

Vefsn kommune  
Postboks 560  
8651 Mosjøen

Saksb.: Cathrine Hoff Mikalsen  
e-post: fmnocmi@fylkesmannen.no  
Tlf: 75531622  
Vår ref: 2015/4700  
Deres ref:  
Vår dato: 05.09.2016  
Deres dato:  
Arkivkode: 421.3

## Samordnet uttalelse med innsigelse - Kommunedelplan - Mosjøen - Vefsn

Vi viser til oversendelse av 30. juni 2016.

Fylkesmannen har i forbindelse med Forsøk om samordning av innsigelser ansvar for å samordne uttalelser og innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker.

Det foreligger uttalelse fra Avinor, Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), Statens vegvesen Region Nord, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Fylkesmannen i Nordland. Uttalelsene fra Avinor og Fylkesmannen i Nordland er uttalelser med innsigelser.

Uttalelsen bygger på mal beskrevet i [Rutinebeskrivelse for effektive avklaringer i arealplanleggingen](#), og inndelt i *Innsigelser*, *Planfaglige mangler* og *Planfaglige råd*. Uttalelsen fra Statens vegvesen samsvarer imidlertid ikke med malen, men etter samtale med saksbehandler legger vi til grunn at kulepunkt 1 under avsnittet «*vår vurdering av planforslaget*» er en planfaglig mangel, mens kulepunkt 2 er et planfaglig råd..

Det foreligger ikke noe samordningsbehov i denne saken og det vises derfor til fagetatens uttalelser. Deler av disse gjengis her. Uttalelser som mottas her etter oversendelsen av dette brev vil ikke inngå i vår samordning, men kopi vil bli sendt til kommunen slik at de kan inngå i deres beslutningsgrunnlag.

### INNSIGELSER FRA STATLIGE MYNDIGHETER

---

- 1. Avinor fremmer innsigelse til at restriksjonsplan og byggerestriksjonskartet verken er lagt inn i kommunedelplanen for Mosjøen eller kommentert i planbeskrivelsen.**

#### Nærmere begrunnelse

Avinor sendte uttalelse av 11.09.2015 til Vefsn kommune i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, der det ble bedt om at restriksjonsplanen (tegning ENMS-P-08) og byggerestriksjonskartet (tegning ENMS-P-09) for Mosjøen lufthavn Kjærstad ble lagt inn som hensynssoner på arealdelen med tilhørende bestemmelser og saksbehandlingsrutiner. Det ble også bedt om at det ble lagt inn en generell bestemmelse om farlig eller villedende lys.

---

Etter det Avinor kan se av materialet som nå ligger ute til høring, er restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet for lufthavnen ikke lagt inn i kommunedelplanen for Mosjøen og det er heller ikke kommentert i planbeskrivelsen. Avinor ser videre at planområdet er endret i forhold til det som ble varslet ved planoppstart, hvilket medfører at restriksjonskravene også vil gjelde for en del nye arealer. Dersom Vefsn kommune ikke innarbeider overnevnte restriksjonsplan og byggerestriksjonskart for Mosjøen lufthavn som hensynssoner med tilhørende bestemmelser og saksbehandlingsrutiner samt bestemmelse om farlig eller villedende belysning, må denne uttalelsen forstås som en innsigelse til kommunedelplanen i medhold av *Plan- og bygningsloven* § 5-4.

#### *Avinors forslag til løsning*

Ovennevnte restriksjonsplan og byggerestriksjonskart for Mosjøen lufthavn må innarbeides som hensynssoner med tilhørende bestemmelser. Saksbehandlingsrutiner, samt bestemmelse om farlig eller villedende belysning må også innarbeides.

## **2. Fylkesmannen fremmer innsigelse til områder avsatt til utbyggingsformål på Øya sør**

#### Nærmere begrunnelse:

Fylkesmannen fremmer innsigelse til alle områder til utbyggingsformål på Øya sør, nærmere bestemt N1 (alternativt KF4), BF5, B (eksisterende tun med LNFR-formål i dag), KF2, KF3, samt deler av T1 og T2 som skjærer over jordbruksarealer. Området er på 274 daa, hovedsakelig fulldyrka jord.

Innsigelsen begrunnes med følgende nasjonale og regionale jordverninteresser:

- a) Nasjonalt jordvernmål ble skjerpet gjennom Stortingsvedtak i desember 2015. Maksimalt omdisponert årlig areal skal reduseres fra 6000 daa/årlig til 4000 daa/årlig. Fylkesmannen har fulgt opp med en egen regional jordvernplan for Nordland, der vi har satt et mål på maksimalt 200 daa/årlig for hele fylket.
- b) Når større, gode sammenhengende jordbruksarealer foreslås omdisponert til andre formål, er det i arealpolitiske føringer i regional plan for Nordland, samt Fylkesmannen i Nordlands jordvernplan, satt føringer for at alternative arealer utredes i planprosessen. Kommunen har utredet ulike arealbeslag av jordbruksarealene på Øya sør, men ikke vurdert dette opp mot alternative arealer andre steder i kommunen/planområdet.
- c) Store deler av foreslått utbygging på Øya sør var gjenstand for innsigelse fra Fylkesmannen i 2005, som ble stadfestet av Miljøverndepartementet 28.09.2007. De begrunnelser fra den gang bør også tillegges vekt.

Vefsn kommune skriver i planbeskrivelsen at Fylkesmannen ved oppstart ikke varslet innsigelse til utbygging av området. Gjeldende praksis er at statlige etater ved oppstart skal tydeliggjøre nasjonale og regionalt viktige interesser, som igjen kan være grunnlag for innsigelse ved offentlig ettersyn. Jordvern ble tydeliggjort som en slik interesse ved vårt innspill til oppstart.

Fylkesmannen skrev i sitt innspill ved oppstart at det er vanskelig å reelt vurdere alternative utbyggingsområder når planområdet for kommunedelplanen begrenser mulige alternative

---

utbyggingsområder. Videre la vi vekt på at kommunen bør, gjennom behandling av kommundeplanen, fastsette ei langsiktig vekstgrense for byvekst, slik at landbruket er sikret et langsiktig perspektiv for videre drift/investeringer. Dette er svært viktig i Mosjøen, da byen i flere retninger grenser opp mot store og – sett i et fylkesperspektiv – svært gode jordbruksarealer med gode klimatiske betingelser. Kommunen skriver selv at jordbruksarealene på Øya sør er de beste i kommunen. Kommunen bør derfor på overordnet plannivå fastsette hvordan Mosjøen by skal vokse (i hvilken retning), og hvordan kommunens jordbruksarealer best skal sikres gjennom plan.

Fylkesmannen oppfatter ikke at kommunen har gjort dette i planarbeidet. Vi har forståelse for at det er behov for boligarealer og næringsarealer i kommunen, men alternative plasseringer må utredes før kommunen kan foreslå å omdisponere store jordbruksarealer på Øya sør. I en slik utredning og vurdering, kan kommunen komme fram til at områdene på Øya sør er best egnet, men det kan også vise seg at alternative arealer er tilfredsstillende egnet til å forsvare at jordverninteressene bør prioriteres på Øya sør. En slik utredning og vurdering vil videre danne grunnlag for Fylkesmannens vurderinger av planforslaget. Utredningen må derfor være av en slik karakter at også statlige etater kan ta stilling til alternativene.

Når kommunen har gjort en vurdering av hvilke jordbruksarealer som bør sikres ut fra nasjonale og regionale mål om jordvern og økt matproduksjon, kan dette danne grunnlag for en vurdering av ei langsiktig vekstgrense for Mosjøen by, der kommunen ser byens vekstbehov opp mot jordvernets hensyn. Dersom større og gode jordbruksarealer skal omdisponeres, bør altså kommunen i en planprosess først vurdere:

- 1) Hvilken retning byen bør vokse i, for best å ivareta både byens behov og jordvern/landbrukets behov, deriblant avsette en langsiktig vekstgrense mellom by og jordbruksarealer
- 2) Alternative utbyggingsområder for ulike arealformål, dersom det likevel er aktuelt å omdisponere jordbruksarealer. Alternative utbyggingsområder må være reelt vurdert og synliggjort i planbeskrivelsen/konsekvensutredningen

Fylkesmannen legger videre vekt på at det i konsekvensutredningen er skrevet følgende om Øya sør:

*«Administrasjonen har imidlertid i skrivende stund ikke kjennskap til at næringslivet har konkrete behov som tilsier at jordbrukslandet må omdisponeres i overskuelig fremtid. Etterspørselen av næringsarealer av denne typen virker å være lav for tiden, samtidig som det er lav utnyttelse av arealer på dagens industriareal på Øya og god tilgang på ledig areal ellers i byen.»*

Videre er omdisponering her gitt negativ konsekvens 3 for jordbruk, mens 0-alternativet (ingen utbygging) gir positiv konsekvens 1. I regional planforum 31.08.2016 kom det fram at kommunen også ønsker å tilrettelegge for flere store, mulige utbyggingsprosjekt, henholdsvis fengsel, sykehus og ny videregående skole. Dette var ikke nevnt i sakspapirene for Øya sør. Dersom det er behov for å se på større arealer til offentlige tjenester, bør det framkomme hvorfor disse arealene er viktige for de overnevnte formål.

Fylkesmannen ber kommunen avklare vekstretning og avsette en langsiktig vekstgrense mot jordbruksarealer, som grunnlag for et planforslag der jordbruksarealer foreslås omdisponert. Ut fra at områdene tidligere er avgjort av Miljøverndepartementet til LNFR-formål, og at områdene i kommunalt og regionalt perspektiv er svært gode jordbruksarealer, vil

---

Fylkesmannen likevel sterkt anbefale at kommunen bevarer disse arealene til LNFR-formål, og heller foreslår andre arealer til boliger og næring.

## **PLANFAGLIGE MANGLER**

Etter Fylkesmannens syn faller deler av uttalelsen fra Statens vegvesen i denne kategori. Deler av Fylkesmannens uttalelse gjengis også her.

### Statens vegvesen:

Det er utarbeidet en Rammeplan for avkjørsler for riks- og fylkesveger i Nordland fylke (1999) med oversikt over holdningsklasser for europa-, riks- og fylkesveger i fylket. I vår uttalelse, datert 28. september 2015, forutsatte vi, med bakgrunn i rammeplanen, at holdingsklassene langs riks- og fylkesvegene ble lagt til grunn i planleggingen og tatt inn i planbestemmelsene. Det har kommunen ikke gjort. Statens vegvesen krever at dette tas inn som juridisk bindende del i kommuneplanens arealdel.

### Fylkesmannen:

#### *Vedrørende ivaretagelsen av støy i planforslaget*

Etter det Fylkesmannen forstår legger kommunen til grunn i planforslaget at hensyn til støy skal ivaretas i den enkelte detalj- eller områderegulering. Planforslaget til kommunedelplan inneholder derfor ingen bestemmelser om støy. Vi viser i denne forbindelse til T-1442/2012 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging med tilhørende veileder M-128, Støyretningslinjens kap 2.1 omhandler støy som tema i kommuneplanen. Retningslinjen skal legges til grunn i all arealplanlegging. Vi legger på denne bakgrunn til grunn at kommunen tar inn bestemmelser om støy i planbestemmelser og eventuelle retningslinjer til kommunedelplanen.

Retningslinje T-1442/2012 anbefaler at støy synliggjøres i planen gjennom utarbeidelse av støysonekart. Varige støykilder (f.eks. riksveger og kommunale og fylkeskommunale veger med høy trafikk) bør derfor vises som støysoner på plankartet som hensynssoner etter pbl. § 11-8. Det er viktig å sikre at støy utredes i alle planer og tiltak som berøres av støysonene. Dette for å sikre at det tas hensyn til støy også i eldre reguleringsplaner og i enkeltsaker som ikke krever ny plan. Eventuelle stille områder f.eks parker og gravlunder kan også synliggjøres i planen.

Som et alternativ eller supplement til å ta inn støysonene som hensynssoner, kan kommunen vedta både generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel uavhengig av arealformål (pbl § 11-9) og bestemmelser til bestemte arealformål (pbl § 11-10). Bestemmelsene kan blant annet sette krav om og til reguleringsplan for visse arealer, inkludert krav om tiltak og til miljøkvalitet. I M-128 anbefales det videre sterkt at kommunen gjennom kommuneplan stiller krav om reguleringsplan ved all bygging av nye boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner, skoler og barnehager innenfor gul og rød støysone. Dette letter oppfølgingen i områder med mange eldre, gjeldende reguleringsplaner. Det samme bør gjelde der det er aktuelt å fravike byggegrenser langs veg og jernbane.

I veileder M-128 anbefales det også at kommunen lager bestemmelser om støy til kommuneplanens arealdel. Generelle planbestemmelser kan f.eks vise til retningslinje T-1442 og grenseverdiene gitt der og det kan gis et generelt utredningskrav for støy.



---

Eksempler på bestemmelser og retningslinjer fra andre kommuner kan oversendes ved behov.

*Vedrørende planbestemmelse 11-1*

I forslag til planbestemmelse § 11.1 *Eksisterende boligbebyggelse i LNFR-områder* heter det at:

*Innenfor planområdet finnes en rekke fradelte/bebygde eiendommer. Disse er ikke avmerket særskilt i planen. Disse eiendommene endrer ikke status fra sin opprinnelige bruk.*

*Eksisterende eiendommer kan tillates endret med om- eller påbygging, gjenoppbygging etter brann og naturkatastrofer, samt oppføring av garasjer, uthus og lignende, dersom dette ikke kommer i konflikt med kulturminner. BYA settes til 150 m<sup>2</sup>.*

Vefsn kommune fastsetter med dette slik Fylkesmannen ser det en generell tillatelse til mindre tiltak på bebygd bolig og fritidsboligeiendom, herunder bl.a. påbygg/ tilbygg/ endring av eksisterende bolig- og fritidsbebyggelse, uten at omfang og lokalisering er nærmere angitt. Dette er det ikke adgang til iht. gjeldende plan- og bygningslov (pbl.). Nærmere bestemt Pbl. § 11-11 nr. 2.

Pbl. § 11-11 nr. 2 gir, i tillegg til hjemmel for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse, også mulighet for å gi bestemmelser om omfang og lokalisering av uthus/naust som ikke inngår i områder for bebyggelse og anlegg. For å kunne oppføre bygninger på grunnlag av enkeltsaksbehandling er det således som tidligere i pbl.85 § 20-4 bokstav c krav om at omfang og lokalisering må framgå av planen og at dette er avklart med tanke på andre interesser.

Bebyggelsens omfang og plassering når det gjelder «tiltak», slik angitt i planbestemmelsen, fremgår etter vårt syn heller ikke helt entydig av arealdelen. Når det gjelder kravene om lokalisering av ny spredt bolig-, fritids eller næringsbebyggelse, må angivelsen være så presis at både kommunestyret, fylkeskommunen og statlige myndigheter kan ta stilling til om den foreslåtte arealbruken er i samsvar med kommunale og viktig nasjonale og regionale hensyn. Dette kan gjøres på forskjellig måter, men det mest avklarende er om aktuelle nye utbyggingspunkter merkes med detaljert symbolbruk på plankartet. Hvis det ikke er hensiktsmessig å framstille lokaliseringen på plankartet, har departementet akseptert at det blir angitt gårds- og bruksnummer på de tomtene som kan bebygges, men da forutsettes samtidig strengere lokaliseringskriterier. Forutsetningen er i så fall at arealene hvor spredt bebyggelse kan tillates blir mer konkret avgrenset enn hva tilfellet er i planforslaget, hvor omfang og lokalisering på dette punkt ikke er nærmere/tilstrekkelig angitt, og at en dermed også kan angi omfang.

---

## PLANFAGLIGE RÅD

Etter Fylkesmannens syn faller uttalelsen fra Direktoratet for mineralforvaltning, Statens vegvesen og NVE i denne kategori. Deler av Fylkesmannens uttalelse gjengis også her.

### Direktoratet for mineralforvaltning (DMF):

Forekomstområdene i Mosjøen er i stor grad gjort utilgjengelig ved nedbygging over lang tid. Dette er også kommentert i NGU sine databaser. Det er derfor lite realistisk at man kan ta ut eventuelle drivverdige masser i forbindelse med de mest sentrumsnære områdene. Områdene sør i Øya er derimot mindre preget av nedbygging. Her bør man søke å nyttiggjøre de ikke-fornybare ressursene før disse gjøres utilgjengelige.

...

Næringsområdet merket NI, samt KF2, KF3 og BF5 er fra før av relativt lite nedbygget. Disse arealformålene ligger innenfor det lokalt meget viktige forekomstområdet på Øya. Det er derfor DMF sitt faglige råd at det knyttes bestemmelser til NI som sikrer uttak av drivverdige masser før disse gjøres utilgjengelige ved videre nedbygging.

Råstoffutvinningsområdet MF, evt. MF1, har også tidligere blitt frarådet, av Bergvesenet i forbindelse med planprosessen i **2006**. Det er fra DMF vektlagt av gjennomføring av uttaket i tråd med bestemmelsene er lite realiserbart. Området ligger heller ikke i tilknytning til forekomstområder som NGU har registrert, og det er ikke sannsynliggjort at massene i området er samfunnsøkonomisk drivverdige. Det er godt dekket med alternative steinbrudd/massetak som kan levere masser i Vefsn. Området har også en lite praktisk utforming for moderne drift og sikring.

Det er derfor DMF sitt faglige råd å ikke videreføre arealformålet MF, også kalt MF1.

### Statens vegvesen:

Planforslaget viser nye boligområder, som berører fylkesvegene i kommunen. Det er svært viktig at vi blir tatt med på råd i reguleringsplanarbeid for områdene og at trafiksikkerhet blir varetatt. Byggegrenser kan ikke legges for nært til fylkesvegen og regler om støy må oppfylles.

### NVE:

#### *Bruk og vern av vassdrag*

Flere steder i bestemmelsene påpekes viktigheten av å ivareta vassdragene og kantsonene tilhørende disse som viktige natur- og friluftsområder og at bestemmelsene og retningslinjene fastsatt i regional plan for Vefsna skal legges til grunn til for arealutvikling i tilknytning til vassdraget. I tillegg foreslås at bekkeløp primært skal holdes åpne. Dette er positivt og viser at kommunen har en bevisst holdning i forhold til ivaretagelse av disse viktige verdiene. Vi savner imidlertid konkrete byggeforbudssoner for nye byggetiltak mot vassdragene og ber om at det tas inn konkrete avstandskrav. Disse avstandene bør ikke være mindre enn 20 meter og helst betydelig lenger enn dette for de store vassdragene Skjerva og Vefsna.

---

*Nye utbyggingsområder: (se også vedlagt uttalelse)*

- *BF5*  
I bestemmelsene til området er det stilt krav om felles områdereguleringsplan med T1 og KF3. Dette synes fornuftig. Vi anbefaler at kommunen vurderer å ta inn krav om at også KF2 og N1 inngår i områdereguleringsplanen da det synes naturlig å også se disse arealene i sammenheng. Forholdet til geoteknikk og grunnforhold (potensiale for funn av kvikkleire under elveavsetningene), flomfare og skredfare (snøskred fra Øyfjellet) samt ivaretagelse og behovet for videreutvikling av de allmenne interessene tilknyttet Vefsna, må inngå som utredningstema i denne områdereguleringsplanen.
- *BF2*  
Området ligger ifølge «NVE Atlas» på marine avsetninger. Dette er avsetninger med potensiale for funn av skredfarlige masser som kvikkleire eller jordarter med sprøbruddegenskaper. Vi anbefaler derfor at det stilles krav i bestemmelsene om en skredfarevurdering i forbindelse med detaljreguleringen. Denne skredfarevurderingen må vedlegges planforslaget ved høring.
- *KF1*  
Området som kalles «Veveritomta» er svært flomutsatt både mht. stormflo med tilhørende bølgepåvirkning og fra vassdraget Skjerva og kan derved være utfordrende å realisere med tanke på denne naturfaren. Det er nå meldt planoppstart med tilhørende forslag til planprogram og konsekvensutredning for tiltaket (detaljregulering for Nervollan vest). NVE har kommet med egen uttalelse til dette oppstartsvarselet.

Fylkesmannen:

- Det er i planforslaget lagt fram to kart-alternativer. I det ene er det avsatt et næringsområde på Øya sør (N1), i det andre er det et kombinert formål (KF4). I planbestemmelsene står det kun bestemmelser for KF4, ikke for N1. Avhengig av hva kommunen fremmer, må bestemmelsene stemme overens med kartet.
- *Boligområder på Andås*  
Fylkesmannen synes kommunen vurderinger om avslutning av boligbebyggelsen mot Friluftslivsområdet Dolstadåsen er fornuftige. Den nå forelåslåtte arealdisponeringen vil bli mindre dominerende både landskaps- og arealmessig i området, og således i større grad kunne innby til bruk og opphold i Stortjønnområdet.
- *Planbestemmelsenes punkt 3.3.3.3*  
Fylkesmannen registrerer at det i denne bestemmelsen ikke er foreslått angitt minimumskrav for antall nærlekeplass/kvartalslekeplass pr. boenhet (boliger/leilighet), mens det for småbarnslekeplass/inngangslekeplass og strøkslekeplass/ballplass opereres med krav om en slik pr. henholdsvis 20 og 200 bolig/leilighet. Vi ber kommunen vurdere om det ikke også for nærlekeplass/ kvartalslekeplass bør fastsettes en slik lekeplass for nærmere angitt antall boenheter (f.eks. en nærlekeplass pr. 100 eller 150 boenhet).

---

## **VIDERE SAKSGANG**

---

Innsigelsen fra Fylkesmannen medfører at planen ikke kan egengodkjennes av kommunestyret. Dersom kommunen velger å ikke ta innsigelsen til følge, vises det til rundskriv H-2/14 *Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven* for videre behandling.

De planfaglige mangler er mangler knyttet til lov og forskriftskrav, som er krav som normalt skulle vært oppfylt ved utarbeidelse av planen og som kan få betydning for planens gyldighet. Denne type mangler vil avhjelpes ved at påpekt mangel rettes opp i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Hill-Marta Solberg

Cathrine Hoff Mikalsen  
rådgiver

Kopi til:

Avinor AS

Direktoratet for mineralforvaltning

Postboks 150

Postboks 3021 Lade

2061

7441

GARDERMOEN

TRONDHEIM

Fylkesmannen i Nordland  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Vår ref.  
14/00677-8

Vår dato:  
16.08.2016

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:  
Einar K Merli - 976 51 687

---

## Vefsn kommune - Kommunedelplan for Mosjøen - Offentlig ettersyn og høring - Innsigelse fra Avinor

Vi viser til brev fra Vefsn kommune av 30.06.2016 (ref. 15/2026-18) vedrørende offentlig ettersyn og høring av kommunedelplan for Mosjøen.

Avinor sendte uttalelse av 11.09.2015 til Vefsn kommune i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet der det ble bedt om at restriksjonsplanen (tegning ENMS-P-08) og byggerestriksjonskartet (tegning ENMS-P-09) for Mosjøen lufthavn Kjærstad ble lagt inn som hensynssoner på arealdelen med tilhørende bestemmelser og saksbehandlingsrutiner. Det ble også bedt om at det ble lagt inn en generell bestemmelse om farlig eller villedende lys. Brev av 11.09.2015 følger vedlagt.

Etter det vi kan se av materialet som nå ligger ute til høring, er restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet for lufthavnen ikke lagt inn i kommunedelplanen for Mosjøen og det er heller ikke kommentert i planbeskrivelsen.

Vi ser at planområdet er endret i forhold til det som ble varslet ved planoppstart. Det medfører at restriksjonskravene også vil gjelde for en del nye arealer. Restriksjonsplan og byggerestriksjonskart for lufthavnen er tidligere sendt Vefsn kommune digitalt i sosi-format.

Dersom Vefsn kommune ikke innarbeider overnevnte restriksjonsplan og byggerestriksjonskart for Mosjøen lufthavn som hensynssoner med tilhørende bestemmelser og saksbehandlingsrutiner samt bestemmelse om farlig eller villedende belysning, må dette brev forstås som en innsigelse til kommunedelplanen i medhold av *Plan- og bygningsloven § 5-4*.

### Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli  
Arealplanlegger  
Masterplaner og arealdisponering

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Luftfartstilsynet, Vefsn kommune

Vedlegg: 1



Vefsn kommune  
Postboks 560  
8651 MOSJØEN

Vår ref.  
14/00677-6

Vår dato:  
11.09.2015

Deres ref.  
14/2978-6 -  
20495/15

Deres dato:  
08.07.2015

Vår saksbehandler:  
Einar K Merli - 976 51 687

## Vefsn kommune - Kommunedelplan for Mosjøen - Planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres brev av 08.07.2015 vedrørende varsel om oppstart av kommunedelplan for Mosjøen og offentlig ettersyn av planprogram.

Innledningsvis er Avinor positiv til at det utarbeides en kommunedelplan for Mosjøen.

### 1. Restriksjonsplan/Byggerestriksjonskart for Mosjøen lufthavn Kjærstad

For Avinor er det viktig at høyderestriksjonene rundt rullebanen og byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene blir ivaretatt gjennom kommunedelplanen med tilhørende bestemmelser. Overholdelse av høyde- og byggerestriksjonskravene er viktig for flysikkerheten og regulariteten, og nødvendig for at lufthavnen skal beholde sin godkjenning i henhold til nasjonalt og internasjonalt regelverk. Nedenfor vil vi mer detaljert gå gjennom kravene.

Luffartstilsynet har stilt krav om at bestemmelser for hinderfrihet i forbindelse med inn-/utflyging blir ivaretatt ved de enkelte lufthavnene. Avinor har følgelig et behov for å innarbeide lufthavnens restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) i kommunedelplanen for Mosjøen. Luffartsloven krever at planflatene i restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet behandles på en slik måte av planmyndighetene at det kan påvises kontroll over områdene og bruken av disse. Det er disse flatene som bestemmer blant annet hvilke minima<sup>1</sup> den enkelte lufthavn vil få ved flyoperasjoner.

Luffartsloven og retningslinjer som tidligere er sendt flyplasskommunene fra Samferdselsdepartementet, presiserer at hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser.

Det er utarbeidet egen restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) for Mosjøen lufthavn Kjærstad som må innarbeides i kommunedelplanen for Mosjøen. Det innebærer at Restriksjonsplanen og BRA-kartet for lufthavnen må legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner) i kommunedelplankartet. Hensikten med å skille ut egne hensynssoner på denne måten, er å vise hvilke viktige hensyn som må iakttas innenfor sonene, uavhengig av hvilken arealbruk det planlegges for. I dette tilfelle dreier det seg om:

- Høyderestriksjonene rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2 vedtatt 06.07.2006)

<sup>1</sup> Minima angir hvor langt ned mot banen et fly kan gå i dårlig sikt før piloten skal se banen eller avbryte landingen.



- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet, hjemlet i § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1 vedtatt 27.06.2011).

Begge forskriftene ovenfor er hjemlet i Luftfartsloven § 7-1.

Videre må det stilles krav i bestemmelsene til kommunedelplanen om at alle nye reguleringsplaner innenfor restriksjonsområdene skal innarbeide høyderestriksjonene i form av hensynssoner eller det må angis i bestemmelsene maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen.

Med bakgrunn i dette oversendes gjeldende restriksjonsplan (vedlegg 1) og BRA-kart (vedlegg 2) for Mosjøen lufthavn Kjærstad med planområdet inntegnet.

Vedlegg 1 viser grovt sett at søndre del av planområdet opp til Bringmoen ligger innenfor den horisontale flaten (høyderestriksjonsflate) som ligger på kote 118,2 meter over havet (moh). Olderskogen, Øya og Mattismoen ligger innenfor den koniske flaten (høyderestriksjonsflate). Den koniske flaten starter på kote 118,2 moh i syd og stiger jevnt nordover med en helning på 5 % til kote 178,2 moh i nord. Videre nordover ligger en mindre del av Mosjøen sentrum, Marsørberget, utløpet av Vefsna samt deler av Vefsnfjorden innenfor den andre seksjonen av innflygingsflaten (høyderestriksjonsflate) til bane 16. Den andre seksjonen av innflygingsflaten ligger på ca. kote 190 moh ved Ytterøra og stiger jevnt nordover med en helning på 3% til ca. kote 350 moh ved Rynes. En mindre del av Vefsna, nær lufthavnen, ligger innenfor sideflaten (høyderestriksjonsflate). Øvrige arealer innenfor planområdet i nord og øst, ligger utenfor restriksjonsplanen.

Vedlegg 2 viser at byggerestriksjonene for flynavigasjonsanleggene dekker den sørlige delen av planområdet fra Rossvollfjellet og nordover til Nes og Sneppfjellet. Videre berører planområdet deler av byggerestriksjonsområdene for flynavigasjonsanleggene L og DME.

Restriksjonshøydene er vist med koter i både vedlegg 1 og 2, referert til moh.

Vedlegg 3 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen, vist i restriksjonsplanen, tegning ENMS-P-08. Mens vedlegg 4 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene, vist i BRA-kartet, tegning ENMS-P-09.

Det vil være hensiktsmessig å legge inn yttergrensene for restriksjonene som hensynssoner på kommunedelplanen, og at overnevnte restriksjonsplan og BRA-kart legges som egne vedlegg som mer detaljert viser høyderestriksjonene.

Når det gjelder bestemmelser for hensynssonene, foreslås følgende tekst:

***Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Mosjøen lufthavn Kjærstad (H190)***

*Innenfor hensynssone H190\_1 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Mosjøen lufthavn Kjærstad, Avinors tegning ENMS-P-08 datert 20.12.2011. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor restriksjonsområdet kan det ikke etableres hinder (bygninger, vegetasjon, anlegg eller andre innretninger) som overstiger høyderestriksjonene som angitt på plankartet. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene, og nødvendig fjerning av vegetasjon vil bli gjennomført av Avinor. Vedlagte saksbehandlingsrutine gjelder for håndtering av utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen på lufthavnen.*



Alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssone H190\_1 skal innarbeide høyderestriksjonene i form av egen hensynssone på reguleringsplanene, jf. Plan- og bygningsloven §§ 12-6 og 12-7. Alternativt må det i nye reguleringsplaner angis bestemmelser med maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen ENMS-P-08 for lufthavnen.

Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssone H190\_2, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Mosjøen lufthavn Kjærstad vist med koter (røde streksymboler) på Avinors tegning ENMS-P-09 datert 20.12.2011, skal håndteres etter vedlagte saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.

## 2. Farlige eller villedende lys samt laserlys rundt Mosjøen lufthavn Kjærstad

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlige eller villedende lys samt laserlys i forbindelse med innflygingen til Mosjøen lufthavn Kjærstad. Med hjemmel i § 13-3 i overnevnte forskrift BSL E 3-2 vil Avinor at følgende generelle bestemmelse legges til kommunedelplanen:

### **Farlige eller villedende lys samt laserlys rundt Mosjøen lufthavn Kjærstad**

Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.

## 3. Flystøysoner

Planområdet er ikke berørt av flystøysoner rundt Mosjøen lufthavn Kjærstad.

## 4. Oppsummert

I planprogrammet bør det tas inn et punkt om utredning av hvilke premisser restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet for Mosjøen lufthavn legger for kommunedelplanen for Mosjøen.

Dersom overnevnte hensynssoner samt tilhørende bestemmelser og saksbehandlingsrutiner ikke innarbeides i kommunedelplanen, vil Avinor senere vurdere å fremme innsigelse til planen, jf. PBL § 5-4.

Avinor vil ettersende restriksjonsplan og byggerestriksjonskart digitalt i sosi-format til kommunens e-post: [post@vefsn.kommune.no](mailto:post@vefsn.kommune.no)

Pdf av restriksjonsplanen og BRA-kart er tilgjengelig på:  
<https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/byggerestriksjonar/#!/bra-kart-5632>

**Med vennlig hilsen**

Avinor AS

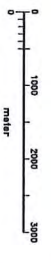
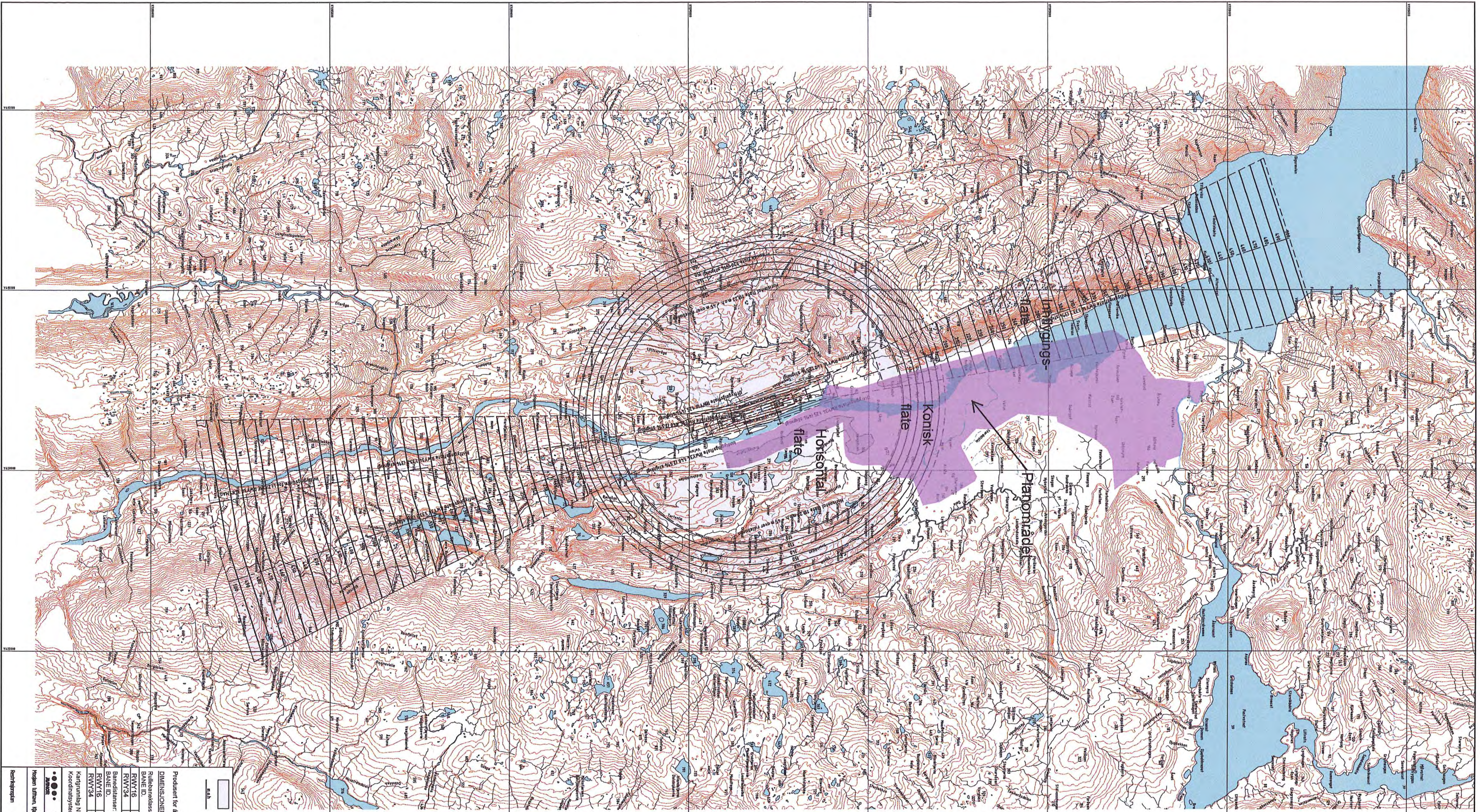
Einar K Merli  
Senioringeniør  
Plan og grunneiendom

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Fylkesmannen i Nordland

Vedlegg 4





Tetning som bytter rullebanens, inn- utflyttings- og svingingsflater.  
 Kote for maksimal byggehøyde i rullebanens, inn- utflyttings- og svingingsflater.

Produisert for å tilfredstille BS-E  
 DIMENSJONERENDE ELEMENT

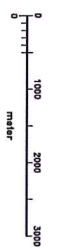
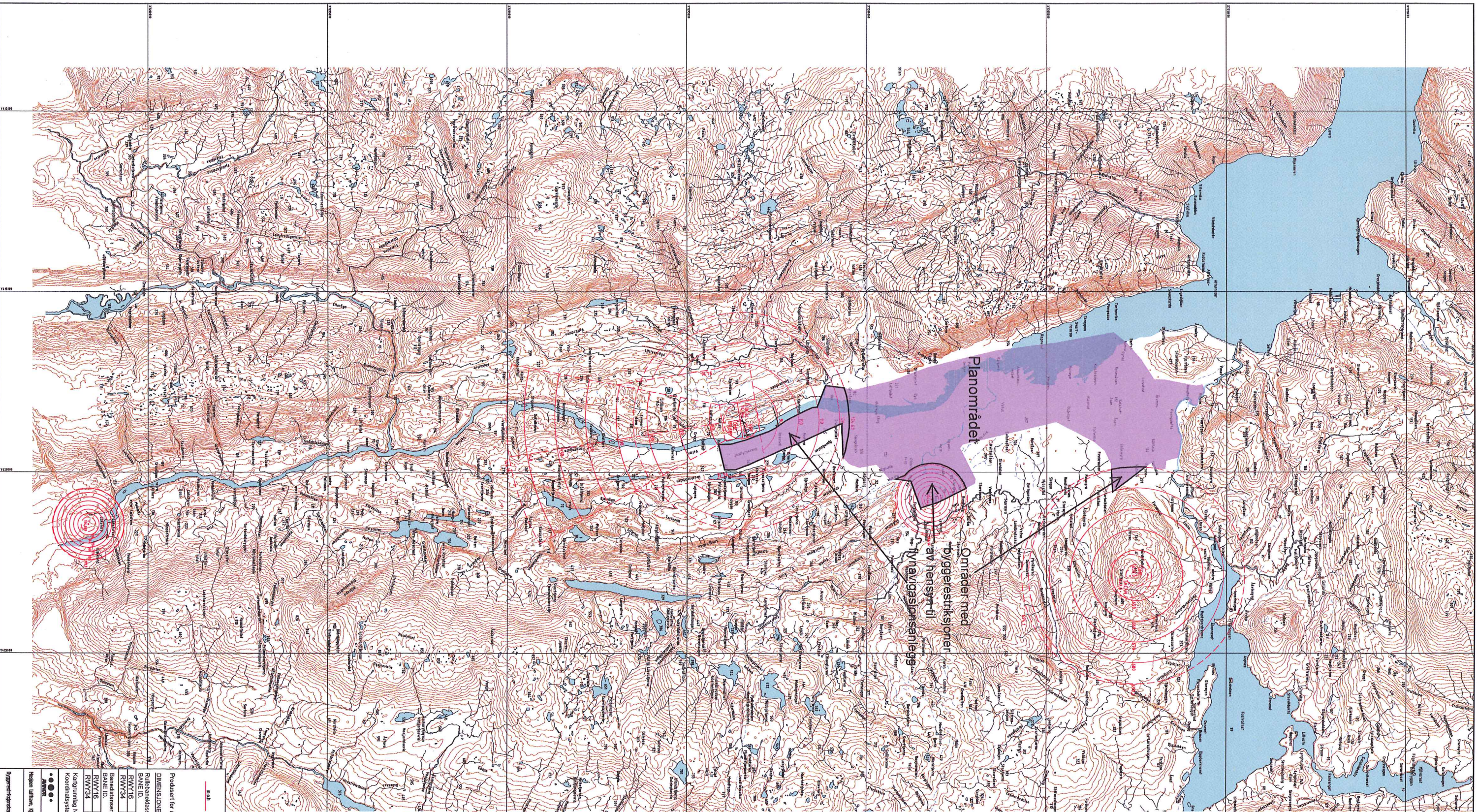
Rullebaneklassifisering	REF.KODE	VISUELLINSTRUMENT
BANE ID	2C	Presisjonsmålingsskala 1
RWV34	2C	Presisjonsmålingsskala 1

Banedisponent	TORA	ASDA	LDA
BANE ID	889	889	829
RWV16	889	889	829
RWV34	869	869	829

Kartgrunnlag N50  
 Koordinatsystem Euret/UTM sone 33

Prosjekt	Antatt vedtatt	Sida
Revisjon	50 000	26/12/2011
Revisjon	50 000	26/12/2011
Revisjon	50 000	26/12/2011





— Kule for maksimalt bygneshøyde i navigasjons-instrumentenes reststriksplaner. (siv. 10m)

Produisert for å tilfredstille AMOG / PT-80A

DIMENSJONERENDE ELEMENT

Rollerbetongseier	VISUELLINSTRUMENT
BAVE ID	REF.KODE
RVWY16	2C
RVWY24	2C

Standardiser	ASNA	TODA	LDA
BAVE ID	889	889	823
RVWY16	889	889	823
RVWY24	889	959	823

Kontingentsystem Euret UTM zone 33

Avvik	Avvik ved TF
150 000	150
150 000	20/20m

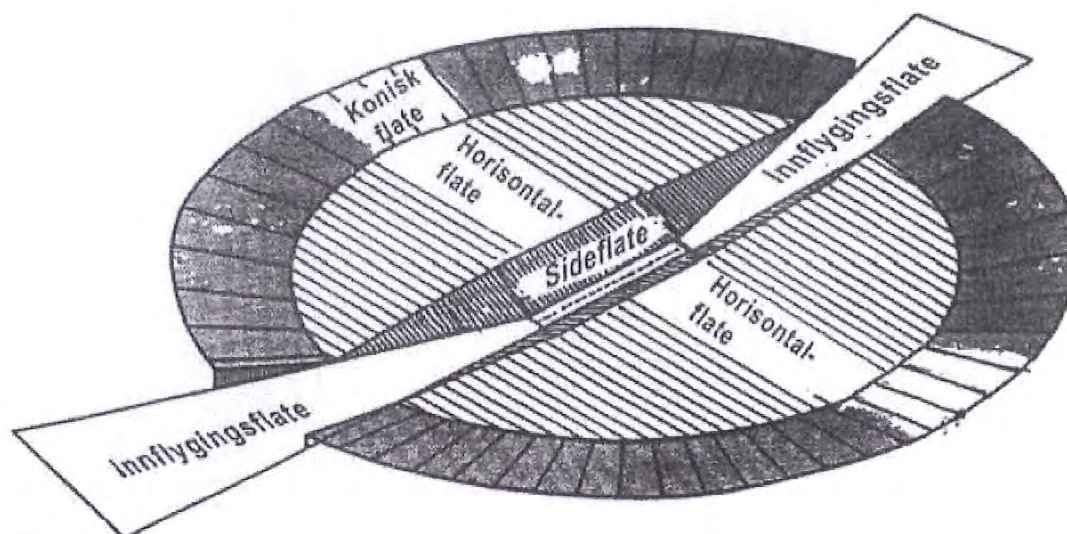
Byggestriksplaner ENMS-P-09



**Normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen i restriksjonsplanen fra Avinor, tegning ENMS-P-08 datert 20.12.2011, jf. § 10-1 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2:**

Lov om luftfart stiller som krav at det for drift av flyplasser skal foreligge en konsesjon og en teknisk/operativ godkjenning. Som en del av godkjenningsvilkårene forutsettes det at det utarbeides en restriksjonsplan med fastsettelse av hinderflater i medhold av § 10-1 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2. Fastsatte hinderflater skal være et redskap for å definere hvilke objekter på og rundt flyplassen som er å anse som hinder. Hinderflatene består blant annet av utflygingsflater, innflygingsflater, indre innflygingsflater, horisontalflate, sideflater, indre sideflater og konisk flate.

Nedenfor følger en prinsippskisse som viser de ulike hinderflatene rundt rullebanen:



Innenfor områder avgrenset av høyderestriksjoner rundt rullebanen i medhold av Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2, kapittel 10 og 11, gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med sorte streksymbol på restriksjonsplanen for Mosjøen lufthavn Kjærstad, tegning ENMS-P-08 datert 20.12.2011. Disse høyderestriksjonene skal sikre hinderfrihet under inn- og utflygning. Avgrensningen av områder underlagt de aktuelle høyderestriksjonene, avmerkes som hensynssone på kommunedelplanen for Mosjøen. Det er byggeforbud for tiltak som penetrerer/skjærer gjennom hinderflatene som er definert i overnevnte restriksjonsplan.

Kommunen skal først kontrollere om et omsøkt tiltak er under eller over hinderflatene rundt rullebanen. Dersom tiltaket penetrerer/skjærer gjennom hinderflatene i restriksjonsplanen, er det i strid med høyderestriksjonene etter BSL E 3-2, kapittel 10 og 11, og derved underlagt dispensasjonsbehandling:

- En søknad om dispensasjon må rettes til Avinor, Postboks 150, 2061 Gardermoen.
- Avinor vil forelegge saken for Luftfartstilsynet som har dispensasjonsmyndighet i medhold av BSL E 3-2, § 18-2.
- Luftfartstilsynet foretar endelig behandling av dispensasjonssøknaden. Utbygger må dekke Luftfartstilsynets saksbehandlingsgebyr.
- Luftfartstilsynet kan i forbindelse med dispensasjonsbehandling forlange at utbygger bekoster en risikoanalyse for tiltaket, utført av firma som har nødvendig kompetanse på området.



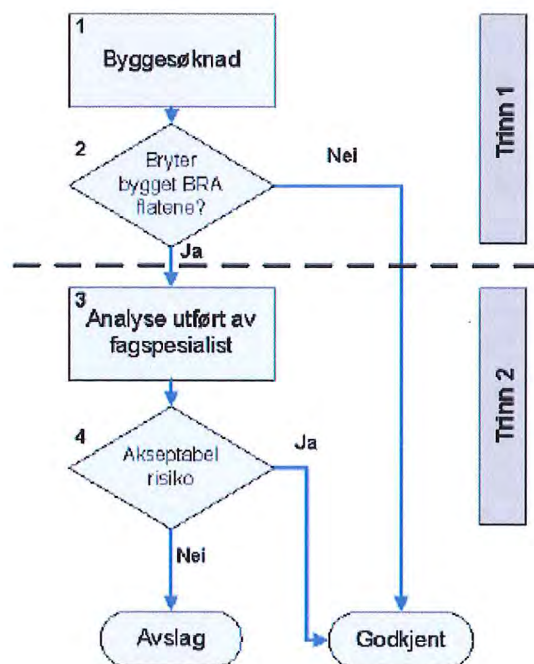
**Normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene i byggerestriksjonskart (BRA-kart) fra Avinor, tegning ENMS-P-09 datert 20.12.2011, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1):**

Innenfor områder avgrenset av høyderestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg (NAV-anlegg), gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med røde streksymbol på BRA-kartet for Mosjøen lufthavn Kjærstad, tegning ENMS-P-09 datert 20.12.2011. Disse høyderestriksjonene skal sikre NAV-anleggene nødvendig funksjonsdyktighet. Avgrensningen av områder underlagt aktuelle høyderestriksjoner for hvert enkelt NAV-anlegg, avmerkes som hensynssone på arealdelen til kommunedelplanen for Mosjøen.

Saksbehandling ved byggesøknad innenfor byggerestriksjonsflatene (BRA-flatene) til flynavigasjonsanleggene, er som følger:

- Kommunen skal i første omgang kun kontrollere at BRA-flatene ikke brytes. Dette sikrer at det ikke blir unødvendig mye saksbehandling i forbindelse med den første vurderingen.
- Dersom bygget eller konstruksjonen ikke bryter BRA-flatene danner dette et grunnlag for at bygget kan tillates oppført med hensyn til kravene som gjelder NAV-anlegg for lufthavnen.
- Dersom bygget eller konstruksjonen bryter BRA-flatene skal en fagspesialist foreta en radioteknisk analyse av forholdet. Saken sendes inn til Avinor Flysikring, Postboks 150, 2061 Gardermoen, for gjennomgang av fagspesialist. Utbygger må dekke kostnadene ved den radiotekniske analysen.
- Dersom analysen viser at den radiotekniske virkningen er under en, på forhånd klart definert akseptabel grense, er dette et grunnlag for at bygget kan tillates oppført med hensyn til kravene som gjelder NAV-anlegg for lufthavnen.
- Dersom analysen viser at den radiotekniske virkningen overskrider den akseptable grensen, kan bygget ikke anbefales oppført i den foreslåtte posisjonen.
- Avslaget skal begrunnes av Avinor Flysikring, og det bør medfølge et forslag til endringer som vil kunne bringe virkningen under de akseptable grenser.

Nedenfor vises flytskjema ved byggesøknad for tiltak innenfor BRA-flatene til flynavigasjonsanleggene:







**Direktoratet for mineralforvaltning**  
med Bergmesteren for Svalbard

Mottatt FM-NO  
19 AUG 2016

Kopi til:  
Fylkesmannen i Nordland  
Postboks 1405  
8002 BODØ

Dato: 15.08.2016  
Vår ref: 15/01225-4  
Deres ref: 15/2026-18

## Uttalelse til offentlig ettersyn og høring - kommunedelplan for Mosjøen i Vefsn kommune

Leiv Erikssons vei 39  
Postboks 3021 Lade  
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00  
E-POST mail@dirmin.no  
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883  
SWIFT DNBANOKK  
IBAN NOS376940505883  
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR  
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 30. juni 2016.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir tatt hensyn til i plansaker.

DMF kommer med faglig råd til planen, ved N1, KF2, KF3, Bf5 og MF1.

### Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015, heter det at Norge har store mineralressurser som det moderne samfunnet har behov for og utvinning kan gi grunnlag for verdiskaping. Den regionale og kommunale arealplanleggingen er viktig for å sikre tilgjengelighet til gode mineralforekomster i fremtiden, og for å ivareta andre miljø- og samfunnshensyn.

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging:

- Fylkeskommunene og kommunene sikrer tilgjengelighet til gode mineralforekomster for mulig utvinning, avveid mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Behovet for og tilgangen på byggeråstoffer ses i en regional sammenheng.

### Kommunedelplan for Mosjøen

Mineralske ressurser er ikke-fornybare ressurser som kun kan utnyttes der de naturlig forekommer. Det foreslåtte planområdet for kommunedelplanen dekker Mosjøen, og randområdene rundt. Sentrum i Mosjøen dekkes av et forekomstområde for sand- og grusressurser, som definert av Norges geologiske undersøkelse (NGU).

Det er også registrert flere mineralforekomster av interesse i forbindelse med Mosjøen.

Det er ett råstoffutvinningsområdet i delplanen, merket MF, også omtalt som MF1. Det knyttes bestemmelser til området om;

*«MF1 skal legges slik i terrenget at det ikke blir innsyn fra Sjøgata. Det settes krav om reguleringsplan før tiltaket kan realiseres. Reguleringen skal ivareta adkomst og plan for tilbakeføring av uttaksområdet.»*



Det foreslåtte arealformålet ligger et stykke vest for det lokalt meget viktige sand- og grusforekomstområdet Øya. Området er et ca. 100m - 130m bredt belte, som strekker seg rundt 1km. Ved tidligere saksbehandling påpekte Bergvesenet (nå DMF) at dette området er lite egnet som masseuttak. Dette primært grunnet terrengforholdene og vanskeligheter med avbøtende forhold i forhold til innsyn, slik bestemmelsene krever.

DMF minner om at alle uttak over 10 000 m<sup>3</sup> krever driftskonsesjon etter mineralloven § 43. Krav til konsesjon inkluderer driftsplan og plan for avslutning og revegetering. Selve utformingen er ikke praktisk for et moderne massetak, og kan medføre konkrete bergtekniske problemer med både sikring og gjennomføring. Dette er også forhold som DMF vil vektlegge ved eventuell søknad om driftskonsesjon.

#### **Uttalelse fra DMF**

Forekomstområdene i Mosjøen er i stor grad gjort utilgjengelig ved nedbygging over lang tid. Dette er også kommentert i NGU sine databaser. Det er derfor lite realistisk at man kan ta ut eventuelle drivverdige masser i forbindelse med de mest sentrumsnære områdene.

Områdene sør i Øya er derimot mindre preget av nedbygging. Her bør man søke å nyttiggjøre de ikke-fornybare ressursene før disse gjøres utilgjengelige (om forekomstområdet i NGU sin database;

[http://aps.ngu.no/pls/oradb/grus\\_GP\\_Omrade\\_fakta.Main?p\\_spraak=N&p\\_objid=83032\)](http://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta.Main?p_spraak=N&p_objid=83032)

#### **Faglig råd**

Næringsområdet merket N1, samt KF2, KF3 og BF5 er fra før av relativt lite nedbygget. Disse arealformålene ligger innenfor det lokalt meget viktige forekomstområdet på Øya. Det er derfor DMF sitt faglige råd at det knyttes bestemmelser til N1 som sikrer uttak av drivverdige masser før disse gjøres utilgjengelige ved videre nedbygging.

Råstoffutvinningsområdet MF, evt. MF1, har også tidligere blitt frarådet, av Bergvesenet i forbindelse med planprosessen i 2006. Det fra oss vektlagt av gjennomføring av uttaket i tråd med bestemmelsene er lite realiserbart. Området ligger heller ikke i tilknytning til forekomstområder som NGU har registrert, og det er ikke sannsynliggjort at massene i området er samfunnsøkonomisk drivverdige. Det er godt dekket med alternative steinbrudd/massetak som kan levere masser i Vefsn. Se eksempelvis forrige avsnitt. Området har også en lite praktisk utforming for moderne drift og sikring.

Det er derfor DMF sitt faglige råd å ikke videreføre arealformålet MF, også kalt MF1.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no).



Vennlig hilsen

Marte Kristoffersen  
seksjonsleder

Håvard Hammerstad  
overingeniør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Håvard Hammerstad

Mottakere:

Vefsn kommune

Postboks 560

8651 MOSJØEN

Kopi til:

Fylkesmannen i Nordland

Postboks 1405

8002 BODØ

Fylkesmannen i Nordland  
Postboks 1405  
8002 BODØ

**Vedr. Saknr. 15-01225 Dokumentnr. 15-01225-4**

Vedlagt følger digital post fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard har startet å sende ut posten digitalt. Dette er i tråd med regjeringens digitaliseringsprogram om digital kommunikasjon som førstevalg i samhandlingen mellom det offentlige og innbygger og næringsliv.

Posten vil bli distribuert til mottakerens meldingsboks i Altinn, etter hvert også til valgte postkasse hos Digipost eller eBoks.

Dokument som ikke er åpnet i Altinn innen 2 virkedager etter at det er tilgjengelig i meldingsboksen, blir skrevet ut og sendt via Posten.

Med hilsen  
Direktoratet for mineralforvaltning  
med Bergmesteren for Svalbard.



**Jernbaneverket**

Fylkesmannen i Nordland  
Statens hus, Moloveien 10  
8002 BODØ

Henvendelse til: Madeleine Kristensen  
Tlf.: +47 99276453  
Faks:  
E-post: Madeleine.Kristensen@jbv.no

Dato: 05.09.2016  
Saksref.: 201505686-5  
Deres ref.:  
Vedlegg:

Postadresse:  
Postboks 4350  
NO- 2308 Hamar

postmottak@  
jernbaneverket.no

Sentralbord:  
05280

Org. Nr.:  
971 033 533 MVA

Bankgiro:  
76940501888

IBAN-NR.  
N054769405001888

SWIFT:  
DNBANOKK

jernbaneverket.no

### **Jernbaneverkets høringsuttalelse til offentlig ettersyn kommunedelplan for Mosjøen, Vefsn kommune**

Det vises til e-post av 03.08.2016 vedrørende offentlig ettersyn av overnevnte planforslag.

Jernbaneverket har vurdert planforslaget og har følgende merknader:

Det fremgår av planbestemmelse 2.7. «*Det skal i alle utbygginger sikres at der ikke anlegges lyskilder som kan være til fare eller villedning for trafikk langs veier, til sjøs eller i luftrummet*». Jernbaneverket ber om at bane også inkluderes i bestemmelse 2.7.

Det vises videre til vår uttalelse ved varsel om oppstart av 29.09.2015 og vi har ingen ytterligere merknader.

Med hilsen

Ragnhild Lien  
seksjonssjef  
Plan og teknikk, forvaltning og samfunnskontakt

Madeleine Kristensen  
Planlegger

**Dokumentet er godkjent elektronisk**

Fylkesmannen i Nordland  
Statens Hus  
8002 BODØ

Vår dato: 31.08.2016  
Vår ref.: 201504368-4  
Arkiv: 323  
Deres dato: 30.06.2016  
Deres ref.: 15/2026-18

Saksbehandler:  
Finn Herje

## Forslag til kommunedelplan for Mosjøen i Vefsn kommune til høring og offentlig ettersyn

Vi viser til ovennevnte forslag til kommunedelplan samt vår uttalelse til planoppstart av 08.07.2015.

### NVE har følgende kommentarer til planforslaget:

#### Generelt:

Vårt inntrykk er at kommunen her har lagt ned et godt og grundig planarbeid. Føringsene og forutsetningene for planarbeidet med vekt på bla. ivaretagelse av trehusbebyggelsen, bynært friluftsliv, grønnstruktur og fortetting, innebærer et fornuftig og framtidsrettet fokus. Etter det vi kan se innebærer ikke planforslaget store endringer i dagens arealbruk men heller i stor grad en videreføring og utvidelse av eksisterende. Det er positivt at det er tatt inn generelle bestemmelser om at: «Alle reguleringsplaner skal belyse samfunnsikkerhet, herunder blant annet ras og flomfare». Dette er i tråd med kravene i PBLs § 4-3. At forholdet til klimaendringer også skal belyses ved planlegging – og utbygginger er også bra.

#### Bruk og vern av vassdrag

Flere steder i bestemmelsene påpekes viktigheten av å ivareta vassdragene og kantsonene tilhørende disse som viktige natur- og friluftsområder og at bestemmelsene og retningslinjene fastsatt i regional plan for Vefsna skal legges til grunn til for arealutvikling i tilknytning til vassdraget. I tillegg foreslås at bekkeløp primært skal holdes åpne. Dette er positivt og viser at kommunen har en bevisst holdning i forhold til ivaretagelse av disse viktige verdiene. Vi savner imidlertid konkrete byggeforbudssoner for nye byggetiltak mot vassdragene og ber om at det tas inn konkrete avstandskrav. Disse avstandene bør ikke være mindre enn 20 meter og helst betydelig lenger enn dette for de store vassdragene Skjerva og Vefsna.

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Vestre Rosten 81  
7075 TILLER

**Region Nord**  
Kongens gate 14-18  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvn. 1B  
Postboks 53  
6801 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsveien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR



Nye utbyggingsområder:

*BF5*

I bestemmelsene til området er det stilt krav om felles områdereguleringsplan med T1 og KF3. Dette synes fornuftig. Vi anbefaler at kommunen vurderer å ta inn krav om at også KF2 og N1 inngår i områdereguleringsplanen da det synes naturlig å også se disse arealene i sammenheng. Forholdet til geoteknikk og grunnforhold (potensiale for funn av kvikkleire under elveavsetningene), flomfare og skredfare (snøskred fra Øyfjellet) samt ivaretagelse og behovet for videreutvikling av de allmenne interessene tilknyttet Vefsna, må inngå som utredningstema i denne områdereguleringsplanen.

*BF1*

Området ligger ifølge «NVE Atlas» over øvre marin grense (MG) og framstår ikke som spesielt bratt. Vi anser derfor dette området som lite utsatt for naturfarene flom- og skred.

*BF2*

Området ligger ifølge «NVE Atlas» på marine avsetninger. Dette er avsetninger med potensiale for funn av skredfarlige masser som kvikkleire eller jordarter med sprøbruddegenskaper. Vi anbefaler derfor at det stilles krav i bestemmelsene om en skredfarevurdering i forbindelse med detaljreguleringen. Denne skredfarevurderingen må vedlegges planforslaget ved høring.

*BF3*

Området nord for Austerbygdvegen ligger ifølge «NVE Atlas» over øvre marin grense (MG) og synes ikke å være spesielt bratt. Vi anser derfor dette området som lite utsatt for naturfarene flom- og skred.

*KF1*

Området som kalles «Veveritomta» er svært flomutsatt både mht. stormflo med tilhørende bølgepåvirkning og fra vassdraget Skjerva og kan derved være utfordrende å realisere med tanke på denne naturfaren. Det er nå meldt planoppstart med tilhørende forslag til planprogram og konsekvensutredning for tiltaket (detaljregulering for Nervollan vest). NVE har kommet med egen uttalelse til dette oppstartsvarselet.

Med hilsen

Kari Øvrelid  
Regionsjef

Finn Herje  
Senioringeniør

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*





## Statens vegvesen

Fylkesmannen i Nordland  
Statens hus  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Behandlende enhet: Region nord      Saksbehandler/telefon: Sesselja Jonsdottir / 91127144      Vår referanse: 15/200955-4      Deres referanse:      Vår dato: 02.09.2016

### Uttalelse – forslag til kommunedelplan for Mosjøen, Vefsn kommune

Vi viser til epost, datert 4. juli 2016.

#### Vår rolle

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan med ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av henholdsvis riksveger og fylkesveger. Statens vegvesen skal som statlig vegmyndighet påse at nasjonale oppgaver knyttet til bruken av vegnettet blir ivaretatt. Sektoransvaret innebærer blant annet å gjøre vurderinger av arealbruk, avkjørselspraksis, fremkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og tilgjengelighet (universell utforming).

Vi uttaler oss som forvaltningsorgan av riksveg på vegne av staten, og av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen. Statens vegvesen er også statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vegvesenet har et særskilt ansvar for trafiksikkerheten, både som forvalter av vegnettet og som fagmyndighet.

#### Saksopplysninger

I plandokumentene står det at kommunedelplan for Mosjøen skal gi overordnede føringer for arealbruken i og rundt Mosjøen. Forslag til planen viderefører elementer fra tidligere planer, og legger til rette for videreutvikling av byen og de bynære områdene. Det legges opp til foretting, både med tanke på næringsbygg, boliger og offentlige funksjoner.

#### Arealpolitiske føringer for planarbeidet

##### *Nasjonale føringer:*

Den nasjonale målsetningen for trafiksikkerhet i Nasjonal transportplan 2014–2023 tilsier et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varige skader (nullvisjonen). Målet i planperioden er å halvere tallet på hardt skadde og drepte i vegtrafikken.

Nullvisjonen ligger også til grunn for vegnormalene. Formålet med vegnormalene er å sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål, som for eksempel trafikkikkerhet og fremkommelighet.

Et annet sentralt element i nasjonal transportpolitikk er et universelt utformet transportsystem dvs. et transportsystem for alle, inkludert funksjonshemmede og ellers alle andre myke trafikanter.

#### *Regionale føringer:*

Nordland fylkeskommunes økonomiplan og Handlingsprogram for Fylkesveg og fylkesvegferjesamband 2014–2023, Transportplan for Nordland 2013–2024, gir prioriteringer for drift og vedlikehold av veger, fylkesvegferjedrift og veginvesteringer.

#### **Vår vurdering av planforslaget**

1. Det er utarbeidet en *Rammeplan for avkjørsler for riks- og fylkesveger i Nordland fylke (1999)* med oversikt over holdningsklasser for europa-, riks- og fylkesveger i fylket. I vår uttalelse, datert 28. september 2015, forutsatte vi, med bakgrunn i rammeplanen, at holdningsklassene langs riks- og fylkesvegene ble lagt til grunn i planleggingen og tatt inn i planbestemmelsene. Det har kommunen ikke gjort. Statens vegvesen krever at dette tas inn som juridisk bindende del i kommuneplanens arealdel.
2. Planforslaget viser nye boligområder, som berører fylkesvegene i kommunen. Det er svært viktig at vi blir tatt med på råd i reguleringsplanarbeid for områdene og at trafikkikkerhet blir varetatt. Byggegrenser kan ikke legges for nært til fylkesvegen og regler om støy må oppfylles.

#### **Løsning og konklusjon**

Vi krever at *Rammeplan for avkjørsler for riks- og fylkesveger i Nordland fylke (1999)* blir lagt til grunn i planen.

Statens vegvesen har ingen flere innspill så langt, men vi gjør oppmerksom på at det kan fremkomme andre merknader i den videre planprosess.

Plan- og forvaltning, Vegavdeling Nordland  
Med hilsen

Hanne M. Alvsing  
Seksjonsleder

Sesselja Jonsdottir  
Rådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

Nordland Fylkeskommune, Fylkeshuset, 8048 BODØ

Vefsn kommune, Postboks 560, 8651 MOSJØEN