

Høknes Eiendom AS

REGULERINGSPLAN HYLLA PLANBESKRIVELSE



Forslagsstiller: Høknes Eiendom

Kommune: Namsos

Rådgiver: Trønderplan

Dato: 06.03.2023, revidert 06.09.2024



Trønderplan
Rådgivende ingeniører MRIF

Rapportnavn:	Planbeskrivelse, detaljreguleringsplan «Hylla»
Prosjektnummer:	201739
PlanID:	1703268
Forslagsstiller:	Høknes Eiendom
Forslagsstillers kontaktperson:	Ivar Asbøll
Rådgiver:	Trønderplan
Rådgivers oppdragsleder:	Jan Ola Ertsås
Rådgivers saksbehandler:	Erlend Gystad
Kommunens saksbehandler	Ingeborg Aalstad Grønvoll

Innhold

1. INNLEDNING	4
1.1 BAKGRUNN	4
1.2 PLANENS BEGRENSNING	4
1.3 FORMÅL MED PLANARBEIDET.....	5
1.4 PLANPROGRAM OG KONSEKVENSTREDNING.....	5
2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	6
2.1 PLANOMRÅDETS BELIGGENHET	6
2.2 EIENDOMSFORHOLD	6
2.3 PLANSTATUS	7
2.4 DAGENS AREALBRUK.....	7
2.5 LANDSKAP	8
2.6 FRILUFTSLIV	9
2.7 NATURMANGFOLD	9
2.7.1 <i>Naturtyper</i>	9
2.7.2 <i>Rødlistede arter</i>	9
2.7.3 <i>Svartelistede arter</i>	9
2.8 KULTURMINNER.....	10
2.9 GRUNNFORHOLD	10
2.10 VEGTRAFIKK.....	11
2.10.1 <i>Kjøreveger</i>	11
2.10.2 <i>Gang- og sykkelveger</i>	12
2.10.3 <i>Kollektivtransport</i>	13
2.10.4 <i>Trafikkulykker</i>	13
2.11 VANNMILJØ	13
2.12 LUFTKVALITET.....	13
2.13 TEKNISK INFRASTRUKTUR	14
2.13.1 <i>Vann- og avløpsanlegg</i>	14
2.13.2 <i>Strømforsyning, fiber, mobildekning</i>	14
2.13.3 <i>Fjernvarme</i>	14
3. BESKRIVELSE OG VIRKNING AV PLANFORSLAGET	15
3.1 BYGGEGRENSER	15
3.2 BOLIGBEBYGGELSE - FRITTLIGGENDE SMÅHUSBEBYGGELSE (BFS1 – BFS4).....	15
3.3 BENSINSTASJON/VEGSERVICEANLEGG (BV1 – BV2)	15
3.4 BOLIG/FORRETNING (BF1)	16
3.4.1 <i>Dagligvareforretning og leiligheter</i>	16
3.4.2 <i>Utnyttelse</i>	16
3.4.3 <i>Høyderestriksjonsflater/hinderflater fra Avinor</i>	17
3.4.4 <i>Statlige retningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging</i>	17
3.4.5 <i>Lekeplass (LEK1 og LEK2)</i>	18
3.5 TRAFIKK	18
3.5.1 <i>Kjøreveg KV1 – KV4</i>	18

3.5.2	Økt trafikkmengde i kryss.....	18
3.5.3	Øvrige avkjørsler	18
3.5.4	Annen veggrunn – grøntareal (AVG1 – AVG14).....	19
3.5.5	Fortau (FO1 – FO4).....	19
3.5.6	Parkeringsplass (PP).....	20
3.5.7	Trafikksikkerhet.....	20
3.5.8	Parkering.....	20
3.6	VANN OG AVLØP, OVERVANNSHÅNDTERING	20
3.7	BARN OG UNGE, MUA	21
3.8	UNIVERSELL UTFORMING	21
3.9	VURDERINGER I FORHOLD TIL UTREDNINGSKRAV I NATURMANGFOLDLOVEN	22
3.9.1	§8 Kunnskapsgrunnlaget.....	22
3.9.2	§9 Føre-var-prinsippet.....	22
3.9.3	§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning.....	22
3.9.4	§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver.....	22
3.10	ENERGILØSNINGER	23
3.11	ROS-ANALYSE	24
4.	ORGANISERING, PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	25
4.1	VARSLING OG MEDVIRKNING	25
4.2	INNKOMNE MERKNADER ETTER VARSEL OM OPPSTART	25
4.2.1	Fylkesmannen i Trøndelag, 19.02.18.....	25
4.2.2	Trøndelag fylkeskommune, 26.02.18	27
4.2.3	NVE, 21.02.18.....	28
4.2.4	AVINOR, 20.02.18.....	28
4.2.5	Sametinget, 23.01.18	29
4.2.6	NTNU, 29.01.18	30
4.2.7	Midtre Namdal samkommune avd. Miljø og landbruk, 23.01.18	30
4.2.8	Bane NOR SF, 02.02.18.....	30
4.2.9	Statens vegvesen, 24.01.18.....	30
4.2.10	Torbjørn Lundseng, 22.01.18.....	31
5.	REFERANSER	32
6.	VEDLEGG.....	32

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Planen ble varslet i januar 2018, og planen omfattet ved oppstarten et større område sørvest for fv17 (se Figur 1). I utgangspunktet ble planarbeidet annonsert med et større planområde hvor arealet ved Nortura og Synnøve Finden på sør siden av fylkesveg 17 var med helt ned til Namsen. Ettersom forslagsstiller er usikker på hvordan arealet sørvest for fv17 skal utnyttes er det valgt å se bort fra dette arealet i denne reguleringsplanen. I samråd med Namsos kommune ble planområdet delt opp i to planer hvor grensesnittet ble nord og sør for fylkesvegen. Denne reguleringsplanen omfatter arealer nord for fv17.



Figur 1. Planområdets utstrekning ved varsel om oppstart.

1.2 Planens begrensning

Planens begrensning mot sør følger i stor grad eiendomsgrense mot fv17. Mot nord er planens begrensning satt i vegkant eksisterende veg Andreas Høknes veg. Dette er litt utenfor arealet det ble varslet oppstart for, men innenfor areal det samtidig (januar 2018) ble varslet oppstart for gjennom reguleringsplan «området Olav Duun videregående skole». Ettersom reguleringsplan for «området Olav Duun videregående skole» har stoppet opp anser forslagsstiller det som fornuftig at plangrense følger Andreas Høknes veg.



Figur 2. Planens begrensning



Figur 3. Opprinnelig varslet planområde for «Området Olav Duun videregående skole» (nedre del av planen).



Figur 4. Opprinnelig varslet planområde for «Hylla» (øvre del av planen).

1.3 Formål med planarbeidet

Formålet med reguleringsplanen er å åpne for en større grad av fleksibilitet til framtidig bebyggelse slik at en kan kombinere næringsvirksomhet med boligformål for en større del av arealet.

Reguleringsplanen fremmes som en detaljreguleringsplan.

1.4 Planprogram og konsekvensutredning

Kommunen har ikke krevd planprogram, det vises til referat fra oppstartsmøtet. Planen er vurdert til å ikke omfattes av konsekvensutredningsforskriftens vedlegg I og II, og det stilles derfor ikke krav om konsekvensutredning.

2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1 Planområdets beliggenhet

Planområdet ligger sentralt beliggende på nord side av krysset Namdalsvegen, Spillumsstrandsvegen og Skagevegen (alle vegene er fv17).

Planområdet ligger ca. 1,5 km øst for Namsos sentrum.



Figur 5. Kartutsnitt av planområdet

2.2 Eiendomsforhold

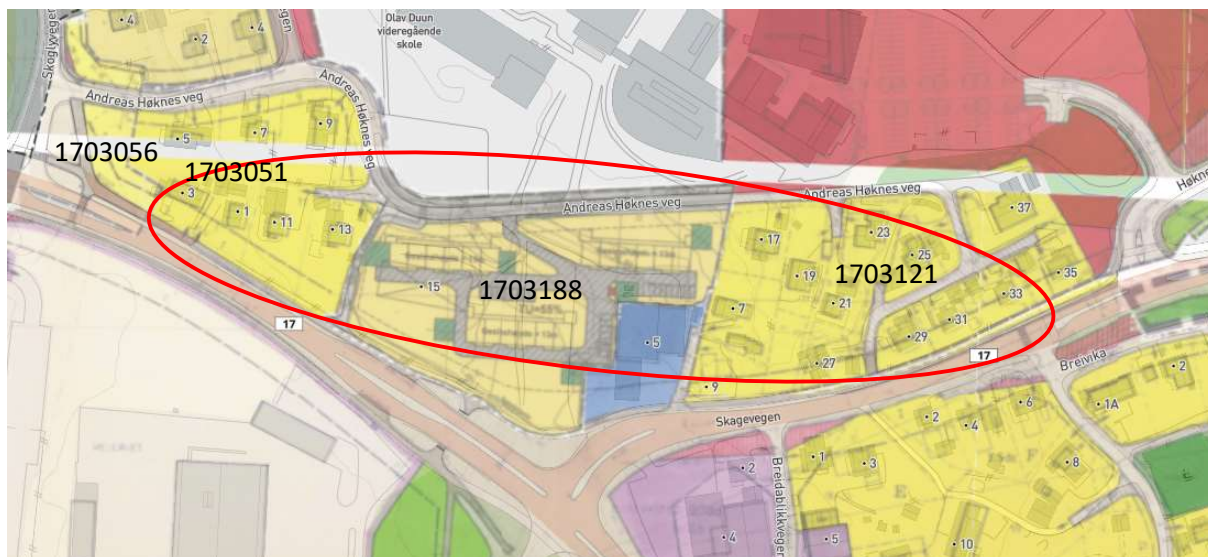
Planområdet omfatter hele eller deler av eiendommen gnr/bnr 18/1, 18/17, 18/17/517, 18/183, 18/189, 18/200/3, 18/200/4, 18/200/9, 18/200/15, 18/200/55, 18/200/66, 18/200/67, 18/200/76, 18/200/80, 18/200/90, 18/200/100, 18/200/114, 18/200/210, 18/200/358, 18/200/501, 18/200/508, 18/229, 18/280, 18/457, 18/458, 18/47, 500/1.

2.3 Planstatus

Planområdet berører følgende gjeldende detaljreguleringsplaner:

- Høknes (1703051), vedtatt 19.07.1978
- Høknes Kleppen (1703056), vedtatt 06.02.1992
- Boligområde Høknes (1703188), vedtatt 25.01.2007
- Ny adkomstveg Nauma vg. skole (1703121), vedtatt 01.06.1995

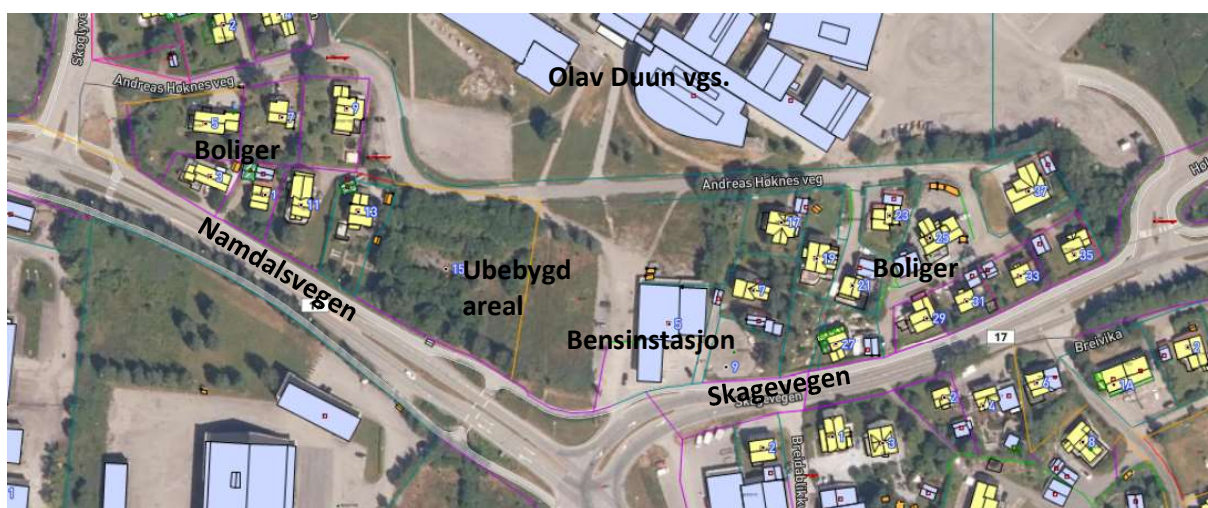
Arealbruken innenfor området er i gjeldende planer avsatt til boligområder (gule felt) og forretning/kontor (blå felt).



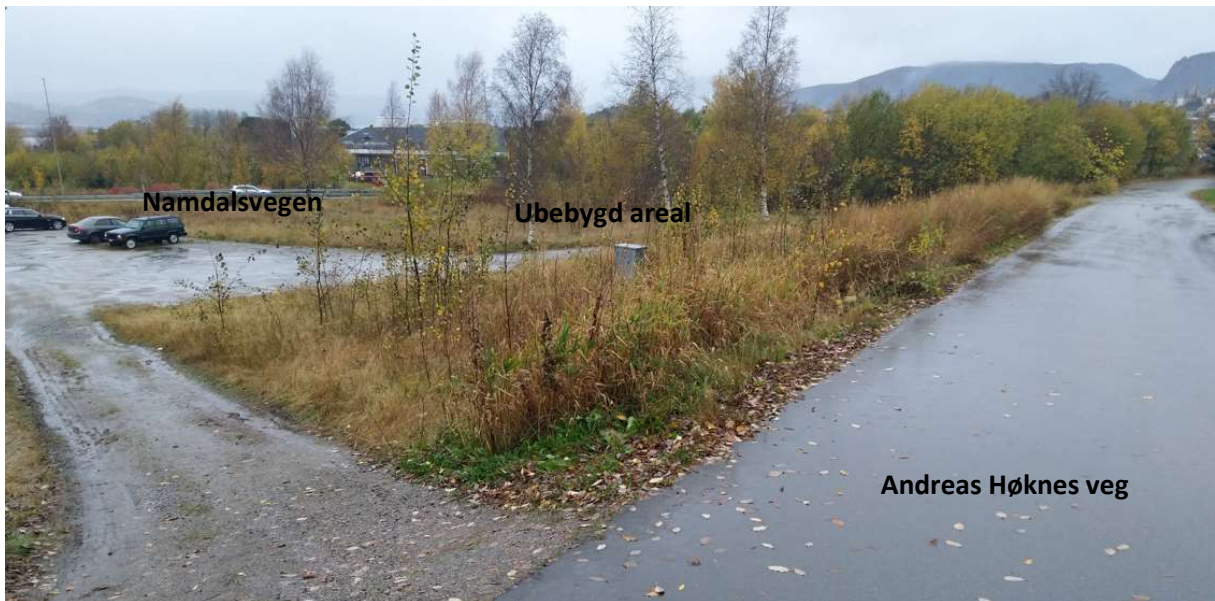
Figur 6. Eksisterende reguleringsplaner ved planområdet.

2.4 Dagens arealbruk

Planområdet ligger i et etablert og tettbebygd område bestående av bensinstasjon og boligbebyggelse. Likevel er deler av tomte utnyttet som byggeformål. Olav Duun videregående skole ligger like nord for planområdet og Høknes barneskole ligger like vest for planområdet.



Figur 7. Dagens arealbruk



Figur 8. Ubebygd areal, sett fra Andreas Høknes veg, mot vest. Bilene står parkert ved bensinstasjon.

2.5 Landskap

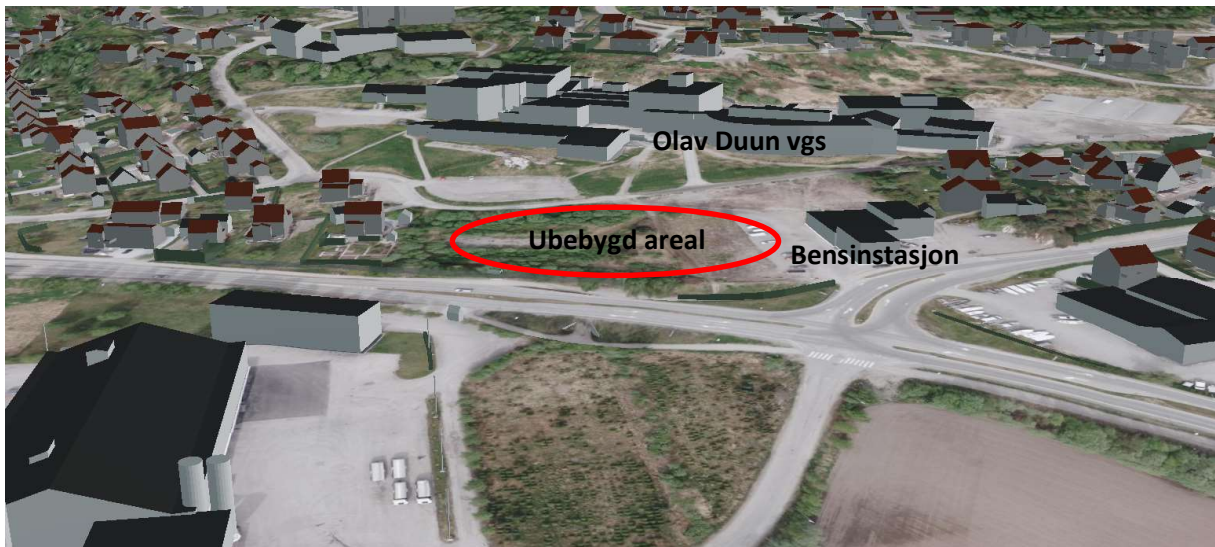
Planområdet domineres av at det ligger i et etablert byggeområde i innfartsporten til Namsos by. Planområdet ligger i foten av Høkneslia og Høyknesfjellet i rommet like ovenfor Namsen.

Byggeområdet består i hovedsak av boligområde med stor grad av eneboliger hvor det også ligger ulik næringsvirksomhet og skole.

Planområdet ligger på høyde mellom kote +7 og +20.



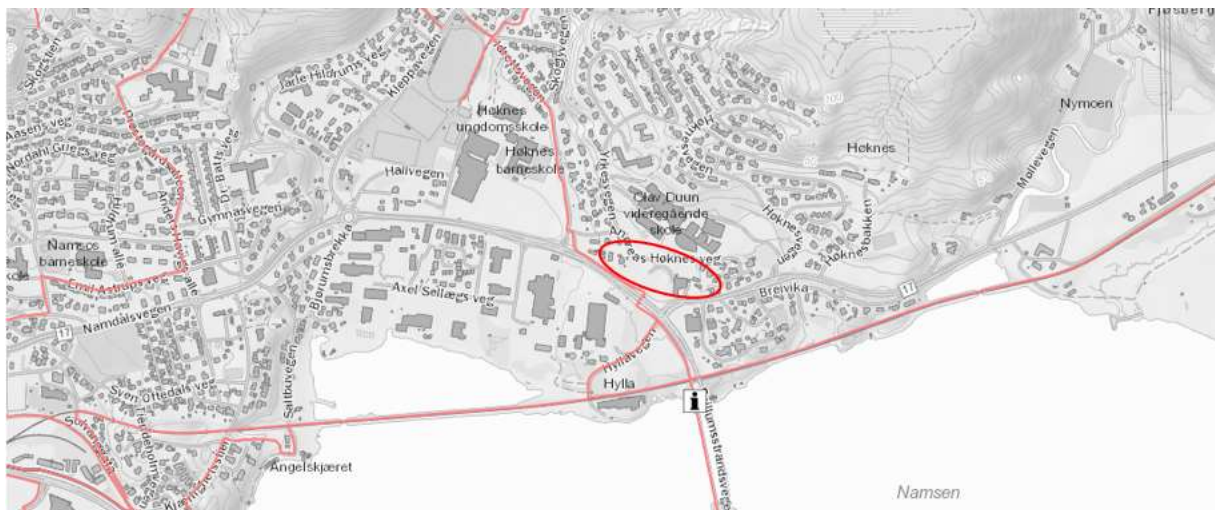
Figur 9. 3D visning av planområdet med landskapet rundt



Figur 10. 3D visning av ubebygda areal, med landskapet rundt

2.6 Friluftsliv

Kartet nedenfor viser registrerte tur- og friluftstruter i nærområdet til planområdet. Det er registrert en rute som passerer langs planområdet. Forøvrig er det ingen friluftstinteresser i planområdet.



Figur 11. Tur- og friluftstruter, vist med røde linjer (Naturbase kart)

2.7 Naturmangfold

2.7.1 Naturtyper

Det er utført søk på naturbase.no og det er ikke registrert viktige naturtyper i eller i nærheten av planområdet.

2.7.2 Rødlistede arter

Det er utført søk på artskart.no, og det er ikke registrert rødlistede arter i eller i nærheten av planområdet.

2.7.3 Svartelistede arter

De svartelistede plantene parkslirekne og skogskjegg er registrert innenfor planområdet.



Figur 12. Fremmede, svartelistede arter (miljoatlas.miljodirektoratet.no)

2.8 Kulturminner

Temakartlag for riksantikvaren viser ingen treff på kulturminner i området. Trøndelag fylkeskommune har gjennom planarbeidet krevd at det må gjennomføres arkeologiske registreringer av deler av planområdet for å avklare om planen kan komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner. I 2019 ble arkeologiske registreringer gjennomført av fylkeskommunens arkeologer, uten at det ble avdekket nye automatisk freda kulturminner.

I epost til forslagsstiller 13.08.2019 skriver Trøndelag fylkeskommune følgende:

«Trøndelag fylkeskommune gjennomførte en arkeologisk registrering av planområdet i perioden 29.april – 3.mai. Det ble i forbindelse med undersøkelsen påvist et fåtall bosetningsspor. Sporene var av diffus karakter, og av uvisst alder. Fylkeskommunen foretok en dokumentasjon av funnene ved registreringsundersøkelsen, og vi vurderer at dette er tilstrekkelig for at området kan frigis. Vi anser dermed at planen ikke kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og vi har ingen merknader til planen.»

2.9 Grunnforhold

Det vises til løsmassekart (Figur 13) fra NGU. Hele planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for mulighet for marin leire.

Planområdet består stort sett av hav- og fjordavsetning (sammenhengende dekke, ofte med stor mektighet), og et mindre område med hav- og fjordavsetning og strandavsetning (usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen).

Det er registrert kvikkleire i nærområdet.

Vedrørende risiko for ustabile løsmasser og skred vises det til ROS-analyse hvor tema er belyst.



Figur 13. Utsnitt fra Nasjonal løsmassedatabase, NGU.

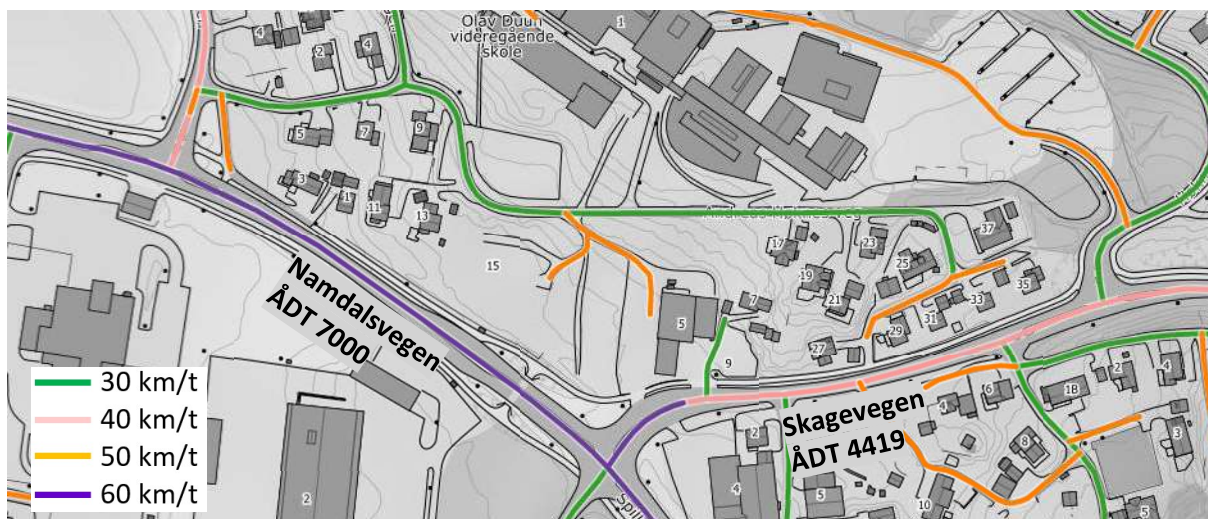


Figur 14. Mulighet for marin leire og SVV kvikkleireområde, NGU

2.10 Vegtrafikk

2.10.1 Kjøreveger

Planområdet ligger like inntil fv17 Skagevegen og fv17 Namdalsvegen. Begge disse vegene er hovedferdselsårer i Namsos, og det er mye trafikk langs disse vegene. Langs Namdalsvegen er det iht. vegkart fra Statens vegvesen en ÅDT (årsdøgntrafikk – gjennomsnittlig daglig trafikk) på 7000, mens det langs Skagevegen er en ÅDT på 4419 (se Figur 15). Fartsgrense er vist i figur nedenfor.



Figur 15. Fartsgrense og ÅDT/årsdøgntrafikk (vegkart)

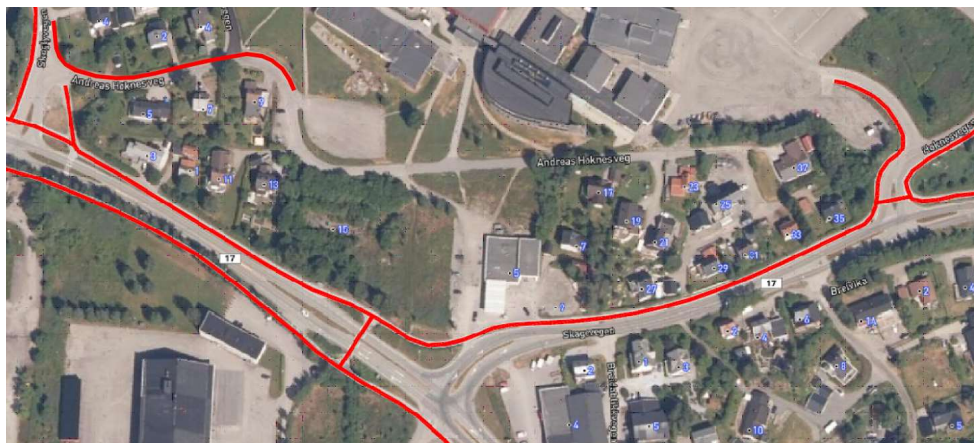


Figur 16. Krysset Namdalsvegen, Skagevegen og Spillumstrandsvegen fv17 (Google Maps)

Det er registrert en god del trafikkulykker i området. Dette har stor sammenheng med høy trafikk, samtidig er ulykkene konsentrert rundt vegkryssene. Omtrent 80 % av alle registrerte ulykker er ulykker mellom kjøretøy. 20 % av ulykkene har myke trafikanter involvert.

2.10.2 Gang- og sykkelveger

Det er gjennomgående gang- og sykkelveg langs Skagevegen og Namdalsvegen langs hele planområdet. I tillegg er det undergang under fv17 Namdalsvegen like nord for krysset Namdalsvegen-Skagevegen som sikrer trygg kryssing av fv17. Forbindelsene for myke trafikanter er meget gode.

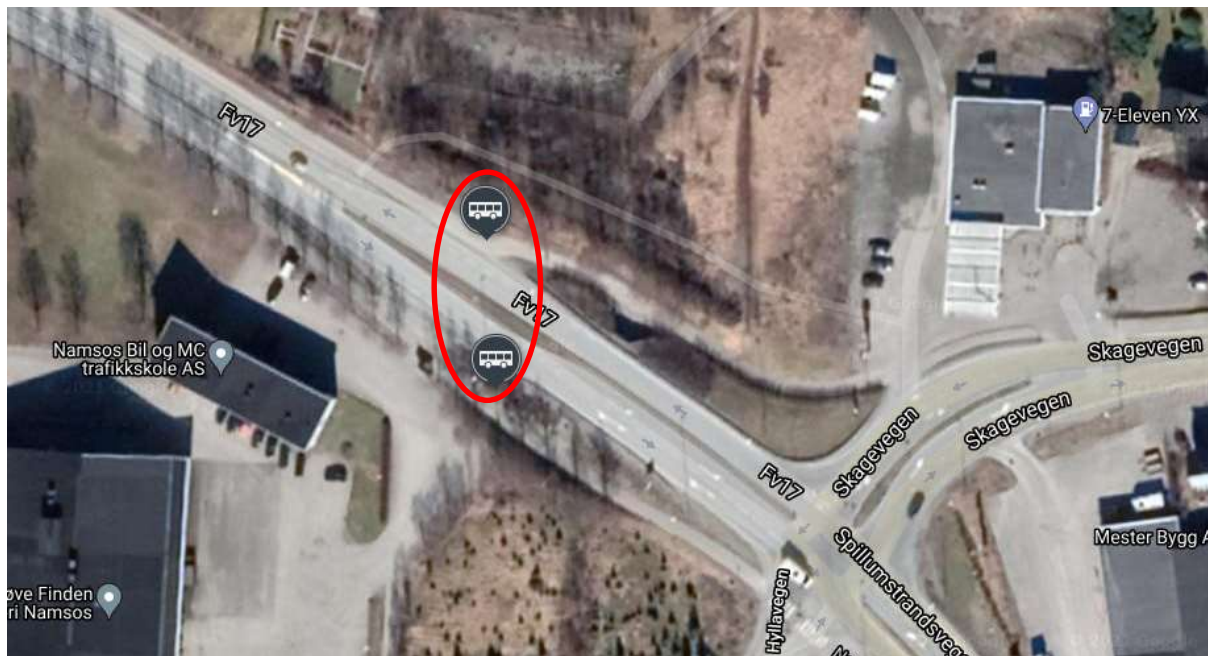


Figur 17. GS-veger i nærområdet til reguleringsplan

2.10.3 Kollektivtransport

Det er bussholdeplass like inntil planområdet. Det er også fotgjengerundergang like ved bussholdeplass, slik at myke trafikanter kan krysse fv17 på trygg måte.

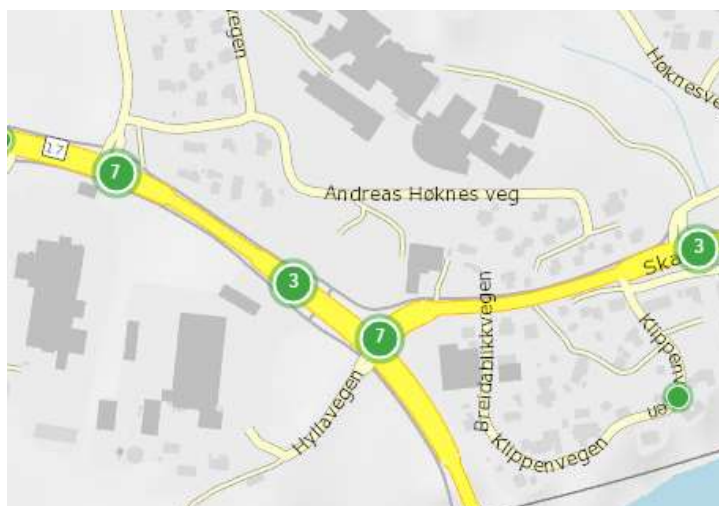
Holdeplassene ligger langs ruta til Namsos – Steinkjer og Namsos – Overhalla, slik at kollektivrutetilbudet er relativt godt.



Figur 18. Kollektivholdeplass «Hylla» like inntil planområdet

2.10.4 Trafikkulykker

Det er hentet ut data for trafikkulykker fra vegkart fra Statens vegvesen (se Figur 19). Det er registrert en god del trafikkulykker i området. Dette har stor sammenheng med høy trafikk, samtidig er ulykkene konsentrert rundt vegkryssene. Omtrent 80 % av alle registrerte ulykker er ulykker mellom kjøretøy. 20 % av ulykkene har myke trafikanter involvert.



Figur 19. Registrerte trafikkulykker (Vegkart, Statens vegvesen)

2.11 Vannmiljø

Det er ingen bekker eller vassdrag i eller like inntil planområdet.

2.12 Luftkvalitet

Svevestøv, nitrogendioksid og ozon er de viktigste luftforurensende komponentene når det gjelder helseplager og sykdom i Norge ifølge Folkehelseinstituttet. For å kunne redusere luftforurensningen

er det særlig viktig å sette inn tiltak mot trafikk og vedfyring. Svevestøv- og nitrogendioksidnivåene er betydelig høyere i byer enn på landsbygda.

Ettersom luftkvaliteten i norske byer kan være dårligere enn både hva forurensningsforskriften tillater og hva helsemyndighetene anbefaler, er det nødvendig å kunne gjennomføre tiltak for å bedre luftkvaliteten. Aktuelle tiltak for bruk i norske byer og tettsteder: Trafikkreduserende tiltak, støvbinding med magnesiumklorid, støvfjerning (gaterenhold), miljøfartsgrense, bruk av piggfrie vinterdekk, valg av drivstoff, motorteknologi og innfasing av vedovner med lavt utslipp.

Det er grunn til å anta at den største forurensningskildene er vegtrafikk. I tillegg bidrar vedfyring og forbrenningsanleggene til Moelven Van Severen og fjernvarmeanlegget til Statkraft. Det bemerkes at forbrenningsanleggene til Moelven Van Severen og Statkraft har bidratt sterkt til å begrense den totale luftforurensningen Namsos gjennom eliminering av enkeltutslipp fra oljeforbrenningsanlegg og andre typer varmeanlegg fra byggene som er tilkoblet fjernvarme. Ifølge Statkraft er Namsos i norgestoppen når det gjelder bruk og produksjon av fjernvarme, og det er bl.a. beregnet at utslipp av fossilt CO₂ i Namsos er redusert med 2.600 tonn på grunn av fjernvarmeanlegget.

Det vises også til rapport «Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer, Namsos kommune 2020 - 2023». På side 44 i rapporten er det gjort en statusvurdering for luftforurensning og hvilken betydning dette har for folkehelsen. Dette er gjengitt i tabellen nedenfor.

Tema	Status	Betydning for folkehelsen
Omfang av områder utsatt av luftforurensning	Namsos har ingen industri som bidrar til vesentlig luftforurensning, og denne faktoren kan derfor sees bort i fra. Det er aldri gjennomført noen kartlegging av denne risikoen og den er derfor ukjent (Kommuneoverlegen i Midtre Namdal). Forurensningene fra biltrafikken kan være et stort trivsels- og helseproblem for folk som bor i by.	Uteluften inneholder alltid "luftforurensninger" i form av gasser og partikler. Det er mengden og effektene av disse forurensningene som bestemmer luftkvaliteten. Dette kan særlig ha betydning for personer som er plaget med astma eller luftvegslidelser. Forurensning fra industri er med stor sannsynlighet svært lav. Forurensning fra vegtrafikk er ukjent (Kommuneoverlegen i Midtre Namdal).

Figur 20. Vurdering av luftforurensning i Namsos og påvirkning på folkehelse

2.13 Teknisk infrastruktur

2.13.1 Vann- og avløpsanlegg

Ifølge ledningskartverk fra Namsos kommune er det separatanlegg i området, dvs. egne ledningsanlegg for hhv. spillvann (kloakk) og overvann (regnvann). Likevel finnes det også felles avløpsledninger i området. Kommunen har som mål å på sikt erstatte alle fellesledninger i kommunen med separatanlegg.

2.13.2 Strømforsyning, fiber, mobildekning

Området er et etablert område med godt utbygd infrastruktur.

Det er ingen høyspenningsanlegg innenfor planområdet.

2.13.3 Fjernvarme

Planområdet er innenfor konsesjonsområdet til Statkraft Varme.

3. BESKRIVELSE OG VIRKNING AV PLANFORSLAGET

Reguleringsplanen er utarbeidet som detaljregulering jfr. plan- og bygningslovens § 12-3.

Plankartet er utarbeidet ved hjelp av FKB kartdata basert på UTM32 Euref89 og høydegrunnlag NN2000. Tilhørende sosi-fil er utarbeidet i versjon 4.5.2.

3.1 Byggegrenser

Byggegrense mot fv17 er satt tilsvarende som for dagens situasjon, dvs. 20 meter fra senterlinje.

Byggegrense mot Andreas Høknes Veg er satt 4 meter fra eksisterende vegkant/plangrense (ca. 7,2 - 7,5m fra senterlinje). Dette er en reduksjon fra krav i gjeldende plan som er 10 meter fra senterlinje. Ny byggegrense gjør det lettere å utnytte boligtomtene, og samsvarer bedre med dagens situasjon.

3.2 Boligbebyggelse - frittliggende småhusbebyggelse (BFS1 – BFS4)

Etter ønske fra kommunen er eksisterende boligbebyggelse sør for Andreas Høknes veg tatt inn i reguleringsplanen.

Bestemmelsene er hentet fra gjeldende reguleringsplaner og oppdatert iht. dagens måleregler.

Boligtyper som tillates i bestemmelsene er eneboliger og tomannsboliger. Tomannsboliger er ikke angitt i gjeldende plan. At det åpnes for tomannsboliger synes å være fornuftig da dette åpner for høyere utnyttelse uten at det i særlig grad endrer boligområdets visuelle uttrykk.

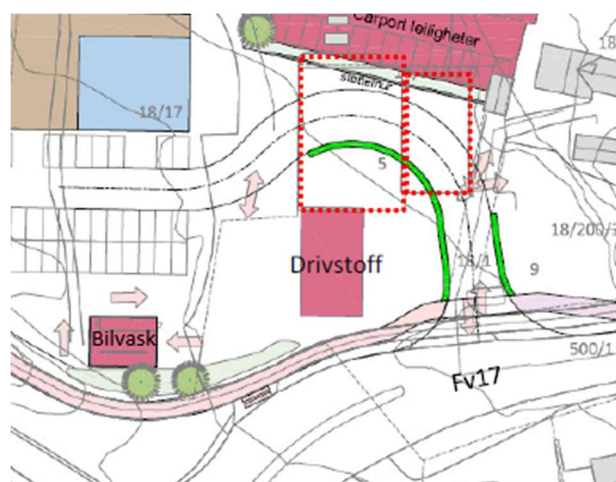
Maksimalt tillatt bebygd areal %-BYA = 60 % inkl. nødvendig parkeringsareal. I forhold til gjeldende plan (utnyttelsesgrad maksimalt 15 %) gir dette rom for langt høyere utnyttelse enn i gjeldende reguleringsplan, som er i tråd med regional plan for arealbruk 2021-2030 og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Dagens utnyttelse ser ut til å ligge på inntil ca. 40 %.

Maksimalt tillatt gesims- og mønehøyde er 9,0 meter over planert terreng. Høyde er satt ut fra at dagens bebyggelse ligger innenfor disse rammene. Utforming av tak er ikke fastsatt i bestemmelsene, noe som innebærer at det tillates en endring i forhold til eksisterende bebyggelse som kun har saltak. Dette forsvares med at boliger like gjerne kan ses i arkitektonisk sammenheng med bygning innenfor BF1 istedenfor øvrige eksisterende boliger innenfor BFS1 – BFS4.

3.3 Bensinstasjon/vegserviceanlegg (BV1 – BV2)

Arealet tillates utnyttet til bensinstasjon/vegserviceanlegg med tilhørende anlegg som vaskehall og ladestasjon. Det er planlagt å beholde dagens pumpeanlegg, mens eksisterende bygninger (kiosk og vaskehall) er planlagt revet for å få plass til ryddige og oversiktlige adkomstforhold (se Figur 21).

Areal BV1 og BV2 er satt av på begge sider av adkomstveg KV1. Det er i planene skissert oppføring av vaskehall på område BV1. BV2 kan være et gunstig areal for evt. oppføring av hurtigladestasjon.



Figur 21. Bensinstasjon og bilvask. Bygninger som skal rives er vist med rød stiplet linje.

Det er ikke stilt utnyttelseskrav til BV1 – BV2 da dette anses som lite relevant ut fra tilgjengelige arealer.

3.4 Bolig/forretning (BF1)

3.4.1 Dagligvareforretning og leiligheter

Arealet BF1 tillates utnyttet til bolig og forretning. Det er i bestemmelsene også åpnet for tjenesteyting. Det tillates forretning av type dagligvareforretning som skal dekke lokale behov for boligområdet. I tillegg tillates det samlokalisert småhandelsvirksomhet og tjenesteyting som mindre blomsterforretninger, kiosk, apotek, frisør og lignende virksomhet. Dette er små butikker som skal dekke lokale behov og som ikke er direkte i konkurranse med handel i Namsos sentrum. Planen er derfor i tråd med utkast til «regional plan for arealbruk 2021 - 2030» kapittel 4.4; «Dagligvarehandel skal lokaliseres i sentrum, eller nært større boligområde for å dekke lokale behov.»

Det vises til vedlagt illustrasjonsplan og snitt. Det er planlagt et bygg med en 1.etasje på ca. 2050 m² som bl.a. er planlagt å inneholde dagligvareforretning. Det legges til rette for samlokalisert småhandel i tilknytning til dagligvareforretningen, med felles inngangsparti og parkering. Adkomst vil skje både fra fv17 Skagevegen gjennom adkomstveg KV1 og fra Andreas Høknes veg gjennom adkomstveg KV2. Parkering for forretning skal skje innenfor PP.



Figur 22. Bygning for dagligvare og bolig

Over 1.etasje er det planlagt boliger i inntil tre etasjer. Boliger er planlagt å ha adkomst fra Andreas Høknes veg med parkering i carport/garasje.

3.4.2 Utnyttelse

Maksimalt tillatt bebygd areal %-BYA er satt til 90 %. I praksis er det ikke mulig å komme opp mot denne utnyttelsen. Utnyttelse er økt i forhold til gjeldende arealplan (tomteutnyttelse TU = 55 %).

Minimum utnyttelse er satt til %-BYA = 50 % og minimum 20 boenheter. Skissert bygningsomriss i hovedbygning utgjør en %-BYA på ca. 54 %. I tillegg kommer parkeringsarealer, slik at man trolig ender opp med en %-BYA på 60 – 65 %.

Maksimalt tillatt gesims- og mønehøyde er satt til kote +32. Terrenget vest for bensinstasjonen omtrent midt på BF1 er ca. kote +14. Dette innebærer at det er plass for en bygning med høyde ca. 18 meter.

I gjeldende plan er det tillatt med en gesimshøyde på 13 meter. Med saltak og en takvinkel på ca. 30 grader gir dette en mønehøyde på ca. 16 meter. De høyestliggende boligtomtene bak bensinstasjonen i gjeldende reguleringsplan har en byggegrunn på ca. kote +16, noe som innebærer at i gjeldende plan tillates det byggehøyder på ca. kote +32. Dette er tilsvarende som for planforslaget.

Bakenforliggende bebyggelse (Olav Duun videregående skole) vil være sammenlignbar med tanke på byggehøyde og store bygningvolum.

Eksisterende småhusbebyggelse innenfor BFS2 har byggehøyde inntil ca. kote +30, mens BFS1 har byggehøyde inntil ca. kote +21.

Krav om parkering og uteoppholdsareal ser ut til å være styrende for hvor mange boenheter det er plass for. Foreløpige skisser viser at det er plass for inntil 30 boenheter. Det er i bestemmelsene stilt krav om at det minimum skal oppføres 20 boenheter innenfor BF1. Fordelt på et areal på 4,043 daa utgjør dette en utnyttelsesgrad på ca. 4,9 boenheter pr. daa. Dersom det bygges 30 boenheter gir dette en utnyttelsesgrad på ca. 7,4 boenheter pr. daa.

Dette er i tråd med Regional plan for arealbruk 2022 – 2030 side 40 - 41:

«I større byer som Trondheim setter kommuneplanen krav om minst 10 boliger per dekar i de mest sentrale områdene. Dette betinger i praksis blokkbebyggelse i minst 4 etasjer... På mindre steder kan det være mer naturlig med en noe lavere tetthet. Lavblokker gir vanligvis 4-8 boliger per dekar.»

3.4.3 Høyderestriksjonsflater/hinderflater fra Avinor

Omriss av bygg innenfor BF1 er vist med gul farge i 0.

Høyderestriksjon for dette området gjelder iht. kart fra Avinor byggehøyder på over kote +40. En byggehøyde på kote +32 er lavere enn høyderestriksjonsflate/hinderflate dette arealet.



Figur 23. Høyderestriksjonsflater/hinderflater, Avinor

3.4.4 Statlige retningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging

Planlegger mener reguleringsplanen imøtekommer retningslinjer fra «Statlige retningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging» (SPR-BATP).

Det trekkes her spesielt fram at iht. retningslinjens punkt 4.3 vil reguleringsplanen bidra til fortetting i et bynært område lokalisert ved en sentralt plassert bussholdeplass hvor det også er godt tilrettelagt for gående og bruk av sykkel som transportform.

3.4.5 Lekeplass (LEK1 og LEK2)

LEK1 og LEK2 er areal avsatt til felles lekeplass og uteopphold tilknyttet boliger innenfor BF1.

Det er stilt minimumskrav til hvilket utstyr og tilrettelegging arealet skal inneholde, og det ligger inne rekkefølgekrav som sikrer at anlegget blir bygget før ny bygning tas i bruk.

3.5 Trafikk

3.5.1 Kjøreveg KV1 – KV4

Kjøreveg KV1, KV2, KV3 og KV4 er adkomstveger. Kartlag for eksisterende vegkant er benyttet som formålsgrænse for kjøreveg KV4.

Det er i samråd med Trøndelag fylkeskommune planlagt to adkomstveger inn til område for forretning og bensinstasjon/vegserviceanlegg; KV1 fra fv17 og KV2 fra Andreas Høknes veg. Avkjørsel KV2 fra Andreas Høknes veg antas i hovedsak å bli benyttet av lokalbefolkning fra boligområdene Fossbrenna, Kleppen, Rønningsåsen og Hestmarka, da adkomst trolig vil oppleves som en omvei for andre kundegrupper. Det antas at denne trafikken i all hovedsak vil være personbiltrafikk. Avkjørsel KV1 fra fv17 vil trolig bli benyttet av øvrige kundegrupper og for all vareleveranse. I tillegg er dette adkomstveg til enebolig ved Skagevegen 7.

3.5.2 Økt trafikkmengde i kryss

Reguleringsplanen åpner for utbygging av et i dag uutnyttet område til bolig, forretning og tjenesteyting, noe som vil resultere i økt trafikk inn til området. Det har vært dialog med vegeier Trøndelag fylkeskommune i planprosessen hvor avkjørsel fra fv17 Skagevegen inn til området er diskutert spesifikt. Som et resultat av dialogen er det bestemt at den ene avkjørselen inn til dagens bensinstasjon skal stenges (se Figur 24). For å begrense trafikk i avkjørsel mot fv17 ønsker Trøndelag fylkeskommune at det åpnes for trafikk til forretningsområde fra Andreas Høknes veg.

Det vises for øvrig til vedlagt trafikkanalyse.

3.5.3 Øvrige avkjørsler

Avkjørsler fra eksisterende veger er vist med symbol for avkjørsel i plankartet. Det er krav i bestemmelsene om at avkjørslene skal utformes og vedlikeholdes iht. gjeldende vegnormaler fra Statens vegvesen. Det er i bestemmelsene angitt at plassering av avkjørsler i plankartet er å betrakte som veiledende og kan flyttes uten at dette medfører krav om dispensasjon fra reguleringsplanen. Dette innebærer at det er rom for å justere plassering av avkjørsel.

En av de eksisterende avkjørslene inn til bensinstasjonen (se Figur 24) er i reguleringsplanen forutsatt stengt, etter avtale med vegeier Trøndelag fylkeskommune. Dette er i plankart vist med symbol for stenging av avkjørsel.



Figur 24. Stenging av eksisterende avkjørsel ved bensinstasjon

For enden av KV4 Andreas Høknes veg er det også satt inn symbol for stenging av avkjørsel (se Figur 25).

Dette er tilsvarende som for dagens situasjon, hvor vegen er sperret for kjøretøy, men er åpen for myke trafikanter.



Figur 25. Stenging av avkjørsel ved enden av Andreas Høknes veg

3.5.4 Annen veggrunn – grøntareal (AVG1 – AVG14)

Annen veggrunn – grøntareal (AVG) er vegareal utenfor kjøreveg og gang- og sykkelveg. Areal benyttes til fylling, skjæring, sandfang, grøntanlegg, rabatt, gårdsplass ol. og tilhører veganlegget. Det er spesifisert at AVG6 og AVG7 skal inneholde rabatt med fysisk hindrer (f.eks. opphøyd kantstein) som fungerer slik at kjøretøy ikke kan passere gjennom arealet. Dette skal sikre et tydelig og oversiktlig kjøremønster for å forhindre at trafikanter tar «snarveier» internt på området.

3.5.5 Fortau (FO1 – FO4)

FO1 og FO2 er tatt inn i planen som trafikksikkerhetstiltak i avkjørsel, slik at myke trafikanter kan passere bak evt. ventende bil i avkjørsel.

Det er tatt inn nytt fortau FO3 gjennom området som gangforbindelse mellom fv17 og Andreas Høknes veg. Vegen samsvarer omtrentlig med GS-veg i gjeldende reguleringsplan.

FO4 er tatt inn for å synliggjøre snarveg fra GS-veg ved bussholdeplass inn til butikkområdet.

3.5.6 Parkeringsplass (PP)

Regulert areal for parkering PP omfatter parkering og interne trafikkarealer for forretning ved BF1. Interne trafikkarealer omfatter bl.a. manøvreringsarealer og snuplass for varelevering på enden av forretningsbygg.

I tillegg er det angitt i bestemmelsene at arealet også omfatter adkomst til BV1 og BFS2 (bolig med adresse Skagevegen 7).

3.5.7 Trafikksikkerhet

Området er meget godt tilrettelagt for myke trafikanter med tanke på gang- og sykkelveg forbi planområdet langs fv17, fotgjengerundergang under fv17 og bussholdeplass i umiddelbar nærhet. I tillegg er det fortau langs deler av Andreas Høknes veg, og regulert fortau for resterende del av vegen. Samtidig er det stor mengde myke trafikanter i området pga. nærhet til skoler (Olav Duun videregående skole og Høknes barneskole), noe som øker fare for ulykker mellom kjørende og myke trafikanter.

Statens vegvesen har ingen registrerte trafikkulykker i forbindelse med avkjørsel inn til dagens bensinstasjon (ref. vegkart).

Planforslaget innebærer økt mengde trafikk i avkjørsel KV1. Dette innebærer i seg selv en økt risiko for trafikkulykker. Planforslaget innebærer noe økning av biltrafikk i Andreas Høknes veg i forhold til gjeldende reguleringsplan, på bakgrunn av økt mengde boliger med adkomst fra vegen.

Det vises for øvrig til omtalt tema i ROS-analyse.

3.5.8 Parkering

Bestemmelser for parkering er angitt som fellesbestemmelser. Bestemmelsene samsvarer med parkeringsbestemmelser i reguleringsplan «Namsos sentrum».

3.6 Vann og avløp, overvannshåndtering

Ut fra tilgjengelig kart over eksisterende vann- og avløpsledninger ser det ut til at vann til ny bygning kan tilkobles vannkum i Andreas Høknes veg. Avløp fra ny bygning kan føres til eksisterende felles avløpsledning sør for bensinstasjon. Foreløpig forslag til ledningstrasé er vist i Figur 26.

Ved byggesak skal det iht. bestemmelsene leveres ledningsplan med ledningsdimensjoner og høyder. Det skal også vurderes kapasitet i eksisterende ledningsnett, vurdering av slokkevann, vurdering av behov for lokal overvannshåndtering og vurdering av flomveger. Planen skal godkjennes av kommunens VA-avdeling.

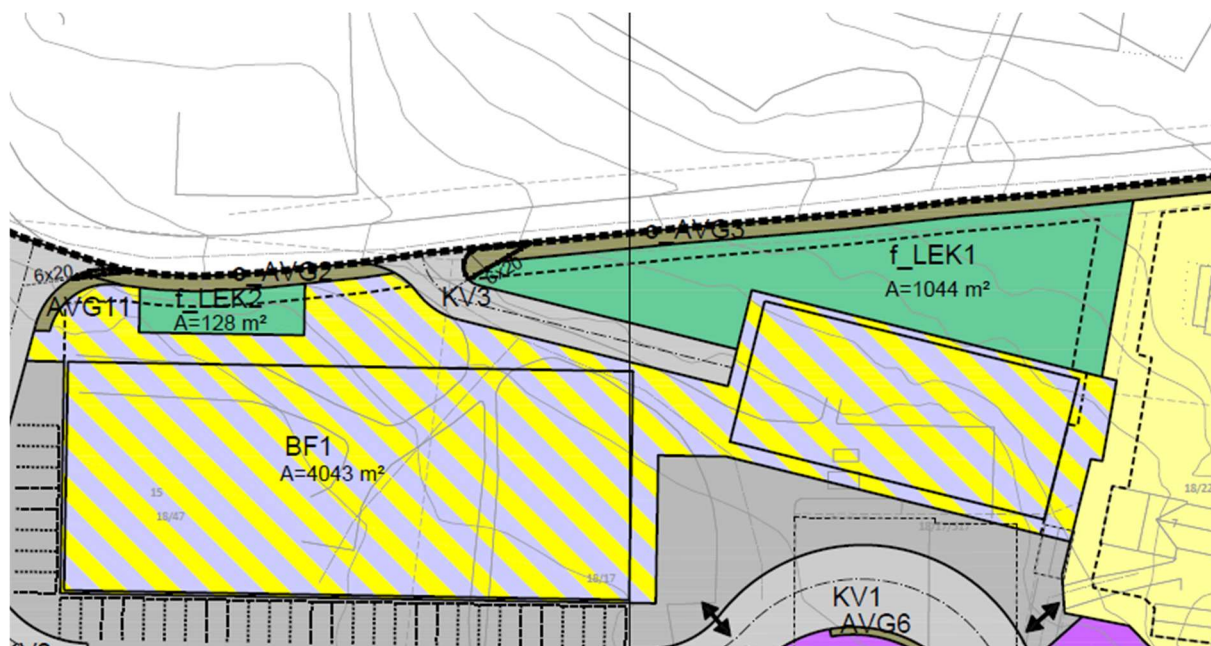


Figur 26. Forslag til nye VA-ledninger fra nytt bygg.

3.7 Barn og unge, MUA

I bestemmelsene er det stilt krav om et MUA (minste uteoppholdsareal) pr. boenhet på 40 m². Dette er strengere krav enn i reguleringsplan for Namsos sentrum, som er 20 % av boligens samlede bruksareal. Det er fornuftig å stille krav om mer uteareal ettersom en befinner seg utenfor byens sentrum. I tillegg anses ikke kravet som urimelig eller vanskelig å oppfylle.

Det er også stilt krav om at alle boenheter skal ha uteoppholdsareal i direkte tilknytning til boenheten. Minimum 50 % av MUA skal anlegges på terrengnivå som felles leke- og uteoppholdsareal og skal tilrettelegges for småbarnslek og skal være egnet som møteplass for alle aldersgrupper.



Figur 27. Uteoppholdsareal/lekeplass

LEK1 og LEK2 ligger i ei sørvendt skråning. LEK1 vil ha gode solforhold, mens det for LEK2 vil være skygge fra bygning når sola står i sør. Det er ikke nødvendig med støyskjerming for å oppnå tilfredsstillende støyforhold verken for LEK1 eller LEK2.

Alle boenheter vil få veranda på byggets søndre side, dvs. med gode solforhold. Behov for støyskjerm på veranda kombineres med rekkverk.

For øvrig er området godt tilrettelagt for barn og unge med tanke på kort veg til barneskole, ungdomsskole, videregående skole og idrettsanlegg. Det er gang- og sykkelveg fra planområdet fram til disse fasilitetene, og også fram til Namsos sentrum.

3.8 Universell utforming

Det er i bestemmelsene satt krav om at alle boenheter innenfor BF1 skal oppføres som «tilgjengelig boenhet». Det er også stilt krav om at uteoppholdsarealer skal i størst mulig grad gis universell utforming med mulighet for deltakelse og likestilt bruk for alle grupper.

3.9 Vurderinger i forhold til utredningskrav i naturmangfoldloven

3.9.1 §8 Kunnskapsgrunnlaget

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.»

På ortofoto fra 1956 kan man se at arealet allerede den gang var utnyttet til bolig og som jordbruksareal. Senere har det blitt mer boligbebyggelse, bensinstasjon og lagerbygg. Området er derfor svært påvirket av menneskelig aktivitet, med tidligere åker, fyllinger, veganlegg og hager. Lokaltiteten anses å være kombinasjon av tidligere åker og sterkt endret fastmark med løsdække. Det er ingen naturtyper i området. Kunnskapsgrunnlaget for naturtyper og vegetasjon ansees derfor som godt.

Planområdet er lite i areal og ligger i et tett utbygd område sterkt påvirket av menneskelig aktivitet. Området har potensiale som leveområde for fugl da det står noen trær. Området skiller seg ikke ut fra øvrige arealer i byggeområdet og innehar ingen spesielle kvaliteter som gjør dette området viktig for fugl. For fugl vurderes derfor kunnskapsgrunnlaget å være godt.

Fordi planområdet ligger i et utbygd og sentrumsnært boligområde er det lite trolig at det har noen funksjon for vilt. For vilt vurderes kunnskapsgrunnlaget å være godt.

Totalt sett vurderes kunnskapsgrunnlaget som godt nok i forbindelse med reguleringsplanen.

3.9.2 §9 Føre-var-prinsippet

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.»

Området vurderes jevnt over å være godt nok kartlagt til å fange opp naturverdiene. En har derfor ikke funnet grunn til å ta i bruk føre-var-prinsippet.

3.9.3 §10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.»

Ingen naturtyper vil bli berørt av tiltaket. Da området fra før av er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet vil planforslaget ha lite påvirkning på samlet belastning.

3.9.4 § 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

«Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.»

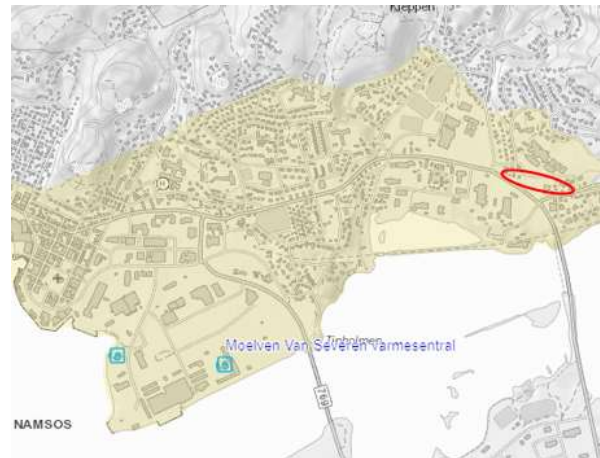
Det er vurdert at planforslaget ikke vil skade naturmangfold. For å begrense spredning av fremmede arter er det satt følgende bestemmelser:

«Nye utbyggingsområder skal kartlegges for fremmede, skadelige arter. Før igangsettingstillatelse på nye utbyggingsområder kan gis, skal fremmede, skadelige arter sprøytes med egnet ugrasmiddel eller

fjernes på annet egnet vis så snart forholdene ligger til rette for dette. Generelt innenfor planområdet er det ikke tillatt å plante fremmede, skadelige arter.»

3.10 Energiløsninger

Det er i bestemmelsene stilt krav om tilknytning til fjernvarme, ettersom planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet til Statkraft Varme (se Figur 28). Kravet gjelder alle nye bygg og bygninger som foretar hovedombygging innenfor planområdet.



Figur 28. Konsesjonsområde for fjernvarme

3.11 ROS-ANALYSE

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med reguleringsplan «Hylla». Gjennom ROS-analysen er det avdekket en rekke aktuelle hendelser som er analysert i eget analyseskjema. Resultater av risikoanalysen er oppsummert i tabellen nedenfor med forslag til risikoreduserende tiltak.

Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
	Liv/helse	Stabilitet	Materielle verdier	
1.Løsmasse-skred	Yellow	Green	Green	Ingen tiltak nødvendig. Arealet er klarert av geoteknisk fagkyndig.
2.Setnings-skader på bygninger	White	White	Green	I byggesøknad bør det forutsettes geoteknisk prosjektering av fundamentering av bygninger.
3.Ekstrem nedbør/urban flom	Green	Green	Green	Sikre overvannsystem med god kapasitet og sikre åpne flomveger. Lokal overvannshåndtering vurderes. Utbygging av separatsystem. Vurdere behov for tilbakeslagsventil.
4.Støy fra vegtrafikk	Yellow	White	White	Tas inn i bestemmelsene: Grenseverdier for ny bebyggelse fastsatt i veileder T-1442/2021 tabell 2 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» skal legges til grunn. Alle boenheter skal ha tilgang til stille egnet uteoppholdsareal. Alle boenheter skal ha en stille side. Nødvendige avbøtende tiltak skal være etablert før det gis brukstillatelse for nye boenheter.
5. Forurensning i grunn	Green	White	Green	Ingen spesifikke tiltak. Gjeldende lover og forskrifter følges ved grunnarbeider, da det ikke er avdekket forurensning i området.
6. Eksplosjon i drivstofflager	Yellow	Green	Green	Det forutsettes sikkerhet er ivaretatt gjennom egne tillatelser.
7.Flystyrt pga. forstyrrelser fra planområdet	Yellow	White	Yellow	Tas inn i bestemmelsene: Krav fra Avinor vedrørende høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Namsos lufthavn, krav til radioteknisk vurdering av bygg og anlegg, farlig eller villedende belysning og turbulens.
8. Trafikkulykker	Red	Green	Green	Tas inn i plankart/bestemmelser: Avkjørsel inn til dagligvareforretning utarbeides med god trafikkflyt slik at det ikke er risiko for kødannelse som forplanter seg på fv17. Bredde på avkjørsel tilpasses slik at vogntog kan benytte avkjørsel uten å bruke motgående kjørefelt på fv17. Vestligste avkjørsel til dagens bensinstasjon stenges. Avkjørsel trekkes lengst mulig mot øst, dvs. lengst mulig unna kryss Skagev./Namdalsv. Begrense bruk av avkjørsel fra Andreas Høknes veg inn til BF1. Etablere GS-veg gjennom området for å sikre trafiksikkerhet for gående/syklende. Forlenge fortau langs Andreas Høknes veg (er regulert i gjeldende reg.plan).
9.Støv og støy i anleggs-perioden	Green	White	White	Det bør stilles krav om at grenser for støy og luftkvalitet skal overholdes under anleggsperioden, iht. T-1442/2021 punkt 6.1 og 6.1.3 og T-1520 tabell 1.
10.Ulykke ved anleggs-gjennomføring	Yellow	White	Green	Utarbeide god SHA-plan. Fokus på HMS i anleggsperioden. Det stilles krav om at det i byggesøknad sendes inn plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Planen bør redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikk-sikkerhet for gående/syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og skal sikre at nødvendige beskyttelsestiltak blir etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

FIGUR 29. Oppsummering av uønskede hendelser som er avdekket gjennom ROS-analysen.

4. ORGANISERING, PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

4.1 Varsling og medvirkning

Det ble avholdt oppstartsmøte med Namsos kommune 12.12.2017.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet i januar 2018 (jfr. PBL §12-8). Varselet ble annonsert i Namdalsavisa og på kommunens hjemmeside.

Varselet ble sendt til grunneiere, naboer, myndigheter og øvrige parter med interesse i planområdet.

4.2 Innkomne merknader etter varsel om oppstart

Følgende uttalelser (sammendrag) er kommet inn i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplan og offentlig høring av planprogram:

4.2.1 Fylkesmannen i Trøndelag, 19.02.18

Klima og miljø:

Det er positivt at det nå settes i gang et planarbeid for å se på muligheter og behov i framtidig arealbruk for området. Det er viktig å sikre kvalitet i fortettingsområder der boliger inngår som en del av formålet.

Planområdet grenser mot utløpet av Namsen, et vassdrag av svært stor verdi for naturmangfold og friluftsliv. Området er registrert som et svært viktig bløtbunnsområde, og hele utløpet av Namsen er også et viktig beite- og rasteområde for mange fuglearter. Det må ikke åpnes for tiltak som medfører inngrep helt ned i strandsonen eller i utløpsområdet til Namsen.

Fylkesmannen påpeker at alle saker som berører natur og miljø skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 (jf. nml § 7).

Kommentar fra planlegger:

Planområdet er siden oppstartsvarselet sterkt redusert i areal og omfatter nå kun arealer nord for fv17. Planen er vurdert iht. prinsippene i naturmangfoldloven.

Fylkesmannen påpeker at det i henhold til T-1442/2016 skal gjennomføres støyberegninger for planområdet. Det er viktig at disse beregningene gjøres så tidlig som mulig slik at bebyggelsen kan plasseres og utformes på bakgrunn av kunnskap om støysituasjonen.

Når planen sendes på høring, må det foreligge dokumentasjon som viser at det kan oppnås tilfredsstillende støyforhold for støyfølsom bebyggelse, både innendørs og utendørs. Det må redegjøres for hvilke støyreducerende tiltak som er nødvendige å gjennomføre for å oppnå tilfredsstillende støyforhold i henhold til T-1442/2016. Herunder er det viktig å sikre at alle nye boenheter får tilgang til stille side og at soverom og uterom plasseres på stille side. Nødvendige tiltak må konkret sikres gjennom plankart og bestemmelser. Bestemmelsene må utformes på en slik måte at det klart fremgår hvilke tiltak som skal gjennomføres, herunder krav om eksempelvis støyskjermer, gjennomgående boenheter, stille side og plassering av soverom.

Kommentar fra planlegger:

Tema støy er vurdert i egen rapport for beregning av støy fra vegtrafikk, som følger som vedlegg til ROS-analyse. Risiko følges opp gjennom egne bestemmelser (bestemmelse 2.9 og 2.16).

Når det gjelder forurenset grunn, må det gjøres en vurdering om grunnen i planområdet kan inneholde miljøgifter som skyldes tidligere arealbruk eller diffus forurensning. Avrenning fra tidligere

virksomhet eller deponi av forurensede masser på den aktuelle eiendommen kan være mulige forurensningskilder. Dersom det er grunn til å tro at grunnen kan være forurenset, må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen.

Kommentar fra planlegger:

Det vises til omtalt tema og vurdering i ROS-analyse.

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Støy og støv fra bygge- og anleggsdrift kan være utfordrende å håndtere. Fylkesmannen viser her til at både T-1442/2016 og T-1520 har egne kapitler som omhandler bygge- og anleggsdrift. Fylkesmannen ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 4 i T-1442/2016 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen.

Kommentar fra planlegger:

Dette er ivaretatt i planen gjennom vurdering i ROS-analyse, med tilhørende bestemmelse 2.2.

Barn og unge:

Fylkesmannen minner om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessige areal for lekeområder for barn og unge, herunder areal for nærlekeplasser rettet mot de aller minste barna.

Kommentar fra planlegger:

Dette er løst gjennom konkrete krav i bestemmelse 2.4.

Helse og omsorg:

I den videre planprosessen må relevante folkehelse tema vurderes og ivaretas. Tema som bør beskrives og vurderes er trafiksikkerhet, støy, luftkvalitet/støv, forurenset grunn og hvordan beboerne sikres tilgang til sosiale møteplasser, områder for idrettslig aktivitet og rekreasjon. Utformingen av planområdet har også betydning for trivsel og helse, og faktorer å legge vekt på er utforming av uteområder samt tilgangen på lys/sol.

Prinsippet om universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven og skal ivaretas i planleggingen og i det enkelte byggetiltak.

Innenfor planområdet er det eksisterende boliger. Det er viktig at beboerne får gode boforhold i bygge- og anleggsfasen og plan for beskyttelse mot ulemper i bygge- og anleggsfasen bør derfor også sikres i bestemmelsene.

Når saken kommer til offentlig høring, bør aktuelle folkehelse relaterte tema være drøftet nærmere og det bør framkomme hvilke vurderinger som er gjort. Nødvendige avbøtende tiltak hjemles i plankart og bestemmelser.

Kommentar fra planlegger:

Disse temaene er godt ivaretatt gjennom planen. Det vises til de ulike temaene omtalt i planbeskrivelse og ROS-analyse. Det vises spesielt til bestemmelse 2.2, 2.4, 2.8, 2.9 og 2.16.

Samfunnssikkerhet:

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med PBL § 4-3, og viser til DSB sin nye veileder fra 2017; «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging». For planområder under marin grense må det vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Dette gjelder også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. For oppfølging av eventuelle

fareområder viser vi til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), sektormyndighet på skred og flom.

Kommentar fra planlegger:
Det vises til vedlagt ROS-analyse.

Landbruk:
Ingen merknader.

Reindrift:
Ingen merknader.

4.2.2 Trøndelag fylkeskommune, 26.02.18

Planfaglig uttalelse:

Planområdet omfattes ikke av sentrumsplanen fra 2007, men har likevel en beliggenhet som tilsier relativt høy utnyttelse. Området er en del av innfartsporten til Namsos by, noe som bør kreve en bymessig utforming av både bygninger og uteanlegg.

Kommentar fra planlegger:
Det er stilt krav til minimum (%-BYA og antall boenheter) og maksimum utnyttelse (%-BYA). Boligdelen for BF1 får en utnyttelse på minimum 4,9 boliger pr daa.

Det er stilt estetiske krav til bygningsmassen, det vises til bestemmelse 3.2.3.

Vi gjør oppmerksom på de regionalpolitiske retningslinjene for lokalisering av kjøpesenter i Nord-Trøndelag, som slår fast at varehandel i prinsippet ikke skal lokaliseres utenfor sentrumsavgrensingen eller avlastningsområder. Formålet med retningslinjene er å bidra til at de eksisterende byene styrkes og gjøres attraktive som viktige møtesteder for folk, og at sentrum ikke skal utkonkurreres av kjøpesentre i utkanten av sentrum. Kommunale planer som er i strid med de regionalpolitiske retningslinjene gir grunnlag for innsigelse fra regionale myndigheter.

Kommentar fra planlegger:
Det vurderes at reguleringsplanen vil styrke Namsos by som handelsby gjennom at planen vil øke antall bosatte i sentrumsnære strøk, noe som vil legge grunnlaget for økt omsetning av varer og tjenester i sentrum. I tillegg vil en etablering bidra til økt konkurranse i dagligvarebransjen, noe som forslagsstiller mener det er rom for. En dagligvarebutikk i dette området vil ha funksjon som nærbutikk, i tråd med «regional plan for arealbruk».

For å sikre en best mulig utvikling i Namsos by må planarbeidet ses i sammenheng med kommunens pågående revisjon av sentrumsplanen.

Kommentar fra planlegger:
Bestemmelsene er i stor grad vurdert opp mot bestemmelser for reguleringsplan for Namsos sentrum.

Jernbanetraseen for Namsosbanen går gjennom området. Arealet må sikres slik at det kan brukes til andre samferdselsformål som eksempelvis tur-/sykkelveg.

Kommentar fra planlegger:
Planens begrensning er etter oppstartsvarselet redusert slik at planen ikke lenger kommer i berøring med jernbaneareal.

Parallelt med oppstartsvarselet for Hylla varsler plankonsulentene planarbeid for «området Olav Duun videregående skole». Disse to planområdene har delvis sammenfallende avgrensning og må ses i sammenheng for å sikre en best mulig enhet. Det er viktig at planarbeidet sikrer gode og trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper.

Kommentar fra planlegger:

Reguleringsplan for Olav Duun avventes inntil videre og det er usikkert når/om denne vil bli gjennomført.

Trafikksikkerhet er et viktig tema som er ivaretatt i planen, det vises til omtalt tema i ROS-analysen.

Kulturminnefaglig uttalelse:

Det er behov for å gjennomføre en arkeologisk registrering av deler av planområdet for å avklare om planen kan komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Ber tiltakshaver ta kontakt for å få utarbeidet budsjett og avtale tidspunkt for gjennomføring.

Kommentar fra planlegger: Det er foretatt arkeologiske registreringer av området. Det vises til planbeskrivelse kapittel 2.8.

4.2.3 NVE, 21.02.18

Flom, erosjon og skred

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Kommentar fra planlegger:

Geoteknisk vurdering er gjennomført. Det vises til ROS-analyse og bestemmelse 2.7.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Kommentar fra planlegger:

Planens begrensning er etter oppstartsvarselet redusert slik at planen ikke lenger kommer i berøring med vassdrag.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

Kommentar fra planlegger:

Det er i bestemmelse 2.11 stilt krav til tilknytning til fjernvarme.

4.2.4 AVINOR, 20.02.18

Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i reguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Namsos lufthavn.

Det må ikke etableres bygg eller anlegg som gjennomtrenger høyderestriksjonsflatene/hinderflatene i restriksjonsplanene for Namsos lufthavn. Høyderestriksjonene gjelder også for skip/rigger som er fortøyd innenfor planområdet. Det er ikke tillatt med bruk av tårnkraner av hensyn til flysikkerheten. Ved bruk av mobilkraner, skal Avinor Namsos lufthavn varsles og godkjenne kranbruken i god tid før mobilkranene tas i bruk. Det stilles krav om at mobilkraner er utstyrt med fast rødt hinderlys og at de må kunne senkes i forbindelse med flygninger til/fra Namsos lufthavn. Tiltakshaver skal før mobilkraner kan tas i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutiner for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved Namsos lufthavn og ansvarlige kranførere ved hjelp av bakkeradio. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse for bruk av mobilkraner før det foreligger godkjenning fra Avinor.

Krav til radioteknisk vurdering av bygg og anlegg:

Ved alle nye bygg, anlegg, tilbygg og endring på eksisterende bygg med maksimalhøyde over kote 27 meter over havet, skal søknad sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/anleggene/tilbyggene/fasadeendringene.

Farlig eller villedende belysning.

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Namsos lufthavn skal det utarbeides en belyningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Dersom det kommer inn klager fra piloter i forbindelse med innflyging, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

Dersom Namsos kommune vil holde muligheten åpen for en fremtidig baneforlengelse vestover til 1199 meters bane, må den delen av planområdet som ligger sør av krysset Spillumsstrandsvegen/Skagevegen ikke ha bebyggelse høyere enn kote 22, stigende med 2,5% mot vest.

Turbulensvurderinger ved Namsos lufthavn: Erfaringer tilsier at turbulensvurderinger først vil slå inn ved bygg innenfor planområdet med høyde over 31 meter over terreng. Dersom det legges opp til større byggehøyder enn 31 meter over terreng vil de ha inn en bestemmelse om vurdering av turbulensforhold.

Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Namsos lufthavn.

Kommentar fra planlegger:

Forslag fra Avinor om tilføyelser i bestemmelsene knyttet til Namsos lufthavn er ivarettatt. Det vises til bestemmelse 2.3.

4.2.5 Sametinget, 23.01.18

Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes automatisk freda samiske kulturminner i tiltaksområde.

Minner om aktsomhetsplikten og vil ha følgende tekst inn i bestemmelsene for planen:

«Kulturminner og aktsomhetsplikten: Om noen under arbeid skulle oppdage spor etter eldre aktivitet, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) §8 annet ledd. Vi forutsetter at dette viderefremmes til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.»

Kommentar fra planlegger:

Krav i forbindelse med aktsomhetsplikten er tatt inn i bestemmelse 2.6.

4.2.6 NTNU, 29.01.18

Dersom reguleringsplanen åpner for regulering av sjøområder eller vassdrag i form av mudring eller annen graving, utfylling, moringer, pæling eller annet kan det påregnes at NTNU Vitenskapsmuseet vil måtte gjennomføre en marinarkeologisk befaring på stedet.

Kommentar fra planlegger:
Det er ikke planlagt tiltak i sjø.

4.2.7 Midtre Namdal samkommune avd. Miljø og landbruk, 23.01.18

Ingen kommentar til oppstart av planarbeidet.

4.2.8 Bane NOR SF, 02.02.18

Namsosbanen trafikkeres ikke med tog i dag. Banen er tidligere foreslått nedlagt, men per i dag er det usikkert om dette vil skje. Inntil videre er det derfor nødvendig å anse banen som aktuell for fremtidig trafikkering med tog, med de begrensninger det legger på aktivitet langsmed og på tvers av banen.

Kommentar fra planlegger:
Planen er sterkt redusert i arealmessig omfang og berører ikke lenger Namsosbanen.

4.2.9 Statens vegvesen, 24.01.18

Statens vegvesen mener området kan være egnet til de utbyggingsformål som angis. Fylkesveg 17 har relativt høy trafikk (årsdøgntrafikk over 4000) på strekningen som omfattes av tilsendt kartskisse. Statens vegvesen er derfor opptatt av at det ikke etableres nye avkjørsler/adkomster/kryss uten at eventuelt allerede etablerte avkjørsler/adkomster kryss tas ut av planen. Vi forventer at det tas kontakt med Statens vegvesen ved spørsmål om vesentlige endringer som berører fv. 17 på strekningen. Dersom det planlegges aktivitet/virksomhet/detaljhandel som vesentlig øker trafikkmengden i eksisterende avkjørsel/kryss må også dette synliggjøres i planarbeidet.

Kommentar fra planlegger:
Det vises til omtalt tema i planbeskrivelsen kapittel 3.5 og i ROS-analyse. Det er i planprosessen hatt dialog med vegeier Trøndelag fylkeskommune vedrørende kryss.

Vi vil også vise til rikspolitiske retningslinjer T-1442 om behandling av støy i arealplansaker. Vi forventer at støyvurderinger/støyberegninger er et tema i planarbeidet.

Kommentar fra planlegger:
Det er foretatt beregning av støy, det vises til egen rapport.

Ved planlegging av områder for ny bolig- og forretningsvirksomhet må det legges vekt på å knytte planlagt bruk av arealene opp mot eksisterende gang- /sykkelvegnett på en god måte.

Kommentar fra planlegger:
Planen omfatter nå kun arealer nord for fv17. Det er regulert fortau gjennom området, som vil være snarveg for skoleelever fra bussholdeplass ved fv17.

Det bør ved planlegging av området legges vekt på å tilpasse området til brukergrupper i alle livsfaser og med ulike fysiske forutsetninger (universell utforming). Vi vil vise til vår håndbok V-129 - Universell utforming av veger og gater.

Kommentar fra planlegger:

Planen er sterkt redusert i arealmessig omfang. Det vises til bestemmelse 2.8 vedrørende universell utforming. Det vises også til bestemmelse 2.4 vedrørende krav om uteoppholdsareal.

4.2.10 Torbjørn Lundseng, 22.01.18

Vil informere om at vår sønn ferdes i avmerkede området, daglig alene siden dette er hans skolevei til Høknes Barneskole. Det er også mange andre barn i fra 1. klasse og opp som også bruker Andreas Høknes vei som daglig skolevei. Derfor er det viktig å vurdere dette i videre reguleringsarbeider. Denne skoleveien har vært et tema igjennom flere 10-år. Helt fra Reguleringsplanen "ny adkomst Nauma". Vi så at denne reguleringsplanen som ble trigget av trafikkproblemene i Andreas Høknes vei ikke ville resultere i en stor bedring i trafikksikkerheten. Det har med årene vist seg at vi fikk rett.

Mye av trafikken i Andreas Høknes vei er trafikk til og fra skolen. Det er også mange foreldre som kjører sin sønn / datter så nært skoledøra som det er mulig. Undertegnede har selv utallige eksempler. Kom kjørende ned Andreas Høknes vei til krysset Skoglyveien. Kom en større 4WD imot med alt for stor fart igjennom krysset. Hadde jeg ikke rukket å kaste bilen opp på fortauet, ville det ha blitt store materielle skader på begge bilene, og trolig et sykehusopphold. Parkeringen som før var lovlig bedret heller ikke forholdene. Skogen mellom skolen og bensinstasjonen er nå heldigvis borte. Nå er det mulig å se kryssende elever.

Vårt forslag i saken er å skilte hele Andreas Høknes vei med parkering forbudt. Gjøre nedre del av veien litt bredere så 2 biler kan møtes uten problemer. Med mye snø tyr enkelte til å legge bilen inn på fortauet for å kunne passere. Fotgjengere blir de skadelidende. Det har også vært planlagt leiligheter rundt bensinstasjonen. Adkomsten bør ikke ledes mot Andreas Høknes vei da den veien er en kjent utfordring trafikkmessig i dag. Anbefaler å ta en befaring, da det tidligere var angitt feil bredde på veien

Kommentar fra planlegger:

Andreas Høknes veg er ikke en del av denne planen, da det i gjeldende reguleringsplan fra før av er regulert fortau langs vegen. Som en følge av planen vil det bli bygd fortau i Andreas Høknes veg fram til KV3.

I forhold til bredde på veg så er denne i gjeldende arealplan regulert til 5,0 m. Vegens faktiske bredde er omtrent tilsvarende. Det anbefales ikke å øke bredde da dette vil bidra til høyere fart langs vegen, noe som vil medføre dårligere trafikksikkerhet.

For trafikksikkerhetsvurderinger så vises det til trafikkanalyse som følger planen som eget vedlegg.

5. REFERANSER

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), 2014.

Regional plan for arealbruk 2021-2030, Trøndelag fylkeskommune, vedtatt 09.03.2022.

Vegkart, Statens vegvesen

Miljøstatus.no (www.miljostatus.no)

NVE Atlas

Naturbase.no

Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer. Namsos kommune 2020-2023.

Referat fra oppstartsmøtet 12.12.2017

6. VEDLEGG

Navn	Dato
ROS-analyse	02.03.2023
Illustrasjonsplan	05.01.2024
Snitt A	10.03.2022
3D visualisering	17.11.2022
Geoteknisk vurdering	08.03.2019
Beregning av støy fra vegtrafikk	25.04.2022
Trafikkanalyse	22.03.2024