



Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 25.03.2019
Tid: 18:00

Evt forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, må meldes snarest til rådmannskontoret på telefon 476 92392 eller på epost: line.ertsas@verdal.kommune.no
Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Det vil bli følgende orientering før møtet blir satt:
Årlig rapportering status barnevernet v/barnevernsleder Bente Nestvold – 30 min.

I forbindelse med sakene 24/19 -27/19 vil det blir åpnet for at leder/nestleder for rådene gis mulighet til å legge fram sin melding. Det er avsatt inntil 15 min pr råd.

Verdal, 18. mars 2019

Bjørn Iversen
Ordfører (S)

Sakliste kommunestyrets møte 25. mars 2019

Saksnr	Innhold
PS 23/19	Godkjenning av møteprotokoll
PS 24/19	Årsmelding for Verdal ungdomsråd 2018
PS 25/19	Årsmelding for Eldrerådet 2018
PS 26/19	Årsmelding rådet for likestilling av funksjonshemmede 2018
PS 27/19	Årsmelding innvandrerådet 2018
PS 28/19	Sikringstiltak mot erosjon i Helgåa ved Åkerenget, Vuku
PS 29/19	Forvaltningsrevisjon Innherred Renovasjon
PS 30/19	2. gangsbehandling detaljregulering Finnvola sør
PS 31/19	Orientering/avklaring etter vedtak i KOM-sak 2/19 - Detaljregulering Tromsdalen kalkbrudd og deponi
PS 32/19	Kunstnerisk utsmykning av kommunale bygg og anlegg
PS 33/19	Oppnevning av personlig vara i Innherred Interkommunale legevakt (IKS)
PS 34/19	Orienteringer



Årsmelding for Verdal ungdomsråd 2018

Saksbehandler: Eir Aas Jakobsen E-post: eir.jakobsen@verdal.kommune.no Tlf.:	Arkivref: 2018/5443 - /
---	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Kommunestyre	25.03.2019	24/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Kommunestyret tar Årsmelding Verdal ungdomsråd 2018 til orientering.

Vedlegg:

Årsmelding 2018

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Det vises til vedlagte årsmelding for Verdal ungdomsråd for 2018. Meldingen skal legges fram for kommunestyret. Den er godkjent av ungdomsrådet.



Årsmelding for Eldrerådet 2018

Saksbehandler: Inger Storstad	Arkivref: 2018/5382 - /
E-post: inger.storstad@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74048250	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Kommunestyre	25.03.2019	25/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Kommunestyret tar Eldrerådets årsmelding for 2018 til orientering.

Vedlegg:

Eldrerådets årsmelding for 2018.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I henhold til Lov om kommunale og fylkeskommunale eldreråd, § 4, skal eldrerådet hvert år utarbeide ei melding om virksomheten sin. Meldingen skal legges fram for kommunestyret. Eldrerådet har godkjent årsmeldinga i sitt møte 11. mars.



Årsmelding rådet for likestilling av funksjonshemmede 2018

Saksbehandler: Line Therese Ertsås	Arkivref: 2018/4717 - /
E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74048257	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Kommunestyre	25.03.2019	26/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Årsmelding for rådet for likestilling av funksjonshemmede 2018 tas til orientering.

Vedlegg:

Årsmelding 2018.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I henhold til lov om råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne § 7 skal rådet hvert år legge fram melding om arbeidet sitt. Meldingen legges fram for kommunestyret.

Det vises for øvrig til vedlagte melding.



Årsmelding innvandrerrådet 2018

Saksbehandler: Rune Gjelvold E-post: rune.gjelvold@verdal.kommune.no Tlf.:	Arkivref: 2018/6611 - /
---	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Kommunestyre	25.03.2019	27/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Innvandrerrådets årsmelding for 2018 tas til orientering.

Vedlegg:

Innvandrerrådets årsmelding 2018.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I henhold til pkt. 7 i rådets reglement skal innvandrerrådet årlig utarbeide en melding som forelegges kommunestyret til orientering. Årsmeldingen er behandlet i rådet og godkjent.

Meldingen legges med dette fram til kommunestyret.



Sikringstiltak mot erosjon i Helgåa ved Åkerenget, Skjækerfossen, Helgådalen

Saksbehandler: Oddvar Govasmark E-post: oddvar.govasmark@verdal.kommune.no Tlf.: 74048531	Arkivref: 2019/796 - /
--	----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn	12.03.2019	20/19
Formannskap	14.03.2019	24/19
Kommunestyre	25.03.2019	28/19

Saksprotokoll i Formannskap - 14.03.2019

BEHANDLING:

Innstilling fra komite plan og samfunn ble utdelt i møtet.

Ved votering ble komiteens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Kommunestyret garanterer for et distriktstilskudd på 20 % av anleggskostnad for sikring i Helgåa i samsvar med planer utarbeidet av NVE. Distriktsandelen er beregnet til kr 180.000,- eks mva av totalbeløpet som er beregnet til kr 900.000,- eks mva. NVE dekker resterende kostnader.
2. Utgiften på kr 180.000,- eks mva dekkes ved bruk av disposisjonsfondet.
3. Rådmannen gis fullmakt til å gjøre de budsjettmessige endringer.

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn - 12.03.2019

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Kommunestyret garanterer for et distriktstilskudd på 20 % av anleggskostnad for sikring i Helgåa i samsvar med planer utarbeidet av NVE. Distriktsandelen er beregnet til kr 180.000,- eks mva av totalbeløpet som er beregnet til kr 900.000,- eks mva. NVE dekker resterende kostnader.
2. Utgiften på kr 180.000,- eks mva dekkes ved bruk av disposisjonsfondet.
3. Rådmannen gis fullmakt til å gjøre de budsjettmessige endringer.

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret garanterer for et distriktstilskudd på 20 % av anleggskostnad for sikring i Helgåa i samsvar med planer utarbeidet av NVE. Distriktsandelen er beregnet til kr 180.000,- eks mva av totalbeløpet som er beregnet til kr 900.000,- eks mva. NVE dekker resterende kostnader.
2. Utgiften på kr 180.000,- eks mva dekkes ved bruk av disposisjonsfondet.
3. Rådmannen gis fullmakt til å gjøre de budsjettmessige endringer.

Vedlegg:

- 1 Kommunevedtak
- 2 Tiltaksplan

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Tiltaket omfatter reparasjon og forsterkning av eksisterende erosjonssikring langs Helgåa ved Åkerenget. Tiltaket er ment å sikre 5 boligeiendommer, dyrkajord og infrastruktur i et område der elvene Helgåa og Skjækra møtes.

I vedlagte dokument «kommunevedtak» vil NVE at kommunen forplikter seg til

- Å betale en distriktsandel etter fakturering fra NVE. Andelen utgjør 20 % av faktisk medgåtte utgifter. NVE dekker 80 %.
- Å drifte anlegget med nødvendig ettersyn, eventuelt skjøtsel.
- Å føre tilsyn med anlegget.
- Å være tiltakshaver for anlegget.
- Å avklare tiltaket i forhold til plan- og bygningsloven og arealplanvedtak.
- Å bistå med opplysninger som er nødvendig for gjennomføring av anlegget inkludert nabovarsling.
- Å gi NVE nødvendige fullmakter til å gjennomføre anlegget.

Vurdering:

Eksisterende erosjonssikringstiltak, NVE 4121, er skadet og bør/må repareres. Anlegget er ekstra påkjent som følge av at grusavsetning på motsatt side har ført til at isgangene i Helgåa styres mer eller mindre rett mot tiltaket. Isgangene har medført stadige utrasinger av stein i den eksisterende sikringen og graving i skråningen bak sikringen.

Sikringen er skadet over en strekning på ca 150 meter og graving/utrasing i skråningen kan over tid true 5 boliger ved Åkerenget.

Rådmannen anbefaler at reparasjon og forsterkning gjennomføres i samsvar med plan utarbeidet av NVE og at kommunen forplikter seg ved å signere vedlagte «kommunevedtak.»



Forvaltningsrevisjon Innherred Renovasjon

Saksbehandler: Jostein Grimstad	Arkivref: 2019/517 - /000
E-post: jostein.grimstad@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74 04 82 59	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Kommunestyre	25.02.2019	16/19
Kommunestyre	25.03.2019	29/19

Saksprotokoll i Kommunestyre - 25.02.2019

BEHANDLING:

Ordfører fremmet følgende forslag:

Saken utsettes.

Ved votering ble forslaget enstemmig vedtatt.

VEDTAK:

Saken utsatt.

Kontrollutvalgets innstilling:

1. Kommunestyret ber rådmannen utarbeide eierskapsmeldingen i tråd med KS sine anbefalinger fra og med 2020 og samtidig sørge for å påse at eierskapsmeldingen rulleres helst hvert år, men minimum annet hvert år.
2. Kommunestyret ber rådmannen utarbeide rutiner som sikrer at politisk nivå blir orientert om aktuelle saker i Innherred Renovasjon.
3. Kommunestyret ber rådmannen legge frem en sak til behandling i kommunestyret om renovasjonsforskriften som sikrer at innbyggerne har mulighet til å få redusert gebyr for ubebodde eiendommer innen utgangen av 2020.
4. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon rapporterer ensartet og med likt detaljnivå på de ulike selvkostområdene og at grunnlaget for gebyrene på de ulike selvkostområdene synliggjøres.
5. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon utarbeider og oversender en etterkalkyle for de ulike selvkostområdene hvor det orienteres om prinsippene for kostnadsfordeling til kommunen.
6. Kommunestyret ber rådmannen påse at etterkalkylen legges ved som note i kommunens årsregnskap.

7. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon informerer om hvilke områder av veilederen for beregning av kommunale avfallsgebyr som ikke følges.
8. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon utarbeider separate søknadsskjema for henholdsvis fritak og reduksjon av gebyr.
9. Kommunestyret berømmer arbeidet som gjøres i Innherred Renovasjon for å møte fremtidig krav og utfordringer.
10. Kommunestyret ber rådmannen gi kontrollutvalget tilbakemelding om status og oppfølging av rapporten og vedtakets punkt 1-8 innen utgangen av 2020.
11. Kommunestyret tar for øvrig rapporten til orientering.

Vedlegg:

1. Selskapskontroll IR Verdal endelig.pdf
2. Brev til RMN - Selvkost og selvkostberegninger
3. Svar til Konsek - vurdering om selvkost mv. i Innherred Renovasjon IKS
4. Fylkesmannen - svar på spørsmål om renovasjonsgebyr og vedtakskompetanse

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Kontrollutvalgets behandling 18.01.2019:

Behandling:

Knut Snorre Sandnes ba utvalget avgjøre om hans habilitet ved behandling av saken. Knut Snorre Sandnes redegjorde for forhold som kan tenkes å være av betydning for utvalgets behandling av habilitets spørsmålet.

Utvalget vurderte forholdene og fant Knut Snorre Sandnes inhabil etter fvl. § 6 andre ledd.

Knut Snorre Sandnes fratradte behandlingen av saken. Ingen varamedlemmer var innkalt for Knut Snorre Sandnes.

Revisor presenterte rapporten til utvalget. Revisor besvarte spørsmål fra utvalgets medlemmer.

Omforent endringsforslag til punkt 3.

Kommunestyret ber rådmannen legge frem en sak til behandling i kommunestyret hvor renovasjonsforskriften vedtas i sin helhet innen utgangen av juni 2019. Dette for å ha hjemmel til å kreve inn gebyr for hytter renovasjon og for å sikre at innbyggerne får mulighet til søke om å få redusert gebyr for ubebodde eiendommer.

Vedtak:

1. Kommunestyret ber rådmannen utarbeide eierskapsmeldingen i tråd med KS sine anbefalinger fra og med 2020 og samtidig sørge for å påse at eierskapsmeldingen rulleres helst hvert år, men minimum annet hvert år.
2. Kommunestyret ber rådmannen utarbeide rutiner som sikrer at politisk nivå blir orientert om aktuelle saker i Innherred Renovasjon.
3. Kommunestyret ber rådmannen legge frem en sak til behandling i kommunestyret hvor renovasjonsforskriften vedtas i sin helhet innen utgangen av juni 2019. Dette for å ha hjemmel til å kreve inn gebyr for hytterrenovasjon og for å sikre at innbyggerne får mulighet til søke om å få redusert gebyr for ubebodde eiendommer.
4. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon rapporterer ensartet og med likt detaljnivå på de ulike selvkostområdene og at grunnlaget for gebyrene på de ulike selvkostområdene synliggjøres.
5. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon utarbeider og oversender en etterkalkyle for de ulike selvkostområdene hvor det orienteres om prinsippene for kostnadsfordeling til kommunen.
6. Kommunestyret ber rådmannen påse at etterkalkylen legges ved som note i kommunens årsregnskap.
7. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon informerer om hvilke områder av veilederen for beregning av kommunale avfallsgebyr som ikke følges.
8. Kommunestyret ber eierrepresentanten sørge for at Innherred Renovasjon utarbeider separate søknadsskjema for henholdsvis fritak og reduksjon av gebyr.
9. Kommunestyret berømmer arbeidet som gjøres i Innherred Renovasjon for å møte fremtidig krav og utfordringer.
10. Kommunestyret ber rådmannen gi kontrollutvalget tilbakemelding om status og oppfølging av rapporten og vedtakets punkt 1-8 innen utgangen av 2020.
11. Kommunestyret tar for øvrig rapporten til orientering.

Saksutredning

Selskapskontrollen i Innherred Renovasjon IKS (IR) er bestilt av kommunene Inderøy, Verdal, Levanger, Frosta, Stjørdal, Meråker, Selbu, Tydal og Malvik. Bestillingen tar utgangspunkt i den enkelte kommunes plan for selskapskontroll.

Selskapskontrollen består av en obligatorisk eierskapskontroll som er kommunespesifikk og en forvaltningsrevisjon om selvkost og dispensasjonsmuligheter fra hytterrenovasjon, samt en beskrivende del om IR om et fremtidsrettet selskap.

Eierskapskontroll av IR

Kontrollutvalget ba revisor besvare følgende problemstilling:

- Utøver Verdal kommune sitt eierskap i IR i tråd med kommunestyrets vedtak og normer for god eierstyring?

Revisor konkluderer med at Verdal kommune til en viss grad utøver sitt eierskap i IR i tråd med kommunestyrets vedtak og normer for god eierstyring. Revisor påpeker at kommunen ikke har utarbeidet en oppdatert og tilstrekkelig informativ eierskapsmelding og at det er lite dialog mellom eierrepresentantene og resten av kommunestyret.

Revisor anbefaler følgende:

- Kommunen bør forbedre og jevnlig rullere eierskapsmeldingen.
- Kommunen bør ha rutiner som sikrer at politikerne jevnlig orienteres om aktuelle saker i selskapet.
- Kommunen bør vedta renovasjonsforskriften i sin helhet, for å sikre at innbyggerne har mulighet til å kunne få redusert gebyr for ubebodde eiendommer, hvis ikke ny renovasjonsforskrift er klar før hytterrenovasjon blir operativ i kommunen.

Forvaltningsrevisjon av IR

Kontrollutvalget ba revisor besvare problemstillinger om renovasjonsgebyr (problemstilling 1 og 2) og dispensasjonsmuligheter for hytterrenovasjon (problemstilling 3) samt å gi en beskrivelse av IR som et fremtidsrettet selskap:

1. Er praksis for beregning av renovasjonsgebyret i IR i tråd med selvkostprinsippet?
2. Er det fattet vedtak om delegert myndighet for innkreving av renovasjonsgebyr fra den enkelte eierkommune til IR?
3. Hvilket handlingsrom har kommunene når det gjelder å gi dispensasjon fra kravet om hytterrenovasjon?

Revisor konkluderer med at praksis for beregning av renovasjonsgebyret i Innherred Renovasjon er i tråd med selvkostprinsippet. Videre konkluderer revisor med at myndigheten til å innkreve renovasjonsgebyret er delegert fra kommunene til IR i renovasjonsforskriften.

Revisor konkluderer med at kommunens handlingsrom er enten å vedta en renovasjonsordning for kun tettbebygde strøk, eller å gi fritak fra renovasjonsavgift for enkelteierdommer etter søknad. Verdal Kommune har ikke vedtatt at renovasjonsordningen kun skal gjelde tettbebygde strøk.

I revisors beskrivelse av IR som et fremtidsrettet selskap, trekker revisor frem IR jobber mot målet om materialgjenvinning på 65 prosent innen 2035 og at selskapet har i dag 48,5 prosent materialgjenvinning. Videre trekker revisor frem at IR jobber sammen med andre avfallsselskaper og nasjonale aktører for å utvikle selskapet og bransjen.

Revisor anbefaler følgende:

- Når IR har valgt å ha ulike selvkostområder så bør disse rapporteres fullt ut som selvkostområder. Det betyr at grunnlaget for gebyrene på de ulike områdene bør synliggjøres, samt at etterkalkylen må settes opp for de ulike selvkostområdene. Det bør orienteres om prinsippene for kostnadsfordeling. Selskapet må sikre at alle kommuner får tilsendt etterkalkylene slik at disse kan legges i note i kommunens regnskap.
- IR bør informere om hvilke områder av veilederen for beregning av kommunale avfallsgebyr som ikke følges.
- at selskapet (IR) utarbeider separate søknadsskjema henholdsvis for fritak og reduksjon av gebyr. Dette for å gjøre det uproblematisk å vurdere om søknaden skal behandles av selskapet eller av den enkelte kommune.

Forhold som inntrådte etter at endelig rapport var avgitt.

Sekretariatet mottok kopi av Fylkesmannens brev til innbygger 11.12.2018. Fylkesmannen besvarte i brevet en henvendelse vedrørende renovasjonsgebyrer og vedtakskompetanse. Revisor mottok kopi av brev fra Fylkesmannen samme dag.

Dette betyr at Fylkesmannens brev og tilhørende vurderinger ikke har vært en del av rapporten fra selskapskontrollen i IR.

Kontrollutvalgssekretariatet i Levanger utformet da et brev til revisjonen med to spørsmål på vegne av alle sekretærene for de kontrollutvalgene som har bestilt denne selskapskontrollen.

Kontrollutvalgssekretariatene ba revisor besvare hvorvidt:

- I. Renovasjonsgebyrene blir beregnet i samsvar med de linjene fylkesmannen trekker opp i sitt brev.
- II. Begrunnelsene for valg av modell tilfredsstillt kravet om faglig begrunnelse.

Til spørsmål I.

Revisor besvarte kontrollutvalgssekretariatene med brev datert 16.01.2019. Revisor bemerker at revisors vurderinger av selvkost i rapporten har vært knyttet opp mot relevant regelverk og veiledere, samt flere brev fra Miljødirektoratet med spesiell vekt på det siste som er datert 23.03.2018.

Revisor kan ikke se at Fylkesmannens brev motstrider det som ble avklart i Miljødirektoratets brev datert 23.03.2018. Miljødirektoratets brev fra 23.03.2018 konkluderer med følgende (uthevet skrift):

Konklusjonen er at det er mulig å prise de samme tjenestene innad i et IKS likt for alle eierkommunene, så fremt tjenestene har samme kostnadsnivå. Imidlertid må eventuelle ekstrakostnader knyttet til enkelte kommuner spesifikk tilføres de aktuelle kommunene, og dermed medføre et tillegg i kostnadsgrunnlaget og prisberegningen. Avfallsgebyret i de ulike kommunene innad i et IKS vil derfor i utgangspunktet være ulikt.

Revisor viser videre i tilsvaret til sekretariatene til KS Bedrifts leserinnlegg i Trønder-Avisa 15.01.2019. KS bedrift viser her til at Miljødirektoratet forvalter regelverket om selvkost på vegne av staten, og i dette tilfellet har Miljødirektoratet presisert at renovasjonsgebyret i Innherred Renovasjon er håndtert i tråd med selvkostregelverket. Videre framgår det av leserinnlegget at om det skulle være motstrid mellom Fylkesmannens og direktoratets konklusjoner, er det uansett direktoratets vurderinger av gjeldende rett som bør legges til grunn.

Til spørsmål II.

Forvaltningsrevisjonsdelen i selskapskontrollen viser at Innherred Renovasjon IKS har en modell for kostnadsfordeling i tråd med selvkostprinsippet. Kostnadsfordelingen er faglig begrunnet i eksempelvis registrering av avfallsmengder, erfaringstall og modeller for kostnadsfordeling. Kostnadsfordelingen ligger på et akseptabelt nivå sett i forhold til kostnaden med å fremskaffe data for mer detaljert kostnadsfordeling. IR har i

kostnadsfordelingen gjort vurderinger når det gjelder merkostnader med en mer presis fordeling, kontra kostnaden med å gjennomføre slike fordelinger.

Revisors oppfatning er at IR sin modell for kostnadsfordeling er mer detaljert enn den er i mange kommuners egne selvkostmodeller.

Kontrollutvalgssekretariatets konklusjon

Sekretariatet mener rapporten besvarer kontrollutvalgenes bestilling og anbefaler at kontrollutvalget legger den frem til behandling i kommunestyret med innstilling i tråd med forvaltningsrevisjonens anbefalinger og merknader.

Tidspunkt for gjennomføring er satt til 2020 for å gi de ulike kommuner(eiere), eierskapsutvalg og rådmenn tilstrekkelig og nødvendig tid til å gjennomføre vedtaket.



Detaljregulering Finnvola sør- 2.gangsbehandling

Saksbehandler: Anders Nordgård-Larsen	Arkivref: 2018/4654 - /L13
E-post: anders.nordgard-larsen@verdal.kommune.no	
Tlf.:	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn	12.03.2019	22/19
Kommunestyre	25.03.2019	30/19

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn - 12.03.2019

BEHANDLING:

Repr. Torbjørn Sellæg ba om å få vurdert sin habilitet da han er regionleder i Sweco Norge AS. Torbjørn Sellæg fratradte under behandlingen av habilitetsspørsmålet. Ved votering ble Torbjørn Sellæg enstemmig erklært habil. Jfr. forvaltningslovens § 6: For at et selskap skal få partsstatus må forvaltningens avgjørelse være «rettet mot eller ellers direkte gjelde» selskapet som sådant, jf. definisjonen av part i forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav e.

Ved votering ble rådmannens innstilling vedtatt med 7 stemmer. 1 stemte mot.

INNSTILLING:

Vedlagte planforslag vedtas iht plan og bygningslovens § 12-12.

Rådmannens innstilling:

Vedlagte planforslag vedtas iht plan og bygningslovens § 12-12.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse 2018-11-05
- 2 reguleringsplan 2019-02-28
- 3 Bestemmelser sist revidert 2019-03-04 - endringer med rød tekst.
- 4 20190228 ROS-analyse KS

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

Høringsuttalelser (12)

Saksopplysninger:

Sammendrag

Hovedhensikten med planendringen er å anlegge adkomstveger til hyttene. Sweco Norge as har på vegne av Finnvola hytteeierforening utarbeidet en ny reguleringsplan for Finnvola sør. Det regulerte arealet eies av Statskog, og omfattes av eiendommen gnr/bnr. 234/1-Innstatsalmenningen.

Planområdet ligger ved Finnvola, mellom Åbovegen(Fv. 72) og riksgrensen mot Sverige. Opprinnelig plan ble vedtatt den 22.06.88. Angjeldende planområdet er regulert med punkt feste for 89 hytter med stinett. Alle tomtene innenfor planområder er bebygde. Planen omfatter et areal på 988 daa.

Komite plan og samfunn (KPS) i Verdal kommune har i møte den 04.12.2018, sak 110 /18 med hjemmel i plan- og bygningsloven §12-10, vedtatt at ovennevnte forslag til detaljregulering legges fram for høring og offentlig ettersyn. Saken har vært ute på offentlig ettersyn i perioden 14.12.2018 til 02.02.2019.

Høring/offentlig ettersyn

Planforslaget er framlagt for høring og offentlig ettersyn i samsvar med ovennevnte vedtak. I forbindelse med høring og offentlig ettersyn har det innkommet de uttalelser som nedenfor er gjengitt og kommentert.

Det er mottatt følgende høringsuttalelser:

- Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, datert 22.01.2019
- Statens Vegvesen datert 14.12.2019.
- Sametinget datert 17.01.19
- Trøndelag fylkeskommune datert 08.02.2019
- Gunnar Pedersen 31.01.2019
- Roger Edvardsen 31.01.2019
- Johs. Bjørgvik 30.01.2019
- Frode Kvitem 30.01.19:
- Bernt J Aglen 28.01.2019:
- Harald Fanum og Anne Grete Wold 27.01.19
- Kari og Arne Kvistad 18.01.19
- Agnar Guttormsen 01.02.19
- Tore Og Eva Wold 28.01.2019

Alle uttalelser er gjengitt i sin helhet.

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, datert 22.01.2019

Landbruk

Hensikten med reguleringsplanen er å regulere veger i hyttefeltet Finnvola Sør i Verdal kommune. I tillegg tas aktuelle rammebestemmelser i kommuneplanens arealdel inn i reguleringsplanen. Det åpnes for å legge vann- og avløp inn i hyttene. Området har vært benyttet til hytteområde siden reguleringsplanen ble vedtatt på slutten av 1980-tallet, og er i dag fullt utbygd. Planområdet er på ca. 988 dekar og består, ifølge planbeskrivelsen, av hyttefelt og landbruksområder, samt friluftsområder uten spesielle registrerte verdier.

I reguleringsplanen og plankartet for Finnvola Sør fra 1988 er områdene rundt hyttene markert med formålet jordbruk/skogbruk. Ifølge planbeskrivelsen skal vegene i hovedsak legges etter eksisterende grusstier, der bredden av stiene økes med 1 – 1,5 meter. Anleggelse av veg inn til hyttene er et ønske og behov for å gjøre hyttene mer tilgjengelig. Videre sier planbeskrivelsen at vegene deles opp i flere «parseller» og får en total lengde på ca. 3500 meter. Gjennom planen gir man hytteeierne rett til å etablere adkomstveg til egen hytte, og ikke en plikt. Fylkesmannen anser endringene innenfor hyttefeltet Finnvola Sør for å ikke ha særlige konsekvenser for landbruksinteressene i planområdet, og har ingen merknad til dette.

Reindrift

Området rundt Finnvola sør er allerede utbygd i så stor grad med eksisterende stier. Etablering av adkomstveger til hyttene vil dermed ikke medføre større negative konsekvenser enn hva det utgjør per dags dato. Utover dette har vi ingen merknad.

Klima og miljø

Planen åpner for etablering av ca. 3500 meter ny veg. Området er et fjellområde med en god del myr og fjellskog. Det er stilt krav om naturtypekartlegging i området, men ifølge planbeskrivelsen er det gjennom kartleggingen ikke registrert naturverdier som krever spesielle tiltak. Vegene skal i hovedsak legges i eksisterende sti-traseer, og skal utføres slik at det blir minst mulig inngrep i naturen. De skal ikke dreneres, annet enn det som evt. er gjort i forbindelse med stier tidligere. Vi vil likevel bemerke at en ved å åpne for en såpass betydelig vegutbygging vil kunne endre områdets karakter, med konsekvenser både for landskap, naturmangfold og friluftsliv. Dette understreker viktigheten av å vurdere behovet for utbygging av infrastruktur som en del av planprosessen i alle nye reguleringsplaner som åpner for fritidsboliger. Omsøkte plan omfatter et allerede regulert og utbygd område for fritidsboliger, og vil ut fra planbeskrivelsen ikke medføre konsekvenser for naturmangfoldverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse. Vi har med det som bakgrunn ingen merknad til framlagte planforslag.

I følge planbeskrivelsen legges planen fram med to alternativer; A og B, der B medfører en vegframføring over et myr-/friluftsområde og derved et større terrenginngrep. Alternativ B er lagt fram av hensyn til hytteeiere som ikke ønsker veg. En vegframføring som i alternativ B vil kunne ha drenerende effekt og medføre uheldige endringer i hydrologien i myra. A-alternativet ser ut til å være noe mer skånsomt med hensyn til myrområdet. Vi oppfatter det slik at det er alternativ A som er lagt fram for høring, men har ikke ut fra oversendt planmateriale grunnlag for å hevde at alternativ

B vil redusere naturmangfold av nasjonal eller vesentlig regional verdi. Vi vil likevel tilrå at alternativ A velges ut fra hensynet til myrområdet.

Samfunnssikkerhet

Det foreligger en enkel ROS-analyse i planforslaget som ikke framkommer med vurderinger av hvordan et endret klima kan påvirke tiltaket og området og heller ingen vurderinger. Det vises heller ikke til klimapåslag for evt et endret klima i framtiden etter klimaprofiler. Fylkesmannen påpeker at analysen som kun kort beskriv og ikke kommer tydelig fram og som kun refererer til en sjekkliste, den kunne med fordel vist til kilder og gjennomførte undersøkelser der dette er aktuelt. Dette ville styrket analysen. Vi minner om at analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, jfr. plan- og bygningsloven § 4-3. fylkesmannen vil påpeke at en ren sjekkliste uten vurderinger ikke er å anse som en ROS-analyse. Fylkesmannen påpeker samtidig at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Kommentar:

Det er kun alternativ A som er lagt ut til offentlig ettersyn. Det er laget en utvidet Ros-analyse.

Statens Vegvesen datert 14.12.2018.

Planforslaget omfatter et areal beliggende ved fv. 72 ikke langt fra svenskegrensa.

Planforslaget viser vegadkomst, felles parkering og punktfeste for 89 hytter.

Byggegrense i plankartet er satt til 50 meter.

Statens vegvesen uttaler seg som vegadministrasjon for riksveg på vegne av staten, som vegadministrasjon for fylkesveg på vegne av fylkeskommunen eller som sektoransvarlig på vegne av staten.

Vår uttalelse:

Statens vegvesen har ingen spesielle synspunkt i forhold til hytteområdet som ligger i avstand til fv. 72. Adkomsten er allerede etablert og har en akseptabel utforming. Vi har gjennom vårt brev datert 29.09.17 gitt tilbakemelding om at adkomst med tegnet frisiktsone må vises målsatt på planen. I reguleringsbestemmelsene pkt. 4.2 står det at frisiktlinje er 6x115 meter. Vi har ingen merknader til planforslaget.

Kommentar.

Det er tegnet inn frisiktsone mot Jamtlandsvegen på plankartet.

Sametinget datert 17.01.19

Sametinget uttaler seg i denne saken mht. samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga og de gjeldende reinbeitedistrikt. Sametinget har befart planområdet, og det ble påvist ett freda, samisk kulturminne, foruten et ikke-freda kulturminne. Disse er lagt inn i kulturminnedatabasen Askeladden med hhv ID 231424 og 231425.

Kulturminnene er ikke inkludert i reguleringsplanen. Selv om sistnevnte ikke er freda anbefaler vi at begge kulturminner legges inn i plankartet som hensynssone for bevaring av kulturmiljø.

Utover dette har vi ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget. Vi minner også om at alle samiske kulturminner eldre enn 1918 er automatisk freda ifølge kml. §4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Denne uttalelsen gjelder bare Sametinget. For øvrige hensyn viser vi til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.

Kommentar:

Uttalelse tas til orientering

Trøndelag fylkeskommune datert 08.02.2019

Planens innhold

Planområdet er på ca. 988 daa og omfatter regulering av veger i hyttefeltet. I tillegg er aktuelle rammebestemmelser i kommuneplanens arealdel tatt inn i reguleringsplanen. Felles veger skal i hovedsak legges etter eksisterendegrusstier, bredden av stiene skal økes med 1-1,5 meter. Vegene vil deles opp i flere «parseller» og får en total lengde på ca. 3500 meter. Gjennom planen gir man hytteeierne en rett til å etablere adkomstveg til egen hytte, og ikke en plikt. I planbeskrivelsen presenteres det to alternativer, A og B. Alternativ B er presentert for å imøtekomme hytteeier som ikke ønsker etablering av veg. Alternativ B medfører at vegen blir lagt gjennom myr/friluftsområde og deler friluftsområdet i to. Fylkeskommunen går ut i fra at det er alternativ A som er sendt på høring, og denne uttalelsen gjelder derfor alternativ A.

Kulturminner

Fylkeskommunen har tidligere gjennomført en arkeologisk registrering av planområdet i forbindelse med tidligere plan. Det ble ikke påvist automatisk fredete eller andre verneverdige kulturminner som planen vil komme i konflikt med. Vi minner imidlertid om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter § 8 annet ledd i kulturminneloven. Dersom man i løpet av arbeidets gang oppdager noe som kan være et automatisk fredet kulturminne (f.eks. gjenstander, ansamlinger av sot/kull eller stein), skal arbeidet stanses og fylkeskommunen varsles. Vi gjør oppmerksom på at denne uttalelsen ikke gjelder samiske kulturminner og viser til egen uttalelse fra Sametinget.

Regulering av adkomstveger

Selv om vegene skal etableres etter eksisterende stier vil det likevel bli et stort terrenginngrep som vil medføre negative konsekvenser for landskap, terreng. Det er i deler av planområdet bratt terreng og selv om det i bestemmelsene står at det skal sørges for minst mulig terrenginngrep vil det enkelte steder bli markante endringer i landskapet. Vegene vil også medføre negative konsekvenser i form av støv og støy. Vegene inn til hyttene fra kjøreveg er gitt formål «SV veg». I bestemmelsene står det at plasseringen vist på kartet er veiledende. Vi gjør oppmerksom på at det som er vist i kartet er juridisk bindende og at man heller burde vist de private vegene som illustrasjon eller i ett eget illustrasjonskart. I planbeskrivelsen står det at vegbyggingen skal utføres slik at det blir minst mulig inngrep, og det henvises til kommunens «Retningslinjer for veg bygging til

hytter i fjellet». Dette burde vært tatt inn i bestemmelsene for å sikre en vegutbygging som er praktisk gjennomførbar. Siden vegtraseen i et juridiskplandokument er bindende vil vi anbefale kommunen å kreve fremlagtlengdeprofiler fra hovedvegene som dokumenterer at disse har akseptable stigningsforhold. Det er også sagt lite om hvordan parkering skal løses. Hytteeier vil parkere ved egen hytte, men en må gå ut ifra at det vil bli besøk til hyttene. Det er noen parkeringsplasser i starten av hyttefeltet, men lengst inn er det ikke lagt inn parkeringsplass. Man vil da kunne få utfordringer med parkering langs vegen. Det bør også i planen reguleres inn snuplasser. Veg til hytte nr. 86,87 og 7 er ikke nevnt i bestemmelsene. Disse må tas inn i bestemmelsene. Det er i tillegg for disse hyttene lagt opp en løsning hvor det går vei inn til tomtegrensene til hytte 86 og 87, men det er ikke regulert innveg videre til hytte 7 mellom tomtene, den begynner fra tomtegrensen. Her burde tomtegrensene vært tegnet inn med veg mellom grensene for å sikreryddige eiendomsforhold.

I bestemmelse står det at alle veier merket f_SKV er felles veger for hele området, med tanke på opparbeidelse, drift og vedlikehold. Dette bør ikke stå bestemmelsene, men heller løses privatrettslig i etterkant av planen.

Regulering av tomter

Hyttene i plankartet er vist som punktfester med et avsatt tomteområde soen sirkel. Når det er gjort så mange endringer av planen hadde det vært en fordel om det også samtidig ble tatt en gjennomgang av alle punktfestetomtene for å heller definere tomter enten for feste eller salg. Fester har rett til å kreve innløsning av festetomt etter 30 år. Tomtegrenser gir forutsigbarhet og ryddige byggegrensler mellom naboer og sikrer en god og gjennomførbar løsning av infrastruktur. Vi antar at sirklene viser et areal på 1 daa? Flere av sirklene på kartet overlapper hverandre. Slik sirklene er vist stemmer det heller ikke for alle hyttene slikbestemmelsene krever at midtpunktet av sirkelen skal ligge innenfor hyttas vegger. I planbeskrivelsen står det at det er etablert pumpehus med renseanlegg ved parkeringsplassen. Dette bør vises som byggeområde på plankartet.

Kommentar

Det er kun alternativ A som er sendt på høring og tas til videre behandling. Det er ingen tvil om at bygging av veger i området medfører terrenginngrep. Vegene er regulert og er følgelig juridisk bindene, men det er åpnet opp for at det kan gjøres noe intern flytting av veger på begrenset strekning for kunne ta stedlige landskapshensyn og begrense terrenginngrep. Pumpestasjon og trafo er innregulert i plankartet. Det er valgt å ikke legge inn regulerte tomtegrenser av tiltakshaver. Det vil gjøre at det kreves mer saksbehandling i forbindelse med delingssaker når tomtegrenser ikke er fastsatt i planen.

Gunnar Pedersen 31.01.2019

Vi ber om at adkomstvegen F_Skv3 mellom hytte 47,48 og 69, 73 flyttes til allerede etablert sti. Begrunnelsen for dette ønsket er at vår hytte ligger under nivå til planlagt vei samt at den planlagte vegen er flyttet flere meter nærmere vår hytte, som til sammen forringer utearealet vesentlig på vestsiden av hytta. Det er på denne siden av hytta vi oppholder oss mest da vi har beste lys og solforhold i himmelretningen sør og vest.

Videre ber om at punktet for avkjøring fra veien som går fra parkeringsplassen og sørøstover flyttes til det punktet som er angitt i kart utsendt knyttet til befaring (høsten 2017). Under befaringen spurte jeg om hvorfor man hadde valgt annen trase enn den som

var tegnet inn på kartet og det ble opplyst at det var unøyaktighet i tegningen. I ettertid ser jeg at denne forklaringen ikke holder og uten å ha fått noe mer utfyllende forklaring. Grunnen til at vi ønsker det opprinnelige avkjøringspunktet (ref. vedlagte kart) er at det ved valg av avkjøringspunkt (ref. kart som er tilsendt i detaljreguleringsplanen) vil lys fra bilene som kjører nedover bakken opplyse stuen innvendig og treffe det området vi sitteplass/sofa. Dette er for vår del en svært dårlig løsning.

Til slutt ber vi om at vei inn til hytta fra F_SKV3 blir flyttet slik vi har markert på vedlagte kart.

Vedlagt følger som foran nevnt kart som ble tilsendt i forbindelse med befaring høsten 2017. Området er markert med rød rektangel, rød pil for avkjøringspunkt, rød strek for ny vei inn til hytte og rødt kryss tidligere vei som ikke er ønsket inn til hytta.

Kommentar:

Vegen er flyttet til sti som Pedersen bemerker i sin uttalelse.

Roger Edvardsen 31.01.2019:

Ser at styret tenker å bruke eksisterende stier til veier i feltet uten noen særlig oppgradering av stiene, De mener stiene allerede er kjørbare for biler. Dette er i beste fall en feilinformasjon fra styret, da undertegnende har vært med å kjørt atv på stiene under vedlikehold av disse, de siste 10 årene. Stiene har ikke bæreevne for atv når det blir regn, det vil medføre store inngrep for å få disse til å tilfredstille vegkravene. Det går ikke frem hvilken vegstandard de tenker å bygge vegene etter, ser de legger frem at brannbiler vil kunne kjøre på de vegene som blir anlagt, men for at det skulle skje kreves det en vegstandard som tilfredstiller kravene for tungt kjøretøy. Dette bør også komme fram i forbindelse med søknaden på reguleringsplanen. Vi bygde hytta vår i 2004. Jeg har et handikapp som begrenser min bevegelses frihet i forhold til en som er funksjonsfrisk. Muligheten min i dag er å bruke stiene i vårt allerede flotte hyttefelt til å gå turer uten at jeg har biler i rundt meg. Dette håper jeg at jeg kan fortsette med. Ser at det ikke er inntegnet møteplasser/parkeringsplasser kartet. synes søknaden fra styret er både mangelfull, og feilaktig. Håper kommunen har strenge krav for dokumentasjon fra styret. Da jeg mener opplysningene fra styret er feilaktige i søknaden.

Kommentarer:

Vegens bæreevne må oppgraderes i forbindelse med vegbyggingen. Vegen er ment å tåle anleggstrafikk og byggevarer. Det må påregnes en del vedlikehold for å kunne opprettholde en slik standard. Dette er opplysninger som er innhentet fra tiltakshaver. Vegene vil fortsatt kunne brukes til turgåing med den trafikkmengde som det normalt vil være i et hyttefelt gjennom året. Det vil være større trafikk som typiske utfarhelger som f.eks påske.

Johs. Bjørgvik 30.01.2019

Fullmakt. Eier av hytte nr. 41 i felt Finnvola Sør, - Britt-Tone Bjørgvik,

Trasevalg for adkomstvei til hyttene 35 og 37. Det fremgår av reguleringsplanens vedlegg 5, - kart med hyttenummer, - at adkomstveien til hytte nr. 35 og 37 er planlagt ført ned gjennom det trange skardet mellom hyttene 39 og 41.

Det beskrevne trasevalget frarådes fordi:

1. Skardet er trangt og begrensa av bergnabber på begge sider. Dette medfører behov for spesielt naturinngrep, - fjellsprenging, - for å gi plass til vei med nødvendige grøfteløp på begge sider.
2. Bunnen i skardet utgjøres av myr, - et ugunstig underlag for vei.
3. Skardet utgjør dreneringsveien for vannet fra myrområdet sør for og ovafor skardet. Det må påregnes betydelige skadeproblemer med graving fra overfallsvann vår og høst.
4. Skardet er sterkt vindutsatt, og fylles hver vinter av ei svær snøfonn. Å holde passasjen åpen for biltrafikk i vinterhalvåret vil bli en stor og kostbar, - i praksis kanskje en uoverkommelig utfordring.
5. Det er sterk stigning oppgjennom skardet. I kombinasjon med snø, is, - eventuelt også vann, - vil dette vanskeliggjøre farbarheten for bil gjennom skardet i vintehalvåret.
6. Skardet fungerer idag som passasje for naturlig skiløype som forbinder den lavere, nordøstlige del av hyttefeltet med høyereliggende, sørøstlige del og hovedløypetraseen opp mot Finnvola. Anlegg av vei vil ødelegge den naturlige løypetraseen gjennom skardet.

Alternativ løsning: En alternativ, anbefalelsesverdig løsning kan være å anlegge adkomstveien til hyttene 35 og 37 etter traseen hvor gangstien fram til hytte 37 går idag. Det vil si fra vannposten ved hytte 36 og i rett strekning nordover myra mellom hytte 36 og 38. Alternativet vil innebære kortere vei over en helt rett og tilnærmet flat strekning, - uten bakke opp og bakke ned. Alternativet vil innebære langt færre utfordringer enn det alternativ som fremgår av plankartet.

Kommentar:

Løsningen er forelagt forslagstiller og det er ikke valgt å etterkomme merknaden. Det er ikke ønskelig å anlegge adkomstveg i eksisterende skibakke. Det er ulik oppfatning hvor snøen er mest problematisk innenfor hyttefeltet.

Frode Kvitem 30.01.19:

Vi kjøpte oss hytte i Finnvola i 2013. Dette gjorde vi med bakgrunn i feltets flotte beliggenhet, med nær tilgang til gode turområder og det faktum at det ikke var vei inn i feltet. Fraværet av veier var for oss meget positivt med tanke på støy som vi har mye av der vi bor, og at en hadde tilgang til naturen i området uten å krysse veier. Hadde vi ønsket oss vei til hytta, kunne vi kjøpt ei hytte i mange av de andre hyttefeltene som vi besøkt før vi landet på ei hytte i Finnvola sør. Verdien av at det ikke er veier i hyttefeltet er derfor av vesentlig betydning for oss.

Reguleringsforslaget slik det foreligger oppleves dramatisk. Veien går nær hytta vår, og for oss som har hytte i nærheten av dagens parkeringsplass kommer det til å bli svært mye ferdsel forbi oss. Som et eksempel kan vi nevne at det var over 90 biler på dagens parkeringsplass sist påske, og i den perioden var det en konstant ferdsel fram og tilbake til parkeringsplassen. I dag passerer disse oss på ski, noe som selvfølgelig er helt uproblematisk. Men, når alle disse skal passere oss med bil så kommer det til å bli et helt annet støybilde. I tillegg vil nok veiene også bli relativt trange (som tematisert senere), med biler som eventuelt må rygge til møteplasser, vente på å komme fram og dermed stå å gå på tomgang i påvente av sin tur til å kjøre. Dette er ikke det vi ønsket oss da vi

kjøpte hytte i Finnvola. Vi bor i dag i Staupslia på Levanger, og at vi har konstant biltrafikk der er bare helt naturlig. Men å skulle risikere å få det samme på hytta oppleves som helt unødvendig og sterkt uønsket. Vi vet at når det anlegges veier til hyttene så blir bilen mer brukt, og en naturlig konsekvens av det er at trafikken i feltet må forventes å øke. Denne økte trafikken vil genere støy og støvplager som vi nå ikke har, samtidig som det gir et trafikkbilde som barn må ta hensyn til når de er på hytta. Det burde ikke være nødvendig. Så langt har vi kunne la barn leke ute rundt hytta, sommer som vinter, uten å måtte tenke på eventuelle trafikkfarer. Slik bør det fortsatt kunne være på ei fjellhytte!

Slik vi ser det er denne planen dramatisk. Dagens hyttefelt er ikke laget med utgangspunkt i å få vei inn til alle hytter. 4 km med ny vei, eller nesten 8 km medregnet alle avkjørsler vil få betydelige konsekvenser for feltet.

Finnvola sør er etter vår mening et felt som i dag svært godt ivaretar gode naturopplevelser med relativ praktisk tilgang til hyttene. Det er et godt opparbeid stisystem og relativ kort avstand fra parkering. Til den hytta som ligger lengst unna parkeringen er det ca. 9-10 min. gange, som en må anse som akseptabelt. For to år siden var min 90-årige mormor selv på besøk på hytta vår, og da kun med rullator som hjelpemiddel. Slike stier burde holde som adkomst.

Vi mener videre at planen er i strid med vesentlige punkter i kommunens retningslinjer for bygging av vei til hytter i fjellet.

Alle hytteeiere i feltet har bygd eller kjøpt hytte med den klare forutsetning av at det ikke er vei til hyttene. Det var tross alt et stort mindretall 38% som stemte nei til vei i 2016. På samme årsmøtet ble det bestemt at det skulle lages flere alternativer. Det er ikke utarbeidet flere enn ett forslag.

Prosess

Statskog skriver i sitt skriv av 18.04.2017 at det er viktig å ta seg god tid, sikre god involvering, vurdere ulike alternativer, oppnå enighet om løsninger og komme fram til løsninger som innebærer minst mulig ulempe for den enkelte hytteeier. Det skal legges vekt på nærføringsulemper for enkelttomter når traseen vurderes. I tillegg vektlegger Statskog at vedtektene følges.

Vi føler at dette ikke er fulgt opp av styret i hytteeierforeningen. Vi har sagt ifra at vi ikke aksepterer trafikk så nærme hytta. Det å flytte den ca 10 meter er ingen løsning for oss. Ulempene ved støy og trafiksikkerhet vil være de samme. Det er ikke framlagt noen alternativer, hverken for oss eller årsmøtet.

Det ble innkalt til befarings med 4 dagers frist i september 2017. Mange hadde ikke mulighet til å delta, og under denne befarings var det tydelig at det ikke var rom for å korrigere eventuelle traseer i noe vesentlig grad. Etter det har det vært minimalt med kontakt fra styret.

Vi er en gruppe som har prøvd å jobbe for våre interesser -dvs. et hyttefelt uten vei. En av våre medlemmer har tatt opp følgende spørsmål som ikke er besvart av styret/utvalget:

- Hvordan ivareta de privatrettslige forholdene? Er av styret ikke ønsket utredet.
- Ikke utredet flere alternativ som ble beskrevet i utsendelsen til spørreundersøkelsen Er av styret ikke besvart.

- Hvordan er veien tenkt finansiert jmf veilovens §53-55? Ikke besvart
- Ikke utredet framtidige driftskostnader, brøyting,! Ba om at det burde være representanter fra «begge» sider i utvalget som ble opprettet. Styret nektet. Bestod kun av tilhengere for full utbygging.

Miljø og folkehelse

Vår tids største utfordring er miljøendringer grunnet menneskeskapte utslipp. En utbygging som er skissert vil gi betydelige utslipp av CO2 helt unødvendig, og som ikke gir samfunnsmessig verdi. Det er kun menneskets latskap som skal tilfredsstilles. De som i dag har behov for å få fraktet nødvendig utstyr og ting får gjort det ved hjelp av skuter på vinters tid, og da burde det ikke vært behov for bil.

Det står ingen ting om konsekvensene av økt støy. Utfordringer med støy har blitt den nye «folkesykdommen». Det er flere og flere som har utfordringer med støy i det daglige. For mange er derfor hytta et «friområde» ved at en kan komme seg bort fra støy. Det er å bemerke at det på 90 tallet ble forbudt å sette opp vindmøller i feltet p.g.a støy.

I kommunens arealplan om folkehelse står det:

«Arealplanleggingen må også fokusere på å begrense de negative konsekvenser i forbindelse med arealbruk, som blant annet er knyttet til støy, luftforurensning, stråling og ulykker. Økt fokus på sikkerhet i samfunnsplanleggingen vil bidra til færre naturkatastrofer og ulykker med færre negative konsekvenser for menneskers liv og helse. Det vil også gi bedre trygghet at en kartlegger alle relevante risiko- og sårbarhetsforhold i det arealet som planlegges utbygd».

På side 45 står det følgende:

«LNFR-områder med spesielle friluftsverdier. Friluftsliv er kilde til god livskvalitet, bedre folkehelse, gode naturopplevelser og økt miljøkunnskap, noe som er viktige bidrag til bærekraftig bruk og vern av naturverdiene.»

På side 53 og 54 om bærekraftig utvikling står det følgende:

«Bestemmelser om at: Retningslinje T-1442 (Støy i arealplanlegging) skal legges til grunn for planlegging av nye boliger og støyfølsom bebyggelse og for etablering av nye tiltak som vil gi støy til slike områder. (Støyfølsom bebyggelse er definert i T-1442 kapittel 6 som bolig, skole, barnehage, helseinstitusjon, fritidsbolig, kirke og andre bygg med religiøs karakter, kulturbygg og andre bygninger med tilsvarende bruksformål. Lydkravene i teknisk forskrift gjelder imidlertid også for andre typer bygninger med støyfølsomt bruk, som kontorer og overnattingssteder.) I områder der støysonkart foreligger skal disse innarbeides i arealplaner for støyfølsom bebyggelse. Ved planlegging av ny støyende virksomhet eller utvidelse av slik virksomhet skal tiltakshaver utarbeide støysonkart.»

I Stortingsmelding nr. 39 fra 2000-2001 kan du lese følgende:

«Stillhet, fred og ro er de vesentligste kvalitetene for friluftslivet. Det er grunn til å tro at verdien av disse kvalitetene bare vil øke i dagens samfunn der hverdagen for mange er preget av støy, stress og mas. Regjeringen vil legge stor vekt på å ivareta muligheten til å oppleve stillhet, fred og ro. Stillhet kan på mange måter ses på som en truet ressurs.»

De fleste fritidsboliger er dårligere isolert enn en ordinær bolig, noe som igjen medfører at opplevelse av støy er annerledes. I tillegg er det for mange slik at en av de viktige

verdiene av å være på hytta er opplevelsen av «stillhet». Biltrafikk, selv om den kan sies å være beskjedent relativt sett, vil for mange oppleves som en «krenkelse» av naturopplevelsen og stillhet som for mange er en viktig verdi.

Vi mener at en slik omfattende reguleringsplan er i strid med det som står i kommunens arealplan om dette temaet.

Argumentasjon om at med vei til hytta så blir hytta mere brukt er ikke det samme som at folk tar naturen mere i bruk. Dessverre vil nok veien representere negative miljømessige konsekvenser for både naturen og mennesker.

Skiløyper: I dag er det etablert et flott tilbud i samarbeid med Røde Kors om oppkjøring av skiløyper i området. I Finnvola går disse traseene i hovedsak langs dagens stier. Med vinterbrøytet vei, må det legges løyper andre steder. Disse løpene vil da måtte krysse veisystemet på flere plasser, blant annet i bakker. Det vil betyning for sikkerhet for alle skiløpere i området.

Parkering, veistandard og bredde

Veien er tenkt bygd i forbindelse med dagens stisystem. Dagens stier er ca. 1,2-1,5 m bredde, med en utvidelse på ca. 1-1,5 meter. Dvs total bredde 2,5-3 meter.

Det betyr at to biler ikke kan møtes. På så lange strekninger som det her er må det da anlegges møteplasser. Disse må tegnes inn på kartet.

I planen åpnes det for at det etableres parkeringsplasser ved den enkelte hytte. I kommunens arealplan står det at det kan avsettes inn til 15m². Dette bør framgå av reguleringsplanen. I tillegg står det ingen ting om hvilken standard veien skal ha, men at det argumenteres om at både brannbiler og septikkbiler skal kunne bruke veien. Det innebærer at veiene må kunne tåle en totalvekt på minst 30 tonn. En slik vekt av både nødvendig bærelag og kjøretøy vil få betydning for veien flere steder da dagens stier mange steder er bygd på myr. Planen sier at det ikke gis tillatelse til å drenere mer enn det er gjort i dag. En vei med nødvendig bærelag vil skape en barriere for overflatevannføring som igjen vil medføre at vann kan ta nye veier og påvirke både naturen i området og enkelte hyttetomter. Hvis det skal forebygges kan ikke veiens toppdekke ligge høyere enn område rundt.

Kommunens arealplan/ fortetting.

Feltet slik det framstår i dag må anses som å være et hyttefelt med spredt bebyggelse. I kommunens arealplan (S27) står det at en skal fortette i eksisterende hyttefelt framfor å bygge ut nye områder. Vi er kjent med at det er planer for utbygging av nye hyttefelt i Sandvika-området. Hvorfor følger ikke kommunen sin egen plan om at det først skal fortettes? Statskog har selv sagt at det er potensiale for fortetting i Finnvola Sør, selv om de ikke har planer om det i dag. Reguleringen er etter vårt syn også på dette punktet i konflikt med kommunens arealplan.

Mangler i planen og krav om endringer.

- Det må framgå av planen hvilken aksellast veien skal tåle. Dette er av stor betydning for hvordan veien skal bygges.
- Det må framgå av planen antall og plassering av møteplasser.
- Veien som går rett øst vil få en skarp sving/avkjørsel på toppen av en bratt bakke. Dette blir et meget uoversiktlig område hvor 2 veier møtes i et kryss og vil kunne utgjøre en fare for både gående og kjørende.

- Det må lages flere alternativ som opprinnelig lå i styrets forslag, og som Statskog i brev til styret har anmerket.

Andre forhold

Fylkesmannen har i forbindelse med søknad om bygging av vei til 5 hytter i Finnvola Øst påpekt risikoen for «presedens» i andre hyttefelt. Hvis en slik omfattende utbygging som er forespeilet i planen blir vedtatt vil nok en naturlig konsekvens være at også hytteeiere i Finnvola Midtre vil starte en lignende prosess. Hvordan vil da naturen og miljøet i Finnvola-området da bli seende ut? Vi har i dag et unikt hyttefelt godt lagt til rette for friluftutøvelse. En omfattende utbygging vil endre disse kvalitetene for alltid.

Vi har sammen med flere andre hytteeiere fått en juridisk uttalelse fra vår advokat. Det vil vurderes å fremme saken rettslig for å få den prøvd i forhold til vedtektene og de planer og retningslinjer som kommunen selv har vedtatt skal gjelde.

Kommentar:

Endringen som planer hjemler endrer bruken av hytteområdet. Det at det bygges veger til hyttene medfører terrenginngrep, men friuftsområde inne i feltet berøres ikke av planendringer. Det bemerkes videre at vegene bygges med breddeutvidelse og bedret bæring (ifølge tiltakshaver) på eksisterende stinett.

Det er kartlagt konsekvenser for naturmangfold, og det er gjort noen tilpasninger for ikke å bygge veg på rikmyr. I store deler av året vil det være sporadisk bruk av hyttene, og den økning av trafikk forbi hyttene vil representerer en svært begrenset ÅDT.

Plan og bygningsloven er klar på at det plan og bygningsmyndigheten ikke skal ta stilling til privatrettslige forhold.

Bernt J Aglen 28.01.2019:

Vi satte opp vår hytte (nr.38) i Finnvola sør år 1995-1996. Vi er meget godt fornøyd med hyttefeltet som det er i dag. Avkjørsel fra Åbovegen til felles parkeringsplass og derfra med gruset stier. Vi er sterkt imot ny regulering med bilveger inn til hver enkel hytte. Dette vil forringe opplevelsen i et hyttefelt som ligger i et område med villmarkspreget. Dette vil bli et altfor stort naturinngrep som ikke er reversibelt i et myrlendt landskap. Viser til Arealplan Verdal 2011-2020 fritidsbebyggelse side 28 og Støy Luftforurensing side 54. Vi viser også til Retningslinjer for vegbygging til hytter i fjellet og mener reg.planen i vesentlige punkter strider mot denne.

Kommentar:

Verdal kommune behandler en privat reguleringsplan med bakgrunn i styrevedtak som representerer et flertallsvedtak. Det er klart at vegsystem endrer bruken og trafikkbilde, men det er kartlagt naturinteresser, og regulert friluftsområde er ivaretatt.

Retningslinjer for hyttebygging i fjellet er lagt til grunn og opplyst om til utbygger i oppstartsmøte. Det er i tillegg tatt inn i bestemmelsene at retningslinjene skal hensyntas.

Harald Fanum og Anne Grete Wold 27.01.19:

Vi er festere og hytteeiere i Finnvola sør (tomt nr. 67, en av hyttene som er lengst unna parkering – ca 600 meter), og vil innledningsvis markere at vi er imot etablering og

utbygging av bilveger i hyttefeltet. Å erstatte dagens stier med bilveg vil være et svært stort inngrep i hyttefeltets særpreg og villmarkspreg, og vil for oss ha stor betydning for hvordan vi opplever feltet som et sted for naturopplevelser og rekreasjon.

Da vi kjøpte hytta vår i 2011, var det i stor grad fraværet av veg i feltet som gjorde at vi fant området attraktivt. Fravær av motorstøy og trygghet for at barn og andre kan bruke området med forvissning om å unngå trafikk er en betydelig verdi i et såpass nytt og tettbygd hyttefelt. I tillegg er det også en betydelig kvalitet at vi opplever stillhet og ro uten forstyrrende biltrafikk og annen motorisert støy.

Som det er beskrevet i Verdal kommune sin arealplan 2011-2020, er det noe omstridt med veger i felt med villmarkspreg. Slik vi ser det vil feltet mistet mye av sin særegenhet og identitet dersom det åpnes for veger. I kommuneplanens samfunnsdel for Verdal kommune som ble vedtatt i 2014, og som skal være førende for arealplanen til kommunen, er følgende beskrevet: Visjonen vår legger føringer for at vi skal strekke oss mot god livskvalitet og god helse for innbyggerne i Verdal og Levanger. I tillegg beskriver noen av strategiene i samfunnsplanen at man skal «Legge til rette for og stimulere til sunne levevaner», «Gjøre det enklere og mer attraktivt å gå og sykle» og «Legge til rette for lek, aktivitet, kultur- og naturopplevelser og fritidstilbud for alle uavhengig av alder og funksjonsnivå».

Med dagens utforming representerer Finnvola sør disse strategiene på en utmerket måte. Feltet har et godt utbygd nettverk av stier som muliggjør både korte og lange turer for de aller fleste, uavhengig av alder og funksjonsnivå. Slik Finnvola sør i dag er utformet innbyr stiene i feltet til allsidig hverdagsaktivitet i et flott naturmangfold. Skulle dagens stier bli erstattet med veier vil det begrense aktivitetsmuligheter, og det vil skapes unødvendig støy som følger med motorisert ferdsel. Feltet er dessuten anlagt slik at de fleste festerne kan ta seg ut i uberørt natur uten krysning av veger. Med bilveger i stedet for dagens stier, som i tillegg skal holdes åpne på vinters tid, vil det for de aller fleste være umulig å ta seg ut i friluftsområdene uten at en må krysse en eller flere veger.

Vi mener det må utarbeides alternative forslag til vegutbygging langs dagens sti-traseer. En oppgradering og forlengelse av de eksisterende stiene i feltet vil gi en betydelig bedring av adkomsten for alle, og til alle hyttene. I tillegg vil dette gi betraktelig mindre kostnader for alle, og betydelig mindre inngrep i naturen. En så omfattende vegutbygging som er skissert, vil kunne få konsekvenser for hytteeiere som har lav betalingsevne og som på lengre sikt vil måtte bidra til vesentlig større felles driftskostnader for vegvedlikehold og snøbrøyting. Vi ønsker at Finnvola sør fortsatt skal være et hyttefelt for alle, ikke bare for de med høy betalingsevne. Verdal kommune bør ta dette inn i vurderingene ved behandling av reguleringsplanen, da det må være i kommunens interesse at også hytteeiere (eller potensielle hytteeiere) med lavere betalingsevne kan ha mulighet for å eie hytte i Verdal kommune.

Vi vet at kostnader til utbygging og drift av vegene, og hvordan kostnader skal fordeles iht. Veglovens §§53-55 (den som har kortest vei betaler minst, og den som har lengst vei betaler mest), ikke er noe som reguleringsplanen omhandler og som er noe hytteeierforeningen selv må ta ansvar for. Vi ønsker likevel å bemerke at styret for hytteforeningen i Finnvola sør –som har vært pådriver for vegutbyggingen – har vært svært utydelig på hvordan de reelle og totale kostnadene for både selve utbyggingen og for drift av vegen blir og hvordan dette skal fordeles mellom hytteeierne.

Derfor har disse forholdene stor betydning for hvordan (eller om) reguleringsplanen blir vedtatt. Reguleringsplanen mangler tydeliggjøring av hvilken aksellast vegen skal tåle og har en mangelfull vurdering av hvor bred vegen kan/bør være. Det reelle kostnadsbildet sett i lys av framtidig drift/vedlikehold er derfor ikke framlagt for hytteeierne, noe som er svært uheldig.

Vi håper at Verdal kommune v/ Komite plan- og samfunn gjennom sitt vedtak kan rette et tydelig krav til styret i hytteforeningen i Finnvola sør, eventuelt også til Statskog, om at disse forholdene blir tydeliggjort, og at det blir gjort reelle kostnadsberegninger både i forhold til utbygging og drift av vegene – og at forholdet til veglovens §§ 53-55 blir tydeliggjort i forkant av en eventuell utbygging. På den måten kan alle hytteeierne få mulighet til å vurdere kost/nytte av vegutbyggingen for sin del.

Alt i alt vil en ny reguleringsplan med bilveger i Finnvola sør gi en vesentlig forringelse av vår hyttes og hele området bruks- og rekreasjonsverdi, og vi håper derfor at Verdal kommune ikke vedtar reguleringsplanen slik den er framlagt.

Kommentar:

Når det gjelder kostnader til drift og vedlikehold av veger er dette et privatrettslig forhold som ikke reguleringsplanen skal håndheve. Det vises til øvrige kommentarer i saksframlegget for å besvare de offentligrettslige spørsmål.

Kari og Arne Kvistad 18.01.19:

Vi er sterkt imot at det bygges vei etter forslaget i reguleringsplanen. Vi mener at dagens løsning med felles parkering og stier fungerer godt og ivaretar på en god måte våre behov. Bygging av veier slik det er inntegnet vil etter vår mening bety at feltet ødelegges ved at trafikk vil påføre oss uønsket støy og utfordringer med trafiksikkerhet.

Planen er etter vår mening også mangelfull og tar ikke hensyn til vesentlige punkter i kommunens arealplan og kommunens rettingslinjer for bygging av veier til hytter i fjellet. Skulle en slik dramatisk utbygging bli realitet vil feltet etter vår mening ødelegges og da for all fremtid.

Alle hytteeiere i feltet har kjøpt eller bygd sin hytte under den klare forutsetning om at det ikke er vei. At vi som da ikke ønsker vei skal bli påtvunget en slik dramatisk utbygging mener vi er feil. Det var tross alt 30 hytteeiere som ikke ønsket vei. Slik vi ser det er det også i strid med foreningens vedtekter. Det er også blitt sagt at det skulle være flere alternativer. Det kan vi ikke se er lagt fram. Vi synes også at hele prosessen har vært for dårlig at vi ikke har fått reelle muligheter til å komme med forslag. Viser ellers til innsigelse levert den 4.10.2017.

Kommentar:

Merknaden tas til orientering. Forhold som merknaden fremsetter vurderes besvart i øvrige kommentarer.

Agnar Guttormsen 01.02.19:

I 1990-91 investerte vi i hytte på fjellet for å finne ro og rekreasjon, og ikke minst for å kunne nyte naturskjønne omgivelser uten veier og motorstøy som vi opplever nok av i hverdagen.

Hyttefeltet ligger i lettкупert terreng med fjellrabber ikledd en og annen lav fjellfuru. Vannspeil på myrdammer pynter opp til det fullkomne. Området er en naturperle av de sjeldne som og har lett tilgang til åpent fjellandskap på begge sider langs landegrensen. Vi ønsker fortsatt fritt leide til fjellet i framtiden uten å måtte forsere brøytekanter 2 gang både på oppover tur og nedover tur. Ender vi opp med bilveier blir brøytekanter for all framtid en kvalitetsforringelse for alle skiløpere, med og uten pulk. Og på barmark mister vi tur og trimmuligheter langs myke Skogsveier. Men ulempene er så mye, mye mer. Det er tydelig beskrevet fra a-å av hytteiere med motforestillinger. Jeg avstår derfor gjentagelser.

I kommuneplanens samfunnsdel som er førende for arealplanen er visjonen «Livskvalitet og vekst» nedtegnet. Visjonen legger føringer for god livskvalitet og god helse. Det er og nedtegnet at det skal tilrettelegges og stimuleres til sunne levevaner hos befolkningen. Logistikk er derfor helt fraværende dersom det gis fritt leide for veiutbygging i fritidsområder som unødig forventes skal vike for bekvemmelighetens skyld.

Med tanke på større biler som til tider skal trafikkere veiene kreves det en mer oppdatert veistandard enn skissert i utgangpunktet. Det innebærer minimum 4,5-5 meters veibredde og 30tonns akseltrykk. D.v.s minst et 30 cm. lag med pukk, samt bæresikt med grus på ca. 20 cm. I tillegg må senkninger i terrenget oppfylles for å oppnå en slakere oppstigning i bratte bakker. Og hva blir så prisen? Uansett skal dette bli et interessant veibudsjett å få fram i dagslyset. Kostnader for utarbeidelse av møteplasser og snuplasser tilkommer.

Det framlagte reguleringsforslag spøker for at raseringen av Finnvola Sør kan bli iverksatt. Dersom det blir utfallet tar jeg høyde for salg av hytta, og vil da sannsynligvis forsøke å finne en kjøper som har sans for urbanisering i fjellområder. Mitt krav forutsetter at det finansieres etter veilovens §53-55. Mitt krav oversendes Jordskifteretten idet øyeblikk at vedtak om utbygging er fattet.

Kommentar:

Når det gjelder vegstandard så har planmyndigheten forespurt tiltakshaver om dette, og det er beskrevet i kommunens kommentar til Pedersen.

Tore og Eva Wold 28.01.2018:

Vi bygde vår egen hytte i Finnvola Sør i 1994-95.

Det var nettopp på grunn av feltets flotte beliggenhet med nær tilgang til gode utfartsområder og at det ikke var veier inn i feltet som for vår del gjorde at vi kjøpte tomte.

At det ikke var veier inn i feltet var for oss meget positivt i forhold til bl.a støy og at en hadde tilgang til naturen i området uten å krysse veier.

Hvis vi hadde ønsket vei til hytta, kunne vi kjøpt tomt i Sandvika-området som da også var under utbygging med veier inn til hyttene.

Verdien av at det ikke er veier til hyttene er for oss av vesentlig betydning. Det gir muligheten for å oppleve ro og stillhet på en helt annen måte enn om det hadde gått veier i feltet, og er for oss svært viktig i forhold til opplevelsen av livskvalitet når vi oppholder oss på hytta. I tillegg kan en slippe barn ut til fri leik sommer som vinter uten at en har behøvd å tenke på trafikk.

Reguleringsforslaget slik det foreligger oppleves for oss dramatisk. Veien går relativt nært hytta (mindre enn 30 meter), og det er ingen skjerming fra veien mot hytta. I tillegg må vi passere veien når vi skal utpå turer, noe vi er ganske mye.

Trafikksikkerhetsmessig vil framtiden bli noe helt annet enn i dag. At vi i dag kan slippe små barn ut for å leike sommer som vinter uten å ta hensyn til biltrafikk vil da være over. Det opplever vi og flere andre i feltet som et paradoks i dag. Vi vil få en annen hverdag på hytta med mere støy og forstyrrelser en i dag. Uansett hvor vi oppholder oss på hytta så ser vi veier.

Det vil for oss gi en vesentlig forringelse av det å være på fjellet og vil for oss være en uakseptabel løsning. Vi vet at når det anlegges veier til hyttene så blir bilen mere brukt, og at trafikken i feltet må forventes å øke. Trafikken vil genere støy og støvplager som vi nå ikke har, samtidig som at vi får et trafikkbilde som de med små barn og barnebarn må ta hensyn til når de er på hytta.

Feltet har tross alt 90 hytter og er et av de største hyttefeltene i kommunen, om ikke det største.

Slik vi ser planen er den dramatisk og en ser at hyttefeltet slik det ligger ikke er laget for vei inn til alle hyttene. Nærmere 4 km med ny vei, eller nesten 8 km medregnet alle avkjørsler vil få betydelige konsekvenser for feltet.

Feltet ble i sin tid utformet slik at det svært godt klarer å kombinere fritidsbebyggelse med naturopplevelse og miljøhensyn. Dette kan nå bli ødelagt. Feltet er rett og slett ikke tilrettelagt for omfattende veibygging. Finnvola Sør er etter vår mening et felt som i dag svært godt ivaretar gode naturopplevelser med relativ praktisk tilgang til hyttene. Det er et godt opparbeid stisystem (som sikkert kan bli bedre) og relativ kort avstand fra parkering. Til den hytta som ligger lengts unna parkering er det ca. 9-10 min. gange, som en må anse som akseptabelt.

Vi mener at planen er i strid med vesentlige punkter i kommunens retningslinjer for bygging av vei til hytter i fjellet.

Alle hytteeiere i feltet har bygd eller kjøpt hytte med den klare forutsetning av at det ikke er vei til hyttene. Det var tross alt et stort mindretall 38% som stemte nei til vei i 2016. På samme årsmøtet ble det bestemt at det skulle lages flere alternativer. Det er ikke utarbeidet flere enn 1 forslag.

Prosess

Statskog skriver i sitt skriv av 18.04.2017 at det er viktig å ta seg god tid, sikre god involvering, vurdere ulike alternativer, oppnå enighet om løsninger og komme fram til løsninger som innebærer minst mulig ulempe for den enkelte hytteeier. Det skal lees vekt å nærfe rin sulem er for enkelttomter når traseen vurderes. I tillegg vektlegger Statskog at vedtektene følges.

Vi føler at dette ikke er fulgt opp av styret i Hytteeier foreningen.

Vi har sagt ifra at vi ikke aksepterer trafikk så nærme hytta. Det å flytte den 10 meter er ingen løsning for oss. Ulempene ved støy og trafikksikkerhet vil være de samme. Det er ikke framlagt noen alternativer, hverken for oss eller årsmøtet.

Det ble innkalt til befarung med 4 dagers frist i september 2017. Mange hadde ikke mulighet til å delta, heller ikke vi.

Etter det har det vært minimalt med kontakt fra styret.

Forslaget om flytting av veien som går forbi vår hytte er ikke skissert oss tidligere, bare en telefonisk henvendelse om at en flytter veien noen meter. Dvs. at en flytter veien ut på ei myr.

Jeg har tatt opp følgende som ikke er besvart av styret/utvalget:

- Hvordan ivareta de privatrettslige forholdene? Er av styret ikke ønsket utredet.
- Ikke utredet flere alternativ som ble beskrevet i utsendelsen til spørreundersøkelsen
- Er av styret ikke besvart.
- Hvordan er veien tenkt finansiert jmf veilovens §53-55?
- Ikke besvart
- Ikke utredet framtidige driftskostnader, brøyting,!
- Ikke besvart
- Ba om at det burde være representanter fra «begge» sider i utvalget som ble opprettet. Styret nektet.
- Bestod kun av tilhengere for full utbygging.

Miljø og folkehelse

Vår tids største utfordring er miljøendringer grunnet menneskeskapt utslipp. En utbygging som er skissert vil gi betydelige utslipp av CO₂ helt unødvendig, og som ikke gir samfunnsmessig verdi. Det er kun menneskets latskap som skal tilfredsstilles.

Utbygginga er bl.a begrunnet med at verdien av hyttene øker. For mange av oss er det bruksverdien som er av betydning. Den vil for oss bli vesentlig dårligere. Det står ingen ting om konsekvensene av økt støy. Utfordringer med støy har blitt den nye «folkesykdommen». Det er flere og flere som har utfordringer med støy i det daglige. For mange er derfor hytta et «friorråde» ved at en kan komme seg bort fra støy. Det er å bemerke at det på 90 tallet ble forbudt å sette opp vindmøller i feltet p.g.a støy.

I kommunens arealplan om folkehelse står det:

«Arealplanleggingen må også fokusere på å begrense de negative konsekvenser i forbindelse med arealbruk, som blant annet er knyttet til støy, luftforurensning, stråling og ulykker. Økt fokus på sikkerhet i samfunnsplanleggingen vil bidra til færre naturkatastrofer og ulykker med færre negative konsekvenser for menneskers liv og helse. Det vil også gi bedre trygghet at en kartlegger alle relevante risiko- og sårbarhetsforhold i det arealet som planlegges utbygd».

På side 45 står det følgende:

«LNFR-områder med spesielle friluftsverdier. Friluftsliv er kilde til god livskvalitet, bedre folkehelse, gode naturopplevelser og økt miljøkunnskap, noe som er viktige bidrag til bærekraftig bruk og vern av naturverdiene.

På side 53 om 54 om bærekraftig utvikling står det følgende:

«Bestemmelser om at: Retningslinje T-1442 (Støy i arealplanlegging) skal legges til grunn for planlegging av nye boliger og støyfølsom bebyggelse og for etablering av nye tiltak som vil gi støy til slike områder. (Støyfølsom bebyggelse er definert i T-1442 kapittel 6 som bolig, skole, barnehage, helseinstitusjon, fritidsbolig, kirke og andre bygg med religiøs karakter, kulturbygg og andre bygninger med tilsvarende bruksformål. Lydkravene i teknisk forskrift gjelder imidlertid også for andre typer bygninger med

støyfølsomt bruk, som kontorer og overnattingssteder. I områder der Støysonekart foreligger skal disse innarbeides i arealplaner for støyfølsom bebyggelse. Ved planlegging av ny støyende virksomhet eller utvidelse av slik virksomhet skal tiltakshaver utarbeide støysonekart.»

I Stortingsmelding nr. 39 fra 2000 - 2001 kan du lese følgende;

«Stillhet, fred og ro er de vesentligste kvaliteter for friluftslivet. Det er grunn til å tro at verdien av disse kvalitetene bare vil øke i dagens samfunn der hverdagen for mange er preget av støy, stress og mas. Regjeringen vil legge stor vekt på å ivareta muligheten til å oppleve stillhet, fred og ro. Stil/het kan på mange måter ses på som en truet ressurs.»

De fleste fritidsboliger er dårligere isolert en ordinær bolig. Dvs. at opplevelse av støy er annerledes. I tillegg er det for mange slik at en av de viktige verdiene av å være på hytta er opplevelsen av «stillhet». Biltrafikk, selv om den kan sies å være beskjedent relativ sett vil for mange oppleves som en «krenkelse» på naturopplevelsen og stillhet for mange er en viktig verdi.

Vi mener at en slik omfattende reguleringsplan er i strid med det som står i kommunens arealplan om temaet.

Argumentasjon med at med vei til hytta så blir hytta mere brukt er ikke det samme som at tar naturen mere i bruk, men kan få store miljømessige konsekvenser for både naturen og mennesker.

Skiløyper: I dag er det etablert et flott tilbud i samarbeid med Røde Kors om oppkjøring av skiløyper i området. I Finnvola går disse traseene i hovedsak langs dagens stier. Med vinterbrøytet vei, må det legges løyper andre steder. Disse løpene vil da måtte krysse veisystemet på flere plasser, blant annet i bakker. Det vil betydning for sikkerhet for alle skiløpere i området.

Parkering veistandard og bredde

Veien er tenkt bygd i forbindelse med dagens stisystem. Dagens stier er ca 1,2-1,5 m bredde, med en utvidelse på ca 1-1,5 meter. Dvs total bredde 2,5-3 meter. Det betyr at 2 biler ikke kan møtes. På så lange strekninger som det her er må det da anlegges møteplasser. Disse må tegnes inn på kartet.

Veien som går rett øst vil få en skarp sving/avkjørsel på toppen av en bakke. Dette blir et meget uoversiktlig område hvor 2 veier møtes. På vinteren legges det normalt en stor snøfonn i denne bakken. Derfor mener vi at det er bedre at krysset flyttes lengre inn på flata.

I planen åpnes det for at det etableres parkeringsplasser ved den enkelte hytte. I kommunens arealplan står det at det kan avsettes inn til 15m². Dette bør framgå av reguleringsplanen.

I tillegg står det ingen ting om hvilken standard veien skal ha, men at det argumenteres om at både brannbiler og septikbiler skal kunne bruke veien. Det innebærer at veiene må kunne tåle en totalvekt på minst 30 tonn (akseltrykk på ca 10 tonn). En slik vekt av både nødvendig bærelag og kjøretøy vil få betydning for veien flere steder da dagens stier mange steder er bygd på myr. Planen sier at det ikke gis tillatelse til å drenere mere enn det er gjort i dag. En vei med nødvendig bærelag vil skape en barriere for overflatevannføring. Dvs. at vann kan ta nye veier og påvirke både naturen i området og enkelte hyttetomter. Hvis det skal forebygges kan ikke veiens toppdekke ligge høyere en

område rundt. Dvs. at det må til en betydelig masseutskiftning i forhold til dagens sti. Vi har opplevd i forhold til dugnader hvor 4-hjulinger er brukt at stiene ikke har tålt belastningen.

Kommunens Arealplan/ fortetting:

Feltet slik det framstår i dag må anses som å være et hyttefelt med spredt bebyggelse.

I kommunens arealplan(S27) står det at en skal fortette i eksisterende hyttefelt framfor å bygge ut nye områder. Vi er kjent med at det er planer for utbygging av nye hyttefelt i Sandvika området. Hvorfor følger ikke kommunen sin egen plan om at det først skal fortettes. Statskog har selv sagt at det er et potensiale for fortetting i Finnvola Sør, selv om de ikke har planer om det idag. Reguleringen er etter vårt syn og på dette punktet i konflikt med kommunens arealplan.

Mangler i planen og krav om endringer:

- Det må fremgå av planen hvilken aksellast veien skal tåle. Dette er av stor betydning for hvordan veien skal bygges.
- Det må fremgå av planen hvor mange og plassering av møteplasser.
- Veien som går rett øst vil få en skarp sving/avkjørsel på toppen av en bratt bakke. Dette blir et meget uoversiktlig område hvor 2 veier møtes i et kryss og vil kunne utgjøre en fare for både gående og kjørende, spesielt på vinteren med store brøytekanter.
- Det må lages flere alternativer som opprinnelig lå i styrets forslag, og som Statskog i brev til styret har anmerket.

Andre forhold

Fylkesmannen har i forbindelse med søknad om bygging av vei til 5 hytter i Finnvola Øst påpekt risikoen for «presedens» i andre hyttefelt. Hvis en slik omfattende utbygging som er foreskrevet i planen blir vedtatt vil nok en naturlig konsekvens være at også hytteeiere i Finnvola Midtre vil starte en lignende prosess. Hvordan vil da naturen og miljøet i Finnvola-området da bli seende ut? Vi har i dag et unikt hyttefelt godt lagt til rette for friluftutøvelse. En omfattende utbygging vil endre disse kvalitetene for alltid.

Vi har sammen med flere andre hytteeiere fått en juridisk uttalelse fra vår advokat. Det vil vurderes å fremme saken rettslig for å få den prøvd i forhold til vedtektene og de planer og retningslinjer som kommunen selv har vedtatt skal gjelde.

Vi også innser at om det skulle ende med bygging etter reguleringsforslaget, så vil nok også vi motvillig melde oss på vei, men da med krav om at den finansieres etter veilovens §53-55. Dette kravet vil bli oversendt Jordskifteretten i det øyeblikk at vedtak om bygging er fattet.

Kommentar:

Innkjørsel til hyttene vil kunne fungere som møteplasser. Det er innregulert snuplasser etter offentlig ettersyn. Det er gitt en åpning i bestemmelsene for kunne ta stedlig tilpasning såfremt det reduserer terrenginngrep og ivaretar naturmangfold. Når det gjelder øvrig forhold i merknaden så vises det til at vegbygging er et flertallsvedtak i styre. Planmyndigheten har gjennom sin saksbehandling søkt å ivareta de offentlige interessene i planen.

Endringer etter høring

I samråd med tiltakshaver er det etter høring og offentlig ettersyn gjort følgende endringer i plandokumentene:

Planbeskrivelse

Endret Ros- analyse

Plankart

Inntegning av snuplasser, trafo, pumpestasjon og frisiktsone mot Jamtlandsvegen

Bestemmelser:

Tilført to nye arealkategorier under bebyggelse og anlegg:

- Energianlegg
- Vannforsyning

Nye punkt i bestemmelsene:

3.1

Parkering for hytteeiere og gjester skal skje ved hytta eller i privat avkjørsel

3.2

Energianlegg

Området omfatter eksisterende trafo.

3.3

Vannforsyningsanlegg

Området omfatter eksisterende pumpestasjon og renseanlegg for drikkevann

4.1

Er endret og tilført at at tillates etablert privatveg/adkomst inn til hyttene. Det er lagt til at traseen kan justeres for å redusere terrenginngrep, og ved andre behov for endringer. Dette skal skje i samråd med velforening.

4.2

Det er tilført presiseringer om at veger skal i hovedsak legges i eksisterende sti-trasser, og skal utføres med minst mulig terrenginngrep. Det er tatt inn i bestemmelsene at vegbygging skal i størst mulig grad følge kommunens retningslinjer for vegbygging i fjellet. Det er videre presisert at det ikke skal dreneres.

Det tillates ikke parkering langs felles veger og snuplasser.

Endringene i bestemmelsene er markert med rød skrift.

Vurdering sluttbehandling:

Det er mottatt 12 uttalelser. De fleste merknader fra private omfatter motstand mot vegbyggingen, og de ulemper de mener dette medfører for landskap og bruken av hytteområdet. Noen endringer har blitt gjennomført hvor blant annet noen vegstrekninger

og adkomstveger har blitt flyttet. Dette er omtalt under kommunens kommentarer. En generell vurdering av merknadene fra kommunen er at det vil endre bruken av hyttefeltet. Det er et flertallsvedtak i hytteforeningen å bygge veger. Styret og forslagstiller er kjent med motstanden da den er tidlig kjent i saken. Det er foretatt naturkartlegging. Det skal ikke dreneres mer som følge av tiltaket. Forslagstiller er gjort kjent med Verdal kommunes retningslinjer for hyttebygging i fjellet som nå er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

Fylkesmannen i Trøndelag har påpekt manglende Ros- analyse. Det har etter denne uttalelsen blitt laget en utvidet Ros-analyse.

Fylkeskommunen har påpekt at det mangler areal for trafo og tekniske anlegg som er innarbeidet i plankartet.

Konklusjon:

På bakgrunn av en helthetsvurdering tilrår rådmannen at revidert endringsforslag vedtas.



**Orientering/avklaring etter vedtak i Verdal kommunestyre sak 2/19 -
Detaljregulering Tromsdalen kalkbrudd og deponi**

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune	Arkivref: 2018/4304 - /L13
E-post: kirstine.karlsaune@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47471350	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn	12.03.2019	25/19
Kommunestyre	25.03.2019	31/19

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn - 12.03.2019

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Saken tas til orientering.

Rådmannens forslag til innstilling:

Saken tas til orientering.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

[KOM-sak 2/19](#) (behandling av detaljregulering Tromsdalen kalkbrudd og deponi).

Saksopplysninger:

Kommunestyret har i KOM-sak 2/19 bedt om avklaringer, som her søkes besvart. Forslag til detaljregulering for Tromsdalen kalkbrudd og deponi ble lagt fram for behandling i Verdal kommunestyre den 28.01.2019, sak 2/19. Kommunestyret utsatte saken med følgende vedtak:

Vedtak i Verdal kommunestyre den 28.01.2019, sak 2/19:

1. Saken utsettes.

Kommunestyret finner ikke at utredningen gir godt nok beslutningsgrunnlag, og ber om at saken legges frem på nytt til politisk behandling når følgende forhold er utredet:

Etappevis drift.

Ved politisk behandling av kommunedelplanen i 2013 la kommunestyret etappevis drift/uttak inn som grunnforutsetning for en framtidig reguleringsplan. Som følge av dette ble det lagt inn en rekkefølgebestemmelse i kommunedelplanen for når de ulike arealene innenfor formålsgrensen skulle tas i bruk til råstoffutvinning. Dette er ikke fulgt opp av administrasjonen. I tråd med Kommunedelplan Tromsdalen pkt. 2.1.2 tas derfor bestemmelse om etappevis drift/uttak inn i reguleringsplanen – slik som også både Fylkesmannen og NVE gir faglige råd om i sine høringsuttalelser.

I tillegg til selve utsettelsesforslaget ønskes følgende forhold ytterligere avklart:

2. Status i to andre saker som angår bruddet i Tromsdalen.

- *Klage fra Naturvernforbundet på Fylkesmannens utslippstillatelse.*
- *Vegdirektoratets avslag på Verdalskalk AS sin søknad om dispensasjon fra totalvektbestemmelsene for vogntog (kjøring med 70 tonn totalvekt).*

3. Begrepsbruk og avklaringer.

- *I rekkefølgebestemmelse vedr. krav om gang- og sykkelveg, langs fv. 72 på strekningen Valstad - Sundbyvegen/Skjørdalsskardet, endres begrepet «transportvolum» til «uttaksvolum.»*
- *Av saksframlegget framgår det at det hefter uklarheter knyttet til innholdet i Verdalskalk AS og Trøndelag fylkeskommune sin avtale om G/S-veg langs Fv. 72. Verdal kommune er ikke avtalepart her, men avtalens innhold har stor betydning for den helhetlige, politiske vurderingen kommunestyret til slutt må gjøre. Eventuelle uklarheter som hefter ved avtalen søkes derfor oppklart.*

Vurdering:

I denne sak vurderes nr. 2 og nr. 3 andre kulepunkt i overnevnte kommunestyrevedtak. Utsettelsesvedtaket i nr. 1, med ønske om etappevis drift, vil en komme tilbake til når det foreligger et revidert planforslag. Det samme gjelder nr. 3 første kulepunkt (planbestemmelse).

Status i to andre saker som angår bruddet i Tromsdalen

Klage fra Naturvernforbundet på Fylkesmannens utslippstillatelse

Miljødirektoratet har i brev datert 17.12.2018, mottatt her 06.02.2019, fattet følgende vedtak i klagesaken på utslippstillatelsen:

«Miljødirektoratet opphever Fylkesmannens vedtak av 22. november 2017, og sender saken tilbake til Fylkesmannen for ny behandling, jf. forvaltningsloven § 34 fjerde ledd. Inntil nytt vedtak er truffet i saken gjelder tidligere tillatelse datert 13. juni 2016.»

Kort om saken

Verdalskalk AS fikk ny utslippstillatelse fra Fylkesmannen i Trøndelag 22.11.17. Tillatelsen åpnet for en økning i produksjonen (uttak av kalk) fra 2 millioner tonn til 4 millioner tonn hvert år. Tillatelsen inneholdt krav om bl.a. utslipp til vann, luft (støv) og støy og at det utføres prøvetaking av utslipp til vann og overvåking i vassdrag. Fylkesmannen mottok to klager på tillatelsen, som de kommenterte i oversendelse til Miljødirektoratet den 24.08.2018. Klagene var fra Naturvernforbundet i Verdal og fra Åge Inge Kvernmo.

Klagen fra Naturvernforbundet omhandlet i hovedsak fem punkter som gjaldt utslipp til vann fra den økte produksjonen. Klagen fra Kvernmo gjaldt punkt 7 i tillatelsen (om at: «Støygrensene gjelder ikke for bebyggelse av forannevnte type som blir etablert etter at virksomheten har startet opp»), da han har signalisert behov for ny bolig med annen plassering.

Kommunen forstår vedtaket gjort av Miljødirektoratet slik at det er utslippstillatelse på inntil 2 mill. tonn som gjelder inntil et eventuelt nytt vedtak fattes.

Vegdirektoratets avslag på Verdalskalk AS sin søknad om dispensasjon fra totalvektbestemmelsene for vogntog (kjøring med 70 tonn totalvekt)

I KOM-sak 2/19 var det orientert om status i påklagd avslag.

Så langt vi kjenner til så er status ikke endret. Dvs. at klagen fra Verdalskalk, som ble sendt innen klagefristen 15. oktober 2018, fortsatt ligger til behandling i Vegdirektoratet. Gjeldende dispensasjon gjelder inntil endelig vedtak er fattet i klagesaken.

Om eventuell medfinansiering fra kommunen til G/S-veg langs Fv. 72

Det er mulig at avtalen mellom fylkeskommunen og Verdalskalk, om finansiering av gang- og sykkelveg langs Fv. 72, kan opprettholdes, selv om Verdalskalk ikke får dispensasjon for kjøring med 70 tonn totalvekt. Dette forutsetter at partene er enige. Etter at avtalen mellom fylkeskommunen og Verdalskalk ble undertegnet, har fylkeskommunen vedtatt en delstrategi for veg der politikerne forutsetter medfinansiering på minst 50 % om en skal få endret rekkefølgen på prioriterte investeringer i handlingsprogrammet, eller få inn tiltak som ikke er prioritert. Med utgangspunkt i en totalkostnad på 36 mill. 2018 kr mangler 6,1 millioner kroner på at medfinansieringa er minst 50 %.

Delstrategi veg:

<https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/samferdsel/Planer/delstrategi-veg/>

Spørsmålet er om det er aktuelt å inngå en avtale også med kommunen for å få effektivert gang- og sykkelvegen. Kommunen har ikke sett nærmere på dette.

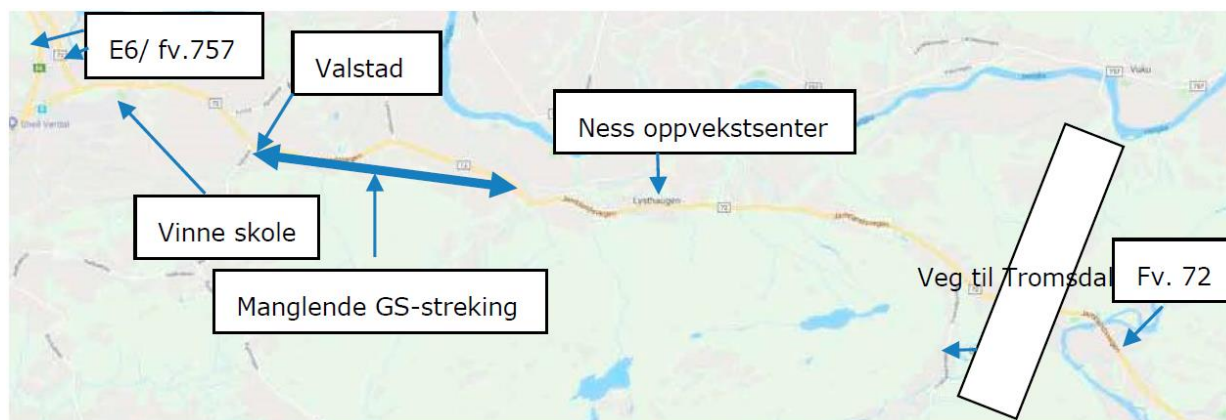
Kommunen er også kjent med at fylkeskommunen har vært i kontakt med Statens vegvesen om mulighet til å utbedre krysset E6 x Fv. 72 slik at modulvogntog kan tillates på Fv. 72. Statens vegvesen så imidlertid ikke noen umiddelbar løsning på dette.

Begrepsbruk og avklaringer ift. gang- og sykkelveg langs Jamtlandsvegen

Oppklaring av uklarheter i avtalen mellom Verdalskalk AS og Trøndelag fylkeskommune om G/S-veg langs Fv. 72

Innledningsvis minner vi om at gyldigheten av avtalen bl.a. er avhengig av at det gis dispensasjon for kjøring med totalvekt 70 tonn. Som nevnt ovenfor er klagen på avslått dispensasjon ikke avgjort ennå.

I KOM-sak 2/19 har kommunen påpekt at det er litt uklart hva det er inngått avtale om, men vi har samtidig søkt å svare på dette. Vi savnet samsvar mellom innholdet i avtalen og fylkestingets vedtak av avtalen ([fylkestingssak 64/18](#)) når det gjelder strekning, dvs. hvor endepunktet for gang- og sykkelvegen skal være i øst.



Figur 2 kart som viser strekninga som mangler gang- og sykkelveg.

Kart fra fylkestingssak 64/18.

I selve avtalen går følgende fram:

«Denne avtalen handler om bygging og finansiering av en ny gang- og sykkelveg langs fv. 72 mellom kryss fv. 6894 (fv. 151) ved Vallstad til Lysthaugvegen.»

Dette er litt upresist, da Fv. 72 har to kryss med fylkesvegen.

I fylkestingets vedtak går bl.a. følgende fram:

«Gang- og sykkelveien Lysthaugen -Valstad strekker seg kun over 3,4 km av en total transportlengde på ca. 20 km fra kalkbruddet i Tromsdal til Verdal Havn.»

Endepunktet «Lysthaugen» er litt upresist, men 3,4 km stemmer med strekningen fram til kryss med Sundbyvegen. Det er 4,4 og 5,2 km til kryssene med Lysthaugvegen, se kartet under.

Kommunen har redegjort for overnevnte uklarheter på side 44 og 45 i vedlegg 14 til KOM-sak 2/19, og konklusjonen er at endepunktet er i krysset med Sundbyvegen (nedenfor Bjørkberga).

Derifra må ferdselen følge kommunal veg Sundbyvegen ca. 700 meter og eksisterende gang- og sykkelveg opp til boligfeltet. Denne gang- og sykkelvegen munner ut i Lysthaugvegen ca. 200 meter vest for forsamlingshuset. Skolen ligger lenger øst. Se kart nedenfor.

Strekningen det er inngått avtale om er i samsvar med foreslått rekkefølgebestemmelse:

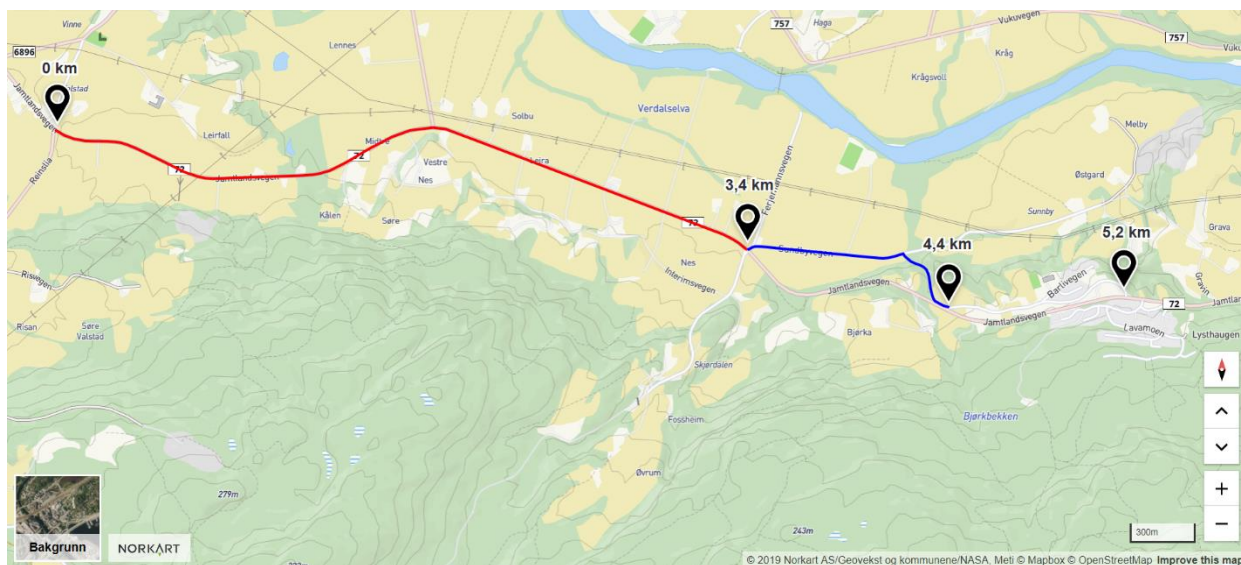
«Før transportvolum overstiger 2,5 millioner tonn kalkstein per år skal det opparbeides/ferdigstilles gang- og sykkelveg langs fv. 72 på strekningen fra Valstad til kryss med Sundbyvegen/Skjørdalsskardet.»

(Kommunestyret har bedt om at transportvolum i bestemmelsen endres til uttaksvolum).

Trafikksikkerhetsmessig bør nevnes at Sundbyvegen bl.a. er adkomst til Melby grustak. Detaljregulering for Melby masseuttak ble vedtatt 24.09.2012.

Utdrag fra kommunens kommentar til høringsuttalelse fra Statens vegvesen (i vedlegg 14 til KOM-sak 2/19):

«Etter at fylkeskommunen ga sin høringsuttalelse har vi fått opplyst at de generelt ønsker å se på enklere løsninger ved bygging av gang- og sykkelveger for å «få mer veg for pengene», og at bygging av G/S-veg mellom Valstad og Lysthaugen skulle være et av flere prøveprosjekt. Planen var å bygge G/S-veg parallelt med Fv. 72 helt til Sundbyvegen. Derifra var planen at det kommunale alternativet med bratt bakke opp til skolen skulle være tilbudet til gående og syklende, altså ikke parallelt med fylkesvegen. Dette er som SVV påpeker ikke ideelt, men det er mye bedre enn dagens tilbud. Bygging av G/S-veg her er ikke høyt prioritert hos fylkeskommunen, og de vil også se på enklere løsninger langs Fv. 72, som for eksempel litt smalere G/S-veg enn det SVV sine håndbøker sier og med mindre inngrep av dyrkamark. Som rekkefølgekrav ville de ha formulert litt rundt: «et helårstilbud til gående og syklende mellom Valstad og Lysthaugen som er adskilt fra kjørebanen» eller noe i den retning. Et helårstilbud innebærer at det skal gå an å brøyte å strø også i teleløsningsperioder uten at drifta ødelegger standarden på gang og sykkelvegen. De kan ikke si noe eksakt om standardkrav, men jobber med en vegstrategi.»



Markører viser tre avstander målt langs Fv. 72, fra Valstad og østover. Rød linje viser strekning med framtidig gang- og sykkelveg iht. planens rekkefølgebestemmelse.

Blå linje viser hvor gang- og sykkeltrafikken i ca. 350 meter må følge eksisterende infrastruktur (kommunal veg Sundbyvegen og bratt gang- og sykkelveg opp til Lysthaugvegen).

Den bratte gang- og sykkelvegen ligger på privat grunn, men driftes av kommunen.

G/S-vegen starter på ca. kote +18 og ender på ca. kote +57, dvs. 39 meter i høydeforskjell.

Ifølge høydekurvene stiger deler av den bratteste strekningen med 9 meter over en strekning på ca. 50 meter. Dvs. en stigning på ca. 18 %. Stigningen er brattere enn følgende råd i Statens vegvesen sin sykkelhåndbok:

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

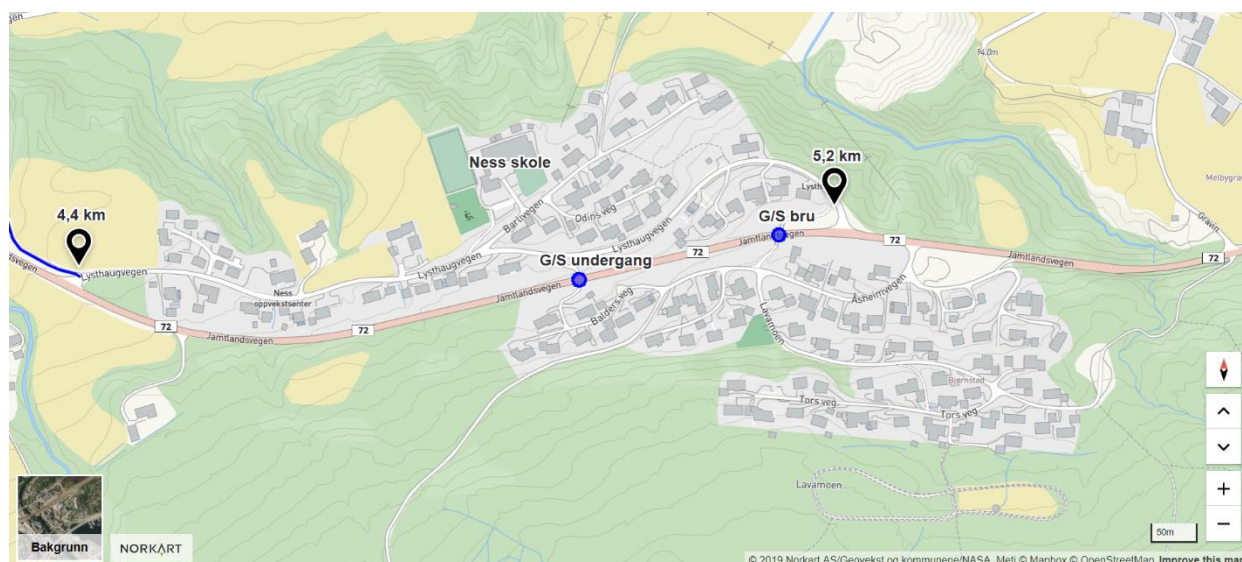
Maksimal stigning er avhengig av stigningens lengde. Krav til stigning bør tilfredsstilles i henhold til Tabell 3.2.

Tabell 3.2: Maksimal stigning for gang- og sykkelveg, sykkelveg og sykkelveg med fortau

Stigningens lengde (m)	I sentrumsområder	Utenfor sentrumsområder
< 3 m	8 %	8 %
3-35 m	5 %	8 %
35-100 m	5 %	7 %
> 100 m	5 %	5 %

Disse vegene bør ikke ha mer ugunstig stigningsforhold enn nærliggende veg. Stigninger lengre enn 200 m bør deles opp med horisontale strekninger hver 50. m, eller horisontale repos til siden for gang- og sykkelvegen. Reposeet bør være minimum 1,5 x 1,5 m.

Kjørevegen Fv. 72 har slakere stigning mellom Sundbyvegen og Lysthaugvegen enn nevnte gang- og sykkelveg, men kjørevegen ligger her delvis i fjellskjæring.



Boligfeltet i Lysthaugen, med G/S undergang/kulvert og G/S overgang/bru.

Konklusjon

Rådmannen tilrår at saken tas til orientering.



Kunstnerisk utsmykning av kommunale bygg og anlegg

Saksbehandler: Ingvild Aasen E-post: ingvild.aasen@verdal.kommune.no Tlf.: 414 46 465	Arkivref: 2019/906 - /
--	----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	14.03.2019	26/19
Kommunestyre	25.03.2019	32/19

Saksprotokoll i Formannskap - 14.03.2019

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Ved kommunale byggeprosjekter som nybygg, tilbygg og større rehabiliteringer av bygningsmessig karakter og opparbeidelse/rehabilitering av offentlige uterom og parker skal det som hovedregel avsettes mellom 1 og 1,5 prosent av byggebudsjett til kunstnerisk utsmykning.
2. Prosentandelen til kunstnerisk utsmykning og kostnadene godkjennes i forbindelse med ordinære godkjeningsprosedyrer for prosjektets budsjett og finansiering.
3. I de prosjektene hvor det ut fra kriteriene er aktuelt skal det i tillegg søkes KORO (Kunst i Offentlige Rom) om økonomisk støtte.

Rådmannens innstilling:

1. Ved kommunale byggeprosjekter som nybygg, tilbygg og større rehabiliteringer av bygningsmessig karakter og opparbeidelse/rehabilitering av offentlige uterom og parker skal det som hovedregel avsettes mellom 1 og 1,5 prosent av byggebudsjett til kunstnerisk utsmykning.
2. Prosentandelen til kunstnerisk utsmykning og kostnadene godkjennes i forbindelse med ordinære godkjeningsprosedyrer for prosjektets budsjett og finansiering.
3. I de prosjektene hvor det ut fra kriteriene er aktuelt skal det i tillegg søkes KORO (Kunst i Offentlige Rom) om økonomisk støtte.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Verdal kommune har ikke tidligere vedtatt noe prinsipp om kunstnerisk utsmykning av kommunale bygg og anlegg. Både ved byggingen av Verdalsøra barneskole/Verdalsøra ungdomsskole og teaterhuset ble det avsatt midler innen rammen i byggebudsjettet til kunstnerisk utsmykning. Avsatte midler til kunstnerisk utsmykning lå mellom 0,5 til 1 prosent av byggekostnadene.

Kommunen står nå foran en rekke store byggeprosjekter med helsehus og rehabilitering/nybygging av flere skoler. Rådmannen mener det er riktig at det fastsettes et prinsipp som sikrer at kunstnerisk utsmykning blir ivaretatt for alle byggeprosjekter. Det bør gjelde for nyanlegg og rehabilitering av anlegg så som skoler, barnehager, helse-/sosialinstitusjoner, kulturbygg, administrasjonsbygg og ved opparbeidelse/rehabilitering av offentlige uterom/parker.

Vurdering:

Formålet med ordningen er å stimulere til økt interesse for kunst i offentlig rom, tilføre nye kvaliteter til et bygg/område og å gi innbyggerne mulighet til å møte kunst i sitt nærområde.

Det bør også være en intensjon at kommunen gjennom ordningen styrker samarbeidet med kunstmiljøene, primært i regionen.

Prinsippet om utsmykning blir viktig for å sikre at det tidlig tas inn i planleggingsprosessen for utbyggingsprosjektene slik at det i størst mulig grad kan innlemmes i den arkitektoniske helheten og tilpasses omgivelsene forøvrig.

KORO (Kunst i offentlige rom) har en tilskuddsordning som skal stimulere til utvikling, produksjon og formidling av kunst i offentlige rom i lokale kontekster over hele landet. Ordningen skal stimulere til å styrke samarbeidet mellom kunstmiljøene i regionene og kommuner/fylkeskommuner. I tillegg til de midlene som settes av i byggebudsjettene bør det søkes midler fra denne ordningen når prosjektene er i samsvar med KORO's kriterier. Det vil også si at organiseringen av utsmykningsprosjektene bør tilpasses kravene som KORO stiller.

Staten har siden 1997 hatt en ordning hvor det er bestemt at det i alle statlige byggeprosjekter skal settes av mellom 0,5 og 1,5 prosent av byggekostnadene til kunst.

Trøndelag fylkeskommune hadde en tilsvarende sak til behandling i Fylkestinget 27.2.2019 og vedtok nye retningslinjer for kunstnerisk utsmykning og vedtok at det avsettes mellom 1% og 1,5% av total kostnadsramme for nybygg og større rehabiliteringer.

Rådmannen foreslår at Verdal kommune legger seg på samme retningsgivende prosentandel som fylkeskommunen.



Oppnevning av personlig vara i Innherred Interkommunale legevakt (IKS)

Saksbehandler: Line Therese Ertsås	Arkivref: 2018/8934 - /
E-post: line.ertsaa@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74048257	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	14.03.2019	30/19
Kommunestyre	25.03.2019	33/19

Saksprotokoll i Formannskap - 14.03.2019

BEHANDLING:

Forslag vil komme i kommunestyrets møte.

Rådmannens innstilling:

Som personlig vara på fellesliste SP/SV/V/FRP/MDG/UAV i representantskapet i Innherred Interkommunale legevakt (IKS) for resten av valgperioden oppnevnes:

Vedlegg:

Samlet saksframstilling av kommunestyresak 92/18.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Bjørn Stian Hojem ble fritatt fra alle sine kommunale verv av kommunestyret i møte 29. oktober 2018, sak 92/18.

Ved en inkurie er det ikke oppnevnt personlig vara etter han i representantskapet i Innherred Interkommunale legevakt (ISK). Felleslista SP/SV/V/FRP/MDG/UAV har følgende representasjon i representantskapet:

Medlem:
Marit Voll (SP)

Personlig vara:
Bjørn Stian Hojem (V)

Felleslista bes i formannskapets møte fremme forslag på ny personlig vara.