Naturvernforbundet
i Verdal

Verdal, lørdag 9. april 2016

Innherred samkommune
Postboks 130
7601 Levanger
postmottak@innherred-samkommune.no

Høringsuttalelse for kommunedelplan Verdal by

Naturvernforbundet viser til Verdal kommune sin nettside hvor det den 19. februar ble kunngjort at forslag til ny kommunedelplan ligger ute til høring. Med dette gir vi vår uttalelse i saken.

Planen er svært omfattende og får konsekvenser for mange forhold knyttet til natur- og miljøvern i Verdal kommune. Denne uttalelsen gir synspunkt på følgende saksområder:

Dyrkajord og friluftslivsinteresser

Effektiv arealutnyttelse

Tilrettelegging for miljøvennlig transport

Infrastruktur for transport og fritid

Dyrkajord og friluftslivsinteresser

Beboere og naturvern-interesser har tydelig signalisert at kommunedelplanen må sikre en god og varig grenseovergang mellom Fætten og industrien. At ikke dette er fulgt opp i planforslaget er svært skuffende. Slik planforslaget ser ut stilles i realiteten heile Fætten til disposisjon for langsiktig bit-for-bit utvidelser av Ørin industriområde. At det er god grunn for denne bekymringen støttes av at Fylkesmannen ved flere anledninger har uttrykt at hensyn til jordvernet fordrer at Fættaskogen må stå som den sørlige grensen for industriområdet[1].

Som konkret innspill til det videre planarbeidet anmoder Naturvernforbundet om at arealer i Fættaskogen settes av til en varig *grønn strek*. I tillegg til å verne dyrkajorda må denne bufferen få tilstrekkelig med vegetasjon til å fungere som en god skjerm. Langs den *grønne streken* må det planlegges en gang- og sykkelsti som på en trygg og trivelig måte forbinder Kjæran-området med Havfrua.

[1] Jamfør brev fra FM til RG Prosjekt AS, datert 2.6.2008, hvor det blant annet står: «Landbruksdirektøren anser den nå foreslåtte "grensen" inne i Fættaskogen som den absolutte mot sør. Skal Fættaskogen ha en grense-effekt kan skogparsellen, etter landbruksdirektørens vurdering, ikke gjøres smalere.»

Likedan ser vi med stor bekymring på at førsteklasses dyrkajord flere steder i planområdet overføres til boligformål. Med tanke på fremtidens behov for matproduksjon mener vi det er minimalt med dyrkajord som skal tas til boligbygging. En moderne kommunedelplan for Verdal by må gi føringer som sikrer dyrkajorda på lang sikt, ikke bare for planhorisonten fram til 2030. Det betyr at planen må forsynes med en *grønn strek* mellom de store landbruksarealene og bebyggelsen i sentrum (for eksempel boligområdet på Reinsholm).

Effektiv arealutnyttelse

Kommunedelplan Verdal by omfatter arealene hvor Verdalselva møter Trondheimsfjorden. Det er ikke rart at det er nettopp her innlandskommunen har det største arealpresset. Kommunikasjonsmessig er dette den optimale plasseringa for mange bedrifter. Samtidig ønsker befolkningen tilgang til fjæra og fjorden, naturmangfoldet er ekstra høgt der hvor biotoper møtes og elveslettene i planområdet har noe av den aller beste matjorda i kommunen.

At en har fått høyere arealpress gjenspeiles til en viss grad i planforslaget. Det legges opp til en fortetting både i selve sentrum og i næringsområdene nærmere fjorden. For eksempel så endres kravene til utnytting av næringsareal i sentrum fra maksimum 66 % BYA til minimum 75 % BYA.

<u>Næringsområder</u>
Når det gjelder nytt areal til næringsvirksomhet så foreslås det å ta mesteparten av Fættaskogen. Dette vil være et svært alvorlig grep, med store negative konsekvenser for landbruksinteresser, friluftsinteresser og bo-lyst både på Fætta og nærliggende boligområder. For ikke å snakke om det lokale naturmangfoldet mellom industriområdet og kommunegrensa. En skulle derfor forvente at dette forslaget kom som et resultat av en svært grundig utredning. Det gjør ikke det. Kommunedelplanen må derfor suppleres på følgende områder:

- En utvidet konsekvensutredning av forslaget, hvor en går inn i problematikken med at Fætten vil degraderes som boligområde fordi det ikke settes en absolutt sørgrense for industriområdet
- En konsekvensutredning av alternativet; å sette sørgrensen for industriområdet ved den nåværende Fættaskogen.
- Legge inn klare skiller mellom industriområdet og LNFR-området på Fætten.
- Ny vurdering av innspill fra innbyggere på Fætten.
- En oversikt over funksjonelle og ledige areal til industriformål i kommunal / privat / næringsmessig regi med mulig potensiell fortetting.
- En utredning av kostnadene med å få opparbeidet Ørin Nord
- En plan for finansiering av Ørin Nord, ved hjelp av en eller flere aktører
- En plan for frigjøring av areal ved å grave ned høyspentlinja som går tvers gjennom dagens industriområde
- Også «hvitt område» (eksisterende plan) må få økte krav til arealutnytting (høyere minimum- og maksimum % - BYA), samt ny makshøyde (høyere)

For næringsbebyggelse utenfor sentrum foreslås det et minimumskrav på 25 % BYA (punktene 1.6.3 og 2.9.4 i planbestemmelsene). Gjeldende kommunedelplan har en tilsvarende bestemmelse om minimum 10% BYA for ny næringsbebyggelse i Fættaskogen. Den nye

bestemmelsen beskrives som «et moderat skritt i riktig retning som ikke bør få nevneverdige negative virkninger» (s. 64 i planbeskrivelsen). Denne situasjonsbeskrivelsen avslører en holdning om at næringsvirksomhet skal skånes fra negative virkninger av arealpresset i planområdet. Samtidig skal altså Fættaskogen ofres.

Er 25 % BYA en høy utnyttingsgrad i et næringsareal? For å få et sammenlikningsgrunnlag så har vi sett på tallene fra en rapport utarbeidet av Rambøll (2013): "Grad av utnytting - Borgeskogen industriområde". Dette er et nokså alminnelig industriareal i Stokke kommune. Det består av 45 bebygde tomter av forskjellig størrelse. Her finner en engrosforretninger, industrilager, verkstedhaller og kontorer. Sett bort fra verftsindustrien i Verdal så er bruken av arealene sammenlignbart med det vi har i Industriområdet Ørin.

Av de 45 tomtene i Borgeskogen så var 40% (18 stk) utbygd med minimum 30% BYA. Faktisk så var 31% (14 stk) av tomtene utbygd med en BYA på over 35%. Industri med høy arealutnyttingsgrad var gjerne engrosforretninger og lagerhaller uten særlige behov for utendørs lagerplass eller manøvreringsbehov.

Som en ser så gir ikke minimumskravet på 25 % BYA nødvendigvis en høy utnyttelse. For noen virksomheter må en kunne forvente langt mer. Andre trenger mye plass utendørs til manøvrering og lagring.

Det er kjent at det fins en del areal i industriområdet som står ubrukt[2]. Et tiltak for å komme denne situasjonen til livs vil være å gi kommunedelplanen et stramt regelverk med differensierte krav til arealutnytting, tilpasset hvilken type virksomhet som skal foregå der.

Boligområder

Planen tar høyde for en befolkningsvekst på 2000 frem til 2030. Behovet for boenheter er estimert til ca. 1000. I planen er det lagt opp til en betydelig fortetting i sentrum av kommunen, og at alle boenheter skal bygges der. Dette skjer i stor grad på bekostning av dyrkajord.

Naturvernforbundet erkjenner at bosetningsspørsmålet ikke er lett. Viktige interesser står i motsetning til hverandre. Fra et samfunns- og miljøperspektiv vil det være positivt med en tett og sentrumsnær utbygging. Dette vil helt klart bidra til et mer miljøvennlig transportmønster hvor man vil kunne gå og sykle til hovedfunksjoner, kollektivknutepunkter (tog) og arbeidsplasser (sentrum, Ørin).

Samtidig syns vi ikke planforslaget viser tilstrekkelig vilje til å unngå nedbygging av viktig jordbruksareal. Med tanke på fremtidens behov for matproduksjon mener vi det er minimalt med dyrkajord som skal tas til boligbygging. Vi savner disse grepene:

- Kvantitet: Antallet nye boenheter innafor planområdet er satt for høgt. For det første – det er planlagt 227 flere boenheter enn det estimerte behovet på 1000 (s. 9 i planbeskrivelsen). For det andre – også grendene i Verdal kommune skal kunne vokse i befolkningstall. Blant disse finner vi for eksempel en del boligfelt utafor planområdet

[2] Innherred samkommune v/ fagansvarlig Per Anders Røstad uttalte til Innherred 12.03.16, s. 26: «- Vi ser at en del aktører sitter på mye ubrukte tomter. Dette fordi det har vært billig å kjøpe tomter.»

som er iferd med å bli mer tilgjengelige vha miljøvennlig transport: Sykkelveiene blir bedre og det kommer til å bli mer og mer vanlig med el-sykler.

- Kvalitet: En har tillatt seg å si nei til boligområder med liten / ingen reduksjon av dyrkamark. Dette gjelder i særdeleshet forslagene på Fætten.
- Utnyttingsgrad: Noen boligområder åpner for utbygging med lav utnyttingsgrad. Dette gjelder for eksempel Bergsmyr hvor dyrkamark omdisponeres til eneboliger.

Parkeringsareal

Både syklister og fotgjengere opplever at store parkeringsplasser er uoversiktlige og trafikkfarlige. Det er på tide å erkjenne at høgt aktivitetsnivå i et konsentrert Verdal byområde ikke kan kombineres med store parkeringsområder på bakkeplan. Dette gjelder ikke minst med tanke på barn og unge. Færre bil-parkeringsplasser gir dessuten:

1. Et enda triveligere handelssentrum.
2. Mer plass til leilighetsbygg, dvs flere lokalkunder som kommer til fots.
3. Med større kundegrunnlag (og bedre plass) kan handelen utvikle seg videre.

Allikevel foreslår planen en ny parkeringsplass i sentrum (område 20) . Denne grønne flekken inngår idag som en parkmessig helhet ned mot bekken. At grunnen er forurenset betyr ikke at den grønne flekken ikke kan ha en misjon som en grønn flekk i et ellers noe asfaltert Verdal sentrum. Vi oppfordrer til at denne grønne flekken får forbli grønn.

Om reguleringsbestemmelsene: Siste års praksis i Verdal har vært at nytt areal til detaljhandel skal ha minst èn parkeringsplass per 50 m2 – det samme som planforslaget sier. Til sammenlikning kreves det i Trondheim sentrum 100 m2 før det kan anlegges maksimum èn parkeringsplass. Naturvernforbundet mener det ikke er framtidsrettet å kreve over dobbelt så mange parkeringsplasser som i Trondheim. Vi foreslår at det i den nye kommunedelplanen fastsettes at for 75 m2 BRA til detaljhandel skal det anlegges **maksimum** en parkeringsplass for bil samt minimum tre oppstillingsplasser for sykkel.

Likedan er det i planforslaget satt opp at også kontorbygg skal ha minimum en parkeringsplass for bil per 50 m2 BRA. Dette er nøyaktig det samme kravet som en finner i gjeldende kommunedelplan. Samfunnet må etter hvert forvente at både ansatte og besøkende til kontorbygg i større grad ankommer med sykkel eller kollektivtransport. Også for kontorbygg bør derfor kommunedelplanen fastsette at for 75 m2 BRA skal det anlegges **maksimum** en parkeringsplass for bil. For kontorpersonale bør det dessuten kreves at samtlige oppstillingsplasser for sykkel har overbygg.

Tilrettelegging for miljøvennlig transport

Miljøvennlig transport er omtalt i avsnitt 6.10 og 6.11. Det som står om sykkelbruk i avsnitt 6.10 er i stor grad hentet fra sykkelplanen til Innherred samkommune.

Det er positivt at sykkelplanen er kommet på plass. Men i kommunedelplanarbeidet burde en kunne se sykkel, gange og kollektivtrafikk og bil i sammenheng. Sykkelplanen har ingen konkrete mål for reduksjon i biltrafikk eller reduksjon av andelen av trafikken som utføres med bil. Sykkelplanarbeidet burde videreutvikles i denne retningen.

Det er grunn til å minne om Trondheim kommunes vellykkede miljøpakke. Denne miljøpakken har også gitt store statlige tilskudd på samferdselsområdet til Trondheim kommune. Men betingelsen i denne satsningen har vært forpliktelser til redusert biltrafikk. Sykkelplanen burde også videreutvikles i kommuneplanarbeidet med en større grad av detaljering. Sykkelkartet som presenteres i avsnitt 6.10 er litt lite detaljert.

Overgang fra bil til sykkel og gange gir bedre helse, reduksjon i CO2-utslipp og mindre støy. Det er også slik at overgang til sykkel og gang gir økonomiske fordeler. Ennå er det lenge til at det blir en tilfredsstillende løsning på trafikk-køene inn og ut av Ørin industripark. En langt større andel jobbsyklister til og fra Ørin ville ha gitt mindre kø og reduserte utgifter for næringslivet på Ørin. Sykkelplanarbeidet på Innherred burde derfor videreutvikles til å inkludere en sykkelsatsning for Ørin industripark – gjerne i samarbeid med næringslivet.

Verdal har vært med i Sykkelbynettverket siden 2012. Vi trenger en ordentlig markør som profilerer oss som sykkelby. Derfor er det bra at det foreslås en retningslinje (1.5.8) om at Øra-brua vil kunne stenges for kjørende. Dette vil selvsagt også gi en stor gevinst som en effektiv snarvei for gående og syklende. Attpåtil vil en kunne fjerne autovernet på Ørmelen-sida og slik frigjøre areal til et romslig og attraktivt uterom mellom Elvevegen og Fredrik Nilssens veg. Stengning av brua er et tilnærmet gratis sykkeltiltak som kan bli meget effektivt. Og slike bilrestriktive tiltak er i seg selv et kriterium for statlige tilskudd til kommunale miljø og sykkelsatsninger. Ved en slik strategi kan Verdal kommune i prinsippet få meget godt betalt for å gjennomføre svært billige bilrestriktive tiltak.

Infrastruktur for transport og fritid

Småbåthavn

I planforslaget er det foreslått å legge til rette for en ny småbåthavn kloss inntil Rinnleiret naturreservat og midt i et Ramsar-område. Arealet som småbåthavna beslaglegger er i tillegg et bløtbunnsområde. Dette er en naturtype som er svært viktig for furasjeringen til alle fuglene som hekker og lever i området. Blant fuglene som bruker dette som overvintrings- og hekkeområde er vipe med rødlistestatus sterkt truet, og storspove og sanglerke som begge har rødlistestatusen sårbar. Å tillate en utbygging av småbåthavn med molo, vil kunne føre til endrete strømforhold og nedslamming i tilliggende områder. Dette vil gjøre at området tapes i verdi som furasjeringsområde. I tillegg vil båttrafikk kunne fortrenge fuglelivet, og dertil være i strid med §. 3, punkt 2 i verneforskriften for Rinnleiret naturreservat. I konsekvensutredningen påpekes det at administrasjonen er uenig i forslaget, og at Norsk Ornitologisk Forening tillater tiltaket så lenge det ikke forstyrrer fuglelivet. Dette er et merkelig utsagn, og ny forskning tilsier at båttrafikk nærmere enn en kilometer kan være veldig forstyrrende på fuglelivet[3]. Samlet sett er det sannsynlig at tiltaket vil ha en svært negativ verdi for naturmangfoldet.

[3] Follestad, A. 2015. Effekter av forstyrrelser på fugl og pattedyr fra akvakulturanlegg i sjø - en litteraturstudie. - NINA Rapport 1199. 44 s.

Småbåthavna er i tillegg tenkt å legges til et svært populært rekreasjons- og badeområde ved Havfrua. Å etablere en småbåthavn der det er foreslått vil forringe områdets kvalitet som rekreasjonsområde. Det er mange flere som vil ha nytte av et attraktivt badeområde enn det er småbåteiere. Med knapphet på sjønære areal så vil det være ting det ikke er plass til. De store naturverdiene gjør at vi går imot forslaget om ny småbåthavn som foreslått.

Ny adkomstvei til industriområdet

Naturvernforbundet forstår at det er behov for nok en vei til industriområdet. Samtidig er vi meget kritiske til den planlagte traseen. For det første vil det bli et massivt inngrep som vil skjære gjennom kulturlandskapet på Fætten og avskjære dette fra fjorden. Totalopplevelsen for beboere og turfolk vil bli at en på Fætten er innestengt mellom industriområdet, E6 og den nye veien. For det andre vil veien skjemme ut Rinnleiret naturreservat – minsteavstanden dit vil bli 130 meter.

En må ta i betraktning hvilken trafikkmengde det er snakk om. Veien kalles «avlastningsveien» fordi den skal ta unna mye av dagens trafikk til / fra industriområdet. En betydelig andel vil bli Verdalskalk sine 70 tonn tunge trailere med kalkstein. Med den forventede økningen av uttak av stein fra Tromsdalen kan en etter hvert få 36 lastebilpasseringer i timen. Det blir altså å rekne som en permanent anleggsvei.

På side 35 i planbeskrivelsen heter det om den nye veien: «Denne har vært planavklart på overordnet nivå i lengre tid, og videreføres i revidert plan.» Er det derfor tiltaket verken er konsekvensutredet eller særlig omtalt i planbeskrivelsen?

Ja, det stemmer at veien også er med i gjeldende kommunedelplan, med samme trase. Lesning av saksframstillinga til kommunestyrets behandling av planen 26.3.2007 forteller lite om hvordan en hadde kommet fram til akkurat denne traseen. Det er mulig det ikke er krav om KU for slike tiltak i kommunedelplaner. Uansett – den trafikkmengden det nå er snakk om er en helt annen enn det en så for seg i 2007. En enkel videreføring av tiltaket uten en ny vurdering er derfor uansvarlig.

Går en tilbake til kommunedelplanen fra 2001 så ser en at veien var planlagt langs en annen trase – lengre øst; om lag halvveis mellom Flyvegen og E6. For kulturlandskap og bomiljø på Fætten var nok ikke det heller en god løsning. Ei heller for Verdalskalk; de ga høringsuttalelse om at de ønsket veien lenger mot vest (slik traseen nå går i planforslaget). Det er interessant å lese hvordan kommunen den gangen kommenterte det forslaget: «Flytting av vegtrase lengre vest synes å bli en større trussel mot de store friluftsinteresser som er i dette området.»[4]

De store friluftsinteressene i området har ikke blitt mindre siden 2001. Naturvernforbundet anbefaler at veitraseen blir lagt inntil E6, fram til Venusvegen. Dermed vil en få samlet trafikkbelastningen og Fætten-området kan fortsatt stå åpent mot fjorden.

Naturvernforbundet i Verdal v/ Gunnar Gustad (sign.)

[4] Møtebok Verdal kommunestyre 27.8.2001, sak nr. 0067/01.