



Statens vegvesen

INNHERRED SAMKOMMUNE

30 AUG. 2010

Innherred samkommune
Postboks 130
7601 LEVANGER

□

Behandlende enhet:
Region midt

Saksbehandler/innvalgsnr:
Ola Belsaas - 74122693

Vår referanse:
2010/120661-004

Deres referanse:
AGIS 2007/549

Vår dato:
25.08.2010

Innherred samkommune - Kommuneplanens arealdel for Levanger og Verdal kommune - Statens vegvesens uttalelse, inklusive innsigelse

Vi viser til Deres oversendelse datert 2. juni 2010 og senere bekreftet frist for uttalelse til 28. august i e-post av 29. august.

Bakgrunn

Det er et omfattende arbeid som ligger bak det foreliggende planforslaget, som nå oppfyller ambisjonen om en felles arealplan for Innherred samkommune. Uavhengig av samkommunen som politisk prosjekt, har det vært en målsetting at utfordringene i de to kommunene nå kan sees i sammenheng areal- og planmessig. Levanger og Verdal utgjør i økende grad et felles bolig- og arbeidsmarked, og det er derfor nyttig å tilstrebe felles arealdel til kommuneplanen som et helhetsdekkende verktøy for avklaringer omkring overordnet arealdisponering.

Felles arealdel skal erstatte kommuneplanens arealdel for Levanger av 27.09.2000 og for Verdal av 25.03.1996. Kommunedelplanområdene for de respektive sentrums-/byområdene inngår ikke i denne omgang, men for visse tema er også delplanområdene inkludert i vurderinger og forutsatt gjort gjeldende og i overordnet arealdel.

Statens vegvesen har følgende kommentarer til planforslaget:

Forvaltningsreformen og prosessuelle konsekvenser av denne

I forbindelse med ikrafttreden av forvaltningsreformen av sist årsskifte, har fylkeskommunene bl.a. nå overtatt ansvaret for det som tidligere ble kalt øvrig riksvegnett. Dette innebærer at ansvaret for det meste av overordnet vegnett i Nord-Trøndelag nå tilligger fylkeskommunen. Statens vegvesen utøver imidlertid vegadministrasjon for fylkesvegene på vegne av Nord-Trøndelag fylkeskommune; såkalt "sams vegadministrasjon". Vegvesenet utøver samtidig vegadministrasjon for riksveger (i Nord-Trøndelag E6 og E14) og sektoransvar på vegne av staten som tidligere. Inntil videre vil derfor Statens vegvesen og fylkeskommunen avgi separate uttalelser til kommunale planer.

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 Molde

Telefon: 815 44 040
Telefaks: 71 27 41 01
firmapost-midt@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Byavegen 21
7737 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Planprosess

Planarbeidet startet første halvår 2007, og det ble innledningsvis avholdt møte med oss, øvrige fagmyndigheter og større interesseorganisasjoner for utveksling av synspunkter omkring forventninger og planforutsetninger. Etter denne tid har kontakten mellom samkommunen og Statens vegvesen i hovedsak begrenset seg til en avklaring omkring større vegprosjekt, og i hvilken grad dette skulle gjøres gjeldende for det foreliggende planforslag. Det har ikke vært kontakt i forhold til forslag om nye byggeområder, ut over det som er avklart gjennom egne detaljplanprosesser og i enkeltsaksbehandling.

Når vi nå blir forelagt et omfattende planarbeid som inneholder en rekke forslag om nye områder for bygg og anlegg, kunne vi ønsket å ha hatt bedre forhåndskunnskap om både målsettinger, prinsipper og de mest omfattende forslagene. Dette både som forvalter av riks- og fylkesvegnett og som statlig sektormyndighet. Vi erkjenner samtidig at det er mange ulike interesser knyttet til planarbeidet, og regner med at forslagsstiller forventer å få på plass endelige avklaringer gjennom denne høringsrunden.

Konklusjon

1. Statens vegvesen har **innsigelse** til forslag om nytt næringsområde Fossing sør i Åsen, begrunnet i konflikt med trase for framtidig E6 som angitt i kommunedelplan for Åsen av 1991. Det er sannsynlig at kryss med fv. 753 og atkomst til Åsen sentrum vil bli liggende i dette området, men dette vil tidligst bli avklart etter konseptvalgutredningen (KVVU) som nå er igangsatt. Innsigelsen vil stå fram til en slik avklaring foreligger.
2. Statens vegvesen har **innsigelse** til forslag om boligområdene Leklemsåsen i Verdal og Granamarka i Levanger, med henvisning til *rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging* (RPR-ATP) og felles *fylkesplan for Nord- og Sør-Trøndelag 2009-12*. Vi kan ikke se at planforslaget dokumenterer framtidig behov arealer til boligformål i det omfang disse områdene innebærer. Områdene framstår som satellitter både i forhold til samkommunens akse mellom sentrumsområdene og i forhold til de respektive bysentra alene. Vi mener at forslag om disse områdene klart strider mot pkt. 3.1. og 3.5 i RPR-ATP og fylkesplanens strategier til kapittel 1 *Klima* og 6 *Kommunikasjoner*. Områdene vil erfaringsmessig framstå som rene personbilbaserte boligområder. Områdene bryter også med de klare mål og tiltak innenfor energi og klima som planen selv beskriver på s. 55 og 56 i planbeskrivelsen.
3. LNFR-områder med spredt bebyggelse: Statens vegvesen mener at forslagene om spredt boligbygging i SB01 Vinne og SB11 Mule etter en nærmere detaljering bør vurderes omgjort til arealbrukskategori boligformål, dvs. "tett utnytting". Dette vil etter vårt skjønn bidra til å forsterke hovedaksen mellom byområdene. For øvrig vil vi påpeke at kriteriene for spredt boligbygging også bør inneholde punkter som omhandler avstand til skole (behov for skoleskyss og på-/avstigningsforhold) og trafiksikkerhet for myke trafikanter med reisemål de nærmeste sentrumsfunksjoner.
4. Vegnett: Vi gir vår tilslutning til planbeskrivelsen vedr. riksveger (s. 37), med unntak av vår innsigelse til Fossing sør. Utfallet av arbeidet med konseptvalgutredningen vil også kunne ha vesentlig betydning for utvikling av grendesentra og randsonene i Levanger og Verdal by. Når det gjelder fylkesveger vil disse bli nærmere avklart gjennom gjeldende fylkesvegplan, inklusive gang- og sykkelveger langs fylkesvegnettet.

Konklusjonen baserer seg på følgende vurderinger:

Bebyggelse og anlegg (jfr. pbl § 11-7 nr 1)

Generelt om utbyggingsområder framføres det i planbeskrivelsen (s. 26, første avsnitt) at ”utfordringene innenfor denne arealbrukskategori vil (...) hovedsakelig være knyttet til avklaringer omkring eventuelle nye næringsarealer, mulig bosettings- og næringsutvikling i grendesentra samt tilrettelegging for nye hytteområder.”

Boligbebyggelse

Utbyggingsområder og dokumentert arealbehov

Vedrørende boligsituasjonen de senere år, i dag og fram mot planhorisonten i 2020, beskriver planbeskrivelsen følgende om utvikling og prognoser:

	Levanger	pr år/gj.snitt	Verdal	pr år/gj.snitt
Boliger bygd etter 01.01.2002	645	80	570	60
Beskrevet boligbehov ⇒ 2020	620	56	380	35
Boligreserve/"planavklart", utenfor sentrum	1290		180	
Boligreserve/"planavklart", k.del.pl./sentrum	?		390	
Fortettingspotensial	350		100	
Sum areal tilgjengelig til boligformål:	1.640		670	

(alle verdier utenom øverste rad er cirkatall)

Med hensyn til demografi og behov for ulike boligtyper, angir planbeskrivelsen på side 12: ”Boligbehovet framover kan tenkes å følge noenlunde den samme utviklingen som de siste årene. (...) Demografiutviklingen med en større andel eldre i tiden framover, tilsier en fortsatt opptrapping av leiligheter i sentrum. Dette taler i retning av at utviklingen i boligtyper som har foregått de siste årene vil fortsette.”

Ut fra denne beskrivelsen kan det tilsynelatende se ut til at både Levanger og Verdal har rik tilgang til boligareal som mer enn dekker behovet innenfor planperioden mot 2020. Imidlertid vil det alltid være et misforhold mellom hva som er tilgjengelig areal og hvilke boligarealer og -tilbud som etterspørres. Forhold knyttet til fornying/standardheving påvirker også dette. For Verdal angis det behov for et sentrumsnært boligområde som kan dekke etterspørsel etter eneboligtomter, mens det for Levangers del beskrives at behovene i all hovedsak er dekket.

Det er kommunens oppgave å være tilrettelegger av infrastruktur og avklare arealdisponering gjennom sitt planverk. Gjennom kommuneplanen skal kommunens framtidige areal- og utviklingsbehov veies mot nasjonale og regionale føringer. Også sentrale føringer søker å ivareta lokale interesser, men i enkelte tilfeller kan interessene synes å være kryssende på detaljnivå. Men for eksempel lite kompakt infrastruktur er også kostnadskreven i drift for en kommune når det gjelder skoleskys, helse- og omsorgstjenester, tekniske tjenester m.v.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR-ATP)

Noen viktige retningslinjer fra RPR/ATP:

- Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.

- Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder. Naturinngrepene bør samles mest mulig.
- Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder. Innenfor gangavstand fra knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknett, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljøer og grønnstruktur. En bør unngå nedbygging av særlig verdifulle naturområder.
- Der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening, skal det ved utforming av utbyggingsmønstre og transportsystemer legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.

Gjeldende **felles fylkesplan for Nord- og Sør-Trøndelag 2009-2012** inneholder mål og strategier for sju innsatsområder, hvor nr 1 og 6 omhandler hhv. klima og kommunikasjon. Ett av klimamålene er å redusere utslippene av klimagasser i Trøndelag med 30 % innen 2020, og til målsettingen er knyttet strategier om å ”legge til rette for miljøvennlige levemåter samt å redusere klimagassutslippene fra transport”. Innen kommunikasjon er målet miljøvennlige, trygge og effektive kommunikasjoner, med strategier om ”tilrettelegging for økt bruk av miljøvennlige transportformer” samt ”koordinert og behovsrettet utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur (...).”

Ut fra de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging og mål og strategier i fylkesplanen, vil det innenfor samkommunen være naturlig å søke nye områder til boligformål lagt på eller langs akse mellom det felles arbeidsmarkedet i og mellom de to sentrumsområdene. Både i Levanger og Verdal er det gjennom årene etablert boligområder som framstår som typiske satellitter mellom 3-5 km fra de respektive kommunesentra. Og selv om kollektivtilbud foreligger i form av lokale pendelruter, blir dette ut fra opplysninger fra transportørene benyttet i beskjeden grad. Forskning viser at kollektivtrafikktilbudet må være svært godt, eller personbilbruken belagt med restriksjoner, for at mer enn en marginal del av trafikkarbeidet overføres mellom disse transportformene. Lite tyder på at dette ikke også er dekkende for de nordtrønderske reisevanene. Boligtilbud mer enn to kilometer fra sentrum og arbeidsplasskonsentrasjoner innebærer med andre ord primært økt personbiltrafikk. Til hver boenhet beregnes normalt en trafikkmengde på fire/døgn/år, dvs. at 40 nye boliger gir en økning på 160 i årsdøgntrafikk (ÅDT).

Tilbud om skoleskyss er regulert i henhold til grunnskoleloven. Elever i 1. klasse som bor mer enn to kilometer fra skolen og elever i 2.-10. klasse som bor mer enn fire kilometer fra skolen skal tilbys gratis skoleskyss. Kommunen kan innvilge skyss på kortere avstander for elever som har særlig farlig eller vanskelig skolevei, og kommuner og fylkeskommuner er under et stadig press i forhold til dette. Det er derfor avgjørende at nye boligområder av noe omfang er forutsatt knyttet til skole med tilfredsstillende gang- og sykkelveg, og samtidig må man ha i mente at også barn og unge utøver fritidsreiser utenom skoletid som fordrer trafiksikkerhet.

Planens **konsekvensutredning (KU)** hevder under *metode* å ”ta utgangspunkt i relevante nasjonale, regionale og lokale mål for miljø- og samfunnsutvikling”. Ut fra de nasjonale og regionale føringer gjengitt foran, stiller Statens vegvesen spørsmål ved samsvaret mellom planens dokumenterte behov for nye arealer til boligformål og planens faktiske forslag. Det synes ikke som om planforslaget tar inn over seg klare mål og strategier knyttet til reduserte klimagassutslipp gjennom redusert transportbehov. Gjennom det sektoransvar som er tillagt Statens vegvesen innenfor samordnet areal- og transportplanlegging og miljøulempet knyttet til veg- og trafikk, har vi derfor **innsigelse** til de omfattende boligområdene B03 Lekleåsåsen og B06 Granamarka.

Øvrige boligområder

Av de øvrige boligområdene i Levanger er B2 Brenne II og B3 Birkelund de mest omfattende, mens B1 Holan, B4 Lunden, B5 Vang og B7 Holåsen vest er mindre områder som vi anser som en naturlig og uproblematisk utvidelse av eksisterende boligområder. For Brenne II er det snakk om et eksisterende boligområde som søkes utvidet, og området framstår på mange vis som ei grend. Det er en kritisk avstand (ca 4 km) til skole, så vi vil til framtidig reguleringsplan stille krav om etablering av gang- og sykkelveg (GSV) som rekkefølgebestemmelse. Birkelund er forholdsvis omfattende, men etter vårt skjønn et naturlig og egnet tiltak for tilrettelegging av boliger i Markabygda.

I Verdal er B1 Leirdal og B4 Kulstad fortetting eller utvidelser av eksisterende boligområder vi anser fornuftig. B1 er nær skole, men mangler GSV – noe som har vært og er en felles utfordring for kommunen og Vegvesenet som vegforvalter. Det er derfor trolig at våre innspill til senere regulering vil inneholde krav om etablering av GSV før nye boliger kan tas i bruk.

B2 Musumåsen er krevende i forhold til trafiksikkerhet, både ut fra mulige atkomstforhold til området fra fylkesvegen og avstand fra skole. En realisering av dette boligområdet vil kreve at regulert atkomst tilfredsstillende kravene i vegnormalene, samt avklaringer omkring skoleskys. Løsninger som baserer seg på bruk av driftsveger til skoleveg har vist seg upålitelige i praksis, og regulering kan utløse etterfølgende krav til gang-/sykkelveg lokalt som kan forstyrre kommunens øvrige prioriteringer av GSV-prosjekter. Statens vegvesen vil derfor signalisere mulig innsigelse til reguleringsplan for området dersom denne utfordringen ikke er adressert.

B5 Holme søndre synes svært krevende i forhold til bokvalitet, både med hensyn til støy fra E6 og jernbane - og at området beskjæres av to høgspenlinjer. Samtidig utgjør forslaget en utvidelse av eksisterende boligområde. Statens vegvesen anser utfordringene i forhold til støy som store, men dersom det til reguleringsplanen kan dokumenteres tilfredsstillende støyforhold både innen- og utendørs, vil i utgangspunktet ikke motsette oss slik regulering.

B6 Stiklestad planteskole: 37 dekar av tidligere planteskoleareal i utgangspunktet foreslått tilbakeført til dyrka mark. Tilstøtende til Forbregd/Lein og nær Stiklestad skole. Vil med mindre utbedringer av GSV-tilbudet kunne framstå som et godt supplement i denne grenda.

Generelt om oppfølgende reguleringsplaner til boligformål

Planforslagets bestemmelser sier at det skal foreligge reguleringsplan før tiltak for bebyggelse og anlegg kan iverksettes. Statens vegvesen vil derfor komme tilbake til spørsmål knyttet til øvrige veg- og trafikkspørsmål i senere planfaser. Vi vil særlig påse at det er valgt løsninger som sikrer trafiksikkerhet, framkommelighet for alle og gode miljøløsninger. Vi vil konkret legge vekt på kryssløsninger, geometrisk utforming, støyforhold og at det legges godt til rette for gående og syklende.

Fritidsbebyggelse

Planforslaget oppgir avklarte arealer for om lag 80 nye hyttetomter innen samkommunen. Samtidig beskrives endringer i både krav til standard og tilgjengelighet (vegatkomst). Det tas sikte på å primært fortette eksisterende hytteområder framfor utbygging av nye, og det skal vektlegges at områdene har tilgjengelig infrastruktur.

Statens vegvesen gir sin tilslutning til en slik tilnærming. For våre ansvarsområder er det først og fremst mht. atkomst og tilknytning til overordnet vegnett vi kommer i befatning med fritidshusbebyggelse. Vi har ingen motforestillinger til de områder som er foreslått, men vil i kommende reguleringsplaner med formål fritidshusformål være særlig oppmerksom på at områder med kjøreveg har tilfredsstillende tilknytning til fylkesveg. Dette gjelder sikt, geometrisk utforming m.v. I tillegg må det dokumenteres tilfredsstillende kapasitet til parkering, slik at man unngår tilfeldig parkering langs overordnet veg. Vi er dessuten opptatt av at ved sjø bør hytter ligge på sjøsiden av vegen, og ikke motsatt side, på grunn av uheldig og tilfeldig kryssing av gjennomgående kjøreveg.

Næringsbebyggelse

Nye områder for næringsbebyggelse er i hovedsak foreslått lagt i tilknytning til eksisterende næringsområder. Dette er til dels omfattende arealer, som for en stor del synes å kunne nytte eksisterende infrastruktur for tilknytning til overordnet vegnett.

Område N1 Fossing søndre i Åsen ligger mellom jernbane og E6 og inngår som en del av sentrumsutviklingen i Åsen. Statens vegvesen har stor forståelse for at det for Åsen søkes utvidelsesmuligheter, og er således innforstått med at dette arealet ønskes omdisponert. Som redegjort for i vårt tilsvarende av 3. november 2009 (Deres dato 13.10.2009/ref. AGIS 2007/549), går imidlertid den mest sannsynlige trase for omlegging av E6 gjennom Åsen gjennom kryssområdet på Vedul, og også framtidens E6 vil måtte ha tilknytning til fv. 753 og Åsen sentrum. Inntil denne traseen er avklart i oppfølgingen av konseptvalgutredningen (KVU), vil vi imidlertid kreve at arealet opprettholdes holdes fri for byggetiltak. Statens vegvesen har derfor **innsigelse** til område N1 Fossing søndre i Åsen.

For de øvrige forslag om næringsområder synes kravet til tilknytningsmuligheter til eksisterende infrastruktur å være ivarettatt, mens øvrige detaljer kan utstå til forslag til reguleringsplan foreligger.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (jfr. pbl § 11-7 nr 2)

Samkommunen og Statens vegvesen synes å ha en identisk oppfatning av E6' betydning for fylket og kommunene, og vi har også erfart et godt samarbeid for ivaretagelse av arealer til utbedringer på og langs E6. Med henvisning til den korrespondanse som er referert ovenfor fra 2009, gir vi vår tilslutning til hva plandokumentene sier om riksveg.

Når det gjelder fylkesveger, vil disse være gjenstand for vurdering og prioritering gjennom gjeldende fylkesvegplan. Vi ser umiddelbart ingen konflikt mellom planforslaget og de vedtak som er fattet i medhold av fylkesvegplanen.

Ny kommunal veg til Geitingsvollen kan på sikt åpne for spørsmål om endring av fylkesvegen gjennom Levanger sentrum og tilknytning til E6 ved Moan, men dette vil også bli et tema i fylkesplansammenheng.

Gang- og sykkelveger (GSV) er omtalt som vesentlig i tilknytning til skoler, noe som har vår fulle oppslutning. Imidlertid er det i Nasjonal transportplan og i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg målsettinger om å etablere *hovednett for sykkel* i byer og tettsteder. Vi vil derfor anmode samkommunen om et forsterket samarbeid innenfor dette området.

Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift – LNFR (jfr. pbl § 11-7 nr 5)

Spredd boligbygging

Plan- og bygningsloven gir kommunene anledning til å tillate spredd boligbygging i LNFR-områder dersom lokalisering og omfang er nærmere spesifisert. Dette, samt boligområder mer enn fire kilometer fra skole, stiller krav til vurderinger av forholdene for myke trafikanter og særlig på- og avstigningsforholdene i forbindelse med skoleskyss. Statens vegvesen opplever ofte at skoleskyss og på-/avstigningsforhold ikke er vurdert før første skoledag er et faktum.

Ut fra en tilnærming om at det skal være attraktivt å bo både i sentrum og periferi i fylket, er det positivt at samkommunen legger til rette for LNFR-områder med spredd boligbygging – nå også i Verdal som i sin arealdel har manglet et slikt tilbud.

I forhold til de foreslåtte områdene i planen, vil vi være mer opptatt av at forholdene for myke trafikanter er konkret vurdert fra sak til sak – mer enn områdenes lokalisering og omfang. Men ut fra diskusjonen foran knyttet til RPR-ATP, vil vi foreslå at forslagene om spredd boligbygging i *SB01 Vinne* og *SB11 Mule* bør vurderes omgjort til arealbrukskategori boligformål, dvs. "tett utnytting", etter en nærmere detaljering. Dette vil etter vårt skjønne bidra til å forsterke hovedaksen mellom byområdene. For øvrig vil vi påpeke at kriteriene for spredd boligbygging også bør inneholde punkter som omhandler avstand fra skole (behov for skoleskyss og på-/avstigningsmuligheter) og en vurdering av trafikksikkerhet for myke trafikanter som skal oppsøke de nærmeste sentrumsfunksjoner.

Planbestemmelser

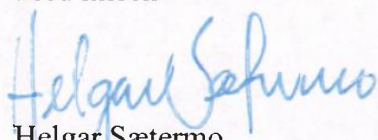
Vi finner bestemmelsene om ny bebyggelse i § 2 dekkende for de forhold vi vil etterspørre i oppfølgende plansaker, og registrerer videre bestemmelse 3.2 om rammeplan for avkjørsler.

Kartografi og framstilling

Målestokk 1:85.000 er en forholdsvis krevende målestokk for synliggjøring av planområders avgrensning og vegers framføring. Vi finner likevel at beskrivelsene i plankart, KU og tekst til sammen gjør det mulig å orientere seg i materialet – og setter videre vår lit til at kommende forslag til reguleringsplaner klargjør eventuelle uklarheter.

Statens vegvesen ønsker Innherred samkommune lykke til med det videre planarbeidet.

Plan- og trafikkseksjonen - avdeling Nord-Trøndelag
Med hilsen


Helgar Sætermo
seksjonsleder


Ola Belsaas

Kopi: Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Kommunal- og administrasjonsavd., Postboks 2600,
7734 Steinkjer
Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, 7735 Steinkjer