Detaljreguleringsplan for Holbergs plass gnr/bnr 18/36 i Verdal kommune

Planbeskrivelse

Revidert 17.09.2026

PLAN ARKITEKTER

1 Bakgrunn 3
1.1 Hensikten med planen 3
1.2 Berørte eiendommer 3
1.3 Tidligere vedtak og hendelser i saken 3
2 Planstatus og rammebetingelser 3
2.1 Aktuelle rikspolitiske retningslinjer som berøres 3
2.2 Regional plan for arealbruk 2022-2030 3
2.3 Vegstrategi for Trøndelag 2025 – 2036 4
2.4 Kommuneplanens arealdel 2025-2030 4
2.5 Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2030 4
2.6 Kommunedelplan for Verdal by 2017-2030 4
2.7 Temaplan for økt sykkelbruk 2015-2030 4
2.8 Handlingsplan trafikksikkerhet 2026-2029 4
2.9 Handlingsplan energi- og klima 2026-2029 5
2.10 Reguleringsplaner 5
3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold 5
3.1 Beliggenhet 5
3.2 Grunnforhold 6
3.3 Naturverdier og grønnstruktur 8
3.4 Stedets karakter 8
3.5 Trafikkforhold 9
3.6 Støy 14
3.7 Vann og avløp 14
4 Planprosess 15
4.1 Varsel om oppstart 15
5 Beskrivelse av planforslaget 22
5.1 Plandata 22
5.2 Planlagt arealbruk 22
5.3 Planens avgrensning 23
5.4 Planlagte byggetiltak 25
5.5 Høyder og utnyttelsesgrad 25
5.6 Anlegg utenfor byggegrense 26
5.7 Anlegg som er planlagt utenfor byggegrenser er vist i tegninger og illustrasjonsplan med volum for høyde og utstrekning. Avstand fra veg er vist i situasjonsplan.Parkering 26
5.8 Trafikk 26
5.9 Gjennomføring, miljøoppfølging 30
5.10 Støy 30
5.11 Overvannshåndtering 30

5.12 Tilkobling teknisk infrastruktur 30
5.13 Snøopplag 30
5.14 Belysning 31
5.15 Tiltak som bidrar til redusert klimagassutslipp 31
5.16 Behovsvurdering dagligvarebutikk og reiseavstand 31
6 Konsekvenser og virkninger av planforslaget 32
6.1 Overordnede planer 32
6.2 Trafikk 34
6.3 Deleøy 35
6.4 Nærmiljø og friluftsliv 35
6.5 Barn og unge 35
6.6 Konkurransemessige forhold 35
6.7 Naturmiljø og vurdering etter Naturmangfoldloven (Nml) 36
6.8 Området som helhet - landskapsbildet/bybildet 36
6.9 Vurdering av tiltak som bidrar til redusert klimagassutslipp 36
6.10 ROS-analyse 37
6.11 Oppheving av gjeldende reguleringsplan 37
6.12 Økonomiske konsekvenser for kommunen 37
7 Planprogram/konsekvensutredning 37

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

På oppdrag fra NorgesGruppen Eiendom Midt-Norge AS bistår PLAN arkitekter AS med utarbeidelse av reguleringsarbeid for Holbergs plass, i Verdal kommune. Hensikten er å åpne for detaljhandel, hvor gjeldende plan regulerer arealkrevende handel.

1.2 Berørte eiendommer

Planområdet omfatter eiendommen gnr/bnr. 18/36, som eies av Holberg plass eiendom AS. Planen omfatter også 18/3 (areal for veg og gang/sykkelveg langs Magnus den godes veg), deler av 502/1 (vegareal Hamnevegen x Stiklestad alle), 501/6 (vegareal Magnus den godes veg) og 18/307 (Trygg-gården). Eiendommene utover 18/36 et inkludert for å sikre tilstrekkelig areal for vegløsning, gang- og sykkelveg og frisikt.

1.3 Tidligere vedtak og hendelser i saken

Spørsmålet om åpning for detaljhandel i bestemmelsesområde #3 i Kommunedelplanen Verdal by, ble behandlet på møte for Utvalg for plan og samfunn den 14.04.2026. Utvalg for plan og samfunn sitt alternative forslag om å tillate detaljhandel og service i bestemmelsesområde #3 gjennom detaljregulering, ble enstemmig vedtatt.

I forbindelse med reguleringsprosessen for gjeldende reguleringsplan ble spørsmål om å tillate detaljhandel behandlet politisk flere ganger. Dette ble avvist med begrunnelse i at kommunen ønsker et tydelig skille mellom område for detaljhandel (sentrum), område for plasskrevende varehandel (Kjæran) og område for industri (Ørin).

I 2017 ble det søkt om dispensasjon fra formålet i gjeldende reguleringsplan, hvor denne ble innvilget. Vedtaket ble påklaget og Statsforvalteren opphevet vedtaket og dispensasjonen ble avslått. I 2018 ble nytt spørsmål om å åpne for detaljhandel avvist i møte for Utvalg for plan og samfunn. Det samme spørsmålet ble tatt opp til politisk behandling i 2020, hvor behandlingen av saken ble utsatt. I 2023 ble spørsmålet brakt på banen igjen til kommunen, hvor administrasjonen konkluderte med å stoppe planinitiativet.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Aktuelle rikspolitiske retningslinjer som berøres

- Statlige planretningslinjer for klima og energi, FOR-2024-12-20-3359
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, FOR-2024-12-20-3512
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, FOR-1995-09-20-4146
- Rikspolitisk retningslinjer for vernede vassdrag, FOR-1994-11-10-1001

2.2 Regional plan for arealbruk 2022-2030

Regional plan for arealbruk 2022-2030 – Trøndelag, vedtatt i fylkestinget 2022. Planen inneholder blant annet regionalpolitiske retningslinjer for lokalisering av handelsvirksomhet. Retningslinje 9: Kommuneplanens arealdel skal være styrende verktøy for handelslokalisering.

• Detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens bør lokaliseres til det som er angitt som bykjerne eller sentrumssone i kommuneplanen, og nært kollektivknutepunkt der det ligger til rette for det. Handel med plass- og transportkrevende varegrupper bør lokaliseres i definerte avlastningssentre.

• Etablering av nye større handelsområder skal avklares i kommuneplanen.

• Kommunene bør legge vekt på bærekraftige løsninger for handelslokaliseringer som gir muligheter for sambruk av arealer, sirkulærøkonomi, gjenbruk/resirkulering og energieffektivitet.

2.3 Vegstrategi for Trøndelag 2025 – 2036

Strategien tar for seg temaer knyttet til blant annet; god framkommelighet for næringstransport, økt satsing på gang- og sykkelinfrastruktur, prioritering av regionale transportårer, bærekraftige og tilgjengelige by- og tettstedsmiljøer.

2.4 Kommuneplanens arealdel 2025-2030

Kommuneplanens arealdel 2025-2030, vedtatt av Verdal kommunestyre i 2025.
Jf. arealstrategiens punkt 13 skal næringsarealer lokaliseres etter ABC-prinsippet (rett virksomhet på rett sted). Virksomheter som vil ha positiv effekt for utvikling av bykjernen skal prioriteres plassert i sentrum. Handel med plasskrevende varer skal lokaliseres i avlastnings område. Ørin skal forbeholdes industri og næringsvirksomhet som ikke er publikumsintensive. Havnearealene skal sikres og utvikles slik at de er godt tilpasset fremtidens transportmuligheter til sjøs. Dette prinsippet innebærer at det ikke skal legges til rette for handel eller nærings virksomhet som etter disse prinsippene hører hjemme i KPD-området i arealet som inngår i KPA.

2.5 Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2030

Utdrag av relevante føringer som legges frem i kommuneplanens samfunnsdel:
Verdal skal ha et «attraktivt og kompakt bysentrum», og kommunen skal bidra til å utvikle et attraktivt sentrum og levende bygder.
Strategi 13 sier at «Næringsetableringer skal lokaliseres etter ABC-prinsippet (rett virksomhet på rett sted). Virksomheter som vil ha positiv effekt for utvikling av bykjernen skal prioriteres plassert i sentrum. Handel med plasskrevende varer skal lokaliseres i avlastningsområde. Ørin skal forbeholdes industri og næringsvirksomhet som ikke er publikumsintensive.»
Næringsetableringer skal lokaliseres etter prinsippet «rett virksomhet på rett sted», noe som typisk innebærer at handel og besøksintensive funksjoner plasseres sentralt og nært kollektivtilbud.
Det skal legges til rette for gode rammevilkår for eksisterende bedrifter og gründere, noe som også omfatter handelsnæringen.

2.6 Kommunedelplan for Verdal by 2017-2030

I kommunedelplanen er planområdet innenfor bestemmelsesområde #3 som avlastningssenter/bransjesenter. I bestemmelsene til kommunedelplanen står det følgende om bestemmelsesområde #3:
Bestemmelsesområdet kan benyttes til handel med plass- og transportkrevende varegrupper, samt for annen handel og andre relaterte forretningsformål, som av areal- eller miljømessige grunner ikke bør lokaliseres innen definert sentrumsområde/bestemmelsesområde # 1.

2.7 Temaplan for økt sykkelbruk 2015-2030

Planen framhever at økt sykling bidrar til mer folkeliv, attraktivitet og bedre atmosfære i sentrumsområder, noe som er positivt for handel.
Det vises til forskning som utfordrer antakelsen om at bilkunder er viktigst for butikkene. Planen refererer til studier som viser at syklister og fotgjengere handler for mindre per besøk, men handler oftere, slik at de samlet legger igjen mer penger i butikkene over tid enn bilister.
Planen anbefaler at det etableres sykkelparkering ved butikker, og at parkeringen plasseres så nær inngangen som mulig.

2.8 Handlingsplan trafikksikkerhet 2026-2029

Planen vektlegger at det skal legges til rette for gående og syklende, med trygg og sammenhengende infrastruktur. Dette vil kunne forbedre tilgjengeligheten til handelsområder og sentrum.

Kommunen skal sikre god framkommelighet på fortau, gang- og sykkelveger, veger og plasser, noe som er viktig for kunder som beveger seg til og mellom butikker.
Planen omtaler sikker sykkelparkering ved nybygg og knutepunkt, noe som indirekte kan styrke handel ved å gjøre det enklere å besøke butikker med sykkel.
Ved større utbyggingsprosjekter skal det vurderes muligheter for å forbedre trafikksikkerheten gjennom koordinering av infrastruktur. Dette kan påvirke nye handels- og næringsetableringer.

2.9 Handlingsplan energi- og klima 2026-2029

Utdrag av hva som vektlegges i handlingsplanen: grønnere vare- og tjenesteleveranser, mer sirkulær økonomi, lavere transportutslipp, økt bruk av fornybar energi, og næringsutvikling basert på grønn konkurransekraft.

2.10 Reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan – Holbergs plass r2010013:

- Tillater kun forretningsvirksomhet som går inn under betegnelsen plass- eller transportkrevde varehandel

Tilgrensende reguleringsplaner til planområdet:

- Fv 757 Hamnekrysset øst – Holbergkrysset
- Halsanvegen 7
- Magnus den godes veg

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Beliggenhet



Figur 1 Satellittfoto av beliggenheten til planområdet

Planområdet har et samlet areal på 6,0 daa. Det ligger på Ørmelen i Verdal kommune. Planområdet omfatter et ubebygget område bevokst med gress og noe vegareal. Planområdet har en eksponert beliggenhet ved Havnekrysset, mellom Hamnevegen og Magnus den godes veg. Begge vegene er to sterkt trafikkerte fylkesveger. Avkjøringen fra E6 kobler seg på Hamnevegen sørvest for planområdet. Planområdet grenser til næringsarealer i sør-vest, boligområdet på andre siden av Hamnevegen i nord og idrettsanlegg med fotballbane på andre siden av Magnus den godes veg mot øst.

Planområdet bestod tidligere av 3 boliger med tilhørende uthus. Disse ble revet i forbindelse med utarbeidelsen av den gjeldende reguleringsplanen.



Figur 2 Skjermbilde fra Google Maps som viser tomtens beskaffenhet.



Figur 3 Satellittfoto av planområdet med gatenavn og oversikt over

3.2 Grunnforhold

Det er utarbeidet geoteknisk notat for planforslaget. Det geotekniske notatet omtaler grunnforholdene slik:

I nærområdet av Holberg Plassen er det ikke kartlagt kvikkleirefaresoner. På kvartærgeologisk kart over området ligger tomta innenfor elveavsetninger som forekommer i sammenhengende dekke i

sentrumsområdet. Det er opplyst boredata på kartblad som har påvist sandig grus i >5 m til >11 m mektighet i fire boringer vest og øst for planområdet. Grunnforholdene med grusig sand som er påvist i nærområdet ansees som representativt for Holberg Plass.

Terrenget ved Holberg Plass er flatt og ligger ca. på kote +5. Tomta er noe lavere enn omkringliggende terreng og fremstår som en forsenkning. Grunnforholdene består av grusig sand til stor dybde. Det er ingen indikasjoner på lag med bløtere masser.

Verdalselva ligger ca. 270 m øst for tomta og er erosjonssikret. Det er ingen fare at områdestabiliteten vil svekkes av erosjonsprosesser i Verdalselva. Heving av terrenget på tomta vil ikke være kritisk for områdestabilitet.

Det vurderes at det verken vil være fare for at planområdet ligger i løsneområde for skred, eller at planområdet kan bli truffet av skredmasser fra eventuelle skred i høyereliggende områder lenger opp ved Verdalselva.

3.2.1 Forurensning i grunnen

Det er gjennomført en miljøteknisk grunnundersøkelse i planområdet, resultater sees i Miljøteknisk rapport og tiltaksplan. Rapporten sier blant annet: Det ble funnet noe avfall, hovedsakelig betong, teglsteinsrester og isopor i tre av prøvepunktene. Det ble ikke observert noe lukt. Det ble i tillegg gjort funn av hagelupin under den miljøtekniske undersøkelsen på tiltaksområdet. Hagelupin må fjernes på forsvarlig måte for å forhindre spredning av fremmede arter. Analyseresultater viser at det i den øverste meter er påvist moderat forurensning (tilstandsklasse 3) i et prøvepunkt, samt lettere forurensning (tilstandsklasse 2) i et prøvepunkt. De tre prøvene som er tatt ut i dypere lag er klassifisert som rene. I henhold til gjeldende akseptkriterier, kan masser innenfor tilstandsklasse 3 gjenbrukes på området i alle sjikt med dagens arealbruk. All forurenset masse som skal fjernes fra tiltaksområdet skal leveres til godkjent deponi uavhengig av forurensningsgrad.

3.2.2 Havstigning og flom

I følge NVEs flomsonekart er planområdet utenfor fare- og aktsomhetsområde for flom. I Kartverkets systemer vises 200-års stormflo (sikkerhetsklasse F2) i år 2100 til å bli på kote 2,80.



Figur 4 Viser fremtidig havnivå, her 200-års stormflo.

NVEs flomsonekart for Verdalselva viser klimajustert flomnivå på kote 3,4 for 200-års returperiode. Denne beregningen er gjort for 1-års stormflo.



Figur 5 Viser skjermbilde fra NVEs flomsonekart med klimapåslag for 200-års returperiode, beregning gjort for 1-års stormflo.

Flomvegen for overvannsflom fra tomta går sørvestover på ca kote 5,5.

3.3 Naturverdier og grønnstruktur

3.3.1 Grønn karakter

Planområdet er i dag bevokst med gress og noen busker. Langs vegen er det beplantet med noen trær.

3.3.2 Naturverdier

Planområdet ligger i et område som er del av verneplan for Verdalsvassdraget. Verneplanen omfatter 1371 km^2 i Verdal, Snåsa og Steinkjer, og består av Verdalselva med flere elver og vann i tilknytting til vassdraget som har utløp i Verdalsøra.
Planområdet er del av større området som er innenfor Miljødirektoratets NIN-kartlegging i 2021.
Søk i Naturbase viser ingen øvrige registrerte naturverdier i, eller i tilknytting til, planområdet. Se ROS for ytterligere redegjørelse.

3.3.3 Vilt

Området vurderes til ikke å inneha viltinteresser.

3.3.4 Rekreasjonsverdi

Området regnes ikke for å ha rekreasjonsverdi. Uteromskvaliteten svekkes av støv og støy fra tilgrensende veger. Øst for planområdet, på motsatt side av vegen, ligger et større idrettsanlegg.

3.3.5 Dagens bruk

Det er ikke kjent at gnr/bnr 18/36 brukes særskilt slik tomten ligger brakk i dag. Det er ikke observert spor som tyder på at eiendommen benyttes til opphold eller gjennomfart av hverken barn eller øvrige.

3.4 Stedets karakter

3.4.1 Bebyggelse

Bebyggelsen i planområdet ble revet i 2014. Rundt planområdet, sør for Hamnevegen, er det næringsbygg i ulik skala, og enkelte innslag av boligbebyggelse. Næringsområdet har bygg i 1-2 høye etasjer med flate tak, disse er omgitt av store åpne grusflater som benyttes til oppstilling og lagringsareal. På nordsiden og nord-øst for Hamnevegen (og planområdet) ligger boligområder med variert boligbebyggelse, hovedsakelig i 1-2 etasjer med saltak. Vest for planområdet og Magnus den godes veg, ligger et større idrettsanlegg.

3.4.2 Landskapets estetiske og kulturelle verdi

Skråfoto fra 1961 på kommunens kartløsning viser et spredt bebygget jordbruksområde dominert av 1.5 etasjes hus med saltak, typiske gjenreisningsbygg fra etterkrigstida. Det var også innslag av noen eldre gårdsbygninger med uthus og låver. I dag er området transformert, mye av jordbruksarealene er bygget ned og inneholder større næringsareal, samt tettere og mer variert boligbebyggelse. Det er lite som minner om det åpne jordbruksarealet 50 år tilbake.

Næringsarealene setter sitt preg og gir området et uorganisert uttrykk.

3.4.3 Landskap og topografi

Planområdet ligger i et lavtliggende og flatt område avgrenset av Verdalselva i øst og Trondheimsfjorden i vest. Lengre sør er det store og åpne jordbruksarealer, men de nærliggende områdene preges av blandet næring/industri og boligbebyggelse.

3.4.4 Sol og vindforhold

Planområdet er flatt og vurderes til å ha gode solforhold. Området er ikke spesielt vindutsatt.

3.4.5 Kulturminner og kulturmiljøer

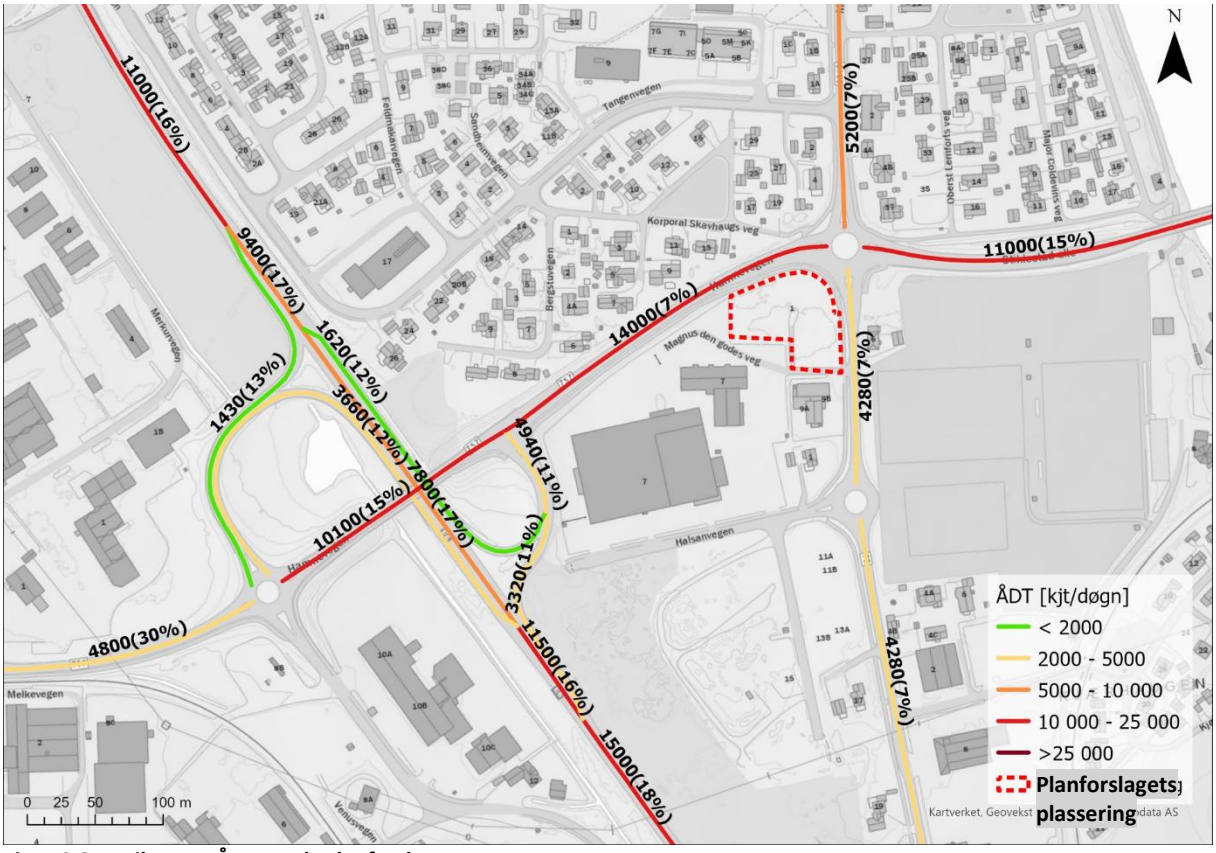
Det er foretatt søk i kulturminnedatabasen Askeladden, det er ikke registrert automatisk freda kulturminner eller nyere tids kulturminner innenfor planområdet.

3.5 Trafikkforhold

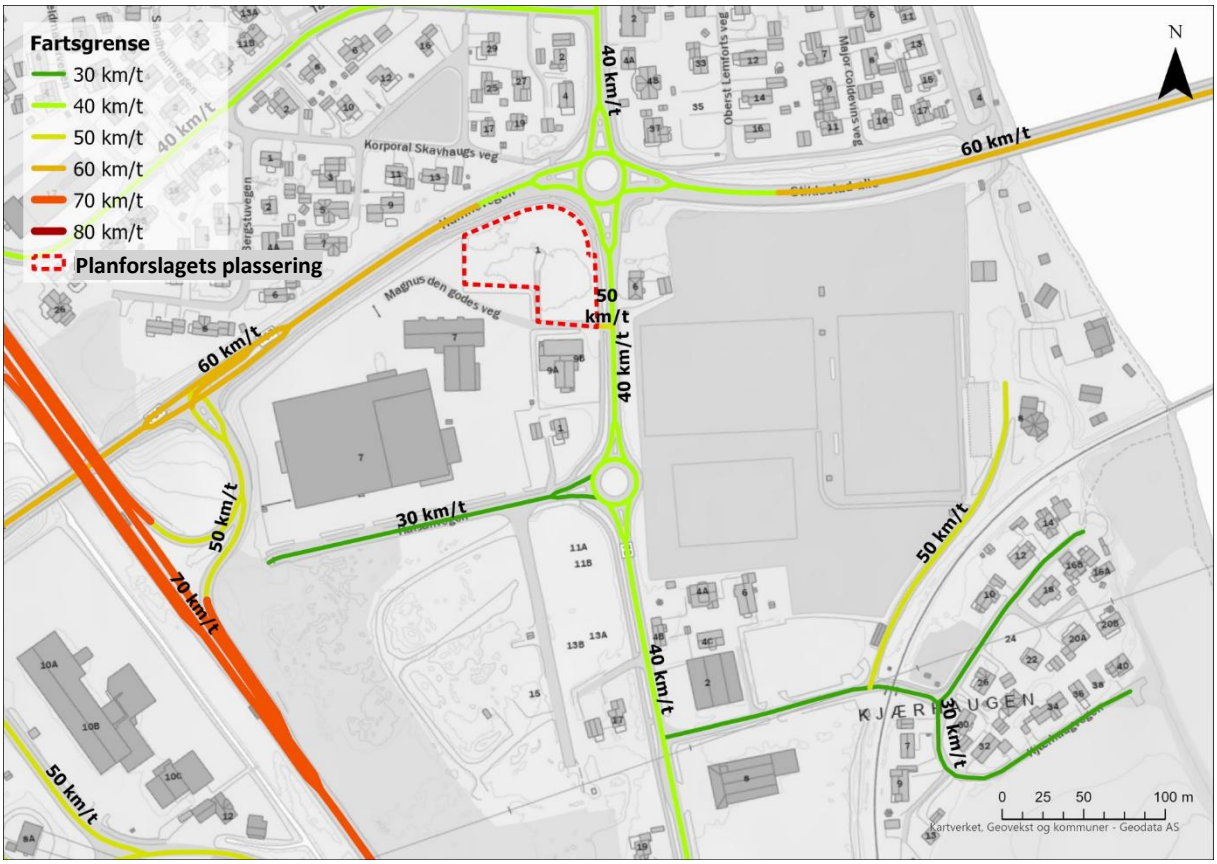
Det er utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med planforslaget. Utdrag av trafikkanalysen er vist under:
Fylkesvei 757 knytter sentrum og nærliggende bolig- og næringsområder til resten av det øvrige vegnettet, og fungerer som en viktig trasé for gjennomgangs- og nærtrafikk i Verdal. Den bidrar også til å fordele trafikk og avlaste andre lokale gater. Planområdet har adkomst fra fylkesvei 72 sammen med blant annet Tryggården, som ligger like sør for planavgrensningen. Det samme har JM Hansen/NTE/Comfort (flere næringsaktører), som har tilhold vest for planområdet. Obs Bygg, som ligger sørvest for planavgrensningen, har adkomst fra Halsanvegen som møter fylkesvei 72 i en rundkjøring. På motsatt side av Magnus den godes veg ligger Verdal Sentralidrettsanlegg.

Hamnevegen og Stiklestad Alle, som begge er fylkesvei 757, er omtrent like trafikkert som E6, som passerer omtrent 300 meter vest for planavgrensningen. Hamnevegen er registrert med en ÅDT på 14 000 kjt/døgn, mens Stiklestad Alle på sin side har ÅDT 11 000 kjt/døgn. Magnus den godes veg, fylkesvei 72, nord for rundkjøringen er registrert med en ÅDT på 5200 kjt/døgn, mens sørlige del er oppgitt med en ÅDT på 4280 kjt/døgn. Det er en relativt høy andel lange kjøretøy langs E6 på om lag 16-18 %, 15 % på Stiklestad Alle og 7 % på øvrige veger i nærheten av planområdet.

Fylkesvei 757 har fartsgrense 60 km/t, utenom i rundkjøringen med fylkesvei 72 hvor den er skiltet ned til 40 km/t. Fylkesvei 72 har gjennomgående fartsgrense 40 km/t. Halsanvegen har fartsgrense 30 km/t.



Figur 6 Oversikt over ÅDT rundt planforslaget.

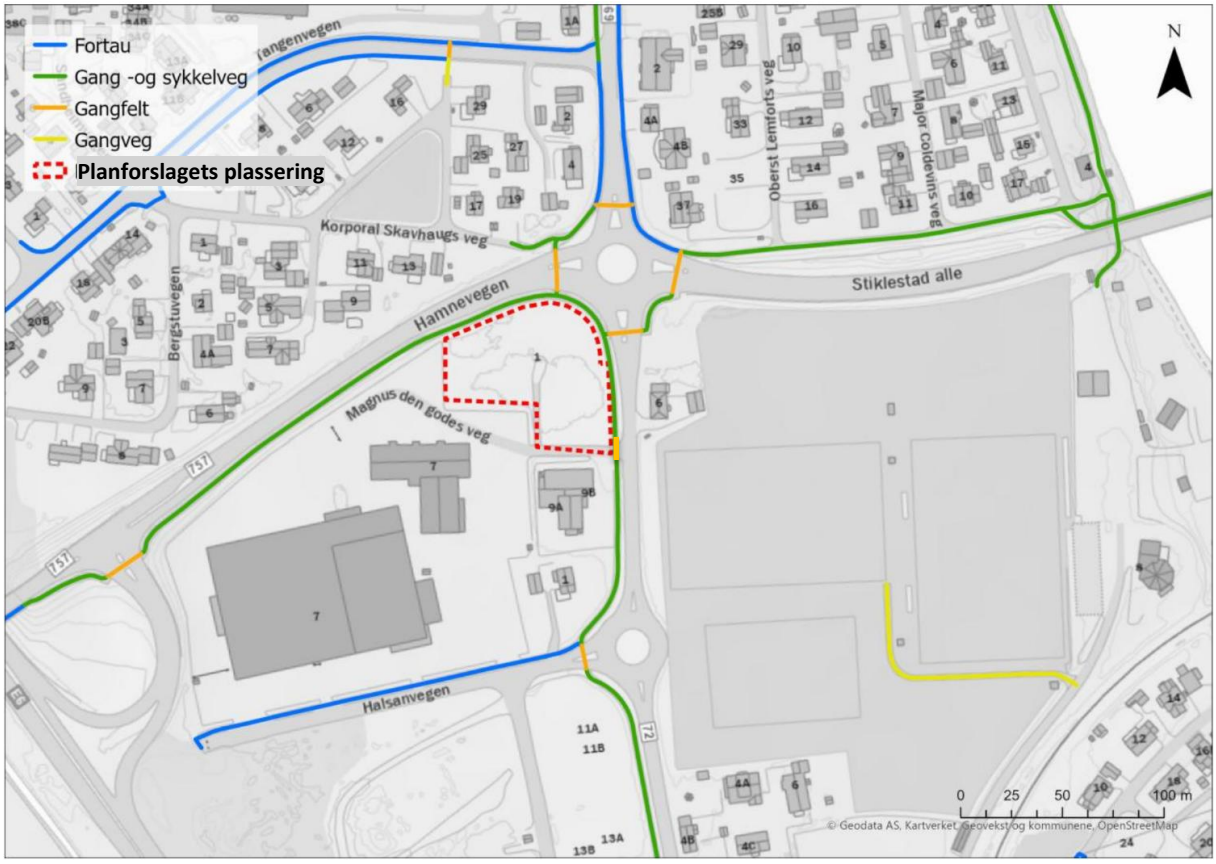


Figur 7 Viser fartsgrense på vegene rundt planforslaget.

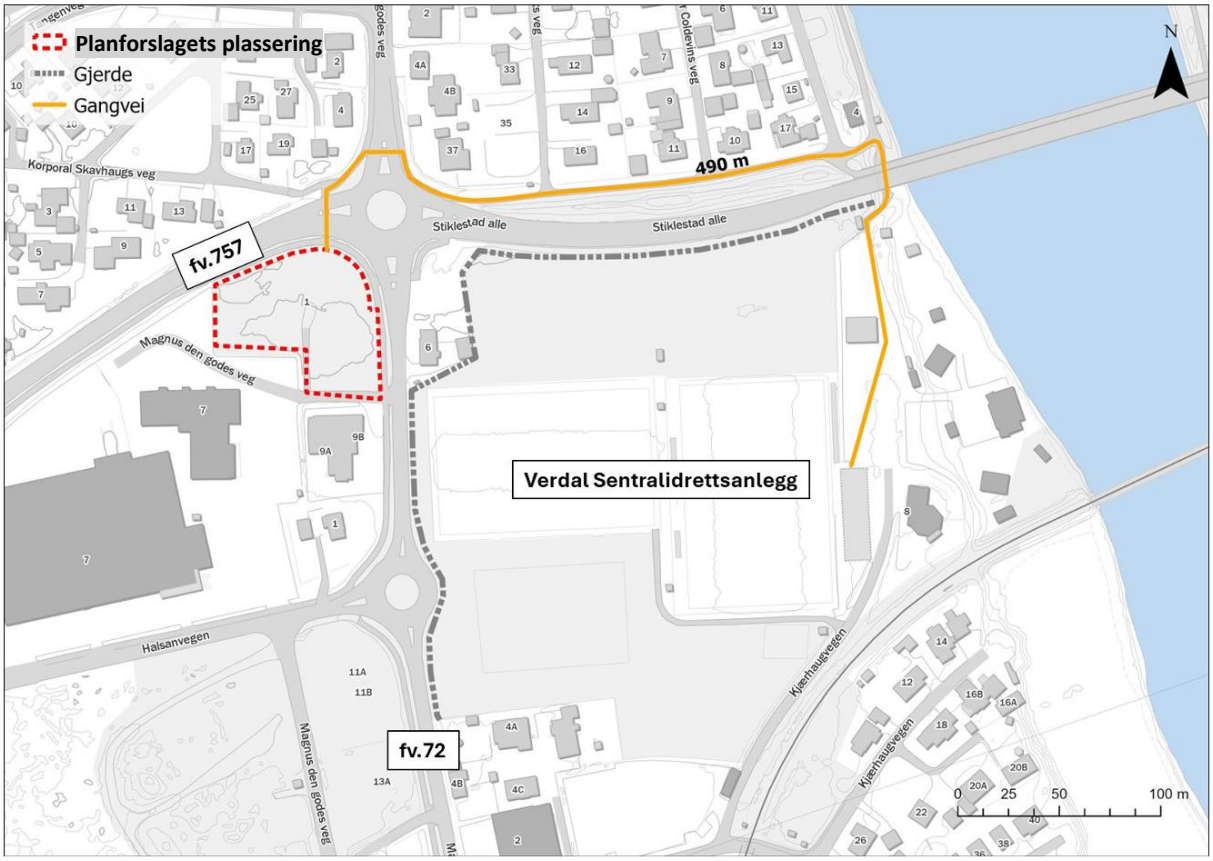
I forbindelse med trafikkanalysen er det gjort trafikktellinger og kapasitetsberegninger på eksisterende trafikk i vegnettet rundt planområdet. Ut fra tabell om belastningsgrad og trafikkflyt for rundkjøringer, er verdier under 60% kategorisert som god. Verdier mellom 60-85% er tilfredsstillende. Verdi over 85% (0,8) har ustabil avvikling. Belastningen er størst i den nordlige rundkjøringen ved fv 757. Her er belastningsgraden 0,74 (74%). Avkjøringen til planområdet har belastningsgrad 0,24, og rundkjøringen ved Halsanvegen har belastningsgrad 0,3.

3.5.1 Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

Forhold for gående og syklende beskrives også i trafikkanalysen, utdrag vises under her:
Det er etablert et sammenhengende anlegg for gående og syklende både langs fylkesveg 757 og fylkesveg 72. I figur under vises det gang- og sykkelveg på nordsiden av fylkesveg 757 på østsiden av rundkjøringen før det tar et sideskift ved vestre gangfelt og fortsetter på sørsiden av fylkesveg757 over E6. Det er videre gang- og sykkelveg på vestsiden av fylkesveg 72 forbi planområdet og idrettsanlegget. Det er gangfelt i alle vegarmer i rundkjøringen. Det er etablert gangfelt over dagens avkjørsel inn til planforslaget. Det er etablert fortau på nordsiden av Halsanvegen. Man kan også se at det er etablert gang- og sykkelveg under Tindbrua (til høyre i bildet) som gir tilbud for myke trafikanter til og fra idrettsanlegget.



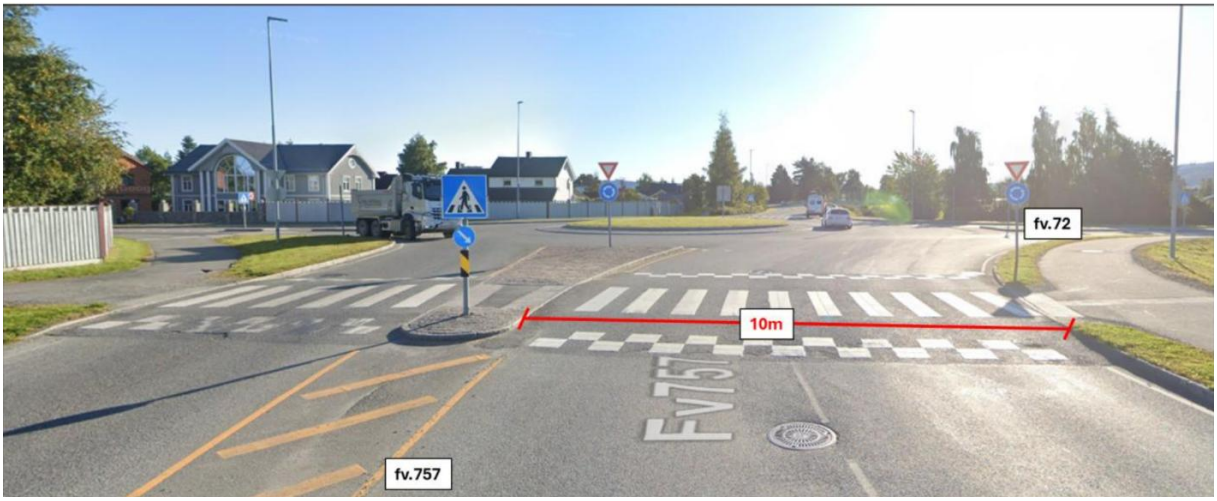
Figur 8 Oversikt over anlegg for myke trafikanter i området.



Figur 9 viser inngjerdingen av sentralidrettsanlegget, hvor det er gjerdet inn med både flettverksgjerde og beskyttelsesnett langs hele fv 72 og Stiklestad alle.

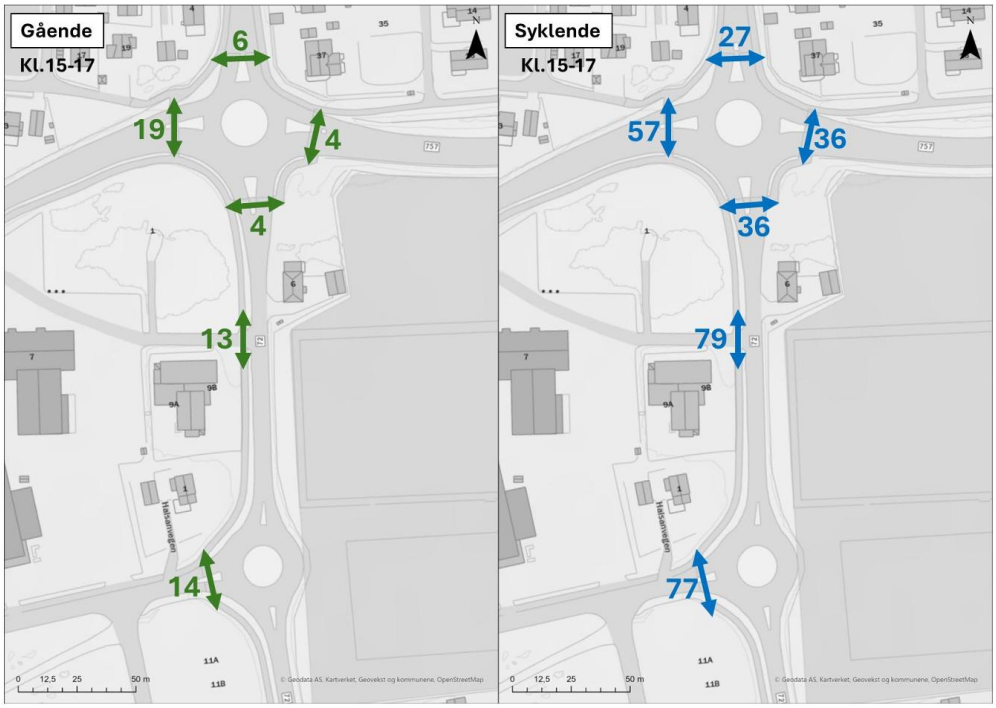
Det er noe spredt boligbebyggelse sør for planområdet, hvilket tilsier at gangvegene kan benyttes av skolebarn.

Gangfeltet som krysser Hamnevegen må krysse 3 kjørefelt. Det er etablert en trafikkøy mellom motgående kjørefelt. I henhold til Statens vegvesens gjeldende håndbok N100 Veg- og gateutformings Krav 4.1.2.2-21 er det et skal-krav som lyder «Hvis gående og syklende krysser tilfarten i plan, skal rundkjøringen bare ha ett felt i tilfarten.». Som vist i figuren under er kryssingslengden for myke trafikanter om lag 10 meter. I Statens vegvesens håndbok V1272 anbefales det at kryssingslengde for gangfelt er maksimalt 8 meter. Dette er en svakhet som ligger i trafikksituasjonen den dag i dag og ble etablert ved Fylket sin ombygging av Fv.757 mellom 2014-2017.



Figur 10 Viser vestre gangfelt i rundkjøringen Fv.757 x Fv.72, Google Streetview)

Trafikktelling av myke trafikanter viser at det er flere syklister som ferdes rundt planområdet enn gående. Det er flest som ferdes over den vestre vegarmen av rundkjøringen i nord.



Figur 11 viser myke trafikanter ved trafikktelling tirsdag 02.06.2026 kl. 15-17.

Det er verdt å merke at antall gående og syklende som krysser søndre og østre vegarm er lik, i nordlige rundkjøring. Dette skyldes at det ikke er noen målpunkter på den sørøstre siden av rundkjøringen eller noe gjennomgående anlegg for gående og syklende. Det er et fortau som leder gående og syklende fra det ene gangfeltet til det andre.

3.5.2 Trafikkulykker

I Trafikkanalysen er det kartlagt forhold omkring ulykker. Ut fra data fra siste 5 år fra Norsk vegdatabank er det kun registrert en ulykke i nærområdet ved planområdet. Ulykken skjedde i krysset mellom avkjøringen fra E6 og fv 757, og var mellom syklist og bil. Erfaringer viser at det på generelt grunnlag er noe underrapportering av ulykker, spesielt med fotgjengere og syklister. Men ut fra ulykkesdataene fra området rundt planområdet, klassifiseres strekningen ikke som ulykkespunkt eller ulykkes-strekning.

3.5.3 Kollektivtilbud

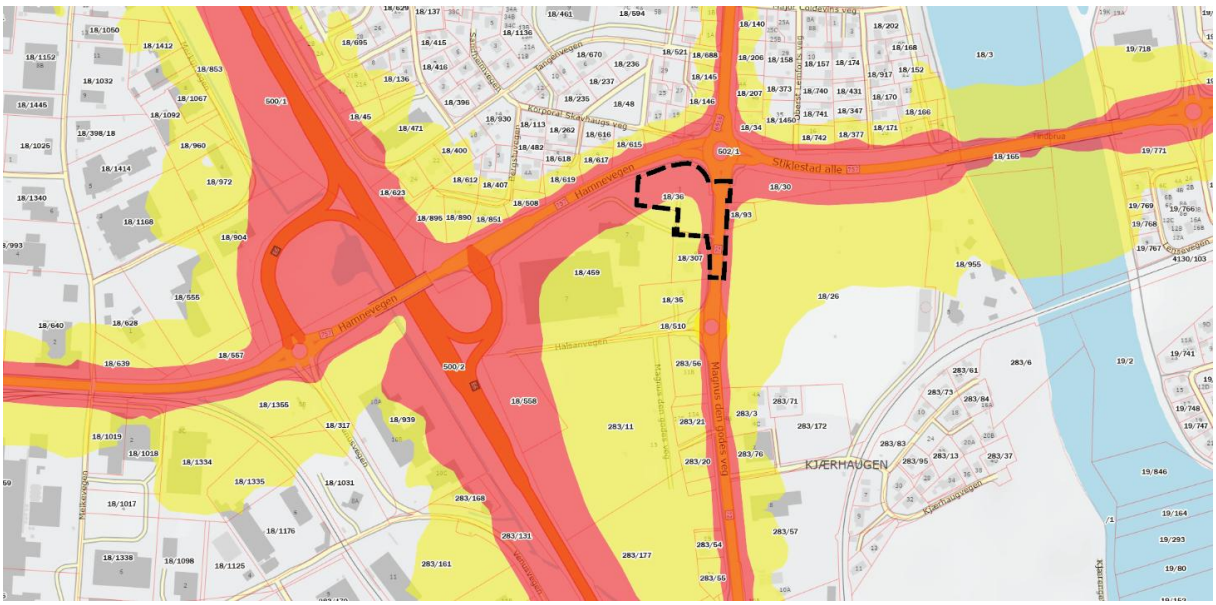
Ørmelen i nord og Kjærhaugvegen i sør, er nærmeste holdeplasser. Flere skoleruter og noen regionale ruter benytter holdeplassene. Det er i underkant av 400m gangavstand til begge holdeplassene. Nærmeste togstasjon, Verdal stasjon, er i overkant av 1 kilometer i gangavstand unna.

3.5.4 Parkering

Det er pr. i dag ikke etablert parkering på planområdet, da det ligger brakk og ikke er i bruk.

3.6 Støy

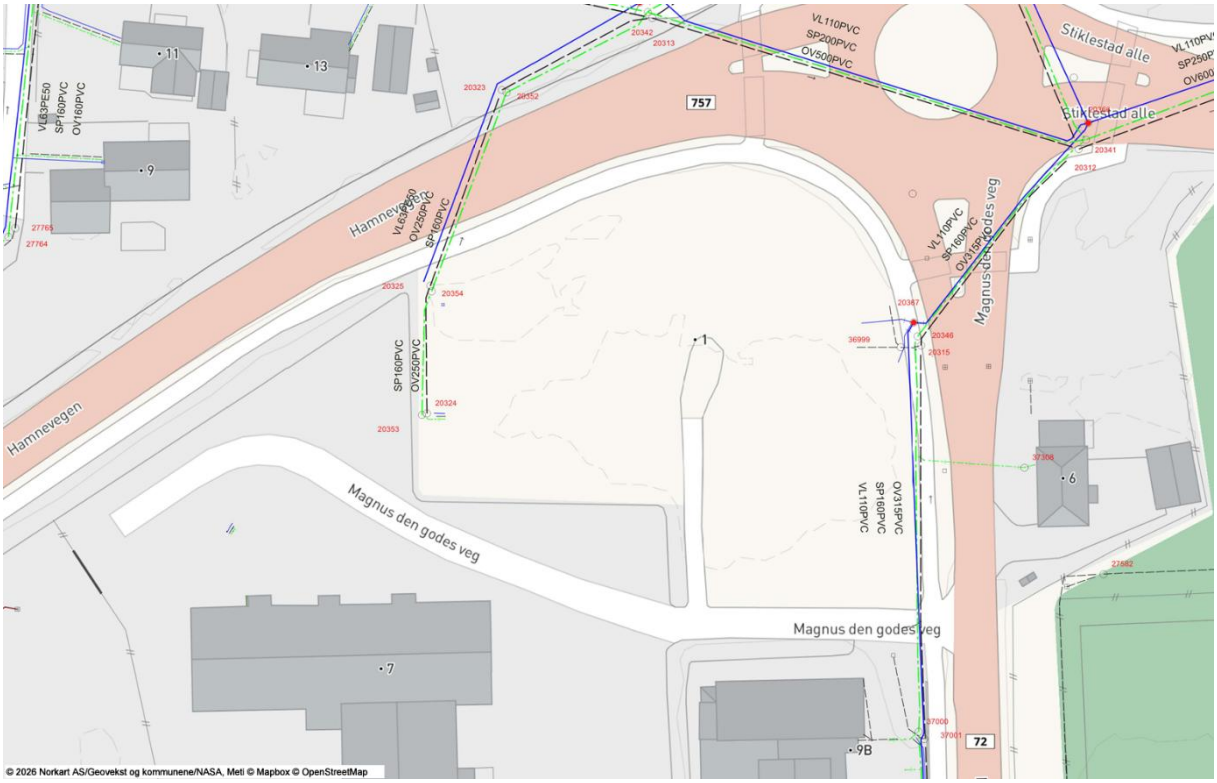
Hamnevegen og Magnus den godes veg er hovedstøykildene til planområdet. Støysonekartet viser at den indre delen av planområdet ligger i gul sone (55-65 dB), men grunnet nærhet til fylkesvegene ligger store deler av tomta i rød sone (over 65 dB). Dette er en av grunnene til at planområdet i reguleringsprosessen til gjeldende reguleringsplan, ble vurdert som uegnet for bolig.



Figur 12 Støysonekart fra Statens Vegvesen

3.7 Vann og avløp

Det går vannledning, spillvann og overvannsledning langs Magnus den godes veg og til vestre del av tomta, via Hamnevegen. Det er mulig å koble seg til ved flere kummer. Se vedlagt OVA-plan.



Figur 13 Utsnitt av VA-kart, Verdal kommune

4 Planprosess

4.1 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart ble sendt ut 27.05.2025. Varsel om oppstart ble publisert i Innherred avis den 28.05.2026. Under vises oppsummering av innkomne innspill og svar på disse.

Avsender	Oppsummering av innspill	Svar på innspill
Myndigheter		
Statsforvalteren i Trøndelag	For å nå nasjonale klimamål, må arealplanleggingen legge til rette for utslippsfrie, arealeffektive, energieffektive og ressurseffektive løsninger. Det skal vurderes om tiltak som har negativ klimaeffekt kan unngås, flyttes eller forbedres. Planmyndigheten skal aktivt legge til rette for at transport, bosetting og næringsaktiviteter kan skje med så lave utslipp som mulig.	Det er sikret i bestemmelsene at det skal etableres solceller, og angitt minimumskrav til størrelse på solcelleanlegget. Se planbeskrivelsen for redegjørelser.
	Når det planlegges større utbyggingsområder skal det vurderes om det kan produseres fornybar energi på området. For å begrense den totale nedbyggingen av landbruks- og naturområder må energitiltaket løses på allerede nedbygde arealer eller i kombinasjon med andre utbyggingsformål.	Se svar over. Planforslaget etableres i et utbygd område. Tomten er ikke naturtomt og har vært bebygd tidligere. Se planbeskrivelsen for redegjørelser.
	Ved planlegging av nye områder for utbygging eller fortetting, skal det vurderes hvordan sirkulære løsninger som samlokalisering, god massehåndtering og god infrastruktur for ombruk og avfall kan bidra til reduserte klimagassutslipp.	Planområdet er ikke bebygd i dag, og derfor er det ikke bygningsmaterialer som kan gjenbrukes. Miljøteknisk rapport og tiltaksplan redegjør for massehåndtering i forbindelse med etablering av planforslaget. Se planbeskrivelsen for redegjørelser.

	Kommunen skal vurdere og ha dialog med utbyggere om rehabilitering og gjenbruk av bygninger samlet sett er en mer bærekraftig løsning for å redusere klimagassutslipp og ressursbruk enn riving.	Planområdet har ingen bebyggelse i dag.
	Planbeskrivelse og saksframlegg skal vise hvordan nasjonale hensyn til klimagassreduksjon, klimatilpasning og energi er ivaretatt. Vi anbefaler at klimagassutslipp og klimatilpasning omtales som egne tema i planbeskrivelsen der utslipp fra nedbygging av arealer, massehåndtering, anleggsarbeider, konstruksjoner og bygninger beskrives og beregnes. Vi anbefaler videre at det i planen beskrives hvordan klimagassutslipp skal unngås, hvor mye utslippene kan reduseres og på hvilken måte. Dette kan være tiltak for redusert arealbruk, lokal massehåndtering, effektivt og utslippsfritt anleggsarbeid og klimavennlige konstruksjoner og bygninger. Eksempel på mulige tiltak er bruk av elektriske anleggsmaskiner, gjenbruk av masser og materialer, bruk av klimavennlige materialer og bruk av solenergi og annen klimavennlig energi. Tiltak skal sikres gjennom bestemmelser.	Se svar over om solceller. Se planbeskrivelsen for redegjørelser.
	Ved planlegging av nye områder for utbygging eller fortetting, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima skal ivaretas.	Laveste plassering av gulvnivå på bygg er fastsatt i bestemmelsene. Se planbeskrivelsen for redegjørelser.
	I alle saker som kan påvirke og ødelegge natur og påvirke klima, så skal det vurderes om kunnskapsgrunnlaget er godt nok før man iverksetter tiltak som kan skade naturen eller gi andre klima, helse- eller miljøkonsekvenser. Det er et viktig prinsipp etter flere lovverk at saken skal være tilstrekkelig opplyst og kunnskapsgrunnlaget skal være godt nok.	OK - ROS-analyse og planbeskrivelse dekker aktuelle virkninger av tiltaket.
	Ansvarlig myndighet skal beslutte om en plan omfattes av KU-forskriften før varsel om planoppstart. Beslutningen skal være begrunnet. Dette står i KU-forskriften § 11. I varsel om oppstart skal det opplyses om planen skal konsekvensutredes.	OK – viser til referat fra oppstartsmøte.
	Det er viktig at det gjøres en grundig og god vurdering av naturmangfold og geologisk mangfold etter prinsippene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven og i forhold til forvaltningsmålene for arter og økosystemer i §§ 4 og 5. Tiltakets innvirkning på naturtyper og arter skal beskrives og samla belastningen på de naturtyper og arter som påvirkes skal vurderes.	OK - ROS og planbeskrivelse redegjør for avdekking av verdier knyttet til naturforhold.
	Det skal sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer. Hvis det er eller oppdages fremmede arter i området så bør disse bekjempes.	OK – Miljøtekniske forhold på tomtet er kartlagt, hvor hagelupin er observert. Miljøteknisk rapport og tiltaksplan redegjør for håndtering av fremmedarten. Det er sikret i bestemmelsene: Det skal ikke plantes eller sås fremmede arter med høy risiko for spredning.
	Tiltak for å redusere støy og dårlig luftkvalitet skal alltid sikres i bestemmelser. Bestemmelser skal konkretisere de aktuelle tiltakene i området. Retningslinjene for støy T-1442, veileder (M-2061) og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 legges til grunn i planen. Grenseverdier skal overholdes.	OK – sikret i bestemmelser: Bebyggelse og anlegg skal tilfredsstille grenseverdier for støv og støy gitt i T-1442 og T-1520.
	I bygge- og anleggsperioder så skal gode boforhold for de som påvirkes av tiltaket sikres. Det skal derfor lages en plan for bygge- og anleggsfasen som beskriver hvordan støy og støv skal reduseres og hvordan grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T 1442/2021 skal overholdes og gjennomføres.	OK – Sikret i bestemmelsene: Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om

		igangsettingstillatelse. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, universell utforming, renhold og støvdemping, og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være gjennomført før bygge- og anleggsarbeidene kan igangsettes.
	Masser kan være en betydelig ressurs. Gjenvinning av masser skal derfor alltid vurderes. Dumping av masser kan gi store inngrep i naturen og bør unngås. Det skal i planbeskrivelsen redegjøres for om planlagte tiltak medfører massebalanse eller om det gir overskudd av masser og hvor stort dette eventuelt er. Det skal synliggjøres i planforslaget hvordan og hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes til slutt. Det skal sikres at masser mellomlagres og sluttbrukes på en natur- og miljøvennlig måte.	OK – redegjort for i planbeskrivelsen og miljøteknisk rapport og tiltaksplan.
	Overskuddsmasser av jord- og stein som oppstår i forbindelse med anleggsarbeid, er næringsavfall, selv om massene ikke er forurenset av helse- eller miljøfarlige stoffer. Næringsavfall skal leveres til godkjent mottak hvis det ikke kan gjenvinnes (forurensningsloven § 32). Som hovedregel skal masser (næringsavfall) utnyttes eller gjenvinnes, før deponi kan vurderes som en løsning. Varig lagring av masser (deponi) krever i de fleste tilfeller tillatelse etter forurensningsloven (jf. § 29 første ledd) og det må søkes om tillatelse fra Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart.	OK – tiltaksplan for behandling av forurenset grunn ivaretar dette. Det er utført Miljøteknisk grunnundersøkelse av tomten. Redegjort for i ROS og planbeskrivelse.
	Det bør vurderes om det kan bygges og lagres i høyden og bygge parkering under bakken. Vi anbefaler at det settes krav om minimum utnyttingsgrad i næringsområder, minimum antall boliger pr dekar i boligområder og effektive parkeringsløsninger med maksimumskrav for antall parkeringsplasser. Det bør legges til rette for lading av elbil i tilknytning til arbeidsplasser, næringsarealer og boliger og settes av tilstrekkelig areal for sykkelparkering, sykkelvogner osv.	Det er åpnet for at parkering kan etableres under bakkenivå i bestemmelsene. Det er ikke satt krav om minimums utnytting av planområdet for næringsformålet. Det er satt minimumsparkeringskrav for bil og sykkel i tråd med Kommunedelplan for Verdal by. Se planbeskrivelsen for redegjørelse. Det er ikke sikret etablering av lademulighet i planen, men planen legger ikke begrensninger for å etablere det.
	Det kan ikke gis tillatelse til fradeling eller oppføring av bygninger i et område før bebyggelsen kan knyttes til et avløpsanlegg som driftes i tråd med forurensningsloven (jf plan- og bygningsloven § 27 2). Vi forventer at kommunen har rutiner for å sikre at lovbestemte krav blir ivaretatt. Hvis kommunen velger å regulere et område til utbygging der utbygging ikke kan skje før renseanlegget overholder utslippskravene i utslippstillatelsen, så bør forslagsstiller gjøres kjent med begrensningene knyttet til gjennomføring av planen tidlig i planprosessen. Kommunen må derfor øke fokuset på avrenning fra jordbruk og avløp framover og det skal gjøres en grundig vurdering av avløp i planen. For reguleringsplaner skal avløpshåndtering være en del av høringsdokumentene. Det skal blant annet beskrives om området skal kobles på kommunalt nett, om	Tas til orientering. Ny dagligvarebutikk kobles til kommunalt spillvannsnett og føres til kommunens renseanlegg. Planlagt tilknyttingspunkt er avklart med Verdal kommune. Dagligvarebutikken vil ikke generere store mengder spillvann, og Verdal kommune har ikke signalisert at det er noen utfordringer i forhold til kapasitet på ledningsnettet eller i renseanlegget i forhold til planlagt tilknytting. Viser til

	kommunalt nett har god nok kapasitet og god nok rensing, om det er behov for utskifting av ledningsnett, hvilken tilstand resipienten har og om den eventuelt tåler økte utslipp.	OVA-plan.
	For reguleringsplaner skal overvannshåndtering være en del av høringsdokumentene. Disse skal blant annet på en oversiktlig og allment forståelig måte skal vise hvordan overvann skal håndteres, i hvilket omfang det eventuelt tillates påslipp av overvann på avløpsnettet og hvilke naturbaserte løsninger som velges. Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger (eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) skal vurderes. Hvis det ikke velges naturbaserte løsninger så skal dette begrunnes.	Redegjøres for i OVA-plan og planbeskrivelsen.
	Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Dersom det er, eller er mistanke om forurenset grunn skal tiltakshaver undersøke grunnen. Hvis det er forurensing i området så skal tiltakshaver lage en tiltaksplan. Vi viser til Miljødirektoratets veileder M 820 | 2017 - Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.	OK – Det er foretatt grunnundersøkelser og er redegjort for i Miljøteknisk rapport og tiltaksplan, ROS og planbeskrivelse.
	Etablering av varehandel vil normalt medføre økt trafikk, både av kunder, vareleveranser og eventuell tungtransport. Dette kan gi økt risiko for trafikkuhell, særlig i områder der myke trafikanter som gående og syklende ferdes. Det er derfor avgjørende at adkomstløsninger, kryss, parkering og varelevering utformes slik at konfliktnivået mellom ulike trafikantgrupper reduseres. Sikre gang- og sykkelforbindelser, god sikt, tydelig skilting og trafikksikre løsninger må prioriteres.	OK – redegjørelse og vurdering av tiltak er redegjort for i planbeskrivelse, ROS, Trafikkanalyse. Løsning kan sees i plankart, vegtegning og illustrasjonsplan.
	Ved etablering av varehandel er det viktig å sikre god tilgjengelighet for alle brukergrupper. Dette innebærer at bygninger, inngangspartier, parkeringsplasser og uteområder utformes i tråd med prinsippene for universell utforming. Løsningene skal være trygge, oversiktlige og enkle å bruke, også for personer med nedsatt funksjonsevne.	OK – universell utforming er sikret i bestemmelsene.
	Dagens bruk må beskrives, dersom det er arealer som er i bruk av barn og unge må det vurderes krav til erstatningsarealer jf. de rikspolitiske retningslinjene for barn og planlegging punkt 5d).	OK – redegjort for i planbeskrivelsen.
	Det er viktig å sikre nærmiljøet for ulemper under bygge- og anleggsfasen. Planbestemmelsene må derfor sikre at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen som i tillegg til å ivareta grenseverdier og prosess i henhold til kap. 6 i T 1442/21 og T 1520 også sikrer trafikksikkerhet og tilgjengelighet.	OK – sikret i bestemmelsene: Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsettingstillatelse. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, universell utforming, renhold og støvdemping, og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være gjennomført før bygge- og anleggsarbeidene kan igangsettes.
	Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.	OK – ROS-analyse er utført med forslag til tiltak.

Trøndelag fylkeskommune	1. Konsekvenser for temaene nærmiljø, barn og unge og universell utforming må beskrives i planforslaget.	OK - Teamene er beskrevet i planbeskrivelsen.
	2. Ny detaljhandel på eiendommen gnr. 18/36 vil tilføre en ny forretningsvirksomhet og da trolig medføre økt trafikk på berørte veger. Fylkeskommunen som vegeier er opptatt av at trafikksikkerhet og framkommelighet opprettholdes på alle våre veger.	OK – Trafikkanalysen redegjør for forhold omkring trafikksikkerhet og fremkommelighet, utdrag er gjengitt i planbeskrivelsen.
	3. Ifølge planskisse som følger saken, er en del av fylkesveg 72 på begge sider av planlagt kryss, tatt inn i planområdet. Fylkeskommunen støtter forslag til planavgrensning.	OK
	4. Fylkeskommunen mener at det må etableres et trafikkskille på fv. 72, som illustrert på vedlagt skisse datert 24.04.2026. Trafikkskillet bør utformes som en opphøyet rabatt avgrenset med avvisende kantstein mellom kjørerettingene foran krysset. Bredden på en slik rabatt er normalt minimum 1,5 meter. En slik rabatt vil medføre at biltrafikken som skal forlate planområdet må svinge høyre på fylkesveg 72 og ledes mot krysset (rundkjøringen) sør for planområdet. Vi mener en slik løsning vil fjerne et mulig konfliktpunkt (betydelig trafikk fra Bo´byn) og vil kunne gi sikrere og smidigere trafikkavvikling.	OK – tiltak om deleøy videreføres fra gjeldende reguleringsplan. Bredde på deleøy avviker fra normalen, men funksjonen har samme effekt omkring styring av trafikk.
	5. Krysset fra fylkesveg 72 inn i planområdet må dimensjoneres slik at det kan trafikkeres med lastebil.	OK – tilstrekkelig plass for lastebil er ivaretatt jf. vegtegning/ illustrasjonsplan.
	6. Vi krever at følgende rekkefølgebestemmelse tas i reguleringsplanen: *Før forretningsbygg innenfor planområdet kan tas i bruk skal det være etablert trafikkskille/rabatt med tilstrekkelig lengde som leder trafikken ut av planområdet til krysset (rundkjøringen) sør for planområdet. Rabatt og nytt kryss mot fylkesveg 72 skal være dimensjonert og etablert i samråd med vegeier Trøndelag fylkeskommune.*	OK – tatt inn i bestemmelsene.
	7. Fylkeskommunen må forelegges detaljtegninger over både planlagt nytt kryss, samt rabatt for teknisk gjennomgang og plangodkjenning. Det må også inngås gjennomføringsavtale med fylkeskommunen.	OK – sikret i bestemmelse: *Før det gis igangsettingstillatelse skal detaljtegning for offentlige samferdselsanlegg godkjennes av kommune og vegmyndighet.*
	8. Vi ønsker at det innarbeides en byggegrense på minimum 15 meter fra senterlinje til fylkesveg. Sikt nær vegkryss er viktig.	OK – byggegrense er videreført fra gjeldende reguleringsplan. Byggegrensen ligger ca. 20/18 meter fra senterlinje fylkesveg.
	9. Innenfor planområdet må det legges vekt på å skille harde og myke trafikantgrupper. Det bør søkes å lage gangforbindelser med færrest mulig konfliktpunkt mot kjøretøy, parkering etc.	Se planbeskrivelsen for redegjørelse.
	10. Oppfordrer til at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser: *Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeidet oppdager noe som kan være et kulturminne (f.eks. gjenstander, skjelettdeler, bearbeidet treverk, ansamlinger av sot/kull eller stein), må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og ev. utførende entreprenør har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.*	OK – tatt inn i bestemmelser.
NVE	Gir ikke konkret innspill til varsel om oppstart i denne saken.	OK
Sametinget	Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som	OK – bestemmelse tatt inn fra

	bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt: *Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding sendes Sámediggi – Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre arbeidet.*	Fylkeskommunen som dekker dette.
Statens vegvesen	På prinsipielt grunnlag mener vi at endringer av planformål bør henvises til revisjoner av overordnet plan. Gjeldende kommunedelplan (KDP) for Verdal by ble sist revidert og vedtatt i 2017, og vil igjen bli revidert i løpet av få år. Ved en slik revisjon vurderes planformål og -områder i en større og mer helhetlig sammenheng, og anskueliggjør virkninger og konsekvenser som ikke like lett fanges opp i en enkeltstående detaljreguleringsplan. Området ligger også utenfor bestemmelsesområde #1, sentrumssonen, i kommunedel planen. Vi legger til grunn at blant annet reduserte klimagassutslipp inngår som ett av flere elementer i hensynet bak sentrumssonen, noe som også er ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan. Etablering av dagligvarehandel utenfor sentrumssonen kan dermed framstå som en uthuling av både lokale og nasjonale miljømål.	Tas til orientering.
	Statens vegvesen vil anbefale at atkomsten fra fv. 72 reguleres med tvungen høyresving både ved inn- og utkjøring. Dette vil ha positiv effekt på både framkommeligheten på overordnet vegsystem og på trafikksikkerheten. Prinsippet lar seg gjennomføre med allerede etablert rundkjøring både nord og sør for atkomsten fra fv. 72. Slik regulering bør skje med fysisk skille mellom kjøreretningene på fv. 72, og ikke kun ved bruk av skilt. Løsningen må også avklares og godkjennes av vegeieren.	OK – etablering av deleøy er sikret i plankart og bestemmelser.
	Utearealene ved dagligvareforretninger har ofte preg av vrimleområder. Detaljplanleggingen bør klart separere trafikantgruppene og gi fotgjengere og syklister prioritet. Sykkelparkering bør ha takoverbygg. Prinsippene om universell utforming må legges til grunn for utearealer.	Universell utforming er sikret i bestemmelsene. Sykkelparkering er ikke planlagt med takoverbygg. Plassering av sykkelparkering er planlagt nært inngangsparti. Det er også lagt inn plass for vrimleareal med sittebenk ved inngangsparti. Se illustrasjonsplan og planbeskrivelse for redegjørelse.
Direktoratet for mineralforvaltning		Ikke mottatt innspill. Har vært i telefonkontakt med dem. De bemerker at reguleringsplanen er lite relevant for deres fagfelt, og at det ikke er prioritert å svare ut varslingen.
Mattilsynet	Ingen faglige merknader til saken	OK
Foreninger og foretak		
Nye Veier AS		Ikke mottatt innspill.
AtB		Ikke mottatt innspill.
Innherred renovasjon	Renovasjonsløsning til næringsbygg må tilpasses virksomheten og avfallsmengder. Det er opp til virksomheten og velge aktør for avfallshåndtering.	OK – tas til orientering.
Tensio TN AS	Kapasiteten i strømnettet er begrenset i dette området, slik at det må settes av plass for en ny nettstasjon innenfor regulert areal. Tensio skal godkjenne plassering. Når effektbehovet for ny bebyggelse er klarlagt, vil Tensio vurdere behovet for å bygge ny nettstasjon.	OK – det sikres i bestemmelsene at nettstasjon kan etableres innenfor byggegrenser og utenfor byggegrenser mot sør/vest.

Forum for natur og friluftsliv i Trøndelag		Ikke mottatt innspill.
Naturvernfor bundet i Verdal		Ikke mottatt innspill.
Innherred Næringsforen ing		Ikke mottatt innspill.
Ørmelen Vel		Ikke mottatt innspill.
Naboer og gjenboere		
Coop-Midt Norge SA	Planforslaget strider mot kommunedelplanen: Coop viser til at eiendommen ligger innenfor et område som i kommunedelplanen er satt av til plasskrevende og transportkrevende varehandel, virksomheter som av areal- eller miljøhensyn ikke bør ligge i sentrum. De mener derfor at etablering av en dagligvarebutikk innebærer et vesentlig avvik fra overordnet plan. Etter deres syn er det en grunnleggende forutsetning i plan- og bygningsloven at reguleringsplaner skal følge opp kommune- og kommunedelplaner. Coop argumenterer også for at dersom kommunen ønsker en annen arealbruk, burde kommunedelplanen først endres gjennom ordinær planprosess.	Planforslaget bygger på vedtak fra Utvalg for plan og samfunn den 14. april 2026 hvor det tillates å etablere detaljhandel i forbindelse med detaljregulering innenfor bestemmelsesområde #3. Reguleringsplan er et verktøy som kan brukes når kommunen ønsker å gjøre en konkret vurdering av arealbruk på et enkeltområde. Planforslaget vil derfor bli vurdert gjennom ordinær planprosess med tilhørende politisk behandling.
	Manglende planfaglig begrunnelse: Coop peker på at kommunen tidligere har gjort et bevisst planvalg: -Detaljhandel og publikumsrettede virksomheter skal lokaliseres i sentrum (bestemmelsesområde #1). -Plass- og transportkrevende handel skal lokaliseres i område #3, der den aktuelle tomta ligger. Ifølge Coop er hensikten blant annet å styrke sentrumshandelen, unngå handelslekkasje fra sentrum, opprettholde et tydelig skille mellom ulike handelstyper, bevare ett av få større arealer tilgjengelig for plasskrevende handel. De mener at disse hensynene fortsatt gjelder, og at det ikke er kommet nye forhold som tilsier at kommunen bør fravike strategien.	Se redegjørelse i planbeskrivelsen.
	Uenig i argumentet om handelslekkasje: I planinitiativet er det argumentert med at ny dagligvarehandel kan redusere handelslekkasje til andre kommuner. Coop avviser dette som et tungtveiende argument og mener Verdal allerede har flere sentralt plasserte dagligvarebutikker. De mener derfor at argumentet ikke forsvarer å omdisponere et område som er avsatt til plasskrevende handel.	Se redegjørelse i planbeskrivelsen.
	Krav om konsekvensutredning Coop er uenig i kommunens vurdering om at planen ikke trenger konsekvensutredning. De viser til at: planforslaget avviker fra kommunedelplanen, det avviker fra overordnede plan- og handelspolitiske føringer, tiltaket kan gi konsekvenser for trafikk og myke trafikanter, arealet er en begrenset ressurs som i kommunedelplanen er reservert for andre formål. De mener derfor at konsekvensene kan være vesentlige nok til at konsekvensutredning bør kreves.	Viser til begrunnelse i referat fra oppstartsmøte. Viser til begrunnelse i planbeskrivelsen.
	Varsel om mulig klage Coop avslutter med å varsle at dersom reguleringsplanen vedtas uten konsekvensutredning, anser de dette som en	Tas til orientering.

	mulig saksbehandlingsfeil og forbeholder seg retten til å klage på et framtidig vedtak.	
Øvrige		Ikke mottatt innspill.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Plandata

Arealbruksformål i planen	Forretning/kontor	Samferdsel/ teknisk infrastruktur
Sum grunnareal	3,6 daa	2,4 daa
Utnytting planlagt bebyggelse	maks 66 % BYA	-
Arbeidsplasser	Ja – antall ukjent	-

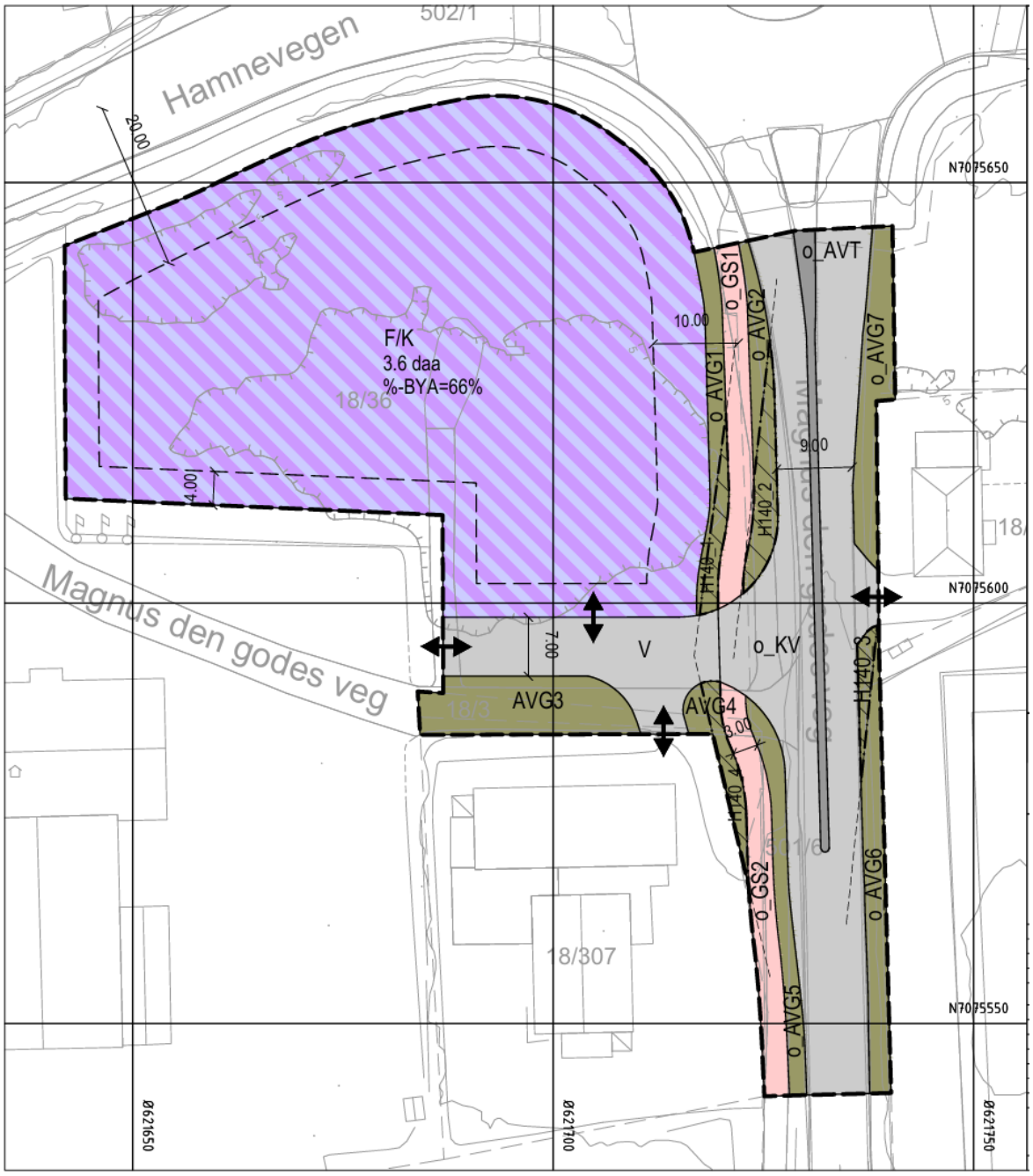
5.2 Planlagt arealbruk

Planforslaget er på totalt ca. 6,0 daa. I henhold til Plan- og bygningslovens § 12-5, arealformål i reguleringsplanen, er planen foreslått til følgende formål:

PBL § 12-5 punkt 1 *Bebyggelse og anlegg*	Forretning/kontor (1810)
PBL § 12-5 punkt 2 *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*	Veg (2010) Kjøreveg (2011) Gang/- sykkelveg (2015) Annen veggrunn - teknisk anlegg (2018) Annen veggrunn - grøntareal (2019)
PBL § 12-6 *Hensynssone*	Frisikt (140)

Endring fra gjeldende reguleringsplan gjelder arealbruk ved at det nå foreslås å åpne for detaljhandel i planområdet. I bestemmelsene til gjeldene reguleringsplan er formålet begrenset til plass- og transportkrevende varehandel. Det er planlagt å etablere en dagligvarebutikk.

I gjeldende reguleringsbestemmelser er det oppgitt gnr/bnr i forbindelse med felles avkjørsel fra Magnus den godes veg, som i dag er utgått. I planforslaget er det oppgitt nytt gnr/bnr som erstatter de tre utgåtte gnr/bnr: 18/459 erstatter utgåtte 18/884, 928 og 935.



Figur 14 Utsnitt av plankart

5.3 Planens avgrensning

Planens avgrensning tar utgangspunkt i samme planomriss som gjeldende reguleringsplan. Det er medtatt noen utvidelser av planområdet for å ivareta krav til frisiktsoner, etablere tilstrekkelig areal for avkjørsler, gang- og sykkelveg, samt sikre nødvendig areal til adkomst.



Figur 14 av viser et utsnitt av det nye plankartet, der rød linje illustrerer plangrensen for gjeldende reguleringsplan.

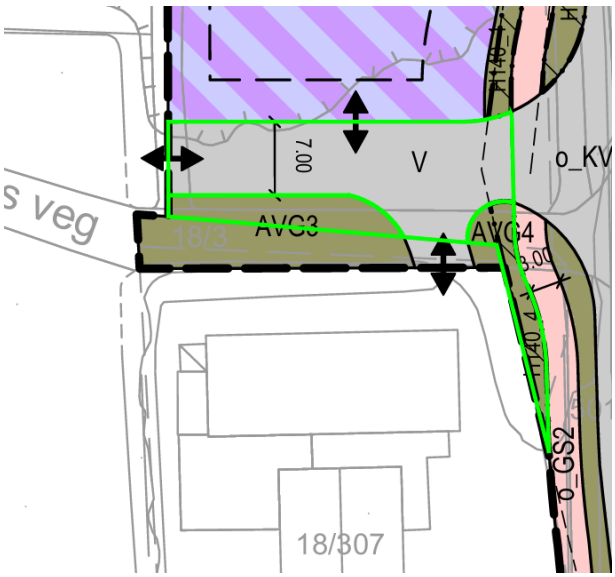
Figuren synliggjør hvilke formål som blir utvidet med den nye plangrensen.

Følgende arealformål er inkludert i utvidelsene; Veg (2010), Kjøreveg (2011), Gang/- sykkelveg (2015), Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018), Annen veggrunn – grøntareal (2019).

Utvidelsene er gjort for å ivareta krav til trafikksikkerhet og sikre en helhetlig løsning for samferdselsanlegg og tilhørende funksjoner innenfor planområdet.

Figur 15 Utsnitt av plankart m. gjeldende plangrense (rød stiplet linje), ny plangrense (svart stiplet linje).

Ved gjennomgang av takst fra 1980 har kommunen avdekket at det ble avstått grunn til offentlig veg mellom Holberg-tomta og Trygg-gården (gnr./bnr. 18/307) fra eiendommene Verdalsbruket, Holberg-tomta og Trygg-gården. Kartgrunnlag og registrerte eierforhold er ikke oppdatert i samsvar med dette. Det avståtte vegarealet, i tråd med takst er derfor inkludert i det nye planområdet etter ønske fra kommunen, slik at eksisterende veg og avkjørsel inngår i reguleringsplanen. Kommunal grunn, ved avstått grunn og eiendom gnr/bnr 18/3 er avsatt til AVG i planforslaget.



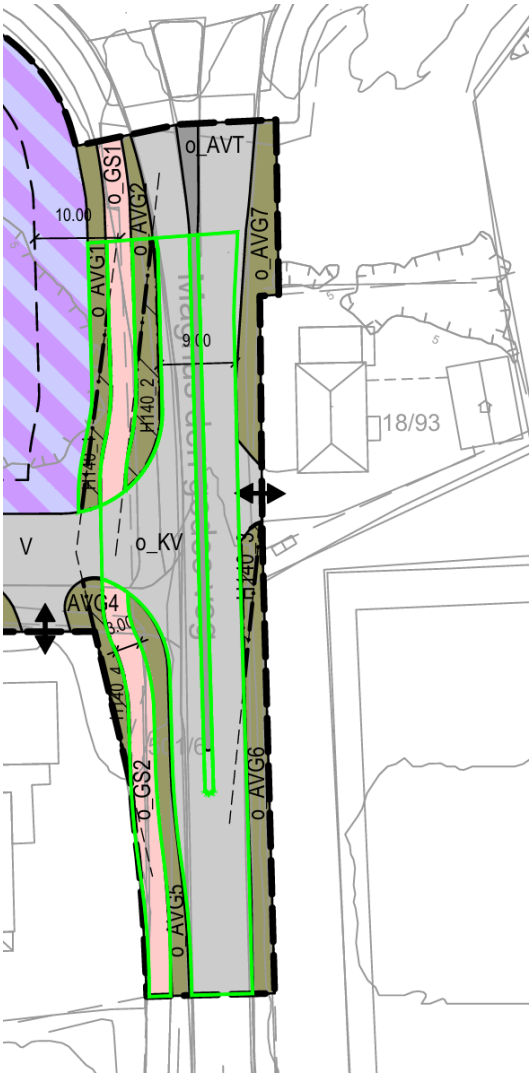
Plangrensen er utvidet mot sør for å inkludere eiendom gnr./bnr 18/3 som kommunen ervervet til offentlig vegformål. I tillegg er det utvidet for å inkludere tilstrekkelig areal til frisiktsone og avkjørsel til eiendom gnr./bnr. 18/307.

Formål som er utvidet i sør mot eiendom gnr./bnr. 18/3 og 18/307 er Annen veggrunn – grøntareal (2019) og Veg (2010).

AVG3 er utvidet med 104.7 m^2 og AVG 4 er utvidet med 5,2 m^2.

V er utvidet med 15,4 m^2.

Figur 16 Sør mot eiendom gnr./bnr.18/3 og 18/307, utsnitt av plankart m. gjeldende formålsgrenser (grønn linje) for AVG3 og 4 og V



Plangrensen er utvidet langs Magnus den godes veg, både i nord og øst. Dette for å inkludere areal til frisiktsone og avkjørsel til eiendom gnr./bnr. 18/93, i tillegg sikre hele arealet av deleøyen. Formål som er inkludert i utvidelsen er Veg (2010), fra gjeldende reguleringsplan, er endret til formål; Kjøreveg (2011) for å samsvare med gjeldende reguleringsplaner i området rundt.

Formål som er utvidet i nord og øst er Kjøreveg (2011), Gang/-sykkelveg (2015), Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018), Annen veggrunn – grøntareal (2019),

o_KV er utvidet med 210,88 m^2.

o_GS1 er utvidet med 36,1 m^2, o_GS2 er utvidet med 4,2 m^2.

o_AVT er utvidet med 18,06 m^2.

o_AVG1 er utvidet med 25,3 m^2, o_AVG2 er utvidet med 16,9 m^2. Ved utvidelse av plangrensen vil det inngå ytterligere arealer regulert til Annen veggrunn – grøntareal (2019). Dette omfatter AVG6 138,7 m2 og AVG7 120,7 m2.

(o_AVG5 blir ikke utvidet)

Figur 17 Øst mot eiendom gnr./bnr.18/93, utsnitt av plankart m. gjeldende formålsgrenser (grønn linje) for KV, GS1 og 2, AVT og AVG1, 2, 6 og 7.

5.4 Planlagte byggetiltak

Omfanget av tiltaket er ikke endret fra gjeldende reguleringsplan. Det er ønskelig å plassere bygget nordvest på tomta. Dette gir en fasade mot innfartsvegen til Verdal sentrum, samtidig som inngangen kan henvende seg inn på tomta/mot boligfelt mot nord. I bestemmelsene er det sikret at hovedfasader skal orienteres mot omliggende hovedveger. Det er ønskelig å skjule varelevering og renovasjon fra fylkesvegene, med plassering av sone mot sør. I bestemmelsene er dette sikret ved at varemottak og tilsvarende funksjoner skal plasseres vekk fra omliggende hovedveger. Reguleringsplanen åpner for at det kan etableres pylon, flaggstenger og tilhørende anlegg tilknyttet forretningsvirksomheten. Nettstasjon og nedgravd brannvannstank er også angitt under anlegg som kan etableres.

Det er sikret i bestemmelsene at bebyggelsen skal ha innslag av tre som fasademateriale, og at inngangspartiet er overdekket. I tillegg er det sikret at det skal etableres anlegg for sitteplasser i nærheten av inngangsparti.

5.5 Høyder og utnyttelsesgrad

Utnyttelsesgrad i gjeldende reguleringsplan beholdes, hvor det er satt bestemmelse om etablering av forretning med maksimalt 66 % BYA. I bestemmelsene er det lagt inn høydebegrensning med maks gesimshøyde satt til 8 meter over planert gjennomsnittlig terreng. Det ble foreslått å videreføre

laveste tillatte gulvhøyde på kote +4,0 fra gjeldende plan, men etter 1. gangs behandling ble det vedtatt å endre dette til kote +6. Bestemmelsene er derfor endret etter 1. gangs behandling til at laveste tillatte gulvhøyde er kote +6. Planforslaget planlegges med gulvhøyde på kote + 6.2. Bestemmelsen som åpner for etablering av kjeller (videreført fra gjeldende plan), ble også vedtatt endret i 1. gangs behandlingen. Det er derfor nå sikret i bestemmelsene at kjeller ikke tillates. Maks høyde på pylon er satt til 6 meter i bestemmelsene.

Planforslaget med dagligvarebutikk vises i vedlagt tegningspakke. Planforslaget legger seg litt under maks utnyttelse og høydebegrensning i planen. Dette er vist i tegninger og illustrasjoner med påført volum for maks utnytting og høyder. Se tegningspakke for mer detaljer.

5.6 Anlegg utenfor byggegrense

Planforslaget legger opp til at anlegg nevnt i bestemmelsene kan etableres utenfor byggegrense. Det omfatter: støttemur med rekkverk, parkering, varerampe med trapp og rekkverk, sykkelparkering, anlegg for sitteplasser ved inngangsparti, pylon og flaggstenger. Nettstasjon kan etableres innenfor byggegrenser og/eller utenfor byggegrenser mot sør/vest. Nedgravd brannvannstank kan etableres innenfor og/eller utenfor byggegrenser.

Anlegg som er planlagt utenfor byggegrenser er vist i tegninger og illustrasjonsplan med volum for høyde og utstrekning. Avstand fra veg er vist i situasjonsplan.

5.7 Parkering

Parkering anlegges på terreng, det er satt krav om minimum 1 plass per 50 m^2 BRA for bil. 5 % av parkeringsplassene skal være dimensjonert for bevegelseshemmede. Det er satt krav til sykkelparkering med 2 plasser pr 50 m^2 BRA. Krav for bil- og sykkelparkering er i tråd med krav gitt i Kommunedelplan for Verdal by.

Ut fra krav satt i kommunedelplan om antall sykkelparkeringsplasser for forretningsbygg, utgjør planforslaget krav om minimum 62 plasser. Det vurderes som et meget høyt tall ut fra hva som er forventet å bli benyttet, basert på erfaringstall fra øvrige etablerte forretningsbygg i regionen. Planforslaget stiller likevel krav for sykkelparkering i tråd med kommunedelplan.

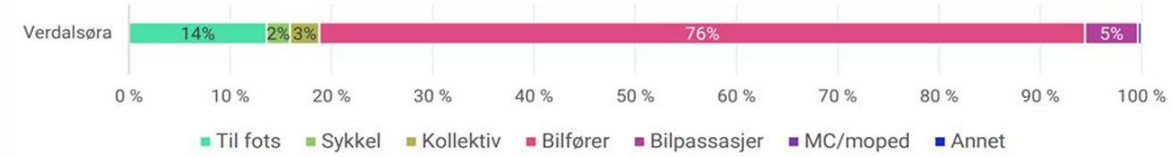
5.8 Trafikk

Som del av tiltak for å ivareta trafikkflyten og trafikksikkerheten ved regulering av forretning/kontor i planområdet i gjeldende plan, ble det stilt krav fra vegeier om etablering av deleøy langs Magnus den godes veg. Deleøyen gjør at planområdet får inn- /utkjøring via kjørefelt retning nord-sør i Magnus den godes veg. Dette innebærer at en må kjøre via rundkjøringen i Hamnevegen x Magnus den godes veg om man kommer fra sør og skal inn til området, og via rundkjøringen i Magnus den godes veg x Halsanvegen om en skal kjøre ut fra planområdet i nordlig retning. Bakgrunnen for grepet var å bidra til å hindre kødannelse på fylkesvegen, samt gi en mer oversiktlig og mer trafikksikker situasjon for harde og myke trafikanter. Deleøyen er planlagt til å fortsette forbi innkjøringen for å hindre at man kan ta snarvei via motgående kjørefelt til innkjøringen. Planforslaget viderefører etableringen av deleøyen fra gjeldende plan. Etableringen av deleøyen skal opparbeides i samsvar med detaljtegning godkjent av kommunen og overordnede vegmyndigheter.

Som ledd i tiltak for å ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter, ut over tiltaket om deleøy, etableres det også et vikefelt i forbindelse med avkjørselen fra Magnus den godes veg. Gang- og sykkelvegen styres slik at det er plass til vikende kjøretøy utenfor kjørefeltet, som gir mer oversiktlig trafikksituasjon. Løsningen er sikret i plankart og bestemmelser, og videreføres fra gjeldende plan.

I 1. gangs behandlingen ble det vedtatt at det skal vurderes opphøyd gangfelt der avkjørselen krysser gang- og sykkelvegen. Dette er derfor sikret i bestemmelsene med at opphøyd gangfelt vurderes.

Det er utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med planforslaget. Trafikkanalysen har beregnet mengde trafikk som planforslaget vil generere utfra størrelse på salgsareal på dagligvarehandelen, erfaringstall og rapporter. Forutsetninger for beregningene er omtalt i trafikkanalysen. Beregningene for de ulike reisemidlene er basert på siste kjente reiselivsundersøkelse fra Innherred, nøkkeltallsrapport utført av Trøndelag Fylkeskommune 2020. Den angir en prosentfordeling mellom reisemidlene:



Figur 18 viser reisemiddelfordeling på handle- og servicereiser for Verdalsøra.

Basert på reiselivsvanene fra nøkkeltallsrapport er dette estimert antall reiser fordelt på de ulike reisemidlene til og fra dagligvarehandelen:

Reisemiddel	Antall reiser per virkedøgn
Til fots	289
Sykkel	41
Bil, som fører	1569
Bil, som passasjer	103
Kollektiv (uten drosje/fly/båt)	62
Annet (inkl MC/Moped/drosje/fly/båt)	0
Totalt	**2064**

Figur 19 Antall reiser fordelt på de ulike reisemidlene for reiser til og fra planforslaget.

Gitt den høyde bilandelen på handle- og servicereiser er det valgt å gå videre med utgangspunkt i tallene som vist over, altså 1569 bilturer til og fra dagligvarehandelen på yrkesdager. På lørdager er det oppgitt 234 personturer per 100 m2. Med samme reisemiddelfordeling gir det 2198 bilturer per lørdag. Gitt at søndag er stengt, gir dette en ÅDT på 1430 kjt/døgn.

Arealbruksformål	YDT [bilturer/døgn]	ÅDT [bilturer/døgn]	Ettermiddag [kjt/t]		
			Til	Fra	Sum
Dagligvare	1569	1430	94	94	188

Figur 20 Produsert yrkesdøgntrafikk (YDT), årsdøgntrafikk (ÅDT) og bilturer i makstime ved dagligvarehandelen.

Det er lagt til grunn en konservativ beregningsmetode hvor all trafikk anses som ny belastning på vegnettet. I praksis vil en betydelig andel av kundene allerede befinne seg på vegnettet og kombinere handleturen med andre reiser, slik at faktisk trafikkbelastning forventes å bli noe lavere.

Det er gjennomført kapasitetsberegninger for vegnettet rundt planområdet, basert på estimert produsert trafikk fra planforslaget satt sammen med dagens trafikk i vegnettet. Belastningsgrad for rundkjøringer deles inn i tre soner: 0-60% er god trafikkflyt, 60-85% er tilfredstillende trafikkflyt og 85-100% ustabil avvikling. Kapasitetsberegningene med planforslaget er gjort med flere scenarioer i trafikkanalysen. Det ene scenarioet er gjort uten tiltak i vegnettet, at deleøyen som er sikret i planforslaget ikke tatt med i beregningen. Deleøyen vil øke trafikken i rundkjøringene, grunnet kjøremønsteret deleøyen legger opp til. Beregning av fremtidig situasjon uten deleøyen angir en belastningsgrad på 0,8 (80%) i nordlige rundkjøring, 0,28 (28%) i avkjøringen fra planområdet og 0,32 (32%) i sørlige rundkjøring. Det er også foretatt beregning som viser fremtidig situasjon av

planforslaget med deleøyen. Her har belastningsgraden økt noe mer, i nordlige rundkjøring til 0,82 (82%), 0,3 (30%) ved avkjøringen og 0,37 (37%) ved sørlige rundkjøring.

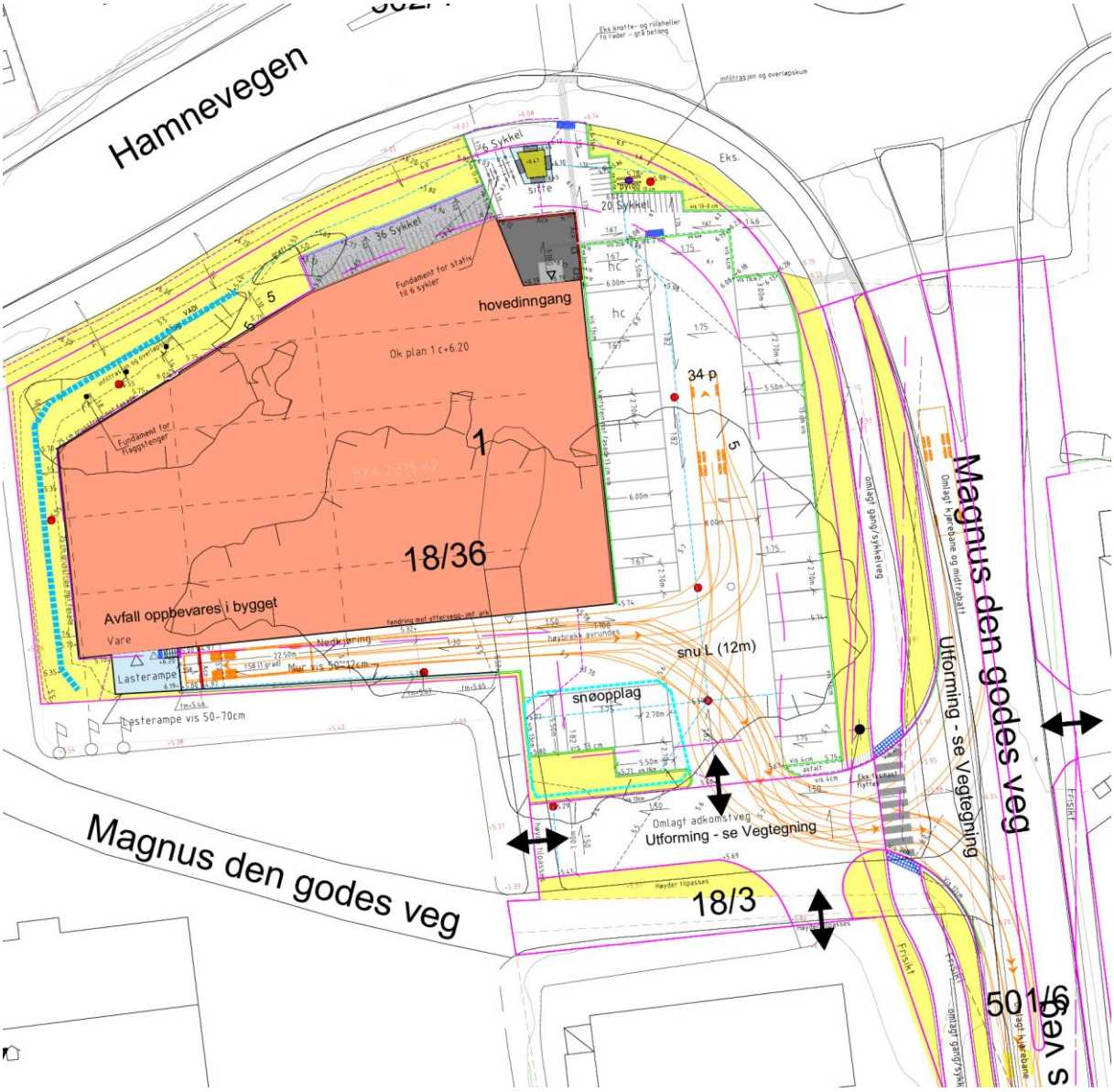
Det er i tillegg beregnet belastingsgrad for fremtidig situasjon hvor to av gangfeltene i nordlige rundkjøring er sanert. Det er østre og sørlige gangfelt som er tatt ut, da de har samme funksjon som nordlige og vestre gangfelt. Dette for å begrense antall konfliktpunkt mellom myke og harde trafikanter (se vurdering og redegjørelse i trafikkanalysen). Dette gir en belastningsgrad på 0,79 i den nordlige rundkjøring, 0,28 i avkjøringen til planområdet og 0,32 i den sørlige rundkjøringen. Det er også foretatt en følsomhetsberegning med en økning på hundre kryssende i resterende gangfelt, med to sanerte gangfelt. Her er det lagt til hundre kryssende myke trafikanter i både nordre og vestre gangfelt, selv om det er forventet en lavere økning i antall kryssende myke trafikanter. Dette for å illustrere robustheten til rundkjøringen samt påvirkningen antall kryssende har på belastningen til et kryss/rundkjøring. Erfaringer viser at det skal veldig store endringer til for å gi en betydelig virkning for avviklingen i et kryss. Følsomhetsberegningen viser at belastningsgraden i den nordlige rundkjøringen er på 0,8, avkjørselen fra planområdet er på 0,28 og den sørlige rundkjøringen på 0,32.

Trafikkanalysen foreslår tiltak utenfor planområdet som omhandler rundkjøringen. Tiltakene er foreslått for å minske konfliktpunkt mellom harde og myke trafikanter, og å bedre dagens løsning med gangfelt over to kjørefelt (se redegjørelse om trafikk for eksisterende forhold). Tiltakene som er forslått er sanering av to av gangfeltene i rundkjøringen ved fv 757, henholdsvis østre og sørlige gangfelt. Det andre tiltaket som er foreslått er å etablere en deleøy mellom kjørefeltene inn i rundkjøringen i vestre vegarm. Dette er tiltak som må avklares med vegeier. Ytterligere vurderinger og redegjørelser sees i trafikkanalysen og ROS-analyse.

5.8.1 Adkomst og infrastruktur

Adkomst for gående og syklende
Gangadkomst er via offentlig gang- og sykkelveg. Hovedgangadkomsten er via gang- og sykkelveg langs Magnus den godes veg og Hamnevegen. Dagligvarebutikken er planlagt med inngangsparti og sykkelparkering helt nord i planområdet. I forbindelse med inngangspartiet, er det planlagt et vrimleområde med sittebenk i tillegg til sykkelparkering.

Illustrasjonsplanen viser planlagte soner innad i planområdet. Innad i parkeringsarealet er det ikke dedikert egne soner for myke trafikanter. Det er i stedet for satt av større plass mellom parkeringsrekkene og økt størrelse på parkeringsplassene enn anbefalte minstedimensjoner i byggforsk, dette for å gjøre parkeringsarealet mer oversiktlig for både myke og harde trafikanter.



Figur 21 Illustrasjonsplan til planforslaget som viser vrimleareal og sykkelparkering helt i nord, og parkeringsareal for biler sørover på tomten.

Adkomst for personbiler.

Dagens avkjørsel fra Magnus den godes veg beholdes, men flyttes noen meter lengre nord. Trafikkløsning med deleøy og vikefelt foran avkjørselen utformes for å gjøre trafikksituasjonen mer oversiktlig og ivareta trafikksikkerheten til myke trafikanter.

Parkeringsarealet er planlagt sørover for inngangspartiet, slik at vrimleareal med sykkelparkering og parkering for biler er tydelig delte soner.

Varelevering og renovasjon

Varelevering planlegges med samme adkomst som personbiltrafikk. Renovasjon plasseres i forbindelse med varelevering for å konsentrere ferdsel av tyngre trafikk i et område. Næringsavfall oppbevares innomhus.

Avkjørselen planlegges bredere enn dagens avkjørsel, for å tilpasses bredde nødvendig for varebiler og renovasjon. Manøvrering er sportet med utgangspunkt i varebil L12, som kan tilsvare renovasjonsbil som blir benyttet til dagligvarebutikken.

Deleøyen som planen sikrer, hindrer at kjøretøy benytter deler av motgående kjørefelt i det de svinger ut på vegen.

5.9 Gjennomføring, miljøoppfølging

Det er sikret universell utforming av bygg og anlegg i tråd med krav i gjeldende TEK.

I forbindelse med utført miljøteknisk grunnundersøkelse er det utarbeidet tiltaksplan for forurenset grunn. Tiltaksplanen beskriver føringer for massehåndtering og midlertidig oppbevaring av masser. Se vedlagt Miljøteknisk rapport og tiltaksplan.

Det er stilt krav om geoteknisk prosjektering av fundamentering i bestemmelsene. Kravet er i tråd med føringer gitt i geoteknisk notat. Se geoteknisk notat for ytterligere redegjørelser.

5.10 Støy

Planforslaget legger ikke opp til støyfølsom funksjon, da planområdet er støyutsatt og ikke egnet for boligbebyggelse Det er utarbeidet en premissrapport og lyd og vibrasjoner for planforslaget. Krav om at planforslaget skal ivareta grenseverdier for støy og støy gitt i T-1442 og T-1520 er sikret i bestemmelsene, hvor støyberegninger skal være utført i forbindelse med igangsettelsestillatelse. Eventuelle støyreduserende tiltak skal dokumenteres i forbindelse med dette.

5.11 Overvannshåndtering

Det er utarbeidet en OVA-plan for planforslaget. OVA-planen legger opp til naturlig infiltrering i grønne flater og videre ned gjennom eksisterende masser i grunnen. For de harde flatene, er det planlagt å etablere infiltrasjonssandfang. Som overløp fra disse benyttes det kommunale overvannsnettet i tillegg til etablerte flomveger. Det er satt bestemmelsene om at bebyggelse skal sikres mot flom, havstigning og overvannsflom. Videre sikres det at overvannshåndtering skal følge tre-trinnsstrategien. Planforslagets gulvplassering er plassert noe høyere enn dagens terreng. Dette for å ivareta avrenning av overvann/flomveger blant annet. Ut fra prøvegravinger utført i forbindelse med miljøteknisk grunnundersøkelse ble det tatt ut masser fra 2 meters dybde i groper. Det ble ikke observert vann i noen av gropene. Terrenget er i dag på ca. c+ 5 som vil si at grunnvannsnivået var under c+ 3 ved prøvegravingen. Nytt terreng på parkeringsplassen er planlagt rundt c+ 5.5-6, og infiltrasjonsløsningene i grunnen vil ligge mellom c+ 3.5-4.5. Se OVA-plan for ytterligere info.

5.12 Tilkobling teknisk infrastruktur

5.12.1 VA

Vann og avløp er planlagt tilkoblet via eksisterende kummer. Planforslaget skal kobles til kommunalt spillvannsnett og føres til kommunens renseanlegg. Planlagt tilknyttingspunkt er avklart med Verdal kommune. Planforslaget vil ikke generere store mengder spillvann, og Verdal kommune har ikke signalisert at det er noen utfordringer i forhold til kapasitet på ledningsnettet eller i renseanlegget i forhold til planlagt tilknytting. Se OVA-plan for ytterligere redegjørelser.

5.12.2 Strøm

Tensio melder at eksisterende nettstasjon i området ikke har nok kapasitet. Det må derfor etableres en ny nettstasjon i forbindelse med planforslaget. Arbeidet med etablering av ny nettstasjon står Tensio for. Det er åpnet for etablering av nettstasjon i planområdet i bestemmelsene. Se ROS-analyse og OVA-plan for ytterligere redegjørelser.

5.13 Snøopplag

Planforslaget legger opp til å benytte deler av parkeringsarealet til snøopplag. Det vil gjøre at det om vinteren er noen mindre parkeringsplasser enn om sommeren. For å holde parkeringsarealet

oversiktlig og redusere farer for trafikkulykker er det viktig å avsette område for håndtering av snø. Areal for snøopplag vises i vedlagt illustrasjonsplan.

5.14 Belysning

Planforslaget legger opp til master for belysning av parkeringsplasser. Det er i tillegg planlagt for belysning på fasader for belysning av inngangsparti, varelevering og fasader generelt. Fasadebelysning styres av astrour og vil ikke være tent døgnkontinuerlig. Det er planlagt bruk av loddrette lysstriper på byggets fasade som vil være påslått døgnkontinuerlig. Disse er en del av profileringen til dagligvarehandelen og ikke en lyskilde med mye strølys. I bestemmelsene er det sikret rekkefølgekrav om at det skal leveres en belysningsstrategi for utendørs belysning ved søknad om byggetillatelse.

5.15 Tiltak som bidrar til redusert klimagassutslipp

Planområdet har en sentral beliggenhet med tanke på eksisterende trafikkmønster og mengde. Dette gjør at planforslaget kan fange opp mye av trafikken som allerede er på vegene, uten å genere mye mertrafikk (se trafikkanalyse for eksakte tall og beregninger). Dette er gunstig for klimagassutslippet, det å unngå meravstanden for harde trafikanter.

For myke trafikanter er inngangspartiet planlagt helt i nord, mot boligområdet. Dette for å gi kortest mulig vei for de myke trafikantene.

For harde trafikanter som ferdes til plass- og transportkrevende forretninger i området, er det en fordel for klimagassutslippet at man kan kombinere ærend. Ved å kun ha en type handel i et område, vil det frembringe mertrafikk til andre områder. Ved å kombinere andre typer handel i samme område, kan man høste fordeler ved å minske den totale reiseavstanden. Samlokalisering i forstand av flere typer funksjoner på et samlet område er positivt for klimagassutslippet av mertrafikk. Klimagassutslippet reduseres ved at man kan nå flere typer forretninger innenfor ett område.

I planbestemmelsene er det sikret at det skal etableres solceller. Det er også satt en minimumsstørrelse på anlegget. Ved at planforslaget skal benytte fornybar energi som energikilde i tillegg til elektrisk oppvarming, bidrar det til å redusere det totale klimagassutslippet for driftsfasen av bygget. Ut fra erfaringstall står driftsfasen for over halvparten av utslippet av klimagasser, hvor energiforbruk gjerne utgjør den største andelen. Solceller vil være positivt for utfallet av klimagassutslipp i driftsfasen.

Etablering av grøntareal på områdene som ikke er bebygd eller parkeringsareal bidrar til opptak av klimagasser. Planforslaget legger opp til etablering av grøntareal rundt bygget og mellom parkering og veger.

Bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner under anlegg og for vedlikehold er et tiltak som kan være aktuelt. Men på grunn av mange lokale aktører i område som ikke disponerer slik maskinpark foreløpig, er det ikke sikret i planen. Ved å ekskludere disse fra å være med i etableringen av planforslaget kan det medføre mer transportbehov totalt sett, både av maskiner og mannskap.

Miljøteknisk rapport og tiltaksplan konkluderer med at massene kan gjenbrukes internt på tomten. Dette er positivt for det totale klimagassutslippet og behovet for tungtransport.

5.16 Behovsvurdering dagligvarebutikk og reiseavstand

Det er i dag 10 dagligvarebutikker i Verdal. Behovsvurdering av å tilføre en ny dagligvare til Verdal er at det styrker konkurransetilbudet innad i kommunen. Flere aktører og kjeder styrker utvalget, og gjør at innbyggere slipper å reise over kommunegrensen for å handle fra varierte butikkjeder. Det er i forbindelse med planarbeidet gjennomført en analyse av dagligvaremarkedet i Verdal. Analysen viser

eksisterende kundegrunnlag, med om lag 15 100 innbyggere og 6 945 husstander. Beregnet årlig dagligvareforbruk utgjør ca. 583 mill. kroner eks. mva., mens estimert omsetning i eksisterende dagligvarebutikker er ca. 616 mill. kroner eks. mva. Dagligvaremarkedet i Verdal har et stort omfang og viser et positivt handelstilsig.

Det finnes i dag to etablerte dagligvarebutikker på Ørmelen, lokalisert ca. 250 og 500 meter fra planområdet. Området har dermed allerede en etablert funksjon som handelsområde for dagligvarer. En ny dagligvareetablering ved Holbergs plass vil supplere dagens tilbud og gi beboere i nærområdet og øvrige kunder et større utvalg og økt valgfrihet.

Dagligvaremarkedet i Verdal er i dag konsentrert rundt få aktører. Coop og Rema står samlet for om lag 83 % av estimert dagligvareomsetning, mens NorgesGruppen har en markedsandel på om lag 10 %. Etablering av ytterligere en dagligvarebutikk vil derfor kunne bidra til større bredde og konkurranse i det lokale dagligvaretilbudet, som er et gode for beboerne i Verdal.
Reiseavstand til en dagligvare er vanskelig å anslå. Flerparten av de harde trafikantene ferdes allerede forbi planområdet (se trafikkanalyse for beregnet økning i trafikk mm.) og kan dermed komme langveis ifra. Situasjonen for myke trafikanter er at det handles mer lokalt slik at den totale trafikkbelastningen i området med bil antas å ikke øke. Det er et større boligområde nord for planområdet. Her er det tenkelig at en del kommer til å gå til dagligvarebutikken i planområdet, grunnet relativ nærhet. Syklende kan komme fra begge sider av elveløpet. Det som påvirker mye på reiseavstand for myke trafikanter, er om det er tilrettelagt for gang- og sykkelveger ellers rundt i området. Hvis kommunen fortsetter tilretteleggingen med gang- og sykkelveger mot tilstøtende områder, antas trenden med stadig bedre elsykler og el-lastesykler å redusere biltrafikken i området.

6 Konsekvenser og virkninger av planforslaget

6.1 Overordnede planer

6.1.1 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Vurderinger av planforslaget opp mot relevante retningslinjer:

- 3.1 Samordnet areal- og transportplanlegging: Planforslaget ligger inntil hovedfartsåre, og begrenser derfor ekstra transportbehov. Eksisterende infrastruktur benyttes. Planforslaget knytter seg mot eksisterende boligområde i nord, og legger til rette for benyttelse av sykkel og gange.
- 3.2 Sentrumsutvikling: Planforslaget bidrar til å videreutvikle et eksisterende utbyggingsområde og styrke et lokalt tjenestetilbud. Planforslaget etableres på tidligere bebygd tomt, og krever ikke at urørte utbyggingsområde benyttes. Plasseringen ved hovedfartsåre begrenser transportbehov. Planforslaget styrker stedets kvalitet ved å etablere et handelstilbud med møteplass på en tomt som ligger brakk i dag. Etablering og aktivisering av tomten gir trygghet for nærområdet.
- 3.3 Handel og tjenester: Planforslaget er tilknyttet eksisterende handels- og næringsområde med etablert trafikkavvikling. Planforslaget utnytter eksisterende transportmønster fremfor å etablere et nytt handelsområde. Tilleggsreiser er forventet å bli begrenset.
- 3.10 Klima, naturmangfold og friluftsliv: Planforslaget legger opp til å benytte en tidligere bebygd tomt, i et eksisterende utbygd område.
- 3.12 Trafikksikkerhet: Planforslaget sikrer tiltak for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende i form av deleøy og vikefelt.
- 3.15 Universell utforming: Planforslaget sikrer universell utforming av uteområder og bygg.
- 5.1 Stedsutvikling og boligbygging: Planforslaget legger opp til å sikre et bredere lokalt handelstilbud. Planforslaget knytter seg opp mot eksisterende handelsområde og muliggjør

at flere gjøremål kan utføres på samme reise. Planforslaget øker lokal verdiskapning, gir arbeidsplasser og styrker kommunens samlede handelsdekning.

6.1.2 Arealformål i gjeldene plan og Kommunedelplan for Verdal by

Gjeldene reguleringsplan avsetter planområdet til forretning/kontor og i bestemmelsene er det begrenset til plass- og transportkrevende handelsvirksomhet. Dette er i tråd med Kommunedelplan for Verdal by hvor planområdet er del av bestemmelsesområde #3 som er definert som avlastningsområde/bransjesenter. Bestemmelsesområde #3 kan benyttes til handel med plass- og transportkrevende varegrupper samt for annen handel og andre relaterte forretningsformål, som av areal- eller miljømessige grunner ikke bør lokaliseres innen definert sentrumsområde/bestemmelsesområde # 1. Planforslaget åpner for detaljhandel innad i planområdet. Planforslaget avviker derfor fra bestemmelser om arealformål gitt i Kommunedelplan for Verdal by om vern av sentrum for etablering av detaljhandel, og videreføring av arealformål i gjeldende reguleringsplan. Avvik fra arealformål i Kommunedelplan for Verdal by og gjeldende reguleringsplan er særlig knyttet opp mot to hensyn. Det ene er hensynet om vern av sentrum som handelsted, og det andre hensynet er tap av areal for plass- og transportkrevende varegrupper. Vurdering av dette er redegjort for i avsnittene under:

Eiendommen ligger i et etablert handels- og næringsområde med god tilgjengelighet fra overordnet vegnett, gang- og sykkelvegforbindelser. Tomten fremstår som godt egnet for dagligvarehandel, og tiltaket vil utnytte et ubebygd areal innenfor eksisterende tettstedsstruktur uten å beslaglegge nye arealer. Det er ikke dokumentert at etablering av en dagligvarebutikk utenfor sentrumssonen vil ha vesentlig negativ innvirkning på sentrumshandelen. Dagligvarehandel skiller seg fra annen detaljhandel ved at kundegrunnlaget hovedsakelig er lokalt eller knyttet til daglige reiseruter. Det betjener daglige innkjøp og genererer korte målrettede turer. Etableringen vil bidra til et bredere handelstilbud i Verdal og gi innbyggerne flere valgmuligheter. Det motsatte av et bredt handelstilbud kan føre til høyere priser for forbrukerne, færre valgmuligheter og lavere insentiv til å utvikle og modernisere eksisterende butikker.

Alle kjeder; Coop/Rema/Bunnpris og NorgesGruppen, er alt etablert i «indre sentrum» av Verdal. Det å åpne for detaljhandel i planområdet vil derfor ikke utkonkurrere tilbudet som ligger i sentrum av dagligvarebutikker. Ved å hindre vekst og lokalisering av dagligvarebutikker vil ikke Verdal by utvikle seg som handelsområde. . For å legge til rette for bærekraftig utvikling av Verdal by, er det behov for å etablere dagligvarebutikker der folk uansett ferdes eller kan gå og sykle til. Planforslaget legger til rette for å fange opp store deler av kundegrunnlaget fra trafikken som allerede kjører forbi tomten i dag (se trafikkanalyse for beregninger og estimater). Planforslaget kobler seg også opp mot et boligområde hvor myke trafikanter kan komme fra. Vår vurdering omkring vern av sentrum som «eneste» kilde til å kunne handle dagligvarer, er at det ikke er forenelig med utvikling av en by som skal fortsette å vokse de kommende årene. Hensikten med planforslaget er å tilby et godt lokalt handelstilbud i et område med høy trafikal tilgjengelighet. At det allerede finnes dagligvarebutikker i Verdal utelukker ikke behovet for nye etableringer eller konkurranse, som kan komme forbrukerne til gode. Planforslaget supplerer handelstilbudet av dagligvarebutikker som er i Verdal, men konkurrerer ikke med funksjoner og kvaliteter som sentrum innehar: med kultur- og aktivitetstilbud, tjenestetilbud, byliv og større møteplasser. Det vurderes derfor til at konsekvensene ved å etablere planforslaget ikke vil gi merkbare negative følger for sentrumsutviklingen.
For å vurdere konsekvens av tap av område for areal- og transportkrevende varegruppe, må man se på forutsetningene planområdet har i dag som plassering for denne varegruppen. Eiendommen i planområdet er liten av størrelse, i overkant av 4100 m2. Ser man på størrelsen på naboeiendommen gnr/bnr 18/459 (23 000 m^2) og bygget som server funksjonen plass- og transportkrevende varegruppe, ser man at det er to svært ulike forutsetninger på de to tomtene. Naboeiendommens størrelse gir en pekepinn på tomtestørrelse som er gunstig for den type varegruppe. Både for å romme tilstrekkelig størrelse på varehus, utendørs lagerområde/varegårder, manøvreringsarealer og

fremtidige utvidelsesmuligheter. Det å åpne for detaljhandel i planområdet vurderes ikke til å true eller redusere egnet areal til plass- og transportkrevende handel. Forutsetningene for å være egnet og tilstrekkelig areal til å nyttes til plass- og transportkrevende handel vurderes som ikke til stede på eiendommen. Det er store arealer sør for eiendommen som også er regulert til plasskrevende handel, men så langt ikke benyttet til formålet. Dette kan tolkes som at behovet eller plasseringen ikke er gunstig. Ut ifra eiendommens størrelse vurderes det ikke til at etablering av detaljhandel i planområdet reduserer faktisk egnet areal for plasskrevende handel i kommunen, og konsekvensen ved det vurderes derfor til å være svært begrenset.

6.1.3 Byggegrense mot fylkesveg

Reguleringsforslaget endrer ikke byggegrenser mot veg fra gjeldende reguleringsplan. Byggegrensen i gjeldende reguleringsplan avviker fra de generelle avstandskravene til fylkesveger, men er satt i samråd med vegeier. Ut ifra innspill til varslingen av oppstart av reguleringsarbeid, ligger byggegrensene i planforslaget lengre unna vegen, enn det vegeier setter som minstekrav. Det vurderes derfor til at hensynet om tilstrekkelig avstand til veg er opprettholdt i planforslaget.

6.2 Trafikk

I reguleringsforslaget åpnes det for detaljhandel, i form av dagligvarebutikk. Dette vil ha konsekvens for trafikkbildet i området. Fra å tidligere være begrenset til plass- og transportkrevende handel som nesten utelukkende tiltrekker harde trafikanter, vil detaljhandel øke andelen myke trafikanter som skal til og fra planområdet. De myke trafikantene vil hovedsakelig komme fra nord og nord-øst, i boligområdene ved planområdet. Syklister kan komme fra lengre avstander, slik som fra lengre nord på Ørmelen, eller fra Verdalsøra via Tindbrua (se trafikkanalyse for ytterligere redegjørelse).

Samtidig, er fylkesvegene allerede sterkt trafikkerte. Det anslås at store deler av kundegrunnlaget til dagligvarebutikken benytter seg allerede av fylkesvegene på vei til og fra steder (se beregninger i trafikkanalysen). Dagligvarebutikken vil tilby allerede forbikjørende trafikanter, et tilbud som ikke finnes der i dag. Med dette som utgangspunkt, basert på beregninger i trafikkanalysen, vil ikke planforslaget føre til vesentlig økning av trafikken på fylkesvegene. Beregninger i trafikkanalysen viser at planforslaget vil øke belastningsgraden i rundkjøringen fra 74% (dagens situasjon) til 80% (etter gjennomføring av planforslaget). Ved etablering av deleøyen (som planforslaget viderefører fra gjeldende plan), vil belastningsgraden øke til 82% grunnet mertrafikk til rundkjøringen. Se figur om belegningsgrad og trafikkflyt hentet fra trafikkanalysen:

Belastningsgrad	Trafikkflyt
0 % – 60 %	God
60 % - 85 %	Tilfredsstillende
85 % - 100 %	Ustabil avvikling

Ut i fra tabell over, og konklusjon i trafikkanalysen, er det forventet at overordnet vegnett skal kunne ta unna forventet trafikkmengde uten særlig forsinkelser.

Det anslås (se trafikkanalyse for eksakte beregninger) at den største forskjellen fra før/etter planforslaget, vil ligge i økning av antall myke trafikanter som ferdes til og fra planområdet. Hvor tiltak som å etablere deleøy (som allerede er sikret i gjeldende plan) bidrar til å ivareta trafikksikkerheten, grunnet en mer oversiktlig trafikksituasjon for kjøretøy og myke trafikanter i avkjørselen inn til planforslaget. I trafikkanalysen foreslås det tiltak utenfor planområdet i tillegg, for å bedre eksisterende svakhet i trafikksituasjonen for myke trafikanter. Det foreslås å etablere en trafikkøy i forbindelse med gangfelt som krysser to sammenhengende kjørefelt (se trafikkanalyse og ROS-analysen for redegjørelse). Det foreslås i tillegg sanering av to av gangfeltene i rundkjøringen for å redusere konfliktpunktene mellom myke og harde trafikanter (se trafikkanalyse og ROS-analyse for redegjørelse). Begge disse tiltakene må avklares med vegeier om de skal gjennomføres.

Sporadisk og ved større tilstelninger ved idrettsanlegget øst for planområdet, vil det komme myke trafikanter fra denne kanten til planforslaget. Disse myke trafikantene ferdes allerede rundt planområdet i ærendet av å finne en dagligvare - enten til dagligvare i nord eller mot sør. Siden det ikke finnes et nærmere alternativ, vil de myke trafikantene fra idrettsanlegget benytte ferdsel langs Stiklestad alle (se trafikkanalyse og ROS-analyse for redegjørelse). Dette blir samme krysningspunkter av fylkesvegene i dag som fremtidig. Planforslaget vil skape virkninger for disse myke trafikantene ved at andelen harde trafikanter som skal inn og ut av planområdet, øker noe (se trafikkanalyse for beregninger).

Ytterligere virkninger for trafikksituasjonen (myke og harde trafikanter) er belyst i trafikkanalysen og utredet i ROS-analysen vedlagt.

6.3 Deleøy

Planforslaget viderefører trafikkløsning fra gjeldende reguleringsplan med deleøy. Trafikkavviklingsgrepet med deløy ligger allerede til grunn i situasjonen i dag, i gjeldende plan. Planforslaget vil på så måte ikke tilføre et nytt veggrep, men videreføre de føringer som allerede er vedtatt i gjeldende plan. Etablering av deleøyen vil gi virkninger for flere som benytter fv.72, da særlig eiendommene som ligger i og rundt planområdet (gnr/bnr 18/93 og de eiendommene som benytter avkjørselen; 18/307 og 18/459, i tillegg til planforslagets eiendom 18/36). Rundkjøringene i hver retning av fv.72 ligger relativt nær hverandre og den ekstra kjørelengden ved å måtte snu i en av rundkjøringene grunnet deleøyen, ansees som en overkommelig virkning.

6.4 Nærmiljø og friluftsliv

Etablering av deleøy fører til en mer oversiktlig trafikksituasjon, hvor det er mindre kryssende trafikk å holde øye med for myke trafikanter som skal krysse avkjøringen til planområdet. Samtidig med å etablere vikefeltet ved å styre gang- og sykkelvegen lengre inn på avkjøringen, slik som plankartet sikrer, vil være tiltak for å ivareta sikkerheten til myke trafikanter.

Planforslaget vil gi idrettsanlegget nærhet til dagligvare, som kan være positivt for arrangement hvor deltagere har behov for å handle dagligvarer i løpet av arrangementet. Det gir også muligheten for at overværing av arrangement/kamper kan kombineres med handling av dagligvarer før eller etterpå, og på den måten spare transport ved at transporten allerede gjøres til fra idrettsanlegg. Transporten kan både være gange, sykling eller kjøring.

6.5 Barn og unge

Virkninger og konsekvenser knyttet til barn og unge går hovedsakelig ut på forhold omkring trafikksikkerhet. Se kapittel om trafikk, angående dette.

Siden det ikke er kjent/spor av at tomten benyttes i dag, av hverken barn/unge eller øvrige, vil ikke gjennomføring av planforslaget gi konsekvenser knyttet til det.

6.6 Konkurransemessige forhold

Konkurransemessige forhold ved planforslaget kan knyttes opp mot bekymringen om tap av handel i sentrumssonen. Ønsker man vekst i Verdal by, vil ikke en hindring av utvikling/tilbud gi grobunn for det. Planforslaget vil ikke redusere tilbudet i sentrum. Den vil stå for mer vekst i Verdal by, i form av økt aktivitet, arbeidsplasser og utvikling. Dette er en viktig retning som blant annet strategien «Verdal 2040» peker mot. Se kapittel om avvik fra arealformål.

Det finnes i dag to etablerte dagligvarer på Ørmelen. Dagligvarebutikkene ligger omtrent 250 og 500 meter unna planområdet. Ved gjennomføring av planforslaget vil det gi nærområdet et større utvalg av dagligvarer.

6.7 Naturmiljø og vurdering etter Naturmangfoldloven (Nml)

I følge bakgrunnssjekk i aktuelle temakart er det ingen forekomster av naturverdi i planområdet (se ROS-analyse for redegjørelse). Utbyggingen, både tiltaket i seg selv og bygge- og driftsmetoder, vurderes til ikke å ha betydning for naturmangfold. Området faller inn under verneplan for Verdalsvassdraget, men tiltaket er vurdert til ikke å påvirke vassdraget eller verneområdet negativt. Planområdet er også del av større området som er innenfor NIN-kartlegging av Miljødirektoratet i 2021. Tomten er tidligere bebygd, men bebyggelsen er i dag revet. Tomten er ikke en uberørt naturtomt. I miljøteknisk rapport og tiltaksplan er det gjort funn av hagelupin på tomten. Tiltak for fjerning av fremmede arter er beskrevet i tiltaksplanen. Bestemmelse om at det ikke skal sås eller plantes fremmede arter med høy risiko for spredning er sikret i planen. Se ROS-analysen for mer info om vurderinger knyttet til naturverdier.

Kunnskapsgrunnlaget (jf. nml § 8) vurderes til å være tilstrekkelig for å belyse hensyn som skal vurderes sammen med plan- og bygningsloven. Tiltaket vurderes ikke til å medføre risiko for alvorlige eller irreversibel skade på naturmangfold (jf. nml § 9). Tiltaket vurderes til ikke å medføre skade på naturmangfold som må hindres eller begrenses på en slik måte at tiltakshaver må dekke kostnadene (jf. Nml § 11). Tiltaket vurderes ikke til å innebære bruk av teknikker eller driftsmetoder som kan skade naturmangfoldet i en slik grad at det kreves særlige tiltak (jf. Nml § 12). Planforslaget vurderes til å ikke være i strid med prinsippene i Nml §§ 8-12.

6.8 Området som helhet - landskapsbildet/bybildet

Tomtas framskutte plassering ved et sentralt kryss i innfarten til Verdal sentrum gjør tiltaket godt synlig, og en god disponering av tomta vil være viktig for å gi området er løft. Planområdet har eksponert beliggenhet, med nærhet til E6 og mellom to viktige lokalveger. Endret disponering og utvikling av planområdet kan bidra til å gi området et helhetlig preg. Om tomta blir stående brakk slik den gjør i dag, oppnår man ikke annet enn et visuelt sår i området. Dette vil trekke opplevelsen av området og innfarten til Verdal sentrum, ned. Området like i sør er regulert for blandet formål, og området i vest er regulert og bebygd med forretning/kontor. Etablering av detaljhandel, i form av dagligvarebutikk bidrar dermed til å gi en helhet i området.

For å sikre at tiltaket medfører en oppgradering av området stilles det krav til plassering av bygg og utforming av fasader. Det stilles også krav til skjerming av varelevering og renovasjon.

6.9 Vurdering av tiltak som bidrar til redusert klimagassutslipp

Planforslaget fordrer ikke riving av bebyggelse. Tomten er ubebygd i dag. Området rundt planforslaget er etablert og utbygd. Planforslaget står ikke i et uberørt område.

Planforslaget sikrer at det skal etableres solcelleanlegg. Det sikres også en minimumsstørrelse på anlegget. Dette gjør at planforslaget sikrer bruk av fornybar energi. Planforslaget er planlagt med elektrisk oppvarming i tillegg til fornybar energi fra solcelleanlegget.

Ifølge miljøteknisk rapport og tiltaksplan kan massene på tomten gjenbrukes innad på tomten. Dette gjør at man får benyttet nødvendig menge masser, hvor det er mindre mengder som må leveres til deponi. Masser med eksisterende bygningsmasser i er planlagt fjernet (føringer for håndtering av dette er satt i tiltaksplan). For planforslaget er det hovedsakelig planlagt å benytte egne masser, hvor noe tilskudd av masse må til for å ivareta krav om type masse rundt fundamentering og ledninger blant annet. Om det er behov for tilskudd av masse for planering av terreng er foreløpig uavklart.

Planforslagets plassering er gunstig med tanke på å ta i bruk eksisterende infrastruktur og trafikk der den er. Fv.757 er Verdals mest trafikkerte veg (foruten E6). Dette gir grobunn for at planforslaget ikke fører til særlig mertrafikk, særlig med tanke på reiseavstand – siden det allerede er så mange

som kjører forbi (se trafikkanalyse for beregninger). Ved å etablere dagligvarebutikk på en slik beliggenhet, vil meravstand i kjøring kunne unngås.

Det er ikke vurdert som aktuelt med samlokalisering med andre funksjoner innad i planforslaget, grunnet støy og støv-problematikk for støyfølsom funksjon. Det er heller ikke vurdert som aktuelt med samlokalisering som fordrer høyere bebyggelse enn planlagt, grunnet videreføring av de etablerte bygningshøydene i området.

6.10 ROS-analyse

Det som framstår som mest aktuelle risikoforhold ved planforslaget, er i hovedsak knyttet til trafikksituasjonen. De aktuelle temaene for planforslaget er vist i ROS-analysen, hvor både uaktuelle og aktuelle temaer er begrunnet. Her er oversikt over de mest aktuelle temaene som det er vurdert kompenserende tiltak for:

- 18 – Slukkevannskapasitet
- 27 – Trafikkulykker med gående og syklende med kjøretøy / i av og påkjørsler
- 47 – Barns leke- og oppholdsplass
- 62 – Ulykker i anleggsgjennomføring
- 64 – Påkjørsel av myke trafikanter og trafikkulykker i anleggsfase

6.11 Oppheving av gjeldende reguleringsplan

I forbindelse med regulering av detaljhandel på Holbergs plass, er det satt krav fra kommunen at det skal gjøres som en ny reguleringsplan. Det er også satt krav fra kommunen at gjeldende reguleringsplan skal oppheves etter ny reguleringsplan blir vedtatt.

6.12 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Økonomisk konsekvens for kommunen kan knyttes opp mot økt behov for vedlikehold av gang- og sykkelveger rundt planområdet. Dette grunnet økt bruk av gang- og sykkelvegene i forbindelse med etablering av detaljhandel (dagligvare) i planområdet.
Fylkesvegene er allerede sterkt trafikkerte veger, hvor vedlikeholdsomfanget er sannsynlig tilsvarende. Ut ifra det, er det sannsynlig at planforslaget ikke vil påvirke frekvensen av vedlikehold i særlig stor grad. Ved å gjennomføre planforslaget vil kommunen få flere arbeidsplasser, som er gunstig for sysselsettingen av innbyggerne i kommunen.

7 Planprogram/konsekvensutredning

Ut ifra Forskrift om konsekvensutredninger anses innholdet i planforslaget ikke til å utløse krav om hverken planprogram eller konsekvensutredning. Innholdet i planforslaget oppfattes ikke til å omfattes av §6 eller 7. Planforslaget oppfattes heller ikke til å «få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» jf. §9 og 10, og dermed ikke utløse krav om konsekvensutredning etter §8.
Viser til kommunens konklusjon i referatet fra oppstartsmøtet.