



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	207/24	11.12.2024

PlanID 5009 Gevingåsen nedre - utvidet planområde, behandling før utlegging til høring og offentlig ettersyn før utlegging til høring og offentlig ettersyn

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Gevingåsen nedre, med plan-ID 4.1.A4 ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart og planbeskrivelse er datert 08.11.2024, planbestemmelsene er datert 27.11.2024.

Vedtatt i henhold til og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

2. Det tas sikte på å oppheve gjeldende reguleringsplan 2-048 Gevingåsen nedre del, vedtatt 04.02.2010, med tilhørende bestemmelser.

PS 207/2024 PlanID 5009 Gevingåsen nedre - utvidet planområde, behandling før utlegging til høring og offentlig ettersyn

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 207/2024 i møte den 11.12.2024:

Innstilling:

1. Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Gevingåsen nedre, med plan-ID 4.1.A4 ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart og planbeskrivelse er datert 08.11.2024, planbestemmelsene er datert 27.11.2024.

Vedtatt i henhold til og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

2. Det tas sikte på å oppheve gjeldende reguleringsplan 2-048 Gevingåsen nedre del, vedtatt 04.02.2010, med tilhørende bestemmelser.

For forslaget stemte 11: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Siw Mæhre (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Annette T.

Jensen (KrF), Johannes Fagervold (R), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp), Rolf Charles Berg (Sp)

Dermed ble innstillingen vedtatt.

1.Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Gevingåsen nedre, med plan-ID 4.1.A4 ut til høring og offentlig ettersyn. Plankart og planbeskrivelse er datert 08.11.2024, planbestemmelsene er datert 27.11.2024.

Vedtaket fattes i henhold til og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

2.Det tas sikte på å oppheve gjeldende reguleringsplan 2-048 Gevingåsen nedre del, vedtatt 04.02.2010, med tilhørende bestemmelser.

Vedlegg

- 1 5009 Plankart rev 08.11.2024
- 2 5009 Planbestemmelser rev 27.11.2024
- 3 5009 Planbeskrivelse rev 08.11.2024
- 4 5009 ROS-analyse rev 05
- 5 Merknadsmatrise_utvidet plangrense_ med forslagstillers vurderinger
- 6 Merknader til utvidet plangrense (samlet)
- 7 Trafikksikkerhetsrevisjon FV950 , Asplan Viak
- 8 E01 detaljtegning kryss, Vianova
- 9 E02 detaljtegning kryss, Vianova
- 10 Møtereferat avklaringsmøte 19.04.2023
- 11 Tilbakemelding fra TFK om vegløsning og busslommer
- 12 Tilbakemelding fra TFK - ny planavgrensning og tegninger kollektivholdeplasser fv. 950
- 13 5009 Høringsuttalelse fra Statens vegvesen-opprinnelig planområde
- 14 5009 Høringsuttalelse fra Fylkeskommunen-opprinnelig planområde
- 15 5009 Høringsuttalelse fra AtB-opprinnelig planområde
- 16 5009 Samlet saksfremstilling 1.gangsbehandling - opprinnelig planområde

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Vedlegg til planforslag 5009, fra første førstegangsbehandling 11.05.2022:

[Reguleringsplanforslag på høring - Stjørdal kommune](#)

Gjeldende plan 2-048

Saksopplysninger:

BAKGRUNN

Saken handler om en utvidelse av planområdet til planforslaget 5009 Gevingåsen nedre, som ble 1.gangsbehandlet 11.05.2022, og utlagt til høring og offentlig ettersyn i perioden 16.05 - 30.06.2022. Planutvidelsen er en konsekvens av høringsuttalelser fra AtB og fylkeskommunen.

Planforslaget er utarbeidet av Selberg arkitekter, på vegne av Gevingåsen AS.

Formålet med det opprinnelige planforslaget er å tilrettelegge for etablering av ca 118 nye boenheter med tilhørende infrastruktur og grøntområder i Gevingåsen.

Formålet med planutvidelsen er å tilrettelegge for etablering av bussholdeplass på begge sider av fylkesveg 950, i nærheten av atkomsten til det nye boligfeltet.

PLANOMRÅDET

Det utvidede planområdet ligger langs og på sørsiden av det opprinnelige planområdet. Det dekker fylkesvegen og eksisterende gang- og sykkelveg, og strekker seg litt utenfor og på sørsiden av fylkesvegen, for å gi plass til bussholdeplass på begge sider av veien. Området er bratt og skogkledd, og planområdet totalt med utvidelsen er på 64,6 daa. Det utvidede planområdet omfatter eiendommene 162/19 (Stjørdal kommune) og 502/3 (Trøndelag fylkeskommune).

PLANSTATUS

Planforslaget overlapper delvis reguleringsplan 2-009-A Gang Sykkelveg Gjevingåsen, vedtatt 30.01.1986 (omfatter eksisterende gang- og sykkelveg), og 2-026 E6 Gevingåsen, vedtatt 07.03.1996 (omfatter fylkesvegen).

Med unntak av bussholdeplassen på nordsiden av fv 950 (0,2 daa) er planforslaget i tråd med disse planene og kommuneplanens arealdel. Området der planforslaget foreslår bussholdeplass på sørsiden av fylkesvegen, med tilhørende gangareal samt annet vegareal-grøntareal (1,6 daa), er det tidligere uregulert og avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel.

PLANPROSESS

Planområdet foreslås utvidet pga AtBs og fylkeskommunens høringsuttalelse til opprinnelig planforslag. Det ble påpekt at eksisterende bussholdeplasser langs fv 950 Gevingåsen mangler plattform og universell utforming, de ligger for langt unna det planlagte boligområdet til at buss vil oppleves som et foretrukket reisemiddel, og langt unna for skolebarn. Dette er ikke i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen som Stjørdal kommune har inngått.

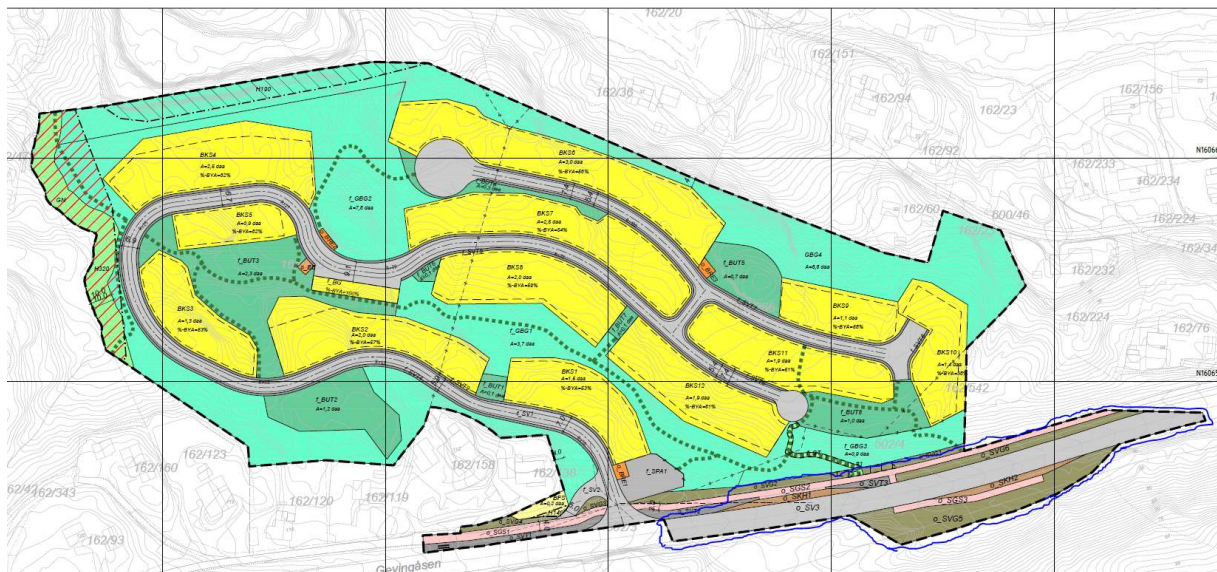
Utformingen og plasseringen av bussholdeplassene er vurdert i møter med AtB og fylkeskommunen (som vegeier og vegmyndighet). Utvidelsen av planområdet er vurdert i samråd med Stjørdal kommune.

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningsloven § 4-2 med tilhørende forskrift. Tiltaket faller ikke inn under forskriftens kriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Selberg Arkitekter AS varslet om oppstart av planutvidelsen, med brev til berørte datert 11.01.2024, og annonse i Bladet 13.01.2024. Det kom inn 11 innspill. Disse er oppsummert og kommentert av forslagstiller i eget vedlegg til saken.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

I denne saken beskrives og behandles kun det utvidede planområdet. For informasjon om resten av planområdet vises det til saksfremstillingen fra førstegangsbehandlingen av planforslaget for boligfeltet, som er vedlagt saken.



Figuren over viser hele planforslaget, mens det utvidede planområdet som denne saken handler om vises innenfor den blå streken.

Utvidelsen av planforslaget omfatter en bussholdeplass på begge sider av fylkesvegen. I tillegg er fylkesvegen og gang- og sykkelvegen som ligger mellom holdeplassene lagt inn i planen, samt gangareal på baksiden av holdeplassen i retning Stjørdal.

Det er utarbeidet trafikktekniske tegninger som underlag for reguleringsplanen. Disse er med som vedlegg i saken, kalt E01 og E02. På nordsiden av fylkesvegen er det atkomst til holdeplassen fra eksisterende gang- og sykkelveg. Det er lagt opp til tilrettelagt gangkryssing over fylkesvegen med fysisk deleøy, for å komme til holdeplassen på sørsiden av fylkesvegen. Krysningsområdet må ha forsterket belysning, som er sikret i planbestemmelsene.

Vurdering:

UTFORMING AV UTVIDET PLANOMRÅDE

Planutvidelsen kommer som følge av krav i høringsuttalelsene fra fylkeskommunen og AtB. Fylkeskommunen har i sin høringsuttalelse også kommet med innsigelse til etablering av krysset med atkomst til planlagte boligfeltet, fordi stigningen på fylkesvegen er brattere (6,7%) enn N100 Vegnormalens krav (5%). Det kreves søknad om fravik som må behandles og godkjennes av fraviksnemnda for at innsigelsen skal frafalles. Det stilles krav om endring av 2 sørgående kjørefelt bygges om til ett, og etablering av venstresvingefelt i retning Stjørdal (nordgående).

I utgangspunktet var kommunedirektøren uenig i kravet om etablering av flere bussholdeplasser, og begrunnet dette med at det planlagte boligfeltet tross alt ligger langs den bussruta med flest avganger i hele kommunen, og at dette gjør kollektivreiser langt enklere her enn andre steder. Det er ca 310 meter avstand fra krysset ved fylkesvegen, med atkomsten til boligfeltet til holdeplassen i vest, og 580 meter i øst. I tillegg kommer avstanden fra krysset og ned til den enkelte bolig.

Reiseplanleggere i AtB har erfaring med at dette er for stor avstand til at buss blir den foretrukne reisemåten. Fordi Stjørdal kommune er med på Byvekstavtalen som har et nullvekstmål har kommunedirektøren blitt med på å stille krav om å utvide planområdet

for å komme i møte kravet om etablering av holdeplasser nærmere det planlagte boligfeltet.

Det er holdt flere arbeidsmøter med fylkeskommunen, AtB, plankonsulent og Stjørdal kommune, der både kryssløsning og alternative holdeplasser er diskutert. Fylkeskommunen mente tidlig i denne prosessen at man burde strekke seg langt for å finne gode løsninger for at nye beboere i planområdet skulle få et godt fungerende kollektivtilbud (vedlegg 10). De har uttalt at det er svært problematisk at det legges til rette for en stor utbygging i dette området uten at det samtidig etableres holdeplass(er) for buss som ligger så nær planområdet at de faktisk representerer et attraktivt og akseptabelt reisealternativ. De ønsket at det ble utredet mulighet for etablering av ensidig 2-veis busslomme i området ved kryss inn til boligområdet (vedlegg 11).

Plankonsulenten har utarbeidet alternative løsninger for utforming og plassering av nye bussholdeplasser. Fylkeskommunen, AtB og Stjørdal kommune konkluderte med at busstopp på begge sider av vegen er den beste løsningen, og at den kan sikres forsvarlig ved at bussene henter og bringer barna til riktig side av vegen, slik at de slipper og krysse vegen. Fylkeskommunen har gitt konkrete innspill til utforming av bussholdeplassene (vedlegg 12), som har ført til det planforslaget som foreligger. Det vurderes derfor som en godt gjennomarbeidet løsning.

Varsel om innsigelse til regulering av atkomst til boligområdet var ellers svært uventet, fordi hele det opprinnelige planområdet allerede er regulert til boliger (plan 2-048), med atkomst regulert på samme sted som i ny plan. Kommunedirektøren har argumentert imot innsigelsen med at ny plan legger opp til færre boenheter enn gjeldende plan, som gir mindre trafikk. En annen mulighet som er vurdert er å utelate atkomsten fra planforslaget, og opparbeide atkomst i henhold til gjeldende plan. Fylkeskommunen har ikke akseptert dette, fordi etablering av nye kryss vurderes strengere nå enn tidligere, og etablering av atkomst/kryss må uansett fravikbehandles og godkjennes av fylkeskommunen som vegeier av fylkesvegen.

Kryssutformingen som fylkeskommunen hadde innsigelse til er bearbeidet av forslagstiller, det er utarbeidet en trafiksikkerhetsrevisjon og nye detaljtegninger, og søkt om fravik. Fraviksnemnda godkjente ikke søknaden, og innsigelsen er derfor ikke løst. Det er allikevel ønskelig å få behandlet planutvidelsen med kollektivholdeplasser, slik at hele planområdet kommer gjennom en høringsprosess. Kommunedirektøren vil deretter i samarbeid med forslagstiller vurdere alternative løsninger for å komme i mål med vedtak av planforslaget.

Rekkefølgekrav og gjennomføring av trafikktiltak

Fv 950 benyttes hyppig som omkjøringsrute for E6 når Helltunnelen stenges. Planforslaget som var på høring medførte en sterk henstilling fra Statens vegvesen og en innsigelse fra fylkeskommunen inntil det tas inn rekkefølgekrav om at det ikke kan gis brukstillatelse til boliger i nytt boligområde før nye tunneler på E6 er åpnet. Kommunedirektøren har derfor lagt inn rekkefølgekrav om dette i bestemmelsene, pkt 6.8.

Fylkeskommunen påpekte i høringsuttalelsen at utbygger (dersom fraviksnemnda godkjenner løsningene) må påregne å selv dekke investeringskostnader for etablering av nytt kryss, endring av vegmerking, skilting, asfaltering og øvrige nødvendige tiltak.

Fylkeskommunen har ikke uttrykt rekkefølgekrav om at bussholdeplassene skal være etablert før de nye boligene tas i bruk. Dersom det hadde vært aktuelt med de samme tiltakene langs en kommunal veg, hadde kommunedirektøren vurdert rekkefølgekrav i planbestemmelsene som en opplagt løsning for å sikre at tiltaket blir gjennomført og at

utbygger dekker kostnaden. Fylkeskommunen krever imidlertid at utbygger inngår en gjennomføringsavtale med dem før det kan bygges holdeplasser og kryss. Kommunedirektøren har derfor vurdert at problematikken kan løses uten et rekkefølgekrav, men i en gjennomføringsavtale.

RISIKO OG SÅRBARHET

Grunnforhold og skred

I følge NGUs løsmassekart består hele planområdet av tynt humus-/torvdekke. Kollektivholdeplassen som er planlagt på sørsiden av fylkesvegen er plassert på et område som er relativt flatt, mens rett sør er det er en bratt skrent som stiger oppover hele Gevingåsen til Gjevingberget.

Asplan Viak har utarbeidet et ingeniørgeologisk notat. Litt av planutvidelsen (lokalitet P10) ligger innenfor NVE sitt aktsomhetskart for snøskred. Asplan Viak har sammenstilt klimadata fra 1958-2019. Det er ikke registrert skredhendelser i nærheten av planområdet i den nasjonale skred databasen. Det er ikke observert spor etter tidligere skredhendelser i område, verken på befaring eller flyfoto tilbake til 1955, og skyggerelieffkart fra høydedata.no viser ingen tegn til skredbaner i eller i nærheten av planområdet. Det er vurdert helningsgrad i området, og vurdert at snøskred ikke er en aktuell prosess. Dette kan endres dersom all skogen hogges, men det har ikke skjedd ved fjerning av skog tidligere (ca 1964 og 2015).

Område P10 er heller ikke vurdert som aktuelt for jord eller flomskred.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er årsak til anbefalt stigning (5%) ved kryss i Vegnormalen, som ligger til grunn for innsigelsen fra fylkeskommunen. Veggen har samme stigning der bussholdeplassene er planlagt, og holdeplassene kan derfor bli gjenstand for samme type vurdering.

Underveis i prosessen er det som beskrevet over blitt vurdert flere løsninger for utforming og plassering av holdeplassene, og det er den som er vurdert som tryggest som er valgt. Plankonsulenten beskriver i planforslaget at kryssløsningen som foreslås legger til rette for god sikt og trygge kryssninger, ivaretar trafikksikkerheten for myke trafikanter, har tilstrekkelig kapasitet for å unngå tilbakeblokkering på fylkesveg, og vil derfor ikke påvirke trafikkforholdene i området negativt.

*I ROS-analysen står det at **det viktigste trafikksikkerhetstiltaket er å legge til rette for god sikt for kjørende, sørge for god brøyting/strøing og trygge kryssninger for myke trafikanter. Vegeier må sørge for tilstrekkelig brøyting og strøing slik at start og stopp blir mulig.***

Det finnes veger i Trøndelag med brattere stigning enn fv 950 gjennom planområdet, som trafikkeres av buss, uten at det er registrert ulykker. Stigning på maks 5% utelukker utvikling i en stor del av fylket. Kommunedirektøren slutter seg til vurderingene fra plankonsulenten.

NATURMANGFOLD, KULTURMINNER OG FRILUFTSLIV

Databasene for kultur- og naturverdier er sjekket ut, og det er ikke funnet viktige eller utvalgte naturtyper, og ikke registrert sårbare eller sjeldne naturtyper i planområdet. Utvidelsen av planområdet vurderes å bidra til lite negativ belastning på det lokale

økosystemet, og prinsippene i naturmangfoldloven §§ 9-12 vurderes å være tilstrekkelig ivare tatt.

Det er ingen vannforekomster innenfor det utvidede planområdet, og det er vurdert at tiltaket ikke vil ha innvirkning på vassdrag på nordsiden av fylkesvegen, pga retning på terrenget.

Det er heller ingen registrerte kulturminner i området.

Området er ikke registrert som friluftsområde og det er ingen stier i området. Det vurderes at det utvidede planområdet ikke har noen konsekvens for utøvelse av lek og friluftsliv, og det er ikke behov for erstatningsareal.

KLIMA, HELSE OG MILJØ

Det vurderes at planutvidelsen ikke har vesentlig negative konsekvenser for klima, helse og miljø. Flere bussholdeplasser i nærheten av boligfelt kan gi økt mobilitet for personer som ikke kjører bil, potensiale for bedre folkehelse, mindre personbiltrafikk og klimautslipp.

VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

I det vesentlige er høringsuttalelsene positive eller nøytrale til planutvidelsen. Fylkeskommunen skriver at planutvidelsen er et resultat av fylkeskommunens innspill, at holdeplasser nært planområdet er den beste løsningen for at kollektiv skal være et godt alternativ, og uten dette vil ikke de nye boligene bygge oppunder nullvekstmålet. Deretter skriver de at stigningen er brattere enn i vegnormalen, og det må ses på løsninger for å oppnå akseptabel trafiksikkerhet med løsninger som kan betjenes med buss til alle årstider. Dette er vurdert i avsnittet Trafiksikkerhet.

Vedlegg 5 er en matrise med et resyme av merknadene med forslagstillers vurderinger. De innkomne uttalelsene fremkommer i sin helhet samlet i vedlegg 6. i tillegg er høringsuttalelsene til det opprinnelige planområdet som gjelder veg og holdeplasser lagt ved (vedlegg 13 Statens vegvesen, 14 Fylkeskommunen og 15 AtB).

KONKLUSJON

Det utvidede planområdet som tilrettelegger for etablering av bussholdeplass i begge kjøreretninger langs fylkesvei 950, bidrar til å gi boligområdet kort veg til holdeplasser i begge retninger, langs en bussrute med svært hyppig frekvens. Dette er i tråd med nullvekstmålet for å begrense bilbruk.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler Kommunedirektøren at planforslaget Geving nedre med plan-ID 5009 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.