



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	126/24	19.06.2024

5035 - Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, med plan-ID 5035, ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningsloven § 12-10.

PS 126/2024 5035 - Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 126/2024 i møte den 19.06.2024:

Avstemning:

Innstilling:

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, med plan-ID 5035, ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningsloven § 12-10.

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), Jon Helge Gresseth (H), Annette T. Jensen (KrF), Johannes Fagervold (R), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp)

Dermed er innstillingen vedtatt.

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, med plan-ID 5035, ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningsloven § 12-10.

Vedlegg

- 1 3053_Planbeskrivelse_1.gang
- 2 5035_Plankart_1.gang
- 3 3035_Planbestemmelser_1.gang
- 4 Vedlegg 1 - Referat fra oppstartsmøte 26.10.2023
- 5 Vedlegg 2 - Innspills behandling, med innkomne innspill
- 6 Vedlegg 3 - Varselbrev
- 7 Vedlegg 4 - Risiko- og sårbarhetsanalyse 30.05.2024
- 8 Vedlegg 5 - Geoteknisk vurdering for detaljregulering
- 9 Vedlegg 6 - Datarapport fra grunnundersøkelser
- 10 Vedlegg 7 - C-tegninger
- 11 Vedlegg 8 - F-tegninger
- 12 Vedlegg 9 - D-tegning
- 13 Vedlegg 10 - Referat Møte med grunneiere
- 14 Vedlegg 11 - Vollselva foreløpige resultater

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

3-051 A - Detaljreguleringsplan for Holvegen

3-053 B - E6 Kvithammer - Åsen, parsell Stjørdal kommune

Saksopplysninger:

BAKGRUNN

På vegne av Nye Veier har konsulent Rambøll utarbeidet et planforslag i forbindelse med detaljregulering for rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalkrysset.

Som en del av vedtatt reguleringsplan for E6 Kvithammar - Åsen i Stjørdal kommune inngår et rekkefølgekrav som pålegger bygging av ny gang- og sykkelveg mellom Holvegen og Skatvalkrysset. Dette planforslaget omfatter strekningen fra Holvegen til Skatvalkrysset der Nye Veier skal etablere ny gang- og sykkelveg før ny E6 åpner. I tillegg omfatter planforslaget dagens rundkjøring mellom E6 og Holvegen. Kommunal grunn - Ragnheimbanen er inkludert i planforslaget for å sikre areal til midlertidig anleggsområde.

Når ny E6 Kvithammar - Åsen er ferdig utbygd, vil dagens E6 bli nedklassifisert til fylkesveg.

Tidligere politisk vedtak som berører saken (saksnr. 2023/217-3):

Kommunestyret, sak PS 33/2023 «Trafikksikker forbindelse for gående og syklende på strekningen Vollsdalen - Skatvalskrysset»:

Kommunedirektøren tilråder å gå videre med trafikksikker forbindelse i turveistandard fra Vollsdalen til krysset Holvegen/Vollshaugvegen (alternativ 2B).

Det søkes midler til prosjektet gjennom tilgjengelige tilskuddsordninger. Det forutsettes at strekningen mellom krysset Holvegen/Vollshaugvegen og Skatvalsvegen opparbeides av Nye Veger i forbindelse med utbygging av E6 Kvihammar-Åsen.

PLANOMRÅDET

Planområdet befinner seg ved Voll på Skatval, øst for E6/Skatvalskrysset.

Planforslaget vil bygge opp under dagens arealbruk, med rundkjøring og forbindelse for gående og syklende via eksisterende gangveg/driftsveg for landbruket. Den kommunale eiendommen Ragnheimbanen benyttes i dag delvis av Trøndelag fylkeskommune/Ole Vig VGS maskinføreroppplæring, og Hæhre i forbindelse med E6-bygging.

Holelva renner gjennom sørlig del av planområdet fra øst mot vest.

PLANSTATUS

I kommuneplanens arealdel (KPA) er mesteparten av planområdet regulert som LNFR-areal. Ragnheimbanen er avsatt som boligformål og idrettsanlegg.

I foreløpig utkast til nytt KPA-forslag er Ragnheimbanen avsatt som offentlig tjenesteyting.

Det ligger tre vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet, der det er regulert både for skole, mindre fotballbane, parkeringsareal, boliger og jordbruksareal.

Reguleringsplanen fra 1980 er utdatert og vil ikke bli realisert. Planen fra 1978 (3-002) regulerer et landbruksareal mellom gang- og sykkelvegen og E6. Landbruksformålet videreføres i reguleringsplanen.

Planforslaget vil erstatte deler av gjeldende plan: 3-051 A - Holvegen, mindre endring, første gang vedtatt 10.09.2020, sist revidert 7.02.2024. I gjeldende plan er det regulert firearmet kryss der Holvegen møter E6. Kommunal eiendom «Ragnheimbanen» er i planen regulert delvis som skole og delvis som idrettsanlegg. Planen regulerer også en midlertidig kjøre-/anleggsvei i forbindelse med E6-utbyggingen som skal tilbakeføres til landbruk når anleggsarbeidet er ferdig. Rundkjøringen på dagens E6, adkomst til Ragnheimbanen, og gruset gangveg til Vollshaugvegen er også midlertidige tiltak som reguleringsplanen fra 2020 la til rette for, men som egentlig skulle tilbakeføres etter endt anleggsperiode.

I plan 3-002 A fra 1980 er gang- og sykkelvegen regulert til kjøreveg fram til skole/ idrettsanlegg og derfra regulert til gang- og sykkelveg videre opp til kulverten.

PLANFORSLAGET

Nå foreslås å regulere eksisterende kjøre/gang- og sykkelveg fra Holvegen helt fram til Skatvalskrysset til en offentlig gang- og sykkelveg, med krav til fast dekke og vegbelysning for å sikre trygg ferdsel for gående og syklende. Målet er å sikre god fremkommelighet for fotgjengere og syklister, samt å skape en opplevelse av trygghet og trafikksikkerhet. Tiltaket gir et permanent ferdselstilbud langs Holvegen som skal være attraktivt gjennom hele året.

De midlertidige tiltakene fra reguleringsplanen 3-051 A Holvegen reguleres til permanente løsninger. Dagens kjørebane og rundkjøring beholdes, og det vil ikke bli foretatt noen vesentlige endringer på kjørebanen.

Ragnheimbanen reguleres til kombinert formål: tjenesteyting, idrettsanlegg og næring i tråd med tidlige signaler fra Stjørdal kommune.

PLANPROSESS

Formelt oppstartsmøte ble avholdt den 26.10.2023.

Det har vært dialog mellom tiltakshaver og Stjørdal kommune bl.a. angående hvordan Ragnheimbanen skal reguleres i planforslaget. Kommunal plandialog har blitt brukt for å kartlegge ulike hensyn i spørsmålet om hva Ragnheimbanen skal brukes til i fremtiden.

Tiltakshaver varslet oppstart av planarbeidet til berørte parter og høringsinstanser i brev den 16.01.2024 og kunngjorde det i Stjørdals-Nytt samme dag. Det kom inn totalt 10 innspill, hvorav 2 var fra privatpersoner.

Grunneiermøte ble holdt etter varsel om oppstart.

Nye veier AS har bedt Stjørdal kommune om å prioritere behandling av denne plansaken slik at Nye Veier kan holde sin fremdriftsplan og sørge for at tiltakene i planen kan gjennomføres mens anleggsriggen fortsatt er i området. Det har vært et mål å få planforslaget ut på høring før sommerferien.

Vurdering:

FUNKSJON OG UTFORMING

Gangveg

Planforslaget omfatter en 2,5 meter bred gang- og sykkelveg, pluss grusskulder på 0,25 meter på hver side (se figur 17). Det er ønskelig med en smal gang- og sykkelveg med åpen drenering i henhold til håndbøkene for å minimere arealbeslag av dyrka mark. Gang- og sykkelvegen skal få fast dekke og belysning.

Den midlertidige gangvegen langs Holvegen skal også opparbeides med fast dekke og belysning, og gjøres permanent. Gang- og sykkelvegen er lagt på vestsiden av Holvegen for å kunne koble seg på videre turveg til Vollsdalen. Krysningen over Holvegen er lagt der hvor det er mulig å sette opp ekstra belysning ved behov, som vil gi økt trafiksikkerhet og tryggere skoleveg for barn og ungdom.

Lengst nord i planområdet avsluttes opparbeidelse av ny gang- og sykkelveg like sør for dagens kulvert under E6. Gang- og sykkelvegen er her regulert for å sikre offentlig ferdsel. Deretter vil traséen gå i eksisterende kulvert under dagens E6, og kobler seg på eksisterende gang- og sykkelvegnett inn til Skatval sentrum. Dagens kulvert under E6 holder ikke veldig god standard i forhold til dagens krav, men er i god nok stand. Det vurderes at ombygging av kulverten vil være for kostnadskrevenende til at dette er gjennomførbart.

Rundkjøring

Rundkjøringen på eksisterende E6 er dimensjonert etter krav fra Statens vegvesens håndbok N100 (Statens vegvesen, 2023). Argumentene for å beholde rundkjøringen er at dette vil være kostnads- og miljøbesparende ved at man unngår å endre på et anlegg som vil fungere godt når E6 nedklassifiseres til fylkesveg på aktuelt strekke. Rundkjøringen er ikke dimensjonert som varig løsning for E6, men vil ha god standard som permanent løsning

på fremtidig fylkesveg med forventet lavere fremtidig trafikkmengde. Rundkjøringen fungerer også som et fartsreducerende tiltak på en tidligere ulykkes utsatt strekning.

Tidligere trafikkberegninger viser at ÅDT i 2026 (ved ferdig utbygd E6 Kvithammar - Åsen) vil være på ca. 3000. Dagens ÅDT er anslått å være 9000. Holvegen, som i dag brukes til anleggstrafikk, vil også kun få lokaltrafikk når ny E6 er ferdig. Dette vil gi økt trafikksikkerhet for fotgjengere og syklistene i Holvegen.

Ragnheimbanen

Regulert og opparbeidet midlertidig innkjøring til Ragnheimbanen tilrettelegges som permanent avkjørsel med fast dekke og belysning. Innkjøringen vil bli brukt som innkjøringsveg til driftsvegene for jordbruksarealene og arealet regulert til kombinert formål.

Arealet kan benyttes til undervisning, helsebygg, institusjoner, kulturformidling, lagerbygning, idrettsanlegg, innendørs treningsanlegg eller tilsvarende aktivitetstilbud. Det kombinerte formålet gjenspeiler dagens bruk av arealet og legger til rette for virksomheter som ikke er besøksintensive eller bør ligge nært kollektivknutepunkt eller sentrum.

Næringsavdelingen i Stjørdal kommune har gitt tilbakemelding om at man ønsker at det åpnes for næringsformål i bredere forstand på Ragnheimbanen enn det planforslaget nå legger opp til. Med bakgrunn i vurderinger gjort i KPA-arbeidet og behovet for å beholde et av kommunens få tilgjengelige tomtereserver, vurderer kommunedirektøren at det ikke skal åpnes for næringsformål i bredere forstand enn det som nå er ramset opp i bestemmelsen for formålet.

Formål og bestemmelser for kombinert formål er basert på et ønske om en viss fleksibilitet mht. hva arealet kan brukes til, inntil kommunen har et mer konkret fremtidig utbyggingsbehov. Bestemmelsens begrensninger mht. tillatt utnyttingsgrad og byggehøyder er satt for å sikre at ved mer omfattende prosjekter skal det bli behov for en planendring for å bedre tilpasse til og utrede for ønsket formål.

ENERGI, VANN OG AVLØP

Energi

Tiltaket medfører behov for strøm til belysning, Tensio TN har gitt tilbakemelding om at eksisterende strømforsyning sannsynligvis ikke er tilpasset et eventuelt nytt behov. Planforslaget åpner for at tekniske installasjoner kan plasseres innenfor areal avsatt som annen vegggrunn.

Vann og avløp

Planen legger i utgangspunktet opp til åpne grøfter langs gang-/sykkelvegen, og det vil dermed ikke være behov for overvannsledninger i særlig omfang. Planen vil for øvrig ikke omfatte vann- og avløpsledninger, med mindre det skal oppføres mer omfattende bebyggelse på Ragnheimbanen. Prosjektering av dette skal i tilfelle løses i forbindelse med byggesak.

Eksisterende rør under Holvegen er noe underdimensjonert med tanke på flom. Tiltakshaver har vurdert at det er en akseptabel situasjon med risiko for oversvømmelse av kjøreveg og gang-/sykkelveg. Eksisterende rør vil kunne ha en noe fordrøyende effekt. En eventuell utskiftning med større rørdiameter vil kunne medføre flomproblemer nedstrøms Holvegen, som kan påvirke bl.a. eksisterende E6 og jernbane.

RISIKO OG SÅRBARHET

Planområdet ligger innenfor kvikkleiresone 2098 Skatvalshaugen og 604 Flæten.

Vedlagte ROS-analyse peker på 8 aktuelle hendelser som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen. Ingen av de identifiserte hendelsene havner i mest alvorlige konsekvenskategori (rød), fem av dem havner i middels (oransje) konsekvenskategori:

- masseras/skred
- elveflom
- fremtidige klimaendringer
- støy og støv fra trafikk, inkl. anleggsfasen
- ulykke ved anleggsgjennomføring.

De to siste temaene håndteres gjennom krav om plan for anleggsfasen. Risikoen for elveflom vurderes som akseptabelt i området. Masseras/skred er nøye kartlagt i området fra før og det er i tillegg gjort nye vurderinger i dette planarbeidet, det vises til vedlegg 5 geoteknisk vurdering. Planbeskrivelsen redegjør for at erosjonsforholdene langs Hodelva er undersøkt ved befarings av geotekniker. Det er vurdert at det ikke er behov for erosjonsforebyggende tiltak.

VERN OG BEVARING

Naturmangfold

Viktige naturverdier i planområdet er Hodelva med tilhørende kantvegetasjon og ravinedaler, samt store eiketrær som er regulert med symbol for bevaring.

Hodelva beskrives som livsnerven for ferskvannsrørret i Vollseltvassdraget i vedlegg 11 - Foreløpige resultater (Sjursen, A. & Kjærstad, G., 2024). I notatet konkluderes det med at det ikke er vandringshindre for fisk på den berørte strekningen av elva.

Kunnskapsgrunnlaget ansees som oppfylt jf. naturmangfoldloven § 8. Tiltaket er begrenset i omfang og § 9 om føre-var-prinsippet og § 10 om samlet belastning kommer ikke til anvendelse.

Etter naturmangfoldloven og forskrift om fremmede organismer er det krav til aktsomhet for å unngå spredning av fremmede arter, og unngå skade på biologisk mangfold. Håndtering av eksisterende vegetasjon og beplantning, og fremmedarter skal redegjøres for i plan for bygg- og anleggsperiode.

Jordvern, landbrukshensyn

Av hensyn til trafiksikkerhet er det ikke ønskelig at landbruksmaskiner kjører på gang- og sykkelvegene. Det er derfor vurdert ulike løsninger for driftsveger. Planforslaget sikrer



etablering av driftsveg over Ragnheimbanen gjennom bestemmelsene. Dette vil gi tilgang til jordbruksarealene.

For å minimere arealbeslaget av dyrka jord, planlegges det for en smal gang- og sykkelveg, på 2,5 meter + skulder.

Det er sett på arealbruk knyttet til rundkjøring i forhold til et vanlig kryss. Ved etablering av kryss i stedet for dagens rundkjøring kan ca. 700-750 m² tilbakeføres til jordbruk (se figur 21 og tabell 2 i vedlagt planbeskrivelse).

Både nabo/grunneier Jo Bjørn Skatval og Statsforvalteren i Trøndelag har kommet med innspill om å tilbakeføre areal til dyrkajord/LNFR-areal. Dette gjelder både tilbakeføring av rundkjøring til vegkryss og tilbakeføring av Ragnheimbanen til dyrkamark/LNFR. Vurdering er gitt under overskriften «Vurdering av innkomne merknader» lenger ned i dokumentet.

Kulturminner

Det er ikke kjent at det fins kulturminneregistreringer i området. Tiltakene i planområdet er allerede utbygd. Fylkeskommunen vurderer at det ikke er behov for videre undersøkelser. Den generelle aktsomhets- og meldeplikten er nevnt i reguleringsbestemmelsene.

KLIMA, HELSE og MILJØ

Klima

Bygging av gs-veg med fast dekke vil føre til flere harde overflater som kan bidra til å øke overvannsproblematikk.

Ved å beholde eksisterende rundkjøring som permanent løsning unngår man ekstra utslipp forbundet med å tilbakeføre til firearmet kryss. Samtidig vil det da bli et punkt på vegen hvor biler må bremse før rundkjøring og akselerere på nytt etter rundkjøring fremfor å holde jevn fart. Dette bidrar til mindre miljøvennlig kjøring, men vil på den positive siden fungere som et fartsreducerende tiltak i et område hvor fartsgrensen før rundkjøringen ofte ble overskredet.

Folkehelse, friluftsliv, barn og unges interesser

Gang- og sykkelvegen bidrar til å skape et mer sammenhengende nettverk for fotgjengere og syklister. Tiltaket sikrer tilgjengelighet til Skatval sentrum og rekreasjonsområder. Gang- og sykkelvegen gir et attraktivt og trygt tilbud for gående og syklende til skoler, uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplasser. Når ny E6 er ferdig utbygd og dagens E6 gjennom Vollsdalen blir en fylkesveg med mindre trafikk enn i dagens situasjon, forventes det at en del syklister, f.eks. arbeidspendlere eller mosjonssyklister, i større grad vil benytte fylkesvegen til å sykle på.

Universell utforming

Stigningsforholdet på planlagt gang- og sykkelveg varierer stort sett mellom ca. 3 % og 6 % stigning, men er opp mot 8 % på kortere del av strekning. På grunn av naturgitte og geotekniske forhold er det krevende å få mindre stigning på gang- og sykkelvegen. Stigningen er innenfor kravet i vegnormalen N100. Traséen skal ha fast underlag og belysning langs vejen og ved fotgjengerovergang etter gjeldende krav.

Støy

Det vurderes at støy ikke er en utfordring i planområdet. Tiltaket vil ikke øke støynivået i permanent fase og da har ikke prosjektet krav om å tilby avbøtende støytiltak.

Forurensning

Det er ikke registrert forurenset grunn i planområde.

VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

Tiltakshaver har utarbeidet et eget vedlegg for oppsummering av forhåndsinnspill med vurderinger og kommentarer, det vises til vedlegg 2.

Planforslagets konsekvenser for matjord påpekes av nabo/grunneier Jo Bjørn Skatval og statsforvalteren i Trøndelag. Det er potensial for å begrense tapet av dyrkajord i planen. Det nevnes både tilbakeføring av gs-vegen og Ragnheimbanen til dyrkajord/LNFR-areal og tilbakeføring av rundkjøringen til kryssløsning. Dette vil i så fall medføre andre konsekvenser. Det vil være vesentlige kostnader med å bygge om eksisterende rundkjøring og det vil kreve nye ressurser. Rundkjøringen slik den er vil være godt tilpasset fremtidig situasjon og fungere som et fartsreducerende tiltak.

Tap av kommunal utbyggingsreserve - Ragnheimbanen kan medføre økt utbyggingspress på dyrkajord andre steder. Det vil også kreve en vesentlig innsats for å gjøre området dyrkbart igjen etter lengre tid med annen bruk. Ragnheimbanen har ikke vært dyrket på mange tiår, som kan ses av historiske flyfoto. I dag har Ole Vig fortsatt bruk for arealet til opplæring.

Fylkeskommunen som vegeier og Statens vegvesen har uttalt at de ikke vil ha sterke innvendinger mot å beholde rundkjøringen som i dag.

Jo Bjørn Skatval viser til at han i årevis har «hatt en forsøksvis dialog med Stjørdal kommune for å bidra til en felles løsning for å øke forståelse for jordvern og dyrkningsforholdene i det aktuelle området.» Han ønsker at kommunen finner en annen trasé for trygg forbindelse for gående og syklende mellom Skatvalskrysset og Vollshaugvegen, slik at den aktuelle gangvegen/driftsvegen kan fjernes og dyrkes opp til landbruksformål.

Tidligere planarbeid i området har avdekket at det er spesielt vanskelige grunnforhold med mye marine avsetninger og kvikkleire i området. Av den grunn er gs-veg langsmed dagens E6 forkastet som løsning, da dette alternativet mest sannsynlig har den høyeste reelle totalkostnad og prosjektrisiko. Dermed har man valgt å se på en trasé for gående og syklende som benytter dagens ferdssåre på østsiden av E6. Det er lagt vekt på å begrense behovet for omdisponering av dyrkajord.

KONSEKVENsutredning (KU)

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningsloven § 4-2 med tilhørende forskrift om konsekvensutredning. Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

KONKLUSJON

Planforslaget følger opp intensjonen med planarbeidet på en god måte. Avvik med overordnet kommuneplan og gjeldende reguleringsplan er godt begrunnet.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler Kommunedirektøren at planforslaget detaljregulering for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, plan-ID 5035, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.