



Verdal kommune
Møteinnkalling

Utvalg for plan og samfunn.

Det innkalles til følgende møte:

Utvalg: Utvalg for plan og samfunn
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 03.12.2019
Tid: 09:00

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til utvalgssekretær på epost: inger.storstad@verdal.kommune.no eller tlf. 476 92393. Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Evt. spørsmål omkring noen av referatene bes meldt inn på forhånd.

Verdal, 26. november 2019

Anne Grete Valbekmo/sign./
leder

SAKLISTE
MØTE I UTVALG FOR PLAN OG SAMFUNN
3. DESEMBER 2019

Saksnr	Innhold
PS 17/19	Godkjenning av møteprotokoll
PS 18/19	Referatsak
PS 19/19	Kavelbrua vegforening - Søknad om forhøyelse av bomvegsatser samt søknad om forlengelse av kommuneveg
PS 20/19	SMIL strategi 2020
PS 21/19	Forslag til planprogram og planoppstart - Detaljregulering Ørin sør II - del av 277/1 m.m.
PS 22/19	Behandling av klage - Detaljregulering Vinne skole - del av 5038/282/66 m.fl.
PS 23/19	Sluttbehandling detaljregulering Bredingsberg
PS 24/19	Andre saker

PS 17/19 Godkjenning av møteprotokoll

PS 18/19 Referatsak

- 1. Godkjent - Søknad om tillatelse til riving av bygg - 5038/23/23 Estvoldvegen 47 - Innherred tomteselskap AS**
- 2. Godkjent - Søknad om igangsettingstillatelse (IG01) for oppføring av Verdal bo- og behandlingssenter - 5038/23/44 Stilkestad allé 2-8**
- 3. Godkjent - Søknad om oppføring av carport - 5038/24/73 Kirkehaug 2 A - Inge Kverkild**
- 4. Godkjent - Søknad om oppføring av enebolig i 2 etasjer - 5038/6/3 Sognan 5 - Bjørn Tore Musum**
- 5. Svar på søknad om motorferdsel i utmark - Malså, Kverndal og Svarthovd almenning v/Arne Olav Vollan - Innvilget**
- 6. Godkjent - Søknad om rammetillatelse for opparbeidelse av tomt og etablering av Hallia høydebasseng - 5038/280/4 Granlundvegen 849**
- 7. Godkjent - Søknad om tillatelse til oppføring av garasje - 5038/16/143 Arnljots Gate 14 - Hans Morten Indahl**
- 8. Godkjent - Søknad om bruksendring av 2. etasje i bolig - 5038/119/12 Lennesvegen 151 - Erlend Bakkan**



Kavelbrua vegforening - Søknad om forhøyelse av bomvegsatser samt søknad om forlengelse av kommuneveg

Saksbehandler: Bård Kotheim	Arkivref: 2019/3354 - /Q19
E-post: baard.koheim@verdal.kommune.no	
Tlf.: 918 93 781	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	03.12.2019	19/19

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Søknaden fra Kavelbrua vegforening om kommunal overtakelse av 2,3 km privat veg til kommunal veg avslås.
2. Med hjemmel i veglovens §56 godkjenner Utvalg for Plan og Samfunn økning av bomvegsatsene for privat veg Garnes bru – Kavelbrua.
3. Det godkjennes at følgende satser benyttes fra 01.01.2020.
 - Personbil: Kr. 50,- pr.tur
 - Årskort: Kr. 300,- pr.årskortBomavgiftene skal i sin helhet benyttes til vedlikehold av privat veg Garnes bru – Kavelbrua.

Vedlegg:

- Mail fra Kavelbrua Vegforening datert 03.09.19
- Referat fra årsmøte Kavelbrua Vegforening datert 20.08.19
- Situasjonkart

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Kavelbrua Vegforening ble i sin tid dannet av hytteeiere ved Grønningen, grunneiere/beboere, Inndal almenningssstyre, Værdalsbruket, Statsskog, Verdal Fjellstyre, Stiklestad seterlag og Sørfjella Saubeitelag. Vegforeningen har ansvaret for vedlikehold av vegen fra Garnes bru (der kommunevegen slutter) og opp til Kavelbrua, totalt ca 5 km. Vegforeningen har ansvaret for vedlikehold kun i barmarksessongen.

De senere år har trafikken økt betraktelig. Vegen fører til ett aktivt friluftsområde ved Grønningen/Hermannsnasa. Dette fører til større belastning på vegen. I tillegg har det kommet ønske fra flere hold om vinteråpen veg.

Vegforeningen søker om følgende:

- Kommunen forlenger kommunevegen fra Garnes bru med 2,3 km.
- Økning av bomvegsatsene fra kr. 40,- til kr. 50,- for personbil og fra kr.250,- til kr.300,- pr. årskort.

Vurdering:

Verdal kommune har i dag 170 km kommuneveg. Bevilgningene til drift og vedlikehold av kommunale veger er meget stramme. Dette tilsier at Verdal kommune på sikt sannsynligvis må redusere på lengden av kommunalt vegnett. I tillegg har kommunen hatt som prinsipp å ikke ta over veger på grunn av friluftsmål. Ut fra det ovennevnte foreslår rådmannen at søknaden om overtagelse av 2,3 km veg til kommunal drift og vedlikehold avslås.

Dagens bomveg har følgende satser:

Personbil: Kr. 40,- pr.tur
Årskort: Kr. 250,- pr. årskort.

I mail av 03.09.19 søkes disse satsene økt til:

Personbil: Kr. 50,- pr.tur
Årskort: Kr. 300,- pr.årskort.

Kavelbruvegen er mye brukt til friluftsmål og derfor en mye brukt bomveg. Satsene er ikke regulert på ca. 10 år. Vegforeningen angir en årlig vedlikeholdskostnad på ca. ca. kr.30.000,- til 50.000,- kr. Dersom vegen skal være vinteråpen anslås kostnadene til å ligge på det dobbelte.

Ut fra prisstigning og økte vedlikeholdskostnader foreslår rådmannen at Utvalg for Plan og Samfunn godkjenner de omsøkte bomvegsatser slik at bomvegen holdes i god stand framover.



SMIL strategi 2020

Saksbehandler: Åsa Sakshaug Okkenhaug E-post: Tlf.:	Arkivref: 2019/4080 - /V18
--------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	03.12.2019	20/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Utvalg for plan og samfunn tar retningslinjer og prioriteringen av tiltak til etterretning.

Vedlegg:

- 1 Retningslinjer for SMIL i Verdal kommune 2020
- 2 Oppsummering 2019 og behov 2020, Verdal

Saksopplysninger:

Spesielle miljøtiltak i landbruket (SMIL) skal fremme ivaretagelsen av natur- og kulturminneverdiene i jordbrukets kulturlandskap og redusere forurensning fra jordbruket. Tilskudd etter forskrift om spesielle miljøtiltak i jordbruket skal gis til tiltak som går utover det som kan forventes som en del av den vanlige jordbruksdriften. Et formål med ordningen er å få best mulig målretting av innsatsen og tiltakene på bakgrunn av lokale miljømessige behov og utfordringer.

Kommunen skal fastsette retningslinjer for prioritering av søknader. Tilskudd til prosjekter og tiltak skal prioriteres ut fra disse retningslinjene. Retningslinjene skal utarbeides i dialog med fylkesmannen og næringsorganisasjonene i jordbruket lokalt, jf. § 4 i Forskrift om tilskudd til spesielle miljøtiltak i jordbruket.

Retningslinjene i Verdal kommune er revidert i november 2019.

I møte mellom administrasjonen og faglagene 7.11.2019 kom en fram til enighet om prioriteringen, tilskuddssatser og søknadsfrister. Søknadsfristene står på side 3 i retningslinjene og prioriteringene står på side 13 i retningslinjene, i tillegg til det står på rapporterings – og behovsskjema som ble sendt til fylkesmannen 15.11.2019.

Fylkesmannen fordeler midlene som reguleres av SMIL-forskriften til kommunene. Kommunens retningslinjer for SMIL vil være et grunnlag for fylkesmannens fordeling av midler til kommunene. Det er kommunen som prioriterer søknadene og innvilger tilskudd.



Forslag til planprogram - Detaljregulering Ørin sør II - del av 277/1 m.m.

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune	Arkivref: 2019/2520 - /2019004
E-post: kirstine.karlsaune@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47471350	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	03.12.2019	21/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Det gjøres følgende endringer i planprogrammet:

- Planprogrammets framdrift i planprosessen revideres før høring.
- Utredningsprogrammet suppleres mht. intensjoner i internt innspill kulepunkt 3 og 4.
- Utredningsprogrammet suppleres med følgende punkt om fysisk utforming med kvalitet: Idéer i VIP 2040 vurderes i planprosessen. Videre skal det vurderes hvordan planen kan legge til rette for et attraktivt, estetisk og besøksvennlig område mht. plassering av bygninger og utforming av utearealer.

Det varsles planoppstart for Ørin sør II iht. plan- og bygningslovens § 12-9, samtidig med at forslag til planprogram, datert 04.09.2019, med overnevnte endringer, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg:

- 1 Oversendelse for behandling - Planprogram for Ørin Sør II

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Vurdering av KU-plikt i detaljregulering av Ørin Sør II (Norconsult, 30.06.2019)
- Referat fra oppstartsmøte 13. juni 2019
- Kommunedelplan Verdal by, vedtatt 29.05.2017, sist endret i 2019
- [Verdal industripark 2040 \(Tegn3, mai 2011\)](#)
- [Verdal 2012. Prosjektrapport \(Verdal kommune, 23. juni 2011\)](#)

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Verdal kommune ved Teknisk drift har engagert Norconsult AS for å utarbeide reguleringsplan (detaljregulering) med planprogram og konsekvensutredning for Ørin

Sør II. Kommunen har avtale med grunneier om feste av ca. 98 daa og vurderer avtale med annen grunneier om feste av resterende ca. 3 daa. Norconsult og kommunen gjennomførte oppstartsmøte den 13.06.2019.

Hensikten med planen er å legge til rette for utvidelse av Ørin industripark sørover mot Fættan, i samsvar med gjeldende kommunedelplan for Verdalen by. Planen er å legge til rette for industri- og forretningsvirksomhet med adkomst og interne adkomstveger. Det vil vurderes tomte-oppdeling i reguleringsplanen. Det er også behov for teknisk infrastruktur ved etablering av ny bebyggelse og anlegg.

Planprogram og konsekvensutredning (KU)

Hensikten med planprogrammet er å gjøre rede for reguleringssspørsmålet, behovet for utredninger og innholdet i konsekvensutredning.

Generelt skal alle planer som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn ha et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Ifølge Forskrift om konsekvensutredninger vedlegg I (vedlegg I = tiltak som alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning), skal alle planer med næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15000 m², alltid ha planprogram og konsekvensutredning.

Norconsult har i notat datert 30.06.2019 vurdert KU-plikten, og konkludert med følgende:

«Det vurderes at tiltaket faller inn under KU-plikten jfr. KU-forskriftens § 6 bokstav b) fordi tiltaket er næringsbygg med et bruksareal på mer enn 15 000 m² og temaene naturmangfold, støy/støv, grunnforhold og flom krever fagutredninger. Plankonsulent vurderer at tiltaket som faller inn under KU-forskriftens § 6 bokstav b) alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram.

Fagutredninger kan gjøres som en del av planbeskrivelsen selv om det ikke gjennomføres konsekvensutredning, og kommunen kan vurdere at utredningsplikten er tilstrekkelig oppfylt gjennom dette. Kommunen har imidlertid beskrevet konfliktnivået ved behandling av kommunedelplanen som forholdsvis høyt, slik at plankonsulent anbefaler også av den grunn at det gjennomføres konsekvensutredning i saken. Planmyndigheten (Verdalen kommune) skal ta endelig stilling til om planarbeidet faller innenfor virkeområdet til KU-forskriften før kunngjøring av oppstart av planarbeidet.»

Planmyndigheten i Verdalen kommune har avgjort at det er behov for planprogram og KU i saken.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planen, planprosessen, medvirkning, alternativer og behov for utredninger. Planprogrammet vil bli sendt på høring i minimum 6 uker, ved kunngjøring av oppstart av planarbeidet. Konsekvensutredningen skal identifisere og beskrive faktorer som kan bli påvirket og vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Konsekvensutredningen skal også beskrive de tiltak som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.

0-alternativet (dagens situasjon) skal beskrives og benyttes som sammenligningsgrunnlag for å få fram de ulike konsekvensene av tiltakene. Med 0-

alternativet menes at det aktuelle tiltaket ikke gjennomføres som forutsatt. En utredning/beskrivelse av 0-alternativet kan omfatte konsekvensene for utviklingen i området dersom tiltaket ikke gjennomføres.

Alternativ 1 = Fremtidig situasjon (detaljregulering). Ved detaljregulering i tråd med overordnet plan (fremtidig industri- og næringsområde) skal konsekvenser belyses i planbeskrivelse, KU og ROS-analyse i tråd med utredningsprogrammet i kap. 5.2 i planprogrammet.

Planområdet

Planområdet er på ca. 100 daa og ligger sør for Verdal industripark på Ørin. Planområdet omfatter ca. halvparten av arealet som er avsatt til næringsbebyggelse/forretning i felt BKB8 i kommunedelplanen for Verdal by. Planområdet består av tett skog (Fættaskogen).

Planområdet grenser i nord til industriområdet og Venusvegen, i øst til Jupitervegen, i sør til dyrket mark, skog og spredt boligbebyggelse og i vest til Aker barnehage.

Industriparken omkranses av Trondheimsfjorden, Verdalselva og Rinnelva. Deler av Verdal industripark ligger på fylling i sjø. Historisk utvikling av industriområdet, fra 1969 til dagens situasjon med 165 bedrifter som til sammen sysselsetter 3000 personer, er omtalt i planprogrammet. Det omhandler også dagens situasjon ift. karakter, klima, trafikkforhold, støy og støv, grunnforhold, naturfarer, kulturminner, teknisk infrastruktur, naturforvaltning, sosial infrastruktur samt barn og unges interesser.

Planstatus

Aktuelt planområde er avsatt som fremtidig næringsbebyggelse/forretning i felt BKB8 i kommunedelplan for Verdal by, vedtatt 29.05.2017, sist endret i 2019. Deler av området omfattes også av faresone brann- og eksplosjonsfare. Inntil planområdet i vest er det i kommunedelplanen båndlagt areal til transportband (for kalk fra Tromsdalen) og vist framtidig veg til industriområdet fra dagens E6-kryss i Vinne.

Planområdet grenser i nord til detaljregulering for Tine med naboområder, vedtatt 01.09.2008, hvor dagens kjøreforbindelse mellom Venusvegen og Havfruvegen er regulert til gang- og sykkelveg.

Det pågår arbeid med kommunedelplan for E6, se følgende høring:

<https://www.verdal.kommune.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/E6-Asen-Mare-ettersyn/>

Framtidig næringsareal nærmest E6 er foreslått båndlagt i påvente av detaljregulering for E6. Planen vil legge føringer for kryssplassering og lokalvegnett samt omlegging eller fjerning av sidespor jernbane til industriområdet. I planbeskrivelsen for E6, punkt 5.6.2 Jernbane, går følgende fram: «*Foreslått E6 løsning forutsetter omlegging av sidesporet fra gamle Rinnan stasjon til industriparken. Omleggingen er foreslått inntil og parallelt med båndlagt transportbane for kalk vist i kommunedelplan Verdal by.*» Statens vegvesens anbefalte alternativ viser framtidig trasé for jernbane sidespor, fra kommunegrensa og til båndlagt trase for transportband, men alternativ D over Rinnleiret viser ikke sidesporet. I forslag til planbestemmelse § 3.1 siste ledd går følgende fram:

«Dagens sidespor jernbane på Verdal skal opprettholdes til nytt sidespor jernbane er ferdig etablert.»

Forslag til planprogram

Det er redegjort for nasjonale, regionale og kommunale føringer, hvorav mer utfyllende om planstatus i gjeldende kommunedelplan.

Det er foreslått følgende utredningstema:

- Natur-, klima- og miljøforhold
 - Landskapsbildet*
 - Jordbruk
 - Naturmiljø og Biologisk mangfold*
 - Grunnforhold og Radon
 - Forurensning i grunnen
 - Klimatilpasning
 - Flom/havstigning
 - Støy *
 - Støv/lukt *
 - Friluftsliv, rekreasjon, møteplasser, idrett og nærmiljø *
- Transport og infrastruktur
 - Tilgjengelighet; trafikkflyt, gang/sykkelnett og kollektivnett *
 - Trafikksikkerhet: Annen infrastruktur; vann- og avløpsløsning
- Andre forhold
 - Universell utforming
 - Samfunnsikkerhet, beredskap og ulykkesrisiko (ROS-analyse)
 - Økonomiske konsekvenser for kommunen

*Utredningstema merket med * skal konsekvensutredes og oppsummeres i planbeskrivelsen. De øvrige skal vurderes i planbeskrivelse og/eller risiko- og sårbarhetsanalysen.*

Intern høring i kommuneadministrasjonen før politisk behandling

Vedlagte forslag til planprogram er sendt på en intern høring til følgende fagområder: Landbruk, barn- og unges representant i plansaker, samfunnsplanlegger, folkehelsekoordinator, SLT-koordinator, kulturtjenesten, kommuneoverlege, barnehage, beredskapskoordinator og skole.

Det er mottatt to uttalelser:

Beredskapskoordinator, 18.10.2019

Har ingen kommentarer til dette – ser fornuftig ut.

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

Kommuneoverlege, samfunnsutvikler, kriminalitetsforebyggende rådgiver og samfunnsplanlegger, 19.11.2019.

Tilgang på næringsareal er viktig for å stimulere til vekst i næringslivet og kommunen kan gjennom planprosesser sørge for at det legges til rette for økt næringsaktivitet i kommunen.

Trygge og helsefremmende ferdselsårer for syklende og gående er viktig for folkehelsen. Gjennom utforming av det fysiske miljøet kan kommunen legge til rette for bærekraftige transportløsninger, fysisk aktivitet og trafiksikkerhet, noe som bidrar til å styrke helse og livskvalitet for innbyggerne.

Innspill til Ørin sør

- *Planområdet Ørin Sør ligger sentralt plassert i forhold til en planlagt ny E6-trasé og fremstår som en naturlig utvidelse av det eksisterende næringsarealet på Ørin. Dette er i tråd med statlige retningslinjer om samordnet areal- og transportløsning.*
- *Det er positivt at planområdet ikke berører dyrket mark.*
- *Det bør legges til rette for effektive gang- og sykkelveier, slik at pendling til området kan skje på sykkel eller til fots. For å stimulere til økt bruk av sykkel og ferdsel til fots er det viktig at det ikke medfører unødige omveier og hindringer.*
- *I et kriminalitetsforebyggende perspektiv er det viktig å passe på at det ikke gjøres valg som legger til rette for lovbrudd. Gode oversiktlige områder og god belysning er viktige faktorer å hensynta.*

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering, og forventes fulgt opp i videre planarbeid.

Kulepunkt 3 i uttalelsen er delvis dekt i punkt 5.2 Utredningsprogram, men de klare intensjonene i kulepunkt 3 og 4 kan med fordel synliggjøres i utredningsprogrammet.

Vurdering:

Kommunens arealplaner (kommunedelplan og reguleringsplan) legger til rette for utvidelse av industriområdet i nord og sør, hvorav denne saken omhandler utvidelse i sør.

Det er naturlig å orientere om status for Ørin nord, før en setter i gang planarbeid for Ørin sør. Reguleringsplan for Ørin nord, vedtatt 19.11.2007 omfatter ca. 250 daa industri/lager, hvorav deler av det i dag er sjøareal innenfor etablert molo. Arealet eies av Verdal kommune, og det gjenstår utfylling av området før det kan tas i bruk til utbygging. Planen har krav om bebyggelsesplan, som er en utgått plantype. Etter ny plan- og bygningslov (2008) er det følgelig krav om detaljregulering før området kan tas i bruk til utbygging. Bebyggelsesplanen skulle bl.a. ivareta best mulig landskapstilpasning gjennom utforming og plassering av bebyggelsen, tekniske installasjoner, veger, felles parkeringsløsninger og beplantning. Reguleringsplanen fastsetter ikke maks byggehøyde.

Undervegsrapport om «Utvikling Ørin nord – orienteringssak» ble tatt til orientering i Formannskapet 14.11.2019, sak 120/19. I saken går bl.a. følgende fram:
«Ørin nord står uansett ikke ferdig "i morgen", det vil bli kapitalkrevende og området kan ikke løse dagens mangel på industriareal i Verdal. I skrivende stund gjenstår kun 18

mål med industriareal på Ørin (sør), og kommunen har i senere tid måtte takke nei til flere bedriftsetableringer på grunn av arealknapphet. Senest en forespørsel i september om 40 daa. Kommunestyrets vedtak av 27/5-2019 om å inngå kontrakt om feste av nærmere 85 daa av eiendommen 277/1 på Ørin sør, er i så måte avgjørende viktig for den videre utvikling av Verdal industripark. Det er også et poeng at Ørin sør og Ørin nord tilfredsstillende ulike behov og bør tilrettelegges for ulike typer industri, der førstnevnte er typisk «blue collar» og sistnevnte prioriteres for en tyngre type industri med definerte og tydelig uttalte havnebehov.»

Foreslått planarbeid er i samsvar med gjeldende kommunedelplan (KDP), selv om ikke hele det avsatte nærings-/forretningsområdet BKB8 tas med. Hverken trasé for transportband, E6 med lokalvegnett eller industrisporet skjebne er endelig planavklart. Planen ser imidlertid ikke ut til å vanskeliggjøre dette, da framtidig lokal infrastruktur ser ut til å havne vest og øst for planområdet. Planen omfatter ikke arealet nærmest Flyvegen, som ligger inntil båndlagt areal til transportband (KDP), ny veg til industriområdet (KDP) og mulig omlegging av sidesporet fra gamle Rinnan stasjon til industriparken (forslag KDP E6 - Statens vegvesens alternativ). Ny veg til industriområdet bør forøvrig ses i sammenheng med avklaring av kryssplassering på E6.

Ifølge kommunedelplanen skal det tas spesielt hensyn til barnehage og boliger i nærområdet, og dette synes dekt innenfor utredningsprogrammets tema. Forholdet til friluftsliv er også tema.

Innholdet i utredningsprogrammet synes dekkende, men følgende tilrås:

- Planprogrammets framdrift i planprosessen bør revideres før høring.
- Klare intensjoner i internt innspill (om at det bør legges til rette for effektive gang- og sykkelveier, slik at pendling til området kan skje på sykkel eller til fots, samt at det i et kriminalitetsforebyggende perspektiv er viktig med gode oversiktlige områder og god belysning) bør synliggjøres i utredningsprogrammet.
- Idéer i VIP 2040 bør vurderes i planprosessen. Videre bør det legges til rette for et attraktivt, estetisk og besøksvennlig område mht. plassering av bygninger og utforming av utearealer. Utredningsprogrammet bør følgelig ha et punkt om fysisk utforming med kvalitet.

Rådmannen tilrår at det varsles planoppstart for Ørin sør II samtidig med at vedlagte forslag til planprogram, men revidert iht. råd i saken, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.



Behandling av klage - Detaljregulering Nye Vinne og Ness skole - del av 5038/282/66 m.fl.

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune	Arkivref: 2019/287 - /L13
E-post: kirstine.karlsaune@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47471350	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	03.12.2019	22/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Klage 13.11.2019 fra Trond Bakkan, for alle beboerne i Kokkvegen, tas ikke til følge. I henhold til plan- og bygningsloven § 12-12, jf. § 1-9, sendes klagen til Fylkesmannen i Trøndelag for endelig avgjørelse med følgende uttalelse:
«Kommunen slutter seg til rådmannens vurdering, slik den fremgår av dette saksframlegget og mener at klagen ikke bør tas til følge.»

Vedlegg:

Ingen. (Klagen er gjengitt i denne sak).

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Klage 13.11.2019 fra Trond Bakkan for alle beboerne i Kokkvegen. Gjengitt i denne sak.
- Merete Svendsen, 19.11.2019 - «Nei til Kokkvegen ...». Gjengitt i denne sak.
- Trond Bakkan, 25.10.2019 – «Nei til Kokkvegen ...». Mottatt etter at plansaken var utredet.
- Trond Bakkan m.fl. (19 underskrifter), 10.02.2018. Sitert/kommentert i KOM-sak 91/19.
- Stig Roger Aasgaard og Trond Bakkan, 21.02.2019. Se nest siste side i planbeskrivelsen.
- Stig Roger Aasgaard og medbeboere langs Kokkvegen, 04.06.2019. Se KOM-sak 91/19.
- [Sakspapir m/vedlegg Verdal kommunestyre 28.10.2019, sak 91/19](#) (sluttbehandling)
- [Sakspapir m/vedlegg Komité plan og samfunn 14.05.2019, sak 34/19](#) (første behandling)
- [Detaljregulering for Nye Vinne og Ness skole, vedtatt 28.10.2019.](#)

Saksopplysninger:

Bakgrunn for saken

Verdal kommunestyres planvedtak 28.10.2019, sak 91/19, av detaljregulering for Nye Vinne og Ness skole er påklaget. Klager godtar ikke at Kokkvegen skal være adkomstveg til Vinne skole.

Planvedtak ble kunngjort 02.11.2019, og brev om vedtaket ble sendt ut 31.10.2019. Klagefrist var tre uker fra kunngjøring (dvs. 25.11.2019) eller tre uker fra mottakelse av brev.

Planområdet er på ca. 50 daa og omfatter Vinne skole med kunstgressbane i sør, idrettsbane i øst, skog i nord, busslomme ved Fv. 72, samt del av adkomstveg Kokkvegen. Planområdet grenser mot Fv. 72 Jamtlandsvegen i nord, friområde med aktivitetspark i vest og boligområder i sør og øst. Det legges til rette for sammenslåing av Vinne og Ness skoler gjennom utvidelse og ombygging av eksisterende skolebebyggelse i Vinne, opprusting av uteoppholdsareal, adkomst og parkering. Planen omfatter også idrettsformål.

Klageadgang

Det legges til grunn at klagen er fra undertegnede Trond Bakkan. Det har ikke betydning for saken om flere står bak klagen, da det er tilstrekkelig at den er påklaget av en person med antatt klagerett for at den skal tas opp til behandling. Bakkans uttalelse i 2018 hadde forøvrig 19 underskrifter. Klagen er mottatt rettidig (innen klagefristen). Klager er ikke nabo eller gjenboer til planområdet, men har eiendom (Kokkvegen 3) langs kommunal adkomstveg til skolen.

Klagens innhold

Klagen fra Trond Bakkan er sendt med e-post 13.11.2019 og lyder slik:

Emne: Klage på melding om planvedtak - Detaljregulering Nye Vinne og Ness skole - Del av 5038/282/66
Vedlegg:
Hei.

Alle vi som bor langs Kokkvegen fra Riksveg 72 til Vinne skole, klager herved på melding om planvedtak - Detaljregulering Nye Vinne og Ness skole - del av 5038/282/66 m.fl.
Vi godtar ikke at Kokkvegen skal være adkomstveg til Vinne skole.

Mvh
For alle beboerne langs Kokkvegen
Trond Bakkan

Klager godtar ikke at Kokkvegen skal være adkomstveg til Vinne skole. Klagen er ikke nærmere begrunnet, men kommunen er kjent med bakgrunnen for klagen og ønsket om ny adkomstveg gjennom Bakkans uttalelse 10.02.2018 (før planoppstart) og felles uttalelse med Aasgaard 04.06.2019, samt lignende innspill fra andre beboere i Kokkvegen. Tilsammen syv uttalelser fra beboere langs Kokkvegen er oppsummert/sitert og kommentert i planbeskrivelse og kommunestyrets sakspapir 91/19. Klagen vurderes til slutt i saken.

Det synes også relevant å nevne to andre uttalelser:

Bakkans uttalelse 25.10.2019, som er sendt til bl.a. fire politikere i kommunestyret som skulle behandle saken 28.10.2019. Den er følgelig ikke kommentert tidligere, og gjengis nedenfor.

Nylig mottatt uttalelse fra annen beboer på samme adresse, gjengis også nedenfor.

Trond Bakkan for beboerne langs Kokkvegen, 25.10.2019

(E-post til politikere og saksbehandler tre dager før kommunestyrets behandling).

Hei. Jeg og flere av oss som bor langs Kokkvegen var på orienteringsmøte om Vinne og Ness skole 22.10.2019. Det var mye skryt av arkitektfirmaet og bra presentasjon i fra Byggmesteran. De kunne fortelle oss at adkomstvegen og anleggsvegen til skolen blir via Kokkvegen!

Det var ingen i fra Plan og Samfunn i kommunen som kunne svare oss på hvorfor det ikke var noen andre alternativ til adkomstveg og anleggsveg.

Når skolen ble bygd på midten av 70-tallet, var det anleggsveg opp i fra der busslomma ved riksveg 72 er, men nå i 2019 er dette ikke mulig!

Og hva med parkering på skolen både på dagtid og kveldstid? Det blir kaos! Hadde dere tatt i bruk Trollmorskogen og området vest for den, hadde der løst problemet både med adkomstveg, anleggsveg og parkering.

Dere har ikke tatt hensyn til trafikkikkerhet, støy- og støvplager og bolyst for oss som bor langs Kokkvegen i det hele tatt ifra vi sendte dere det første underskriftsbrevet 10.02.2018. Vi er skuffet og forbannet!

Kommentar:

E-posten inneholder ikke opplysninger som medfører at rådmannen endrer syn på saken.

Merete Svendsen, 19.11.2019

«Emne: Nei til Kokkvegen som adkomstveg til Vinne skole.

Hei. Jeg er en av beboerne som bor langs adkomstveien til Vinne skole. Her har jeg bodd siden 1991, og har vært vitne til den enorme trafikkøkningen til og fra skolen både på dag og kveldstid. Dette har medført mange farlige trafikk situasjoner, mye støy og støv plager, noe som igjen har ført til dårligere livskvalitet. Jeg ber nå om at dere tar oss beboerne på alvor, og viser at dere hører på og bryr dere om oss og lager en ny adkomstveg til nye Vinne/Ness skole.

Det må gå å få laget vei fra busslomma på riksveg 72 og direkte opp til skolen, noe de bl.a. fikk til da Vinne skole ble bygd på 70-tallet. Alternativt lage rundkjøring i krysset nedi Stamphusmyra, og derfra vei opp til skolen der gang/sykelstien er i dag. Lage flere parkeringsplasser der Trollmorskogen er, da vi som bor her og ser kaoset av biler på skolen nesten hver dag vet at det er alt for lite parkeringsplasser der pr. dags dato.»

Kommentar:

Det går ikke fram om dette er en klage på planvedtaket, men e-posten gjelder samme forhold som i klagen fra Bakkan. Se vurdering av klagen til slutt i saken.

Parkering er forøvrig vurdert i sakspapir og øvrige plandokumenter.

Utsatt iverksetting

Ved melding om planvedtak ble det opplyst om adgangen til å be om utsatt iverksetting av vedtak inntil klagefristen er ute, eller klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42. I

klagen er det ikke bedt om utsatt iverksetting, og vi ser ikke grunn til å vurdere dette, da det her ikke foreligger fare for irreversible tiltak som følge av planen.

Høringsuttalelser fra beboere langs Kokkvegen ifb. offentlig ettersyn

- Stig Roger Aasgaard, 12.02.2019 og 10.05.2019.
- Stig Roger Aasgaard og medbeboere langs Kokkvegen, 04.06.2019.
- Jon Bakken, 04.07.2019 - viser til avisoppslag om at beboerne i Kokkvegen ber om at Kokkvegen stenges for ferdsel, og har spørsmål ifb. dette.

Både Bakken og Aasgaard har signert Bakkans brev 10.02.2018.

Forhåndsuttalelser fra klager ifb. varsel om planoppstart

- Stig Roger Aasgaard og Trond Bakkan 21.02.2019.

Uttalelser før planprosessen fra beboere langs Kokkvegen

- Trond Bakkan med flere (19 underskrifter), 10.02.2018
- Stig Roger Aasgaard, 12.12.2018.

Lovens bestemmelser ift. klagebehandling

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-12, jf § 1-9 kan kommunestyrets endelige vedtak om reguleringsplan påklages. Fylkesmannen er rette klageinstans for planvedtak. Klage på reguleringsvedtak skal etter kommunenes delegeringsvedtak forelegges kommunens utvalg for plansaker (UPS). Hvis utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, legges saken frem for kommunestyret med forslag til endring av vedtaket. Hvis ikke utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, avgir utvalget uttalelse og sender saken til fylkesmannen.

Vurdering:

Klage samt anmodning fra annen beboer i Kokkvegen inneholder ikke opplysninger som medfører at rådmannen endrer syn på saken. Påklagd forhold (manglende aksept for Kokkvegen som adkomstveg til skolen / ønske om ny adkomstveg) er kommentert i planbeskrivelsen, og i kommunens sakspapir ved begge behandlingene av planen.

I KOM-sak 91/19 (sluttbehandling) er enkeltuttalelser kommentert og det er gjort en samlet vurdering til slutt i sakspapiret av forhold som nå også nevnes i klagen. Før sluttbehandling var det utført nye trafikktegn i Kokkvegen og støykonsulent hadde svart på kommunens spørsmål ift. støyutredningen. Parkering (som nå også nevnes av Svendsen) var også tema.

I KOM-sak 91/19 gikk det bl.a. fram at:

«Hovedintensjonen med planen er skoleutvidelse/-oppgradering, mens flere innvendinger gjelder trafikk og bilparkering etter skoletid, ifb. foreldremøter, fritidsaktiviteter og bruk av idrettsanlegg. Da skolekretsen blir større, vil flere kunne ha behov for skyss til fritidsaktiviteter her, og planen omfatter også idrettsformål, da Vinne IL har planer om endringer av idrettsbanen. Det er imidlertid hverdags situasjoner det planlegges for, ikke toppene. Det planlegges for en kapasitetsøkning på 50 elever (fra 300 til 350), selv om elevtallet ved Vinne skole i dag er 173. Det legges opp til sambruksparkering for skolen og idrettsbanen, og i skolens uteoppholdsareal kan

tilliggende aktivitetspark samt egnede deler av planens idrettsanlegg og friområder medregnes (ikke gressbanen som er stengt i deler av året).

...

Kokkvegen har vært skoleveg siden skolen ble etablert på 70-tallet, og elevkapasiteten er i dag ikke fullt utnyttet.

Kokkvegen har parallell gang- og sykkelveg, skiltet hastighet 30 km/t og fartshumper/-dumper.

Kun innerste del av Kokkvegen omfattes av planen. Det er ikke tenkt utbedringer av strekningen i sørenden av idrettsanlegget, men hovedsakelig i skoleområdet.

Planlagt busslomme ved Fv. 72, fortsatt opprettholdelse av busslomme ved Prix samt foreldrekjøring til SFO via Kristens veg, legger til rette for at skolebuss er ikke trenger å kjøre Kokkvegen. Personbiler kan bruke busslommen, forutsatt at dette ikke er til hinder for buss.»

Under overskriften «Kokkvegen (en av to kjøreadkomster til skolen)» var det konkludert med:

«Hverken trafikkmengde, støy eller støv synes å tilsi behov for ny kjøreadkomst til skolen.

Støv og støv er kommentert under uttalelse 10 C fra Aasgaard.»

Diverse andre sitater fra KOM-sak 91/19:

«Ved første gangs behandling var ønsket om ny adkomstveg i uttalelse av 21.02.2019 fra Aasgaard og Bakken (til varsel om utvidelse av planområdet) oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen. Alternativ adkomst i skråningen mot Jamtlandsvegen i nord var kommentert som ikke aktuelt pga. terrengforhold, løsninger for adkomstsituasjon, at det normalt ikke er ønskelig med nye kryss langs fylkesveger, mv., samt at det er opparbeidet gang-/sykkelveg langs Kokkvegen - der det forøvrig er skiltet lav hastighet (30 km/t) og det på grunnlag av trafikktegninger og vurdering av støy er vurdert at trafikkøkningen langs Kokkvegen ikke vil få vesentlige eller urimelige konsekvenser for naboene i Kokkvegen, selv om det må forventes noe mer trafikk. I sakspapir gikk det også fram at fylkesvegen har hatt streng holdningsklasse ift. avkjørsler og terrenget er ugunstig.

...

Langs Fv. 72 er det bratt terreng opp til skoletomta og friområdet, og det er ca. 10 meter høydeforskjell mellom skolens parkeringsplass øst for skolebygget (kote +29 m) og fylkesvegen (kote +14 ved planlagt busslomme, +12 i kryss med Kjæranvegen, +19,5 ved Baglbacken). En eventuell kjøreveg med fortau eller G/S-veg er både terreng- og arealmessig mer krevende enn foreslått G/S-veg til/fra busslommen. For Fv. 72 er det også streng holdning til nye avkjørsler:

...

Skolebygningen ligger ca. 100 meter fra fylkesvegen i luftlinje, og ca. 10 meter høyere i terrenget. Eventuell ny adkomst som også omfatter løsning for gående/syklende antas følgelig krevende å få til i terrenget/friområdet mellom skolen og fylkesvegen.»

Planbeskrivelsens punkt 5.7.1:

«5.7.1 Trafikkmengde Kokkvegen

Som det framkommer i Støynotat Nye Vinne og Ness, samt i kapittel 3.9.2 Trafikkmengde foran, må det forventes at trafikkmengden i Kokkvegen vil øke noe som følge av tiltaket/planen. Jf. framskrivningen av trafikkmengde til 2039, og forutsatt full skole med 350 elever, er det beregnet at endringen vil bli fra ÅDT 343 (2019) til ÅDT 592 (2039). Altså en økning på ÅDT 249.

I første runde – når skolen tas i bruk etter utbyggingen, vil imidlertid mertrafikken først og fremst være knyttet til økningen i antall elever og ansatte som kommer fra Ness skole. Dvs. at i første runde vil økningen i ÅDT være en del lavere enn 249.

Støyberegningene for framtidig situasjon 2039 tilsier at trafikkøkning langs Kokkvegen ikke vil medføre noen markant økning i støy for naboer ift. tidligere situasjon.

Vår samlede vurdering er at trafikkøkningen langs Kokkvegen ikke vil få vesentlige eller urimelige konsekvenser for naboene i Kokkvegen.

Det vises for øvrig til at på 1990-tallet skal elevtallet ved Vinne skole ha vært tilnærmet full to-parallell skole. Det er derfor grunn til å anta at trafikkmengden den gang, var høyere enn den er i dag.»

Sitat fra KOM-sak 91/19: «Nye trafikktegn i Kokkvegen i begynnelsen av juni 2019 (f.o.m. mandag morgen 3. juni t.o.m. tirsdag morgen 11. juni) viste ÅDT (årsdøgntrafikk) på 334. Dette stemmer bra med vurdering i støynotat (ÅDT på 343) og trafikktegn i mars 2019 som viste ÅDT på 320. I begge tellingene stod telleren på lykestolpen utenfor Nytrøa 1.»

Kokkvegen er også vurdert oppimot anbefalinger i vegvesenets håndbøker. Eldre Håndbok 017 Veg- og gateutforming (Statens vegvesen, 1992) hadde bl.a. en anbefaling om adskilt system for fotgjengere og syklistene på boligveger med mer enn 150 boliger. Ved å multiplisere 150 boliger med 3,5 tur (gjennomsnittlig turproduksjon for en bolig per dag) ga det 450 passeringer per dag, nært framskrevet ÅDT-tall (592) for Kokkvegen. Kokkvegen har parallell gang- og sykkelveg.

Som blindveg var den litt over anbefalt lengde (ca. 360 meter mot anbefalt maks 250 m). Kokkvegen er ca. 360 meter lang fra Baglbakken til Myrvegen (siste kryss før skolen). Kokkvegen er en blindveg, som også leder til Myrvegen og Nytrøa.

Det synes ikke å foreligge noe klart svar på hva som er for mye trafikk på en boliggate, men bl.a. miljølemper og trafiksikkerhet er indikatorer som er vurdert. Rådmannen har fokus på folkehelse og bolyst, men på bakgrunn av utførte utredninger ser en ikke grunn til å imøtekomme klagen. Det kan også være ulik aksept og krav til en midlertidig anleggsveg og en permanent adkomstveg.

Rådmannen tilrår at klagen ikke tas til følge, og oversendes Fylkesmannen i Trøndelag for endelig avgjørelse.



Sluttbehandling detaljregulering Bredingsberg

Saksbehandler: Anders Nordgård-Larsen E-post: anders.nordgard-larsen@verdal.kommune.no Tlf.:	Arkivref: 2018/6687 - /
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	03.12.2019	23/19
Kommunestyre		

Rådmannens innstilling:

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

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse
- 2 Vedlegg til planbeskrivelse
- 3 Reguleringsbestemmelser Bredingsberg
- 4 Reguleringsplan Bredingsberg

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Sammendrag:

Planarbeidet har kommet i stand etter henvendelse fra Bil- og maskinservice (BMS) Vuku AS v Bjørnar Holmsberg og Premieskapet AS v Odd Helge Roksvåg. Det aktuelle området skal disponeres av virksomhetene. Bil- og Maskinservice Vuku skal utvide verkstedet, kundemottak og etablere salgshall. Videre vil bilfirmaet ha behov for et forholdsvis stort antall oppstillingsplasser for biler for salg, kundebiler knyttet til bilverkstedet

Det samlede planareal som er regulert er 5110 m².

Planområdet er beliggende nord for Coop Marked og foran BMS Vuku. Arealet nyttes delvis til biloppstilling i dag. Begrenses i nord av skogkledd, ganske bratt åsside. Avgrensning mot vest er mot gjenstående boligformål i underkant av 2,5daa.

Komite plan og samfunn (KPS) i Verdal kommune har i møte den 20.08.19, sak 54/19 med hjemmel i plan- og bygningsloven §12-10, vedtatt at ovennevnte forslag til detaljregulering legges ut til offentlig ettersyn. Saken har ligget ut til offentlig ettersyn i perioden 16.09.19-02.11.19.

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 kommet inn de uttalelser som nedenfor er gjengitt og kommentert:

- Direktoratet for mineralforvaltning 30.10.2019
- Norges vassdrag og energidirektorat 28.10.2019
- Sametinget 28.10.2019
- Fylkesmannens i Trøndelag 22.10.2019
- Trøndelag fylkeskommunen 16.10.2019
- Statens vegvesen 10.10.2019

Direktoratet for mineralforvaltning:

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Planen skal legge til rette for næringsbebyggelse, og endrer dermed formålet i gjeldene plan. Planområdet er avgrenset inntil masseuttak i drift. Ønsket om endring av formål kommer av å muliggjøre utnyttelse av arealene på grunn av beliggenhet inntil masseuttaket. Tilstøtende masseuttak har driftskonsesjon etter mineralloven.

Uttalelse til planen

Til varsel om oppstart med utvidelse av planområde, datert 23. april 2019, indikerte vedlagte skisse over planområdet at det ville bli overlapp mellom nytt område for næringsbebyggelse og område for massetak i gjeldene plan. Plankartet slik det er lagt fram til høringen viser at plangrensen nå er i tråd med gjeldene planer.

Det er bemerket i planbeskrivelsen at forutsetningene med tanke på beliggenhet nært masseuttaket legger begrensinger på mulighetene for å utnytte arealene slik de opprinnelig er avsatt i plan. DMF ser at gjeldene plan er av en slik alder at den ikke lenger vil være i tråd med hvordan DMF i dag ville anbefalt at områder for bebyggelse bør avsettes i planer, i nærheten av områder for råstoffutvinning. Generelt anbefaler vi at det settes av arealer for grøntstruktur for skjerming av uttaksområder, og at det unngås arealbruk nært masseuttak som kan medføre konflikter knyttet til

eksempelvis støv og støy.

DMF ser at ny arealbruk kan være mer hensiktsmessig med tanke på muliggjøre utnyttelse av arealene innenfor områdene med ulike formål i gjeldene plan. Vi vil likevel minne om at det i enkelte tilfeller vil være mindre hensiktsmessig å tillate utbygging tett inntil områder hvor det er åpnet for uttak av masser. Planen er imidlertid i tråd med gjeldene plangrenser, vi har derfor ikke ytterligere merknader til at formålet i planen endres.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Kommentar:

Uttalelsene tas til orientering.

Norges Vassdrag og Energidirektorat:

Geoteknikk/grunnforhold

Planområdet er beliggende like nedenfor kvikkleiresone «582 Ekren». NVE har, som nevnt i våre tidligere uttalelser, de siste par årene gjennomført supplerende grunnundersøkelser i flere kvikkleiresoner i Vuku. Dessverre er vi fortsatt forsinket med dette arbeidet, bla. grunnet vansker med få fram boreriggen i det kupert landskapet. Våre foreløpige undersøkelser og vurderinger konkluderer imidlertid med at kvikkleiresone Ekren har mindre utstrekning enn tidligere vist i rapporter og på «NVEAtlas». Våre analyser viser også at det er svært liten sannsynlighet for at utløpsområdet vil treffe planområdet da dette etter all sannsynlighet vil ha utløp vestover mot ravinedalen. Våre foreløpige vurderinger tilsier derved at området ikke er skredutsatt.

Overvannshåndtering

Det er positivt at det er tatt inn krav om overvannsnotat i bestemmelsenes 2.1.4. NVE opplever ofte (som her) at disse overvannsnotatene utsettes til byggesak og ofte fremmes samtidig med utomhusplanen. Vår oppfatning er at dette vanligvis er for sent da problemstillinger knyttet til vannhåndtering ofte vil kunne være premissgivende for reguleringsplanen feks ved at det vil kunne være nødvendig å regulere grøntarealer og lekeplasser som flomveger og arealer som er nødvendig for å forsinke og fordrøye vann under flomepisoder. Gjennom å regulere områder til utbygging uten å hensynta slike problemstillinger vil en kunne oppleve at det ikke gis nødvendig plass til vannet da disse arealene da ofte er avsatt til bebyggelse og anlegg og at for eksempel nødvendig terrengforming for å unngå vannskader, ikke etableres. Vi vil derfor anbefaler kommunen i framtidige saker hvor dette er en sentral problemstilling om å kreve at overvannsproblematikken belyses gjennom selve planarbeidet slik at høringspartene får innsyn i dette arbeidet i tråd med kravene i PBLs § 4-3.

Kommentar:

Uttalelsene tas til orientering.

Sametinget:

Sametinget uttaler seg i denne saken mht. samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga og de gjeldende reinbeitedistrikt.

Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget.

Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene.

Vi foreslår følgende tekst:

Kulturminner og aktsomhetsplikten.

Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Dette må videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.

Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre 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:

Punktet om kulturminner er sikret i bestemmelsenes pkt 2.3.5.

Fylkesmannen i Trøndelag:

Landbruk, Klima og miljø

Vi viser til vår forhåndsuttalelse, datert 15.10.2018, hvor vi er opptatt av at sentrumsområdene gis en høy og arealeffektiv utnytting. Ut fra at det er svært begrensede muligheter for nye arealer til bolig- og næringsformål i Vuku, var vi også opptatt av at det legges til grunn svært nøkterne vurderinger av arealbehov ved endret arealbruk i sentrum. Vi forutsatte derfor at planen både gjennom plangrep og – bestemmelser sikrer en arealeffektiv planløsning med høy utnytting.

I planforslaget er det åpnet for næring i form av forretning, kontor og/eller industri. Området er tidligere regulert til boligformål, men er etter det vi forstår ikke egnet til dette formålet i uoverskuelig framtid på grunn av nærheten til Breding grustak.

Kommunen har derfor vektlagt at planen dekker et behov for næringsareal og at det etableres arbeidsplasser lokalt i et område hvor det allerede er butikk og næringsvirksomhet, og at dette igjen kan redusere press på andre arealer til dette formålet. Vi har ingen avgjørende innvendinger til formålsendringen, men mener det er viktig at kommunen tar en grundig vurdering av hvilke plangrep som ønskes for dette området. I den vurderingen vil areal til sentrumsnær boligbygging være en kritisk faktor. I tillegg til å redusere tilgjengelig boligareal kan den planlagte utbyggingen også påvirke attraktiviteten av gjenværende boligareal i vest. Det er derfor viktig at man vurderer hvordan bebyggelsen kan utformes og tilpasses slik at bokvaliteten på tilgrensende areal opprettholdes. Herunder vurderer å legge den tyngste bebyggelsen lengst øst i planområdet.

Fylkesmannen vil gi faglig råd om at det vurderes hvilket helhetlig grep som ønskes for dette sentrumsområdet, og hvordan den planlagte utbyggingen kan utformes for å i størst mulig grad sikre attraktiviteten til gjenværende boligareal.

Det aktuelle området skal disponeres av virksomhetene Bil- og maskinservice Vuku og Premieskapet.

Førstnevnte skal utvide sitt verksted og kundemottak og etablere salgshall. Videre vil bilfirmaet ha behov for et forholdsvis stort antall oppstillingsplasser for biler for salg og kundebiler knyttet til bilverkstedet. Det oppgis anslagsvis 100 plasser. Illustrasjonene i planbeskrivelsen bærer også preg av at store deler av planområdet tas i bruk til parkeringsformål. Det fremgår av bestemmelsene at maks prosent bebygd areal innenfor næringsområdet er % BYA = 90 %, inklusive parkeringsareal.

Dette gir imidlertid ingen garanti for at området blir utnyttet godt. Ut fra tiltenkt bedrift i området er det naturlig at det åpnes for en del biloppstillingsplasser, noe som i seg selv er arealkrevende. Vi mener likevel at kommunen bør vurdere hvilke føringer som kan gis for å sikre at området blir så godt utnyttet som mulig. I den forbindelse kan minimumskrav til (%-)BRA være hensiktsmessig.

Videre bør det gjøres vurderinger av sambruk av både bygningsmasse og parkeringsareal. Dette for å redusere fotavtrykket i planområdet, og derigjennom redusere det totale arealbehovet. Det kan i så fall opprettholde mer areal til sentrumsnær boligbygging.

Fylkesmannen har faglig råd om at det innarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer en god minimumsutnyttelse av planområdet.

Landbruk

Reguleringsbestemmelse 2.1.8 sikrer at berørt matjord skal fjernes og brukes til jordbruksformål, enten på gjenværende arealer eller andre områder i Vuku. Dette er positivt. Fylkesmannen minner om kommunens ansvar for å rapportere omdisponering av dyrka jord i KOSTRA etter vedtatt reguleringsplan.

Klima og miljø

Vi viser til vår forhåndsuttalelse datert 15.10.18 der vi viser til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som skal legges til grunn for planleggingen. Her legges det vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og

transformasjon og at planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform.

Vi kan ikke se at det er satt av areal til sykkelparkering i planen, og krav om dette er heller ikke tatt inn i planbestemmelsene, Vi viser her til Statens vegvesens norm for minimum antall parkeringsplasser for sykkel som angir 0,3-0,5 plass pr ansatt + gjesteplasser for bedrift/kontor/industri og min. 2 plasser pr 50 m² forretning/detaljhandel/kjøpesenter. Vi gir faglig råd om at det tas inn bestemmelser om minimum antall sykkelparkeringsplasser i henhold til denne normen i planen.

Vi kan ikke se av planmaterialet at faren for spredning av fremmede arter er vurdert. Da tiltakene vil kunne medføre en del terrenginngrep med oppgraving og forflytting av masser, gir vi faglig råd om at det tas inn et nytt punkt om massehåndtering f.eks. i fellesbestemmelsene under § 2. Bestemmelsen bør sikre at faren for spredning av fremmede arter vurderes ved all massehåndtering. Dette kan gjøres ved at det foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter tiltakene er ferdigstilt.

Samfunnssikkerhet

I planbeskrivelse, detaljreguleringsplan for eiendommen 139/10 med mer, Verdal kommune kap. 6 – konsekvenser står det:

«I henhold til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap DSB kreves det at det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) knyttet til ny reguleringsplan. Aktuell plan er reguleringsendring, slik at området er tidligere gjennomgått og vurdert. Vi ser derfor ikke behovet for en ROS-analyse. Her vedlagt bare i form av kommentert sjekklister for ROS-analyse.» Fylkesmannen viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017) og vil påpeke at en ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyse ikke er å anse som en ROS-analyse.

Ifølge plan- og bygningsloven § 4-3 skal det gjennomføres en ROS-analyse ved utarbeidelse av planer for utbygging. I henhold til plan og bygningsloven § 12-14 gjelder de samme bestemmelser for utfylling, endring og oppheving av reguleringsplan som for utarbeidning av ny plan.

I analysen bør det fremgå om endringen av reguleringsplanen vil få betydning for risiko og sårbarhet i området. Analysen bør også omfatte områder som allerede er utbygd og/eller regulert dersom disse områdene tidligere ikke er analysert.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i reguleringsplanen, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter. Dette ble også påpekt i vår uttalelse til oppstartsvarselet i denne saken.

Fylkesmannen vil påpeke at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til pbl. § 4-3.

Fylkesmannens konklusjon:

Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

- 1. Det vurderes hvilket helhetlig grep som ønskes for dette sentrumsområdet, og hvordan den planlagte utbyggingen kan utformes for å i størst mulig grad sikre attraktiviteten til gjenværende boligareal.*
- 2. Det innarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer en god minimumsutnyttelse av planområdet.*
- 3. Det tas inn bestemmelser om minimum antall sykkelparkeringsplasser i henhold til Statens vegvesens norm i planen.*
- 4. Det tas inn et nytt punkt om massehåndtering f.eks. i fellesbestemmelsene under § 2 for å sikre at faren for spredning av fremmede arter vurderes ved all massehåndtering.*

Kommentar:

De regulerte boligtomtene som nå reguleres bort kan ikke bebygges før grustaket er avsluttet. Det at det i stedet etableres arbeidsplasser lokalt i et område hvor det allerede er butikk og næringsvirksomhet vurderes som positivt både med tanke på lokale arbeidsplasser, og at det kan redusere behovet for transport til og fra arbeidsplassen, og lokal næringsetablering vurderes dermed generelt som svært positivt.

Kommunen vurderer at boliger som mest sannsynlig ikke kan bebygges før etter 2040 ikke bør legges inn som en reserve for dekke boligbehov i nær fremtid. Således vektlegges det mer at arealene benyttes til næringsvirksomhet. Det at regulerte arealer ikke benyttes til nærings eller boligformål vil kunne gi press på andre arealer til slike formål. Derfor mener kommunen at det bør vektlegges at planen dekker et behov for næringsareal.

Det er lite planfaglige utfordringer ved at det etableres næringsvirksomhet i sentrum av Vuku. Bilforretning er besøksrelatert og naturlig beliggende i sentrum. Øvrig næringsvirksomhet som her etableres har ingen utfordringer med å ha sentrumsbeliggenhet.

Krav til Massehåndtering og sykkelparkering legges inn i reguleringsplanens bestemmelser. Statens vegvesens Håndbok V122 Sykkelhåndboka krever for forretning/detaljhandel/kjøpesenter min. 2 plasser pr 50 m², men ut fra type forretning (bl.a. bilverksted) og beliggenhet vurderes 1 plass pr 50 m² som tilstrekkelig.

Trøndelag fylkeskommune:

Vi viser til forsendelse datert 16.9.2019 med detaljregulering som tilrettelegger for forretning/ kontor/ industri i Vuku.

Planområdet er om lag 5 dekar stort og regulert til boligformål i gjeldende reguleringsplan fra 1998. Drift av nærliggende grustak gjør det uaktuelt å nytte arealet til dette formålet. Det foreligger ingen planer om å legge ned driften av grustaket. Det er heller ingen tidsbegrensing knyttet til drifta av uttaket.

Kommunen ser det som positivt at planforslaget tilrettelegger for lokale arbeidsplasser i et område hvor det allerede er butikk og næringsvirksomhet. Trøndelag fylkeskommune har ikke merknader til saken, utover vurderinger knyttet til kulturminner eldre tid:

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 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 foreslår at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser:

Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget viderefremmes til dem som skal utføre selve arbeidet. Vi gjør oppmerksom på at denne uttalelsen ikke gjelder samiske kulturminner og viser til egen uttalelse fra Sametinget.

Kommentar:

Bestemmelse om kulturminner er omtalt i pkt.2.1.5

Statens vegvesen:

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som eier og forvalter av riksveg, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Kort om planforslaget

Det er utarbeidet en detaljreguleringsplan for gnr. 139 bnr. 10 i Verdal. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbygging av eksisterende næring samt utvidelse for flere næringsaktører. Adkomst til området er i dag fra fv. 757.

Vurdering av planforslaget

Statens vegvesen oppfordret i uttalelsen til oppstartsvarselet til å ta avkjørslene til fv. 757 inn i planen, med det formålet å stramme opp en noe utflytende adkomst til næringsområdet. Dette ble besvart med at «tiltak kan iverksettes i et samarbeid mellom virksomhetene, uten at arealet tas inn i plan».

Av hensyn til trafikksikkerhet langs veger og i avkjørslene til området, bør avkjørslene til fv. 757 hjemles i planen. I motsatt fall vil det være nødvendig å søke Verdal kommune om utvidet bruk av dagens avkjørslene. Vi ser også at illustrasjonsbildet brukt i planbeskrivelsen ikke er i samsvar med plankartet, hvor det bare er tegnet inn en avkjørsel inn og ut av planområdet.

Faglige råd:

- Avkjørsler bør tegnes inn i plankartet

Statens vegvesen ber om at kommunen ved sluttbehandling av planen redegjør for hvordan faglige råd er tatt inn og/eller vurdert.

Kommentar:

Faglige råd fra Statens vegvesen er drøftet med forslagstiller, men adkomst er allerede etablert og ligger på en annen eiendom (Coop sin eiendom) så forslagstiller finner det krevende å gjøre dette nå.

Vurdering:

Det er mottatt 7 høringsuttalelser. Det er ingen innsigelser til planforslaget. Faglige råd er innarbeidet i planforslaget så langt det er funnet anledning til det. De faglige råd som kan innarbeides med planbestemmelser er lagt inn i reguleringsplanen. Når det gjelder krav til tomteutnyttelse har dette begrenset verdi i denne saken. Arealet vil perioder ha en meget høy prosent bebygd areal avhengig av andelen bruktbiler, og i andre perioder følgelig en lavere grad av utnyttning. Parkering regnes inn i prosent bebygd areal. Det er vurdert at en sykkelplass pr. 50m² næringsareal er tilstrekkelig ut fra type forretning og planområdets beliggenhet.

Det er laget et vedlegg til planbeskrivelsen som kommenterer innspillene fra høringsrunden. Endret arealbruk i forhold til opprinnelig plan er vurdert i forbindelse med 1.gangs behandling av planen. I tillegg er arealbruk kommentert under uttalelse fra fylkesmannen.

Konklusjon:

På bakgrunn av en helhetsvurdering tilrår rådmannen at reguleringsplan vedtas med de endringer som er foretatt med bakgrunn i offentlig ettersyn og høring.

PS 24/19 Andre saker