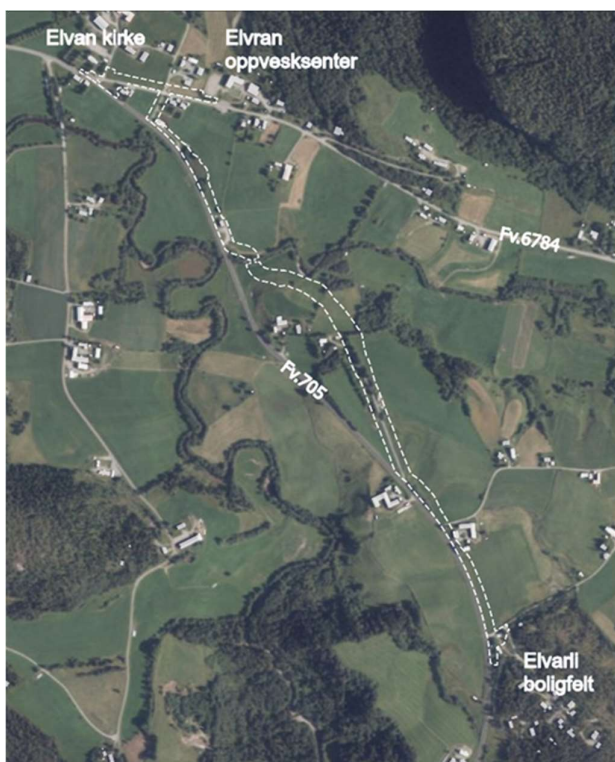

Planbeskrivelse

Detaljregulering

for gang- og sykkelveg fv.705 Elvran-Elvarli

Stjørdal kommune



PLAN-ID

5035 2-069

STATUS

Planbeskrivelse

DOKUMENTKODE

10205979-PLAN-PBL-
001_rev02

1 Sammendrag

Multiconsult er engasjert av Stjørdal kommune til å utarbeide detaljregulering for ny gang- og sykkelveg langs fv. 705 (Selbuvegen) mellom Elvran og Elvarli boligfelt. Krysset ytteråsvegen og Fv. 705 er også blitt innarbeidet i planen og åpner for en ombygging av dagens kryss.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny gang- og sykkelveg på strekningen Elvran – Elvarli boligfelt. Dette anses som viktig for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter på strekningen, spesielt for skolebarn mellom boligfeltet og oppvekstsenteret på Elvran. På sikt kan en ny gang- og sykkelveg bli en del av en helhetlig gang- og sykkelveg mellom Sætnan og Elvarli boligfelt. Et omarbeidet kryss til Ytteråsvegen vil bedre trafikksikkerheten.

Detaljregulering består av følgende dokumenter:

- Plankart 1:1000 (4 stk)
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse
- ROS-analyse

Vedlegg:

- C -tegninger: Plan- og profiltegninger. (3 stk C-tegninger og 1 stk D-tegning)
- F-tegning. Normalprofil
- Varslingsmateriale
- Innkomne merknader
- Tilstandsanalyse av eksisterende bru. Rapport 10205979-01-RIB-RAP-001
- Geoteknisk vurderingsrapport. Rapport 10205979-RIG-RAP-002
- Støynotat. Notat 10205979-RIA-NOT-001
- Illustrasjonsplan for området utenfor Elvran kirke

RAPPORT

OPPDRAAG	Detaljregulering for gang- og sykkelveg fv. 705 Elvran og Elvarli	DOKUMENT KODE	10205979-PLAN-PBL-001_rev02
EMNE	Planbeskrivelse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Stjørdal kommune	ANSVARLIG ENHET	Seksjon arealplan og landskap Midt (10234031)
KONTAKTPERSON	Gry Holm Kvernørød/Oddvar Lundberg	OPPDRAAGSLEDER	Torunn Spets Storhov

Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Bydel/område	Elvran, Stjørdal kommune
Gårdsnavn /adresse	
Gnr./bnr.	
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Hovedveg, LNFR, boligformål og gang- og sykkelveg
Tiltakshaver	Stjørdal kommune
Grunneiere (sentrale)	193/1, 193/12, 193/16, 193/18, 194/1, 194/2, 194/4, 194/6, 194/7, 194/11, 194/12, 199/1, 199/2, 502/1, 511/1, 194/27, 194/28
Forslagstiller /Plankonsulent	Multiconsult Norge AS
Ny plans hovedformål	Gang- og sykkelveg
Planområdets areal i daa	46 daa
Grad av utnytting	Ikke relevant
Ant. nye boenheter	Ikke relevant
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	Trafikksikkerhet, dyrka mark, geoteknikk, bru m.m
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Oppstartsmøte med kommunen	05.06.2018
Kunngjøring om oppstart, dato	23.06.2018 kunngjøring avis, 25.06.2018 til off. instanser
Informasjonsmøte avholdt. (j/n)	Nei
Fullstendig planforslag innsendt, dato	April 2020, oppdatering tab. 5,1 og 5,2 (4. juni)
1. gangs behandling/Offentlig ettersyn	Juni – August 2020
Ny begrenset høring pga endringer etter off. ettersyn	Oktober – November 2020
2. gangs behandling	Januar 2021

02	04.06.2020	Revidert tabell 5.1 og 5.2, kap 5.4 og figur 6.1.	Ingvill H. Eikelund	Torunn Spets Storhov	Torunn Spets Storhov
01	06.03. 2020	Planforslag for 1.gangs behandling og offentlig ettersyn	Julie Gilmore/ Torunn Spets Storhov	Torunn Spets Storhov	Torunn Spets Storhov
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Sammendrag	3
2	Bakgrunn for planarbeidet	6
2.1	Hensikten med planen	6
2.2	Tidligere vedtak i saken	6
2.3	Planprosess, medvirkning	6
2.4	Krav om konsekvensutredning.....	6
3	Planstatus og rammebetingelser.....	7
3.1	Kommune- og reguleringsplanstatus	7
3.2	Overordnet planutredning «Fra fjord til fjell»	8
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold og alternativsvurderinger	8
4.1	Beliggenhet, avgrensning, arealbruk, landskap	8
4.2	Krysset mellom fv.705 og fv.6784.....	10
4.3	Alternativsvurderinger	10
4.3.1	Beskrivelse av de 3 alternativene	11
4.3.2	Fordeler og ulemper for de ulike alternativer	14
4.3.3	Vurdering av bru og grunnforhold	15
4.3.4	Konklusjon	15
4.3.5	Tilleggskonklusjon	15
4.4	Dagens og tilstøtende arealbruk.....	16
4.5	Naturverdier/naturmangfold	18
4.6	Kulturminner.....	18
4.7	Trafikkforhold	18
4.8	Barn- og unges interesser	19
4.9	Miljøfaglig forhold	19
4.10	Teknisk infrastruktur.....	19
4.11	Stedets karakter og landskap.....	21
4.12	Naturressurser, inkl. landbruk	21
4.13	Grunnforhold	23
4.14	Næring	25
4.15	Klimapåvirkning	25
4.16	Universell tilgjengelighet	25
5	Beskrivelse av planforslaget.....	26
5.1	Planlagt arealbruk, reguleringsformål	26
5.2	Bebyggelse og anlegg.....	26
5.3	Samferdsel og infrastruktur	27
5.4	Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR)	28
5.5	Bestemmelsesområder	29
5.6	Hensynssoner.....	29
6	Virkninger og konsekvenser av planforslaget	31
6.1	Avvik fra overordnede planer	31
6.2	Landskap	31
6.3	Kulturminner.....	31
6.4	Naturverdier/naturmangfold	31
6.5	Nærmiljø/Friluftsliv	31
6.6	Naturressurser, inkl. landbruk	31
6.7	Grunnforhold	33
6.8	Trafikkforhold	34
6.9	Støy og støv.....	34
6.10	Barns interesser	34
6.11	Sosial og teknisk infrastruktur.....	34
6.12	Universell utforming	34
6.13	Økonomiske konsekvenser for kommunen	34
6.14	Risiko- og sårbarhet	34
7	Merknader til varsel om oppstart og offentlig ettersyn.....	36
7.1	Sammendrag av innspill og merknader med kommentarer	36

2 Bakgrunn for planarbeidet

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny gang- og sykkelveg på strekningen Elvran – Elvarli boligfelt, samt ombygging av krysset Ytteråsvegen – Fv 705. Dette anses som viktig for å bedre trafiksikkerheten på strekningen, spesielt for skolebarn mellom Elvarli boligfelt og oppvekstsenteret på Elvran. På sikt kan en ny gang- og sykkelveg bli en del av en helhetlig gang- og sykkelveg mellom Sætnan og Elvarli boligfelt.

2.2 Tidligere vedtak i saken

Formannskapet vedtok i pkt 6, i sak 76/17 at strekningen fv. 705 Elvran- Elvarli prioriteres som gang-sykkelvegtiltak.

Reguleringsplan for Elverum Øvre ble vedtatt av kommunestyret 25.10.1990. Planområdet omfatter i dag 7 boligtomter. I rullering til kommuneplanens arealdel i 2003 ble det foreslått en utvidelse av boligfeltet hvor utvidelsen ble formalisert ved en pil på plankartet som viste utvidelsesretning. I den forbindelse ble gang- og sykkelveg avsatt på plankartet etter krav fra Statens vegvesen, samtidig som det ble innført en rekkefølgebestemmelse om gang- og sykkelvei langs fv. 705, hvor det står: *«Utbbygging av fremtidige byggeområder kan ikke finne sted før det er etablert vei-, vann- og avløpsanlegg og elektrisitetsforsyning godkjent av respektive myndigheter»*. Rekkefølgebestemmelsen fortsatte å gjelde i kommuneplanens arealdel 2013-2022, samtidig som utvidelsen ble konkretisert.

2.3 Planprosess, medvirkning

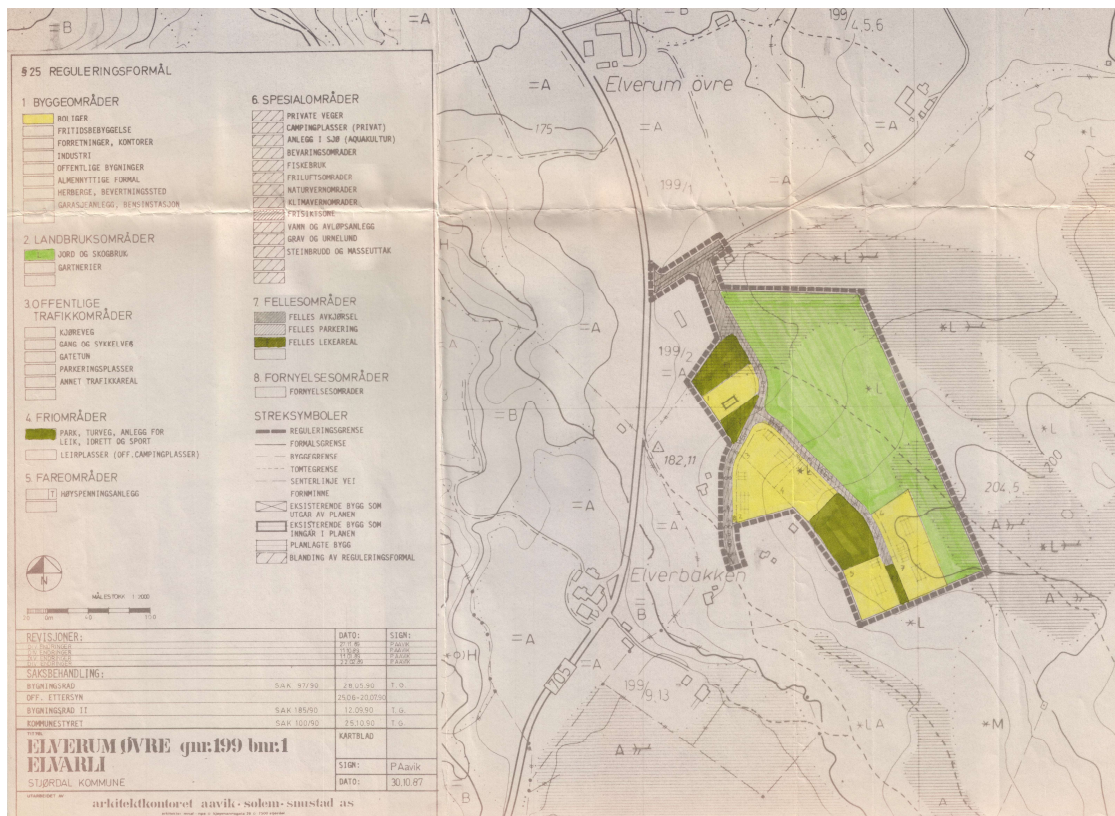
Igangsatt reguleringsplanarbeid ble kunngjort i Bladet den 23.06.2018, i tillegg på hjemmesidene til Multiconsult og Stjørdal kommune. Grunneiere og berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev 25.06.2018.

Oppstartsmøte mellom Stjørdal kommune, Fylkesmannen, Statens vegvesen ble holdt 07.03.2018. Oppstartsmøtet med plankonsulent Multiconsult ble holdt 05.06.2018.

Når reguleringsplanen sendes på offentlig ettersyn vil dette bli annonsert i Bladet og på Stjørdal kommune sine hjemmesider, og alt planmateriale vil bli tilgjengelig digitalt. Berørte parter og offentlige myndigheter gis muligheten til å komme med sine innspill og kommentarer til planforslaget. Planforslaget ble 1. gangs behandlet i juni 2020 og lagt ut til offentlig ettersyn. Det ble gjort endringer etter offentlig ettersyn og ny begrenset høring ble sendt ut til de som endringene berørte i november 2020.

2.4 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-3 tredje ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde om konsekvensutredning. Stjørdal kommune anser det derfor ikke som nødvendig å utarbeide planprogram og konsekvensutredning som grunnlag for reguleringsplanen.



Figur 3-2 Reguleringsplan 5035 2-021 - Elverum Øvre gnr.199 bnr.1.

3.2 Overordnet planutredning «Fra fjord til fjell»

I 2007 ble det startet en overordnet planutredning fra Sandfærhus til Brekken, kalt «fra fjord til fjell», der Elvranområdet var et av delprosjektene. Både omlegging av kryssområdet og sykkelvegstrekingen fra Elvarli til Elvran og videre til Sætnanfeltet inngikk i prosjektet. Tiltaket ble kun summarisk vurdert og kostnadsberegnet. Alternative løsninger ble ikke vurdert.

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold og alternativvurderinger

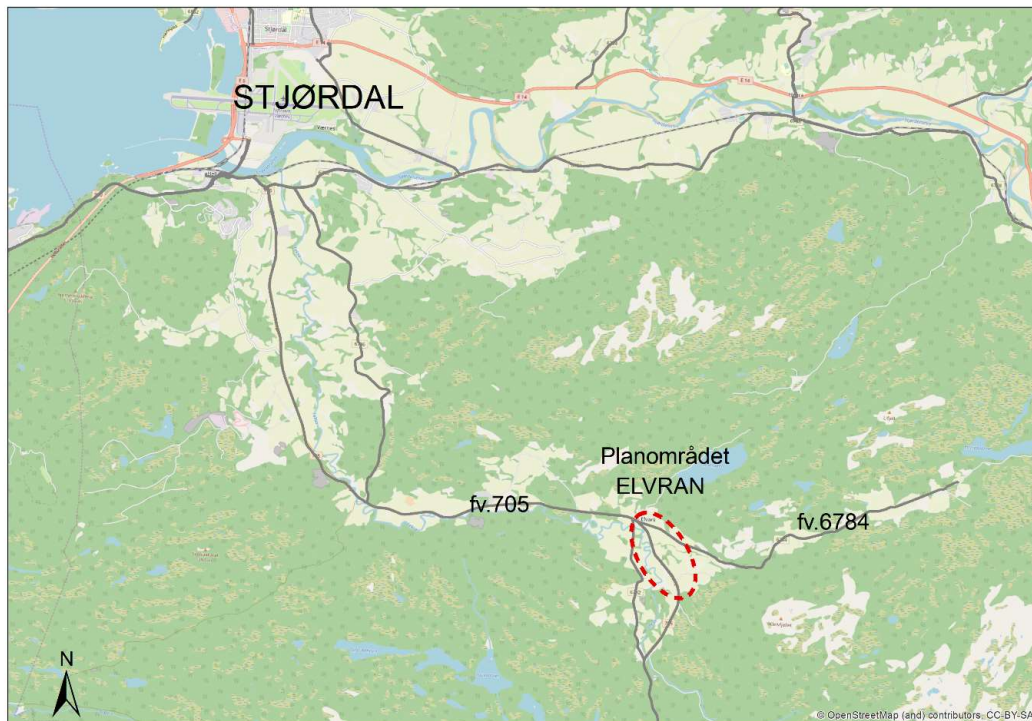
4.1 Beliggenhet, avgrensning, arealbruk, landskap

Planområdet ligger i Stjørdal kommune, ca. 16 km sørøst for kommunesenteret Stjørdal, se Figur 4-1.

Planområdet ligger i sin helhet øst for fv. 705. Ny gang- og sykkelveg er planlagt fra bussholdeplass ved krysset mellom fv. 705 og fv. 6784 og videre sørover langs fv.705 til området ved avkjøringen til Elvarli boligfelt. Strekingen er ca. 1600 m lang.

Planområdet består i hovedsak av landbruksareal. Elva Kleivåa krysser planområdet på tvers og renner ned i elva Leksa like vest for fylkesvegen. Den gamle brua fra gammelriksvegen krysser Kleivåa ca. 45 meter øst for dagens fylkesveg. Det ligger ca. seks boliger/gårdsbruk langs østsiden av fylkesvegen på den aktuelle strekingen.

Terrenget i planområdet varierer mellom ca. kote +145 og kote +180. Laveste punkt er ved kryssing av brua over elva Kleivåa, mens høyeste punkt er ved Elverum øvre (sør-øst i planområdet). Landskapet er noe småkupert, med terreng som i hovedsak heller i øst-vestlig retning ned mot elva Leksa.



Figur 4-1 Oversiktskart. Planområdets beliggenhet er vist med rød stiplet sirkel



Figur 4-2 Planområdet med plangrense vist med hvit stiplet linje. «Snarveg» mellom fv. 705 og fv. 6784 er tatt ut.

4.2 Krysset mellom fv.705 og fv.6784

Trøndelag Fylkeskommune har bevilget penger for punktvisse utbedringer langs fylkesveg 705 (Selbuvegen). Dagens kryssløsning mellom fv. 705 og fv. 6784 (Ytteråsvegen) er i dag et utflytende kryss hvor det lett kan oppstå trafikkfarlige situasjoner. Figur 4-3 viser bilde av dagens situasjon i krysset mellom fv. 705 og fv. 6784. I forbindelse med Fylkeskommunens utbedringsarbeid er det bevilget penger til å stramme opp dette krysset av trafikksikkerhetshensyn. Det ble sent i denne planprosessen bestemt å innarbeide kryssutbedring som en del av reguleringsplanarbeidet for ny gang- og sykkelveg på strekningen fra Elvran til Elvarli. Utbedring av krysset innebærer også å finne nødvendige løsninger knyttet til adkomst/parkering til kirka, utbedring av bussholdeplass, kryssing og føring av myke trafikanter til bussholdeplassen, plassering av busskur og utforming av hele området foran kirka.



Figur 4-3 Bildet viser krysset mellom fv.705 og fv.6784, sett fra vest (Google Maps).

4.3 Alternativvurderinger

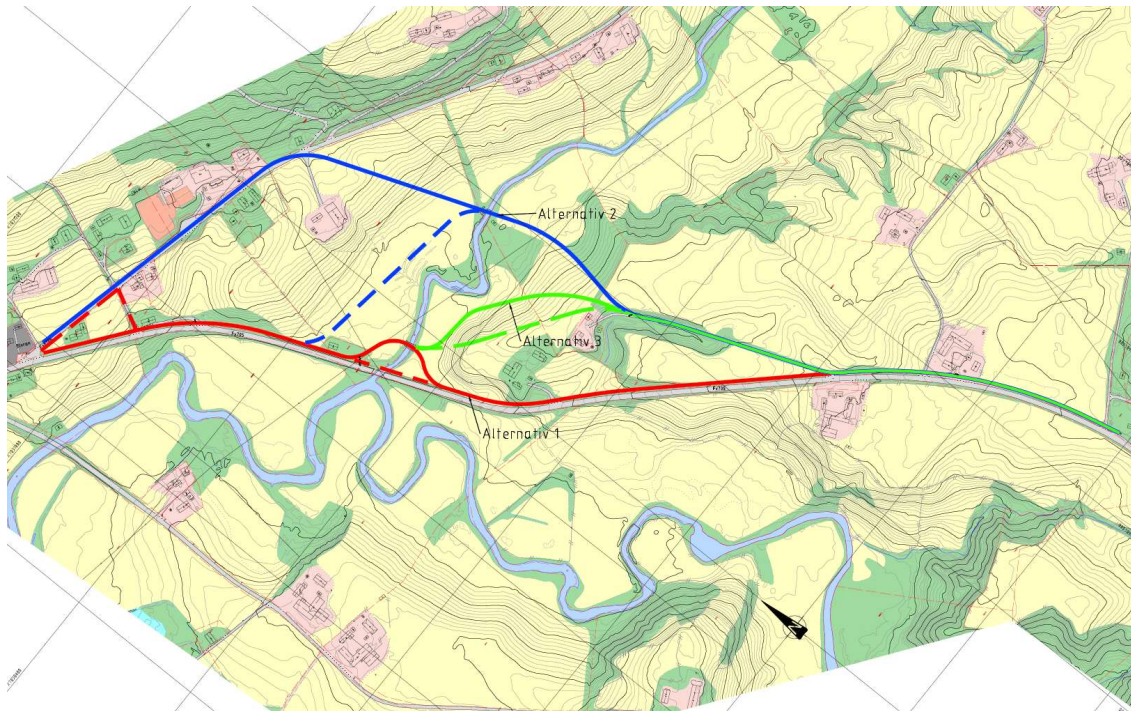
I forbindelse med oppstartsmøte 05.06.2018 for ny gang- og sykkelveg langs fv. 705 mellom Elvran og Elvarli ble det avtalt at plankonsulent Multiconsult skulle utarbeide alternativvurdering for lokalisering av ny gang- og sykkelveg.

Vurderingene baserer seg på kjent kunnskap ift. naturtyper, kulturminner, dyrka mark og grunnforhold i det aktuelle området og det ble gjort en enkel vurdering av høyder langs strekningen for å se at alternativene var gjennomførbare. På bakgrunn av dette, ble det gjort en overordnet vurdering som viser fordeler/ulempes med de ulike alternativene.

I tidlig fase så man på tre hovedalternativer for plassering og framføring av ny gang- og sykkelveg. Det ble også innenfor hvert hovedalternativ skissert alternativer. Disse vises som stiplede linjer, se Figur 4-4. I forbindelse med denne vurderingen ønsket Stjørdal kommune at det ble sett på mulighet for å ta i bruk en del av den gamle riksvegen til Selbu fra 1970 og om det var mulig å ta i bruk eksisterende bru over elva Kleivåa. I tillegg ble det klarlagt at det var behov for tilleggsutredninger knyttet til geotekniske forhold og utfordringer.

Fylkeskommunen har på forespørsel presisert at anleggskostnad, drift og vedlikehold, samt det politisk vedtatte «standard godt nok» vil være førende for en ny gang- og sykkelvegløsning.

Alle de tre alternativene starter ved krysset mellom fv. 705 og fv. 6784, og følger i utgangspunktet fv. 705 mest mulig frem til avkjøring til Elvarli boligfelt. Se Figur 4-4 for alternativene som ble vurdert i tidlig fase.



Figur 4-4 Alternativene som ble vurdert i tidlig fase. Gule områder viser eksisterende områder med dyrka mark og grønne områder viser skog.

4.3.1 Beskrivelse av de 3 alternativene

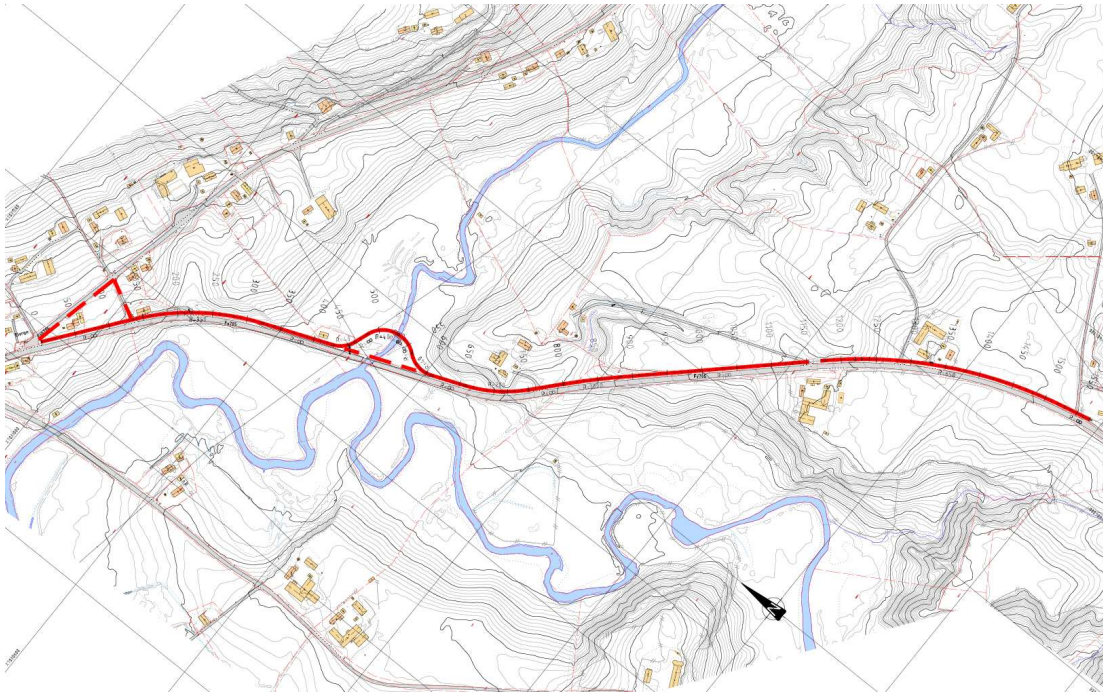
I det følgende presenteres de tre trasealternativene. Deretter følger en sammenstilling av fordeler og ulemper ved de ulike alternativene. Videre følger en oppsummering av de geotekniske tilleggsundersøkelsene og tilstandsvurderingen av brua over Kleivåa. Til slutt presenteres det en konklusjon med begrunnelse for valg av alternativ.

Alternativ 1 (Rød)

Alternativ 1 (se Figur 4-5) følger fv. 705 som er i tråd med trasé i kommuneplanen. Det er to varianter i starten ved krysset mellom fv. 705 og fv. 6784. Stiplet linje viser alternativ trasé langs fv. 6784 og via en eksisterende «snarveg» som knytter sammen fv. 705 og fv. 6784. Stjørdal kommune ønsket i utgangspunktet å regulere gang- og sykkelvegen langs fv. 705 (Selbuvegen). En gang- og sykkelveg via snarvegen mellom fv. 704 og fv. 6784 bedre vil ivareta skolebarna som uansett vil ta korteste veg til skolen/opplevstusenteret.

Det er også to varianter for brukryssing over elva Kleivåa (ved profil 500); - enten via ny bru inntil dagens fylkesveg eller via eksisterende bru på gamle Selbuvegen. Trasealternativene vises i figur 4-4. Ny bru inntil fylkesvegen vil medføre mindre tap av dyrka mark sammenlignet med opprustning av den gamle brua. Samtidig vil nødvendige tiltak på gammelbrua ligge under kostnadene sammenlignet med å bygge ny separat bru langs fylkesvegen.

Traseen langs fv.705 kommer i konflikt med en støttemur ved profil 700. For å få plass til gang- og sykkelveg kreves det at eksisterende terreng slakes ut og ny støttemur etableres. Gjennomføring av disse tiltakene vil beslaglegge en stor del av tomta i overkant av skråningen og vil kreve omfattende geotekniske stabiliserende tiltak. En slik løsning ville vært teknisk gjennomførbar, men samtidig svært omfattende og kostbar. Dette alternativet medfører også utførelse av anleggsarbeider inntil eksisterende fylkesveg langs hele traseen.



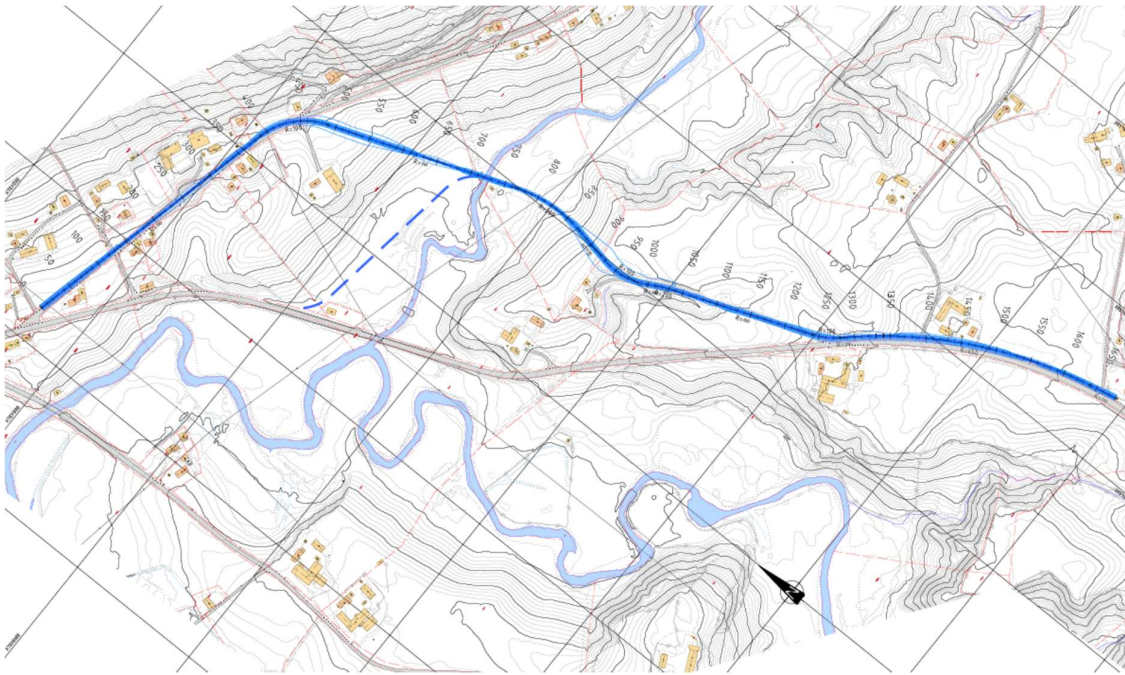
Figur 4-5 Alternativ 1

Alternativ 2 (Blå)

Alternativ 2 (se figur 4-6) følger fv. 6784 ca. 400 meter østover fra Elvran og forbi oppvekstsenteret/skolen. Videre går traséen ned langs en bratt skråning ned mot elva, som krysses via gammel riksvegbru.

Videre opp fra elva følger traséen vegetasjonsgrensa fram til den gamle vegtraseen til fv. 705 (gammelriksvegen). Denne vegen er i dag adkomstveg til et gårdsbruk. Traséen for ny gang- og sykkelveg følger denne adkomstvegen videre fram til fv. 705, og deretter følger den samme linje som i alternativ 1. Som en alternativ løsning kan man vurdere å følge fv. 705 et stykke fra start (som alternativ 1), og deretter koble sammen denne løsningen med alternativ 2 (vist med stiplet linje på utsnittet under).

Alternativ 2 anses som et dårligere alternativ enn alternativ 1 da den gir lengre strekning og har et for stort avvik fra dagens fv. 705-trasé. Formålet med planarbeidet er å gi skolelever og andre som ferdes på strekningen et tryggere tilbud. Det er derfor viktig at valgte løsning oppleves som naturlig og foretrukket, og ikke vesentlig lenger enn fylkesvegen. Det er i utgangspunktet ikke ønskelig at det fortsatt skal være ferdsel av myke trafikanter langs fylkesvegen. Alternativ 2 ble forkastet da traséalternativet hadde et for stort avvik fra dagens fv. 705-trasé.

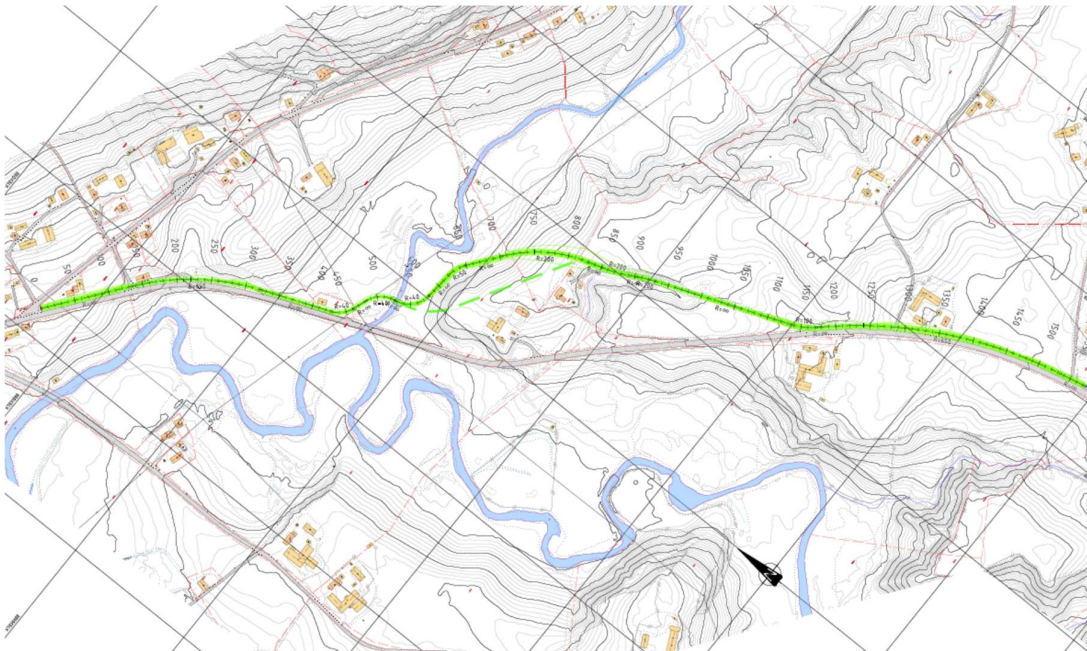


Figur 4-6 Alternativ 2.

Alternativ 3 (Grønn)

Alternativ 3 (se figur 4-7) er en kombinasjon av alternativene 1 og 2. Her følger ny gang- og sykkelveg fv. 705 ned til passering av elva Kleivåa, som krysses via gammel riksvegbru. Videre opp fra elva følger traséen en skråning fram til den gamle veglinja til gammelriksveg til/fra Selbu. Denne vegen eksisterer i dag som adkomstveg til gårdsbruk. Traséen for ny gang- og sykkelveg følger denne adkomstvegen videre fram til fv. 705, og deretter følger den samme linje som i alternativ 1 og 2.

Veglinja gjennom skråningen krever noen større terrenginngrep for å tilpasse krav til stigningsforhold, som også medfører beslag av kulturmark. Dette gir alternativ 3 størst landskapsmessige konsekvenser sammenlignet med alternativ 1. Likevel har alternativet miljømessige fordeler for myke trafikanter med hensyn til mindre støy og støv, samt bedre naturopplevelse, ettersom traséen ligger mer skjermet fra fv. 705.



Figur 4-7 Alternativ 3. Dette alternativet er fremmet som valgte trase for bygging av gang- sykkelveg.

4.3.2 Fordeler og ulemper for de ulike alternativer

Fordeler og ulemper for miljø og samfunn er sammenstilt i tabellen under. I tabellen er det forsøkt å oppsummere det som er mest positivt (grønt) og minst positivt (mørk oransje) for de tre alternativene etter ulike kriterier/tema:

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Lengde ny g/s-veg totalt	Ca. 1570 m. Korteste alternativ.	Ca. 1680 m. Lengste alternativ.	Ca. 1575m.
Størrelse på fyllinger og skjæringer	Små. Vegen følger terrenget i stor grad og ligger godt i landskapet langs dagens fylkesveg.	Store. Medfører forholdsvis store fyllinger og skjæringer for å tilpasse seg krav til stigningsforhold.	Må han noen større skjæringer for å tilpasse seg krav til stigningsforhold.
Stigningsforhold	Etter håndbok N100. Maks 5%.	250m med 8% ned fra fv. 6784. Ellers etter håndbok N100. 100m med 7% stigning opp fra elvekryssing.	Etter håndbok N100. 100 m med 7% stigning opp fra elvekryssing.
Konstruksjoner	Utnytter eksisterende bru. Konflikt med eksisterende mur ved profil 700. (Mur nødvendig pga bolighus).	Krever ny bru.	Utnytter eksisterende bru.
Dyrket mark	Beslaglegger mest dyrket mark.	Beslaglegger minst dyrket mark.	Beslaglegger mindre dyrket mark enn alt 1.
Kulturminner	Berører ikke kjente registreringer	Berører ikke kjente registreringer	Berører ikke kjente registreringer
Naturmangfold	Berører ikke kjente registreringer	Berører ikke kjente registreringer	Berører ikke kjente registreringer

4.3.3 Vurdering av bru og grunnforhold

Alternativ 2 ble tatt ut av den videre prosessen før de geotekniske grunnundersøkelsene ble satt i gang. Det er derfor kun alternativ 1 og 2 som vil kommenteres i dette avsnittet.

På grunnlag av tilstandsrapport av brua synes nødvendige tiltak på gammelbrua å ligge under kostnadene med å bygge ny separat gang- og sykkelbru langs fylkesvegen. Det henvises til rapport 10205979-01-RIB-RAP-001.

Med bakgrunn i utførte grunnundersøkelser og stabilitetsberegninger vurderes alternativ 3 som det beste, med hensyn til geotekniske problemstillinger knyttet til terrenginngrep, anleggsgjennomføring og anleggskostnader. Krav og omfang av stabiliserende tiltak er vesentlig mindre for alternativ 3 enn for alternativ 1. I tillegg anses anleggsgjennomføringen som lettere ift trafikkavvikling, da man ikke kommer i direkte konflikt med eksisterende fylkesveg på trange partier. Det henvises til rapport 10205979-RIG-RAP-002.

4.3.4 Konklusjon

Vurderingen av valget mellom trasealternativ 1 og 3 ble gjennomgått av Stjørdal kommune 24.01.2019. Stjørdal kommune konkluderte med at alternativ 3 var den beste løsningen og at de ønsket at dette alternativet ble lagt til grunn for videre planlegging. Alternativ 3 fremstår bedre enn alternativ 1 på bakgrunn av:

- Omdisponert dyrka mark blir noe mindre i alternativ 3 enn alt 1; jfr. bruken av gamle Selbuveg i alternativ 3.
- Alternativ 3 gir antatt lavere anleggskostnad enn alternativ 1 på bakgrunn av gjenbruk av det gamle bruanlegget over Kleivåa og gamle Selbuveg.
- Med bakgrunn i utførte grunnundersøkelser og stabilitetsberegninger vurderes alternativ 3 som det beste, med hensyn til geotekniske problemstillinger knyttet til terrenginngrep, anleggsgjennomføring og anleggskostnader.
- Alternativ 3 vil også være tilfredsstillende for et ledningsnett på strekningen.

4.3.5 Tilleggskonklusjon

Sent i planprosessen, og som en del av kryssutbedringen ved Elvran, ble det bestemt at gang- og sykkelvegen legges via eksisterende «snarveg» som går mellom fv.705 (Selbuvegen) og fv. 6784 (Ytteråsvegen). Denne vegen er også adkomstveg til eiendom 193/1. Stjørdal kommune ønsket i utgangspunktet å regulere gang- og sykkelvegen langs Selbuvegen fra Elvarli til krysset ved kirka. Dette alternativet berørte store deler av boligtomt 193/18, som også mister mye areal mot vest som følge av kryssutbedringen. I tillegg er dette begrunnet i at skolebarna som kommer fra Elvarli bruker denne «snarvegen» når de går/sykler til skolen. De vil også benytte denne snarvegen uansett, da dette er raskeste veg til skolen når de kommer fra Elvarli. Muligheten for å videreføre gang- og sykkelvegen nordover langs fylkesvegen er utfordrende langs kirka, der det er smalt mellom kirkegårdsmuren og boligen på sørsiden av fylkesvegen. Stjørdal kommune konkluderte derfor med at ny gang- og sykkelveg ønskes lagt langs eksisterende «snarveg».

4.3.6 Status/konklusjon etter offentlig ettersyn

Vegeier Fylkeskommunen og Statens vegvesen hadde merknader spesielt når det gjelder valg av «snarvegen». Dette medførte at kommunen valgte å ta bort denne løsningen og fortsette gang –

sykkelvegen fram til bussholdeplassen langs Fv 705. Dette medførte såpass store endringer at planforslaget for denne strekningen ble sendt på ny høring til de som endringene vil berøre. Det er også avholdt møte med de som blir mest berørt av dette.



Figur 4-8 Foto som viser «snarvegen» mellom Ytteråsvegen (fv. 6784) og Selbuvegen (fv. 705) som er tatt ut av planforslaget.

4.4 Dagens og tilstøtende arealbruk

Planlagt strekning for gang- og sykkelveg starter i krysset mellom fv. 705 (Selbuvegen) og fv. 6784 (Ytteråsvegen) ved Elvran i nord og går sørover til avkjøring til Elvarli boligfelt. Arealet innenfor planområdet består i hovedsak av fulldyrka jord, noe skog og åpen fastmark. Tilstøtende areal er også fulldyrka jord, åpen fastmark og spredt bebyggelse.

Tabell 4-1: Fordeling av arealkategorier innenfor planområdet.

Arealkategori	Areal i ca. daa
Bebyggd	1,9
Samferdsel	3,5
Fylldyrka jord	25,3
Skog	6,3
Åpen fastmark	8,9
Ferskvann	0,06
Sum	47



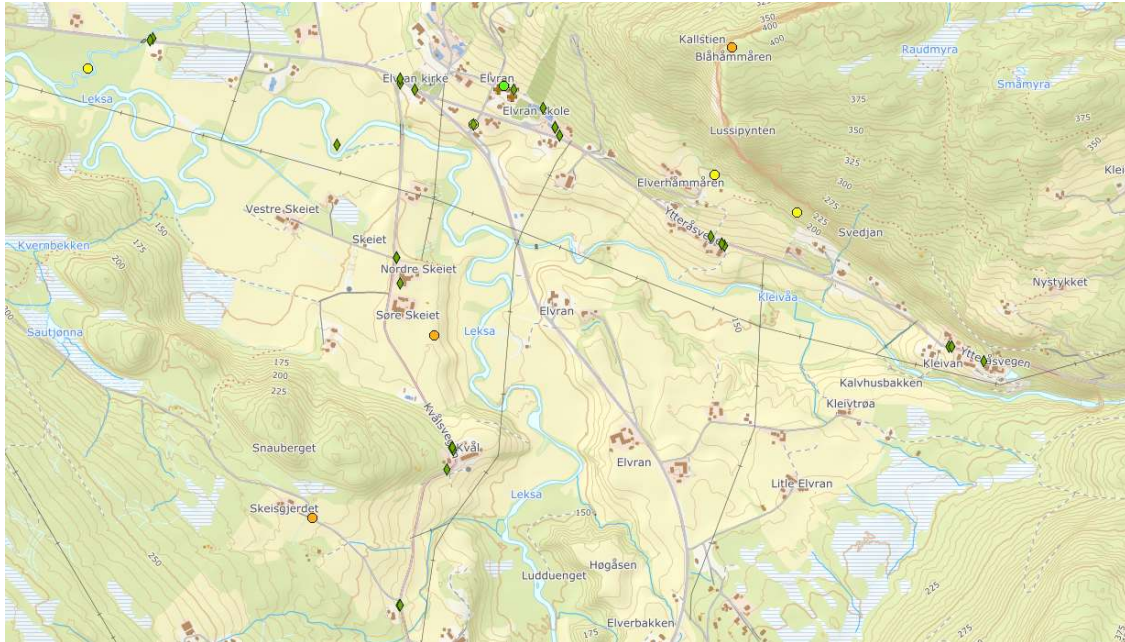
Figur 4-9 Kartskisse som viser ulike arealbeslag innenfor planområdet. «Snarvegen» er tatt ut, ny trase følger Fv 705 til kryss.

4.5 Naturverdier/naturmangfold

Planforslaget har blitt vurdert mht. Naturmangfoldloven §§8-12 og det har blitt benyttet allerede tilgjengelig materiale gjennom ulike databaser, hovedsakelig Miljødirektoratet sin miljøstatus.no.

Naturbasen viser noen få registreringer av naturmangfold i nærheten av planområdet, men ingen som vil berøre tiltaket direkte. Det er ikke registrert viktige naturtyper i nærheten av planområdet. I artsdatabanken er det ikke registrert uønsket (svarte lista) arter i planområdet.

Det er ikke gjort egne registreringer innenfor planområdet i forbindelse med dette planarbeidet, men informasjon fra artsdatabanken viser registrerte rødlistearter som stær og vipe i umiddelbar nærhet.



Figur 4-10 Utsnitt over naturmangfold i og rundt planområdet (Kilde: miljøstatus.no).

4.6 Kulturminner

Det er registrert to kulturminner i umiddelbar nærhet til planområdet (miljøstatus.no). Dette er Elvran kirkested og et funnsted for et tveegget sverd i forbindelse med utbedring av fv. 705. Ingen av disse vil bli berørt av tiltaket.

4.7 Trafikkforhold

Trafikksikkerhet

Statistikk fra NVDB (nasjonal vegdatabank) viser trafikkmengde på fv. 705 for strekningen mellom Elvran og Elvarli med en ÅDT på ca. 2500. Lengere kjøretøy utgjør 12 prosent av ÅDT. ÅDT Ytteråsvegen er 220. Ulykkesstatistikken viser to trafikklulykker innenfor planområdet. Begge langs fv. 705. Vegbredden er ca. 7 meter og fartsgrensen er 60 km/t på hele strekningen. Det er i dag ikke noe trafikksystem for myke trafikanter langs fv 705. Myke trafikanter bruker likevel fv. 705, blant annet som skoleveg til Elvarli skole.

Kollektivtilbud og bussruter

ATB sin rute 330 (Tydal) - Selbu - Stjørdal – Trondheim t/r betjener strekningen mellom Elvarli og Elvran. Det er i dag eksisterende busstopp utenfor kirka ved krysset fv.705x6784, samt rett sør for avkjøringen til Elvarli boligfelt.

4.8 Barn- og unges interesser

Barns interesser i planen er særlig knyttet til skoleveg og adkomst til og fra sosiale aktiviteter. Det antas at deler av planområdet brukes av barn og at det bor barn og unge langs den aktuelle strekningen. Fylkesvegen blir forholdsvis mye brukt av syklende på trim-/treningstur. Det går skolebuss mellom Elvarli boligfelt og oppvekstsenteret på Elvran. Ellers kan man ikke se at det er spesielle forhold eller interesser knyttet til denne gruppen innenfor planområdet.

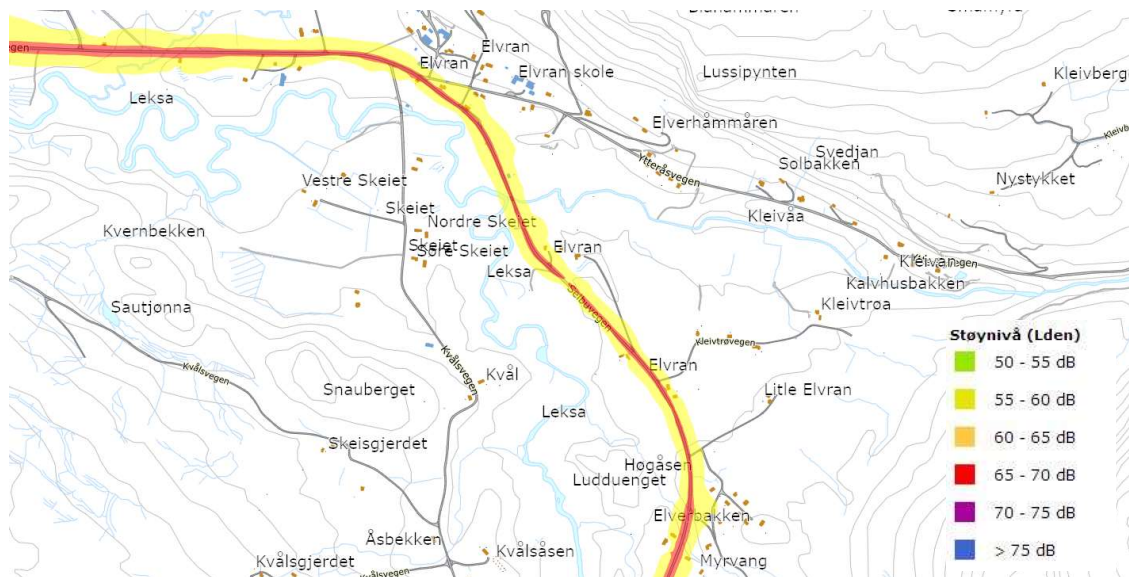
4.9 Miljøfaglig forhold

Forurensset grunn

Det er ikke utført registreringer av evt. forurensset grunn innenfor planområdet.

Støy- og støvforhold

Det er tidligere beregnet støy på strekningen mellom Elvran og Elvarli. Deler av planområdet ligger i grensen mellom rød og oransje støysone (se figur 4-10). Det er registrert noe tungtrafikken på strekningen så det kan antas at trafikken i området kan føre til noe svevestøv.



Figur 4-11 Utsnitt av støysonekart for strekningen (kilde: Statens vegvesen).

4.10 Teknisk infrastruktur

Eksisterende veger

Fylkesveg 705 grenser til planområdet. Flere adkomstveger til eiendommer ligger innenfor planområdet.

Bru

Multiconsult ble engasjert av Stjørdal kommune for å gjennomføre en tilstandsvurdering av den eksisterende brua over Kleivåa tidlig i reguleringsplanprosessen. Det ble foretatt en visuell inspeksjon, overdekningsmålinger, karboniseringstester og fasthetsmålinger, i tillegg til oppmåling av brua. Tilstanden til brua er i henhold til Multiconsults rapport nr 10205979-01-RIB-RAP-001 generelt dårlig. Enkelte elementer holder derimot relativt god stand og behøver mindre tiltak, dette gjelder stålbjelker, lageropplegg og tverrbærere. Elementer som landkar, bruplate og rekkverk krever større forbedringstiltak for at brua kan benyttes som framtidig gang- og sykkelvegbru.



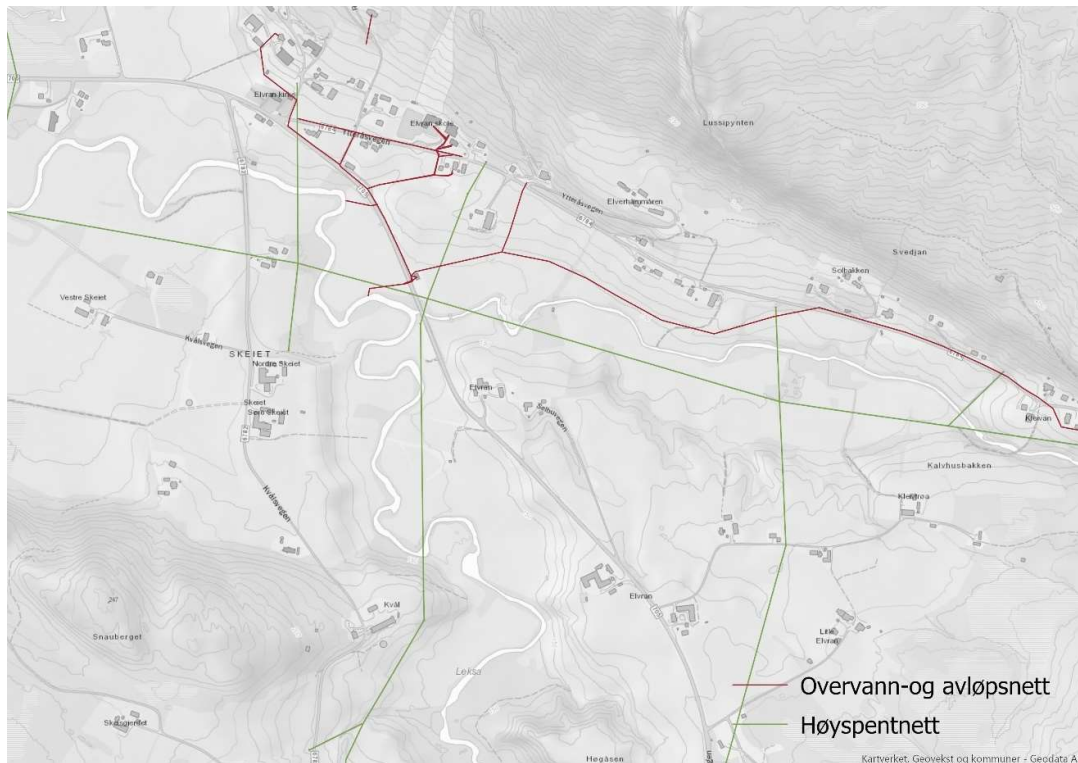
Figur 4-12 Kleivåa bru.

Høyspent/fiber

Høyspenningskabler krysser planområdet fire steder. Disse har en spenning på 24 kV og eies av NTE Energi. Se Figur 4-12. Det er lite tilgjengelig informasjon om jordkabler som fibernett. Det bør innhentes mer informasjon i prosjekteringsfasen.

Vann- og avløpsanlegg

Figur 4-1 viser også ledningsnett for overvann- og avløpsnett innenfor planområdet. Det er lite tilgjengelig informasjon om vann- og avløpsanlegget i planområdet. Det bør innhentes mer informasjon i prosjekteringsfasen.



Figur 4-13 Høyspentnett/vann- og avløpsnett (kilde: NVE og Stjørdal kommune).

4.11 Stedets karakter og landskap

Strekningen er ca. 1.6 km lang og går for det meste gjennom jordbruksområder og kulturlandskap. Langs strekningen er det noen få avkjøringen til private jordbrukseiendommer og spredt gårdsbebyggelse. Dagens fv. 705 ble lagt i ny trasé og bygd rundt 1970. Man kan i varierende grad gjenfinne deler av den gamle traséen langs strekningen i dag.

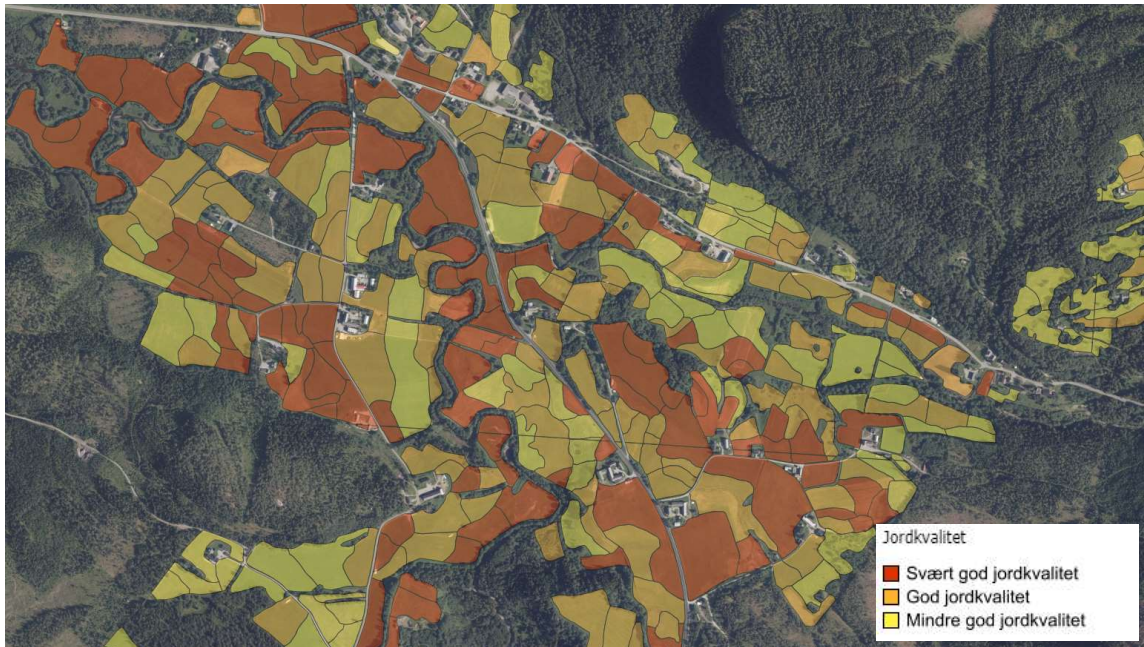
Fylkesveg 705 (Selbuvegen) går gjennom et åpent jordbrukslandskap i Leksdalen, i området mellom Elvran og Elvarli. Vest for fylkesvegen langs strekningen går elva Leksa. Elva Kleivåa krysser planområdet på tvers i det laveste terrengpunktet, som rett vest for fylkesvegen går sammen med Leksa. Planområdet ligger i et åpent landskapsrom som er omkranset av fjell- og åsformasjoner og høyder, der den mest markante er Blåhåmmåren ca. en kilometer nord for planområdet.

Terrenget langs planlagt trasé varierer mellom ca. kote +145 og kote +180. Høyeste punkt er ved Elverum øvre (sør-øst i planområdet). Landskapet er ellers småkupert i planområdet, med terreng som heller mot elva Leksa og Kleivåa i begge retninger.

4.12 Naturressurser, inkl. landbruk

Jordbruksinteresser

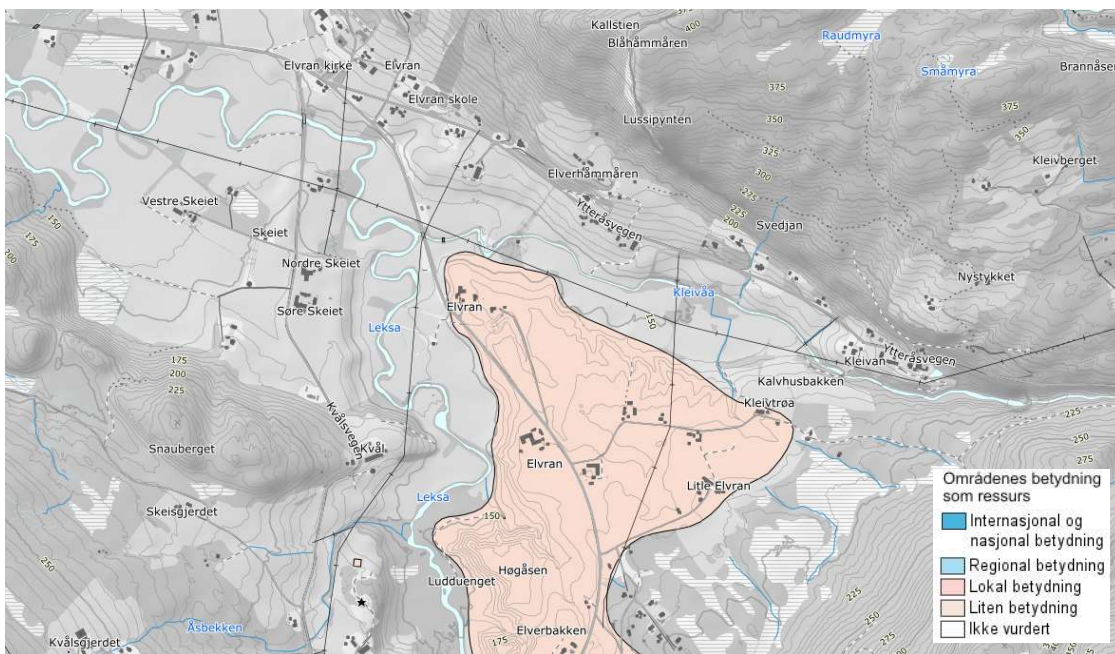
Planområdet ligger i hovedsak i et jordbruksområde med fulldyrka jord. På strekningen mellom Elvran og Elvarli er det registrert jordbruksområder med god og svært god jordkvalitet.



Figur 4-8 Jordkvalitet (kilde: NIBIO)

Georessurser

Det er registrert to forekomstområder med sand og grus, der forekomstområde Elvran øst for Leksa, er klassifisert med liten lokal betydning. Forekomstene er av type breelavsetning der avsetningene kan følges på begge sider av Leksa nordover mot Kleivåa.



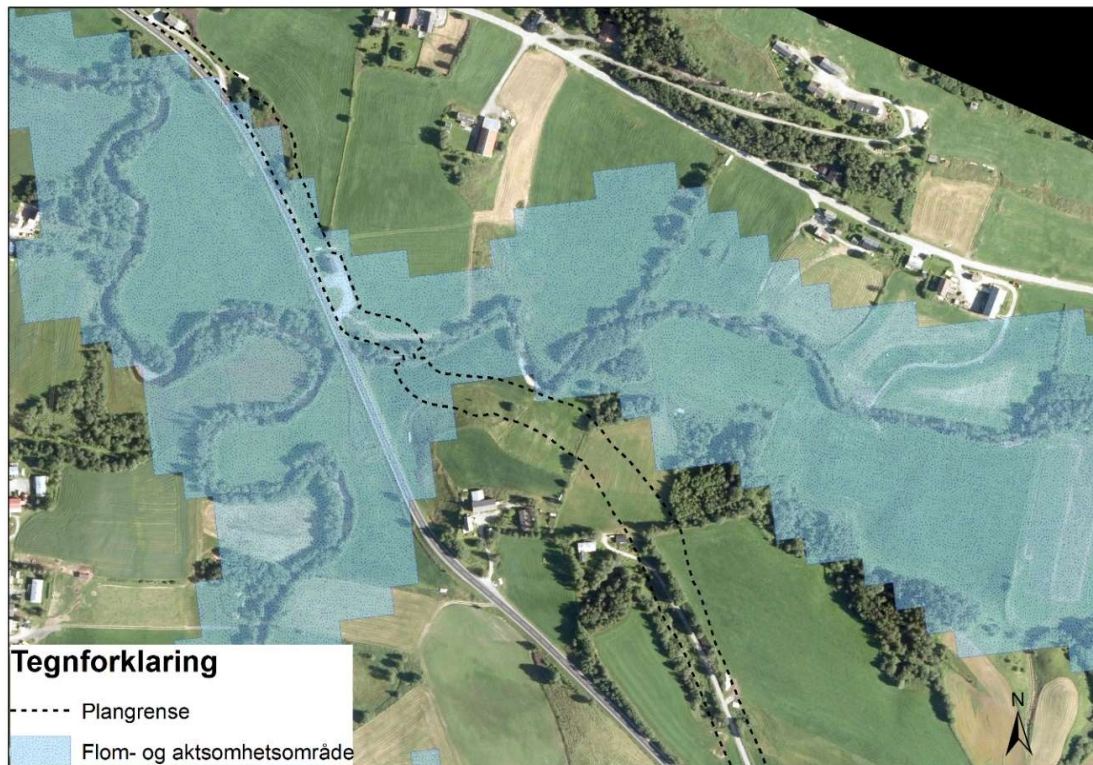
Figur 4-14 Grus- og pukk- betydning (kilde: NGU).

Vannressurser, flom

Planforslaget berører områder for flomveier kartlagt i NVEs aktsomhetskart for flom. Elva Kleivåa kan føre til problemer ved en ev. flomsituasjon ved at elven flommer over deler av ny gang- og sykkelveg. Høydeforskjellen på overflaten på elvesletten og prosjektert gang- og sykkelveg er 1,5 meter. Figuren under viser aktsomhetsområdet for flom (vist med blått). Maksimal vannstigning er beregnet til 4-5 meter. Planområdet ligger i aktsomhetsområde for flom (kartinnsynsløsning NVE). NVE stadfester dette vedrørende aktsomhetsområde for flom:

«NVEs aktsomhetskart for flom er et nasjonalt kart på oversiktsnivå som viser hvilke arealer som kan være utsatt for flomfare. Kartet vil aldri bli helt nøyaktig, men godt nok til å gi en indikasjon på hvor flomfaren bør vurderes nærmere».

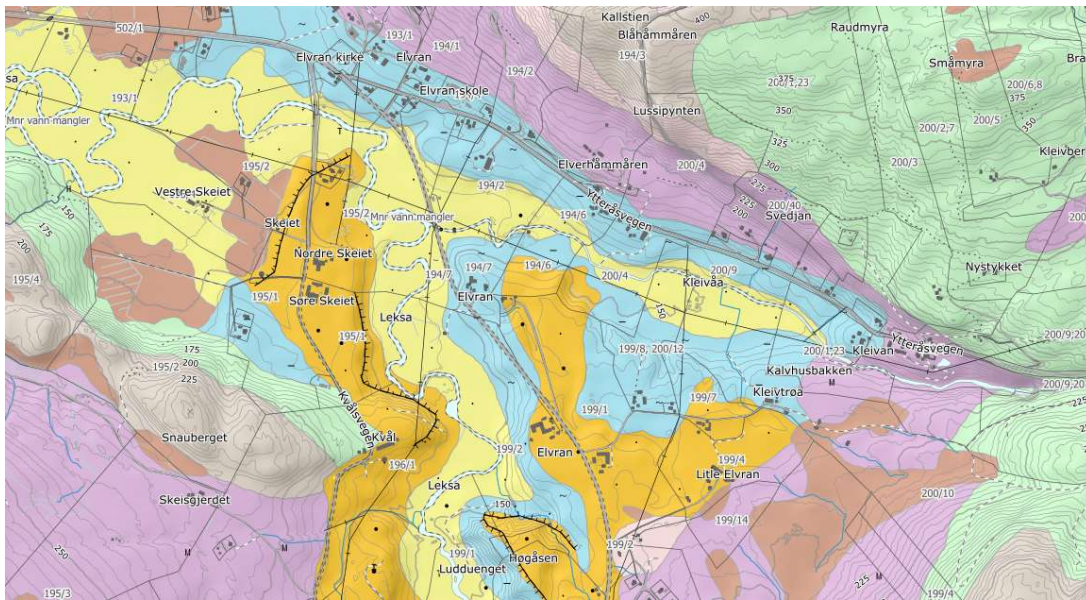
Aktsomhetsområdet kan anvendes som grunnlag for hensynssoner i reguleringsplanen.



Figur 4-15 Aktsomhet flom (Kilde: NVE).

4.13 Grunnforhold

Kvartærgeologiske kart fra NGU viser at planområdet består av ulike typer løsmasser. I hovedsak er dette breelvavsetning, bresjø-/innsjøavsetning og tykk havavsetning.

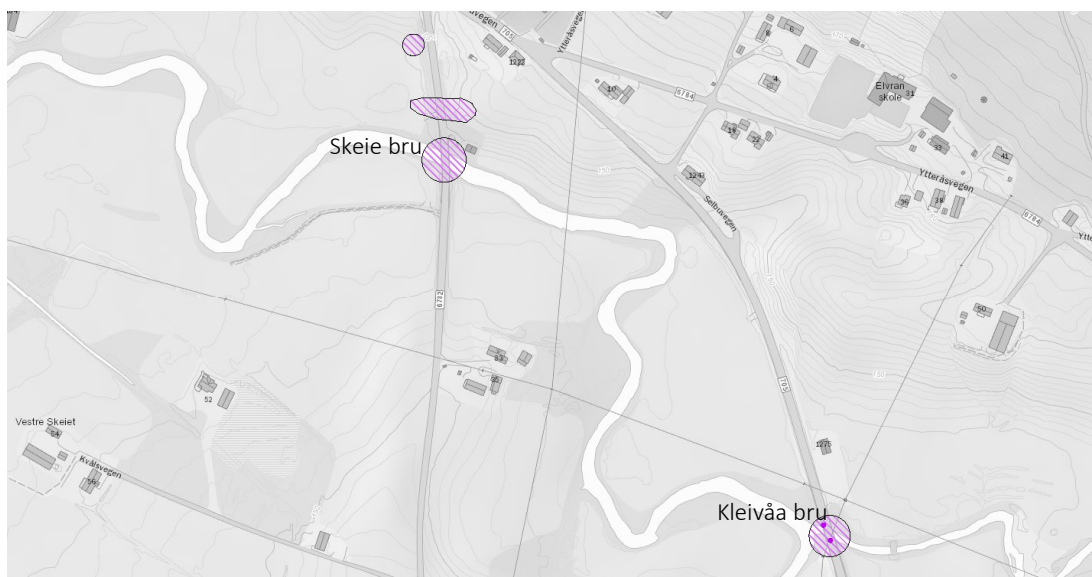


Figur 4-16 Løsmasser i planområdet (kilde: NGU).

Planområdet ligger under marin grense og det kan dermed forekomme løsmasser med sprøbruddegenskaper/kvikkleire. I følge NVE Atlas ligger marin grense på omtrent kote +190 i området.

Det er ingen registrerte, utredede kvikkleiresoner innenfor eller i nærheten av planområdet. Faresonekartet indikerer at Statens vegvesen har registrert kvikkleire/sprøbrudmateriale ved Kleivåa bru og Skei bru. Rapport i forbindelse med utbygging av Kleivåa bru indikerer at leira er sensitiv og «må nærmest karakteriseres som kvikk». Ved Skei bru er leira meget sensitiv, men ikke kvikk.

Det er påvist kvikkleire/sprøbrudmateriale i planområdet i forbindelse med Multiconsult sine utførte grunnundersøkelser i 2018. Se geoteknisk vurderingsrapport 10205979-RIG-RAP-002 for ytterligere beskrivelser.



Figur 4-17 Faresone for kvikkleire ved Kleivåa bru vises som områder med lilla skravur (kilde: NVE).

4.14 Næring

Det er ingen områder som kan karakteriseres som næringsområder, eller som er regulerte til næringsarealer innenfor planområdet. Eiendom 199/10 brukes per i dag som frisørsalong i første etasje.

4.15 Klimapåvirkning

Det er ikke gjort spesielle utredninger om klimapåvirkning i området. En positiv effekt kan være at ny gang-/sykkelveg kan gi økt tilgjengelighet for gåing og sykling og dermed kan redusere noe lokalbiltrafikk på strekningen.

4.16 Universell tilgjengelighet

Det er i dag ingen spesiell universell utforming innenfor planområdet.



Figur 4-18 Fotoet viser dagens avkjørsel inn til Elvarli, der gang-/sykkelvegen avsluttes.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Tabell 5.1 Tabellen under viser arealformål og størrelse på plankart.

AREALFORMÅL	SOSI-KODE	FELTNAV	DAA
BEBYGGELSE OG ANLEGG			
Øvrige kommunaltekniske anlegg	1560	BKT	0,9
Annet uteoppholdsareal	1690	BAU	0,5
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR			
Kjøreveg	2011	SKV	1,4
Fortau	1222	SF	0,8
Gang-sykkelveg	2015	SGS	5,2
Annen veggrunn	2019	SVG	14,1
Kollektivanlegg	2071	SKA	0,1
Kollektivholdeplass	2073	SKH	0,2
Parkeringsplasser	2080	SPP	0,1
LANDBRUK-, NATUR-, OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT			
LNFR	5100	L	23,2
BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE			
Naturområde i sjø og vassdrag	6610	VNV	0,1
Sum planområde			46,4

BESTEMMELSEOMRÅDER	SOSI-KODE	FELTNAV	DAA
Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak	10	#3	0,1
Midlertidig bygge- og anleggsområde	91	#1 og #2	23,6

HENSYNSSONER	SOSI-KODE	FELTNAV	DAA
Frisiktsone	140	H140	0,7
Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)	370	H370	3,6
Flomfare	320	H320	1,7

5.2 Bebyggelse og anlegg

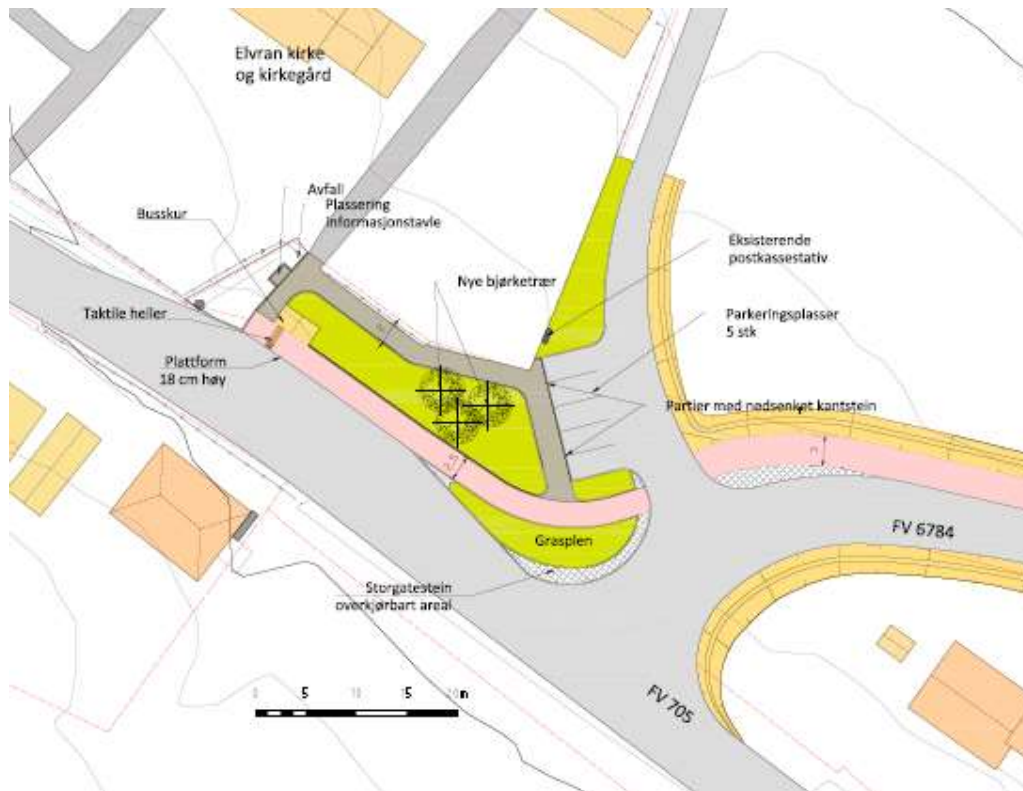
Kommunalteknisk anlegg

Området vist som øvrige kommunaltekniske anlegg (o_BKT) gjelder eksisterende pumpehus rett nord for elva Kleivåa. Deler av området er avgrenset i henhold til gjeldende grenser i kommunedelplan. Store deler av området er regulert til midlertidig anleggsområde #1 der nødvendige terrenginngrep for bygging av ny gang-/sykkelveg tillates. Inngrepene innenfor området skal istandsettes samtidig med avslutning av byggingen av gang-/sykkelvegen. Planen sikrer adkomst til pumpehuset og snuareal for kjøring til bygget som tilfredsstiller driftsbehovet tilsvarende dagens situasjon.

Annet uteoppholdsareal

Området merket som BAU er en del av adkomstområdet til kirka fra sør. Området skal ses i sammenheng med bussholdeplassen og planlagte parkeringsplasser og skal opparbeides og gjøres tilgjengelig for handicappede. Intensjonen er at området skal opparbeides «parkmessig» og grøntarealet inkludert gangsti innenfor BAU og parkeringsplasser o_SPP. Alle de nevnte arealer skal opparbeides samtidig som krysset mellom fv.6784 og fv.705 legges om, og skal ferdigstilles samme sesong som nytt kryss tas i bruk, evt første vekstsesong etter at nytt kryss er tatt i bruk.

Illustrasjonen under viser hvordan området foran kirka i sør skal opparbeides:



Figur 5-1. Illustrasjon som viser hvordan området foran kirka er tenkt opparbeidet og utformet.

5.3 Samferdsel og infrastruktur

Kjøreveg

Vegene merket f_SKV er felles adkomstveger for eiendommer som naturlig sokner til vegen. o_SKV2 er fv. 6784 og o_SKV3 er fv. 705.

Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelvegen er planlagt med 3 meter bredde samt 0,25 meter grusskulder på hver side. Planforslaget foreslår å kombinere eksisterende adkomstveg til eiendom 199/10 med gang-sykkelvegen. På denne strekningen tillates det kjøreadkomst til eiendommen.

Alle permanente skjæringer i løsmasser tilrås etablert med helning 1:2 eller slakere. Vegfyllinger kan etableres med fyllingsutslag 1:1,5 forutsatt at fyllingene bygges opp med grov grus eller sprengstein.

Annen veggrunn

Annen veggrunn – grøntareal o_SVG, er sideområder som kan benyttes til grøfter, skjæringer, fyllinger, skilt, tekniske installasjoner, belysning, leskur, rekkverk og andre elementer som tilhører formålet. Sideområdene som er regulerte til o_SVG øst og vest for gang-/sykkelveg mot LNFR-område har varierende bredde, men dekker nødvendige grøfter og vegskråninger.

Avkjørselspil

Eksisterende avkjørsler til eiendommer og driftsavkjørsler ivaretas i hovedsak. Det er 2 avkjørsler til eiendom 194/11 fra fv. 705, disse stenges og det etableres 1 ny avkjørsel fra Fv. 705 jfr. plankart og c-tegning i planbeskrivelsen. Avkjørselspiller er plassert på plankart og gir tillatelse for kjøring til eiendommene ifb med adkomst til eiendom eller som driftsavkjørsel til landbruksareal. Enkelte grunneiere er avhengig av å kunne kjøre på deler av den nye gang-/og sykkelvegen for å få tilgang til sine landbruksområder.

Stenging avkjørsler

I forbindelse med stenging av avkjørsler til gnr./bnr: 199/1 og 194 /11 må nye adkomstveger etableres. For å bedre trafiksikkerheten stenges tre avkjørsler fra fv. 705. Dette er vist på plankartet. Gjeldende avkjørsel for gnr./bnr: 199/1 stenges forutsatt at ny adkomst til gården anlegges via f_SKV4. Gjeldende avkjørsel for gnr./bnr: 194/11 stenges på to steder fra fv. 705, og det forutsettes at 1 ny adkomst fra fv. 705 etableres, jfr. skisse J002 vedlagt planbeskrivelsen.

Bussholdeplasser

Området merket med o_SKH1 er ny busslomme og det er krav om at det skal etableres busskur. Eksisterende busskur kan evt. flyttes. Denne bussholdeplassen er en utbedring av dagens holdeplass som ligger nærmere kirkemuren i vegkrysset mellom fv. 705 og fv. 6784. Det er satt krav om at området skal være universelt tilgjengelig. Området merket som o_SKA skal brukes som perrong for bussholdeplassen

Området merket med o_SKH2 er eksisterende busslomme lengst sør i planområdet. Her er det krav om at det i sonen «Annen veggrunn» skal etableres gangareal fra avkjørselen inn til Elvarli boligfelt og langs bussholdeplassen.

Parkeringsplasser

Parkeringsplasser o_SPP er avsatt for parkering til adkomst fra kirka fra sørsiden. Dette ivaretar og viderefører parkeringsmuligheten som er ved kirkemuren i dag. Det er spesielt tenkt at handicappede og eldre kan parkere her.

5.4 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR)

L er alle landbruksområder (LNFR i kommuneplan) som blir midlertidig berørt av anleggsgjennomføringen. Dagens dyrka mark reguleres og beholdes som landbruksområder (L), der dette er mulig og der området ikke blir «tatt» til ny gang- og sykkelveg eller sidearealer. Etter at anlegget er ferdigstilt faller midlertidig regulering for anleggsområder vekk, og arealene skal tilbakeføres til opprinnelig formål. Under anleggsperioden stilles det spesielle krav til håndtering av matjorda. Dette er inntatt i bestemmelsene.

Hager og tomteareal

Innenfor landbruksområdene ligger det spredt enebolig- og gårdsbebyggelse, med tilhørende hager som grenser til fv. 705. Mindre deler av eiendommer vil bli beslaglagt midlertidig og permanent i forbindelse med anleggsgjennomføring og tiltak. Istandsetting av hager og tomter skal skje etter nærmere avtale mellom utbygger og grunneier.

5.5 Bestemmelsesområder

Midlertidig bygge- og anleggsområder #1 og #2

De områder som reguleres til midlertidig anleggsområder #1, viser belter langs vegen som må beslaglegges og tas i bruk midlertidig i anleggsfasen for å få bygd gang- og sykkelvegen. Midlertidig anlegg og riggområde #2 er et eget riggområde lengst sør i planområdet der det er tenkt mellomagring av masser, materialer, maskiner, utstyr og lignende i anleggsfasen. Område #2 er i dag avsatt til LNRF-område i kommuneplanen. Alle berørte anleggsområder skal istandsettes og revegeteres i tråd med det som er dagens situasjon og i nær

dialog med berørte grunneiere.

Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak #3

En del tiltak må til før brua over Kleivåa kan benyttes som gang- og sykkelvegbru. Elementer som krever fullstendig utskiftning er rekkverk og bakmur av betong. Landkar av stein, bruplate er elementer som krever noe større reparasjoner, mens stålbjelker, lageropplegg og tverrbærere behøver mindre tiltak. Tilstandsvurderingen viser at brua vil kunne benyttes som gang- og sykkelvegbru dersom følgende tiltak gjennomføres:

Reparasjon av landkar av stein og etablering av nye landkar i betong, dersom det lar seg gjøre uten konsekvenser for resterende konstruksjoner.

- Overflatebehandling av stålbjelker.
- Mekanisk reparasjon av bruplate, evt. etablering av ny bruplate f.eks. i stål eller betong
- Etablering av nytt rekkverk.
- Beregning av bru med hensyn til nye laster

Brua kan tas i bruk forutsatt at det tas hensyn til råd gitt i rapport 10205979-01-RIB-RAP-001 datert 4. desember 2018. Denne skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og dette er tatt inn i bestemmelsene.

5.6 Hensynssoner

Frisiktsone (H140)

I kryss og ved avkjørsler er det lagt inn frisiktsoner. Her skal det ikke være sikthindrende gjenstander eller vegetasjon som er høyre enn 0,5 m over vegdekket på tilstøtende veg. Det er ivarettatt sikt ift kryssing av gang- og sykkelvegen, samt fylkesvegene.

Høyspentlinje (H370)

Høyspentlinjer krysser gang-/sykkelvegen på to steder; ved Evran-krysset og ved Kleivåa. Hensynssonene har en bredde på 15 meter på hver side av høyspentlinjen.

Flomfare (H320)

Det er behov for en fagkyndig utredning av flom innenfor planområdet før tiltaket kan gjennomføres. Hensynssonen ift flom har en bredde på 20 meter fra elvebredden, men er ikke detaljert gjennom beregninger. Det er gjennom bestemmelsene gitt føringer for at utbygging bare er tillatt på spesielle vilkår som avbøter faremomentet.

Det er på plankartet avsatt en hensynssone H320, basert på figur 5-15 NVE's aktsomhet for flom.

Aktsomhetsområdet kan anvendes som grunnlag for hensynssoner i reguleringsplanen. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en mer detaljert fagkyndig utredning av flomfaren, noe som ikke er gjennomført i forbindelse med dette planarbeidet, men dette er inntatt og belyst i ROS-analysen. Dersom reguleringsplaner eller tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 berører områder for flomveier kartlagt i aktsomhetskart for flomveier, skal konsekvenser kartlegges. Plassering av bygninger og anlegg skal sikre at flomveier ivaretas og at tilstrekkelig sikkerhet oppnås.



Figur 5-2. Foto som viser det laveste punktet på strekningen der elva Kleivåa renner med kantvegetasjon og der den gamle brua over elva ligger.

6 Virkninger og konsekvenser av planforslaget

6.1 Avvik fra overordnede planer

Planforslaget er i samsvar med rammer i kommuneplan for området. Det finnes ingen andre pågående reguleringsplaner i nærheten som berøres.

6.2 Landskap

Tiltaket gjelder bygging av ny gang- og sykkelveg, og ift. det store landskapsbildet vurderes ikke dette til å endre landskapet eller stedets karakter. Inngrepene er små i det storskala landskapet og tiltaket vurderes ikke til å være til sjenanse for landskapsopplevelsen i området.

6.3 Kulturminner

Det er ikke observert eller registrert automatisk fredete kulturminner som tiltaket vil komme i konflikt med. Iht. kulturminnelovens § 8 er det uansett generell aktsomhets- og meldeplikt. Dersom det under arbeidet skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, skal arbeidet stanses og Trøndelag fylkeskommune skal varsles.

6.4 Naturverdier/naturmangfold

Det skal være registrert lupiner langs vegen, men ikke andre svartelistede eller fremmede arter i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Rundt 100 meter sør for kryss Ytteråsvegen – Selbuvegen (fv. 6784x705) er det i 2011 registrert Storspove, som er klassifisert som truet art.

Det er ikke påvist naturmangfold av betydning som blir berørt av tiltaket. Naturbasen viser ingen naturvernområder, registrerte naturtyper, utvalgte naturtyper innenfor eller i nærheten av planområdet. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende.

Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet i planområdet. Tiltakets samlede ulemper for naturmiljø vurderes til å være mindre enn de samfunnsmessige fordelene som oppnås ved å gjennomføre tiltaket.

6.5 Nærmiljø/Friluftsliv

For nærmiljøet vil en sammenhengende gang- og sykkelveg gi bedre trafiksikkerhet, bedre opplevelse og tryggere ferdsel langs fv. 705, spesielt for folk som bor langs vegen og på Elvran og Elvarli. Det er positivt for opplevelsen at gang-/sykkelvegen går i landskapet et stykke unna fylkesvegen på deler av strekningen.

6.6 Naturressurser, inkl. landbruk

Grusforekomster

Planområdet for den nye gang- og sykkelvegen berører en grusforekomst på Elvran. Norges geologiske undersøkelse (NGU) har vurdert forekomsten til å ha liten lokal betydning som ressurs. I følge NGUs ressursdatabase ser forekomsten ut til å ikke være interessant for uttak.

Dyrka mark

Ny gang-/sykkelveg vil føre til arealbeslag av dyrket mark. Planforslaget fører til at ca. 15 daa dyrka mark blir midlertidig beslaglagt i anleggsperioden og ca. 9 daa dyrket mark ikke lenger kan brukes til videre produksjon (se figur 6-1, 6-2 og 6-3). Rundt 3 daa skogsareal, i hovedsak kantvegetasjon/ikke-produktiv skog, vil måtte fjernes. Det er i bestemmelsene sikret at overskuddet av matjord gjenbrukes til jordbruksformål og istandsetting av sidearealene.



Figur 6-1 Permanent beslaglagt og midlertidig beslaglagt areal for dyrka mark. Ikke justert for endring av snarveg.



Figur 6-2 Permanent beslaglagt og midlertidig beslaglagt areal for dyrka mark.



Figur 6-3 Permanent beslaglagt og midlertidig beslaglagt areal for dyrka mark.

6.7 Grunnforhold

Geotekniske problemstillinger i forbindelse med utbyggingen er i hovedsak relatert til stabilitet av skjæringer/fyllinger. For å etablere gang- og sykkelvegen vil det kreves terrenginngrep i skrånende terreng. I forbindelse de geotekniske undersøkelsene ble det gjennomført stabilitetsberegninger i tre antatt stabilitetskritiske snitt, hvorav profil to er relevante for planforslaget.

I henhold til geoteknisk vurderingsrapport nr. 10205979-RIG-RAP-002 datert 06. februar 2019 er det dårlig stabilitet i eksisterende situasjon ved profil A. Gang- og sykkelvegen foreslås derfor lagt i motfylling i foten av skråningen for å unngå behov for omfattende terrengtiltak. Dette vurderes også som gunstig med tanke på anleggsgjennomføring. Den lave sikkerhetsfaktoren på totalspenningbasis kan aksepteres da tiltaket ikke forverrer stabiliteten. Mellom profil 750 og 850 skal det graves i sandmasser. Skjæringene må utføres med helning 1:2. Det kan imidlertid bli behov for overflatetiltak dersom finkornete masser (finsand, silt, leire) påtreffes under graving.

I profil C er stabiliteten tilstrekkelig både for eksisterende situasjon og for fremtidig situasjon for gang- og sykkelveg. Fylling profil C er gjennomførbar slik den er planlagt; sprengsteinfylling med helning 1:1,5 på fyllingsfront. Føringene for anleggsarbeider i forbindelse med etablering av skjæringer og vegfylling finner man i rapporten. Rapporten skal legges til grunn for videre prosjektering og dette er tatt inn i bestemmelsene. Rapporten ble utarbeidet i forbindelse med de tre alternative traseene tidlig i planprosessen.

6.8 Trafikkforhold

Tiltaket vil gi bedre trafikk sikkerhet ved at motorisert trafikk og gående/syklende blir adskilt på den aktuelle strekningen. Krysset mellom fv. 705 og fv. 6784 blir også strammet opp og forbedret, samt at 2 avkjørsler langs fv. 705 blir sanert. Dette gir til sammen en forbedret trafikk sikkerhet i området.

6.9 Støy og støv

Det er gjennomført en støyvurdering i forbindelse med at ny kryssløsning for fv. 6784 og fv. 705 legges nærmere en bolig. Resultater fra vurderingen viser en økning på 0 - 0,5 dB i støynivået for eiendom 199/1. Miljøverndepartementet sin retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442) krever at støyendring skal være på minst 3 dB for å ha tiltakskrav, og det er dermed ingen krav til støytiltak for boligen. Det vises til støynotat 10205979-RIA-NOT-001 for mer informasjon.

6.10 Barns interesser

Bygging av gang- og sykkelveg på strekningen vil være et positivt tiltak for barn og unge, spesielt for skolebarn mellom boligfeltet på Elvarli og oppvekstsenteret på Elvran. Tiltakene gjøres langs fylkesveg hvor det i dag ikke er tilrettelagt for myke trafikanter. Planforslaget vil gi en attraktiv og trafikk sikker gang- og sykkeltrasé på hele strekningen. Det ses på som positivt at gang-/sykkelvegen ikke går langs fv. 705 over store strekninger.

6.11 Sosial og teknisk infrastruktur

Stjördal kommune har planer om ny avløpsledning på strekningen, og ønsker i utgangspunktet å prosjektere og gjennomføre denne i samme trasé som gang- og sykkelvegen. Dagens høyspentlinjer som krysser planområdet vil bli hensyntatt og beholdt som i dag. Evt. justering av stolper må ses nærmere på før utbygging.

6.12 Universell utforming

Ny gang- og sykkelveg skal anlegges etter standard i vegnormalen. Dette vil bedre tilbudet langs hele strekningen med areal adskilt fra kjørevegen som gir et trygt tilbud også for dem som har nedsatt bevegelsesevne. Gang- og sykkelvegen vil ha en strekning ca. 100m med 7% stigning opp fra elvekryssingen sørover. Ellers er planen etter håndbok N100. I henhold til Statens vegvesens håndbok V129 - Universell utforming av veger og gater, kan det tillates stigning på 8% eller unntaksvis 10% på korte strekninger. Ettersom det er vanskelig å oppnå tilfredsstillende stigningsforhold, på grunn av naturgitte forhold, bør det vurderes tiltak som hvilemuligheter langs gang-/og sykkelvegen av hensyn til personer med rullestol.

Lengdeprofiler for strekningen vises på vedlagte C-tegninger.

6.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er foreløpig bevilget penger til planlegging av gang-/sykkelveg og nytt kryss ved kirka. Bevilgningen forventes minimum å gi en ferdig behandlet og gjeldende detaljregulering som dekker hele tiltaket.

6.14 Risiko- og sårbarhet

Oppsummering av samlet risikovurdering nedenfor. For hele ROS-analysen; se eget notat for ROS-analyse «Rapport 10205979_PLAN_RAP-001».

Hensikten med en ROS-analyse er å gjennomføre en systematisk kartlegging av mulige uønskede hendelser som har betydning for om arealet er egnet til foreslått utbyggingsformål, for derigjennom å

identifisere hvordan prosjektet ev. bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, jf. plan- og bygningslovens § 4-3.

I gjennomgangen av mulige risikoforhold er det identifisert 3 mulig uønskede hendelser som vurderes nærmere i egne analyseskjema, innenfor følgende temaer:

- Flom i vassdrag
- Skred i forbindelse med graving av fyllinger og skjæringer.
- Trafikkulykker

ROS-analysen peker på avbøtende tiltak som vil redusere sannsynligheten for og konsekvensene av de ulike hendelsene. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen.

Gitt at de foreslåtte tiltakene følges opp, vurderes risikoen forbundet med planforslaget å reduseres til et akseptabelt nivå. Samlet risikovurdering:

TILTAK - Reguleringsplan		
Uønsket hendelse:		Tiltak i planen:
Naturgitte forhold/naturhendelser		
1	Skred (jord/stein/kvikkleire)	Multiconsult har vurdert tiltaket i planen bebyggbar og skredsikker iht. aktuelle lover og forskrifter, forutsatt at det tas hensyn til råd gitt i foreliggende geoteknisk vurderingsrapport nr. 10205979-RIG-RAP-002 datert 06. februar 2019. Denne skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og dette er tatt inn i bestemmelsene.
2	Flom i vassdrag	Planforslaget berører områder for flomveier kartlagt i NVEs aktsomhetskart for flom. Elva Kleivåa kan føre til problemer ved en ev. flomsituasjon der elven oversvømmer gang-sykkelvegen og brua. Flomsonene innarbeides i tilhørende reguleringsplankart som er vist som aktsomhetsområde for flom. Det er gitt bestemmelse om at tilstrekkelig sikkerhet mot flom må utredes/ dokumenteres før gang- sykkelveg kan bygges.
Menneske- og virksomhetsbaserte farer		
3	Ulykke i av-/påkjørslar	Frisikt må sikres ved alle avkjørslar (plankart). Krav til frisiktsoner stilles i bestemmelsene.

Analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreduserende tiltak vil være mulig å redusere sannsynligheten, årsakene, sårbarheten, konsekvensene og usikkerheten ved de uønskete hendelsene.

Gitt at de foreslåtte tiltakene følges opp, vurderes risikoen forbundet med planforslaget og de foreslåtte tiltakene å reduseres til et akseptabelt nivå.

7 Merknader til varsel om oppstart og offentlig ettersyn

7.1 Sammendrag av innspill/merknader med kommentarer

Det er ved melding om oppstart av planarbeid kommet innspill fra 10 ulike parter. Disse er oppsummert og kommentert i tabellen under.

Avsender og sammendrag av innspill	Forslagsstillers kommentar
Statens vegvesen, 11.07.2018 Statens vegvesen er positiv til at det legges bedre til rette for gående og syklende langs fylkesvegen. Vi gjør i den forbindelse oppmerksom på dersom gang-/og sykkelvegen planlegges med en annen standard det som er angitt i vegnormalene, for eksempel ved at det etableres sti, smalt fortau, o.l., må det søkes Statens vegvesen om fravik før reguleringsplanen kan vedtas. Det er Trøndelag fylkeskommune som er fraviksmyndighet. Det bør også underveis i arbeidet avklares hvem som skal drifte tilbudet til de gående og syklende på strekningen. Vi anbefaler at kommunen følger opp reguleringsplanens ambisjoner i sine høringsuttalelser til fylkeskommunens vegstrategi.	Gang-/sykkelvegen er planlagt etter Statens Vegvesens håndbok N100. Det forutsettes at Stjørdal kommune og FK, SVV opprettholder dialog ift prosjektering og gjennomføring.
NVE, 10.07.2018 Informasjon om hvordan planstiller selv kan vurdere hvordan NVEs forvaltningsområder kan ivaretas i planleggingen. Viser til NVEs sjekkliste for arealplan-saker. Dersom planarbeidet berører temaene i sjekklisten skal NVE ha planen på høring.	Multiconsult har vurdert planen byggbar og skredsikker iht. aktuelle lover og forskrifter, forutsatt at det tas hensyn til råd gitt i foreliggende geoteknisk vurderingsrapport (vedlagt) og). Denne skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og dette er tatt inn i bestemmelsene. Planforslaget berører områder for flomveier kartlagt i NVE Atlas. Sikkerhet mot flom må dokumenteres før gang- og sykkelveg kan bygges. Dette er inntatt i bestemmelsene. Rapport for tilstandsanalyse av bru over Kleivåa er vedlagt.
Direktoratet for mineralforvaltning, 02.07.2018 Planområdet for den nye gang- og sykkelvegen berører grusforekomsten Elvran. Norges geologiske undersøkelse (NGU) har vurdert forekomsten til å ha	Det er ikke kjent for Stjørdal kommune at det er planlagt noe uttak av masser i

liten lokal betydning som ressurs. I følge NGUs ressursdatabase ser forekomsten ut til å ikke være interessant for uttak, men at dette må undersøkes nærmere. DMF vil påpeke at forekomster som er vurdert til å ha mindre verdi som ressurs likevel kan inneholde naturressurser egnet for utnyttelse. Arealinngrep som beslaglegger areal med kjente forekomster med mineralske ressurser bør vurderes om kan utnyttes til egnet formål, enten direkte ved utbyggingen av tiltaket, eller at masser tas ut og benyttes andre steder. Det vil være uheldig dersom planen utilgjengeliggjør masser som burde vært unyttet som byggeråstoff. For å kunne planlegge hvordan mineralske ressurser behandles i plan anbefaler DMF at kommunen prioriterer hvilke tilgjengelige ressurser fra forekomster med lokal betydning som kan båndlegges. En slik prioritering må være faglig begrunnet og det bør beskrives mulige avbøtende tiltak der kommunen velger å tillate båndlegging av ressurser.	området, foruten det som skjer ved anleggsarbeider i forbindelse med dette tiltaket. Man kan anta at all grusen som blir berørt av tiltaket med å bygge ny gang- og sykkelveg kan brukes som byggeråstoff. Store deler av forekomsten av grus ligger under dyrka mark.
Fylkeskommunen, kulturminner 27.08.2018 Varsel om arkeologisk registrering Trøndelag fylkeskommune har mottatt ovennevnte forhåndsvarsel om regulering til uttalelse. Før vi kan gi uttalelse må det foretas en arkeologisk feltregistrering innen planområdet for å avklare forholdet til <i>automatisk fredete kultur-minner</i> (fornminner). Kulturminnelovens § 8.4 forutsetter at forholdet til automatisk fredete kultur-minner avklares før endelig planvedtak kan fattes. Fylkeskommunen har plikt til å undersøke alt areal innen plangrensen, og for planleggingen er det viktig at dette gjøres så tidlig som mulig i planprosessen. En arkeologisk feltregistrering innebærer at arkeologer fra fylkeskommunen vil påvise alle kulturminner eldre enn 1537 innen planområdet. Slike kulturminner er fredet etter kulturminneloven og vil være premissgivende for regulering av arealet. Den arkeologiske registreringen samt nødvendig for- og etterarbeid bekostes av tiltakshaver med hjemmel i kulturminnelovens § 10, jfr. 9. Faglig vurdering Vi vurderer det som sannsynlig at planområdet inneholder hittil ukjente automatisk fredete	Aktsomhetsplikten etter §8 tas inn i bestemmelsene.

kulturminner, som gjennom årelang pløying eller annen mark-bearbeiding nå ligger skjult under markoverflaten. De topografiske forholdene på stedet samt nærheten til kjente kulturminner i området, gir høy prognose for funn av bosetningsspor fra steinalder/ bronsealder/ jernalder. Av dette følger at planområdet/utvalgte deler av planområdet må bli gjenstand for en arkeologisk registrering ved hjelp av metoden maskinell søkesjakt. Det kan også bli aktuelt med metallsøk i forkant av søkesjaktingen. Det som påvises ved maskinell søkesjakt er spor nedgravd i undergrunnen eller avsatt i jordlag under markoverflaten. Dette kan være ildsteder, brønner, veifar, dyrkingslag, gravminner, flintfunn, avfallsgroper, gjerdekonstruksjoner eller groper for smiing og jernfremstilling. De vanligste sporene er stolpehull, vegggrøfter og kokegroper. Forutsetninger for gjennomføring av feltarbeidet Fylkeskommunen er innstilt på å utføre feltarbeidet så snart tiltakshaver/ kommunen ønsker dette. Vi må imidlertid kontaktes i rimelig tid slik at vi kan gjøre nødvendige forberedelser. Feltarbeidet kan kun utføres på barmark, uten tele i grunnen og med tilfredsstillende lysforhold. Tiltakshaver må selv vurdere når det er hensiktsmessig å få utført det arkeologiske registreringsarbeidet i forhold til planprosessen. Fylkeskommunen, kulturminner 19.11.2019 - Uttalelse fra Fylkeskommunen etter valg av trasèalternativ 3 Vi viser til over nevnte plan og tidligere korrespondanse i saken. Ved valget av trasealternativ 3 vil store deler av tiltaket gjennomføres langs eksisterende veifar. Dette innebærer at vårt krav om behov for arkeologiske påvisningsundersøkelser i nevnte sak bortfaller, dette inkluderer kommunens plan om utbedring av krysset fv. 705/fv. 6784 (Ytteråsvegen) sørøst for Elvran kirke. Vi vil likevel minne om at det fortsatt kan ligge upåviste fredete kulturminner under nåværende markoverflate i eller inn mot planområdet. Vi vil derfor minne om aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8 dersom noen treffer på slike kulturminner under det videre arbeidet med planforslaget eller	Følges opp av Stjørdal kommune. Aktsomhetsplikten etter §8 beholdes fortsatt i bestemmelsene.
--	---

byggearbeidene. Dette pålegget må videreformidles til de som skal foreta arbeidet.	
Sametinget, 26.06.2018 Vi kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området. Sametinget har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget på det nåværende tidspunktet. Vi minner imidlertid om det generelle aktsomhetsansvaret. Dette bør fremgå av reguleringsbestemmelsene og vi foreslår følgende tekst når det gjelder dette: <u>Kulturminner og aktsomhetsansvaret.</u> <i>Skulle det under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.</i> Vi minner forøvrig om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda ifølge lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5m rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.	Aktsomhetsplikten etter §8 tas inn i bestemmelsene. Tas til etterretning.
Syklistenes landsforening, 25.06.2018 Innspill fra sykkel faglig hold: – Vurder en trase som tilbyr et trygt og attraktivt tilbud som oppfyller flest behov for daglige reisemål. – Traseen bør kunne delvis legges et annet sted enn direkte langs en fylkesveg, forutsatt at det oppfyller de trafikale ambisjonene. – Elvran oppvekstsenter er ventelig et sentralt reisemål for daglige reiser. – En trase som gir en kort, lesbar forbindelse til sentret anbefales; en forbindelse som går mellom fv705 og fv22 i nord-syd akse synes å være gunstig. – Et trygt tilbud mellom senteret og krysset der fv705 og fv. 6784 møtes bør inngå, for å et trygt gangtilbud til bussholdeplassen.	Planforslaget synes å være i tråd med anbefalingene fra Syklistenes landsforening. Noe høydeforskjell og noen bratte bakker må det nødvendigvis bli innenfor det aktuelle planområdet. Ny gang- og sykkelveg er lagt utenfor fylkesvegen på store strekninger, og ikke langs vegen.

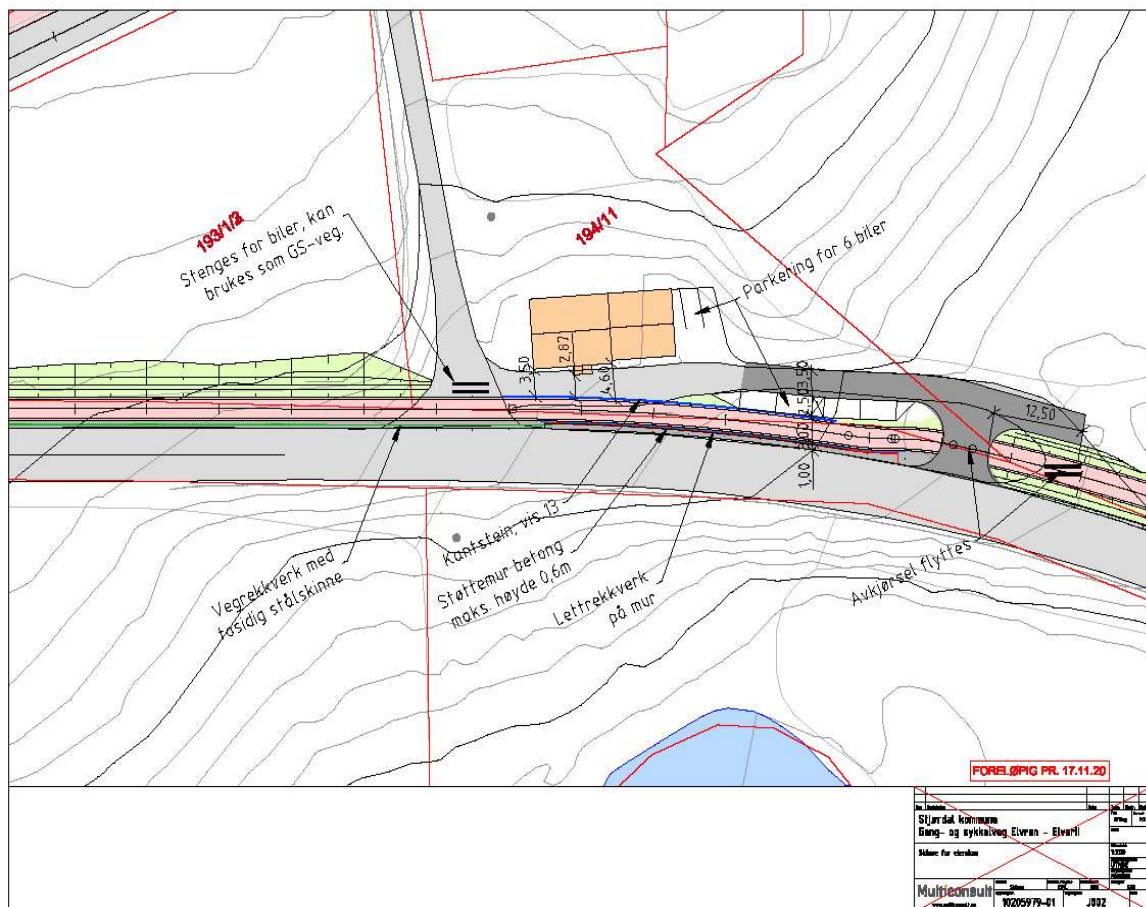
– En trase med minst mulig høydeforskjell og uten unødvendig bratte bakker bør søkes.	
Stjørdal kommune, kommunalteknikk, 27.06.2018 Kommunalteknikk, Stjørdal kommune varsler allerede nå om at kommunen vil ha med avløpsledning på strekningen, som kan prosjekteres i gang- og sykkelvegen. Kommunen kan prosjektere avløpsledningen evt. i samarbeid med firma som skal prosjektere gang- og sykkelvegen. En evt. prosjektering vil sannsynlig skje i regi av fylkeskommunen/Statens vegvesen Elvran avløpsrenseanlegg er forberedt for en videreføring av avløp på denne strekningen.	Reguleringsplanen gir muligheter for dette og en samordnet prosjektering må koordineres av kommunen ifb med byggeplanleggingen.
Mona og John Elverum, Elvran Øvre 10.08.2018 Som berørt grunneier på g.nr 199 b.nr 1 ønsker vi en plassering av ny gang- og sykkelveg over vår eiendom langs fv. 705 og ikke langs gamle Selbuveg som ble skissert som en løsning på en befaring i mars 2018. En gang- og sykkelveg langs gamle Selbuveg vil gjøre arronderingen av innmarka vår dårligere med tanke på fremtidig innmarksbeite. En gang- og sykkelveg parallelt med fv. 705 på hele strekningen fra Elvran til Elvarli boligfelt er etter vår oppfatning det beste alternativet for å få gang og sykkeltrafikken bort fra fv. 705. Det vil også være mulig med felles gatebelysning på fv.705 og gang- og sykkelvegen for å heve trafiksikkerheten ytterligere. Vi har forstått ut i fra befaring i mars 2018 og senere befaring med Multiconsult at det er ønskelig å se på en løsning med å bruke en «indre trase», noe også planområdet omfatter. En «indre trase» fra Elvran skole direkte ned til gamle Kleivåa bru og derfra opp mot gamle Selbuveg på østsiden av bebyggelsen på g.nr 194 b.nr. 7 og g.nr 199 b. nr 10. Dette vil medføre betydelig større tap av dyrka mark og dertil dårligere arrondering på de berørte eiendommene. Til sist gjør vi oppmerksom på at det er aktuelt med ny kommunal avløpsledning fra renseanlegget ved Kleivåa bru og opp til Elvarli boligfelt med påkobling av eiendommene langs strekningen og at dette med fordel kan utføres sammen med anlegning av gang- og sykkelveg.	I tidlig fase, og som grunnlag for reguleringen, ble det vurdert 3 hovedalternativer for framføring av gang- og sykkelvegen. Alternativ 1 innebærer ny gang- og sykkelveg som følger fv. 705 (på østsiden) over hele strekningen. Alternativ 2, «indre trase» som det henvises til, ble forkastet da trasealternativet hadde et for stort avvik fra dagens fv. 705-trasé. Alternativ 3 følger delvis fv. 705 og delvis den gamle riksvegen til Selbu. En vurdering av trasealternativene ble gjennomgått av Stjørdal kommune 24.01.2019. På bakgrunn av en vurdering av fordeler og ulemper konkluderte Stjørdal kommune med at alternativ 3 var den beste løsningen, og dette alternativet ble derfor lagt til grunn for videre planlegging. Bakgrunnen for valg av alternativ og konklusjon er oppsummert i kap 4.3 i denne planbeskrivelsen.

Oddbjørn Eide, kirkeverge i Stjørdal 5.11.2019 Støtter innspillet om at plassen foran kirkemuren mot fylkesvegen brukes av besøkende til kirken og til kirkegården som har litt utfordringer med å bevege seg. Denne plassen er godt egnet å parkere på for de som bruker rullestol/rullator, og brukes nok mest til det. I tillegg blir den naturlig nok benyttet som ordinær parkeringsplass ved begravelser og gudstjenester/høytider som samler mye folk i kirken. Da blir det knapphet på parkering. På vinteren har vi også utfordringer knyttet til tak-snø på nord-siden av kirken som stenger gangstien og også er til fare for de som trenger å bruke stien fra den store parkeringsplassen og ned til hovedinngang som går via bårehuset/toalettet. Vi har laget en trapp fra øvre parkeringsplass og ned, men denne kan naturligvis ikke brukes av rullestol/rullator. Da er vi avhengig av at det er mulig å bruke nedre port både til parkering og inngang. Det er derfor viktig at vi involveres på en god måte dersom dette området tenkes endret, slik at vi sammen kan legge til rette for gode alternativ og at vi bevarer best mulig universell tilkomst til Elvran kapell og til Elvran kirkegård.	Det er i forbindelse med kryssutbedringen utarbeidet forslag til plassering av busstopp, parkeringsplasser og grøntareal i det aktuelle området foran kirka. Her er det tilrettelagt for parkering og gangadkomst med universell utforming inn via dagens port til kirka. Illustrasjonsplan som er vedlagt planen skal være førende for hvordan området skal utformes ifb med bygging og omlegging av krysset og etablering av ny bussholdeplass.
--	---

Merknader etter offentlig ettersyn og ny begrenset høring etter at «snarveg» er tatt ut.	Forslagsstillers kommentar
Fylkeskommunen Gang – sykkelvegen bør legges langs fv 705 helt opp til krysset. Uheldig med 90 graders sving på GSV og bakken er bratt. Viser til behov for søknad om fravik pga avstandskrav mellom veg og GSV. Fylkeskommunen har gitt uttalelse på at de er tilfreds med at kommunen har endret planforslaget og at snarveg er tatt ut.	Kommunen har endret planforslaget iht. merknader fra vegeier og det er søkt om fravik fra vegnormal. Behandlet og godkjent av vegavdelinga i fylkeskommunen i november 2020.
Fylkesmannen Viser til at deres innspill ved oppstart ikke er kommentert i saken. Mener at det burde vært tatt en nærmere vurdering av standard på GSV, men signaliserer at	Multiconsult har ikke mottatt innspillet. Kommunen har heller ikke registrert noe innspill ved planoppstart.

løsningen er akseptabel ut fra landbrukshensyn, pga. trafiksikkerhet er et viktig samfunnshensyn. Forventer at det tas hensyn til vassdrag/miljøkvaliteter. Faglig råd om at det tas inn en sone for ivaretagelse av naturlig vegetasjonbelte jf. Vrl § 11. Faglig råd om at det tas inn bestemmelse som sikrer at uønskede arter ikke spres som følge av reguleringsplanen.	Det skal gjøres minst mulig inngrep, kun istandsetting av eksisterende bru over Kleivåa jfr. § 7 i reguleringsbestemmelsene. Tilfører et nytt pkt. 10.8.1 ang. uønsket spredning av arter.
Statens vegvesen Gang- og sykkelvegen reguleres langs fv. 705 opp til kryss med fv. 6784. Det søkes fravik fra radius ved 194/11 dersom pkt. 1 ikke etterkommes. Det må søkes fravik pga. stigningsforhold.	Dette er imøtekommet i nytt forslag. Dette blir da ikke nødvendig. Det er søkt og godkjent fravik på 2 forhold i planen til fylkeskommunen. Når det gjelder stigning mener vi det er innenfor vegnormalen i forhold til stigning/lengde på fravik – veinormal N 100.
NVE Generell uttalelse og viser til krav til vurdering innenfor flom og ras.	Det er utført geoteknisk vurdering og denne legges til grunn for utbyggingen. Det er stilt rekkefølgekrav om nærmere vurdering når det gjelder flom før utbygging.
Direktoratet for mineralforvaltning Vurdering av mineralske ressurser i området i forbindelse med tiltaket og kommunes ønsker om arealdisponering er tilfredsstillende vurdert.	Tas til etterretning.
Tensio Strømforsyningsanlegg må ivaretas. Dersom det kreves omlegging m.m er tiltakshaver ansvarlig. Ber om å bli kontaktet i videre planlegging/før byggefase for å ivareta sine anlegg.	Tas til etterretning. Må tas med i neste fase av planleggingen, slik at omlegging kan vurderes.
Innherred renovasjon (pr telefon okt. 2020) Kan stoppe på veien for å hente renovasjon, dette er vanlig på denne strekningen. Alternativt må de ha snuhammer.	Det er lagt inn snuhammer på eiendom 194/11, framkommer av skisse J002 dat. 17.11.20.
Asbjørn Elverum (194/11) Er fornøyd med trasevalg for deler av strekning – sør for elva Kleivåa, da han er kjent med grunnforholdene på stedet. Men har «innsigelser»	Det ble gjennomført befarig på eiendommen i oktober.

til løsning over eiendom 194/11 og snarvegløsningen. Ønsker også befaringsplass på eiendommen. Etter befaringsplass kommer nytt innspill/merknad om parkeringsplasser og snuplass. Tar høyde for at det er tiltakshaver som er ansvarlig for å etablere nye løsninger som framlagt ved bygging av gang- sykkelveg.	Det er gjort tiltak for å begrense inngrepet over eiendommen, ved å begrense avstanden mellom fv. 705 og GSV, ved bruk av rekkverk. Løsningen ble omsøkt til Fylkeskommunen og godkjent. Det ble framlagt skisse som viser snumulighet for lastebil og parkeringsplasser langs GSV. Skissen er lagt inn i planens beskrivelse. Endringer som følge av etablering er tiltakshavers ansvar.
Olav Aasvang (gnr/bnr 193/18) Ønsker møte med kommunen.	Det blir avholdt møte angående endringene og hvilken betydning dette har for eiendommen. Det har ikke kommet nye merknader etter møtet.



Skisse J002: Ny avkjørsel, snuplass på eksisterende adkomstveg og kantparkering mellom GSV og adkomstveg.