



KYSTVERKET
MIDT-NORGE

Innherred samkommune
Postboks 130
7601 LEVANGER

[Sendt pr e-post](#)

Deres ref.:
KRKA 2013/2141

Vår ref.:
2015/1257-4

Arkiv nr.:
413.2

Saksbehandler:
Oddbjørn Sæther

Dato:
08.04.2016

Høringsuttalelse - Kommunedelplan Verdal by 2016 - 2030 - Verdal kommune - Nord-Trøndelag fylke

Viser til oversendingsbrev 15.02.2016 med vedlegg.

Etter vedtak i komite plan og samfunn i Verdal 09.02.2016 sak nr 8 er planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn og samtidig høring.

Planområdet er identisk med tilsvarende kommunedelplan vedtatt 26.03.2007.

Formålet med planforslaget er å fastsette overordnede og helhetlige rammer og styringssignal for den fremtidige arealdisponeringen innenfor planområdet. I områder der reguleringsplan eller bebyggelsesplan ikke foreslås beholdt (se egen sak om oppheving av planer), er det meningen at kommunedelplanen skal bli førende for arealbruken.

Kommunedelplanen skal legge føringene for hvordan arealbruken framover i tid skal styres, noe som er avgjørende for videre byutvikling og vekst. Fortetting, både i sentrum og på industriområdet, er i stor grad markedsstyrt, men det kan legges bedre til rette for dette i kommunedelplanen. Samtidig er mer areal til bebyggelse og anlegg en forutsetning for videre utvikling av Verdal by som et attraktivt bo- og handelssentrum. Utvidelse av industriområdet, havna, transportbånd for kalk- og fyllittstein fra Tromsdalen, samt lokalisering av småbåthavna, er også større plangrep som bør avklares. Gjennom foreliggende planforslag ønsker kommunen å legge til rette for en framtidig utvikling med vekstmuligheter i byområdet.

Planforslaget gir ikke svar på alle utfordringer, da det for noen forhold vil være nødvendig med mer omfattende utredninger i forbindelse med detaljregulering.

Kystverket har følgende innspill og merknader:

I vår uttalelse 07.04.2016 til opphevelse av 121 gjeldende regulerings- og bebyggelsesplaner (egen sak i forbindelse med utarbeiding av den nye delplanen), antydte vi i hovedsak hva som er vesentlige områdene som har betydning for, eller hvor nye tiltak kan komme i konflikt med bestemmelser etter havne og farvannsloven og tilhørende forskrifter.

Vi ser klare fordeler med oppheving av eldre regulerings-/detaljplaner som stykkevis og delt er endret og tilpasset ulike situasjoner over lengre tidsepoker. Vi berømmer kommunen for

Region Kystverket Midt-Norge

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon:	+47 07847	Internett:	www.kystverket.no
				E-post:	post@kystverket.no
For besøksadresse se	www.kystverket.no	Bankgiro:	7694 05 06766	Org.nr.:	NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

å ta tak i dette, og starter på nytt med en helhetlig oversiktsplan med krav om ny detaljering/reguleringsplan før nye tiltak kan igangsettes. Vi har stor tro på at dette skal gå rimelig smertefritt selv om mange skjær i sjøen kan dukke opp i en overgangsperiode med manglende detaljering i planverket. Det må derfor forventes en del dispensasjonssaker også i overgangsperioden, men kanskje færre og lettere enn de som likevel oppstår ved delvis utdatert planverk som antydnet i den saken.

For vårt ansvars-/interessefelt vil verne-/fredningsplanene både øst og vest for industri og havneområdet på Ørin være avgrensende for de fleste nye tiltak og tiltaksbehandling etter havne og farvannsloven. Dette gjelder både tiltak som krever behandling av Kystverket og tiltak som behandles av lokal havnemyndighet. I elveløpet skal eventuelle nye bruer behandles av Kystverket både som tiltak og for navigasjonslys og farvannsskiltning.

Eventuelle sjøførte kabler/rør/ledninger i disse områda kan ha betydning for ferdsel og sikkerhet og behandles av lokal havnemyndighet så langt de ikke strekker seg ut i forskriftsfesta farledsareal (her utenfor planområdet). Rør/ledninger/kabler skal merkes i strandsonen med skilt som i største format er minimum 4m².

I planbestemmelsen bør det derfor medtas at farvannsskilt etter søknad til Kystverket kan tillates større enn 4m² dersom slikt behov oppstår.

Ørin industri- og tilhørende havneområde land og sjø vil være område hvor vi ser for oss at manglende detaljeringsgrad kan skape problem dersom kommunen og utbyggere ikke har klare formeninger om hva som er, eller skal være, endelig kaifrontlinje. Videre hvilke dybder som skal oppnås ved ulike kaier. Vi er selv usikre på om planforslaget viser kaifronter eller om det skal være a) topp utfyllingsskråning, B) utfyllingsskråning ved nullkoten eller c) utfyllingsfot på sjøbunn. Planen er også uklar på om det tenkes kaier både på industriområdet og på havneområde land. Dvs et vidt spenn mellom hva som egentlig framstilles og hvordan det tolkes av den enkelte som skal bruke planen.

I området som benevnes Havneområde land er indre basseng omgitt av rette linjer som omfatter eksisterende kaifrontlinjer og nye rette linjer som tilsynelatende kan tenkes være planlagt som kaier siden de øvrige er det. Planen tilkjenner ikke klart om dette også skal være kaifronter. Dvs at planen ikke et styringsredskap som nødvendigvis tolkes likt.

Kystverket anbefaler at ordet "Kaifront" som påføres plankartet der slike er tenkt. Da med bestemmelser om at utfyllingsfot på sjøbunn ikke skal tillates utenfor vist kaifrontlinje. Gjelder også utfylling nærmere denne linjen enn at det på et senere tidspunkt skal kunne utdypes til xx-meter inn mot planlagte kaifronter.

Kommunedelplanen åpner for mudring til minus 15m noe som tilsier at mudringsskråninger ved stigning 1:3 vil strekke seg 45m eller mer innover mot land for å oppnå en slik dybde ved kaifront. Da med mindre kostnadsdrivende ekstratiltak kan iverksettes. Tilsvarende vil en forhåndsutfyllt utfylling fra land som nevnt over, ikke kunne mudres inn under på et senere tidspunkt. Ved å ha et bevisst forhold mellom disse nedfelt i plankartet, da med kartfesta grenser for maks utfyllingstopp i forhold til planlagte kaifronter og planlagte dybder ved kaifront, vil besparelser kunne være store i forhold til ikke å ha forutsigbare utfyllingsgrenser.

Så langt mulig anbefaler vi at maks utfyllingsgrense visualiseres i plankartet for utfyllingstopp mot sjø i områder der det er ment å være kaier utenfor. I så fall gjelder det både i havneområdeland og i industriområdet.

Planforslaget viser for øvrig ikke byggegrenser mot sjø i industri og havneområder. Dette bør kunne framstilles i planen og i alle fall være en rettesnor fram til ny reguleringsplan for områda er vedtatt.

Ny utforming av piren i søndre havneområde vil medføre endring av eksisterende navigasjonsinstallasjoner. Før flytting/endring av slike kan skje må det være forelagt og godkjent av Kystverket i god tid før tiltak skal utføres. Disse gir navigasjonsveiledningen som skal endres i sjøkart, nasjonale registre og kunngjøres samtidig med nyetablering. Følgende bestemmelse bør tas inn på formålet:

Plan for nyetablering eller flytting/endring av gjeldende navigasjonsinstallasjoner må være forelagt og godkjent av Kystverket før gjennomføring kan skje.

Med mindre det er skjedd endringer antar vi at formålet "Havneområde sjø" fortsatt ikke skal benyttes i kommuneplaner. I så fall vil det være naturlig å endre dette til "Ferdelsområde sjø" med bestemmelse om at:

Området omfatter havneareal i sjø areal for manøvrering i forbindelse med anløp Ørin-området. Det ikke skal tillates kabler, rør, ledninger eller andre installasjoner til hinder for bruk av anker ved anløp kaier i området.

I planen er det åpnet for å vurdere småbåthavn sør for innløpet til det større havnebassenget. Det er nevnt i planen at det ikke dermed er avgjort om småbåthavn kan plasseres her, og at dette må avgjøres i en mer detaljert planprosess senere.

Kystverket signaliserer en viss risiko med småbåter ut/inn her samtidig som store skip på veg ut/inn en trang og skrått møtende kanal. Sistnevnte vil ikke ha mulighet for unnamanøver. Ikke minst gjelder dette tilstrekkelig sikt mellom de ulike fartøy ut fra land. Men også småbåter med forkjørsrett på veg ut og et større skip i siget og skal inn.

Vi har ikke innvendinger til at området tas med i planen og at spørsmålet være/ikke være avgjøres på et senere tidspunkt i forbindelse med detaljplanlegging i område som da også omfatter innseiling til havna.

Planen opprettholder mulighet for intermodalitet mellom godstransportformer, der både bil, jernbane og sjøtransport skal være ivaretatt ved at jernbanetrase er tatt med i planforslaget.

Jernbanetrase (sidespor) kan med fordel framstilles tydeligere i plankartet.

Så langt har vi ikke ytterligere merknader. Viser for øvrig til vår uttalelse 07.04.2016 til opphevelse av planverk i egen sak.

Med hilsen

Børre Tennfjord
Konst regiondirektør
Dokumentet er elektronisk godkjent og uten signaturer

Oddbjørn Sæther
senioringeniør

Eksterne kopimottakere pr e-post:

Trondheim Havn IKS	Postboks 1234 Sluppen	7462	TRONDHEIM
Fylkesmannen i Nord-Trøndelag	Postboks 2600	7734	STEINKJER
Nord-Trøndelag Fylkeskommune	Postboks 2560	7735	STEINKJER