



Verdal kommune
Møteinnkalling

Komité plan og samfunn.

Det innkalles med dette til følgende måte:

Utvalg: Komité plan og samfunn i Verdal
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 22.11.2016
Tid: 09:00

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til utvalgssekretær på epost:
inger.storstad@verdalkommune.no eller tlf. 740 48250.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Saksnr	Innhold
PS 62/16	Godkjenning av møteprotokoll
PS 63/16	Referatsak
PS 64/16	Detaljregulering Klinga steinbrudd
PS 65/16	Budsjett 2017 og �konomiplan 2017-2020 Verdal kommune
PS 66/16	Kommunedelplan Verdal by - 2016-2030
PS 67/16	Andre saker
PS 68/16	B-sak Bolystprisen Verdal kommune 2016 <i>Saksframlegget blir utdelt i møtet.</i>

Verdal, 15. november 2016

Ove M. Haugan/sign./
leder

PS 62/16 Godkjenning av møteprotokoll

PS 63/16 Referatsak

1. Søknad om ny adkomst/gårdsveg til 1721/234/8 Jamtlandsvegen 4433 - Siri og Jan Arne Solvang - Godkjent
2. Godkjent - Søknad om tilbygg til hytte - 1721/234/1/120 Innsvatnet 149 - Heidi Røstad Aunan
3. Søknad om oppføring av enebolig med tilhørende garasje - 1721/16/72 Gamle Kongeveg 48 - Rune Vollan - Godkjent
4. Godkjent - Søknad om innglassing av balkong - 1721/20/176 Møllegata 9 - Karstein Bjørken
5. Forhåndsvarsel om søknadsplikt
6. Søknad om fasadeendring på bolighus - 1721/10/10 Nordbergshaugvegen 12 - Trond Arild Mære - Godkjent
7. Godkjent - Søknad om endring av tillatelse til bygging av ny gjødselkum - 1721/273/1 Hallbakkan 15/17 - Ingeborg Østerås
8. Godkjent - Søknad om stabilisering av bekk for videre erosjon ved Høgnes - 1721/118/17 Jamtlandsvegen 573 - Norges Vassdrags- og Energidirektorat
9. Søknad om oppføring av garasje - 1721/277/314 Øvre Brannanvegen 4 - Øystein Myrvang - Godkjent
10. Godkjent - Søknad om oppføring av enebolig - 1721/36/73 Øster-Hallem 99 - Anne Berit Bergsmo og Tore Bjørk
11. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/253/5 Jamtlandsvegen 1263 - Eva Helen Berg Indahl og Roger Indahl - Fradeling av eksisterende bygninger / tun - Godkjent
12. Søknad om bygging av veranda - 1721/282/118 Langroa 12 - Berit Hafstad - Godkjent
13. Søknad om oppføring av tilbygg til bolig - 1721/264/5 Rostadvegen 37 - Hanne K og Per J Myhre - Godkjent
14. Søknad om bruksendring av 2. etasje i garasje til leilighet - 1721/25/24 Flata 10 - Hilde Helden og Olav Helberg
15. Søknad om oppføring av støttemur - 1721/278/16 Brannanvegen 13 - Tor-Erik Helgesen - Godkjent
16. Søknad om oppføring av en vindmålemast på Sognavola - forlenget bruksperiode ytterligere 2 år - 1721/225/5 Stormo Skog - E ON - godkjent.

17. Godkjent - Søknad om oppføring av levegg/gjerde - 1721/18/796 Granvegen 16 - Sissel Lian
18. Revidert søknad om oppføring av garasje - 1721/150/3 Ulvillvegen 224 - Ottar Woll - Godkjent
19. Vedtak - Deling av eiendommene 1721/18/540 og 1721/18/1407 Verdal havn - Verdal kommune - Godkjent
20. Godkjent - Søknad om oppføring av 3 stk eneboliger - 1721/38/157 og 1721/38/155 og 1721/38/24 Hegrevegen 13 15 og 17 - Eiendom 1 Verdal AS
21. Godkjent - Søknad om endring av ansvarsretter - 1721/38/151 Svanevegen 3 - Linn Andersen og Morten Moe
22. Forhåndsvarsel om pålegg om retting, og overtredelsesgebyr og tvangsmulkt - 1721/200/1/45 - Trine Hynne og Bjørn Tore Aksnes
23. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/283/7 Øya 12 - Anne-Lise Rosvold - Fradeling av tun - Godkjent
24. Etterhåndsgodkjennelse av en leilighet og garasje
25. Søknad om bruksendring og tilbygg - 1721/138/4 - Vukuvegen 971 - Mona Sand og Kai Rune Johansen - Godkjent
26. Søknad om oppføring av tilbygg til hytte - 1721/234/1/74 Innsvatnet 78 - Brynjar Holmli - Godkjent
27. Godkjent - Søknad om rammetillatelse for oppføring av enebolig med 2 etasjer - 1721/10/194 Nordbergshaugvegen - Øra Boligutvikling AS
28. Søknad om riving av eksisterende bolig og oppføring av ny bolig - 1721/24/11 Bjerkan - Tor Gunnar Risan - Godkjent
29. Godkjent - Søknad om rammetillatelse for oppføring av enebolig med 2 etasjer - 1721/10/192 Nordbergshaugvegen - Øra Boligutvikling AS
30. Godkjent - Søknad om rammetillatelse for oppføring av enebolig med 2 etasjer - 1721/10/193 Nordbergshaugvegen - Øra Boligutvikling AS
31. Vedtak etter Plan- og bygningsloven - Deling av eiendommen 1721/52/1 Solbergslia 49 - Ståle Nikolaisen Ravlo - To parseller som tilleggsareal til 1721/52/7 - Godkjent
32. Søknad om oppføring av driftsbygning - 1721/78/3 Musemsvegen 215 B - Jon Ivar Kjelvik - Godkjent



Verdal kommune

Sakspapir

Detaljregulering Klinga steinbrudd

Saksbehandler: Ingrid Okkenhaug Bævre	Arkivref: 2015/2814 - /2015001
E-post: ingrid.okkenhaug.bavre@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048500	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	22.11.2016	64/16

Rådmannens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 vedtas detaljregulering Klinga steinbrudd, dat.15.09.16, framlagt for høring og offentlig ettersyn.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse, dat. 08.11.16
- 2 Plankart, dat. 15.09.16
- 3 Reguleringsbestemmelser, dat. 15.09.16
- 4 Sjekkliste ROS-analyse, dat. 27.11.15

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommuneplanens arealdel, 26.04.11

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Sweco har utarbeidet forslag til detaljregulering for Klinga steinbrudd på vegne av tiltakshaver Frøseth AS. Formålet med planen er å tilrettelegge for drift av steinbrudd og etablering av vegskjæring i området. Uttaket skal drives etappevis med istandsetting etter hvert som uttak avsluttes i de enkelte etapper.

Totalt uttaksvolum ut fra foreliggende plan er ca 200 000 m³. Årlig uttak vil være ca. 20 000-30 000 m³, noe som tilsvarer ca. 7-10 års drift.

Det totale planområdet er på ca. 45 daa, og av dette er 19 daa regulert til masseuttak.

Klinga steinbrudd ligger langs fv. 759 Leksdalsvegen mellom Stiklestad og Leksdal. Klinga steinuttak har vært i drift i over 10 år, og har inntil 2012 vært drevet av Edgar Olsen Transport AS. Den ansvarlige driveren er i dag Frøseth AS. Status i dag er at uttaket er avsluttet i henhold til avslutningsplan/driftsplan. Det har lenge vært ønskelig å avslutte driften av uttaket, da dette ligger i nærheten av inntaket for drikkevann fra Leksdalsvatnet. Spesielt Mattilsynet har vært opptatt av dette.

Planområdet

Planområdet ligger ved Leksdalsvatnet i Verdal kommune. Deler av området er per i dag

et eksisterende brudd. Dette uttaket er ferdigstilt iht. eksisterende planer i 2015, og området er i hovedsak ryddet og avsluttet.

Steinbruddet ligger inntil fv. 759 og er godt synlig fra veien. Adkomst er direkte fra bruddet ut på fv. 759. Fv. 759 er planens ytre avgrensning mot Leksdalsvatnet.



Planområdets beliggenhet, markert med blå sirkel

Planstatus

Planområdet er i kommuneplanens arealdel fra 26.04.2011 avsatt til LNFR-formål (landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift).

Området er også hensynssone som nedslagsfelt for drikkevann.

Tiltaket er ikke i samsvar med kommuneplanens arealdel.

Planforslaget faller inn under forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven § 3c og skal vurderes etter vedlegg III i) – «vesentlig økt belastning av luftforurensning, støy eller lukt, eller vesentlig forurensning til vann, grunn eller sedimenter eller vesentlig stråling».

I forskriften § 4 står det at «Dersom ansvarlig myndighet finner at planen kan få vesentlige virkninger, skal dette begrunnes og fremgå av varsel og kunngjøring om oppstart av planarbeidet. Planen behandles i samsvar med forskriften».

Planforslaget

Generelt

Steinbruddet ligger på eiendommen gnr 35 bnr 1-2 som i dag eies av Jens Høyem. I tillegg berører uttaket eiendommene 35/4, som eies av Gunnar Myhre, og 34/1, som eies av Arve Fornes.

Planområdet reguleres til bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, LNFR og bestemmelsesområder, som her er anlegg- og riggområde.

Bebyggelse og anlegg

Området omfatter eksisterende hytte på festet tomt innenfor landbruksområde. Hytta vil

ikke bli direkte berørt av tiltaket, men skjæringen vil komme i bakkant av hyttetomta, slik at tomte blir liggende på fjellryggen mellom eksisterende veg og ny skjæring. Det må sikres adkomst til hytta.

Det skal ikke etableres noen bebyggelse i forbindelse med driften, hverken fast eller midlertidig. Det er aktuelt å etablere bom i forbindelse med inn-/utkjøring til området.

Området omfatter i hovedsak steinbrudd med tanke på etablering av framtidig vegskjæring.

Massene i området er av meget god kvalitet og benyttes til bl.a. vegbyggingsmasser og annen anleggsvirksomhet.

Kvalitetsstandard:

- NS-EN 13042 Vegbyggingsmaterialer
- NS-EN 13043 Asfaltilslag

Uttaksområdet ligger et godt stykke unna bebyggelse slik at både støy- og støvplager vil være svært begrenset. Området skal i anleggsperioden benyttes til uttak og knusing og sortering av fjellmasser, og opplasting og transport til kunder. Det påpekes i bestemmelsene at steinbruddet til enhver tid skal holdes forsvarlig sikret.

Samferdelsesanlegg og teknisk infrastruktur

Vegformål omfatter en midlertidig utbedring av kurve utenfor/gjennom eksisterende steinbrudd. Det påpekes i planbeskrivelsen at Statens vegvesen ønsker at vegen i dette området utbedres tidligere enn det er mulig å drive ut hele fjellskjæringen. Dette er en del av et fornyingsprosjekt for fv. 72/757/758/759 i Verdal og Steinkjer.

Drift av steinbruddet

Den videre driften av steinbruddet tar utgangspunkt i eksisterende brudd. Ved profil 100 (vist på reguleringsplankartet) fortsetter vegen rett fram inn i eksisterende uttaksområde, og går inn i eksisterende bruddkant omtrent ved profil 250. Det skal videre drives som en vegskjæring østover fram til den tilknyttede eksisterende veg lenger øst, omtrent ved profil 700.

For at uttaket skal være mest mulig hensiktsmessig driftsmessig, drives hver etappe i full høyde, med deletapper fra toppen og nedover. På denne måten blir det ikke behov for intern transport fra pallene, da ell masse faller/skyves ned i bunnen av uttaket.

Før omlegging av veg må det tas ut en del fjell i venstre del av planlagt uttak. Dette arealet skal benyttes til lagring av ferdige sorterte fraksjoner, før utkjøring til kunder/anlegg.

Konsekvensutredning

Lokalisering

Uttaksområdet ligger inntil fv 759 mellom Stiklestad og Leksdal, i nord-helling i tilknytning til eksisterende steinbrudd. Uttaket er godt synlig fra vegen.

Området ligger nær drikkevannskilde, og det er derfor svært viktig å sørge for at driften gjennomføres på en forsvarlig måte, både med tanke på miljøet og det driftsmessige for øvrig. Det planlagte tiltaket vil bedre kvaliteten på vegen i det aktuelle området

vesentlig, i tillegg til at man reduserer faren for ulykker hvor kjøretøy havner i vannet (drikkevannskilden).

Naturgrunnlag

Deler av området er også i dag masseuttak. I det planlagt utvidete uttaket består vegetasjonen for det meste av barskog. Det er også innslag av mindre, spredte myrforekomster, men disse er i stor grad påvirket av skogsdrift og jordbruk.

Miljøfaglige vurderinger

Vegetasjon og dyreliv:

Det er ikke registrert verdifulle naturtyper, funksjonsområder for arter eller sårbare arter i eller ved planområdet. Det nærmeste er et fuglefredningsområde, i Leksdalsvatnet ca. 500 m øst for planområdet. Området er av begrenset størrelse og det er ikke ventet at utvidelse av masseuttaket vil komme i konflikt med verdifull vegetasjon eller dyreliv. Planområdets verdi for vegetasjon og dyreliv er liten, med det er en viss usikkerhet siden området ikke er befart.

Paller i uttaksområdet vil stå avdekt i en begrenset periode. Så snart etappevis drift tillater det, skal pallene isåes/beplantes med stedegen vegetasjon. Utvidelsen av steinbruddet er ikke ventet å medføre betydelige konsekvenser for vegetasjon eller dyreliv.

Vassdragsmiljø:

Det er registrert elvemusling i Leksdalsvatnet. Elvemusling holder for det meste til i rennende vann, men det står også individer i selve Leksdalsvatnet. Elvemuslingen er registrert ved Lademoen og Haukå, ved Tuset og i den nordlige delen av Leksdalsvatnet. Det er ikke registrert elvemusling nær planområdet, og avrenning fra området vil bli renset i sedimentasjonsbasseng.

Det vil ikke bli oppbevart sprengstoff i området.

Fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i forbindelse med driften utføres fra ADR dobbeltveggede dieseltanker. Fylling av drivstoff på anleggsmaskiner går da fra godkjent dobbeltvegget tank til maskin via sugepumpe på maskin i et tett system. Sannsynligheten for uhell er antatt å være liten.

Det oppbevares oljeabsorberende materiale i området, som benyttes dersom akutt forurensning skulle oppstå.

I forurensningslovens kap. 30 er maksimalverdien for utslipp av suspendert stoff i utslippspunktet satt til 50 mg/l. Utslipet skal heller ikke føre til nedslamming av resipienten, eller føre til at tilstandsklassen for resipienten endres. Det etableres et sedimentasjonsbasseng for uttaket. Sedimentasjonsbassenget sørger for at det ikke slippes betydelige mengder suspendert stoff til Leksdalsvatnet. Bassenget vedlikeholdes ved behov.

Det er ikke ventet at avrenning fra planområdet vil påvirke elvemusling i Leksdalsvatnet, eller ha betydelig påvirkning på andre ferskvannsarter. Utvidelsen av steinbruddet er dermed ikke ventet å medføre betydelige konsekvenser for vassdragsmiljø.

Friluftsliv:

Det er en del stier i området, og disse må flyttes slik at området ovenfor uttaket kan

benyttes til friluftsliv både under drift og etter ferdig avsluttet tiltak.

Støy:

Støy vil forekomme i forbindelse med sprengning, knusing, opplasting og transport. All opplasting vil foregå inne i uttaksområdet.

Etter hvert som man kommer inn i fjellskjæringa, vil selve uttaksområdet ligge godt skjermet for ferdselsveg og bebyggelse. Dette medfører at støy fra uttaket vil bli ubetydelig i forhold til omkringliggende bebyggelse.

Krav til støy nedfelt i forurensningsforskriften § 30-7 skal overholdes. Området skal tilfredsstillende støykrav i «Retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442». Eventuelle skjermingstiltak gjøres ved støykilden.

Støv:

Støvflukt fra produksjon vil, grunnet uttakets geografiske plassering, medføre svært begrensede problemer for omgivelsene. Med tanke på støv i forbindelse med knusing, så vil knuseverk overrisles med vann under produksjon for å begrense støvproblemer i størst mulig grad.

For øvrig skal utslipp av støv ikke overskride grenseverdiene fastsatt i forurensningsforskriften § 30-5.

Forurensning:

Leksdalsvatnet et drikkevannskilde til Verdal kommune og det er svært viktig å unngå forurensning av vannet.

Når det gjelder faren for forurensning med utslipp av oljeprodukter, så kan dette skje bare som en følge av kjøring med maskiner inne i uttaket, og da i meget begrenset omfang.

Drivstoff skal lagres på ADR-godkjente dobbeltveggede tanker, iht. forurensningsforskriften § 18. Anleggsmaskinene som skal benyttes har egen sugepumpe for drivstoff, dvs. at de ikke er levert med eksterne pumper med fyllepistol på drivstofftanken. Dette gir et helt tett system som reduserer faren for lekkasje/søl ved fylling betydelig.

Eventuelle forurensete masser må fjernes fra området så raskt som mulig, og transporteres til egnet deponi for forurensete masser.

Fare for forurensning fra trafikk fra fv. 759 vil i driftsperioden være den samme som i dag, men med ny vegføring i fjellskjæringen vil denne være betydelig redusert.

Jordvern- og landbruksfaglige vurderinger

Området for utvidelse er i kommuneplanens arealdel satt av til LNFR-formål. Området har en god del skog som må hugges før videre uttak.

Det er opparbeidet driftsveger i forbindelse med eksisterende uttak. Det er aktuelt å videreføre driftsveger mot øst, i takt med etappevis uttak.

Planen for driften av området forutsetter en fremdrift og avslutning som ivaretar hensyn

til arrondering osv., samt tilpassing av arealet til vegformål etter avsluttet drift. Etter avsluttet drift vil pallene fylles opp med jord/avdekningsmasser og iplantes trær som er naturlig tilhørende i området.

Beredskapsmessige vurderinger – ROS-analyse

Planen er vurdert opp mot DSBs «Samfunnssikkerhet i planlegging» for vurdering av sikkerhets- og beredskapsmessige hensyn. Sjekkliste er vedlagt.

De forhold forslagsstiller mener er relevant for planområdet er vurdert nærmere.

Naturfarer

-Skred: Her vil risiko ved skred være en kombinasjon mellom naturfarer og virksomhetsbaserte farer, da fare for steinskred vil oppstå i forbindelse med drift av steinbrudd.

-Det er ikke andre naturbaserte farer i området.

Menneske- og virksomhetsbaserte farer

-Håndtering av farlige stoffer – oppbevaring og bruk av eksplosiv vare. Det vil benyttes sprengstoff i forbindelse med sprengning i bruddet, men dette skal ikke lagres i området.

-Ulykker med transportmidler: Tiltaket medfører ikke økt fare for ulykker i forhold til dagens situasjon. Inn- og utkjøring fra steinbruddet skjer på oversiktlig strekning.

-Forurensning: Området ligger innenfor klausulert området for inntak av drikkevann. Det er derfor svært viktig å unngå forurensning i området. Det må legges gode planer for hvordan dette skal håndteres i driftsfasen.

Kulturminner

Det er ikke registrert verneinteresser i området, men dersom det i forbindelse med tiltaket blir funnet kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminner eller deres sikringssone på 5 meter, jfr. Lov om kulturminner § 8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Nord-Trøndelag fylkeskommune for vurdering.

Veg- og vegtekniske forhold/trafikksikkerhet

Transport av masser mellom uttaket og kunder/anlegg går langs fv. 759, enten vestover mot Verdalsøra eller østover i retning Steinkjer. Det har i mange år vært transport i forbindelse med uttaket, og utvidelsen vil ikke medføre vesentlige endringer i trafikkmønsteret. En intensiv drift vil medføre en viss økning.

Det påpekes i planbeskrivelsen at etter avsluttet uttak vil ferdig veg være betydelig sikrere enn dagens trase på denne strekningen. Dette vil redusere faren for ulykker betydelig.

Infrastruktur

Området har ikke vann og/eller avløp. Det er heller ikke aktuelt å tilknytte dette i framtida. Evt. sanitæranlegg må baseres på tette tanker.

Det er ikke strøm i området, og behov må evt. dekkes ved aggregat.

Biologisk mangfold og naturmangfoldloven

Tiltaket er vurdert i forhold til Naturmangfoldloven på følgende punkter:

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Området det er snakk om er av begrenset utstrekning, og ligger like ved fv. 759 langs sørsiden av Leksdalsvatnet. Det er ikke registrert viktige naturtyper eller arter i nærheten av planområdet, men det er heller ikke utført befaringsarbeid for å avdekke naturmiljø-verdier i forkant av arbeidet med reguleringsplan. Dette gjør at det er et visst usikkerhetsmoment rundt kunnskapsgrunnlaget. Det er ikke registrert verdifulle naturtyper nær planområdet, og det er heller ikke spesielt rik berggrunn i området. Langs sørsiden av planområdet går det flere stier. Potensiale for verdifulle naturtyper eller artsforekomster innenfor planområdet anses som ubetydelig. Leksdalsvatnet vil ikke bli påvirket av tiltaket.

§9 Føre-var-prinsippet

Planområdet er lite og konsekvensene på naturmiljøet er ikke ventet å være betydelige. Kunnskapsgrunnlaget regnes som godt nok til at føre-var-prinsippet ikke anvendes.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Utvidelsen av steinbruddet vil føre til at det forsvinner barskog fra området. Barskog er svært vanlig i regionen og anses ikke å ha spesiell verdi for naturmiljø. Arter som eventuelt har tilhold i området kan trolig finne tilsvarende tilholdssteder like i nærområdet. Tiltaket forventes ikke å bidra betydelig til samlet belastning på naturmiljø.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Det settes av tonnøre pr tonn utkjørt masse på sperret konto, som skal brukes til ferdigstilling av deler av uttaket etter hvert som uttaket avsluttes.

For å hindre avrenning av suspendert stoff til Leksdalsvatnet skal det lages en sedimentasjonsdam som renser avrenning fra området før det går ut i Leksdalsvatnet.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Området skal brukes til masseuttak. Det skal føres tilsyn med at avrenning fra området håndteres. Forøvrig forventes det at alle aktører på næringsområdet holder seg til gjeldende regelverk og bruker de miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder som påkreves gjennom dette.

Etterbruk/istandsetting

Etter hvert som deler av uttaket ferdigstilles iht. godkjent driftsplan, skal avdekningsmasser tilbakeføres i pallene og iplantes/isåes vegetasjon som har naturlig tilhørighet i området.

Området skal etter avsluttet drift benyttes som vegformål i form av omlegging av fv. 759. Anlegget skal tilfredsstillende vegvesenets krav til utforming, både når det gjelder skjæringer, grøfter, traubunn osv.

Planprosess

Medvirkning

Det har blitt gjennomført oppstartsmøte med Innherred samkommune den 20. januar 2015 og også et møte den 23. april 2015. Varsel om oppstart ble kunngjort i Verdalingen og på kommunens hjemmeside, samt at det er sendt varselbrev til berørte parter.

Det er kommet innspill fra Statens vegvesen, Fylkesmannen, Fylkeskommunen, Direktoratet for Mineralforvaltning, Mattilsynet, NVE, Sametinget, Verdal kommune og naboene Gunnar Myhre og Arve Fornes. Det vises til redegjørelse i planbeskrivelsen.

I kommunen er planforslaget forelagt teknisk drift, landbruk, byggesak og kommunelegen.

Kommunelegen kommenterer at det er ut til å være et godt planforslag og at det har viktige forutsetninger mht drikkevannet, trafikksikkerhet og ivaretagelse av adkomst til turstier. Byggesak kommenterer at planforslaget ser greit ut.

Vurdering:

Planforslaget legger til rette for drift av steinbrudd og etablering av vegskjæring i området.

Det er utført en konsekvensutredning som har tatt for seg lokalisering av bruddet, naturgrunnet, miljøfaglige vurderinger som vegetasjon og dyreliv, vassdragsmiljø, friluftsliv, støy, støv og forurensning, jordvern- og landbruksfaglige vurderinger, beredskapsmessige vurderinger, kulturlandskap og kulturminner, veg- og vegtekniske forhold og infrastruktur.

Det er i planforslaget lagt særlig stor vekt på å unngå forurensning til Leksdalsvatnet som er Verdals drikkevannskilde. Det vil bli benyttet ADR-godkjente dobbeltveggede tanker og sugepumpe for drivstoff, det vil bli oppbevart oljeabsorberende materiale i området og det vil bli etablert et sedimentasjonsbasseng for å unngå betydelige mengder suspendert stoff til Leksdalsvatnet.

Kommunen har vurdert tiltaket iht. prinsippene for offentlig beslutningstaking nedfelt i Naturmangfoldloven (NML) §§ 8-12 og kommet frem til at det her ikke ligger noe til hinder for gjennomføring av tiltaket som planlagt. Dette med bakgrunn i at det ikke er kjennskap til/påvist prioriterte, truede eller nær truede arter iht. Norsk rødliste for arter 2010, eller utvalgte, truede eller nær truede naturtyper iht. Norsk rødliste for naturtyper 2011 som vil bli skadelidende som følge av tiltaket. Kommunen vurderer at det eksisterende kunnskapsgrunnet basert på Naturbasen til Miljødirektoratet og Artsdatabankens artskart samt kommunens egen kjennskap til området er tilstrekkelig ift. sakens karakter og evt. risiko for skade på naturmangfold, jf. § 8. I og med dette legger kommunen til grunn at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9-12.

Pr. i dag er fv. 759 omkjøringsveg for E6, og Klinga er et av problemområdene i den forbindelse. En ny vegtrase forbi Klinga vil heve vegstandarden og trafikksikkerheten betraktelig.

Slik fv. 759 ligger i dag så vil det også være en risiko for at biler kan kjøre i vannet og dermed forurense drikkevannskilde. Dersom det kan lages ei vegskjæring som etter hvert får trafikken bort fra vannet, vil dette være en stor fordel for området. Kommunen ser det imidlertid som svært viktig at det fokuseres på eventuell forurensning av Leksdalsvatnet og at det gjennomføres forebyggende tiltak i forhold til dette, slik som nevnt ovenfor.

Ved å benytte tilgangen på råvarer som ligger i grus- og steinforekomstene i Verdal kommune, unngås ulempene med lange transportstrekninger for grus- og steinmasser, noe som er positivt både miljømessig og økonomisk. I følge tiltakshaver er det pr. i dag besluttet av Fylkeskommunen og Statens vegvesen å oppruste flere fylkesveger i nærheten av Klinga, og det er stor sannsynlighet for at det blir brukt masser fra Klinga

steinbrudd til dette formålet.

Statens vegvesen kan ikke gi noen garanti for at det vil etableres ny vei i traseen da dette er fullstendig avhengig av bevilgninger. I Statens vegvesens merknad til varsel om oppstart skriver de at «*Vi se i første omgang mulighet for å få utbedret kurvaturen innenfor det arealet som allerede er drevet/knust, og som i dag brukes til opplag av steinmasser*». Videre skriver de at «*Når det gjelder et lengre perspektiv, er det tenkelig at den videre utvidelse av massetaket som skissert kan kombineres med ytterligere utbedring av kurvatur på fylkesvegen*». Det er gjennomført flere møter og befaringer mellom tiltakshaver, Fylkeskommunen og Statens vegvesen vedrørende en framtidig omlegging av vegen.

Konklusjon

Planforslaget tilrås ut fra dette framlagt for høring og offentlig ettersyn.



Verdal kommune

Sakspapir

Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Verdal kommune

Saksbehandler: Arnstein Kjeldsen	Arkivref: 2016/7650 - /
E-post: arnstein.kjeldsen@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048255	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	22.11.2016	65/16
Komité mennesker og livskvalitet		
Verdal Administrasjonsutvalg		
Verdal formannskap		
Verdal kommunestyre		

Rådmannens innstilling:

1. Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 vedtas.
2. Det settes av 11 % av skatteinntekter i margin.
3. I medhold av eiendomsskatteloven §§ 2 og 3 fastsettes eiendomsskattesatsen for 2017 til 3,5 o/oo generelt, også for verker og bruk.
I medhold av eiendomsskatteloven § 7 blir eiendommer som er nevnt i paragrafens bokstaver a, b og c fritatt for eiendomsskatt med følgende presiseringer:

a. Det generelle fritaket for boliger som er nevnt i bokstav c, skal være avgrenset til 3 hele kalenderår regnet fra utgangen av året boligen var ferdig.

b. For øvrig fritas:

- Verdal kirkelige fellestråds eiendommer
- Verdal videregående skoles eiendommer
- Stiklestad Nasjonale Kultursenters A/S' eiendommer
- Stiftelsen Stiklestad Museums eiendommer
- Bakketun Folkehøgskole (skole-, internat- og administrasjonsbygg)
- Idrettslag, religiøse, humanitære og lignende organisasjoners eiendommer som brukes til organisasjonens primær oppgaver
- Innherred Renovasjons eiendommer
- Trondheim havn IKS' eiendommer
- Ecopro AS' eiendommer for andel ikke-kommersiell aktivitet.

Eiendomsskatten skal betales i tre terminer.

4. Ved taksering og utskrivning av eiendomsskatt benytter kommunen tidligere vedtatte skattevedtekter.
5. Det vedtas økonomireglement for 2017 i samsvar med lenke i budsjettdokumentet.

6. Det vedtas nye gebyr- og betalingssetser for 2017 slik det fremgår av lenke i budsjettdokumentet.
7. Ramme for låneopptak til videreutlån/startlån settes til kr. 30.000.000,-.
8. Ramme for låneopptak til finansiering av investeringer (utover Startlån) i 2017 inkl. selvfinansierende investeringer settes til kr. 162.400.000,-. Lånene skal opptas uten fastsatt avdragstid – lån betales ned vektet etter maksimal avdragstid. Det delegeres til rådmannen å velge långiver samt godkjenne rentevilkår i lånenes løpetid.
9. Rådmannen får fullmakt til å foreta endelige justeringer av budsjettet og økonomiplan, samt fullmakt til oppstilling av budsjettet etter de gjeldende forskrifter og justeringer som følge av evt. organisasjonsmessige endringer.
10. Kommunestyret ber rådmannen gjennomføre prosesser med sikte på å endre skolestruktur slik det er beskrevet i økonomiplandokumentet.

Vedlegg:

- 1 Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Verdal kommune

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Alle vedlegg til budsjett/økonomiplan ligger som lenkedokument i plandokumentet. Obligatoriske økonomioversikter vil bli utarbeidet og framlagt til Formannskapetets behandling av saken.

Tidligere år har rådmannen fått fullmakt til å foreta endelige justeringer av budsjettet og økonomiplan etter Kommunestyrets vedtak. Det anses hensiktsmessig at denne ordningen videreføres.

Innstillingen til skal legges ut til alminnelig ettersyn i minst 2 uker før behandling i kommunestyret.

Vurdering:

Rådmannens vurderinger fremgår av budsjett-/økonomiplandokumentet.

Det er store investeringsbeløp i økonomiplanen. Det er viktig å merke seg at spesielt investeringer i drift helsebygg m.v. på 430 millioner kroner og investeringer for ny Stiklestad skole på 190 millioner kroner må betegnes som overslagsbevilgninger. Dette fordi det er svært tidlige faser for disse utviklingsløpene, og at det er grove estimater.



Verdal kommune

Sakspapir

Kommunedelplan Verdal by - 2016-2030

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune	Arkivref: 2013/2141 - /
E-post: kirstine.karlsaune@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74 04 82 73	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	22.11.2016	66/16
Verdal kommunestyre		

Rådmannens innstilling:

Rådmannen opprettholder sin innstilling i KPS-sak 60/16:

- 1) Utførte endringer av planen etter offentlig ettersyn, jf. vedlagte liste, godtas. Dette omfatter bl.a. å imøtekomme innsigelsen fra fylkesmannens landbruksavdeling ift. jordvern og Jernbaneverkets innsigelse vedrørende unntak fra plankrav.
- 2) Det gjøres følgende endringer i plankartet:
 - a) Småbåthavna reduseres iht. vedlagte kartutsnitt, av hensyn til sikkerhet.
 - b) Trasé for framtidig industrispor, på Kværners grunn, justeres utenom større kontor-/verkstedbygg på gnr. 18 bnr. 547. Dvs. sporkurve med radius 195 meter.
 - c) Øysteins gate 1 (gnr. 19, bnr. 72 «Arken») tas ut av området for bevaringsverdig bebyggelse, og grensen for bevaringsverdig bebyggelse settes vest for innkjøringen til MB Landstadsgate.
- 3) Vedlagte kommunedelplanforslag med ovennevnte endringer, vedtas og legges fram for mekling før kommunestyrebehandling.
- 4) Det mekles om følgende:
 - a) Nytt grøntareal/uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen.
 - b) Småbåthavn med tilhørende bestemmelser/retningslinjer i §§ 1.9.8, 4.2.7 og 6.1.
 - c) At viste byggegrenser på 10 m langs Nordlandsbanen, iht. § 1.6.1 fjerde ledd, kreves endret til 30 m i samsvar med jernbaneloven.
 - d) At viste byggegrenser langs industrisporet, i § 1.6.1 fjerde ledd, kreves endret fra 5 til 15 meter.

Innstillingen legges fram for mekling før kommunestyrebehandling.

Dersom mekling ikke fører fram tilrår Rådmannen at areal for småbåthavn med tilliggende friområde samt uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen (inkl. erstatningsareal sør for Bobyen), eventuelt også byggegrenser langs bane, skilles ut for videre behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, slik at øvrig del av planen kan vedtas med rettslig bindende virkning, jf. plan- og bygningslovens § 11-16 første ledd.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse med konsekvensutredning sist revidert 10.11.2016
- 2 Plankart rev. 06.10.2016 rettet
- 3 Bestemmelser og retningslinjer datert 01.02.2016, rev. 06.10.2016
- 4 Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser med sammendrag, rev. 10.11.2016
- 5 Liste over utførte endringer av planen etter offentlig ettersyn, rettet 27.10.2016
- 6 Kart som viser Jernbaneverkets krav om 30 m avstand til senterlinje Nordlandsbanen og 15 m til senterlinje industrispor
- 7 Anbefalt justering av småbåthavn iht. sikkerhet
- 8 Sikkerhet planovergangen i Nordgata - Kommunedelplan Verdal by - 2016-2030
- 9 Møtereferat 03.11.2016 - Jernbaneverket og Verdal kommune

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- [Jernbaneverket 09.09.2016](#) vedrørende justering av Verdal industrispor (alternativer)
Se forøvrig dokumenter/lenker ved andre gangs behandling (KPS-sak 60/16).

Saksopplysninger:

Siden planforslaget ble behandlet i Komité plan og samfunn i Verdal den 18.10.2016, sak 60/16, er saken nå oppdatert mht. følgende:

- Vedlegg 1 er supplert med konsekvensutredning av innspill mottatt 02.11.2016. Grunneier ønsker at eiendommen 23/3 Estvold (sør for Reinsvold) også omdisponeres til boligformål.
- Vedlegg 2 (plankartet) har nå riktig nummer på bestemmellesområdene.
- Vedlegg 4 er supplert med innspill nr. 70 angående eiendommen 23/3 Estvold. Kommentar til innspill nr. 54 fra Kværner Verdal AS er rettet, dvs. begrunnelsen for Rådmannens innstilling punkt 2 b). I begrunnelsen anbefales trasé som ikke er i konflikt med større kontor-/verkstedbygg på Kværners eiendom.
- Vedlegg 5 er rettet.
- Vedlegg 8 og 9 er nye ift. forrige behandling.

Vurdering:

Kommentar til KPS-vedtak

Punkt 2 i Komité plan og samfunn i Verdal sitt vedtak i KPS-sak 60/16 (vedrørende kombinasjon av grøntområde og grønn parkering, med mulighet for parkering under bakken) er noe uklar ift. følgende sitat fra Miljøverndepartementets veileder Kommuneplanens arealdel:

«Arealdelen kan bare ha ett av hovedformålene innenfor det samme området. Det vil si at det ikke er adgang til å kombinere hovedformålene i kommuneplanens arealdel.»

Dvs. at arealformål under bebyggelse og anlegg (bl.a. uteoppholdsareal) ikke kan kombineres med formål under samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (bl.a. parkeringsplasser). Det samme gjelder ev. kombinasjon med grønnstrukturformål som f.eks. friområde og park. Dersom det f.eks. er ønske om parkeringsplass med et grønt preg, kan formålet parkering benyttes sammen med bestemmelse om at parkeringsplassen skal gis et grønt preg i form av vegetasjon/bepantning i grøntrabatter. Et område kan også avsettes til uteoppholdsareal, med bestemmelse om at det kan tillates parkering under uteoppholdsarealet.

Plankartet skal vise formål på grunnen. Plankartet er ikke endret iht. KPS-vedtaket.

Kommentar til møte med Jernbaneverket 3/11 2016

Med utgangspunkt i vedtaket i KPS-sak 60/16 hadde administrasjonen et samrådsmøte med Jernbaneverket den 3/11 (referat vedlagt). Hovedtemaet i møte var, så langt det var mulig, å avklare forutsetningene rundt stenging av Nordgata. I tillegg ble endringsforslaget om parkering i kombinasjon med grøntområde på område mellom kornsiloene og jernbaneområdet diskutert.

Ved en nedleggelse av planovergangen i Nordgata var Jernbaneverket positive til å bidra med anleggsbidrag på tiltak som bedret tilgjengeligheten til undergangen ved Jernbaneparken. Dette bidraget ble estimert til 1-2 millioner. Anleggsbidrag fra Jernbaneverket til flere planfrie kryssningspunkt i Verdal sentrum kunne ikke kommunen regne med.

Når det gjaldt å holde Nordgata åpen for kjøring og gangtrafikk i fremtiden, var Jernbaneverket klare på at dette ikke var fremtidsrettet, og at et eventuelt slikt vedtak vil medføre innsigelse fra dem. Dette ble begrunnet i sikkerhetsmessige hensyn. Ved planovergangen i Nordgata har det vært 66 rapporterte hendelser de siste 10 årene. Dette er nest flest av alle overgangene på Trønderbanen. De fleste hendelsene har vært knyttet til gående og syklende. 3 av hendelsene har vært kritiske, med en dødsulykke i 2005 som den alvorligste. Se vedlegg 8 for ytterligere informasjon angående sikkerhet.

Når det gjaldt området mellom kornsiloene og jernbaneområdet, gjentok jernbaneverket sin holdning om at de ikke kunne aksepterte andre formål enn jernbaneformål på dette området. Denne holdningen stod fast uavhengig av om kommunen ønsket å bruke området til grøntområde med parkering, eller bare grøntområde.

Prosessanlegg i havneformål m.m.

«Prosessanlegg på eller i kaikant» ble tilføyd bestemmelsene på bakgrunn av høringsuttalelse fra Trondheim Havn og Norcem. Uttalelsen fra Franzefoss Minerals (nr. 48 B i oppsummering) er noe vag ift. prosessanleggets omfang. Det er allerede gitt dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for takoverbygg (over steinlagre) med høyde på 35 meter, dersom det skulle bli behov for dette (referatsak 64/16 til KPS). Kommunen har forstått det slik at når transportbåndet er på plass vil knusing og sikting av stein skje i større omfang på havna, med de ulemper det kan medføre.

Det er noe uklart om knuseverk/siktehus på havna var en forutsetning da kommunedelplanen for Tromsdalen ble vedtatt. «Konsekvensutredning for Tromsdalen kalksteinsdagbrudd – støyutbredelse» nevner i punkt 5.1.2 nest siste avsnitt noe om «videre bearbeiding» nede på Verdal havn:

http://www.verdal.kommune.no/Documents/kommuneplaner/tromsdalen/tromsdal_stoyutbredelse.pdf

Sett i sammenheng med overnevnte burde kommunedelplanen hatt en anbefaling ift. øvre støynivå på Havfrua i et klart avgrenset område med fritidsinteresser, sett ift. verdien av området for friluftsliv. Dette ville trolig blitt svært utfordrende for næringsvirksomhetene i nærområdet. Støyskjerming er imidlertid tema i mulighetsstudien for transportbånd, som finnes her:

<http://www.verdal.kommune.no/Politikk/Plan-og-samfunn-2011-2015/16042013/2413-Utredning-transportband/>

Konklusjon

Rådmannen opprettholder sin innstilling i KPS-sak 60/16.

ANDRE GANGS BEHANDLING

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	18.10.2016	60/16

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 18.10.2016

BEHANDLING:

Enhetsleder Petter Voll redegjorde for saken.

AP v/Ove Morten Haugan fremmet følgende utsettelsesforslag:

Det vises til kommunens innspill i forbindelse med utbygging av Jernbaneparken/tidligere planrevisjon.

- *Det er av vital betydning for Verdal kommune at jernbaneovergangen holdes åpen, se for øvrig gatebruksplan s. 22 og 24 (konklusjoner).*
- *Nordgata holdes åpen til fremtidig løsning er avklart, dette som en rekkefølgebestemmelse.*
- *Administrasjonen bes innlede forhandlinger med Jernbaneverket med sikte på snarlig avklaring og legge dette frem for politisk behandling.*

H v/Oddleiv Aksnes fremmet følgende forslag som pkt. 2 til utsettelsesforslaget:

Område mellom kornsiloeene og jernbaneområdet reguleres til en kombinasjon av grøntområde og grønn parkering, med muligheter til parkering under bakken.

Foreslåtte aktiviteter på området utvikles i andre grønne områder i sentrum, som for eksempel Moparken.

Planbeskrivelse, plankart, bestemmelser og retningslinjer tilpasses disse forhold.

SP v/Anne Segtnan fremmet følgende forslag som pkt. 3 til utsettelsesforslaget:

I det videre arbeidet med planen utredes langsiktig grønn strek for Ørin sør som tursti i grønt belte.

Votering:

Det ble først votert over utsettelsesforslaget fra AP. Enstemmig vedtatt.

Det ble så votert over forslaget fra H til pkt. 2. Vedtatt med 6 mot 3 stemmer.

Til slutt ble det votert over forslaget fra SP til pkt. 3. Forslaget falt med 5 mot 4 stemmer.

VEDTAK:

1. Det vises til kommunens innspill i forbindelse med utbygging av Jernbaneparken/tidligere planrevisjon.

- Det er av vital betydning for Verdal kommune at jernbaneovergangen holdes åpen, se for øvrig gatebruksplan s. 22 og 24 (konklusjoner).
- Nordgata holdes åpen til fremtidig løsning er avklart, dette som en rekkefølgebestemmelse.

- Administrasjonen bes innlede forhandlinger med Jernbaneverket med sikte på snarlig avklaring og legge dette frem for politisk behandling.
2. Område mellom kornsiloene og jernbaneområdet reguleres til en kombinasjon av grøntområde og grønn parkering, med muligheter til parkering under bakken. Foreslåtte aktiviteter på området utvikles i andre grønne områder i sentrum, som for eksempel Moparken. Planbeskrivelse, plankart, bestemmelser og retningslinjer tilpasses disse forhold.

Rådmannens innstilling:

- 1) Utførte endringer av planen etter offentlig ettersyn, jf. vedlagte liste, godtas. Dette omfatter bl.a. å imøtekomme innsigelsen fra fylkesmannens landbruksavdeling ift. jordvern og Jernbaneverkets innsigelse vedrørende unntak fra plankrav.
- 2) Det gjøres følgende endringer i plankartet:
 - a. Småbåthavna reduseres iht. vedlagte kartutsnitt, av hensyn til sikkerhet.
 - b. Trasé for framtidig industrispor, på Kværners grunn, justeres utenom større kontor-/verkstedbygg på gnr. 18 bnr. 547. Dvs. sporkurve med radius 195 meter.
 - c. Øysteins gate 1 (gnr. 19, bnr. 72 «Arken») tas ut av området for bevaringsverdig bebyggelse, og grensen for bevaringsverdig bebyggelse settes vest for innkjøringen til MB Landstadsgate.
- 3) Vedlagte kommunedelplanforslag med ovennevnte endringer, vedtas og legges fram for mekling før kommunestyrebehandling.
- 4) Det mekles om følgende:
 - a. Nytt grøntareal/uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen.
 - b. Småbåthavn med tilhørende bestemmelser/retningslinjer i §§ 1.9.8, 4.2.7 og 6.1.
 - c. At viste byggegrenser på 10 m langs Nordlandsbanen, iht. § 1.6.1 fjerde ledd, kreves endret til 30 m i samsvar med jernbaneloven.
 - d. At viste byggegrenser langs industrispor, i § 1.6.1 fjerde ledd, kreves endret fra 5 til 15 meter.

Innstillingen legges fram for mekling før kommunestyrebehandling.

Dersom mekling ikke fører fram tilrår Rådmannen at areal for småbåthavn med tilliggende friområde samt uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen (inkl. erstatningsareal sør for Boby), eventuelt også byggegrenser langs bane, skilles ut for videre behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, slik at øvrig del av planen kan vedtas med rettslig bindende virkning, jf. plan- og bygningslovens § 11-16 første ledd.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse med konsekvensutredning revidert 06.10.2016
- 2 Plankart rev. 06.10.2016
- 3 Bestemmelser og retningslinjer datert 01.02.2016, rev. 06.10.2016
- 4 Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser med sammendrag, datert 06.10.2016
- 5 Liste over utførte endringer av planen etter offentlig ettersyn
- 6 Kart som viser Jernbaneverkets krav om 30 m avstand til senterlinje Nordlandsbanen og 15 m til senterlinje industrispor
- 7 Anbefalt justering av småbåthavn iht. sikkerhet

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Innsigelse 08.04.2016 - [Fylkesmannen i Nord-Trøndelag](#) (PDF)
- Innsigelse 05.04.2016 - [Jernbaneverket](#) (PDF)
- [Orientering om mottatte innspill, KPS-sak 37/16](#)
- [Forslag til kommunedelplan Verdal by 2016 – 2030, KPS-sak 08/16 \(1. gangs behandling\)](#)
- [Forslag om oppheving av regulerings- og bebyggelsesplaner, sak 21/16](#)
- [Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven](#) (Rundskriv H-2/14).

Saksopplysninger:

Planforslag datert 02.01.2016 har ligget ute til offentlig ettersyn iht. Komité plan og samfunn i Verdal sitt vedtak i møte den 9. februar 2016, sak 8/16. Offentlig ettersyn ble kunngjort i avisa Innherred den 20. februar 2016 og planforslaget ble gjort tilgjengelig på kommunens hjemmeside omtrent samtidig. Planforslaget ble sendt på høring med brev datert 15. februar 2016. Høringsfristen var satt til 9. april 2016. Planforslaget ble ettersendt til Statnett medio april 2016, med informasjon om at det fortsatt er anledning til å komme med innspill.

Orientering om mottatte innspill i mai 2016

Oppsummering av mottatte høringsuttalelser ble lagt fram til orientering i KPS den 10. mai 2016, sak 37/16. Det var da mottatt 61 uttalelser, hvorav Jernbaneverket og Fylkesmannen i Nord-Trøndelag har begrunnede innsigelser til planforslaget. Innsigelsene innebærer at kommunestyret ikke kan egengodkjenne planen slik den foreligger. Øvrige høringsuttalelser omfatter også synspunkter som kan medføre at planen bør endres. I høringsuttalelsene har også politiske partier i Verdal bedt om utredninger som falt ved votering ved første gangs behandling av planforslaget. Det er også bedt om andre utredninger.

Høringsuttalelser

Siden orienteringen i mai 2016 er det mottatt flere høringsuttalelser. Alle høringsuttalelsene er oppsummert og kommentert i vedlegg, hvor det også er gitt et sammendrag. De er også tilgjengelig i sin helhet på kommunens hjemmeside under «Aktuelt» og «Medvirkning planprosesser»: <http://www.verdal.kommune.no/Si-din-mening---horinger/>

Begrenset høring

På bakgrunn av høringsuttalelser åpnet kommunen for innspill til fire momenter, som grunnlag for videre behandling. Berørte parter (Fylkesmannen i N-T, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Verdal historielag, Jernbaneverket, Verdal kommunes representant for barns interesser i plansaker samt flere kommunale enheter/avdelinger) ble gitt anledning til å gi innspill i forhold til:

- Grønn strek – langsiktig jordverngrense (hvordan sikre dette i plan)
- Adkomst til Reinsvold søndre (B7 i planforslag) inkludert skoleveg
- Grøntdrag med kanal, mellom E6 og industriområdet
- Omfang av bevaringsverdig bebyggelse langs Nordgata m.m.

Sak om oppheving av regulerings- og bebyggelsesplaner

Uttalelser i forbindelse med høring om oppheving av regulerings- og bebyggelsesplaner, med høringsfrist 7. mai 2016, kan ha betydning for utforming av planen. Disse er oppsummert og kommentert i samme vedlegg.

I kommunens vurdering av eldre planer er det også anbefalt forhold som bør vurderes før sluttbehandling av kommunedelplanen. Dette er utført.

Svar på spørsmål 3 og 4 fra KPS 16. august 2016, KPS-sak 47/16 Andre saker

Svar til spørsmål 3: I områder med minimumskrav på 25 % BYA skal det ikke gis tillatelse til tiltak som innebærer at bebygd areal (bebyggelse pluss nødvendig parkering iht. minimumskrav) blir mindre enn 25 % av tomta, men det er gitt unntak for arealkrevende virksomhet. For tiltak som ikke utløser plankrav er det ikke foreslått min. %-BYA, men dagens krav om min. 10 %-BYA i deler av planområdet bør vurderes videreført. Minimumskravet innebærer at tomtestørrelse må tilpasses behov ved første byggetrinn. Dvs. at tomtestørrelse må tilpasses behovet.

Svar på spørsmål 4 angående store byggeprosjekt der det ev. ikke er plass til påkrevd parkering i kjeller: Deler av nødvendig parkering, iht. planens minimumskrav, kan i sentrumsområdet dekkes gjennom frikjøpsordning. Frikjøp innebærer at deler av parkeringsbehovet må dekkes på offentlige p-plasser. Satsen er i dag på kr. 100.000,- pr. p-plass (KST-sak 36/13). Det er også slik at flere rammer (grad av utnytting, parkering, uteopphold, byggegrenser og avstand til nabogrenser samt lysforhold for boliger) skal overholdes samtidig, og da er det ikke gitt at maks utnytting på f.eks. 100 %-BYA er mulig. Planen åpner ikke for 100 %-BYA for prosjekt med kun boligbebyggelse.

Pågående kommunedelplanprosess for E6

Statens vegvesen [varslede oppstart av planarbeid for E6 Åsen - Mære](#) kan medføre behov for en tidlig revisjon av kommunedelplan Verdal by. Kart i forslag til planprogram viser planområdets begrensning og forslag til alternative traseer. Kartet viser alternativ E6-trasé midt over Fætten og alternativ trasé øst for dagens E6 delvis langs jernbanen.

Støykart

Etter offentlig ettersyn av planforslaget har Jernbaneverket bidratt med støyvarselkart og Statens vegvesen har levert nytt støyvarselkart. Disse er vist som temakart på plankartet. Norfrakalk, Verdalskalk, Trondheim Havn Verdal, Kværner, Felleskjøpet og Verdal næringsforum er forespurt om støykart. Franzefoss Minerals AS har bidratt med dette for Verdalskalk AS sitt anlegg på havna og for NorFraKalk AS sitt anlegg på Ørin. Fra konsulenten har vi imidlertid ikke klart å skaffe vektordata av dette som kan benyttes i kartinnsynsløsning. Verdalskalk og Norcem har engasjert konsulent til å utrede bl.a. støy og trafikksikkerhet ifb. kalkbiltransporten fra Tromsdalen til havna.

Friluftsområder

Det pågår [kartlegging og verdisetting av friluftsområder](#), som orientert om i KPS-møte 15. mars 2016. Denne bør legges til grunn ved behandling av søknader om tiltak. Lenke til veileder: <http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M98/M98.pdf>

Behandling av innsigelser

Dersom innsigelser ikke imøtekommes skal det iht. [plan- og bygningslovens § 5-6](#) gjennomføres mekling. Det skal tas stilling til om innsigelser skal imøtekommes, mekles eventuelt behandles som nevnt i Rundskriv H-2/14 om innsigelsessaker punkt 2.4.3:

2.4.3. Innsigelse til klart avgrensede deler av en plan

For kommuneplanens arealdel kan kommunestyret ved innsigelse til klart avgrensede deler av planen vedta planen for øvrig med rettslig bindende virkning, jfr. plan- og bygningsloven § 11-16 første ledd. Det kan gjelde avgrensede deler av plankartet eller bestemmelser til planen. De områder eller deler som det er fremmet innsigelse til, skilles da ut for videre behandling. Tilsvarende bestemmelse gjelder for reguleringsplaner etter § 12-13 første ledd.

Endringer av planen etter offentlig ettersyn

Etter høring og offentlig ettersyn er det gjort følgende endringer i plandokumentene:

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Se rød tekst og røde overskrifter i dokumentet.

Plankart og bestemmelser/retningslinjer

Oversikt over endringer er gitt i vedlegg.

Endringer er vist med rød tekst i bestemmelser/retningslinjer.

Vurdering:

Om endringer av planen etter offentlig ettersyn

Større interessekonflikter er oppsummert i sammendrag.

I vedlagte planforslag er det utført endringer som ikke anses å være særlig konfliktfylte, og som samtidig er av en slik karakter at de ikke trenger ytterligere høring. Se vedlagte liste. Dermed er endringene synliggjort, og trolig enklere å ta stilling til.

Vesentlige endringer som foretas etter at planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn, krever ny utlegging før kommunestyrevedtak treffes. Dersom endringene er presentert som et alternativ i forbindelse med offentlig ettersyn tidligere, kan spørsmålet om behovet for nytt offentlig ettersyn stille seg annerledes. Det samme gjelder endring i samsvar med gjeldende kommunedelplan, med mindre det er gjort så store plangrep at gjeldende planstatus ikke bør videreføres. Mottatte innspill om arealomdisponering ifb. offentlig ettersyn kan følgelig ikke imøtekommes uten ny høring. De er likevel konsekvensutredet eller kommentert.

Rådmannen tilrår at utførte endringer iht. vedlagte liste godtas. For tema med større interessekonflikter vises det til Rådmannens innstilling.

Forholdet til mottatte innsigelser

Hvem som kan fremme innsigelse framgår av plan- og bygningsloven § 5-4. Dersom en innsigelse ikke imøtekommes kan kommunestyret ikke vedta planen med juridisk bindende virkning. Berørt statlig og regionalt organ kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for

vedkommende organs saksområde. Med berørt statlig organ menes det organ som av fagdepartementet er utpekt til å ivareta vedkommende sektors faglige interesser i planleggingen etter plan- og bygningsloven.

Det er i pbl § 5-4 i tillegg presisert at det alltid kan fremmes innsigelse dersom planforslaget er i strid med bestemmelser i loven, forskrift, statlig planretningslinje, statlig eller regional planbestemmelse, eller overordnet plan.

Det er mottatt innsigelser fra Jernbaneverket og Fylkesmannen i Nord-Trøndelag ved landbruksavdelingen og miljøvernavdelingen innen høringsfristen.

Innsigelsene fra fylkesmannens landbruksavdeling

Følgende utførte endringer imøtekommer landbruksavdelingens innsigelser:

- Plankartet: Grønn strek er tegnet inn på plankartet i formålsgrenser mot øst og sør (Reinsholm og Ørin) som juridisk bindende byggegrense med påskriften «langsiktig jordverngrense 2030». Den grønne streken er trukket omkring Reinsholm-området, og dermed helt opp til fylkesvegen i nord, ved Verdal videregående skole.
- Bestemmelsenes 1.6.1: «Vist byggegrense i formålsgrenser for utbyggingsområder mot øst og sør (BKB8 og sørøst for Reinsholm-området) er grønn strek og langsiktig jordverngrense 2030.
- Bestemmelsenes § 1.6.3: B7 Reinsvold og B8 Reinsvang - minimum utnytting er endret fra 5 til 6 boenheter pr. dekar.

Rådmannen anbefaler at landbruksavdelingens innsigelser imøtekommes.

Innsigelsene fra fylkesmannens miljøvernavdeling

Innsigelsen er en faglig tuftet innsigelse for et enkeltstående tema, som rådmannen mener bør prøves i et større perspektiv.

Det er et dokumentert behov for småbåthavn i Verdal, det viser over 45 års tilstedeværelse i havnebassenget på Ørin og tidvis lange ventelister på båtplass. Riktignok er den private småbåthavna på Trones i 2016 økt fra ca 40 til ca 100 båtplasser, men det er fortsatt ikke balanse mellom tilbud og etterspørsel o kommunen. I en kommune på Verdals størrelse, med nærmere 15.000 innbyggere og egen kystlinje, er småbåthavn et bolystilbud som kommunen bør og skal legge til rette for.

Enkelte har tatt til orde for at det må være mulig å utvide havnekapasiteten på Trones ytterligere. Antall plasser i sjø vil nok kunne utvides, men etter kommunens vurdering er det spesielt to hensyn som taler mot en slik løsning, det ene er det begrensede baklandet (parkering, lagring, slip o.l.), det andre er at adkomsten til kaiområdet går gjennom et villastrøk. Området er allerede hardt nok belastet trafikkmessig med over 100 båtplasser og som hovedankomst til en godt besøkt 18-hulls golfbane.

Verdals kystlinje er svært kort, og innebærer derfor i praksis tre mulige lokaliseringer av småbåthavn – alle i eller i nærheten av industriområdet på Ørin. De tre alternative plasseringene er Ørin nord, dagens lokalisering i småbåthavna og i Havfrua (sør for industriområdet).

Ørin nord er forkastet som mulig lokalisering da de klimatiske forholdene vurderes som uforenlig med småbåttaktivitet. Bare de siste tre årene har kommunen gjentatte ganger måttet reparere eksisterende ringmur/molo på Ørin nord etter kraftige høst- og vinterstormer og tilfeller av ekstremvær. Ørin nord er kort og godt uegnet for formålet.

Dagens lokalisering i havnebassenget har fungert uten relativt mange konflikter i mange år og en har heldigvis unngått større ulykker, men det sier seg selv at en plassering midt i et industriområde ikke er en optimal løsning. Dagens småbåthavn er heller ikke et område for rekreasjon og trivsel, noe det burde være, det har kun fungert som en oppbevaringsplass for båter, og løsningen har vært vurdert som midlertidig. Tilstedeværelsen i havnebassenget har ikke bare lagt begrensninger på videre utvikling av industri- og havneområdet, men også småbåthavnas eget behov for utvidelse og modernisering. Nå utvides den industrielle havneaktiviteten betydelig med bygging av djupvasskai som kan ta imot båter på inntil 60.000 dødvekttonn. Dette gjøres for å ivareta det sterkt økende uttaket av kalk fra Tromsdalen, en aktivitet som de neste årene ventes firedoblet fra dagens om lag 1 mill. tonn/år over kai til 4 mill. tonn/år. I tillegg flytter Felleskjøpet til kaifronten på nordkaia, noe som også vil bidra til å øke antall skipsanløp i bassenget.

Det er et kommunalt ansvar (jfr. Forskrift om kommunal beredskapsplikt) å sikre at kommunen ivaretar befolkningens sikkerhet og trygghet. I forskriften heter det at «[...] Kommunen skal jobbe systematisk og helhetlig med samfunnssikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer i kommunen, med sikte på å redusere risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø og materielle verdier.[...]» Det er kommunens vurdering at den planlagte og igangsatte kapasitetsutvidelsen for større fartøy og økt aktivitet i havnebassenget i seg selv innebærer en så stor endring av dagens risikobilde at en flytting av småbåthavna er et nødvendig tiltak. Det vises også til Trondheim havns ROS-analyse for djupvasskaiutbygginga.

Rådmannen mener den best egnede lokalisering for fremtidig småbåthavn i Verdal er i Havfrua. Havfrua var for noen år siden et yndet badested, men området har med tiden opplevd stadig mindre besøk med den konsekvens at området gradvis har forfalt. Mindre besøk har ført til redusert tilsyn, noe som igjen har medført noe hærverk. Ved å legge småbåthavnaktivitet til Havfrua, noe også båtneierne selv ønsker, vil områdets status heves, det blir økt tilsyn, økt bruk og en motivasjon for både private og det offentlige til både å investere i og oppruste området.

Kommunen er klar over at det foreligger faglige miljøvurderinger som vanskeliggjør en tilrettelegging av småbåthavn i Havfrua. De samlede samfunnshensyn mener vi imidlertid mer enn oppveier de eventuelle negative miljøkonsekvensene en etablering av småbåthavn i Havfrua vil medføre: Færre konflikter med industrien totalt sett, hele området rustes opp, det er et viktig bolystiltak for en småby med 15.000 innbyggere, småbåteierne ønsker seg hit, det er klimatisk best egnet og ikke minst er det den samfunnssikkerhetsmessige beste lokalisering.

Rådmannen anbefaler at innsigelsen til småbåthavna ikke imøtekommes.

Innsigelsene fra Jernbaneverket

Bergsgrav holdeplass er endret fra LNFR til jernbaneformål, og det er tilføyd unntak for plankrav for mindre tiltak. Dette imøtekommer dermed to av innsigelsene fra Jernbaneverket.

Innsigelse vedrørende byggegrenser anbefales vurdert i mekling. Se begrunnelse i vedlagte oppsummering og vurdering av høringsuttalelser med sammendrag.

Foreslått uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen i sentrum beholdes, og areal for hensetting av jernbanemateriell henvises i stedet til Kjæranområdet ved E6, der industrisporet tar av til Ørin. Dette begrunnes med:

Det vises til vedlagte konsekvensutredning, hvor det bl.a. går fram at tiltaket vil kunne representere en viktig nærmiljøkvalitet for de stadig flere som bosetter seg og oppholder seg i sentrum – avhengig av hvordan området opparbeides og tilrettelegges. Det vil kunne virke helsefremmende i den grad det kan stimulere til uteopphold, aktivitet, sosialt samvær og bolyst. Samtidig kan det bli et flott utstillingsvindu av byen for reisende med tog.

Forslaget er også i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, hvor bl.a. hensynet til gode uteområder er nevnt:

4.3 I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Forslaget er i samsvar med Snøhettas mulighetsstudie.

Alternativet som Jernbaneverket foreslår for området er en mye dårligere løsning for sentrumsutviklingen, innbyggerne, næringsdrivende og reisende. Jernbanestasjonen er et viktig kollektivknutepunkt i regionen, og selv om Jernbaneverket eier grunnen er det andre samfunnsmessige hensyn (nevnt ovenfor) som bør vektlegges høyere i et bysentrum. Dersom en i det hele tatt skal vurdere annen arealbruk enn uteoppholdsareal er trolig parkering for togreisende nært framtidig perrong på vestsida av sporet også trolig en bedre bruk av dette arealet enn hensetting-/driftsareal.

Saksgang ifb. mekling og avklaring i departementet

Saksgangen går fram av pbl § 5-6 med tilhørende retningslinje H-2/14.

Plan- og bygningslovens § 5-6. Mekling og avgjørelse av departementet

Finner kommunen ikke å kunne ta hensyn til innsigelsen, skal det ordinært foretas mekling mellom partene. Dersom enighet ikke oppnås, treffer kommunen planvedtak og sender planen og innsigelsen, med meklerens tilråding, til departementet. Departementet avgjør om innsigelsen skal tas til følge og planen endres.

Kommunen skal innen to uker etter kommunestyrets vedtak oversende saken til fylkesmannen. Fylkesmannen bør innen fire uker etter at saken er mottatt fra kommunen, oversende innsigelsene til departementet. Fristen for fylkesmannen kan forlenges med ytterligere seks uker dersom det er nødvendig i store og kompliserte saker, og der det er behov for ytterligere avklaring mv.

Overnevnte innebærer at det normalt er KPS innstilling til vedtak det skal mekles om. Kommunen ber fylkesmannen om mekling, og dersom partene ikke blir enige, skal resultat fra meklingen følge saken ifb. kommunestyrets behandling. Dersom

kommunestyret ikke tar hensyn til innsigelsene ved vedtak av planen skal kommunen innen 2 uker oversende saken til fylkesmannen, som så oversender saken til departementet med sin ev. tilråding innen 4-10 uker. Departementet avgjør om innsigelsene skal tas til følge. Departementet har tre muligheter; planen godkjennes, planen godkjennes ikke, planen godkjennes med endringer. Kommunen må være underrettet om at planen vil bli endret innen 3 måneder etter at departementet har mottatt den. Når planen er endelig, skal den kunngjøres. Departementets vedtak om å godkjenne eller endre planen kan ikke påklages.

Det er uheldig om hele planen må til departementet for endelig avgjørelse, da dette også vil utsette endelig planavklaring for områder med mindre konflikter. Dersom mekling ikke fører fram tilrår Rådmannen at omstridt areal med tilhørende bestemmelser/retningslinjer skilles ut for videre behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, slik at øvrig del av planen kan vedtas med rettslig bindende virkning, jf. plan- og bygningslovens § 11-16 første ledd.

Noen momenter i høringsuttalelsene som ikke er imøtekommet

- Innspill fra landbruksnæringen m.fl. mot omdisponering av dyrka og dyrkbar mark på Reinsholm og Fættan samt ift. framtidige veglinjer og transportband.
- Innvendinger til transportbandet fra flere berørte grunneiere.
- Kværners ønske om å fjerne framtidig industrispor på Ørin.
- Innvendinger til Brygga II.
- Nye innspill om vesentlig endret arealbruk.
- Fylkeskommunens råd om å vurdere bevaring av nyere tids kulturminner som f.eks. Lektor Musums gate 19, Volhaugvegen 30 (Sole), paviljongen i Moparken, ol.l., eventuelt knytte generell bestemmelse § 1.8.1 til listeføring av bygg eller f.eks. bygninger før 1920.
- For industriområdet og havneområdet er det ikke skilt mellom kaifronter, topp utfyllingsskråning, utfyllingsskråning ved nullkoten og utfyllingsfot på sjøbunn samt dybder og forbud mot fyllingsfot mot kaier slik Kystverket anbefaler. Det er få aktører og dermed trolig få konflikter. Dette bør heller vurderes ved detaljregulering av f.eks. småbåthavna.
- Hensynssonekode er ikke påskrevet alle de 186 flomsoneflatene, da det ville gjort planen vanskelig å lese. Det vises til temakart for fullstendig oversikt, samt info på flate i vektordata som f.eks. vil være tilgjengelig på kommunens hjemmeside.
- Grøntdraget som berører Bengtsen Eiendommer AS langs E6, og brukes til parkering, er ikke innlemmet i tilgrensende byggeområde.
- Det er ikke satt krav om reguleringsplan ved all bygging av ny støyfølsom bebyggelse innenfor støysoner.
- I § 2.15 er det ikke skilt mellom offentlig og privat tjenesteyting
- Friområder: Det er ikke skilt mellom offentlige og felles friområder.
- Overnatting innenfor formål for næringsbebyggelse er ikke imøtekommet

Konklusjon

Offentlig ettersyn har ikke avdekket særlig mange konflikter. De største konfliktene er knyttet til flytting av småbåthavn, jordvern og jernbaneinteresser, Brygga II samt bomiljø på Fættan ifb. utvidelse av industriområdet, båndlagt trase for transportband, flere framtidige veglinjer, lokalisering av overnattingstilbud for midlertidig innleid

arbeidskraft samt forslag om detaljhandel og besøksintensiv tjenesteyting innenfor avlastningsområde/bransjesenter.

Planforslaget er et kompromiss mellom jordvern og ønsket om en kompakt by med gode muligheter for aktiv transport som fremmer folkehelsen og er positivt ift. klima- og miljøutfordringer samt ift. jordvern og ønsket om utvidelse av industriområdet sørover. Planen innebærer også noen konflikter ift. transportband og flere framtidige veglinjer, som ikke er løst endelig i denne planen. Rådmannen ønsker med bakgrunn i samfunnsmessige hensyn at småbåthavna beholdes i planen.

Planforslaget hensyntar i stor grad føringer gitt i andre planer, som temaplan for økt sykkelbruk, gatebruksplan, trafiksikkerhetsplan, samfunnsdel m.m.

Vedlagte reviderte planforslag tilrås vedtatt med noen endringer, se Rådmannens innstilling.

FØRSTE GANGS BEHANDLING

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	09.02.2016	8/16

Rådmannens forslag til vedtak:

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-14 vedtas at forslag til kommedelplan for Verdal by 2016 - 2030, datert 01.02.2016, legges fram for høring og offentlig ettersyn.

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 09.02.2016

BEHANDLING:

Repr. Tor-Petter Abelsen møtte. Til stede 9 representanter.

Fagsjef plan, Per Anders Røstad, og arealplanlegger Kirstine Karlsaune, redegjorde for saken.

SP/SV/MDG v/Anne Kolstad fremmet følgende utsettelsesforslag:

Komite plan og samfunn ønsker at Kommunedelplan Verdal by 2016-2030 sendes tilbake til administrasjon med følgende innspill:

- *Innarbeidet et kapittel i planen om det grønne skiftet.*
- *Utarbeide alternative forslag for arealbruk som ikke medfører omdisponering av dyrkamark.*
- *En konsekvensutredning av å sette sørgrensen for industriområdet ved den nåværende Fættaskogen.*
- *Legge inn klare skiller mellom industriområdet og LNFR-området på Fætta.*
- *Legge inn klare skiller mellom landbruksareal og boligområdet på Reinsholm.*
- *Vurdere innspill fra innbyggere på Fætten og Ørmelen på nytt.*
- *Utarbeide ny offentlig parkering under bakken/i parkeringshus.*
- *Bedre presisering av makshøyde for bygg i sentrum.*
- *Det utarbeides en oversikt over funksjonelle og ledige arealer til industriformål i kommunal/privat/næringsmessig regi med mulig potensiell fortetting.*
- *Innarbeide økt maksgrense for utnytting og ny makshøyde på industriområdet også i hvitt område (eksisterende plan).*

Ved votering falt utsettelsesforslag med 4 mot 5 stemmer.

Ved votering ble rådmannens forslag til vedtak vedtatt med 7 stemmer. 2 stemte i mot.

VEDTAK:

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-14 vedtas at forslag til kommedelplan for Verdal by 2016 - 2030, datert 01.02.2016, legges fram for høring og offentlig ettersyn.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse med konsekvensutredning datert 01.02.2016
- 2 Plankart datert 01.02.2016
- 3 Reguleringsbestemmelser datert 01.02.2016
- 4 Tabelloppsummering av konsekvensutredning (KU) datert 01.02.2016
- 5 Kartoversikt ja og nei i konsekvensutredning (KU)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Planprogram, vedtatt 24.02.2014
- Dialogmøte (referat)
- Innspill til planarbeidet
- [Snøhettas mulighetsstudie for Verdal \(2011\)](#)
- [Snøhettas høydestudie for Verdal \(2012\)](#)
- [Rapport 2012](#) og Masterplan Verdal industripark VIP 2040
- Hovedplan for Verdal stasjon (Jernbaneverket, 30.09.2013)
- Gatebruksplan (arbeid med)

Saksopplysninger:

Gjeldende kommunedelplan for Verdal byområde ble vedtatt 26.03.2007. Revisjon av kommunedelplanen for Verdal byområde ble vurdert som et kommunalt planbehov i *Planstrategi Levanger og Verdal 2012-2015*, vedtatt i samkommunestyret 13.9.2012, sak 27/12, og Verdal kommunestyre 24.9.2012, sak 88/12. Det er videre en forutsetning i planlovsystemet at overordnede planer rulleres med noen års mellomrom slik at behov for endringer kan tas opp til vurdering, og en får et ajourført styringsverktøy. Planen skal samordne viktige behov for vern og utbygging og legge grunnlaget for å sikre gjennomføring av nasjonal og regional arealpolitikk, samtidig som den avklarer kommunens målsettinger om utvikling.

Kommunen står ovenfor flere utfordrende oppgaver i arbeidet med å utvikle byen til et attraktivt bo- og handelssentrum. Samtidig er Verdal kommune en viktig industri- og landbrukskommune.

Verdal sentrum fikk bystatus i 1998, og det aktuelle planområdet er stort sett sammenfallende med bygrensen. Området strekker seg fra boligfeltene i Vinne i sør til og med Ydsedalen boligfelt i nord, og fra sjøen og Ørin i vest til og med Kirkehaug boligfelt i øst.

Oppstart av arbeidet med revisjon av kommunedelplanen for Verdal byområde ble kunngjort i Innherreds Folkeblad Verdalingen i oktober 2013. Samtidig ble forslag til planprogram lagt ut til høring og offentlig ettersyn i seks uker. Verdal kommunestyre fastsatte i møte den 24. februar 2014, sak 17/14, planprogrammet i henhold til Plan- og bygningslovens § 11-13. Planprogrammet belyser planprosess, utredningsbehov og

opplegg for medvirkning m.m. som skal gjennomføres i forbindelse med planprosessen. Sakspapir ved sluttbehandling av planprogrammet omfattet en oppsummering og vurdering av høringsuttalelser til varsel om planoppstart med forslag til planprogram. Det ble ikke tatt konkret stilling til innspill om arealomdisponeringer, da saken i første omgang gjaldt fastsetting av planprogram.

I forbindelse med senere varsel om oppstart av arbeid med oppheving av reguleringsplaner innenfor samme område, har kommunen også mottatt innspill om arealdisponeringer som vurderes ved behandling av kommunedelplanen. I forslaget til kommunedelplan er det også tatt stilling til hvilke reguleringsplaner som bør beholdes. Oppfølgende sak om oppheving av reguleringsplaner bør på høring før kommunedelplanen sluttbehandles.

Opplegg for medvirkning er gjennomført slik det er beskrevet i planprogrammet. Det er spesielt tilrettelagt for medvirkning fra barn- og unge gjennom et samarbeid med grunnskolene som ligger innenfor planområdet. Det er arrangert egne samrådsmøter med industriaktørene på Ørin og aktørene i sentrum. Dialogmøte med relevante sektormyndigheter er også avholdt. Åpent folkemøte for alle interesserte ble holdt i mai 2015. Det har også vært møte med virksomhets-ledere i kommunen og videre dialog med bl.a. med byggesak, landbruk og teknisk drift.

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

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

Vurdering:

Gjennom kommunedelplanen ønsker kommunen å få fastlagt rammene for videre byutvikling. Oversiktsplanen gir ikke svar på alle utfordringer, men setter fokus på ønskede avklaringer.

Boliger lokalisert slik at aktiv transport blir attraktivt er positivt både for miljø og samfunn, inkludert helse. Rådmannen tilrår at planforslaget legges fram for høring og offentlig ettersyn.