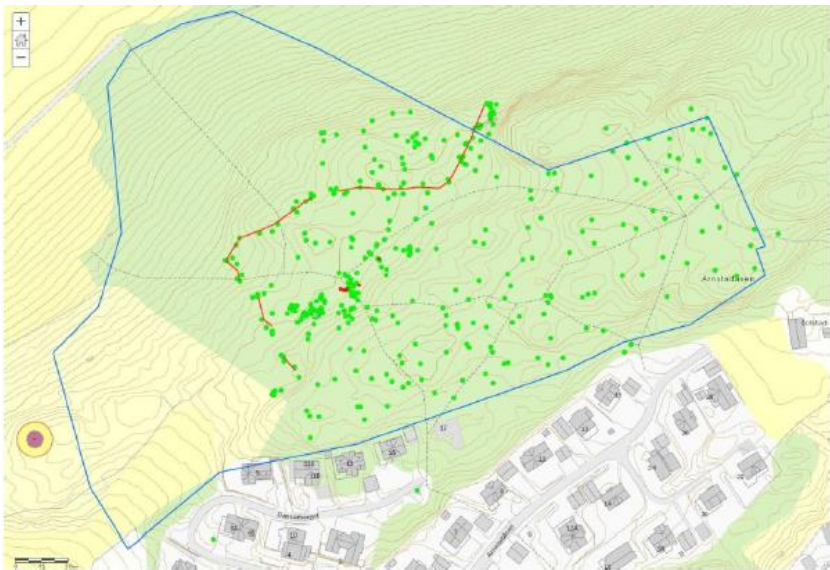


Vedlegg 2 til planbeskrivelsen

Innspill til forhåndsvarsel:

Dato	Innkomne merknader	Forslagsstillers kommentar
04022019	Trøndelag fylkeskommune Før Trøndelag fylkeskommune kan gi uttalelse til planoppstart, må det foretas en arkeologisk feltregistrering innen planområdet for å avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner (fornminner). Fylkeskommunen vurderer det som sannsynlig at planområdet inneholder hittil ukjente automatisk fredete kulturminner.	

Innkomne innspill til varsel om planoppstart:

Dato	Innkomne merknader	Forslagsstillers kommentar
09042019	Trøndelag fylkeskommune Viser til tidligere uttalelse av 04.02.2019 med varsel om behov for arkeologisk påvisningsundersøkelse i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, og oversender kostnadsoverslag for undersøkelsen.	Forslagsstiller har akseptert kostnadsoverslag, og det ble gjennomført arkeologisk påvisningsundersøkelse den 09.05.2019.
23012020	Trøndelag fylkeskommune – Kulturvern faglig uttalelse Vi viser til vår oversendelse med varsel om behov for arkeologiske påvisningsundersøkelser sist i brev av 09.04.19. Vi viser videre til gjennomføring av befaring den 09.05.19. Vi beklager samtidig at det ikke har kommet et oppsummerende svar fra oss før nå. Befaringen ble gjennomført av undertegnede som en overflaterregistrering der store deler av planområdet ble gått over. De delene som ble utelatt var bratte partier i nordvest og vest. Se kartutsnitt under med grønne plott for sporlogg.  Området er blandingsskog med åpne partier innimellom og et omfattende turstisystem på kryss og tvers. Flere turgåere ble observert og det var også spor av barns lek i skogen. Terrengtet er noe kupert og skråner i hovedsak nord vestover med spesielt bratte partier i nordvestlig del.	

Det ble under befaringen vurdert spor etter forhistorisk aktivitet, og påviste strukturer ble undersøkt med jordbor. Funn som ble gjort ble målt inn med DGPS i felt.

Befaringen påviste flere strukturer som vitner om tidligere aktivitet i området. Mest markant av disse er et forseggjort steingjerde som strekker seg i omtrent øst-vestlig retning fra ytterkant av planområdet i nord videre sentralt i planområdet til det noe vest for midten av planområdet knekker sørover til kanten av en kolle i sørlig del av planområdet. Gjerdet var noe avbrutt på enkelte partier og dermed ikke sammenhengende, og av varierende høyde og bredde, fra klart markert til noe utydelig i enkelte partier. Kulturminnet er markert som rød strek på vedlagt kart.

Videre ble det påvist to mindre groper sentralt i planområdet. Det ble ikke påvist kull ved jordborstikking i disse gropene. Gropene er markert med røde prikker på kartet.

En steinrøys som nok er en mulig rydningsrøys ble påvist ca. 6,5 meter vest for den vestligste av disse gropene. Røysa var overgrodd, og besto av varierende steinstørrelse og var noe ujevn i formen med en tilnærmet buet form. Markert som sådan på kartet.

Endelig ble det også observert en klart markert rektangulær mindre tuft, der det var godt synlig syllstein. Tufta ligger ca. 17 meter sv for rydningsrøysa opp mot en bergskrent.

Alle de over nevnte kulturminnene er spor etter agrarvirksomhet i området. De vurderes imidlertid å være av etterreformatorisk dato, og faller dermed ikke inn under kulturminnelovens bestemmelser om automatisk fredning. Vi har derfor ingen innvendinger til planen, men oppfordrer til at det blir tatt hensyn til disse kulturminnene i den videre planleggingen og vil særlig fremheve steingjerdet som er et flott stykke kulturhistorisk vitnesbyrd. Det anbefales at dette blir bevart som et landskapstrekk med en viss kulturhistorisk betydning i planområdet.

Vi vil videre minne om at det fortsatt kan ligge upåviste fredete kulturminner under nåværende markoverflate i eller inn mot planområdet. Vi vil derfor minne om aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8 dersom noen treffer på slike kulturminner under det videre arbeidet med planforslaget eller byggearbeidene. Dette pålegget må videreformidles til de som skal foreta arbeidet.

Innspill tas til etterretning.

Er sikret i bestemmelsene.

Fylkesmannen i Trøndelag

Landbruk:

Dette er ett av de store plangrepene som ble lagt ved siste revisjon av kommuneplanens arealdel for Skatval. Skatval sentrum er i all hovedsak omkranset av dyrka jord, og det er begrensede muligheter for videre utviklingsgrep for Skatval sentrum uten at dette blir meget krevende jordvernspørsmål.

Ved behandlingen av Nasjonal jordvernstrategi i 2015 skjerpet Stortinget jordvernet vesentlig. Ikke minst ble jordvernet strammet inn for formål som bolig, næring og fritid. I regjeringens oppdatering

Det er i forslaget planlagt for 71 boenheter, men høy

av nasjonal jordvernstrategi i 2018 videreføres det innskjerpede jordvernet.

Fylkesmannen som landbruksmyndighet er derfor opptatt av at planprosessen må sikre en god husholdning av dette relativt store plangrepet fra siste revisjon av arealdelen. Det må derfor være fokus på arealeffektiv og høy utnytting av området. Herunder må reguleringsbestemmelsene, i tillegg til å ivareta maks utnytting, også sikre en minimum utnytting. Dette vil igjen sikre en høy utnytting av området. Vi er innforstått med at deler av området vil reguleres til eneboliger, men sammensetningen i området, og plangrepet, må i sum sikre en relativt høy utnytting.

Det framgår av oppstartsvarslet som noe uklart hvordan adkomsten til området skal løses. Fylkesmannen som landbruksmyndighet vil være tydelig på at det er plangrepet i kommunedelplan som må ligge til grunn for reguleringsplanarbeidet. Det må ikke planlegges for at dyrka jord sørøst i området tas inn i planen, og reguleres til boligformål, som følge av nye vurderinger knyttet til adkomst.

Fylkesmannen deltar gjerne i en dialog underveis i planprosessen.

Klima og miljø

Planområdet B19 ligger oppå Arnstadåsen. På en slik markant åsrygg må innplassering av boligheter gi en god landskapstilpasning. Østover Arnstadåsen er det friluftsliv - og nærturområder med muligheter for etablering av adkomst til skianlegg ved Klimpen. Planforslaget bør ha fokus på å etablere turdrag og grønne strukturer som sikrer adkomster ut fra boligområdet. Snarveger og løsninger for sykkel- og gange til skole, butikk og kollektivknutepunkt bør også vektlegges.

Barn og unge

Fylkesmannen minner om T-2/08 med Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Her gjøres rede for ulike krav til den kommunale planleggingsprosessen og krav til fysisk utforming av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Bla. tydeliggjøres krav om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessig areal for lekeområder for barn og unge, herunder areal for nærlekeplasser for de minste barna. Tilrettelegging bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene.

Ved detaljregulering er det viktig å tilrettelegge lekeområder som er godt skjermet fra trafikk, støy og annen forurensing. For å sikre trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet vil også valg av gang- og sykkeltrase være et viktig tema. Ved omfattende regulerings- og utbyggingsplaner vil det stilles særlige krav til en helhetlig og langsiktig plan som tar høyde for utviklingsmuligheter i forhold til arealdisponering. Fylkesmannen forventer at retningslinjene legges til grunn i det videre planarbeidet.

Barn har rett til å bli hørt og si sin mening i alt som vedrører det og barnets meninger skal tillegges vekt. Fylkesmannen minner om Barnekonvensjonen artikkel 12, og oppfordrer til å involvere barn og unge i å bli hørt og å kunne medvirke gjennom planarbeidet. Likeså at barnets beste skal være et grunnleggende hensyn i alle handlinger som berører barn.

utnyttelsesgrad og tetthet. Det er hjemlet i KPA at området skal utnyttes for 60 boenheter. Dette er videreført i bestemmelsene ved at området skal bebygges med minimum 60 boenheter.

Det anses som positivt at ny hovedadkomst til område er lagt i tilknytning til Mæresmovegen. Dette gir minst konsekvenser for jordbruket, og er avsatt til boligformål i Kommuneplanens arealdel. Løsningen sikrer sammenhengende jordbruksarealer øst for veien, og gir samtidig et klart skille mellom bebygde og ubebygde arealer tilknyttet til Arnstadåsen.

Hovedgrepet i planforslaget følger intensjonene i planprogram. Eksisterende registrerte turplasser, høydedraget som går fra øst til vest i planområdet er ivaretatt i forslaget, samt virkninger for å dempe silhuettvirkninger av bebyggelsen. Klimpen skianlegg ligger ca. 1000m sørøst for planområdet.

Utbygging av området vil medføre oppføring og tilbud til barn i form av lekeplass og regulerte friområder, samt at etablerte turplasser bevares. Snarveier/turdrag fra etablert boligområdet og videre østover er ivaretatt.

Det er regulert fortau ned til eksisterende fortau ved Åsvegen som sikrer trygg ferdsel til barnehage, skole og annen aktivitet ved sentrum av Skatval.

Helse og omsorg

Viser til overstående vedrørende viktigheten med å etablere turdrag og grønnstrukturer. Planforslaget må videre ivareta tema som trafikkikkerhet, tilrettelegging for de myke trafikantene og sikre tilgang til områder for lek, rekreasjon, idrett og sosiale møteplasser tilpasset ulike aldersgrupper. Utforming av selve planområdet har også betydning for trivsel og helse og tilgangen på lys og sol bør prioriteres.

Det nye boligområdet ligger i nærhet til allerede etablert boligområde og det bør fremkomme av videre plan hvordan trafikkikkerheten skal ivaretas i bygg- og anleggsfasen.

Universal utforming er en nasjonal strategi som har som mål å gjøre samfunnet best mulig tilrettelagt og tilgjengelig for alle, uansett livsfase eller fysiske forutsetninger. Prinsippet om universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven og skal ivaretas i planleggingen og i det enkelte byggetiltak. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør framgå av dokumentene.

Samfunnssikkerhet

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens planlegging (2017). Se også sjekkliste i vedlegg 5 for eksempel på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk. Fylkesmannen vil påpeke at en ren sjekkliste uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

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.

Vi gjør videre oppmerksom på at det for planområder under marin grense må vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Dette gjelder også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. For oppfølging av eventuelle fareområder viser vi til NVE, sektormyndighet på skred og flom. ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslag til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Fylkesmannen oppfordrer kommunen til å være tydelig på hvilke forventninger til utbygger som skal tilligge ROS-analysen og hvilke krav og innhold, samt kilder som er viktig for analysen. Fylkesmannen påpeker at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til pbl § 4-3.

Er omtalt i planforslaget og sikret i bestemmelsene.

Er omtalt i beskrivelse. Det er ikke avsatt offentlige utearealer i planen.

Statens vegvesen

Kobling mellom E6 og planområdet

I planprogrammet blir flere aktuelle vegtraseer redegjort for. Det konkluderes med at det er aktuelt å utrede veglinjer koblet til Arnstadåsen og Mæresmovegen. Videre vurderes ulike kryssløsninger mellom ny adkomstveg til planområdet og Arnstadåsen og

Vi er enige i at det er uheldig å gi direkte forbindelse til E6 via Åsveien, på dette

Mæresmovegen. Statens vegvesen mener alternativ 3 med etablering av to t-kryss er svært uheldig, da denne løsningen gir direkte forbindelse til E6 via Åsveien. Avkjørselen fra Åsveien til E6 er plassert på en kjent forbikjøringsstrekning. Statens vegvesen mener økt bruk av denne avkjørselen vil være svært uheldig for trafikksikkerheten. Strekingen på E6 har høy trafikkmengde med ÅDT på 8700. Av disse er ca. 17% tunge kjøretøy. Fartsgrensen er 70 km/t. Vi ser va våre ulykkesregistreringer at det skjer mange ulykker i forbindelse med bruk av avkjørsler på slike strekninger. Slike ulykker skjer over alt, men spesielt utsatt er det i spredtbygd områder der det kanskje ikke forventes at biler bremses opp for å foreta innkjøring, eller andre svingebevegelser.

Alternativ A og B vil i større grad lede trafikken fra planområdet ut på fv. 6812 og videre ut på E6 via eksisterende kryss mellom E6 og fylkesvegen. Av trafikksikkerhetshensyn mener Vegvesenet at det videre planarbeidet bør fokusere på løsninger som leder trafikken ut på fylkesvegen, da vi vurderer at krysset mellom fylkesvegen og E6 er bedre utformet for å håndtere trafikken på en sikker måte.

Gang- og sykkelforbindelser

Statens vegvesen mener det er viktig at planområdet kobles sammen med eksisterende boligbebyggelse gjennom etablering av fortau, gang- og sykkelveg samt snarveger for myke trafikanter. Vegnettet som det legges opp til i planprogrammet kan skape lange omveger for gående og syklende på strekninger som er korte i luftlinje. Statens vegvesen ber om at det i videre planarbeidet fokuseres på hvordan planområdet kan tilrettelegges for myke trafikanter og kobles sammen med eksisterende boligområder.

Sykkelparkering

Vi anbefaler sterkt at det tas inn bestemmelse med krav om antall sykkelparkeringsplasser pr. boenhet. Sykkelhåndboka V122 anbefaler at det etableres 1 - 3 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet. Parkering for sykler bør både etableres lett tilgjengelig på bakkeplan med tak og stativ, samt egne låsbare boder. Det må også settes av plasser for sykkelvogner og transportsykler.

Renovasjon og varelevering

Vi ser ofte i planarbeid at løsninger for varelevering og renovasjon ikke bli utarbeidet tidlig nok i planprosessen. Av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet anbefaler vi at det i det videre planarbeidet sees på trafikksikre renovasjonsløsninger og løsninger for varelevering. Det må sikres tilstrekkelig manøvreringsareal for denne typen transport på eget areal.

tidspunktet. Planforslaget legges opp til en kryssløsning der hovedadkomstveg tilknyttes seg Mæresmovegen. Det åpnes da for muligheten til å koble sammen veiene på et senere tidspunkt.

Planforslaget leder trafikken ut på fv.6812 via Mæresmovegen, da denne er rustet for å håndtere den økende trafikken.

Det er regulert fortau ned til eksisterende fortau ved Åsvegen som sikrer trygg ferdsel til barnehage, skole og annen aktivitet ved sentrum av Skatval.

Parkering for bil og sykkel skal være iht. gjeldende kommuneplanens arealdel for Stjørdal kommune, som tilsvarer krav til min. 2 sykkelplasser pr. boenhet.

Det er planlagt for felles renovasjonsløsning for hele planområdet, med unntak av BFS1.

29042019

Stjørdal kommune

1. Kommunale føringer

Under kommunale føringer bør det nevnes at det gjennom planstrategien for Stjørdal kommune (sak 111/16) er vedtatt at folkehelseperspektivet skal inngå i alt planverk i kommunen, og at satsningsområdene fysisk aktivitet, inkludering og tilrettelegging for gode valg skal ivaretas gjennom alle kommunens planer. Dette bør tas med fordi det kan få betydning for prioriteringer i planområdet.

2. Generelt

I et folkehelseperspektiv er etablering av Øvre Arnstadåsen boligområdet positivt. Dette vil være boliger lokalisert i nær (i gåavstand fra) logistikknutepunkt, skole, barnehager, helsetjenester og andre servicefunksjoner. Boligene vil ha gode solforhold og tilgang til dagslys, samt tilgang til grøntområder i nærmiljøet. Området er heller ikke støyutsatt. Alle disse faktorene har en dokumentert positiv påvirkning på psykisk og fysisk helse.

Det er også positivt at det legges opp til variasjon i boligtyper gjennom planprogrammet. Boligvariasjon er viktig i et folkehelseperspektiv fordi det sikrer treffpunkter mellom generasjoner, kulturer og sosiale lag, som igjen virker helsefremmende og kriminalitetsforebyggende. Det bidrar også til utjevning av sosiale forskjeller.

3. Problemstillinger

Under problemstillinger skisseres i hovedsak ulike adkomstløsninger til planområdet. Vi mener andre problemstillinger også bør løftes fram i planprogrammet:

1. Et kart med barnetråkk og snarvegregistrering bør være med, for å illustrere hvordan disse spiller i planområdet. Det må videre stilles krav om at disse områdene skal ivaretas særskilt i områdereguleringsplanen.
2. Det nevnes at det er ønskelig at utbygging tar hensyn til terreng og vegetasjon, og at man innarbeider flest mulig av de eksisterende kvalitetene i planforslaget. Dette er et viktig punkt som bør konkretiseres og settes som krav. Oppfølging av dette punktet forutsettes en viss kartlegging av de eksisterende kvalitetene, eksempelvis i form av friluftslivkartlegging av området og turstier i området. Vi mener også at det bør stå at flest mulig av de eksisterende kvalitetene *skal* innarbeides, ikke bare at det er *ønskelig*, som er lite forpliktende. Det samme gjelder der det står at «vegetasjon bør bevares som grøntkorridorer som knytter sammen området med skogen i øst, inngår i lekeplasser ev. andre egnede områder». Her mener vi det bør stå *skal* i stedet for *bør*. Enkel tilgang til grøntområder og områder for rekreasjon er viktig for folkehelsen og fremmer både fysisk aktivitet, inkludering, samt bidrar til tilrettelegging for gode valg. Generelt vil fortetting sette press på friområder og grønnstruktur, og det er viktig å ivareta grønnstruktur også med tanke på framtidig utbygging. Øvre Arnstadåsen boligområde grenser til et mye brukt friområde på Skatval, og det er viktig at det ikke legges hindringer for ferdsel fra boligområdene og inn i friområdet.

Under oppsummerende kommentarer (5.3.5) kan det også nevnes at trasé 3 kan være et bedre alternativ med tanke på universell utforming av fortau/ gang- og sykkelveg, og at trasé 4 kommer i konflikt med adkomst til turmål for barn.

Under kryssløsninger kan det i oppsummeringen (+ og -) nevnes som positivt for alternativ B at det gir bedre gå- og sykkeladkomst til hele boligfeltet (det eksisterende i sør og det nye i nord) enn alternativ A, da svært få vil gå og sykle lengre enn de må. Om de skal inn på Mæresmovegen i alternativ A må de først gå eller sykle oppover til

Innspill tas til etterretning.

Registreringer utført av Stjørdal kommune viser at elevene fra Skatval barneskole har faste turplasser ulike steder i Arnstadåsen, øst for planområdet. Snarveier og registrerte turplasser er avmerket på kart og ivaretatt i planforslaget. Grøntkorridorer knytter eksisterende grøntområder sammen med grøntområder i planforslaget, og videre østover i Arnstadåsen.

Det er sikret i bestemmelsene for grønnstruktur at eksisterende terreng og vegetasjon bevares.

Det er problematisk å tilfredsstillende universell utforming av fortau uten store terrenginngrep for alle traseløsninger. Universell utforming av området er omtalt i beskrivelsen.

Tilknytting til eksisterende veinett sikrer

	<p>den tverrgående gang- og sykkelvegen før de må ned i igjen til Mæresmovegen.</p> <p><u>4. Plantema og utredningsbehov</u> Listen over utredningsbehov dekke flere påvirkningsfaktorer som har konsekvens for folkehelsen (trafikksikkerhet, barn og unges interesser, friluftsliv, sosial infrastruktur, boforhold, landskapsbilde). Vi antar at muligheter for aktiv transport i hverdagen vil dekkes gjennom utredningen av trafikksikkerhet.</p> <p>Kontakt oss gjerne for bistand i det videre planarbeidet.</p>	<p>sammenhengende fortausløsning til Åsvegen.</p>
<p>29042019</p>	<p>Skatval skole FAU <u>Bemerkninger til planprogram</u> Behovet for planprogram skyldes blant annet rekkefølgebestemmelse i kommuneplanen. Kravet om planavklaring av vei/adkomst er et klart signal om at forutsetninger for videre utvikling i området må vurderes grundig. I utkastet til planprogram er visse varianter sterkt foretrukket, men andre nærmest avskrives. Generelt mener FAU planprogrammet må begrense seg til å trekke opp linjene for planprosessen og utredninger. Nærmere vurdering og valg av løsninger bør unngås, da dette er tema som tilhører selve planforslaget.</p> <p>FAU har også to konkrete kommentarer til innholdet i planprogrammet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TEMA: Forslaget til planprogram berører i svært liten grad hvordan myke trafikanter påvirkes. Boligområdene Fasteraunet og Arnstadåsen har i dag gode muligheter for gange og sykling, og de fleste barn i området går eller sykler til skolen, trening, osv. Rutene de følger krysser flere av de planlagte traseene. Påvirkning på denne trafikken må utredes, og tillegges betydelig vekt ved valg. 2. OMFANG: Videre utredning må også inkludere en helhetlig kartlegging av trafikk i og rundt Skatval skole (utenfor planområdet). Hvilke reiser foretas, hvor, hvordan, og med hvilket formål - og hvordan vil planlagt utbygging påvirke eksisterende mobilitet? Dette vil gi et godt verktøy for videre utvikling av Skatval sentrum, og blant annet gjøre fremtidig fortetting/utbygging av sentrumsområder enklere, bidra til bedre forhold for kollektivtilbud osv. <p>Som eksempel på betydningen av sistnevnte er parkeringssituasjonen ved Skatval skole allerede presset, jf. bla. FAUs anmodning om vedtak i 2017, klage og videre dialog 2018, og tilsyn fra Samfunnsmedisinsk enhet i 2019. Om gang- og sykkelvei oppleves utrygg/utilstrekkelig vil flere foreldre velge å kjøre barn, og dermed forsterke problemet.</p> <p>Avslutningsvis forutsetter FAU at det vil holdes møter for informasjon og medvirkning i planprosessen, hvor naboer og andre aktører fra nærområdet inviteres til å delta. Vi imøteser derfor videre kontakt og samarbeid.</p>	<p>Myke trafikanters ferdsel og konsekvens er omtalt i planbeskrivelsen.</p> <p>Informasjonsmøte ble avholdt den 06.11.2019.</p>
<p>28042019</p>	<p>Arnstadåsen velforening I forbindelse med utbyggingsplanene for Øvre Arnstadåsen boligområde, ønsker vi i styret i Arnstadåsen Velforening å komme med innspill vedrørende veivalg for dette nye feltet.</p>	

Per i dag er det 68 boenheter i Arnstadåsen. I det nye feltet vil det være plass til opptil 60 nye boenheter, som da er omtrent på samme størrelse som Arnstadåsen slik det står i dag. Oppføring av et så stort boligfelt vil følgelig medføre svært mye tungtrafikk i byggeperioden, noe som kan bli langvarig med tanke på størrelsen av feltet.

Vi er fullstendig imot et veivalg som vil føre denne trafikken opp igjennom det eksisterende feltet. Som det ble nevnt i reguleringsplanen, så er forfatningen av de eksisterende veiene i Arnstadåsen for dårlig for å åpne for både tungtrafikk og dobling av dagens trafikk.

Arnstadåsen består i dag av hovedsakelig barnefamilier. Det er mange barn som farer rundt i feltet til enhver tid, og det å lede all tungtrafikk igjennom feltet vil føre til en økt fare for ulykke. Med tanke på barnas sikkerhet, anbefaler vi derfor at veien til det nye feltet legges helt utenom den eksisterende veien som i dag fører til Arnstadåsen. Vi synes derfor at veivalget - Rykkjasvegen er den beste løsningen. Å lede trafikken denne veien vil fjerne problematikken rundt slitasje på eksisterende veier, samt eliminere ulykkesfaren for barna i feltet.

Tanker vi gjør oss vedrørende de andre veivalgene:

Kvål gård/Åsvegen

Disse veivalgene går utenom Arnstadåsen, og kunne i utgangspunktet vært akseptable. Men da mange barn krysser disse veiene synes vi dog ikke valgene er like optimale som Rykkjasvegen.

Kvål gård

Veien krysses av barn fra Reitan 1.

Åsvegen

Barna krysser veien på vei til skolen. Derimot er veien merket opp med gangfelt, noe som en bedre enn andre veivalg der barna krysser veien uten oppmerket fotgjengerovergang.

Mæresmovegen

Dette veivalget synes vi ikke er en god løsning, da barna fra Arnstadåsen i krysser veien ved krysset Mæresmovegen-Arnstadåsen da de følge en sti videre mot skolen, eller krysser fotballbanen på vei til skolen. Her ha vi tidligere vært i kontakt med kommunen for å få ordnet en løsning med gangfelt for å redusere sjansen for ulykker. Dette har vi fått negativ respons på, da det vil kreve et fortau på motsatt side av veien, som medfører økt kostnader. En økning av trafikken forbi dette krysset vil følgelig øke risikoen for ulykker i mangel av gangfelt.

Vi ser av reguleringsplanen at mange argumenter heller mot dette veivalget. Skulle kommunen til tross for våre anbefalinger velge løsningen Mæresmovegen, mener vi at en forutsetning må være et gangfelt med tilhørende fortau, samt en 50/50 løsning med Mæresmovegen/Åsvegen, for å unngå for stor økning i trafikken langs Mæresmovegen og dermed minimere sjansen for ulykker ved nevnte kryss.

Arnstadåsen

Det er stilt krav til sikkerhet i anleggsperioden.

Det er planlagt for 5 eneboliger i felt BFS1, som har adkomst gjennom det etablerte boligområde. Dette gir en ubetydelig økning av trafikk i området.

	<p>Som nevnt innledningsvis, er alle veivalgene som går tvers igjennom feltet helt uønsket av sikkerhetsmessig og vedlikeholdsmessige årsaker.</p>	
07032019	<p>Pål Baxter Hvorfor er ikke kapasitet ved Skatval skole nevnt som en faktor i dokumentet?</p> <p>Hvilke vurderinger er det gjort av dagens kapasitet av dagens kapasitet av Skatval skole? Hvem har uttalt seg om dagens situasjon? Ligger vurderinger gjort før 2013 som grunnlag for en avgjørelse som skal tas i 2020?</p> <p>Vil Skatval skole være i stand til å ta imot et betydelig antall elever som vil komme som en følge av utbyggingen?</p> <p>Hvem har fått mulighet til å uttale seg om en slik fremtidig situasjon? Det vil være helt naturlig at rektor, personalet ved skolen, Utdanningsforbundet og etat oppvekst individuelt kommer med en uttalelse på skolens kapasitet i dag og hvordan den evt. vil kunne håndtere en betydelig tilstrømming av elever over relativt kort tid.</p> <p>Hvilke tiltak er det eventuelt sett på for å håndtere en slik tilføring av elever?</p> <p><i>Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og planlegging skal sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet, og som har kvaliteter i samsvar med barn og unges behov.</i></p> <p>Er kvaliteten på undervisning og opplæring vurdert? Trivsel på skolen legger grunnlaget for et trygt og godt oppvekstmiljø. Vil Skatval skole etter utbyggingen og tilsiget av elever kunne levere kvaliteter i samsvar med barn og unges behov?</p>	<p>Innspill er tatt til etterretning. Da området B19 ble avsatt til fremtidig boligområdet, ble 60 boenheter lagt inn som beregnet grunnlag for området. Dette er videreført i reguleringsplanen. Planprogram er oppdatert med prognoser/statistikk fra Trondheimsregionen. Tallene tilsier at Skatval barneskole vil få ledig kapasitet i årene fremover, til ca. år 2032.</p>
02042019	<p>Vibeke og Erik Sakshaug Mht adkomstveg via Arnstadåsen vil gi økt trafikk over Arnstadåsen; Sving som ender i T-krysset der veien tar av til Dansarberget er allerede i dag trafikkfarlig; Det er en mur til høyre som gjør veien smal og krysset uoversiktlig. På vinteren kan det ligge snø her som forverrer sikten. Bak denne svingen leker det ofte barn på veien. Vi som bor her kjører i gangfart i svingen og krysset; og har snakket med både isbil/søppelbil mm som kjører oppi her. Økt trafikk på dette krysset øker sjansen for en ulykke.</p>	<p>Innspill tas til etterretning.</p>
07042019	<p>Per Robert Steinvikaune, Alf Gunnar Lie, Ola Fiskvik, Terje Forbordsaune, Audun Kvål og Magnar Sandaune Hvem har vurdert at overnevnte byggefelt ikke trenger konsekvensutredning og hvorfor? Som tidligere utbygging av Arnstadåsen bli alt overflatevann sendt i Drægsetelva. Kapasiteten til den er overprøvd, med oversvømmelse på dyrkamark som resultat. Kulvert ved fv.38 ved eiendom 64/10 er det svanehals samt jernbanekulvert. Ber om at overflatevann blir tatt seriøst og at vi som driver landbruk ikke blir skadelidende her.</p>	<p>Området er avsatt til fremtidig boligområdet i Kommuneplanens arealdel for perioden 2013-2022.</p> <p>Beregning av vannmengde som føres til Dragsetelva skal dokumentere at ikke fører til nedenforliggende oversvømmelser.</p>

22042019

Kenneth Nakken

Beboere i Arnstadåsen har hatt anleggstrafikk i området siden den første utbyggingen startet i 2001. Alt av anleggstrafikk gjennom snart 20 år, har vært ledet fra E6 forbi Skatval skole og gjennom Skatval sentrum. Dette er et område med mye barn. Nå når det planlegges en utbygging som er like stor som hele eksisterende Arnstadåsen samlet vil dette resultere et massivt behov for anleggstrafikk. Stjørdal kommune om tiltakshaver må søke å lede denne anleggstrafikken utenom Skatval sentrum. Det bør være mulig å legge anleggstrafikken inn til det nye området nordfra. Eksisterende grusvei som går forbi Klempen, Åsveien kan opprustes permanent/midlertidig og benyttes som anleggsvei i byggeperioden. Det er sikkert flere mulige ankomster nordfra som kan utredes.

Stjørdal kommune og tiltakshaver bør finne løsning på adkomst for anleggstrafikk i anleggs- og byggeperioden som ikke vil utgjøre en trafikkfare for barna ved Skatval skole og Skatval barnehage, eller bli belastende for beboere i og rundt Skatval sentrum. Det ligger blant annet et eldresenter i Skatval sentrum, samt en dagligvarebutikk og idrettshall med mye trafikk (gående/syklende/kjørende).

Innspill tas til etterretning.

26042019

Håvard Tveit, Roger Kristoffersen, Sissel Skjerve Jensen, Hanne Horndalen Tveit, Håkon Angel Johansen, Sven Einar Jensen, Christell H. Rabben, Tony Juliusson, Hanne Mathisen, Kjersti Rolfsnes Mjøen, Anne Stene, Bjørn Lertrø, Andreas Rabben, Pål Baxter, Tone Merete Ulseth

Innspillet gjelder i hovedsak adkomst til Øvre Arnstadåsen boligområde, og ivaretagelse av etablerte boligområder som grenser mot boligområdet.

Sammendrag

I "Planprogram for Områderegulering 3-048, Øvre Arnstadåsen Boligområde", fra 19. februar 2019, foreslås det fire overordnede adkomstløsninger: Rykkjasvegen, Kvål gård, Arnstadåsen, og Mæresmovegen. Det blir konkludert med at Arnstadåsen og Mæresmovegen, med fokus på sistnevnte, er de mest realiserbare alternativene. Begrunnelsen fremstår imidlertid mangelfull, med et ensidig fokus utbyggers økonomiske behov, og uten hensyn til etablerte boligområder påvirket av utbyggingen i årene som kommer.

Feil i høringsnotatet

Vi legger merke til både feil og mangelfulle konklusjoner knyttet til fartsgrenser og anslått trafikkmengde relevant for beslutningen angående veivalget, trolig grunnet at data fra Statens Vegvesens vegkart datert 2016 er benyttet, på tross av at boligområdet har gjennomgått store endringer siden den tid. Det står blant annet at fartsgrensa på Mæresmovegen og Arnstadåsen er 50 km/t, selv om fartsgrensa aldri overgår 40 km/t på Mæresmovegen og kun 30 km/t på Arnstadåsen. Man finner heller ikke de mange fartsdemperne som er oppført på begge veiene dokumentert i høringsnotatet, igjen grunnet mangler på Statens Vegvesens vegkart. Videre bør det påpekes at den anslåtte årsdøgnstrafikken, oppgitt til 500 på Mæresmovegen og 300 på Arnstadåsen, ikke har grunnlag i faktiske observasjoner, men er anslått på skjønn. At dette anslaget må antas å være oversteget siden 2016 er rimelig, da trafikkmengde ble anslått blant annet før utbyggingen av Arnstadåsen IV - område O2. At

Innspill tas til etterretning.

trafikkmengden er økt er for så vidt nevnt i høringsnotatet, men i neste avsnitt oversett når trafikkmengden skal beregnes, uten at dette rettferdiggjøres. Videre benyttes det laveste estimatet på antall boenheter i beregningen av den eventuelle nye trafikkmengden. Samlet gir disse mangelene inntrykk av at veiene kan betjene en langt høyere trafikkmengde enn de trolig kan, og det fremstår klart at en informativ avgjørelse ikke kan bli tatt på bakgrunn av disse konservative estimatene.

Adkomstalternativ ved Arnstadåsen eller Mæresmovegen

I forbindelse med utbygging av boligfelt eller etablering av nye boligfelt vil det komme en kostnad for allerede etablerte boligfelt, hvorpå kommunen har et ansvar å sikre innbyggernes rettigheter. Økt støy- og støvforurensing, økt trafikkmengde, økt andel av tungtrafikk, samt inngripen i nærliggende fritidsområder er alle viktige perspektiver å ta med i betraktningen. Adkomstalternativet Arnstadåsen og / eller Mæresmovegen vil legges over store fritidsareal som daglig benyttes av barnehage, skole og beboere, og vil bidra til et mer utrygt område å ferdes i for barn, voksne og eldre som bor i Arnstadåsen boligfelt i dag, og generelt forverre oppvekstvilkårene til barna. Områdene berørt av å benytte disse adkomstløsningene benyttes i dag som skolevei for mange barn, og da kommunen er lovpålagt å sørge for trygg skolevei for alle barn, vil dette bli en særskilt utfordring under utbygging i form av økt tungtrafikk og etter etablering i form av en generell økning i trafikkmengde.

Adkomstalternativ ved Rykkjasvegen og Kvål gård

Rykkjasvegen og Kvål går blir nevnt som to av adkomstløsningene, men blir avvist i favør av mer realiserbare alternativ uten videre diskusjon. Argumentene presentert mot benyttelse av disse adkomstalternativene er ganske like, de krever størst andel dyrket mark, det er knyttet topografiske utfordringer til anleggelse av vei, og de innebærer lengst vei til barnehage, skole og togstasjon. Hensyn til dyrket mark er verdt å fremheve. Imidlertid stiller vi spørsmål ved hvor mye dette vil utgjøre sammenlignet med vegløsningene vist i punk '5.4 Kryssløsninger Mæresmovegen og Åsvegene', hvor store deler er lagt på dyrket mark, og hvor nærliggende områder trolig ikke vil kunne benyttes som i dag etter anlagt vei. Informasjon om grunnlaget for en slik sammenligning er ikke dokumentert, og det fremstår som om kun deler av veien er vektlagt i disse skjønnsbaserte anslagene. Topografiske utfordringer vil alle adkomstløsninger medføre, og det virker som om utfordringene ved Rykkjasvegen og Kvål gård ikke er grundig vurdert, men simpelthen oversett, da det under '5.3 Analyse av veglinjer' ikke er nevnt. Med tanke på vei til barnehage, skole og togstasjon, vil dette løses ved opprettelse av gang- og sykkelsti, noe som vil måtte opprettes uansett hvilke alternativ man velger, og er derfor ikke et argument å vektlegge i stor grad. Videre bør fordelene ved Rykkjasvegen eller Kvål gård ikke underestimeres. Ved å legge adkomstvei til Øvre Arnstadåsen via disse alternativene vil etablerte boligområder i stor grad slippe unna tungtrafikk på skoleveiene barna benytter i dag, fritidsarealer som vil bli destruert ved å legge veien til Arnstadåsen eller Mæresmovegen vil kunne bestå, og man vil minske den totale påvirkningen som støy- og støvforurensing vil ha på resten av Arnstadåsen.

Avsluttende kommentar

	<p>Det fremstår overraskende at det i høringsnotatet ikke er tatt noen hensyn til allerede etablerte boligfelt som vil bli påvirket av byggingen av Øvre Arnstadåsen, og at økonomiske hensyn på vegne av utbygger har blitt gitt så stor betydning. Da en adkomstvei til Øvre Arnstadåsen i så stor grad vil påvirke nærliggende boligfelt mener vi det bør tas særskilt hensyn til beboere, og at utviklingen bør kunne skje i diskusjon mellom alle parter involvert. Vi mener at de mest fordelaktige alternativene for etablerte boligfelt, Rykkjasvegen og Kvål gård, bør vurderes mer grundig, og ikke forkastes på mangelfullt grunnlag. Vi ønsker at våre synspunkt tas med i den videre planlegging av Øvre Arnstadåsen boligområde, og ser det fordelaktig å få et møte med Stjørdal Kommune og involverte parter for å diskutere utbyggingen videre.</p>	
27042019	<p>Oddvar Aftret</p> <p>Beboere i Arnstadåsen har hatt anleggstrafikk i området siden den første utbyggingen startet i 2001. Alt av anleggstrafikk i alle disse årene, har gått gjennom boligfeltet.</p> <p>Alle gående og syklende barn som skal til skole, idrettshall, fotballbane, butikk osv. krysser Mæresmovegen. Denne veien er allerede i dag veldig belastet med adkomst til både Arnstadåsen og Reitan 1 og 2. Mere trafikk både under anleggsperioden og i ettertid vil utgjøre en betydelig risiko for både syklende og gående, spesielt barna.</p> <p>Mæresmovegen har også i dag tre uoversiktlige kryss med påkjøring fra Arnstadåsen, Slottsveien og Damveien som skaper farlige situasjoner for bilister.</p> <p>Stjørdal kommune og tiltakshaver må legge adkomstveg til Øvre Arnstadåsen boligfelt utenom Arnstadåsen boligfelt, helst med adkomst fra øst via Åsveien eller via Rykkjasveien.</p> <p>Stjørdal kommune og tiltakshaver må også lage adkomst for anleggstrafikk utenom Skatval sentrum som ikke vil utgjøre økt trafikkfare for barna ved Skatval skole og Skatval barnehage, eller bli belastende for beboere i og rundt Skatval sentrum som blant annet omfatter et eldresenter, dagligvarebutikk og idrettshall med mye trafikk.</p>	<p>Forhold rundt myke trafikanter er omtalt i planbeskrivelsen. Det vises for øvrig til redegjørelse for adkomstløsninger i planområdet.</p>
28042019	<p>Eli Arnstad, Birger Arnstad, Alf Roar Arnstad og Anna Fagertun Arnstad</p> <p>Det vises til planprogram for områderegeringsplan for Øvre Arnstadåsen boligområde med høringsfrist 29.04.19</p> <p>Planprogrammet vil legge føringer for trafikk til og i området. Valgene som skal prioriteres er av stor viktighet og må - som det sies i planprogrammet - ta inn over seg det framtidige trafikkbildet for Skatval sentrum.</p> <p>Vi vil derfor som naboer til området peke på følgende punkter i planprogrammet.</p> <p>Valg av vegtrase inn til feltet</p> <p>Når det gjelder trafikk inn til feltet Øvre Arnstadåsen så kan det virke rimelig å se dette feltet som en naturlig forlengelse av Arnstadåsen boligfelt. Det kan derfor være verdt å se på løsninger i tilknytning til det etablerte trafikkmønsteret.</p>	<p>Innspill tas til etterretning.</p>

De foretrukne alternativene 3 og 4 går begge utenom det etablerte boligfeltet. Det argumenteres med at det vil bli stor økning i trafikkbelastning dersom man bruker adkomst fra Mæresmovegen via Arnstadåsen og evt Dansarberget. Vi er ikke kjent med hva som er stor eller liten årsdøgnstrafikk på sammenlignbare områder men mener dette bør redegjøres for slik at man har sammenligningsgrunnlag og ikke legger vekk muligheten for å få en god trafikkløsning med eksisterende veiføringer. Vi kan se av vegvesenets egne kart at det er mange eksempler på strekninger med estimert ÅDT +/- 500 i boligfelt i vår region og også mange eksempler på høyere ÅDT.

Vi forstår det slik at særlig Arnstadåsen som vei vil kunne ha kapasitet for videreføring til Øvre Arnstadåsen. Dette vil også være den enkleste måten å unngå problemer med stigning for å komme inn i feltet.

Vegtrase og kobling på eksisterende vegnett

Det er i planprogrammet skissert løsninger for trafikk via Mæresmovegen og delt løsning mellom Mæresmovegen og Åsvegen. Felles for alle disse løsningene er at det vil gå med dyrka jord og at det også vil kunne føre til press på omregulering av gjenværende landbruksareal når veiløsningen er valgt.

Det er lagt som premiss at Åsvegen bare vil kunne håndtere begrenset biltrafikk men at det vil kunne være en viktig gang- og sykkelvei forbindelse for boligområdet slik vi ser at det også er i dag. Vi er enige i at løsninger som setter Åsvegen inn som mulig bilvei til området vil ha store konsekvenser. Dersom det åpnes en trase dit vil det automatisk bli en hoved forbindelse gitt at avstanden fra skole, barnehage og sentrum vil bli halvert for beboere i Arnstadåsen. Det vil være særdeles vanskelig å forvente at halvparten av beboerne frivillig skal velge en lengere vei når det er mulighet for å velge en kortere.

Oppsummering

Det er viktig at den veiløsning som velges er godt forankret og utnytter eksisterende infrastruktur samtidig som man oppnår at dyrka jord skjermes i størst mulig grad.

Slik vi ser det må det derfor konsekvens utredes ytterligere bruken av eksisterende veitraseer i boligfeltet i Arnstadåsen som inngang til Øvre Arnstadåsen.

28042019

Marte Bjørnelv og Lars Settemsdal

Overordnet adkomst

De fleste av de vurderte løsninger for overordnet adkomst til det planlagte boligområde Øvre Arnstadåsen er tenkt gå via nedre del av Mæresmovegen (husnummer 1-10). Med bakgrunn i de svært uheldige konsekvensene en økning i trafikken i nedre del av Mæresmovegen vil få for myke trafikanter og beboere her, har vi et sterkt ønske om at det velges en annen adkomstveg til Øvre Arnstadåsen boligområde enn via Mæresmovegen. Sekundært mener vi at, dersom det ikke anlegges egen adkomstveg til området utenom allerede eksisterende boligområder, må trafikken som et minimum fordeles 50-50 mellom Mæresmovegen og Åsvegen, jf. alternativ B i kap. 5.4.2.

I beskrivelsen av alternativene med adkomst via Mæresmovegen, skilles det i planprogrammet dårlig mellom de ulike delene av

Innspill tas til etterretning, og det vises til redegjørelse for adkomstløsninger til planområdet i planbeskrivelsen.

samleveg. Det framstår blant annet som uklart hvor i vegen den refererte trafikkellingen er foretatt. Det vil være stor forskjell om tellingene er foretatt nederst i vegen (husene 1-10) - som i tillegg til trafikken fra Arnstadåsen også håndterer trafikken til Reitanfeltene - og lenger opp i vegen.

Det opplyses i planprogrammet at adkomst via Mæresmovegen til Øvre Arnstadåsen boligområde vil føre til en økning i ÅDT på nærmere 50%. Dette konkluderes med at «dette går greit», uten at vi finner noen god begrunnelse for dette. Det hevdes i planprogrammet at Mæresmovegen er et alternativ som krever lite opparbeiding av veg, samtidig som man unngår å benytte veger som allerede har høy ÅDT tatt dimensjon og vegutforming i betraktning. Vi mener det i vurderingene i planprogrammet underslås at nedre del av Mæresmovegen allerede har høy ÅDT, og at vegen allerede i dag ikke tåler den belastningen den utsettes for. Dette gjelder både vegdekket og bredden på vegen, samt manglende trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med kryssing av vegen (mangle oppmalt gangfelt, fatshump mv). Vegbredden er for øvrig ikke 15,5 meter i nedre del av vegen, og her er det heller ikke separat gang- og sykkelbane. Det er også feil i planprogrammet når det gjelder opplysning om fartsgrense i Mæresmovegen. I dag er den 40 km/t i nedre del av vegen, ikke 30 km/t som det står i planprogrammet.

En økning i trafikken på 50% er en stor økning, som vil medføre en betydelig forringelse av trafiksikkerhet og bokvalitet (støy, støv mv.) for husstandene nederst i Mæresmovegen.

Trafikkellingen referert i planprogrammet er fra 2016, noe som etter vårt syn ikke gir et tilfredsstillende grunnlag for å ta beslutning i 2019. Det er i årene etter 2016 bygget flere boliger i Arnstadåsen, herunder bolig i Hesttrøa i 2017 og Mære Husby i 2018. Vi mener at en plan der det legges opp til betydelig trafikkøkning på en veg bør bygge på oppdaterte tallmateriale. Det ville også vært nyttig og fått en vurdering av trafikkbelastningen i anleggs- og byggeperioden, som vi antar vil være betydelig.

I planprogrammet heter det at planområdet ikke har forandret seg mye siden 1955, og dette stemmer nok. Men - ***den totale utbyggingen i området Arnstadåsen har hatt svært store konsekvenser for trafikk og nærmiljø i nedre del av Mæresmovegen. Dette oppleves verken tydeliggjort eller hensyntatt i forslaget til planprogram.***

Det er i planprogrammet ikke skissert mulig løsning med adkomst til Øvre Arnstadåsen boligområde via E6 og området Klempen, noe vi mener er en stor svakhet. Det planlegges som kjent at traseen for E6 skal flyttes og gå i tunnel gjennom Forbordsfjellet. Dette innebærer at det ikke lenger vil være problematisk å lede en samlevei fra Øvre Arnstadåsen boligområde ut mot det som etter hvert vil være en mye mindre trafikkert veg.

Valg av kryssløsning Mæresmovegen og Åsvegen

Dersom man ikke velger å legge adkomstvegen til Øvre Arnstadåsen boligområde utenom eksisterende boligområder, må trafikken som et minimum fordeles 50-50 mellom Mæresmovegen og Åsvegen, jf. Alternativ B kap. 5.4.2: Sammenkobling av Mæresmovegen og

	<p>Åsvegen <i>med kjørebane</i>. I de oppsummerende kommentarene i planprogrammet heter det at alternativ A (sammenkobling av Mæresmovegen og Åsvegen med gangforbindelse) og alternativ B (sammenkobling av vegene med kjørebane) har flest positive sider, og derfor er å anbefale. Det er framhevet at alternativ A i tillegg sørger for at Åsvegen ikke får mer biltrafikk. Her står ikke nevnt, men vi kan legge til: <i>Alternativ A vil føre til økt trafikkbelastning i Mæresmovegen.</i></p> <p>I kommuneplanens arealdel 2013-2022, bestemmelse 1.2.1 står det at B19, utvidet byggeområde Arnstadåsen, ikke kan bygges ut før det foreligger opprustet Åsvegen med separat gang- og sykkelvei. Vi forventer at kommunen følger opp enge vedtak i så måte, og legger opp til en betydelig opprusting av Åsvegen slik at den kan ta unna en del av den nye trafikken til Øvre Arnstadåsen boligområde. Dersom alle biler skal sluses gjennom Mæresmovegen, vil dette være en omveg for de aller fleste. En 50/50-fordeling av biltrafikken framstår derfor ut fra ovennevnte argumenter som den beste totalløsningen dersom man tvinges til å velge mellom alternativene A-C listet opp i planprogrammets kapittel 5.4.</p>	
29042019	<p>Audun Kvål Har lest gjennom høringsutkast datert 19.02.2019 og vil kommentere følgende punkt: 4. Planområdet 4.13 Planforslaget: Jeg er eier av gnr.66/bnr.3 og finner det krenkende at deler av mitt areal er nevnt i planforslaget, selv om det kun blir områderegulert. Jeg har ikke gitt tillatelse til at deler av mitt areal kan benyttes til framtidig boligutbygging. Det er investert betydelige beløp på gårdsbruket med sikte på at dagens produksjonsform skal videreføres. Produksjonen på driftsenheten er på ca. 195 tonn melk, og det leveres ca. 50 storfe hvert år.</p> <p>5.2 Overordnet adkomstløsninger 5.2.1 Rykkjasvegen: Dette alternativet medfører at mye dyrket jord går tapt og at mine arealer blir uheldig oppsplittet. Det blir lite areal igjen på sørsiden av vegen, og blir vanskelig å drive med plasskrevende utstyr. 5.2.2 Kvål gård: Dette alternativet medfører trafikk tett inntil gårdstunet. Som nevnt i punktet ovenfor, så har jeg mye plasskrevende utstyr. Dette kan medføre trafikkfarlige situasjoner nå beregnet årsdøgntrafikk blir over 200 passeringer. Med dagens beitekrav, er det svært uheldig å legge veien i denne traseen. Dette beitearealet har stor verdi for bruket.</p>	Innspill tas til etterretning. Adkomstløsning via Kvål gård er ikke blitt videre vurdert i planforslaget.
29042019	<p>Brit Kari Stokhaug Thronæs Vi har mottatt og lest over regulering av Øvre Arnstadåsen. Vi ønsker velkommen nye beboere, men vi er redde for mer trafikktrykk i feltet vårt. Det ønsker vi ikke.</p> <p>Vi ønsker at dere velger en trase som ikke gir økt trafikk og heller ikke tungtransport gjennom feltet vårt! Vi har mange barn i feltet vårt, vi ønsker å sikre at de kan ferdes i feltet vårt uten å være redd for økt trafikk og den belastningen det er å få tungtransport gjennom feltet.</p> <p>Vi ønsker også å sikre at barna får en trygg skolevei. Alle barn fra Fasteraune, Arnstadåsen og Reitan1/Reitan2 går i dag slik at man må krysse Åsvegen ved fotgjengerovergang i Åsveien rett ved Skatval</p>	Innspill tas til etterretning. Åsvegen er ikke rustet for å håndtere trafikk fra det nye boligområdet, og det vil

skole. Jeg betegner denne overgangen som uoversiktlig i dag også, siden det er midt i en bakke. Og øke trafikken her er uheldig.

Det er mange boenheter som benytter Mæresmovegen i dag for kjøring til sin eiendom, jeg mener det ikke kan være hensiktsmessig at enda 50-60 boenheter også skal kjøre opp her.

Vi mener det beste alternativet for eksisterende beboere er å legge en ny vei til det nye planområdet om Rykkjasvegen.

Hva med skolen? Hvilke planer har kommunen for den? Pr. i dag er det sagt at kapasiteten er sprengt. Et nytt felt vil vel øke trykket enda mer.

heller ikke være aktuelt å føre trafikken via Åsveien.