



Samlet saksframstilling

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	158/21	06.10.2021
Kommunestyret	79/21	07.10.2021

1-280 E14 gang- og sykkelveg Stjørdal - Hegra - reguleringsplan til sluttbehandling

Vedtak i Kommunestyret - 07.10.2021

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal til Hegra, plan-ID 1-280. Plandokumenter er sist revidert 24.06.2021.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

Behandling i Kommunestyret - 07.10.2021

Morten Harper (SV) fremmet følgende forslag på vegne av SV, Rødt, MDG og Venstre:

Stjørdal kommune vedtar strekningen fra Haraldreina (krysset Hognesaunevegen/Reealeen) til Hegra i detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal til Hegra, plan-ID 1-280.
Plandokumenter er sist revidert 24.06.2021.

Når det gjelder strekningen Haraldreina til Stjørdal sentrum sendes denne delen av detaljreguleringsplanen tilbake til kommunedirektøren for en nærmere utredning av eksisterende gang- og sykkelvei langs Hognesaunevegen som ønsket trasé, herunder eventuelle utbedringer. (UENDRET linje innstillingen: Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.)

Alternativ votering:

Utvalg Plan og miljøes innstilling vedtatt med 34 stemmer mot 7 stemmer for Harpers (SV) forslag.

Notat

Sak nr:
2019/998-30

Dato:
07.10.2021

Spørsmål og svar vedrørende detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal til Hegra. Plan-Id 1-280.

Til behandlingen i komunestyret 07.10.21.

I møtet i utvalg plan og miljø ble det stilt noen spørsmål som ble besvart muntlig. Svarene er skriftliggjort og presisert noe i dette notatet. I tillegg er noen spørsmål fra ordfører besvart av Statens vegvesen. Alt er sammenstilt i dette notatet.

Spørsmål 1:

Det ligger en hovedvannsledning på sørsiden av e-14 som kommer i konflikt med denne undergangen som vil fordyre utbedringen hvis denne undergangen skal bygges.

Svar: Dersom teknisk infrastruktur må flyttes vil dette gi økte kostnader.

Spørsmål 2:

Hver vår og høst oversvømmes åkrene på dette området med elvevann ved snøsmelting og kraftig nedbør, dette blir en stor utfordring for bruken av sykkelstien og undergangen.

Svar: Høy vannstand, nærhet til vassdrag og flomsone i området vil påvirke byggemåte og medføre behov for pumpe i undergang noe som vil øke kostnadene både i bygge- og driftsfase.

Spørsmål 3:

Barn sykler den snarest veien fra A til B, Gang og sykkelvæn langs e-14 blir ca 600m. kortere enn den som ligger der i dag, men det spiller ingen rolle, for de fleste bor midt i mellom den planlagte stien fra Haraldreina krysset, og vil benytte den som er i bruk i dag. De sykler ikke tilbake for og komme inn på Ny gang og sykkelvei.

Svar: Det er nok riktig, men den viktigste brukergruppen på strekningen fra Haraldreinakrysset til rundkjøringen ved Evja er beboere og næringsdrivende langs E14 på strekningen samt alle beboere øst for Haraldreinakrysset og videre østover langs E14.

Spørsmål 4:

På vinters tid er det ofte mye snøfokk og vind, og jeg ser for meg at da blir det syklet en annen vei der det er mere skjul for været.

Svar: Det er værutsatt uansett hvilken trase man velger da det er et åpent landskap. Det vil i slike situasjoner også være at noen velger andre transportformer.

Spørsmål 5:

Har Statens vegvesen en pott med penger som må brukes i år ?,

Svar: Statens vegvesen ønsket vedtatt plan rundt sommer 2021 for å kunne komme i gang i 2022. Før prosjekt kan få midler må det være vedtatt plan med oppdaterte kostnadsberegninger.

Spørsmål 6:

Hvis vi går for alternativ løsning på gang og sykkelvei slik det er i dag, hva gjør statens vegvesen med gang og sykkelveien videre?

Det beste for oss hadde vært å utsette saken hvis mulig til neste møte, slik at vi da kunne ha fått inn folk fra Statens Vegvesen til å svare på våre spørsmål.

Hvis potten må brukes i år, kan vi likevel utsette til neste møte plan og miljø 27/10?

Kan deler av planen realiseres, og den siste biten fra Haraldreina til Ligaardkrysset utsettes.

Svar: Det er kommunestyret som er planmyndighet og avgjør hva man vil vedta. Det er imidlertid usikkerhet rundt hvilke valg Statens vegvesen da vil gjøre. Dersom planforslag endres vesentlig etter høring skal planforslaget sendes på ny høring. Å ta ut den mest bynære delen av gang- og sykkelvegen vurderes å være en vesentlig endring. Statens vegvesen, som riksvegforvalter og fagansvarlig sektormyndighet for trafikk sikkerhet, har ved høring påpekt at det er viktig med et godt, sammenhengende tilbud langs E14 og har varslet at de vil vurdere innsigelse dersom planforslaget endres slik at planens intensjoner/funksjoner ikke ivaretas. Dette kan være reduksjon av standard eller flytting av trase. Statens vegvesen, som utbygger, vil dersom planen endres måtte gjøre en ny vurdering av prosjektet. Se for øvrig spørsmål 5 og siste side i dette notatet.

STREKNINGSVISER VURDERINGER

G/S-vei Haraldreina-Evja:

- Hva er dyrkajordbeslaget på g/s-vei fra Haraldreina til Evja?

Permanent arealbeslag på strekningen blir 15 daa.

- Hva er kostnadsberegningen på tiltaket?

Det er innhenta nylige kostnadsestimater for g/s-veg. Generelt vil løpemeterpris i lett terreng ligge i underkant av 20 000 kr. Eksakt løpemeterpris for de enkelte delstrekningene krever næyere gjennomgang av kostnadsanslaget.

- Hvor mange er beregnet å bli brukende g/s-veien på denne strekningen? Hva sier sist foreliggende trafikk telling om gående/syklende langs denne aksene (enten langs e14 eller alternativruter)?

Som det går fram av planbeskrivelsen flere steder, så har Statens vegvesen ikke konkrete tellinger siden det ikke finnes et reelt tilbud på strekningen i dag. Både Haraldreina og Ystineset ligger innenfor nedslagsfeltet til Stjørdal sentrum både mtp. sykkel og overkommelig gangavstand og tilbudet vil være kortere enn alternativene langs Hognesaunvegen og Reealleen. Det er flatt og en opplagt rute å velge, selvsagt avhengig av målpunktene i sentrum. Spesielt velger syklister korteste og raskeste veg. Alternativet via Hognesaunvegen vil representere en planfri løsning med etablert undergang, mens Reealleen innebærer noe stigning og sambruk med lokalveg. Se ellers alternativsvurderingene i kap. 5.1 i planbeskrivelsen.

G/S-vei sør for E14 mellom Ydstinesveg og Haraldreina:

- Hva er dyrkajordbeslaget på g/s-veiløsningen sør for E14 mellom Ydstinesvegen og Haraldreina?

Dersom det ikke bygges g/s-veg langs sørside mellom Ystinesvegen og Haraldreina vil det permanente arealbeslaget reduseres med 6 daa. sammenlignet med høringsforslaget (samlet = 39,2 daa.)

- Hva er kostnadsberegningen på tiltaket?

Se svar til delstrekning Haraldreina-Evja over. På denne delstrekningen vil lm-pris være noe lavere da belysning legges til nordside av E14.

- Hvor mange er beregnet å bli brukende g/s-veiløsningen på denne strekningen?

Statens vegvesen har ikke konkrete tall på dette, siden det ikke er tilrettelagt løsning her i dag, men begrunnelse er hentet fra planbeskrivelsens kap. 5.2:

«Begrunnelsen for g/s-veg også på sørsiden mellom Haraldreina og Ydstinesvegen, er trafiksikkerhet og skoleveg. Det er flere boliger/gårdstun langs Ydstinesvegen. Planforslaget vil omfatte flere eiendommer som ikke har tilkomst til kommunal g/s-veg i vest ved Kongsreina. Kommunen har tidligere foreslått en forbindelse fra Ydstinesvegen til denne, men dette er ikke gjennomført pga. hensynet til arrondering og dyrket mark. Lokalveg i sør via Prestmovegen til skole er en omveg, og den har ikke god nok trafiksikkerhet for skolebarn i dag. Det er også 6 nye boliger under planlegging vest for sykkelvelodromen som tilknyttes Ydstinesvegen. Reguleringsplanen er nylig vedtatt i kommunen.

Det er i dag elever som har vedtak om farlig skoleveg, og som tar buss fra Ystines til Haraldreina skole, en strekning på 600 m. Det foreslås ikke regulert holdeplass ved Ystines, men det foreslås gang- og sykkelveg på nord- og sørsiden av E14 vestover til eksisterende gang- og sykkelveg ved Haraldreina. Elevene fra Ystines vil kunne gå/sykle til skolen med foreslått løsning. Kollektivtransportør AtB ønsker denne løsningen.»

I kap. 4.7.2 Barn og unges interesser er følgende mer overordna beskrivelse:

«Ved Haraldreina er det barneskole og et enkelt idrettsanlegg. Nærmiljøet benyttes til turer, deriblant Pilegrimsleden og skogen nord for E14. Det er undergang på E14.

I Hegra er det barne- og ungdomsskole, idrettsanlegg og muligheter for andre aktiviteter i sentrum. Turstier og skiløyper gir mange muligheter for aktiviteter for barn. Hegra kirke er også et samlingspunkt i øst. Skolevegen er utrygg på strekningen, og barneskoleelever har busstransport i dag.

- Hva sier sist foreliggende trafikkteiling om gående/syklende langs denne aksen (enten langs E14 eller alternativruter)?

Se besvarelse vedr. Haraldreina-Evja på dette punktet.

Det er gjennomført en skoletråkkregistrering senest i 2018. Denne har fokus på behov og utfordringer knyttet til skoleveg og til-fra fritidsaktiviteter. Konkrete tall foreligger ikke.

STATENS VEGVESENS SVAR PÅ SPØRSMÅL OM INNSIGELSE OG KLAGE VED DELING AV PLANEN I TO

Statens vegvesen oppfatter at det fra politisk hold er fremmet forslag om å gjøre nye vurderinger av løsning mellom Haraldreina-Evja/Ligaardskrysset.

Reguleringsplanens helhetlige vurderinger for trafiksikkerhet og funksjonalitet svekkes ved å dele planen i 2. På så kort varsel har Statens vegvesen ikke fått noen uttalelse fra

prosjekteier/ledelsen i Statens vegvesen om dette prosjektet er aktuelt å prioritere med evt. endrede forutsetninger. Statens vegvesen viser her til vegvesenets merknad til høringsforslaget (Divisjon Transport og samfunn/Transportforvaltning midt):
«Eventuelle vesentlige endringer av standard eller traséframføring gir grunnlag for nytt offentlig ettersyn med varsel om mulig innsigelse fra vår side som forvalter av riksveg og som sektoransvarlig for trafiksikkerhet.»

Videre står følgende om Hovednett for sykkel:

«Hovednett for sykkel Stjørdal» fra 2009 danner grunnlaget for «Handlingsplan for Sykkelby Stjørdal», vedtatt av kommunestyret i 2011. Hovednett for sykkel ble revidert i 2018, hvor også strekningen mellom Evja/Ligaardskrysset og Haraldreina ble innlemmet i hovednettet. En forutsetning for at det nasjonale målet om en omfordeling av transport fra personbil til sykkel og gange skal oppfylles, er at alternativet framstår attraktivt. Statens vegvesen har hele tiden argumentert for at hovednettet i Stjørdal bør følge E14 som den raskeste traséen for å sikre at det separate tilbudet faktisk blir benyttet. Tilrettelegging for sykkeltrafikk som erstatning for personbiltrafikk handler ikke om turstier og idylliske traséer, men om effektiv reise mellom start og mål. Det er derfor viktig at gang-/sykkelvegen ligger nærført E14.

Statens vegvesen understreker at det i planbeskrivelsen er gjort inngående vurderinger av eksisterende tilbud for myke trafikanter / g/s-alternativer, og de ser ikke at en evt. utsettelse av planbehandlingen eller en nærmere vurdering av løsning på delstrekningen vil endre vegvesenets tilråding i saken.

Det vises også til at Statsforvalteren i sin merknad ikke hadde innsigelse til etablering av g/s-veg på delstrekning Haraldreina-Evja/Ligaardskrysset. Innsigelsen gikk på behovet/omfanget av det midlertidige anleggsbeltet over dyrkamark og mangelfull begrunnelse for g/s-veg trasé sør for E14 mellom Haraldreina-Ydstinesvegen. Etter dialogmøte og oppdatering av plandokumentene ble innsigelsen trekt.

Bente Næverdahl
Kommunalsjef Samfunn

Geir Aspenes
Sektorleder Areal og miljø



Statens vegvesen

Notat

Til: Stjørdal kommune
Fra: Astrid Eide Stavseng
Kopi til:

Saksbehandler: Guri Pedersen Skei
Tlf saksbeh.
Vår dato: 30.09.2021

E14 Stjørdal – Hegramo, g/s-veg, detaljreguleringsplan. Vurdering av forslag med undergang ved Ydstinesvegen

Statens vegvesen har sett på hvordan en undergang ved Ydstinesvegen vil påvirke arealbeslag og hva som kan være konsekvenser av en undergang ved Ydstinesvegen. En undergangsløsning ved Ydstinesvegen vil i tilfelle erstatte g/s-vegen på sørsiden av E14 mellom Haraldreina og Ydstinesvegen, som er foreslått i planforslaget.

Det er sett på to alternativ til løsning.

1. Alternativ 1:

Undergang med rampe bare i en retning da det tar mindre areal. Hovedretning er vist mot vest, dvs. mot Haraldreina skole og omegn.

2. Alternativ 2:

Undergang som en del av hovedvegnettet som gir lik utforming både mot øst og vest.

Felles for begge alternativer:

E14 ligger på høyde ca. 5,4 moh.

Undergang vil komme ca. 3,8 – 4 m under E14 med fri høyde 3,5 m, dvs. g/s-veg i undergang vil være på +1,4 til +1,6 moh.

Bunn av undergang er trolig under grunnvannstand så pumpesystem må til, og dermed tett trau (betongmur) til en viss høyde for å unngå vanninntregning i undergang.

Stjørdalselva flommer innover dette området, samt at Byabekken renner rett nord for næringsområdet på Ystineset.

Geoteknikk og kompetanse innen vatn og avløp (V/A) må vurdere om en undergangsløsning er gjennomførbar.

– Minstekrav til radius for g/s-veg er benyttet. Plassering av ramper og inngrep er ikke optimalisert. Murer er ikke inntegnet.

– Evt. rekkverksplassering og kurvejustering i krysset mellom E14 og Ydstinesvegen for å få tilfredsstillende sikt er ikke vurdert.

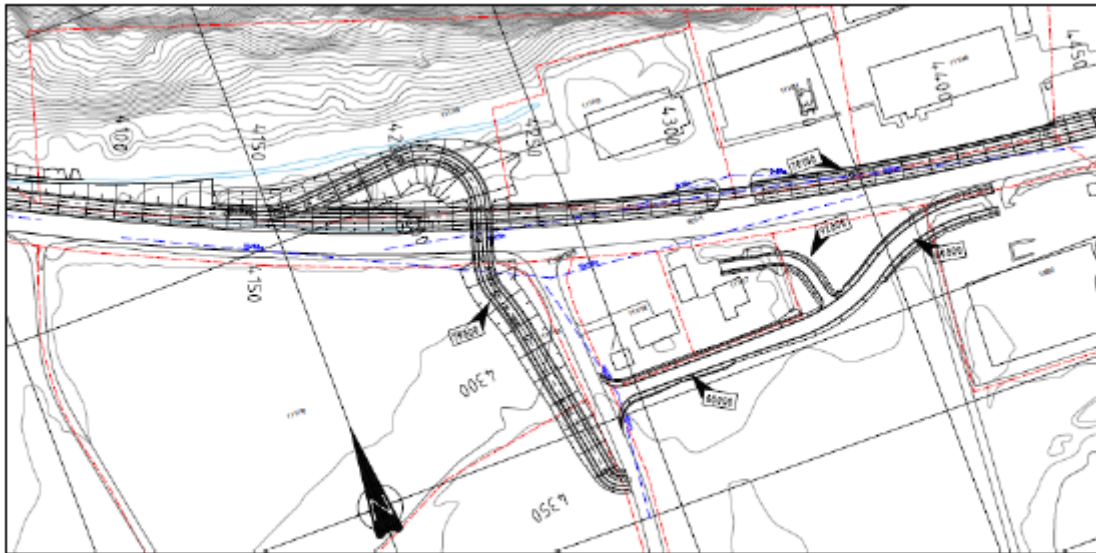
- En undergang vil være utfordrende med hensyn til vannsituasjonen, høydeforskjeller og arealbruk. Løsningen vil være kostnadskrevende.

Alternativ 1

G/s-veg beholdes i samme høyde som E14, dvs. ligger langs E14 med undergang på nordside. Hovedruta for g/s-veg påvirkes ikke av undergangen til Ystinesvegen, syklende og gående slipper opp og ned ved undergang.

Undergang har hovedretning mot Stjørdal, vestover. Løsningen blir en vesentlig omveg for de som skal østover, men den sparer areal sammenliknet med alternativ 2.

Det er liten høydeforskjell til bekken i bakkant mot nord, og det er fare for at vannet renner ned i undergangen. Alternativt må bekken legges i rør.



Planskisse av alternativ 1. Byabekken er vist med lys blå farge nord for g/s-veg.



Enkel vegmodell i 3D av alternativ 1, sett mot øst. Felleskjøpet er nærmeste nabo i øst.

Undergangen blir lang da den skal under både E14 og g/s-veg. Pga. sikt og drift bør det være grøft/rabatt mellom g/s-veg og E14. Dette gir en undergang som er ca. 16–17 m, dvs. ca. 6,5–7 m lenger enn alternativ 2. Man kan redusere med rekkverk mot E14, men det er ikke ønskelig pga. sikt i avkjørsler og tekniske anlegg.

Ramper er vist med 5 % helning da det er skoleveg, men kan evt. justeres til 7 % da den ikke er en del av hovedrute. Krav til universell utforming er 5 %.

Skolebarn som skal til Haraldreina skole får en omveg da de må krysse E14 i to underganger. Dette gjelder også busspassasjerer ved Haraldreina og de som skal til Hognesaunvegen. Undergang ved Haraldreina er noe bratt på nordside.

Alternativ 2

G/s-veg senkes slik at undergang gir lik bruk begge veger, og den blir en dal/nedsenkning på hoved g/s-vegen. Undergang blir kortere enn alternativ 1 da bare E14 skal krysses. Undergang blir ca. 9–10 m.

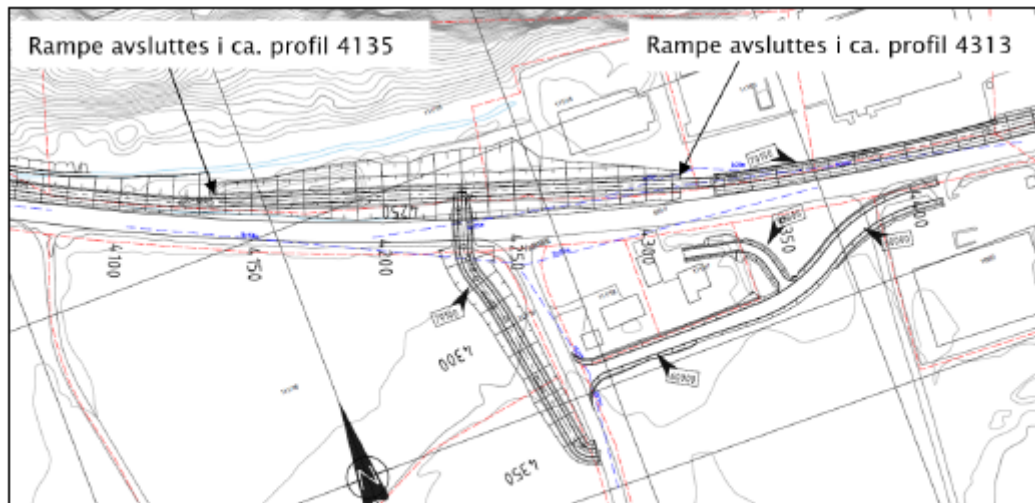
Ramper langs E14 skal ved dette alternativet skal ha 5 % da det er hovedrute for gang- og sykkelvegtrafikk. Rampe på sørside av E14 langs Ydstinesvegen kan evt. justeres til 7 %, men det har lite å si arealmessig så den er tegnet med 5 % (skoleveg).

Undergang skal ha sikt i begge retninger så den kommer et stykke ut fra E14. Pga. areal og grunnvann bør det være mur på deler av rampe, men skråning bør benyttes for å gjøre den mer åpen og attraktiv. Murer er kostbare, men det vil ta unødvendig mye areal hvis bare skjæring benyttes. Krav til radius er 40 m.

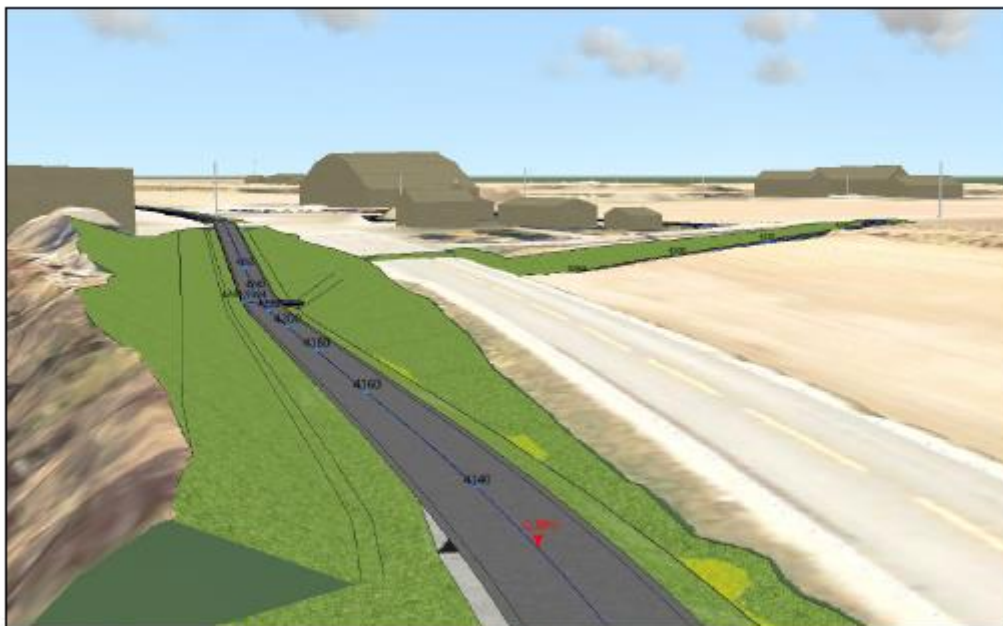
Skråningshellingen opp mot E14 blir i bratteste laget, 1:1,5 på de nærmeste 25 m til hver side av undergangen. Det er for liten plass til rekkverk langs E14 slik at g/s-vegen i bunnen evt. må flyttes lengre ut, eller man må inn med langsgående mur.

Avrunding av kantlinjene i krysset mellom g/s-vegene er ikke vist. Siktkontroll er heller ikke gjennomført her.

Løsningen med gjennomgående g/s-veg gjør at den bare så vidt er oppe på nivå med E14 ved avkjørselen til Felleskjøpet. Undergangen kan evt. flyttes lengre vest, men det krever større beslag av landbruksjord på sørsiden av E14. Areal ved Felleskjøpet blir sterkt berørt, og kjøring rundt bygget vil ikke lenger være mulig.



Planskisse av alternativ 2 med ramper på nordside av E14.



Enkel vegmodell i 3D av alternativ 2, sett mot øst. Skisse viser ikke utforming av undergang.

Innstilling i Utvalg Plan og Miljø - 06.10.2021

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal til Hegra, plan-ID 1-280. Plandokumenter er sist revidert 24.06.2021.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 06.10.2021

Lise Rasmussen (MDG) fremmet følgende forslag:

Planen østover fra Haraldreina til Hegra vedtas som den ligger, men gang- og sykkelveg på strekningen Haraldreina - Evja/sentrum utredes nærmere og sees i sammenheng med eksisterende gang- og sykkelveg om Hognesaunvegen til Haraldreina.

Rasmussens (MDG) forslag falt med 10 stemmer mot 1 stemme for forslaget.

Kommunedirektørens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Stjørdal kommune vedtar detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal til Hegra, plan-ID 1-280. Plandokumenter er sist revidert 24.06.2021.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

Vedlegg:

Vedlegg:

1-280 Plankart_2021.06.24

1-280 Bestemmelser_2021.06.24

1-280 Planbeskrivelse_2021.06.24

1-280 ROS-analyse_2021.06.24

1-280 Støyvurdering

1-280 Innspill og merknader

1-280 Statsforvalterens brev av 02.07.2021- bekreftelse på imøtekommet innsigelse

1-280 Referat møte vedr. innsigelse datert 24.06.21, rev. 30.06.21

1-280 Befaringsrapport kollektiv

1-280 E14_utredning

1-280 Geoteknikk

1-280 Gluggbekken gs-bru

1-280 Miljøtekniske undersøkelser

1-280 Skredfare og geologi

Særutskrift 1-280 E14 gang- og sykkelveg Stjørdal - Hegra - reguleringsplan til behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

1-280 Tegningshefte inkl. støyberegninger

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommuneplanens arealdel for perioden 2013-2022, vedtatt 20.03.2014, revidert 05.10.2017 og 22.11.2018

Hovednett for sykkel, gjeldende fra 2009 og høringsutgave 2018

Sammendrag:

Planforslaget omfatter gang- og sykkelveg fra rundkjøring ved Evjegrøfta til Bøstad samt busslomme vest for BEST bensinstasjon i Hegra. Gang- og sykkelvegen er lagt på nordsiden av E14. Ved Håvereina utbedres i tillegg kurvatur på E14. Øst for Haraldreina foreslås supplerende gang- og sykkelveg fram til Ydstinesvegen på sørsiden av E14.

Forslag til reguleringsplan ble fremlagt til sluttbehandling i utvalg plan- og miljø 01.09.2021 og kommunestyret 09.09.2021. Kommunestyret vedtok å sende saken tilbake til kommunedirektøren, med henstilling om at fremsatte forslag skal følge saken til videre behandling. Disse momentene er omtalt i siste del av vurderingskapittelet som SVAR PÅ FORSLAG VED ANNENGANGSBEHANDLING.

Forholdet til Kommunedirektørens habilitet er løst ved at kommunaldirektøren i Selbu er ansvarlig for saken og møter i kommunestyret.

Saksopplysninger

PLANFORSLAGET

Forslagstiller er Statens vegvesen. Bakgrunn for saken og beskrivelse av tiltaket fremgår av planforslaget med tilhørende beskrivelse. Planforslaget består av kart, bestemmelser og beskrivelse. I tillegg foreligger risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) og andre temarapporter.

HENSIKTEN MED REGULERINGEN

Hensikten med reguleringen er å tilrettelegge for sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegra. Ny gang- og sykkelveg foreslås på nordsiden av E14 for å få til sammenhengende gang- og sykkelveg uten omveger, unødvendige stigninger og kryssinger av E14. Planforslaget knytter seg til eksisterende gang- og sykkelveg på strekningen.

FORHOLDET TIL OVERORDNEDE PLANER

Planforslaget er i hovedtrekk i tråd med overordnede planer. Gang- og sykkelveg er i samsvar med kommuneplanens arealdel for perioden 2013-2022, unntatt strekningen fra rundkjøringen ved Evjegrøfta til Haraldreina. Denne strekningen er foreslått som del av hovednett for sykkel i høringsutgave av revidert hovednett for sykkel (fra 2018) som etter planen skal tas inn i kommuneplanens arealdel ved neste revisjon.

FØRSTEGANGSBEHANDLING

Planforslaget ble førstegangsbehandlet av utvalg plan og miljø den 07.04.2021 sak 68/21. Utvalg plan og miljø vedtok å fremme saken og sende den på høring og legge den ut til offentlig ettersyn.

HØRINGSUTTALELSER:

Statens vegvesen sendte planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn i perioden 17.04.2021-31.05.2021.

Det kom inn totalt 23 uttalelser. Disse følger saken som vedlegg. Merknadene er oppsummert og vurdert av Statens vegvesen i eget notat.

INNSIGELSER

Statsforvalteren i Trøndelag fremmet innsigelse til planen ut fra nasjonale føringer for jordvern. Innsigelsen omhandlet omfang på det midlertidige anleggsbeltet samt manglende behovsvurdering av traseen på sørsiden av E14 øst for Haraldreina fram til Ydstinesvegen.

ENDRINGER ETTER HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Som ledd i kvalitetssikringen av planforslaget, og for å imøtekomme høringsuttalelser og innsigelse, er det gjort mindre endringer.

Endringer i plankart:

- Alle plankart: Endret generell bredde på midlertidig bygge- og anleggsområde (#1) fra 15m til 10m av hensyn til dyrket mark.
- Plankart 1 og 2: Endret avkjørsel til kryss ved næringsarealer på Evja, profil 2260. Avstand i avkjørsel/kryss til gang- og sykkelveg økes fra 3m til 5m fra vegkant på E14.
- Plankart 3: Undergang ved Haraldreina er vist i vertikalnivå 1 (under bakken), eget utsnitt.
- Plankart 4: Gårdsveg til Vestre Ysti er lagt inn med midlertidig bygge- og anleggsområde #6. Veg skal fjernes og legges til dyrket mark.
- Plankart 4: Grøft mot næringsarealer Ystineset (Felleskjøpet og Veidekke i dag) er redusert til rabatt med kantstein, bredde 1 m. Midlertidig bygge- og anleggsområde, merket #4 og #5 er noe utvidet for å få tilpasset ny situasjon med rabatt i stedet for grøft mot kjørearealer.
- Plankart 4 og 5: Grøft mot fremtidig næringsarealer er redusert fra 3 m grøft til rabatt med bredde 2 m.
- Plankart 6: Kollektivholdeplass er oppgradert med plattform for østgående buss.
- Adkomstveg til Voll gård er utvidet til bredde 5m slik at to biler kan møtes i avkjørsel.
- Plankart 7: Støyskjerm er lagt inn på topp mur i Håvereina. Høyde 1,2m over terreng.
- Plankart 9: Kollektivholdeplass er oppgradert med plattform for vestgående buss.

Endringer i bestemmelsene:

- § 3 b) Støy.

Reguleringsbestemmelse § 3 b), siste avsnitt, er oppdatert med supplerende tekst om støy.

- § 3 f) Kulturminner og aktsomhetsplikten.

Reguleringsbestemmelse er oppdatert ved at også Sametinget er tatt med.

- § 5 c) Kjøreveg, annen eierform (f_SKV1- f_SKV7).

Adkomstveg til fiskerett for grunneier for eiendom gnr./bnr. 128/1 er tatt inn og sikret i bestemmelse §5 c).

- § 10 f) Områder med bestemmelser iht. § 12-7.

Etter dialog med Statsforvalter er § 10 oppdatert med punkt f) der det går frem at eksisterende adkomstveg til Vestre Ysti skal tilbakeføres til dyrket mark.

- § 11 a) Gjennomføring og ferdigstilling (rekkefølgebestemmelser).

Rekkefølgebestemmelse § 11 a) er oppdatert med et punkt om håndtering av drikkevann/hovedvannledning i anleggsfasen.

- § 11 g) Gjennomføring og ferdigstilling (rekkefølgebestemmelser).

Reguleringsbestemmelse § 11 g) er oppdatert slik at reisende/myke trafikanter ivaretas i anleggsfasen.

- § 11 h) Gjennomføring og ferdigstilling (rekkefølgebestemmelser).

Rekkefølgebestemmelse § 11 er oppdatert med bestemmelse punkt h) for alle aktuelle tiltak som berører vassdrag i byggefasen.

Endringer i planbeskrivelse:

Planbeskrivelsen er oppdatert i samsvar med endringer i kart og bestemmelser, blant annet er følgende endret, med henvisning til kapittel:

- 5.2 Arealbruk og valg av trafikkdelar mellom E14 og gang- og sykkelveg er oppdatert med vurderinger om dyrket mark, jf. bemerkninger fra Statsforvalteren i Trøndelag.
- 5.7 Kurvatur på E14 ved Håvereina er oppdatert med litt mer utfyllende tekst om valg av vegstandard i kurve.
- 7.1 Arealbruk og forholdet til arealplaner på strekningen er oppdatert med henvisning til § 9 i Jordloven.
- 7.4 Landbruk er oppdatert med bredde på bygge- og anleggsområde, 10 m.
- 7.4.1 Arealbeslag av dyrket mark er oppdatert med nye tall for dyrket mark. Tall i høringsutgave omfattet alle LNFR-områder.
- 7.11 Støy er oppdatert med støytiltak for eiendom gnr./bnr. 128/3 Håvereina.
- 8.3 Midlertidige bygge- og anleggsområder er oppdatert med #6 ved Ystineset og tilføyelse på støy i anleggsfasen.
- Kapittel 10 er supplert med kap. 10.2 etter høring med oppsummering og kommentarer til merknadene.

Vurdering

INNKOMNE MERKNADER

Statens vegvesen har gjort en oppsummering og vurdering av de innkomne innspillene. Statens vegvesen har gjort endringer i planforslaget for å imøtekomme en god del av merknadene. Kommunedirektøren støtter de vurderingen som er gjort. Under er den del hovedpunkter kommentert/vurderinger knyttet til noen av innspillene.

Mattilsynet

Hensyn til vannforsyningssikkerhet er ivaretatt gjennom bestemmelse om krav til VA-plan som skal inkludere vurderinger for å sikre hovedvannsledning og ev andre vannledninger.

Direktorat for mineralforvaltning

Planforslaget endrer ikke situasjonen ved Bergskeiva og kommer derfor ikke i konflikt med mineralressurser i området.

Statsforvalteren

Strekningen fra Evjegrøfta til Haraldreina ligger ikke inne i kommuneplanens arealdel og vedtatt hovednett for sykkel fra 2009, men ligger inne i revidert utgave som var på høring (2018) og vil bli foreslått tatt inn i kommuneplanens arealdel ved pågående revisjon.

Det foreligger en interessenmotsetning mellom ønsket om en kort, trygg og effektiv gang- og sykkelveg og ønsket om å ta vare på dyrkamark. SVV har redusert midlertidige anleggsområder fra 15 til 10 m bredde ut over det som er regulert til trafikkområde etter høring og da berøres mindre dyrkamark.

Planbeskrivelsen og vurderingene av innkomne merknader gir nå en bedre begrunnelse for behovet for dobbel løsning med gang- og sykkelveg fra Haraldreina til Ydstinesvegen.

ATB

Det er gjort justeringer på noen holdeplasser etter innspill fra ATB, blant annet for å sikre plattformareal. En del andre ønsker må tas i egne prosesser da holdeplassene ligger utenfor plangrensen.

Statens vegvesen

SVV påpeker at det er særlig positivt at gang- og sykkelveg legges nær E14, da det vil øke bruken. De fraråder andre lokalvegtraseer da man fortatt vil få gående og syklende lang E14.

Det er positivt at gang- og sykkelvegen holdes på en side da det gir god transportkvalitet og redusert risiko for kryssing av E14 i plan siden over- og underganger oppfattes som omveger.

Fylkeskommunen

Fylkeskommunen minner om at vannforskriften er hjemlet i plan- og bygningsloven og at dette gjør planmyndigheten ansvarlig for å sikre at vannforskriften er ivaretatt i planen. De savner en vurdering av §12 fra kommunen og ber om at dette gjøres for fremtiden. Fylkeskommunen vurderer det slik at tiltaket vil ikke forringe miljøtilstanden i vassdraget (§4), §12 er ivaretatt og de har dermed ingen merknader. Planforslaget var vurdert mot vannforskriften og kommunedirektøren vurderte at planforslaget hadde tatt hensyn til vassdrag og stilt tilfredsstillende krav blant annet mhp kvalitet ved omlegging av bekk. Dette fremkommer dessverre ikke i saken som en § 12 vurdering.

Næringsaktører ved Ydstines

Næringsaktører er bekymret for trafikk sikkerhet og tap av areal og ber om at gang- og sykkelveg legges sør for E14. Planforslaget er etter høring justert noe for å gi mer næringsareal. Blant annet er 3m grøft erstattet med smalere rabatt. Kantstein brukes da som skille mellom gang- og sykkelveg og næringsareal. Løsninger er drøftet i møte med partene, som fortsatt er bekymret, men de har fått en forklaring. Det vil være flere ulemper ved å legge gang- og sykkelvegen på sørsiden av E14 og den vil fortsatt ta noe næringsareal og vil da også måtte krysse Ydstinesvegen med blandet trafikk inkl. næringstrafikk.

Generelt om strekningen Evjegrøfta – Haraldreina

Innspillene spriker mhp valg av løsning på strekningen mellom Evjegrøfta og Haraldreina. Flere støtter valget om å legge gang- og sykkelvegen parallelt med E14 helt ned til Evjegrøfta da alternativene ikke tilfredsstiller krav til kurvatur, bredde og stigning. Andre er negative til løsningen og mener alternativene er gode nok og at man da vil spare dyrkamark og penger. Den største utfordringen i saken er avveiningen mellom jordvern og trafikk sikkerhet. Statens vegvesen har redusert inngrepene noe gjennom å redusere areal til midlertidig anleggsområde. Det er etter høring gjort nye vurderinger av standard og lokalisering av gang- og sykkelvegen og konklusjonen er at Statens vegvesen anbefaler løsningen som nå framlegges.

INNSIGELSER

Statsforvalteren i Trøndelag fremmet innsigelse til planen. Etter dialog med Statsforvalteren og Statens vegvesen er planforslaget revidert. Planbeskrivelsen er oppdatert med begrunnelse for reduksjon i midlertidig bygge- og anleggsområde, samt begrunnelse for g/s-veg-trasé på sørsiden av E14 mellom Haraldreina og Ydstinesvegen. Plankart og reguleringsbestemmelser er også oppdatert med bakgrunn i dette. Innsigelsen er nå trukket og kommunestyret kan gjøre endelig planvedtak.

SVAR PÅ FORSLAG VED ANNENGANGSBEHANDLING

Forslag til reguleringsplan ble fremlagt til sluttbehandling i utvalg plan- og miljø 01.09.2021 og kommunestyret 09.09.2021. Kommunestyret vedtok å sende saken tilbake til kommunedirektøren, med henstilling om at fremsatte forslag skal følge saken til videre behandling.

Geir Falck Anderssen (H) fremmet følgende forslag:

Jordvernet står sterkt i Stjørdal. Det gjør også sikkerheten til myke trafikanter.

Det er meget bra at gang og sykkelvei langs E14 østover fra Stjørdal sentrum har fått en plan som skal vedtas av kommunestyret.

Men det synes unødvendig at det skal bygges gang og sykkelvei på begge sider av E14 mellom Hognesaunvegen og Ydstinesvegen – noe som vil belaste dyrkamarka unødige.

Kommunestyret ber Kommunedirektøren vurdere at gang- og sykkelveien blir liggende på nordsiden av E14, fjerner den planlagte gang og sykkelveien på sørsiden, og bygge en undergang under E14 ved Ydstines.

Kommunedirektøren kommentar:

Krav til stigning på ramper gjør at en undergang vil ta en god del areal både nord og sør for E14. En løsning med undergang ved Ydstines vil berøre både dyrkamark og næringsarealer og fremkommeligheten for gående og syklende fra sørsida av E14 blir «knotete» eks. som skoleveg til Haraldreina. Grunnvannstand og flomsituasjon kan bli en utfordring. Statens vegvesen har derfor anbefalt tosidig løsning på denne strekningen.

Morten Harper (SV) fremmet følgende forslag:

Fra Haraldreina og til Stjørdal sentrum skal det gjøres nærmere utredning av alternativet langs Hognesaunevegen.

Kommunedirektøren kommentar:

Alternativ rute om Hognesaunet er en omveg på 600-800 m avhengig av målpunkt. Det er derfor sannsynlig at gående og syklende fortsatt vil ferdes lang E14. Store deler av strekningen om Hognesaunet har gang- og sykkelveg, men forholdene er dårlige ved Haraldreina skole. Her er det kun et smalt fortau, som går igjennom en busslomme. Situasjonen er trafikalt utfordrende nok som den er uten flere gående og syklende. Holdeplass for skolebuss bør utbedres med eget areal for å unngå konflikt med gjennomgangstrafikk, syklist og gående. Tiltakene krever endret arealbruk ved skoleområdet. I tillegg tilfredsstiller ikke undergang under E14 krav til stigning. Viser til planbeskrivelsens kap 5.1 hvor alternativet er beskrevet og vurdert.

Gunnar Uglem (MDG) fremmet følgende forslag:

Kommunedirektøren bes om å vurdere undergang for gang- og sykkelvegen i Ligårdkrysset (Evja). Vil være essensielt for bruk av sykkelveg langs E14.

Kommunedirektøren kommentar:

Trafikale løsninger for krysning av Husbyfaret er beskrevet og vurdert i planbeskrivelsens kap. 5.4.1. og 5.4.2. Anbefalt løsning er krysning i plan med opphøyd gangfelt og trafikkøy. En undergang vil ha ramper på minimum 80 m på begge sider som vil ta både dyrkamark og næringsareal. I tillegg medfører bekkeløpet Evjegrøfta en utfordring. Erfaring tilsier at en undergang som oppleves som en omveg, medfører risiko for at folk vil krysse vegen i kjørebanelen.

Oppsummert

Statens vegvesen har gjort alternativsvurderinger på delstrekningen mellom Haraldreina og Stjørdal. Alternativene sør og nord for E14 tilfredsstiller ikke krav til kurvatur, bredde eller stigning. Målet er at flest mulig skal sykle og gå, og det oppnås best ved at korteste og raskeste veg benyttes. Sammenhengende, gjennomgående nett for gående og syklende mellom Hegra og Stjørdal bør ligge på samme side av E14 for å unngå systemskifter/kryssinger av E14 og potensielle konfliktpunkter. Gang- og sykkelveg langs E14 har stor samfunnsnytte. Det er relativt korte avstander mellom sentrum og boliger/boligområder øst for Haraldreina, og stigningen er liten. Ser man en større strekning under ett, vil planlagt gang- og sykkelveg gi en løsning langs nordsiden av E14 på strekningen helt fra Stjørdal sentrum i vest til Leirfall i øst. Gang- og sykkelvegen antas derfor å få mange brukere, som i hovedsak vil ha målpunkter nord for Ligaardskrysset (skoler og sentrum).

KONKLUSJON

Planforslaget er godt bearbeidet og ivaretar nødvendige hensyn. Det foreligger interessekonflikt mellom hensyn til trafiksikkerhet og ønsket om å ta vare på dyrkamarka.

Vekt på trafiksikkerhet er lagt til grunn for sluttbehandling og forslag til vedtak i saken, samtidig som man har redusert konsekvensene noe for dyrkamarka i revidert forslag. Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler Kommunedirektøren at detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal til Hegra vedtas. I henhold til plan- og bygningsloven § 12-12, legges saken frem for kommunestyret til vedtak.