



Dato: 16.10.2024

Notat

Referat fra oppstartsmøte - Reguleringsplan Sørsikaia næringsområde

Møtested:	Sigrid Toresdatter (2. etg.) rådhuset + Teams.	Dato:	04.10.2024
Deltakere fra forslagsstiller:		Deltakere fra Steinkjer kommune:	
Oppdragsgiver:	Trondheim Havn IKS: Erlend Rotmo Slapgård, lokasjonsleder Verdal Havn.	- Per Morten Bjørgum, enhet plan og miljø - møteleder/plansjef - Arne Ivar Kvistad, enhet plan og miljø, saksbehandler/arealplanlegger/referent - Paula Maia Lloveras, enhet plan og miljø, saksbehandler/arealplanlegger - Lise Digre, enhet renovasjon - Erling Overrein, enhet VA og utbygging - Simen Nygaard, enhet byggesak - Sigrid Belbo, enhet VTP - Vegard Øiahals Oksvold, VTP - Åsa S. Okkenhaug, enhet landbruk. - Linn Aasnes, enhet landbruk, naturforvalter - Jacob Almlid, Steinkjer Næringsselskap AS	
Grunneiere:	-		
Plankonsulent:	Norconsult Norge AS: - Pål Gauteplass, fagkyndig plankonsulent - Sander Dekker, mulighetsstudie - Randi Helene Torås, oppdragsleder - Rina Brunsell Harsvik, prosjektleder		
Andre:	-		

Navn på planen:	Reguleringsplan Sørsikaia næringsområde
Arkivsaksnr:	2024/5764
Nasjonal PlanID:	5006_2024002

Vedlegg:

- [Planinitiativ](#) til oppstartsmøtet.
- [Foreslått planområde](#) til oppstartsmøtet.
- [Mulighetsstudie](#) (presentasjon i oppstartsmøtet).

Kommunens merknader til planinitiativet

Innledning:

Det er avklart behov for en lengre kaifront, enklere adgang til E6, og mer areal for lagring. Det skal utredes intern og ekstern logistikk, type kjøretøy, behov for kontorer, antall arbeidstakere, adkomst og parkering for ansatte. Mange aktiviteter skjer samtidig, og trafikken er utfordrende i området med inn- og utkjøring på

ulike steder av store lastebiler, personbiler, traktorer, osv. Området i dag preges av store asfaltflater som er slitt etter mye bruk. Jfr. mulighetsstudiet presentert i møtet (vedlegg 3).

1. Gjeldende planer og overordnede føringer i området

Kommunedelplan sentrum fra 2018 er gjeldende for området (foreløpig planlagt revidert i 2025-26). Reguleringsplaner som er gjeldende i området er: Reguleringsplan for Sørsileiret fra 2007. Reguleringsplan for Felleskjøpet fra 2019. Reguleringsplan Steinkjer kornsilo utvidelse fra 2020.

Areal- og transportstrategien i kommuneplanens samfunnsdel gir føringer mht forholdet til Parallelloppdrag Steinkjer sentrum. Her heter det:

Steinkjer by sin attraktivitet som regionsenter og kommunesenter skal utvikles videre. Prinsippene fra parallelloppdrag Steinkjer sentrum legges til grunn for arealutviklingen.

Hovedprinsippet i den forbindelse er et foreslått grøntdrag ned mot sjøen som skal binde sammen «det nye sentrumsområdet» på Sørsileiret og Jæktbyen, med det gamle sentrum i Kongens gate. Dette området skal utformes som en naturlig barriere/buffer mellom kai-/ nærings-/industriområde og det framtidige transformerte sentrumsområde med handel, bolig og næring. Sentrumsområdet og dets myke trafikanter separeres dermed fra havnens virksomheter med et grøntdrag som vil utgjøre viktige kvaliteter i de planlagte byrommene.

2. Planavgrensning

Planavgrensningen bør utvides noe i nord fordi KU for trafikk/mobilitet kan utløse behov for to kjørefelt inn mot rundkjøringen. Plankonsulent avklarer dette i samråd med Statens vegvesen.

I sør er det viktig å kalibrere planavgrensningen med prosjektet på NTE-tomta; plangrensa må følge kant i kant med NTEs prosjekt mot sjøen og langs grøntdraget. NTE-planen regulerer ingen sjøarealer utenfor grøntdraget, og disse må derfor håndteres av havneplanen. Det må avklares hvordan arealformålene i sjø skal henge i hop med grøntdraget som skal møte fjorden. Regulering av sjøarealene utenfor NTE-prosjektet er avhengig av hvilket alternativ for utvidelse av kaifronten som velges, jfr. alt. 1-5 helt bakerst i mulighetsstudiet (vedlegg 3).

Utenfor kai er det viktig at tilstrekkelig areal avsettes til havneformål i sjø (både eksisterende og evt. ny kai). Dette kan ha betydning for planavgrensning i sjø.

Endelig planavgrensning kan bli påvirket av gjennomførte konsekvensutredninger og drøfting i regionalt planforum.

3. Behovet for utredninger

3.1 Konsekvensutredning (KU) og planprogram

Prosjektet utløser krav om konsekvensutredning iht. forskrift om konsekvensutredninger §8 pkt a, jfr. vedlegg II pkt 10 b og e. Størstedelen av planområdet er ikke konsekvensutredet i fm. eksisterende planer. Planene for Felleskjøpet og Steinkjer kornsilo er dog av nyere dato, og utredninger herfra kan være relevante.

Utvidelse av havneområdet utløser altså krav om planprogram og konsekvensutredning, og disse skal danne grunnlag for ny reguleringsplan i området. Spesielt aktuelle utredningstemaer er (KU-temaer);

- **Vannmiljø** inkl. vannutskifting.
- **Forurensning på land og sjø** inkl. luftforurensning.
- **Støyforhold:** virksomhetsstøy og trafikkstøy. Støyforhold for boliger rett over elva må avklares.
- **Grunnforhold**, spesielt i fm. evt. utfylling.

- **Byutvikling/byform/bylandskap.** Dagens virksomhet, med bl.a. store kornsiloer preger landskapet og bybildet. Nye bygg og anlegg kan ha konsekvenser for landskaps- og bybildet. Landskapsvirkninger for bymiljøet skal utredes med siktakser. Eksempler på løsning bør vise siktakser begge veier, dvs. ut mot sjøen via grøntdraget og ifra sjøen via grøntdraget mot byen. Siktaksen fra Steinkjer torg og ut mot sjøen må også ivaretas.
- **Mobilitet:** Trafikkanalyse utføres med vekt på trafikkflyt, trafikkmønster og framkommelighet (til/fra havneomr.), trafiksikkerhet for myke trafikanter. Hovedferdselsårer vektlegges (E6, Sjøfartsgata). Endring i trafikkmengde og trafikkmønster påvirker trafikkflyt utenfor planområdet. Rundkjøringene på E6 er spesielt sårbare for større endringer.

Kommentarer til KU-ene:

Utvikling av havneområdet, grøntdrag og NTE- tomta medfører store endringer i trafikkbilde og -mønster. Molovegen er en viktig transportåre til/fra kaia, men samtidig en mulig barriere for adkomst til sjøen fra grøntdraget. Hvorvidt Molovegen fortsatt skal være åpen for allmenn ferdsel bør vurderes i prosessen, i samhandling med planarbeidet på NTE- tomta.

Bruk og formål av tilgrensende arealer mot havneområdene må vurderes spesielt, med klare grenser mellom industri og bolig-/næringsutvikling. Dette kan medføre behov for å vurdere hvor funksjoner skal ligge. For noen av funksjonene kan eksempelvis NTE- tomta være et aktuelt alternativ. Omrokking av funksjoner kan gi handlingsrom bla. for å endre trafikkmønsteret til/fra havneområdet. Dette må vurderes nærmere gjennom planprosessen.

Konsekvensutredningen skal gi føringer og kunnskapsgrunnlag for valg av alternativ. Det skal vurderes flere alternativer som veies opp mot 0-alternativet (nåsituasjonen). Alternativene skal minimum vise maks utbygging, det mest sannsynlige, og 0-alternativet.

3.2 Andre utredninger/rapporter

I tillegg forventes utredning av:

- Naturverdier i sjø (inkl. fisk, lakseoppgang i Steinkjervassdraget),
- Friluftsliv (bynær tilrettelegging),
- Virkninger for barn og unge.

Som referanse for konsekvensutredningene, så har Steinkjer kommune en pågående næringsplan i Malm, og har relativt nylig vedtatt plan for Steinkjer stasjon. Malm industripark har bla. utredninger av vannmiljø og utfylling, forurensing på land og i sjø, luftforurensing og støv fra virksomheter.

Utfylling i sjø

Utvidelse av havneområdet ved utfylling i sjø reduserer naturområder i sjøen. Dette kan påvirke levestandardene for fisk og lakseoppgang til Steinkjervassdraget. Fylling i sjø kan bli tema for innsigelse og må derfor utredes grundig. Det kan bli aktuelt med kaidekke uten fylling, som er mer akseptabelt etter dagens retningslinjer enn tradisjonell fylling i elv/sjø. KU-resultatene må vise hva som er mulig å utvikle.

Det foreligger dybdekart langs Sørsikaia.

Endra trafikkforhold, parkering

To nye siloer i området, evt. med nye innkjøringer, kan gi en mer kompleks trafikkavvikling. Det er f.eks. mye trafikk rundt 15.30. i ukedager. Virkninger på E6 bør utredes med involvering av Statens vegvesen. Det er stor slitasje på veiene i området, og trafikkbildet er rotete og uten skille mellom trafikantgrupper (bla. ingen fortau). Trafikktiltakene må spesielt stramme opp trafikkforholdene i Havnegata, og avgjøre bla; hva er trafikkareal og hva er ikke, og hvordan kjøremønsteret skal være. Det finnes trafikk tall for E6, men ikke for de kommunale vegene i området.

Parkeringsbehovet for virksomhetene anses ikke dekket i dagens situasjon. Et felles parkeringsanlegg for ansatte i virksomhetene innenfor planområdet bør vurderes og eventuelt reguleres inn.

Mulig stenging av Molovegen bør vurderes nedenfor NTE-tomta. Et alternativ kan være at vegen ikke ses som en ordinær rute for tungtrafikk til/fra havna, men kan evt. åpnes opp ved særskilte behov for transport som krever store kurvaturer (store byggmoduler).

Friområde mellom Molovegen og sjøen

Småbåthavn med evt. gjestehavn kan være et aktuelt alternativ i dette området, og kan kombineres med annet friluftsliv, som f.eks. tilrettelegging av fiskeplasser. Dette forutsetter at man finner gode løsninger for både havneformål og friluftsførmål, jf. også skisser i mulighetsstudiet.

Renovasjon

Renovasjon har i dag en etablert løsning for aktørene i området. Det er imidlertid utarbeidet nye krav til kildesortering for næringsavfall, noe som kan gi behov for mer areal. Dette må koordineres med enheten.

4. Samarbeid og medvirkning

Medvirkningsprosessen må planlegges godt for å sikre tidlig og god involvering av alle aktørene i området og øvrige berørte. Berørte parter (aktører og grunneiere) må være godt orientert om veien videre, og må være innstilt på at man ønsker enighet.

Det jobbes med en mulighetsstudie for næringsområdet omkring havna (vedlegg 3 viser resultatene så langt). I dette arbeidet kartlegges behov og framtidsplaner som aktørene i området har. Arbeidet vil avklare hvilke behov det er for å gjøre reguleringsendringer i området.

I oppstartsmøtet ble det stilt spørsmål om hvordan en evt. uenighet om arealbruk med enkeltgrunneiere kan håndteres. Primært ønsker kommunen at forslagsstiller gjennom prosessen søker å komme til enighet med alle berørte grunneiere om arealbruken. I utgangspunktet driver ikke Steinkjer kommune med ekspropriering, men ønsker grunneiernes aksept av planene under planprosessen. Det er ugunstig å regulere areal mot grunneiernes interesser.

5. Samfunnssikkerhet

Det skal utarbeides ROS-analyse på vanlig måte. I tillegg vises til aktuelle KU- tema under pkt 3.1 der bla grunnforhold, støy og forurensning utredes.

6. Vurdering av kravet om fagkyndighet § 12-3 fjerde ledd

Kravet til fagkyndighet i pbl § 12-3 fjerde ledd anses oppfylt.

7. Aktuelt å bringe initiativet inn for regionalt planforum

Det er aktuelt å bringe initiativet inn for regionalt planforum i forbindelse med høring av planprogrammet (tidlig i høringsperioden).

8. Aktuelt å stoppe initiativet etter pbl § 12-8 andre ledd

Det er ikke aktuelt å stoppe planinitiativet.

Avklaringer under oppstartsmøtet		Kommentar
Krav om planprogram:	☒ JA ☐ NEI	Planprogram med konsekvensutredning kreves, jfr. forskrift om konsekvensutredning §8 pkt. a, jfr. vedlegg II pkt. 10 b og e.
Antatt fremdrift:	Varsel om oppstart:	Vinter 2024/25
	Planforslag oversendes kommunen:	Høst 2025
Vedlegg:	• Sjekkliste for reguleringsplaner, doknr. 3010 • Digital reguleringsplan. Datagrunnlag, planfremstilling, doknr. 3010.2 • Notat vedr. Privat forslag til reguleringsplan, doknr. 3010.5	Sendes kun plankonsulent: • Kommunens standarddokumenter ved oppstart (jfr. venstre kolonne). • Mal reguleringsbestemmelser Steinkjer kommune.
Oppstart av planarbeid- tilråding fra kommunen		
☒ Kommunen tilrår oppstart av planarbeid med forutsetningene som er nevnt i dette notatet.		
☐ Kommunen tilrår ikke oppstart av planarbeid.		

- Direkte lenke til planen i kommunens planregister: [Reguleringsplan Sørsikaia næringsområde](#).
- Digital planavgrensning blir gjort tilgjengelig på kommunens kartinnsyn, [Kommunekart Steinkjer](#), i fm. kunngjøring av planoppstart.

Med hilsen

Arne Ivar Kvistad
arealplanlegger

Enhet plan og miljø

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift.