

# **Planbeskrivelse for reguleringsplan**

## **1-220 STJØRDAL SMÅBÅTHAVN**

Reguleringsplan for Stjørdal småbåthavn ble vedtatt den 24.03.2011. Hensikten med reguleringen var utvidelse av antall båtplasser på småbåthavna, både på land og på vann. Planen regulerer også gang- og sykkelveg langs Havnegata.

Det ble gjennomført en mindre endring av reguleringsplanen den 06.11.2017, «1-220-A». Hensikten var å flytte regulert avkjørsel fra Havnegata, til en mer gunstig plassering for enklere manøvrering til område for båtopplag og bobilparkering. Endringen omfattet kun endringer i plankart, ikke bestemmelser.

Det ble igjen 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 «1-220-B», og medfører revideringer i plankart og bestemmelser. Planendringen medfører også endring i områdeplan «1-250 Storvika og omegn», vedtatt 19.12.2019.

Det er utarbeidet en planbeskrivelse som redegjør for endringer i begge planene. Planbeskrivelse for mindre endring «1-220-B» og for opprinnelig plan «1-220 Stjørdal småbåthavn» fra 2011 er sammenstilt i det følgende.

Stjørdal kommune, 20.04.2023

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 Storvika 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

<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>5</b>
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
<b>2</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser</b>	<b>7</b>
2.1	Nasjonale føringer	7
2.1.1	<i>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR B ATP)</i>	7
2.1.2	<i>Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging</i>	7
2.1.3	<i>Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene</i>	7
2.2	Regionale føringer	8
2.2.1	<i>Regional plan for arealbruk 2022-2030. Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag</i>	8
2.3	Kommunale føringer	8
2.3.1	<i>Kommuneplanens samfunnsdel 2020 – 2032 (vedtatt 05.11.2020)</i>	8
2.3.2	<i>Kommuneplanens arealdel Stjørdal kommune</i>	9
2.3.3	<i>Gjeldende reguleringsplaner</i>	11
<b>3</b>	<b>Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold</b>	<b>14</b>
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
<b>4</b>	<b>Beskrivelse av planendringen</b>	<b>26</b>
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 formåls grensen i eksisterende friområde	31
<b>5</b>	<b>Virkninger av planendringen</b>	<b>32</b>
5.1	Stedets karakter og estetikk	32

## Planbeskrivelse

Mindre endring i reguleringsplan for Stjørdal småbåthavn og Størvika 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 trafikksikkerhetsmessige 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 avkjørsler 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 formåls grensene 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.

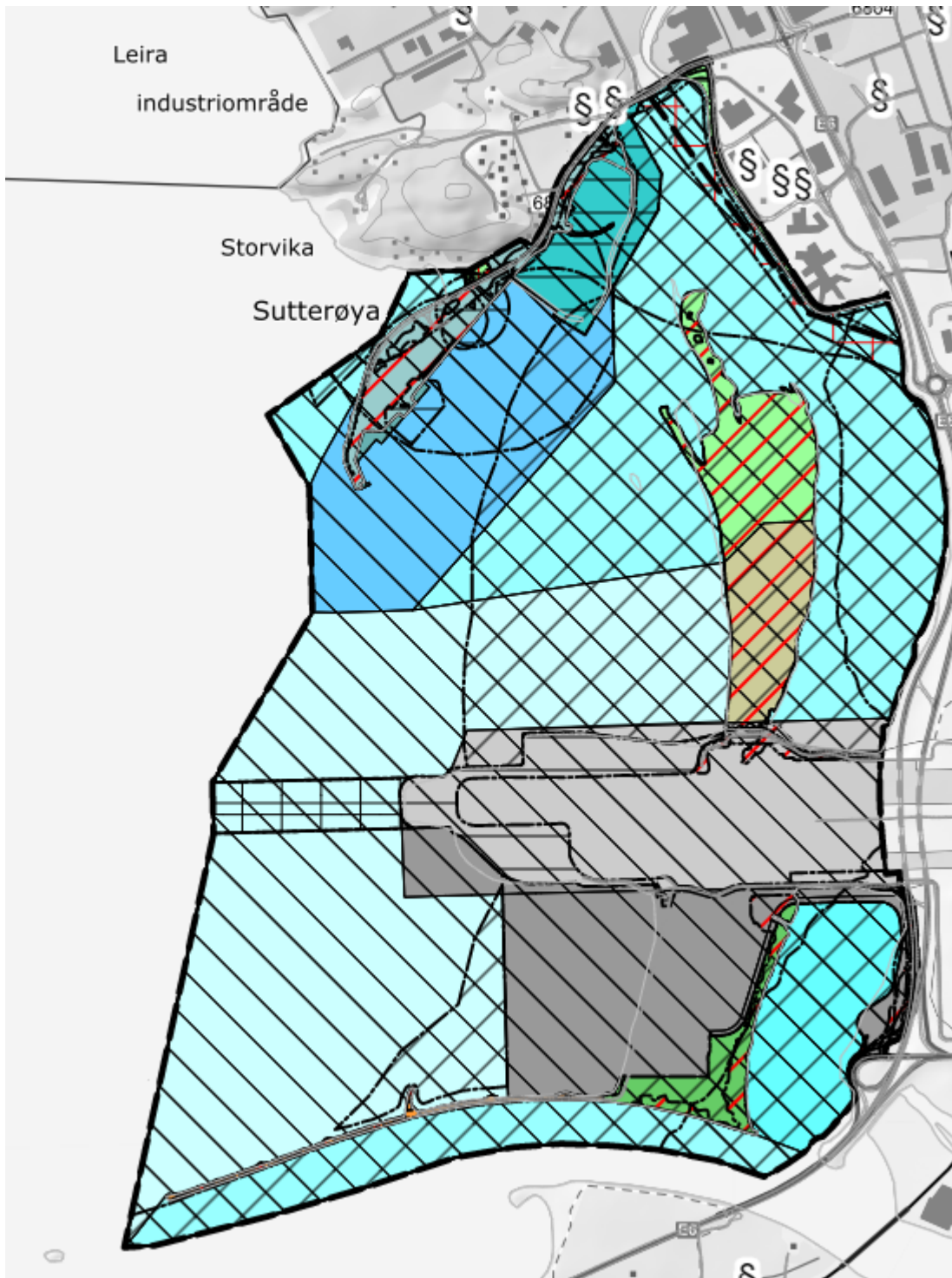
Det er seks hensynssoner i Kommunedelplan Langøra som berører deler av planområdet. Dette gjelder:

- **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 Stjørdal småbåthavn (detaljregulering) vedtatt 24.03.2011. Det ble vedtatt en mindre reguleringsendring (planID 1-220 A) i reguleringsplan 1-220 Stjørdal 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.

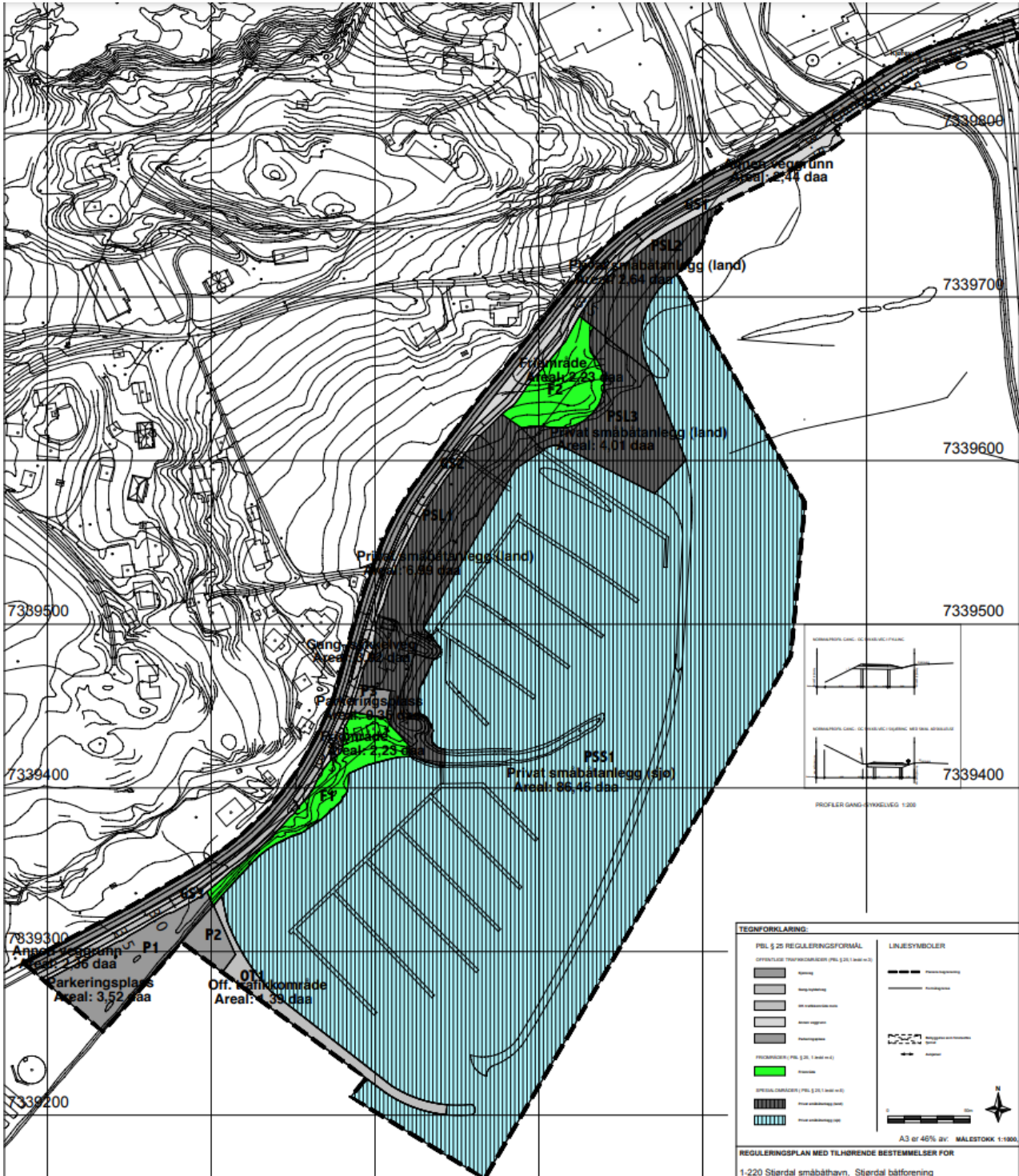
Reguleringsplanen for Stjørdal småbåthavn omfattes av hensynssone hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde. Det medfører at reguleringsplanen fortsatt gjelder for området, men at kommunedelplanens bestemmelser gjelder foran reguleringsplanen ved motstrid.

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



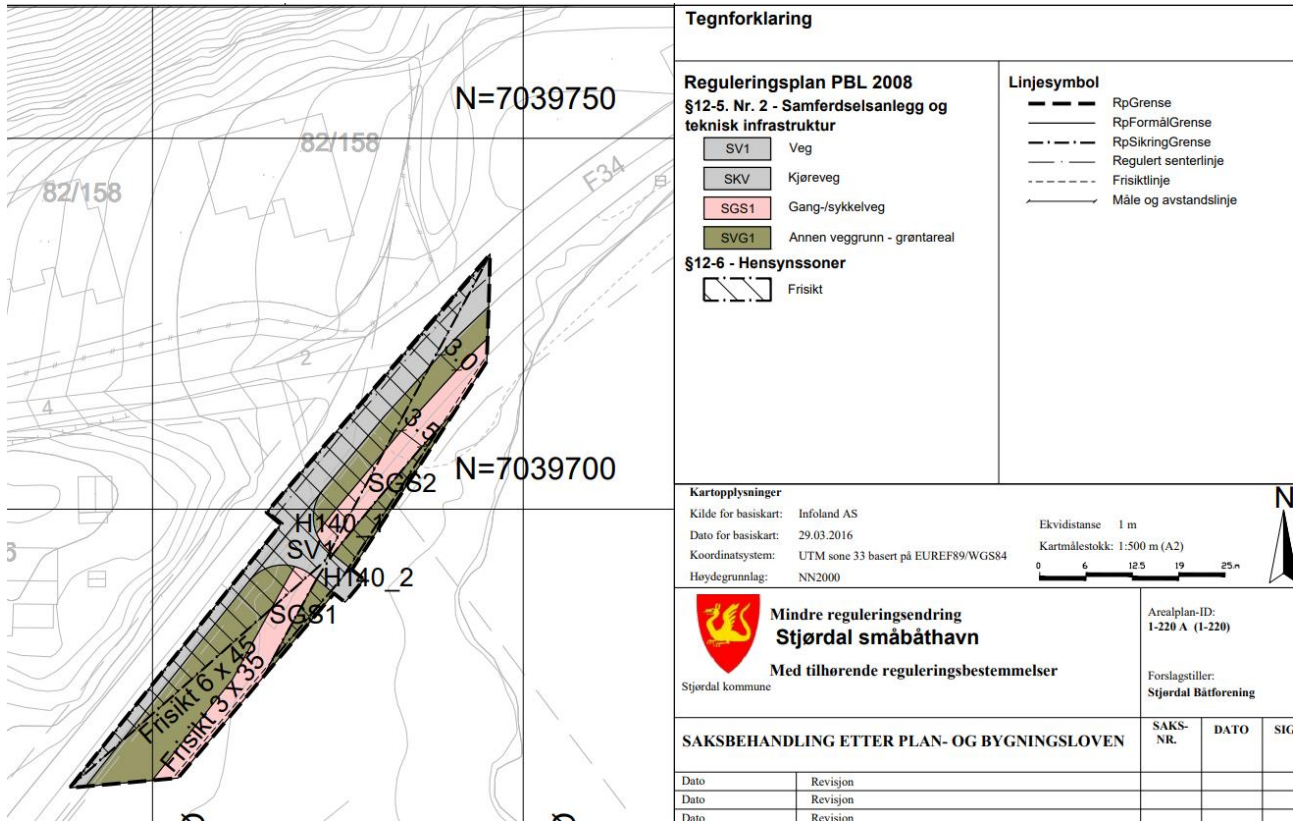
Figur 3 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn (Kilde: Kartinnsyn Stjørdal kommune).



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 Havnekrysset 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

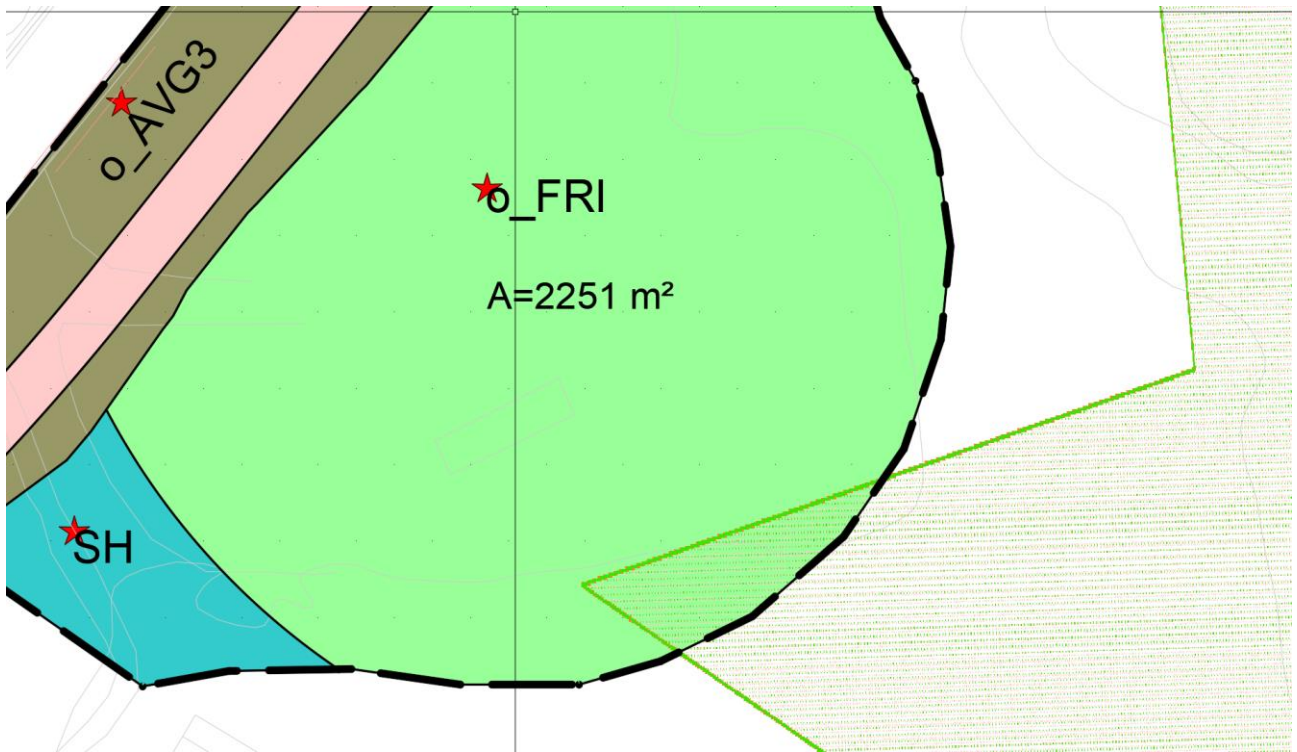
### 3.3 Kulturminner

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



### 3.4 Naturverdier

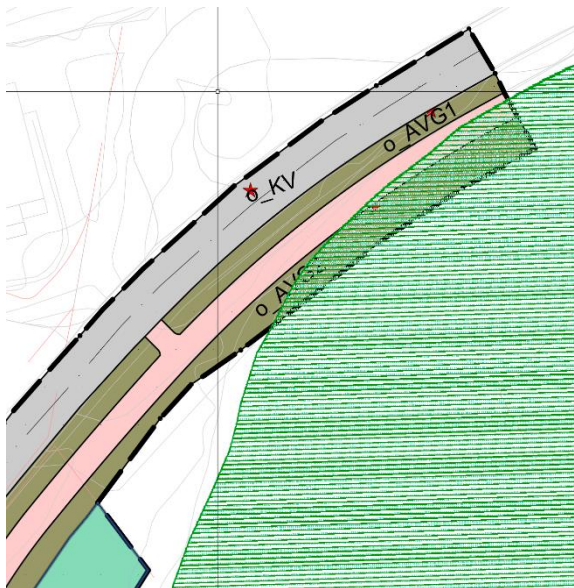
I området hvor det planlegges anlagt gang- og sykkelveg er det betydelige naturverdier med hensyn til fugleliv og biologisk mangfold i sjø og i strandsonen. Den nordlige delen av planområdet berører to naturtyper som delvis overlapper; «strandeng og strandsump» og «bløtbunnsområder i strandsonen». Begge 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.



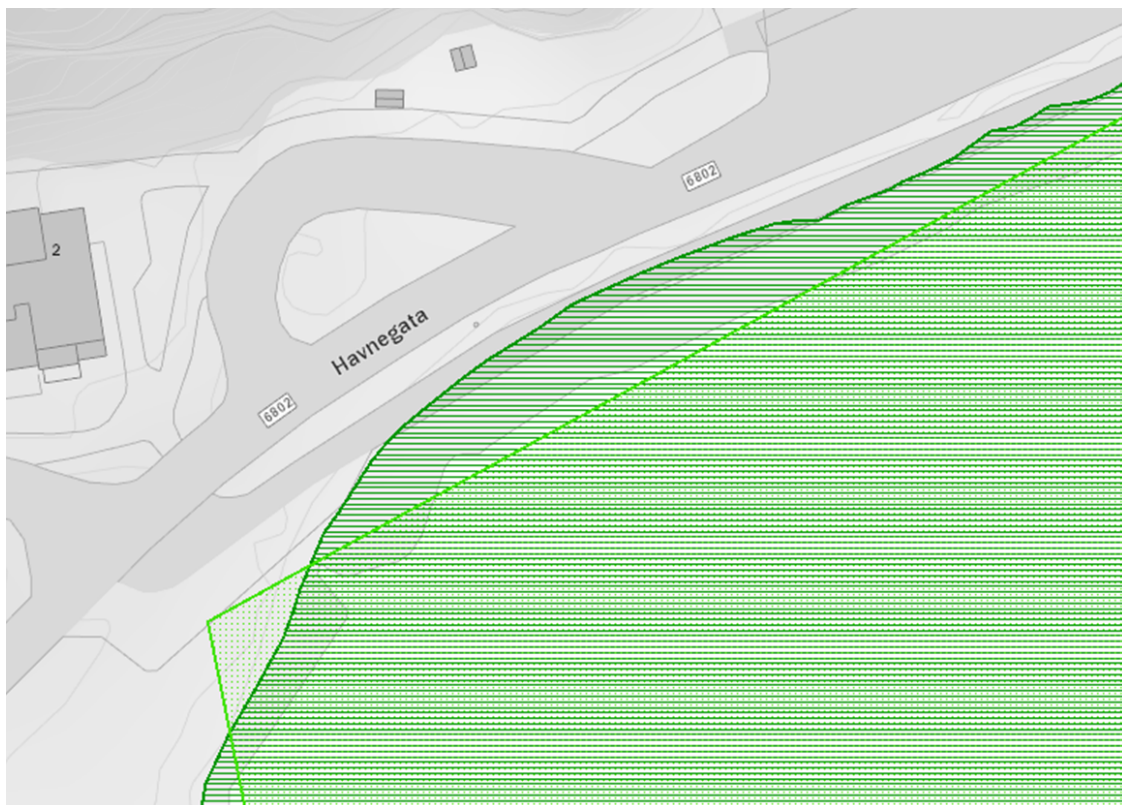
Figur 8 Kartutsnitt som viser hvor naturtypen "bløtbunnsområde i strandsonen" (vist med lysegrønne linjer og skravur) berører planområdet. Kilde: Miljødirektoratets Naturbase kart.

## Planbeskrivelse

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



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

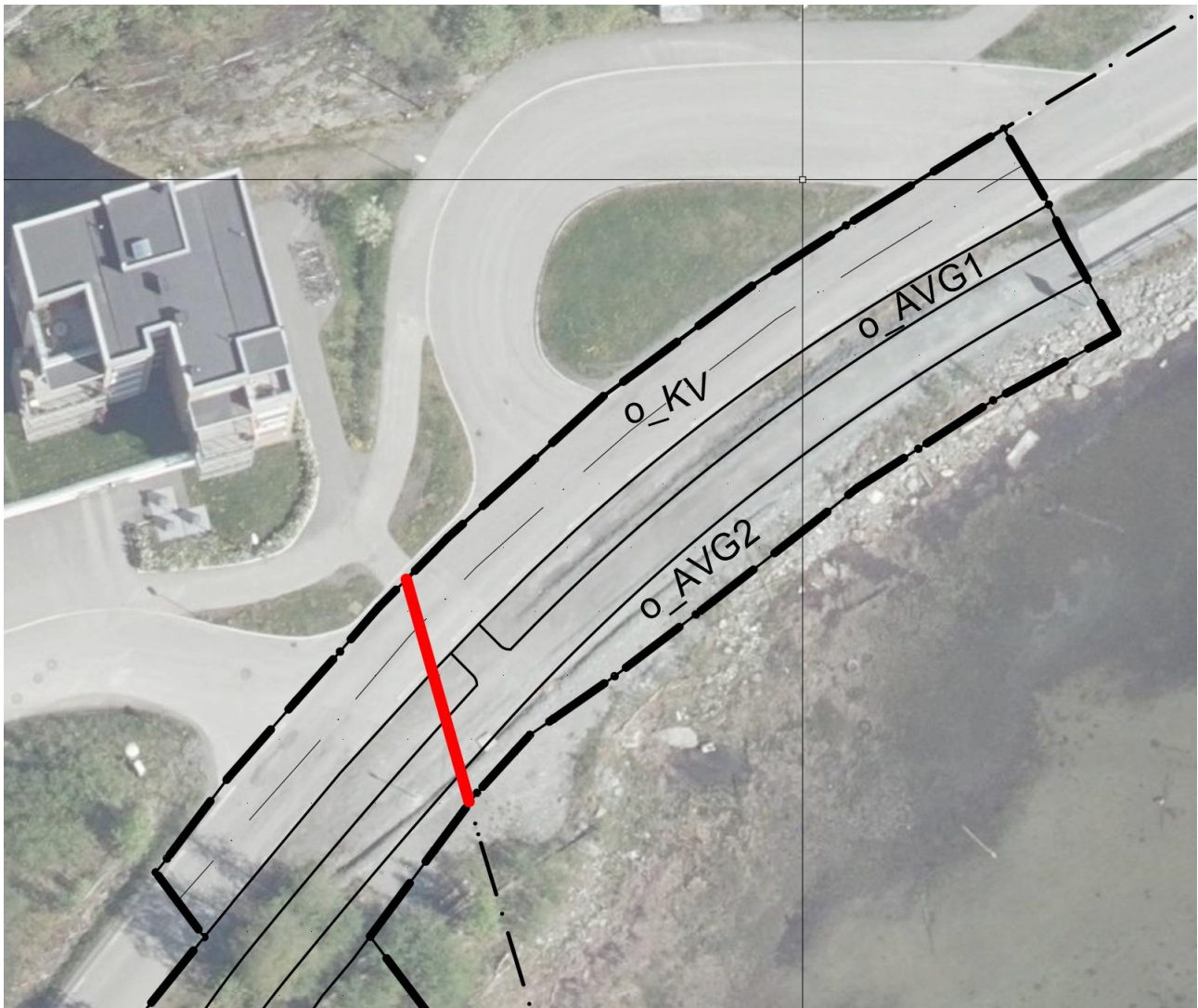


Figur 10 Det er allerede gjennomført fylling og tilrettelagt gruslagt trasé for gang- og sykkelvegen på området der naturtypen "strandeng og strandsump" berører planområdet. Det gjenstår asfaltering og øvrige mindre arbeider.

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 kjøreveg 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)

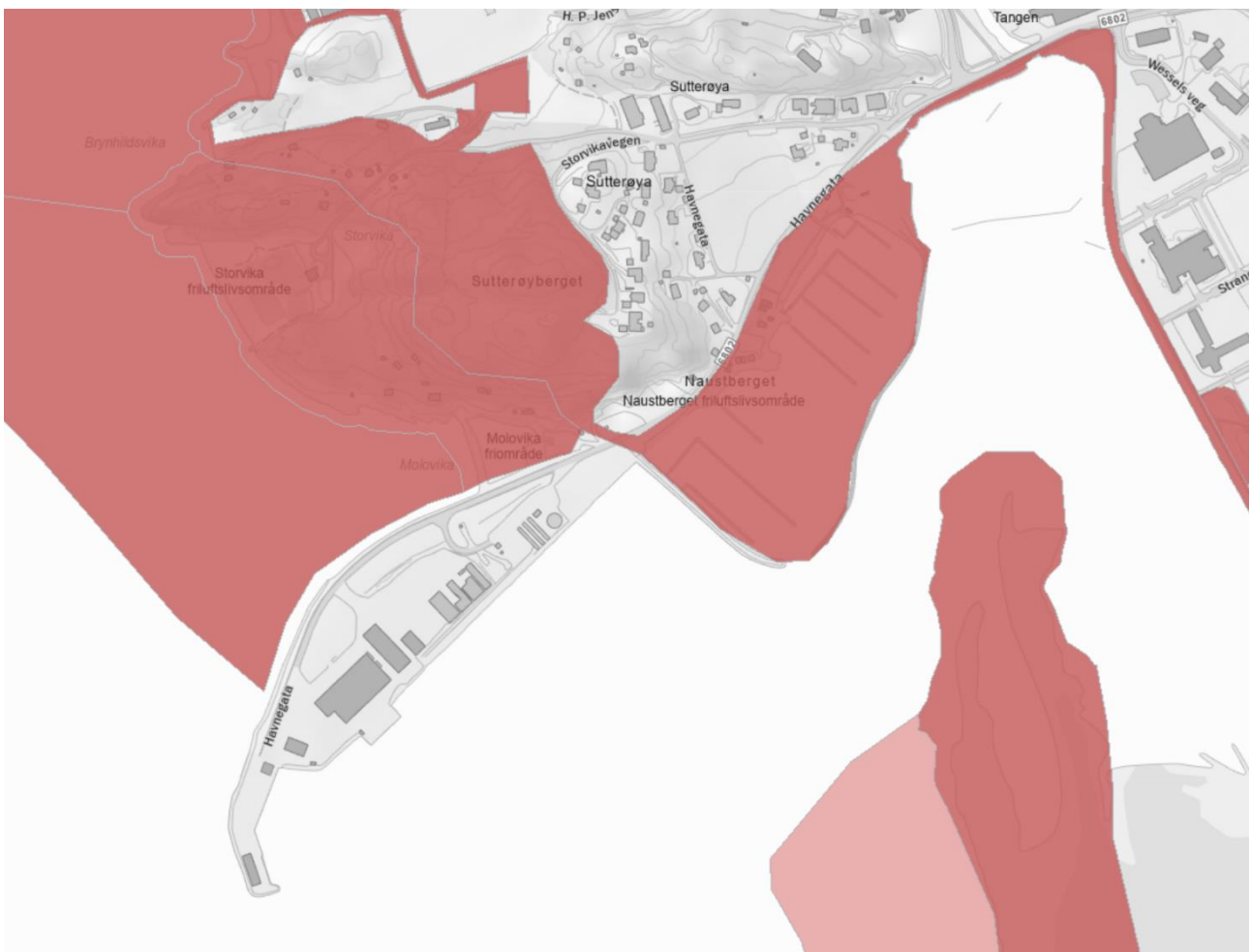
Hensynssoner for natur fremgår av eget temakart i planbeskrivelsen.

### 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 turstinnettverk. Friluftstinteresser 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 friluftstinteresser i området. Planområdet går fra bro ved Tangen, langs Havnegata til Molovika friluftstivsområde. 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

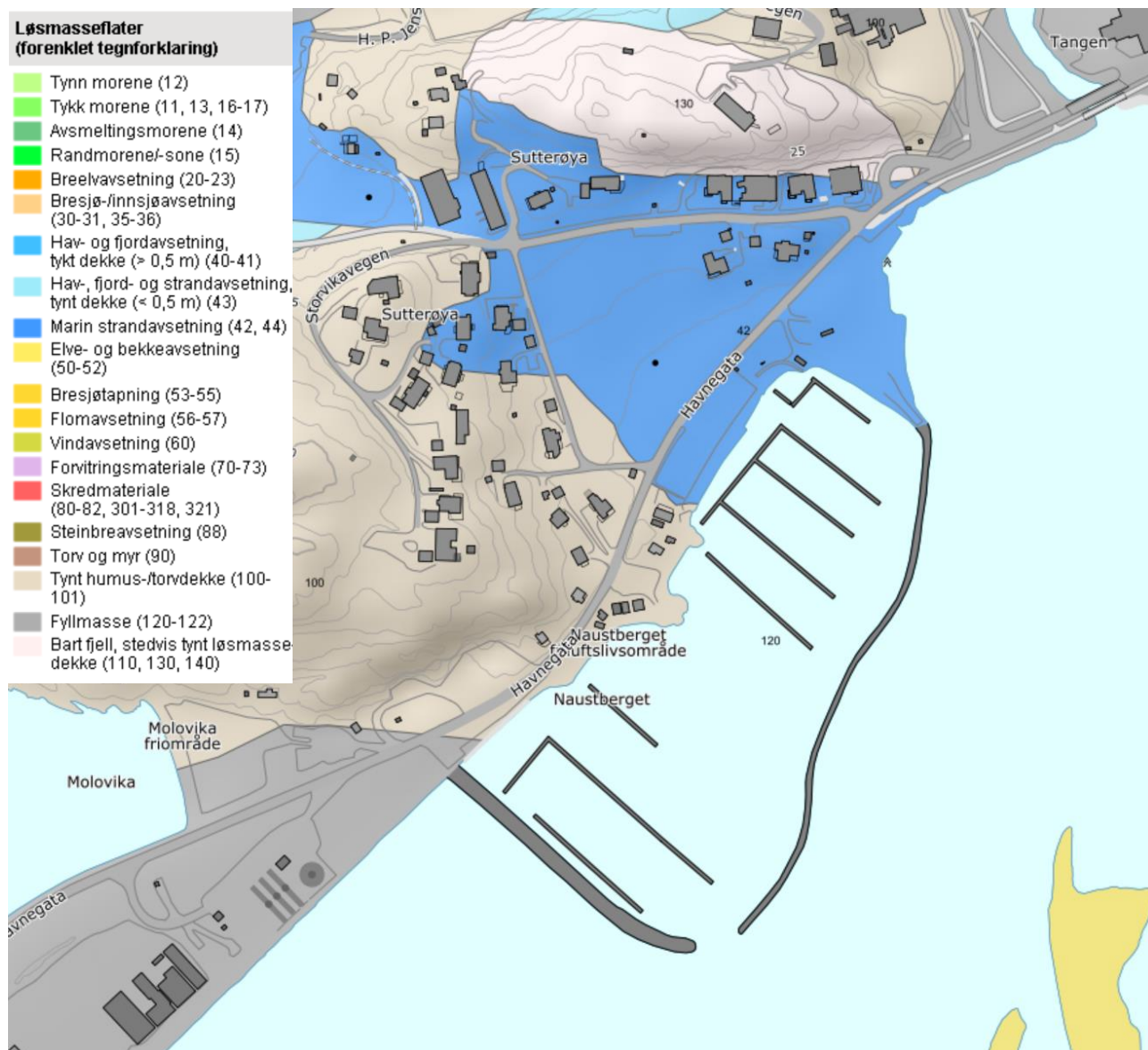
*Retningslinje for behandling av støy, T-1442, legges til grunn ved behandling av tiltak i gul og rød sone.*

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 (løsmasstype 42). Grunnen i den sørlige delen av planområdet består av tynt humus/torvdekke (løsmasstype 100). I den sørligste delen av planområde består grunnen av fyllmasse (løsmasstype 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 Sikringsone 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.



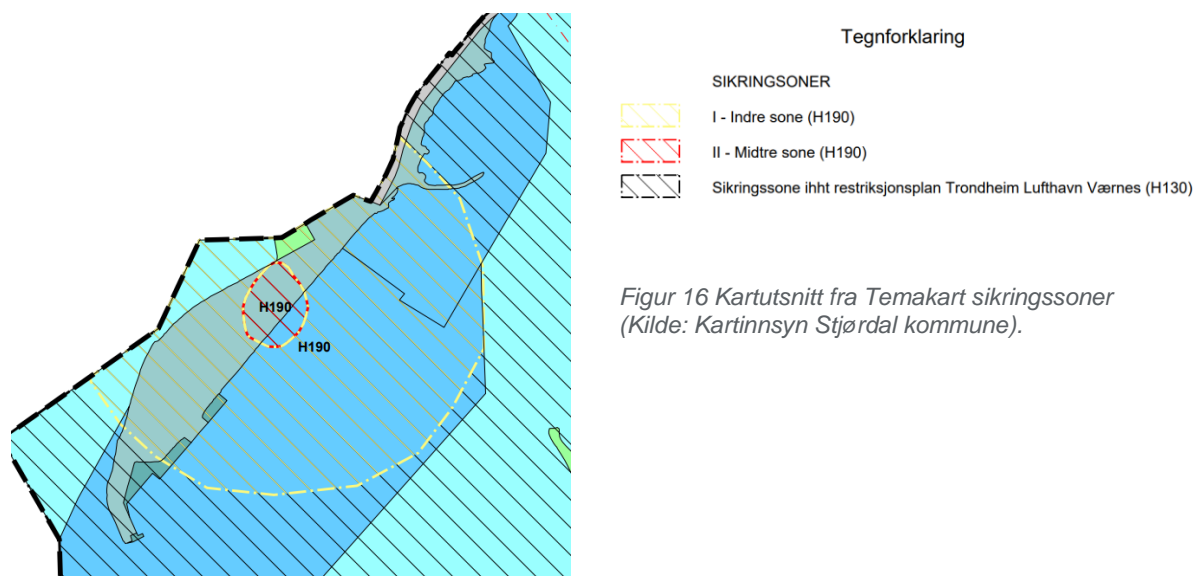
Figur 15 Kartutsnitt som viser flomutsatte områder i og ved planområdet ved 200-års flom i Stjørdalselva. Planområdet går fra bro ved Tangen, langs Havnegata til Molovika friområde. Kilde: NVE farekart

### 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)».





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 Storvika 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 gjeldene 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.

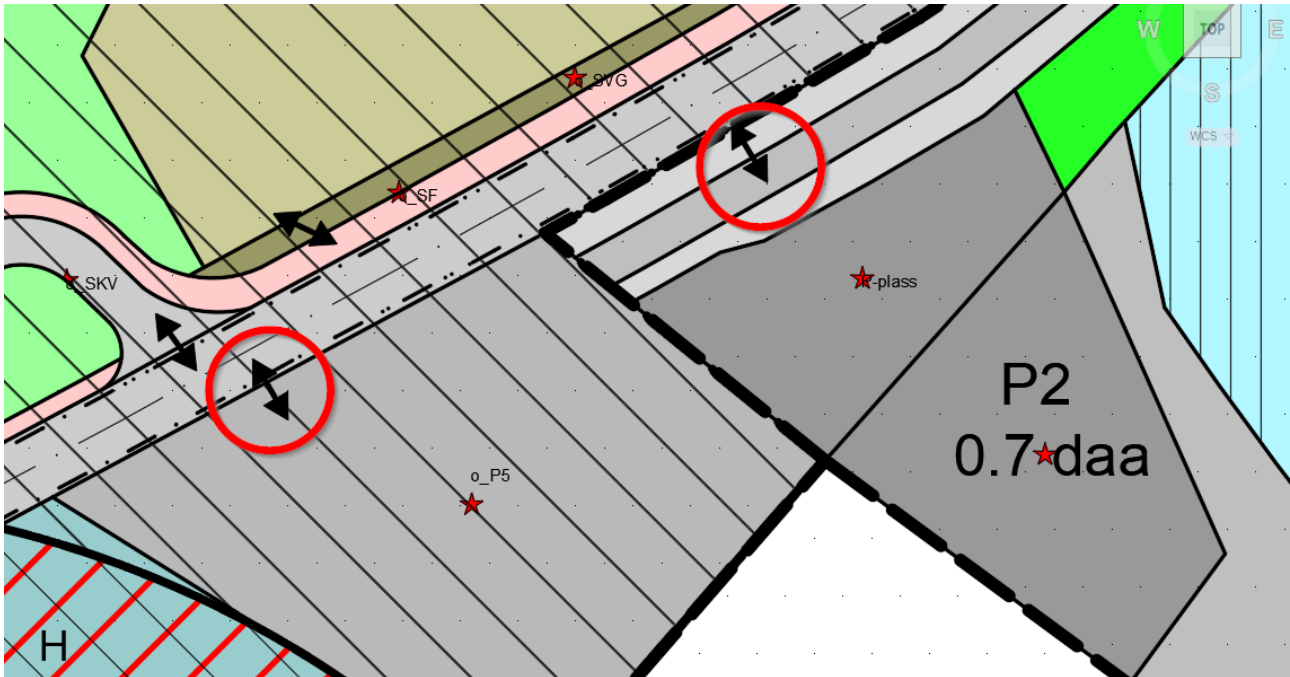


Figur 17 Illustrasjonen viser nordre del av gang- og sykkelvegen med eksisterende treallé markert i rød sirkel.

### 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.

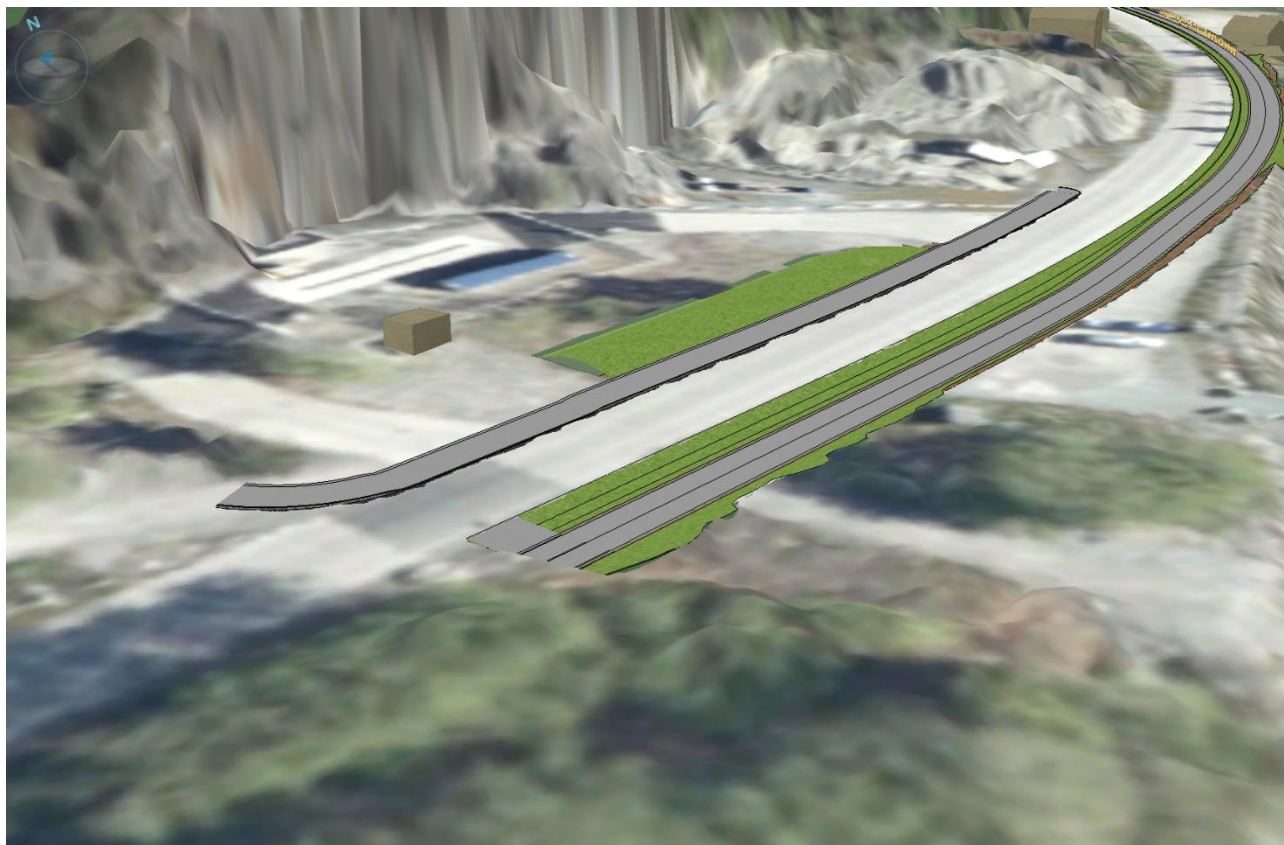
Gjeldende reguleringsplaner tilrettelegger for to avkjøringer side om side til parkeringsplass o\_P5 i reguleringsplan 1-250 Storvika og omegn og P2 i reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn. Regulering av gang- og sykkelvegen forutsetter at regulert avkjørsel til parkeringsplass o\_P5 i reguleringsplan 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 krysningpunkt over kjørebane til friområdet. 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 trafikkdelere 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.

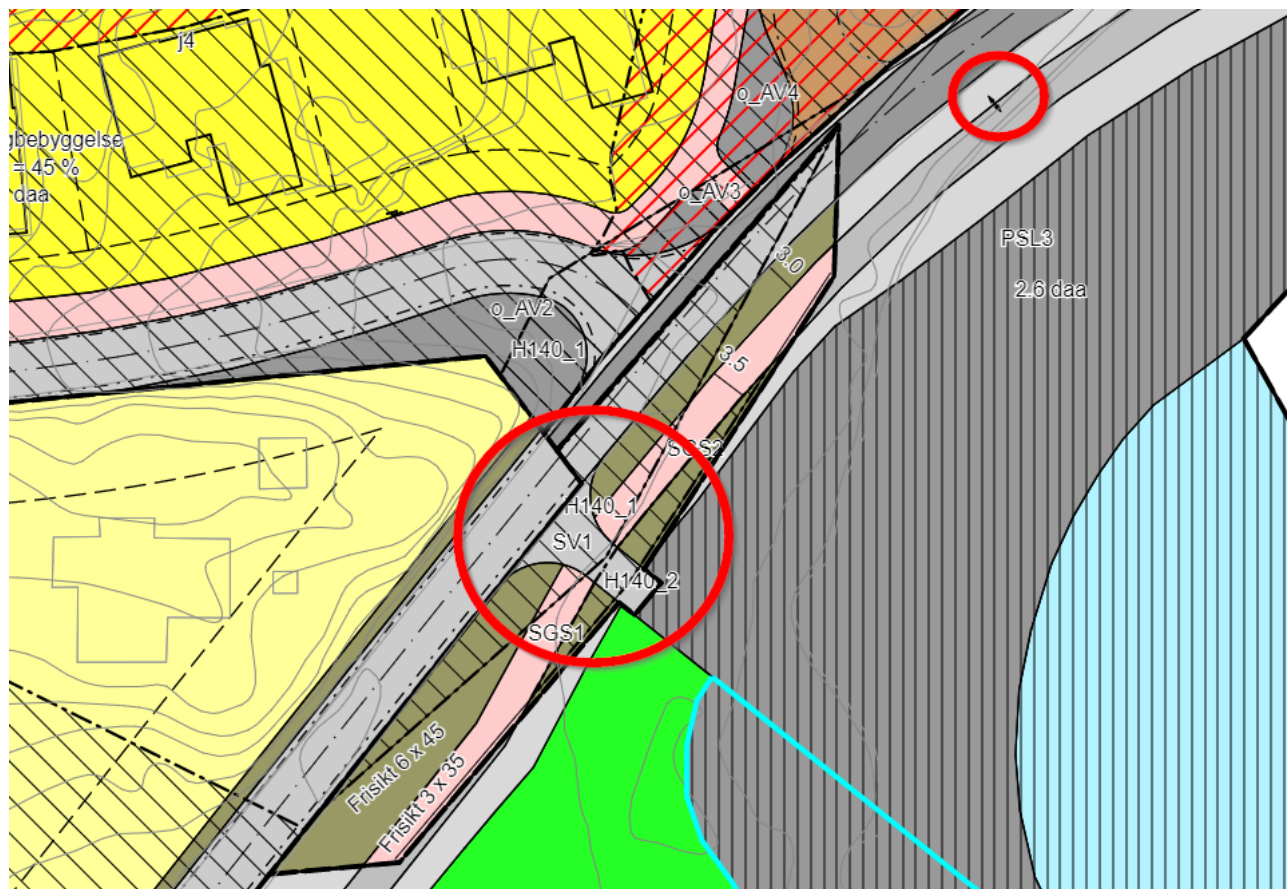


Figur 21 Illustrasjonen viser midlertidig løsning forbi båtopptrekket innen bestemmelsesområde #1.

#### 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 krysningpunkter med hensyn til trafiksikkerhet.

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.



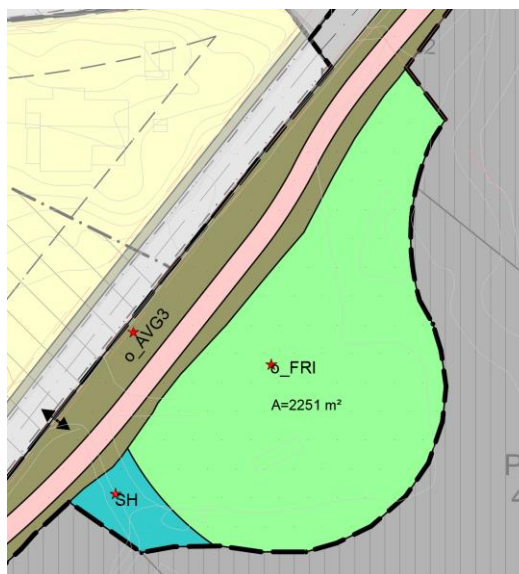
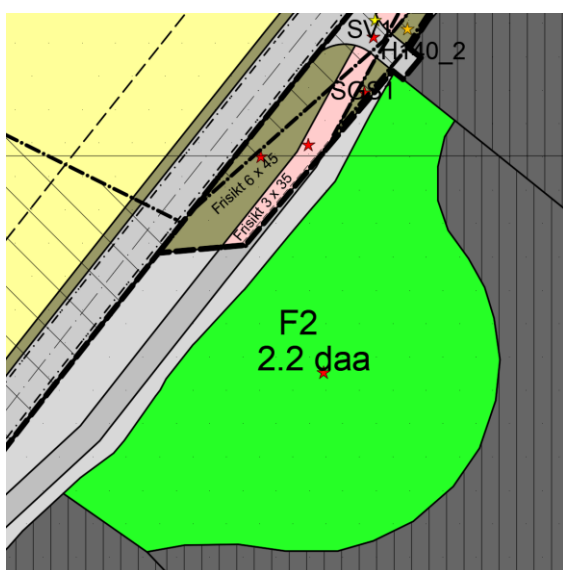
Figur 22 Regulerte avkjørsler som fjernes i gjeldende reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn og 1-220A er markert med rød ring. Kilde Stjørdal kommune kartinnsyn



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 friluftformål. 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 arealformål 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 stedeegne 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.

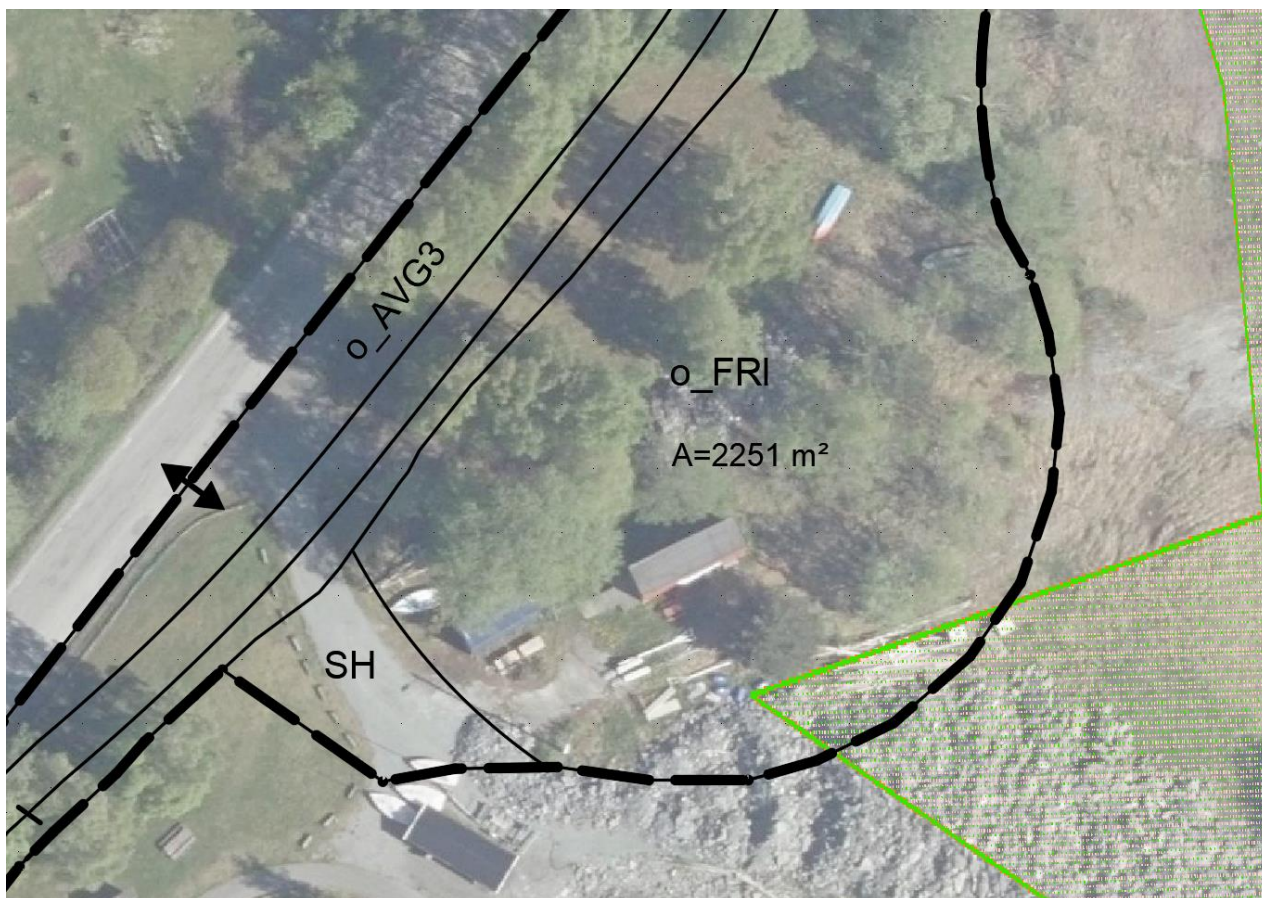
### 5.3 Friluftsliv, folkehelse og barns interesser

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 friluftsliv-relaterte og folkehelsefremmede aktiviteter.

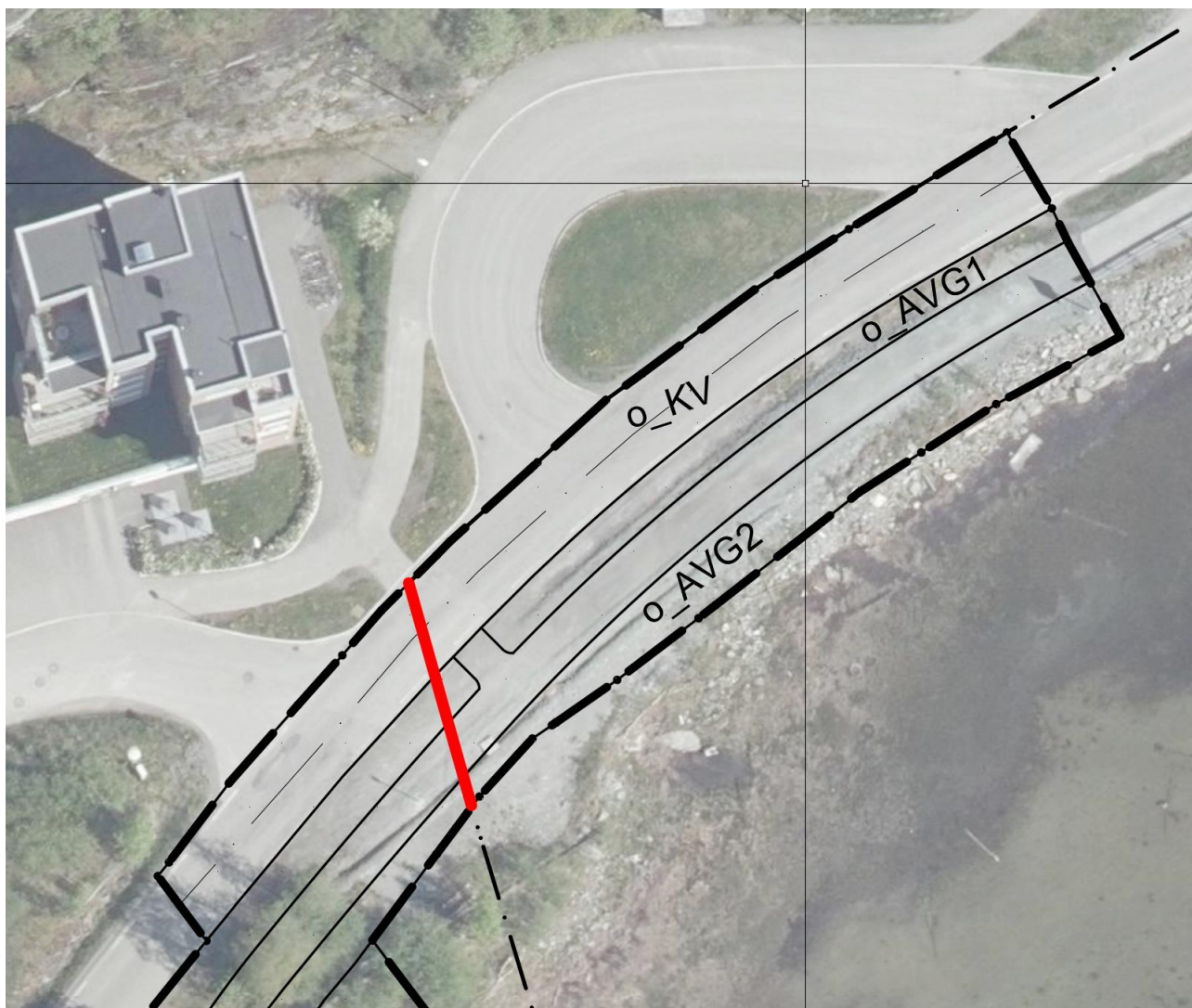
### 5.4 Naturverdier – krav i naturmangfoldloven

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. Formåls grensene 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. Vilkåret 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 formåls grensen 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.



## 7042 Planbeskrivelse - Reguleringsplan for Stjørðal småbáthavn

<b>Navn på plan/tiltak:</b> Reguleringsplan for Stjørdal småbåthavn	
<b>Tiltakshaver:</b> Stjørdal båtforening Styreleder Øyvind Hemb 95897261 ternenl29@hotmail.com Byggekomité Tor Sverre Børseth 92089750 <a href="mailto:Tor-sverre.borseth@sas.no">Tor-sverre.borseth@sas.no</a>	<b>Planlegger:</b> Arkidéco AS Tlf. 74834500 Fax 74834455 arkideco@arkideco.no
<b>Gårds- og bruksnr:</b> Gnr.82 Bnr.15/20/33 <b>Grunneier:</b> Stjørdal kommune	<b>Stedsnavn/adresse:</b> Stjørdal
<b>Planstatus:</b> Kommuneplanens arealdel 2006 Reguleringsplan for småbåthavn Nøstberget med tilgrensende områder, stadfestet 11.06.1981. Reguleringsplan for havneområde del 1, stadfestet 30.04.1972	



Ortofoto fra Norkart AS

## 1. Bakgrunn

### Formål og målsetting med planen/tiltaket

Kapasiteten på småbåthavna er idag altfor liten for dagens behov, så hovedformålet med planen er en utvidelse av antall båtplasser både på land og på vann. Det står idag ca. 85 personer på venteliste til å få båtplass, og sannsynligvis flere som vegrer seg for å skrive seg på lista på grunn av usikkerhet omkring utbyggingsspørsmålet. Noen har ventet i flere år, så det haster med å få igangsatt en utbygging. Dessuten er det viktig å få bygget en gang- og sykkelvei langs Fylkesvei 34 siden det er liten trafiksikkerhet for myke trafikanter i området.

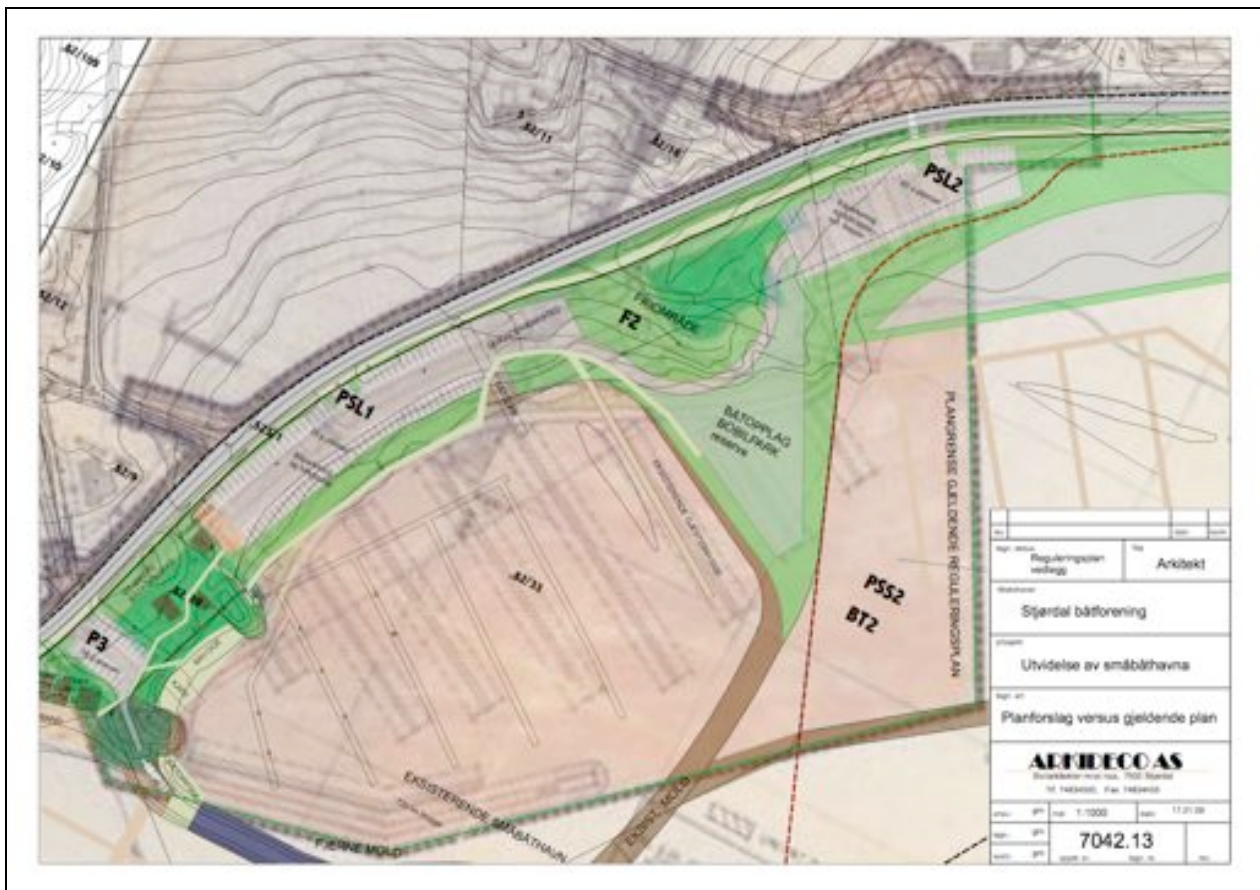
## 2. Føringer og prinsipper

### Gjeldende plan med bestemmelser

Gjeldende planer er i tillegg til kommuneplanen fra 2006:

Reguleringsplan for småbåthavn Nøstberget med tilgrensende områder, stadfestet 11.06.1981

Reguleringsplan for havneområde del 1, stadfestet 30.04.1972



Planforslaget sett i forhold til gjeldende plan, tegning nr. 7042.13

### Planprinsipp

Planforslaget tar utgangspunkt i gjeldende plan for Nøstberget og bygger videre på denne, se illustrasjon i tegning nr. 7042.13 ”Planforslag versus gjeldende plan”. Områdene på land i byggetrinn 1 samsvarer i stor grad med gjeldende plan, også parkeringsplassen mot øst som enda ikke er bygget.

Planens avgrensning mot øst følger en linje som er den naturlige forlengelsen av Gråelvas vestre bredd. Mot vest grenser planområdet mot området som i kommuneplanens arealdel er avsatt til utbyggingsområde for den kommersielle havna (unntatt rettsvirkning i påvente av konsekvensutredning). Mot nord utgjør Fylkesvei 34 plangrensen, og mot sør følger den en tenkt strømninglinje for Gråelva.

Foreliggende planforslag innebærer at småbåthavna i første omgang utvides som byggetrinn 1 mot vest og senere som byggetrinn 2 mot øst. Eksisterende parkerings-/opplagringsplass beholdes, og det etableres tilsvarende plass langs vegen i øst ved utfylling, denne kan eventuelt utføres i to byggetrinn, PSL2 og PSL3. Byggetrinn 1 her er en realisering av gjeldende plan og innebærer minimalt med utfylling. Byggetrinn 2 (sør og øst for rød stiplet linje) skal ikke realiseres før områdene i byggetrinn 1 er fullt utnyttet.



Illustrasjonsplan, tegning nr. 7042.12

### 3. Dagens situasjon – kjent bakgrunnskunnskap

#### Dagens bruk og eiendomsforhold

Eksisterende småbåthavn ligger idag midt i planområdet, med en molo mot øst og en mot vest. På landsiden er det parkerings-/opplagringsplass, friområder og forenings- og servicebygninger. Vest for småbåthavna ligger ei bukt med 6 naust hvorav en del av området er regulert til friområde (på land). Vest for dette igjen er det på reguleringsplanen for havneområde i 1972 regulert et spesialområde havn bebygd/ubebygd, og i kommuneplanen er det avsatt til offentlig bebyggelse. På sørsiden av Fv 34 er det regulert inn et industrispor som ikke er bygget. Stjørdal båtforening leier området av Stjørdal kommune på langsiktig kontrakt.



#### Infrastruktur og transport

Fylkesvei 34, Havnevegen, er adkomstvei til området fra E6 og sentrum. Det er en del tungtransport på veien, både til Sutterø industriområde og til den kommersielle havna i vest. Det mangler trafikk-løsninger for myke trafikanter i området. Brua over Gråelva er for smal for etablering av en gang- og sykkeltrasé, og det ligger heller ikke til rette for å henge en separat gangbane utenfor den.

Trafikkforholdene er svært utilfredsstillende, spesielt med tanke på at dette er den eneste veiadkomsten til boligområdet og strandområdene Molovika, Stolvika og Sutterøstranda, hvor det ferdes svært mange barn. Det finnes idag en bussholdeplass på nordsiden av Havnevegen, ved Stolvikavegen.

Adkomsten til Langøra pr. båt er i dag fra båtforeningens gjestebrygge, men det foreligger i dag ikke tilbud om offentlig transport herfra.

#### Topografi og grunnforhold

Fylkesvegen ligger ca. 3-4m over normalvannstand, og har minimalt med høydeforskjeller. Fra denne skråner terrenget ned mot vannet i varierende helning. Noen områder inneholder berg i dagen, ellers er det steinmoloer og oppfylte flatere partier. I planområdets østre del, ved utløpet av Gråelva er det et område som er tørrlagt ved flo sjø. Der Stjørdalselva tidligere fraktet sedimentene ut i sjøen legges det opp masse fra Gråelva. Den betydningen dette området har for det biologiske mangfold i området har sannsynligvis både en positiv og en negativ side. Det observeres også fra tid til annen strømmer av oljeaktig utseende på vannoverflaten i elva, særlig på nord- og vestsiden. Det er ikke kjent hvor dette kommer fra. Eventuell opplagring av miljøgifter fra industriområdet langs elva er ikke kartlagt.





### Biologisk mangfold

En del av byggetrinn 2 ligger i det området som er definert som viktig for biologisk mangfold. Dette er avhengig av flere forhold, bl.a. kloakkutslipp i Halsø-området, noe som forhåpentligvis ikke vil være en fremtidig situasjon. Miljøet i området vil endres uansett menneskelig påvirkning eller ikke, og det bør vurderes om miljøregnskapet for byggetrinn 2 kanskje kommer ut på pluss-siden på grunn av vesentlig bedring av strømningsforholdene og at det er tilrettelagt for bedre forhold for friluftslivet. Byggetrinn 2 ligger nok meget langt fram i tid, så situasjonen kan være en helt annen når den utvidelsen blir aktuell.

Mennesker er en del av det biologiske mangfoldet, men det er vanskelig å finne rapporter om emnet hvor de er trukket fram. I planområdet er det fugler og planter det er fokusert på:

NIJOS Rapport 09 04: «Halsøen er en del av det gamle utløpet til Stjørdalselva. Området ligger ved E6 nær Stjørdalshalsen. Det avgrenses mot sør av rullebanen på Værnes, mot vest av Langøra, og mot øst av E6. Halsøen har forbindelse med fjorden gjennom det gamle utløpet i nordvest, mellom Tangen og Langøra. Hele grunnvannsområdet har stort tilsig av kloakkutslipp. Dette skaper stor algevekst og danner næringsgrunnet for et rikt fugleliv.»

Norsk Ornitologisk Forening Nord-Trøndelag: «På grunn av kloakkutslipp er det en betydelig produksjon av alger i fjærområdet. Slike områder gir svært gode beiteforhold for ender og vadefugler. .... Som hekkeområde er ikke Halsøen av særlig betydning. .... I de senere årene har store utbyggingsplaner for området kommet på bordet, og industriområdet ved Tangen er allerede en realitet. Her lå de største mudderflatene i Halsøen, og det var her de største konsentrasjonene av vadefugler ble registrert på trekket.»



Fugler ved avløpet i Halsøen, sett fra Halsøkryset



Utløpet av Gråelva ved lavvann

### Vegetasjon og klima

I friområdene er det hovedsaklig gress, busker og løvtrær. I sørvest er det mye berg i dagen. Store deler av området i nordøst ligger over vann ved middelvannstand og lavvann.

Klimaet er mildt. Området er mest vindutsatt ved vind fra vest-sørvest.

### Natur og rekreasjon – dagens bruk

Området er flittig brukt som tur- og rekreasjonsområde. Moloene, grøntområdene, bergene og naustveggene er flittig besøkt. Gjennomfarten langs Havnevegen og utover til badestrendene er også stor.



Båthavna har vokst jevnt og trutt siden starten i 1971. Stjørdal båtforening har pr. idag ca. 300 aktive medlemmer, og har et godt bearbeidet område på land som benyttes av både medlemmer og andre (grøntområde, gangvei, benker og bord, kafé og kiosk, offentlig toalett, molo for fiske). Foreninga har et aktivt miljø, det finnes alltid noen tilstede i sesongen. Havneområdet fungerer som en ”magnet” i seg selv.

[http://www.geocities.com/stjordal\\_baatforening/](http://www.geocities.com/stjordal_baatforening/)



Stjørdal kajakkklubb som i dag holder til i området holder kurs og aktiviteter for alle aldre. Klubben har godt over 100 medlemmer hvorav 1/3 er barn og unge. De bruker uteområde både på land og på vannet til kurs og trening. [www.stjordalkajakk.no](http://www.stjordalkajakk.no)



Langøra (halvøya som kun er landfast ved flystripa) nåes også lettest herfra, og på de riktig fine dagene valfartes det dit med båt.

Langøra er svært utilgjengelig om man ikke har en pram eller kjenner noen som.....

Kanskje en kabelferje i høysesongen kunne være en mulighet?



### Kulturminner

Det er ikke registrert spesielle bevaringsverdige kulturminner hverken på land eller i sjøen, men NTNU v/Vitenskapsmuseet er engasjert til å undersøke sjøbunnen.



#### 4. Beskrivelse av planforslaget

##### Tomtestruktur og bebyggelsen

Tomta rundt båtforeningens lokaler er eiet av båtforeningen. Så og si hele det resterende planområdet er eiet av Stjørdal kommune. Stjørdal båtforening har en langsiktig leieavtale for sitt formål. Det er noen mindre bygninger i området, og samtlige benyttes til sjørelatert virksomhet: Foreningshus, redskapshus,



pumpehus m/toalett og kiosk, toaletter, båtnaust og kajakkager for Stjørdal kajakkklubb. Kajakklageret som ligger i friområdet F2 er av midlertidig karakter og kan eventuelt flyttes til annet område, som f.eks. til naustområdet F1. Båtforeningen har behov for et mindre redskapshus/verksted i tilknytning til parkering/båtopplag. Det er også ønske om en kafé i området, gjerne ved vannkanten, og denne foreslås plassert nedenfor foreningshuset. Ytterligere bebyggelse er ikke planlagt, men det legges til rette for en mulighet til å kunne fortsette den bygningsstrukturen som er der idag ved behov relatert til virksomheten.

##### Sikre god byggeskikk

Planbestemmelsene legger til rette for en fornuftig supplerings av bygninger, og angir krav til estetikk i utformingen. Ved byggesaker bør området vurderes som en helhet.

##### Universell utforming

Gang- og sykkelveien utformes med hensyn til universell utforming. Påkobling på denne fra det øvrige veinettet utføres uten unødvendige hindringer og med god markering og belysning. Det er også muligheter for å legge til rette for tilgjengelighet med rullestol til brygger og moloer. Dessuten er området så og si flatt, så det vil være enkelt å tilrettelegge for tilgjengelighet for bevegelseshemmede.



### Uteareal – barn og unge

Friområdene langs sjøen samt moloene vil sikre tilgjengelighet til sjøen, og gjestebrygga i småbåthavna vil være åpen for allmennheten slik den er idag.

Illustrasjonsplanen viser at området kan bli et meget verdifullt tilskudd til Stjørdals friluftsliv både til lands og til vanns. Det skal legges til rette for at store deler av landområdene kan bli gresskledd og beplantet og at det skal finnes stier og bruksmuligheter for mange interesser. Båtforeningen holder årlig maritime dager med program som inneholder aktiviteter spesielt rettet mot barn; etter utbygging blir mulighetene og arealet større. Kajakklubben får minst like gode betingelser som idag om den flytter fra område F2, bare den får sjønær plassering og et uteareal for kurs og trening.

Planen bidrar til å sikre areal for mangfoldig aktivitet ved regulering av friområder som disse, og legge til rette bruken av dem slik at de kommer mange til gode, ikke minst barn og unge.



### Mikroklimatiske forhold

Området har sol til langt på kveld, og terrenget og vegetasjonen skjermer mot vind fra nordvest. Sedimenteringsforholdene vil bedres betraktelig ved å flytte moloåpningen lenger ut mot fjorden (vekk fra Gråelvas utløp). Se Sintef's strømningsanalyse.

Innløpet til båthavna må skjermes mot direkte påvirkning av bølger.



### Infrastruktur/Trafikkløsninger - sikkerhet

Gang- og sykkelveien vil være et stort løft for trafikksikkerheten i området, spesielt med tanke på tilgjengeligheten til badestrendene og friområdene forøvrig, men også som turvei i seg selv året rundt. Den bør så langt som mulig ligge med god avstand til kjøreveg og i en bredde av min. 3m, men der det er trangt legges traséen i kant med kjøreveg (fra båtslippen i øst til vest for bergene i friområde F1).

Fylkesvei 34 er beregnet til i løpet av de neste årene å få økt trafikkbelastning (over 1500ÅDT), hovedsaklig grunnet økt aktivitet/utbygging av havneområdet til Trondheim Havn i vest. Vegen må dermed ifølge Statens vegvesens Vegnormaler opprustes til standard for Samleveg Sa2 med fartsgrense 50km/t.

Adkomst til Langøra pr. båt blir lett tilgjengelig i byggetrinn 1 ved at det blir anlagt en flytebrygge ved parkeringsplassen i vest; nær utløpet fra småbåthavna og med kort vei over til Langøra. Det er idag ca 100 parkeringsplasser ved båthavna. Disse benyttes i tillegg til båtforeningens medlemmer av allmennheten i forbindelse med friluftsliv, og har på godværsdager et belegg på 27% av antall båtplasser. Ved Molovika er det også stor mangel på parkeringsplasser. Det er i byggetrinn 1 lagt til 180 nye plasser hvorav 120 nær Molovika i vest og 60 i øst. Dette vil være tilstrekkelig til også å ta topp-belastningen.



Fv 34 sett vestfra mot brua over Gråelva



Brua som ikke har gangbane



Fv 34 sett vestfra mot nausta



Planområdet sett vestfra utenfor grensa

### Støy- og støvproblematikk - forurensing

Området er idag ikke spesielt støy- eller støvbelastet, og planen innebærer ingen ny virksomhet som gir risiko for det. Virksomheten i planområdet vil ikke produsere støy eller støv som blir til sjenanse for andre. Avfallshåndteringen anses som god; viser til tidligere innsendt avfallsplan.

### Teknisk infrastruktur (vann, avløp)

Båthavna er i dag tilknyttet offentlig vann- og avløpsnett. En økning av antall båtplasser fører ikke til vesentlig økning av bruken av nettet. Tømmestasjon for bobil-septik kan etableres ved utbygging av området på moloen (PSL2) eller østre parkeringsplass (PSL3-4), denne kan benyttes

som campingplass i forbindelse med større arrangementer som f.eks. Trøndersk Landbruk. Stjørdal har idag ingen sentral campingplass.

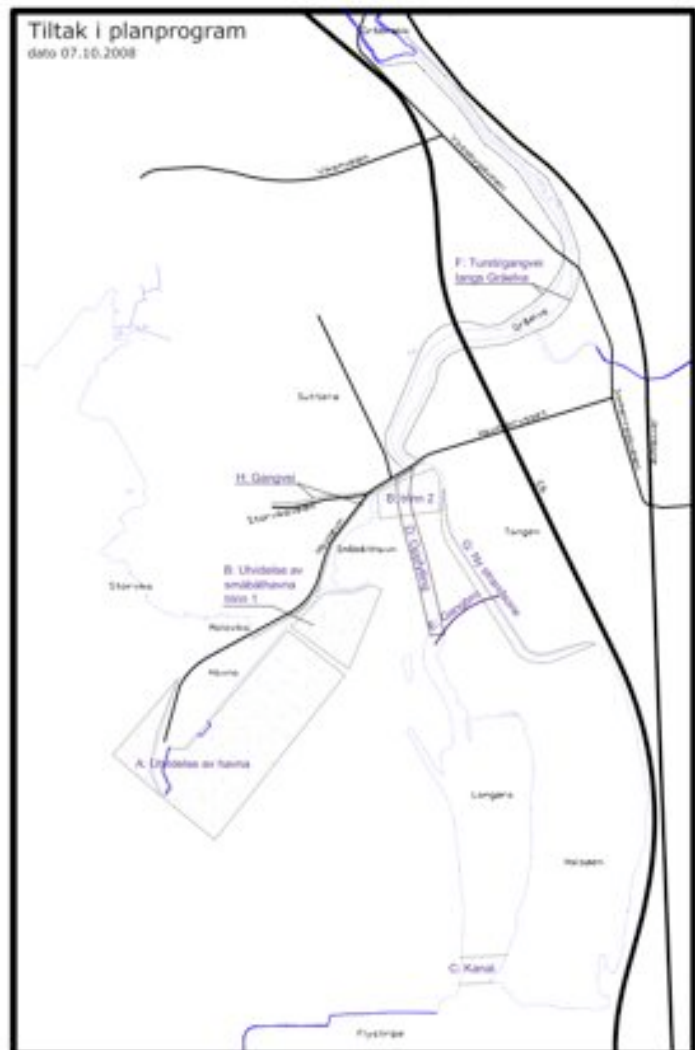
#### Kriminalitetsforebyggende tiltak

Stjørdal båtforening har i dag en nattevaktordning i sesongen fra april til oktober. Bryggene er avstengt og kun medlemmer har adgang. Området er godt opplyst, og det vurderes installert webkamera. Det vurderes å ansatte egen vaktmester for båthavna når den er utbygget.



#### Andre forhold – se premissavklaring oppstartsmøte

Det har siden begynnelsen av 2008 pågått et utredningsarbeid vedrørende vannmiljø og mulige tiltak i område, administrert av Stjørdal kommune. Parallelt med dette har båtforeningen søkt kommunen om utvidelse av båthavna, både som midlertidig og som fast løsning uten å få søknadene ferdigbehandlet pga manglende ytre avklaringer. Manglende avklaringer gjelder strømningsforhold, trafikk, parkering og biologisk mangfold. Det ble på møte med kommunen 08.01.09 enighet om at utredninger og planer var kommet så langt at kommunen ga klarsignal til å igangsette planarbeidet.



#### 4. Tiltakets antatte virkning og effekt

##### Kjente/antatte problemstillinger

Spørsmålet om hvilke konsekvenser en utvidelse av småbåthavna og plassering og utforming av denne vil ha for strømningsforholdene i området har vært en avgjørende faktor for planutformingen. Det foreligger nå en rapport fra strømningsanalyser utført av Sintef som viser at planlagt utvidelse av småbåthavna ikke vil ha negativ påvirkning på strømningsforholdene, men heller vil gi et positivt bidrag til å øke farten på vannutskifting og flytte sedimenteringen lenger ut i fjorden.

Om byggetrinn 2 vil bety en forringelse av det biologiske mangfold i området er foreløpig noe uavklart. Det er ikke fremkommet noe i tilgjengelige data planforfatter har tilgang til som tilsier at nettopp denne delen er verdifull i seg selv, men den er en del av det området som på kartet over biologisk mangfold i kommunen er merket som rødt.

Ved en vurdering av byggetrinn 2 må en veie eventuelle negative sider opp imot de positive. Det kan være at utfallet blir at det i løpet av den tiden det tar før realiseringen blir aktuell har blitt lagt opp så mye masse der at det i realiteten er blitt tørt land. Dermed er ikke nødvendigvis området så viktig for det biologiske mangfold lenger, men heller negativt om det ikke gjøres tiltak for å bedre forholdene.

##### Vurdering i forhold til forskrift om konsekvensutredning (§3 -> §4)

(beskrivelsen, illustrasjonsplanen og reguleringsplanen samlet anses som en konsekvensutredning) *kommentarer i kursiv*

Forhold listet i planprogrammet som kreves utredet:

Økt trafikk på land av harde og myke trafikanter:

- *Vegvesenet har selv anslått trafikkmengde på veg inkl. økning*
- *Gang- og sykkelvei er dimensjonert i samråd med vegvesenet og kommunen*

Økt trafikk på sjøen:

- *Båttrafikk på sjøen vil for det meste bruke områdene utenfor planområdet*
- *Adkomsten til småbåthavna blir liggende adskillig mer gunstig enn nå ifht strømningsforhold*

Økt parkeringsbehov:

- *Økningen er regnet prosentvis ut ifra tellinger av faktisk parkering på dager med stort belegg*

Konsekvenser for friluftsliv på Tangen, Langøra, i havnebassenget, Molovika og Storvika:

- *Økt trafiksikkerhet*
- *Økt tilgjengelighet*
- *Økt parkering*
- *Ingen negative konsekvenser*

Arealbehov for gangvei fra Tangen til havna og Storvika:

- *Vises i planen*



## 5. Samråd og medvirkningsprosess

### Saksgang og tidsplan

Forarbeidet med planen har gått parallelt med kommunens utredninger.

Det er kunngjort oppstart av planarbeidet i Stjørdalens Blad og Stjørdals-Nytt 14. og 15. januar 2009, samt sendt brev om dette til bebrørte parter 11. januar 2009. Planen beregnes å være klar til 1. gangs behandling i Komité Plan 18. mars 2009.



### Medvirkning

Planområdet inngår i det større området Halsøen, Tangen, havneområdet og Langøra hvor det pågår en utredning for regulering av vannmiljø og ulike tiltak tilknyttet vannet.

Gjennom denne prosessen er bebrørte parter gjort kjent med planene i området i grove trekk, og har kommet med sine innspill. Aktuelle innspill blir behandlet i reguleringsplanen.

### Søknad om utvidelse 2007, midlertidig anlegg byggetrinn 1 – innspill med kommentarer (kommentarer i kursiv)

-Statens Vegvesen:

Økt trafikk i Havnekrysset, *dette er nå utbedret.*

Tilbudet til myke trafikanter på Havnevegen: Det er nå bygget undergang ved Havnekrysset med offentlig gang- og sykkelvei, denne er regulert videre vestover på sørsiden av Havnevegen i Tangenplanen, og videreføres i denne planen fram til Molovika.

Økt parkeringskapasitet: Ivaretas ved opparbeidelse av 2 nye parkeringsplasser i byggetrinn 1, en i hver ende av planområdet, total kapasitet ca 160 plasser i tillegg til dagens 93. Byggetrinn 2 vil få plasser nok til å dekke eget behov.

-Trondheim Havn:

Tillater tiltaket.

Plassering og utforming mot felles grense må godkjennes: *Det har vært løpende dialog mellom partene, og endelig grense mellom dem fastsettes i fellesskap med kommunen.* Trafikk i sjøen utenfor havna kan til tider av sikkerhetsmessige årsaker bli ført 50-200m utenfor havneanlegget, *dette må reguleres i ny plan for den kommersielle havna.*

-Fylkesmannens miljøvernavdeling:

Lokalisering av Liten salamander sørvest for molo: *Dette er saltvann og dermed ikke egnet habitat for arten. Vi antar dette er en feil.*

-Fylkesmannens landbruksavdeling:

Ingen merknader

-Fylkesmannens kommunal- og administrasjonsavdeling:

Vurder planen ifht sjekklister på samfunnssikkerhetsforhold, spesielt med tanke på sikkerheten rundt gasstankanlegget, *sikkerhetssonene faller utenfor planområdet.*

-Nord-Trøndelag Fylkeskommune:

Ingen merknader til midlertidig løsning, men mener havneutbygging må sees på helhetlig gjennom reguleringsplan.

-Vitenskapsmuseet:

Ingen innvendinger til flytebrygger og flytemolo, men ønsker å foreta en marinarkeologisk befaring. Undersøkelsesplikten må være oppfylt før tiltaket kan godkjennes. *Båtforeninga og Trondheim Havn har i fellesskap engasjert NTNU-VM for å foreta undersøkelse.*



Offentlig høring av planprogram for hele området 2008.– innspill med kommentarer

-Frifo:

Etterlyser parkeringsplasser: *Imøtekomes i planen.*

Tilgjengelighet for gående og syklende: *Imøtekomes i planen.*

Ønsker kartlegging av mulig forurensning i Halsøenbassenget: *Bifalles*

-Norsk ornitologisk forening/ Stjørdal Fugleforening / Naturvernforbundet:

Byggetrinn 2 vanskelig pga biologiske verdier, Gråelvas utløp får større betydning for våtmarksfugler når ny E6 bygges. *Betydningen av dette området vil vurderes i løpet av planprosessen. Gråelva legger opp mer og mer sedimenter for hvert år, så det er ikke sikkert det vil være våtmark så lenge. Dessuten fører elva med seg forurensninger fra i landbruks- og industriområdene den passerer, noe som bør kartlegges.*

-NTE:

Ingen bemerkninger, men gjør oppmerksom på strømanlegg i området.

-Nord-Trøndelag Fylkeskommune:

Påpeker nødvendigheten av faglig kompetanse i planleggingen.

-Hjørdis Thyholt (grunneier Mebroen gård):

Småbåthavna må ha utvidelsesmuligheter, foreslår å bruke havneområdet på moloen eller området mellom Halsøen og Langøra. *Det er viktig å avsette nok areal for utvidelse i fremtiden, dersom byggetrinn 2 ikke kan godkjennes må andre muligheter vurderes.*

-Fylkesmannen i Nord-Trøndelag:

Peker på at planprogrammet bør forelegges Miljøverndepartementet, *noe som er gjort uten å få innspill.*

-NVE:

Avventende til strømningsanalyser i forhold til Gråelva. *Rapport fra analysen er sendt dem i januar 2009.*

Oppstart – innspill med kommentarer

Planarbeidet startet med en serie møter fra 10.03.08 til 08.01.09 mellom kommunen og tiltakshaver hvor premissene ble diskutert. Befaring ble foretatt i fellesskap 29.01.09.

Offentlig ettersyn - merknadsbehandling

## **6. Oppsummering - premisser for planen/tiltaket**

Alternativer

Avbøtende tiltak

Utbyggingsavtale

## **7. Kartgrunnlag og planfremstilling – dokumentasjon og illustrasjoner**

Vedlegg:     Reguleringsplan 1:1000  
              Illustrasjonsplan 1:1000  
              Planforslag versus gjeldende plan