



STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Vår dato:	15.02.2021	Vår referanse:	201911330-13	Vår saksbehandler:
Deres dato:		Deres referanse:		Heidi Beate Flatås

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for sammenhengende gang- og sykkelveg langs E14 Stjørdal-Hegramo

Vi viser til deres oversendelse datert 5.mars 2019.
Fylkeskommunen takker for muligheten til å gi uttalelse langt etter høringsfristen.

Fylkeskommunen varsles om oppstart for utarbeidelse av en detaljreguleringsplan for sammenhengende gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal og til Hegramo. Det vil i planarbeidet også bli vurdert kurveutrettinger av E14 samt noen avkjørselssaneringer. Formålet er å øke trafikksikkerheten for alle trafikanter.

Etablering av gang- og sykkelveger er et godt folkehelseiltak. Inaktivitet er en stor utfordring for folkehelsen. Hverdagsmosjon er for mange den eneste fysiske aktiviteten og plangrep som etablering av gang- og sykkelveger kan gi viktige bidrag for å senke terskelen for å gå og sykle til arbeid, skole og kollektivknutepunktet. Det er av stor samfunnsinteresse å etablere gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegramo.

Vannforvaltning

Som vannregionmyndighet er fylkeskommunen opptatt av å sikre at alt arbeid som berører vann skal ivareta hensynet til opprettholdelse eller forbedring av vannforekomstene. Når planforslaget blir sendt på høring må det dokumentere at tiltaket er vurdert i henhold til Regional vannforvaltningsplan for vannregion Trøndelag 2016-2021 og vannforskriftens § 12.

Kulturminner

Fylkeskommunen har tidligere varslet behov arkeologiske påvisningsundersøkelser i planområdet for å avklare forholdet til eventuelle kulturminner som kan komme i konflikt med tiltaket. Denne undersøkelsen ble gjennomført høsten 2020.

Ved den arkeologiske registreringen ble det påvist fire lokaliteter med elleve kulturminner innenfor det berørte området, og det ble sendt inn fem prøver til 14C-datering. Ett gjenstandsfunn vil bli overlevert til Vitenskapsmuseet.

Samtlige lokaliteter er registrert som bosetnings- og aktivitetsområder.

- **Lokalitet 273960:**

- 273960-1: Dyrkingslag med flere faser.
- 273960-3: Kokegrop.
- 273960-2: Kokegrop.

- **Lokalitet 273961:**

- 273961-1: Dyrkingslag.
- 273961-2: Kokegrop.

- **Lokalitet 274921:**

- 274921-1, 274921-2, 274921-3, 274921-4 og 274921-5: Enfasede dyrkingslag.

- **Lokalitet 273962:**

- 273962-0: Ildsted.

Lokalitetene **273961**, **274921** og **273962** er automatisk fredede etter kulturminneloven, men lokalitetene ble dokumentert og frigitt på stedet iht. retningslinjer for utvidete registreringer i visse saker, jf. Kulturminneloven § 8.

Lokalitet **273960** er automatisk fredet etter kulturminneloven, og henstilles til hensynssone bevaring.

Se vedlagt rapport for ytterligere detaljer om undersøkelsen.

Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at følgende tekst må tas inn i bestemmelsene. Hvis ikke har fylkeskommunen innsigelse til planen.

- Kulturminnet skal merkes i plankartet som hensynssone d) H730 – båndlegging etter lov om kulturminner, slik vedlagte kart viser.
- Det tas inn en bestemmelse under Hensynssoner under en egen §:
H730 - Båndlegging etter lov om kulturminner – Hensynssone d)
«Kulturminnene H730_1, H730_2 osv. er automatisk fredet etter kulturminnelovens § 4. Det samme er en sikringssone i et 5 meters bredt belte fra kulturminnenes ytterkant jfr. kulturminnelovens § 6.

Inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på det automatisk fredete kulturminnet innenfor hensynssone H730 er ikke tillatt uten etter dispensasjon fra kulturminneloven. Søknad skal sendes regional kulturminneforvaltning i god tid før arbeidet er planlagt igangsatt.

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Kommunal

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Heidi Beate Flatås
Rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Kontaktpersoner

Vannforvaltning Bendik Eithun Halgunset e-post: benhal@trondelagfylke.no

Eldre tids kulturminner Eirik Solheim e-post: eirso@trondelagfylke.no

Vedlegg:

Rapport_e14_stjordan_2021_1



Fylkesmannen i Trøndelag

Trööndelagen fylhkenålma

Vår dato:

10.04.2019

Vår ref:

2019/3547

Deres dato:

05.03.2019

Deres ref:

18/25827-19

Statens vegvesen Region midt

Postboks 2525

6404 MOLDE

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid - E14 Stjørdal - Hegramo - Stjørdal kommune

Fylkesmannen har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Landbruk

Landbruksavdelingen innser at det er av stor samfunnsinteresse å etablere gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegramo. Det er dyrka jord langs store deler av strekningen, og landbruksavdelingen er derfor opptatt av at planprosessen må vektlegge og minimere omdisponering av dyrka jord, jf. Nasjonal jordvernstrategi. På de deler av strekningen hvor det i dag er gang- og sykkelveg vil Fylkesmannen som landbruksmyndigheten forutsette at denne nyttes. Vi ber også om at det i prosessen vurderes om at lokalvegnettet kan nyttes som gang- og sykkelveg mellom sentrum og Haraldreina, framfor å omdisponere dyrka jord langs E14.

Reguleringsplanen må for øvrig, gjennom bestemmelsene, sikre at matjordlaget som ligger i gang- og sykkelveg-traseen tas av, sikres, og flyttes/nyttes til framtidig jordbruksproduksjon i nærområdet. Eventuelle midlertidige riggområder må lokaliseres uten at dyrka jord nyttes til dette.

Klima og miljø

Fylkesmannen er positiv til at det etableres gang- og sykkelvei på E14 fra Stjørdal til Hegramo. Dette er et viktig tiltak for å begrense behovet for bil på strekningen, og positivt i forhold til folkehelse og trafiksikkerhet.

Vassdrag

Traséen krysser bekkene Hegrasbekken (124-118-R), Gråelva (124-142-R), liten bekk innunder Håvereina (124-215-R), Gluggbekken (124-254-R), Byabekken (124-120-R) og Evjegrøfta (124-119-R).

Hegrasbekken er en liten bekk som går langs E14 på sørsiden av veien, før den krysser i kulvert under E14 øst for Best Hegra. Bekken er sjørrettførende. Hegra ungdomsskole har hatt dette som prosjektbekk over flere år og gjennomført søppelrydding og habitatforbedrende tiltak. Bekken mangler i stor grad kantvegetasjon. Denne må reetableres/ivaretas. Bekken bør optimalt krysses med bro. Kulvert kan være mulig, men da med en størrelse som ivaretar naturlig bekkebunn i

E-postadresse:

fmtlpost@fylkesmannen.no

Sikker melding:

www.fylkesmannen.no/melding

Postadresse:

Postboks 2600

7734 Steinkjer

Besøksadresse:

Strandveien 38, Steinkjer

Prinsens gt. 1, Trondheim

Telefon: 74 16 80 00

www.fylkesmannen.no/tl

Org.nr. 974 764 350



kulverten og som håndterer drivved mm. ved flom. Det må være åpent bekkeløp mellom gang- og sykkelvei og E14 (dvs ikke sammenhengende kulvert). Det må ikke etableres rister oppstrøms kulvert.

Gråelva er et stort og viktig sidevassdrag til Stjørdalselva. Den er laks- og sjørrettførende og har elvemusling. Gråelva må krysses med bro. Elva er de siste 20 år erosjonssikret av NVE. Nederste sving før kryssing under E14 er steinsatt. Videre utfylling her vil kunne føre til økt flomfare på motsatt side/oppstrøms. Dette må tas hensyn til og beregnes. Kantvegetasjon må ivaretas/reetableres.

Liten bekk innunder Håvereina ser ut til å være lukket nedstrøms E14. Kulvert kan nyttes. Likevel viktig å dimensjonere og anlegge denne på en måte som i fremtiden vil kunne ivareta fiskevandring om bekken blir åpnet.

Gluggbekken er et ravinesystem. Det er et anadromt vassdrag, men fiskevandring blir trolig hindret i kulvert under E14. Dagens kulvert er på om lag 30 meter. Denne bør ikke forlenges. Gang- og sykkelvei bør tilstrebes lagt på eksisterende fylling og det bør samtidig gjennomføres tiltak som sikrer oppgang av fisk. Det bør også gjøres en vurdering om kulvert i dag er dimensjonert for 200-årsflom.

Byabekken renner i dag mellom E14 og Ystinesberga. Den følger sitt naturlige løp, men er i dag lagt i rør om lag 200 meter under næringsareal før den krysser E14. Vannområdet Stjørdalsvassdraget jobber med en plan for restaurering av vandringsvei for fisk i dette vassdraget, der ett alternativ kan være å koble Byabekken sammen med det som i Vann-nett heter Byaelva gammelt bekkeløp (124-101-R). Disse har trolig aldri hatt en sammenheng historisk, men kan være en vei å gå for å få systemet til å fungere igjen. Dette vil imidlertid kreve et samarbeid mellom grunneiere, kommune og Statens vegvesen.

Evjegrøfta er et bynært vassdrag med store utfordringer forurensningsmessig. Det jobbes for å bedre bekken med mål om et bynært vassdrag med god vannkvalitet og et godt fungerende økosystem. Bekken er stilleflytende i området og kan krysses med bru eller stor, nedsenket kulvert med naturlig elvebunn. Rister må ikke benyttes. Det bør tas opp til vurdering om gang- og sykkelvei kan følge Evjegrøfta fra øst og inn mot sentrum og dermed få gang- og sykkelveien bort fra E14. Det må tilstrebes å få etablert kantvegetasjon langs grøfta, både i forhold til vannrensing og i forhold til å stabilisere kantene.

Hensynet til de forskjellige vassdragene må sikres igjennom bestemmelsene. Det må sikres istandsetting og revegetering.

Naturmangfold

Fylkesmannen påpeker at det er flere områder langs strekningen på E14 med til dels store naturverdier. Blant annet Bergshølen (kroksjø, flomdammer og meanderende elveparti) verdi B og Trøite (gråor – heggskog) verdi A.

Det må gjøres en vurdering etter nml. § 8-12. Naturmangfoldet langs strekningen må hensyntas når man velger hvilken side av veien gang- og sykkelvei skal være på. Dersom man velger en løsning som fører til inngrep i naturmangfold med verdi A eller B må det gjøres en vurdering av avbøtende og eventuelt kompenserende tiltak. Disse må sikres i bestemmelsene.

Overskuddsmasser



Fylkesmannen påpeker at det må avklares hvordan overskuddsmassene fra tiltaket skal håndteres. Dette må fremgå av planbeskrivelsen.

Faktaark M-1243/2018 fra Miljødirektoratet understreket at deponering av overskuddsmasser fra bygge- og anleggsprosjekter er å anse som næringsavfall. Overskuddsmassene må som hovedregel nyttiggjøres som fyllmasser i allerede planlagte utbyggingsprosjekter. Dersom overskuddsmasser ikke skal gjenvinnes eller deponeres i godkjent avfallsmottak må det innvilges unntak fra § 32.

Fremmede arter

I planbeskrivelsen må det redegjøres for hvilke fremmede arter som finnes innenfor området og hvilke konkrete tiltak som kan iverksettes for å hindre at eventuelle fremmede arter innenfor planområdet spres. Eventuelle konkrete tiltak bør sikres gjennom bestemmelser til planen.

Støy

Dersom de vurderte kurveutrettingene endrer støybildet og får følger for støyfølsom bebyggelse langs veien, må det gjøres støyberegninger og vurderes avbøtende tiltak.

Forurensning i grunn

Asfalt og annen veggrunn anses i utgangspunktet som forurenset masse og må håndteres deretter. Det er imidlertid anledning til å gjenbruke massene i anlegget og midlertidig deponere massene innenfor planområdet for gjenbruk. Masse som ikke gjenbrukes må deponeres på godkjent deponi.

Helse og omsorg og Barn og unge

Det planlegges for en sammenhengende gang- og sykkelveg på en strekning langs E14, samt kurveutrettinger og avkjørselssaneringer. Vegstrekningen har mye trafikk og det har også vært flere trafikkulykker med personskade. For befolkningens helse er det bra at flere velger å sykle eller gå. På den andre siden er myke trafikanter en utsatt gruppe i trafikken. En bedre tilrettelegging i form av sammenhengende gang- og sykkelveger er derfor et godt folkehelseiltak. Det gir bedre trafiksikkerhet for de myke trafikantene og kan også stimulere til økt hverdagsaktivitet. Færre avkjørsler og færre kurver på strekningen vil også ha betydning for trafiksikkerheten for de kjørende.

Samfunnssikkerhet

Etter plan- og bygningsloven (pbl.) § 12-1 er det krav om reguleringsplan for større bygge- og anleggstiltak, og dermed krav til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse.

Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen) utføres i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og vi viser til DSBs [Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging \(2017\)](#) for veiledning. Se sjekklister i vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk. En ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyse er ikke å anse som en ROS-analyse. Analysen legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede klimaprofiler for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen.

Fylkesmannen vil påpeke at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.



Videre arbeid

Fylkesmannen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Fylkesmannen vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Fylkesmannen ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Fylkesmannen oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Fylkesmannens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Alf Petter Tenfjord (e.f.)
seksjonsleder
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Håvard Kvernmo – 74 16 81 37

Landbruk: Anne Berit Lein – 74 16 82 09

Samfunnssikkerhet: Jan Åge Sneve Gundersen – 73 19 92 41

Oppvekst og velferd: Margareth Halle – 74 16 83 79

Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 82 14

Kopi til:

Stjørdal kommune

Postboks 133 / 134

7501 STJØRDAL

Trøndelag fylkeskommune

Fylkets hus, Postboks 2560

7735 STEINKJER



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Statens vegvesen - Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Vår dato: 24.04.2019
Vår ref.: 201902622-2
Arkiv: 323
Deres dato: 05.03.2019
Deres ref.: 18/25827-19

Saksbehandler:
Åse Sofie Winther

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for E14 Stjørdal-Hegramo, gang- og sykkelveg - Stjørdal kommune

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Flom, erosjon og skred

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

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktutredning av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

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

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veiledere og verktøy:

- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- [NVEs sjekkliste for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Vi ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til rm@nve.no.

NVE vil prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#). Vi ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en eventuelt ønsker konkret bistand til i den enkelte saken.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Kari Øvrelid
regionsjef

Åse Sofie Winther
overingeniør

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

Fra: Gunnar Rose <gunnar@pumn.no>
Sendt: 12. april 2019 10:51
Til: Firmapost-Midt
Kopi: By Jorunn; Tangstad Arnfinn; 'Per Annar Ydstines (midtnorskror@gmail.com)'
Emne: Varsel om oppstart av planarbeid - E14 Stjørdal- Hegramo - Ref. 18/25827-19
Vedlegg: 190411 B001-Planforslag april 2019.pdf; 190313-2 Planprogram Ydstines næringsareal.pdf; 170704 Uttalelse Statens vegvesens.pdf

Hei.

Viser til varsel om oppstart av planarbeid - E14 Stjørdal- Hegramo sendt Per Annar Ydstines, Mellomriksvegen 424, 7514 Stjørdal, i brev datert 05.03.2019.

Prosjektutvikling Midt-Norge AS utfører for tiden reguleringsarbeid for nytt næringsareal langs E14 på eiendommen gnr. 109 bnr. 1 i Stjørdal i oppdrag for Per Annar Ydstines. Se vedlagt planforslag. Det er godkjent planprogram for området. Se vedlagt planprogram og høringsuttalelse fra Statens vegvesen i brev datert 04.07.2017.

Vi viser til vedlagt planforslag og ber om at det blir regulert avkjøring fra næringsarealet som vist i planen. På grunn av et vesentlig fjelluttak for det nye næringsarealet ber vi også om at det gis tillatelse til en midlertidig anleggsavkjøring til området.

Spørsmål til planarbeidet kan rettes til undertegnede eller til Per Annar Ydstines.

Jeg ber om å bli holdt underrettet om planarbeid som får innvirkning på foreslått regulert område i vedlagt planforslag.

Med hilsen

Gunnar Rose

Ingeniør VVA / prosjektadm.

91 65 62 89 / gunnar@pumn.no

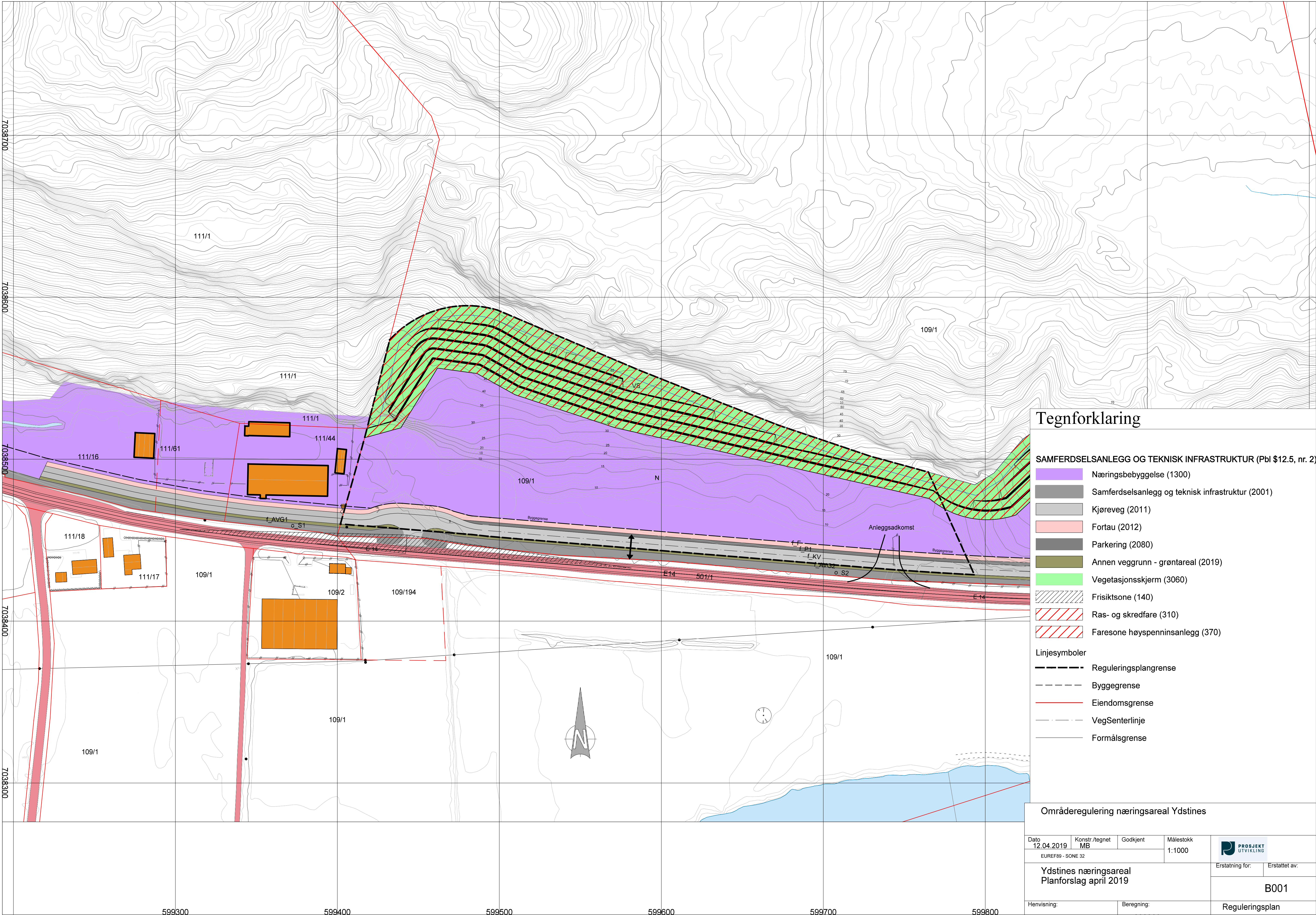
Prosjektutvikling Midt-Norge AS

Vestre Rosten 85, 7075 Tiller

www.prosjektutvikling.no



Vi setter spor



Tegnforklaring

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (Pbl §12.5, nr. 2)

- Næringsbebyggelse (1300)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (2001)
- Kjørveg (2011)
- Fortau (2012)
- Parkering (2080)
- Annen veggrunn - grøntareal (2019)
- Vegetasjonsskjerm (3060)
- Frisiktsone (140)
- Ras- og skredfare (310)
- Faresone høyspenninsanlegg (370)

Linjesymboler

- Reguleringsplangrense
- Byggegrense
- Eiendomsgrense
- VegSenterlinje
- Formålsgrense

Områderegulering næringsareal Ydstines

Dato 12.04.2019	Konstr./tegnet MB	Godkjent	Målestokk 1:1000	 PROSJEKT UTVIKLING	
EUREF89 - SONE 32					
Ydstines næringsareal Planforslag april 2019				Erstattet for:	Erstattet av:
				B001	
Henvisning:		Beregning:		Reguleringsplan	

Områderegulering

Ydstines næringsareal

Planprogram

revidert i samsvar med vedtak i kommunestyret den 22.11.2018 i sak 95/18



PlanID:

Innhold

1 Bakgrunn for planarbeidet	2
2 Planområdet	2
2.1 Lokalisering og avgrensning	2
2.2 Arealbruk på tilstøtende eiendommer	2
3 Gjeldende planer	3
4 Planforslaget	3
5 Utredningstema og metodikk	5
6 Framdrift	6

1 Bakgrunn for planarbeidet

Prosjektutvikling Midt-Norge AS igangsatte i 2017 regulering av næringsareal på deler av eiendommen gnr/bnr 109/1 Ydstines Østre og naboeiendommen gnr/bnr 129/1 Berg.

I forbindelse med regulering av næringsarealet ble tiltakshaver i tillegg pålagt av Stjørdal kommune å inkludere hele planarealet for reguleringsplan for Ydstines industriområde fra 1987, plan-ID 106, samt areal for gang- og sykkelveg langs E 14. Disse kravene er nå utgått som følge av kommunestyrets vedtak i sak 95/18. På grunn av forhold som framgår av saksdokumentene i sak 95/18 er planområdet redusert slik at hele planen nå ligger på eiendommen 109/1, som eies av tiltakshaver.

Tiltakshaver ønsker å opparbeide næringsareal og lokaler for næringsvirksomhet for å fremme verdiskapning og næringsinteresser for egen bedrift og andre virksomheter som ønsker å etablere seg i regionen.

På bakgrunn av planarbeidets karakter er det inngått avtale mellom tiltakshaver Per Annar Ydstines og Stjørdal Kommune om utarbeidelse av områderegulering.

2 Planområdet

2.1 Lokalisering og avgrensning

Planområdets avgrensning er justert iht. kommunestyrets vedtak i sak 95/18.

Planområdet for det nye næringsarealet ligger på elvesletta for Stjørdalselva og i de nedre deler av Ydstinesberga på eiendommen gnr/bnr 109/1 Ydstines Østre.

Planområdet strekker seg om lag 400 m langs E 14 ved foten av Ydstinesberga og 60 – 150 m i nordlig retning opp i bergsiden ovenfor. Plangrensen her er lagt nedenfor de bratteste partiene av Ydstinesberga for å skape en mest mulig jevn overgang mellom fjellskjæring og eksisterende terreng.

I øst grenser planområdet mot en bevaringsverdig biotop på eiendommen gnr. 109/1. Plangrensen i sør legges i hele planområdets lengde i grensen for avsatt areal for framtidig gang- og sykkelveg mot langs E 14.

2.2 Arealbruk på tilstøtende eiendommer

Det planlagte nye næringsarealet grenser i vest mot eksisterende næringsareal for Ydstines industriområde. Videre på nordvestsiden går området over i et bratt LNF-område med lauvskog.

Mot nord stiger Ydstinesberga bratt opp rundt 150 høydemeter. Dette området ligger på tiltakshavers eiendom Ydstines Østre.

Mot sør grenser næringsarealet mot E14. På sørsiden av E14 er det i hovedsak dyrket mark, på tiltakshavers eiendom gnr. 109/1, ned mot Stjørdalselva med unntak for ett næringsbygg rett vest for planlagt nytt næringsareal.

3 Gjeldende planer

Planlagt næringsareal omfattes av kommuneplanens arealdel 2013 – 2022 (egengodkjent i kommunestyret 20.03.2014). Området er her benevnt som N14 Ydstines nytt næringsareal. Avsatt areal i kommuneplanen er ikke tilstrekkelig for etablering av forutsatt næringsareal. Planområdet er derfor utvidet i forhold til areal vist i N14 med deler av LNF-området nord for N14 i skråninga opp mot Ydstinesberga. Nærmere begrunnelse er gitt i planbeskrivelsen. Plangrensen for nytt næringsareal er avklart og godkjent av kommunestyret i sak 95/18.

4 Planforslaget

For at det planlagte nye næringsarealet skal få en størrelse og et format som gjør det egnet til utbygging, må dagens elveslette utvides ved uttak av berget i bakre del av regulert område. Elvesletta i planområdet har i dag en maksimal bredde på ca. 40 meter målt fra senterlinja til E14. Vegvesenet har satt krav om 25 meter byggegrense målt fra senterlinja. Det er da igjen en bredde på 15 meter for oppføring av næringsbygg.

For å få en akseptabel tomtebredde må fjellet i bakkant tas ut. Tomter i et næringsareal i dag bør kunne gi plass til bygg med bredde 30 – 40 meter som et minimum for å være attraktive i markedet. I tillegg må det avsettes et sikrings- og vegetasjonsområde på minst 5 meter i bakkant av bygget mot den fjellveggen som oppstår ved en utvidelse av arealet. Det kan også være aktuelt med et adkomstareal på baksiden av bygg. Aktuell bredde her kan være 5 meter.

For å tilfredsstille plankriteriene ovenfor bør bredden på næringsarealet målt fra senterlinja for E14 som et minimum være 65 – 75 meter. I planskissen for området varierer bredden målt fra senterlinja mellom 65 meter og 105 meter.

I planskissen er fjellskjæringen tilpasset formasjonene i berget ovenfor for å få en god tilpasning mellom fjellskjæring og urørt berg. Fjellskjæringen er foreløpig tenkt utført som en trapping i terrenget med 10 - 18 meters høyde for hvert trinn / pall (stigning 10:1). Bredden på hylla mellom hver pall er anslagsvis 5 meter. Fjellskjæringen avsluttes mot eksisterende terreng med en ca. 3 meter høy skjæring. Ovenfor topp fjellskjæring avsettes et areal til sikring med gjerde ca. 1 meter fra skjæringskant for å ivareta sikkerheten for mennesker og dyr. Detaljer vil avklares i den videre saksbehandlingen.

Fjellskjæringen vil få en samlet høyde på totalt ca. 60 – 70 meter ved høyeste nivå, og strekker seg langs hele det nye næringsarealet. Fjellskjæringen planlegges skogkledd med trebeplantning på fjellhyllene og ved foten.

Infrastrukturen i næringsområdet tenkes løst med en felles adkomstveg med fortau parallelt med E 14 og med egen avkjøring fra E14. Alle felles infrastrukturprosjekter tenkes lagt i felles adkomstveg. Det være seg vann, spillvann, overvann, høy- og lavspentforsyning og tele- / fiberanlegg.

Næringsområdet tenkes detaljregulert i tråd med det plassbehovet som interesserte kjøpere har. Avkjørsel til de enkelte næringseiendommene legges direkte fra felles adkomstveg.



5 Utredningstema og metodikk

U = Utredning

R = ROS

B = Beskrivelse

Tema	Problemstilling	Metodikk	U	R	B
Konsekvenser for visuelle virkninger					
Fjellskjæring	Etablering av fjellskjæring er synlig fra sør	Belyses i plan og planbeskrivelse			x
Bebyggelse langs E14	Bebyggelse og anlegg langs E14 kan virke inn på sikten langs E14.	Belyses i plan og planbeskrivelse		x	x
Konsekvenser for trafikk og trafiksikkerhet					
Trafikkavvikling i planområdet	Utbygging av trafikkanlegg, spesielt for blandet trafikk med biltrafikk og myke trafikanter, vil oftest medføre mulige konfliktpunkt med fare for ulykker.	Belyses i plan og planbeskrivelse		x	x
Trafikkavvikling E14	Planforslagets innvirkning på trafikksituasjonen for E14 utredes	Belyses i plan og planbeskrivelse		x	x
Konsekvenser for miljø og klima					
Flom Stjørdalselva	Næringsarealet ligger innenfor flomsone for Stjørdalselva.	Utredning av konsekvenser. Behandles i plan og planbeskrivelse.	x	x	x
Ras- og skredfare	Etablering av fjellskjæring medfører fare is- og steinsprang og snøras. Geologisk ustabilitet i fjellet kan medføre fare for større steinras.	Utredning av konsekvenser. Behandles i plan og planbeskrivelse.	x	x	x
Biologisk mangfold	Næringsarealet berører hensynssone for biologisk mangfold.	Utredning av konsekvenser	x		
Automatisk fredet kulturminne	Automatisk fredet kulturminne er registrert i nærheten av området.	Behandles i plan og planbeskrivelse		x	x
Støy og støv	Støy- og støvbelastning i næringsarealet og påvirkning av naboarealer.	Utredning av konsekvenser. Behandles i plan og planbeskrivelse.	x	x	x
Konsekvenser for næringslivet					
Næringsformål	Innenfor planområdet skal det legges til rette for industri, håndverk og lagervirksomhet og/eller kontor/service. Konsekvensen av denne virksomheten utredes, herunder konsekvenser for mulige konkurrerende næringer i sentrumsområdet, jfr. kjøpesenterforskriften.	Utredning av konsekvenser	x		
Konsekvenser for teknisk infrastruktur					
Grunnforhold / geoteknikk	Forhold for fundamentering av bygg og infrastruktur utredes	Behandles i planbeskrivelse			x
Vannforsyning og avløp	Teknisk løsning for vannforsyning og avløp avklares	Behandles i planbeskrivelse			x
Flomveg	Avrenning av overflatevann som følge av nedbør og flomforhold	Behandles i plan og planbeskrivelse		x	x
Konsekvenser i anleggsperioden					
Trafikkavvikling	Trafikkavvikling og sikkerhet for trafikantene.	Belyses i planbeskrivelsen			x
Uttak fjell	Sprenging, uttak og videreføring av fjellmassen medfører anleggsaktivitet som må tilpasses omgivelsene for å ivareta sikkerheten og miljøet mht. støy og støv.	Belyses i planbeskrivelsen Behandles i konsesjonssøknad	x		x
Framdrift fjelluttak og opparbeidelse	Anleggsarbeider foregår i deler av næringsområdet samtidig som det er virksomhet iht. reguleringsformålet i andre deler.	Behandles i konsesjonssøknad		x	x

6 Framdrift

Hendelser		Tidsrom
1	Oppstartsmøte	11.06.2015
2	Kunngjøring og varsling av planoppstart, samtidig sendes forslag til planprogram på høring	12.05.2017
3	Innsendelse av revidert forslag til planprogram med høringsuttalelser	02.08.2017
4	Fastsettelse av planprogram (kommunen)	22.11.2018
5	Innsendelse av forslag til komplett planforslag med KU	Våren 2019
6	Vedtak om offentlig ettersyn (kommunen)	Høsten 2019
7	Høringsperiode planforslag (minimum 6 uker)	Høsten 2019
8	Vurdering og evt. bearbeidelse av planforslaget på bakgrunn av innkomne innspill ved offentlig ettersyn	Høsten 2019
9	Andregangs behandling av planforslaget i bygningsrådet	Høsten 2019
10	Sluttbehandling i kommunen	Vinteren 2019 - 2020

Trondheim 13.03.2019

Prosjektutvikling Midt-Norge AS



Statens vegvesen

Prosjektutvikling Midt-Norge AS
Vestre Rosten 85
7075 TILLER

Behandlende enhet:
Region midt

Saksbehandler/telefon:
June Stubmo / 741 22530

Vår referanse:
17/68523-2

Deres referanse:
Gunnar Rose

Vår dato:
04.07.2017

Statens vegvesens uttalelse til oppstart av reguleringsplan arbeid – gnr. 109 bnr. 1 og gnr. 129 bnr. 1 – Ydstines Østre og Berg i Stjørdal kommune

Vi viser til oversendelse datert 12. mai 2017.

Det meldes om oppstart med reguleringsplanarbeid og planprogram for deler av eiendommene Ydstines Østre og Berg, gnr. 109 bnr. 1 og gnr. 129 bnr. 1 i Stjørdal kommune.

Området er planlagt regulert til næringsbebyggelse med infrastrukturanlegg. Planområdet for næringsarealet ligger på nordsiden av E14.

Statens vegvesen uttaler seg som vegadministrasjon for riksveg på vegne av staten, som vegadministrasjon for fylkesveg på vegne av fylkeskommunen eller som sektoransvarlig på vegne av staten.

Vi registrerer at våre tidligere innspill i planprosessen er tatt med i planforslaget. Med bakgrunn i at det i dag er usikkert hvordan framtidig E14 med lokalvegssystem og gang- og sykkelveg skal utformes, synes det som et fornuftig grep å sette av et areal til framtidig gang- og sykkelveg i reguleringsplanen for området.

Vi har ingen øvrige kommentarer planvarselet.

Plan- og trafikkseksjonen
Med hilsen

Helgar Sætermo
seksjonsleder

June Stubmo

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Postboks 2525
6404 MOLDE

Telefon: 02030
firmapost-midt@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Byavegen 48
7715 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

Stjørdal kommune, Postboks 133, 7501 STJØRDAL

From: Jan Petter Bjørnevik, Hegra Bensinstasjon AS <petter@hegrabensin.no>
Sent: 13. mars 2019 14:42
To: Firmapost-Midt
Subject: Planarbeid E14 Stjørdal -Hegramo

Deres ref: 18/25827-19, Jorunn By

Hei,

I forbindelse med dette planarbeidet hvor formålet er å øke trafiksikkerheten for alle trafikanter, ønsker jeg at dere ser på muligheten for samtidig å lage en forbikjøringsskulder på sørsiden av E14, forbi Hegra Bensinstasjon AS.

Vi ser jevnlig behovet for en slik forbikjørings-skulder for trafikken østover. Både nestenulykker og påkjørsler bakfra mener vi kunne vært redusert/unngått om man kunne passert på utsiden av biler som venter på at møtende trafikk skal passere.

En slik forbikjøringsskulder mener jeg ville økt sikkerheten også til gående/syklende når man unngår/reduserer farlige situasjoner i veibanen.

Ta gjerne kontakt om du lurer på noe.

Mvh

Hegra Bensinstasjon AS
Grendal Eiendom AS

Jan Petter Bjørnevik
917 29 212

Sendt fra [E-post](#) for Windows 10

Ottar Vasseljen
Mellomriksvegen 214,
7513 Stjørdal (gnr 104, bnr 3)

18.04.2019

Til

Statens vegvesen

Viser til Varsel om oppstart planarbeid – E14 Stjørdal – Hegra

Deres ref: 18/25827-19 (dato 05.03.19)

Som grunneier av gnr. 104, bnr. 3, Vestre Moksnes (se kart neste side), har jeg flere innspill og innsigelser mot planarbeidet. Hvis planarbeidet legger opp til gang- og sykkelveg (GSV) langs E14 over Moksnes vil min eiendom berøres kraftig enten traséen legges nord eller sør for E14. Trasévalget kommer ikke klart fram av tilsendte varsel.

Stortinget har satt et mål om at årlig omdisponering av dyrka jord må være under 4 000 dekar i Norge innen 2020. I **Nasjonal Transportplan 2018-2029** (Meld.St. (2016-2017)) framkommer under 11.5.1 at "jordvern er en nasjonal interesse som transportetatene, Avinor og Nye Veger AS skal vie stor oppmerksomhet i retningslinjer og arbeid." Videre: "Regjeringen vil at det ved planlegging av samferdselsanlegg i størst mulig grad skal unngås å omdisponere dyrka mark. I de tilfellene der dette er unngåelig, skal det fokuseres på kvalitet fremfor kvantitet. Det er viktig at den beste og mest drivverdige matjorda sikres best mulig."

Jordvegen på Moksnes er helt i ypperste klasse blant landets dyrka mark. Jorda gir store avlinger både av korn, potet og gulrot som dyrkes her. Å omdisponere store areal til GSV over landets beste dyrkajord er ikke forenelig med de signaler som ligger i nye Stortingsmeldinger og gjeldende Nasjonal Transportplan (2018-2029), og der Statens vegvesen er pålagt å vie stor oppmerksomhet til jordvern.

At myke trafikanter skal kunne ferdes trygt mellom Stjørdal og Hegra har jeg full forståelse for. I vårt område finnes det heldigvis gode eksisterende løsninger for myke trafikanter. Ved krysset E14 – Hognesaunvegen (Haraldreina) er det to alternativ. Det ene er via en lite trafikkert veg over Mæle/Ree. Det andre, og langt det beste, er langs Hognesaunvegen fram til Stjørdal sentrum hvor store deler av strekningen allerede har GSV opparbeidet. Traséen er flat og ubetydelig lenger enn langs E14 (280 m, se kart s 2). Man kan som gående/syklende ferdes trygt i bebodd område. Hognesaunvegen har lite trafikk, lav fartsgrense og fartsdumper, og man kan forflytte seg trygt helt fram til Kjøpmannsgata via Værnesporten og eksisterende undergang under E14 uten større tiltak.

Å benytte eksisterende GSV langs Hognesaunvegen vil være et langt billigere alternativ enn å måtte opparbeide ny GSV langs E14 fra Haraldreina til Ligaardskrysset. Sistnevnte vil gi store og kostbare utfordringer med å krysse Evjegrøfta og de sterkt trafikkerte Ligaardsvegen og Ringvegen. En videreføring av GSV gjennom eksisterende og tett befolket område helt inn til Kjøpsmansgata via en slik trasé er trolig heller hverken åpenbar eller konfliktfri.

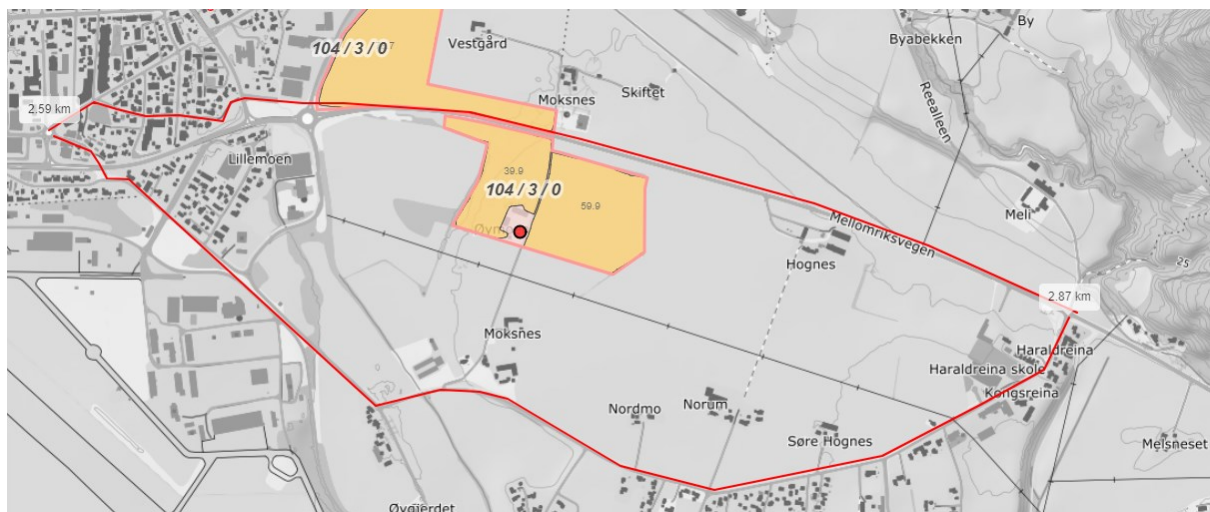
På strekningen Haraldreina-Ligaardskrysset langs E14 er det kun fire boliger, der de tre på nordsiden av E14 kan ferdes trygt opp langs driftsveg til Reealeen (ca 300 m) uten å krysse E14 (krever minimal opparbeiding av driftsveg), mens den fjerde (Hognes gård) må krysse E14 hvis GSV legges nord for E14. For sistnevnte eksisterer per i dag en driftsveg fram til Hognesaunvegen som med små forbedringer vil være et langt tryggere alternativ for myke trafikanter

Det er derfor ingen grunn for å omdisponere landets beste dyrka mark for å opparbeide ny gang- og sykkelveg over store areal langs E14 fra krysset ved Haraldreina til Ligaardskrysset, og jeg vil allerede nå varsle innsigelser om et slikt alternativ velges.

Med hilsen

Ottar Vasseljen

Vestre Moksnes, gnr. 104, bnr. 3



From: petter moxnes <Petter.Moxnes@outlook.com>
Sent: 17. april 2019 16:31
To: Firmapost-Midt
Subject: Innspill til oppstart av planarbeid - E14 Stjørdal- Hegramo

Hei igjen, det er fornuftig at sykkelvegen legges på venstre siden av kjørebanen i retning mot Meråker.

Jeg er lei av at kommunen «plukker av meg» bit for bit av matjorda på gården, så heldigvis slipper jeg å bruke advokat på denne saken.

Ha en fortsatt god dag!

Hilsen

Petter P. Moxnes

Sendt fra [E-post](#) for Windows 10

Fra: Karsten Reitan <kreitan@online.no>
Sendt: 26. mars 2019 11:25
Til: Firmapost-Midt
Emne: Varsel om oppstart planarbeid - E-14 Stjørdal-Hegramo

Synspunkter til planalternativene.

Jeg registrerer at det er foreslått ett alternativ for gang og sykkelvei Nord og ett lengre alternativ Syd for min adresse. Jeg ser ett godt alternativ og det er Nord for E-14. Dette alternativet beslaglegger lite dyrkamark og jeg og mine naboer får tilgang til g/s-veien uten å måtte gå/sykle omveier for å komme inn på g/s-veien.

Jeg mener at alternativ Syd vil ta mye dyrkamark på naboeiendommene og samtidig stykke opp jordarealer. For adressene Mellomriksvegen 380 og 382 vil alternativ Syd E-14 gi en unødig lang og kronglete adkomst til g/s-veien. Jeg kan heller ikke se at den planlagte g/s-veien kan nås uten å krysse jorder eller følge E-14 østover. Det som da vil skje er at beboerne heller følger E-14 vestover ca 300m for å komme inn på eksisterende gang og sykkelvei i krysset på Haraldreina. Da er det en bedre løsning at beboerne må krysse E-14 for å komme inn på alternativet Nord E-14.

Dersom Vegvesenet ønsker å gå videre med et alternativ Syd for E-14 bør det etter min mening vurderes å velge en trase enda lenger Syd. En trase som følger elvekanten et lite stykke ved Ydstines for så å følge nordsiden av evja vestover, krysse Ystinesveien nedenfor Vestmo, fortsette gjennom Prestmoen kulturpark og deretter inn på eksisterende g/s-vei Prestmoen - Haraldreina. En slik trase følger dyrkamarkas ytterkanter.

Mvh
Karsten Reitan
Mellomriksvegen 380
Tlf 91150725

Fra: KAREN Ramsvik <kramsvik@hotmail.com>
Sendt: 16. mai 2019 21:43
Til: Firmapost-Midt; ellen.andersson@plu.ntnu.no;
tommy.reinaas@gmail.com; tommy@reinas.no <tommy@reinas.no>
Emne: E14 i Stjørdal

Hei, jeg har noen spørsmål vedr E14 i Stjørdal. Vi, naboer til E14 i Stjørdal fra sentrum til Hegra sentrum, fikk en skisse og noen relativt løse formuleringer tilsendt via digipost til høring, med svarfrist 20. april. Denne ligger tilgjengelig på Stjørdal kommunes nettsider. Som vennlig innstilt til natur- og miljøvern skulle det mye til før jeg protesterte på gang- og sykkelsti. Selv om vi allerede har en (nesten fullført) sykkelsti til sentrum her, som ikke akkurat er preget av kø, og sikkert kan takle noen flere syklistar fra Hegra i morgenrushet. Så hvorfor vil Statens vegvesen bygge en ny gang- og sykkelsti, med to felt langs E14? Og hvorfor mener Stjørdal kommune at vi ikke trenger en konsekvensutredning for dette prosjektet?

Jeg trodde at nye europaveier skulle legges utenfor sentrum i norske tettsteder og byer, husker ikke helt hvem som vedtok det, var det kanskje Stortinget? Gjelder ikke det lenger? Jeg synes det var vanskelig å forholde seg til dette ufullstendige scenariet. Hva betyr dette? Har ikke Stjørdal kommunestyre sagt at Asplan Viaks forslag til veitrase for noen år siden er kommunens foretrukne valg. Mener de noe annet nå?

Handler dette om en gang- og sykkelsti, eller er det noe annet som skal komme på sikt? Som for eks en 20 meter bred veitrase midt i Stjørdalens beste matjord? Og en annen vei til lokaltrafikken, og en diger rundkjøring som sluker huset vårt i Hognesaunvegen og enda mange flere? Kanskje skolen også? Jeg oppfatter det også som en hån mot Realleen, som tilsynelatende skal munne ut i en diger rundkjøring. For dere som ikke er lokalkjente, er denne alleen blant Stjørdals fineste kulturarv.

Det var noe av hva jeg leste i en masteroppgave kalt «Utvikling av veglenken E14 Stjørdal-Hegra» NTNU 2016, skrevet av R. Grindstuen i samarbeid med veiledere fra Statens vegvesen.

Det er ikke mye jordvern i den planen, for å si det pent. Jeg er også bekymret for den demokratiske prosessen her. Hva er det vi tar stilling til, når informasjonen kommer stykkevis og delt?

Med vennlig hilsen

Karen Ramsvik

Sendt fra [E-post](#) for Windows 10

Vår saksbehandler
Anne Gran, tlf. +47 33 41 25 00

Dokumentdato
16.04.2021
Deres dato

Vår referanse
2021/19 GRAN
Deres referanse
20/1267

STATENS VEGVESEN
Att.Astrid Eide Stavseng
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Automatisk tilbakemelding fra DSB - høring av reguleringsplan E14 Stjørdal - Hegramo gang- og sykkelveg - Stjørdal kommune - planID 1-280

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer, herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneler og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Helle Nielsen
seksjonssjef

Anne Gran
førstekonsulent

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Statens vegvesen
Drift og vedlikehold
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

AAMHTESE/SAK
21/2157 - 2

MIJ VUESUEHT./VÅR REF.
21/13318

DIJ VUESIEHT./DERES REF.
20/1267-12

BIEJJIE/DATO
23.04.2021

Sametingets uttalelse til høring av reguleringsplan - E14 Stjørdal-Hegramo g/s-veg, Stjørdal kommune

Vi viser til deres brev 15.04.2021.

Sametinget uttaler seg her om samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga og gjeldende reinbeitedistrikt.

Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget.

Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende tekst:

- **Kulturminner og aktsomhetsplikten.** Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Dette må videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.

Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge 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 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Denne uttalelsen gjelder bare Sametinget. For øvrige kulturminnehensyn viser vi til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.

Heelsegh/Med hilsen

Andreas Stångberg
fágajođiheadji/fagleder

Harald Bugge Midthjell
Raeriestæjja/Rådgiver

*Tjaatsege lea elektrovneles jááhkesjämme jih seedtesávva vuelietjaalegapth/
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Åejviedåastoje / Hovedmottaker:
Statens vegvesen

Drift og vedlikehold

2605 LILLEHAMMER

Kopijja / Kopi til:
Trøndelag Fylkeskommune

Fylkets hus

7735

Steinkjer

STATENS VEGVESEN LILLEHAMMER
KONTORSTED
Postboks 10110 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref:
Vår ref: 2021/078295
Dato: 04.05.2021
Org.nr: 985399077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



Uttalelse til reguleringsplan - E14 Stjørdal - Hegramo - Plan Id 1-280

Mattilsynet har mottatt forslag til detaljreguleringsplan for prosjekt «E14 Stjørdal-Hegramo g/s-veg» til høring fra Statens vegvesen.

Vi kan ikke se at vi har fått prosjektet til uttalelse tidligere i prosessen.

Prosjektet omhandler sammenhengende gang- og sykkelveg langs E14 på strekningen mellom Stjørdal sentrum/kryss fv. 6798 (Ligaardskrysset) - Hegramo - Leirfall.

Vi har vurdert om det er tatt drikkevannshensyn og nødvendig hensyn til plante-helse for unngå spredning av planteskadegjørere.

Selv om det er selve reguleringsplanen vi gir uttalelse til, er det også nødvendig å vise til det som er beskrevet i planbeskrivelsen.

Vannforsyning:

I planbeskrivelsen har dere omtalt hvordan kommunal hovedvannledning går i forhold til de berørte arealene. Dere skriver også at private vannledninger og brønner er ikke registrert og at dere har gjort undersøkelser opp mot NGUs grunnvannsdatabase.

Ut fra dette har dere beskrevet at utbygging av gang- og sykkelvegen vil komme i berøring med vann- og avløpsledninger. Dere skriver at «hovedvannsledning ligger under E14 øst for Ligaardskrysset, nærmere lokalisering av denne avklares med kommunalteknikk i Stjørdal kommune. Det forutsettes nærmere avklaringer i byggeplanfasen i samråd med Stjørdal kommune».

Det er positivt at dere har kartlagte disse forholdene.

Vi kan imidlertid ikke se at forhold knyttet til vannforsyning er tatt inn i reguleringsplanen

Plante-helse:

I planbeskrivelsen har dere blant annet beskrevet at tiltaket er planlagt slik at det medfører minst mulig ulemper for drift av jordene. Stjørdal kommune har oversikt over hvilke eiendommer som er registrert med floghavre og PCN.

Dere har videre tatt dette inn i rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplanens § 11 b. Her står det blant annet: «Planen skal også vise tiltak som hindrer spredning av ugress og plantesykdommer mellom de ulike eiendommene.»

Konklusjon:

- Vi mener det i rekkefølgebestemmelsene bør inngå at det skal etableres en VA-plan som viser hvordan konflikten mellom eksisterende hovedvannledning (og eventuelle andre vannledninger) og anleggsarbeid skal løses. Formålet er å unngå at det oppstår risiko for forurensing av drikkevann i anleggsfasen eller at leveringssikkerheten trues.
- Vi har ingen innspill til reguleringsplan E14 Stjørdal – Hegramo i forhold til plantehelse og anser at nødvendige plantehelsemessige hensyn blir tilfredsstillende ivaretatt.

Med hilsen

Ingebjørg Grunnan Fostad
avdelingssjef

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi: Statsforvalteren i Trøndelag



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dato: 10.05.2021
Vår ref: 21/04210-2
Deres ref:

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 mellom Stjørdal sentrum og Hegramo i Stjørdal kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 15. april 2021.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Hensikten med planen er å etablere et sammenhengende tilbud for gående og syklende som gjør det mulig for myke trafikanter å ferdes trygt på strekningen, samt sikre god trafiksikkerhet og framkommelighet for alle vegfarende.

Uttalelse fra DMF

DMF kan ikke se å ha mottatt varsel om oppstart av planen. Vi har et ansvar for at mineralske ressurser blir ivaretatt i plansammenheng, og det vil derfor være en fordel at våre innspill kommer inn i en tidlig prosess i planarbeidet.

Planområdet berører ut i fra ressursdatabasen til Norges geologiske undersøkelse (NGU) to forekomster; Hofstad med grus vurdert av NGU til å ha liten betydning¹, og Bergskeiva med pukk vurdert til å ha lokal betydning².

¹ Hofstad grusforekomst:

https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Del_fakta_KS.fkom_besk?p_objid=41710

² Bergskeiva pukkforekomst:

https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Del_fakta_KS.fkom_besk?p_objid=41750



På Bergkleiva har det vært uttak av masser tidligere, men bruddet er i dag avsluttet. I følge ressursdatabasen til NGU strekker forekomsten på Bergkleiva seg over et større område enn det tidligere masseuttak berørte. DMF kan ikke se at planbeskrivelsen sier noe om mineralske ressurser. Mineralske ressurser bør tas inn som et tema i planen. Det bør komme fram i planbeskrivelsen en vurdering av planens påvirkning på forekomsten. I tillegg bør det gjøres en vurdering om den delen av forekomsten som blir berørt kan benyttes i prosjektet eller til andre nærliggende prosjekt framfor å deponeres i permanente deponier.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Kristine Bye
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Kristine Bye

Mottakere:

Statens vegvesen Region øst	Postboks 1010 Nordre Ål	2605 LILLEHAMMER
-----------------------------	-------------------------	------------------

Kopi til:

Stjørdal kommune	Postboks 133	7501 STJØRDAL
------------------	--------------	---------------

Fra: [Tensio TN AS](#)
Til: [Firmapost](#)
Emne: 20/1267 E14 Stjørdal - Hegramo, gang- og sykkelveg - Stjørdal kommune - reguleringsplan [INC ID# 141958]
Dato: onsdag 26. mai 2021 07:33:39

Vi viser til melding 20/1267, høring reguleringsplanarbeid E-14 Stjørdal – Hegramo g/s-veg i Stjørdal kommune. Tensio TN AS har ingen merknader til planarbeidet men ønsker å gi følgende innspill:

Tensio TN AS har etter energiloven områdekonsesjon i Stjørdal kommune. Det innebærer at vi etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent distribusjonsnett).

På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det i dette planforslaget må tas høyde for de anlegg som det er nødvendig for oss å etablere og drifte. Vi forutsetter at strømforsyningsanleggene blir ivaretatt i reguleringsplanarbeidet

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi har til de eksisterende trasé og eller nettstasjoner.

Dersom planen forutsetter at eksisterende nettanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av plass til ny trasé.

Vi ber om å bli kontaktet enten pr. telefon eller med e-post til: kundeservice.tn@tensio.no for ivaretagelse av eksisterende nettanlegg, flytting/ombygging.

Mvh

Tensio TN

driftssenteret

STATENS VEGVESEN
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 28.05.2021
Vår ref.: 201902622-4
Arkiv: 323
Deres dato: 15.04.2021
Deres ref.: 20/1267

Saksbehandler:
Tormod Hagerup

NVEs generelle tilbakemelding ved offentlig ettersyn - Reguleringsplan for E14 Stjørdal - Hegramo g/s-veg - PlanID 1-280 – Stjørdal kommune

Viser til oversendelse av høringsdokumenter datert 15.04.2021.

På grunn av midlertidige ressursmessige utfordringer er NVE i større grad enn vanlig nødt til å benytte seg av generelle svar, så også i dette tilfellet. Vi håper på forståelse for situasjonen.

NVE gir generell tilbakemelding og ikke konkret uttalelse i denne saken.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til overordnede planer og veiledning/opplæring av kommuner med store utfordringer innen vårt saksområde. I tillegg prioriterer vi å gi uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av brev til kommunene av 29.09.2017 om [NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#), der vi ber kommunen om å skrive tydelig i oversendelsesbrevet hva en eventuelt ønsker bistand til i den enkelte sak. I denne saken kan vi ikke se at det er bedt om slik bistand. NVE gir derfor ikke konkret uttalelse i denne saken.

For generell informasjon og veiledning knyttet til NVEs saksområder viser vi til:

- [Kartbasert sjekkliste-NVE-tema](#) – kartbasert veiledning for reguleringsplan.
- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

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

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) (revidert 22. mai 2014) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- [NVEs sjekkliste for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- [NVEs sider om urbanhydrologi](#) og [Miljødirektoratets overvannsveileder](#) gir nyttig informasjon om hvordan man bør håndtere overvann i arealplanlegging. Vi viser også til følgende publikasjoner fra Norsk Vann: Veileder A162 – «*Veiledning i klimatilpasset overvannshåndtering*» og Rapport B22 - «Vann og avløp i arealplanlegging og byggesaksbehandling» som finnes [her](#).
- [Klimaservicesenteret/klimaprofilene gir et kortfattet sammendrag av dagens klima, forventede klimaendringer og klimautfordringer.](#)
- [Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på \[www.nve.no/arealplanlegging\]\(http://www.nve.no/arealplanlegging\).](#)

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelse og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.

Hvis det er behov mer bistand i saken, kan NVE kontaktes med en konkret forespørsel.

Med hilsen

Ann-Kristin Larsen
fung. seksjonssjef

Tormod Gilberg Hagerup
rådgiver

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



Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - detaljreguleringsplan for sammenhengende gang- og sykkelveg langs E14 Stjørdal - Hegramo - Stjørdal kommune

Statsforvalteren har mottatt ovennevnte reguleringsplan til uttalelse. Under følger innspill til planen på Statsforvalterens ulike fagområder:

Overordnede føringer

Hensikten med reguleringen er å tilrettelegge for sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegramo. Deler av strekningen har allerede gang- og sykkelveg. Denne planen dekker de manglende delene fra rundkjøring ved Evja til Bøstad/Gråelva. Lengden på ny strekning er totalt ca. 6 km. Tiltaket vil gi et sammenhengende tilbud for gående og syklende som gjør det mulig for myke trafikanter å ferdes trygt på strekningen. Det fremgår at dette er i samsvar med Byvekstavtalen, hvor målet er å redusere biltrafikken.

Det fremgår at tiltaket i planen er i tråd med den gjeldende kommuneplanens arealdel, og tiltaket er vist som «gang- og sykkelveg - framtidig» fra Haraldreina til Bøstad. Etter det vi kan se, gjelder imidlertid ikke dette for strekningen mellom sentrum og Haraldreina.

Landbruk

Store deler av traseen legger beslag på dyrka mark. Det foreligger altså en interesseløstetning mellom ønsket om en kort, trygg og effektiv gang- og sykkelveg og ønsket om å ta vare på dyrkamark. Planforslaget innebærer om lag 41,7 daa permanent omdisponering og 101,2 daa midlertidig i anleggsperioden. Det fremgår at jorda i området i all hovedsak er av svært god kvalitet. I vår forhåndsuttalelse av 10.4.19, la vi vekt på at tiltaket utgjør en stor samfunnsinteresse. Samtidig at det er særlig viktig å vektlegge og minimere omdisponeringen av dyrka jord. Vi ba derfor om at det også ble vurdert om lokalvegnettet kan nyttes som gang- og sykkelveg mellom sentrum og Haraldreina, framfor å omdisponere dyrka jord langs E 14. Vi var videre tydelige på at eventuelle midlertidige riggområder må lokaliseres uten å ta i bruk dyrka jord.

I vår forhåndsuttalelse viste vi til Nasjonal jordvernstrategi. Denne er nylig foreslått skjerpet ytterligere inn, med en målsetting om en omdisponering på maksimalt 3000 daa årlig innen 2025. For å kunne nå dette, må kommunene være svært kritiske i sine vurderinger av omdisponering av



dyrka mark. Det skal ligge viktige samfunnsinteresser og dokumenterte behov til grunn. I tillegg er det viktig at det vurderes alternativer.

I planmaterialet fremgår det at det er gjort vurderinger av bruk av lokalvegnettet slik vi etterspurte. Dette er grundig beskrevet og illustrert. Det vises bl.a. til annen bruk av veien som kan føre til konflikter, samt at SVV har vært tydelig på at viktigheten av at gang- og sykkelvegen følger hovedvegen så langt som mulig for å være attraktiv. Kommunedirektøren har også sluttet opp om disse vurderingene. I dette tilfellet vurderer vi derfor at tiltakets samfunnsinteresse gjør at noe omdisponering av dyrka jord kan aksepteres. Spørsmålet blir da hvor mye det faktisk er behov for.

Det er valgt en løsning med 3,5 m bred gang- og sykkelveg og 3 m grøft som skille fra kjørebane. Det er argumentert med denne løsningen bl.a. for å kunne plassere lysmaster og skilt i grøften. I tillegg er det satt av areal til annen veggrunn på utsiden av gang- og sykkelvegen også, om lag like bredt som på innsiden. Totalt vil det altså det permanente beslaget være nærmere 10 meter bredt. Videre er det satt av et 15 meter bredt anleggsbelte utenfor der igjen. Det fremgår at dette er for å ha tilstrekkelig areal til å legge opp matjord og at trafikken i størst mulig grad kan gå uhindret på E14, samt at anleggsarbeidet kan utføres under trygge og oversiktlige forhold. Vi merker oss argumentene for å ta i bruk noe dyrka mark til midlertidig anleggsområde. Samtidig har vi erfaring med at midlertidige inngrep i jordbruksarealer kan resultere i dårligere kvalitet på jorda. Ut fra dette bør også midlertidige inngrep unngås så langt som mulig. Et midlertidig inngrep på over 100 daa vurderes uansett som svært stort. Vi mener derfor det bør gjøres grundige vurderinger av hvordan dette kan reduseres. Eksempelvis bør matjord som blir permanent beslaglagt i utgangspunktet flyttes til endelig mottakssted snarest mulig – framfor å beslaglegge nytt/ekstra jordbruksareal til mellomlagring.

Rett øst for kryss på Haraldreina foreslås det en strekning med kombinert adkomstveg og gang- og sykkelveg. Der er bredden økt til 4,5m. Her er det også lagt opp til ny gang- og sykkelveg på sørsiden av E14. Det ser altså ut til at det er «dobbelt opp» på en strekning på om lag 550 m, uten at vi kan se at dette er begrunnet nærmere. Vi antar at det er for å sikre tilkomst til boligeiendommer på sørsiden. Bare dette beslaget utgjør nærmere 5 daa, og det burde derfor vurderes mindre arealkrevende løsninger – som eksempelvis kulvert lenger øst nært boligbebyggelsen.

I forhåndsuttalelsen ba vi om at inngrepet i jordressurser ble minimert. Ut fra både omfanget på det midlertidige beslaget og traseen på sørsiden av E14 øst for Haraldreina vurderer vi at det ikke i tilstrekkelig grad er synliggjort at beslaget er begrenset til et minimum.

Med hjemmel i jordlova § 9, nasjonale føringer for jordvernet og manglende behovsvurderinger, har Statsforvalteren som landbruksmyndighet innsigelse til omfanget på det midlertidige anleggsbeltet og traseen på sørsiden av E14 øst for Haraldreina, jf. merknad ovenfor.

Håndtering av jordressursen

I vår forhåndsuttalelse var vi opptatt av at det i bestemmelsene må sikres at matjordlaget som ligger i gang- og sykkelveg-traseen tas av, sikres, og flyttes/nyttes til framtidig jordbruksproduksjon i nærområdet. I bestemmelsene er det nå krav om hvordan matjorda skal mellomlagres og at den skal tilbakeføres til jordbruk når arealene er ferdig arrondert eller til jordforbedring i nærområdet. Videre skal det lages en plan og etableres rutiner som hindrer kjøreskader og jordpakking. Planen skal også vise tiltak som hindrer spredning av ugress og plantesykdommer mellom de ulike eiendommene. I dette tilfellet oppgis det at det er eiendommer hvor det er registrert jordbrukssykdommer som floghavre og PCN, noe som understreker viktigheten av en slik bestemmelse.



Statsforvalteren minner om kommunens ansvar for å rapportere omdisponering av dyrka og dyrkbar jord i KOSTRA etter vedtak av reguleringsplan.

Klima og miljø

Vann

Planforslaget vil påvirke deler av det nasjonale laksevassdraget Stjørdalselva, med sidebekker. Forslaget medfører kryssing av flere bekker. Vedrørende Byabekken ved Ystines informerer vi om at det av tiltakshaver bak Ydstines næringsareal ses på muligheten for å legge om Byabekken i ny trase, lenger vest for nytt næringsareal. Vannkvaliteten i dagens bekkeløp er forholdsvis god og en omlegging til eksisterende grøft sør for E14 vil kreve mye opprydding i og langs grøfta for å sikre en vannkvalitet som er god nok til at fisken vil gå videre opp i bekken. Det kan være en utfordring å sikre at vannet som går via grøfta/nytt bekkeløp ikke vil sende landbruksforurensning mm videre ut i Stjørdalselva. Planforslaget for ny gang-/sykkelveg kanaliserer Byabekken i forholdsvis stor grad, der hvor den må flyttes lenger nord, mot fjellskråningen. Det kan derfor være en fordel om det gjøres en vurdering av hvor god vannkvalitet en større omlegging av Byabekken vil gi, og om det er mulig å inngå et samarbeid med f.eks. tiltakshaver bak Ydstines næringsareal om løsning for Byabekken.

Jf. planbeskrivelsens kapittel 7.8.2 skal søknad om tiltak etter lakse- og innlandsfiskeloven, og forskrift om fysiske tiltak i vassdrag bli oversendt Statsforvalteren for alle aktuelle tiltak som berører vassdrag i byggefasen. Vi ber om at dette for sikkerhets skyld tas inn i reguleringsplanens bestemmelser, for å sikre at søknadene følges opp før byggefasen.

Støy og støv i anleggsperioden

For støy som følge av anleggsfasen må det vises til kapittel 4, retningslinjer for begrensnings av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet, i T-1442/2016. Kapittelet har som hensikt å redusere støypåvirkning fra langvarige byggeprosjekt, ved å redusere grenseverdiene for støy for anlegg med driftstid over 6 uker. Statsforvalteren, som støymyndighet, fremmer derfor **faglig råd** om at det tas inn i bestemmelsene at støy i anleggsfasen skal styres i henhold til T-1442/2016, kapittel 4.

Helse og omsorg og Barn og unge

For barn og unges interesser er sammenhengende gang- og sykkelvei et godt tiltak og gir mulighet for fysisk aktivitet og trafiksikker tilgang til sosiale møteplasser. Vurderingen om å øke fartsgrensen på strekningen er ikke ut fra nevnte sektorområder en positiv endring, og må begrunnes i andre samfunnsmessige hensyn.

Samfunnssikkerhet

Ingen merknad.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Med hjemmel i jordlova § 9, nasjonale føringer for jordvernet og manglende behovsvurderinger fremmes det innsigelse til omfanget på det midlertidige anleggsbeltet samt traseen på sørsiden av E14 øst for Haraldreina, jf. merknad ovenfor.



Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

1. Statsforvalteren, som støymyndighet, fremmer faglig råd om at det tas inn i bestemmelsene at støy i anleggsfasen skal styres i henhold til T-1442/2016, kapittel 4.

Med hilsen

Frank Jenssen
statsforvalter

Mari Mogstad
direktør
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Vegar Christoffersen Walsø – 73 19 92 62

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnssikkerhet: Lars Petter Løkken – 74 16 81 76

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Frode Engtrø – 73 19 93 18

Kopi til:

Stjørdal kommune

Postboks 133 / 134

7501 STJØRDAL

Trøndelag fylkeskommune

Fylkets hus, Postboks 2560

7735 STEINKJER



Statens Vegvesen
Postboks 1010
Nordre Ål
2605 Lillehammer

Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
20/00304-21
Deres referanse
20/1267

Vår dato
31.05.2021
Deres dato
15.04.2021

Merknad til detaljreguleringsplan, E14 Stjørdal - Hegramo, gang- og sykkelveg - Statens vegvesen

Bakgrunn

AtB har mottatt overnevnte plan til uttalelse. Statens vegvesen har i samarbeid med Stjørdal kommune utarbeidet et forslag til detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E14 på strekningen mellom Stjørdal sentrum/kryss fv. 6798 (Ligaardskrysset) - Hegramo - Leirfall.

Noen bussholdeplasser foreslås endret, det foreslås å stenge noen avkjørsler og det legges til rette for kurveutbedring på E14 ved Håvereina. Lengde på ny gang- og sykkelveg er ca. 6 km.

Rutetilbud

AtB betjener holdeplassene/stoppestedene Haraldreina, Ystines, Bergskeiva, Vold, Gluggbekken, Hofstad, Moanes og Trøyteåsen som ligger innenfor planområdet.

Haraldreina betjenes av linje 670, 770, 7708, 7710, 7711 og 7712.

Ystines, Bergskeiva, Hofstad, Moanes og Trøyteåsen betjenes av linje 670, 770, 7711 og 7712.

Vold og Gluggbekken betjenes av linje 770, 7710 og 7711.

Linjer med fire siffer er skolerute. Skolerutene fungerer også som lokalruter og kan benyttes av alle reisende i skoleåret.

Holdeplasser

Haraldreina

Dagens holdeplass foreslås endret fra ensidig toveis busslomme, til lomme på hver side av E14 med kobling via dagens undergang. Det reguleres areal til leskur. AtB er positive til denne løsningen.

AtB AS

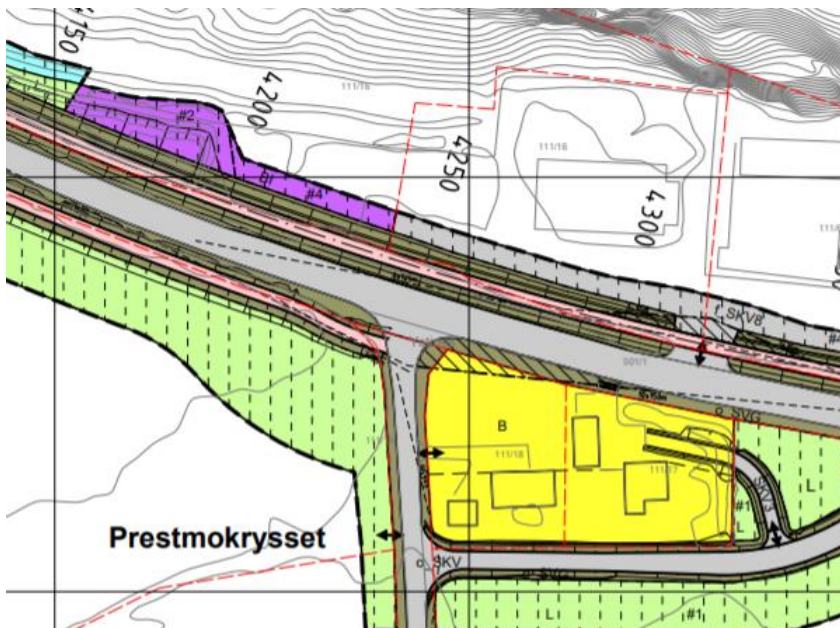
Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011



Figur 1: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning for Haraldreina.

Ystines

I dag er det elever som har vedtak om farlig skolevei og tar buss fra Ystines til Haraldreina skole. 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. AtB støtter denne løsningen.



Figur 2: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning ved Ystines.

Bergskleiva (sørsiden E14)

Dagens holdeplass på sørsiden ligger like utenfor planområdet. Holdeplassen betjener trafikk i begge retninger, og det er elever som bor sør for E14 som skal herfra til Hegra og til Stjørdal.

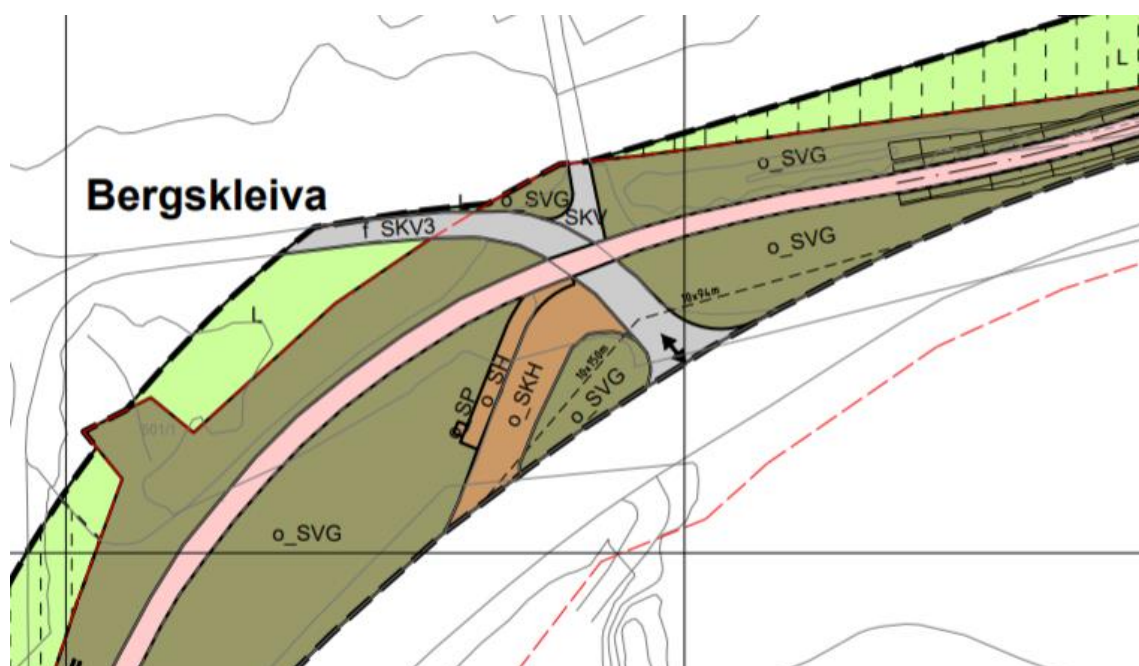


Figur 3: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning ved Bergskleiva (sørsiden av E14). Dagens holdeplass ligger like utenfor planområdet.

Holdeplassen er trang for store busser og det er behov for utbedring av kurvaturen. Det er ønskelig fra AtB og operatør at bussen kommer 90 grader på E14 slik at den har god sikt både mot øst og vest. Det er ønskelig med et skille/plattform som separerer passasjerer og buss i bevegelse. Det er tidligere rapportert om dårlig vintervedlikehold som gjør betjening av holdeplassen vanskelig vinterstid, og dårlig grusdekke. AtB ber om at det ses på muligheten for å ta inn denne holdeplassen i planen med etterfølgende oppgradering/utbedring.

Bergskleiva (nordsiden E14)

Vi forstår det slik at det er dagens situasjon reguleres, men med oppgradering i form at plattform og leskur som sikrer universell utforming. Holdeplassen betjener trafikk i begge retninger og gir problemfri innkjøring. Vi ber om at det ses på muligheten for å etablere plattform på østsiden av o_SKH også, for å sikre plattform for passasjerene som reiser i retning Hegra.



Figur 4: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning for Bergskleiva (nordsiden av E14).

Vold

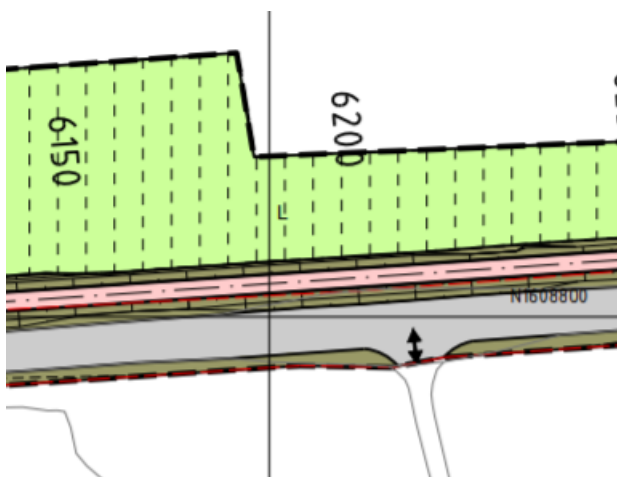
I dag er det grunne lommer med 512-skilt ved Vold, men disse foreslås regulert bort. Det er ca. 275m å gå herifra til Bergskeiva (nordsiden av E14). Vi støtter at holdeplassene fjernes.



Figur 5: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning for Vold.

Gluggbekken

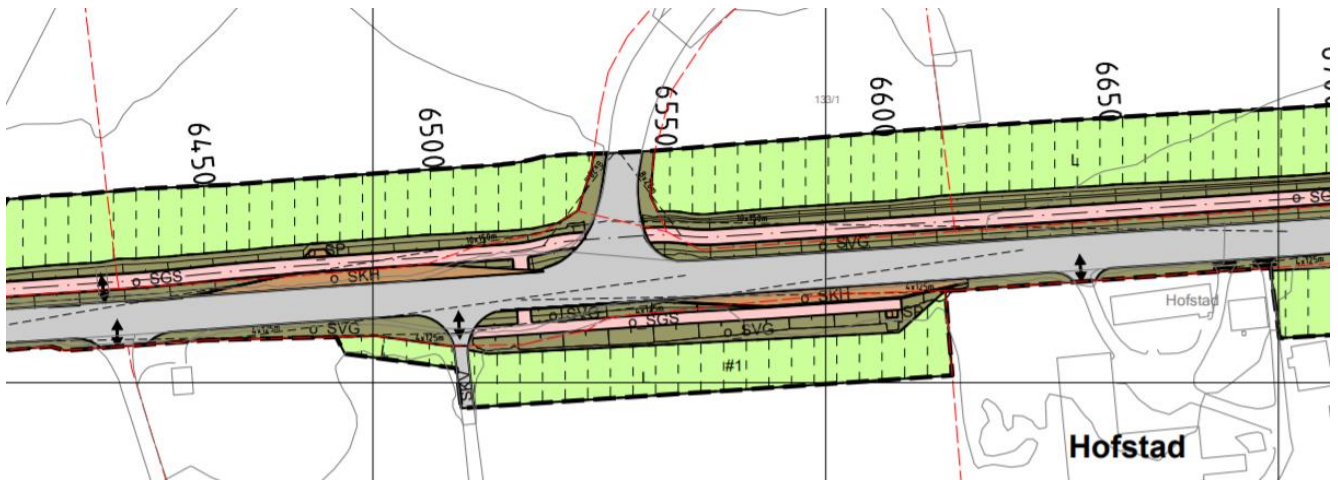
I dag er det grunne lommer med 512-skilt ved Gluggbekken, men disse foreslås regulert bort. Det er ca. 275m å gå til holdeplass Hofstad, og vi støtter at holdeplassene fjernes.



Figur 6: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning for Gluggbekken.

Hofstad

Dagens lommer oppgraderes og plasseringen justeres. Det tilrettelegges for kryssing over veien mellom holdeplassene. Vi støtter foreslått løsning. Skolebuss kjører Bangvegen (nord for E14). Vil buss som kjører sørover kunne komme seg inn i lomme på nordsiden av veien?



Figur 7: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning for Hofstad.

Moanes

På Moanes er det lommer på hver side av veien og begge benyttes.

Vi forstår det slik at det er dagens situasjon som reguleres (på nordsiden av veien). Det er flere elever som reiser fra denne holdeplassen og skal til Stjørdal. Vi ber om at det ses på muligheten for å utvide kjøremønster før plattform (nordøst) slik at bussen kommer inntil plattformen med alle dørene. Se avsnitt under om "utvidelse av kjøremønster før og etter plattform".

Planen regulerer ikke holdeplassen på sørsiden av veien. For avstigning i retning Hegra brukes denne lomma for elever som er bosatt på sørsiden av E14. Busslomma er for grunn og har ikke tilstrekkelig sikt bakover i venstre speil før utkjøring. Vi ønsker at det ses på muligheten for å oppgradere denne holdeplassen som en del av denne planen.



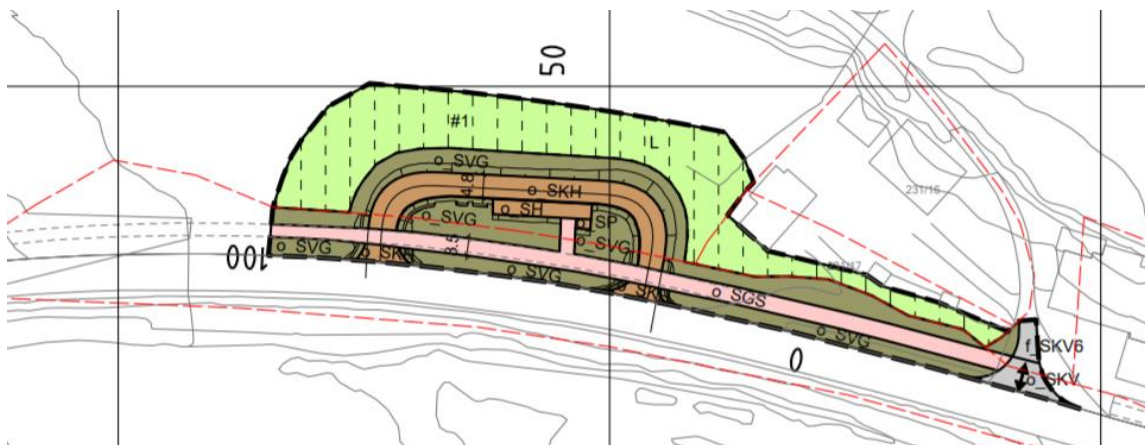
Figur 8: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning for Moanes.

Trøyteåsen

Dagens holdeplass ligger ved Best-stasjonen og er vanskelig og ikke trafiksikker å benytte. Holdeplassen foreslås flyttet ca. 150 m vest og etableres som ensidig toveis lomme med leskur og plattform. AtB støtter denne løsningen.

Operatør ønsker at innkjøringen til holdeplassen skjer fra øst slik at bussene klarer svingen inn og ut av holdeplassen. Slik løsningen foreligger nå med plattform inne i svingbevegelsene (sør) gir redusert sikt og

mange høyresvingbevegelser. Plattform bør være på utsiden, på nordsiden av holdeplassen. AtB/operatør kan kontaktes for en nærmere gjennomgang av foreslått løsning.



Figur 9: Utsnitt av plankart på høring som viser foreslått løsning for Trøyteåsen.

Trøyte

Holdeplassen [Trøyte](#) ligger mellom planområdene. Dette er en ensidig holdeplass med trafikk i begge retninger. Slik leskuret er plassert her er det ikke enkelt å betjene holdeplassen. Operatørs erfaring er at holdeplassen benyttes som parkeringsplass av små og store kjøretøy, og blir også benyttet av politi og biltilsyn i kontrollsammenheng.

Vi ønsker at det ses på muligheten for å gjøre utbedringstiltak av holdeplassen i forbindelse med denne reguleringsplanen. Det er vanskelig å få svingt bussen 90 grader på E14 ved utkjøring for å få tilstrekkelig sikt. Vi ber om at holdeplassen gis tydelig merking som busstopp for å hindre at holdeplassen ev. benyttes som oppstillingsplass eller generell villparkering.

Utvidelse av kjøremønster før og etter plattform

Når en holdeplass er inne i en snuplass, dype lommer eller på ensidige toveis holdeplasser er det ønskelig å utvide kjøremønsteret før plattformen. Ved å utvide området i yttersporet av svingbevegelsen vil bussens fremhjul og høyre overheng får kjørt lengre før den retter opp. Slik utforming vil føre til at bussen blir liggende kant i kant med plattform og dermed kommer alle dører inntil. Dette bidrar til å sikre universell utforming. Prinsippet med utvidelse i forkant av plattform er illustrert med oransje linje på figuren under. I detaljutformingen ber vi om at det tas høyde for at bussens overheng i for- og bakkant slår ut når bussen svinger, og at det ikke planlegges for at bussens overheng sveiper over plattform der folk kan stå. For å unngå at bussene behøver å gjøre en skarp venstresvingbevegelse ved utkjøring fra plattform er det behov for nok plass fremover etter påstigningspunktet for slak venstresving inntil overheng bak på høyre side er klar av plattformen.

Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig (fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier).

Anleggsfasen

Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Oppsummering

- AtB er positive til foreslått løsning for Haraldreina, Ystines, Vold, Gluggbekken, Hofstad og Trøyteåsen.
- AtB ønsker om at det ses på muligheten for å ta inn holdeplassen Bergskeiva (sørsiden av E14) i planen med etterfølgende oppgradering/utbedring.
- AtB ber om at det ved Bergskeiva (nordsiden av E14) ses på muligheten for å etablere plattform på østsiden av o_SKH også, for å sikre plattform for passasjerene som reiser i retning Hegra.
- AtB ber om at det på Moanes (på nordsiden av E14) ses på muligheten for å utvide kjøremønster før plattform (nordøst) slik at bussen kommer inntil plattformen med alle dørene.
- AtB ønsker at det ses på muligheten for å ta inn holdeplassen Moanes (sørsiden av E14) i planen og at denne oppgraderes.
- AtB ønsker at det ses på muligheten for å gjøre utbedringstiltak av holdeplassen Trøyte i forbindelse med denne reguleringsplanen.
- I detaljutformingen ber vi om at det tas høyde for at bussens overheng i for- og bakkant slår ut når bussen svinger, og at det ikke planlegges for at bussens overheng sveiper over plattform der folk kan stå.
- Dimensjonerende kjøretøy er 15 m buss.
- AtB ber om at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen og sikres i bestemmelsene.
- AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon for areal og infrastruktur

Morten Berntsen
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over mottakere:
Statens Vegvesen

Liste over kopimottakere:
Trøndelag Fylkeskommune
Trøndelag Fylkeskommune



Statens vegvesen

Notat

Til: Astrid Eide Stavseng
Fra: Transportforvaltning midt 1
Kopi: Guri Pedersen Skei

Saksbehandler/telefon:
Ola Belsaas / 74122693
Vår dato: 01.06.2021
Vår referanse: 20/1267-40

1-280 E14 gang- og sykkelveg Stjørdal – Hegramo – detaljregulering – uttalelse vedrørende framkommelighet og trafikksikkerhet – Transport midt

Vi viser til høring av reguleringsplan E14 Stjørdal–Hegramo gang-/sykkelveg i Stjørdal kommune, planID 1-280. Vi viser også til dialog omkring saken i saksforberedelsene.

Transportforvaltning midt 1 uttaler seg her som riksvegforvalter, fagansvarlig sektormyndighet for trafikksikkerhet og som fagkontakt vedrørende kollektivtransport.

Konklusjon

- Høringsforslaget, som det foreligger, vil dekke et lenge etterspurt behov for et trafikksikkert og sammenhengende tilbud til myke trafikanter på strekningen mellom Stjørdal og Hegramo. Det gir også bedre framkommelighet for kjørende.
- Tiltaket er særlig positivt ved at det i hovedsak er nærført E14, noe som tilsier at det faktisk vil bli benyttet. Eventuelle innspill om å legge gang-/sykkelvegen (GSV) i andre traséer lenger unna E14 vil vi fraråde på det sterkeste, begrunnet i fare for at mange syklistene da vil velge å likevel benytte E14 – med påfølgende overraskelse for kjørende som ikke (lenger) forventer å påtreffe syklistene i kjørebanelen.
- Et annet positivt trekk ved planforslaget er at framføringen av GSV er holdt på én og samme side av E14. Dette gir god transportkvalitet for brukerne av GSV, og er viktig for trafikksikkerheten ved at kryssinger unngås. Også planskilte kryssinger innebærer alltid fare for «lekkasje» og overraskende og uheldige kryssinger i plan.
- Kurvatur og normalprofil på GSV har god standard. Horisontalkurvaturen tilsier forholdsvis høy fart på syklistene. Antatt trafikspotensial er stort. Det er derfor viktig med full bredde på GSV for bl.a. å ivareta fotgjengeres trygghetsfølelse.
- Planforslaget angir utbedring av flere busslommer, noe som har vært etterspurt. Særlig ny busslomme ved Trøytessanden vil bidra til å løse trafikale problemer.
- 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 trafikksikkerhet.

Konklusjonen over baserer seg bl.a. på følgende kommentarer og vurderinger:

Nasjonale føringer

Nullvekstmålet i Nasjonal transportplan innebærer at all vekst i persontransporten i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Som ledd i dette inngikk Stjørdal kommune i 2019 avtale med staten om Byvekstavtale for Trondheimsområdet. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Nasjonale forventninger (T-1497) er andre styrende dokumenter som danner grunnlag for planforslaget.

Lokale behov

Som riksvegforvalter har Statens vegvesen i mange år erfart og mottatt henvendelser om trafikksituasjonen på E14, ikke minst knyttet til forholdene for myke trafikanter. Med forholdsvis kort avstand mellom Stjørdal sentrum og Hegramo, har vi til stadighet blitt konfrontert med det manglende tilbudet for gående og syklende på strekningen. Det er mange kryss og avkjørsler på strekningen og forholdsvis stor trafikkmengde (ÅDT 8260). At ulykkesbildet med myke trafikanter involvert ikke er mer dramatisk, skyldes trolig at de fleste vegrer seg for å i det hele tatt ferdes på E14.

«Hovednett for sykkel Stjørdal»

«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/Ligaardkrysset 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.

Standard

Ved omdisponering av verdifull dyrka mark til infrastruktur bør en edruelig tilnærming legges til grunn. Normalprofil for gang- og sykkelveg (GSV) i planforslaget er i tråd med vegnormalene (N100). Når det gjelder grøft og sideterreng, er plassering av lysmaster, skilt, drenering og plass til snøopplag elementer som påvirker de valg man tar. Som omtalt i planbeskrivelsen, vil man med tre meter grøft kunne plassere disse elementene i grøfta, noe som er positivt for drift av tilstøtende dyrka mark. Det er imidlertid ikke mulig å plassere lysmaster og skilt i smalere grøft enn tre meter, da de kommer i konflikt med drenering og sikkerhetsavstand fra GSV. Vi mener derfor at beskrevet standard må fastholdes.

Systemskifte med kryssing/veksling

Det er en kvalitet ved planen at GSV er framført på én og samme side på hele strekningen. Nesten halvparten av alle syklistene som blir skadd i ulykker i Norge, blir skadd ved kryssing av veg. Selv planskilte kryssløsninger har et skadepotensiale, da det for mange syklistene

oppleves som lite hensiktsmessig å velge «omvegen» via undergang eller bru over flat kjørevege – og det vi omtaler som «lekkasjefare» oppstår med påfølgende risiko. Kjørende forventer ikke å møte syklist i vegsystemet når de vet eller ser at det er tilrettelagt et planskilt tilbud. Med bebyggelse på begge sider av E14 vil det uansett oppstå mange tilfeller hvor gående og syklende på et tidspunkt må krysse hovedvegen – men da er det ingen tvil om vikepliktsansvaret, og den kryssende må forventes å være varsom og oppmerksom.

Vi har registrert av allerede mottatte innspill at næringsaktører langs strekningen ved Ystines ønsker at GSV legges på sørsida av E14. Med henvisning til planbeskrivelsen vil vi påpeke at alternativene (1 og 2) etter vårt skjønn gir en dårligere transportkvalitet for målgruppen i form av dårligere framkommelighet. Den mulige gevinsten mht. trafikkikkerhet knyttet til kryssing av avkjørsler tror vi samtidig kan bli nullet med økt lekkasjefare, dvs. syklist som likevel og uventet velger å benytte E14 på strekningen. Underganger og gang-/sykkelbruer framstår stort sett attraktive for trafikanter som sjelden eller aldri sykler eller går selv. De er dessuten omfattende konstruksjoner som krever mye areal. (Planbeskrivelsen redegjør også for andre innvendinger som ligger utenfor vårt myndighetsområde.)

Kollektivholdeplasser

Med gjennomgående gang- og sykkelveg reduseres behovet for bussholdeplasser. Dette er positivt. Dagens praksis med skolebussens mange stopp på strekningen er krevende, og flere av de eksisterende holdeplassene holder ikke normert standard. Regulerter holdeplasser dimensjonert for kjøring i begge retninger gir god oversikt ved utkjøring på riksvegen.

Særlig positivt stiller vi oss til forslag om ny holdeplass vest for Trøytessanden. Dagens bruk av arealet ved bensinstasjonen har vært uoversiktlig for alle trafikantgrupper, og vi er sikker på at selv med to nye «hull» på GSV/E14 vil dette gi en ryddigere og sikrere trafikkisituasjon.

Trafikkavvikling i anleggsperioden

Vi vil påpeke at behovet for sikker trafikkavvikling i anleggsfasen er viktig, og gjør særlig oppmerksom på at også gående og syklende skal ha et adekvat tilbud i denne fasen – som er særlig krevende for myke trafikanter. Vi mener derfor at det nødvendig med et bygge- og anleggsområde som gjør det mulig å framføre trafikk uten økt risiko i anleggsperioden.

Videre saksgang

Vi gjør oppmerksom på at dersom innkomne innspill eller forslag til endringer forut for andre gangs behandling av planforslaget innebærer prinsipielle og vesentlige endringer av planen, bør denne legges ut til nytt offentlig ettersyn. Vesentlige endringer som reduksjon av standard eller flytting av trasé vil medføre at vi vil vurdere innsigelse til planen i medhold av plan- og bygningslovens § 5-4.



STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vår dato:	07.06.2021	Vår referanse:	201911330-16	Vår saksbehandler:
Deres dato:	12.05.2021	Deres referanse:	20-1267-12	Marthe Mollan Sesseng

Fylkeskommunens uttalelse ved offentlig ettersyn av detaljregulering av E14 Stjørdal-Hegramo g/s-veg, Stjørdal kommune

Fylkeskommunen viser til deres oversendelse mottatt 15.04.2021 med forslag til detaljregulering av gang- og sykkelveg langs E14 Stjørdal – Hegramo, der det bes om vår uttalelse. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegramo, totalt ca. 6 km.

Overordnet plan

Ny gang- og sykkelveg er i hovedsak vist som fremtidig gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel for Stjørdal kommune. På deler av strekningen er det eksisterende gang- og sykkelveg. Det bes om at undergang ved Haraldreina tas inn på plankartet på vertikalnivå 1 (under bakken). Dersom det er fremkommet ny informasjon om ny trasé for fremtidig E14 mellom Stjørdal og Meråker før sluttbehandling av detaljreguleringen av gang- og sykkelveg langs eksisterende E14, bes det om at dette tas inn i planbeskrivelsen.

Overordnede føringer

Nye gang- og sykkelveger i tråd med mål i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og klimaforliket om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nye gang- og sykkelveier fremmer også gode nærmiljø, et enklere hverdagsliv på en miljøvennlig måte og friluftsliv. Det er et godt tiltak for mange brukere og ny gang- og sykkelveg på strekningen vil også bedre forholdene for buss og skoleskyss. Tiltaket er et gode for mange, men vil legge beslag på dyrka mark og tiltaket er ikke i tråd med nasjonal jordvernstrategi.

Ytre miljø (vannforvaltning)

Omsøkt strekning berører flere vassdrag; Gluggbekken (124-254-R), Evjebekken (Vann-NettID 124-119-R) og Byabekken (124-120-R). I tillegg er det en liten bekk innunder Håvereina (Vann-NettID 124-215-R). Samtlige tilhører Stjørdalsvassdraget som er et nasjonalt laksevassdrag. Ingen av bekkene oppnår i dag fastsatt miljømål i Regional vannforvaltningsplan (jf. vannforskriften).

Både Evjebekken og Byabekken skal legges i rør, men både bunnsubstrat og bredde til bekkene skal ivaretas, bestemmelse 8 *bruk og vern i sjø og vassdrag*. Videre skal det

bygges bru over Gluggbekken. Fylkeskommunen mener hensynet til vassdraget er godt ivarettatt i planen.

Vi minner om at vannforskriften er hjemla i plan- og bygningsloven. Dette gjør planmyndigheten ansvarlig for å sikre at vannforskriften er ivarettatt i planen. Videre skal vannforskriftens §12 svares ut av planmyndigheten. Vi savner en vurdering av §12 fra kommunen og ber om at dette gjøres for fremtiden. Slik fylkeskommunen vurderer saken vil tiltaket ikke forringe miljøtilstanden i vassdraget (§4), §12 er ivarettatt og vi har dermed ingen merknader.

Kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner

Trøndelag fylkeskommune har utført den varslede arkeologiske påvisningsundersøkelsen innenfor området, i forbindelse med at det er igangsatt detaljplanlegging av områdene. Vi ser det som svært positivt at vi ble trukket inn i planprosessen på et så tidlig tidspunkt, slik at forhold knyttet til kulturminner kan bli avklart og innspill kan foreligge før reguleringsplanen sendes på høring. Vi viser derfor til vår rapport vedrørende de arkeologiske forhold oversendt tidligere.

Den arkeologiske påvisningsundersøkelsen

Det ble som forventet gjort funn av en rekke automatisk fredete kulturminner i form av tidlige bosetningsspor over deler av det areal som nå er tenkt regulert, se utbredelseskart i nevnte rapport.

I forbindelse med detaljreguleringsplan for sammenhengende gang- og sykkelveg langs E14 Stjørdal-Hegramo i Stjørdal kommune, varslet Trøndelag fylkeskommune behov for arkeologiske registreringer av planområdet. Dette ble gjennomført i perioden 27.oktober til 09. november 2020.

Det ble åpnet i alt 57 sjakter og testhull, og det ble registrert fire lokaliteter. Til sammen ble det registrert elleve enkeltminner; syv dyrkingsflater, tre kokegroper og ett ildsted. Det ble tatt tolv kullprøver, hvorav fem sendes til datering. Det ble også gjort ett gjenstandsfunn, som har blitt overlevert til Vitenskapsmuseet.

Lokalitet 273960 – bosetnings- og aktivitetsområde med tre enkeltminner:

273960-1: Dyrkingslag med flere faser.
273960-3: Kokegrop.
273960-2: Kokegrop.

Lokalitet 273961 – bosetnings- og aktivitetsområde med to enkeltminner:

273961-1: Dyrkingslag.
273961-2: Kokegrop.

Lokalitet 273962 – bosetnings- og aktivitetsområde med ett enkeltminne:

273962-0: Ildsted.

Lokalitet 274921 – bosetnings- og aktivitetsområde med fem enkeltminner:

274921-1, 274921-2, 274921-3, 274921-4 og 274921-5: Enfasede dyrkingslag.

Lokalitetene **273961, 273962 og 274921** er automatisk fredede etter kulturminneloven. Lokalitetene ble imidlertid dokumentert og frigitt på stedet iht. Retningslinjer for utvidete registreringer i visse saker, jf. Kulturminneloven § 8.

Lokalitet **273960** er automatisk fredet etter kulturminneloven, og henstilles til hensynssone bevaring.

Det er tatt arealbruksmessige hensyn i tilknytning til det sistnevnte registrerte kulturminnet innenfor foreslått reguleringsgrense. Dette er gjort gjennom å regulere selve kulturminne lokaliteten og sikringssonen til hensynssone d), båndlagt i henhold til kulturminneloven.

Oppsummering av våre merknader til automatisk fredete kulturminner:

- Kulturminnene skal merkes i plankartet som hensynssone d) H730 – båndlegging etter lov om kulturminner, slik planforslaget viser.
- Det tas inn en bestemmelse under Hensynssoner under en egen §:
H730 - Båndlegging etter lov om kulturminner – Hensynssone d)
«Kulturminnene H730_1 er automatisk fredet etter kulturminnelovens § 4. Det samme er en sikringssone i et 5 meters bredt belte fra kulturminnenes ytterkant jfr. kulturminnelovens § 6.

Inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på det automatisk fredete kulturminnet innenfor hensynssone H730 er ikke tillatt uten etter dispensasjon fra kulturminneloven. Søknad skal sendes regional kulturminneforvaltning i god tid før arbeidet er planlagt igangsatt.»

Vi minner i tillegg til den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter § 8 i kulturminneloven. Dersom man i løpet av arbeidets gang oppdager noe som kan være et automatisk fredet kulturminne (f.eks. gjenstander, ansamlinger av sot/kull eller stein), skal arbeidet stanses og fylkeskommunen varsles.

- Vi foreslår derfor at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser:

Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre selve arbeidet.

Vi gjør oppmerksom på at denne uttalelsen ikke gjelder samiske kulturminner og viser til egen uttalelse fra Sametinget.

Kulturminner nyere tid

De nødvendige visuelle inngrepene i kulturlandskapet er i detaljreguleringen forsøkt minimert og det overordnede landskapsbildet er etter vår vurdering ivarettatt.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Marthe Mollan Sesseng
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Nyere tids kulturminner: Hauke Haupts

Eldre tids kulturminner: Eirik Solheim

Ytre miljø: Ina Catharina Isheden Storrønning

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE
STJØRDAL KOMMUNE

Fra: [Torstein Jensen](#)
Til: [Firmapost](#)
Kopi: [Pål Anders Kristiansen](#); [Roger Ivar Knotten](#); [Haavard Knotten](#); [Torstein Jensen](#)
Dato: onsdag 26. mai 2021 09:48:14

Merknader til E14 Stjørdal-Hegramo g-s, Stjørdal Kommune. planID-280

Felleskjøpet Agri har merknader til reguleringsplanen ifb vår virksomhet på Ystines som er berørt av planlagt gang og sykkelsti. Felleskjøpet sin virksomhet på Ystines er vår virksomhet eneste kornmottak i kommunen. Felleskjøpet har fortsatt noe virksomhet på Hegramo, men denne virksomheten er planlagt nedlagt seinest 2025. Det er derfor svært uheldig at en slik sykkel og gangsti skal komme over tomte for vår aktivitet. Dette blir et trafikkfarlig avkjøring og påkjøring pga følgende:

- 170-180 kryssinger av planlagt sykkel og gangsti fra kl.07.00-23.00 med tungtransport. Tungtransporten er bil og henger og traktor med henger.
- Planlagt gangfelt som tilsier at trafikken også må hensynta fotgjengere.
- Høy fart på E14 som også øker trafikkfaren. Her er det normalt å kjøre 80-90 km/timen pga gode kjøreforhold.

Felleskjøpet bruker også området som er tiltenkt gang og sykkelsti til oppstillingsområde for traktorer som skal inn på anlegget og bilbrukekta. Det er svært vanskelig å finne alternativ plass til dette formålet.

Med tanke på at avkjøring og påkjøring er samme avkjørsel som også Veidekke skal bruke blir dette området svært trafikkbelastet og faren for ulykker mye større enn i dag. Vi må derfor be om at gang og sykkelsti blir lagt på andre siden av E14 eller at andre løsninger blir planlagt.

Med hilsen

Torstein Jensen

Regionleder Korndrift Nord

41475660

Statens vegvesen
Postboks 1010
Nordre Ål
2605 Lillehammer



Veidekke Industri AS
Asfalt

firmapost@vegvesenet.no

28. mai 2021

Deres ref.: 20/1267-12

Vår ref.: KH

Innspill - Høring av reguleringsplan

E14 Stjørdal-Hegramo g/s-veg, Stjørdal kommune, PlanID 1-280

Viser til planprogram angående gang -og sykkelveg langs E14 Stjørdal – Hegramo og da spesifikk etablering av gang -og sykkelveg utenfor vårt verksted i Mellomriksvegen 419, gnr 111/bnr 44 og gnr 111/bnr 61.

Veidekke ber om at sykkelveg etableres på motsatt side av vegen da inntegnet trase vil hindre drift og effektivt bruk av våre verkstedfasiliteter. Inntegnet trase for gang -og sykkelveg vil kreve så mye av vårt areal i forkant av bygninger noe som vil gjøre det vanskelig å få nok svingradius til semitrailere som skal inn i verkstedbygget.

I tillegg ønsker vi å påpeke stor trafikk av tunge kjøretøy til Felleskjøpet og Veidekke i felles innkjøring som vil krysse trase.

Bakgrunn

Veidekke Asfalt har verksted for distrikt Trøndelag, etablert på tomt i Mellomriksvegen 419, gnr 111/bnr 44 og gnr 111/bnr 61.

Verkstedet reparerer og vedlikeholder tunge maskiner for asfaltutlegging herunder bla. valser, asfaltutleggere og mobilmaterer. Sistnevnte maskintype er 14,5 meter lang. Verkstedet har gjennomgående haller med dør i hver ende der maskinene transporteres inn i forkant (mot E14) og ut i bakkant når reparasjon er utført.

Transport av maskiner til og fra verksted foregår bla. ved hjelp av semitrailere. Havarerte maskiner transporteres inn porten i front med hjelp av bla semitrailer.

Vi har behov for nødvendig svingradius for å komme inn i verkstedhall. Inntegnet trase vil ikke gi oss slik nødvendig areal til å kunne manøvrere semitrailere (18 m) og store maskiner sikkert inn til verksted. Trase vil medføre at areal blir for lite.

Areal på bakside av verkstedbygg er for trangt for nevnte operasjoner samt særdeles begrenset med hensyn til utvidelse (fjellvegg). Kostnadene av dette vil dermed være uoversiktlig og betydelig.

Mht. trafiksikkerhet: Trafikk inn og ut av området, og som vil krysse trase, består hovedsakelig av tunge kjøretøy med leveranse til Felleskjøpet og vårt verksted over felles innkjøring. I sesong, mars og ut desember, er det mange passeringer bare for Veidekke alene. For Veidekkes aktivitet estimerer vi ca 150 passeringer pr dag med en blanding av tunge kjøretøy og mindre kjøretøy.

Vi ønsker også å påpeke utfordringen for fotgjengere og syklister fra Prestmoen, som kommer langs Ydstinesvegen, i retning Hegra. Her må fotgjengere og syklister krysse E14 diagonalt mellom krysset Ydstinesvegen/E14 og vår innkjørsel.

Alternativt trasevalg

Veidekke ber på nevnte bakgrunn om at gang -og sykkelveg flyttes til andre siden av E14 i en mulig forlengelse av gang -og sykkelvegen som også er tegnet inn på denne siden.

En endring av trase til den andre siden vil ivareta de berørte bedrifter, herunder Veidekke mht. effektiv drift for verksted. Ikke minst vil det bidra til mindre belastning for myke trafikanter mht. innkjøringen til området og dermed bedret trafiksikkerhet.

Med vennlig hilsen

Veidekke Industri AS



Ketil Håpnes
Leder Maskinforvaltning og teknisk vedlikehold
+47 932 01 785
ketil.hapnes@veidekke.no

Hegra arbeiderlag og Stjørdal arbeiderlag har vurdert planforslag plan-ID 1-280 for E14 gang- og sykkelveg Stjørdal - Hegra – reguleringsplan, som er lagt ut for høring og offentlig ettersyn.

Lagene er meget tilfreds at Statens vegvesen nå har lagt fram forslag til detaljregulering for gang- og sykkelveg langs E14 fra Stjørdal til Hegra. Dette er en realisering vi har etterspurt og som vi mener det er viktig å få gjennomført så snart som mulig.

Vi har vurdert planen og ulike forhold som er berørt, og konkluderer med at vi er tilfreds med utredningene og vurderingene, og støtter planforslaget.

- 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. Vi støtter at den legges på nordsida av E14. Det foreligger interesseløstsettning mellom ønsket om en kort, trygg og effektiv gang- og sykkelveg og ønsket om å ta vare på dyrkamark. Vi mener at vekt på trafiksikkerhet og attraktiv gang- og sykkelveg er riktig prioritert i valgt løsning i planforslaget.

- Målet er at flest mulig skal sykle og gå, og det oppnås best ved at korteste og raskeste veg benyttes. Det innebærer også at den legges langs E14 på nordsida mellom Haraldreina og Stjørdal sentrum, slik den faglige utredninga og tilrådinga sier: Alternativene til gang- og sykkelveg på delstrekningen mellom Haraldreina og Stjørdal sentrum sør for E14 via Hognesaunvegen og Kirkevegen, og nord for E14 via Realléen, tilfredsstiller ikke krav til kurvatur, bredde eller stigning. Begge traséalternativene innebærer en rekke konfliktpunkter, og krever tiltak.

- Kryssing for myke trafikanter over Husbyfaret ved Ligaardskrysset har vi vurdert spesielt, også ut fra behovet for forsvarlig sikkerhet for gående og syklende og ut fra trafikkmengden i Husbyfaret. Av alternativer har vi diskutert planskilt løsning i form av undergang, som alternativ til faglig tilråding fra Statens vegvesen: «Opphøyd gangfelt med midtrabatt tilrådes etablert, ekstra belysning bør vurderes. Og de vil ha mer detaljert utforming i byggeplanleggingen.»

Vi tror en undergang, som skal ha universell utforming med stigning maks 5 %, og derfor får ramper på begge sider av undergangen på minimum 80 m, vil ta mer jord på østsida og på vestsida bli for skadelidende for tilkomst og parkering for forretningen Tore Ligaard AS. Vi har etter vurdering endt opp med å støtte foreslåtte alternativ, opphøyd gangfelt med midtrabatt, og mener ekstra belysning er riktig.

Fra: Kåre Magnar Børseth <kaaremagnarborseth@gmail.com>
Sendt: mandag 26. april 2021 14:18
Til: Bjugan Julie
Emne: Noen kommentarer til 1.280.

E14 g/s Stjørdal-Hegra.

Det er viktig å få til en sammenheng i G/s traseen fra Stjørdal til Hegra på grunn av den økende tungtrafikken og privatbilismen på E14 har det oppstått et økende behov for å få til en fullføring av G/S veg på denne strekningen. Denne skal også fungere som skoleveg for elever i Hegra og Haraldreina og som kan tenke seg å gå eller sykle til sine skoler da kan skolebussen bli en reserveløsning. Dette må sees på som trafiksikkerhet på sitt beste. 5.1.1 Alternativ G/S vegtrase. Dette med alternative løsninger har ikke fungert og kan ikke fungere i dagens travle og hektiske samfunn, med lange omveier. Julie! Dere får min ros for en grundig og detaljert plan. Dette er et viktig trafiksikkerhets arbeid dere gjør. Lykke til!
Hilsen Kåre M Børseth.

E14 Stjørdal - Hegramo g/s-veg. Reguleringsplan.

Merknader til vegplan ved Håvereina.

- 1 Ønske om forandringer på kurvatur ved Håvereina. Fra R 300 til R 250. Så vegen kommer lengere vekk fra stuebygning. Det har hvert lite trafikkuhell ved Håvereina de siste åra.
2. Adkomstveg til min fiskerett som jeg har sammen med 128/1. Da min avlingsveg ^o sin ligger rett sør for gården skal stenges.
3. Støyskjerm flytes vestover så den begynner ved eiendomsgrense for 128/3.
4. Avløp fra septisktank krysser vegen øst for stuebygning.

18 MAI 2021

Statens vegvesen

Sandvollan 06042021

Harald Bjørgen

Harald Bjørgen

Til firmapost@vegvesen.no
Fra Harald Bjørgen, Hareveien 9, 7670 Inderøy
Dato 31.05.2021

SAK 20/1267,
Merknad til Reguleringsplan E14 Stjørdal-Hegramo G/S-veg, Stjørdal Kommune, Plan ID 1-280

Jeg viser til tilsendte saksdokumenter vedrørende ovenfor nevnte sak og skisserte løsning som berører min eiendom Håvereina (Håve Søndre, 128/3), adresse Bangveien 6, 7514 Stjørdal. Denne epost er å betrakte som et supplement til innspill av 6. april 2021 (levert pr hånd til saksbehandler på vegkontoret på Steinkjer).

Til reguleringsplanen kommenteres følgende:

1. Den skisserte løsningen og ønske om utbedring av kurvatur bidrar til at støyskjerm kommer veldig nærme hovedhuset på tunet. Mitt forslag er at kurvatur endres fra R300 til R250 slik at avstand fra E14 og G/S-veg til stuebygning blir lengre. Det har vært få trafikkuhell ved Håvereina de siste årene, som jeg ble forelagt som argument for foreslått endring.
2. Jeg mister med dette forslaget min avlingsvei samt adkomstvei til fiskerett (i fellesskap med 128/1) som ligger rett sør for gården.
3. Støyskjerm må flyttes vestover slik at den begynner ved eiendomsgrense for 128/3.

I tidligere dialog med Statens vegvesen (mars 2020) er det skissert at Håvereina helt/delvis innløses som følge av planene med E14 og utbedring G/S veg. Jeg fikk da beskjed om at ny prosjektgruppe var under organisering og at dette var noe man ønsket å komme tilbake til.

Jeg ber om et møte for å diskutere ovenfor nevnte merknader samt oppfølging av tidligere dialog og mulighetene for innløsning av eiendommen. Jeg vil da være representert med mine etterkommere Astrid Bjørgen og Håvard Bjørgen.

Møtet kan gjennomføres digitalt med å avtale tidspunkt med
Astrid Bjørgen, astrid.bjorgen@sintef.no og Håvard Bjørgen haavard.bjorgen@yara.com



Hilsen Harald Bjørgen

Fra: Thor Ole Vold <thor.ole.vold@gmail.com>
Sendt: 30. mai 2021 22:21
Til: Astrid Eide Stavseng
Kopi: Bjugan Julie
Emne: Reguleringsplan sak 20 / 1267

Hei!

Her er det sent innspill/spm fra en travel bonde/butikkdriver.
Jeg har beklageligvis ikke fått deltatt på noen av møtene hittil eller studert plantegninger.

Jeg driver Gården Vold "søndre" på nordre side av mellomriksvegen. Mellomriksveien 577/579/581 og ønsker gang og sykkelvei velkommen, det blir storartet for syklende og gående og de som kjører også.

Jeg driver Potetrampa og Gulhuset gårdsbutikken som er skiltet med Hanen sine skilter før ved og etter avkjøringen til butikken. Veien har også en busslomme på begge sider av avkjøringene her både nord og søndre side. Jeg antar en eller evt begge disse er tiltenkt fjernet? Busslommen på nordre siden ble litt større enn plnlagt sist pga min avdøde far bidro med masse slik at de la litt ekstra asfalt ifbm innkjøring her sist. Jeg skjønner at dette ikke er like lett å få til lenger og d forstår jeg.

Det jeg er bekymret for er om hvis de skal fjernes om det vil medføre litt trafikkaos med tilhørende muligheter for ulykker relatert til folk som skal inn på eiendommen til butikken i forhold til tiden de bruker på å svinge ut og inn av eiendommen. På travle dager kan det være 4-500 kunder innom her på endag, dvs 800-1000 av og påkjøringer, så jeg er meget interessert i at dette blir trygt både for de som kjører av, de som kommer bak de som skal av og de som skal inn igjen, de som evt møtes når en kommer ut og en skal inn, det skjer flere gang daglig og veldig mange ganger ifbm med høyttider feks. Vi satser også på fremdeles vekst så trafikken kan nok øke endel spesielt etter corona med svenskehandelen.

Ønsker gjerne en kommentar eller innspill om planene med avkjøringen her, både nordre og søndre, søndre brukes veldig ofte for de som ligger bak de som skal svinge av ser jeg, på vei østover, det medfører mye bedre flyt i trafikken. Ellers hadde nok køen gått helt ned til bergskeiva og Berri enkelte ganger. Vi har mye eldre kunder som er litt trege både på og av Mellomriksveien.

mvh
Thor Ole Vold
Mob 987 73 346
g br 130/2

Sak 20/1267
E14 Stjørdal-Hegramo

Statens Vegvesen
Nordre Ål
2605 Lillehammer

Heidrun Klevan & Geir Åge Iversen
Reealleen 224
7506 Stjørdal

Stjørdal 28.mai 2021

Innspill vedr. sak 20/1267, gang-og sykkelvei E14 Stjørdal- Hegramo

Innspillet er knyttet til vår eiendom Mæle gård, gårds-og bruksnummer 111/2.
Vi støtter planforslaget for den delen som berører vår eiendom.

Vi mener den foreslåtte gang-og sykkelveien bør sees i sammenheng med problemer knyttet til eksisterende vei i området rundt gården vår.

Vi har en kommunal vei (Reealleen/KV24) som går igjennom gårdstunet vårt. Dagens situasjon med mye trafikk igjennom gårdstunet er svært farlig og problematisk.
Gang-og sykkelveien E14-Hegramo kan bidra til å få til en god løsning for gården/området.

Mæle gård - gårdstun

Dagens situasjon med en kommunal vei igjennom gårdstunet vårt skaper store utfordringer og er en stor belastning. Veien gjennom gården er mye brukt av myke trafikanter og trafikken har økt kraftig de siste årene. Vi ser også at utviklingen er at myke trafikanter benytter seg av mer elektriske kjøretøy der man oppnår svært høy fart. Det oppstår farlige situasjoner i møte mellom myke trafikanter og store landbruksredskap/kjøretøy, veien er også driftsvei for oss og flere gårdsbruk. Biltrafikken på strekningen har også økt kraftig de siste årene. Gårdstunet vårt er svært utrygg plass å oppholde seg for barn.

En ny veiløsning for området er nødvendig for å få en tryggere og bedre løsning for all ferdsel.
Med vårt innspill kan gårdstunet vårt stenges for all gjennomgangstrafikk, både motorisert ferdsel og for gående og syklende.

Ny veiløsning

I kartet skisserer vi et forslag på ny veitrase fra E14 i grensen mellom gården vår og Ree Gård (Gårdsnr. 113/ Bruksnr. 1) og videre til Beistadgrenda.

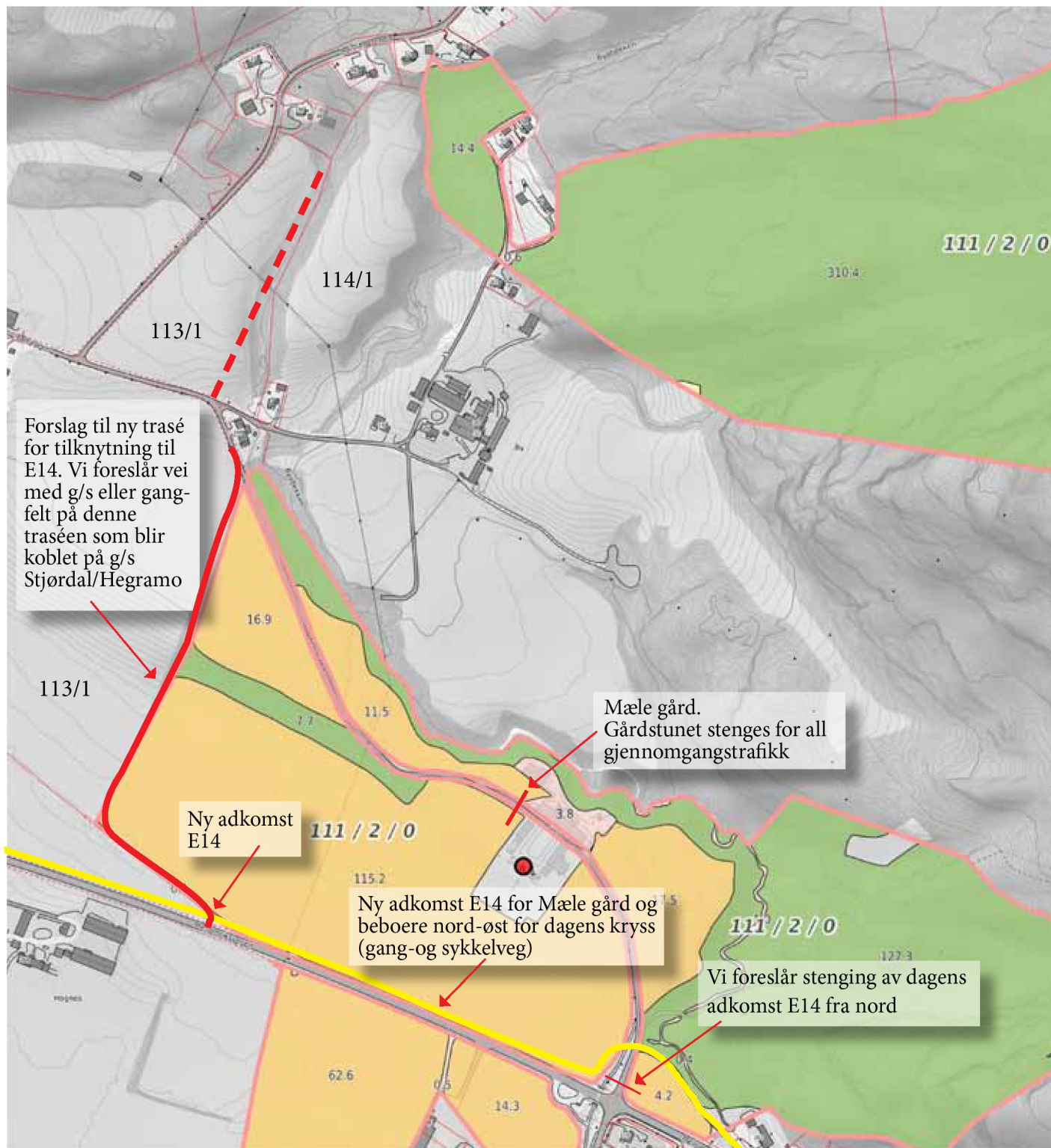
Vårt forslag er at denne nye veitraseen (med gang og sykkelvei/gangfelt) "kobles på" den planlagte gang-og sykkelveien E14-Hegramo. Dette vil bidra til at myke trafikanter i området Beistadgrenda/Ree gård/Bye gård får en trygg vei. Skolebarna ved Haraldreina skole har pr. idag buss pga. farlig skolevei.

Vi foreslår at ny adkomstvei for oss, og beboere nord-øst for oss blir den planlagte gang-og sykkelveien. Ved en slik løsning må veibredde på gang-og sykkelveien være slik at store kjøretøy (landbrukskjøretøy ol.) kan bruke denne trygt. Vi foreslår også å stenge/flytte dagens innkjørsel til E14 .

Se vedlagt kartskisse.

Mvh
Heidrun Klevan &
Geir Åge Iversen

Kart med forslag til ny veitrase



-  Statens Vegvesens planforslag til gang-og sykkelveg E14 Stjørdal-Hegramo
-  Forslag til ny veitrase

Merknad til reguleringsplan. Sak 20/1267.

Som beboer på en av eiendommene som har fått tilsendt dokumentet om planen for gang/sykkelveg, vil jeg svært gjerne komme med innspill. Sist det skjedde var i en artikkel trykket i lokalavisa "Stjørdalens Blad" tidlig i mai; da sammen med 4 naboer på eiendommer som grenser til E 14.

Innlegget vi stod bak var forfattet av nabo Ottar Vasseljen, med synspunkt imot gang/sykkelveg ut ifra hensyn til dyrkamark og det faktum at det i vestre del av foreslått trase finnes godt egnede veger for myke trafikanter som alternativ til å ferdes på hovedvegen.

Stjørdal er i dag en voksende bykommune med ca 25.000 innbyggere, en kommune der by og land faktisk går hand i hand. Utbyggere har hatt gode tider de senere åra, men kommunens ledelse har kjørt en politikk der hensikten er å verne om dyrket mark. Det er trukket grenser rundt sentrum for løyve til utbygging av hus og boligkomplekser.

At det nå skal bygges ned matjord gjennom gang/sykkelveg er en trussel mot matproduksjon; og det føyer seg inn i en rekke lignende saker nasjonalt. I et videre perspektiv synes jeg vi her "på berget" skal fortsette å sørge for økt selvforsyning av mat. Det finnes mange nok nasjoner som trenger sin egen mat om ikke vi skal kjøpe utenlandske produkt i stadig større grad. Gårdbrukernes eiendommer forringes dessuten.

Så over til vitsen med en gang/sykkelveg langs E 14.

Hvorfor skal en gå eller sykle langs en sterkt trafikkert riksveg når det finnes nære alternativ, i hvert fall fra Stjørdal sentrum og fram til Haraldreina. Både på sør- og nordsiden av E 14 er det asfalterte veger som er tryggere. Det ble hevdet i et motinnlegg i avisa at andre eksisterende veger er omveger og dermed uegnet. En omveg kan være alt fra lang til kort: i dette tilfelle er de korte. Stigningsforhold i underganger er også akseptable ut ifra utendørs krav til universell utforming.

I andre tilsvarende utbygginger legges det vekt på vakre omgivelser rundt en gang/sykkelveg; jfr. slike veger/ruter i Trondheim. Ved å gå/sykle langs våre aktuelle alternativ: Hognesaunvegen og Husbyvegen, oppnås dette samt redusert luft- og lydforurensning. De fleste av oss tar da gjerne en liten omveg hvis det gir en bedre opplevelse og mindre helserisiko.

Majoriteten av innbyggerne langs E 14 bor noen km øst for sentrum og kjører uansett bil til og fra sentrum, butikker, lege og tannlege. Da sitter vi igjen med konkurransesyklistene som uansett, gang/sykkelveg eller ikke, trener sykling på hovedvegen. Dette ser vi som bor langs riksvegen.

Med hilsen Randi Kvello, Mellomriksvegen 217

Fra: [Roger Ivar Knotten](#)
Til: [Firmapost](#)
Kopi: torstein.jensen@felleskjopet.no; [Rune Thyholt](#)
Emne: Sak 20/1267 - Merknader på reguleringsplan E-14 Stjørdal - Hegramo g/s veg, Stjørdal kommune.
Dato: lørdag 29. mai 2021 15:45:18

Hei!

Undertegnede som grunneier på Ydstines 5035 116/11 og Mellomriksveien 415.

Ønsker å komme med følgende merknader.

Undertegnede er grunneier av næringsarealet som i dag er utleid til kornmottak for Felleskjøpet.

Det er også et ubenyttet næringsareal vest for kornmottaket som det foreligger planer å utvikle.

Det er i dag felles avkjøring med Veidekke her det daglig er høy aktivitet med kjøretøy og Felleskjøpet har svært høy aktivitet i kornsesong.

Ved å legge gang og sykkelvei på nordsiden må kjøretøy som skal inn til disse aktørene hensynta gående og sykelister. Noe som ikke gjøre det enklere å svinge av E-14.

Saktegående kjøretøy/traktorer som kommer E-14 vestfra skaper ofte kø, ved avkjøring til Veidekke / Felleskjøpet «retter» E-14 seg ut så utålmodige bilister bak ser ofte muligheten å kjøre forbi og ser ikke nødvendigvis at traktor skal svinge av. Dette skaper farlige situasjoner og ved å legge gang og sykkelvei på nordsiden må kjøretøy i tillegg til kjøretøy fra øst også vike for gang og sykkelvei.

Det er også uheldig for videreutvikling av næringsarealet vest for kornmottaket om ankomsten blir dårligere, å legge en kryssende gang og sykkelvei på et allerede eksisterende travelt næringsareal er ikke å «legge til rette» for næringsvirksomhet.

Det er også planlagt gang og sykkelvei på sørsiden fra Ydstinesveien vestover langs E-14 mot Haraldreina, formålet ved å legge gang og sykkelvei på begge sider av E-14 er etter min mening unødvendig da det planlegges avkjørsel til eiendommer fra Ydstinesveien og behovet for gang og sykkelvei mot Haraldreina må være lite nødvendig da det er et godt alternativ med den eksisterende gang og sykkelvei som går på nedsiden av Haraldreina mot Prestmoen. De som bor ved E-14 kan benytte den eller krysse E-14 på lik linje med beboere på Ertsgaard som må krysse E-14 om de skal benytte en gang og sykkelvei på nordsiden.

Dette løses om gang og sykkelvei legges på sørsiden fra Bergskeiva, Da vil beboere som bor på sørsiden kunne benytte gang og sykkelvei, det er ikke boliger på nordsiden E-14 fra Bergskeiva før Haraldreina.

Etter min mening er det mest tjent å legge den planlagte gang og sykkelveien på sørsiden av E-14, da får beboere på Ertsgaard og Ydstines benytte den uten å krysse E-14 og det legges til rette for enkel ankomst til næringsaktivitet på nordsiden av E-14.

Har dere spørsmål eller trenger utdypende opplysninger er det bare å ta kontakt.

Med hilsen

Roger Ivar Knotten

Mobil (+47) 90 10 59 98

Høringssvar vedr. ny gang- og sykkelveg (GSV) langs E14 - Ottar Vasseljen (30.05.21)

Innvendinger mot Statens vegvesen (SVV) sine løsninger for GSV inn mot Stjørdal sentrum er tidligere framført i planprosessen til SVV (brev av 18.04.19), i grunneiermøte i regi av SVV (04.11.19), og i leserinnlegg fra berørte parter i Stjørdalens Blad (15.05.21), uten at dette er tilstrekkelig hensyntatt og utredet i plandokumentet. Plandokumentet viser manglende hensyn til trafiksikre løsninger for myke trafikanter (Ligaardskrysset og Ringvegen), unødvendig omdisponering av dyrkamark (Haraldreina til Ligaardskrysset), og manglende utredning av gode alternative løsninger (Hognesaunvegen og Kirkevegen). SVV overspiller ulempene og underkjenner fordelene med alternativ GSV langs Hognesaunvegen og Kirkevegen.

Ulemper med GSV langs E14 fra Haraldreina til Stjørdal sentrum:

1. Kryssing av Ligaardvegen på bakkeplan ved det trafikkerte Ligaardskrysset er utvilsomt en trafikkfarlig løsning og vil skape farlige situasjoner.
2. Plandokumentet tar ikke stilling til kryssing av Ringvegen, en enda større utfordring rent trafiksikkerhetsmessig. Om eksisterende sykkel- og vegnett med undergang under Ringvegen (ved Husbyvegen) skal benyttes, vil SVV sitt forslag representere en lengre trase enn alternativet.
3. GSV tett inntil den tungt trafikkerte E14 vil være en svært støyende opplevelse for myke trafikanter, i tillegg til turbulens fra store kjøretøy - og om vinteren saltsprut. Strekningen er også utsatt for kraftig vind og jordfokk.
4. Utsatte grupper (eks. kvinner og barn) vil kunne oppleve ferdsel langs den relativt øde strekningen på kvelds- og nattetid som utrygg.
5. I Teams presentasjon sa SVV at de hadde tatt hensyn til framtidig utvidelse av E14 der man antar hastigheten økes til 90 km/t. Hvor planlegger man GSV langs en motorveg ellers?
6. Der nasjonale myndigheter og politiske partier stadig setter lavere grenser for omdisponering av dyrkamark (viser til vedlegg og fersk pressemelding fra Regjeringen 21.05.21: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/oppdater-jordvernstrategi-og-forsterket-jordvernmal/id2850354/>), er det veldig i utakt med nasjonale føringer om man velger å omdisponere 16 dekar av landets beste dyrkajord når svært gode alternativ fins.

Fordeler med alternativ GSV langs Hognesaunvegen, Kirkevegen, via eksisterende undergang under E14 til øverst i Kjøpmannsgata.

1. GSV er allerede opparbeidet langs det meste av strekningen – derfor samfunnsøkonomisk et billigere alternativ.
2. Det er feil av SVV å omtale dette som en "omveg". Hvis eksisterende sykkel- og vegnett i sentrum skal benyttes er alternativ løsning kortere eller med samme distanse fra Haraldreina til rundkjøringa øverst i Kjøpmannsgata. Hvis man legger til grunn kryssing på bakkeplan av både Ligaardvegen og Ringvegen blir GSV langs E14 250-300 m kortere, men da legger man opp til svært konfliktfylte kryssinger for myke trafikanter.
3. I motsetning til det SVV hevder er det få konfliktpunkt langs alternative trase.
4. Lav hastighet, fartsdumper og lite trafikk gjør dette til et tryggere alternativ for myke trafikanter.
5. Det er bebyggelse langs omtrent hele strekningen som for utsatt grupper vil føles tryggere.
6. Omdisponering av dyrka mark som er i hevd vil være null eller nært null. Det må veie tungt.

Debatten

Si din mening i Bladet

Innlegg sendes til redaksjonen
e-postadresse:
redaksjonen@bladet.no

«Å etablere gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegra er utfordrende i et av Norges beste matfat»



Bønder langs E14 reagerer på planlagt bruk av matjord til gang- og sykkelveg langs europavegen. Fra venstre: Olav Martin Bakheim, Randi Kvello, Kari Brekke, Per Joar Wold, Bjørn Brenne og Ottar Vasseljen. Foto: Bjørn Fuldseth

Å etablere gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegra er utfordrende i et av Norges beste matfat. Kloge valg må fattes når matjord og sjøberg er i spill, noe pandemien har minnet oss på.

Storting og regjering er enig om en jordvernstrategi der årlig omdisponering av dyrket jord i Norge skal begrenses til 4 000 dekar, en ambisjon man nådde i 2017 og klart å holde i årene etter. I 2019 ble 3 657 dekar omdisponert, hvorav om lag 400 dekar til riksveger og jernbane. Nå er planen for 6 km gang- og sykkelveg mellom Stjørdal sentrum og Hegra lagt ut på høring. Der planlegger man permanent å nedbygge 42 dekar av landets fineste dyrkajord, altså 10 % av hele landets omdisponering til riksveger og jernbane i 2019. Trøndelag er ifølge Statistisk sentralbyrå verstingfylket etter Hedmark

når det kommer til nedbygging av dyrka og dyrkbar jord (916 dekar i 2019).

La det være sagt, det er absolutt positivt med gang- og sykkelveg for mange trafikanter mellom Stjørdal sentrum og Hegra. Det er bra for miljøet, og det er bra for folkehelsen. Derimot tar ikke planen tilstrekkelig hensyn til Nasjonal transportplan (2018-19) der det heter at det «i størst mulig grad skal unngås å omdisponere dyrka mark. Der dette er uunngåelig, skal søkelyset rettes mot kvalitet fremfor kvantitet».

Den beste og mest drivverdige matjorda må sikres. I et debattinnlegg i Nationen 7. april i år skriver samferdselsminister Knut Arild Hareide og landbruks- og matminister Olaug Bollestad at «I alle prosjekter må vi bestrebe oss på å finne løsninger som minimerer behovet for å

bygge på dyrka mark». I planforslaget fra Statens vegvesen og Stjørdal kommune som nå er ute på høring kan gode alternative løsninger bidra til å redusere nedbygginga av dyrka mark, og dermed bidra til bedre samsvar med nasjonale målsettinger.

Ved å benytte allerede eksisterende gang- og sykkelveg langs Hognesaunvegen mellom Stjørdal sentrum og Haraldreina, vil man spare 16 av 41 dekarene som man ellers vil beslaglegge langs E14 for samme strekning. Det er også et langt tryggere, billigere og bedre alternativ. Langs Hognesaunvegen kan gående/syklende benytte etablert gang- og sykkelveg, som er kjøpt og betalt. Her kan man ferdes trygt i bebodd område, langs en mindre trafikkert veg med lav fartsgrense, og der man kan forflytte seg trygt helt fram til Kjøpmannsgata via Værnesporten og

eksisterende undergang under E14 uten omfattende tiltak. At denne «omvegen», som Statens vegvesen kaller det, er 280 meter lenger til øverst i Gata, er ingen god argumentasjon hverken for folkehelsen, trafikksikkerheten, miljøet eller evig tap av landets beste matjord.

En annen betenkelig side ved planforslaget er at det legger opp til at mange trafikanter skal krysse det høyt trafikkerte Ligaardkrysset på bakkeplan. Et ubegripelig forslag hvis trafikksikkerheten skal veie tungt. Hvordan man skal komme seg herfra og videre inn til sentrum sier ikke forslaget noe om.

Nå senest 27. april stemte Stortinget over forslag fra Senterpartiet og SV om å begrense omdisponering av dyrka mark til 2 000 dekar per år, og Arbeiderpartiet i et alternativt forslag til 3

000 dekar, men begge ble nedstemt. Harmonerer ambisjonene nasjonalt med lokal styring?

Til høsten er det valg, både for gang- og sykkelveg og til Stortinget. Vi følger med.

Ottar Vasseljen og Siri Dyvik
(Vestre Moksnes)

Per Joar Wold
(Nordre Moksnes)

Bjørn Brenne
(Hognes)

Jenny Logstein og Kari Brekke
(Vestgård)

Olav Martin Bakheim og Randi Kvello
(Skiftet)

Send oss debattinnlegg. Innleggene må leveres med en av følgende lengder: 3000, 1800 eller 1300 tegn inkludert mellomrom. Kronikker kan være på 6000 tegn inkludert mellomrom. Vi forbeholder oss retten til å kutte i innlegg som er for lange.

Innleggene skal normalt være signert med navn. Innsender må alltid oppgi fullt navn og adresse til redaksjonen, samt telefonnummer og eventuelt e-postadresse. Innlegg honoreres ikke. Tilsendte manus blir normalt ikke returnert.

Fra: paakri@online.no
Til: Astrid Eide Stavseng
Emne: VS: Avkjørsel til eiendom 128/2 på nordsiden av E14 over ny planlagt gang og sykkelvei ved høyspendtmast.
Dato: søndag 6. juni 2021 15:45:03

Hei
Prøver på nytt med korrigert adresse.
Mvh Pål Anders Kristiansen

Fra: paakri@online.no <paakri@online.no>
Sendt: mandag 31. mai 2021 21.56
Til: 'astrid stavseng@vegvesen.no' <astrid stavseng@vegvesen.no>
Emne: Avkjørsel til eiendom 128/2 på nordsiden av E14 over ny planlagt gang og sykkelvei ved høyspendtmast.

Hei
Viser til tlf.samtale om saken.

Dagens avkjørsel vest for aktuell mast brukes både for inn/utkjøring til åker ved våronn og innhøsting.

Ved tresking brukes det både egen henger og tidvis også container for transport av korn til mottaket. Ved bruk av container rygger containerbilen vinkelrett inn fra veien og setter containeren fra åkerkant og inn på område vest for masteren. Container plasseres så nært masten som mulig og dermed kan skrutresken kjøres opp på høyre siden på den for tømning av tanken. Det er behov for en plass på ca 6 m på siden av containeren for denne jobben. Skurtresker er 3 m + 3,5 m kornskruer.

Når ny gang og sykkelbane kommer må vi fortsatt ha mulighet for å benytte container for innhøsting og mitt forslag er følgende:

- Avkjørsel inn fra E14 og inn på gang/sykkelvei må være så stor at containerbil må klare å snu inn på gang /sykkelbane for derfra å kunne rygge mot masten.
- Utkjøringen ved masten kan dreies slik at container settes ned på skrå i forhold til veien.
- Container er ca 6 m lang og bilene er vel ca 8-9 m lang.
- Forutsetter at bilen kan stå med fronten inne på gang /sykkelvei når container skal settes ned/løftes opp. Når container settes ned så skjer dette ved at bakenden settes ned på marka ca 3 m bak bilen før denne kjører frem samtidig som container settes ned på marka. Det vil si at det bør være et felt som er ca 13-14 m langt, inklusiv den delen av gang /sykkelvei som fronten på bilen kan stå på. Bredden på feltet bør være ca 10m for å ha plass til både container og skurtreske som skal tømmes for korn. Dette feltet må ha bæreevne som tåler både vekt av containerbil og en full container med inntil 15 t korn.

Har også tidligere nevnt dette om avløp for overflatevann og den større mengde med vann som vil komme som følge av mer asfalterte flater med fall mot Håvereina. Dagens avløp er allerede overbelastet med veivann som kommer ned Blautdalen fra Bangvegen og vann som kommer fra veien som går opp ved Børstadfallet. Dette kommer via rør og kummer inne på vår åker. Ved mye nedbør stiger også nivået i stjørdalelva slik at det blir stående vann derfra opp i

avløpsrøret som går ned til elva noe som ikke virker positivt på kapasiteten på røret. Det er veldig lite fall på åkere ned mot elva

Derfor må det tas høyde for et nytt og forsterket avløp ned til elva som er dimisjonert for dagens og ikke minst fremtidens store nedbørsmengder på kort tid

Mvh

Randi Irene Hofstad og Pål Anders Kristiansen

908 36 265

Stjerdal, 30.05.2021.

Statens vegvesen,

v/ Håstrid Eide Staursetg,
postboks 1010 Nordre Fl.,
2605 Lillehammer.

- 2 JUN 2021

Statens vegvesen

MERKNADER TIL REGULERINGS PLANEN
E14 Stjerdal- Hegramo g/s - veg Stjerdal
Kommune, plan ID- 280.

Flere gode eksisterende, gode alternativer med
gang- og sykkelveg langs Hognesauvæger
eller Realleen vil bety:

- å spare betydelige summer av millionbeløp
og økonomi.
- å spare ressurser i form av tid, planlegging,
vedlikehold og framtidige byggekostnader og
utbedringer.
- å spare tap av verdifull matjord.
- å unngå framtidige konflikter til redusert
jordareal og tap av jordareal.

Alternativene blir trygget, billigere og et
langt bedre alternativ for miljøet. Du har
mindre trafikkstøy, forurensning, bilspurt av
salting på vintere, redusert biltrafikk i 70 sone,

Myke trafikkante vil heller foretrekke
Hognesannevegen (280 meter lenger) eller Reedalder.
En nyetablert gang- og sykkelveg langs
E14 kommer til å bli langt mindre brukt.

Ifrekket ved Fin Bremseth og langs
nordsiden av Eya er regulert for
boligformål -, som i neste omgang
vil si husbygging for barnefamilier og
tilflytting. Foreldre og foresatte vil
aldri sende barna sine på nyetablert
gang- og sykkelveg langs E14 til skolen.

Å sykle eller gå er bra for folkehelsen
med styrketrening og fysiske aktivitet.

Reedalder har en større, bratt motbakke.

Man har mulighet for å begrense
biltrafikk med skilting kun for
beboere og besøkende og unngå ferdsel
gjennom gårdstun.

Hilser

Kari Brekke,

Mellomrøysvegen 215,

7513 Sjørdal.

Tlf 45 88 92 00

og 476 34 377.