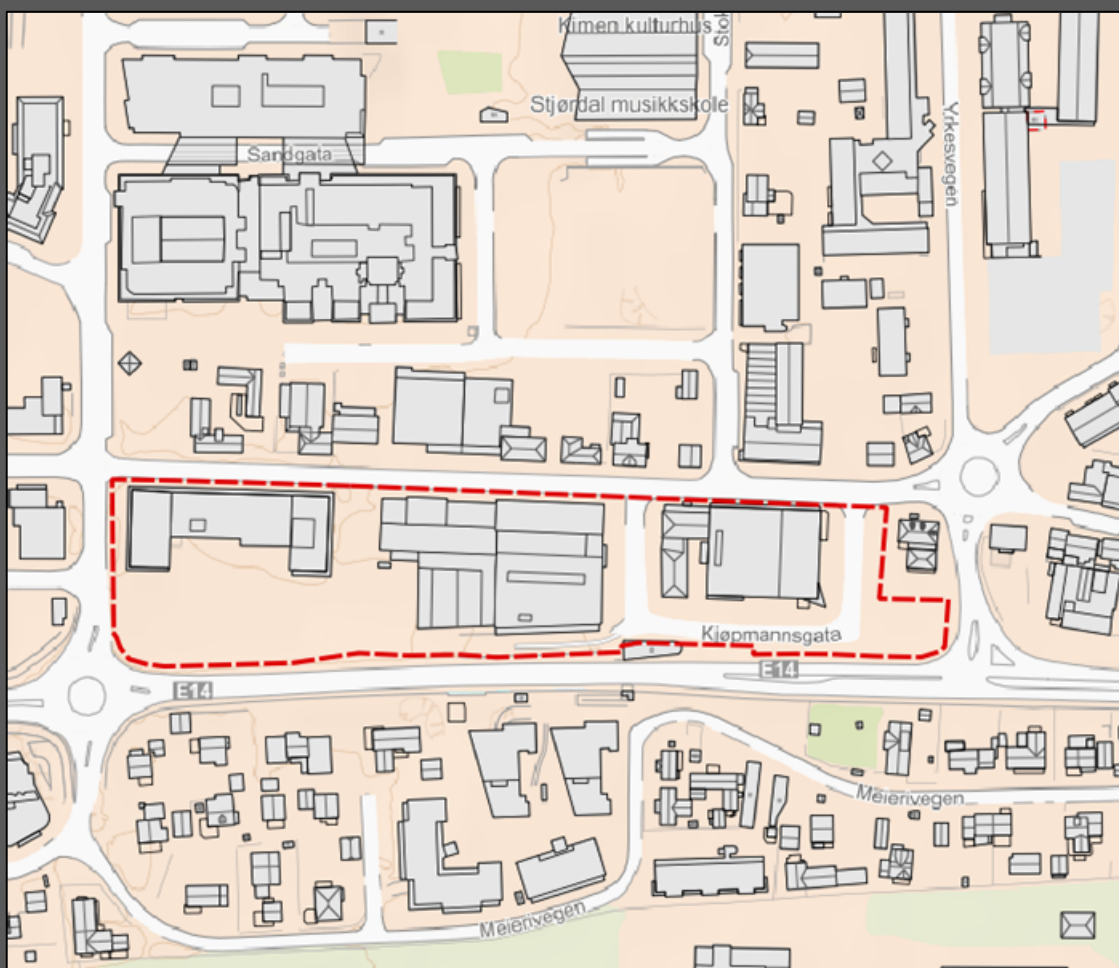


Planinitiativ

Detaljregulering for Kjøpmannsgata
Stjørdal
GNR/BNR: 105/7, 105/22, 105/55 m.fl.



SELBERG
ARKITEKTER




Tiltakshaver:
COOP Midt-Norge SA

Konsulent:
Selberg Arkitekter AS

Dato:
04.07.2023

Revisjonshistorikk

 SELBERG ARKITEKTER AS plan arkitektur landskap					
Rev.	Dato	Beskrivelse	Sign.	Kont.	Godkj.
00	04.07.2023	Innsending med anmodning om oppstart	TA	FAA	FAA

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn.....	1
1.1	Formålet med planen.....	1
1.2	Planområdet.....	1
1.3	Eiendomsforhold.....	2
1.4	Stedets karakter.....	2
1.4.1	Dagens bruk og tilstøtende arealbruk	
1.4.2	Arealbruk	
1.4.3	Arkitektur	
1.4.4	Topografi	
1.4.5	Solforhold og klima	
1.5	Trafikkforhold.....	6
1.5.1	Dagens situasjon – vegnett	
1.5.2	Myke trafikanter	
1.5.3	Parkering	
1.5.4	Kollektivtrafikk	
1.6	Kulturminner.....	8
1.7	Naturverdier.....	9
1.8	Rekreasjon.....	9
1.9	Sosial infrastruktur og tjenestetilbud.....	10
1.10	Grunnforhold.....	11
1.11	Miljøforhold.....	11
1.11.1	Støy- og luftforurensning	
1.12	Naturfare.....	13
1.12.1	Flom	
1.12.2	Skred	
2	Planstatus.....	14
2.1	Nasjonale føringer.....	14
2.2	Regionale føringer.....	14
2.3	Kommunale føringer.....	14
2.3.1	Krav til leke- og uteoppholdsareal	
2.3.2	Krav til parkering	
2.3.3	Byggegrenser	
2.3.4	Byggehøyder	
2.3.5	Krav til utnyttelse	
2.4	Gjeldende reguleringsplan.....	17
4	Beskrivelse av planidéen.....	19

5	Virkninger av planforslaget	23
5.1	Landskapsbilde/bybilde.....	23
5.2	Kulturminner og kulturmiljø	23
5.3	Grønnstruktur.....	23
5.4	Naturmiljø og naturverdi.....	23
5.5	Naturressurser	23
5.6	Grunnforhold.....	23
5.7	Miljøforhold	23
5.8	Trafikkforhold	24
5.9	Teknisk infrastruktur.....	24
5.10	Sosial infrastruktur	24
5.11	Universell tilgjengelighet	24
5.12	Rekreasjonsinteresser	25
5.13	Barns interesser.....	25
5.14	Økonomiske konsekvenser for kommunen	25
5.15	Konsekvenser for næringsinteresser.....	25
5.16	Interessemotsetninger	25
5.17	Konsekvenser i anleggsfasen	25
6	Medvirkning	26
6.1	Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.....	26
6.2	Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet	26
6.3	Berørte organer og andre interessenter som skal varsles ved planoppstart	26
6.4	Prosesser for samarbeid og medvirkning	26
7	Etappevis gjennomføring av planforslag.....	27
7.1	Beskrivelse av byggetrinn	27
7.2	Beskrivelse av midlertidige løsninger for byggetrinn 1.....	27
7.3	Virkninger av midlertidige løsninger for byggetrinn 1.....	29
8	Vurdering av KU-forskriften.....	30
9	Vedlegg	31
Vedlegg 1	Illustrasjoner planidé	
Vedlegg 2	Situasjonsplan planidé	
Vedlegg 3	Situasjonsplan første byggetrinn	
Vedlegg 4	Solstudie planidé	
Vedlegg 5	Parkeringskjeller	
Vedlegg 6	Illustrasjonsplan planidé	
Vedlegg 7	Illustrasjonsplan første byggetrinn	

Vedlegg 8 Lite torg i Kjøpmannsgata

Vedlegg 9 Foreløpig ROS-analyse

1 Bakgrunn

1.1 Formålet med planen

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljreguleringsplan for felt BS33, BS34, BS35 og BS36 i områdeplanen for Stjørdal sentrum. Selberg Arkitekter har utarbeidet planinitiativet på vegne av oppdragsgiver.

1.2 Planområdet

Planområdet ligger i sentrum av Stjørdal i Stjørdal kommune, ca. 33km eller 35 min i bil nord/øst for Trondheim (figur 1).



Figur 1: Oversiktskartet viser Stjørdals posisjon ift. Trondheim.

Planområdet er ca. 20,4 daa og strekker seg omtrent 330 m fra øst til vest. Langs nord-sørlig retning er det mellom 60 m og 70 m i det bredeste partiet. «Tappen» i øst er i underkant av 25 m bred (figur 2).



Figur 2: Planavgrensning.

1.3 Eiendomsforhold

Planområdet omfatter eiendommene 105/7, 105/11, 105/22, 105/50, 105/55, 105/185 og 105/186. Det er også en liten matrikkelenhet som mangler matrikkelnummer midt i planområdet (figur 3). Størsteparten av området eies av Coop Midt-Norge SA. De fire vestligste eiendommene eies av diverse eiendomsselskaper under samme eierstruktur.



Figur 3: Matrikkelenhetene i og rundt planområdet.

1.4 Stedets karakter

1.4.1 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Området er i dag preget av handel, logistikk og kontorer (figur 4). Alle byggene i planområdet har næringsvirksomhet som formål. Mellom byggene og langs E14 domineres området av asfalterte parkeringsplasser. Området har en god del trafikk, da tilbud som restauranter, dyrebutikk, bowling, dagligvarer, møbelbutikk og pub ligger her.

Planområdet ligger langs sørsiden av gågata Kjøpmannsgata, og er i så måte tilrettelagt for publikumsrettet næringsvirksomhet. På andre siden av planområdet i sør ligger E14, som gjør planområdet tett knyttet til det regionale veinettet. Det er avkjøring fra E14 både i vest- og østenden av planområdet.



Figur 4: Kjøpmannsgata sett mot vest fra standpunkt helt øst i planområdet. Kilde: Google Street View.

1.4.2 Arealbruk

Planområdet er på 20,4 daa. Omtrent 8,3 daa er bebygd i dag, mens resterende 12,1 daa i all hovedsak er asfaltdekke/parkeringsareal. Nesten 60 % av området er asfaltert parkeringsdekke i dag.

	Areal i daa	Areal i %
Planområdet totalt	20,4 daa	100 %
Bygningsmasse	8,3 daa	41 %
Parkering/asfaltdekke	12,1 daa	59 %

1.4.3 Arkitektur

Bebyggelsen i planområdet er preget av funksjonalistisk arkitektur fra siste halvdel av 1900-tallet (figur 5, figur 6 og figur 7). På motsatt side av Kjøpmannsgata er arkitekturen preget av tradisjonell trehusbebyggelse. Det er derfor liten sammenheng mellom arkitekturen på begge sider av Kjøpmannsgata. Byggehøyden på begge sider av gågata er mellom to og tre etasjer.



Figur 5: Starten av gågate sett mot vest. Kilde: Google Street View.



Figur 6: Sørvest i planområdet sett fra E14. Kilde: Google Street View.



Figur 7: Østenden av planområdet sett fra E14. Kilde: Google Street View.

1.4.4 Topografi

Stjørødal ligger i en flat dalbunn. Planområdet er relativt flatt og ligger på mellom ca. 9,6 moh i vest og 11,5 moh i øst.

1.4.5 Solforhold og klima

Planområdet har gode solforhold fordi terrenget er relativt flatt og det er ingen spesielt store fjell eller bygninger som blokkerer for solen.

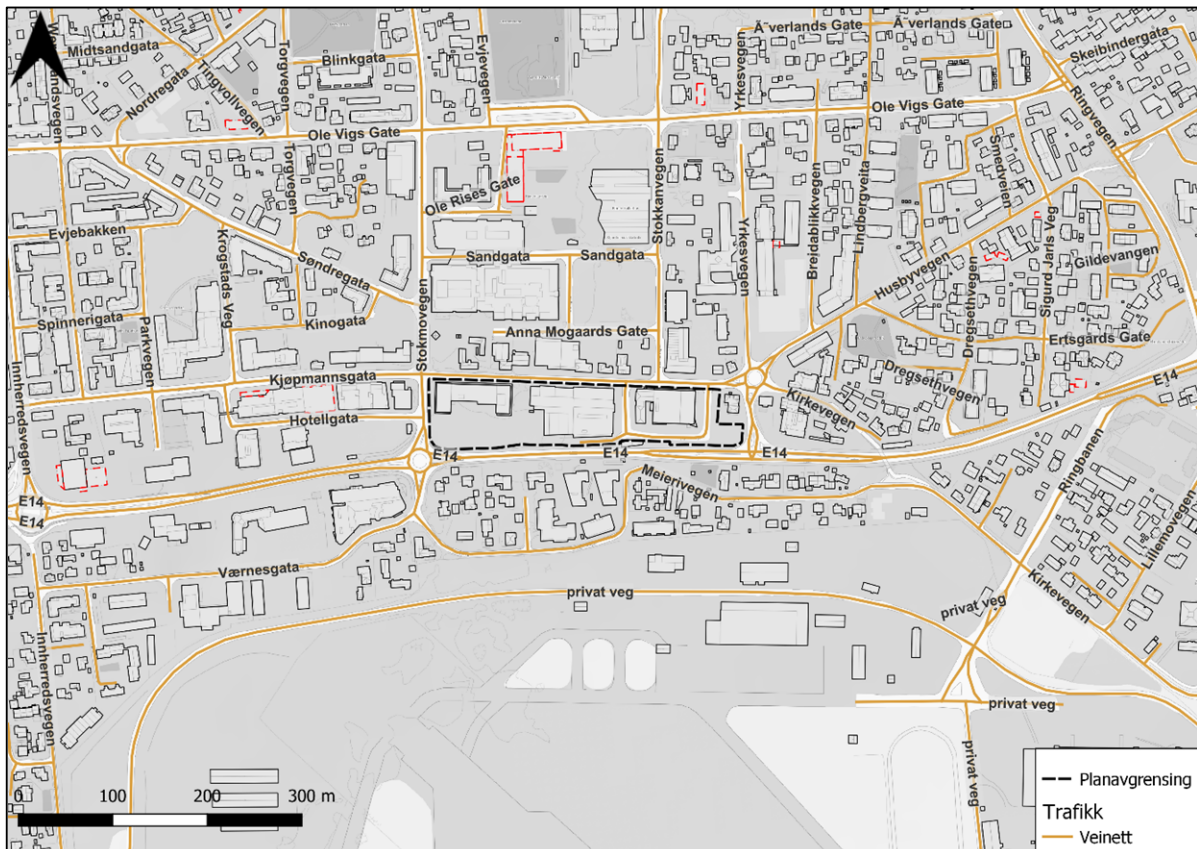
Stjørødal har et temperert klima. Tall fra yr.no viser at i de siste 13 måneder (juli 2021 – juli 2022) var det 185 regndøgn. Temperaturen varierte fra -20,1 °C til 31,1 °C grader. I samme tidsrom var des-jan-feb de kaldeste månedene med en gjennomsnittstemp på ca. 0 grader. Varmeste måned var juli med en gjennomsnittstemperatur på 17,6 °C grader.

1.5 Trafikkforhold

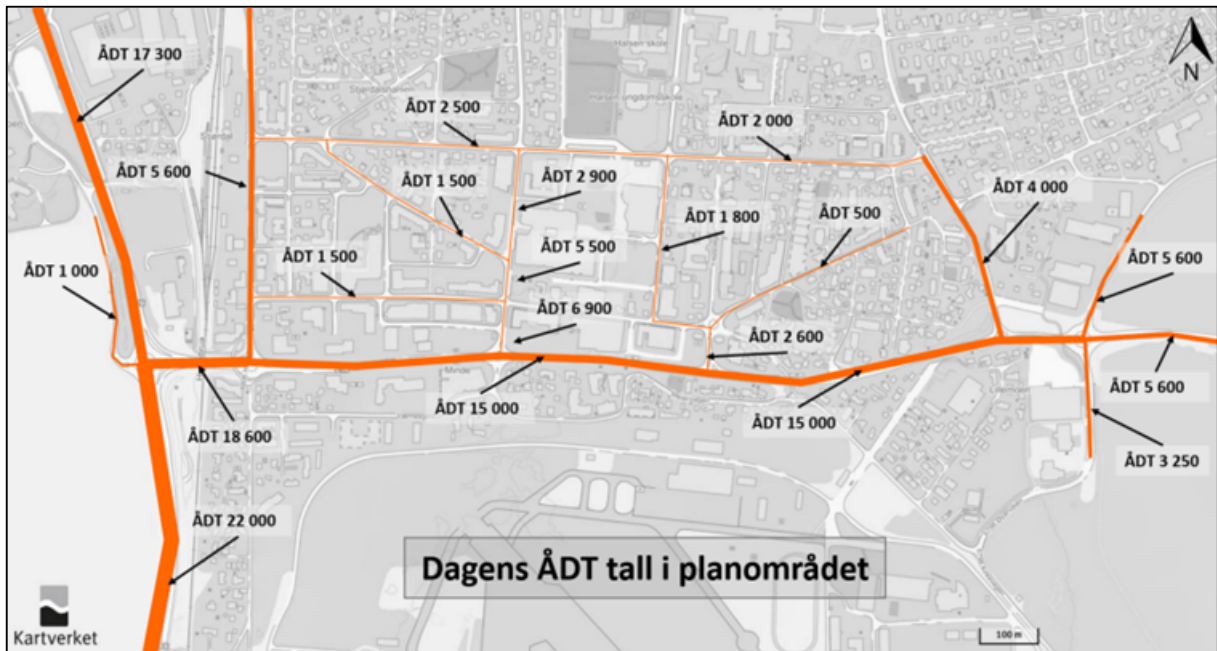
1.5.1 Dagens situasjon – vegnett

Området preges i dag av mye trafikk, og trykket er spesielt stort fra sør hvor planområdet grenser til mellomriksvegen E14. 600 meter vest for planområdet møter E14 E6 som på dette strekket er motorveg. E14 går fra E6 til riksgrensen ved Sverige, og det er derfor mye gjennomfartstrafikk av både tungtransport og gjennomreisende. E14 har fartsgrense 50 km/t forbi planområdet. For øvrige tilgrensende veier gjelder fartsgrense 30 km/t.

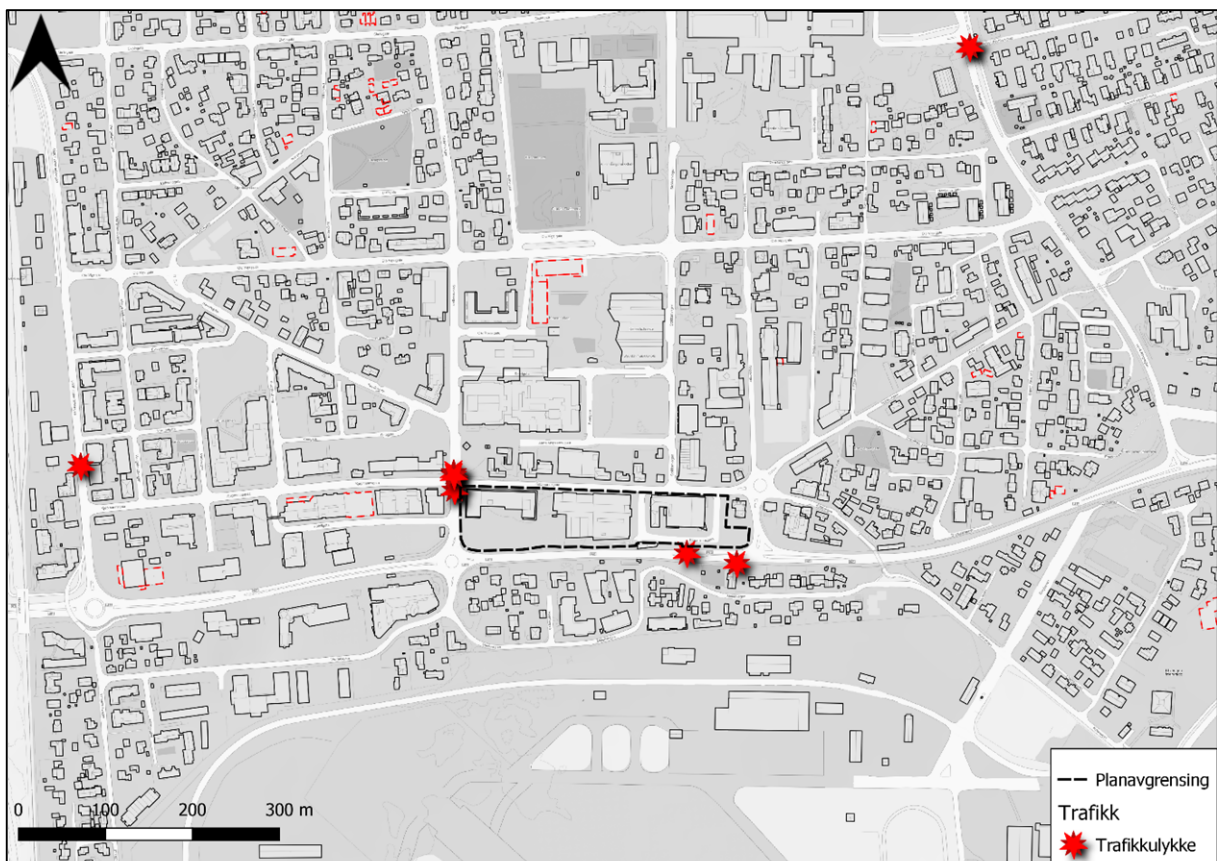
To av de tre avkjørslene til Stjørdal sentrum fra E14 ligger på henholdsvis øst- og vestenden av planområdet. Dette gjør at det er mye trafikk i området, og da spesielt i Stokmøvegen (figur 8 og figur 9).



Figur 8: Planområdets relasjon til nærliggende vei- og gatenett.



Figur 9: Kart hentet fra TRAFIKKBREGNINGER OG AIMSUN-MODELL FOR STJØRDAL SENTRUM, utført i forbindelse med områdeplanen for Stjørdal sentrum. Kilde: Stjørdal kommune/Cowi.



Figur 10: Trafikkulykker siste 5 kalenderår. Kilde: Statens Vegvesen.

NVDB Trafikkulykker er et datasett som skal beskrive alle trafikkulykker de siste 5 kalenderårene med personskader eller større materielle skader. Spesielt fremtredende er krysset Kjøpmannsgata/Stokmovegen, der det har skjedd tre ulykker de siste fem årene, samt to ulykker langs E14 sør for planområdet (figur 10).

1.5.2 Myke trafikanter

Nordlige del av planområdet grenser til Kjøpmannsgata. Denne delen av gata er stengt for motorferdsel og er en gå- og handelsgate. De aller fleste nærliggende veier har opparbeidet fortau.

Sørlig del grenser til mellomriksveien E14 hvor det verken er gangfelt eller sykkelfelt. Kryssing av E14 skjer i kulverter, hvor det finnes en på både øst- og vest for/i planområdet, samt en midt i.

1.5.3 Parkering

Det er gode muligheter for parkering da store deler av arealet er parkeringsplass i dag.

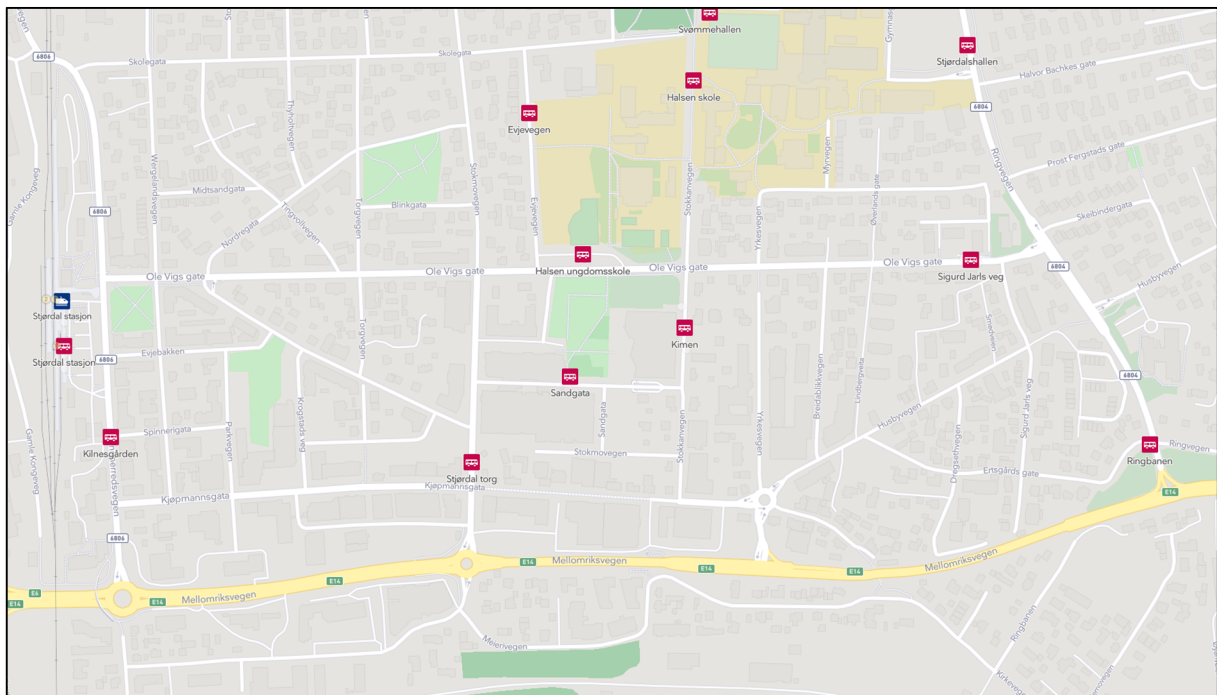
1.5.4 Kollektivtrafikk

Stjørdal ligger ca. 35 minutter i bil fra Trondheim. Tall fra Trondheimsregionen viser at i 2019 var det 2530 personer som pendlet fra Stjørdal til Trondheim. Motsatt vei var det 1276 personer. Dette betyr at det er en del pendlingstrafikk på denne strekningen.

Planområdet ligger omtrent 10 minutters gange fra Stjørdal stasjon, som både tilbyr tog og en rekke bussruter. Det går buss med flere avganger i timen, samt tog både sørover mot Trondheim og nordover mot Steinkjer og videre. Reisetiden mellom Stjørdal og Trondheim er ca. 45 minutter med enten tog eller buss.

Kollektivholdeplasser er vist i figur 11.

I tillegg ligger Værnes lufthavn rett sør for Stjørdal sentrum, og gjør det enkelt for reiser med fly.



Figur 11: Utsnitt over kollektivholdeplasser i Stjørdal sentrum. Kilde: entur.no.

1.6 Kulturminner

Ifølge planbeskrivelsen i områdeplanen for Stjørdal sentrum, er Kjøpmannsgata i seg selv å betrakte som et kulturminne. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet (figur 12), men det grenser til flere SEFRAK-bygg, og da spesielt nordlig side av Kjøpmannsgata som er preget av eldre trehusbebyggelse. Flere av disse er sikret for bevaring i områdeplanen, og er en del av Stjørdals historie og identitet.



Figur 12: SEFRAK-registeret. Kilde: Riksantikvaren.

1.7 Naturverdier

Det er ingen registrerte eller viktige naturverdier innenfor planområdet. Hele planområdet er i dag utbygget og har en utpreget menneskelig påvirkning.

1.8 Rekreasjon

Kjøpmannsgata er registrert som en del av en lengre tur- og friluftsrute. Delen som er stengt for motorisert ferdsel kan derfor anses som et viktig attraktivt byrom å oppholde seg i. Ellers er det ingen deler av planområdet som er spesielt viktig for rekreasjon og friluftsliv.

1.9 Sosial infrastruktur og tjenestetilbud

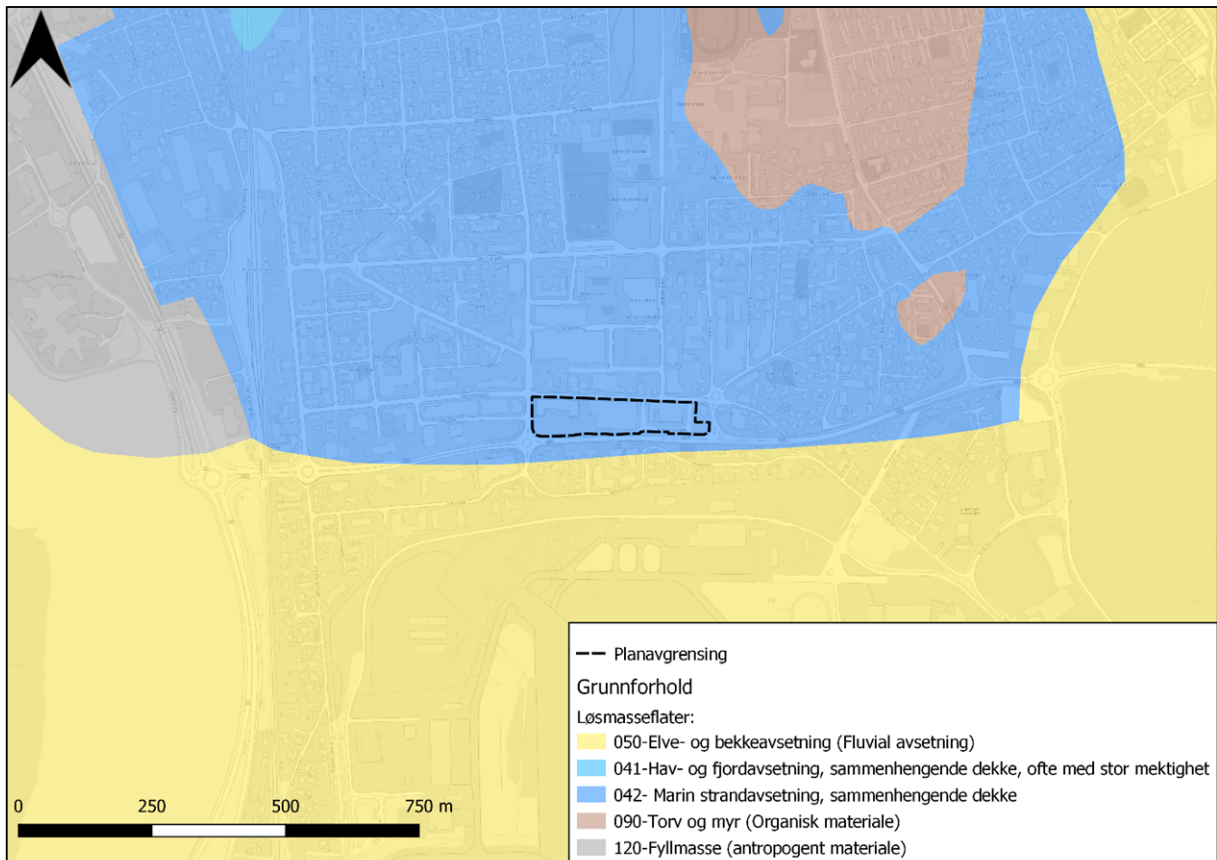
Stjørdal har de fleste tjenestetilbudene en trenger. Grunnskoler til alle trinn, flere barnehager samt næring og handel. Gode kollektivtilbud og nærhet til Trondheim gjør at man har rekkevidde til alt man måtte trenge av tjenester, som for eksempel St. Olavs Hospital. Viktige funksjoners nærhet til planområdet er vist i figur 13.



Figur 13: Viktige funksjoners nærhet til planområdet. Gangavstand forutsetter en fart på 5 km/t.

1.10 Grunnforhold

Planområdet ligger på marine strandavsetninger (figur 14). Området sør for E14 domineres av elveavsetninger.



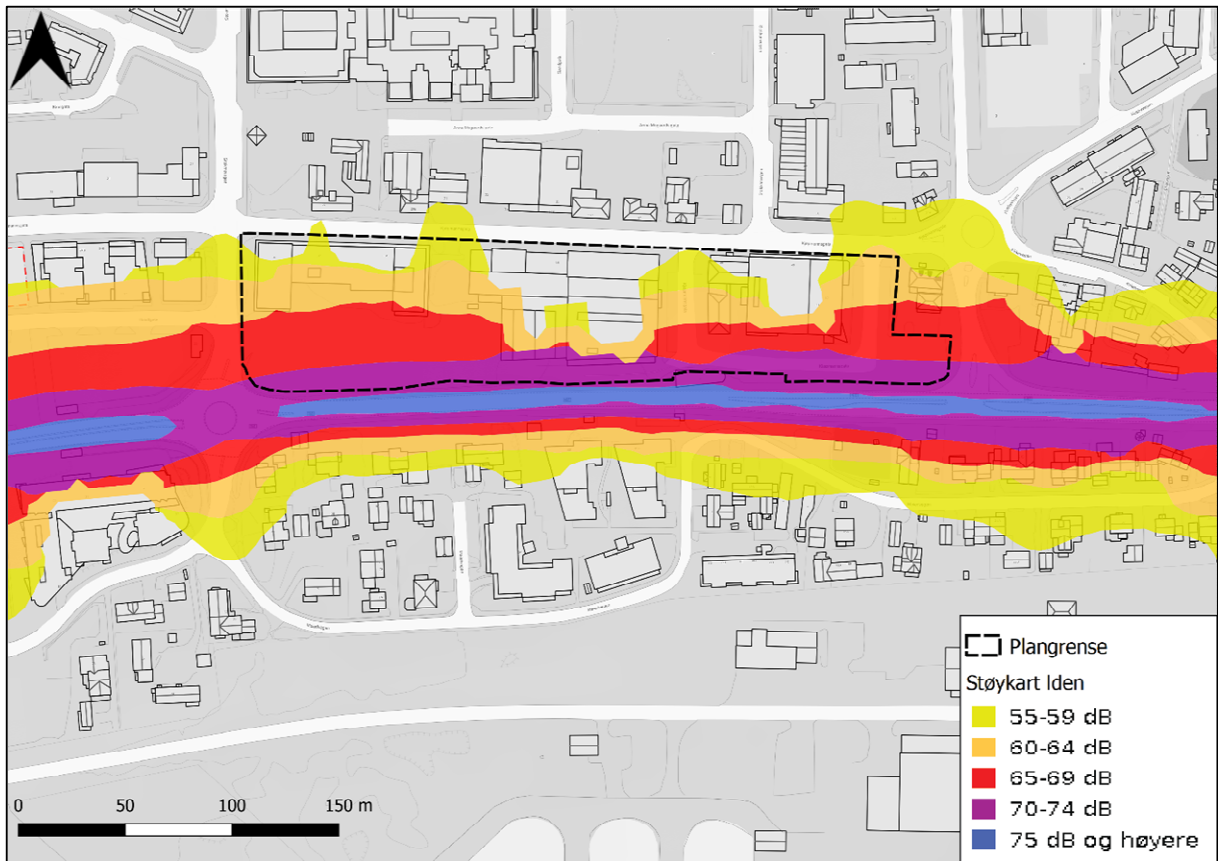
Figur 14: Løsmassekart og planområdet. Kilde: NGU

1.11 Miljøforhold

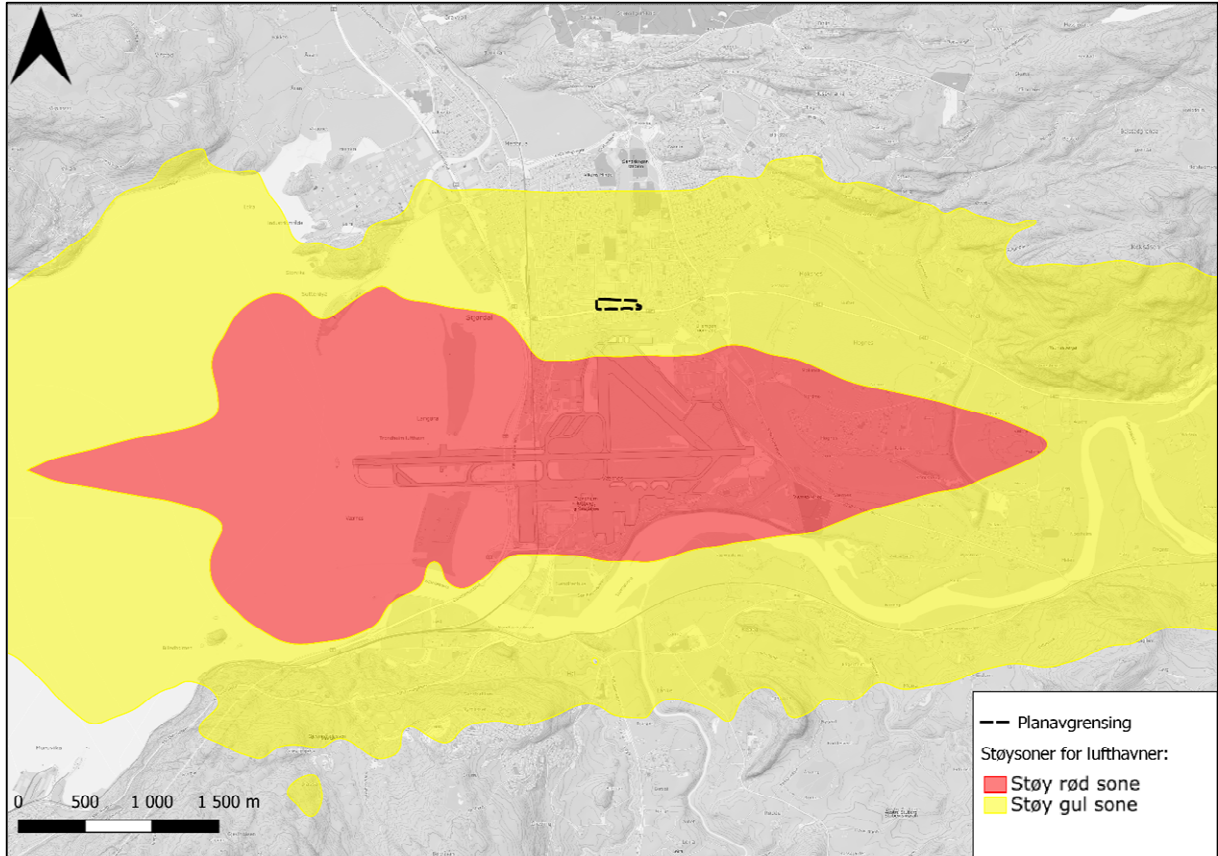
1.11.1 Støy- og luftforurensning

Mellomriksvegen er en tungt trafikkert vei, og det er derfor en del støyforurensning som strekker seg inn i planområdet. Det er i hovedsak den sørlige halvdel av planområdet som er mest støyutsatt. Kjøpmannsgata i nord er noe skjermet mot støy pga. bebyggelsen. I veiene mellom byggene strekker gul støysone seg helt opp mot Kjøpmannsgata (figur 15).

Ellers er hele Stjørdal sentrum berørt av støy fra lufttrafikken på Værnes lufthavn. Området ligger der innenfor gul støysone, som tilsvarer en utendørs Lden mellom 52 og 62 dB (figur 16).



Figur 15: Støy fra vei. Kilde: Statens vegvesen.

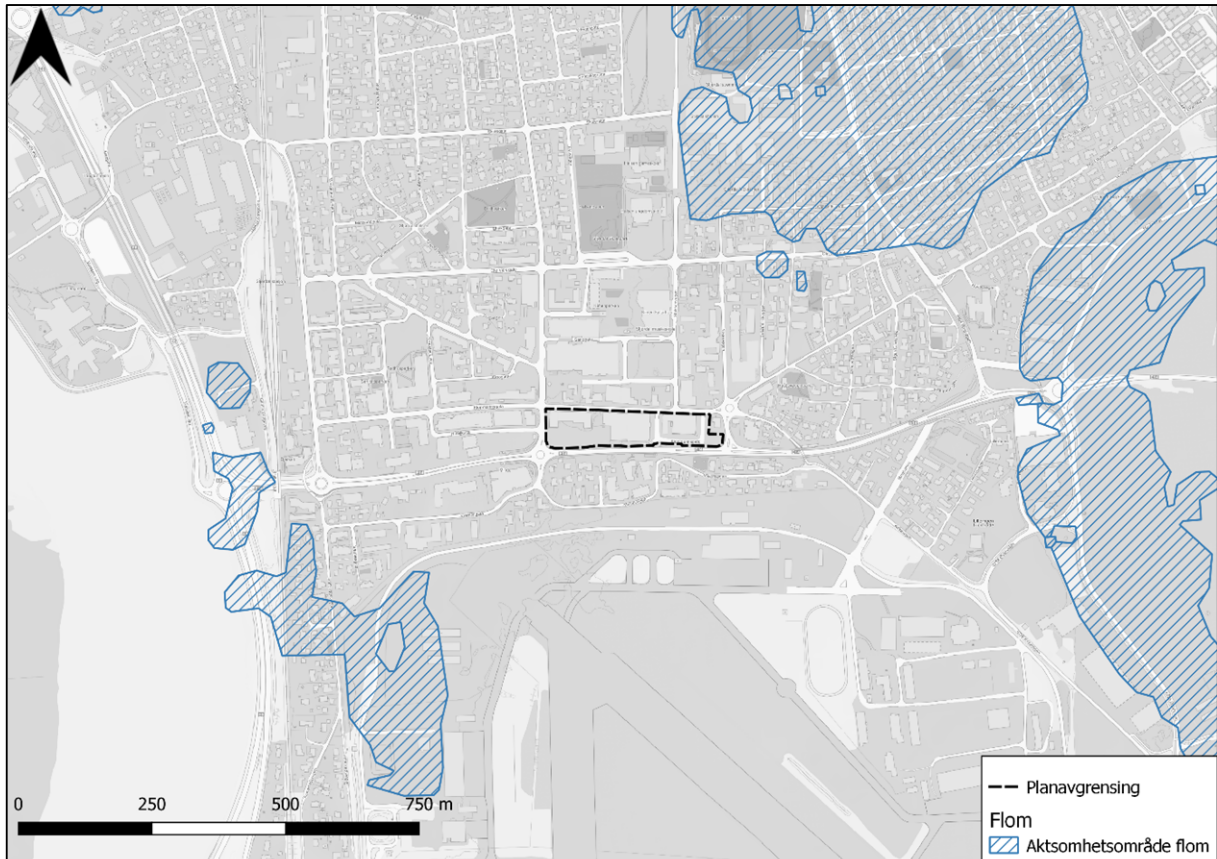


Figur 16: Støy fra lufttrafikk. Kilde: Avinor.

1.12 Naturfare

1.12.1 Flom

Planområdet ligger ikke i eller i nærheten av aktsomhetszone for flom (figur 17).



Figur 17: Aktsomhetssoner for flom. Kilde: NVE.

1.12.2 Skred

Det er ikke registrert skredfare eller skredhendelser i eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

2 Planstatus

2.1 Nasjonale føringer

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging
 - Fremme helse, miljø og livskvalitet
 - Legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer
 - Vekst i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
 - Bidra til klimatilpasning gjennom åpning av bekkeløp for å sikre bedre overvannshåndtering.
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
 - Vurdere konsekvenser for barn og unge i planprosessen
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

2.2 Regionale føringer

- Trøndelagsplanen 2019 – 2030, vedtatt 12.12.2018.
 - Arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling
- Regional plan for arealbruk 2022 – 2030, vedtatt 09.03.2022
 - Verdifulle natur- og friluftsområder er sikret og tilrettelagt for ønsket bruk
 - Arealplanlegging må ta hensyn til et villere, våtere og varmere vær som har betydning for overvannshåndtering
 - Flere skal kunne gå og sykle i tettstedene

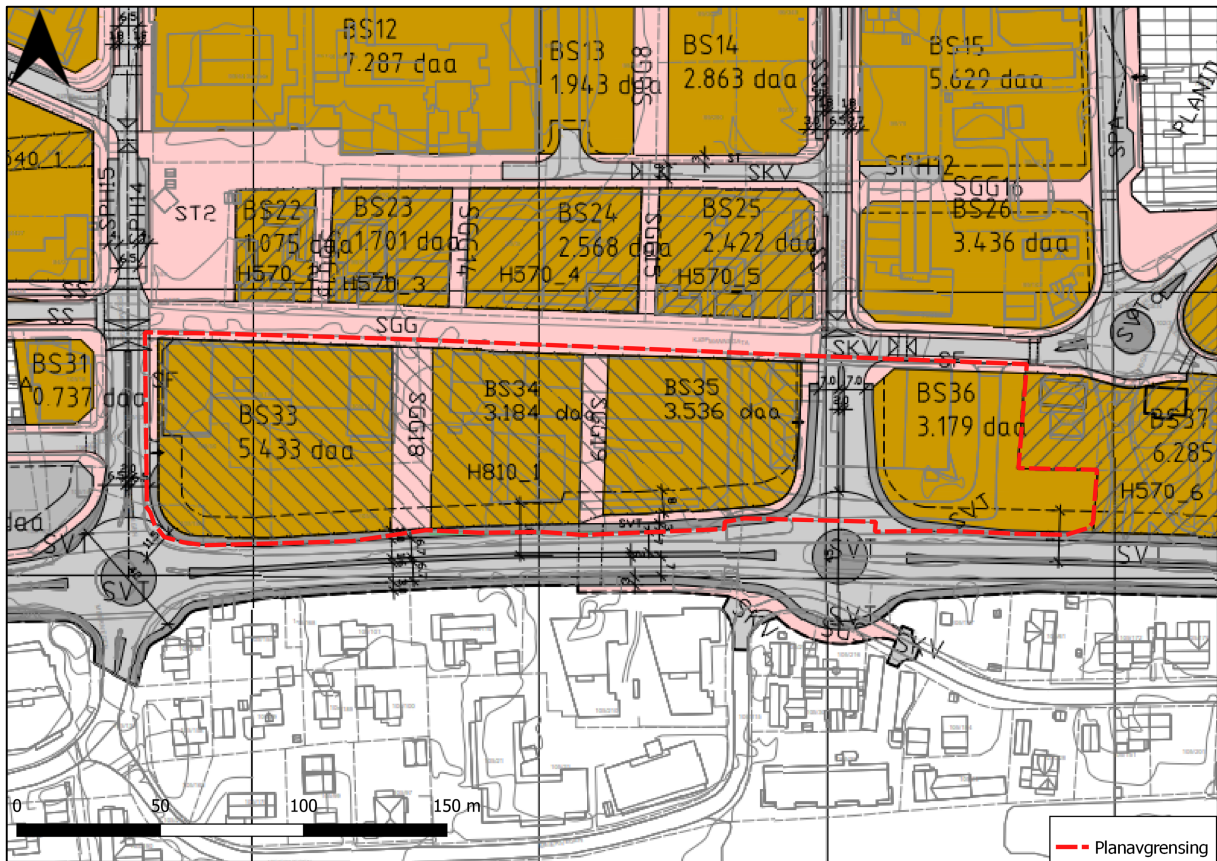
2.3 Kommunale føringer

- Kommuneplanens arealdel – 2013-2022
- 1-251 Stjørdal sentrum - Områdeplan

Stjørdal kommunes overordnede visjon er *Stjørdal – et godt valg for framtida*. Kommunens visjon skal oppnås gjennom et sett av mål som til sammen skal utgjøre rammefaktorer som framtidig utvikling skal skje innenfor. I korte, generelle trekk betyr dette at utbyggingen skal prioriteres til de riktige arealene i forhold til miljø, en effektiv utnyttning av eksisterende infrastruktur, et trafikkreduserende utbyggingsmønster og med en målsetting om å opprettholde bosettingen i hele kommunen.

Kommunen har som et overordnet mål i sin samfunnsdel fra 2020 å bygge en tettere by i sentrum, med effektivt planarbeid og en utviklingsorientert holdning overfor næringslivet. For å oppnå dette er det utviklet en områderegulering for hele Stjørdal sentrum (planid: 1-251). Her legges det opp til fortetting og transformasjon av store deler av sentrumsområdet. Plankartet er delt opp i felter med en tydelig kvartalsstruktur. Hvert felt har et sett tilhørende bestemmelser som setter føringene for hvordan de ulike feltene kan utvikles.

Dette planarbeidet søker å detaljregulere felt BS33, BS34, BS35 og BS36 (figur 18). Disse områdene er satt av til sentrumsformål, som innbefatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning, herunder nødvendig grøntareal til bebyggelsen.



Figur 18: Planområdet overlatt områdeplanen for Stjørdal sentrum.

2.3.1 Krav til leke- og uteoppholdsareal

Bestemmelsene i områdeplanen legger en rekke føringer for utformingen av uteoppholdsareal:

- Uteoppholdsareal skal løses innenfor utbyggingsområde.
- For boliger skal uteoppholdsarealet utgjøre minst 20 % av boligens samlede bruksareal.
- Minst halvparten av uteoppholdsarealet skal anlegges som felles leke- og oppholdsareal. Arealet skal være mest mulig sammenhengende.
- Felles leke- og oppholdsareal skal være universelt utformet, egnet som møteplass for alle aldersgrupper og utformes slik at det kan brukes til alle årstider. Felles lekeareal skal tilrettelegges for småbarnslek. Hver småbarnslekeplass skal være minimum 100 m² og bør legges til den mest solrike delen av uteoppholdsarealet.
- I områder der det ikke tillates boliger på bakkeplan kan felles uteoppholdsareal anlegges på tak av forretningsbase i stedet for på terrengnivå. Med forretningsbase menes i denne sammenheng et lavt bygg med tilnærmet 100 % BYA, der det bygges en annen bygningsstruktur på taket av basen.
- Takterrasser på åpne tak kan benyttes til å dekke inntil 50 % av felles uteoppholdsareal. Felles lekeareal skal ikke anlegges på åpne tak. Med åpne tak menes tak av øverste etasje og tak uten tilstrekkelig vindskjerming fra omkringliggende bebyggelse.
- Alle boenheter skal ha privat uteoppholdsareal i direkte tilknytning til boenheten.
- Det skal være solbelyst på minst 50 % av hvert område for felles uteoppholdsareal i til sammen 4 timer om sommeren, fra 1. mai.
- Ved nyplanting skal vekster med mye pollenutslipp og giftige vekster unngås.

2.3.2 Krav til parkering

Det stilles krav om parkeringskjeller for bebyggelse over to etasjer. Det tillates inntil én ny nedkjøringsrampe per utbyggingsområde.

Områdeplanen setter følgende norm for personbilparkering:

Formål	Parkering per enhet	Enhet
Bolig	0,8 - 1,3	Per boenhet
Kontor	1,0 - 1,2	Per 100 m2 BRA
Publikumsrettet virksomhet	2,0 - 2,4	Per 100 m2 BRA
Hotell	0,3 - 1,0	Per 100 m2 BRA

Minimum 5 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges for bevegelseshemmede.

Områdeplanen setter følgende norm for sykkelparkering:

Formål	Parkering per enhet	Enhet
Bolig	Minst 2	Per boenhet
Kontor	Minst 4	Per 100 m2 BRA
Publikumsrettet virksomhet	Minst 4	Per 100 m2 BRA
Undervisning	Minst 0,7	Per elev
Hotell	Minst 0,5	Per årsverk

Langs E14, på BS28, BS29, BS32, BS33, BS34, BS35 og BS36 tillates parkeringshus. Det tillates parkering utover maksnormen.

2.3.3 Byggegrenser

Områdeplanen for Stjørdal sentrum legger føringer for byggegrenser. Se plankart/figur.

2.3.4 Byggehøyder

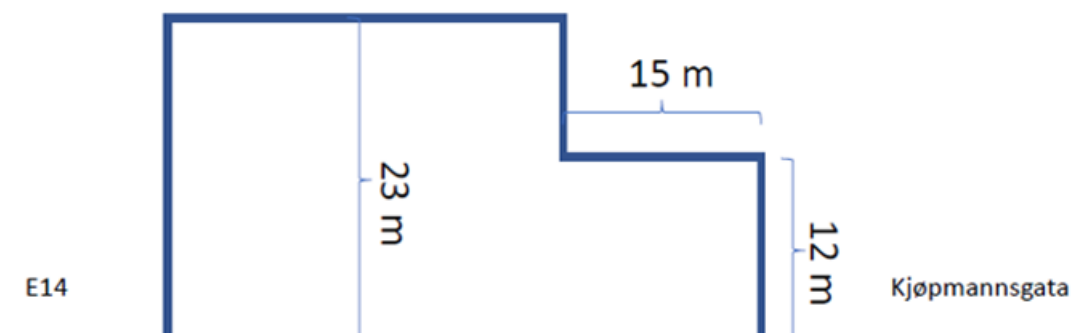
For feltene BS33, BS34 og BS35 (vest for Stokkanveien) begrenses gesimshøyden til 12 m langs Kjøpmannsgata. Mot E14, Stokmoveien, Stokkanveien, SGG18, SGG19 og minimum 15 m tilbaketrukket fra Kjøpmannsgata, tillates gesimshøyder på inntil 23 m.

For felt BS36 (øst for Stokkanveien) begrenses gesimshøyden til 16 m langs Kjøpmannsgata. Mot Stokkanveien, E14 og minimum 4 m tilbaketrukket fra Kjøpmannsgata tillates gesimshøyde på inntil 21 m.

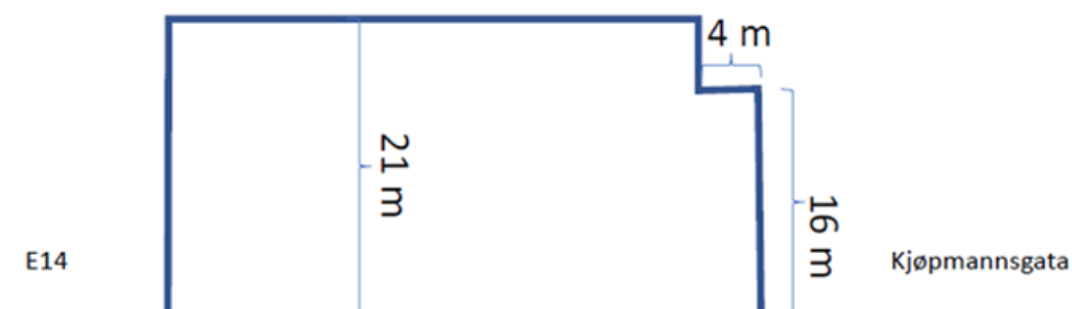
Dette er illustrert i figur 19.



BS33, BS34, BS35:



BS36:



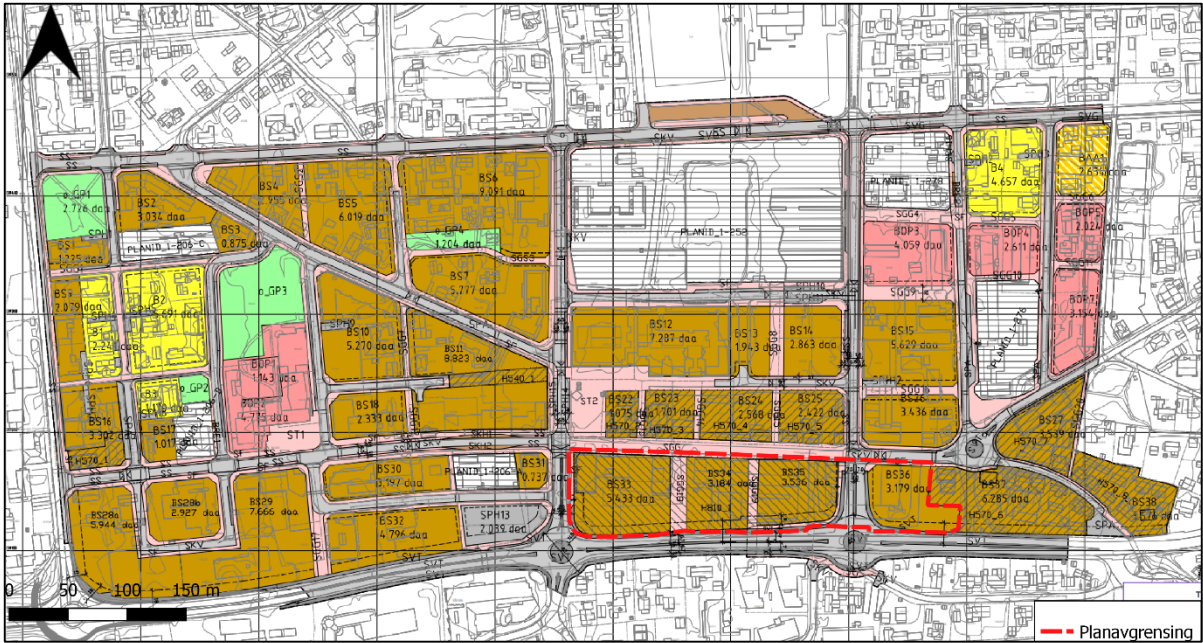
Figur 19: Skisse som viser maksimalt utnyttede byggehøyder iht. gjeldene bestemmelser.

2.3.5 Krav til utnyttelse

Det stilles krav om høy utnyttelse av alle utbyggingsområdene. For alle felter stilles krav om minimum 300 % BRA. Parkeringskjellere er inkludert i beregningen av BRA jf. punkt 2.3 i bestemmelsene for områdeplanen for Stjørdal sentrum (planid: 1-251).

2.4 Gjeldende reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan er områdeplanen for Stjørdal sentrum (planid: 1-251) som vist i figur 20.



Figur 20: Plankartet for hele områdeplanen og planavgrensning for denne detaljreguleringen i rødt omriss.

4 Beskrivelse av planidéen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for fortetting og transformasjon av et sentralt område i Stjørdal sentrum, i tråd med kommunens områdeplan for sentrum. Dette innebærer å etablere publikumsrettet virksomhet i bygningenes første etasje mot Kjøpmannsgata, samt andre sentrumsformål som bolig og næring i bygningenes øvrige etasjer.

Planlagt tiltak er av en vesentlig størrelse og har en lang tidshorison. Det vil derfor være hensiktsmessig å utarbeide en plan som åpner for en viss fleksibilitet. Dette betyr at man i utgangspunktet ikke ønsker å binde planen opp i et satt bruksareal til eksempelvis næring eller bolig, bortsett fra i første etasje hvor det skal etableres publikumsrettet virksomhet. Det stilles andre krav til etablering av bolig enn det gjør for næring. Videre planlegging vil avdekke hvor stor fleksibilitet det er mulig å legge til rette for.

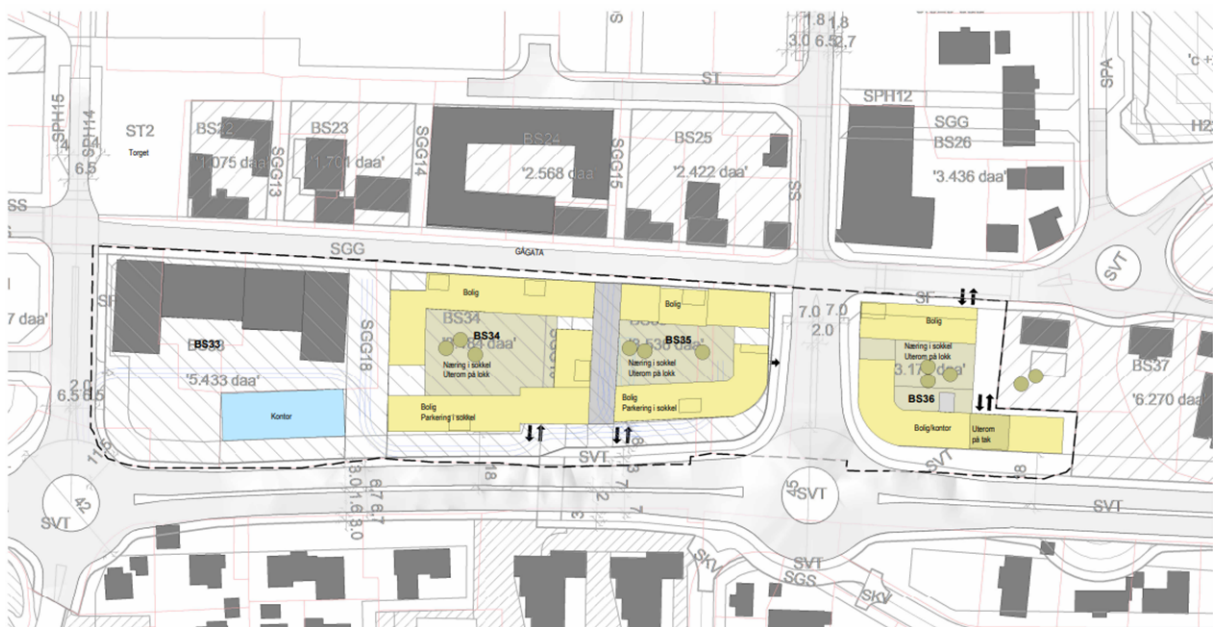
Sentrumsplanen krever høy utnyttelse av eiendommene, noe som også forutsetter skånsom utforming med tanke på solforhold til omkringliggende bebyggelse, planområdet i seg selv og gågata Kjøpmannsgata spesielt. Planområdets nærhet til den trafikkerte E14 forutsetter også gjennomtenkt utforming med tanke på støy inn i planområdet og sentrum for øvrig. Et høyt tetthetskrav kombinert med sol og støy fra samme retning gjør utformingen av planen krevende.

Foreløpige planer vil ikke berøre eksisterende bygninger i vest som ikke er i tiltakshavers (Coop Midt-Norge SA) eie, men adkomst til planområdet forutsettes i tråd med vedtatt områdeplan.

Planidéen forutsetter at område SGG19 (sentrumsplanen) forskyves litt østover slik at den flukter med SGG15.

Områdeplanen for Stjørdal sentrum åpner for en ny rundkjøring fra E14 som knytter seg direkte til Stokkanvegen (se figur 20). Planforslaget vil tilpasses en slik løsning.

Det er foreløpig ikke tatt stilling til fordeling mellom bolig og kontor ettersom det ønskes en fleksibel plan. For å få oversikt over hva som er mulig innenfor områdeplanens krav, er det utarbeidet to forskjellige situasjonsplaner. I figur 21 er situasjonsplan for maks antall boliger vist og i figur 22 er situasjonsplan for økt kontorareal vist.



Figur 21: Situasjonsplan med maks antall boliger.



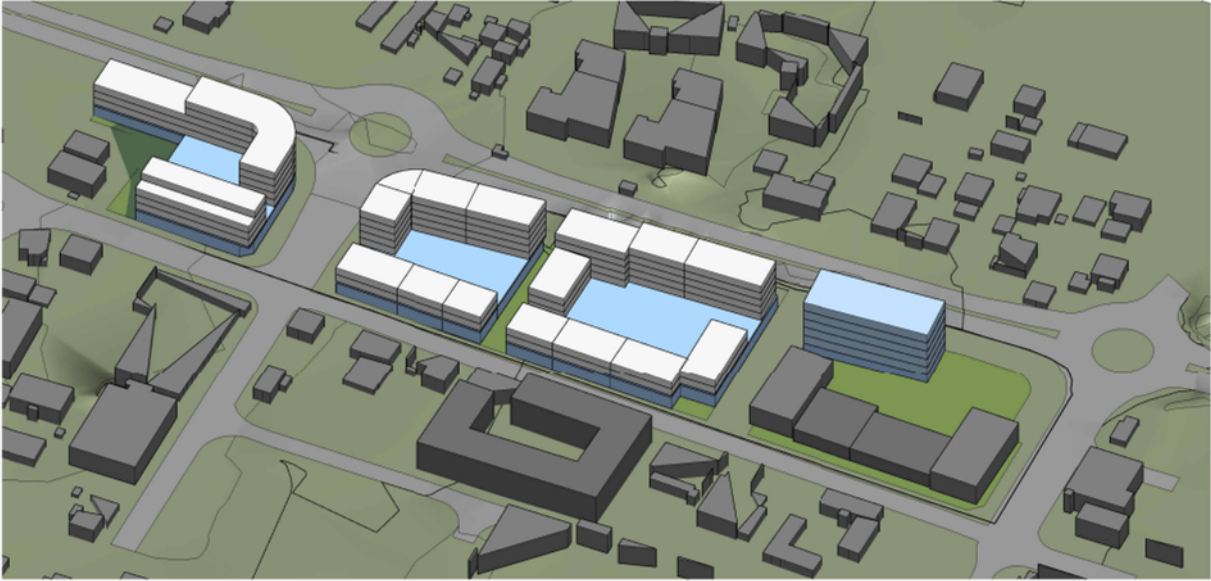
Figur 22: Situasjonsplan med økt kontorareal.

Innkjøring til planområdet med bil er tenkt i Stokmovegen i vest slik områdeplanen forutsetter. Her vil det legges til rette for gjennomkjøring på bakkeplan i område BS33. Rampe til parkeringsanlegg under bakkeplan plasseres i område BS35. Utkjøringen vil være i Stokkanvegen i øst, slik områdeplanen forutsetter. Det anlegges ikke parkeringsgarasje under grunnen i BS33. Parkeringsgarasjen vil ligge under BS34, BS35 og BS36. Varelevering løses på egen grunn.

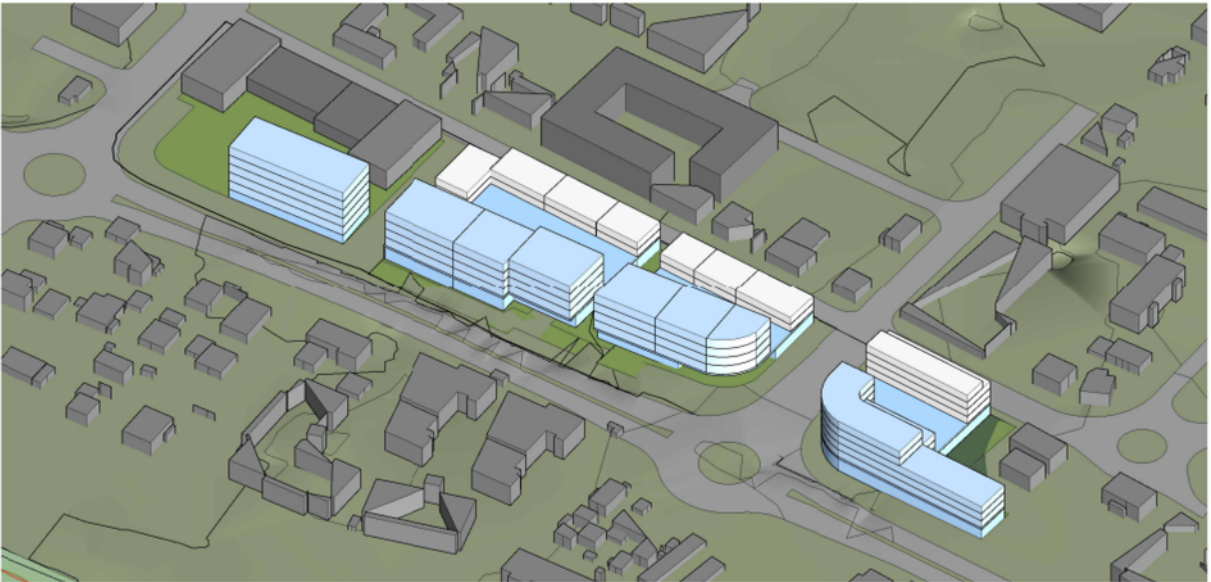
Modellbildene i figur 23, figur 24, figur 25 og figur 26 viser eksempel på utforming av bygningsvolum for maks antall boliger og med økt kontorareal.



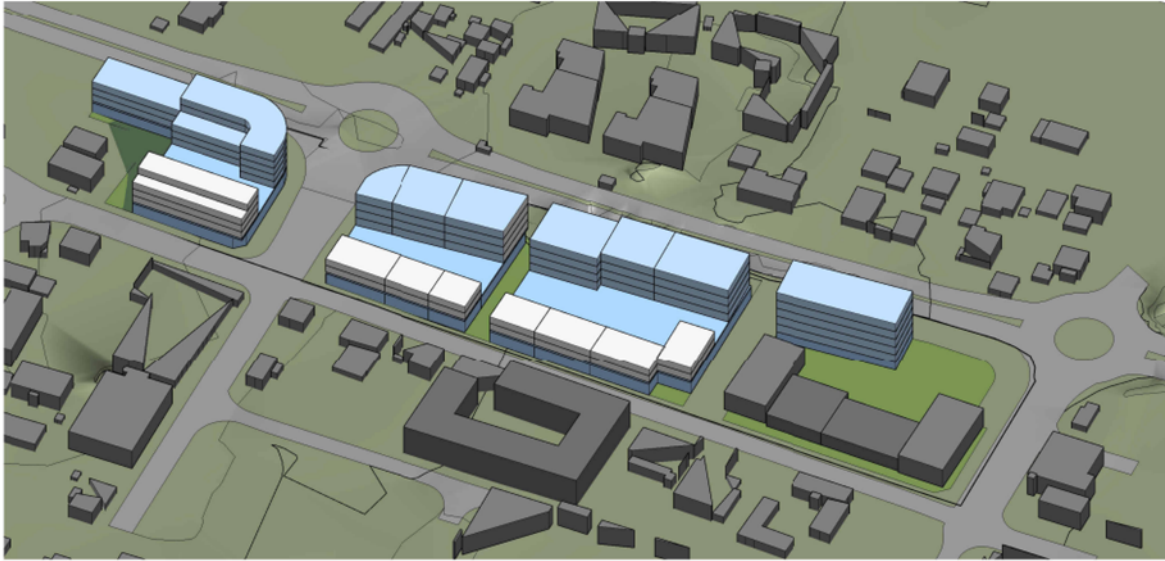
Figur 23: Eksempel på utforming av bygningsmasse med maks antall boliger sett fra sør/E14.



Figur 24: Eksempel på utforming av bygningsmasse med maks antall boliger sett fra nord/Kjøpmannsgata.



Figur 25: Eksempel på utforming av bygningsmasse med økt kontorareal sett fra sør/E14.



Figur 26: Eksempel på utforming av bygningsmasse med økt kontorareal sett fra nord/Kjøpmannsgata.

Planforslaget vil redusere utendørs parkeringsareal betraktelig og øke bygningsarealet og tettheten i tråd med sentrumsplanens føringer. Resterende uteareal vil tilpasses menneskelig aktivitet og trivsel.

Planen tar videre sikte på å utforme bygg med variert arkitektonisk utforming. Dette gjelder blant annet bygningshøyde og fasade, samt farge- og materialbruk av høy kvalitet. Dette vil ivaretas gjennom plankart og bestemmelser.

For ytterligere detaljer vises til vedlegg 1, 2, 4, 5 og 6.

5 Virkninger av planforslaget

5.1 Landskapsbilde/bybilde

Planarbeidet tar sikte på å øke Stjørdal sentrums urbane kvaliteter. Det vil si høy arealutnyttelse med differensierte formål som blant annet boliger, handel og kontorer. Dette vil sikre større aktivitet i gatene gjennom flere av døgnetts timer. Dagens aktivitet langs Kjøpmannsgata vil videreføres og forbedres.

Overflateparkering foreslås fjernet, og erstattes med attraktive byrom for menneskelig aktivitet. Parkering vil løses under bakken.

Forutsatt høy arealutnyttelse vil bygningene oppleves store langs E14, med en bebyggelse på opp mot 23 m (ca. 6 etg.). Langs Kjøpmannsgata vil byggene være vesentlig lavere (12 m), men fortsatt en økning fra dagens situasjon. Utformingen her må være gjennomtenkt sett opp mot gågatens bredde og karakter.

En publikumsrettet fasade med mye glass langs Kjøpmannsgata styrker samspillet mellom gata og bygningene. Dette skaper et tryggere og mer levende byrom.

Planen legger til rette for et tydelig gatenettverk med en dominerende kvartalsstruktur. Gatenettverket skal være likestilt og sikre trygg fremkommelighet for alle brukergrupper.

5.2 Kulturminner og kulturmiljø

Det finnes ingen kulturminner innenfor planområdet. Det grenser likevel til vernede kulturminner på andre siden av Kjøpmannsgata og i øst mot Kirkeveien. Planforslaget tar sikte på å styrke gatas posisjon som handelsgate i Stjørdal, og dermed bygge opp under gatas navn, Kjøpmannsgata.

5.3 Grønnstruktur

Alle bygninger vil opparbeides med tilstrekkelig uteoppholdsareal. Det vil opparbeides innslag av grønt både på felles uteoppholdsareal og i gate/gangarealer. Uteoppholdsareal vil være av både privat og offentlig karakter.

5.4 Naturmiljø og naturverdi

Det finnes ingen naturområder innenfor planområdet.

5.5 Naturressurser

Det finnes ingen påviste naturressurser i planområdet.

5.6 Grunnforhold

Området ligger på et flatt og allerede bebyggt område i Stjørdal sentrum. Det er derfor minimal fare for ras.

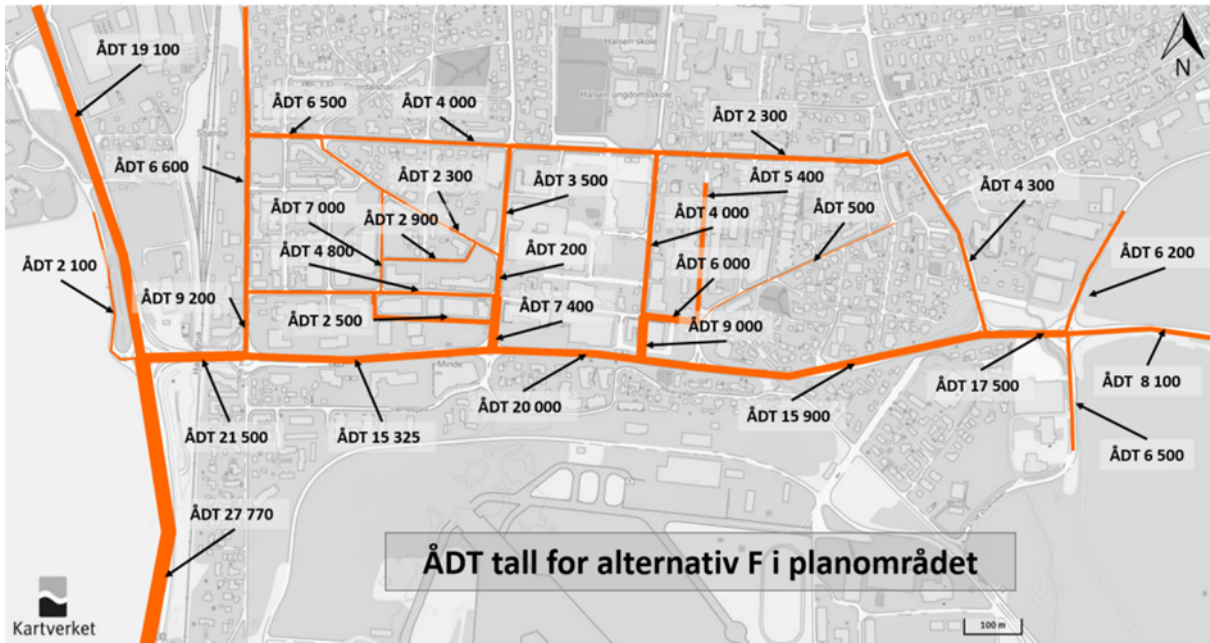
5.7 Miljøforhold

Planområdets nærhet til E14 krever stor bevissthet rundt støyproblematikken. Boliger vil i tråd med bestemmelsene i områdeplanen for Stjørdal sentrum ha en stille side. Bygningene vil delvis utformes som «støyskjermer» for Kjøpmannsgata.

Støy må utredes grundigere i tråd med retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging og bestemmelsene i områdeplanen for Stjørdal sentrum.

5.8 Trafikkforhold

Planen legger til rette for høyere arealutnyttelse, og dermed medfølgende høyere menneskelig aktivitet og trafikk. Kjøpmannsgata forutsettes å holdes bilfri, med tilkomst til planområdet i øst- og vestenden. Trafikksikkerhetstiltak og tilgjengelighet for myke trafikanter vil prioriteres høyt i arbeidet med planen. Figur 27 viser trafikkberegninger gjennomført i forbindelse med områdeplanen for Stjørdal sentrum.



Figur 27: Trafikkberegninger for 2040, forutsatt full utbygging og veinett likt alternativ F i trafikktredningen for områdeplanen for Stjørdal sentrum. Dette alternativet er ikke helt likt vedtatt områdeplan, da den blant annet forutsetter stenging for gjennomkjøring over torget. Kilde: Stjørdal kommune/Cowi.

5.9 Teknisk infrastruktur

I dag finnes hovedledninger under deler av planområdet. Disse ligger under området SSG18 i områdeplanen for Stjørdal sentrum. Dette er satt av til gangvei/gangareal/gågate. Dette området vil ikke bebygges, og derfor være tilgjengelig ved eventuell fremtidig graving.

Stjørdal kommunes vann- og avløpsnorm vil legges til grunn.

Løsninger for fordrøyning av overflatevann vil implementeres i alle byggefelt, og være en forbedring av dagens situasjon.

5.10 Sosial infrastruktur

Ettersom planforslaget åpner for boligbygging, vil dette belaste nærliggende sosial infrastruktur i form av barnehage og skoler. I dag finnes det barnehager og skoler for alle trinn i gangavstand fra planområdet. Kapasiteten på disse som følge av planforslaget må utredes nærmere.

Planforslaget forutsetter publikumsrettet næring i første etasje. Eksisterende bruk er i dag stort sett det samme. Planen legger til rette for større areal til næringsvirksomhet, og vil i så måte styrke Stjørdal sentrums handelstilbud.

5.11 Universell tilgjengelighet

Planforslaget legger til grunn en tydelig kvartalsstruktur med lange og oversiktlige gater. Dette vil gjøre byrommet lettere å navigere for alle. Tomta er flat, og store inngrep trengs dermed ikke for å sikre god fremkommelighet. Hindringer og kanter må likevel minimeres i størst mulig grad.

Planen vil tilrettelegge for fremtidig undergang under E14 i forbindelse med ny rundkjøring. Undergangen vil utformes i tråd med retningslinjene for universell tilgjengelighet.

5.12 Rekreasjonsinteresser

Planområdet inneholder få rekreasjonskvaliteter med unntak av Kjøpmannsgata i nord. Planen legger til rette for styrking av utearealet i hele planområdet. Andre uteoppholdsareal må i stor grad løses på bygningsmassenes tak eller lignende gitt tomtas beskaffenhet og områdeplanens føringer.

5.13 Barns interesser

Det finnes ikke områder beregnet for opphold for barn i planområdet i dag. Ved eventuell boligbebyggelse på tomten vil krav til uteoppholdsareal for barn følges, og dermed øke områdets attraktivitet for barn.

Undergangen under E14 vil flyttes og evt. stenges midlertidig under anleggsfasen. Denne brukes i dag som skolevei for elever på sørsiden av E14. Midlertidig stenging vil medføre en omvei til undergangene øst eller vest for denne. Begge disse ligger i underkant av 300 m i luftlinje unna den berørte undergangen.

5.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Områdeplanen for Stjørdal sentrum forutsetter flytting av avkjørsel fra E14 med ny rundkjøring, og deler opp det aktuelle planområdet. Finansiering av rundkjøringen er foreløpig ikke avklart.

5.15 Konsekvenser for næringsinteresser

Det drives i dag en rekke ulike næringsvirksomheter innenfor planområdet. Ved realisering av planen vil disse være nødt til å midlertidig eller permanent relokaliseres.

Ny bebyggelse kan imidlertid bedre tilpasses fremtidig bruk til ulike næringsformål.

5.16 Interessemotsetninger

Planarbeidet legger vedtatt områdeplan for Stjørdal sentrum til grunn og ser i utgangspunktet ingen spesielle interessemotsetninger.

5.17 Konsekvenser i anleggsfasen

Tiltaket vil føre til byggestøy i og rundt planområdet i anleggsfasen. Dette vil spesielt påvirke Kjøpmannsgata.

Det kan også medføre midlertidige trafikkomlegginger både for kjørende og gående. Tiltaket vil kunne føre til en eventuell omlegging eller midlertidig stengning av fotgjengerundergangen under E14

Planlagt rundkjøring er i konflikt med eksisterende bygg som må rives før arbeid med rundkjøring og forlengelse av Stokkanvegen kan igangsettes.

6 Medvirkning

6.1 Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Kjøpmannsgata kan i seg selv betraktes som et kulturminne, og flere bygninger med vernestatus ligger i tilknytning til denne. Planforslaget vil drastisk endre karakteren på sørsiden av gata.

Det er foreslått ny rundkjøring på E14 med avkjøring inn i planområdet. Rundkjøringen er i konflikt med eksisterende bygg. Finansiering og gjennomføring av denne må avklares mellom tiltakshaver, Stjørdal kommune og Statens vegvesen.

6.2 Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet

ROS-analyse vil utarbeides i forbindelse med planarbeidet.

6.3 Berørte organer og andre interessenter som skal varsles ved planoppstart

Stjørdal kommune bes om å fremskaffe adresseliste med relevante berørte organer og andre interessenter.

6.4 Prosesser for samarbeid og medvirkning

Medvirkningsprosess avklares med Stjørdal kommune i oppstartsmøte.

7 Etappevis gjennomføring av planforslag

7.1 Beskrivelse av byggetrinn

Planforslaget omfatter flere kvartaler, og gjennomføring av planen vil derfor skje i flere byggetrinn.

Første byggetrinn omfatter utbygging av området som i sentrumsplanen er benevnt BS34. Dette området planlegges utvidet litt mot øst slik at området omfatter det meste av eksisterende bygningsmasse på gnr/bnr 105/55. Dette forutsetter at området som i sentrumsplanen er benevnt SGG19 forskyves litt østover slik at det ligger i flukt med SGG15. Bygningsmassen på gnr/bnr 105/55 er i dårlig forfatning og har et stort behov for vedlikehold. Tiltakshaver ønsker derfor å sette i gang utvikling av denne eiendommen først.

Bygningsmassen på eiendommene gnr/bnr 105/7 og 105/22 er i god stand og har langsiktige leieavtaler. Tiltakshaver ønsker derfor å vente med utvikling av disse eiendommene. Områdene BS35 og BS36 planlegges derfor realisert som byggetrinn 2.

7.2 Beskrivelse av midlertidige løsninger for byggetrinn 1

Igangsetting av byggetrinn 1 forutsetter midlertidige adkomstløsninger. Innkjøring til området kan skje som vist i sentrumsplanen mens utkjøring planlegges via eksisterende avkjørsler fra eiendommene gnr/bnr 105/55, 105/7 og 105/22. Innkjøring til området kan i midlertidig situasjon også evt tillates via disse eksisterende avkjørslene.

I første byggetrinn planlegger tiltakshaver utbygging av hele BS34 og etablering av to-vegs rampe til parkeringskjeller. Rampa skal fungere både i midlertidig og fremtidig situasjon og planlegges plassert i BS35. Situasjonsplan for første byggetrinn er vist i figur 28 og figur 29.

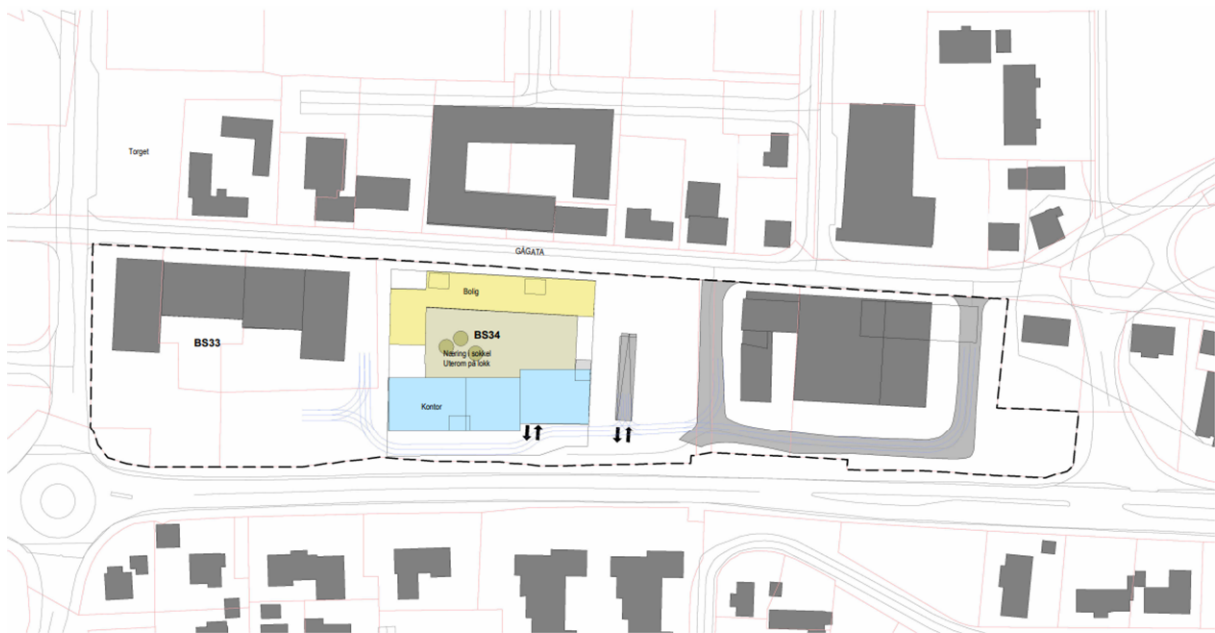
I område BS34 planlegges publikumsrettet virksomhet i bygningenes første etasje mot Kjøpmannsgata, samt andre sentrumsformål som bolig og næring i bygningenes øvrige etasjer.

Det planlegges varelevering kombinert med parkering i første etasje mot E14. Øvrig parkering i parkeringskjeller under hele BS34, samt noe utendørs parkering. Dette er illustrert i figur 30.

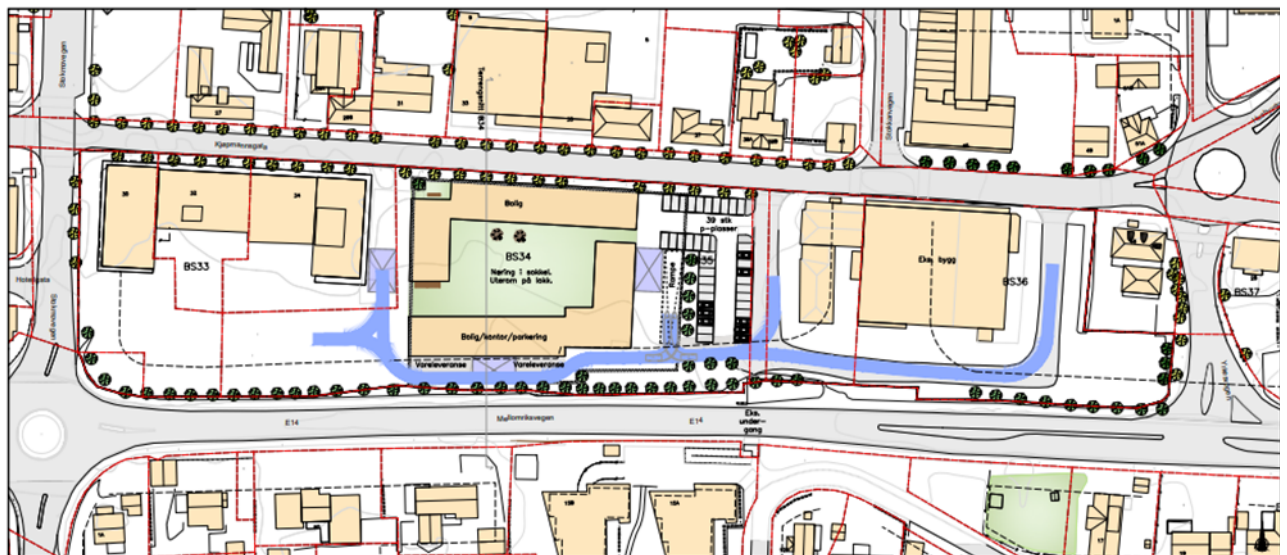
For ytterligere detaljer vises til vedlegg 3, 5, 7 og 8.



Figur 28: Situasjonsplan med maks antall boliger første byggetrinn.



Figur 29: Situasjonsplan med økt kontorareal første byggetrinn.

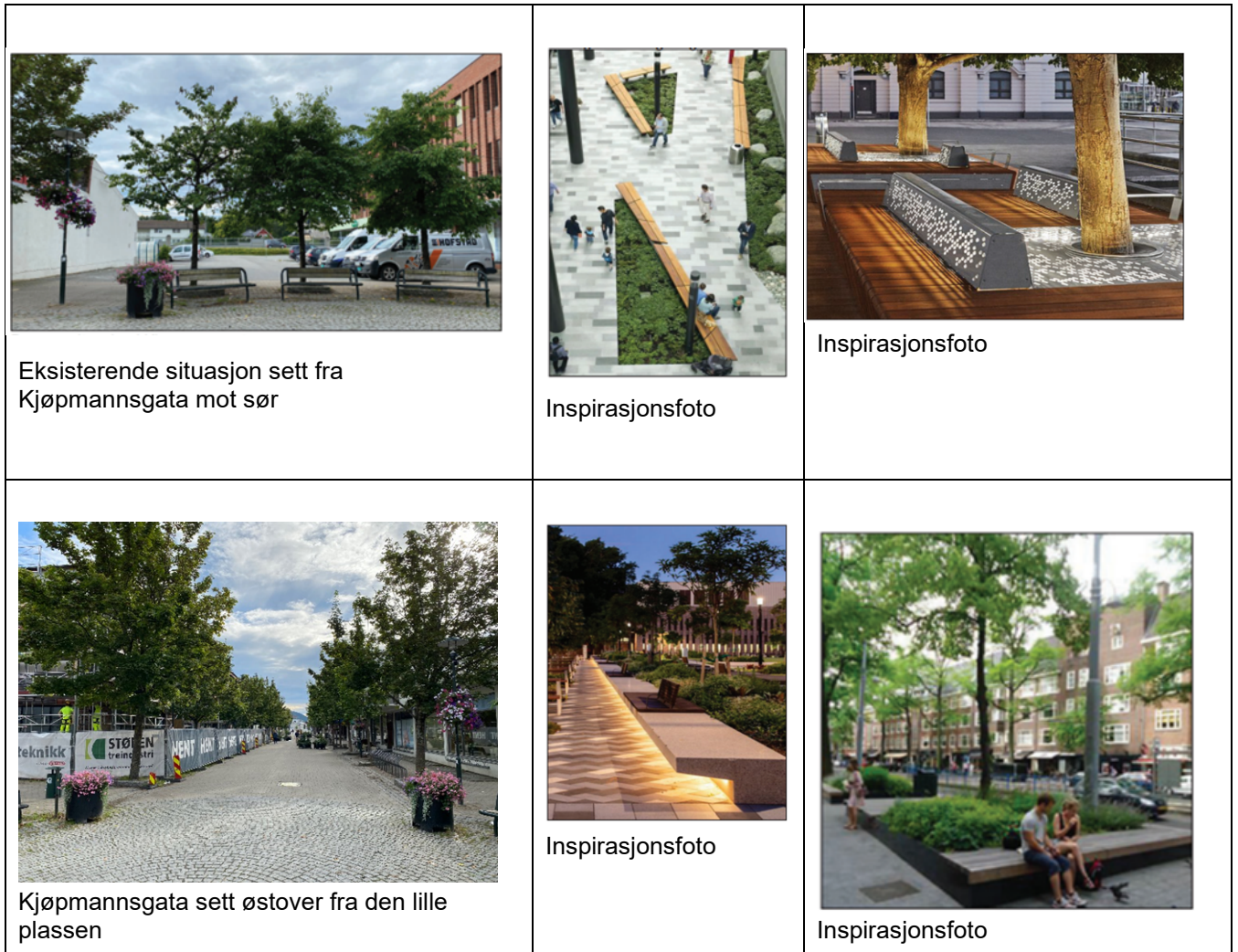


Figur 30: Illustrasjonsplan første byggetrinn.

7.3 Virkninger av midlertidige løsninger for byggetrinn 1

Byggetrinn 1 er første trinn i utviklinga av et viktig område i Stjørdal sentrum. Område BS24 på motsatt side av Kjøpmannsgata er allerede utviklet, og utvikling av BS34 vil bidra ytterligere til å øke sentrums urbane kvaliteter. Parkering løses hovedsakelig innendørs og bidrar til attraktive byrom for menneskelig aktivitet slik som f.eks på den lille plassen i krysset mellom Kjøpmannsgata, SGG14 og SGG18 som kan beplantes og møbleres slik at den får urbane kvaliteter som illustrert i

figur 31 og vedlegg 9.



Figur 31 Inspirasjon til løsninger for den lille plassen i Kjøpmannsgata

Byggetrinn 1 kan gjennomføres uten etablering av ny rundkjøring mellom E14 og Stokkanvegen. Nytt kjøremønster med innkjøring fra vest og utkjøring i øst kan etableres allerede i byggetrinn 1, men det er også mulig å gjennomføre byggetrinn 1 med både inn- og utkjøring i øst via eksisterende avkjørsler fra Kjøpmannsgata.

8 Vurdering av KU-forskriften

Forskrift om konsekvensutredninger angir hvilke type planer og tiltak som krever konsekvensutredning.

I § 6 angis hvilke planer som alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning. Disse er listet opp uttømmende i vedlegg I. Planlagt tiltak faller ikke innunder tiltakslisten i vedlegg I.

I § 8 angis hvilke planer som skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Slike planer er unntatt fra krav om planprogram. Disse tiltakene er listet opp i vedlegg II. Planlagt tiltak må sies å falle innunder punkt 11j i vedlegg II, *Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål*, da vesentlige deler av bygningsmassen vil bli benyttet til næringsformål. Det faller likevel ikke klart under dette punktet, da store deler av bygningsmassen vil benyttes til bolig, og at bebyggelsen er fordelt over flere kvartaler.

Videre må tiltaket vurderes i hvilken grad det vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. kriteriene i § 10. Tiltaket forutsetter stor fortetting og utbygging av allerede bebygde arealer i tettbygd og bymessig bebyggelse. Dette kan føre til konsekvenser for spesielt trafikken i området.

§ 8 bokstav a åpner likevel for unntak fra kravet om konsekvensutredning hvis det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan, og reguleringsplanforslaget er i tråd med denne tidligere planen. Tiltaket i denne detaljreguleringsplanen vil basere seg på føringer gitt i områdeplanen for Stjørdal sentrum. Denne planen er konsekvensutredet for en rekke temaer som kan gi virkninger for miljø og samfunn. Områdeplanens føringer er basert på konsekvensutredningenes konklusjon, som igjen vil føre til at planforslaget vil være i tråd med disse.

På bakgrunn av dette konkluderer plankonsulent med at planen er fritatt for krav om konsekvensutredning, jf. § 8 bokstav a.

9 Vedlegg

Vedlegg 1	Illustrasjoner planidé
Vedlegg 2	Situasjonsplan planidé
Vedlegg 3	Situasjonsplan første byggetrinn
Vedlegg 4	Solstudie planidé
Vedlegg 5	Parkeringskjeller
Vedlegg 6	Illustrasjonsplan planidé
Vedlegg 7	Illustrasjonsplan første byggetrinn
Vedlegg 8	Lite torg i Kjøpmannsgata
Vedlegg 9	Foreløpig ROS-analyse