

Trondheim Havn IKS

► Planprogram

Detaljregulering Sørsikaia næringsområde

Oppdragsnr.: 52403715 Dokumentnr.: 01 Revisjon: 03 Dato: 2025-07-03



Bilde hentet fra Trønder-Avisa.

Planprogram

Detaljregulering Sørsikaia næringsområde

Oppdragsnr.: 52403715 Dokumentnr.: 01 Revisjon: 03

Oppdragsgiver: Trondheim Havn IKS
Oppdragsgivers kontaktperson: Erlend Rotmo Slappgård
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Steinkjer
Oppdragsleder: Randi Helene Torås
Fagansvarlig: Pål Gauteplass
Andre nøkkelpersoner: Marthe Veie
Cornelis Erstad

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
B01	22.05.2025	For fagkontroll	pasga	corers	
E02	22.05.2025	Rettet etter tilbakemelding fra oppdragsgiver	pasga	corers	rator
E03	03.07.2025	Endret etter tilbakemelding fra Steinkjer kommune	pasga	corers	rator

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. 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.

Sammendrag

Trondheim havn IKS har igangsatt arbeidet med regulering av næringsområdene tilknyttet Sørsikaia i Steinkjer sentrum.

Hensikten med planarbeidet er først og fremst å styrke havna for framtida og tilrettelegge for at mer godstrafikk flyttes fra vei til skip. Dette bidrar generelt til redusert klimautslipp, bedrer trafikksikkerheten og minsker behov for nye motorveger som medfører tap av natur og dyrkajord.

Målet for planarbeidet er å sikre at dagens havnetilknyttede næringsarealer forbeholdes næringsvirksomhet som industri/lager og logistikk, og at det også tilrettelegges for mer næringsareal gjennom utfylling og forlenging av dagens havn.

Størst er behovet for å ta inn større båter, flere båter samtidig og spesielt å få tilgang til areal for hensetting av gods på land. Mulighet for rollon/rollout (kjøretøy av og på skip) vil øke potensialet betydelig, og gjøre at næringsaktører enklere kan ta inn og ut varer fra båt. Dette vil også kunne gi forsvaret økt havnekapasitet for å ta inn kjøretøy, soldater og utstyr fra Nato-allierte. Beredskapslager av matkorn og/eller kraftfor kan også være nye aktuelle funksjoner i tilknytning til kaiområdet.

Norconsult har i løpet av 2024 gjennomført en prosess med kartlegging av dagens- og framtidens bruk av Sørsikaia. De som har næringsinteresser i området har deltatt i prosessen, som har resultert i en mulighetsstudie som beskriver ulike utviklingsalternativer for havneområdet.

Mulighetsstudien legges til grunn for dette planarbeidet. Videre i prosessen ønsker Trondheim havn bl.a. å kartlegge hva som er realistisk handlingsrom for videre drift og mulighetene for utvidelse av kai-anlegg og næringsområde. Etter råd fra Steinkjer kommune deles planarbeidet i to trinn, hvor detaljreguleringsplan vil avgrenses til arealene som er avsatt til havne- og næringsdrift i kommunedelplan for Steinkjer sentrum. Eventuell utvidelse utover dette vil også utredes i planarbeidet, og kan eventuelt foreslås inn til revidering av kommunedelplan for sentrum når revidering av denne settes igang.

Viktige tema som skal konsekvensutredes vil være naturmangfold i sjø og vannmiljø, landskap/byutvikling, trafikkflyt og sikkerhet, støy og ulike avklaringer for sikker byggegrunn.

Havneområdet inneholder industribedrifter som er viktige for Steinkjer by, men som også er helt vesentlig for regionens desidert største næring, landbruket. Det legges opp til høy grad av medvirkning videre i planarbeidet, slik at både næringsdrivende og befolkningen ellers skal bli hørt i forhold til videre utvikling.

Innhold:

1	Formål og bakgrunn	4
1.1	Tiltakshaver og konsulent	4
1.2	Hensikt med planarbeidet	4
1.3	Krav om konsekvensutredning	5
1.4	Planprogram	5
2	Beskrivelse av planområdet	6
2.1	Lokalisering og planavgrensning	6
2.2	Historisk utvikling og eksisterende bruk	7
2.3	Eiendomsforhold	11
2.4	Landskap og topografi	11
2.5	Naturmangfold	11
2.6	Vannmiljø	12
2.7	Naturressurser	12
2.8	Rekreasjon- og friluftsverdier	12
2.9	Kulturminner	12
2.10	Trafikkforhold	13
2.11	Teknisk infrastruktur	14
2.12	Grunnforurensning	15
2.13	Grunnforhold og naturfare	15
3	Overordna rammer og premisser	16
3.1	FNs bærekraftsmål	16
3.2	Nasjonale føringer	16
3.3	Regionale føringer	17
3.4	Kommunale føringer	17
4	Alternativer	21
5	Utredningsbehov og aktuelle problemstillinger	27
5.1	Generelt	27
5.2	Alternativ som skal utredes	27
5.3	Oversikt over tema som skal beskrives eller konsekvensutredes	27
5.4	Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes	31
5.5	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) – innledende fareidentifikasjon	32
6	Planprosess og videre saksgang	34
6.1	Planprosess	34
6.2	Medvirkning	34
6.3	Fremdriftsplan og planprosessen	35
7	Vedlegg til planprogrammet	36

1 Formål og bakgrunn

1.1 Tiltakshaver og konsulent

Tiltakshaver for planarbeidet er Trondheim Havn IKS. Trondheim havn er både eier av kaianlegget og grunneier på en stor del av planområdet.

Kontaktperson i Trondheim havn er Lokasjonsleder Erlend Rotmo Slapgård, slaggard@trondheimhavn.no.

Plankonsulent er Norconsult Norge AS, v/ Arealplanlegger Pål S Gauteplass, pal.gauteplass@norconsult.com

1.2 Hensikt med planarbeidet

Bakgrunnen for planarbeidet er behov for mer lagerkapasitet, mangel på oppstillingsplass på kaia og begrenset mulighet for økt areal for eksisterende virksomheter slik som situasjonen er i dag. Det er også

ønske om å styrke havna for framtida og tilrettelegge for en lengre kaifront med dypere kai. Logistikken i området er kompleks, og det er behov for å se på gode trafikkløsninger som løser dagens utfordringer og tilrettelegger for å flytte mer godstrafikk fra vei til skip.

Det har vært stabil og økende godsmengde over Sørsikaia de siste årene. I perioden 2019-2023 var mengden stabil, mens man i 2024 så en vesentlig økning, særlig som følge av økt aktivitet hos Felleskjøpets forfabrikk. Det er fortsatt kapasitet for økt aktivitet på kaia, men det er utfordringer med oppstillingsareal og muligheter for mellomlager.

Trondheim Havn IKS er et interkommunalt selskap som skal samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirksomhet for konkurransedyktig sjøtransport i Midt-Norge. De skal sikre framkommelighet i kommunenes havner og sjøområder, ivareta forvaltningsmessige oppgaver som påligger kommunene etter havne og farvannsloven og de skal kunne engasjere seg i alle former for havnetilknyttet virksomhet.



Formålet er å revidere reguleringsplanen for området og å tilrettelegge for virksomheter som har behov for bruk av kai og sjøbasert godstrafikk. Sjøen er en vedlikeholdsfri transportåre med nærmest ubegrenset kapasitet. Ivaretagelse og utvikling av sjønære næringsområder med havnemulighet, er viktig for verdiskaping i hele distriktet, og spesielt for at byen Steinkjer fortsatt skal ha et solid og verdiskapende næringsliv. Økt andel av godstrafikk på sjø minsker behov for utbygging av nye motorveger, bedrer trafikksikkerheten og med det reduserer klimautslipp og tap av natur og dyrkajord.

Målet for regulering av de eksisterende næringsarealene, er at de havnetilknyttede områdene skal forbeholdes næringsvirksomhet som industri/lager og logistikk. Reguleringsplanen bør gi utviklingsmuligheter til eksisterende virksomheter, og ved ny-etableringer bør det ikke tillates at sentrale havne/industriarealer transformeres til bolig eller publikumsretta virksomheter som forretning, kontor og service.

Nytt havneareal, som en ønsker å etablere i sjøen sørover fra dagens kai, skal først og fremst bidra til å kunne ta inn større båter, flere båter samtidig og gi mulighet for hensetting av gods på land. I dag er det ikke lagringsmulighet, og gods må lastes/losses direkte mellom bil og båt. Mulighet for rollon/rollout (kjøretøy av og på skip) vil øke kapasiteten, og kunne bidra til at bl.a. Felleskjøpet kunne ta inn mer av sine varer fra båt. Det kunne også gi forsvaret økt havnekapasitet til bl.a. å ta inn utstyr fra Nato-allierte.

En utvidelse av større omfang kan også åpne for etablering av ny virksomhet med havnebehov. Kanskje også beredskapslager av matkorn og/eller kraftfor.

Det er noen konkrete byggeplaner innenfor området. Trondheim havn skal erstatte «Buelageret» med et nytt bygg, Steinkjer kornsilo skal bygge ut mer lagerkapasitet med to nye kornsiloer og Felleskjøpet trenger mer kapasitet både til kraftforfabrikken og for håndtering av gods i sekker og bulk ut fra havnelageret.

Planprosess og planarbeid gjennomføres som en detaljregulering iht. plan- og bygningsloven § 12-1 for områdene som er avsatt som utbyggings og havneområde. I tillegg vil framtidig handlingsrom for hvordan videre utvidelse og utbedring av adkomst til havna utredes. Løsning for dette kan da vurderes av Steinkjer kommune ved neste revidering av kommunedelplan for sentrum.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Det er vurdert at planarbeidet har krav om planprogram og konsekvensutredning. Planarbeidet kommer inn under Konsekvensutredningsforskriftens vedlegg 1, pkt. 8 og 24; havneanlegg for skip over 1 350 t og næringsbygg med et bruksareal på mer enn 15 000 m².

1.4 Planprogram

Planprogram utgjør første steg i arbeidet med detaljreguleringen og konsekvensutredninger.

Planprogrammet skal vise formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I planprogrammet foreslås hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, og hvilke utredninger som er nødvendig for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Forskriftens § 17 første ledd siste punktum sier: «Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen og være relevant for de beslutninger som skal tas».

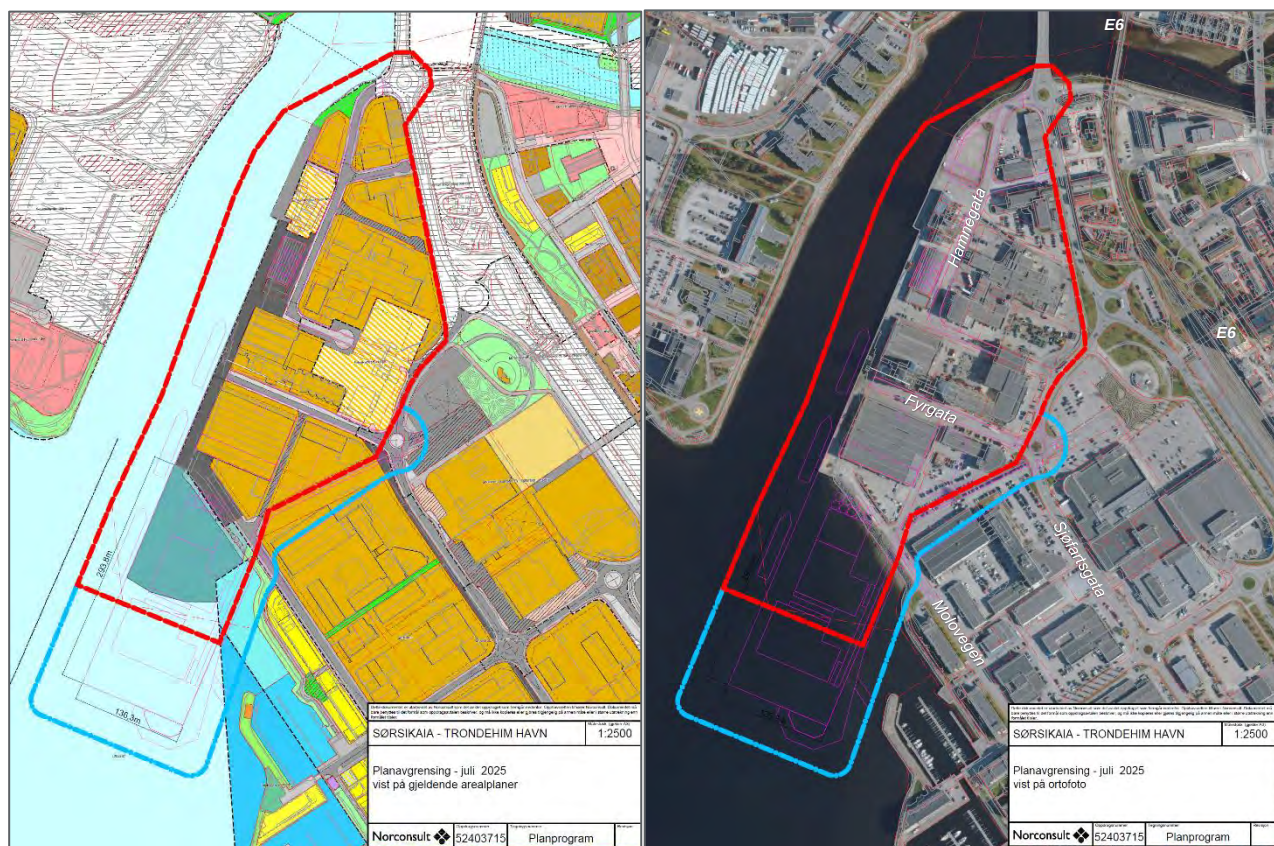
Planprogrammet beskriver medvirkning og informasjon. Det er av stor betydning at alle som har innspill og synspunkter får mulighet til å medvirke i en tidlig fase.

Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn og høring samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet. Eventuelle innspill til planprogrammet innarbeides før Planutvalget i Steinkjer kommune behandler og eventuelt fastsetter planprogrammet.

2 Beskrivelse av planområdet

2.1 Lokalisering og planavgrensning

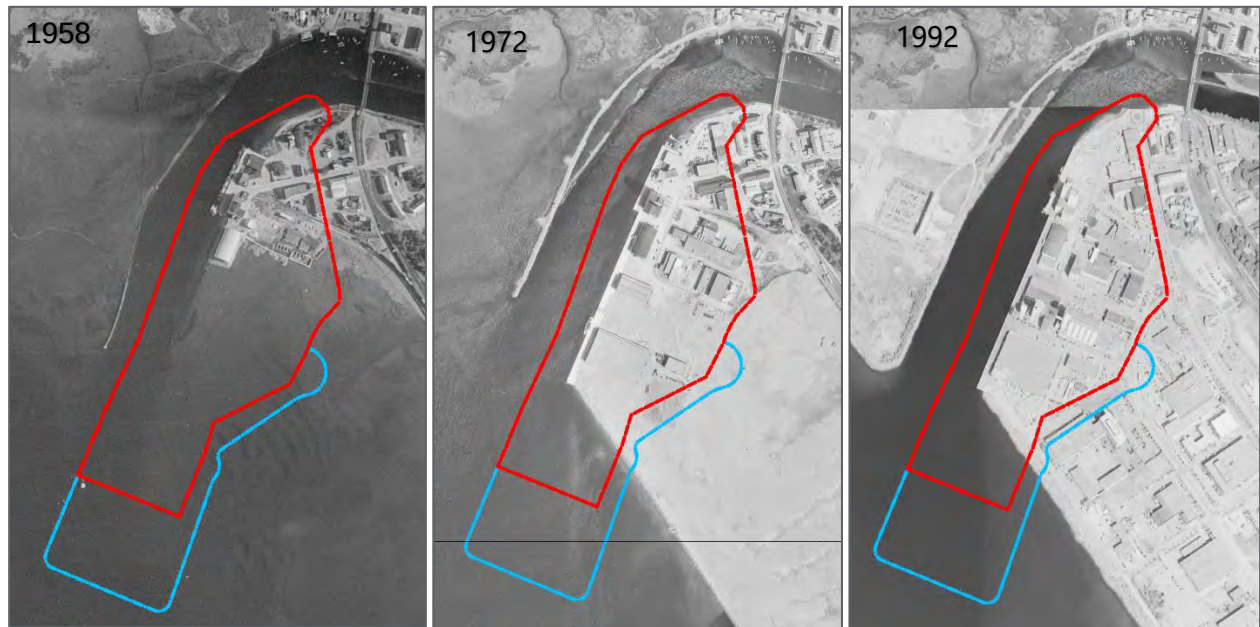
Planområdet ligger ved Beitstadfjorden sørvest for Steinkjer sentrum. Området har atkomst fra E6 via Strandvegen/Hamnegata og Sjøfartsgata/Fyrgata. I tillegg er det atkomst fra Molovegen langs Jæktbyen i sør. Forslag til planavgrensning (rød strek) og utredningsområde (blå strek) er vist i kartutsnittet nedenfor. Angitt plangrense omfatter et areal på ca. 160 daa. Samlet plan- og utredningsområde er ca. 220 daa.



Figur 2-1: Kartutsnitt som viser planområdets beliggenhet og forslag til plan- og utredningsavgrensning

2.2 Historisk utvikling og eksisterende bruk

Havneområdet har utviklet seg fra en liten havn til dagens form. Størst endring med utfylling av Sørsileiret på 60/70-tallet. Kapasiteten og bygningsstørrelsen har endret seg med økt bruk.



Figur 2-2: Flyfoto fra området fra 1958, 1972, 1992 og 2024

1935 – Kaia ble forlenget med 26 meter.

1937 – Felleskjøpets lager ble bygd, oppfylling i sjø på begge sider av havneområder og utvidelse av kaia.

1939 – Kornsiloen ble bygd, oppfylling i sjø på begge sider av havneområdet og utvidelse av kaia.

1947 – Mølla flyttet hit.

1950/51 – Industribygget (der T-A holder til i dag) ble bygd

1957 – Felleskjøpets butikk og lager bygd, oppfylling i sjø.

1960 – Slakteri bygd.

1969 – Kaia forlenget 230 meter, og dagens kaianlegg ble bygd.

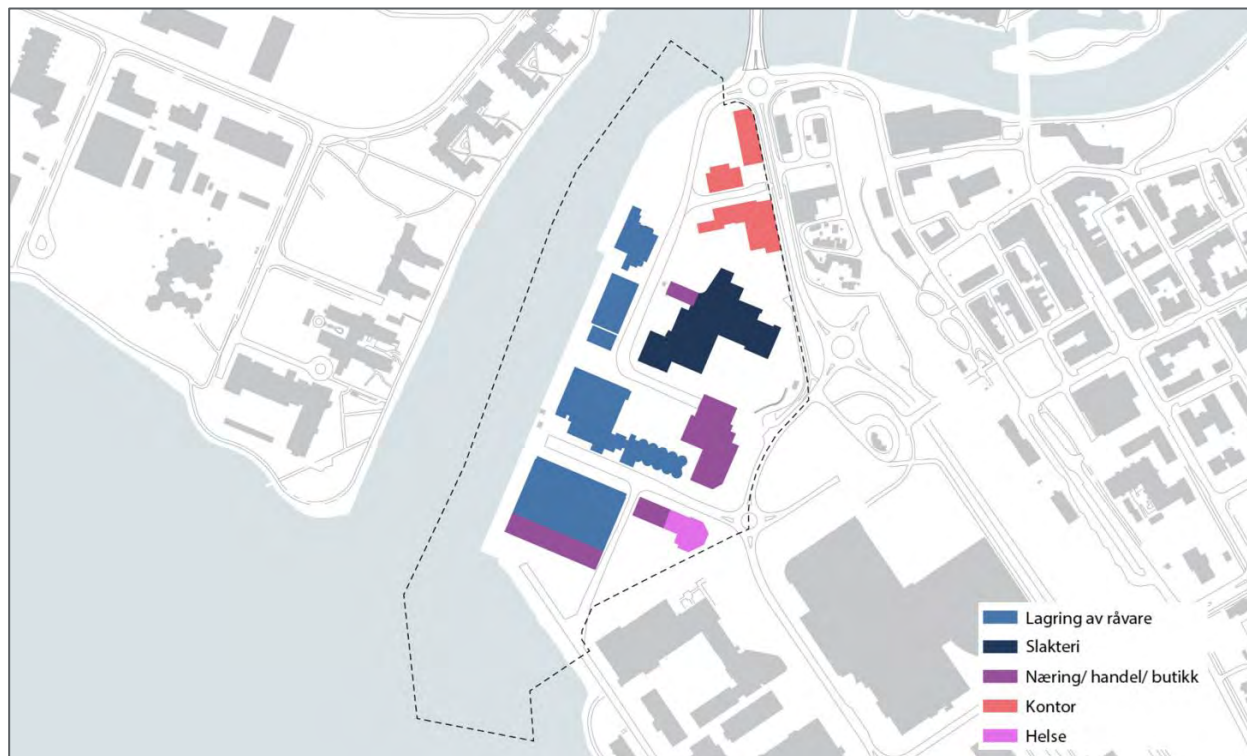
1971 – Kaia forlenget 46 meter.

1971 – Havnelageret bygd.

1974 – Felleskjøpets kraftforfabrikk ble bygd.

2001 – Kaianlegget opprustet.





Figur 2-3: Illustrasjon fra mulighetsstudie som viser typer næring i området i dag (Norconsult)

Det er i dag variert næringsvirksomhet innenfor planområdet. Bedrifter som holder til i området er blant annet Felleskjøpet, Nortura, frisør, to legekontor, apotek, Trønder-Avisa, Innherred turistkontor, Steinkjer Kornsilø, bilforhandler, Comfort Steinkjer – S-Rør AS, Bondens utsalg, Mekonomen, Semi Elektro AS, Bygger'n Steinkjer og diverse kontorvirksomhet.



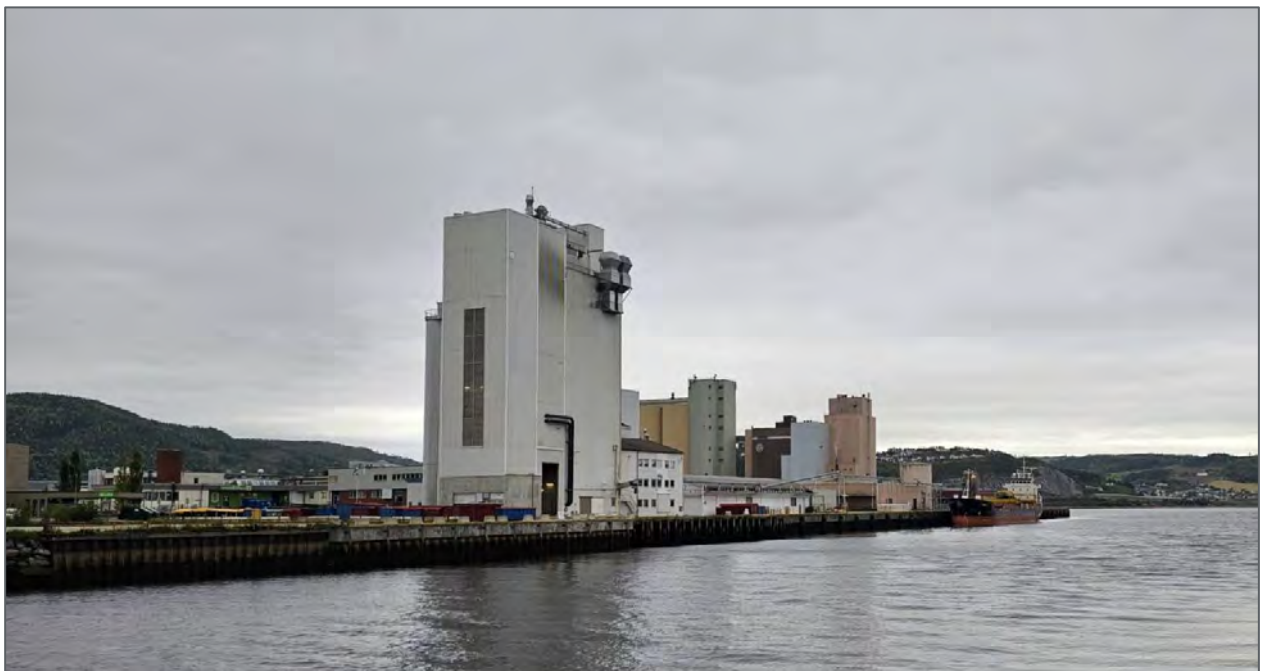
Figur 2-4: Deler av planområdet sett fra toppen av Fylkets hus mot planområdet, viser kraftforsiloene som er et kjennetegn for området og byen, i tillegg til variert næringsvirksomhet



Figur 2-5: Bildet tatt sørvest i planområdet, beskrivende for dagens situasjon i området med utflytende asfaltarealer og utendørs lagring



Figur 2-6: Bildet tatt fra området som benyttes av Felleskjøpet, festes bort av Trondheim Havn. Her også utflytende asfaltarealer og mye utendørs lagring



Figur 2-7: Kaianlegget og kornsiloen sett fra nord

2.3 Eiendomsforhold



Figur 2-8: Oversikt over de viktigste eierne/aktørene i planområdet i dag (Norconsult)

2.4 Landskap og topografi

Planområdet er flatt og ligger på utfyllt areal ved Beitstadfjorden.

Landskapstypen i området er klassifisert som kystslettelandskap med grunntype skjermet indre slakt småkupert kystslettelandskap med tett bebyggelse. Landskapet er tydelig preget av menneskelig arealbruk i en småby med høy bygningstetthet.

2.5 Naturmangfold

Ifølge naturbase er det i nærområdet hverken registrert verneområder, nøkkelbiotoper eller naturtyper i henhold til NIN-kartlegging hverken på land eller i sjø.

I forhold til registrert sårbare og nært truede arter i og i tilknytning til planområdet er det registrert en del fugler som gråspurv, fiskemåke, bergand, storskarv, havelle, tjeld og fiskemåke. Det er ingenting i selve planområdet som tilsier at dette er spesielt tilholdssted for noen av disse artene, bortsett fra de som plukker spillkorn ved kornmottak og kraftforfabrikk.

Trondheimsfjorden er nasjonal laksefjord og Steinkjerelva er nasjonalt laksevasdrag. Elva er viktig for laks, sjørret og elvemusling. Siden planområdet kun omfatter brakkvanns- og sjøarealer, er ikke elvemuslinger påvirket av planarbeidet.

Brakkvannsområdet ved utløpet av elva er viktige områder for laks i forbindelse med oppgang i elva, og spesielt for sjørret som bruker mer av sin levetid i brakkvannsområdet. Utløpet av Steinkjerelva er fra før sterkt påvirket av inngrep gjennom kanalisering, bruer og kaianlegg. Det viktigste er at vandring av fisk opp elva ikke blir negativt påvirket og eventuelt om det kan være tiltak som kan bedre forholdene for oppgang av fisk.

Ute i fjorden er det registrert gytefelt for kysttorsk, bergnebb og rognkjeks.

2.6 Vannmiljø

Planområdet ligger innenfor Trøndelag vannregion, vannområde Inn-Trøndelag. Planområdet omfatter vannforekomst Steinkjer havneområde (ID 0320041500-3-C). Denne er registrert med moderat økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand basert på sedimentprøver fra 2018. Fysisk endring grunnet havneområde med industri og næringsvirksomhet på land er registrert som påvirkning med ukjent påvirkningsgrad (2012).

I forhold til miljømål er vannforekomsten registrert med god økologisk og kjemisk tilstand, og forventes å nå miljømålene 2022-2027.

Steinkjerelva tilhører ID 128-229-R Ogna nedstrøms Støa. Elva er registrert med moderat økologisk tilstand (pga lakselus) og god kjemisk tilstand. Elva forventes å nå miljømålene 2022-2027.

2.7 Naturressurser

Planområdet på land består av bebygd areal og åpen fastmark. Områdene i sjø består av bløtbunnsområder i strandsonen ved utløpet av Steinkjerelva. Utfylling av alle areal med muddarfjære gjør at bløtbunnsområder her er mindre viktig for fugl.

2.8 Rekreasjon- og friluftsverdier

Det er ikke tilrettelagt for ferdsel til fots gjennom næringsområdet. Langs Sjøfartsgata og videre langs E6 er det eksisterende fortau, men det mangler en god gangforbindelse fra fjorden i sørvest/Molovegen og inn mot Sjøfartsgata.

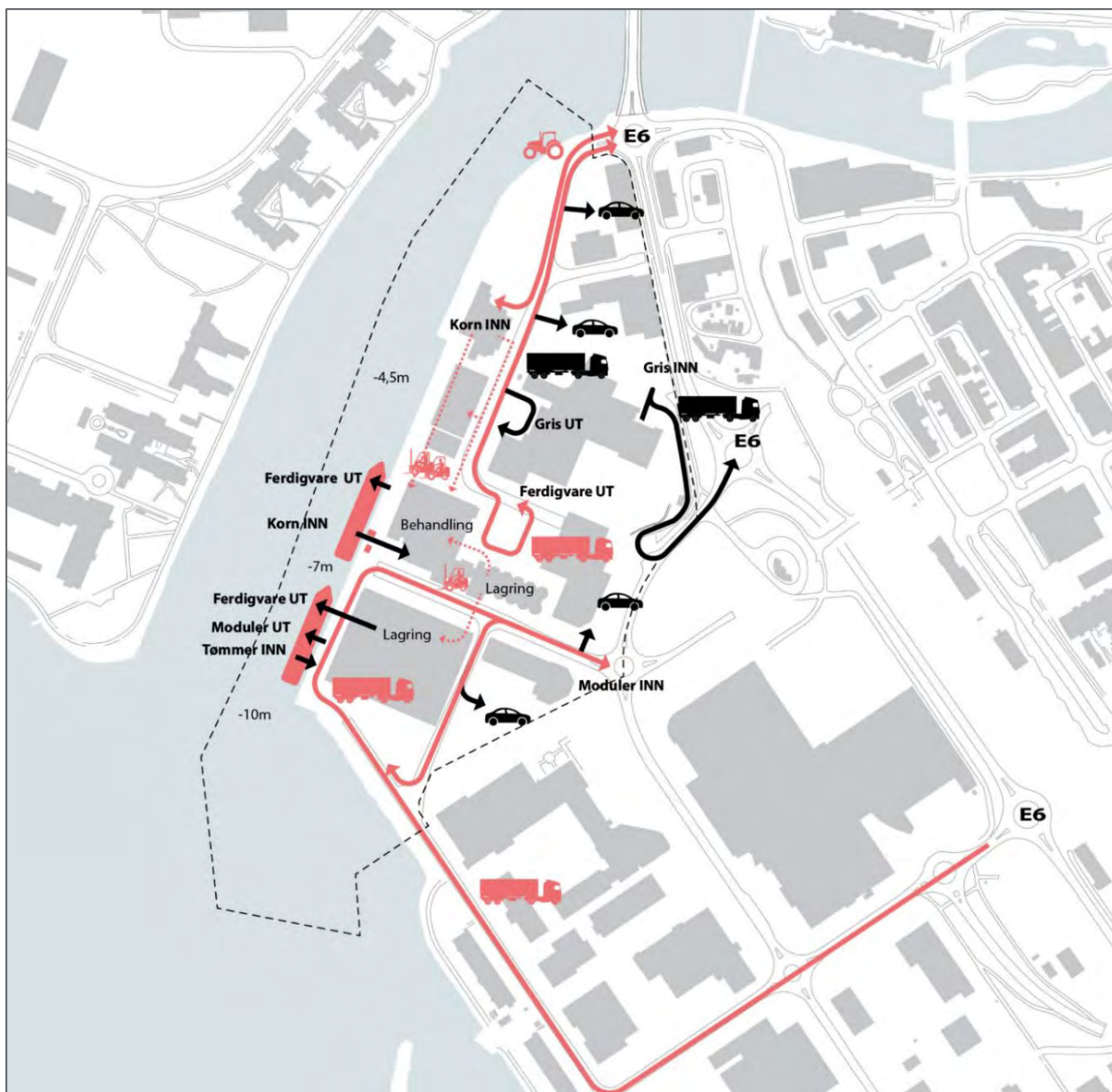
Havneområdet har vært brukt til noe fritidsfiske fra land, men dette er ikke ønskelig ut fra sikkerheten og konflikt med ordinær havnedrift. Den ytre delen av kaianlegget er avstengt (ISPS-krav).

Steinfyllingen mot sjøen er lite tilrettelagt eller egna for fritidsfiske eller annen friluftsbruk. Områdene rundt Jæktbyen med småbåthavna er godt tilrettelagt for sjøbasert friluftsliv med båt.

2.9 Kulturminner

Siden området er nytt landareal etablert på 70-tallet er det ingen registrert fornminner eller kulturminner i området.

2.10 Trafikkforhold



Figur 2-9: Illustrasjon som viser logistikken i området i dag (Norconsult)

Området har virksomheter som krever mye transport, og det oppleves i dag som et område med mye og utflytende trafikkarealer. Ansattes parkering og tilkomst for mange trafikanter er dårlig tilrettelagte ved mange av bedriftene i området.

2.11 Teknisk infrastruktur

Området er bygget ut med kommunalt vann- og avløpsnett. Overvannssystem har direkteutslipp til elv og sjø. Kapasitet i forhold til nye anlegg vil vurderes i planarbeidet.



Figur 2-10: Kartutsnittet viser eksisterende teknisk infrastruktur (Steinkjer kommune)

2.12 Grunnforurensning

Ifølge Miljødirektoratets fagsystem grunnforurensning er det ikke registrert grunnforurensning i området, men ut fra områdets historikk med utfylte mudringsmasser og industri og havneaktivitet siden 70-tallet er det sannsynlig at det finnes mindre mengder forurensinger i grunnen.

Tidligere undersøkelser fra utfyllingsområdene både på Sør- og Nordsidleiret viser registrering av mindre mengder og spredte forekomster i de prøvene som er tatt.

2.13 Grunnforhold og naturfare

Løsmassene i området består av oppfylte masser på tidligere sjøbunn. Planområdet ligger under marin grense og innenfor NVEs aktsomhetskart for kvikkleire.

Deler av området ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. NVE har gjennomført flomberegning og laget flomsonekart for Steinkjer vassdraget. Rapporten er fra 2008.

Området ligger ved sjøen og kan være utsatt for havnivåstigning og stormflo.

3 Overordna rammer og premisser

3.1 FNs bærekraftsmål

Norge har sluttet seg til 2030-agendaen med 17 mål for å fremme sosial, miljømessig og økonomisk bærekraftig utvikling. I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 gir regjeringen retning til hvordan bærekraftsmålene skal følges opp i samfunns- og arealplanleggingen.

Arealbruken i en detaljreguleringsplan skal også planlegges ut fra et ønske om bærekraftig arealdisponering. Dette innebærer en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge muligheten for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. Planområdet er et sentrumsnært næringsområde som kan utnytte og utvikle eksisterende infrastruktur og har gangavstand til boligområder og servicefunksjoner. I varetakelse og utvikling av dette området vil kunne bidra til redusert press på andre verdifulle arealer og redusere bilbruk. Dette kan utgjøre et viktig bidrag til å oppnå målene.



Figur 3-1: FNs bærekraftsmål (Kilde: FN-sambandet).

Følgende bærekraftsmål er særlig relevante i utarbeidelsen av detaljreguleringsplanen:

Mål 3: God helse

Mål 6: Rent vann og gode sanitærforhold

Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur

Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn

Mål 14: Livet i havet

Mål 15: Livet på land

Mål 17: Samarbeid for å nå målene

3.2 Nasjonale føringer

Følgende nasjonale retningslinjer gir føringer for planarbeidet:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995)

3.3 Regionale føringer

Følgende regionale planer og retningslinjer gir føringer for planarbeidet:

- Trøndelagsplanen 2019-2030
- Regional plan for arealbruk 2022-2030 – Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag
- Regional plan for vannforvaltning for Trøndelag vannregion 2022-2027
- Mangfoldige Trøndelag – Regional plan for kulturmiljø 2022-2030 herunder gjenreisningsbyen Steinkjer.

3.4 Kommunale føringer

Kommuneplanens samfunnsdel, 2021

Steinkjer kommunes visjon er «*En levende småby med bygder i utvikling. Tuffet på ekte saker*».

Kommunens slagord er «*Åpen, lys og glad*».

Kommunens hovedmål er:

- Steinkjersamfunnet er inkluderende og trygt å bo og vokse opp i for alle. Vi har gode møteplasser i både by og bygd. Steinkjer er en samfunnsutvikler med et konkurransedyktig næringsliv og en administrasjonsby som har en sentral rolle i Trøndelag.

Relevante strategier og delmål er:

- Fortetting rundt knutepunkter og sentrale servicepunkt legges til grunn for utviklingen av regionsenter, lokalsenter og grendesenter.
- Steinkjersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.
- Prinsippene fra parallelloppdrag Steinkjer sentrum legges til grunn for arealutviklingen. Det ble gjennom parallelloppdraget foreslått et grøntdrag ned mot sjøen som skal binde sammen bysentrum i tilknytning til Kongens gate og sjøen. Grøntdraget utformes som en naturlig barriere/buffer mellom kai-, nærings- og industriområdet og fremtidig sentrumsområde med handel, bolig og næring.

Kommuneplanens arealdel

Gjeldende overordna arealplan er Kommunedelplan for Steinkjer sentrum vedtatt 25.10.2018. På områdene hvor det finnes vedtatte reguleringsplaner er det i kommunedelplanen avsatt detaljeringsone hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde. Dette omfatter her alt areal på land.

For sjøarealet er kommunedelplanen gjeldende arealplan med formålet «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone». I tillegg er det avsatt ca. 13 daa til framtidig havneområde i sjø, en mulighet for at Sørsikaia skal kunne utvides sørover.

Gjeldende regulering

Reguleringsplan for Sørsileiret, er vedtatt 14.02.2007. I området det avsatt byggeområder hvor noen arealer er avsatt til forretningsvirksomhet for arealkrevende varesalg, industri, lager og verksted. Andre områder er avsatt til kun industri/lager/verksted med mulighet for høye silobygg.

Tillatt utnyttning er satt til mellom 70 og 135 % TU. Tillatt byggehøyde er 10 m for vanlig bebyggelse, mens silobygg kan være opptil 50 m hvor dette er tillatt.

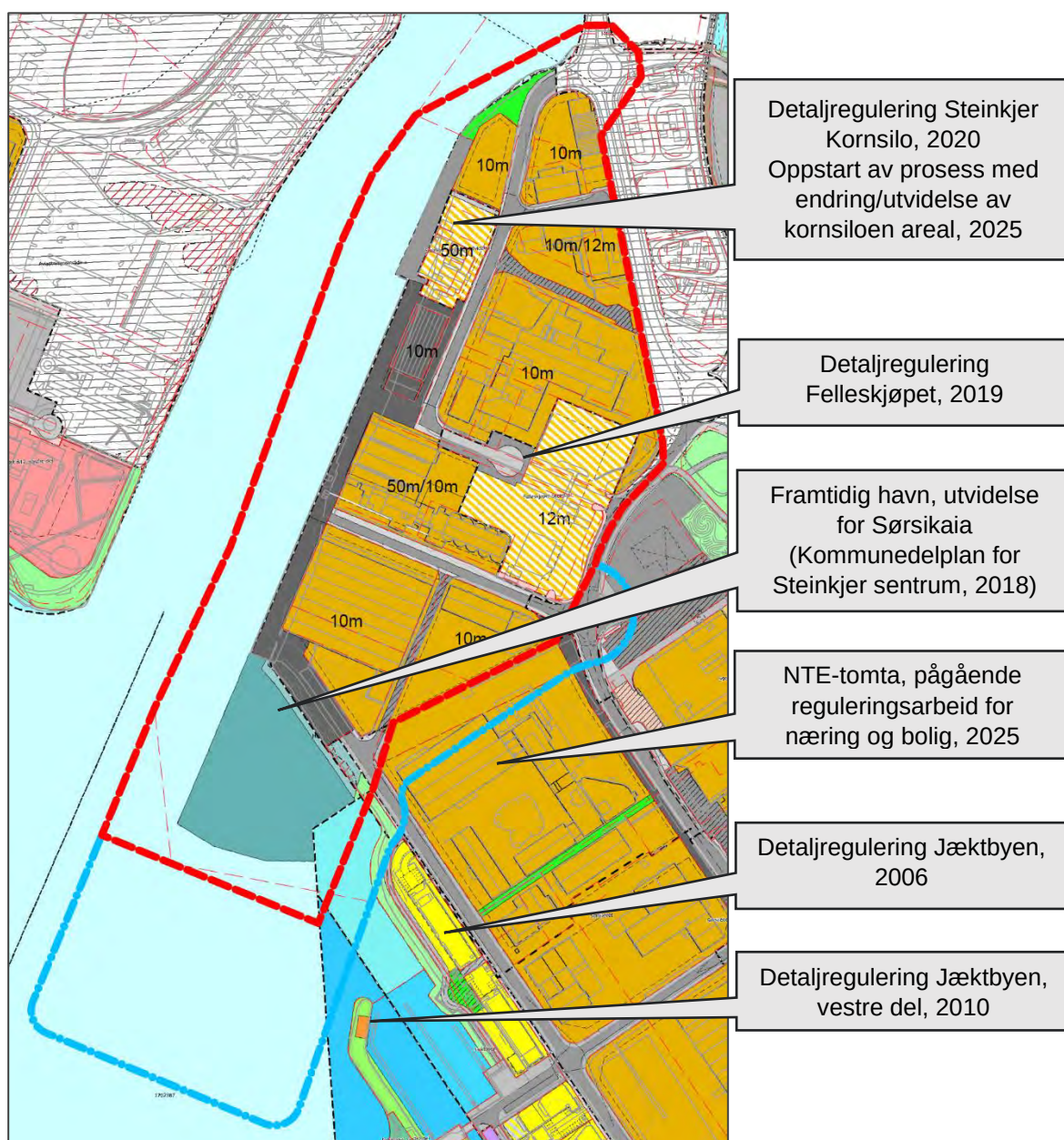
Følgende parkeringskrav er satt til aktuelle virksomheter:

- Forretning, kontor, service: 1 plass pr 50 m2 bruksareal.
- Industri, verksted: 1 plass pr. 100 m2 bruksareal.
- Lager: 1 plass pr 200 m2 bruksareal.

Kart og bestemmelser i reguleringsplanen gjelder foran kommunedelplanen ved motstrid (bestemmelsenes pkt. 1.1.2)

I forbindelse med nybygg av butikk og verksted fikk Felleskjøpet utarbeidet en egen reguleringsplan for aktuell utbyggingen i 2019, mens Steinkjer kornsilo, i 2020, fikk utarbeidet en egen plan for sin tomt i forbindelse med planlegging av to nye silobygg.

Foreløpig planavgrensning overlapper også deler av vedtatt plan for Jæktbyen boligområde, for å få med eventuelle tiltak eller tilrettelegginger i sjø, og deler av varslet planområde for NTE-tomta.



Figur 3-2: Kart med gjeldende arealplanstatus i området (tillatte byggehøyder angitt på kart)

Parallelloppdrag for Steinkjer sentrum

I 2019/2020 gjennomførte Steinkjer kommune et parallelloppdrag for sentrum hvor tre arkitektteam deltok. Oppgaven var å gi kommunen gode ideer og illustrerte forslag til framtidig utvikling av Steinkjer sentrum. Kommunen skisserte fem tema som skulle besvares:

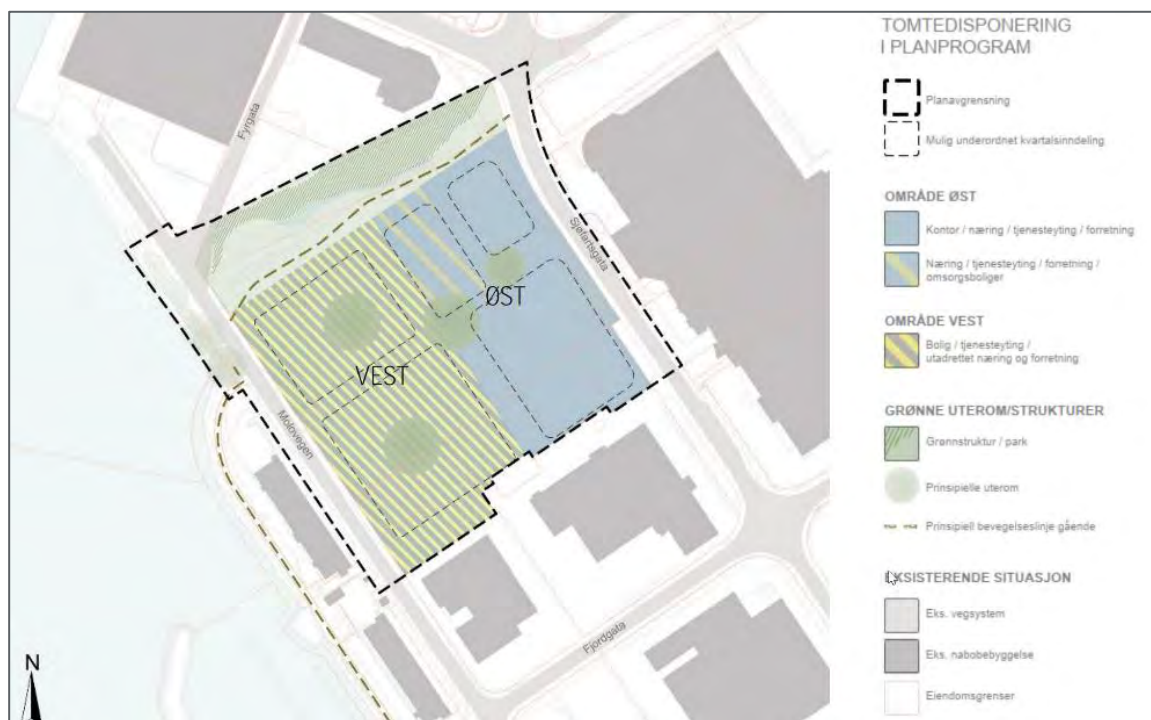
- Grønn mobilitet
- Handel og byliv
- Boliger, arbeidsplasser og sambruk i sentrum
- Nyetableringer og arealutnytting
- Gjennomføringsstrategi og utbyggingsetapper

Parallelloppdraget er blitt forankret i kommunens planverk gjennom areal- og transportstrategien i kommuneplanens samfunnsdel 2021-2032, ved at føringene fra parallelloppdrag skal legges til grunn for framtidig arealutvikling. Parallelloppdraget er ikke en konkret arealplan som angir eksakte løsninger, men inneholder ideer og illustrasjoner for videre utvikling.

Pågående planarbeid

NTE-tomta:

NTE har startet et planarbeid for å oppgrader hovedkontoret. Som en del av dette er det skissert omregulering av ca. 15 daa næringstomt til en kombinasjon av bolig/næring og ca. 8 daa til parkdrag. NTEs plan bygger på ett av de skisserte alternativene fra parallelloppdraget.



Figur 3-3: Foreløpig, overordna arealfordeling og tomtedistribusjon, NTE-tomta (Sweco-planprogram)

Nye boliger enda nærmere Sørside-kaia enn i dag, kan skape konflikt med dagens havnedrift og muligheten for å tilrettelegge for framtidig havneutvikling. Et eventuelt grøntdrag langs nord-vestsiden av NTE tomte vil bidra til å lage en buffersone mellom nærings- og havneområde i vest og framtidig boligområde i øst.

Steinkjer kommune har i mars 2025 stadfestet planprogrammet med den skissert løsning for NTE-tomta. I planarbeidet legger vi derfor til grunn at NTEs foreslåtte omregulering vedtas som det er skissert.

Steinkjer kornsilo:

Steinkjer kornsilo har en godkjent reguleringsplan fra 2020, hvor det åpnes for å utvide lagerkapasiteten, med nye siloer på nordsiden av de eksisterende. Det er liten plass på dagens tomt, og utfordringer med trafikkavvikling og logistikk har bidratt til at denne utbyggingen aldri har blitt gjennomført.

Steinkjer kornsilo har nå kjøpt naobotomta (B1), og ønsker å ta i bruk denne for å få bedre plass til trafikkavvikling og utbygging. For å få en bedre løsning for logistikk og trafikkavvikling, kan det være aktuelt med omregulering av kommunens avsatte grøntareal i nord som i dag brukes til parkering og hensetting.



Figur 3-4: Kartutsnitt vist med gjeldende reguleringsplan for Steinkjer kornsilo

Pga. stram tidsplan, hvor en ønsker å ha ny lagerkapasitet klar til innhøstingssesongen 2026, vil Steinkjer kornsilo å fremme denne omreguleringen med en egen søknad. Da unngår en at framdriften hindres av eventuelle forsinkelser som kan oppstå i reguleringsprosessen for hele havnekvartalet.

Sannsynligvis fremmes Steinkjer kornsilos søknad som en reguleringsendring med forenklet saksbehandling etter plan- og bygningsloven §12-14. En eventuell vedtatt planendring for kornsiloen kan da innarbeides i den helhetlige planen som etter intensjonen skal omfatte hele havnekvartalet.

Øvrige relevante kommunale temaplaner og strategier

- Handlingsplan for folkehelse 2020-2024
- Plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2021-2025
- Kommunedelplan klima og miljø 2019-2022. Steinkjer tar samfunnsansvar.
- Leve hele livet i Steinkjer
- Temaplan næring 2023-2032

4 Alternativer

I KU-forskriften er det satt krav om beskrivelse av alternativer til valgt lokalisering/tiltak. Det vises til §14. Krav til innhold i planprogram: «Relevante og realistiske alternativer skal beskrives, og det skal fremgå hvordan behandlingen av disse skal ivaretas i planarbeidet.»

4.1.1 Alternativ 0 – referansealternativet

Referansealternativet (0-alternativet) skal defineres i planprogrammet. Null-alternativet skal redegjøre for hva som sannsynligvis vil være videre utvikling dersom framlagt plan eller tiltak ikke gjennomføres.

Nåværende bruk og miljøtilstand basert på eksisterende kunnskap er beskrevet i kap. 3.

Gjeldende arealplaner for området er beskrevet i kap. 3.4.

I utgangspunktet skal ikke planer eldre enn 5 år inngå som 0-alternativ. Her er alle regulerte tomter tatt i bruk til næringsdrift. Påregnelig bruk av disse eiendommene vil derfor være videre drift innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan.

0-alternativet skal ikke omfatte framtidig arealbruk avsatt i kommuneplanens arealdel. Det aktuelle utfyllingsområde har heller ikke vært konsekvensutredet på overordna nivå som en del av kommuneplanarbeidet. Avsatt utfyllingsområde i sjøen inngår derfor ikke som del av 0-alternativet.

4.1.2 Utbyggingsalternativ – framtidig utnyttning og utvikling av næringsarealene

Tiltakshaver ønsker at konsekvensutredning og planarbeid skal kartlegge hva som er handlingsrommet for videre utvikling av sjøtilknyttet næringsvirksomhet ved Sørsikaia. Som en del av dette er det gjennom 2024 gjennomført en prosess og utarbeidet en mulighetsstudie. I denne prosessen var det omfattende involvering fra de viktigste næringsinteressene i planområdet.

Det ble gjennomført intervjuer med alle aktuelle næringsaktører, to samlinger med informasjon, diskusjon og gruppearbeid. På grunnlag av denne prosessen, har Norconsult utarbeidet en mulighetsstudie som skisserer framtidige utviklingsmuligheter. I mulighetsstudien er det lagt til grunn at Steinkjer kommune (jfr. oppstartsmøtet) vil at det skal etableres et parkdrag over Amfis parkering og NTEs tomt, fram til et sjønært friområde mellom havna og Jæktbyen.

Mulighetsstudien er vedlagt dette planprogrammet og er grunnlag for det videre planarbeidet.

På grunnlag av skisserte utviklingsmuligheter er det spesielt 3 forhold som berører framtidig arealbruk, og som blir viktig å kartlegge i forhold til konsekvenser for omgivelsene:

1. Utvidelse av landarealet i sjø gjennom utfylling sørover, i samsvar med gjeldende kommuneplan.
2. Fortetting av eksisterende næringsområder, spesielt gjennom å åpne for høyere bebyggelse på nye arealer.
3. Nye- eller oppgraderte veier/avkjøringer for å bedre trafikkflyt innenfor og inn/ut fra området.

En av målsetningene med planarbeidet er at konsekvensutredningen skal kartlegge realistisk handlingsrom for framtidig utvikling basert på utviklingsmuligheter som er beskrevet i «Mulighetsstudie Sørsikaia næringsområde», Norconsult, januar 2025. Trondheim havn har et samfunnsoppdrag om å bidra til økt sjøtransport av gods og passasjerer, og ønsker å ha en sentral rolle som tilrettelegger for industri og næringsliv. Trondheim havn har derfor interesse av å tilrettelegge for mer, og ivareta eksisterende næringsarealer i tilknytning til kaianleggene.

1. Beskrivelse av mulig utvidelse/utfylling av næringsområde mot sør

Mulighetsstudien for området skisserer alternativer, med ulik grad av utvidelse i sjøen mot sør.



Figur 4-1: Illustrasjoner fra mulighetsstudie – maks utvidelse (Norconsult)



Figur 4-2: Illustrasjoner fra mulighetsstudie – utvidelse i samsvar med avsatt areal i kommunedelplan (Norconsult).

Målet for planarbeidet er å utrede handlingsrommet for framtidig utvikling av havnebasert næring på Steinkjer. Det er ønskelig å øke andelen godstrafikk med båt gjennom å øke kapasitet på havna. Det kan skje ved å tilrettelegge for større fraktebåter (økt kaidybde), flere samtidige båter (økt kailengde), mer plass for mellomlagring av gods (økt landareal) og tilrettelegge tomter for bedrifter med behov for nærhet til havn.

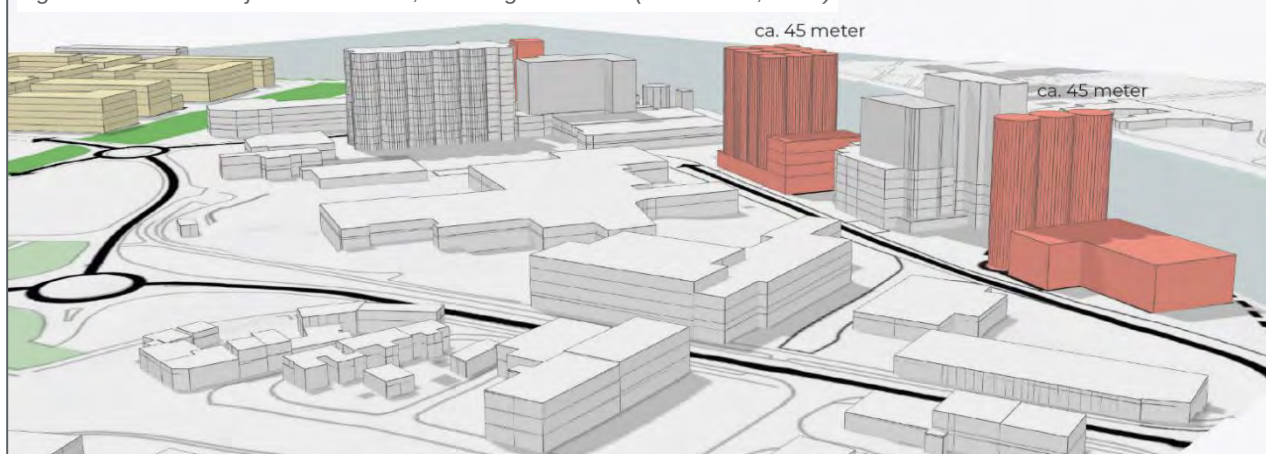
Metode for utvidelse av havneareal med fylling eller kaidekke på peler, og i hvilken grad nytt havneareal skal kunne bebygges, vil være en del av utredning og alternativvurderingen.

Varslet detaljregulering omfatter kun alternativet som samsvarer med vedtatt kommuneplan, mens eventuelt en større utvidelse vil kunne vurderes ved revidering av kommunedelplan for sentrum.

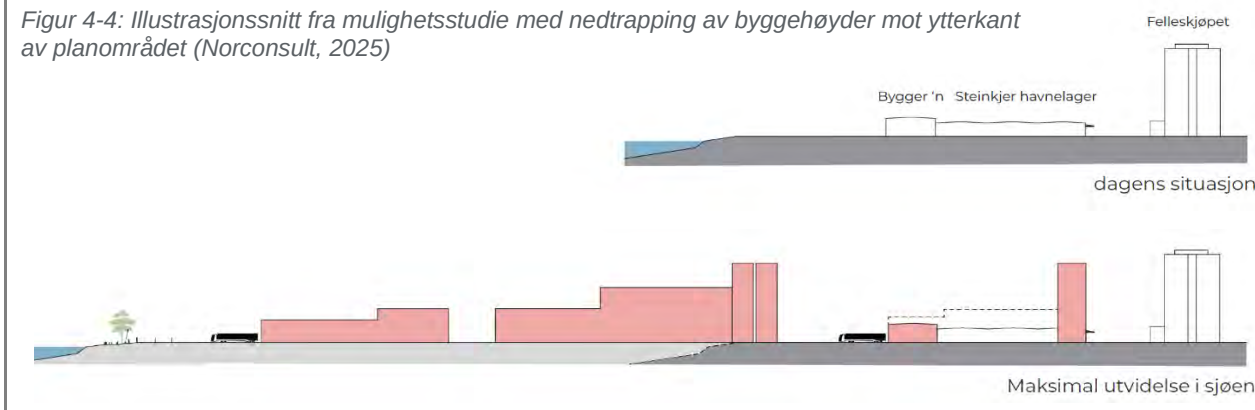
2. Fortetting av eksisterende næringsområder, spesielt gjennom å åpne for høyere bebyggelse:

Gjeldende reguleringsplan angir generell byggehøyde for området på 10-12m. På tomtene hvor det har vært behov for høye lagersiloer (Steinkjer kornsilo og Felleskjøpets kraftforfabrikk) er det tillatt med inntil 50 m byggehøyde. Utnyttelsesgrad i eksisterende regulering er satt fra 70 -120 %-TU (tilsvarer %-BRA etter dagens betegnelser). Et mål i planarbeidet er å øke tillatt byggehøyde og tillatt utnytting av området, innenfor det som er akseptabelt med hensyn til trafikkavvikling og bylandskap.

Figur 4-3: 3D-illustrasjon sett fra nord, fra mulighetsstudie (Norconsult, 2025)



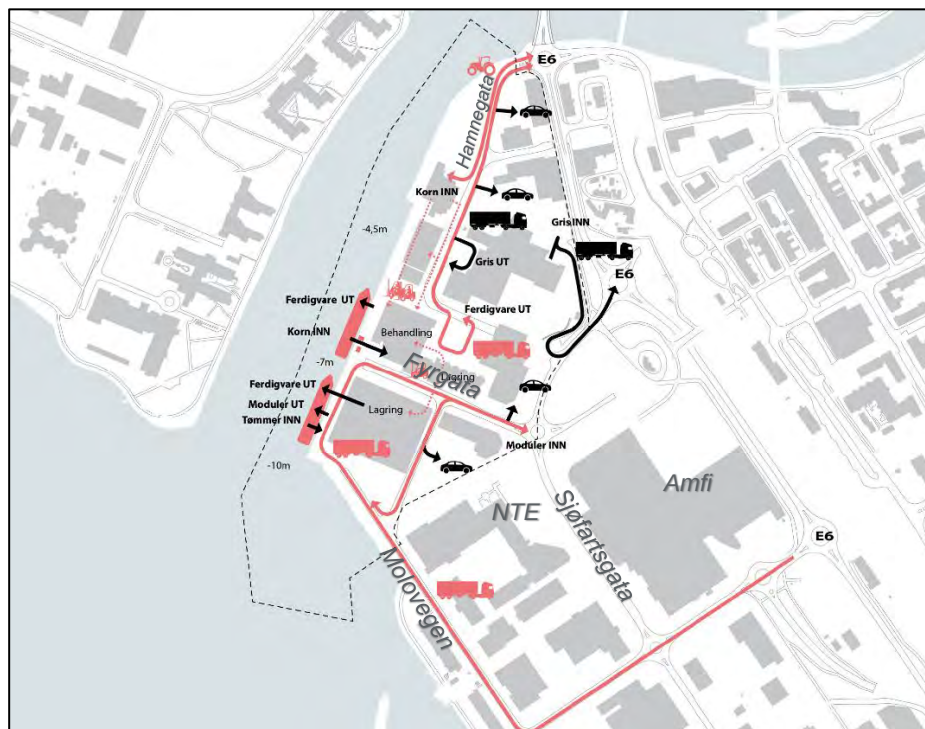
Figur 4-4: Illustrasjonssnitt fra mulighetsstudie med nedtrapping av byggehøyder mot ytterkant av planområdet (Norconsult, 2025)



Figur 4-5: Prinsipp for mulig styring av byggehøyder i området



3. Nye- eller oppgradere veier/avkjøringer for å bedre trafikkflyt i og inn/ut fra området.



Atkomst til næringsområde er hovedsakelig todelt, hvor nordre del med bl.a. Steinkjer kornsilo, Nortura Felleskjøpet og «Buelageret» har atkomst via Hamnegata fra rundkjøringa ved E6-brua.

Denne atkomsten har økt kapasitet, men vegen framstår noe uryddig med utflytende trafikk-mønster og dårlig standard.

Søndre del av planområdet (Sørsikaia, Havnelageret med Bygger'n og Rodumgården) har atkomst fra Sjøfartsgata via Fyrgata.

Figur 4-6: Kart fra mulighetsstudien som viser dagens trafikklogistikk i området (Norconsult, 2025)

Det er også en adkomst til området sørfra via Molovegen forbi boligene i Jæktbyen.

Atkomsten fra nord via Hamnegata vurderes å fungere OK ut fra dagens bruk. Begrensningen er generelt kapasiteten på E6 i rushtrafikken, men det har lite med trafikken til havneområdet å gjøre.

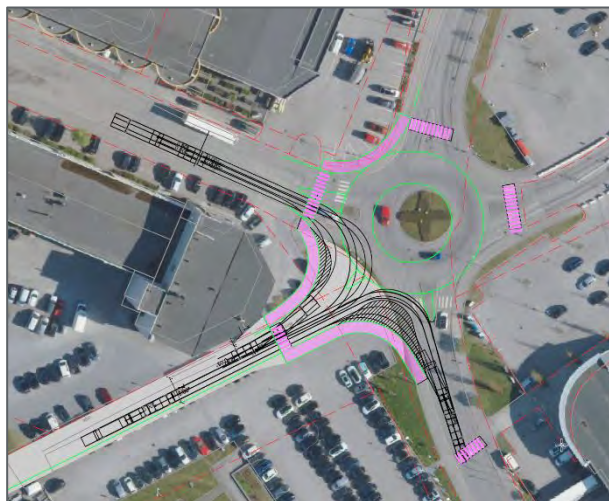
Atkomsten til søndre del av havneområdet hvor selve Sørsikaia ligger, er trang og lite framtidsretta dersom en ønsker å utvide kaikapasiteten sørover. Det er ikke mulig med trafikk langs kai-fronten, siden dette er et avstengt område (ISPS-regelverk). Det trafikkeres dessuten med trucker, kraner og annet utstyr under lossing og lasting.

Dagens atkomst via Fyrgata mellom Rodumgården og Hamnelageret/Bygger'n er trang og lite tilrettelagt for tungtrafikk. Molovegen går tett på boligbebyggelsen i Jæktbyen og økt tungtrafikk her er konfliktfylt.



Figur 4-7: Bilde fra Fyrgata som er dagens atkomst til søndre del av havneområdet mellom Rodumgården og Bygger'n

En viktig del av planarbeidet blir å utrede alternative atkomstmuligheter til søndre del av havneområdet. Så langt i planarbeidet har det framkommet tre aktuelle alternativer en ønsker å utrede:

Vegalternativ 1, 5-arma rundkjøring i Sjøfartsgata.

Figur 4-8: Prinsippskisse av 5-arma rundkjøring med ny veg over vestre del av NTEs tomt.



- Ny veg legges langs eiendomstrensa mellom Rodumgården og NTE, på NTEs tomt.
- NTEs planlagte omregulering fra næringstomt til park reduseres fra 7 daa til 5 daa,
- Forutsatt stenging av Molovegen, kan ca. 1 daa av dagens vegareal legges til parkdraget og åpne for sammenheng med et friområde mot sjøen
- Oversiktig og lett lesbart vegsystem til havna.
- Rundkjøring med 5 armer er mer utfordrende for trafikanter og fotgjengere enn rundkjøring med 4 armer.

Vegalternativ 2, utvida atkomstveg via Fyrgata.

Figur 4-9: Prinsippskisse av utvida atkomstveg via Fyrgata



- Dagens atkomstveg til Bygger'n utvides slik at den er framkommelig for semitrailer.
- Utvidet sving kommer i konflikt med hjørnet på vestre del av Rodumgården.

- NTEs planlagte omregulering fra næringstomt til park kan opprettholdes med 7 daa.
- Forutsatt stenging av Molovegen kan ca. 1 daa vegareal legges til parkdraget og åpne for sammenheng med friområde mot sjøen
- Et mer uoversiktlig trafikksystem, siden atkomsten til Bygger'n er smal og bortgjemt.
- Utvidelse av passasjen mellom Bygger'n og Rodumgården kan utbedres dersom vestre del av Rodumgården bygges om.

Vegalternativ 3, dagens løsning med atkomst via Fyrgata og via Molovegen/Fjordgata for store biler:



Figur 4-10: Prinsippskisse som viser videreføring av dagens vegsystem med atkomst via Molovegen

- Ingen inngrep i private tomter. NTE kan opprettholde omregulering av 7 daa næringstomt til park.
- En mister muligheten for å knytte sammen parkdrag og friområde mot sjøen.
- Krevende svingradius fra Molovegen og ut på nytt havneområde.
- Tungtrafikk gjennom et område med boliger og detaljhandel.

Det har vært dialog med de to grunneierne som vil berøres direkte av alternativ 1 og 2. Ingen av dem har i utgangspunktet noe ønske om å avstå grunn til en ny eller utvidet vegtrase. Vi ønsker likevel å ha med alle alternativene videre i utredningene og planarbeidet. Forhåpentligvis kan en finne en framtidsretta løsning som også åpner for nye utviklingsmuligheter og virksomheter på de berørte eiendommene. Løsninger med arealbytte eller andre kompensasjoner kan også inngå i løsninger for å gi en positiv effekt for alle parter.

Utbedring av eksisterende veger er aktuelt å detaljregulere, mens en ny vegtrase blir en vurdering i av en langsiktig løsning arbeidet med kommunedelplan for sentrum. En ny vegløsning må ha ses i sammenheng med hele trafikkflyten på Sørsileiret, endret arealbruk på tomtene i området og om et parkdrag fra sentrum til sjøen på dagens næringsarealer, er noe Steinkjer kommune ønsker å prioritere.

5 Utredningsbehov og aktuelle problemstillinger

5.1 Generelt

Konsekvensutredningen skal beskrive hva slags konsekvenser planen har for omgivelsene og vurdere effekter på miljø og samfunn. Målet er å gi en oversikt over hva som kan skje hvis man følger planen, slik at dette er klart når man skal behandle planforslaget. Samla konsekvenser av planen må også vurderes i forhold til andre planer eller tiltak som allerede er under gjennomføring eller godkjent. Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet, og det skilles mellom tema som skal utredes særskilt i egen konsekvensutredningsrapport, og andre temaer som beskrives i planbeskrivelsen.

Det er spesielt utvidelsen av havneområde i sjø, omlegging av trafikkmønster og større endringer i tillatt byggehøyde som er aktuelt å utrede. Kap. 6.3 beskriver aktuelle tema, behov for utredning, hvilken metode som skal brukes, og formen på presentasjonen.

5.2 Alternativ som skal utredes

	Beskrivelse
0-Alternativ (referansesituasjon)	Tar utgangspunkt i framskriving av dagens situasjon. Påregnelig bruk av eksisterende næringstomter innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan legges til grunn.
1-Alternativ, maks utvidelse og utnyttelse av havneområde med tilgrensende næringsareal	Det tas utgangspunkt i «Mulighetsstudie Sørsikaia næringsområde» (Norconsult, januar 2025). Konsekvensutredningene tar utgangspunkt i maksimal utnyttelse, og kartlegger hva som er realistisk handlingsrom for videre utvikling av nærings- og havneområdet på Sørsileiret.

5.3 Oversikt over tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

5.3.1 Naturmangfold/Vannmiljø

Eksisterende kunnskap:

- Planarbeidet berører ikke naturområder på land.
- Berørte arealer i elv og sjø er betydelig påvirket av tidligere inngrep og menneskelig aktivitet.
- Kun elvestrekningen fra Steinkjer kornsilo til E6 har noe antydning til kantvegetasjon.
- Trondheimsfjorden/Steinkjerelva er nasjonal laksefjord/laksevassdrag. Elveutløpet er et viktig område for laks og spesielt for sjøørret.
- Registreringer i naturbase og artsdatabasen er beskrevet i kap. 3.5.
- Opplysninger fra vannportalen er beskrevet i kap. 3.6

Beslutningsrelevans:

- Hensyn til naturmangfold er relevant for utforming og omfang av tiltak i strandsone og ved eventuell videre utfylling i sjø. Utfylling i sjø, type utfylling og eventuelt forurensing fra land eller båter kan påvirke vannkvalitet og miljøtilstand. Forbedrende tiltak for naturmangfold og vannmiljø kan også være aktuelt.

Aktuell utredning:

- Konsekvenser for vannmiljø, inkludert naturmangfold i vann, utredes i henhold til Miljødirektoratets veileder M-1941. Utredningen vil omfatte naturmangfold i vann i med hensyn til reglene i

naturmangfoldloven. Evt. forslag til avbøtende tiltak beskrives i egen KU-rapport som vedlegg til reguleringsplanen. Følgende kartlegginger planlegges:

- o Naturkartlegging: Bruk av ROV/undervannsdrone i tiltaks og influensområdet
- o Kildekartlegging: Type1 kartlegging, forurensningskilder fra land.
- o Sedimentprøver: Prøvetaking etter M-350 (miljøtekniske undersøkelser)
- o Miljørisikoanalyse: Trinn 1 risikovurdering av sediment etter M-409.

5.3.2 Landskap og kulturmiljø

Eksisterende kunnskap:

- Steinkjer er en av landets best bevarte gjenreisningsbyer. Funkisbyens arkitektur omtales som kulturhistorisk interessant. Planområdet er utbygd fra 60-70-tallet og ligger utenfor Riksantikvarens vurderte NB-område med nasjonal kulturminneinteresse.
- Parallelloppdraget «Steinkjer sentrum» gir en del ideer for langsiktig sentrumsutvikling
- Det er utarbeidet en mulighetsstudie med 3D-illustrasjon med ulike alternativer av bygningsvolum for bebyggelse og utforming av området.

Beslutningsrelevans:

- Utvidelse av Sørsikaia og endringer/utvidelser av bygninger/siloer som har stort volum kan gi vesentlig påvirkning av bybildet. Endringer vil også ha konsekvenser for den kulturhistoriske gjenreisningsbyen i forhold til siktlinjer og bylandskapet for øvrig.

Aktuell utredning:

- Det utarbeides en konsekvensutredning i henhold til M-1941 for landskap og bybildet. Viktige tema vil være konsekvenser for siktsoner og sol/skyggeanalyse. Utredningsrapporten skal også synliggjøre konsekvenser i forhold til verneverdier for kulturmiljøet.

5.3.3 Klimagassutslipp

Eksisterende kunnskap:

- Planområdet omfatter hovedsakelig bebygde arealer + ca. 35 daa utfyllingsareal i sjø.
- Tilrettelegging for sentrumsnære arbeidsplasser med gangavstand til kollektivknutepunkt og servicefunksjoner er positivt i forhold til framtidig bilbruk.
- Sjøtransport har et vesentlig lavere energiforbruk og klimautslipp enn bilbaserte transportsystemer for samme godsmengde. Overføring av gods fra vei til sjø vil derfor være et betydelig bidrag til å redusere samfunnets utslipp av klimagasser

Beslutningsrelevans:

- Synliggjøring av potensielle klimaeffekter, både positive og negative, er en viktig del av alle beslutninger. I dette planarbeidet er både omfang av utbygging, type utfylling, type virksomhet og hva slags endring av trafikkmønster det medfører usikker. Beregning av antatt effekter som bygger på usikre forutsetninger har begrensa relevans for beslutningen.

Aktuell utredning:

- Det utarbeides et klimaregnskap for omregulering og utbygging av området i planbeskrivelsen. Klimaregnskapet skal så langt det er mulig omfatte både arealendring, utslipp i forbindelse med anleggsarbeider og langsiktige effekter av økt andel sjøtransport i driftsfasen.

5.3.4 Trafikk

Eksisterende kunnskap:

- Det finnes trafikk tall for E6, men ikke for de kommunale veiene i området.
- Tiltaket kan medføre endring i trafikkmengde og trafikkmønster, og vil påvirke trafikkflyten i og utenfor planområdet. Rundkjøringene på E6 er spesielt sårbare for større endringer. I dag er det spesielt mye trafikk rundt kl. 15.30 på ukedager.
- Tilkomst til næringsområdene og kai er fordelt på 4 ulike tilkomster via sentrumsgater. Trafikksystemet til og internt i næringsområdet er uoversiktlig.
- Molovegen er en viktig transportåre til/fra søndre del av kai-anlegget, men går via Jæktbyen boligområde og er også en barriere for tilrettelegging allmenhetens atkomst til sjøen.

Beslutningsrelevans:

- Ivaretagelse av trafikkflyt og trafiksikkerhet er viktig for befolkningen i Steinkjer by og spesielt for næringsdrivende og havneaktivitet.

Aktuell utredning:

- Trafikkanalyse utføres med vekt på trafikkflyt, trafikkmønster og framkommelighet, da med fokus på flyt til/fra havneområdet og trafiksikkerhet for myke trafikanter. Hovedtransportårene E6 og Sjøfartsgata vektlegges, virkningen på E6 utredes med involvering av Statens vegvesen.
- Mulig stenging av Molovegen vurderes. Alternativ atkomst til søndre del av havneområdet vurderes som beskrevet i kap. 5.1.2.
- Det utarbeides en rapport som vedlegg til reguleringsplanen. Denne beskriver beregningsmetode og forutsetninger. Det beskrives hvordan transport og mobilitet løses for planområdet, inkludert tilførselsveier inn til området.

5.3.5 Støy

Eksisterende kunnskap:

- Det planlegges ikke for ny støyømfintlig bebyggelse i planområdet.
- Mer industri og havnevirksomhet med tilhørende transport vil generere noe økt støy.
- Avstand fra nytt utfyllingsområde til eksisterende boligbebyggelse (Jæktbyen) er ca. 80 m
- Avstand fra eksisterende havneareal til planlagt boligbebyggelse på NTE-tomta er ca. 30 m
- Tilkomstvei til søndre del av havneområdet vil i noen alternativ berøre eksisterende boliger på Jæktbyen og ved andre alternativer de planlagte boligene på NTE-tomta

Beslutningsrelevans:

- Økt støy fra nye havne- og næringsarealer for eksisterende boliger og annen støyømfintlig bebyggelse er beslutningsrelevant for planarbeidet.
- Enkelt saker må dokumentere egne støyforhold ved byggesaker og endring av virksomhet innenfor rammene som en eventuell ny regulering gir.
- Støy fra de eksisterende og framtidige næringsareal (avsatt i overordna plan), i forhold til framtidige boligprosjekter (bl.a. NTE-tomta) må håndteres i reguleringsplanen hvor det foreslås omregulering til bolig.

Aktuell utredning:

- Det utarbeides en konsekvensutredning for støy i henhold til M-1941 som egen rapport. Antatt støy fra ny nærings- og havnevirksomhet og økt trafikk beregnes i forhold til nærliggende støyømfintlig

bebyggelse. Utredningen gjennomføres i samsvar med veileder M-2061(2023) fra Miljødirektoratet. Ved behov vil flerkildestøy vurderes og beregnes.

5.3.6 Grunnforurensing

Eksisterende kunnskap:

- Det er ingen kjente registreringer av grunnforurensning i området.
- Ut fra undersøkelser på andre utfyllingsarealer på nord- og sørsideleiret og på bakgrunn av langvarig industri- og havnevirkksomhet, er det likevel sannsynlig at det er noe grunnforurensing i området.

Beslutningsrelevans:

- Reguleringsplanen vil ikke tilrettelegge for nye byggearealer på dagens landareal, men mulig fortetting.
- Stikkprøver med kartlegging av mulig grunnforurensing på eksisterende industritomter gir begrensede kunnskaper. I planarbeidet må en gå ut fra at det kan finnes grunnforurensing og at det stilles krav om nødvendige undersøkelser ved alle nye tiltak som medfører graving i grunn.

Aktuell utredning:

- Fare for spredning av eksisterende grunnforurensing omtales i planbeskrivelse/ROS-analyse, og eventuelle tiltak innarbeides i plandokumentene.

5.3.7 Luftforurensing

Eksisterende kunnskap:

- Miljødirektoratets luftkvalitetsdata viser at aktuelt planområdet ikke er omfattet av gul eller rød sone i forhold til luftforurensing. I Steinkjer er det ikke registrert at industri og skip bidrar vesentlig til luftforurensing i byen.

Beslutningsrelevans:

- Industri/havneområdet bidrar så langt ikke med registrerbar luftforurensing. Biltrafikk bidrar med luftforurensing, men endringer som følge av planarbeidet vil være små og det vurderes samla å ha lite beslutningsrelevans. I enkeltsaker, som f.eks. utvidelse av Steinkjer kornsilo, må det gjøres selvstendige vurderinger av den konkrete situasjonen sammen med eventuelle tiltak.

Aktuell utredning:

- Antatte virkninger omtales i planbeskrivelse.

5.3.8 Andre tema

Interesser for friluftsliv, barn og unges oppvekstsvilkår, samisk natur- og kulturgrunnlag, jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser, folkehelse og kriminalitetsforebygging vurderes ikke å være interesser som er direkte berørt av planarbeidet.

Eventuelle tiltak i planen som bidrar positivt for disse temaene, som f.eks. tilrettelegging for å etablere et friområde mot sjøen vil omtales i planbeskrivelsen.

Virkninger som følge av klimaendringer, slik som risiko ved havnivåstigning, stormflo, bølgepåvirkning, flom og skred er beskrevet i kapittel 6.5 som omhandler ROS-analyse.

5.4 Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

Tema	KU-rapport/ Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
Naturmangfold /Vannmiljø	Konsekvens- utredning	M-1941	Berørte naturområder er kun i elv/sjø med kantsoner. Utrede for vannmiljø og naturmangfold i vann.
Landskap og kulturmiljø	Konsekvens- utredning	M-1941	Konsekvenser for bylandskap, siktsoner og forhold til verneverdier for kulturmiljøet skal beskrives.
Klimagassutslipp	Planbeskrivelse		Konsekvenser i forhold til klimagassutslipp utredes og beskrives.
Støy	Konsekvens- utredning	M-1941	Økt støy fra nye havne- og næringsarealer er beslutningsrelevant for planarbeidet.
Trafikk	Konsekvens- utredning		Trafikk og logistikk er en viktig faktor og begrensning for utvikling av området.
Luftforurensing	Planbeskrivelse		Luftforurensing er ingen vesentlig problemstilling i Steinkjer. Overskridelse av grenseverdier er ikke en sannsynlig konsekvens av tiltaket.
Grunnforurensning	Planbeskrivelse		Det reguleres ikke for konkrete utbygginger på land utover det gjeldende regulering allerede åpner for.
Øvrige tema	Planbeskrivelse		Ingen vesentlige interesser knyttet til disse temaene i planområdet.

5.5 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) – innledende fareidentifikasjon

Risiko og sårbarhetsanalyse vil bli gjennomført i samsvar med plan- og bygningslovens krav. Følgende innledende fareidentifikasjon er gjort:

Tabell 1 – Oversikt over relevante farer

Fare	Vurdering
NATURBASERTE FARER: naturlige, stedlige farer som gjør arealet sårbart og utsatt for uønskede hendelser	
Skredfare fra bratt terreng (steinsprang, snø- og jordskred)	<i>Det er ikke registreringer i NVEs aktsomhetskart for steinsprang-, jord eller snøskred.</i>
Grunnforhold (områdestabilitet)	Ifølge NVEs aktsomhetskart for kvikkleire ligger hele planområdet under marin grense. Hele planområdet ligger på sjøbunn oppfylt på 60-tallet. Temaet utredes iht. NVEs veileder 1/2019.
Flom i vassdrag (herunder isgang)	<i>NVE har gjort flomberegninger i Steinkjervassdraget. Oppfylte byggearealer og bebyggelse ligger over nivået for 200-årsflom. Kun kai-front og forsenkede områder er berørt av flomsoner.</i> Temaet vurderes – men det vurderes så langt ikke å være behov for nye flomberegninger.
Ekstremnedbør (overvann)	<i>Området ligger langs sjø og elv og overvann føres til direkte utslipp.. Statens kartverks kart med dreneringslinjer viser at området er lite utsatt for overvann fra andre områder - selv ved tette stikkrenner.</i>
Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning	Området ligger sjønært med potensial for bølgepåvirkning. Anlegg nært sjø må dimensjoneres for å tåle påkjenning fra bølger og stormflo. Temaet vurderes og det gjennomføres beregning av bølgepåvirkning
Vind	Området ligger i et fjordlandskap med relativt flatt terreng. Området er vindutsatt, men ikke vesentlig. Det er ikke aktuelt med reguleringsmessige tiltak utover at bygninger og anlegg dimensjoneres etter kravene i teknisk forskrift.
Skog- / lyngbrann	Det er ikke skog i eller i nærheten av planområdet.
Radon	Det forutsettes at tiltak mot radon gjennomføres ved prosjektering og oppføring av bygg for personopphold i samsvar med teknisk forskrift.
VIRKSOMHETSBASERT FARE	
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Planområdet inneholder flere større industribedrifter, men ingen som er definert som storulykkanlegg (jfr. Storulykeforskriften). Sannsynlig ikke aktuelt med reguleringsmessige tiltak utover at brann- og eksplosjonsfare håndteres etter gjeldende regelverk. <i>Med mindre det åpnes for storulykkanlegg vurderes temaet ikke videre.</i>
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Planområdet inneholder flere større industribedrifter, men ingen som er definert som storulykkanlegg. Sannsynlig ikke aktuelt med reguleringsmessige tiltak utover at farlige stoffer og forurensningsfare håndteres etter gjeldende regelverk <i>Med mindre det åpnes for storulykkanlegg vurderes temaet ikke videre.</i>
Transport av farlig gods	Ifølge kartinnsyn fra DSB er det en del frakt av farlig gods både på E6 og Nordlandsbanen. Evakueringssoner kan være aktuelt å utrede. Det er ikke

Fare	Vurdering
	registrert farlig godstransport på sjø. Aktuelle virksomheter i planområdet er ikke spesielt sårbar for ulykker med farlig gods. Lossing av militært materiell er kun aktuelt ved en unntakstilstand og blir ikke utredet i ROS-analysen.
Elektromagnetiske felt	Det er ikke høyspente luftstrekke gjennom planområdet
Dambrudd	Det er ikke større damanlegg i vassdraget. Snåsavatnet og Reinvatnet er regulert med liten høyde. Det finnes også noen eldre fløtningsdammer i mindre sidevassdrag. <i>Damsikkerhet håndteres av NVE og aktuell regulant. Det er sannsynlig ikke aktuelt med egne risikovurderinger i planarbeidet.</i>
INFRASTRUKTUR	
VA-anlegg/-ledningsnett	Område er bygget ut med offentlig vann og avløpsnett. Eksisterende anlegg ivaretas etter Steinkjer kommunes retningslinjer ved utbygging.
Eksisterende og ny kraftforsyning	Kraftforsyning og distribusjon håndteres av Tensio. <i>Så lenge det ikke er aktuelt med særskilt kraftkrevende industri i området vurderes ikke temaet videre.</i>
Drikkevannskilder	Det er ikke drikkevannskilder i eller nært planområdet.
Trafikkforhold	Tilkomst og trafikksikkerhet er en viktig del av planarbeidet. Temaet vurderes gjennom egen rapport og i ROS-analysen
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann for brannvesenet	Området ligger nært brannstasjon/legevakt med mange alternative atkomstmuligheter. Det er god tilgang på slukkevann i sentrum. <i>Temaet håndteres som en del av KU for trafikk</i>
SÅRBARE OBJEKTER	
Sårbare bygg*	Ifølge DSBs kartløsning er det to sårbare bygg i nærheten av planområdet. Steinkjer sykehjem og Inn-Trøndelag Helse- og Beredskapshus ligger på andre siden av Steinkjerelva, ca. 200 m fra kaifronten. <i>Så lenge planen ikke åpner for storulykkanlegg er det ikke et tema som vurderes videre i planen.</i>
TILSIKTEDE HANDLINGER: Forhold ved analyseobjektet som gjør det sårbart for tilsiktede handlinger	
Tilsiktede handlinger	Det er ingen forhold ved planområdet, det som planlegges etablert som tilsier fare for slike handlinger, gitt gjeldende trusselbilde. Dersom det blir aktuelt med kritiske beredskapslager og/eller en større bruk av havneanlegget for forsvaret, kan dette være noe som må vurderes i ROS-analysen.

*"Sårbare bygg" samsvarer med datasettet i kartinnsynsløsningen til DSB og omfatter barnehager, lekeplasser, skoler, sykehus, sykehjem, bo- og behandlingssenter, rehabiliteringsinstitusjoner, andre sykehjem/aldershjem og fengsler.

Følgende farer fremsto i fareidentifikasjonen som relevante, og vurderes videre med hensyn på sårbarhet og evt. risiko:

- Flom i vassdrag/ekstremnedbør/overvann
- Grunnforhold/områdestabilitet
- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning
- Transport av farlig gods

6 Planprosess og videre saksgang

6.1 Planprosess

Oppstartsmøte for planarbeidet ble avholdt 04.10.2024. Det vises til eget referat fra møtet som er vedlagt oppstartsvarslingen.

I gjennomført mulighetsstudie for Sørsikaia næringsområde er aktuelle bedrifter i området involvert. Det er gjennomført intervju i forhold til kartlegging av planer og utviklingsvisjoner, og det er gjennomført to arbeidsmøter med ide-dugnad og diskusjon. Det har også vært noen direkte dialogmøter med berørte eiere/drivere i området.

Videre planprosess legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav om prosess, informasjon og medvirkning. Planprosessen vil følge ordinær løsning for medvirkningsprosesser iht. pbl §§ 12-8, 12-9, 12-10 og 12-12 med høring av planprogram, kunngjøring og melding om planoppstart til berørte offentlige organer, naboer, grunneiere og andre interessenter.

6.2 Medvirkning

6.2.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram

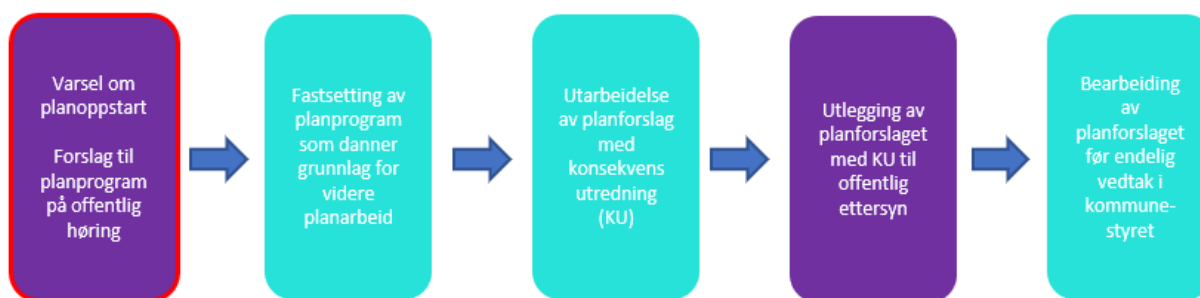
Planprogrammet skal legges ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker, samtidig med at det varsles planoppstart.

Berørte parter og andre interessenter får anledning til å komme med innspill og merknader. Innspill blir en del av vurderingsgrunnlaget for planarbeidet videre.

Oppstart av planarbeidet varsles gjennom digital planoppstart med elektronisk brev til alle berørte parter. Planarbeidet kunngjøres også i Trønderavisa, samt på kommunens og Norconsults hjemmesider.

Innspill til tema/forhold som skal eller bør vurderes under planarbeidet, behandles og tas inn i planprogrammet etter vurdering. Planprogrammet fastsettes av Hovedutvalg for plan, næring og miljø i Steinkjer kommune.

Skissen nedenfor viser en skjematisk oversikt over planprosess med konsekvensutredning.



Figur 6-1: Flytskjema planprosess med konsekvensutredning. Lilla boks representerer ledd i planprosessen hvor det er mulig for berørte parter å medvirke/uttale seg. Rød innramming viser hvor vi er i prosessen.

6.2.2 Annen medvirkning

Dialog- og orienteringsmøter med naboer, myndigheter, organisasjoner, regionalt planforum og eventuelt åpent informasjonsmøte vurderes fortløpende etter behov.

De som har deltatt i medvirkningsmøter med utarbeidelse av mulighetsstudien vil holdes orientert og involveres videre i prosessen. Steinkjer kommune avklarer eventuelt behov for politiske orienteringer utenom ordinær saksbehandling.

6.3 Fremdriftsplan og planprosessen

Detaljregulering for området utarbeides med bakgrunn i utredningsprogrammet og vedtatt planprogram.

Det tas utgangspunkt i følgende best mulige fremdriftsplan, men vi tar høyde for at eventuelle krevende avklaringer sannsynligvis vil kunne ta lengre tid.

Periode	
Juli 2025	Kunngjøring av oppstart av planarbeid og høring av planprogram
Juli-september 2025	Høring av planprogram
September 2025	Regionalt planforum
Oktober 2025	Fastsette planprogram
Juni-november 2025	Oppstart og gjennomføring av ulike fagutredninger
Oktober – desember 2025	Utarbeidelse av reguleringsplan og KU
Januar 2026	Innsending av 1.gangs behandling av planforslag
Mars 2026	Politisk behandling av reguleringsplan med KU
April-mai 2026	Høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan/KU
Juni 2026	Eventuelle justeringer av planforslag
Juni-august 2026	Saksbehandling til sluttbehandling
August-september 2026	Politisk sluttbehandling av reguleringsplan med KU
2026	Eventuelle innspill til Kommuneplan for sentrum

7 Vedlegg til planprogrammet

- Mulighetsstudie Sørsikaia næringsområde, januar 2025 (Norconsult)