



Verdal kommune  
**Møteinnkalling**

Plan- og utviklingskomiteens medlemmer.

Det innkalles med dette til følgende møte:

**Utvalg:** Plan- og utviklingskomiteen i Verdal  
**Møtested:** Herredshuset, møterommet 3. etasje  
**Dato:** 12.04.2011  
**Tid:** 09:00-ca. kl 13:00

**Etter at møtet er satt vil det bli befarings ved Norfrakalk AS på Ørin.**

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til utvalgssekretær på e-post: [inger.storstad@verdalkommune.no](mailto:inger.storstad@verdalkommune.no) eller tlf. 740 48272.  
Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Verdal, 6. april 2011

Marit Voll Skrove  
leder

**SAKLISTE**  
**PLAN- OG UTVIKLINGSKOMITEENS MØTE**  
**12. APRIL 2011**

Saksnr	Innhold
PS 22/11	Godkjenning av møteprotokoll
PS 23/11	Referatsak
PS 24/11	Fylkesvegplan 2010 - 2013
PS 25/11	Kjørerute for kalktransport fra Tromsdalen
PS 26/11	Søknad om bygging av hytteveg - 1721/225/5/28 Tomt nr 18 Lemyra - Steinar Røkke
PS 27/11	1721/254/3/4 - Verdal Jeger- og Fiskeforening - Omlegging av veg og endret plassering av sikkerhetsvoller ved skytebane - Tromsdalen
PS 28/11	Andre saker

**PS 22/11 Godkjenning av møteprotokoll**

**PS 23/11 Referatsak**

- 1. Søknad om renovering av bad - 1721/36/44 Støavegen 4 - Stein Ove Ward - innvilget**
- 2. Søknad om oppføring av enebolig m/hybel og garasje - 1721/23/80 Reinsholm 12 A - Emil Høyem - innvilget**
- 3. Søknad om tilbygg til lager - 1721/18/1168 Merkurvegen 2 - Coop Byggmix - innvilget**
- 4. Søknad om utslipp av sanitært avløpsvann fra hytte - 1721/200/20 Vera - Tor Ove Nettet - godkjent.**
- 5. Søknad om oppføring av uthus - 1721/156/12 Kjesbuvatnet - Svann Skjerve - godkjent.**
- 6. Søknad om endring av vindustørrelse bolighus - 1721/283/160 - Erlend Kålen - Tømmermannsvegen 7A - godkjent**
- 7. Søknad om masseutskifting av bedding området og forlengelse av kranspor - 1721/18/1094 m.fl - Hamnevegen 7 - Vind Sammenstilling AS - innvilget**
- 8. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/226/1 Lillemoen - Roger Suul Johnsen - Innløsning av feste 5 - Godkjent**
- 9. Vedtak - Renovering av bad - 1721/282/79 - Laila Koberg - Trøa 15 - Godkjent**
- 10. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/121/1 Bjørken - Halvor Bjørken - Tilleggsareal til 1721/121/5 - Godkjent**
- 11. Søknad om tilbygg av bod til garasje - 1721/38/99 Leinsmoen 36 - Kurt Andre Haugan - godkjennes**
- 12. Søknad om riving/nedbrenning(brannøvelse) av bygninger - 1721/76/34 Musum lille - Tina Wågø og John Ivar Kjesbu - godkjent.**
- 13. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/259/1 Leirfaldkålen ø - Ole Rolf Bjørken - Tilleggsareal til boligomt 259/5 - Godkjent**
- 14. Søknad om tilbygg/fasadeendring bolig - 1721/19/413 Prof Tyghs gate 23 - Torunn Dahl - innvilget**
- 15. Vedtak - Fradeling av tilleggsareal fra eiendommen 1721/10/33 Symrevegen 17 - Geir Ivar Sørensen - Godkjent**
- 16. Søknad om bolighus m/utleieleilighet og carport - 1721/23/83 Reinsholm 14 A - Bjørn Kolstad - innvilget**
- 17. 1721/19/130 Lektor Musums gate 11 - Berit Leirset - ansvarsrett**

- 18. Søknad om riving av eksisterende garasje og oppføring av ny garasje - 1721/215/7 Aunvegen 221 - Ole Hojem - innvilget**
- 19. Vedtak - Tilbygg til hytte og tilbygg til uthus - 1721/234/1/35 Inn statsalmenning - Inge Leirset - Godkjent**
- 20. Søknad om oppføring av bygning - 1721/247/1 Bollgardsletta 34 - Ove Gøran Urvold - godkjent.**
- 21. 1721/18/451 + 458 - Oppføring av ny barne- og ungdomsskole IG 7 - Ringvei nord - Verdal kommune - innvilget**
- 22. Vedtak - Fradeling av tilleggsareal fra eiendommen 1721/24/17 Brubak - Odd Arne Lyng - Godkjent**
- 23. Vedtak - Oppføring av hytte - Parsell av eiendommen 1721/157/4 Tangen - Hanne Brønstad - Godkjent**
- 24. Søknad om tilbygg til bolig - 1721/18/1048 Arnstuvegen 1 C - Oddvar Gran - godkjent.**
- 25. Søknad om etablering av ny kai - 1721/17/22 og 1721/18/751 og 753 - Aker Verdal AS - innvilget**
- 26. Søknad om nytt våtrom i eksisterende bolig - 1721/121/5 Lysthaugvegen 1 - Ketil Staberg - innvilget**
- 27. Vedtak - Fradeling av bebygd tomt fra eiendommen 1721/38/4 Solbergslia 129 - Jon Venås - Godkjent**
- 28. Vedtak - Oppføring av carport - 1721/277/10 Sandstien 17 - Johan Rune Schei - Godkjent**



## Fylkesvegplan 2010 - 2013

<b>Saksbehandler:</b> Åge Isaksen <b>E-post:</b> aage.isaksen@innherred-samkommune.no <b>Tlf.:</b> 74048519	<b>Arkivref:</b> 2010/2150 - /120
---	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Plan- og utviklingskomiteen i Verdal	12.04.2011	24/11
Verdal formannskap		
Verdal kommunestyre		

### Rådmannens innstilling:

1. Verdal kommune vurderer det som nødvendig at fv. 757 på strekningen Stiklestad – Vuku, samt fv. 758 Vuku – Stene får funksjonsklasse B, og at fv. 160 på strekningen Volden – Vera får funksjonsklasse C.
2. Verdal kommune forutsetter at drifts-/vedlikeholdsansvar for vegbelysning langs samtlige fylkesveger ivaretas av Fylkeskommunen som vegeier.
3. Verdal kommune gir sin tilslutning til de øvrige aktuelle tilpasninger som følge av forvaltningsreformen.

### Vedlegg:

Fylkesvegplanen 2010 – 2013.  
Veglysanlegg.

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Fylkesvegplanen 2010 – 2013, vedtatt av Fylkestinget sak nr. 09/20.  
Handlingsprogram 2010 – 2013 (2019) for nye fylkesveger, vedtatt av Fylkestinget sak nr. 09/65.

## Saksopplysninger:

### BAKGRUNN.

Fylkeskommunen overtok ”øvrige riksveger” fra 1.1.2010 i forbindelse med realisering av forvaltningsreformen. Dette har ført til at det er to ulike system med ”gamle” og ”nye” fylkesveger i Nord-Trøndelag. Fylkestinget har vedtatt å samordne de to veggruppene i en felles fylkesvegplan. Fylkesvegplan for perioden 2010- 2013 ble vedtatt av fylkestinget i april 2009 (FT-sak nr. 09/20) og Handlingsprogram 2010-2013 (2019) for nye fylkesveger ble vedtatt i september 2009 (FT-sak nr. 09/65). Felles fylkesvegplan tar ikke sikte på endringer av prioriteringsrekkefølgen for prosjektene i de vedtatte planer. Det er imidlertid behov for en avklaring av ansvarsforhold og praksis innenfor en rekke områder for å oppnå en helhetlig forvaltning av fylkesvegnettet.

Forslag til Fylkesvegplan 2010 – 2013 er et selvstendig dokument, men ettersom planarbeidet nå ikke innebærer omprioriteringer av investeringsprosjekt og tiltak, er det bedt spesielt om synspunkter til kapittel 4 og 5 i dokumentet. Kapittel 4 omtaler inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser og kapittel 5 omtaler koordinering innenfor en rekke områder for å avklare ulik praksis for de to opprinnelige fylkesvegkategoriene. Gjennomføring av planarbeidet er basert på strateginotat om arbeidet med felles fylkesvegplan som ble lagt fram for fylkestinget i oktober 2010 (FT-sak nr. 10/65). Fylkestinget uttrykte støtte til skissert arbeidsopplegg og forslag til temavalg.

Planforslaget sendes på en formell høring til kommunene og andre berørte parter før den legges fram for endelig vedtak i fylkestinget i juni 2011.

### PLANFORSLAGET.

#### **Mål og strategier.**

Nord-Trøndelag fylkeskommune sitt overordnede mål for transportpolitikken er:  
*Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*

Om det oppnås en utvikling i tråd med det overordnede målet i planperioden vil være avhengig av utviklingen innenfor de fire hovedinnsatsområdene; framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. For disse innsatsområdene er det uttrykt fire hovedmålsettinger:

- ✓ Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- ✓ Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- ✓ Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- ✓ Transportsystemet skal være universelt utformet.

Fylkestingets vedtak om strategi (FT-sak 08/25) ble lagt til grunn for utarbeidelsen av fylkesvegplan 2010- 2013. I dette vedtaket uttrykte fylkestinget følgende:

- ✓ Strategivalget for fylkesvegplan 2010-2013 tar sikte på å øke andelen fylkesveger med fastdekke, og en generell standardheving av fylkesvegnettet. Målsettingen om fastdekke på alle fylkesveger innen 2020 ligger fast.
- ✓ Ved prioritering av prosjekter skal følgende kriterier legges til grunn: veiens bæreevne, årsdøgntrafikk (ÅDT), veiens betydning for næringstransport og rasjonell anleggsdrift.
- ✓ Drift- og vedlikeholdsstandarden for fylkesvegnettet skal opprettholdes på nivå med innværende planperiode eller økes.
- ✓ Fordelingen av investeringsmidlene på hovedposter som foreslått i tabell legges til grunn for utformingen av forslag til fylkesvegplan. For å nå målet om fastdekke på alle fylkesveier innen 2020, må investeringstakten økes kraftig. Fylkestinget ber derfor fylkesrådet utrede et veifond, der deler av utbytte fra NTE Holding AS, tilføres fondet. I dette arbeidet inngår gjennomgang av utbyttemodellen i forhold til NTE Holding AS.

Fylkestinget fattet følgende vedtak som grunnlag for utarbeidelse av handlingsprogrammet for de nye fylkesvegene i perioden 2010- 2013:

- ✓ Fylkestinget prioriterer drift og vedlikehold av de nye fylkesvegene. Handlingsprogrammet må vise tilpasninger som stanser forfall og inneholde strategier for å ta igjen opparbeidet vedlikeholdsetterslep.
- ✓ Fylkestinget ber om at handlingsprogrammet utarbeides med inntil en tredjedel av investeringsrammen avsatt til tiltak innenfor programområder (gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtiltak, miljøtiltak, mindre utbedringer samt planlegging).
- ✓ For å sikre nødvendig utvikling av vegnettet i hele fylket ber Fylkestinget om at en fjerdedel av strekningsvise investeringer forbeholdes tiltak som fullfinansieres med offentlige midler.
- ✓ Fylkestinget ber fylkesrådet utrede mulighetene og konsekvensene knyttet til prosjektf finansiering av større investeringer.
- ✓ Fylkestinget ber fylkesrådet gjøre beregninger for økt frekvens og kapasitet på fylkesvegferjene, og tilrettelegging for universell utforming. Disse beregningene skal legges ved planen for hele fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag.

### **Funksjonsinndeling.**

Etter realiseringen av forvaltningsreformen er det om lag 3000 km fylkesveger i Nord-Trøndelag. Ved forvaltningen av fylkesvegnettet er det hensiktsmessig å etablere en inndeling basert på hvilken funksjon vegen har for å bidra til å målrette og effektivisere både investeringer, vedlikehold og drift for å oppnå størst mulig nytteeffekt innenfor tilgjengelige økonomiske rammer.

Følgende kriterier er presentert som hensiktsmessig for funksjonsinndelingen:

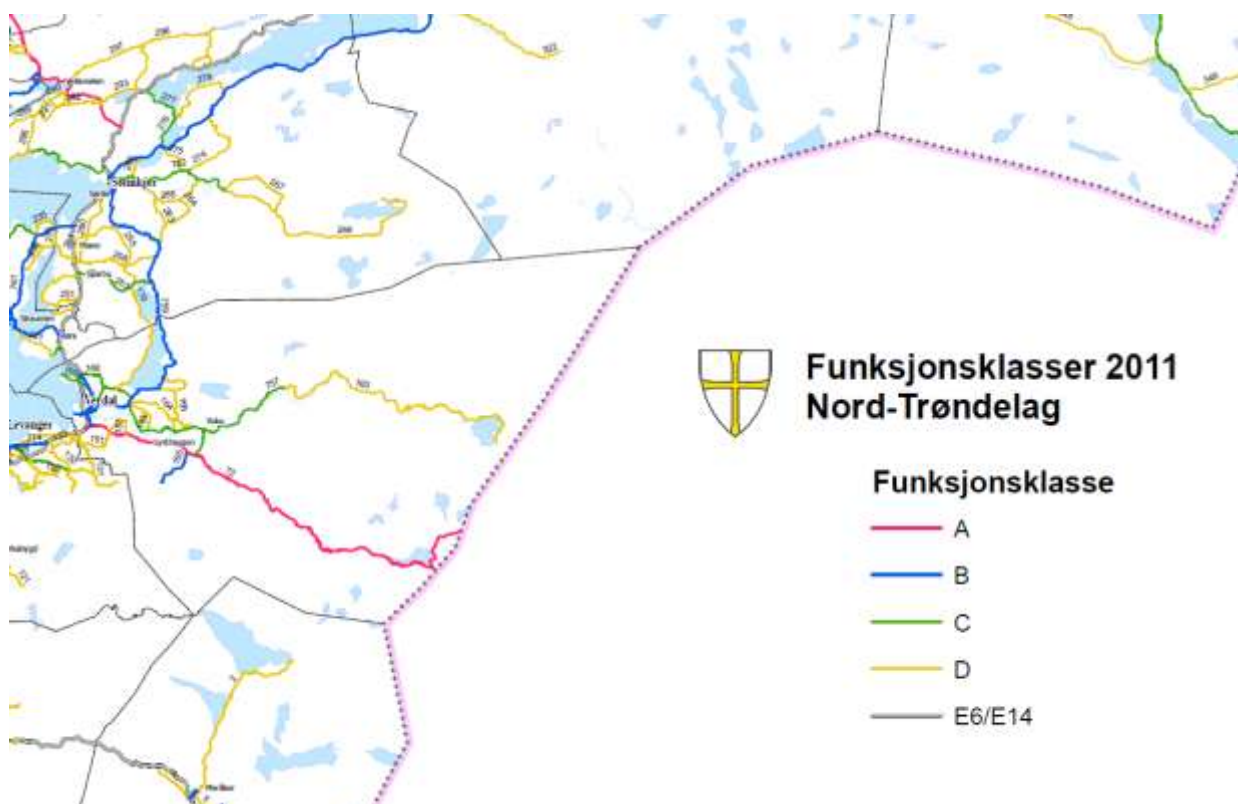
1. Administrative grenser (kommune-, fylkes- og riksgrense)
2. Administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter og skoler



3. Trafikkmengde – andel lange kjøretøy
4. Næringstrafikk – logistikk-knutepunkt
5. Persontransport (arbeidspendling)
6. Fritidstrafikk
7. Beredskap (alternative kjøreruter)

Vektlegging og eventuelle supplerende kriterier inngår som en del av arbeidet med plandokumentet. Kriteriene gir grunnlag for utarbeidelse av forslag til inndeling, og fordelingsmessige hensyn og skjønnsmessige vurderinger foretas i etterkant for utforming av endelig forslag til funksjonsinndeling. Det er foreslått en inndeling i fire hovedklasser, og det forutsettes at alle fylkesveger skal plasseres innen en av klassene A-D. Tabellen nedenfor viser foreslått klasseinndeling samt anslag på andel av vegnettet innenfor hver klasse:

Klasse	Kategori	Andel
A	Regionale hovedveger med tilnærmet riksvegfunksjon	5–15 %
B	Veger mellom kommunesenter og veger som har regional funksjon (næringstrafikk og/eller felles bo- og arbeidsmarked)	15–25 %
C	Forbindelse til større tettsted eller kommunesenter, alternative veger for veger med regional funksjon.	20–30 %
D	Lokalveg som forbinder bygder/greider og har lokal hovedfunksjon	30–50 %



Utsnitt av kart som viser funksjonsinndelingen for Verdal kommune.

**Tilpasninger som følge av forvaltningsreformen.**  
Gang-/sykkelveger.

Nord-Trøndelag fylkeskommune har vedtatt at det skal bygges trafikksikker skoleveg eller gang-/sykkelveg i en avstand av minst 2 km rundt skolene. Vegnormalene uttrykker at det bør etableres langsgående gang-/sykkelveg når ÅDT er over 1000 og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller når strekningen er skoleveg. Der fylkesvegen i vesentlig grad trafikkeres av barn, er det rimelig å vurdere gang-/sykkelveg der ÅDT er over 500. Kommunene har meldt inn behov for 24,5 km gang-/sykkelveg der  $\text{ÅDT} \geq 500$ , og disse tiltakene vil ha høyeste prioritet. I tillegg er det meldt inn ønsker om 22,9 km gang-/sykkelveg langs fylkesveger der ÅDT er mindre enn 500. Alle nye gang-/sykkelveger bygges med veglys.

Tilrettelegging for gående og syklende som vil medføre redusert bilbruk, vil være et bidrag til fylkets overordnede klimamål om redusert utslipp av klimagasser. Fysisk tilrettelegging for mer sykling og gange er også tiltak i strategien om styrket folkehelsearbeid, og en aktuell videreutvikling av strategien framover er å prioritere utbygging av gang-/sykkelveger langs fylkesveger der dette bidrar til økt fysisk aktivitet, spesielt i forbindelse med arbeidsreiser under 4 km. Alternativt kan det også bli aktuelt å vurdere tilrettelegging for sykkel ved å etablere en bredere skulder langs naturlige traseer for arbeidsreiser eller friluftsliv. Det er ønskelig at Fylkeskommunen følger opp arbeidet i NTP med å oppnå sammenhengende hovednett for sykkel.

Etter forvaltningsreformen står fylkeskommunene som eier, og har ansvaret for drift og vedlikehold av gang-/sykkelveger langs nye fylkesveger. Det er unntak fra dette når det gjelder fortau i byer og tettsteder. Kommunene står som eier og har ansvaret for drift og vedlikehold av gang-/sykkelveger langs gamle fylkesveger. Det er en del unntak der staten har tatt opp hele eller deler av strekninger som ledd i sammenhengende gang-/sykkelveg langs riksveg, og som nå har konsekvenser for en del "nye" fylkesveger. Grunnlaget for ansvarsdelingen er avtaler som er inngått i forbindelse med byggingen av gang-/sykkelvegene.

Det er vurdert alternative tilpasninger for eieransvar til gang-/sykkelvegene langs fylkesveger, og det foreslås nå at fylkeskommunen overtar ansvaret for alle gang-/sykkelvegene langs fylkesveg. Endringen gjennomføres ved omklassifisering. For fortau som er holdt utenom driftskontraktene avklares eieransvaret samt drift og vedlikehold med egne avtaler.

For prosjekter som realiseres fra og med 2014 foreslås ikke kommunal egenandel ved bygging av nye gang-/sykkelveger langs fylkesveg som er klassifisert til A og B. Eksisterende ordning med kommunal egenandel på 25 % foreslås videreført for gang-/sykkelveger langs klasse C og D. Dette forventes å gi kommunene større sjanse til å nå fram med tiltak innen klasse C og D.

#### Avkjørsler.

Vegens transportfunksjon vil i mange tilfeller være avgjørende for valg av holdning til behandling av spørsmål om avkjørsel på den enkelte strekning. Med tanke på de store investeringene som brukes til å forbedre hovedvegnettet, og de begrensede ressursene som vil være tilgjengelige de nærmeste årene, vil det være vanskelig å akseptere en økt randbebyggelse langs dette vegnettet. En slik nedbygging vil gjøre det dårlig egnet for de funksjoner hovedvegnettet er tiltenkt, nemlig transportårer for mennesker og gods. Det skal legges opp til en streng og konsekvent, men nyansert behandling av spørsmål om avkjørsel. Dette innebærer at det skal differensieres mellom hele veger

og for delstrekninger av veger. Utgangspunktet for disse vurderingene er at den enkelte strekningen skal plasseres i en av følgende fire alternative holdningsklasser:

*Svært streng holdning.*

- I. Vegene skal i prinsippet være avkjørselsfrie. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- II. Hovedavkjørsel til gårdsbruk bør kunne godkjennes når den fyller de tekniske krav. For veger der det er særskilt vedtak om motorveg eller avkjørselsfri veg – kan slik tillatelse ikke gis.
- III. Driftavkjørsel kan i spesielle tilfelle godkjennes ved avkjørselsfri veg.
- IV. Nye avkjørsler og utvida bruk av eksisterende avkjørsler – utenom til primærnæring som er bundet til arealene – blir bare godkjent etter reguleringsplan eller godkjent detaljplan etter Vegloven.

*Streng holdning.*

- I. Antall avkjørsler til vegene må være svært begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- II. Hovedavkjørsel til gårdsbruk bør kunne godkjennes når den oppfyller de tekniske krav.
- III. Nye avkjørsler bør ikke godkjennes uten at det foreligger stadfestet reguleringsplan eller godkjent detaljplan som etter Vegloven som godkjenner en slik løsning. Valg av sted for avkjørsel må vurderes med tanke på den fremtidige arealutviklingen.

*Mindre streng holdning.*

- I. Antall direkte avkjørsler til vegene må være begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- II. Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av plassering av avkjørsel må vurderes med tanke på den framtidige utviklingen
- III. Godkjenning til utvidet bruk av boligavkjørsel bør normalt gis.

*Lite streng holdning.*

- I. Godkjenning av nye avkjørsler kan normalt gis under forutsetning av at de tekniske krav til utforming av avkjørselen oppfylles. Der forholdene ligger til rette for det, kan adkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

Fylkesveger i funksjonsklasse A skal i utgangspunktet ha *svært streng holdning* til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler. Unntaket vil være lengre strekninger med lav ÅDT som tar utgangspunkt i *streng holdning*. Dette gjelder:

- ✓ Fv72 fra Stene x fv758 til riksgrensen ved Åbo.
- ✓ Fv74 fra Bjørgan x E6 til riksgrensen ved Murumoen.
- ✓ Fv756 fra Sandvika x fv72 til riksgrensen ved Sandvika.

Fylkesveger i funksjonsklasse B skal ha *streng holdning* til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler.

Fylkesveger i funksjonsklasse C skal ha *mindre streng holdning* til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler.

Fylkesveger i funksjonsklasse D skal ha *lite streng holdning* til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler.

Søknader om nye avkjørsler eller utvidet bruk av disse foreslås behandlet av Statens vegvesen på vegne av Nord-Trøndelag fylkeskommune etter fullmakt. Foreslåtte tilpasninger har ikke økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Byggegrenser.

Vegloven § 29 hjemler byggegrenser langs offentlig veg, og generell byggegrense for riks- og fylkesveger er 50 meter. Langs kommunal veg er generell byggegrense i dag 15 meter. Utvidelsen til 50 meter er begrunnet ut fra at tidligere avstander hadde vist seg utilstrekkelige for å forhindre at vegene ble nedbygget. Dette hadde uønskede effekter, og det ble besluttet å øke byggegrensene for riksveg av hensyn til vegens naboer og samfunnet for øvrig.

Overføringen av ansvaret for øvrige riksveger til fylkeskommunene vil ikke endre behovet for en generell byggegrense på 50 meter langs disse vegene. Det vil fortsatt være behov for å hindre at vegene blir nedbygget. De hensyn som må ivaretas overfor vegens naboer (eksempelvis i forhold til støy og støv) og samfunnet for øvrig, vil være de samme. Samferdselsdepartementet viser til at hensynet til et helhetlig system, og at vegene over tid vil endres i betydning og trafikkmengde, tilsier at det i utgangspunktet er en felles byggegrense for alle fylkesvegene. På samme måte som i dag åpner bestemmelsen i vegloven for at fylkeskommunen med hjemmel i veglov § 29 kan fastsette byggegrense på inntil 50 meter for fylkesveg på særskilte strekninger.

Videre uttrykker departementet at fylkesvegnettet etter overføringen av øvrige riksveger vil spenne over et vidt spekter av veger med et stort spenn i trafikkmengde og ulike behov for sikring av utvidelsesmuligheter med mer. Derfor vil det av hensyn til naboer langs lavtrafikkerte veger og saksmengden ved søknad om eventuell dispensasjon være behov for at fylkeskommunen kan vedta at det på særskilt fylkesvegstrekning skal være en lavere generell byggegrense enn 50 meter, men ikke lavere enn 15 meter. Fylkesvegmyndigheten vil da etter en faglig vurdering kunne sikre de hensyn som begrunner en generell byggegrense langs den aktuelle vegstrekningen, samtidig som de vil kunne hindre at areal og bygninger blir belagt med unødvendig strenge rådighetsbegrensninger i form av byggegrenser.

Fylkesveger i funksjonsklasse A skal i utgangspunktet ha **50 meters byggegrense** utenfor regulert område. Unntaket vil være lengre strekninger med lav ÅDT som tar utgangspunkt i **30 meters byggegrense**. Dette gjelder:

- ✓ Fv72 fra Stene x fv758 til riksgrensen ved Åbo
- ✓ Fv74 fra Bjørgan x E6 til riksgrensen ved Murumoen
- ✓ Fv756 fra Sandvika x fv72 til riksgrensen ved Sandvika

Fylkesveger i funksjonsklasse B skal ha **30 meters byggegrense** utenfor regulert område.  
Fylkesveger i funksjonsklasse C skal ha **15 meters byggegrense** utenfor regulert område.  
Fylkesveger i funksjonsklasse D skal ha **15 meters byggegrense** utenfor regulert område.

#### Skilting.

Trafikkskiltene er en viktig del av det systemet som informerer, varsler, leder og styrer trafikantene i veg- og trafikksystemet. God og riktig utført skilting er en forutsetning for sikker og effektiv avvikling av vegtrafikken. For å kunne fylle sin oppgave, må trafikkskiltingen være utført på en ensartet og konsekvent måte over hele landet. Lovgrunnlaget for trafikkskiltingen er gitt i vegtrafikkloven og skiltforskriften. Den praktiske og detaljerte anvendelse og utforming av trafikkskiltene er fastlagt ved tekniske bestemmelser og retningslinjer som er gitt i skiltnormalen. Det er de enkelte skiltmyndigheters ansvar å sørge for at trafikkskiltingen utføres innen de rammer og bestemmelser dette regelverket setter.

Fylkesveger i funksjonsklasse A og B skiltes med vegnummer ut fra begrunnelsen for funksjonsinndeling, mens de øvrige veger C og D skiltes uten vegnummer da disse i stor grad betjener lokaltrafikk.

Det er ulikt rom for reklame på ulike vegstrekninger. Sikthindringsfare og forvekslingsfare må bedømmes like strengt for all reklame uavhengig av lokalisering til forskjellige vegstrekninger. Distraksjonsfaren vil derimot variere med lokaliseringen. Faren for at en bilfører skal bli distraheret av en enkelt reklame er i og for seg like stor eller like liten uansett ved hvilken veg reklamen står. Men faren for at en slik distraksjon skal føre til ulykker øker når hastigheten er høy og trafikkbildet krevende.

## Veglys.

Langs fylkesvegene i Nord-Trøndelag er det 246 km med veglysanlegg, og om lag halvparten av disse anleggene driftes av kommunene. Statens vegvesen N-Trøndelag gjennomførte i 2005 en fullstendig gjennomgang av veglysanleggene langs det daværende riks- og fylkesvegnettet. Hovedårsaken til gjennomgangen var at Vegvesenet/Fylkekommunen av miljømessige årsaker var pålagt å skifte ut gammel veglysmartur. Denne utskiftingen har medført behov for en streng vurdering av hvilke anlegg som skal driftes av Statens vegvesen og Fylkeskommune i fremtiden. Etablerte anlegg har ulik bakgrunn, og det har for eksempel blitt etablert anlegg basert på lokale initiativ uten at det foreligger vurderinger og sammenligninger med andre behov og lokaliteter. Det er derfor stor forskjell i oppnådd nytte og hvilken trafikksikkerhetseffekt som oppnås ved bruken av midler til veglys langs fylkesvegnettet i dag. For å kunne foreta en mest mulig objektiv vurdering foreslås et sett av kriterier som anvendes for vurdering av driftsansvar for veglys:

- ✓ Kriterium 1: Skole => NTFK(N-Trøndelag fylkeskommune) skal drifte veglys på Fv i funksjonsklasse A og B nærmere skole enn 2,0 km.
- ✓ Kriterium 2: ÅDT => NTFK skal drifte veglys på Fv i funksjonsklasse A og B med ÅDT over 1000.
- ✓ Kriterium 3: NTFK skal ikke drifte veglys på Fv i funksjonsklasse C og D dersom ikke andre kriterier overstyrer dette.
- ✓ Kriterium 4: Tunnel => NTFK skal drifte lys i tunneler.
- ✓ Kriterium 5: Fergekaier => NTFK skal drifte lys på fergekaier/oppstillingsplasser.
- ✓ Kriterium 6: Lys i kryss mellom Rv og Fv der det er lys på hovedveg driftes av staten som hovedveg.
- ✓ Kriterium 7: Bruer uten tilstøtende veglys => Det er ikke behov for veglys på bruer uten lys på tilstøtende veg.

Det er gjennomført en vurdering av eksisterende anlegg med grunnlag i kriteriene ovenfor, og dette resulterer i at NTFK får ansvar for ca 18 km ekstra med veglysanlegg sammenlignet med tidligere.

## **Vurdering:**

Inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser vil legge sterke føringer for investeringer, drift og vedlikehold. Det vil derfor være viktig at denne inndelingen har forankring i dagens transportbehov samt regionale og lokale mål for samfunnsutviklingen. Kommunen mener derfor fv. 757 Stiklestad – Vuku, fv. 758 Vuku - Stene og fv. 160 Volden – Vera må få høyere funksjonsklasser.

Vuku er kommunens andre kommunesenter med ny barne- og ungdomsskole, butikker, bensinstasjon og andre sentrumstilbud. Det tilrettelegges for utvidet boligtilbud i Vuku, og det er også planer om nye forretningsetablisement. Vuku sine tilbud og utviklingsmuligheter vil derfor være særs viktig for å opprettholde bosettingene i grendene, og et mer høyverdig vegsystem opp til Vuku vil være viktig i den sammenheng. Det synes dessuten å være en fordel å kunne knytte sammen fv. 72 og fv. 757 gjennom et mer høyverdig vegsystem, blant annet av hensyn til trafikk fra Sverige i forbindelse med Stiklestad som nasjonalt kultursenter. Også for turist- og fritidstrafikk

generelt for øvre deler av bygda inklusiv Leksdal og deler av Steinkjer, vil det være sterkt ønskelig med en oppgradering av også fv. 758.

Transportbehov for jord- og skogbruksnæringer har en sentral plass for dalføret ovenfor Vuku. Her er det blant annet betydelig mengder med skogsvirke som må transporteres over store avstander til sentrale deler av bygda for foredling og videresalg.

Vegstrekningen til Vera er også spesielt viktig i rekreasjonssammenheng da denne del av bygda har en stor andel hytter. Det er også en målsetting at Vera skal kunne utvikles i næringsssammenheng som innfallsport til nasjonalparken sydfra.

Ut fra dette mener kommunen at fv. 757 på strekningen Stiklestad – Vuku samt fv. 758 Vuku – Stene må få funksjonsklasse B, og at fv. 160 på strekningen Volden – Vera må få funksjonsklasse C.

Fylkeskommunen vil stå som eier av samtlige fylkesveger uansett funksjonsklasse. Det vil da være rimelig at også det totale drifts-/vedlikeholdsansvar for alle fylkesvegene inklusive vegbelysning legges til vegeier. Denne ansvarsdeling bør være et nedfelt prinsipp som følge av forvaltningsreformen.

Kommunen gir sin tilslutning til de øvrige aktuelle tilpasninger som følge av forvaltningsreformen.



## Kjørerute for kalktransport fra Tromsdalen

<b>Saksbehandler:</b> Åge Isaksen <b>E-post:</b> aage.isaksen@innherred-samkommune.no <b>Tlf.:</b> 74048519	<b>Arkivref:</b> 2009/2446 - /Q80
---	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Plan- og utviklingskomiteen i Verdal	12.04.2011	25/11

### Rådmannens forslag til vedtak:

Verdal kommune anbefaler at det tillates kjøring med 70 tonn totalvekt på fv. 72 om Kjæran.

### Vedlegg:

Brev fra Verdalskalk dat. 20.01.2011.

### Saksopplysninger:

I brev fra Statens vegvesen dat. 25.03.2011 gis følgende opplysninger:

”I 2003 ga vi dispensasjon for transport av kalkstein fra Tromsdalen (70 tonn totalvekt). Kjørerute var den gang via rv. 72 om Kjæran. Etter ny søknad i 2008 ble dispensasjonen forlenget til ut 2013, men med kjørerute via E6. Transporten etter 2008 har likevel i stor grad gått via Kjæran.

Vi har nå fått henvendelse fra Verdalskalk om endring av kjøreruten i dispensasjonen fra 2008, slik at de formelt får lov til å kjøre via Kjæran. Vi er åpen for en slik løsning, men før vi tar standpunkt i saken ønsker vi kommunens syn på dette.”

### Vurdering:

Kalksteintransporten fra Tromsdalen til Verdal havn og Norfrakalk er omfattende og representerer i dag ca 80 – 90 turer med vogntog i døgnet. På E 6 over Fættan er det jevnt over tett trafikk, noe som bidrar til lange køer for å komme inn på E 6 i krysset med fv. 72. Foruten kalksteintransporten er dette krysset også belastet med mye annen tungtransport blant annet tømmertransport til Skogn, grus-/steintransport og Innherred

renovasjon. Tungtransporten treng god tid til akselerasjon og bidrar til trafikkfarlige situasjoner og frustrasjon blant andre trafikanter som blir hindret.

Også krysset mellom arm fra E 6 og fv. 757 til Verdal havn er en flaskehals for kalksteintransporten. Stor trafikkmengde på fv. 757 gir store utfordringer, spesielt for trafikk som må krysse vegen for kjøre ned til havneområdet. Siktforholdene i dette krysset er heller ikke gode, noe som bidrar til ytterligere forverring av situasjonen.

Strekningen av fv. 72 fra Stamphusmyra om Kjæran til fv. 757 (Holbergkrysset) har en god del trafikkskapende aktiviteter som boligbebyggelse, forretningsvirksomhet og idrettsanlegg. Trafikksikkerheten på strekningen synes imidlertid godt ivaretatt gjennom gang-/sykkelveg, gangfelt samt redusert fartsgrense til 60 og 40 km/t. Kryss mellom fv. 72 og fv. 757 er utbygd som rundkjøring med gode siktforhold, og fungerer godt trafikkavviklingsmessig selv ved stor trafikkmengde.

Det er generelt ingen ønskelig situasjon å lede den type trafikk som kalksteintransporten representerer, inn på strekninger med mye kryssende gang-/sykkeltrafikk og boligbebyggelse. Alternativet her med å bruke E 6 er imidlertid så lite tilfredsstillende både i forhold til avvikling, sikkerhet og miljø, og synes da totalt sett å være en dårligere løsning enn å tillate kjøring med 70 tonn totalvekt på fv. 72 om Kjæran. Målet må imidlertid være å etablere et godt funksjonelt transportsystem for kalksteinen mellom Tromsdalen og havneområdet, uten at dette påfører nærmiljøene langs strekningen store belastninger i forhold til sikkerhet, støy og annen forurensning. Inntil det er på plass tilrås det å tillate kjøring med 70 tonn totalvekt på fv. 72 om Kjæran.





**Søknad om bygging av hytteveg - 1721/225/5/28 Tomt nr 18 Lemyra - Steinar Røkke**

<b>Saksbehandler:</b> Torbjørn Sirum <b>E-post:</b> tsi@innherred-samkommune.no <b>Tlf.:</b> 74048555	<b>Arkivref:</b> 2011/1013 - /1721/225/5/28
---	---

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Plan- og utviklingskomiteen i Verdal	12.04.2011	26/11

**Rådmannens forslag til vedtak:**

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19 -1 gis det dispensasjon fra kommuneplanen for Verdal kommune for bygging av hytteveg til hytte nr. 18 i Lemyra hyttefelt som omsøkt.

Bakgrunn for dispensasjonen er gitt i dette saksfremlegget.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 20 -1 (tillatelse til tiltak) og vedtatte delegasjonsbestemmelser godkjennes søknad om rammetillatelse for bygging av hytteveg på følgende forutsetninger:

Det må innsendes egen søknad om igangsettingstillatelse til kommunen for godkjenning. Tiltaket må ikke igangsettes før tillatelse er gitt.

**Vedlegg:**

Ingen

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

1. Søknad om tillatelse til bygging av hytteveg fra AS Værdalsbruket, datert 9.2.2011.
2. Brev fra Innherred samkommune v/ PBOM til diverse høringsinstanser, datert 17.2.2011.
3. Brev fra Sametinget, datert 8.3.2011.
4. Brev fra Nord- Trøndelag fylkeskommune, datert 11.3.2011.

5. Brev fra Reindriftsforvaltningen, datert 17.3.2011.
6. Brev fra Fylkesmannen i Nord- Trøndelag, datert 22.3.2011.
7. Brev fra Innherred samkommune v/ enhet for landbruk og naturforvaltning, datert 30.3.2011.

### Saksopplysninger:

#### Kommuneplan:

Søknaden gjelder bygging av ca. 170 meter veg til hytte nr. 18 i Lemyra hyttefelt. Området hvor vegen er planlagt bygd, er i følge kommuneplanen for Verdal avsatt til LNF- formål med vedtatt disposisjonsplan / fritidsbebyggelse). Vedtatte disposisjonsplan viser ikke omsøkte vegtrase. Plan- og utviklingskomiteen i Verdal har i møte 26.1.2006 vedtatt retningslinjer for vegbygging i fjellet, og som vil bli lagt til grunn for den videre saksbehandlingen. Søknaden må derfor behandles som en søknad om dispensasjon fra gjeldende plan.

#### Søknad om dispensasjon:

Dispensasjonssøknaden begrunnes med følgende:

*”Formålet med vegen er i første omgang transport av materialer for en del restaurering. Dernest er helsen redusert etter en ryggoperasjon, noe som gjør det problematisk å ta seg fram i terrenget og å bære ting. En veg vil gjøre at jeg kan få bruke hytta i mange år enda.*

*Håper min søknad kan etterkommes.”*



#### Værdalsbruket har som grunneier skrevet følgende:

*”Søknad om tillatelse til bygging av hytteveg – Lemyra.*

*Viser til vedlagte søknad fra Steinar Røkke. I forbindelse med rullering av kommuneplanens*

*arealdel var det vårt ønske å utarbeide en ny reguleringsplan for dette området hvor en tok inn alle ønsker om veg, samt vurderte mulighetene for en fortetting. En registrerer at en fortetting i dette området vanskelig lar seg gjennomføre, og velger derfor å søke på vegaanleggene enkeltvis etter hvert som de kommer inn.*

*Omsøkte veg tar utgangspunkt i vegen anlagt til hytte nr. 17 og er anslått til ca. 170 meter.*

*Terrengets beskaffenhet er slik at vegen ikke vil medføre store terrenginngrep. Myra vegen legges på er delvis bevokst med furu, og det er et mål å bevare mest mulig vegetasjon for å gjøre vegen mindre synlig. Grøfting bør i størst mulig utstrekning unngås.”*

#### **Lemyra Hytteforening:**

*”Styret i Lemyra hytteforening har ingen innvendinger mot at eieren bygger veg opp til sin hytte, som skissert på kart.”*

#### **Uttalelse fra andre offentlige myndigheter:**

I henhold til plan- og bygningslovens § 19-1 ble saken i brev datert 17.2.2011 oversendt til andre myndigheter for uttalelse og behandling etter annet lovverk.

#### **Sametinget har i brev datert 8.3.2011 gitt følgende uttalelse:**

*”Vi viser til deres brev av 17.2.2011.*

*Etter vår vurdering av beliggenhet og ellers kjente forhold kan vi ikke se at det er fare for at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner.*

*Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til søknaden om bygging av hytteveg.*

*Skulle det likevel under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.*

*Vi minner om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda i følge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan for eksempel være hustufter, gammetufter, teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.*

*Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Nord-Trøndelag fylkeskommune.”*

#### **Nord- Trøndelag fylkeskommune skriver følgende i sin uttalelse datert 11.3.2011:**

*”Vi viser til oversendelse datert 17.2.2011.*

### Generelt:

*En eksisterende veg internt i et hytteområde ønskes forlenget med 170 m fram til søkerens hytte. Vi har ikke kjennskap til regionale interesser i området og har ut fra det ingen merknad til omsøkte veganlegg.*

### Kulturminner:

*Vi har undersøkt om tiltaket er i konflikt med Kulturminnelovens (KML) § 3. (Denne uttalelsen gjelder automatisk freda kulturminner). Gjennom søk i arkiv, askeladden.ra.no og vurdering av terrenget finner vi at det ikke foreligger slik konflikt, jfr også KML § 8.1. Vi har derfor ingen innvendinger til planen.*

*Det kan likevel fortsatt ligge ukjente automatisk freda kulturminner under nåværende markoverflate i eller inn mot planområdet. Vi vil derfor minne om aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.2 dersom noen treffer på slike kulturminner under det videre arbeidet med planforslaget eller byggearbeidene. Dette pålegget må videreformidles til de som skal foreta arbeidet.*

*Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen ikke gjelder samiske kulturminner. Når det gjelder slike, viser vi til egen uttalelse fra Samisk kulturminnevern. Det oppfordres til bruk av askeladden; <http://askeladden.ra.no> og mittkulturminne; <http://www.mittkulturminne.no> for informasjon om kulturminner i Nord-Trøndelag.”*

### **Reindriftsforvaltningen i Nord-Trøndelag har avgitt følgende uttalelse i brev datert 17.3.2011:**

*”Viser til brev dat 17.2.2011 angående overnevnte.*

*Færen reinbeitedistrikt har en flyttlei som går gjennom hyttefeltet vest for tiltaket. Planlagt vei vil ikke berøre reindriften og reindriftagronomen har ingen merknader til tiltaket.”*

### **Fylkesmannen i Nord- Trøndelag har i brev datert 22.3.2011 skrevet følgende uttalelse:**

*”Fylkesmannen viser til oversendelse av 17.2.2011.*

*Saken gjelder etablering av ca. 170 meter hytteveg mellom hytte nr. 17 til hytte nr. 18 på eiendommen gnr. 225 bnr. 5 i Verdal kommune.*

*Tiltaket ligger innenfor LNF-område i kommuneplanens arealdel og er tidligere utbygd i hht. disposisjonsplan.*

*Saken er forelagt fylkesmannens fagavdelinger som etter dette har følgende merknader:*

#### **Landbruksavdelingen**

*Landbruksavdelingen har ut fra regionale og nasjonale landbruksinteresser ingen merknader til søknaden.*

#### **Miljøvern avdelingen**

*Tiltaket ligger i LNF-område i kommuneplanens arealdel hvor det i utgangspunktet ikke er tillatt med andre tiltak enn det som er tilknyttet stedbunden næring. Hytteområdet er målt i antall hytter relativt stort i omfang og med et potensiale for økt etterspørsel om veibygging. Utfordringen blir å vurdere hvilke konsekvenser en enkelt dispensasjon kan få for helheten i hyttefeltet.*

*Lov om forvaltning av naturens mangfold, Naturmangfoldloven, trådte i kraft 1.07.09. I henhold til § 7 skal forvaltningsprinsippene i §§ 8 — 12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, herunder når et forvaltningsorgan tildeler tilskudd, og ved forvaltning av fast eiendom. Kommunen skal i den forbindelse foreta en vurdering av søknaden i lys av naturmangfoldlovens bestemmelser. Vurderinger etter forvaltningsprinsippene skal fremgå av beslutningen.*

*I DNS naturbasen og Artsdatabankens artskart, pr. 22.3.2011, er det ikke registrert funn av spesiell karakter ved den aktuelle veistrekningen. Vi viser imidlertid til forvaltningsprinsippene i naturmangfoldloven, og spesielt til § 10 om økosystemtilnærming og samla belastning.*

*Enkeltdispensasjoner på korte veistreknings i hyttefeltet kan over tid i sum føre til en uønsket bit for bit nedbygging. Kommunen bør stille krav om en planlagt utbygging og hvor det er naturlig å se på å legge traseene slik at vegfremføringen løser behovet for flere og ikke bare enkelt hytter. I en slik vurdering vil man også se på naturtyper og terrenget slik man etablerer veg på fastmark og mindre sårbare naturtyper enn i dette tilfelle over myr.*

*I et miljøvernperspektiv råder vi kommunen til å kreve en planlagt utbygging i område, gjennom reguleringsplan, og fraråder derfor dispensasjon som omsøkt.”*

**Innherred samkommune v/ enhet for landbruk og naturforvaltning har gitt i brev datert 30.3.2011 følgende landbruksfaglig uttalelse:**

*”Det vises til oversendt søknad fra Steinar Røkke om bygging av hytteveg som nevnt ovenfor.*

*I forhold til landbruket i området og jordlovens bestemmelser har ikke landbrukssjefen noen merknader til den omsøkte vegbygginga.”*

Fra **Færen reinbeitedistrikt** har kommunen ikke mottatt noen uttalelse.

**I retningslinjer for vegbygging til hytter i fjellet vedtatt av plan- og utviklingskomiteen i Verdal i møte 26.1.2006 står bl.a. følgende:**

**Vurdering av søknader:**

Positiv holdning:

Forutsetninger for positiv innstilling er:

- God landskapstilpassing uten vesentlige sjenerende terrenginngrep/ landskapsvirkning.
- Positiv vurdering av andre begrensende faktorer som; Biologisk mangfold, vilt, reindriftsnæring, friluftsliv, støy, plassering i forhold til vegetasjon, myrdrag, randsoner. Opplistingen er ikke utømmende.
- Ingen vesentlige innvendinger fra høringsparter.

Ved innfrielse av forutsetningene har kommunen i utgangspunktet positiv holdning til:

- Veger som har til hensikt å lede/ sikre ”hyttebiler” bort fra offentlig veg, fortrinnsvis til felles parkeringsplasser.
- Veger i relativt tette regulerte felt.
- Veger til større parkeringsplass.
- Vegen ikke overskrider 400 m for fellesanlegg/ hyttefelt (5 eller flere enheter) og 200 m for enkelthytter.

Restriktiv eller negativ holdning:

Tillatelse i restriktive områder skal baseres på fellesskapsløsninger med fellesparkering og evt. gangvegnett.

Planmessig har en restriktiv eller negativ holdning til:

- Veger inn i åpne landskap med glissen fjellnær skog og begrenset innsynskjerming. Kan vurderes positivt hvis terrenginngrep og landskapsvirkning blir små.
- Veger med betydelige landskapskonsekvenser i form av nær- og fjernvirkning, fragmentering.
- Veger i områder med spredt hyttebebyggelse/ enkelthytter med avstand større enn 400 m til hovedveg/ hytteveg for fellesanlegg/ hyttefelt (5 eller flere enheter) og større enn 200 m for enkelthytter.
- Veger i brattere terreng enn 1 : 5 ( unntak kan gjøres for strekninger kortere enn 50 m).
- Veger brattere enn 1 : 7 (unntak kan gjøres for strekninger kortere enn 50 m).
- Veger som berører områder med registrert biologisk mangfold, kulturminner osv.
- Veger som påvirker trekk-/ flytteleier, kalvingsplasser og særverdiområder (f.eks. oppsamlingsplasser) for rein.
- Veger som reduserer de inngrepsfrie sonene i kommunen. Kan imidlertid akseptere veg hvor feltet er relativt tett regulert.
- Anlegg som går på bekostning av landbruksverdier f.eks. plantefelt på god bonitet.

Delegert saksbehandling:

Administrasjonen er delegert behandling av søknader som vurderes som kurante i forhold til retningslinjene.

### **Vurdering:**

Søknaden om bygging av hytteveg til hytte på tomt nr. 18 i Lemyra hyttefelt betinger at det blir gitt dispensasjon fra kommuneplanen for Verdal kommune.

Vurdering av dispensasjonen:

I henhold til kapittel 19 i plan- og bygningsloven kreves grunnlagt søknad fra ansvarlig søker. Kommunen kan gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Det kan settes vilkår for dispensasjonen.

Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsene det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt. Kommunen bør heller ikke dispensere fra planer, lovers bestemmelser om planer og forbudet i § 1-8 (100 metersbeltet i strandsonen) når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Vanlige regler for myndighetsmisbruk, herunder kravet om likebehandling gjelder. Kommunen kan ikke forskjellsbehandle saker hvor relevante forhold er like og det har ikke skjedd endringer i rettstilstanden eller en generell endring av praksis. En dispensasjon kan gi grunnlag for presedens, og man bør også på bakgrunn av dette være restriktiv med å dispensere.

Søknaden om dispensasjon har vært sendt til Fylkesmannen i Nord- Trøndelag, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Statens Vegvesen, Sametinget, Reindriftsforvaltningen i Nord- Trøndelag, Færen Reinbeitedistrikt og Innherred Samkommune v/enhet for landbruk og naturforvaltning. Med unntak av Fylkesmannen i Nord- Trøndelag har ingen av de andre høringsinstansene merknader til omsøkte hytteveg og dispensasjon fra kommuneplanen.

Fylkesmannen har i sin uttalelse bl.a. merknader til at enkeltdispensasjoner på korte vegstrekninger i hyttefelt over tid kan føre til en uønsket bit for bit nedbygging. Og at kommunen bør stille krav til en planlagt utbygging og hvor det er naturlig å se på å legge traseene slik at vegfremføringen løser behovet for flere og ikke bare enkelte hytter. I en slik vurdering vil man også se på naturtyper og terrenget slik at man etablerer veg på fastmark og mindre sårbare naturtyper enn i dette tilfelle over myr. I et miljøvernperspektiv råder Fylkesmannen kommunen til å kreve en planlagt utbygging i område, gjennom reguleringsplan, og fråråder derfor dispensasjon som omsøkt.

Plan- og utviklingskomiteen i Verdal kommune vedtok i møte 26.1.2006 nettopp på bakgrunn et økende press/ ønske om å bygge veger inn til eksisterende hytter/ hyttefelt i fjellet,

**”Retningslinjer for vegbygging til hytter i Fjellet”.**

Retningslinjene skulle ha til hensikt å være et redskap for:

- Planlegging og behandling av anlegg og reguleringsplaner.
- Politisk behandling.
- Retningslinjene vil også tjene som en rettesnor for evt. søkere.

Det var både administrativt og politisk behov for å lage retningslinjer som setter rammer for aktuelle utbygginger, dette også for å oppnå en likebehandling av søknader. Verdal kommune ønsker å være en attraktiv hyttekommune, og retningslinjene skal også tjene som et verktøy for modernisering og oppgradering av eldre planer. Moderniseringen må ses i forhold til standarden som tilbys i andre hyttekommuner. Videre var planen at ved revidering av någjeldende kommuneplan skulle retningslinjene innarbeides i arealdelen. På bakgrunn av de vedtatte retningslinjene ser kommunen liten hensikt til å kreve at det nå utarbeides en ny reguleringsplan for hytteområde Lemyra. AS Værdalsbruket hadde i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel et ønske om å utarbeide ny

reguleringsplan for dette området, hvor en tok inn alle ønsker om veg, samt vurderte mulighetene for en fortetting. Værdalsbruket skriver videre at en fortetting i dette området vanskelig lar seg gjennomføre og velger i stedet å søke om veganleggene enkeltvis etter hvert som de kommer inn.

Fylkesmannen har i sin uttalelse skrevet at kommunen skal vurdere søknaden om hytteveg opp i mot Lov om forvaltning av naturens mangfold, Naturmangfoldloven, trådte i kraft 1.7.2009. Videre i følge Fylkesmannen er det i DN's naturbase og Artsdatabankens artskart, pr. 22.3.2011 ikke registrert funn av spesiell karakter ved den aktuelle vegstrekningen. I følge kommunale kart over biologisk mangfold er dette området registrert som leveområde for hjortevilt. Men planlagte hytteveg vurderes til å ha liten innvirkning på dette.

Det som taler for dispensasjon er følgende:

- Oppfyller med et unntak (merknadene fra Fylkesmannen) alle forutsetningene i retningslinjene for vegbygging til hytter til positiv innstilling.
- Det er tidligere gitt tillatelser til bygging av hytteveger i samme området og hvor bl.a. Fylkesmannen i delegert sak 128/10 ikke hadde noen merknader til omsøkte tiltak.

Det som taler mot dispensasjon er følgende:

- Generelt vil kjøreveger i et hytteområde føre til større inngrep i terrenget.
- Positivt vedtak kan gi presedens.
- Kommuneplanen blir mindre forutsigbar.
- Fylkesmannen frarår dispensasjon og råder kommunen til å kreve reguleringsplan.

Kommunen har etter nøye vurderinger av alle momenter i saken kommet fram til å anbefale at det gis dispensasjon fra kommuneplanen for Verdal kommune for bygging av hytteveg til hytte nr. 18 i Lemyra hyttefelt som omsøkt.

Det er innsendt grunnlagt søknad om dispensasjon fra ansvarlig søker. Kommunen har også vurdert at hensynet bak bestemmelsene det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelser ikke blir vesentlig tilsidesatt. Det er videre vurdert at fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene etter en samlet vurdering. Dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet vurderes av kommunen i dette tilfellet til å være av positiv art.





**1721/254/3/4 - Verdal Jeger- og Fiskeforening - Omlegging av veg og endret plassering av sikkerhetsvoller ved skytebane - Tromsdalen**

<b>Saksbehandler:</b> Gunnar Vatn	<b>Arkivref:</b> 2009/8298 -
<b>E-post:</b> gunnar.vatn@innherred-samkommune.no	/1721/254/3/4
<b>Tlf.:</b> 74048217	

Saksordfører: (Ingen)

<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
Plan- og utviklingskomiteen i Verdal	12.04.2011	27/11

**Rådmannens forslag til vedtak:**

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 19 (Dispensasjon) gis det dispensasjon fra kommunedelplanen for Tromsdal til omlegging av veg og endring av plassering av støy- og sikkerhetsvoll ved skytebanene i Tromsdal. Bakgrunn og forutsetninger for dispensasjon er gitt i saksframlegget.

Vedtaket kan påklages jfr Forvaltningslovens § 28. Det er 3 ukers klagefrist fra mottatt dato av dette vedtak.

**Vedlegg:**

- 1 Søknad om dispensasjon - omlegging av veg
- 2 Merknader fra Advokatene Østeraas og Horseng
- 3 Søknad om dispensasjon - endring av plassering av voll
- 4 Merknader Nils Georg Leirset

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

1. Vedtak i Plan- og utviklingskomiteen sak 24/10 i møte 16.03.2010
2. Fylkesmannen i Nord-Trøndelag vedtak datert 24.06.2010
3. Brev til VJFF datert 23.08.2010
4. Brev til andre myndigheter datert 13.10.2010
5. Brev til Nils Georg Leirset datert 19.10.2010
6. Brev fra Reindriftsforvaltningen datert 27.10.2010
7. Brev fra Fylkesmannen i Nord-Trøndelag datert 05.11.2010
8. Brev fra Sametinget datert 11.11.2010

9. Brev fra Innherred samkommune landbruk datert 12.11.2010
10. Brev fra Nord-Trøndelag Fylkeskommune datert 22.11.2010
11. Brev til VJFF datert 09.12.2010
12. Brev til andre myndigheter datert 25.01.2011
13. Brev til VJFF datert 25.01.2011
14. E-post fra Nord-Trøndelag Fylkeskommune datert 26.01.2011
15. Brev fra Reindrifftsforvaltningen datert 07.02.2011
16. Brev fra Sametinget datert 07.02.2011
17. Brev fra Fylkesmannen i Nord-Trøndelag datert 22.02.2011
18. Notat fra Innherred samkommune landbruk datert 03.03.2011

### **Saksopplysninger:**

#### Bakgrunn:

Verdal Jeger- og Fiskeforening (VJFF) søkte i 2009 om å anlegge støy- og sikkerhetsvoller rundt et felthold på sin skytebane i Tromsdalen. Søknaden omfattet også omlegging av en veg som bla ble benyttet som atkomst til pistolbanen til Verdal Sportsskytterklubb. Søknaden ble innvilget administrativ, men påklaget av Nils Georg Leirset og Naturvernforbundet. Plan- og utviklingskomiteen avviste klagen i sak 24/10 i møte 16.03.2010, og klagen ble oversendt Fylkesmannen i Nord-Trøndelag for endelig avgjørelse.

Et av momentene i klagen var om tiltaket var i samsvar med kommunedelplanen for Tromsdal eller ikke. Tiltaket var plassert omtrentlig i formålgrensa mellom LNF-område og Bygeområde – Skytebane i planen. Kommunen vurderte at tiltaket lå innenfor skytebaneformålet.

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag stadfestet i brev datert 24.06.2010 at støy- og sikkerhetsvollen lå innenfor Bygeområde – Skytebane. Vedtak om omlegging av veg ble derimot opphevet. Fylkesmannen mente vegen lå i LNF-område, og skulle ha vært behandlet som en dispensasjonssak etter Plan- og bygningsloven. Ved en dispensasjonsbehandling må tiltakshaver få mulighet til å komme med en begrunnet søknad om dispensasjon.

#### Søknad og nabovarsling:

I brev mottatt 22.09.2010 søker VJFF om dispensasjon fra kommunedelplanen. Kopi av søknaden blir i brev datert 19.10.2010 sendt Nils Georg Leirset og Liv Øverås.

I brev datert 08.11.2010 fra Advokatene Østeraas & Horseng ANS på vegne av Leirset og Øverås, påpekes det blant annet at det ikke er samsvarende plassering av støy- og sikkerhetsvollen i mellom situasjonskart i opprinnelig søknad og den nye søknad om dispensasjon for omlegging av veg. Et annet av momentene er at omleggingen av vegen vil avskjære atkomsten beitedyrene har til Stormoengbekken.

Vollen er flyttet noe lenger øst og forlenget mot sør. Med bakgrunn i Fylkesmannens tolkning av formålgrensa i vedtaket av 24.06.2010, vurderte PBOM at vollen nå ligger i LNF-område og er avhengig av dispensasjon fra planen. VJFF ble underrettet om dette i brev datert 09.12.2010.

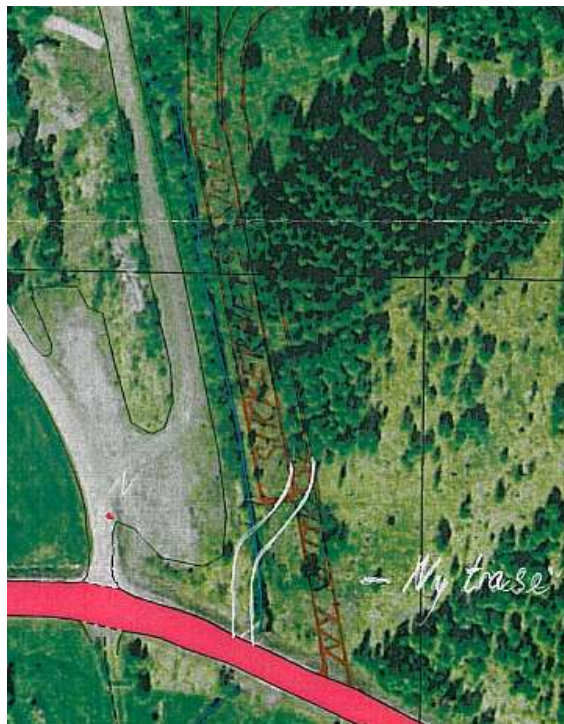
I brev mottatt 13.01.2011 søker VJFF også om dispensasjon til endret plassering av støy- og sikkerhetsvollen. Samtidig er VJFF villig til å korrigere noe på vegføringen, slik at beitedyrene får atkomst til Stormoengbekken. De kan i tillegg traue ut bekken noe, slik at den egner seg som drikkeplass for beitedyrene.

Liv Øverås og Nils Georg Leirset kommer i brev datert 19.01.2011 med naboprotest på dispensasjonssøknaden for endring av plassering av støy- og sikkerhetsvollen. De kan ikke se at endring av vegføring i tilstrekkelig grad vil redusere de vesentligste ulempene.

VJFF v/leder Kjetil Aarstad sier på besøk på saksbehandlers kontor den 10.02.2011, at de vil søke om vegen slik at beitedyrene får atkomst til Stormoengbekken (se hvit trase på situasjonskart til høyre).



Opprinnelig søknad fra 2009



Korrigert søknad fra 2011

#### Andre myndigheter:

I henhold til Plan- og bygningslovens § 19 og § 21-5 ble saken sendt andre myndigheter for uttalelse og behandling etter annet lovverk i brev datert 13.10.2010 (angående omlegging av veg) og datert 25.01.2011 (angående endret plassering av støy- og sikkerhetsvollen).

Reindriftsforvaltningen i Nord-Trøndelag sier i brev datert 27.10.2010 og 07.02.2011 at de har ingen merknader til søknadene.

Sametinget sier i brev datert 11.11.2010 og 07.02.2011 at de har ingen spesielle merknader til søknadene. Den minner likevel om at dersom man under arbeid i marken kommer over gjenstander eller levninger som viser eldre aktivitet, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget, jfr Kulturminnelovens § 8. Alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda etter Kulturminnelovens § 4. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet.

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag sier i brev datert 05.11.2010 og 22.02.2011 at de ut i fra regionale og statlige jordvern hensyn og miljøverninteresser ikke har merknader til søknaden.

Innherred samkommunes enhet for Landbruk sier i notat datert 12.11.2010 og 03.03.2011 at de ikke kan se at omlegginga av veg medfører noen vesentlige ulemper for landbruksdrift i området, og at de i forhold til Jordlovens bestemmelser ikke har merknader til endring av plassering av nevnte sikkerhetsvoll.

Nord-Trøndelag Fylkeskommune sier i brev datert 22.11.2010 at de ikke kjenner til regional interesser i området og har ut fra det ingen merknad til søknaden. De minner likevel om aktsomhets- og meldeplikten etter Kulturminnelovens § 8 dersom man skulle komme over kulturminner i de videre arbeidene, et pålegg som må videreformidles til de som skal stå for arbeidene.

I e-post datert 26.01.2011 sier de at de vurderer endringen så beskjeden at de ikke trenger å behandle saken på nytt.

Sakene er også sendt Færen/Gasken-Laante reinbeitedistriktet, men de har ikke svart på henvendelsene pr. 30.03.2011.

#### Naturmangfoldloven:

Ved forrige behandling av støy- og sikkerhetsvollen og omlegging av veg uttalte Innherred samkommunes enhet for Landbruk følgende:

”Naturfaglig uttalelse ang skytebanevoller

Langs Trongdøla er det over en lengre strekning, også forbi aktuelle voller forbi skytebanene registrert en prioritert naturtype koblet til viktige vegetasjonstyper langs elva. En art, klåved, som er på rødlista (NT kategori), finnes i naturtypen, det er ikke kjent om den finnes der vollene skal etableres, men det er ut fra elvekurvaturen mindre sannsynlig. Uansett berører vollene en svært liten del av naturtypen, og dreier seg om virksomhet i et allerede etablert område for skytebane.

I forhold til fauna langs vassdraget så vurderes det som positivt med bedre skjerming.

Oppsummert vurderes tiltaket å ha liten eller ingen betydning for naturtypens kvaliteter.”

Muntlig sier ISK Landbruk at endret søknad ikke har betydning for deres uttalelse.

I forbindelse med behandlingen av oppføringen av vollen ble forholdene til støy, evt kvikkleire, forurensning og avrenning vurdert og avklart.

#### **Vurdering:**

##### Vurdering av nabomerknader:

Nabomerknadene datert 08.10.2010 inneholder blant annet følgende punkter:

- Driverne av Tromsdal gård har rettigheter i området det gjelder. Søknaden innebærer inngrep og ulemper for utøvelse av disse beite- og slåtterrettighetene.
- Beiteareal av god bonitet og som så langt er undergitt intensiv bruk går tapt.
- Det vil bli en betydelig tilleggsulempe med flytting av dyr. Det vil ikke lenger være aktuelt å gjennomføre tilleggsføring av dyr i området.

- Beitedyr vil bli avskåret fra atkomst til drikke fra Stormoengbekken på nordsiden av vegen. Nærmeste alternative drikkekilde ligger ca 700 m unna.
- Brukerne av skytebanen tar seg til rette. De stenger ikke gjerder, setter opp egne stengsler, og tar i bruk eng som teltplass under skytestevner.
- Den allerede etablerte vegløsning medfører betydelig mindre ulemper enn omsøkte løsning, i forhold til arealbruk, gjerdehold, beitebruk og atkomst til drikkevann i Stormoengbekken.
- Kommunedelplanen for Tromsdal er under revisjon. Det må utvises forsiktighet i forhold til enkeltstående søknader om dispensasjoner som medfører at gårdens rettigheter gradvis forringes.
- Det vises til Plan- og bygningslovens § 19 om at regionale og statlige myndigheter, hvis saksområde blir berørt, skal får anledning til å uttale seg. Det antas at dette også blant annet skal gjelde jordlovmyndigheten. Videre henvises det til at fordelene for VJFF skal være klart større enn ulempene for Øverås og Leirset.

Naboprotesten datert 19.01.2011 inneholder følgende punkter:

- Det vises til brev datert 08.11.2010. Endring av vegføring slik at det blir atkomst til Stormoengbekken vil ikke i tilstrekkelig grad redusere de vesentligste ulempene.
- Det er snakk om å flytte standplass helt inntil vegen, for å oppnå tilstrekkelig banelengde og utbetaling av tippemidler.

#### Kommentarer:

Når det gjelder beiterettigheter så er dette privatrettslige forhold og omfattes ikke av Plan- og bygningsloven.

Når det gjelder forholdet til utøvelse av landbruksdrift og redusert beiteareal, så henvises det til uttalelse for jordlovmyndigheten som sier at de ikke kan se at omlegginga av vegen medfører noen vesentlige ulemper for landbruksdrift i området, og at de i forhold til jordlovens bestemmelser ikke har merknader til endringen av plassering av sikkerhetsvollen.

Når det gjelder merknaden om at beitedyrene får avskåret atkomsten til drikkevann i Stormoengbekken, så har VJFF prøvd å imøtekomme dette ved å endre vegføringen slik at det blir atkomst.

At brukerne av skytebanen tar seg til rette ved å unnlate å stenge gjerder, sette opp egne stengsler og ta i bruk eng til telt i forbindelse med skytestevner, er forhold som ikke omfattes av Plan- og bygningsloven.

Søknaden omfatter omlegging av veg og endret plassering av støy- og sikkerhetsvoll, ikke standplass. Etter det PBOM er blitt forklart, skytes det på flere avstander på feltholdet innenfor vollene.

Plan- og bygningslovens § 29-4 sier at kommunen skal godkjenne plassering og høyde av tiltak, og utgangspunktet for vurderingen er at tiltakshavers ønske skal imøtekommes der ikke avgjørende grunner taler for det. Med avgjørende grunner sikter en særlig til at

plassering og høyde som medfører betydelig ulemper for eksempel for naboer. I forhold til gammel Plan- og bygningslov ble det henvist til et rundskriv fra Kommunaldepartementet H-18/90 av 1.juli 1990.

Med bakgrunn i ovennevnte vurderer PBOM at naboene ikke påføres så betydelige ulemper, at søknaden bør avslås.

#### Vurdering av dispensasjon:

I henhold til Plan- og bygningslovens § 19 kan kommunen gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i medhold av Plan- og bygningsloven. Det må foreligge en begrunnet søknad. Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynet bak lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Ved dispensasjon fra loven og forskrifter fra loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet.

Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer skal statlige og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt. Kommunen bør heller ikke dispensere fra planer, lovens bestemmelser om planer og forbudet i § 1-8 når en direkte berørt regional eller statlig myndighet har uttalt seg negativt om søknaden.

Søknaden om omlegging av veg begrunnes med at støy- og sikkerhetsvollene krysser opprinnelige veg til pistolbanen. Det er meget uheldig at vegen krysser feltholdet. Det er en ulempe for både VJFF og Verdal sportsskytterlag, da det under skyting må settes opp ekstra sikkerhetsvakt, ferdsele til pistolbanen blir forstyrret og skytingen må avbrytes ved passering.

Søknaden om endret plassering av støy- og sikkerhetsvollen begrunnes med at for å slippe å legge bekken i rør i ca 50 meter, ble det under bygging besluttet å la vollen følge østsiden av bekken. Vollen ble også noe lenger en planlagt. De vurderte fortsatt at vollen var innenfor tiltaksgrensen, og VJFF beklager at de ikke har korrigert søknaden. Til sitt forsvar skriver VJFF at de har sett at det ikke har vært så enkelt å fastlegge den nøyaktige plasseringen av formålsgrensa. En evt flytting av vollen vil medføre en uforholdsmessig stor kostnad, og bli et forholdsvis stort miljøinngrep da bekken må legges i rør.

I forbindelse med klagebehandlingen av første søknad om bygging av sikkerhetsvollen, ble det konkludert med at vollen ville være til det positive for området.

Vollen skulle bygges rundt et eksisterende felthold. Dette feltholdet kunne VJFF bruke uavhengig om de fikk føre opp vollen eller ikke. De har gjennom flere år hatt de nødvendige tillatelser fra grunneier og fra politiet til å bruke dette som felthold. Vollen vil dermed bidra til å øke sikkerheten i og området rundt feltholdet.

Støyen utenfor feltholdet ville bli redusert.

VJFF ville redusere bruken av andre felthold, og konsentrere aktiviteten i området ved skytebanen.

Det var ved klagebehandlingen tema om hvor formålsgrensa mellom Byggeområde – Skytebane og LNF-område gikk. Kommunedelplankartet er i målestokk 1:20 000, noe som gjør det vanskelig å lese eksakt hvor grensa går. I tillegg var det i planbeskrivelsene sagt at Byggeområde – Skytebane skulle omfatte både skytebanen til VJFF og banen til Verdal sportsskytterlag. I plankartet er grensa derimot trukket mellom banene. Fylkesmannen stadfestet kommunens vurdering om at vollen lå innenfor Byggeområde skytebane, mens de fastslo at vegen lå utenfor.

Bortsett fra helt i sør følger vegen samme trase som ved opprinnelige søknad. I sør var det i en stund ønsket at vegen skulle gå i rett linje til ”hovedvegen”, men VJFF endret søknaden slik at det vil bli atkomst for beitedyr til Stormoengbekken fra øst uten å måtte krysse vegen til pistolbanen. Vollen er flyttet anslagsvis 10 meter mot øst, og forlenget ca 15-20 meter mot sør. Dette kan anses som en beskjeden flytting og utvidelse, og legger ikke beslag på store deler av LNF-område. Dessuten medfører flytting av vollen at Stormoengbekken ikke blir lagt i rør i en strekning på ca 50 meter.

Andre grunner som kan tale for at det gis dispensasjon er at ingen av de andre myndighetene, deriblant lokal landbruksmyndighet, har merknader til søknaden.

Grunner som kan tale mot å gi dispensasjon kan være presedensfare og at kommunedelplanen blir mindre forutsigbar som informasjons- og beslutningsverktøy. Klager mener å bli påført ulemper i forhold til sin utøvelse landbruksdrift – beiting.

Med bakgrunn i den usikkerhet om hvor formålsgrensa gikk, og at grensa trolig skulle ha gått lenger øst for å få med banen til Verdal sportsskytterlag, anses presedensfaren som liten. Landbruksmyndighetene har ikke vurdert en dispensasjon i saken som noen ulempe i forhold til jordvern og utøvelse av landbruksdrift.

Med bakgrunn i ovennevnte vurderer PBOM at hensynet bak LNF-formålet i kommunedelplanen ikke blir vesentlig tilsidesatt. PBOM har også etter en nøye vurdering kommet til at fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene. PBOM anbefaler derfor at det gis dispensasjon fra kommunedelplanen for Tromsdal til omlegging av veg og endring av plassering av støy- og sikkerhetsvoll i LNF-område.

Selve byggetillatelsen gis administrativ dersom Plan- og utviklingskomiteen følger PBOMs anbefaling om å gi dispensasjon.