

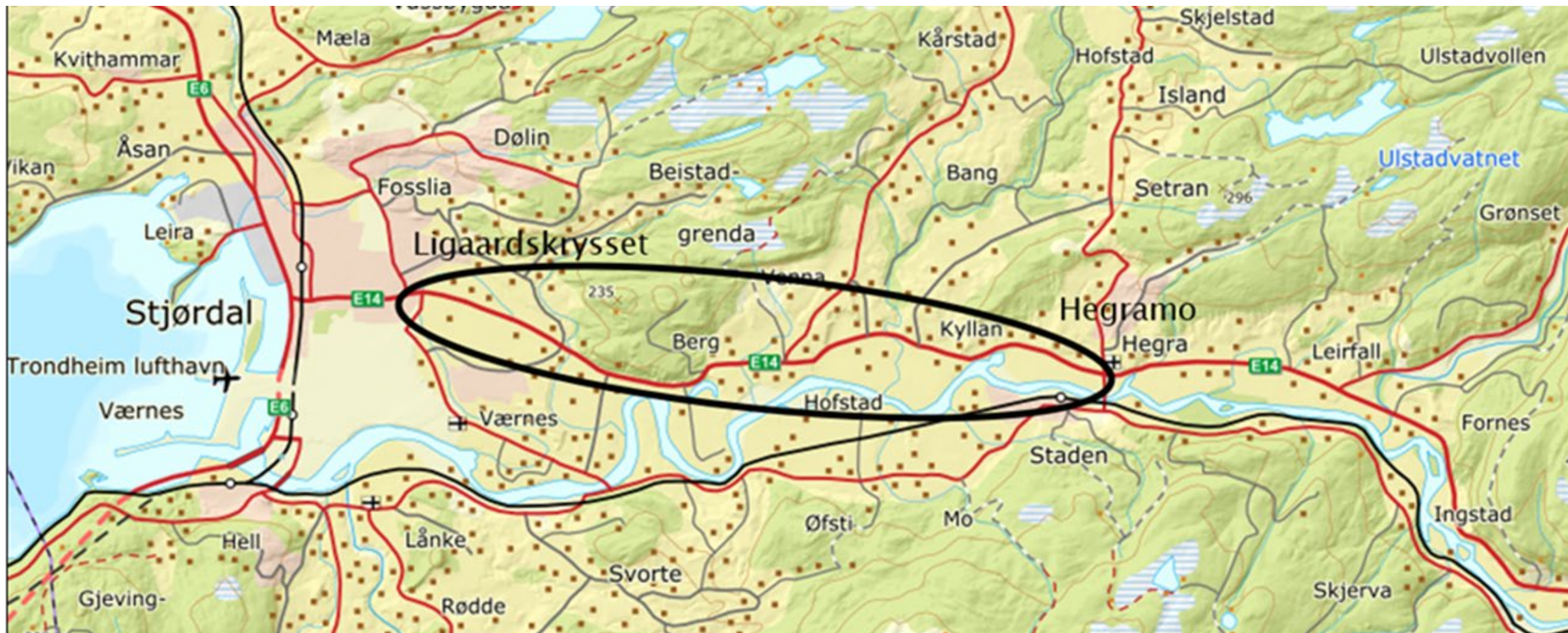


Statens vegvesen

Orienteringsmøte 4. mai 2021 kl. 18:00

Detaljreguleringsplan

E14 Stjørdal–Hegramo g/s-veg



- **Orientering om reguleringsplanen**
v/planleggingsleder Astrid Eide Stavseng
- **Orientering om eiendom/eiendomsinnløsning**
v/grunnerverver Arild Grønsberg
- **Spørsmål/svar**
Julie Bjugan, rådgiver arealforvaltning i Stjørdal kommune
Bjørn Ove Rotlid, prosjektleder i Statens vegvesen
Guri Pedersen Skei, landskapsarkitekt i Statens vegvesen

Tidsramme 18:00 – ca.19:30

Hvordan stille spørsmål i møtet?

Orienteringsmøte - E14 Stjørdal-Hegramo- gang- og sykkelveg

Trenger du hjelp? Forlat

Det direktesendte arrangementet har ikke startet

Spørsmål og svar for direktesendt arrangement

Populære Mine Nyeste ▼

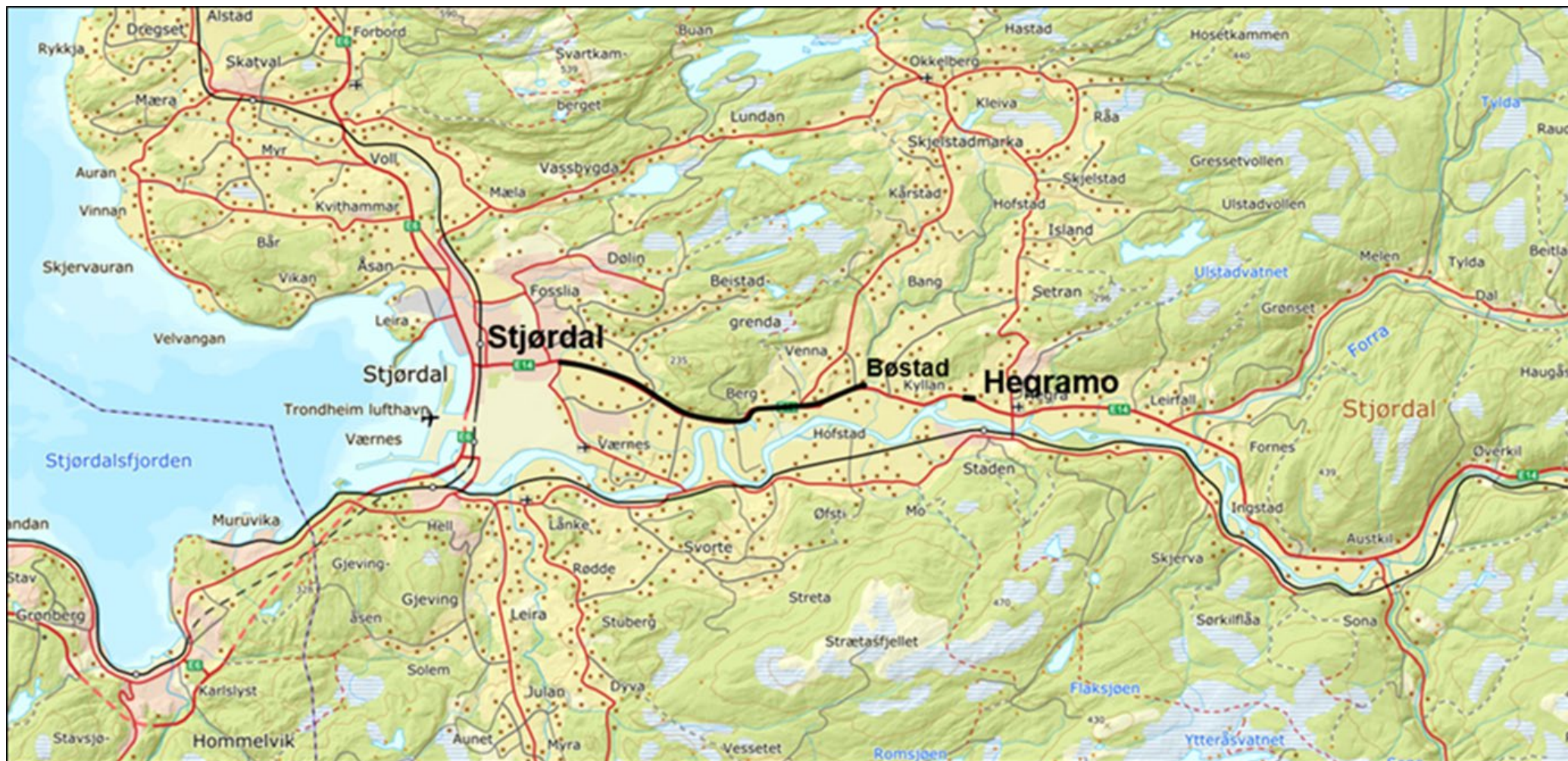
spørsmål



Ingen populære spørsmål ennå

Still et spørsmål

Tiltakets utstrekning langs E14



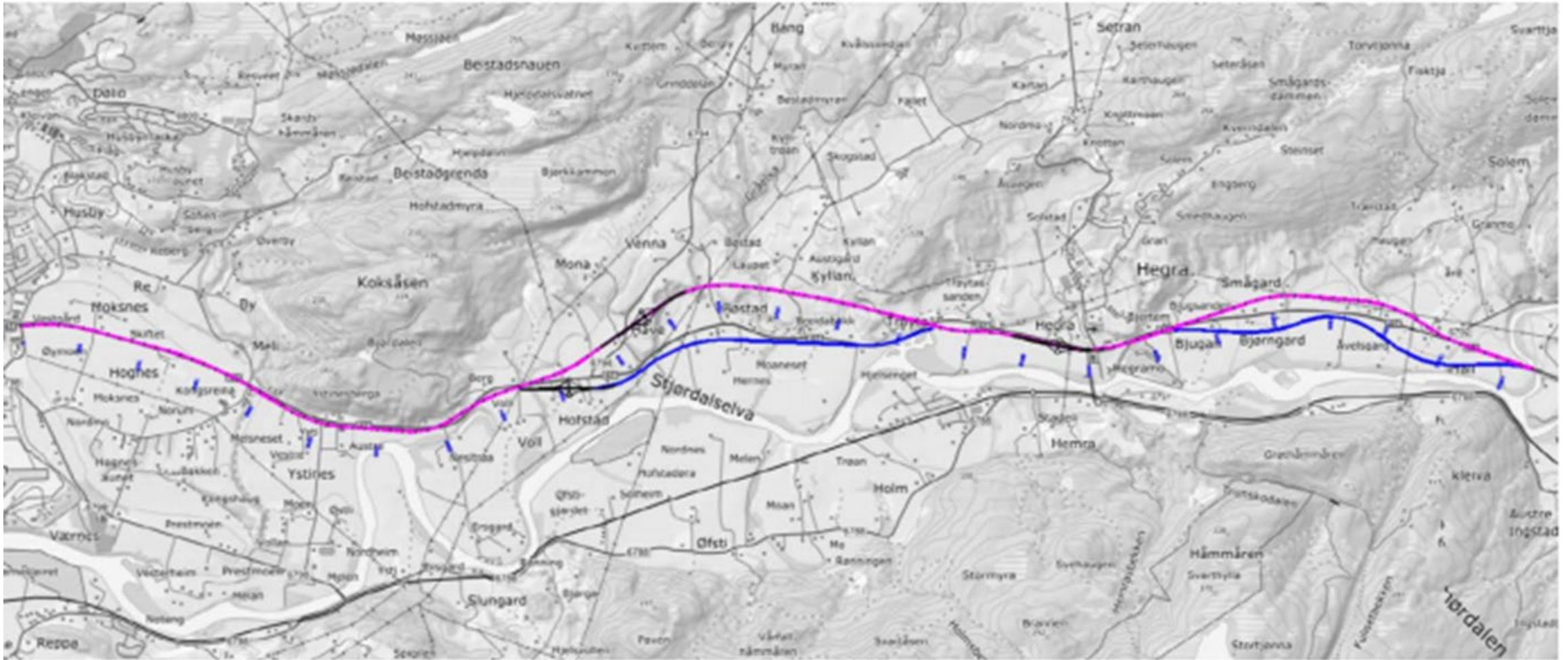
Detaljregulering E14 Stjørdal-Hegramo g/s-veg

- Planforslaget består av følgende dokumenter:
 - Planbeskrivelse, datert 05.03.2021 (dette dokumentet)
 - Reguleringsbestemmelser, datert 05.03.2021
 - Reguleringsplankart blad 1 – 9, datert 05.03.2021
 - Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), datert 05.03.2021
- **Vedlegg:**
 - Tegningshefte med tekniske tegninger (plan- og profiltegninger, normalprofil, o.a.)
 - Støytegninger, X001– X009
- **Andre rapporter:**
 - E14 Utredning – Beslutningsgrunnlag for ny g/s veg, Statens vegvesen 2018
 - Støyfaglig vurdering, Statens vegvesen 2020
 - Miljøtekniske grunnundersøkelser. Tiltaksplan for forurenset grunn, Sweco Norge AS 2019
 - Arkeologisk rapport, Trøndelag fylkeskommune 2021
 - Befaringsrapport E14 – Meråker, kollektivholdeplasser, 2019
 - Geotekniske rapporter, Statens vegvesen 2019
 - Ingeniørgeologisk notat, Statens vegvesen 2019



Utredning av trasé for framtidig E14

Status i dag



Framdriftsplan, medvirkning og finansiering – videre prosess

HVA	NÅR
1. Varsel om oppstart, 6 uker	5. mars – 20. april 2019
2. Utarbeidelse av faglig grunnlag og komplette plandokumenter	Januar 2019 – januar 2021
3. Høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen, minimum 6 uker	17. april – 31. mai 2021
4. Godkjenning reguleringsplan	Høst 2021
5. Ev. klage på vedtaket	Klagefrist annonseres ved kunngjøring av vedtak

Finansiering

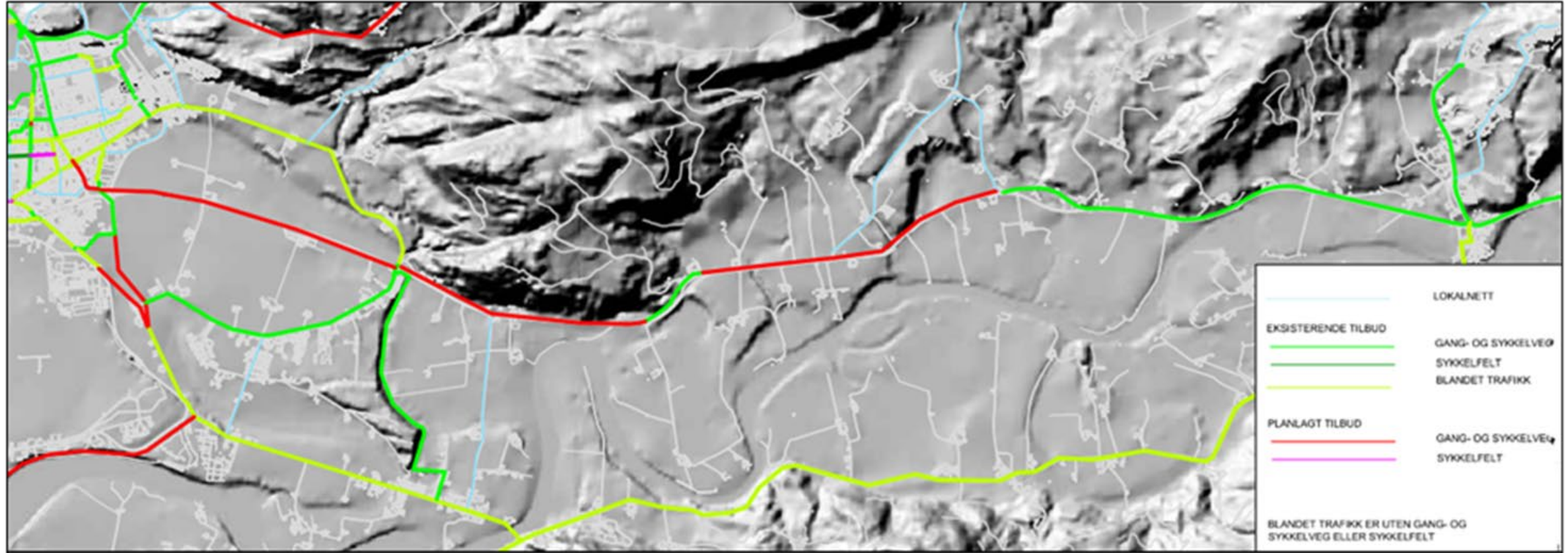
Det er meldt inn behov for midler til prosjektet i 2022, kostnadsberegnet til ca. 107 mill. kroner (2021-kroner, usikkerhet $\pm$ 10%).

Forutsatt godkjent reguleringsplan og bevilgning, vil prosjektet trolig få oppstart i 2022.

Hensikt og målsetting med planen

- Etablere sammenhengende tilbud for gående og syklende langs E14
- Kurveutretting på E14 ved Håvereina
 - ❖ Planløsningen forbinder hele strekningen som effektiv og attraktiv transportrute for myke trafikanter
 - ❖ Sikre god trafiksikkerhet og framkommelighet for alle vegfarende
 - ❖ Stenging og sammenslåing av avkjørsler
 - ❖ Oppgradering av kollektivholdeplasser inkl. forslag om ny holdeplass ved Trøytassanden



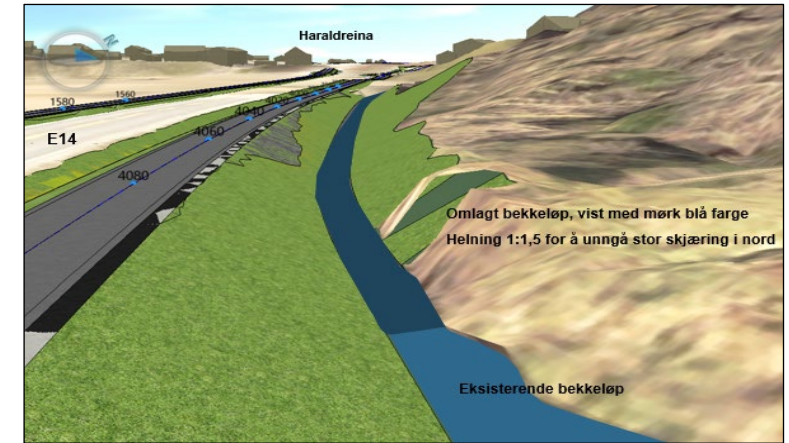


- ❖ Gjeldende arealdel til kommuneplanen (under revisjon) inkluderer gang- og sykkelveg på strekningen Haraldreina–Bøstad
- ❖ Handlingsplan for sykkelby Stjørdal, revidert 2018 (tidl. Hovednett for sykkel, Stjørdal kommune), se illustrasjon

Undersøkelser og kartlegginger

- Grunnforhold
- Kartlegging av bekker og vassdrag
- Arkeologiske registreringer
- Kollektivutredning

- Støyvurderinger



Eksisterende kunnskap

- Ulike databaser, eks. naturmiljø
- Befaringer
- Barnetråkkregistrering Haraldreina skole

Kvalitetssikring av planmaterialet:

ROS-analyse, trafiksikkerhetsrevisjon

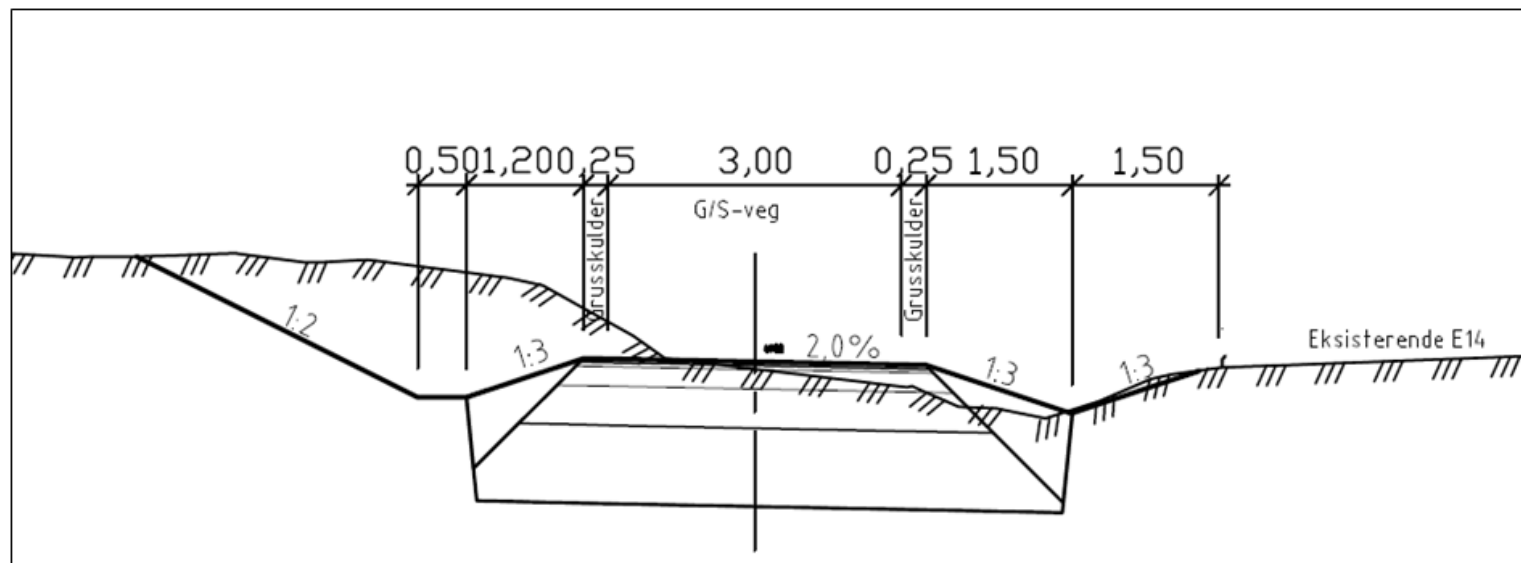


- **Luftforurensning** og utslipp ikke aktuelt å vurdere som del av dette tiltaket/formålet pga. spredd bosetning, relativt liten trafikkmengde og heller ikke andre forurensningskilder langs strekningen. Det forutsettes at fartsgrenser beholdes som i dag.
- **Støy** – Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) skal legges til grunn for behandling av vegtrafikkstøy i reguleringsplaner
- Tiltaket kommer inn under føringer for miljø- og sikkerhetstiltak i T-1442, siden hovedhensikten med planen er gang- og sykkelveg. Økning mindre enn 3 dB utløser ikke tiltak.
- Alle støyverdier er beregnet for prognoseåret 2040 (2043) med utgangspunkt i årsdøgntrafikk (ÅDT) og fartsgrense. Disse viser at støynivået ikke endres for de 34 boligene i gul sone og de 13 boligene i rød sone.
- I byggeplanfasen skal det gjøres nye støyberegninger for boliger på strekningen.
- Vegvesenet utfører jevnlig vurderinger og tiltak for boliger der støy er over grensenivået for tiltak

Hovedløsning og standarder

- Gang- og sykkelveg

- Ny g/s-veg: Bredde 3,5m (3 + 0,25 + 0,25)
- Grøft 3m mellom kjøreveg og g/s, helning 1:3
- Hovedløsning langs nordsiden av E14 – tilpasses løsning på eksisterende delstrekninger
- Kombinert kjøretilkomst til noen eiendommer



Gjennomgang av reguleringsplanen plankart 1–9

Tittelfelt:

Tegnforklaring				
Reguleringsplan PBL 2008 §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg B Boligbebyggelse (annen eierform) (1110) BF Forretninger (annen eierform) (1150) BN Næringsbebyggelse (annen eierform) (1300) BI Industri (annen eierform) (1340) §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur SKV Kjøreveg (annen eierform) (2011) f_SKV Kjøreveg (felles) (2011) o_SKV Kjøreveg (offentlig formål) (2011)	o_SF Fortau (offentlig formål) (2012) o_SGS Gang-isykkelveg (offentlig formål) (2015) SVG Annen veggrunn - grøntareal (annen eierform) (2019) o SVG Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål) (2019) o_SH Holdeplass/plattform (offentlig formål) (2025) o_SP Leskur/plattformtak (offentlig formål) (2026) o_SKH Kollektivholdeplass (offentlig formål) (2073) o_SKF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (offentlig formål) (2800)	§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur GIF Infiltrasjon/fordrøyning/avledning (annen eierform) (3110) §12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (annen eierform) (5100) §12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone VNV Naturområde i sjø og vassdrag (annen eierform) (6610) §12-6 - Hensynssoner H140 Frisikt (140)	H370 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) (370) F&C Båndlegging etter lov om kulturminner (730) §12-7 - Bestemmelsesområder I I I I Midlertidig bygge- og anleggsområde Linjesymbol — — — — Plangrense — — — — Formålgrense - - - - - Midlertidig bygge- og anleggsgrense - - - - - Byggegrense (1211) — — — — Bebyggelse som inngår i planen (1214) — — — — Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215) — — — — Regulert senterlinje (1221)	----- Frisiktdinje (1222) Regulert støttetur (1228) ----- Bru (1252) ----- Tunnel (1254) — — — — Grense for sikringszone — — — — Grense for faresone — — — — Grense for båndleggingszone Punktsymboler ↓ Brukar (1251) ↔ Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242) ↓ Stenging av avkjørsel (1241)

Reguleringsformål

Hensynssoner

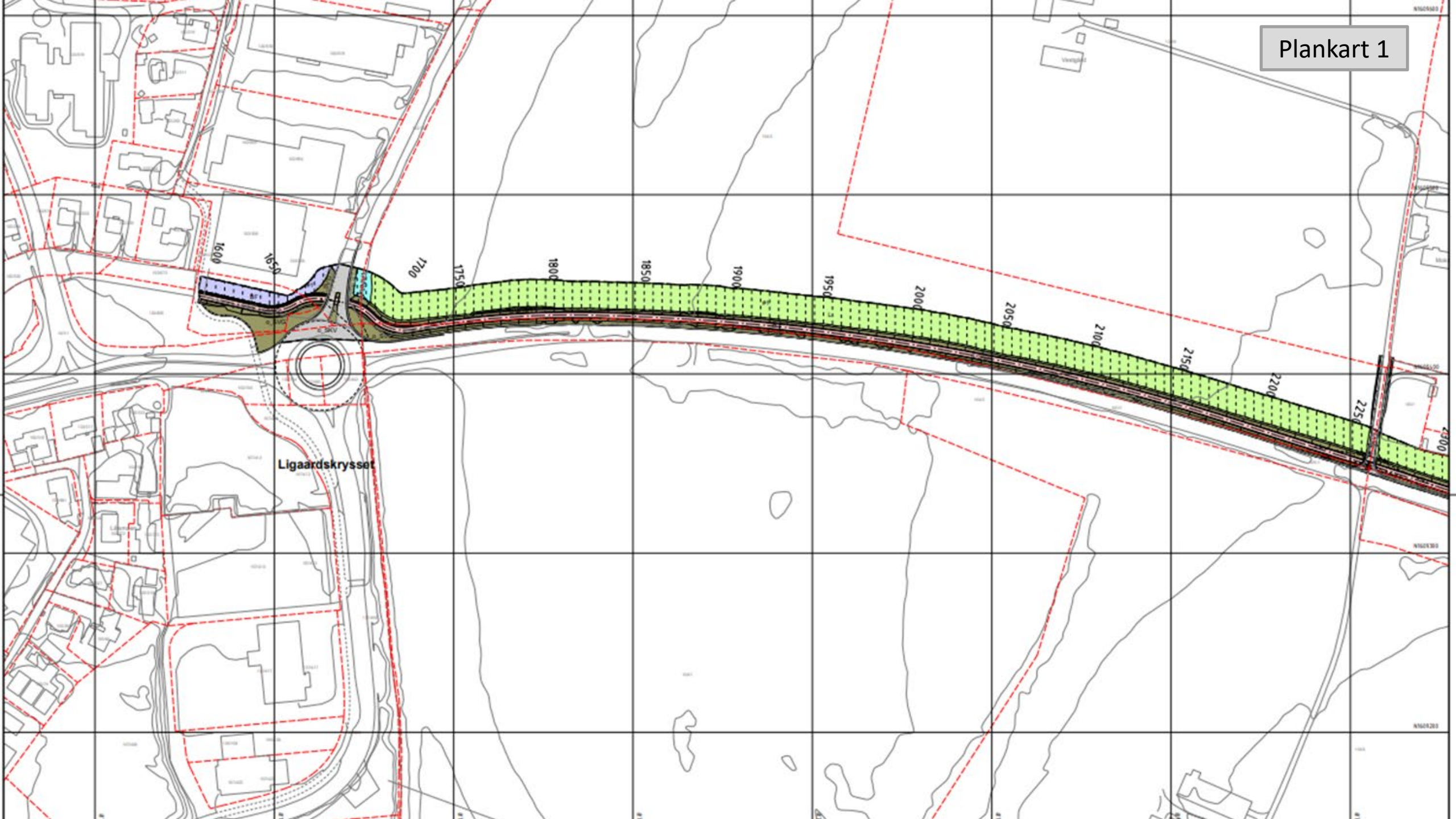
Bestemmelsesområder – midlertidig bygge- og anleggsområde

Kryss og avkjørsler

Teknisk infrastruktur – høyspentlinje, bekker og grøfter

Kulturminner

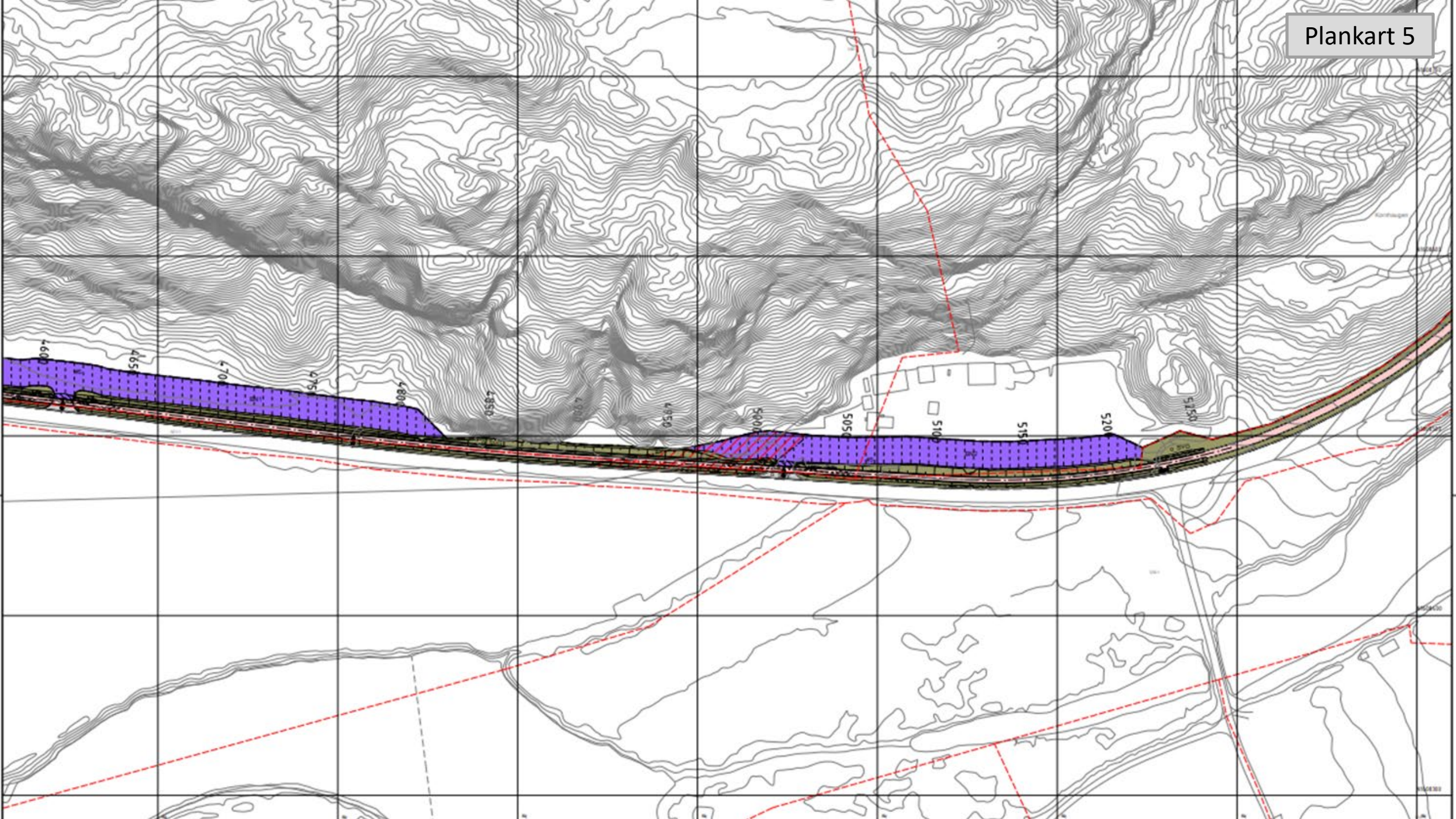
Plankart 1

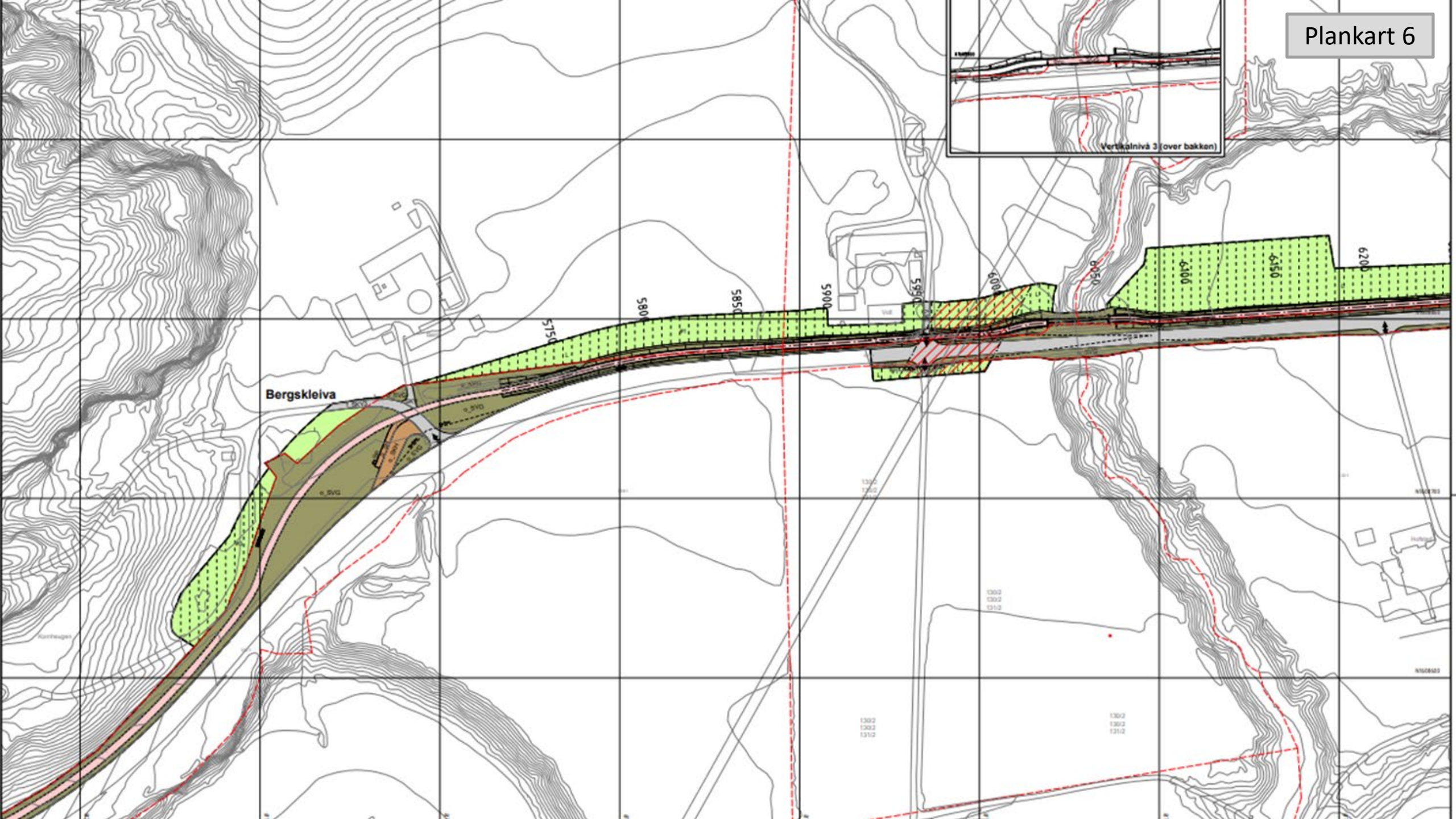


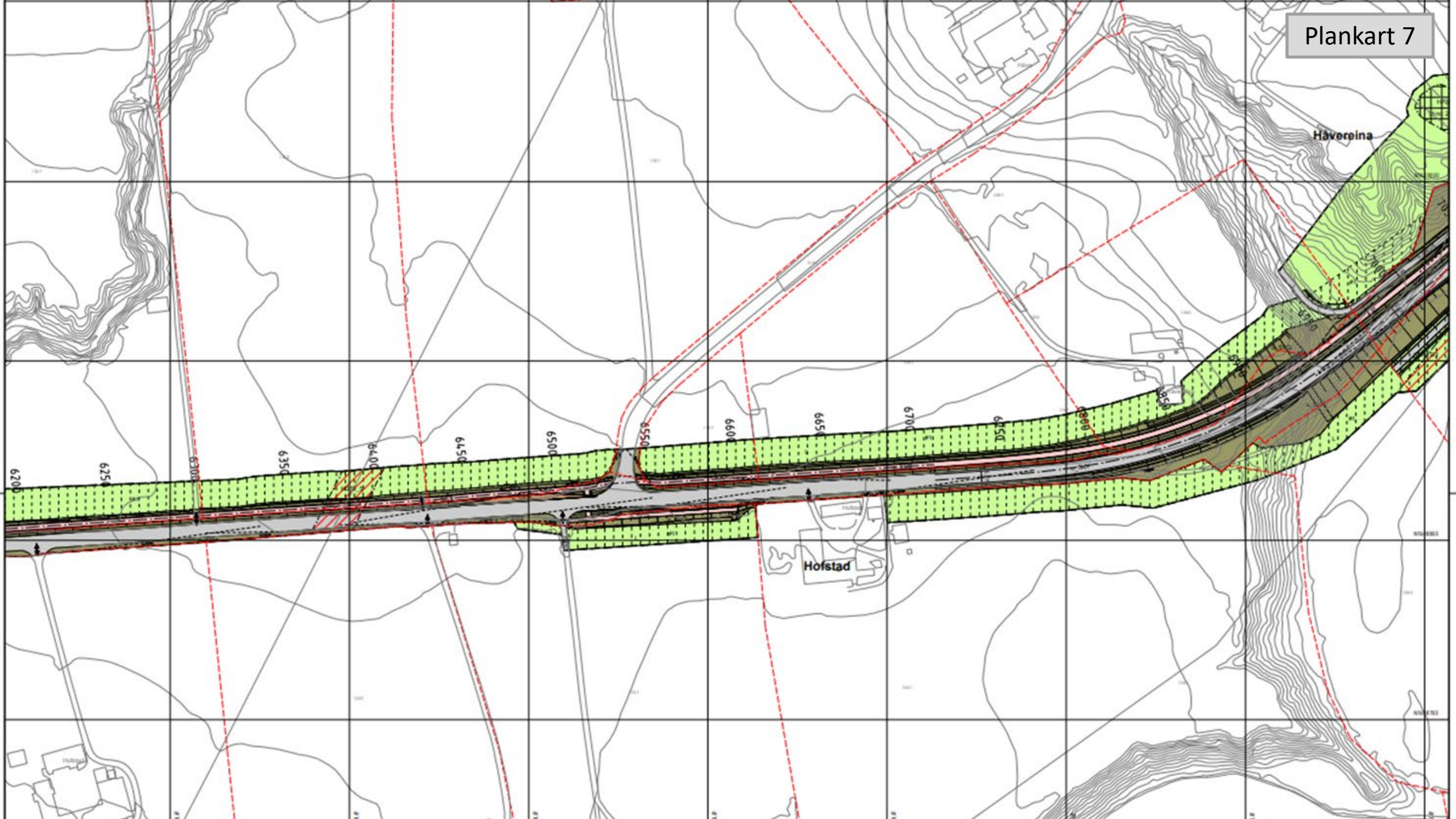




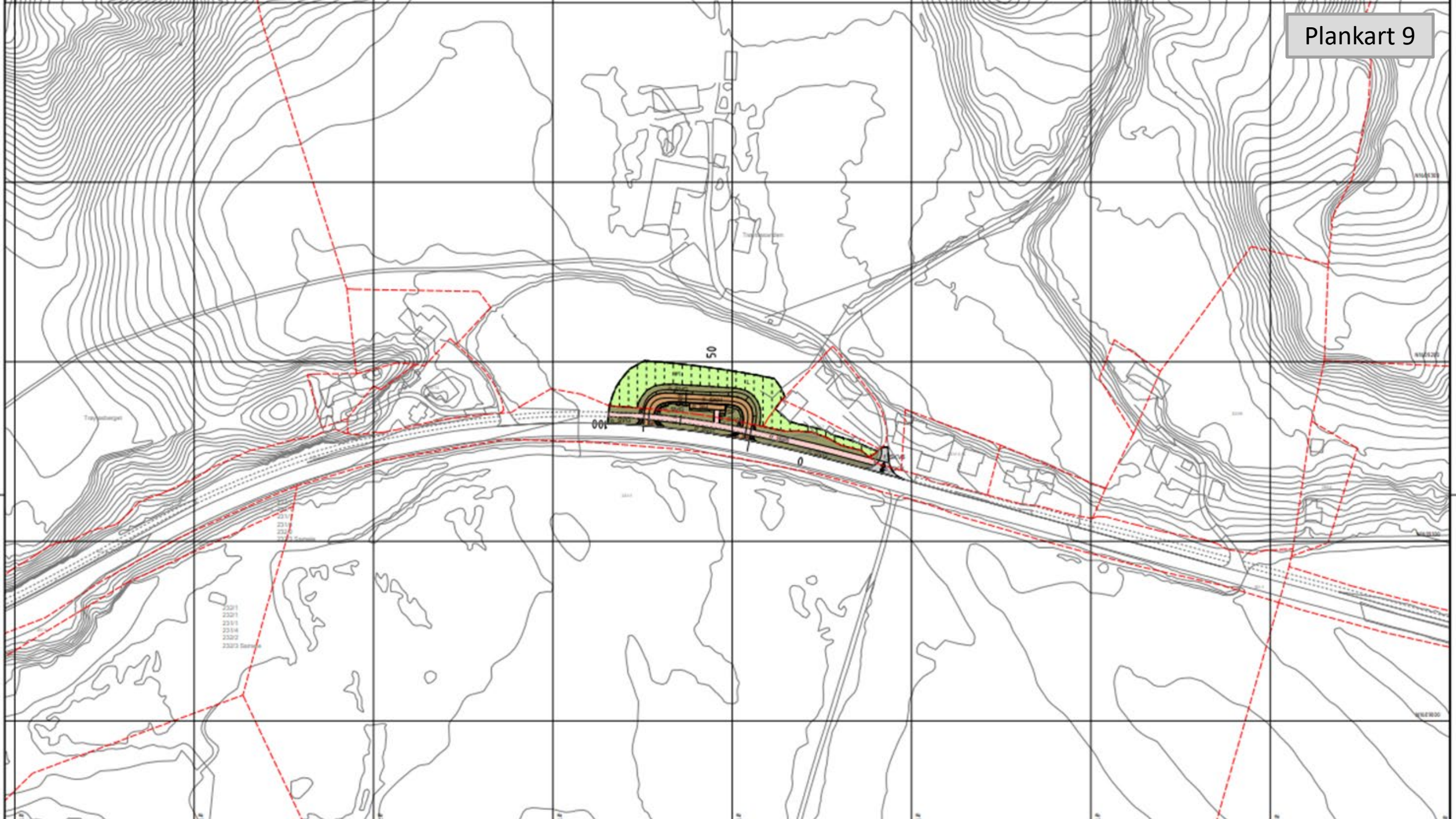










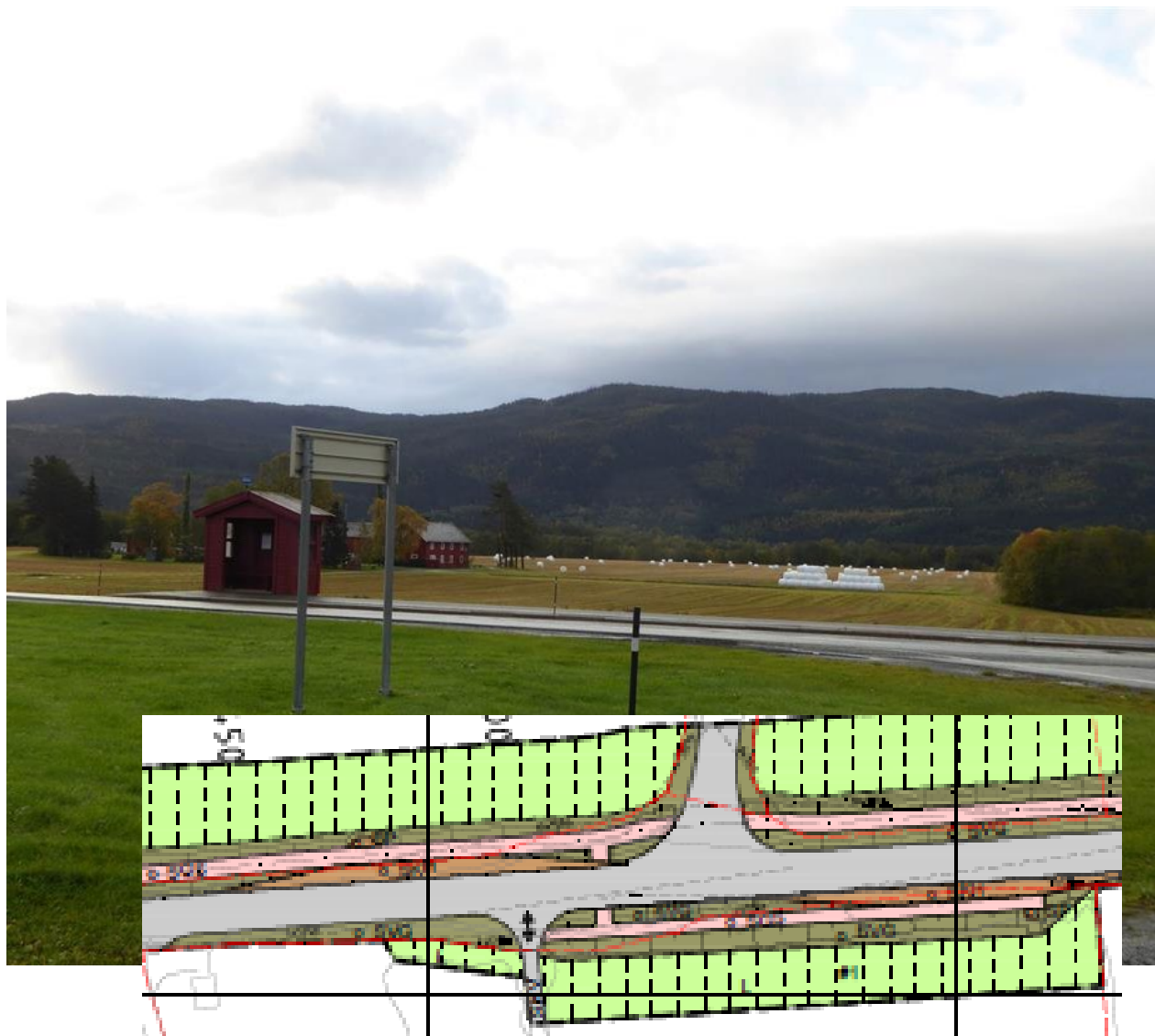


Kollektiv – Eksisterende situasjon i planområdet



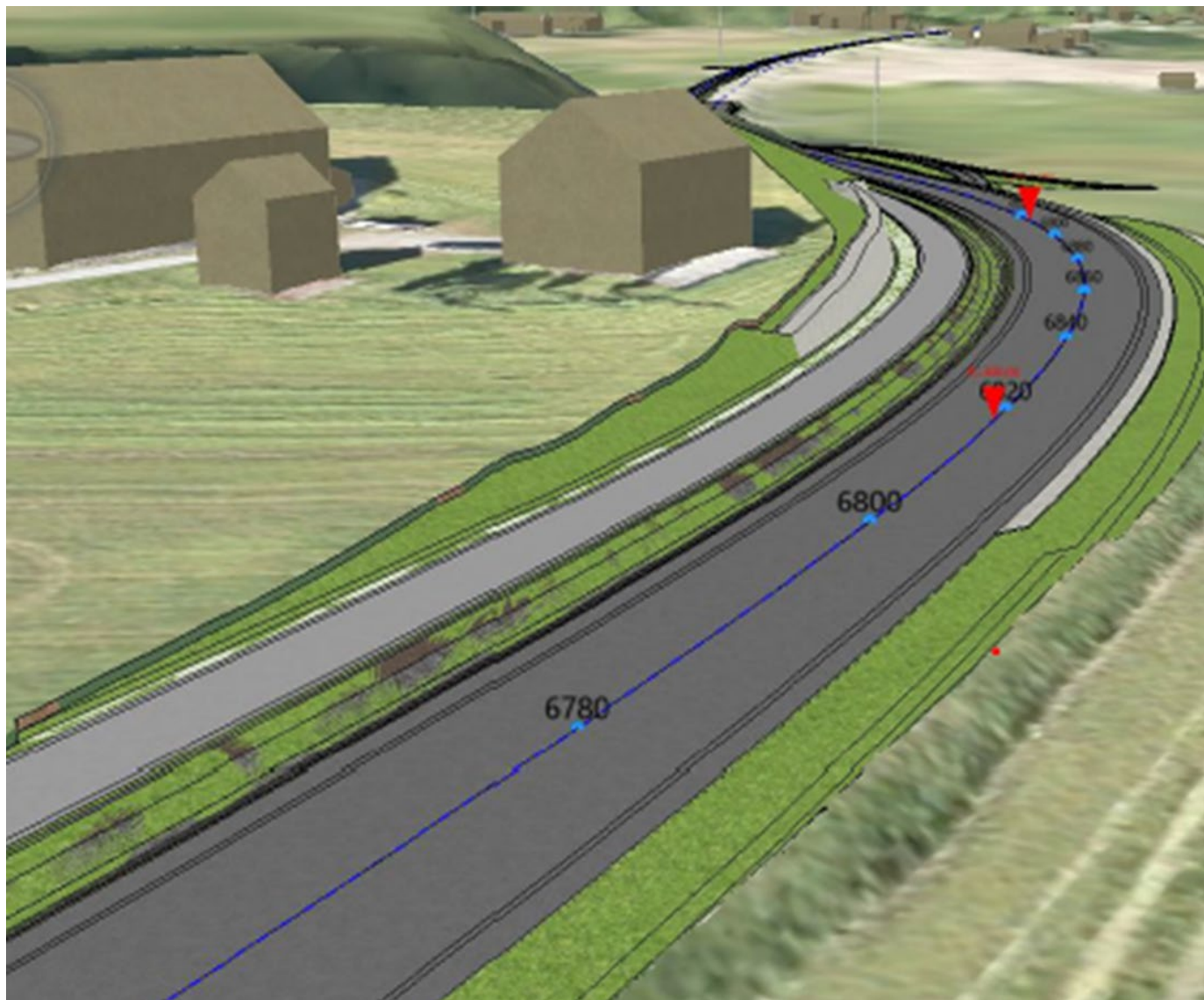
Planlagte løsninger for kollektivholdeplasser langs E14

- Holdeplassene skal universelt utformes og med leskur på de fleste holdeplassene
- Tosidige løsninger ved Haraldreina, Berg og Bøstad (også eksist. holdeplass Hegra sentrum)
- Tovegsløsning i Bergskeiva og Trøytassanden, ny plassering ved Trøytassanden
- Ny holdeplass ved Hofstad



Kurveutretting E14 ved Håvereina

- Kurvatur og antall ulykker på strekningen utløsende for å utbedre svingene
- Punktutbedring – vegen tilpasses dagens vegbredde. Gang- og sykkelveg legges parallelt med ny veg
- Driftsavkjørsel og krøtterundergang beholdes
- Løsning forbi gårdstunet foreslås med mur for å ikke komme for nærme bolighus/eiendom
- Planlagt løsning illustrert t.h.



Vurdering av løsninger – alternativer vurdert i planprosessen

- 1 Vurderte alternativer for g/s-tilbud mellom Haraldreina og sentrum
- 2 Arealbruk og valg av trafikkdelar mellom E14 og gang- og sykkelveg
- 3 Kryssing av kommunal veg Husebyfaret ved Ligaardskrysset
- 4 Vurderte alternativer for lokalisering av gang- og sykkelveg ved Ystineset



1 Vurderte alternativer for g/s-tilbud mellom Haraldreina og sentrum

- **Alternativ g/s-trasé langs lokalveger nord for E14 – Realléen**
- Vegforbindelse med blandet trafikk
- Stigning over 5 %
- Ingen tilrettelegging for gang- og sykkel
- Mange konfliktpunkter med andre trafikanter og landbrukstrafikk – spesielt for syklist
- Ok løsning til tur- og fritidsbruk
- Omveg for effektiv og attraktiv skole- og jobbtransport



- **Alternativ g/s-vegtrasé sør for E14 Hognesaunvegen og Kirkevegen**

- Tilrettelagt med fortau og g/s-veg med hovedsakelig rabatt som skille fra kjøreveg
- Eksisterende g/s-tilbud tilfredsstillers ikke krav til bredde, kurvatur og stigning på deler av strekningen
- Betinges bruk av undergangen ved Haraldreina
- Eksisterende underganger til/fra sentrum benyttes
- Fortau forbi Haraldreina skole som også fungerer som av- og påstigning for skolebuss
- Passering ved skolen fungerer også som snuområde for buss, foreldrekjøring til skole
- Ok for lokalferdsel samt tur- og fritidsbruk
- Omveg for effektiv og attraktiv skole- og jobbtransport



Alternativer oppsummert

- Alternativene til gang- og sykkelveg på delstrekningen mellom Haraldreina og Stjørdal sentrum sør og nord for E14 tilfredsstiller ikke krav til kurvatur, bredde eller stigning.
- Begge traséalternativene innebærer en rekke konfliktpunkter, og krever tiltak.

Faglig tilråding fra Statens vegvesen

- Målet er at flest mulig skal sykle og gå, og det oppnås best ved at korteste og raskeste veg benyttes. Målpunktene ligger hovedsakelig nord og vest for Ligaardskrysset.
- Gang- og sykkelveg er viktig tilkomst til kollektivknutepunkt. Av hensyn til trafiksikkerheten bør konfliktpunkter med andre trafikanter eller trafikantgrupper være færrest mulig.
- 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. Ser man en lengre strekning under ett, vil tiltaket gi sammenhengende g/s-tilbud mellom Stjørdal sentrum og Leirfall på 11,8 km.

2 Valg av trafikdeler mellom E14 og gang- og sykkelveg

- I dag dyrkes det helt inntil E14 på begge sider på store deler av strekningen og vegrekkeverk som alternativ til grøft mellom E14 og g/s-veg har vært vurdert:
- Rekkeverk ville gitt en innsparing på 1,5-2 meter, men ikke oppveie ulempene i forhold til avstand til kjøreveg, sikt og snøopplagring.
- Grøft 3 meter gir større fysisk avstand mellom myke trafikanter og kjørende
- Ved rekkverksløsning må veglys/lysmaster plasseres sør for E14 og vil være tilsvarende plasskrevende



dvs. ingen arealbesparelse

3 Kryssing for myke trafikanter ved Ligaardskrysset

Ligaardskrysset

- Fire-arma rundkjøring med øst-vest kobling for E14 og koblinger til kommunale veger; Husbyfaret nord for rundkjøringen og Øyanveien i sør. Ny gang- og sykkelveg vil krysse Husbyfaret.
- Trafikktellinger nov. 2020 – Husebyfaret ÅDT 5 460, andel lange 6%

Følgende har vært vurdert:

Kryssing i plan

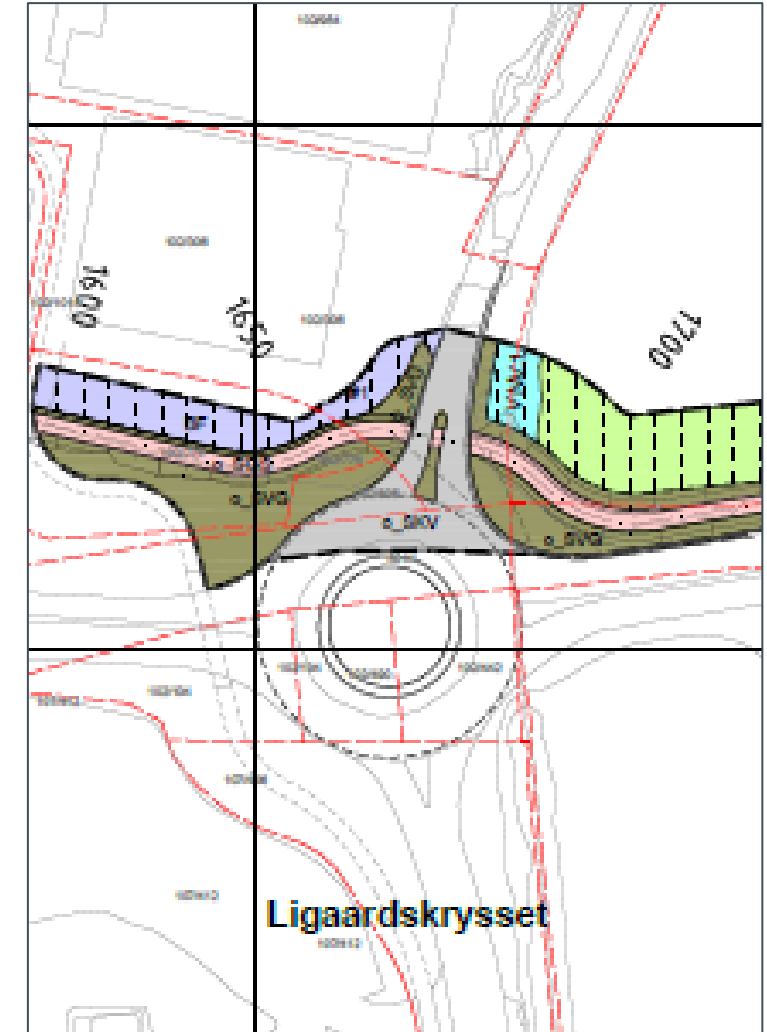
- Opphøyd gangfelt
- Lysregulert kryssing
- Saksing av gangfelt
- Belysning av gangfelt

Planskilt løsning i form av

- Undergang
- Brukryssing

Faglig tilråding fra Statens vegvesen

- Opphøyd gangfelt med midtrabatt tilrådes etablert, ekstra belysning bør vurderes. Mer detaljert utforming i byggeplanleggingen



4 Lokalisering av gang- og sykkelveg ved Ystineset

To hovedalternativer til opprinnelig løsning har vært vurdert:

- ❖ **Undergang ved Bergskeiva (1)**
- ❖ **Bru ved veg til Ertsgardneset (2)**

Undergang ved Bergskeiva

+ Unngår næringsarealer og konfliktpunkt ved avkjørsler, trafikk sikker, g/s-tilbud sør for E14

- Lang undergang – 50 meter
- Løsning gir unødige høydeforskjeller for gående og syklende (ned-opp)
- Gir inngrep i flomløp til Stjørdalselva, viktig naturtype og amfibietunnel
- Får ikke gjenbrukt eksisterende g/s-veg på nordsiden av E14 i sammenhengende transportnett
- Alternativet tar samlet sett noe mer dyrka mark



Lokalisering av gang- og sykkelveg ved Ystineset , forts.

- Bru ved veg til Ertsgardneset
 - + Berører ikke næringsarealer nord for E14 eller viktig naturtype
 - + Trafikksikkerhet i forhold til næringsareal og E14, men vil måtte krysse Ydstinesvegen
 - + Vil gi flere et g/s-tilbud på sørsiden av E14
- Brulengde 110-130 m avhengig av fyllingshøyde (høyde 5,9 meter)
- Stigning 7 % for å unngå lange, arealkrevende ramper – gir unødvendige høydeforskjeller for g/s på strekningen
- Ikke direkte gjennomgående løsning ved Haraldreina – undergang til nordside av E14
- Alternativet tar samlet sett noe mer dyrka mark

