Verdal kommune

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2026/10091-17

Saksbehandlere: Gunhild Kvistad, Kirstine Kalsaune

Behandling:

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
49/26	15.09.2026	Utvalg for plan og samfunn

Første gangs behandling - Detaljregulering Holbergs plass

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Vedlagte planforslag datert 24.06.2026, med bestemmelser sist revidert 01.09.2026, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10. Før utsending gjøres følgende endringer i reguleringsbestemmelsene og planmaterialet:

- 3.1.2 - Mulighet for pylon (stort fastmontert reklameskilt) tas ut.
- 3.1.4 - Laveste gulvnivå ift. Flom/stormflo kvalitetssikres/revurderes før høring.
- Opphøyd gangfelt vurderes i innkjøringa til butikken, der g/s-vegen langs fv. 72 krysser kjørefeltet.

Detaljregulering for Holbergs plass, vedtatt 23.03.2015, foreslås opphevet, og dette sendes på høring iht. plan- og bygningsloven § 12-14 første ledd, jf. § 12-10.

Utvalg for plan og samfunns behandling av sak 49/2026 i møte den 15.09.2026:

Behandling

Marit Voll (SP) fremmet følgende forslag til ny setning i vedtaket:

Verdal kommune er positiv til at det åpnes for detaljhandel på området, da arealet har ligget ubenyttet i mange år. Størrelsen og beliggenheten på tomta, tilsier at det ikke kan benyttes til plass- eller transportkrevende handel.

Oddleiv Aksnes (H) fremmet forslag til følgende endringer av kulepunkter i innstillingen:

3.1.2 Reklamepylon vurderes etter høring i dialog med veieier.

3.1.4. Det tillates ikke kjeller. Gulv i grunnplanet skal ikke bygges under kote 6,00. Fare for flom/storflo trenger med det ikke å vurderes før høring.

Votering:

Forslag fra Marit Voll (SP) om ny setning i vedtaket, enstemmig vedtatt.

Forslag fra Oddleif Aksnes (H) endringer i kulepunkt, enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens forslag med vedtatte endringer, enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vedlagte planforslag datert 24.06.2026, med bestemmelser sist revidert 01.09.2026, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10. Før utsending gjøres følgende endringer i reguleringsbestemmelsene og planmaterialet:

- 3.1.2 Reklamepylon vurderes etter høring i dialog med veieier.
- 3.1.4. Det tillates ikke kjeller. Gulv i grunnplanet skal ikke bygges under kote 6,00. Fare for flom/storflo trenger med det ikke å vurderes før høring.
- Opphøyd gangfelt vurderes i innkjøringa til butikken, der g/s-vegen langs fv. 72 krysser kjørefeltet.

Detaljregulering for Holbergs plass, vedtatt 23.03.2015, foreslås opphevet, og dette sendes på høring iht. plan- og bygningsloven § 12-14 første ledd, jf. § 12-10.

Verdal kommune er positiv til at det åpnes for detaljhandel på området, da arealet har ligget ubenyttet i mange år. Størrelsen og beliggenheten på tomta, tilsier at det ikke kan benyttes til plass- eller transportkrevende handel.

Vedlegg

1 Planbeskrivelse-PLAN ark_datert 01.09.2026
2 Plankart-PLAN ark_datert 24.06.2026
3 Reguleringsbestemmelser-PLAN ark_datert 01.09.2026
4 ROS-analyse-PLAN ark_datert 19.08.2026

5 Trafikkanalyse-Sweco_01.07.2026
6 Illustrasjonsmateriale-PLAN ark_datert 01.07.2026
7 Illustrasjonsplan-PLAN ark_datert 26.06.2026
8 Vegtegning-Sweco_datert 30.06.2026
9 VAO-plan-Multiconsult_datert 07.08.2026
10 Geoteknisk vurdering-Multiconsult_datert 26.06.2026
11 Miljøteknisk rapport og tiltaksplan-Sweco_datert 08.06.2026
12 Energi og bygningsfysiske premisser-Multiconsult_datert 08.06.2026
13 Brannkonsept-Multiconsult_datert 22.06.2026
14 Premissrapport Lyd- og Vibrasjonsforhold-Multiconsult_datert 15.06.2026
15 Intern høring-Verdal kommune_august 2026

Relevante lenker

- Detaljregulering Holbergs plass, vedtatt 23.03.2015
- Kommunedelplan Verdal by, vedtatt 27.05.2017, sist endret 19.03.2024
- Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2030, vedtatt 31.03.2025
- Kommuneplanens arealdel, vedtatt 24.11.2025
- Utvalg for plan og samfunn 20.01.2026, sak 6/26: «Omregulering av Holbergs plass, G/bnr. 18/36» (Politisk bestilling av sak)
- Utvalg for plan og samfunn 14.04.2026, sak 24/26 «Omregulering Holbergs plass G/bnr. 18/36, Magnus den Godes veg 11-21, Betongtomta G/bnr. 283/11 og 283/177 m.fl.» (Om mulighet for å avvike KDP ift. plasskrevende handel ved detaljregulering)

Dokumenter fra planprosess i 2026:

- Planinitiativ revidert 27.05.26
- Referat planoppstartsmøte 18.05.26
- Varsel om planoppstart
- Hydrogeologisk rapport – (nevnt i VAO-plan).
- Referat fra forslagstillers møte med TRFK

Saksopplysninger

Bakgrunn

Gjeldende reguleringsplan fra 2015, åpner for plass- eller transportkrevende varehandel i samsvar med kommunedelplanen. Hensikten med det nye planforslaget er å åpne for detaljhandel. Planforslaget er utarbeidet av PLAN arkitekter AS for NorgesGruppen Eiendom Midt-Norge AS. Holberg Plass Eiendom AS er oppført som grunneier.

Nylige vedtak og hendelser i saken:

- **20.01.2026** - Politisk bestilling i Utvalg for plan og samfunn (UPS):

  Sak PS 6/2026 «Omregulering av Holbergs plass, G/bnr. 18/36»
  UPS fremmer sak om muligheten for omregulering av Holbergs plass (G/bnr 18/36) til detaljhandel. Saken legges frem og behandles i neste utvalgsmøte. I samme sak vurderes og belyses mulighetsrommet for reguleringsendring på hele området mellom fylkesvei 757 og Alti.

  Forslaget fremmet av Høyre ble enstemmig vedtatt.

- **14.04.2026** – Politisk behandling av bestillingen fra 20.01.2026 i UPS:

  Sak PS 24/2026 «Omregulering Holbergs plass G/bnr. 18/36, Magnus den Godes veg 11-21, Betongtomta G/bnr. 283/11 og 283/177 m.fl.»

  Kommunedirektørens forslag til vedtak:

  De negative konsekvensene av å tillate detaljvarehandel innenfor bestemmelsesområde #3 i Kommunedelplan Verdal by vurderes som klart større enn de positive. Eventuell endring av rammene for bestemmelsesområde # 3 drøftes i den planlagte revisjonen av kommunedelplanen.

  Unntak kan vurderes på reguleringsplannivå i tilfeller der den samfunnsmessige gevinsten fremstår som klart større enn ulempene.

Utvalg for plan og samfunn sitt enstemmige vedtak i sak PS 24/2026:

Det åpnes også for service og detaljhandel innenfor kommunedelplanens bestemmelsesområde #3 gjennom detaljreguleringer. Området har ligget brakk siden gjeldende kommunedelplan ble vedtatt i 2017. Området er sentrumsnært og ligger i gangavstand mellom sentrumskjernen og kjøpesenter Alti i sørkant av bestemmelses-område #3. Ut ifra knapphet i arealtilgang for større handelskjeder og handelslekkasjer ut av kommunen anses området som viktig for fremtidig utvikling av Verdal sentrum.

Tidligere historikk:

- **2015** - I forbindelse med planprosessen for gjeldende reguleringsplan vedtatt i 2015 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).
- **2017** - Kommunen mottok søknad om dispensasjon fra formålet i gjeldende reguleringsplan som ble innvilget i politisk behandling. Vedtaket ble deretter påklaget og Statsforvalteren opphevet vedtaket og dispensasjonen ble avslått.
- **2018** - Nytt spørsmål om å åpne for detaljhandel ble nok en gang behandlet i møte for Utvalg for plan og samfunn og avvist.
- **2020** - Vedtak i UPS etter initiativ fra Høyre om å få en utredet endring av bestemmelsesområde #3 slik at også detaljhandel kan tillates.
- **2021** - Behandling av bestilte utredning fra 2020 i UPS sak 86/21. Det ble flertall for å beholde føringene for bestemmelsesområde # 3, men poengtert at unntak kan tillates på reguleringsplannivå der den samfunnsmessige gevinsten fremstår som klart større enn ulempene.
- **2023** - Planinitiativ om å endre slik at detaljhandel tillates ble stoppet administrativt med henvisning til politisk behandling i 2021.

Se referat fra oppstartsmøtet i mai 2026 og saksfremlegg til UPS i april 2026 for mer utfyllende om tidligere behandlinger.

Planområdet



Planområdet på ca. 6 daa er lokalisert sørvest for rundkjøringen «Holbergkrysset» (x fv. 72 Magnus den godes veg og fv. 757 Hamnevegen/Stiklestad allé). Området ligger nært Hamnekrysset på E6 (hovedavkjørselen til Verdal). Gangavstand fra planområdet til jernbaneparken (Verdal sentrum) er ca. 1,2 km.

Planområdet omfatter i hovedsak eiendommen gnr/bnr. 18/36, som eies av Holbergs Plass Eiendom AS. Planen omfatter også 18/3 (areal for veg og g/s-veg langs Magnus den godes veg), deler av 502/1 (vegareal Hamnevegen x Stiklestad allé), 501/6 (vegareal Magnus den godes veg) og 18/307 (Trygg gården). Eiendommene utover 18/36 er med for å sikre nok areal til vegløsning, gang- og sykkelveg og frisikt.

Tomta som i dag er ubebygd bestod tidligere av tre boliger med tilhørende uthus. Bygningene ble revet i 2014. Terrenget er flatt og ligger ca. på kote +5. Tomta er noe lavere enn omkringliggende terreng og fremstår som en forsenkning.

Mot sørvest grenser tomta til JM Hansen (tidl. NTE Elektro) og Obs Bygg. I sør ligger et leilighetsbygg (Trygg gården). Mot øst og nord grenser tomta til fv. 72 og fv. 757. På østsiden av fv. 72 er det en boligtomt og sentralidrettsanlegg med flere fotballbaner og klubbhus. Her ligger også Folkeparken med scene som brukes til større utendørs-arrangement. Nord for fv. 757 ligger et større boligområde (Ørmelen).

I planbeskrivelsen er det redegjort nærmere for dagens situasjon (beliggenhet, grunnforhold, naturverdier og grønnstruktur, stedets karakter, trafikkforhold, støy, vann og avløp).



- Foto sett fra Hamnevegen sept. 2022, Google Street View. Tomta til høyre.

Planstatus

Gjeldende reguleringsplaner

Planforslaget overlapper helt og delvis følgende reguleringsplaner:

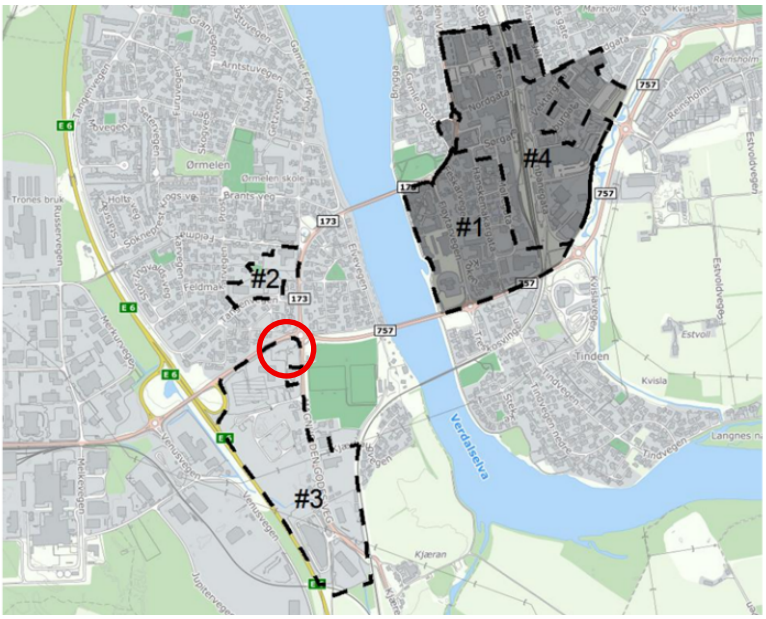
- Detaljregulering for Holbergs plass, vedtatt 23.03.2015. Samtidig med varsel om planoppstart for ny plan, ble det varslet oppstart av arbeid med oppheving av gjeldende plan fra 2015.
- Detaljregulering for Fv. 757 Hamnekrysset øst – Holbergkrysset, vedtatt 30.11.2015. Planforslaget overlapper denne vegplanen, som overlapper førstnevnte plan med midlertidig anleggsområde.

Planforslaget grenser i vest og sør til følgende reguleringsplaner:

- Planid 2013014 «Halsanvegen 7», vedtatt 23.02.2015
- Planid 2010008 «Magnus den godes veg», vedtatt 27.01.2014

Kommunedelplan Verdal by 2017-2030

Planområdet ligger innenfor kommunedelplanens bestemmelsesområde #3 avsatt til plasskrevende varehandel. Bestemmelsesområde #3 dekker arealene fra fv. 757 i nord inkludert kjøpesenteret Alti i sør. Området avgrenses av E6 mot vest og fv. 72 i øst.



- Planområdet ligger i bestemmelsesområde #3 i kommunedelplan Verdal by

Bestemmelsesområde #3 avlastningssenter/ bransjesenter har følgende retningslinje og bestemmelse:

8.4 Avlastningssenter/bransjesenter – bestemmelsesområde #3

> *Retningslinje: Bobyn kjøpesenter ved Kjæran har de tilbud som tradisjonelt er knyttet til kjøpesenter-virksomhet. Kjæranområdet har tidligere hatt et stort innslag av tyngre industrivirksomhet, som nå er flyttet ut av området. Gjennom tre detaljreguleringer (planident 2010008, 2010013 og 2013014) som blir gjeldende, er nordre del av området lagt til rette for forretning for plasskrevende varer og kontor, dels i kombinasjon med boliger.*
>
> Bestemmelse: 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.

Vurdering av behov for konsekvensutredning

Kommunen har i oppstartsmøtet vurdert at det ikke er behov for konsekvensutredning (KU). Forutsetning for å ikke kreve egen KU er at konsekvensene for sentrumsutvikling og trafikk-bilde utredes tilstrekkelig i planbeskrivelsen eller i egne vedlegg.

I forbindelse med varsel om planoppstart kom det en uttalelse fra Advokatfirmaet Arntzen Grette på vegne av Coop Midt-Norge SA der de sa seg uenige i kommunens konklusjon om at det ikke kreves egen KU. Kommunens beslutning om KU eller ikke, er en prosessuell beslutning, som ikke kan påklages. Forholdet kan likevel tas opp i klage på planvedtak.

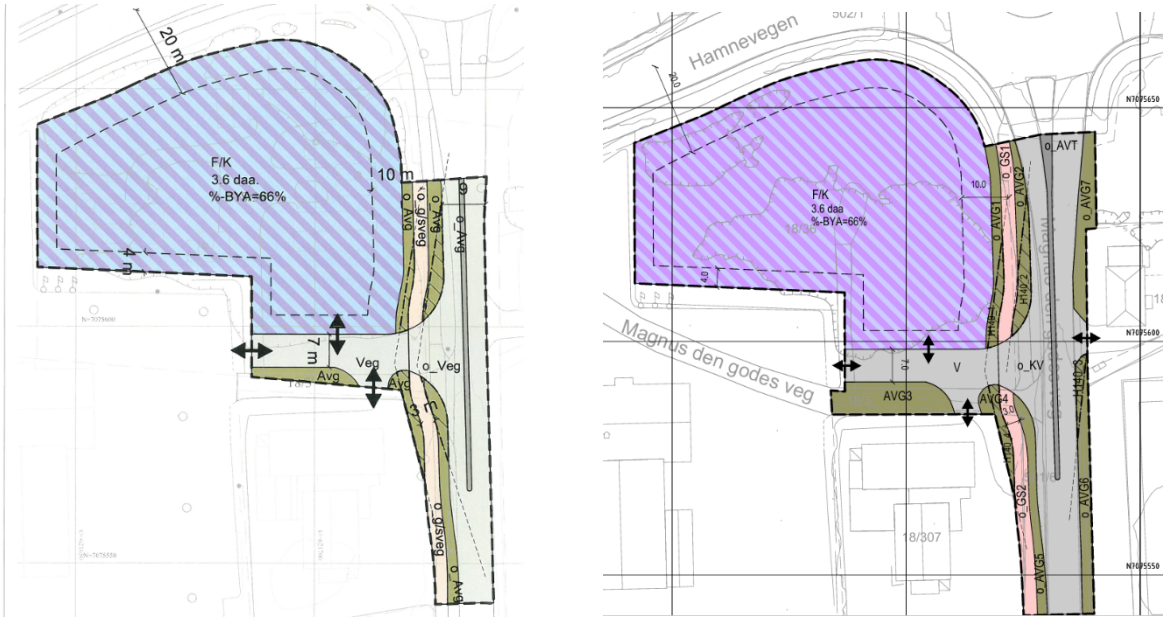
Planforslaget

Generelt

Nytt forslag til plankart ligner utseendemessig på plankartet fra 2015. Området foreslås regulert til forretning/kontor, veg, kjøreveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn – tekniske anlegg, og annen veggrunn – grøntareal. Hensynssone frisikt er vist i kryss med fylkesveg.

Som i gjeldende plan foreslås det en enkel flateregulering av tomten, med byggegrenser og kjøreadkomst, dele-øy i fylkesvegen og inntrukken gang- og sykkelveg i kryss/avkjørsel med fylkesvegen. Avkjørsler er vist med pil og formål, men kun med pil til forretning/kontor.

Endringen i nytt planforslag er at det for område avsatt til forretning/kontor (F/K) tillates forretning etablert som detaljhandel (ref. reguleringsbestemmelsenes punkt 3.1.1).



- Gjeldende plankart fra 2015 (tv) og nytt planforslag (th)

Argumenter for detaljhandel er gitt i planbeskrivelsen og omhandler i grove trekk at tomtens beliggenhet er godt egnet for detaljhandel. Forslagsstiller beskriver at det ikke er dokumentert at etablering av dagligvarebutikk utenfor sentrumssonen vil ha vesentlig negativ innvirkning på sentrumshandel, at dagligvare stort sett har lokale kunder, bredere handelstilbud, at konkurranse kan komme forbrukerne til gode, at tomten er for liten for plasskrevende varer, og heller ikke egner seg til bolig pga. støy fra vegtrafikk. Samt at det er store arealer for plasskrevende varer som ennå ikke er benyttet, noe som tolkes dithen at behov eller plassering er ugunstig.

Bebyggelse på tomta

Foreslått område til forretning/kontor er på 3,6 daa. Maks grad av utnytting (66 %-BYA), tillatt byggehøyde, takform etc. samsvarer med rammene gitt i gjeldende plan fra 2015. Butikk som er illustrert i saken er i overkant av 1500 m2 BRA.

Ny plan bryter som i gjeldende plan med generelle byggegrenser mot fylkesveg og viser 10 m fra senter g/s-veg i stedet for 15 m. Gjeldende plan tillater kun parkering utenfor byggegrenser. Nytt planforslag åpner i tillegg til parkering også for støttemur med rekkverk, vareramppe med trapp og rekkverk, sykkel-parkering, anlegg for sitteplasser ved

inngangsparti, pylon og flaggstenger, nettstasjon og nedgravd brannvannstank kan legges utenfor byggegrensa. (ref. reguleringsbestem-melsenes punkt 3.1.2).

Adkomst til tomta

Adkomst for gående og syklende og kjørende er stort sett som i gjeldende plan. Myke trafikanter skal krysse fv. 757 og fv. 72 i plan via gangfelt. Kjørende fra nord kommer inn via planlagt avkjørsel. Kjørende fra sør ledes via dele-øy inn i rundkjøringa for deretter å runde rundt og svinge inn tilsvarende de som kommer nordfra.

Trafikkforhold i området

Det er utarbeidet en egen trafikkanalyse som følger planforslaget. Denne er oppsummert i planbeskrivelsens kap. 3.5 (s 9-13)

Ifølge trafikkanalysen er fv. 757 i dag omtrent like trafikkert som E6. E6 har en ÅDT på 15 000 kjt/døgn sør for Hamnekrysset og 11 000 nord for Hamnekrysset.. Hamnevegen har ÅDT på 14 000 kjt/døgn vest for Holbergskrysset og Stiklestad allé har ÅDT 11 000 kjt/døgn øst for Holbergkrysset. Magnus den godes veg, nord for Holbergkrysset er registrert med en ÅDT på 5200 kjt/døgn, og ÅDT på 4280 kjt/døgn sør for Holbergkrysset. Trafikkanalysen har vurdert kapasitet og belastning på vegnett og i rundkjøringene i dag. Belastningsgrad (kapasitet delt på trafikkvolum) i rundkjøringer er vurdert. Belastning på 0-60 % er god, 60-85 % er tilfredsstillende og 85-100 % er ustabil avvikling. Belastningsgraden i Holbergkrysset er i dag vurdert til 74%. I en framtidig situasjon (med gjennomført planforslag) antydes belastningen å øke fra 74 til 82 %, dvs. fortsatt ctilfredsstillende, men svært tett opptil ustabil avvikling på 85-100 %. I vurderingen av framtidig situasjon er det ikke tatt høyde for mulig trafikkøkning i området pga. ny E6 med færre kryss.

Trafikkanalysen anslår hvor mye ekstra biltrafikk en dagligvarebutikk her vil medføre. Trafikkanalysen viser flere måter å beregne dette på, og gitt at det er høy bilandel på handle- og servicereiser er det skissert 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. Med samme forutsetninger som tidligere gir det 188 bilturer i makstimen totalt til og fra planområdet.

Vurderinger gjort i trafikkanalysen:

- «Fremtidig situasjon uten tiltak» - overordnet vegnett forventes å stort sett kunne ta unna forventede trafikkmengder uten særlige forsinkelser.
- «Fremtidig situasjon med midtdeler i fylkesveg 72» - marginal økning i belastningsgrad, og i praksis er resultatene stort sett like som uten tiltak i vegnettet.
- «Fremtidig situasjon med to sanerte gangfelt i fylkesveg 757» - saneringen av gangfeltet i søndre og østre vegarm utgjør lite for resultatene sett i sammenlignet med med framtidig situasjon uten tiltak.
- «Følsomhetsberegning med en økning på hundre kryssende i resterende gangfelt» - det skal veldig store endringer til for å gi en betydelig virkning for avviklingen i et kryss. Resultatet er en mild økning i belastningen i vestre vegarm i rundkjøringen.

Trafikksikkerhet

Trafikkanalysen skisserer i kapittel 6 en økning på 300 fotgjengere og 40 syklister til og fra forretningen pr. virkedøgn. Av disse er flere forventet å være kryssende over fotgjengerfeltene i Holbergkrysset, blant annet barn og unge fra Ørmelen skole (1.-7. trinn),

selv om det ligger en annen dagligvareforretning nærmere skolen, som barna antakelig vil foretrekke. Sentralidrettsanlegget på motsatt side av fv. 72 øker sannsynligheten for at barn og ungdom vil benytte denne dagligvareforretningen.

Som alternativt tiltak foreslår trafikkanalysen å sanere fotgjengerfeltene mot sør og øst, da de tjener samme formål som gangfeltene i nord og vest, men ikke er knyttet til et fortau eller målpunkt. En slik sanering vil føre til en omvei på om lag 75 meter for de myke trafikantene som kommer fra øst og skal sørover, eller motsatt, og da særlig være til ulempe for gående. Den foreslåtte saneringen er ikke forankret i bestemmelser eller vist med intensjon i planbeskrivelsen.

Se vedlagt trafikkanalyse for nærmere informasjon om fordeler og ulemper.

Parkering

Parkering er ikke vist med eget formål i planen. Det foreslås parkeringskrav som ikke skiller mellom forretning og kontor. Det foreslås krav om minimum 1 biloppstillingsplass pr. 50 m2 BRA. Det foreslås minimum 2 sykkelplasser per 50 m2 BRA. Planforslaget åpner for p-kjeller, men intensjonen er parkering på terreng.

KDP Verdal by har samme krav til bilplasser for forretning og kontor (1 pr. 50 m2 BRA), men ulikt krav for sykkelplasser (2 sykkelplasser per 50 m2 forretning og 0,5 sykkelplasser per ansett for kontor).

Det er illustrert butikk med 1528 m2 BRA. Dette vil basert på KDP gi et krav om 31 p-plasser og 64 sykkelplasser. Illustrasjonsplanen viser 34 p-plasser (hvorav 2 HC) og 62 sykkelplasser. 6 av p-plassene er tiltenkt snøopplag vinterstid.

Uteareal

Plankartet avklarer ikke interne løsninger på tomta. Uteareal i form av parkering omfattes av foreslåtte bestemmelser. Uteareal for opphold og interne gangforbindelser, er i liten grad omtalt i forslag til bestemmelser. Det vises til illustrasjoner som ikke er juridisk bindende.

Universell utforming

Foreslått bestemmelse 2.4 henviser til TEK17. Det er foreslått bestemmelse om 5 % parkering for mennesker med nedsatt bevegelsesevne, noe som gir et krav om minimum 3 HC-plasser. Illustrasjonsplanen viser 2 HC-plasser ved inngangen.

Støy og luftkvalitet

Trafikk på tilliggende fylkesveger medfører at planområdet i støyvarselkart omfattes av både gul og rød støysone. Kommunen har i oppstartsmøtet ikke krevd støyutredning, fordi forretning/kontor ikke er støyfølsom bebyggelse. Ny aktivitet på tomta vil medføre noe økt trafikk i planområdet og nærområdet, jf. vurderinger i Trafikkanalysen. Støy og luftkvalitet i anleggsperiode er nevnt i bestemmelser.

Områdestabilitet

Vedlagt geoteknisk rapport (Multiconsult, 2026) konkluderer med at tomten ikke er utsatt for naturfarer iht. TEK17, og at reguleringsplanen ikke er i strid med kravene til skredsikkerhet mot naturfarer jf. plan- og bygningsloven. Rapporten anbefaler tiltak for fundamentering på

mineralsk grunn eller fylling på mineralsk grunn, samt fjerning av humusholdige masser og tidligere konstruksjoner i bakken. Den forutsetter samtidig geoteknisk detaljprosjektering.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, med grunnlag i DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017).

I vedlagt ROS er mulige uønskede hendelser vurdert ift. sannsynlighet og konsekvens. De mest aktuelle risikoforhold ved planforslaget, er i hovedsak knyttet til trafikksituasjonen.

En sjekkliste med 64 punkter er gjennomgått, og 20 temaer er nevnt som aktuelle. De aktuelle har rød, gul og grønn farge i risikomatrise ut fra risikobilde. Avbøtende tiltak er vurdert i skjema for hendelser med rød og gul farge:

- (rød) Trafikkulykker - med gående og syklende, med kjøretøy, i av-/påkjørsler
- (gul) Barns leke- og oppholdsarealer
- (gul) Ulykker i anleggsgjennomføringen
- (gul) Påkjørsel av myke trafikanter og trafikkulykker i anleggsfase
- (gul) Slukkevannskapasitet / vanntrykk

ROS-analysen konkluderer med at risikonivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte i planens gjennomføring gjennom de foreslåtte tiltakene.

Kulturminner og kulturmiljøer

Området er ubebygd. Det er ikke registrert automatisk freda, vedtaksfreda eller nyere tids kulturminner innenfor planområdet.

Naturmangfold

Vurdering i forhold til naturmangfoldloven § 8-12 er utført i planbeskrivelsen punkt 6.7. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkelig. Området er innenfor verneplan for Verdalsvassdraget, men tiltaket er vurdert til å ikke påvirke vassdraget eller verneområdet negativt. Planområdet omfattes av NIN-kartlegging av Miljødirektoratet i 2021. Tomten er tidligere bebygd, og ikke en uberørt naturtomt.

Miljøteknisk rapport og tiltaksplan nevner funn av fremmedarten 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 planbestemmelse 2.5. Det vises til ROS-analysen for mer informasjon om vurderinger knyttet til naturverdier. Planforslaget er i planbeskrivelsen vurdert til å ikke være i strid med prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12.

Vann, avløp, overvann (VAO)

Tiltaket kan kobles til eksisterende kommunalt ledningsnett (vannledning, spillvann og overvannsledning). Se vedlagt VAO-plan. Innspill fra Teknisk drift har avklart behov for nedgravd brannvannstank. Den foreslås tillatt innenfor og/eller utenfor byggegrenser.

Det planlegges flere infiltrasjonssandfang på parkeringsplassen og i grøntområdet i nordøst.

VAO-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. Planforslagets gulvplassering er plassert noe høyere enn dagens terreng. Dette for å ivareta avrenning av overvann/flomveger blant annet. Se VAO-plan for ytterligere info.

I planbeskrivelsen er VAO-plan feilaktig omtalt som OVA-plan.

Energiløsninger

Tensio krever ny nettstasjon pga. manglende kapasitet. Trafo er ikke vist i plankartet, men i bestemmelse foreslås det mulighet for nettstasjon innenfor og/eller utenfor byggegrenser mot sør/vest. I bestemmelse 3.1.8 foreslås krav om solceller på minst 500 m2. Se planbeskrivelse, ROS-analyse og VAO-plan for ytterligere redegjørelser.

Varelevering, renovasjon og snøopplag

Areal for varelevering, renovasjon og snøopplag er ikke egne arealformål i plankartet. Intensjoner er nevnt i planbeskrivelse og bestemmelser, og illustrert i situasjonskart m.m.

Varelevering planlegges med samme adkomst som personbiltrafikk, fra sør.

Renovasjon planlegges i forbindelse med varelevering, for å konsentrere ferdsel av tyngre kjøretøy. Intensjonen er å oppbevare næringsavfall innomhus, men det går også frem at renovasjonsløsning må tilpasses virksomhet og avfallsmengder.

Avkjørselen planlegges bredere enn dagens avkjørsel, tilpasset varebiler og renovasjon. Manøvreringsareal for lastebil (L) er illustrert i situasjonsplan.

Planlagt dele-øy i fv. 72 umuliggjør venstresving (kryssing av motgående kjørefelt), både inn og ut av avkjørsel (privat stikkveg). Dvs. at det blir ekstra trafikk mellom to rundkjøringer.

Snøopplag forutsettes løst på deler av parkeringsarealet. Dvs. at det om vinteren blir 6 færre parkeringsplasser enn om sommeren ifølge vedlagte illustrasjonsplan.

Utbyggingsavtale

I planoppstartsmøtet 18. mai 2026 ble det ikke ansett behov for utbyggingsavtale. Utbygger må inngå avtaler med fylkeskommune for gjennomføring av tiltak på fylkesveg.

Noen vedlegg er som ved nabovarsel i byggesak

Fordi forslagsstiller ønsker å unngå nabovarsel i forbindelse med byggesak er flere av vedleggene som ligger ved plansaken relatert til byggesak og ikke plansak (det gjelder kontroll av energi og bygningsfysiske prinsipper, brannkonsept, lyd og vibrasjonsforhold). Nabovarsel før påfølgende byggesøknad vil ikke være nødvendig, dersom byggesøknaden er i samsvar med dokumenter vedlagt offentlig ettersyn og høring av planforslag.

I oppstartsmøtet samtykket ikke kommunen til felles behandling av plan og byggesak etter plan- og bygningsloven § 12-15. Det blir derfor en egen byggesaksbehandling etterpå – uten nabovarsling – forutsatt uendrede illustrasjoner.

Planprosess

- Planoppstartsmøte: 18.05.2026
- Berørte parter ble tilskrevet om oppstart: 26.05.2026
- Kunngjøring oppstart på kommunens hjemmeside: 27.05.2026
- Kunngjøring oppstart i avisen Innherred: 28.05.2026
- Frist for forhåndsuttalelser var: 24.06.2026

Ved varsel om planoppstart mottok Plan arkitekter AS totalt 12 forhåndsuttalelser:

- Statsforvalteren i Trøndelag
- Trøndelag fylkeskommune
- NVE
- Sametinget
- Statens vegvesen
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Mattilsynet
- Nye Veier AS
- AtB
- Innherred renovasjon
- Tensio TN
- Coop Midt-Norge SA via Advokatfirmaet Arntzen AS

Samtlige forhåndsuttalelser er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen (s. 14-21).

Etter at komplett planforslag var mottatt ble dette forelagt relevante virksomhetsområder i kommuneadministrasjonen for uttalelse før første gangs behandling. Det kom uttalelser fra Teknisk drift, Kulturtjenesten og Fag- og utviklingsstaben (felles uttalelse fra kommuneoverlege, klima- og energirådgiver, sikkerhet og beredskapssjef og barn- og unges talsperson i plansaker, folkehelsekoordinator og samfunnsutvikler).

I uttalelsen fra Fag- og utviklingsstaben vises det til satsingsområdene i samfunnsdelen og det uttrykkes bl.a. bekymring for planens konsekvenser for sentrumsutvikling og for forholdene for myke trafikanter:

- *Planforslaget avviker fra kommunedelplan Verdal by, da området her regulert til plasskrevende handel. Åpning for detaljhandel på området vil påvirke handelen i sentrum og svekke Verdal sentrum som handelssted. Styrken til Verdal sentrum er nettopp at handelen i mindre grad er trukket ut av sentrum, slik en kan se i nabokommunene. Dette gir gode forutsetninger til å fortsette jobben med å utvikle et attraktivt sentrumsområde.*

- *Det ferdes mange myke trafikanter i området rundt Holbergs plass. Med sentral-idrettsanlegget på andre siden av gaten og boligområdet på Ørmelen er det mange som beveger seg både til fots og på sykkel. I tillegg er det en god del tungtransport på veien i dette området. Dette skaper allerede utfordrende trafikksituasjoner. Etablering av dagligvarebutikk vil medføre vesentlige endringer i trafikkmønsteret. For det første må det forventes økt antall bilpasseringer langs Magnus den Godes veg, for det andre vil det bli et vesentlig antall passeringer i avkjørselen fra denne – hvor også de myke trafikantene må passere.*

Teknisk drift og Kulturtjenesten er også bekymret for trafikksikkerheten.

Alle uttalelsene fra den interne høringen er gjengitt i eget vedlegg.

Faglig vurdering av planforslaget

Politisk vedtak i sak PS 24/2026 åpner for at service og detaljhandel kan tillates innenfor hele bestemmelsesområde #3 gjennom detaljreguleringer. Dette medfører ikke noen juridisk endring av kommunedelplanen og enhver detaljregulering som fremmes i bestemmelses-område #3 vil måtte redegjøre for behovet for å avvike fra overordnet plan og hva konsekvensene av dette vil være. Kommunedirektørens rolle er å vurdere om planmaterialet oppfyller kravene til tilstrekkelige utredninger og samtidig gjøre selvstendige faglige vurderinger av løsningene som foreslås.

De viktigste nye momentene i planforslaget som må vurderes er:

- Konsekvenser av å åpne for detaljhandel i dette området
- Konsekvenser av detaljhandel ift. trafikksikkerhet og fremkommelighet
- Plassering og utforming av bebyggelsen med tilhørende uteareal

Innledningsvis vil kommunedirektøren trekke frem at det er en rekke gode argumenter for å tillate en *dagligvare*butikk på Holbergs plass. Det er positivt med flere aktører i markedet og beliggenheten er gunstig for et stort antall mulige kunder. Det passerer daglig mange biler forbi her og for flere store boligområder som Ørmelen og Vinne vil en dagligvarebutikk på Holbergs plass trolig oppleves som et positivt supplement til eksisterende butikker. Området har ligget brakk lenge og ny bebyggelse vil gi en bedre fasade mot hovedvegnettet. Byggeaktivitet og nye arbeidsplasser er også positivt for kommunen.

Utfordringen med å tillate en dagligvarebutikk akkurat på Holbergs plass er først og fremst trafikksikkerhet for myke trafikanter fordi det ikke finnes under- eller overgang ved kryssing av trafikkerte fylkesveger. Det er også utfordrende for trafikkflyten i området at biler må stoppe for myke trafikanter og at det etableres vegdeler på fv. 72 slik at kjørende må ta ekstra runder i rundkjøringene for å svinge inn/ut av butikken.

En dagligvarebutikk på Holbergs plass vil isolert sett ikke ha konsekvenser for utviklingen av Verdal sentrum. Men åpnes hele bestemmelsesområde #3 mellom Holbergs plass og Alti kjøpesenter for detaljhandel slik dette kan danne presedens for, vil det få følger for sentrums-utviklingen. Verdal har ikke stort nok kundegrunnlag til å opprettholde to sentrumsområder med nesten 2 km avstand imellom. Dagens sentrum kan tape mot et nytt stort bilbasert kjøpesenterområde på Kjæran.

Konsekvenser av å tillate detaljhandel

Virkningene av ***detalj***handel er ikke utredet

Det nye planforslaget for Holbergs plass er i strid med overordnet plan. Planforslaget må derfor begrunne nødvendighet og virkning av endringen. Dette skal gjøres gjennom egen konsekvensutredning (KU) eller som del av planbeskrivelsen evt. med vedlegg, slik man i dette tilfellet ble enige med kommunen om i oppstartsmøtet.

Planforslaget legger opp til å tillate alle typer detaljhandel lokalisert innenfor planområdet (ref. reguleringsbestemmelsenes punkt 1 og 3.1.1). Det finnes ikke lovhjemmel for å legge føringer for type detaljhandel, som f.eks. å bare tillate dagligvarehandel, i juridiske planbestemmelser. Åpner planen for dagligvarehandel åpnes det samtidig for et bredt spekter av detaljhandel.

Virkningsvurderingene av formålsendringen er omtalt i planbeskrivelsen kap. 6.1.2 og 6.6. Vurderingene som følger saken dreier seg utelukkende om etablering av ***daglig****vare*handel, samt konkurranseforhold mellom *dagligvare*kjeder. Kommunedirektøren savner vurderinger av konsekvensene av å tillate alle typer ***detalj****vare*handel utenfor sentrum i det mottatte planmaterialet.

Virkningene for sentrumsutvikling er ikke belyst

Argumenter som benyttes av forslagstiller for å tillate detaljhandel på tomta er at tomta er liten og ikke egnet til plasskrevende varehandel, at den har ligget ubebygd lenge og nærhet til mange boliger og hovedveg. Forslagstiller viser til at det ikke er dokumentert at etablering av dagligvarebutikk utenfor sentrumssonen vil ha vesentlig negativ innvirkning på sentrumshandel. Også her knyttes vurderingen til *dagligvarehandel* og ikke *detaljvarehandel* som det faktisk åpnes for. Plassering av detaljhandel utenfor sentrum finnes det mye dokumentasjon på at har hatt negativ effekt på utvikling av bysentrum mange steder. For å begrense etablering av kjøpesentre utenfor sentrum gjaldt i mange år en nasjonal kjøpesenterstopp. I dag har statlige planretningslinjer og regionale planer klare føringer som har til hensikt å hindre uønsket «byspredning».

Det finnes også dokumentasjon på positive effekter av å styre detaljvarehandel til sentrumssonen – også dagligvarehandel. En ny dagligvarebutikk/kjede i sentrum, gjerne i kombinasjon med bolig eller andre funksjoner ville utvilsomt styrket sentrum.

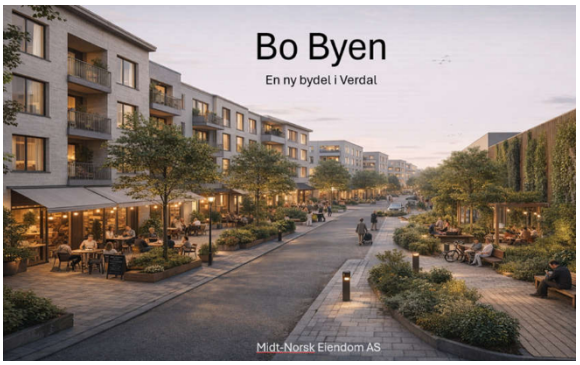
Plandokumentene belyser ikke konsekvensene av presedens for øvrige deler av bestemmelsesområde #3 i denne saken.

Kommunedirektørens faglige vurdering er fortsatt at det er viktig for å utvikle et robust sentrum at all detaljhandel styres til sentrumsområdet slik kommunedelplan Verdal by legger opp til. Reguleringsendringen for Holbergs plass kan skape presedens og dermed bidra til at hele bestemmelsesområde #3 utvikles til en bilbasert bydel i konkurranse med sentrum. Det er 1,8 km mellom Thonsenteret i sentrum og Altisenteret på Kjæran. Både avstanden og mangel på sentrumsfunksjoner imellom vil gjøre sentrum og den nye bydelen til to helt adskilte byområder. En slik utvikling er ikke bare i strid med kommunedelplan Verdal by, men den bryter også med kommuneplanens samfunnsdel, forpliktelsene i Innherredsby-samarbeidet, regionale planer og statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet.

Kommunedirektøren viser ellers til vurderinger i planutvalgssak 24/2026 den 14.04.2026, med følgende overskrifter:

- Detaljhandel i avlastningssentre versus styrking av bysentrum
- Fordeler og ulemper for Verdal kommune med detaljhandel i avlastningssentre
- Utforming av E6 vil med stor sannsynlighet få konsekvenser for dette området
- Detaljhandel ved E6 kan hindre Byvekstavtale
- Vurdering av notat fra Midt-Norsk Eiendom AS





- Illustrasjoner av forslag til ny bydel som lå ved notatet fra Midt-Norsk Eiendom AS som fulgte saken i UPS i april 2026

Forholdet til overordnede kommunale planer, felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen, regional plan for arealbruk, nasjonale forventninger og rikspolitiske retningslinjer ble også grundig vurdert i saken i april.

Når det gjelder forpliktelsene knyttet til Innherredbyen vedtok kommunestyret i Verdal 22.06.2026 å slutte seg til revidert partnerskapsavtale. Et viktig mål med partnerskapet er å kvalifisere regionen til en byvekstavtale. Det løftes frem 6 prioriterte innsatsområder i saksfremlegget, hvorav det nest siste punktet er særlig relevant i vurderingen av bestemmelsesområde #3 på Kjæran vs. utvikling av bysentrum:

- Skape en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig region
- Oppnå nasjonale og regionale klima-, transport- og arealmål
- Styrke kollektivtransport, særlig Trønderbanen
- Være med og understøtte og være samordnet i de store samferdselsprosjektene i regionen
- ***Utvikle kompakte og levende sentrum i byer og tettsteder***
- Samordne kommuner, fylkeskommune og statlige aktører slik at regionen får større gjennomslagskraft nasjonalt

Alternativ bruk av planområdet

Kommunedirektøren har forståelse for at den aktuelle tomta har begrensede muligheter for å utvikles til plasskrevende varehandel alene, men samtidig er beliggenheten svært eksponert og attraktiv og bør ha potensiale alene eller sammen med naboeiendommer for funksjoner som ønsker nærhet til E6 og det som forventes å bli hovedkrysset fra E6 inn til Verdal i fremtiden.

Kommunedirektørens faglige holdning er at prinsippene i kommunedelplan Verdal by er fornuftige å bygge videre på, selv om handelskonsepter endres over tid. Store varehus som tilbyr både plasskrevende varer og detaljvarehandel, og som ofte er i en etasje og med mye bakkeparkering, har over lengre tid utfordret lokale, regionale og nasjonale føringer for arealplanlegging. De fordrer ofte et relativt stort kundegrunnlag. Føringene i kommunedelplanen åpner for å diskutere tilpasninger på detaljreguleringsplannivå når etableringene har god samfunnsnytte.

Mangel på areal til plasskrevende handel

Dersom Kjæranområdet tas i bruk til ren detaljhandel som kunne vært lokalisert i sentrum vil ikke kommunen ha egnede arealer igjen til virksomheter som krever plass, er bilbaserte og krever nærhet til hovedveg. Selv om arealet har ligget ubebygd i mange år betyr ikke det at det kan være etableringer som passer inn her og ikke i et sentrumsområde. I en situasjon der arealbehovet til ny E6-trasé og kryssutforming av Hamnekrysset og Holbergkrysset ennå er uavklart virker det kortsiktig å avvike fra prinsippet i kommunedelplanen for å tillate en etablering som fyller hele arealet ut til byggegrensene og medfører mange fotgjengerkryssinger i plan og ekstra bilkjøring i Holbergkrysset og rundkjøringa på fv. 72.

Konsekvenser for trafikksikkerhet og trafikkflyt

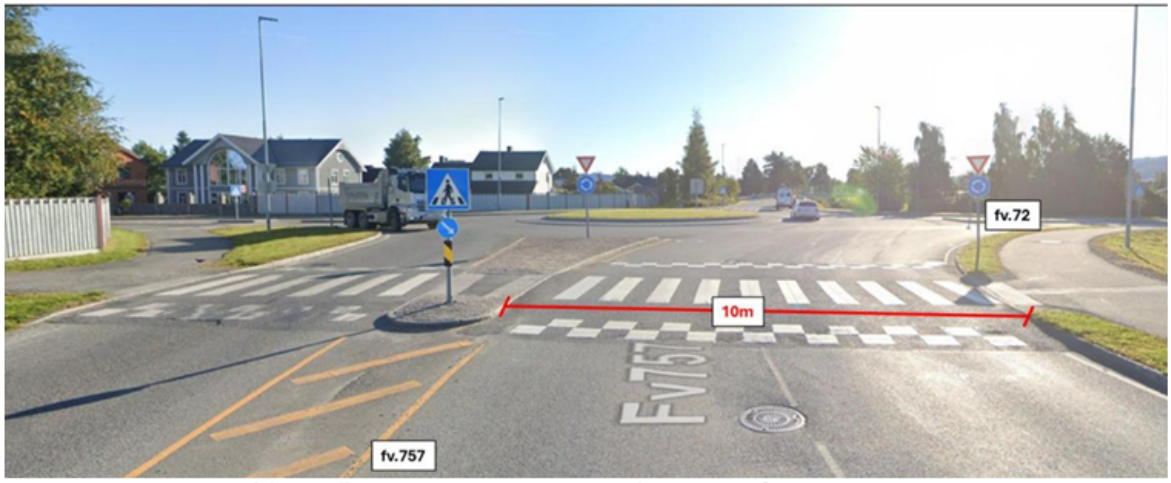
Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Verdal er trafikksikker kommune, og trafikksikkerhet skal prioriteres høyt.

I planbeskrivelsen omtales nærhet til boligområdet Ørmelen på nordsiden av fv. 757 som et argument for å legge en dagligvarebutikk på Holbergs plass. På Ørmelen bor det ca. 2000

personer. Det vil også komme myke trafikanter fra østsiden av brua, fra idrettsanleggene og sørfra. I trafikkanalysen antydes det at det på yrkesdager vil være ca. 300 gående og syklende til butikken.

Alle fotgjengerkryssinger vil skje i plan via gangfelt. I planbeskrivelsen (s. 12) redegjøres det for utfordringer knyttet til kryssingen av fv. 757 Hamnevegen. Her må gående krysse 3 kjørefelt slik vegen er utformet i dag både på vestsiden av rundkjøringen og på østsiden mot sentrum. Krysslengden over dobbelfeltene er 10 meter mot anbefalt maksimalt 8 meter i Statens vegvesens håndbok V1272.



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

Følgende «alternative tiltak» (kan tolkes som anbefalinger) i trafikkanalysen er ikke innarbeidet i planen:

- Sanere gangfeltene øst og sør for rundkjøringen Stiklestad Allé x Magnus den Godes veg. Det gir ca. 75 meter omveg for myke trafikanter. Få anses å bli berørt.
- Etablere enda en trafikkøy på Hamnevegen, i gangfeltet mellom kjørefeltene på vestre vegarm, inn mot rundkjøringen i Fv. 757.

Kommunedirektøren er skeptisk til å fjerne gangfelt, fordi myke trafikanter ofte vil velge korteste vei likevel og en slik løsning kan medføre «villkryssing».

Flere deleøyer i en tilfart har kommunen ikke erfaring med. Flere trafikkøyer vil gjøre kryssing enda lengre i samlet avstand. Det virker som en trafikkfarlig løsning at gående skal oppholde seg midt i et trafikkanlegg mellom trafikkstrømmer. Ifølge trafikkanalysen som følger planforslaget er ÅDT i Hamnevegen tilsvarende som på E6.

Der det er planlagt avkjørsel inn til butikken fra fv. 72 vil denne krysse dagens g/s-veg. Kommunedirektøren anbefaler at det vurderes en løsning med opphøyd gangfelt der g/g-vegen krysser kjørearealet.

Trafikkflyt for kjørende

Hamnekrysset og Holbergkrysset har i dag stor trafikkbelastning. I perioder står trafikken stille og det dannes køer langt inn i sidegater og av og til helt ned på E6. En butikketablering på Holbergs plass vil generere mange kryssinger av myke trafikanter i gangfelt, samt kunder i bil som må kjøre ekstra runde i rundkjøringa pga. vegdeler. Dette vil ha konsekvenser for trafikkflyten. Ifølge trafikkanalysen vil butikketableringen øke belastningen i Holbergkrysset fra 74% til 82 % - en økning på over 10% fra dagens nivå.

I analysene og vurderingene som følger planforslaget er det ikke drøftet konsekvensene av sannsynlig økt belastning i Hamnekrysset og Holbergkrysset knyttet til kalktransporten som i dag passerer igjennom området.

Det er heller ikke gjort vurderinger av mulig økt trafikk som følge av nye kryssløsninger på E6. Kommunedirektøren vurderer det som sannsynlig at den totale belastningen på vegnettet i dette området på sikt vil passere 85 % som regnes som grensen for ustabil avvikling.

Transport av kalk fra Tromsdalen berører området

Transport av kalk fra Tromsdalen til havna foregår i dag med store vogntog. Det er i dag 11 vogntog som i snitt kjører en tur/retur hver i timen. Uttaksmengden i bruddet er planlagt økt og bilparken vil derfor økes til 15 i nærmeste framtid. Det innebærer at det framover i snitt vil passere 1 vogntog hvert 2-3 minutt enten på tur ned til havna eller på tur tilbake. I dag varierer det om vogntogene kjører via E6 eller via Kjæran. Sjåførene tilpasser trasévalg etter trafikkbilde. I følge Verdalskalk kjører ofte bilene via E6 til havna og returnerer via Kjæran. Men når det er mye trafikk på E6 (noe det ofte er) holder vogntogene seg unna E6. En stor andel av kalktransporten skjer derfor på vegnettet via Kjæran og Holbergskrysset. De travleste tidene på E6 sammenfaller stort sett med de tidspunktene trafikkbelastningen på Hamnevegen også er størst.

I framtiden er uttaksmengden av kalk planlagt å øke ytterligere noe som også vil gi økt frekvens av vogntog mellom Tromsdalen og havna. I dag tas det ut ca. 1,5 mill. tonn årlig. Kravet for å gå over på transportbånd inntreffer ved 3,5 mill. årlig uttak. Inntil det etableres ny transportløsning fra Tromsdalen til havna vil denne fortsette å skje på vegnettet. Dagens kjøremønster kan endres, men med stadig økende trafikk på E6 og utfordringer med å komme på og av E6 i Vinnekrysset er det trolig at det også i framtiden vil kjøre ganske tett med vogntog i Holbergkrysset. Alternativ transportløsning (transportbånd/tunnel) er et omfattende prosjekt og det er forventet at det vil være mange år frem i tid før alternativer er på plass.



- Foto sett fra Hamnevegen sept. 2022, Google Street View viser kalkbil gjennom rundkjøringa på veg vestover mot havna.

Ny E6-løsning vil trolig medføre økt trafikk i Holbergkrysset

De nye planene for E6 gjennom Verdal er ikke konkretiserte enda. De siste planene kommunen har fått presentert viste kun Hamnekrysset som helkryss i Verdal. Både Vinnekrysset og Fleskhuskrysset er foreslått redusert til halvkryss, noe som vil føre til betydelig mer trafikk i Hamnekrysset for å håndtere av- og påkjøringer på E6. Det vil igjen gi økt trafikk i Holbergkrysset og på fv. 72 mellom Holbergkrysset og Vinne/Jämtlandsvegen.



- Foreløpig skisse som viser mulige traséalternativer og krysløsninger for ny E6 gjennom Verdal (fra april 2026)

Nok areal for fremtidige trafikkløsninger

Dersom flere deleøyer for fotgjengere skal være et reelt alternativ må dette innarbeides i planen og sikres arealmessig. Slik planen er utformet nå er det ikke plass til dette.

Med en utbygging slik planen legger opp til vil det heller ikke være enkelt å få plass til en hensiktsmessig rampeløsning dersom det må etableres planskilt kryssing som over- eller undergang for myke trafikanter.

Rundkjøringene har i dag tre kjørefelt i vestre og østre vegarm. Dersom trafikkbelastningen med nye E6-kryss skulle medføre behov for å utvide trafikkarealet i området ved Holbergkrysset kan dette bli utfordrende å få til med en utbygging slik den er illustrert med bygningsmasse, kompakt parkeringsplass, sykkelparkering og skilt svært nært kjørebanen.

Parkering og frisiktsoner

Det er illustrert butikk med 1528 m2 BRA. KDPs krav til parkering vil dermed være minst 31 bilplasser og minst 64 sykkelplasser. Illustrasjonsplanen angir 34 bilplasser hvorav 6 av biloppstillingsplassene er areal for snøopplag. Slik illustrasjonsplanen viser er det tegnet inn 36 + 6 + 20 sykkelplasser, dvs. totalt 62 sykkelplasser. Parkeringsdekningen er vurdert til å kunne være løsbar på arealet. Illustrasjonsplanen viser ikke nok HC-plasser. Det må være plass til minst 3 plasser jfr. kravene i KDP.

Illustrasjonsplanen viser manøvreringsareal mellom parkeringsrekker, og det ser trangt ut. Det er illustrert p-plasser svært nær inn-/utkjøring, hvor parkerte biler kan begrense frisikt.

Foreslått bestemmelse tar høyde for at avkjørsler kan flyttes med inntil 10 meter. Det er uheldig at illustrasjonen viser detaljer som ikke avklares i planforslaget.

På plankartet bør størrelse på frisiktsoner angis.

Plassering og utforming av bebyggelsen med tilhørende uteareal

Intensjoner i planbeskrivelse og illustrasjoner er ikke sikret i juridiske bestemmelser

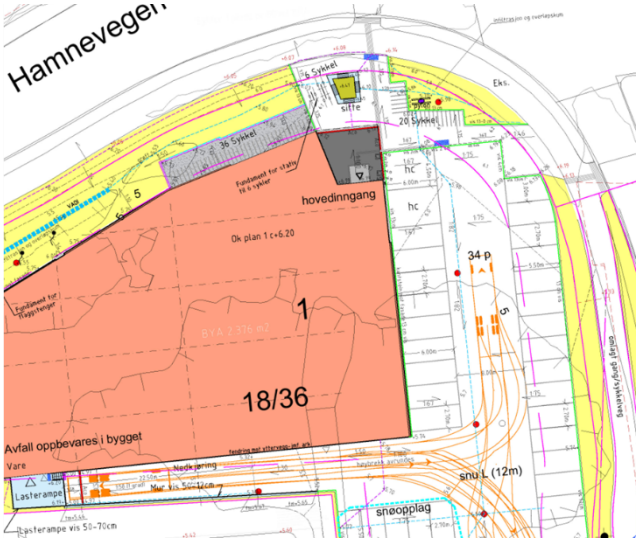
Plankartet er utformet som en flatereguleringsplan og styrer i svært liten grad utformingen av området. Bygg og parkering kan løses på ulike måter innenfor formålsgrensene og byggegrensene. Reguleringsbestemmelsen 3.1.5 «*utforming og plassering*» setter i realiteten få krav til faktisk utforming og plassering av bygningen. Det er foreslått å fjerne bestemmelse om *estetisk kvalitet* fra dagens gjeldende plan. En slik utforming av bestemmelsene gjør det i praksis utfordrende å stille krav til arkitektonisk kvalitet i byggesaksbehandling.

Utforming av utomhusareal fremgår av situasjonsplanen, men er ikke fullt ut sikret i bestemmelser og blir uten juridisk binding. Situasjonsplanen viser flere gode formvalg, blant annet etablering av et vadi (naturbasert naturlig vannfordrøyningsanlegg) som en buffersone mellom Hamnevegen og butikkarealet, sittegrupper for besøkende i nærheten av inngangspartiet og etablering av grønne plenareal rundt hele planområdet. Uten juridisk forankring er dette forhold som blir vanskelige å håndheve. Juridiske bestemmelser som legger føringer for utforming og arkitektonisk kvalitet vil bidra til å sikre gode intensjoner i et prosjekt, samtidig som det gir gode rammebetingelser for senere saksbehandling. Kommunedirektøren etterlyser tydeligere og mer førende bestemmelser for plassering, utforming og materialbruk for både bebyggelse og utomhusanlegg. Dette er ei svært eksponert tomt i hovedinnfarten til kommunesenteret og hovedvegen til Stiklestad. Det er særlig viktig at estetisk kvalitet er godt sikret juridisk i plankart og bestemmelser for ei tomt som dette.

Skilt/reklame og belysning

Bestemmelsene åpner i punkt 3.1.2 for plassering av pyloner (fastmontert reklame på større konstruksjoner, ofte lyssatt) utenfor byggegrensene i plankartet. Pyloner er i dette tilfellet illustrert langs fylkesvegen som faste installasjoner. I KDP Verdal by åpnes det for pyloner (orienteringsskilt) utelukkende på Ørin, på bakgrunn av en rapport for industriparken, hvor det ses hensiktsmessig grunnet områdets størrelse. Dette synes ikke hensiktsmessig på samme grunnlag for Holbergs plass. Videre tillater fylkeskommunen som vegeier kun midlertidige reklameinnretninger langs veg på søknadsbasis, ikke fastmontert reklame. Kommunedirektøren mener derfor tillatelsen til å oppføre pyloner må ut av bestemmelsene.

Område- og reklamebelysning i forhold til naboer (beboere) er vurdert kort i planbeskrivelsen pkt. 5.14. Lysforurensing har beviselig både positive og negative konsekvenser for både miljø og helse. Det er vanskelig å koble konkrete grenseverdier til dette, da det avhenger av både bruk og utforming. Verdal kommune stiller pr. nå ingen krav til konkrete grenseverdier for lysintensitet, men forutsetter at god lysplanlegging som hensyntar omgivelser, miljø og helse ligger til grunn for utforming av bygg og utomhusareal. Kommunedirektøren ser positivt på initiativet i rekkefølgebestemmelse 5.1, som fastsetter at belysningsstrategi for utendørs belysning skal følge med søknad om byggetllatelse.



- Illustrasjonsplan viser parkeringsareal og manøvrering av varebiler



- Fasade mot nord viser sittemøbel, pylon (stort skilt), flaggstenger utenfor byggegrensa

Støy og luftkvalitet

Trafikkanalysen har beregnet at det vil være i overkant av 1500 kjørende kunder innom per yrkesdag, noen færre på lørdager. Dele-øy på fv. 72 gir ekstra trafikk i området. Det forventes at 74 % av trafikken på vegnettet til/fra planområdet kjører nordover og 26 % sørover.

Detaljhandel er publikumsintensivt, og overnevnte vil medføre økt ferdsel. I tillegg er varelevering og renovasjon tenkt i sør. Det er forslått bestemmelse om støyberegning for tiltaket før igangsettingstillatelse. Det er også gitt bestemmelser for anleggsperioden.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Områdestabilitet er vurdert og fulgt opp med rekkefølgebestemmelse om geoteknisk prosjektering. Råd i VAO-plan, om bl.a. overvannshåndtering, bør følges opp med bestemmelse om fordrøyning av overvann.

Tomten har i dag et terrengnivå på ca. kote +5,0 m, og ligger lavere enn omliggende terreng. Intensjonen er et bygg med min. gulvnivå på kote +6,2 m og ingen kjeller. Det foreslås samtidig min. gulvhøyde på +4,0 m, noe som er godt under dagens terrengnivå, og kan være problematisk ift. vann- og avløp. Det går ikke fram om kotehøyden gjelder mulig kjeller. Flom,

stormflo og havnivåstigning synes ikke å være en utfordring, men VAO-plan nevner en flomvei:

> *NVE's temakart for flom viser at tiltaket ikke er påvirket av 200-års flom for Verdalselva og selve planområdet ligger heller ikke innenfor aktsomhetsområde for flom. Deler av flomveien som går gjennom tiltaket er dog innenfor aktsomhetsområde for flom.*

Kommunen finner at tabell 3-2 i «NVE Rapport nr. 39/2019 Flomsonekart Delprosjekt Verdalsøra» viser at ved tverrprofil 5 i Verdalselva er vannlinjeberegning Q200 klima på 3,4 m ved 200-årsflom med klimaframskriving av havnivå til år 2100. Det går fram at vannstander ved stormflo ikke er inkludert i tabellen. NVE-rapporten anbefaler at en sikkerhetsmargin på 0,5 m legges til ved praktisk bruk av vannstander.

Kommunen finner at foreslått minimum golvnivå på kote +4,0 m er like innenfor det som er anbefalt, før det tas hensyn til stormflo og havnivåstigning (høy vannstand). Minimum golvnivå bør vurderes økt, og det bør gå frem om det gjelder kjeller eller ikke.

Naturmangfold

Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8-12 er vurdert i planbeskrivelsen punkt 6.7, som også viser til vurderinger i ROS, miljøteknisk rapport med tiltaksplan og foreslått bestemmelse om fremmede arter (påvist hagelupin er i fremmedartslista 2023).

Vurderingene synes tilfredsstillende, og det anses ikke behov for ytterligere vurderinger etter naturmangfoldloven §§ 4 og 5. I planområdet er det ikke kjennskap til / påvist prioriterte, truede eller nær truede arter iht. Norsk rødliste for arter 2021, eller utvalgte, truede eller nær truede naturtyper iht. Norsk rødliste for naturtyper 2025. Kommunen vurderer at det eksisterende kunnskapsgrunnlaget basert på Naturbasen til Miljødirektoratet og Artsdata-bankens artskart, kommunens egen kjennskap til området samt vedlagt miljøteknisk rapport er tilstrekkelig i forhold til sakens karakter og evt. risiko for skade på naturmangfold.

Høring av planforslag er ment å erstatte nabovarsel før byggesøknad

Planforslaget omfatter mange juridisk bindende dokumenter og en rekke illustrasjoner uten juridisk virkning. Kommunens planavdeling har ikke gått inn på det byggetekniske. Teknisk drift er hørt, og representerer kommunen som direkte berørt grunneier/nabo.

Handlingsrom

Planforslaget kan 1) vedtas sendt på offentlig ettersyn, ev. med mindre justeringer, 2) sendes tilbake for større justeringer eller 3) avslås. Dersom planforslaget avslås har forslagsstiller ikke krav på å få lagt fram saken for kommunestyret etter PBL § 12-11, fordi planforslaget ikke er i samsvar med overordnet plan.

Dersom planforslaget avslås stoppes prosess med oppheving av gjeldende detaljregulering.

Økonomi

Planforslagets offentlige samferdselsformål omfatter fylkesveg med tilhørende langsgående gang- og sykkelveg. Planen foreslår ikke kommunale veger i området.

Kommunen eier grunn i søndre del av planområdet, opparbeidet som kjøreveg. Dette blir et restareal delvis innenfor planens formål «annen veggrunn - grøntareal», sør for foreslått ny

stikkveg. Arealet er nevnt i planbeskrivelsen, hvor det går fram at eierforhold ikke er oppdatert.

Planbeskrivelsen nevner økt behov for vedlikehold av gang- og sykkelveger rundt planområdet, grunnet økt bruk i forbindelse med etablering av detaljhandel (dagligvare).

Ved å gjennomføre planen kan kommunen få flere arbeidsplasser.

Kommunen kan få utfordringer med å finne andre areal for plasskrevende varehandel og funksjoner relatert til hovedvegkryss (veganlegg ol.) dersom Holbergs plass og øvrige deler av Kjæran tas i bruk til sentrumsformål.

Klima, energi og miljø

Flere tiltak som bidrar til redusert klimagassutslipp er omtalt i planbeskrivelsen punkt 5.14, bl.a. at områdets sentrale beliggenhet gir mindre mertrafikk, intensjon med inngang mot nord (nærmest boligområdet), at samlokalisering med andre type virksomheter kan redusere trafikk, foreslått krav om solceller, intensjon/mulighet for etablering av grøntareal på ubebygd areal rundt bygget og mellom parkering og veger, bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner kan være aktuelt men er ikke foreslått som et krav da lokale aktører ikke ser ut til å tilby dette. Miljørapport og tiltaksplan konkludere med at massene kan gjenbrukes internt på tomtene.

Konklusjon

Med utgangspunkt i planutvalgets positive holdning i UPS-sak 24/2026 til å vurdere detaljhandel i området foreslår kommunedirektøren at planforslaget sendes på offentlig høring. Gjennom en høring vil regionale myndigheter få anledning til å uttale seg om sentrumsutvikling, handelslokalisering, trafikksikkerhet og trafikkflyt i dag og i fremtiden med en ny E6-løsning på plass.