

Stadsbygd, Indre Fosen kommune

NY VEG OG GANG-/SYKKELVEG, HALTVEGEN PLANBESKRIVELSE

Dato: 14.02.2020
Versjon: 01



Innhold

1. INNLEDNING	4
1.1. Hensikten med planen	4
1.2. Plankonsulent, forslagsstiller	4
1.3. Oppstart og varsling	5
1.4. Innkomne merknader ved oppstart	5
1.5. Krav om konsekvensutredning	8
2. RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	9
2.1. Overordnede føringer/retningslinjer	9
2.2. Regionale planer	9
2.3. Gjeldende reguleringsplaner	10
3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	11
3.1. Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet	11
3.2. Trafikkforhold	12
3.3. Adkomstforhold	12
3.4. Grunnforhold	13
3.5. Flom	14
3.6. Teknisk infrastruktur	14
3.7. Sosial infrastruktur	15
3.8. Kulturminner og kulturmiljø	15
3.9. Naturmangfold	15
3.10. Friluftsliv	16
4. PLANFORSLAGET	17
4.1. Planlagt arealbruk	17
4.2. Tekniske planforutsetninger	17
4.2.1. Fylkesveg	17
4.2.2. Gang- og sykkelveg	17
4.3. Nærmere beskrivelse av tiltaket	18
4.4. Avkjørsel/adkomst	21
4.5. Vegens sideterreng/annen veggrunn	22
4.6. Anleggsbelte	22
4.7. Universell utforming	22
4.8. Skilting	22
4.9. Grunnerverv	22
5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	23
5.1. Forholdet til overordnede planer og mål	23
5.2. Berørt bebyggelse, avkjørsler, adkomstveger og andre naboforhold	23
5.3. Trafikksikkerhet	23
5.4. Arealbruk og jordvern	23
5.5. Barn og unges interesser	25
5.6. Miljømessige forhold	25
5.7. Vann- og avløp, flom	25
5.8. Naturmangfold	26
5.9. Grunnforhold/geotekniske forhold	26
5.10. Risiko og sårbarhet	26

5.11.	Arealer til midlertidig anleggsvirksomhet.....	26
5.12.	Massehåndtering	26
5.13.	Trafikksikkerhet i anleggsperioden.....	27
5.14.	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	27
VEDLEGG		28

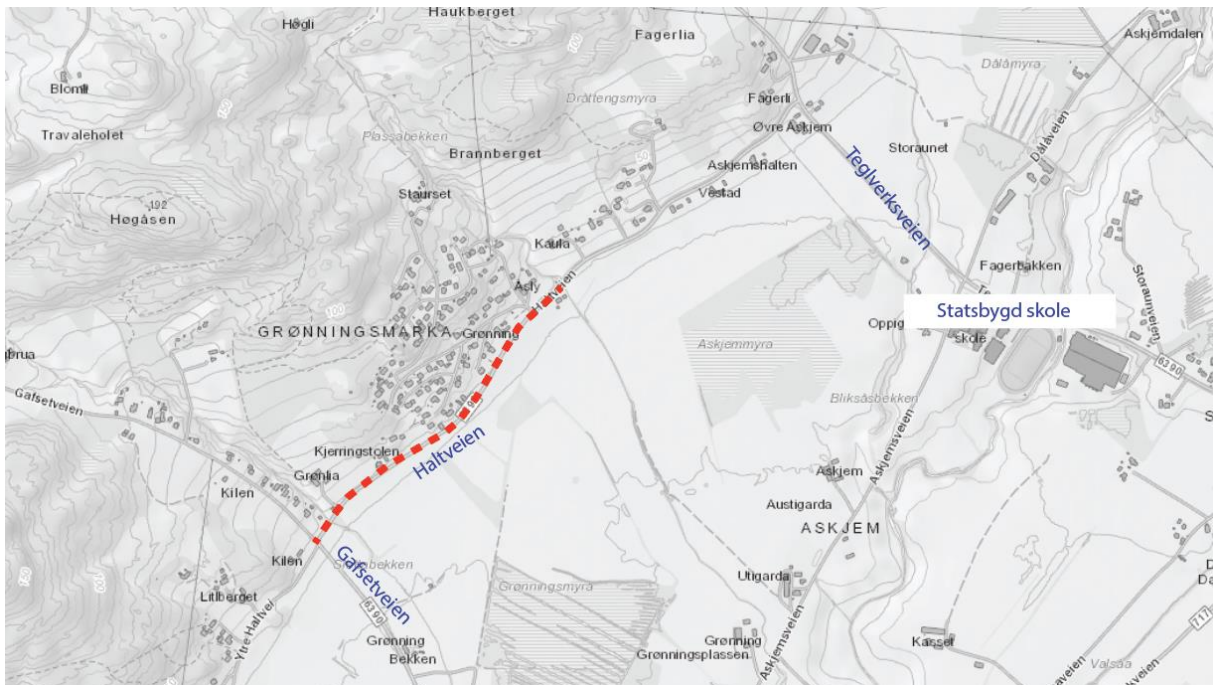
1. INNLEDNING

1.1. Hensikten med planen

Indre Fosen kommune utarbeider detaljreguleringsplan for ny veg og gang- og sykkelveg langs deler av fv. 6390 Haltveien, på Stadsbygd i Indre Fosen kommune. Strekningen mellom Ytre Haltvei og Jamt-Ola veien utgjør ca. 800 meter.

Ny gang- og sykkelveg er et trafikksikkerhetstiltak og vil sikre trygg skoleveg fra Gafsetveien i vest fram til Stadsbygd skole i øst.

Det foreslås å etablere ny gang- og sykkelveg i dagens trase for fv. 6390. Som følge av dette må det etableres ny trase for fv. 6390 sør for dagens veg.



Figur 1 Oversiktskart

1.2. Plankonsulent, forslagsstiller

Forslagsstiller er Indre Fosen kommune ved Magna Wean Haugen, og plankonsulent er Asplan Viak AS ved Ingrid B Sæther.

1.3. Oppstart og varsling



Figur 2 Varslingsannonse

Det er varslet oppstart av planarbeidet den 01.11.2019. Grunneiere er varslet i brev av 28.10.2019.

Med bakgrunn i innkomne merknader fra naboer og nye vurderinger i prosjektet, ble det besluttet at utvidelse av vegarealet skal skje sørover, og ikke nordover mot boligbebyggelsen som omtalt i tidligere varsling.

Oppstart av planarbeidet ble varslet på nytt den 10.01.2020.

Grunneierne ble varslet på nytt i brev av 02.01.2020.

1.4. Innkomne merknader ved oppstart

I forbindelse med nytt varsel om oppstart kom det inn 11 uttalelser til planarbeidet fra 8 ulike aktører. Merknadene fra offentlige etater og private er listet opp i tabellen under og det er laget et kort sammendrag av merknadene.

Innkomne merknader ved oppstart		Kommentar
Trøndelag Fylkeskommune Datert 22.11.2019 og 31.01.2020	<u>Ny uttalelse:</u> Poenget er at det er svært positivt at kommunen tar initiativ til å utbedre tilbudet for myke trafikanter. Viser til grunnforholdene ikke er tilstrekkelig kartlagt og at prosjektet vil kreve omfattende grunnundersøkelser og mulig stabiliserende tiltak. Deler av området ligger innenfor aktsomhetsområder for flom og det må gjøres flomberegninger. Veganleggene må dimensjoneres for å tåle en 200-årsflom. Gang- og sykkelvegen må bygges i henhold til gjeldende vegnormaler. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at det planlagte gang- og sykkelvegprosjektet per nå ikke ligger inne som en del av vegstrategien til Trøndelag fylkeskommune og at det på nåværende tidspunkt ikke vil være aktuelt å gjennomføre prosjektet i fylkeskommunal regi. <u>Tidligere uttalelse:</u>	Det er utført grunnundersøkelser i forbindelse med reguleringsplanen. Geoteknisk prosjekteringsrapport konkluderer med at grunnforholdene anses som egnede for tiltenkt formål. Det forventes ikke store geotekniske utfordringer. Eksisterende kulvert som fører Slettabekken under dagens fylkesveg skal forlenges slik at bekken føres under ny G/S-veg og fylkesveg. Veganlegget skal dimensjoneres for å tåle en 200-årsflom. Eventuell oppdimensjonering og

	Fylkeskommunen viser til at realiseringen av tiltaket vil gi myke trafikanter et bedre tilbud langs hele Haltveien, og kan senke terskelen for å gå og sykle til arbeid, skole og kollektivknutepunktet. Det er viktig å ivareta trafikksikkerheten og framkommeligheten for myke trafikanter i anleggsperioden. Etter Fylkeskommunens vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med omsøkte tiltak.	utskiftning av kulvert må vurderes i en senere detaljeringsfase. Ny gang- og sykkelveg prosjekteres iht vegnormalene N100. Indre Fosen kommune ønsker å jobbe opp mot fylkeskommunen for å få prosjektet gjennomført når reguleringsplanen er ferdig.
Statens vegvesen (SVV) <i>Datert 15.01.2020 og 06.11.2019</i>	<u>Ny uttalelse:</u> Statens vegvesen er positiv til at man prøver å finne løsninger for myke trafikanter. Registrerer at det legges opp til flytting av fylkesveg 6390 sørover, noe som vil kreve ytterligere involvering av Trøndelag fylkeskommune og eventuell finansiering/prioritering må tas opp direkte med fylkeskommunen. <u>Tidligere uttalelse:</u> Statens vegvesen er positiv til at det legges bedre til rette for gående og syklende langs fylkesvegen. Fylkeskommunen som vegeier bør involveres i valg av utforming og standard til gang- og sykkelvegen. Det bør underveis i arbeidet avklares hvem som skal drifte gang- og sykkelvegen.	Ny gang- og sykkelveg prosjekteres iht vegnormalene N100. Drift av ny gang- og sykkelveg vil bli avklart som en del av byggefasen. Fylkeskommunen er for øvrig involvert i planarbeidet.
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) <i>Datert 18.11.2019</i>	<u>Tidligere uttalelse:</u> Positivt at kommunen ønsker å tilrettelegge for trygg ferdsel for myke trafikanter som gående og syklende. Minner om at området er beliggende under øvre marin grense og på havavsetninger. Havavsetninger er eldre marine avsetninger med potensiale for funn av skredfarlige løsmasser som kvikkleire. Planområdets endepunkt i sør er da også beliggende bare 200 meter øst for en kjent kvikkleiresone (sone 935 «Grønli»). Vi forutsetter derfor at forholdet til geoteknikken avklares gjennom planarbeidet i tråd med vår «Kvikkleireveileder» 7.2014. Geoteknikken bør avklares med et presisjonsnivå som oppfyller kravene i Plan- og bygningslovens §§ 4-3, 28-1 og TEK17 kap. 7.	Geoteknisk rapport følger vedlagt. Grunnforholdene anses som egnede for tiltenkt formål. Det forventes ikke store geotekniske utfordringer. Det må gjennomføres geoteknisk prosjektering i detaljprosjektering.
Fylkesmannen i Trøndelag <i>Datert 18.11.2019 Og 28.01.2020</i>	<u>Ny uttalelse:</u> Fylkesmannen forutsetter fortsatt at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. For å oppnå dette mener Fylkesmannen at planområdet må utvides slik at også arealer på nordsiden inngår. På den måten kan man gjennom den videre planleggingen komme frem til løsninger som kan være akseptable for alle parter og som kan være de beste løsningene totalt sett. Positivt med etablering av gang- og sykkelvei langs veistrekningen og tiltaket vil gjøre det mindre risikofyllt for myke trafikanter å ferdes langs fv 6390. Viktig at planen viser hvordan trafikksikkerheten i	Antatt mengde dyrkamark som vil gå med som følge av ny gang- og sykkelveg er anslått til ca. 6 daa. AR5 er benyttet for beregning av arealbeslag og informasjon om markslag. Tiltaket skaper ikke restareal (inneklemt areal) og ingen teiger vil bli delt. Det tilstrebes å minimere både permanent og midlertidig omdisponering av dyrka jord. Eventuelle skader på drenering eller annet som

	anleggsfasen skal ivaretas. Vedrørende støy og luftforurensing vises til tidligere uttalelse. <u>Tidligere uttalelse:</u> Landbruk Forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. Det bør tilstrebes å velge den løsningen som gir minst forbruk av dyrkbar jord. Omfang og kvalitet på dyrka mark som foreslås omdisponert må fremgå. Driftsmessige konsekvenser må også fremgå. Avbøtende tiltak må sikres. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskete arter. Klima og miljø Det må tas hensyn til eventuelle miljøkvaliteter i området, bl.a. biologisk mangfold, landskap og friluftsliv. Planen må vurderes etter naturmangfoldloven. Minner om at vannressursloven stiller krav om at det langs bredden av Slettebekken skal opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Det er registrert fremmede arter langs vegtraseen. Planen må beskrive tiltak som skal iverksettes for å hindre spredning av disse. Planen bør redegjøre for massebalansen i prosjektet, og gjøre rede for eventuelle deponi og/eller bruk av overskuddsmasser. Retningslinjene for støy T-1442 med tilhørende veileder (M-128) samt retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 legges til grunn for planforslaget. Samfunnssikkerhet Det må utarbeides ROS-analyse iht DSBs veileder fra 2017 med sjekkliste i vedlegg 5	følge av anleggsarbeidene vil bli ivaretatt. Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 8-12) i Naturmangfoldsloven. Reguleringsbestemmelsene sikrer at fremmede skadelige arter ikke skal spres som følge av veganlegget. Revegetering av sideareal skal benytte eksisterende vekstmasser og stedegne arter. Alle vegskrånninger skal tilsåes, også bredden av Slettebekken. Indre Fosen kommune vil tilstrebe å benytte massene mest mulig hensiktsmessig innenfor det regulerte arealet. Håndtering av overskuddsmassene vil bli avklart før anleggsstart. Tiltaket medfører ikke behov for eget deponi. Det er liten trafikk på strekningen og tiltaket medfører i utgangspunktet ingen endringer med tanke på støy. Tiltaket innebærer at fylkesvegen legges lenger unna boligene langs Haltveien, som igjen betyr at boligene vil bli mindre utsatt for trafikkstøy. ROS-analyse følger vedlagt.
Beboere/grunneiere nord for Haltveien <i>Datert 21.11.2019</i>	Gruppen er i utg pkt positive til gang- og sykkelveg. Det vises til pågående arbeid med utbedring av krysset opp til Grønningsmarka. Mener at inntegnet gangfelt mellom bussholdeplassene tilsier at ny gang- og sykkelveg må legges på sørsiden. Gang- og sykkelveg på nordsiden tilsier at myke trafikanter må krysse 7 private adkomster. Brukere av gang- og sykkelvegen blant beboere langs haltveien vil være få sammenlignet med brukere totalt sett. Adkomst til landbruksareal vil ivaretas ved gang- og sykkelveg på sørsiden. Det ønskes detaljert informasjon angående konsekvenser for den enkelte boligeiendom, både vedr. stigningsforhold. Alternativ utforming bør vurderes i tillegg til å redusere fartsgrense til 40 km/t. Foreslår også å legge inn fartsdumper. Mener gang- og sykkelveg på sørsiden er bedre både i forhold til	Det er etter første varsling besluttet at utvidelse av vegarealet skal skje sørover, og ikke nordover mot boligbebyggelsen som omtalt i tidligere varsling.

	trafiksikkerhet, omfang på prosjektet og øvrige kostnader.	
Grønningsmarka Velforening v/ Vidar Sandbakk <i>Datert 27.11.2019</i>	Velforeningen er positive til at det nå planlegges ny gang- og sykkelvei langs Haltveien, men andre alternativer bør vurderes. På bakgrunn av både trafiksikkerhet, inngrep på berørte boligtomter, samt nært forestående endring av veikrysset Jamt-Ola veien / Haltveien er Velforeningens innstilling at de støtter innspillet fra beboere nord for Haltveien og at dette bør vurderes sterkt. Planarbeidet bør også vurdere ny gang- og sykkelvei sammen med endringene i krysset Jamt-Ola veien / Haltveien. Med plassering av gang- og sykkelvei på nordsiden av Haltveien må myke trafikanter krysse Jamt Ola veien. Vår erfaring tilsier at kryssing av Jamt Ola veien er en betydelig høyere risiko enn å krysse Haltveien, som vil være alternativet om ny gang- og sykkelvei plasseres sør for Haltveien, da spesielt på vinteren.	Det er etter første varsling besluttet at utvidelse av vegarealet skal skje sørover, og ikke nordover mot boligbebyggelsen som omtalt i tidligere varsling.
Jakob Lund Grunneier av gnr/bnr: 20/15 <i>Datert 20.01.2020</i>	Eier arealet på begge sider av eksisterende veg fra Slettabekken til krysset Gafsetveien. Ønsker at utvidelse av veg og gang-/sykkelveg skjer nord for eksisterende veg på denne delen av strekningen, siden han driver jordproduksjon på sørsiden av vegen. På nordsiden er det i dag bare plen og arealet er for lite til å kunne brukes på en god måte. Håper dette kan hensyntas i planarbeidet.	Prosjektet har i størst mulig grad hatt fokus på å gjenbruke dagens fylkesveg til ny gang- og sykkelveg. For hele strekningen er ny fylkesveg lagt inntil eksisterende veg, for å spare dyrkamark. Et alternativ er å skyve både gang- og sykkelveg og veg nordover i vest, men dette innebærer bygging av ny gang- og sykkelveg i tillegg til ny fylkesveg. Det er ikke valgt å gå videre med en slik løsning.
Odd Arne Reinkind Grunneier av gnr/bnr: 20/8 <i>Datert 29.01.2020</i>	Mener det er helt feil å bruke dyrka mark, når det er fullt mulig med andre alternativet – som tidligere foreslått.	Bygging av gang- og sykkelveg på nordsiden, anses å være såpass konfliktfylt – at man ikke ønsker å gå videre med en slik løsning. Prosjektet har derfor konkludert med at vegen må utvides sørover, dersom løsning med ny gang- og sykkelveg skal kunne realiseres.

1.5. Krav om konsekvensutredning

Det er i samråd med Indre Fosen kommune vurdert at planforslaget ikke faller under krav om planprogram og konsekvensutredning.

2. RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

2.1. Overordnede føringer/retningslinjer

Innenfor veg- og transportplanlegging er det fastsatt retningslinjer som skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven. Reguleringsplanen skal utformes i tråd med følgende rikspolitiske retningslinjer:

- Rikspolitisk retningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming

Staten har fastsatt flere rikspolitiske retningslinjer for planlegging og utvikling av samfunnet. Av disse er rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging viktig i nesten alle vegplansaker.

Regjeringen har fastsatt **nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging**. Hensikten er å gjøre planleggingen mer målrettet, og sikre at viktige nasjonale interesser blir ivaretatt.

Dokumentet tydeliggjør de nasjonale prioriteringer slik at planleggingen i kommuner og fylkeskommuner kan bli mer målrettet. De nasjonale forventningene skal følges opp i regionale og kommunale planstrategier som skal utarbeides etter lokalvalgene, og forventningene er også retningsgivende for regionale og kommunale planer.

Ivaretagelse av ulike lovverk har vært et viktig grunnlag for planarbeidet. Av de mest relevante lovene kan nevnes plan- og bygningsloven, naturmangfoldloven, forurensningsloven, EUs vanndirektiv, kulturminneloven, viltloven, jordvernloven, skogbruksloven, vegloven, vannressursloven samt diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging skal bidra til at arealbruk og transportsystemer planlegges for en effektiv og bærekraftig utvikling av tettsteder. Det vil si å planlegge et utbyggingsmønster som bygger opp under sentrum, legger til rette for effektiv transport og unngår nedbygging av verdifulle områder.

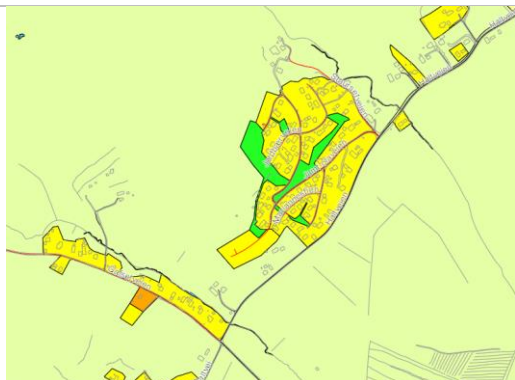
Gjeldende nasjonal transportplan har følgende mål for planperioden:

- Redusere avstandskostnader mellom regioner
- Bedre transportsystemet og påliteligheten
- Bedre framkommeligheten for gående og syklende
- Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken
- Bidra til å redusere klimagassutslipp i tråd med klimamålene
- Bidra til å oppfylle mål for ren luft og støy
- Bidra til at hele reisekjeder er universelt utformet

2.2. Regionale planer

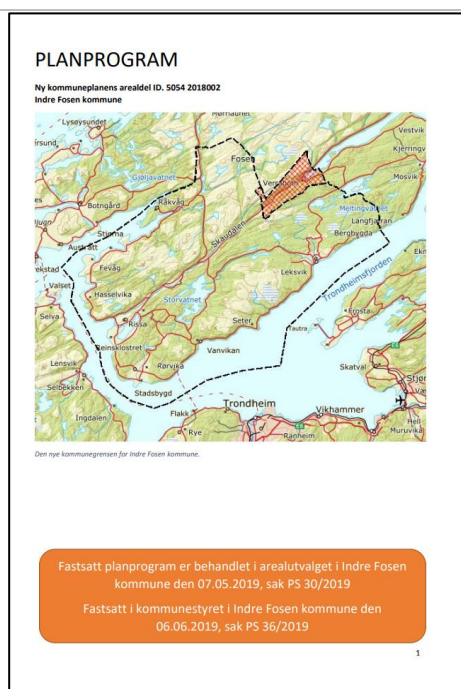
- Fylkesplan for Trøndelag 2018-2030
- Regional planstrategi 2016-2020
- Landbruksmelding for Trøndelag (2010)
- Regional plan for arealbruk (2013)
- Regional transportplan Midt-Norge (2012)

2.3. Gjeldende reguleringsplaner



Figur 3 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

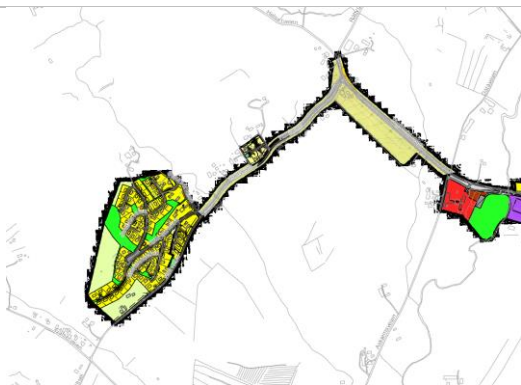
I kommuneplanens arealdel 2010-2021, vedtatt 23.09.2010, er de aktuelle arealene som inngår i planavgrensningen avsatt til boligområde og LNF-område.



Figur 4 Forslag til planprogram i forbindelse med ny arealplan for Indre Fosen kommune

Det arbeides nå med å lage en ny arealplan for Indre Fosen kommune. Frist for å sende innspill til planprogram og arealplan var 1. november 2019.

En stor endring i arealplanen blir at hele land- og sjøarealet fra tidligere Leksvik og Rissa slås sammen til en ny og samlet arealplan. I tillegg vil det tilføres et nytt landareal (44 km²) fra Verran kommune (Verrabotn) fra og med 1.1.2020. Dette betyr i praksis at Indre Fosen kommune vil få tre arealplaner å forholde seg til fra nyttår 2020, og frem til at ny arealplan foreligger (Leksvik, Verran og Rissa).



Figur 5 Gjeldende reguleringsplaner

Arealene omfattes av reguleringsplan for Boligfelt i Grønningsmarka, vedtatt 21.10.1981, og reguleringsplan for Gang- og sykkelveg Haltveien-Stadsbygd skole, vedtatt 27.04.2000.

De berørte arealene er regulert til bolig, LNF og samferdselsformål.

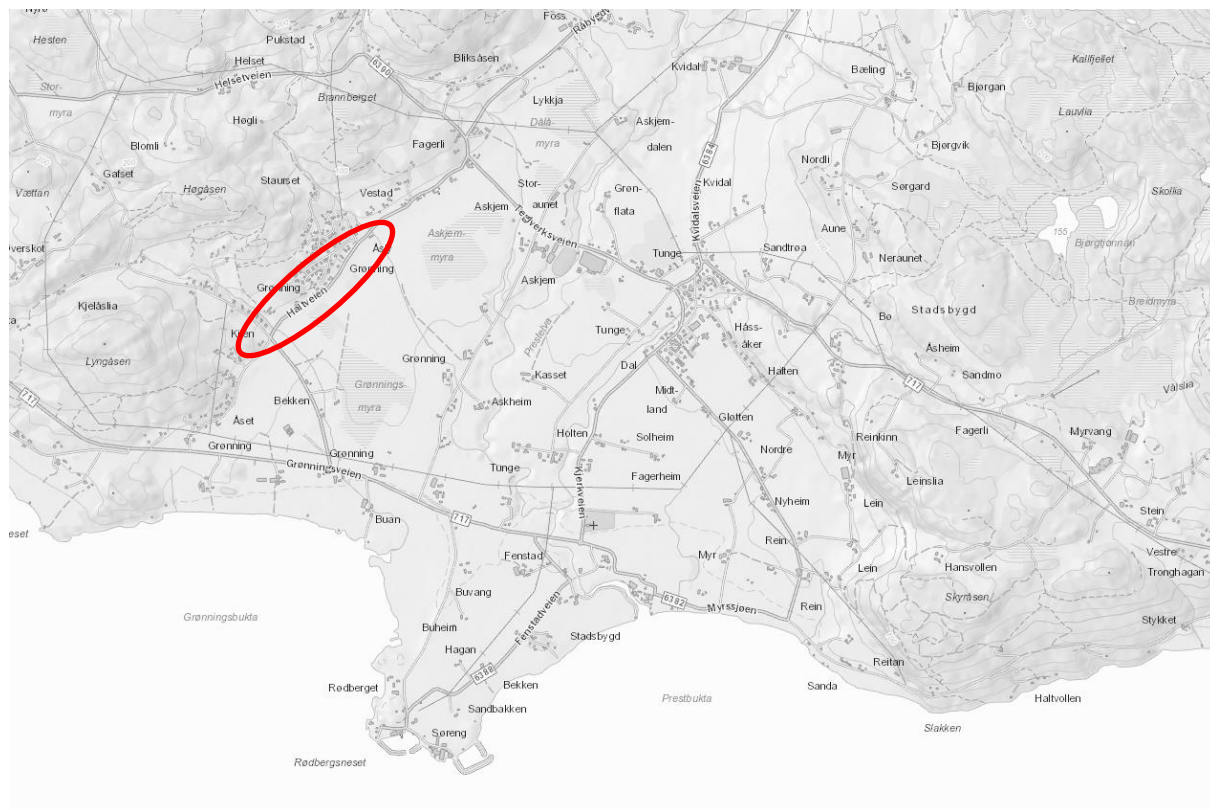
I tillegg omfattes tiltaket av reguleringsplan for Plassen gnr/bnr 20/8 Grønningsmarka, vedtatt 22.09.2005.

3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

3.1. Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet utgjør del av fv. 6390, Haltveien på Stadsbygd, og omfatter strekningen mellom Ytre Haltvei og Jamt-Ola veien. Strekningen utgjør ca. 800 meter. Haltveien avgrenses i nord av boligbebyggelsen langs veien og noe landbruksareal. I sør avgrenses Haltveien av dyrka mark.

Selve planområdet er på ca. 19,5 daa.



Figur 6 Planområdets beliggenhet på Stadsbygd

Foto fra strekningen:



Figur 7 Foto fra øst, krysset Haltveien-Jamt-Ola veien



Figur 8 Del av strekningen sett fra øst



Figur 9 Foto fra øst. Haltveien mot kryss med Gafsetveien



Figur 10 Foto fra vest og Grønningsmarka

3.2. Trafikkforhold

Haltveien har en registrert trafikkmengde på ca. 110 kjøretøy pr. døgn (ÅDT 2018). Strekningen har fartsgrense 60 km/t. Det er ikke kollektivtilbud langs Haltveien.

3.3. Adkomstforhold

Bebyggelsen langs Haltveien har direkte utkjøring til vegen. På den aktuelle strekningen er det 6 eiendommer som har avkjørsel til Haltveien. I ny situasjon må avkjørslene krysse gang- og sykkelvegen.



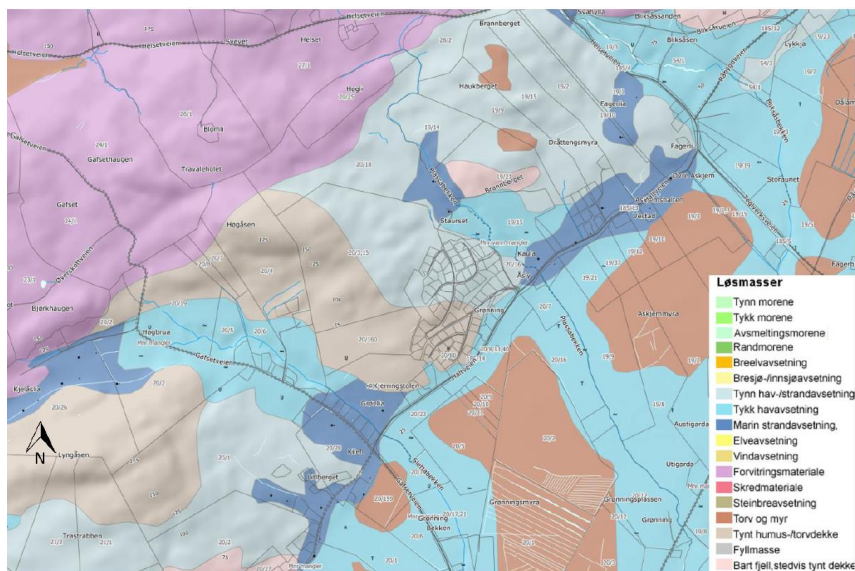
Figur 11 Flyfoto over strekningen

3.4. Grunnforhold

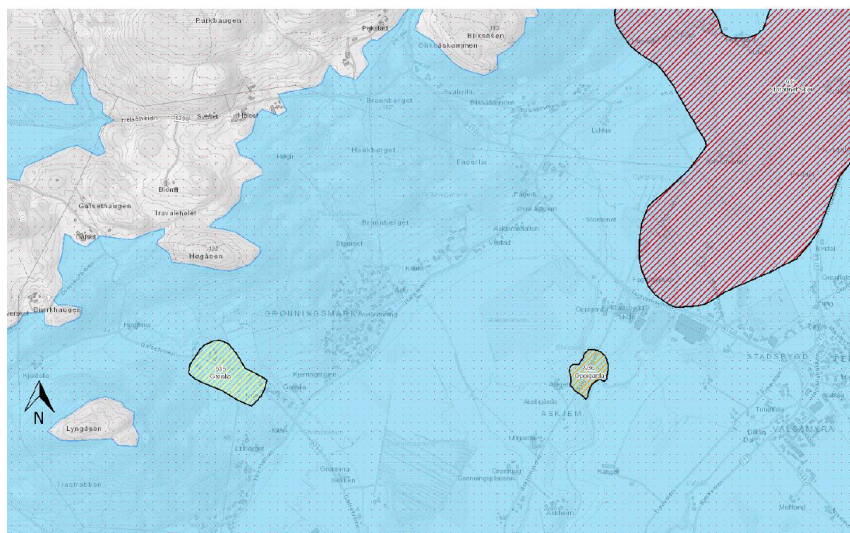
Sør for eksisterende vegtrasé er det dyrka mark, mens nord for traséen er det stedvis nærliggende bebyggelse.

NGUs løsmassekart antyder at løsmassene i terrenget består av marine avsetninger langs vegstrekningen og et lite stykke på nedsiden. Like på oversiden av vegen er det markert for tynt humusdekke. På jordbruksarealet sør for vegen er det markert for en del torv i tillegg til marine sedimenter.

Det registrert 3 kvikkleiresoner i området, men ingen av disse berører tiltaket.



Figur 12 Kvartærgeologisk kart, ngu.no



Figur 13 Marin grense og kartlagte kvikkleiresoner, skrednett.no

3.5. Flom

Det er ved endene av vegtraséen registrert aktsomhetsområde for flom. Det er ikke registrert øvrige naturfarer.



Figur 14 Aktsomhetsområde for flom, nve.no

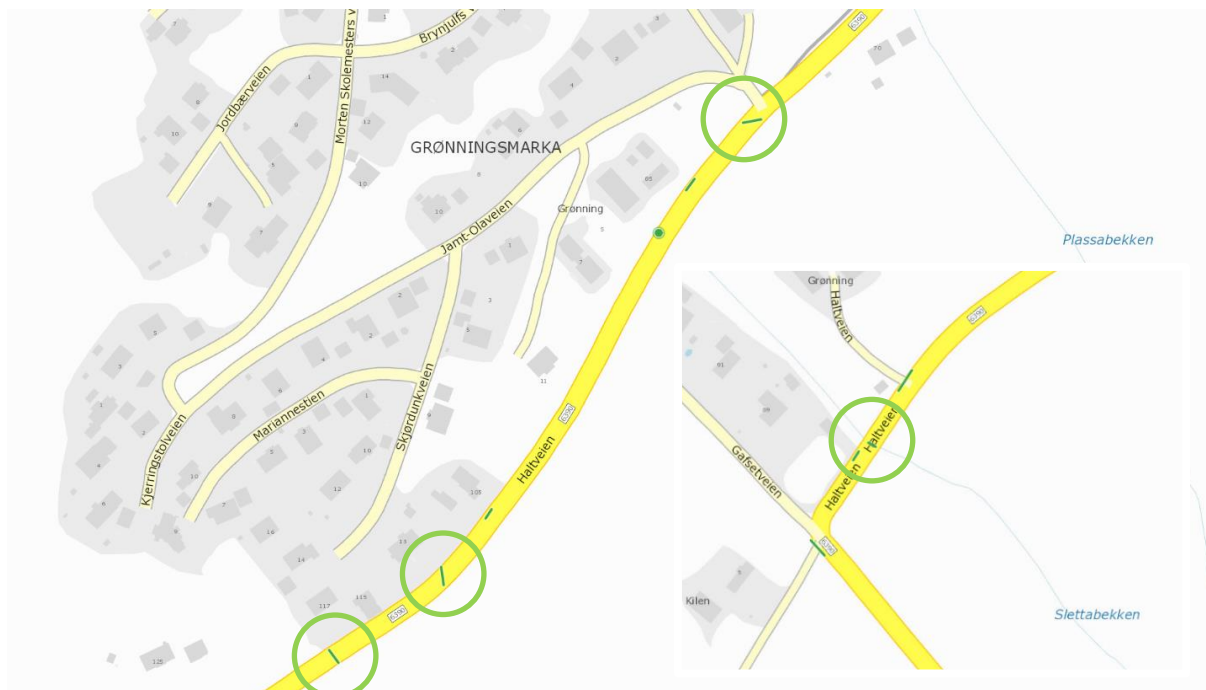
3.6. Teknisk infrastruktur

Vann-, spillvann- og overvannsledninger tilknyttet boligområde

Boligområdet Grønningsmarka ligger på nordsiden av fylkesveg 6390. Eksisterende VA-ledninger fra dette området samles opp på fire forskjellige steder og videreføres ned til fylkesvegen. Spillvannsledning og vannledning krysser her under fylkesvegen og videre til en hovedtrasé for spillvann og vann. Overvannet føres til kummer og krysser under fylkesvegen i stikkrenner med utløp i terreng på motsatt side av fylkesvegen.

Overvann- og dreneringsledninger fra veg

Eksisterende vegoverbygning antas å være oppbygd med dreneringsrør i underkant av traubunn som fører overvannet i dreneringsrør til sandfangskum. I vegens sideterreng er det sidegrøfter som fører avrenning av overflatevann fra veg og boligområde til sandfangskum. I følge vegkart.no (NVDB) er det flere stikkrenner som krysser fylkesvegen, med utslipp i terreng eller skråning mot landbruksområdet på sørsiden. Helt sør i området renner Slettabekken under fylkesvegen gjennom en DN1000 kulvert.



Figur 15 Grønn sirkel viser eksisterende stikkrenner under fylkesvegen, tilhørende veganlegget (Kilde: NVDB).

3.7. Sosial infrastruktur

Stadsbygd skole (1-10), Fembøringen barnehage og Stadsbygd kunstgress/idrettsområde ligger ca. 1,5-2 km øst for planområdet. Handelstilbud, Tungtrø familiebarnehage og Akrobaten barnehage ligger ytterligere 1 km øst for planområdet.

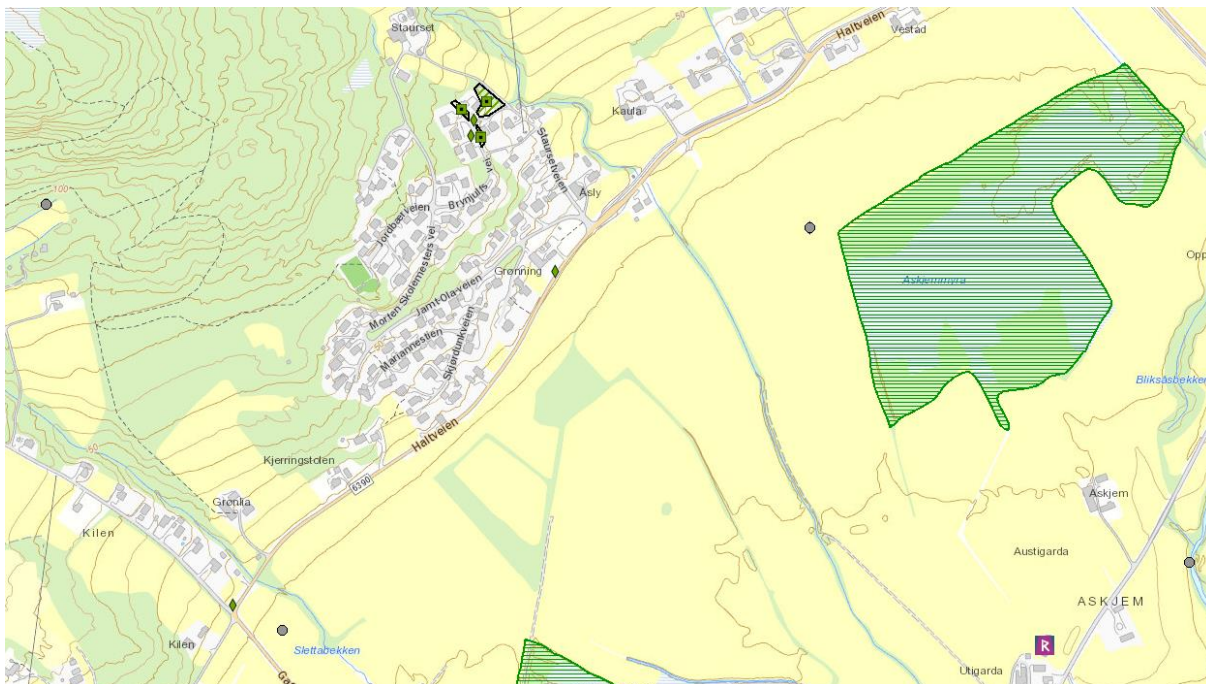
3.8. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner eller andre kulturminner i eller rundt planområdet i riksantikvarens databaser (askeladden.no).

3.9. Naturmangfold

Planområdet ligger ikke innenfor naturområde av nasjonal eller regional verdi ifølge kartinfo i Naturbasen (31.10.2019).

Det er registrert hagelupin ved to tilfeller langs strekningen.



Figur 16 Oversikt over naturverdier og fremmede arter i området.

3.10. Friluftsliv

Høgåsen som ligger nordvest for Haltveien er et attraktiv turområde med et utbredt stinett.

4. PLANFORSLAGET

4.1. Planlagt arealbruk

Reguleringsplanen omfatter følgende formål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12 – 5 nr. 2)

- Kjøreveg (SKV)
- Gang- /sykkelveg (SGS)
- Annen veggrunn - grøntareal (SVG)
- Kollektivholdeplass (SKH)

Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift (PBL § 12-5 nr. 5)

- Landbruksformål (LL)

Hensynssoner (PBL § 12-6)

- Sikringssone – friskt (H_140)
- Bevaring naturmiljø (H560)

Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)

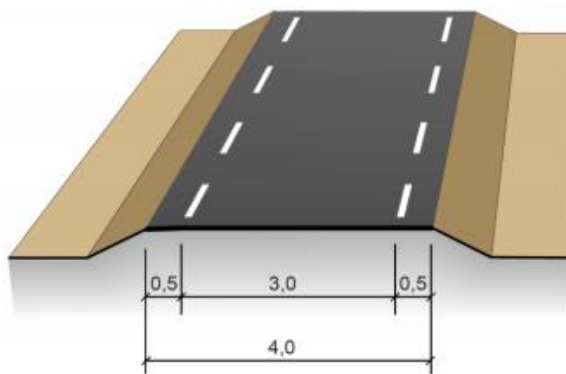
- Midlertidige rigg- og anleggsområder (#)

4.2. Tekniske planforutsetninger

4.2.1. Fylkesveg

Ny fylkesveg planlegges etter N100 kap. C.4.1 og dimensjoneringsklasse Lokal veg L1, ÅDT < 1500 og fartsgrense 60 km/t.

Med ÅDT < 500 planlegges det enfelts veg med bredde 4,0 meter, og med møteplasser hver 250 meter.

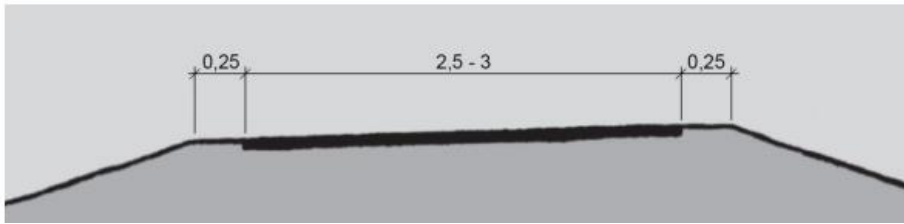


Figur 17 Tverrprofil L1, 1-felts veg, vegbredde 4,0 (målt i m). Håndbok N100 (september 2018)

4.2.2. Gang- og sykkelveg

Ny gang- /sykkelveg planlegges etter N100 kap. D2 «Løsninger for gående og syklende». Gang-/og sykkelveg skal bygges med bredde 3 meter. Dimensjonerende forutsetninger har vært antall gående per time (15-300) og syklende (<15 i makstimen: 3 m). i tillegg kommer en grusskulder på 0,25 m på

Gang- og sykkelveg bygges med tverrprofil som vist i figur 9.

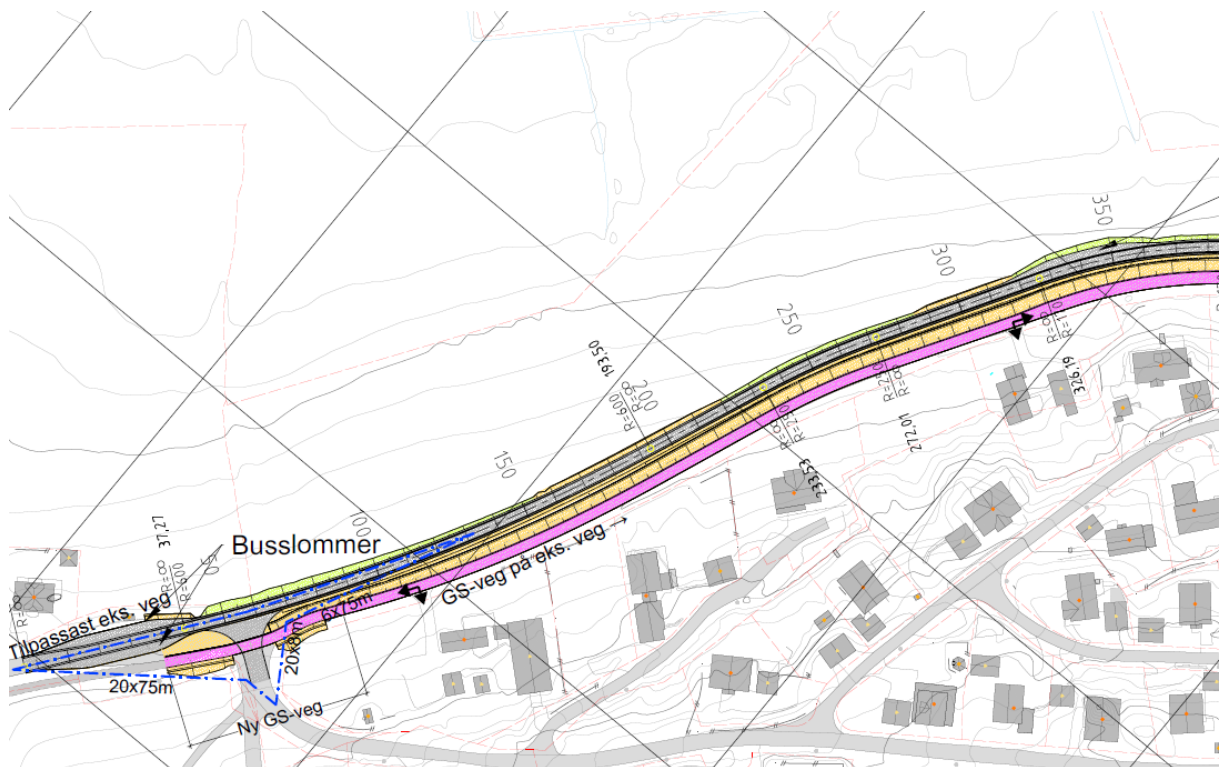


Figur 18 Tverrprofil gang- og sykkelveg, bredde 3,5 (mål i m). Håndbok N100 (september 2018)

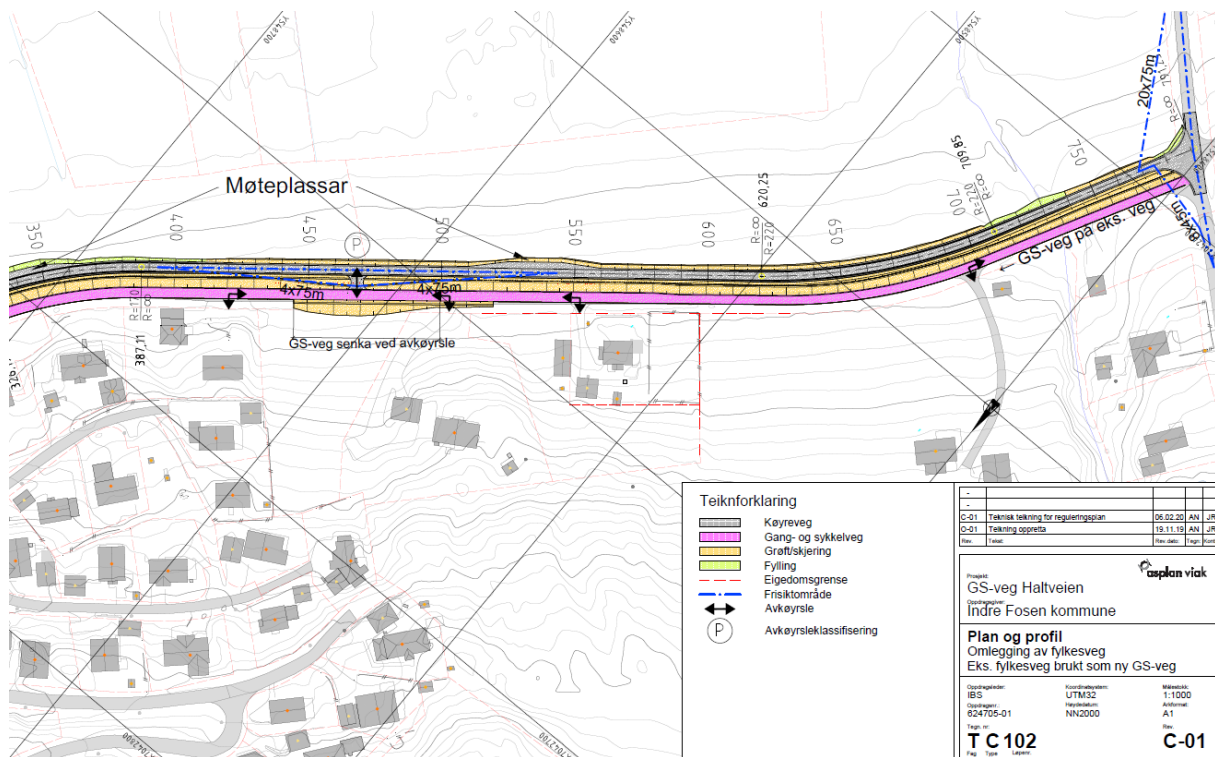
4.3. Nærmere beskrivelse av tiltaket

Avstand mellom ny veg og gang-/sykkelveg er 3 m iht. vegnormaler.

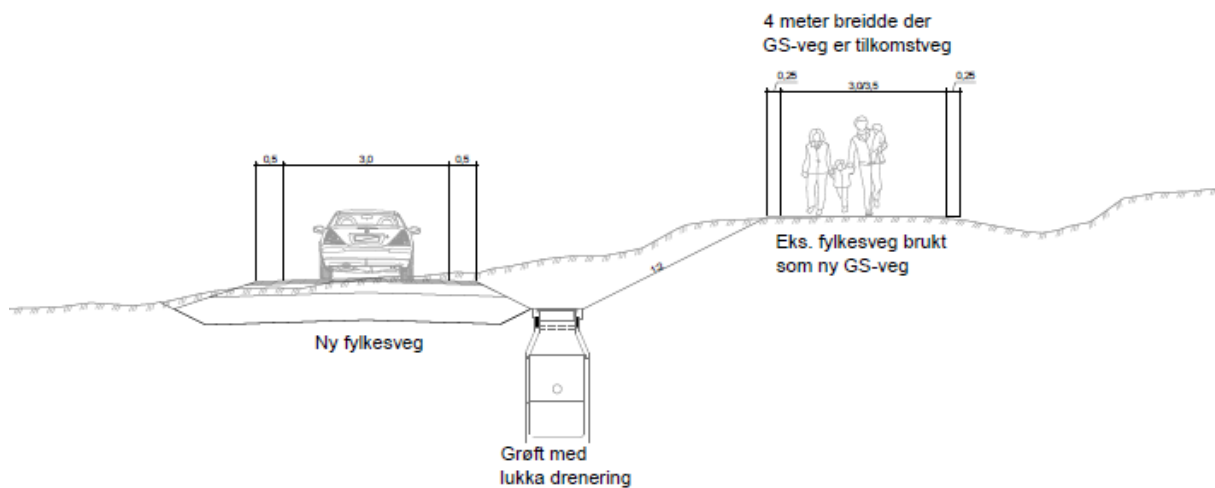
Krysset mot Gafsetvegen strammes opp og tilpasses ny veg og gang-/sykkelveg.



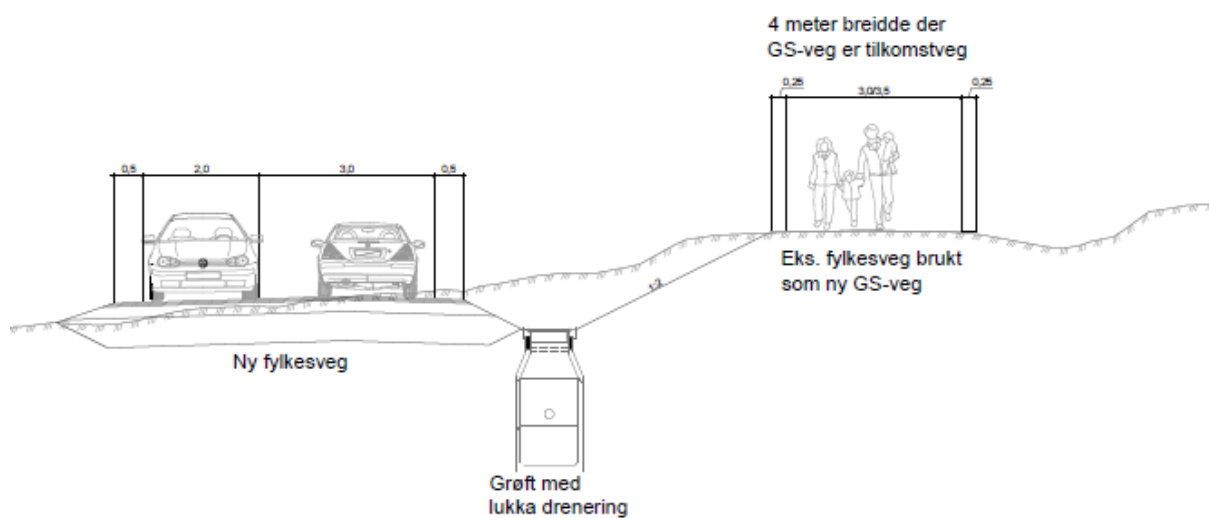
Figur 19 Plantegning, ny veg og gang-/sykkelveg Haltveien (øst)



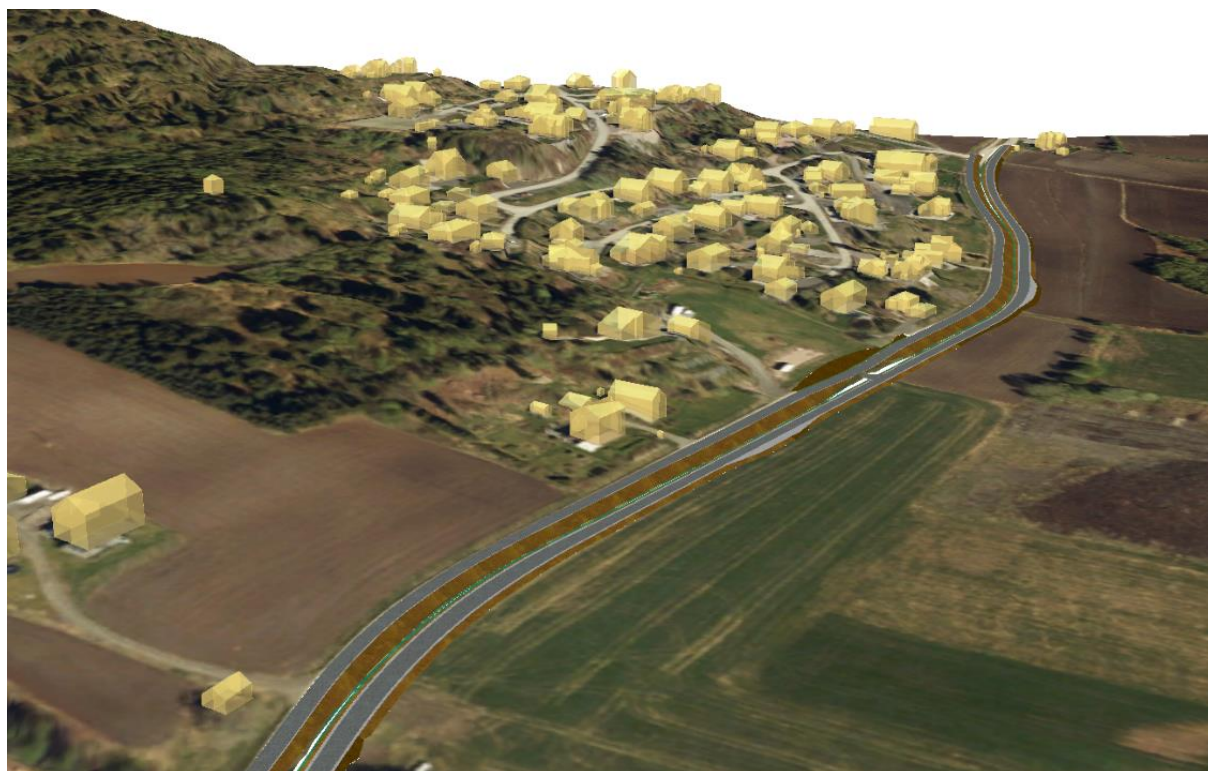
Figur 20 Plantegning, ny veg og gang-/sykkelveg Haltveien (vest)



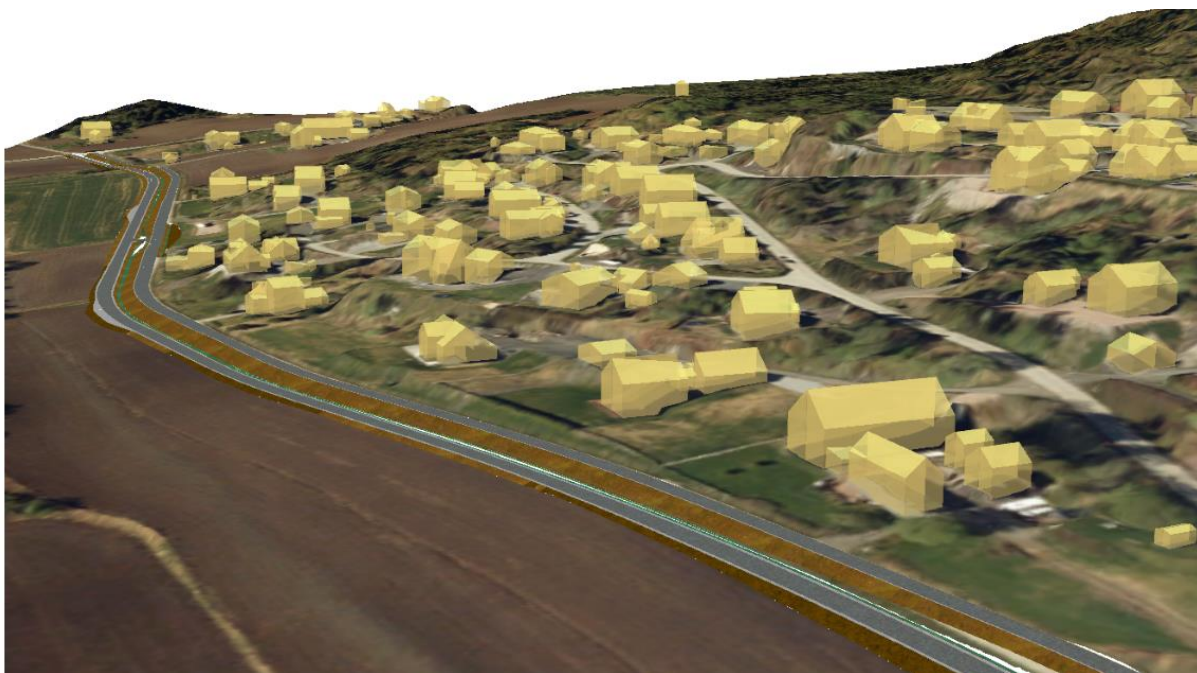
Figur 21 Normalprofil ny fylkesveg og gang-/sykkelveg



Figur 22 Normalprofil ny fylkesveg og gang-/sykkelveg ved møteplass



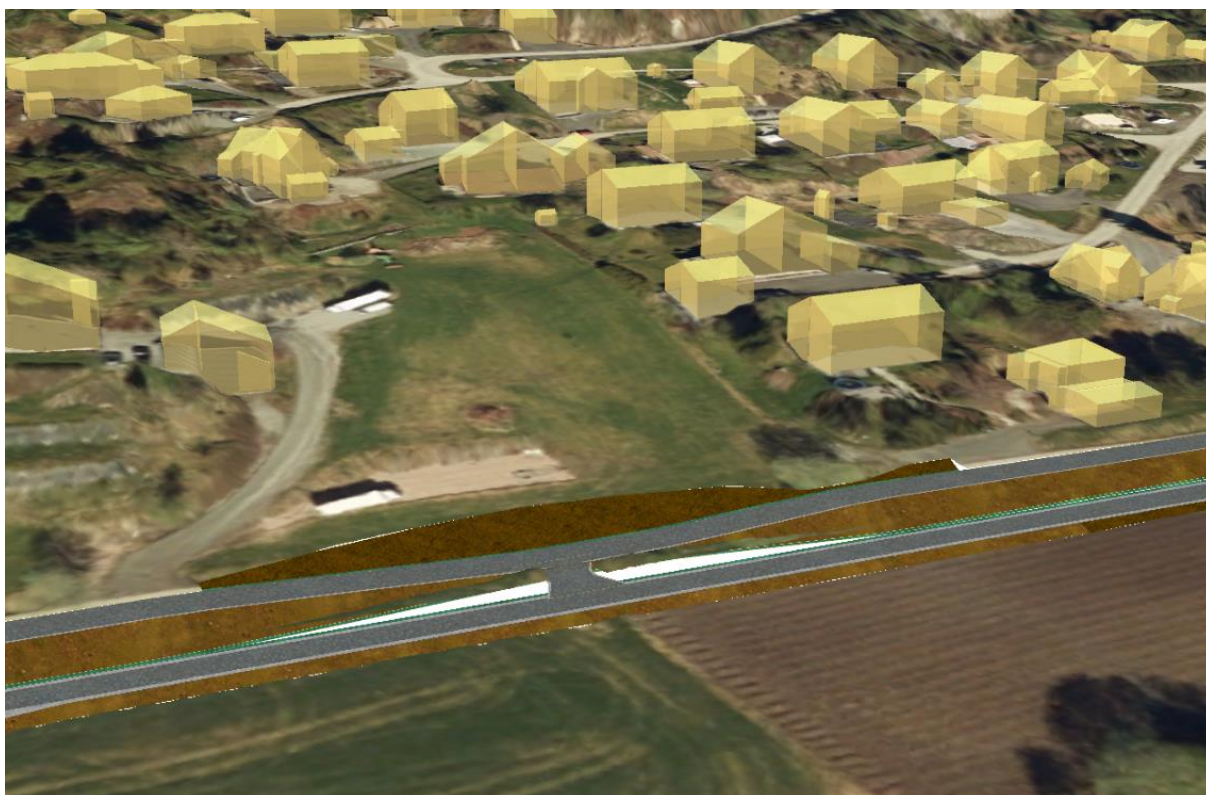
Figur 23 Illustrasjon, oversikt ny veg og gang-/sykkelveg mot nordøst



Figur 24 Illustrasjon, oversikt ny veg og gang-/sykkelveg mot vest

4.4. Avkjørsel/adkomst

Dagens adkomst for boliger nord opprettholdes, men vil i ny situasjon få adkomst via gang- og sykkelvegen. Fire av eiendommene vil få en felles adkomstsituasjon mot Haltveien.



Figur 25 Oversikt felles avkjørsel mot Haltveien

4.5. Vegens sideterreng/annen veggrunn

Det reguleres offentlig sideterreng «annen veggrunn» utenfor vegskulder for å sikre tilstrekkelig areal for opparbeidelse, drift og snøopplag.

4.6. Anleggsbelte

Det reguleres et midlertidig anleggsbelte langs hele strekningen. Bredde på anleggsbeltet varierer, men er i hovedsak satt ca. 10 meter utenfor formålsgrænse for offentlig veganlegg.

4.7. Universell utforming

Ny gang- og sykkelveg følger dagens veg og eksisterende terreng. Krav til universell utforming med tanke på stigningsforhold på gang- og sykkelveg er ivarettatt i prosjektet.

Ny veg og gang- og sykkelveg skal bygges i tråd med gjeldende retningslinjer i Statens vegvesens håndbok V129 *Universell utforming av veger og gater*.

4.8. Skilting

Plassering og utforming av skilt og skilttavler styres i stor grad av skiltnormalene (Håndbok N300). I den grad det er mulig, skal det ved plassering av skilt tas stedlige hensyn slik at skiltingen ikke overdøver stedets kvaliteter.

4.9. Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendige for gjennomføring av tiltaket.

5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.1. Forholdet til overordnede planer og mål

Forslaget er i tråd med RPR for samordnet areal- og transportplanlegging, med tryggere trafikk-løsninger for myke trafikanter.

Forslaget er også i tråd med RPR for barn og unge i planleggingen. Barn og unges interesser ivaretas ved bygging av gang- og sykkelveg, slik at det blir tryggere å ferdes på strekningen.

Ny kommuneplan for Indre Fosen kommune: Kommunen har som mål å sørge for tilstrekkelig kvalitet, kapasitet og sikkerhet på vegnettet. Tilrettelegging av mer trafiksikre løsninger for myke trafikanter anses å være i samsvar med dette.

5.2. Berørt bebyggelse, avkjørsler, adkomstveger og andre naboforhold

Dagens adkomst for boliger nord for fylkesvegen opprettholdes, men vil i ny situasjon få adkomst via gang- og sykkelvegen. Fire av eiendommene vil få en felles adkomstsituasjon mot Haltveien.

Areal nord for dagens fylkesveg opprettholdes for øvrig som i dag.

5.3. Trafikksikkerhet

Etablering av ny gang- og sykkelveg med tilhørende anlegg på strekningen medfører en langt tryggere situasjon for gående og syklende. Ny gang- og sykkelveg tilknyttes eksisterende gang- og sykkelveg mot Stadsbygd sentrum. Tiltaket bidrar til tryggere skoleveg og bedre tilgjengelighet til gang-/sykkelvegssystemet mot skole og sentrum.

5.4. Arealbruk og jordvern

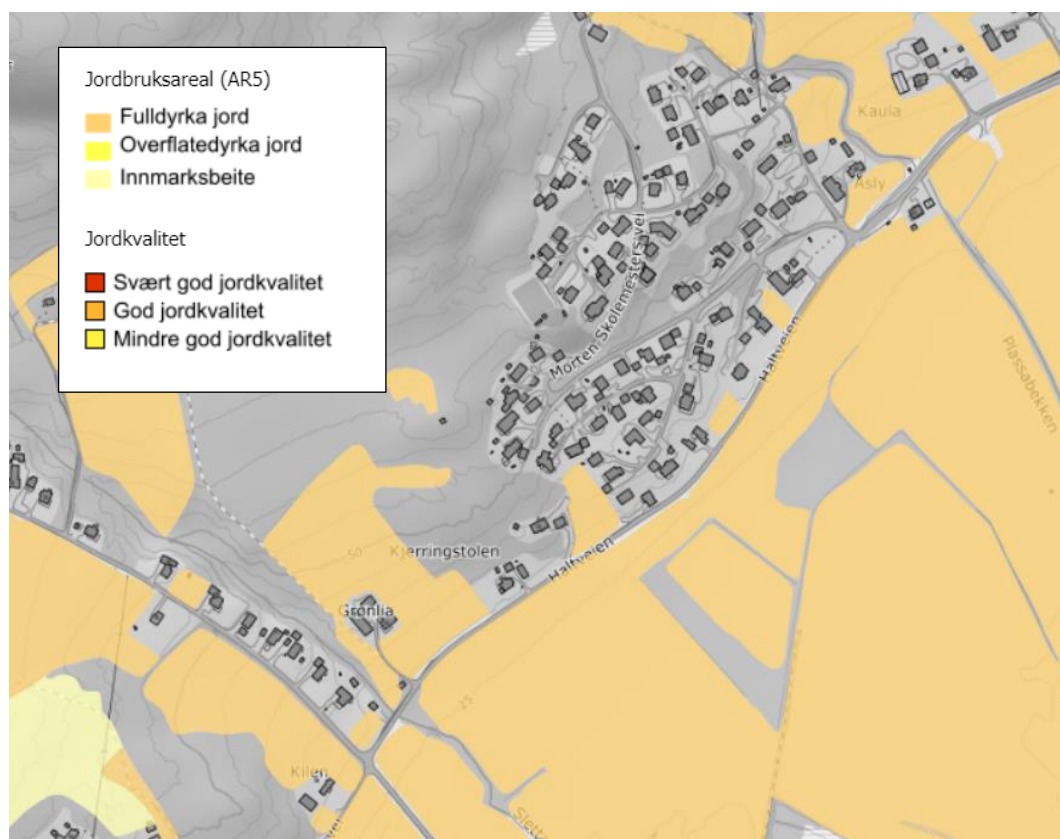
Berørt dyrkamark er i arealressurskart definert som fulldyrka jord med god jordkvalitet.

Antatt mengde dyrkamark som vil gå med som følge av ny gang- og sykkelveg er anslått til ca. 6 daa. AR5 er benyttet for beregning av arealbeslag og informasjon om markslag. Tiltaket skaper ikke restareal (inneklemt areal) og ingen teiger vil bli delt.

Det tilstrebes å minimere både permanent og midlertidig omdisponering av dyrka jord. Eventuelle skader på drenering eller annet som følge av anleggsarbeidene vil bli ivaretatt.



Figur 26 Arealressurskart (AR5), nibio.no



Figur 27 Markslagskart, nibio.no

Rekkefølgebestemmelser sikrer håndtering av matjord og ferdigstillelse av dyrket mark. Matjordlaget på dyrket og dyrkbar jord skal tas av og ivaretas for framtidig jordbruksproduksjon på alle berørte jordbruksområder. Matjordlaget tilbakeføres når arealene er ferdig arrondert. Områdene med eksisterende dyrket mark som blir berørt av anleggsdrift, skal tilstrebes en istandsetting som gir samme kvalitet som før inngrepene.

5.5. Barn og unges interesser

Gang- og sykkelveg langs Haltveien vil bidra til et helhetlig gang- og sykkelvegsystem mellom Gafsetveien og Stadsbygd skole, og videre fram mot sentrumsområdet i Stadsbygd. Dette vil bidra til en langt sikrere situasjon for gående og syklende – både som skoleveg og i forhold til den mer interne gang-/sykkeltrafikken i området.

Gang- og sykkelveg vil føre til at flere oppmuntres til å gå og sykle til skolen. Tiltaket vil gi positive konsekvenser for barn og unge ved at gang- og sykkelforbindelser innenfor boligområdene og til/fra skole blir tryggere. Barn og unges interesser anses å være ivaretatt med bedre opparbeidede løsninger for myke trafikanter.

5.6. Miljømessige forhold

Forurensning

Forurensninger knyttet til vegen vil i hovedsak være begrenset til trafikkrelaterte forurensinger som partikkelavrenning, støv og eventuell salting av veg. Tiltaket vil ikke medføre noen spesiell negativ effekt i forhold til dagens situasjon.

Støy og luft

Det er liten trafikk på strekningen og tiltaket medfører i utgangspunktet ingen endringer med tanke på støy. Tiltaket innebærer at fylkesvegen legges lenger unna boligene langs Haltveien, som igjen betyr at boligene vil bli mindre utsatt for trafikkstøy.

Retningslinje T-1520 legger opp til å vurdere luftkvaliteten i arealplaner på bakgrunn av gule og røde soner. Utbredelse av rød/gul luftsone antas i dette tilfellet å være svært begrenset/ikke aktuelt.

5.7. Vann- og avløp, flom

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan for tiltaket.

Nedlagt VL110 PVC langs fylkesvegen fjernes ved etablering av ny fylkesveg. Eksisterende VL110 PVC i drift foreslås oppdimensjonert til VL160 PVC, samt at det installeres brannventiler i vannkummer som må flyttes grunnet etablering av ny fylkesveg ved siden av dagens fylkesveg.

Det planlegges lukket vegdrens tilknyttet sandfang i grøften mellom G/S-veg og ny fylkesveg. Denne føres til nye eller eksisterende overvannsledninger som krysser vegen og har utløp på nedenforliggende jorde. Hvor eksisterende overvannsledning har dimensjon 150 mm tenkes den oppdimensjonert til 200 mm betongledning.

Det er flere kryssinger mellom ledninger og eksisterende fylkesveg. Ved etablering av ny fylkesveg må disse ledningene ivaretas.

Bekken Slettabekken krysser dagens fylkesveg i kulvert DN1000. Denne må forlenges eller erstattes ved etablering av gang-/sykkelveg og ny fylkesveg. Slettabekken ligger i aktsomhetsområde for flom (NVE Atlas) og i følge håndbok N200 skal det for veg med ÅDT 110 benyttes sikkerhetsklasse V1 som gir en returperiode for flomhendelse på 50 år (med omkjøringsmulighet). Dersom boliger står i fare for å bli oversvømt skal det benyttes en sikkerhetsklasse F2 med returperiode på 200 år etter TEK17 §7-2. Eventuell oppdimensjonering og utskifting av kulvert må vurderes i en senere detaljeringsfase.

5.8. Naturmangfold

Det foreligger ingen områder vernet etter Naturmangfoldloven innenfor influensområdet til planen. Det er heller ingen kjente områder som har vært vurdert eller vurderes vernet i eller ved planområdet. Reguleringsbestemmelsene sikrer at fremmede skadelige arter ikke skal spres som følge av veganlegget. Revegetering av sideareal skal benytte eksisterende vekstmasser og stede egne arter. Alle vegskråninger skal tilsåes.

I forbindelse med Slettabekken reguleres sone for særlig angitte hensyn – Bevaring naturmiljø, for å sikre at kantvegetasjon reetableres.

Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 8-12) i Naturmangfoldloven. Konsekvenser av tiltaket er vurdert gjennom kunnskap om naturmiljøet i planens influensområdet, innhentet fra Miljødirektoratets naturbase og Artsdatabankens artskart. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes å være oppfylt. Førre-var-prinsippet (§ 9) kommer ikke til anvendelse.

Tiltaket anses å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5). Ingen naturlig forekommende naturtyper, økosystemer eller arter vil få sitt utbredelsesområde eller sitt mangfold redusert som følge av tiltaket.

Den samlede belastningen på aktuelle økosystemer vurderes heller ikke å være uakseptabel høy (§ 10). Det legges opp til å gjennomføre tiltaket slik at skader på naturmangfoldet begrenses i størst mulig grad. Det er i bestemmelsene foreslått avbøtende tiltak med tanke på fremmede arter og er ansvarlig for gjennomføringen av dette, jf. nml §§ 6, 11 og 12.

5.9. Grunnforhold/geotekniske forhold

Det er utført grunnundersøkelser for strekningen (*Geoteknisk prosjekteringsrapport, ERA Geo datert 27.02.2020*) som viser forholdsvis homogene grunnforhold av fast og lite sensitiv tørrskorpeleire/leire under et topplag av matjord.

Det er tatt opp prøver i flere posisjoner uten at det er funnet kvikkleire eller sprøbruddmateriale. Terrenginngrepene med den foreslåtte geometrien medfører beskjedne fyllinger og skjæringer. Områdestabiliteten vurderes ivaretatt for tiltaket.

Grunnforholdene anses som egnede for tiltenkt formål. Det forventes ikke store geotekniske utfordringer. Det må gjennomføres geoteknisk prosjektering i detaljprosjektering.

5.10. Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en ROS-analyse for tiltaket, som følger planen som vedlegg (vedlegg 3).

Ved gjennomgang av sjekkliste (vedlegg 1 i ROS-analyse), er det ikke funnet risiko for hendelser på planområdet som har relevans for konsekvenskategoriene liv og helse, stabilitet og materielle verdier. Aspekter ved planløsningen som kan ha virkning i positiv eller negativ retning for planområdet diskuteres og dokumenteres forøvrig i planbeskrivelsen og i utredninger.

5.11. Arealer til midlertidig anleggsvirksomhet

Midlertidige rigg- og anleggsområder tillates benyttet til virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder oppstilling av anleggsmaskiner, lagring av utstyr etc.

5.12. Massehåndtering

Mengdeberegninger viser et generelt overskudd av løsmasser i veglinja. Overskuddet er grovt estimert til å være ca. 6000 m³.

Indre Fosen kommune vil tilstrebe å benytte massene mest mulig hensiktsmessig innenfor det regulerte arealet. Håndtering av overskuddsmassene vil bli avklart før anleggsstart.

5.13. Trafikksikkerhet i anleggsperioden

Trafikksikkerheten skal ivaretas i hele anleggsperioden.

Der anlegg- og riggområde krysser avkjørsler og adkomstveger, skal anleggsdriften planlegges og utføres slik at den ikke hindrer bruken av disse.

Bygge- og anleggsfasen skal sikre trygg ferdsel for myke trafikanter i tillegg til å sikre trygg skoleveg.

5.14. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det må forventes noe redusert framkommelighet på strekningen i anleggsperioden.

Berørte boligeiendommer skal sikres atkomst i hele bygge- og anleggsperioden. Detaljer for utforming av den enkelte atkomstveg/avkjørsel skal avklares i byggeplan.

VEDLEGG



- Planbestemmelser
- Plankart
- ROS-analyse
- Plan- og profilttegning veg og gang-/sykkelveg
- Overordnet VA-plan med notat
- Geoteknisk rapport