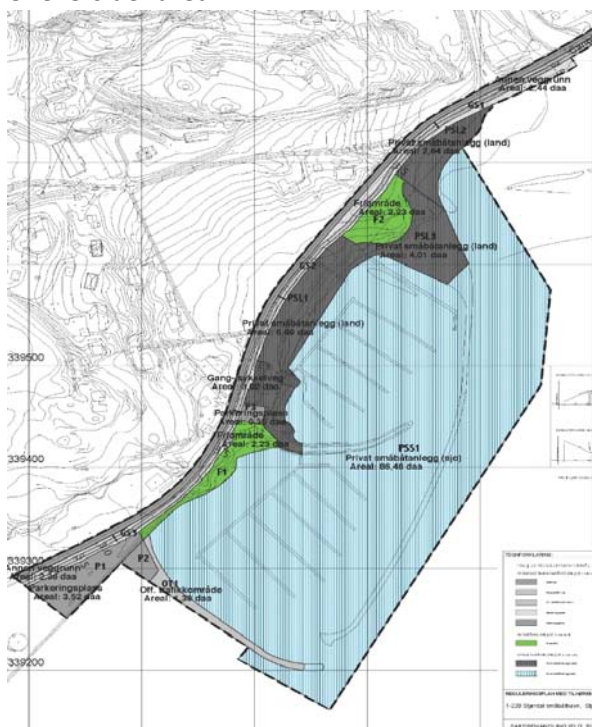
Reguleringsplan for Sutterø

Planen 1-248 ble vedtatt i 2015 og grenser til planforslaget i sør. I denne planen er det regulert et område for grønstruktur/friluftsliv langs sjøen, med en tursti langs sjøen som er regulert med tanke på at denne kan fortsette mot Storvika. Rundt tomte som kommunen fester bort til Contiga er det regulert en veg for å lage forbindelse mellom Sutterø og Storvika, og som atkomst til parkeringsplassen i Storvikaplanen. Denne vegløsningen endres i planforslaget, for å få en bedre løsning i sammenheng med parkering og videre prioritering av gang- og sykkelveg i området.



Reguleringsplan for småbåthavna

Planen 1-220 ble vedtatt i 2011. Planforslaget overlapper denne planen litt langs Havnevegen, men er ellers uendret.



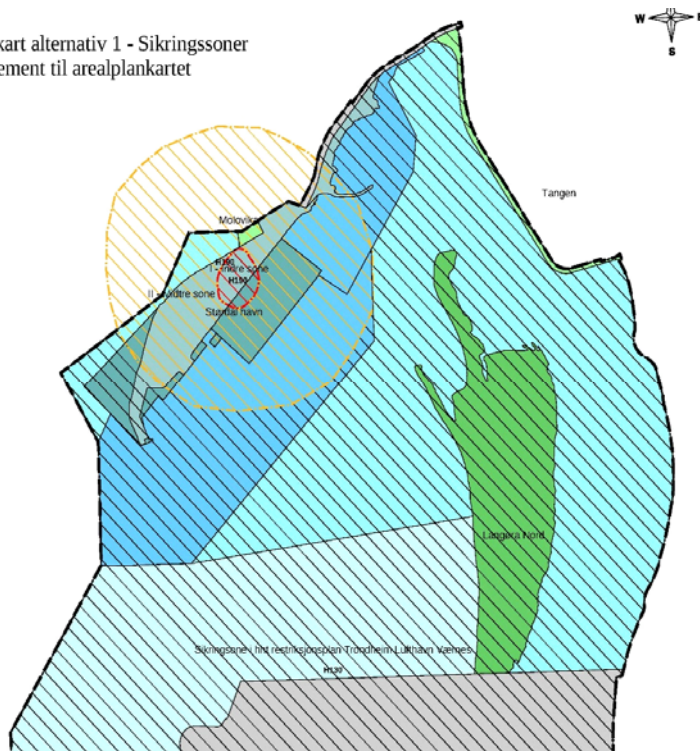
1963-planen



Kommunedelplan for vannmiljø og Langøra

Kommunedelplanen erstatter bl.a reguleringsplanen for Stjørdal havn, og vil grense til planforslaget for Storvika. Planforslaget for Storvika vil erstatte kommunedelplanen i området Molovika og noe innenfor.

Temakart alternativ 1 - Sikringssoner
Supplement til arealplankartet



Beskrivelse av planområdet

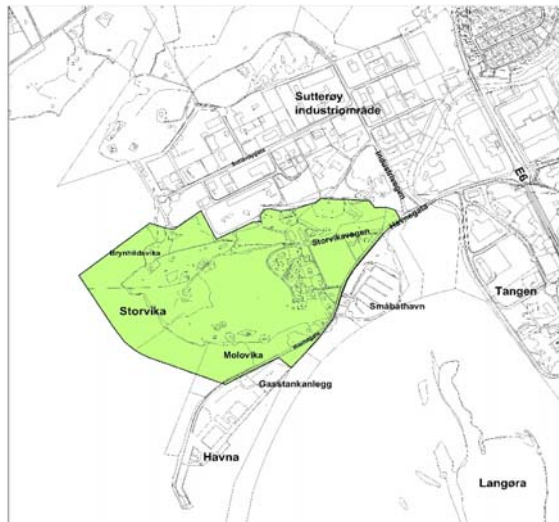
Beliggenhet, størrelse

Planområdet ligger vest for Stjørdal sentrum, og sør for Sutterøy/Leira industriområde.

Området er på 387 daa. I dette området finnes de mest sentrumsnære badeområdene i Stjørdal. Det er et mye brukt friluftsområde, særlig om sommeren, men også resten av året.

Opprinnelig lå hele planområdet under gården Sutterøen med gnr/bnr 81/1, eid av Avelsgaard.

Gården bestod av dyrka mark, strandområder, utmark og noe skog. Gården har atkomst fra Storvikavegen via Havnevegen, og planområdet er tilgjengelig fra begge disse vegene.



Planområdets grense i øst går i Havnevegen, som grenser mot småbåthavna. Mot sør grenser planen til reguleringsplanen for Stjørdal havn, og vil erstatte noe av havneformålet.

Mot vest avgrenses planområdet av sjøen, og mot nord ligger Sutterøy/Leira industriområde.

Planområdet

Arealbruk og utvikling i området

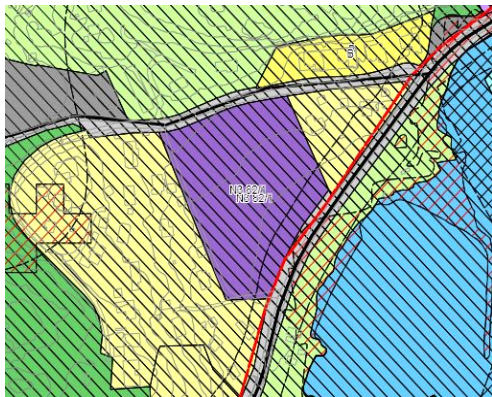
Storvika har vært benyttet som friluftsområde og badeplass i lang tid. Flyfoto fra 1949 viser en bygning som ble benyttet til kiosk og festlokale. Bygningen var dobbelt så stor på foto fra 1964, men brant ned på 80-tallet. Dagens bygning som inneholder kiosk og toaletter er bygget opp på enden av sokkelen på det gamle bygget, og rester av kjeller/grunnmur på resten av bygget vises i området der det står søppelcontainere i dag.

På 50-tallet ble det bygget noen hytter på festetomter i området, og boligtomter ble fradelt og bebygget med eneboliger på østsiden av Sutterøyberget. Hyttene ligger i områder som er regulert til formål LNFR eller Grønnstruktur i både kommuneplanens arealdel og gjeldende reguleringsplan. To hytter langs Havnevegen ligger innenfor reguleringsplanen for Stjørdal havn, under havneformål, veg og grøntareal. Noen av boligene er regulert til boligformål (planID 1-166), andre boliger er eldre og uregulert. I 2011 ble det vedtatt reguleringsplan for boligblokker i østenden av Storvikavegen, og disse er ferdigbygget. Fordi denne planen er såpass ny og ferdig utbygd er det valgt å holde dette arealet utenom planområdet, mens eneboligene ellers i området er innlemmet i planforslaget.

Storvika er et statlig sikret friluftsområde. Stjørdal kommune inngikk avtale med grunneier om å leie Storvika først i 1954, deretter en 30-årsavtale fra 1959-1989. Da grunneier ikke ønsket å forlenge avtalen, ble det startet arbeid som skulle føre fram til ekspropriasjon. Storvikaplanen ble vedtatt i 1988, og strandområdet samt parkeringsplass for friluftstrafikk ble ervervet med statlige midler i 2001.

Staten forutsetter at statlig erverva friluftsområder skal være bilfrie. Storvika er i dag ikke bilfritt, det er bilveg inn og parkering inne på området. En forutsetning for å kunne stenge området for trafikk er at arealet som er regulert og ervervet som parkeringsplass faktisk blir opparbeidet til dette formålet. Dette har kommunen ikke hatt mulighet til, fram til nå. Det er ikke atskilt atkomst for biler og myke trafikanter, og det er trangt og kaotisk på utfartsdager i badesesongen.

Sutterøberget er i reguleringsplanen for Storvika fra 1988 regulert til næring (hotell, konferansesenter), mens det i kommuneplanens arealdel (som gjelder foran gammel reguleringsplan) er avsatt til Grønnstruktur.



Mellom Storvikavegen og Havnevegen er det et areal på 15 daa med dyrka mark. Dette arealet er avsatt i kommuneplanens arealdel til formål næring.

Molovika badeplass har oppstått som følge av moloen som ble bygget på 50-tallet for å bygge havn. Strømninger i havet har gjort at sand er skylt inn og det har etterhvert blitt en sandstrand, som blir stadig større pga sandavsetningene. Avsetningene kan også skyldes gravearbeid i sjøen, i forbindelse med veiarbeid og nedlegging av rør og ledninger.

Molovika ble kjøpt av Stjørdal kommune i 1957, med tanke på opparbeiding av havn, og ble regulert til utfylling for havneterminal gjennom reguleringsplanen for havna, vedtatt i 1973. Det ble aldri fylt igjen til havneterminal som planen var. I 1987 ble badestranda i Molovika fradelt havneeiendommen. Området er nå gjennom kommuneplanens arealdel avsatt til formål grønnstruktur.

I Molovika kan det i dag parkeres på en lite opparbeidet parkeringsplass. Det er ikke fast toalett her, men sommeren 2017 ble det anlagt containertoalett. Området er inkludert i planforslaget for å sikre at det blir regulert til friluftsmål med tilhørende aktivitet.



Flyfoto 1964

Grunneieroversikt

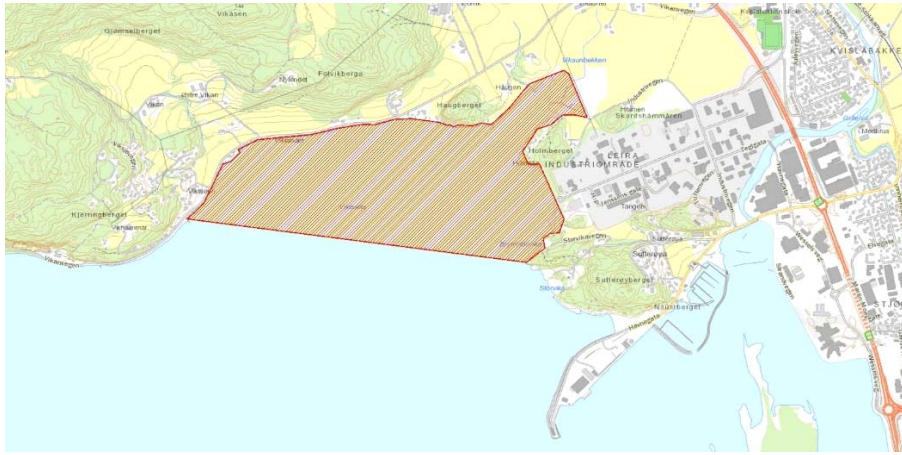
Bnr	F-nr	Eiers navn	Nåværende arealbruk	Formål i kommuneplanens arealdel	Formål i gjeldende reguleringsplan	Formål i planforslag
97	0	Stjorvika kommune	bade plass i sjø	Friluftsområde sjø/bevaring naturmiljø	Friluftsområde i sjø	Friluftsområde i sjø
143	0	Stjorvika kommune	Bade plass/parkering	Grønstruktur/havn	Havn	Grønstruktur-friluftsområde/parkering
98	0	Stjorvika kommune	bade strand/friluftsliv	Grønstruktur/bevaring naturmiljø	Friluftsområde	Grønstruktur-friluftsområde/bevaring naturmiljø
4	0	Hoås Knut	bolig	bolig	uregulert	bolig
9	0	Mauseth Olaug Åshild	bolig	bolig	friluftsområde	bolig
10	0	Grindvoll IL og OD	bolig	bolig	uregulert	bolig
11	0	Avelsgaard Randi	bolig	bolig	uregulert	bolig

12	0	Tiller AIM og PI		bolig	bolig	uregulert	bolig
16	0	Skraastad Johan		bolig	bolig	uregulert	bolig
17	0	Kyllo Kristin		bolig	bolig	uregulert	bolig
25	0	Skjelstad Jan Otto		bolig	bolig	uregulert	bolig
26	0	Faanes EA og H		bolig	bolig	uregulert	bolig
27	0	Westgaard Liv		bolig	bolig	uregulert	bolig
47	0	Westgaard Liv		bolig	bolig	bolig	bolig
68	0	Westgaard Jan		bolig	bolig	uregulert	bolig
106	0	Bjørangan M og Olsson LM		bolig	bolig	bolig	bolig
107	0	Aftret Stig		bolig	bolig	bolig	bolig
108	0	Krogstad E og O		bolig	bolig	bolig	bolig
109	0	Kolås MR og A		bolig	bolig	bolig	bolig
110	0	Avelsgaard Nina		bolig	bolig	bolig	bolig
136	0	Thorsen AS S og BA		bolig	bolig	uregulert	bolig
137	0	Bjerkli PO og Fjæran M		bolig	bolig	uregulert	bolig
154	0	Søreng AIH og M		bolig	bolig	bolig	bolig
163	0	Avelsgaard Ole Magnar		bolig	LNFR	uregulert	bolig
120	0	Stjørdal Røde Kors		deponi	havn	havn	parkering
22	0	Forsvarsbygg		Forsvaret	LNFR	uregulert	LNFR
15	0	Trondheim Havn IKS		havn	havn	parkering	havn/parkering
1	1 2	Moa I / Avelsgaard F		hytte	bolig/vegformål	offentlig friareal/vegformål	Grøntstruktur
1	1 0	Indergaard BK og JE, Kjensmo KO/ Avelsgaard F		Hytte	Grøntstruktur	Friområde	Grøntstruktur
1	7	Thompson E Nergård Avelsgaard F		hytte	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø	Friområde	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø
1	6	Storstad M-G K/ Avelsgaard F		hytte	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø	Friområde	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø
102	0	Almåsbygg Bjørg Anny		hytte	LNFR	Friområde	LNFR
105	0	Klefsåsvold EO og G		hytte	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø	Friområde	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø
124	0	Værnes BH		hytte	bolig/vegformål	friområde/vegformål	Grøntstruktur
125	0	Evensen PJ		hytte	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø	friområde	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø
126	0	Skanke JB		hytte	grøntstruktur	friområde/kulturminne	grøntstruktur/kulturminne

127	0	Pedersen AC	hytte	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø	friområde	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø
128	0	Modin SO	hytte	grøntstruktur	camping	grøntstruktur
129	0	Gustad J	hytte	grøntstruktur	næring	LNFR-f
130	0	Vik-Mo B og KA	hytte	grøntstruktur	friområde	grøntstruktur
131	0	Folvik R og Johnsen KF og TF	hytte	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø	camping	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø
144	0	Berhardsson KS og Jonsson BO	hytte	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø	Frilmråde	Grøntstruktur/bevaring naturmiljø
145	0	Bergström L KW og Weidlertz AE	hytte	LNFR	uregulert	LNFR
164	0	Flodberg TPA og TK	hytte	LNFR	uregulert	LNFR
167	0	Engblad MC	hytte	Delvis parkering	LNFR/parkering	LNFR
168	0	Vänseth SG	hytte	Grøntstruktur	Campingplass/gangveg	LNFR-f
1	0	Avelsgaard F	Jordbruk	Grøntstruktur	Camping	Grøntstruktur
1		Avelsgaard F	Jordbruk	Næring	uregulert	Bolig
99	0	Stjørdal kommune	Jordbruk	Parkering	Parkering	Parkering
1	9	MC Værnes Eiendom AS	Klubbhus	Grøntstruktur	Camping	LNFR-f
1		Avelsgaard Frode	Skogbruk	Grøntstruktur	Næring	LNFR-f
600	6 7	Avelsgaard OM	Storvikavegen	veg/fortau	veg	veg/fortau
67	0	Staten v/KUF	Parkering	offentlig tjenesteyt.	havneterminal	Forsvaret
1	9	Avelsgaard Frode	festetomt til klubbhus	Grøntstruktur	Camping	LNFR-f
146	0	Avelsgaard OM	uthus	LNFR	uregulert	LNFR
112	0	Stjørdal kommune	veg	veg	veg	parkering
523/ 1	0	Statens vegvesen	Fylkesveg	Fylkesveg	Fylkesveg	Fylkesveg

Natur- og miljøinteresser

Vikanbukta fuglefredningsområde



Fuglefredningsområdet ble opprettet i 2008, og strekker seg fra Storvika og over hele Vikanbukta, og skal ivareta fugleliv i et viktig fjære- og gruntvannsområde.

Miljødirektoratet - Naturbase: Vikanbukta ligger mellom Stjørdal havn i øst og Kleivan i vest. Ved fjære sjø avdekkes en 100-200 meter bred mudder/ sandfjære langs den omlag 2000 meter lange strandlinja. I nordøst finnes et strandengområde (Folvika). Det tilgrensende landareal til strandlinja består hovedsakelig av jordbrukslandskap, hus og hager, i tillegg til enkelte områder med krattskog, barskog og storvokst løvskog. Innenfor Folvika ligger restene av Sutterøleiret, et stort og meget verdifullt strandengområde som i dag stort sett er utbygd. Som fugleområde har Vikanbukta stor verdi, og betydningen har økt i takt med at andre, tilsvarende områder i Stjørdal er blitt utbygd. Et stort antall forskjellige fuglearter er registrert her. Størst verdi har området som rasteplass for våtmarksfugler under trekket vår og høst. Blant de mest tallrike er stokkand, ærfugl, kvinand, havelle, tjeld, vipe og rødstilk. I tillegg til de vanligere fugleartene, er også flere tildels sjeldne arter sett her.

Verneformål:

Ivareta fuglelivet og dets leveområder i et viktig fjære- og gruntvannsområde. Området er et viktig leveområde for marint tilknyttede fuglearter. Spesiell verdi knytter seg til området som hvile- og beiteområde for vadere, andefugler og dykkere.

Vikanbukta-Sandfærhus naturvernområde

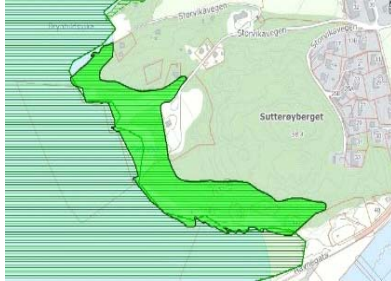


Registrering 2009:
Verneområde for bløtbunnsområder i strandsonen, av svært viktig nasjonal verdi. Området overlapper med området over, og strekker seg over hele planområdet for Storvika som går i sjøen. Utførte observasjoner på stedet har avdekket et gunstig bunnmiljø, upåvirket av eutrofiering eller skadelig organisk belastning. Bunnfaunaen er preget av ren sandbunn med et tynt, friskt dekke av kiselalger/diatomèer, samt avgrenset innslag av ålegras. Fjæreområdet utgjør et

friskt og normalt fjæresamfunn med et visst mangfold av tang, tare og makroalger.

Naturtypen rikt strandberg

Sutterøyberget er registrert med viktig regional verdi pga floraen. Området er 39 daa stort og omfatter sør og vestvendte berg ovenfor Molovika, videre over bergene rundt Storvika og mot Brynhildsvika.



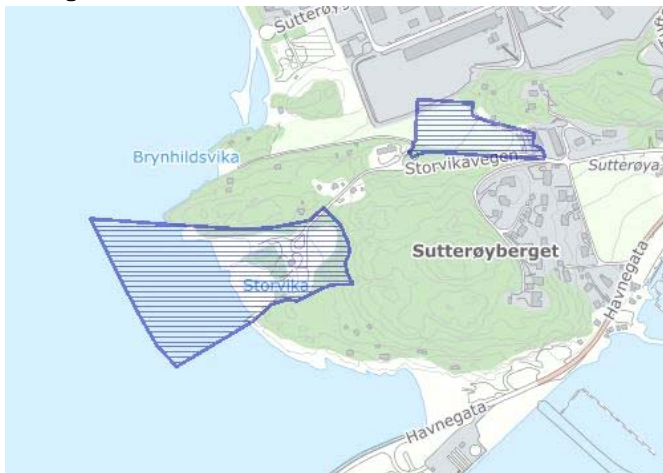
Miljødirektoratet - Naturbase: Lokaliteten inneholder sørvendte knauser, berg og bergskrenter med rik tørrbergsflora. Det ble funnet arter som gulmaure, kransmynte, filtkongslys, tårnurt, gjeldkarve, jordbær, bakkemynte, rødknapp, brunrot, berberis, trollbær, stikkelsbær, blåveis, lundrapp, bergfrue, blåknapp, knappurt og strandrug. I følge Sorte (1996) er de regionalt sjeldne artene vårmure, trefingersildre, vårrublom og broddbergknapp særlig godt representert på denne svært artsrike lokaliteten. I lokaliteten er det også tatt med skog der furu dominerer på kollene og lågurtskog med gran i forsenkninger og ved skrenter med noe dypere jordsmonn. I skogen ble det funnet mye knerot og arter som gaukesyre, maiblom, tyttebær, blåbær, smyle og hårfrytle. Det er noe slitasje på grunn av ferdsel.

Sørvest for Leira industriområde



Miljødirektoratet – Naturbase: Lokaliteten er lokalt viktig, er 2,8 daa stor, og består av strandberg med artsrik, kalkkrevende flora. På toppen av kollen dominerer furuskog, og ned mot sjøen ligger ei lita sandstrand med blant annet strandkjeks og strandrug. Ellers finnes arter som bakkemynte, flekkmure, bergfrue, rundskolm og gulmaure. Området har også rik lav- og moseflora, med arter som raudberglav og putevrimose. Sorte (1996) beskriver området i sammenheng med Sutterøyberget, som ligger lenger sør.

Statlig sikrede områder for friluftsliv



Med bakgrunn i reguleringsplan 1-100 ble det i år 2000 ervervet areal i selve Storvika til friluftsmål, og et areal regulert til parkeringsplass ble ervervet for å sikre parkering til friluftslivet i området, totalt 65 daa. Områdene ble ervervet med statlige midler, og Stjørdal kommune ble grunneier. Det er retningslinjer for bruk og forvaltning i områder som er ervervet med statlige midler, og disse følges opp av Miljødirektoratet.

Infrastruktur

Veg og trafikk

Havnegata er en fylkesveg (FV34), med fartsgrense 50 km/t. Den hadde i 2009 en årstdøgns trafikk (ÅDT) på 1500 fra havna til avkjøringen til Sutterø (Industrivegen), 2500 fra Sutterø til avkjøringen til Tangen (Wessels veg), og 6000 fra Wessels veg til Havnekrysset.

Det er bygget gang- og sykkelveg langs Havnegata på strekningen Havnekrysset til Storvikavegen. Det er regulert gang- og sykkelveg videre fram til Molovika, men det ligger ikke inne i Statens vegvesens planer å bygge ut denne strekningen.

Det er en bussholdeplass langs Havnegata, nord for innkjøringen til Storvikavegen.

Storvikavegen har vært en privat veg, men ved opprustning av vegen og bygging av fortau i forbindelse med regulering og bygging av boligblokker, ble det inngått avtale om at kommunen skal overta eierskapet av vegen. Det er opprettet eget eiendomsnummer på vegen fra Havnekrysset fram til gårdstunet, men hjemmelen er ikke overført til kommunen enda.

Annen infrastruktur

Området er tilknyttet Kvislabakken barneskole, som ligger ca 1,7 km fra planområdet, og Stokkan ungdomsskole, 2,2 km fra planområdet.

De nærmeste barnehagene er Kvislabakken barnehage, ved siden av barneskolen, og Medbroen gårdsbarnehage som ligger 1,4 km unna.

Området langs Havnevegen er tilknyttet offentlig vann- og avløpsnett. Det ligger spillvannsledning fram til Storvikavegen 3, og vannledning langs Havnegata. Det går en overvannsledning fra eksisterende eneboligområde langs atkomstvegen ned til, og under Havnevegen, og ut i sjøen.

Det går en kommunal vannledning langs vegen inn til Storvika. Noen av hyttene har utvendig kommunalt vann, mens noen hytter har vann fra privat vannledning fra Avelsgaard. Noen få betaler vannavgift til kommunen. En hytte i Storvika har vann og avløp, og i tillegg er det toaletter i underetasjen til kiosken i Storvika. Det ligger en pumpestasjon inne i kioskbygget som pumper kloakk til renseanlegget på Sutterø.

NTE har en 230V-linje via stolper og kabel innen planområdet.

Andre forhold

100-metersbeltet

I de statlige retningslinjene for strandsonen langs sjøen er Stjørdal er vurdert som en av kommunene med stort press på arealene langs kysten.

Byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen gjelder generelt, og skal i hovedregel praktiseres strengt, og dispensasjoner bør unngås.

Kulturminner

Det er tidligere registrert kulturminner i planområdet.

Støy

Planområdet ligger delvis innenfor gul støysonen fra veg og flyplass.

Sikkerhetssone rundt gassanlegg på Stjørda havn:

På Stjørda havn ble det i 2002 bygget et nytt tankanlegg for gass. Dette legger føringer for arealene rundt anlegget, og begrenser arealbruken. Det tillates ikke å fyre opp bål i Molovika, og det er ikke tillatt å anlegge parkering på havna utenfor inngjerdingen av gassanlegget.

Anlegget eies nå av Flogas Norge AS. Det ble i 2014 utarbeidet en ny risikoanalyse for anlegget, som anbefaler forskjellige soner med begrensninger på arealbruk som forutsetter opphold for mennesker i varierende grad: i fritiden, arbeidstiden eller varig opphold som i bolig.

Forsvarets interesser

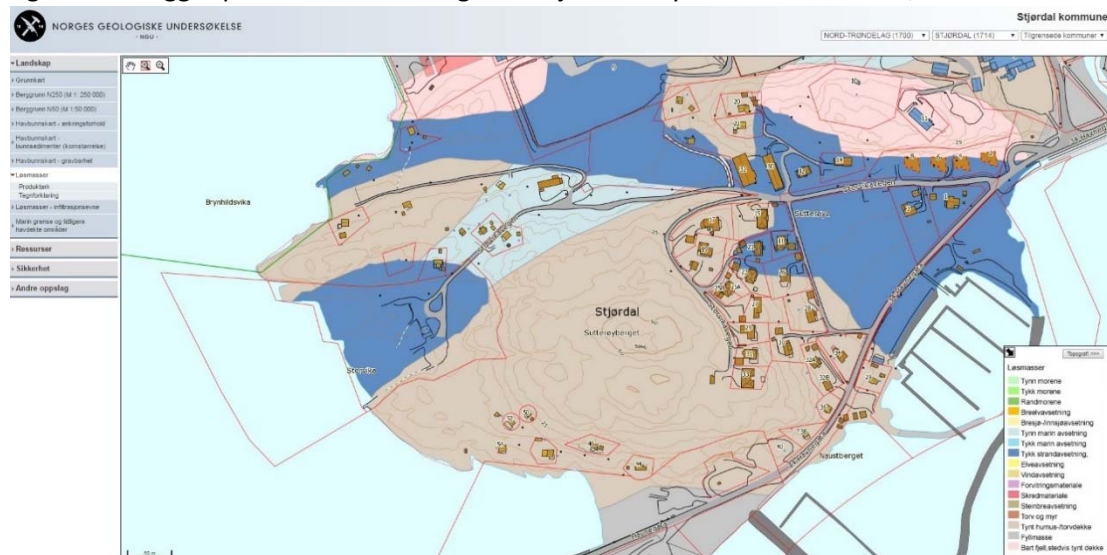
Forsvaret eier et areal langs Havnegata øst for Molovika. Her er det drivstofflager inni fjellet, og lastesone utenfor, mellom Havnegata og fjellet. Området er delvis inngjerdet.

Røde Kors

Røde Kors kjøpte i 2011 en eiendom ved Havnegata, med et ønske om å bygge et lokale for møte og kursvirksomhet samt lager. Tomta er regulert til havneformål gjennom reguleringsplanen for Stjørda havn. Tomta er ikke stor nok til å dekke parkeringsbehov i forbindelse med et klubbhus. De har forsøkt å igangsette en byggeprosess, men pga uavklarte planforhold og mangel på eget areal har prosessen stoppet opp.

Grunnforhold

Mye av planområdet har fjell i dagen, derav navnet Sutterøberget. I NGU (Norges geologiske undersøkelser) er det registrert tykke lag med løsmasser i områdene som foreslås til parkeringsplass o_P1, under gårdstunet til gnr/bnr 82/1, området som foreslås for nytt boligfelt BKS1, samt i Stjørda. I området med eksisterende eneboliger, Molovika, Sutterøberget og berget mellom Stjørda og renseanlegget på Sutterø er det registrert fjell med tynt dekke av humus/torv.



Beskrivelse av reguleringsformål i friluftsområder og konsekvensene for eierforhold, statlig støtte til erverv, drift m.m.

Hva betyr de forskjellige grønne formålene

I kommuneplanens arealdel er kun området rundt gårdstunet til 82/1 avsatt til LNFR, mens resten av de grønne arealene er avsatt til formål Grønnstruktur. Kommuneplanens arealdel gir føringer for reguleringsplaner, og det er logisk å videreføre det samme formålet i reguleringsplan for Storvika. En videreføring av formål Grønnstruktur på reguleringsplannivå får imidlertid noen konsekvenser, muligheter og begrensninger, for grunneiere, kommunen og for innbyggerne/brukerne av området. Det er derfor viktig å belyse betydningen av de forskjellige formålene på reguleringsplannivå:

Prinsipper for formål Grønnstruktur

Formålet er delt opp i underområdene naturområder, turdrag, friområder og parker.

Miljødirektoratets veileder M100-2014 for planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder beskriver kategoriene slik:

- Naturområder

Grøntområder med naturpreg er bevart, gjerne med opprinnelig stedegen vegetasjon. De kan være enkelt tilrettelagt for ferdsel, stier, ha stort vegetasjonsmangfold og være viktig for dyreliv.

Naturområder innenfor byggeområder i byer og tettsteder er en viktig del av den norske naturarven, og gir spesielle opplevelseskvaliteter. Naturområdene kan være tilrettelagt med godt naturtilpassede stier og løyper, men ikke med omfattende opparbeiding og terrengforming. Opplevelseskvaliteten er knyttet til det urørte, de kan være kuperte og uframkommelige, og skjøtsel drives primært for å videreføre naturpreget, hindre at et mer kulturbasert naturmangfold overtar.

- *Beskrivelsen passer godt til Sutterøberget, de grønne områdene mellom boligområdet og badestrendene.*

- Turdrag

Beskrives som sammenhengende grønnstruktur i byggesoner, med tursti som gir muligheter for sammenhengende turer i naturomgivelser. De kan binde sammen parker, friområder og naturområder og gi forbindelser til markaområder, mot strandsonen osv. Turdragene bør tilrettelegges mest mulig universelt. Der framkommelighet for rullestolbrukere ikke kan ivaretas kan en søke å ivareta sammenhenger utenom grønnstrukturen. I planforslaget er det tegnet inn i sti fra toppen av Sutterøberget og ned til Storvika, med dette formålet.

- Friområder

Dette er grøntområder som er mye brukt og tilrettelagt for lek, fysisk aktivitet og friluftslivsferdsel. De kan ha naturlig eller kultivert vegetasjon og bakken bør ofte forsterkes for å tåle stor bruk. Friområdene er en viktig arena for lek og fysisk aktivitet, i naturlige omgivelser uten at man må forholde seg til biltrafikk og andre forstyrrende elementer. Tilrettelegging her må ivareta tilgjengelighet for ulike grupper, og intensiv bruk.

- *Eksempel på denne typen områder er Storvika, Molovika og Håmmårsbukta.*

Prinsipper for formål LNFR

Det kan benyttes underformål av hovedkategorien, der det legges vekt på den ene bokstaven.

- LNFR-L: landbruk

Jordbruk er fremherskende bruk, men allmennheten har bruksrett i kraft av friluftsløven.

- **LNFR-N: naturområde**

Dette formålet brukes på områder med særlige naturkvaliteter, som av den grunn bør vernes mot inngrep. Verneverdien kan gjelde selve landskapet, vegetasjon, m.m. I naturvernområder må det være særpreget natur, men ikke med samme grad av naturverdi som etter naturmangfoldloven. Eksempler på det som kan være forbudt i naturvernområder er tilplanting av nye arter, plukking av blomster, hogst og landbruksdrift, ferdsel i hekkesesong m.m.

- **LNFR-F (friluftsområde)**

Friluftsområder er større sammenhengende naturområder utenfor byer og tettsteder som skal brukes av allmennheten til friluftsliv. Her veier friluftsjnteressene tyngre enn skogbruksjnteressene. De kan opparbeides kun i begrenset grad, men det kan tillates enkel tilrettelegging og vedlikehold for friluftsliv, som f.eks stier, skiløyper, leirplasser m.m. Det kan gis bestemmelser som begrenser skogsdrift.

Med underformål N og F er altså hensynet til naturjnteresser eller friluftslivet fremhevet og vektlagt, med bestemmelser som dermed kan legge begrensninger for hytteeiere og grunneiere når det gjelder drift og skjøtsel.

Plan- og bygningsloven om ekspropriasjon og innløsning

Alle reguleringsformål utenom LNFR hovedformål gir kommunen adgang til å ekspropriere areal, jmf PBL § 16-2, innen 10 år etter vedtak av plan.

Øvrige LNFR - formål, herunder underformål friluftsliv- og naturvernformål gir ekspropriasjonsrett, men det forutsettes allikevel at slike områder skal være i privat eie, og grunneier vil ikke ha innløsningsrett. Et areal som er regulert til hovedformål Grønnstruktur skal normalt erverves, opparbeides og vedlikeholdes av det offentlige.

Hovedformål LNFR gir altså ikke grunnlag for innløsning, men det kan legges sterke føringer og restriksjoner på bruk og skjøtsel, noe som kan legge begrensninger på grunneierens rettigheter på eget areal.

Men - kommunen må ikke erverve selv om det er adgang til det. Allmennheten har allikevel bruksrett i samsvar med friluftslivloven.

§ 16-2. Ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan

Kommunestyret kan foreta ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan. Kommunestyrets adgang til å foreta ekspropriasjon i medhold av reguleringsplan bortfaller dersom ikke kommunestyrets vedtak om ekspropriasjon er gjort innen 10 år etter at planen er kunngjort etter § 12-12 femte ledd.

Staten kan foreta ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan. Reglene i tredje til sjette ledd gjelder tilsvarende.

Så langt det er nødvendig for å gjennomføre reguleringsplan, kan kommunestyret selv med samtykke av departementet utvide ekspropriasjonen etter første ledd til å gjelde midlertidige eller permanente inngrep i grunn og rettigheter utenfor reguleringsområdet. Samtykke er likevel ikke nødvendig ved ekspropriasjon av grunn til vegskjæringer og fyllinger utenfor reguleringsområdet.

Før kommunestyret gjør vedtak om ekspropriasjon etter første ledd og om å søke samtykke til ekspropriasjon etter tredje ledd, skal saken være best mulig klarlagt, og de som inngrepet er rettet mot, skal ha hatt mulighet til å uttale seg. Oreigningslova §§ 12 og 28 gjelder tilsvarende. § 12 første ledd andre punktum gjelder ikke.

Ekspropriasjon av enkelte tomter (bebygde eller ubebygde) bør i alminnelighet ikke foretas med mindre kommunen først har gitt eier eller fester en rimelig frist til å bygge i samsvar med planen, og fristen er oversittet.

Ekspropriasjon i medhold av denne paragrafen kan ikke foretas når det gjelder grunn som i planen er satt av til landbruk etter § 12-5 nr. 5

Ubebygd eiendom som i reguleringsplan blir regulert til: offentlige trafikkområder, offentlige friområder, fellesområder, fornyelsesområder samt til statens, fylkets og kommunens bygninger og grav- og urnelunder gir grunneier rett til å kreve innløsning. (men kun dersom tomten ikke er bebygd, eller når bebyggelsen evt er fjernet, jmf PBL § 15-2):

§ 15-2. Grunneierens rett til å kreve innløsning ved reguleringsplan

Medfører en reguleringsplan at kommunen, eller annet rettssubjekt med samtykke av kommunen, etter § 16-2 har rett til å ekspropriere en ubebygd eiendom i dens helhet, kan grunneieren eller festeren kreve at ekspropriasjon straks blir foretatt når vedtaket gjelder grunn som i planen er angitt til offentlige trafikkområder, offentlige friområder, fellesområder, fornyelsesområder samt til statens, fylkets og kommunens bygninger og grav- og urnelunder.

Det samme gjelder når retten til ekspropriasjon omfatter ubebygd del av en eiendom, dersom ekspropriasjonen vil føre til at eiendommen ikke lenger kan anses skikket til å nyttes på en, etter hele eiendommens størrelse, beliggenhet eller etter øvrige forhold regningssvarende måte.

Krav etter første ledd må være satt fram senest tre år etter at reguleringsplanen er gjort kjent etter § 12-12 fjerde ledd, eller vedtak er kunngjort etter § 12-12 femte ledd. Er grunnen bebygd, har eieren eller festeren det samme krav når bebyggelsen er fjernet. Kravet må i så fall være satt fram senest tre år etter dette tidspunkt.

Statlig støtte

Det er mulig å få statlig medvirkning til finansiering av friluftsområder, enten for å erverve eller ved avtale om varig bruksrett (servituttavtale). Dette gjelder for områder der det ikke er tilstrekkelig med ordinær arealplanlegging, og det derfor er hensiktsmessig å sikre det offentlige råderetten.

Ved tildeling av midler prioriterer Miljødirektoratet områder som kommer store befolkningsgrupper til gode. Nærområder og turveier i byer og tettsteder, og landfaste arealer ved sjøen har høyest prioritet. Staten kan medvirke med inntil 50% av kostnadene i lokale friluftsområder, og inntil 100% i regionale områder (dvs der mange av brukerne kommer fra hele regionen utover kommunen). Eksempler på friluftsområder i nærheten som har fått statlig støtte er Malvikstien og Ladestien, i tillegg til Storvika.

Statlige støtteordninger/tilskudd til skjøtsel og drift i statlig sikrede friluftsområder

For områder som er statlig sikret, kan kommunen søke om midler til opparbeiding og tiltak for friluftsliv og tilrettelegging for å ivareta naturkvaliteter. Kommuner kan søke om spillemidler – det vil si tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – for å legge til rette for friluftslivsaktivitet.

Fylkeskommunen har ansvaret for å fordele både spillemidler til ulike anlegg og tiltak, og tilretteleggingsmidler til de *statlig sikrede friluftslivsområdene*. Den som søker spillemidler må eie

eller ha rett til å bruke arealet der anlegget skal bygges. Spillemidler kan ikke brukes til erverv eller avtale om areal. Dersom man planlegger å opparbeide for eksempel en turvei eller tursti, kan man søke midler fra Miljødirektoratet til sikring av arealet, og spillemidler for å dekke inntil 50 % av opparbeidingskostnadene. Det kan søkes om spillemidler til ulike tiltak for å stimulere til friluftslivsaktivitet – som turkart, og baderamper for rullestolbrukere, aktivitetsområder eller sanitæranlegg tilknyttet badeplasser.

Det kan også søkes om midler til tiltak som skal ivareta sårbar natur.

Planprosess og medvirkning

Kunngjøring av igangsatt planarbeid ble foretatt 19.02.2015, med annonsering i Stjørdalens blad og på kommunens hjemmeside. Det ble sendt ut varsel om planoppstart i brev til berørte parter og grunneiere i området, samt offentlige instanser.

Planen er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredninger, og kommunen har kommet fram til at planen ikke må konsekvensutredes jf plan- og bygningsloven § 4-2. Konklusjonen er basert på at planen ikke medfører nye reguleringsformål i særlig grad. Planarbeidet er i stor grad en videreføring og oppdatering av formål i kommuneplanens arealdel og gjeldende reguleringsplaner, men strammer/skjerper inn formål og bestemmelser til fordel for natur og friluftsliv, myke trafikanter og allmennhetens interesser.

Medvirkning før 1.gangsbehandling av planforslaget:

- Det ble holdt åpent informasjonsmøte 28.06.2016. Grunneiere, hytteeiere, naboer og interesseforeninger ble invitert direkte i brev. Noen innspill ble innsendt som følge av møtet. Temaene det var mest interesse for på informasjonsmøtet var:
 - Gassanlegget, sikkerhetssonene, og hva de betyr
 - Standard på Havnevegen, og fremdrift på bygging av gang- og sykkelvegen langs Havnevegen
 - Hastighet på Storvikavegen
 - Opparbeiding av parkeringsplass i Molovika
 - Stenging av Storvikavegen – tungvint for folk?
 - Sand som skylles opp fra sjøen i Molovika
 - Hogst i Sutterøberget
 - Lukt og støy fra industriområdet
- Det er avholdt flere møter med største grunneier i området som er mest berørt av nytt planforslag, og deres advokat.
- Det har vært en befaring i området med Frifo/ friluftslivets fellesorganisasjon (nå endret navn til Norsk Friluftsliv) (16.03.2015), som har kommet med innspill til forvaltning.
- Medbroen gårdsbarnehage bruker området mye, og ble invitert til å komme med innspill.
- Ungdomsrådet
Intensjonene for planforslaget er presentert i ungdomsrådet, med påfølgende diskusjon om hva de ønsker at området skal kunne tilby/brukes til. De er positive til at atkomsten tilrettelegges bedre for myke trafikanter, og har ellers forslag for hvordan selve Storvika kan utvikles med aktiviteter for barn og ungdom. De ønsker/foreslår for Storvika:
 - Å videreutvikle kiosken og få flere grillplasser, noen med tak og lèvegger

- Utescene og god belysning, som gjør at folk kommer til Storvika også på høst og vinter
- Anlegge plen der det er parkering og asfalt i dag, lage volleyballbane,
- klatremuligheter i fjellet og utedusjer

Forslag for Molovika:

- toalett og benker
- Fagenhetene på Etat teknisk drift som jobber med arealplanlegging, tilrettelegging, skjøtsel og drift av veger, gang-og sykkelveger, parkering, stier og aktiviteter, skjøtsel og opparbeiding av friluftsområder har vært involvert i planprosessen.
 - Enhet næring er positiv til endring fra formål næring – bolig. Utvikling av turstier ut fra sentrum og tilrettelegging for friluftsopplevelser nært sentrum er etterspurt av turistnæringen.
 - Enhet folkehelse er positiv til at friluftsområdet får en tryggere atkomst for myke trafikanter, og at det blir et mer sammenhengende og trygt tilbud for gående og syklende fra sentrum og ut i sentrumsnære friluftsområder.
 - Møter med Forsvaret som grunneier (av areal øst for Molovika): Forsvaret sine interesser har endret seg fra planoppstart til i dag. Forsvaret var først positive til å la kommunen disponere areal på bakken til parkering. Deretter ble det igangsatt en utredning for å vurdere oppgradering og utvidelse av drivstofflageret de har i fjell, samt utenfor fjell. Forsvaret har det siste året gjennomført en utredning for bygging av nytt drivstofflager på alternative plasseringer i Stjørdal og Malvik. Hensikten med mulighetsstudien var å få belyst potensialet i eksisterende anlegg, og få en anbefaling for reetablering av innforsyning av flydrivstoff via tankbåt til Stjørdal som kan dekke både sivile og militære formål/behov.
Et alternativ var utbedring av eksisterende lager i fjell, samt bygging av nytt tankanlegg utenfor fjellet ved Molovika. Et annet alternativ var nytt tankanlegg på havna. Stjørdal kommune frarådte sterkt begge disse alternativene.
Konklusjonen på Forsvarets utredning ble sendt ut i en pressemelding fra Forsvarsbygg i april 2017: det anbefales at nytt anlegg for drivstofflager skal bygges i Muruvik, og at fjellanlegget i Molovika kun skal oppgraderes. Dette skal da ikke føre til merkbare endringer i arealbruken utendørs i Molovika.

Medvirkning før 2.gangsbehandling av planforslaget:

- Det ble arrangert informasjonsmøte åpent for alle den 23.05.2018.
- Hytteeierne og hovedgrunneier ble invitert til et eget møte samme dag, i forkant av informasjonsmøtet.
- Befaring i området med grunneier og hytteforeningens styre den 24.09.2018.
- Møte med hytteforeningens styre den 19.11.2018, om parkeringsrettigheter
- Stjørdal kommune har hatt flere møter med grunneier og deres advokat gjennom hele planprosessen. Her følger en oppsummering av møtene og høringsuttalelsene, samt rådmannens vurdering av disse. Det er kun innspill som gjelder reguleringsmessige forhold som gjengis her, men alle høringsuttalelsene er vedlagt saken.
- Møte med Fylkesmannen og Trøndelag fylkeskommune den 06.12.2019, om støtteordninger for erverv og opparbeiding av friluftsområder, og råd om
- fremgangsmåte for sikring av friluftsområder.

Hovedtema/-reaksjoner fra møtet med hytteeierne:

- Hva mener kommunen med å foreslå erverv av hyttene til fordel for allment friluftsliv, hvordan skal det evt gjøres, og meget sterk motstand mot dette.
- Atkomst og parkeringsrettigheter som er endret/flyttet i planforslaget møtte sterk motstand. Noen hevder særrettigheter og servitutter som sikrer dem retten.
- Hytteeierne hadde dannet hytteforening for å stå samlet i saken.
- Motstand mot foreslått boligblokk (BB1 nå kalt B1)
- Stort engasjement også om at det de siste årene er skylt opp store mengder sand i Molovika, slik at vannkanten stadig går lenger ut.
- Trafikksikkerheten langs Havnegata – det burde være krav om gang- og sykkelveg før det tillates flere boliger i området.

Hovedtema/-reaksjoner fra det åpne informasjonsmøtet:

- Ønske om rekkefølgekrav om gang- og sykkelveg langs Havnegata før det tillates flere boliger, og fotgjengerfelt over Havnegata ved Storvikavegen
- Alle utbyggingsprosjekt bør tilfredsstille alle krav på egen grunn, ikke være avhengig av annenmanns grunn.
- Stor motstand mot boligblokk, litt motstand mot småhusbebyggelse.
- Hvorfor foreslå å rive hyttene, når de ikke ligger der det foreslås stier for å kanalisere trafikken
- Hvorfor vil kommunen bruke ressurser på å løse ut hyttene, mens gassanlegget får bli.
- Snauhogst som har vært i området burde ikke tillates.

Befaring med grunneier og hytteforeningens styre:

Ble avholdt etter ønske fra hytteforeningen, der formålet var å vise at parkeringsplassen oppå Sutterøberget som rådmannen har foreslått som erstatning for parkering i Storvika var et uakseptabelt alternativ, og at atkomsten fra denne til hyttene var for lang og bratt. Vi gikk videre innom Brynhildsvika og informerte/diskuterte plasseringen av parkeringsplass m.m. i planforslaget.

Høringsuttalelsene som er kommet inn i høringsperioden ligger som vedlegg til saken. Et sammendrag av høringsuttalelsene står i saken, sammen med en vurdering av disse.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget har som intensjon å videreføre premissene som sikrer friluftslivet på en best mulig måte. Mye ble sikret allerede da gjeldende reguleringsplan ble vedtatt i 1989. Mye av dette videreføres i nytt planforslag, og noe endres.

Grunnforhold

Det er gjennom planprosessen foretatt grunnundersøkelser nord og sør for Storvikavegen, i de områdene som pr idag er regulert til parkering, camping og næring. Planforslaget foreslår å endre fra camping til grøntstruktur, og endre fra næring til bolig.

Grunnundersøkelsene ble gjort i forbindelse med undersøkelsene til nytt renseanlegg, som grenser til planområdet i nordvest, med tanke på også ny reguleringsplan for Storvika.

Det er påvist kvikkleire i området der det er regulert parkeringsplass, mellom Storvikavegen og Contiga (Rambøll, rapport nr 01, notat nr 01 og 02, 14.11.2014). I notat 02 er det gjort vurderinger av stabilitet og mulig utbygging.

I rapport 03 ble det utført ROS-analyser av faregrad og skadekonsekvens. I området der parkeringsplassen er regulert (kalt område 1 i notatet) er det vurdert at stabiliteten er tilfredsstillende slik det ligger idag. Det er gode muligheter for å utnytte området med fyllinger og skjæringer inntil 1,5-2 meter. Det forutsettes at det utføres kontrollerende stabilitetsberegninger i forbindelse med detaljplaner for tiltak, og ved større inngrep enn 2 meter fylling/skjæring i vestre del av område 1 kan det bli nødvendig med supplerende grunnundersøkelser.

For området mellom planlagt parkeringsplass og sjøen (kalt område 2 i notatet), der det fra 1989 har vært regulert til campingplass, er det vurdert at det er svært lite sannsynlig at det skal skje glidninger i strandsonen som kan forplante seg innover i område 2. Tiltak som servicebygg og evt campinghytter representerer liten tilleggslast, og påvirker ikke områdestabiliteten. Det må allikevel utføres supplerende grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger i forbindelse med detaljprosjektering av utbygging.

Utløpsområdet ved et evt skred vurderes å være begrenset til Contigas tomt, nord for planlagt parkeringsplass, samt noe sørvestover fra denne.

Område 1 har faregrad "lav" og skadekonsekvens "mindre alvorlig" idag, og ligger i Risikoklasse 2. En evt utbygging i område 2 øker skadekonsekvensen i område 1 til "alvorlig" pga evt servicebygg i område 2, som kan ligge innenfor utløpsområdet for potensielle skred i område 1.

Område 2 har faregrad "lav", skadekonsekvens "mindre alvorlig", Risikoklasse 1 idag, og klasse 2 etter en evt utbygging. (Risikoklasse 1 er laveste risikoklasse, høyest risiko er i klasse 5.)

Konklusjonen etter geotekniske vurderinger er at stabiliteten er tilfredsstillende med god margin idag. Det er mulig å gjennomføre en utbygging i området iht gjeldende reguleringsplan (parkeringsplass og campingplass) uten at stabiliteten forverres i betenkelig grad. Det må imidlertid legges aktsomhetsbetingelser på området, for å sikre at alle aktuelle tiltak vurderes geoteknisk, evt på grunnlag av supplerende grunnundersøkelser (se rekkefølgekrav i bestemmelsene).

I Rapport nr 1 datert 04.12.2015 - Geotekniske vurderinger for parkeringsplass, er konklusjonen at beregninger viser akseptabel sikkerhet mot dype og grunne utglidninger forutsatt fjerning av ca 0,5 meter matjord/humus og rask tilbakefylling med ca 1 meter sprengstein, med terrenghelling ca 1:10 på parkeringsplass og veg. For å sikre stabiliteten til skråningen fra nordlige eiendomsgrense opp til parkeringsplass/atkomstveg er det nødvendig med fyllingsfront av sprengstein med maks helling 1:1,5. Eksisterende grøft må fylles opp, og det er nødvendig å legge et drensrør/overvannsrør i grøfta som tilknyttes overvannsnettet.

Forbehold: Rambøll bes om å bli kontaktet umiddelbart dersom det under masseutskifting viser at matjordlaget har større mektighet enn 0,5 meter, eller det avdekkes avvikende grunnforhold i forhold til beskrivelsen i rapporten.

I Rapport nr 2 datert 27.02.2015 – Supplerende grunnundersøkelser ved Storvikavegen er det undersøkt grunnforholdene på arealet ned mot Havnevegen som pr i dag er dyrket mark, som i kommuneplanens arealdel er avsatt til næringsformål. Dette arealet foreslår planforslaget å regulere til boligformål.

Terrenget har helning 1:15 mot Havnegata. Det er vist fast leire, og det er ingen indikasjoner på kvikk eller sensitiv leire i dette området. Dybden til fjell er 1,3 – 4,4 meter i borpunkt. Ved moloen i småbåthavna på andre siden av Havnegata og i Molovika er det fjell i dagen.

Teknisk infrastruktur

Hovedtrekket i planforslaget angående trafikk, er å anlegge parkeringsplasser i utkanten av friluftsområdet, og stoppe trafikken her, og dermed få trygg atkomst for myke trafikanter inn i kjernen av området.

Veg og parkering

Gjeldende reguleringsplan for Storvika ble vedtatt i 1988, og la grunnlaget for ervervet som skjedde i 2000. Staten ervervet Storvika - selve badestranda og området innover med asfalt og gressplen. Som heftelse på eiendommen står det at eiendommen ikke kan nyttes til annet enn friluftsmål. I tillegg ble det ervervet et areal langs veien inn til Storvika til parkeringsplass for å stoppe trafikken her, og sikre at Storvika kan bli bilfri.

Stenging av veg inn til Storvika

Forutsetningen for å oppnå et bilfritt Storvika, er altså at parkeringsplassen blir opparbeidet. Kommunen har imidlertid ikke hatt mulighet til å opparbeide plassen før nå. Planforslaget foreslår at vegen stopper ved parkeringsplassen. Fra parkeringsplassen blir det kun gang- og sykkelveg videre inn til Storvika. Det gis adgang til å kjøre på gang- og sykkelvegen for varetransport til kiosken, drift-renovasjonsbiler, samt grunneier. Folk med nedsatt funksjonsevne må også gis adgang til å kjøre inn, inntil man evt klarer å bygge gang- og sykkelvegen med stigningsforhold i henhold til universell utforming.

Det er ikke kommet til en løsning for hvordan vegen skal stenges for trafikk til Storvika. Noen hytteiere hevder rett til å parkere inne i Storvika, og om eller hvordan de med rettigheter skal kunne passere, er det ikke valgt en løsning på enda. Det må undersøkes nærmere hva slags tekniske løsninger som kan fungere best.

Steinvik lager/Håmmårsbukta friluftsområde er et annet friluftsområde som er ervervet av Staten v/Direktoratet for naturforvaltning DN (nå endret til Miljødirektoratet MD). Området er stengt med bom ved parkeringsplassen, ihht krav fra DN. Bommen kan låses opp ved å ringe til bommen, dersom telefonnummeret som ringer er lagt inn på forhånd av kommunen.

Den nye atkomsten til den nye parkeringsplassen blir via Sutterøygata og H.P.Jenssens gate, forbi Contiga. Dermed blir Storvikavegen atkomst kun for de som bor i området, og myke trafikanter. Storvikavegen stenges bak driftsbygningen til 82/1. Dette er viktig for prioritere sikkerheten for fotgjengere og syklist i Storvikavegen, og av hensyn til eksisterende boliger i området. Dette ble regulert allerede i planen fra 1988, og eieren av Storvikavegen og gården 82/1 har etterspurt stengingen i mange år. Stengingen er imidlertid avhengig av at parkeringsplassen blir opparbeidet først, og at denne får atkomst via Sutterø.

Det er en forutsetning at det skiltes godt ved Havnegata, både ved Sutterøgata og Storvikavegen, om atkomst for biler og myke trafikanter.

Lengre å gå fra parkeringsplassen til badestranda

Det antas at forslaget om å stenge vegen inn til Storvika vil møte motstand i starten. Folk er vant til å kjøre helt fram, og vil kanskje oppfatte det som negativt å måtte parkere bilen tidligere, og gå 300 meter til stranda. Småbarnsfamilier har gjerne mye å bære på, og andre er lite glad i å bevege seg.

Det vurderes at denne ulempen oppveies av fordelene ved å ha en trygg atkomst for alle som går eller sykler dit. Vegen er smal og delvis uoversiktlig. Større barn som drar og bader på egenhånd kan gjerne sykle til Storvika selv, men i dag er det mange foreldre som velger å kjøre dem, fordi vegen oppfattes som utrygg (ref høringsuttalelse fra Medbroen barnehage). Når vegen stenges for biltrafikk (med unntak for bevegelseshemmede og kjøretøy for drift av jord, skog, friluftsområde og varelevering), antas det at flere vil sykle. De som trenger å ha med mye utstyr vil kanskje foretrekke Molovika eller Brynhildsvika, eller venne seg til å pakke utstyret i ryggsekk, slik at det blir enklere å bære.

En annen fordel er at det blir frigjort store arealer i Storvika som skal nyttes til ballspill og andre friluftaktiviteter i stedet for parkerte biler.

Til sammenligning er det målt gåavstander til bade-/friluftsområder andre steder i landet: På Midtsandtangen er det 210 meter fra senter i parkeringsplassen til stranda og 290 meter til grillhuset. På badestrender i Oslofjorden er det vanlig med en avstand på 200-500 meter fra parkeringsplass/busstopp til stranda (f.eks Larkollen, Saltnes, Foten, Huk, Hovedøya).

Storvikavegen

Vegen er nylig oppgradert med fortau fra Havnegata fram til gårdstunet til 82/1, med vegbredde 6 meter og 3,75 meter fortau. Vegen videre opp til toppen av Sutterøberget er lagt inn i planen i omtrent samme bredde som den har i dag, fordi området er ferdig utbygget og ikke er behov for økt vegbredde. Den er foreslått regulert som offentlig veg. Den er privat pr i dag, men kommunen har driftet den i lang tid, og det synes riktig at den reguleres som offentlig fordi den ender i en parkeringsplass som også foreslås regulert til offentlig parkering tilknyttet friluftsliv.

Atkomstveg til eksisterende boliger nederst i Sutterøberget (BF1) og nye boliger på jordet (B1) reguleres i samme trassè som dagens veg har, med 6 meter bredde og med 2,5 meter fortau. Den reguleres som privat veg, og opparbeiding knyttes til utbygging av nye utbyggingsområder.

Havnegata

Planforslaget har inkludert Havnegata, for å få denne regulert i samme bredde hele vegen langs planen. Vegbredden er 6 meter, pluss skulder/grøft.

ÅDT økning som følge av ny bebyggelse som planforslaget åpner for: 4 x antall husstander: Potensielt 25 blokkleiligheter + ca 45 i tett småhusbebyggelse. $4 \times 70 = 280$ i økning ÅDT.

Parkeringsplass Molovika

Dagens parkeringsplass i Molovika foreslås å forbeholde for folk med nedsatt funksjonsevne og for sykler (o_P3). Det foreslås å regulere ny offentlig parkeringsplass for Molovika på en tomt kommunen eier langs Havnegata, samt på den tilgrensende tomte som Røde Kors eier (o_P4). Totalt kan det bli plass til 50 biler.

Parkering for Storvikaområdet og kyststi

Det foreslås parkering for folk med nedsatt funksjonsevne inne i Storvika, ved inngangen til området (o_P2).

Parkeringsplassen (o_P1) har plass til 245 biler. Den er et godt utgangspunkt for folk som vil gå på den planlagte turstien nordover rundt Sutterø og til Vikanlandet.

Parkeringsplassen foreslås flyttet litt vestover i forhold til i gjeldende regulering på tomte som kommunen eier. Dette er gjort i samarbeid med Avelsgaard, eier av gnr/bnr 82/1. Det vurderes som

hensiktsmessig for begge parter å bytte noe areal: Avelsgaard får tilbake mer areal til LNFR-formål bak gårdstunet, og avgir areal lenger vest, til forskyving av parkeringsplassen. Dette arealet er flatere og enklere å opparbeide til offentlig parkering, og det er nærmere sjøen, stranda og kyststien. Arealet til parkering er statlig sikret, og endringer av bruk må derfor godkjennes av Miljødirektoratet. Byttet av areal er godkjent, så fremt arealet til parkering til friluftsmål ikke er endret i størrelse, og endringen er positiv.

Servitutter vedrørende vegrett/parkeringsrett for hytteeiere

Noen hytteeiere i planområdet har meddelt at de har tinglyst rett til å parkere i Molovika og/eller Storvika. Avtalene er inngått med eier av eiendommen 82/1, og gjelder rett til parkering på 82/1.

Molovika ble ervervet av kommunen 1957 pga utbygging av havn, og hadde gnr/bnr 82/15. Deretter ble Molovika fradelt 82/15 i 1987, og fikk gnr/bnr 82/143.

Storvika ble ervervet av kommunen med statlige midler, og har hatt gnr/bnr 82/98 siden 04.05.2000.

Stjørdal kommune fikk statlig støtte til å erverve Storvika som friluftsområde i 2001. Vilåret for støtte var at eiendommen var gjort fri for heftelser, fordi det ikke er ønskelig at privatpersoner har rettigheter på et statlig sikret friluftsområde.

I denne prosessen ble alle økonomiske heftelser undersøkt og opphevet, det ble tinglyst at eiendommen kun kan benyttes til friluftsliv, og kommunen fikk deretter utbetalt støtten. Området fikk dermed status som «statlig sikret friluftsområde», som innebærer at Stjørdal kommune ikke kan regulere eller benytte området til andre formål, som f.eks parkering (for andre enn bevegelseshemmede som skal benytte friluftsområdet).

Parkeringsheftelsen ble det imidlertid ikke ryddet opp i, slik at denne eksisterer fremdeles. Dette betyr at Stjørdal kommune ikke har oppfylt kravene som ble stilt av Staten. Det er påpekt i brev fra Miljødirektoratet datert 09.01.2019 at de hadde tillit til at kommunen hadde ryddet opp i dette da pengene ble utbetalt, og oppfordrer kommunen til å oppfylle kravene ved å innløse parkeringsrettighetene nå.

Planforslaget legger opp til at kommunen skal følge opp de forpliktelsene som lå til grunn for de statlige midlene kommunen ble tildelt for å ervere området. Det vil si at parkeringsrettighetene må oppheves gjennom erverv, slik at det offentlige friområdet blir fritt for private heftelser.

Planforslaget foreslår som erstatning at de 6 hyttene ovenfor Molovika kan få merket av egne plasser på parkeringsplassen i Molovika (o_P3), og en opparbeidet atkomst via egnet sti til hyttene fra denne.

Det har også vært diskutert en løsning med å gi hyttene rett til parkering nærmere handicap-parkeringsplassen o_P2 i Storvika, men er vurdert som en dårlig løsning. Hytteeierne syntes det var for langt unna, og det bidrar til fortsatt kjøring på gang- og sykkelvegen og er dermed ikke i tråd med retningslinjene for statlige sikra friluftsområder.

Gang/sykkelveger/fortau/sti

Gang- og sykkelvegen fra ny parkeringsplass o_P1 fram til Storvika er planlagt 6 meter bred inkludert vegskulder/grøft, fra parkeringsplassen fram til Storvika. Den ligger i samme trasse som dagens veg.

Stiprosjekt

Parkavdelingen i kommunen planlegger opparbeiding av et sammenhengende nett av stier/ferdselsårer for fotgjengere og delvis syklistar, fra sentrum, via Tangen, Molovika, Storvika til Vikanlandet. På sikt er tanken å videreføre dette til Skatval, Håmmårsbukta og Langstein. Et forbilde i denne sammenheng er Frostastien, som inneholder stykkevis både opparbeida gangveger, stier, gårdsveger, og noen steder bare skilting over jorder for å vise ferdselsmuligheten.

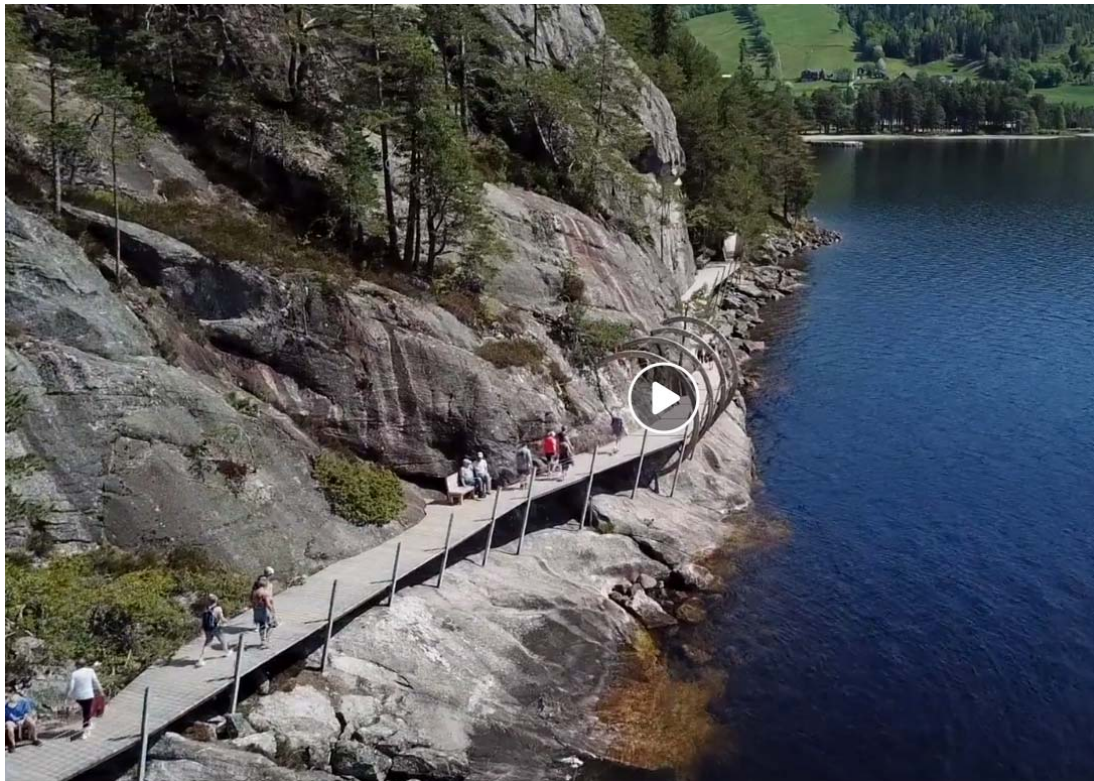
I forbindelse med dette er det utarbeidet en studie i hvordan stiene bør legges i Storvika-området (Kyststi Molovika-Vikanlandet).

Det er tegnet inn gang- og sykkelveg fra parkeringsplassen o_P1 og rett vestover mot Brynhildsvika, i samme trasse som en eksisterende driftsveg, for i sikre atkomst til stranda. Det er også tegnet inn gang- og sykkelveg langs o_P1 nordover mot Sutterø. Denne kan knyttes sammen med en sti bak SARA (kommunens renseanlegg), som går videre til sti oppå steinfyllingen mellom Sutterø og sjøen, mot Vikan.

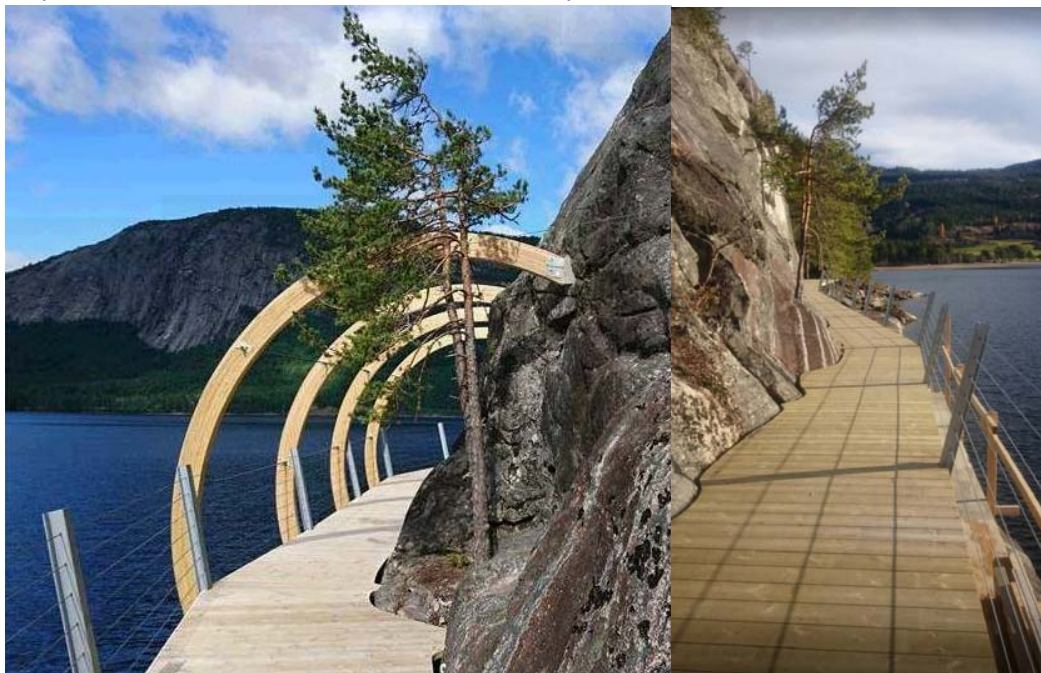
Det er planlagt en sti fra enden av Storvikavegen oppå Sutterøberget og vestover ned til Storvika. Denne går i en naturlig kløft i landskapet, mellom to høyder. Opparbeiding av denne stien kan bidra til at flere kommer seg lengre ut på tur, og utsiktspunktene blir lettere tilgjengelige enn før. Det er stedvis bratt terreng, og det kan bli nødvendig å bygge trapper.

Over berget fra Molovika til Storvika er det tegnet inn noen stier. Disse er ikke universelt utforma, og kan heller ikke bli det, pga terrenget og hensynet til sårbar natur. De er lagt i terrenget der det er best å gå, og følger i stor grad stier som finnes der idag. De bør merkes med skilt, noen steder rekkverk og tau, noe som øker tilgjengeligheten noe. Merkingen vil også bidra til å kanalisere ferdselen, noe som kan lette trykket på den sårbare vegetasjonen ellers i området.

Alternativt kan det vurderes en løsning for bygging av universelt utformet sti på «plattform» utenpå berget, lignende løsningen som er brukt i Hamaren aktivitetspark i Fyresdal kommune, se bilder under. Prosjektet er brukt som eksempel til etterfølgelse, av Trøndelag fylkeskommune og Miljødirektoratet. Dersom en slik løsning kanaliserer flere turgåere slik at terrenget og vegetasjonen ellers i området skånes i større grad, kan det vurderes om det kan forsvare det naturinngrepet byggingen medfører.



<https://www.facebook.com/hamarenaktivitetspark/videos/1100214750150045/>



Hamaren aktivitetspark i Fyresdal, Telemark. Bildene er hentet fra Hamaren aktivitetsparks facebookside <https://www.facebook.com/hamarenaktivitetspark/>



Fra stiprojekt langs Alnaelva i Oslo (Bymiljøetaten)

Fortau

Det foreslås fortau langs Havnegata fra den foreslåtte parkeringsplassen o_P4 (som Røde Kors eier deler av) og fram til Molovika. Dette øker sikkerheten til de myke trafikkantene. Det er ikke forslått fortau langs hele Havnegata, fordi det allerede er regulert gang- og sykkelveg på sørsiden av vegen, langs smbåtghavna. Når denne blir bygget kan myke trafikanter som kommer fra sentrum følge denne helt fram til Molovika.

Vann og avløp

Toalettene i Storvika bør oppgraderes i sammenheng med resten av kioskbygget. De er påkoblet kommunal avløpsledning langs Storvika bort til nytt renseanlegg på Sutterø.

Det er satt opp nye toaletter i Molovika i 2017, i permanente containere som må tømmes.

Energi

Det er lagt inn krav i bestemmelsene om belysning langs gang- og sykkelvegen til Storvika når den skal oppgraderes, for å øke sikkerheten og trygghetsopplevelsen.

Ved detaljplanlegging av nytt boligområde BKS1 og BB1 må det vurderes behov for ny trafostasjon. BKS1 ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Naturområder

Formål Grønnstruktur

Planforslaget foreslår formål Grønnstruktur på en liten del av planområdet, en stripe langs sjøen mellom Molovika og Storvika, som gir plass til å utbedre eksisterende sti eller etablere en ny (f.eks lignende den fra Hamaren aktivitetspark, som nevnt over). Det vil gi muligheten til å knytte Molovika og Storvika bedre sammen. Det samme gjelder sti mellom toppen av Sutterø ned til Storvika, samt et område på berget øst og vest for Storvika, for å sikre områder som benyttes til klatring.

Bakgrunnen for å benytte formål Grønnstruktur, er å sikre kommunen rett til å erverve nødvendig areal for å knytte sammen eksisterende friluftsområder som er offentlige, samt å kunne utvikle og utføre vedlikehold av etablerte klatrefelt.

Det er i planprosessen vurdert å regulere større eller mindre arealer til formål Grønnstruktur, for å erverve både skog og hyttene som ligger både i 100-metersbeltet i strandsonen og hensynssonen for bevaring av natur. Begrunnelsen for dette var å frigjøre og sikre større areal til allment friluftsliv, forhindre ytterligere privatisering, samt å få bedre offentlig kontroll over tiltak og skjøtsel i området, både med tanke på evt byggetiltak på hyttene, og skjøtsel og drift av skogen med tilstrekkelig hensyn til naturinteressene. Denne løsningen er imidlertid ikke valgt å gå videre med. Planforslaget inneholder i stedet i hovedsak formålet LNFR-f på de grønne områdene i planen.

Formål LNFR i planforslaget

Rundt gårdstunet til gnr/bnr 82/1 er det avsatt LNFR hovedformål. I friluftsområdet ellers er det avsatt til LNFR med underformål friluftsliv. Underformålet styrker friluftslivets rettigheter, gir kommunen større mulighet til å styre skjøtsel og drift, og gir grunnlag for å inngå en langsiktig avtale mellom grunneier og kommunen. Dette fremgår av planbestemmelsene. Fordelen for grunneier med LNFR-F er at de fortsatt eier arealet, selv om det gir noe innskrenkede rettigheter til egen grunn. Grunneieren ønsker å beholde eierskapet til mest mulig av eiendommen, men er positiv til at det som reguleres til Grønnstruktur kan inngå i en leieavtale med kommunen, for at kommunen skal tilrettelegge stier for å knytte hele området mer sammen.

Skjøtsel er også diskutert med grunneier av 82/1. Erfaringen fra de siste årene med mye vindfall, er at det er problematisk å drifte skog som er avsatt til grønnstruktur/friluftsområde. Det er ingen ønskesituasjon for en grunneier å eie det mest populære friluftsområdet i kommunen, som i tillegg er registrert med naturtyper som er viktige å ta hensyn til, og som krever skånsom drift.

Hytter i LNFR- og LNFR-f – område

Eksisterende hytter får restriksjoner gjennom bestemmelsene, men er ikke forutsatt ervervet. Som alternativ til at hyttene reguleres med tanke på erverv, foreslås det at de bebygde hyttetomtene i strandsonen, innenfor område LNFR-f 4 og 5, får regulert en byggegrense som er lik omrisen av bebyggelsen pr i dag (inkludert takutstikk). Dette gir mulighet for å beholde hyttene og drive vedlikehold, men ikke utvidelser av bebyggelsen.

Innenfor områdene regulert til LNFR og LNFR-f 1,2 og 3 tillates det maks bebygd areal BYA på 80 m², fordelt på et hovedhus og et uthus med BYA på 10 m². Det tillates ingen oppføring eller fradeling til bolig-, nærings- eller fritidsbebyggelse.

Dette er en lemping av både de generelle strandsonebestemmelsene og kommuneplanens arealdel, samt eksisterende reguleringsplan for Storvika.

Hytter i sikringssonen til gassanlegget

8 hytter ligger nært gassanlegget på havna. Risikovurderingene av gassanlegget har resultert i beregning av sikkerhetssoner, med forskjellige bestemmelser for hva som anbefales/tillates. Hyttene ligger i midtre sikringssone (190A), der det ikke tillates etablering av faste boenheter eller institusjoner for overnatting eller varig opphold av personer. Det er vurdert at eksisterende hytter er akseptabelt, fordi man ikke har varig opphold i hytter, og det således ikke er så stor risiko som ved å bo.

Uansett hvilket formål området reguleres med, så vil det pga sikringssonene ikke bli tillatt å etablere nye hytter eller boliger innenfor denne sonen.

Skjøtsel og drift av grønne områder

Det bør utarbeides en samlet skjøtselsplan for området, både LNFR og Grønnstruktur-arealene, av Stjørdal kommune i samråd med grunneier, og evt i samråd med regional miljømyndighet. Skjøtselsplanen bør ta hensyn til alle registreringer som er gjort av naturverdier, samt friluftslivet. Formålet er å skjøtte naturmiljøet samtidig som det tilrettelegges bedre for allmennheten. Når det gjelder skogsdrift må denne ta hensyn til faren for vindfall. Det vurderes som riktig å utføre plukkhogst i området, men dette må vurderes nærmere i skjøtselsplanen.

Tiltak i Storvika og Molovika

Storvika badestrand er allerede statlig sikret gjennom erverv i 2000, og riktig formål er Grønnstruktur – friområde (som er bestemt av Staten). Her skal det være tilrettelagt for alle. Planbestemmelsene åpner for at folk med nedsatt funksjonsevne kan kjøre inn og parkere i området. Bestemmelsene åpner for å anlegge brygge med rampe ut i vannet for folk med nedsatt funksjonsevne. Denne må tilfredsstillende krav til universell utforming.

Det er svært langgrunn i området, og det har vært diskutert om det er ønskelig med en pir, molo eller brygge utover grunna, for å kunne spasere lengre ut i vannet, få utsyn, eller å kunne hoppe i vannet. Hele området er registrert som et verneområde for bløtbunn i strandsone, av svært viktig nasjonal verdi. Det er derfor vurdert at det ikke bør anlegges molo eller annen fast installasjon som krever steinsetting eller fylling. En badebrygge med rampe tilrettelagt for folk med nedsatt funksjonsevne bør allikevel kunne anlegges uten faste installasjoner i vann – for eksempel som på bildet under.

Bestemmelsene åpner for samme type tiltak i Molovika som i Storvika. Molovika har kommunalt eid siden 1957.



Fra badestrand i Kristiansand, med universell utforming. Baderampen er i strekkmetall, med rekkverk på begge sider, med håndlist i to høyder. Rampen er montert på støpt brygge.

Naturområde i sjø

Planområdet som dekker sjøareal reguleres med formål Bruk og vern av sjø og vassdrag. Området inngår i Verneområde for bløtbunnsområder i strandsonen, av kategorien svært viktig nasjonal verdi. Bestemmelsene åpner for friluftsliv og skjøtsel, samt bygging av baderampe med universell utforming. Det tillates ikke motorisert ferdsel, og ikke uttak av masser. I tillegg ligger det en hensynssone på den nordlige delen av sjøområdet, som dekker båndleggingssonen for fuglefredning etter lov om naturvern, merket H720_1, der Forskrift om Verneplan for sjøfuglområder i Nord-Trøndelag gjelder.

Byggeformål

Eksisterende boliger (BF1-BF3)

Disse ligger delvis i skrått terreng, med forskjellig størrelse på tomtene. Det foreslås regulert til Boligformål – småhusbebyggelse, med samme utnyttingsgrad som i gamle planer. Det er vurdert å øke utnyttingsgraden, men en del av boligene ligger i såpass bratt terreng som vanskelig kan utnyttes mer enkeltvis uten at det får store konsekvenser for nabotomtene. Det foreslås derfor BYA% = 30%. (gammel plan har 25%, men tidligere var ikke parkering inkludert i beregningsmåten. 30% vurderes å ta hensyn til dette).

Boligområde (B1) – småhus

Jordet mellom Storvikavegen og Havnevegen foreslås omregulert fra næring i kommuneplanens arealdel til boligformål. Endringen fra næring til bolig er i samsvar med grunneiers ønsker.

Det at Storvika terrasse ble regulert og etablert må ses på som et skritt på veien til å confirmere området som boligområde. Det vil være svært negativt for eksisterende boliger å få ny næringsvirksomhet inntil, og det er vanskelig å begrense type næring. Ny næring her vil måtte ta hensyn til eksisterende boliger, med tanke på støy og andre utslipp.

Sutterø næringsområde ligger i kort avstand, atskilt av et berg/høydedrag med LNF-formål. Det er ønskelig å skille mellom næringsområder og boligområder, av hensyn til begge formål.

Det aktuelle jordet er på 15 daa, og heller ned mot sjøen, sør-østvendt, med dyrka mark idag. Det foreslås å tilrettelegge for relativt tett småhusbebyggelse, med felles lekeområde og grøntområde. Når det gjelder utnytting er det tatt utgangspunkt i andre boligområder som har vært regulert og utbygd de senere årene, områder som har hatt dyrka mark tidligere. Fylkesmannen har stilt krav om minimum 3-4 boenheter pr netto daa.

I dette planforslaget foreslås det et krav om minimum 3 boenheter, og ikke 4. Dette begrunnes med hensyn til omgivelsene, og eksisterende boliger som omkranser arealet. Det ligger litt utenfor sentrum, i et relativt landlig område, og boligene blir liggende ekspandert mot Havnegata.

Det er grunneiers ønske at området bygges ut med landlig preg. Det foreslås en utbyggingsform som minner om trønderlån når det gjelder høyde, fasong og takform. Det bør bygges boliger med varierende størrelse, med leiligheter over to plan, vertikaldelt eller horisontaldelt. Et områdeforbilde for ny bebyggelse som bygger på gammel byggeskikk er Husbyhagen. Området må detaljreguleres før utbygging, for å regulere inn fellesområder, lekeplasser, atkomst o.l.

Terrenget og hellingen på arealet gjør at parkeringskjeller bør vurderes.

Atkomsten foreslås etablert fra Havnegata, ved å utvide og utbedre dagens atkomst til eksisterende boliger. Denne breddeutvides og det foreslås å regulere fortau opp til Storvikavegen.

Boligområde (B2) – rekke-/kjedehus/blokk

Denne tomta ligger inn mot en fjellskjæring. Eier av tomta ønsker å bygge en boligblokk på 3- 5 etasjer som skal følge konturen av berget bak, terrassert etter terrenget. Boligene får atkomst fra Havnegata, rett inn i parkeringskjeller. Dette blir svært høy utnytting av en tomt med eneboliger i nabolaget. Det er vurdert at det kan forsvares, ved at det bygges inn mot berget bak, og slik at det ikke kaster skygge på eksisterende boliger i vest – selv om det tar noe av utsikten. En så høy utnyttingsgrad gjør imidlertid at prosjektet sannsynligvis blir avhengig av areal utenfor egen tomt for å oppfylle kravet til utomhusareal og lekeplass i henhold til kommunens norm. Fordi det er usikkerhet om arealet er stort nok for en evt blokk er det i planforslaget åpnet også for rekke-/kjedehus som alternativ til blokk. Maks tillatt byggehøyde mot nord er kote +17,7 og på resten kote +23,5, samt at bebyggelsen skal trappes ned i begge ender, som vist i tegninger innsendt som detaljplan. Nærmere avklaringer om arealbehov ved bygging av blokk må gjøres gjennom detaljert reguleringsplan.

Lekeplasser til nye boligområder

Utforming og plassering av lekeplasser må vurderes i sammenheng med valg av utbyggingsform for boligene, og må løses i detaljert reguleringsplan for hvert delområde, som det stilles krav om i bestemmelsene.

Bygging i strandsonen

Bebyggelsen som foreslås ligger delvis i 100-metersbeltet, og er ikke tidligere regulert. Dermed gjelder generelt byggeforbud her. Boligområdene er imidlertid avskåret fra sjøen med fylkesveg, gang- og sykkelveg og småbåthavn imellom. Moloen til småbåthavna ligger 170 meter ut i sjøen. Det vurderes at plasseringen av nye boliger ikke er i konflikt med natur eller friluftsliv.

Støy

Arealene som foreslås til nye boliger ligger i sin helhet i gul flystøysone, og noe av arealet ligger også i gul støysone fra vegtrafikk langs Havnegata. Det er vurdert om det er riktig å etablere støyfølsomme formål, og om andre kvaliteter i området kan dempe ulempen med støy. I planforslaget er det store friluftsområder i umiddelbar nærhet. Det er kort veg til badestrender, tursti, sjøen og småbåthavna. Området for ny småhusbebyggelse ligger i helling ned mot sjøen, og det er gode muligheter for å få utsikt mot sjøen.

Det er utført en støyutredning av BB1 (nå B1, B2, og lekeplassene (v/Rambøll). Denne konkluderer med at det må gjøres nye beregninger ved plassering av nye bygg, og evaluering av bygg og skjermingstiltak, for å forsikre seg om at retningslinjene blir overholdt. Det stilles krav om detaljplan før utbygging av nye boliger, og krav om støyfaglig utredning i detaljplanprosessen. Det er også lagt inn krav om avbøtende tiltak i bestemmelsene, ihht krav i retningslinje T-1442/2016 og Norsk standard 8175 klasse C.

Bestemmelsene for vegtrafikkstøy er satt 3 dB lavere enn standard krav, for å sikre at den samlede støybelastningen i gul støysone ikke overskrider anbefalt støynivå. Det stilles også krav til videre støyutredninger i detaljplan, som skal belyse utendørs støy ved alternative løsninger for bebyggelse, og avbøtende tiltak som gjør at grenseverdiene for støy overholdes. Bestemmelsene er skrevet i samsvar med krav fra Fylkesmannen.

Forsvaret

Eiendommen til Forsvaret reguleres til formålet Forsvar, og parkering for Forsvaret. Området er nødvendig for lossing/lasting til lageret i fjellet innenfor.

Havn

Et areal som ligger mellom småbåthavna og sikkerhetsgjerdet til gassanlegget, er eid av Trondheim havn. Dette ble i reguleringsplanen for småbåthavna regulert til parkering. Det ligger imidlertid innenfor faresonen til gassanlegget, og det tillates ikke parkering her. I planforslaget er det nå avsatt til havneformål med skravur for faresone.

Hensynssoner

Sikringssone og faresone

Gassanlegget på havna ligger utenfor planområdet, men sikringssonene rundt gassanlegget som legger begrensninger på arealbruk strekker seg langt inn i planområdet. Kart fra Flogas Norge AS viser soner med og uten BLEVE (BLEVE: Boiling Liquid Expanding Vapour cloud Explosion). Det er valgt å legge inn sikringssonene i en situasjon uten BLEVE i planforslaget – se kartet under:



Kart med soner uten BLEVE:

Rosa: indre sikringssone: må gjerdes inn, adgang kun for ansatte på anlegget (Indre sikringssone er utenfor planområdet).

Oransje: midtre sikringssone: her tillates ikke etablering av boliger eller fritidsboliger

Grønn: ytre sikringssone: det tillates boliger, men ikke institusjoner o.l

Faresonen som er lagt inn i planen er den samme som ble regulert da anlegget ble bygd. Her tillates ingen tennkilder, som bål, parkering av kjøretøy, eller etablering av nye tiltak.

Hensynssoner og båndleggingssoner for naturmiljø og naturvern

Sonene som er beskrevet under kapitlet Beskrivelse av planområdet, Natur- og miljøinteresser er lagt inn på plankartet og bestemmelsene, i henhold til opplysninger i Naturbase.no

Hensynssone for kulturminner

Sonen er lagt inn i plankartet og i bestemmelsene i henhold til krav fra kulturminnemyndigheten.

Hensyn til flytrafikk

Det er tatt inn en bestemmelse om byggehøyder i forhold til Avinors BRA-kart (Building Restriction Areas) (rev 1.2 datert 01.09.2014). Kartet viser områder med restriksjoner på byggehøyde i forskjellige soner rundt innflygingen til Værnes. I denne sonen kan bygg og konstruksjoner forårsake forstyrrelser på signaler mellom fly og bakke. Det beskrives hva som evt må gjennomføres dersom

det planlegges bygg som bryter retningslinjer. Sutterøberget ligger innenfor en sone med restriksjon på konstruksjoner over 25 meter over havet.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Ihht plan- og bygningslovens § 4-3 er det gjennomført en analyse av risikomomenter i planområdet, og en vurdering av sannsynlighet, konsekvenser og risikoreduserende tiltak. Analysen er utført av Stjørdal kommune v/HMS-rådgiver, med deltakelse fra arealenheten og brann- og redningstjenesten, med utgangspunkt i DSB Veileder for samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging.

De hendelsene som er vurdert er i hovedsak:

- løsmasseskred i forbindelse med opparbeiding av parkeringsplass og boligområde
- skog- og lynnbrann
- brann og eksplosjon i industri, tankanlegg, eksplosivlager og transportmiddel.

Risikoanalysen bygger på fullstendige risikoanalyser utført for LPG-anlegget og Oricas virksomhet på havna, med lager av eksplosiver. Stjørdal kommune har ikke handlingsrom til å godkjenne anleggene, fordi de begge er underlagt storulykkeforskriften. Virksomhetene har beredskapsplaner, og nødetatene i kommunen øver årlig på ulykkesscenarioer.

Virkninger av endringer i områdeplanen

Arealbruksmessige virkninger

Planforslaget foreslår endring av noen formål i forhold til kommuneplanens arealdel.

- Dette gjelder endring fra næringsformål til boligformål på 15 daa. Boliger vurderes å ha mindre konsekvenser for omgivelsene enn næringsformål, når det gjelder de utfordringene som gjerne følger med næring (eks støy, lukt, trafikk). Enhet næring har vurdert at arealet ikke er særlig godt egnet for næringsvirksomhet, og at endringen derfor ikke har negative konsekvenser for næringslivet.
- Det foreslås endring av havneformål til parkering langs Havnevegen (o_P4). Parkering her vurderes å gi kun positive konsekvenser for kommunens innbyggere og brukere av friluftsområdet. Det vurderes uansett som lite realistisk at det skal etableres havneformål her. Arealet er eid av Stjørdal kommune og Røde kors. For Røde kors er konsekvensen at de eier en tomt som fortsatt ikke er bebyggbar for det de ønsker.

Folkehelse og miljø

Det vurderes at planforslaget kun har positive konsekvenser for innbyggerne i kommunen, i forhold til dagens situasjon og gjeldende planer. Det blir regulert mer areal til friluftsliv og rekreasjon.

Planforslaget bidrar til at det blir tryggere for myke trafikanter i friluftsområdet, og det blir tryggere og mer attraktivt å sykle for flere fra sentrum og omegn. Positivt for folkehelse og miljøet generelt.

Økonomi

Erverv av Røde kors-tomt

Det vurderes at kommunen bør kjøpe tomten til Røde kors, og evt tilby salg eller leie av en annen tomt eller bygning med egnet beliggenhet for virksomheten. Røde kors betalte kr 500000,- for tomten i 2009. Da blir kommunen eier av hele arealet som foreslås til parkering her, og Røde kors får realisert pengene evt på en tomt som er bebyggbar til deres formål.

Erverv av skog/utmark

Kommunen har gjennomgått med grunneier av skogen/friluftsområdene hvilke konsekvenser det får å regulere til formålene grøntstruktur og LNFR-f, og han har tatt det til etterretning at arealene han eier er viktige og populære friluftsområder for kommunens innbyggere. Grunneier ønsker ikke at det reguleres mer til grønnstruktur enn det som er nødvendig for å etablere sti mellom Molovika og Storvika. Han ønsker primært ikke å selge noe, men er positiv til leieavtale i grønnstrukturområdet.

Formålet Grøntstruktur gir grunneier rett til innløsning, og det gir kommunen mulighet til å få støtte fra staten til erverv. Områder som vurderes som av regional friluftsinnterese kan utløse støtte på 100 % av kjøpesummen, mens områder som vurderes som av lokal interesse kan utløse støtte på inntil 50%.

Ved regulering til LNFR_f kan det inngås avtaler om leie, skjøtsel og bruk. Avtalene kan inneholde krav til type skjøtsel, hvem som skal utføre skjøtsel, og betaling for skjøtsel eller betaling for ulemper. Ved inngåelse av leieavtaler for områdene, kan det utløse støtte fra Staten for å drifte disse.

Hvordan prisen skal fastsettes vurderes av Miljødirektoratet, som gir veiledning for fremgangsmåte ved erverv eller inngåelse av leieavtaler.

Erverv av parkeringsrettigheter

Planen forutsetter at kommunen følger opp avtalen og forutsetningene som lå til grunn da kommunen fikk tildelt statlige midler til å erverve Storvika. Dette innebærer å fjerne private rettigheter, dvs erverve den parkeringsrettigheten noen av hytteeierne hevder. Det er 1 hytteeier som har fremlagt skriftlig avtale på rettighet, mens 3 andre hevder at de har omtrent samme avtale om parkering. Avtalene må fremskaffes, verdien på parkeringsrettigheten i Storvika må vurderes, også opp mot alternativet som kommunen tilbyr i Molovika. Deretter må det gjennomføres erverv. Miljødirektoratet har skrevet i brev av 09.01.2019 at de på grunnlag av en søknad fra kommunen vil vurdere å medvirke med støtte til innløsning av rettigheten.