



Malvik kommune
Postboks 140
7551 HOMMELVIK

Vår dato: 11.09.2018
Vår ref.: 2018/12243

Deres dato: Deres ref.:

Samordnet uttalelse til områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune

Fylkesmannen viser til brev til kommunene og statsetater datert 17.01.2018 om delegering av myndighet til å samordne statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen har i denne saken mottatt uttalelse fra følgende fagmyndighet:

- Bane NOR

Det foreligger innsigelse fra Bane NOR og Fylkesmannen som sektormyndighet. Uttalelsene fra fagmyndighetene følger i vedlegg. Det vises til disse for nærmere begrunnelser og generell rådgivning for det videre planarbeidet. Kommunen oppfordres til å ta kontakt for videre dialog om hvordan innsigelsene best kan imøtekommes.

Fylkesmannen har vurdert hjemmelsgrunnlaget og avveiningen mellom ulike hensyn som ligger bak innsigelsen. Etter en helhetsvurdering har vi kommet frem til at avskjæring ikke er aktuelt.

Fylkesmannens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelser til områderegulering for Vikhammer sentrum:

Fylkesmannen:

1. Fylkesmannen fremmer innsigelse til planen inntil det for B1, B4 og B5 er tatt inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at utbyggingen fullføres for hvert av områdene før det startes utbygging i det neste, jf. jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet, herunder Nasjonal jordvernstrategi.
2. Med bakgrunn i jordloven § 9 fremmer vi innsigelse til planen om at det må tas inn bestemmelse som sikrer at matjord på arealene som omdisponeres i all hovedsak brukes til jordbruksformål i nærområdet.
3. Med bakgrunn i SPR-BATP, jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet har Fylkesmannen innsigelse til planen;
-inntil det er tatt inn bestemmelser i planen som sikrer høy minimums-

utnytting i alle utbyggingsområdene.

-inntil det er tatt inn bestemmelser i planen som angir maksimal andel overflate/bakkeparkering for det enkelte utbyggingsområde.

4. Med bakgrunn i SPR-BATP har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil:
 - det er tatt inn bestemmelser som angir maksimalt antall parkeringsplasser for det enkelte utbyggingsområde.
 - det er tatt inn et minste krav til antall sykkelparkeringsplasser i planbestemmelsene.
5. Med bakgrunn i naturmangfoldlovens § 28 fremmer vi innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse som sikrer at faren for spredning av fremmede arter blir vurdert ved all massehåndtering. Bestemmelsen må sikre at det foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene.
6. Med bakgrunn i T-1520 har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse i planen som sikrer at luftforurensing skal vurderes og ivaretas i forbindelse med detaljplanlegging.

Bane NOR:

7. Med hjemmel i jernbanelovens § 10 og jernbaneinfrastrukturforskriften jfr. veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen, fremmes det følgende innsigelser til planforslaget:
 - Parkeringsplass (o_SPA4) og de deler av utvidelse/ny veg (o-SV3 og o-SV8), annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT) og arealformål boligbebyggelse (B11), som ligger på Bane NORs grunn, må tas ut av planen og arealet avmerkes til jernbaneformål. Avstander i teknisk regelverk må overholdes.
 - Parkeringsplass 0_SPA1 må avmerkes som «midlertidig rigg- og anleggsområde» med tilknyttende bestemmelser om at Bane NOR skal benytte arealet til rigg- og anleggsområde ved elektrifisering av jernbanen.
 - Byggegrensa mot jernbanen for boligbebyggelse (B7 og B11), må trekkes minst 20 meter unna nærmeste jernbanespors midtlinje.
 - I planbestemmelsene punkt 6.2 og 6.3 må det tas inn krav om dokumentasjon for om tiltak kan føre til at jernbanen kan utsettes for økt naturskader. I planbestemmelsen punkt 6.3 må det tas inn krav om dokumentasjon av sikkerhet for jernbanen for tiltak innenfor faresone skredfare (H310), faresone flomfare (H320), infrastrukturene (H410) og område for bolig og tjenesteyting (BKB4).

Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

Fylkesmannen:

1. Det bør foretas nærmere vurderinger av behov og potensiale for boliger på Vikhammer, og eventuelt tilbakeføre klarlagte utbyggingsområder i gjeldende arealdel til landbruksformål av jordvern hensyn.

2. Fylkesmannen anbefaler kommunen å gjennomføre en naturtypekartlegging langs Vikhammerelva og i Saksvikbukta før egengodkjenning av områderegulering for Vikhammer sentrum.
3. Fylkesmannen tilrår kommunen å gjøre en helhetlig vurdering av Vikhammerelva i forhold til fiskevandring, overvannshåndtering og kryssing av Fv.950 Malvikvegen.
4. Det bør også tas inn bestemmelser med krav om at det settes av plass til sykkelvogner og transportsykler.
5. Fylkesmannen anbefaler også at det tas inn en bestemmelse om minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene, og krav om at el-anlegget skal dimensjoneres slik at det kan enkelt kan oppgraderes til å håndtere en høyere andel el-biler etter hvert som behovet for lading økes.

Bane NOR:

6. Det bør tas inn en rekkefølgebestemmelse om at før første detaljreguleringsplan av boligområdet vedtas, må det etableres nytt planskilt kryss og gjennomført tiltak for å lede ferdsel mot de planskilte kryssene. Vi henstiller også om at det samtidig gjøres tiltak for å stenge eksisterende planoverganger og at dette vises på plankartet

Med hilsen

Frank Jenssen
fylkesmann

Alf-Petter Tenfjord
seksjonsleder
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen underskrift

Vedlegg

- 1 Innsigelse - områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune SF
- 2 Fylkesmannens uttalelse - områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune

Kopi til:

Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER
Bane NOR	Postboks 4350	2308	HAMAR

Fra: Sæther, Tor (fintltsa@fylkesmannen.no)

Sendt: 13.09.2018 11:48:25

Til: Postmottak.Malvik.kommune

Kopi: postmottak@trondelagfylke.no; postmottak@banenor.no

Emne: Samordnet uttalelse til områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune

Vedlegg: Samordnet uttalelse til områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune.DOCX;Innsigelse - områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune SF.PDF;Fylkesmannens uttalelse - områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune.DOCX

Samordnet uttalelse til områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune.

Med vennlig hilsen

Tor Sæther | Seniorrådgiver

Fylkesmannen i Trøndelag | Kommunal- og justisavdelingen

Tlf: +4773199282 | Mob: +4794780234 | www.fylkesmannen.no/trondelag

Vennligst tenk på miljøet før du skriver ut.

Fylkesmannen i Trøndelag
Postboks 2600
7734 STEINKJER

Dato: 04.09.2018
Saksref: 201726557-5
Deres ref.: 2015/2020-69
Side: 1 /5

Vår saksbehandler: Ole Magne Espås
Telefon:
Mobil: +47 46796942
E-post: Ole.Magne.Espas@banenor.no

Malvik kommune – Innsigelse - Offentlig ettersyn av Områderegulering for Vikhammer sentrum - Planid 201505

Vi viser til brev av 13. juni i år fra Malvik kommune. Pr. epost og telefon har kommunen v/Brattås og Fylkesmannen v/Sæther gitt utsatt uttalefrist til henholdsvis 14. september og 7 september.

Sammendrag av innsigelsen

- 1 Parkeringsplass (o_SPA4) og de deler av utvidelse/ny veg (o-SV3 og o-SV8), annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT) og arealformål boligbebyggelse (B11), som ligger på Bane NORs grunn, må tas ut av planen og arealet avmerkes til jernbaneformål. Avstander i teknisk regelverk må overholdes.
- 2 Parkeringsplass o_SPA1 må avmerkes som «*midlertidig rigg- og anleggsområde*» med tilknyttet bestemmelse om at Bane NOR skal benytte arealet til rigg- og anleggsområde ved elektrifisering av jernbanen.
- 3 Byggegrensa mot jernbanen for boligbebyggelse (B7 og B11), må trekkes minst 20 meter unna nærmeste jernbanespors midtlinje.
- 4 I planbestemmelsene punktene 6.2 og 6.3 må det tas inn krav om dokumentasjon for om tiltak kan føre til at jernbanen utsettes for økt fare for naturskader. I planbestemmelsen punkt 6.3 må det også tas inn krav om dokumentasjon av sikkerhet for jernbanen for tiltak innenfor faresone skredfare (H310), faresone flomfare H320), infrastrukturene (H410) og område for bolig og tjenesteyting (BKB4).

Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for sentrumsutvikling med handel, service, boliger, offentlig tjenesteyting, skole og idrettsarealer.

Bane NOR som jernbanemyndighet uttaler

Rammebetingelsene for jernbanen er i endring. Det kan være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane NOR er derfor opptatt av å sikre mulighetene for utvidelser.

Nordlandsbanen er av nasjonal betydning for både gods- og persontrafikk. Fra Steinkjer og sørover inngår Nordlandsbanen i det som i noen sammenhenger benevnes som Trønderbanen. Tog på Meråkerbanen benytter også ofte Nordlandsbanen mellom Trondheim og Hell.

I Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 vises det til at utviklingsalternativer for Trønder- og Meråkerbanen ble sendt fra Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet i juni 2018. I handlingsprogrammet sies det blant annet at for raskest mulig å kunne bedre togtilbudet på jernbanen med to tog i timen, er elektrifisering og kapasitetstiltak beste tiltak. På bakgrunn av dette er det viktig at Områderegulering for Vikhammer sentrum ikke begrenser muligheten for eventuell fornyelse/oppgradering av jernbanen.

Jernbanesporet vises ikke i plankartet, noe som gjør det utfordrende å lese kartet med hensyn til avstander i forhold til spormidt.

1 Plankart og arealbruksformål - innsigelsespunkt

Deler av Bane NORs eiendomsgrunn er avmerket med andre arealbruksformål enn *Trasé for jernbane (STJ)*. Dette gjelder hele/deler av arealbruksformål *parkerings (o-SPA1 og o-SPA4), veg (o-SV3 og o-SV8), annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT) og boligbebyggelse (B11)*. Dette kommenteres videre under punkt 1 a) og 1 b) nedenfor.

1 a) o-SPA4

I de foreslåtte planbestemmelsene pkt. 15.5, fjerde kulepunkt, for arealbruksformål *parkerings (o-SPA4)*, sies det at parkeringsplassen «skal benyttes som parkeringsplass for togreisende og tilknyttet bruken av friluftsområdet og lokalsenteret».

Reisende med tog har behov for parkeringsplass o-SPA4 i dag. I tillegg forventer vi at togtrafikken på strekningen vil øke, både ut fra markedsvekst, og fordi det er nasjonale ambisjoner om å overføre trafikk fra vei til bane. Økning i togtrafikken er også en forutsetning for og en konsekvens av de foreslåtte forbedringstiltakene på Trønderbanen. Reguleringsplanen må derfor ta høyde for økt trafikk på dagens bane. Vi er derfor negativ til at andre enn de togreisende og jernbanetilknyttede brukere, skal benytte parkeringsplassen. Videre vil en bruk av parkeringsplassen, som nevnt i planbestemmelse pkt. 15.5, legge til rette for økt ferdsel over planovergangene på jernbanen til friområdene ved fjorden. Dette vil øke sannsynligheten for uheldige hendelser hvor tog og person er involvert.

Vi aksepterer ikke at vår grunn/parkeringsplass skal benyttes av andre enn togreisende og i forbindelse med inspeksjon, drift, vedlikehold og oppgradering av jernbanen. Videre er det uakseptabelt at vår grunn skal benyttes til parkering for virksomhet som øker ferdselen over planovergangen og øke sannsynligheten for ulykker på jernbanen.

Bane NOR har *innsigelse* mot områdereguleringsplanen inntil arealformål *parkerings (o-SPA4)* omgjøres til arealformål *Annen banegrunn – tekniske anlegg* og at planbestemmelsen for dette arealet endres til at det kun er tillatt brukt som parkering for togreisende og i forbindelse med inspeksjon, drift, vedlikehold og fornyelse/oppgradering av jernbanen.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging, kapittel 3 *Sikkerhet og planfaglige krav*, med underkapittel *Endret eller økt bruk av eksisterende planoverganger*. Videre vises det til kapittel 4, «Jernbanens arealbehov», med underkapitlene «*Baneformål i arealplan*» og «*Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg*.»

1 b) o SV3, o SV8, SVT og B11

Deler av arealformål *veg (o_SV3)* og (*o-SV8*), *annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT)* og *arealformål boligbebyggelse (B11)*, ligger på Bane NORs grunn. Videre ligger deler av disse arealformålene, etter det vi kan se, så nær jernbanen at de er i strid med vårt tekniske regelverk.

Bane NOR er avhengig av areal langs jernbanen, ikke bare for å kunne gjennomføre en rasjonell drift, men også for å kunne vedlikeholde og fornye underbygning og andre anlegg, dvs. grøfter, skjæringer, fyllinger, stikkrenner, gjerder m.m. langs banestrekningene. Vi viser også til at det kan bli aktuelt å elektrifisere jernbanen, noe som vil føre til behov for areal til anlegg og anleggsarbeid.

Vår eiendomsgrunn her er en del av jernbaneinfrastrukturen og må reguleres til jernbaneformål. Vi krever derfor at de planlagte nyanleggsdelene av o_SV3, o_SV8, SVT og B11, trekkes ut av vår eiendomsgrunn og at vår eiendom reguleres til *Trasé for jernbane*. Vi har *innsigelse* mot områdereguleringsplanen inntil dette kravet er imøtekommet.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging, kapittel 4, «Jernbanens arealbehov», med underkapitlene «*Baneformål i arealplan*» og «*Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg*.» Videre vises det til kapittel 3, med underkapittel «*Minste avstand til veg, sti eller lignende langs jernbane*».

2 Plankart – Arealbruksformål, Rigg- og anleggsområde – Innsigelsespunkt

Arealbruksformål parkering, o_SPA1, ligger på Bane NORs grunn. Vi kan akseptere dette hvis det på plankartet avmerkes «*Midlertidig anlegg- og riggområde*» over o_SPA1 med tilhørende planbestemmelse om at området vil bli benyttet til midlertidig anleggs- og riggområde for elektrifisering av jernbanen. Inntil ovennevnte blir tatt inn i planen, har vi *innsigelse* til planen på dette punktet.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging, kapittel 4, «Jernbanens arealbehov», med underkapitlene «*Baneformål i arealplan*» og «*Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg*.»

3 Byggegrense - Innsigelsespunkt

Jernbaneloven § 10 inneholder et generelt bygge- og graveforbud innenfor en avstand av 30 meter målt fra nærmeste jernbanespors midtlinje.

Byggegrensa for felt B7 (boligbebyggelse) og lengst øst i felt B11 (boligbebyggelse) ligger henholdsvis ca. 9 meter og ca. 15 meter unna nærmeste jernbanespors midtlinje. Av hensyn til drift, vedlikehold, adkomst for inspeksjon og vedlikehold av infrastrukturen, oppgradering/fornyelse av jernbanen og naboulempen, er dette for nært banen. Vi krever derfor at byggegrensa trekkes minst 20 meter unna nærmeste jernbanespors midtlinje i områdene B7 og B11. Vi har *innsigelse* mot områdereguleringsplanen inntil dette kravet er imøtekommet.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen, kapittel 3, Sikkerhet og planfaglige krav, herunder krav til Byggegrense mot jernbane. Videre vises det jernbaneloven § 10.

4 Naturfarer – innsigelse

Områdereguleringsplanen må ikke legge til rette for tiltak som øker faren for flom-, erosjons-, setnings- og skredskader mot jernbanen.

Bygge- og anleggsarbeider (inkl. masseforflytting) kan påvirke stabiliteten til jernbanen. I planforslaget er det avmerket areal for «*Faresone – Ras- og skredfare*» (H310), som etter det vi kan se tilsvarer arealet til registrert kvikkleiresone 328 Saksvik, jf. NVE-Atlas. Den nevnte hensynssonen ligger nært og ovenfor jernbanen. Det kan ikke utelukkes at kvikkleiresonen har en annen utstrekning enn det som vises i NVE-Atlas eller at det er lommer med kvikkleire eller andre ustabile masser utenfor avmerket område H310, «*Faresone – Ras- og skredfare*».

Endret arealbruk kan føre til hurtigere avrenning og/eller endrede dreneringsveier, noe som kan gi høyere flomtopper i vassdrag og økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og skredskader på jernbanen. Områdereguleringsplanen inneholder areal som er avmerket som «Faresone – Flomfare» (H320), samt et areal for «Infrastruktursone – Krav vedrørende infrastruktur» (H420). I følge planbeskrivelsene skal H420 blant annet sikre frie flomveger for overvann.

Det er flere punkter i de foreslåtte planbestemmelsene som omfatter naturfare. I planbestemmelsene punkt 6.2 om krav til detaljerte reguleringsplaner, sies det blant annet at «*For tiltak som kan gi følger for jernbanens stabilitet, drift og vedlikehold, skal det dokumenteres at løsninger og eventuelle avbøtende tiltak er tilfredsstillende løst.*» Det er mye bra i dette, men det må stilles et tilleggskrav om at «**Ved utarbeidelse av detaljreguleringsplaner må det dokumenteres om de planlagte tiltakene kan medføre økt fare for flom-, erosjons- og setningsfare for jernbanen**». Dette for å sikre at det gjøres en fagkyndig vurdering av om planlagte tiltak kan påvirke jernbanen.

Planbestemmelsene punkt 6.3, «*Utomhusplan*» vil kunne fange opp tiltak som det ikke er plankrav til. Spesielt for tiltak innenfor hensynssonene H310, H320 og H410, samt større tiltak innenfor område for «bolig og tjenesteyting» (BKB4), «**må det dokumenteres om det planlagte tiltaket kan føre til at jernbanen blir mer utsatt for flom-, erosjons- og setningsskader. For H310 må det i tillegg vurderes om tiltak kan øke faren for skredskader på jernbanen. Dersom det er nødvendig med risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet, må det sannsynliggjøres at de risikoreduserende tiltakene er gjennomførbare. Sikkerheten for jernbanen må være tilstrekkelig både i anleggsfasen og permanent.**».

Dokumentasjon om ovennevnte sendes Bane NOR.

Bane NOR har *innsigelse* mot områdereguleringsplanen inntil ovennevnte tillegg (uthevet skrift) tas inn i planbestemmelsene. Dette for å ivareta sikkerheten for jernbanen.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen, kapittel 3 om Sikkerhet og planfaglige krav, med underpunkt Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg.

Planbestemmelse pkt. 15.6 Trasé for jernbane (o STJ)

I andre avsnitt i den foreslåtte bestemmelsen sies det:

«Når jernbanetrase på lang sikt flyttes sør for planområdet, er intensjonen at arealet skal omdisponeres til friområde med turveg.»

Etterbruk av traséen vil avklares i en egen prosess senere. Bane NOR kan på nåværende tidspunkt ikke avgi eksisterende jernbanetrasé til andre formål i fremtiden. Vi henstiller kommunen om å fjerne den siterte setningen i planbestemmelsene pkt. 15.6.

Friområder ved sjøen – Kryssing av jernbanen

Innenfor planområdet er det tre planoverganger og to planskilte kryssinger av jernbanen.

Planforslaget legger til rette for grønnstruktur og friområder med tilhørende tilrettelegging i området mellom fjorden og jernbanen. Dette sammen med planlagte utbyggingsområder, legger til rette for økt bruk av de fjordnære arealene og økt ferdsel over planovergangene, noe som kan øke sannsynligheten for ulykker på jernbanen.

I områdeplanen savner vi en grundig gjennomgang av dette og mulighetene for å lede publikum mot eksisterende planskilte kryssinger av jernbanen, samt en vurdering av mulighetene for etablering av ny planskilt kryssing i midtre/vestre del av planområdet.

Vi henstiller kommunen om å ta inn en rekkefølgebestemmelse om at før første detaljreguleringsplan av boligområde vedtas, må det være etablert nytt planskilt kryss og gjennomført tiltak for å lede ferdsel mot de planskilte kryssene. Vi henstiller også om at det samtidig gjøres tiltak for å stenge eksisterende planoverganger og at dette vises på plankartet. Det er viktig at dette gjøres i samråd med Bane NOR.

Jernbaneloven § 10

I følge bestemmelser i jernbaneloven § 10 om byggegrenser mv. under, over og langs jernbanen innenfor en avstand av 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, er det forbudt å utføre tiltak, nevnt i jernbaneloven § 10, uten tillatelse fra Bane NOR, «kjøreveiens eier». Dette gjelder uavhengig av bestemmelser og formål i reguleringsplan.

Bane NOR har et ansvar for å ivareta ovennevnte hensyn ved behandlingen av søknader om tillatelse. Om tillatelse kan gis, må vurderes konkret. En rekke momenter vil kunne være relevante i søknadsbehandlingen. Dersom Bane NOR finner å kunne gi tillatelse, må hensynene ivaretas også ved at det oppstilles vilkår som sikrer jernbaneinteressene beste mulig.

Vi anbefaler at tiltakshaver kontakter og sender søknad til Bane NOR i god tid før planlagt anleggsstart.

Bane NORs kabler innenfor planområdet, kan ligge utenfor Bane NORs grunneiendom. Det er derfor viktig at tiltakshavere er klar over dette og kontakter Bane NOR i god tid før detaljplanlegging og/eller prosjektering med tanke på kabelpåvisning.

Våre krav til planlegging i nærheten av jernbane finnes i vår [veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging](#) og i vårt [tekniske regelverk](#).

For ordens skyld informere vi om at det må inngås særskilte avtaler med Bane NOR om kryssing og nærføring av jernbanen og der deler av Bane NORs grunn ønskes disponert.

I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

Bane NOR som eiendomsforvalter mener

Bane NOR ønsker å være en aktiv part i framtidig reguleringsplanarbeid for Vikhammer sentrum.

Vi stiller gjerne i møte med kommunen om ovennevnte forhold. Eventuelle spørsmål om møter rettes til vår saksbehandler så raskt som mulig.

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
Konserndirektør
Infrastrukturdivisjonen

Björg Hilde Herfindal
Avdelingsdirektør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Malvik kommune
Fylkesmannen i Trøndelag

Kopi:

Jernbanedirektoratet



Malvik kommune
Postboks 140
7551 HOMMELVIK

Vår dato: 11.09.2018
Vår ref.: 2018/12243

Deres dato: 12.06.2018
Deres ref.: 2015/2020-69

Fylkesmannens uttalelse - områderegulering for Vikhammer sentrum - Malvik kommune

Fylkesmannen har mottatt ovennevnte reguleringsplan til uttalelse. Under følger innspill til planen på Fylkesmannens ulike fagområder:

Overordnede vurderinger

Innledningsvis vil vi gjøre kommunen oppmerksom på at det er registrert områder i plankartet hvor det ikke er samsvar mellom plankart og bestemmelser i benevnelsene. Det er også bestemmelser om fortetting hvor det både tas utgangspunkt i %BYA og BRA, noe som kan oppleves som utydelig. Vi oppfordrer kommunen til å rette opp dette før egengodkjenning av planen.

Landbruk

Det fremgår at områdereguleringen skal legge til rette for at Vikhammer utvikler seg til et attraktivt tettsted med boliger, handel og service med moderne, urbane kvaliteter samtidig som historiske elementer ivaretas. En kompakt utbygging av Vikhammer er viktig også for å redusere det totale arealbehovet og derigjennom påvirke presset på dyrka marka rundt sentrum.

Store deler av ubrukt utbyggingsareal innenfor planområdet er avsatt til sentrumsformål i gjeldende kommuneplan. Mye av dette er dyrka mark, anslagsvis over 80 daa totalt.

Fylkesmannen viser til at det de senere årene har kommet skjerpede føringer for jordvernet, sist gjennom Nasjonal jordvernstrategi fra 2015. Den angir en målsetting om at omdisponeringen av dyrka jord maksimalt skal være 4000 daa innen 2020. Stortingets næringskomite uttrykte samtidig at kommunene må være *«mer restriktiv når det gjelder bygging av fritidsboliger, boliger og næringsbygg på dyrka og dyrkbar jord»*. Også når det gjelder jordbruksarealer som er omdisponert til annet formål er det viktig at de drives så lenge som mulig, med tanke på matproduksjonen.

Generelt vurderer vi viktige sentrumsfunksjoner i tilknytning til kollektivknutepunkt som viktigere samfunnsinteresse enn ren boligbygging. For rene boligområder vil det ofte i større grad være rom for å vurdere alternativ. Kommunen foreslår nå å regulere områder som i kommuneplanen er avsatt til sentrumsformål (omfatter forretning,

Postadresse:
Postboks 2600
7734 Steinkjer
fmltpost@fylkesmannen.no

Besøksadresse:
Steinkjer: Strandveien 38
Trondheim: Prinsensgt 1
www.fylkesmannen.no/trondelag

Telefon:
74 16 80 00
Org.nr.:
974 764 350

Saksbehandler:
Tor Sæther
Telefon:
73 19 92 82

tjenesteyting og boligbebyggelse, jfr. bestemmelsene i kommuneplanen), til rent boligformål. Vi forutsetter da at kommunen har oppfylt behovet for areal til de andre sentrumsformålene, slik at det ikke blir ytterligere press på dyrka mark i området.

I vår forhåndsuttalelse, jf. brev av 19.08.2015, la vi til grunn at det ble gjort rede for et arealregnskap. Kommuneplanens bestemmelser angir også at fortettpotensialet skal vurderes i plansaker. I planbeskrivelsen fremgår det at boligpotensialet i gjeldende eksisterende områder tidligere er beregnet til 402 boenheter. Det fremgår også at Malvik kommune vurderer det framtidige behovet og potensialet for boliger på Vikhammer som større enn det boligfeltbasen viser. Dette er imidlertid ikke nærmere konkretisert. Det er dermed uklart for oss hva det reelle behovet er. Det er også uklart hvilket potensial som ligger i planforslaget, noe som gjør det vanskelig å ta stilling til hvordan forslaget svarer ut behovet. Vi kan ikke se at det i tilstrekkelig grad er gjort rede for behovet for å ta i bruk så store jordbruksarealer til boligformål.

Fylkesmannen fremmer innsigelse til planen inntil det for B1, B4 og B5 er tatt inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at utbyggingen fullføres for hvert av områdene før det startes utbygging i det neste, jf. jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet, herunder Nasjonal jordvernstrategi.

Videre har vi faglig råd om å foreta nærmere vurderinger av behov og potensiale for boliger på Vikhammer, og eventuelt tilbakeføre klarlagte utbyggingsområder i gjeldende arealdel til landbruksformål av jordvern hensyn. Steinkjer kommune har foreslått slik tilbakeføring i sin arealdel, som vi nylig hadde på høring.

Håndtering av matjordlaget

Bestemmelse 8.2 angir at matjord som fjernes ved utbygging skal tas vare på og brukes andre steder i planområdet, eller nyttes til nydyrking og jordforbedring på andre områder. Etter vår vurdering bør denne matjorda i all hovedsak brukes til jordbruksformål, fortrinnsvis i nærområdet. Foreslått bestemmelse sikrer ikke dette i tilstrekkelig grad. Det bør også vurderes på hvilke jordbruksarealer matjorda kan gjøres best nytte ut fra jordkvaliteten og prioriteres deretter.

Med bakgrunn i jordloven § 9 fremmer vi innsigelse til planen om at det må tas inn bestemmelse som sikrer at matjorda på arealene som omdisponeres i all hovedsak brukes til jordbruksformål i nærområdet.

Landbruk og Klima og miljø

Effektiv arealbruk

I følge statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) bør det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse ut over det som er typisk.

I kommuneplanen er det en gjennomføringssone for Vikhammer som stiller krav til at det skal utarbeides en områderegulering for å avklare bl.a. utnyttelse. På plankartet er det tatt inn krav om % BYA. Dette kan være et godt styringsverktøy for kommunen, men gir ingen garanti for antall boenheter. Den angir kun hvor stort

bebyggelsens fotavtrykk skal være, noe som i prinsippet kan gi store, men få enheter. Med foreslått løsning vil man utsette avklaringen av boligtetthet til den enkelte detaljplan. Da kan det fort bli vanskelig å sikre oversikt over helheten, samt at den totale tettheten blir tilstrekkelig høy. Etter vår vurdering er det derfor viktig å innarbeide minimumskrav til boligtettheten på dette stadiet.

Fylkesmannen viser til SPR-BATP hvor det fremgår at det i overordnede planer for sentrumsområder må fastsettes minimumskrav til utnyttning i fortetningsområder. I rene boligområder kan utnyttingskrav angis som antall boliger per dekar. I sentrumsområder med blandet bebyggelse kan utnyttelse angis som minimum områdeutnyttelse (OU) eller bruksareal (BRA) kombinert med prosentvis boligandel og maksimal BYA. Andre utnyttingskrav kan også benyttes. For å sikre en tilstrekkelig høy utnyttelse av arealene er det imidlertid viktig at planen angir minimumskrav til utnyttelse.

Det fremgår at fordelingen mellom de ulike boligtypene ikke er nærmere spesifisert i dette planarbeidet, men at den bør vurderes nærmere i forbindelse med aktuelle detaljplaner og aktuell etterspørsel. Videre oppgis det at det i detaljplan bør stilles krav om at samlet antall boenheter blir ca. 6 b/daa for områdene B1, B3, B4 og B5. Det signaliseres samtidig at antallet trolig kan være høyere for B1, B4 og B5, men at det bør være noe lavere for B3 (av hensyn til kulturminner). Fylkesmannen går gjerne i dialog med Malvik kommune om hvor høy utnyttning det bør være i Vikhammer sentrum.

Med bakgrunn i SPR-BATP, jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil det er tatt inn bestemmelser i planen som sikrer høy minimumsutnyttning i alle utbyggingsområdene.

Parkering

I Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) går det frem at det er et nasjonalt mål at utbyggingsmønster og transportsystem bør redusere transportbehovet og at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å nå dette målet er det viktig med god planlegging og det går frem av SPR-BATP at det skal planlegges på en slik måte at utbyggingsmønster og transportsystem skal bidra til å redusere transportbehovet.

Det er Fylkesmannen mener videre at parkeringsnormene for alle formål med fordel kunne vært fastsatt med en øvre grense for antall parkeringsplasser. Det er på mange måter bra at man stiller et minimumskrav til antall parkeringsplasser, men i et klima- og miljøperspektiv er det også essensielt at man setter en øvre begrensning på antall parkeringsplasser i sentrum, som et insitament til å velge gange, sykkel og kollektiv fremfor bil der hvor dette er mulig. For innpendlere fra Stjørdal og Trondheim er det mulig å velge kollektivtransport, og for innbyggere i sentrumsnære områder kan sykkel og gange være et alternativ. Så lenge det er lett tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum vil det være enklere å velge bilen som framkomstmiddel. Dette gjør det vanskelig å nå nullvekstmålet og krever mer areal til parkeringsplasser. Parkeringsdekningen må derfor fastsettes med dette i betraktning. Fylkesmannen fremmer derfor innsigelse til planen inntil dette er vurdert og sikret i bestemmelsene.

Med bakgrunn i SPR-BATP har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil det er tatt inn bestemmelser i planen som angir maksimalt antall parkeringsplasser for de enkelte utbyggingsområdene.

Planforslaget legger opp til at parkering skal foregå under bakken flere steder, men det er også lagt opp til at parkering «fortrinnsvis» og som «hovedregel» skal skje i kjeller/under bakken i enkelte områder. Det er imidlertid ikke lagt inn bestemmelser som setter en grense for maksimal andel bakkeparkering/parkeringsplasser over bakken.

Dette kan potensielt hindre en god arealutnyttelse i sentrumsområder. Fylkesmannen mener manglende krav til andel bakkeparkering er i strid med SPR-BATP, og med retningslinjene i IKAP som også angir maksimal andel bakkeparkering. Det er stilt krav til at parkering skal nedprioriteres til fordel for uterom hvor dette er nødvendig. Fylkesmannen mener likevel at dette ikke ivaretar arealutnyttelsen i tilstrekkelig grad.

Med bakgrunn i SPR-BATP og jordlova § 9 har Fylkesmannen derfor innsigelse til planen inntil det er lagt inn bestemmelser om maksimum andel bakkeparkering for de enkelte utbyggingsområdene.

Klima og miljø

Mottatt planforslag tar sikte på en videreutvikling av Vikhammer sentrum. Planen har mange positive elementer knyttet til både miljø- og tettstedsutvikling. Det er blant annet valgt å fortette eksisterende byggeområder, bevare flere viktige naturområder innenfor planområdet og tilrettelegge for alternative transportformer til bil. Dette er positivt. Når områder fortettes er det viktig å også ivareta kvalitet i sentrumsområdene og sikre gode bo- og levevilkår for den økende befolkningen det planlegges for. Dette gjelder både støy, luftkvalitet og grønnstruktur.

Det vises til pkt. 5.8 i fastsatt planprogram hvor kommunen forplikter seg til å gjøre en vurdering av naturmiljø, grønnstruktur, og tilgjengelighet til strandsonen innenfor planområdet.

Vikhammerelva med tilhørende kantsone:

Sjørretbestanden i Trondheimsfjorden er truet. Vikhammerelva er sjørrettførende i nedre del, men har per i dag flere hinder i elvestrengen som har betydning for fiskens vandring oppover vassdraget. I vår uttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogrammet oppfordret vi til å vurdere forholdet til fiskevandring og eventuelt fjerning/åpning av etablerte vandringshinder for fisk langs Vikhammerelva. Dette er delvis tatt stilling til gjennom bestemmelsene som sikrer at nordre del av o_GF6 skal tilrettelegges for at Vikhammerelva kan gjenåpnes. Denne bestemmelsen bør også vurderes i o_GF5. Det kan også med fordel gjøres en mer helhetlig vurdering av Vikhammerelva, med tanke på blant annet tilrettelegging for fisk og håndtering av overvann.

Det er gjort rede for i planbeskrivelsen at kantsonen til Vikhammerelva karakteriseres som Gråor-heggeskog. Gråor-heggeskog langs elvene i lavlandet i Trøndelag er kjent for å ha stor tetthet av fugl og viktige områder for biologisk mangfold. Skogen har også betydning for fisken og livet i elvene, samtidig som røtter av busker og trær

binder jorda sammen og på den måten hindrer erosjon. Det er en svakhet i kunnskapsgrunnlaget at denne naturtypen ikke er kartlagt, slik at man ikke ser den nøyaktige avgrensningen og samlede belastningen i området – jf. NMFL §§ 8 og 10. Vi ser av planbestemmelsene at det er åpnet for inngrep i kantsonen. Skal dette tillates bør kunnskapsnivået være såpass tilstrekkelig at man kan si noe om nasjonal verdi, geografisk avgrensning og samlet belastning på naturtypen, før man eventuelt tillater inngrep. Dette bør sikres i bestemmelsene.

Saksvikbukta

Deler av Saksvikbukta er registrert som et regionalt viktig viltområde og man ser ut i fra registreringer i Artsdatabanken at det er knyttet et rikt fugleliv til området. Saksvikbuktas funksjon er spesielt viktig som raste- og overvintringsplass for fugl, men også som gyteområde for sild – jf. planbeskrivelsen. Deler av området er i forslag til reguleringsplan avsatt til «*Friluftsområde*» og «*Bruk- og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone*».

I område avsatt til «*Friluftsområde*» i sjø er det i bestemmelsene åpnet for etablering av brygger/konstruksjoner som skal være offentlig tilgjengelig for allmennheten. Noe som er en videreføring av gjeldende kommuneplan fra 2010. Basert på ortofoto over området og eksisterende vilt- og artskartlegging er området å betegne som et uregistrert bløtbunnsområde i strandsonen. Bløtbunnsområder i strandsonen er å betrakte som viktige naturtyper, spesielt som næringsområder for fugl. Det er også en viss sannsynlighet for at man i slike områder kan finne ålegraslokaliteter, som er en utvalgt naturtype. Området er ikke kartlagt og man kan derfor ikke fastslå hvilken verdi det har og hva tilstanden på området er pr. i dag.

Fylkesmannen vil fraråde at man åpner for bestemmelser hvor man tillater etablering av brygger og bygging i strandsonen som igjen genererer økt ferdsel, uten at man har tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å kunne si hva som blir berørt og hvordan det blir berørt. Fylkesmannen tilrår i stedet en rekkefølgebestemmelse hvor man sikrer naturtypekartlegging av området før det gis tillatelse til tiltak. Vi minner for øvrig om at eventuell mudring i forbindelse med etablering av bryggeanlegg er søknadspliktig etter forurensningsloven.

Fylkesmannen anbefaler at det tas inn en bestemmelse som sikrer at det gjennomføres naturtypekartlegging langs Vikhammerelva og Saksvikbukta før tillatelse til tiltak gis. Dersom det avdekkes naturverdier av regional eller nasjonal verdi, forutsetter vi at dette hensyntas før tillatelse gis.

Fremmede arter:

Planbeskrivelsen gjør ikke rede for registrerte forekomster av fremmede arter innenfor planområdet. I global sammenheng er spredning av fremmede arter betraktet som en av de største truslene mot naturmangfoldet. Fremmede arter har stort spredningspotensial og en må av den grunn ta særlige hensyn ved håndtering av slike arter for å unngå uønsket spredning. Kommunen er myndighet i plansaker og skal vurdere om tiltaket kan føre til spredning av fremmede arter. Fylkesmannen kan ikke se at dette er gjort, hverken i ROS-analysen eller i planbeskrivelsen. Bestemmelsene sier heller ingenting om håndtering av fremmede arter. Fylkesmannen er kjent med at det er gjort flere registreringer av arter med både svært høy risiko for spredning og høy risiko for spredning innenfor planområdet (jf.

Artsdatabanken). Fylkesmannen ber derfor om at kommunen gjør en vurdering av temaet før egengodkjenning av planen.

Med bakgrunn i naturmangfoldlovens § 28 fremmer vi innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse som sikrer at faren for spredning av fremmede arter blir vurdert ved all massehåndtering. Bestemmelsen må sikre at det foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene.

Friluftsliv:

Vi viser til vår tidligere uttalelse til planprogram og etterlyser synliggjøring av Malvikstien i planforslaget. Vi kan ikke se at dette går frem av planforslaget som er sendt på høring. Malvikstien er et positivt tiltak for det lokale friluftslivet. En synliggjøring og helhetlig vurdering av Malvikstien på overordna nivå vil kunne forebygge konflikter ved fremtidig utbygging.

Overvann

Malvik kommune har vurdert temaet grundig og godt. Det tas i områdeplanen sikte på høy fortetting, noe som vil stille større behov for god overvannshåndtering enn i dag. Når grønne, drenerende flater bygges igjen må det sikres god overvannshåndtering. Kommunen har utarbeidet en overordnet VA-plan og vurdert temaet i den vedlagte ROS-analysen. Hensikten er at dette skal følges videre opp gjennom detaljregulering av hvert enkelt område. Områdeplanens bestemmelser sikrer videre rekkefølgekrav om tilstrekkelig overvannshåndtering før bebyggelse kan tas i bruk.

Som et faglig råd ber vi vanligvis kommunene om å vurdere også åpne overvannsløsninger, i stedet for å føre alt overvann til eksisterende overvannsnett under bakken. Grøfter og åpne bekker har ofte større kapasitet og fleksibilitet enn ledningsnettet. Åpne vannårer kan også tilføre kvalitet til planområdet i form av en mer variert grønnstruktur og rikere naturmangfold. I dette tilfellet opplever vi at Malvik kommune har tenkt ut slike løsninger – jf. VA-plan for området hvor det er tatt utgangspunkt i lukkede løsninger i kombinasjon med åpne grøfter. Dette er positivt.

Fylkesmannen er imidlertid ikke kjent med kapasiteten på dagens kulvert som fører Vikhammerelva under fv. 950 Malvikvegen. Dette går heller ikke frem av ROS-analysen eller planforslaget for øvrig. Forholdet kunne vært vurdert nærmere og sett i sammenheng med fiskevandring og ny elvekryssing for Fv. 950 Malvikvegen.

Sykkelparkering

Det er ikke stilt krav til sykkelparkering på offentlige skoleområder og BKB, BS og BAA, o_BIA og o_BRE/BAV. Dette må legges inn. Det er et nasjonalt mål å øke sykkelandelen og det går også frem av SPR-BATP at det skal tilrettelegges for gående og syklende.

For å legge ytterligere til rette for bruk av sykkel framfor bil, må det tas inn krav i bestemmelsene som sikrer minimum antall sykkelparkeringsplasser for alle utbyggingsområder. Det bør også tas inn bestemmelser med krav om at det settes av plass til sykkelvogner og transportsykler.

Fylkesmannen anbefaler også at det tas inn en bestemmelse om minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene, og krav om at el-anlegget skal dimensjoneres slik at det kan enkelt kan oppgraderes til å håndtere en høyere andel el-biler etter hvert som behovet for lading økes. Fylkesmannen viser her til at det er et nasjonalt mål at alle biler som selges i 2025 skal være fossilfrie.

Helse og omsorg og Barn og unge

Områdeplanen legger et godt grunnlag for en helhetlig utvikling på Vikhammer. Det er gitt oppmerksomhet til viktige folkehelse tema som friområder, trafikk sikkerhet og fortetningsproblematikk. Jernbanens plassering har stor betydning både for sikkerhet og støy. En flytting vil i betydelig grad øke områdets attraktivitet. Det er vist til at en nedbygging av friidrettsbanen bør følges opp med etablering av et annet anlegg. Dette vil være viktig for muligheten for fysisk aktivitet og trening, mest for den organiserte idretten, men et slikt anlegg benyttes også ved uorganisert trening og aktivitet.

Helse og omsorg og Klima og miljø

Av bestemmelsene fremgår at det er tillatt med etablering av boliger i gul støysone. Det er vist til hvilke krav som da skal være innfridd. Innledningsvis i 5.4 fremgår at bebyggelsen skal benyttes som skjerming av uteoppholdsarealer. Dette kan være et godt grep for å sikre akseptable støyforhold i mangel av andre alternativer, men det er grunn til å minne om at primært er det selve støykilden som skal skjermes slik at flest mulig av boligene ikke blir støyutsatte.

Det er ikke i bestemmelsene åpnet for at støyfølsomt arealformål kan plasseres i rød støysone. Fylkesmannen legger til grunn at dette er et bevisst valg. I ROS-analysen er det diskutert mulighet for definering av avviksområder, men dette er ikke tydelig fulgt opp i de øvrige plandokumentene. Det er uheldig hvis dette i etterkant kommer opp som en diskusjon i senere detaljplaner. Avklaring av avviksområder og om det skal tillates med bebyggelse i rød støysone bør ifølge retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 gjøres på kommuneplannivå. Dette er en prinsipielt viktig beslutning som ikke bør overlates til behovet oppstår ved detaljplanlegging. At heller ikke områdeplanen åpner for støyfølsomt arealformål i rød støysone oppfattes av Fylkesmannen som bindende for senere planer innenfor områdeplanens avgrensning.

Fylkesmannen gjør videre oppmerksom på at bestemmelsene ikke åpner for utbygging av boliger, skoler eller andre støyfølsomme bruksformål i rød støysone. Områdene (BAA, BS3, BKB2 og BKB1), ligger helt eller delvis i rød sone. Slik bestemmelsene nå er formulert, kan det altså ikke bygges boliger langs Malvikvegen i disse områdene. Nytt skolebygg kan heller ikke etableres i rød støysone. Fylkesmannen forutsetter at dette blir i varetatt i den videre planleggingen.

Luftkvalitet

Fylkesmannen minner også om T-1520: Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen. Vegtrafikk er en av de viktigste kildene til luftforurensning. Barn er blant de gruppene som er spesielt sårbare for luftforurensning og det er derfor viktig at det fokuseres på temaet luftkvalitet i den videre planleggingen.

I T-1520 står det at «alle reguleringsplaner i områder med antatt luftforurensning *skal* omtale status og konsekvenser knyttet til luftforurensning». Det er viktig å ta hensyn til områdets egnethet for planlagt arealbruk. I planbeskrivelsen må det gjøres rede for avbøtende tiltak som bør gjennomføres for å bedre situasjonen og for å sikre så god luftkvalitet som mulig i planområdet. *Nødvendige avbøtende tiltak må sikres gjennom bestemmelsene.*

Erfaringsvis kan områder med høye støynivåer også ha utfordringer knyttet til luftkvalitet. I T-1520 står det at «alle reguleringsplaner i områder med antatt luftforurensning *skal* omtale status og konsekvenser knyttet til luftforurensning».

Det må gjøres en vurdering av luftkvaliteten i området, og gjøres rede for om det er nødvendig med avbøtende tiltak for å bedre situasjonen og for å sikre så god luftkvalitet som mulig i planområdet. Nødvendige avbøtende tiltak må sikres gjennom bestemmelsene.

Med bakgrunn i T-1520 har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse i planen som sikrer at luftforurensning skal vurderes og ivaretas i forbindelse med detaljplanlegging.

Samfunnssikkerhet

Ingen merknad.

Fylkesmannens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Fylkesmannen fremmer innsigelse til planen inntil det for B1, B4 og B5 er tatt inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at utbyggingen fullføres for hvert av områdene før det startes utbygging i det neste, jf. jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet, herunder Nasjonal jordvernstrategi.
2. Med bakgrunn i jordloven § 9 fremmer vi innsigelse til planen om at det må tas inn bestemmelse som sikrer at matjorda på arealene som omdisponeres i all hovedsak brukes til jordbruksformål i nærområdet.
3. Med bakgrunn i SPR-BATP, jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet har Fylkesmannen innsigelse til planen;
 - inntil det er tatt inn bestemmelser i planen som sikrer høy minimumsutnyttning i alle utbyggingsområdene.
 - inntil det er tatt inn bestemmelser i planen som angir maksimal andel overflate/bakkeparkering for det enkelte utbyggingsområde.
4. Med bakgrunn i SPR-BATP har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil:
 - det er tatt inn bestemmelser som angir maksimalt antall parkeringsplasser for det enkelte utbyggingsområde.
 - det er tatt inn et minste krav til antall sykkelparkeringsplasser i planbestemmelsene.
5. Med bakgrunn i naturmangfoldlovens § 28 fremmer vi innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse som sikrer at faren for spredning av fremmede arter blir vurdert ved all massehåndtering. Bestemmelsen må sikre at det foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene.

6. Med bakgrunn i T-1520 har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse i planen som sikrer at luftforurensing skal vurderes og ivaretas i forbindelse med detaljplanlegging.

Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

1. Det bør foretas nærmere vurderinger av behov og potensiale for boliger på Vikhammer, og eventuelt tilbakeføre klarlagte utbyggingsområder i gjeldende arealdel til landbruksformål av jordvern hensyn.
2. Fylkesmannen anbefaler kommunen å gjennomføre en naturtypekartlegging langs Vikhammerelva og i Saksvikbukta før egengodkjenning av områderegulering for Vikhammer sentrum.
3. Fylkesmannen tilrår kommunen å gjøre en helhetlig vurdering av Vikhammerelva i forhold til fiskevandring, overvannshåndtering og kryssing av Fv.950 Malvikvegen.
4. Det bør også tas inn bestemmelser med krav om at det settes av plass til sykkelvogner og transportsykler.
5. Fylkesmannen anbefaler også at det tas inn en bestemmelse om minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene, og krav om at el-anlegget skal dimensjoneres slik at det kan enkelt oppgraderes til å håndtere en høyere andel el-biler etter hvert som behovet for lading økes.

Med hilsen

Frank Jenssen
fylkesmann

Alf-Petter Tenfjord
seksjonsleder
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen underskrift

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Håvard Kvernmo

Landbruk: Laila Marie Sorte – 73 19 92 87

Samfunnssikkerhet: Tore Brønstad – 74 16 83 38

Oppvekst og velferd: Margareth Halle – 74 16 83 79

Helse og omsorg: Frode Engtrø – 73 19 93 18

Kopi til:

Trøndelag fylkeskommune Fylkets hus, Postboks 2560 7735 STEINKJER