

## Oppsummering av høringsuttalelser til reguleringsplan 3-048 Øvre Arnstadåsen boligområde

Totalt antall merknader: 27

Høringspart, dato	Merknad	Kommunedirektørens kommentar
<b>Offentlige instanser</b>		
Tensio, 19.05.21	<p>Ingen merknader til planarbeidet, men gjør oppmerksom på at det må tas høyde for de anlegg som det er nødvendig for Tensio å etablere og drifte. Tensio forutsetter at strømforsyningsanleggene blir ivaretatt i reguleringsplanarbeidet og gjør samtidig oppmerksom på at eksisterende strømforsyning ikke er tilpasset et nytt behov.</p> <p>Plass for ny nettstasjon må reguleres inn.</p> <p>Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter.</p>	Nettstasjon er regulert sentralt i planområdet for å minimere kabelstrek og det er regulert hensynssone ved området.
Sametinget, 19.05.21	<p>Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget.</p> <p>Minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd.</p>	Tas til orientering.
Bane NOR, 09.06.21	<p>Trafikksituasjonen ved planovergangen ved Skatval stasjon er komplisert. Planforslaget mangler beskrivelse av om det planlagte boligfeltet i Øvre Arnstadåsen vil medføre økt trafikk på Fv. 6812 Bårdvegen, som krysser jernbanen i planovergangen like vest for stasjonen.</p> <p>Bane NOR stiller krav til at reguleringsplaner som kan påvirke trafikken over planoverganger skal vurdere om planlagt utbygging kan føre til</p>	Potensiell påvirkning omkring økt trafikk og endret risikonivå på fv. 6812 Bårsvegen er omtalt i planbeskrivelsen kap. 7.2 <i>Konsekvenser trafiksikkerhet</i> .

	<p>endret risikonivå, og om det er behov for avbøtende tiltak. I vår uttalelse til varsel om planoppstart av 18.03.2019, ble forholdet mellom planområdet og planovergangen belyst.</p> <p>Bane NOR vurderer at utbyggingen av Øvre Arnstadåsen vil kunne øke trafikken over planovergangen. Vi forutsetter derfor at Stjørdal kommune innarbeider rekkefølgekrav som sikrer at det gjennomføres tiltak for å redusere sannsynligheten for at utbyggingen øker trafikken over planovergangen, samtidig som det stilles krav om at risikoreduserende tiltak ved planovergangen skal gjennomføres før ny bebyggelse kan tas i bruk.</p> <p>Bane NOR anser for øvrig utbyggingen av Øvre Arnstadåsen som positivt. Utbyggingen vil føre til flere reisende med tog og vi forutsetter at det tilrettelegges for god adkomst fra boligområdet til stasjonen for gående og syklende.</p>	
<p>Statens vegvesen, 15.06.21</p>	<p>Planforslaget er i tråd med overordnet plan, og foreslått veginfrastruktur for kjørende via kv. Mæresmovegen, og ikke Åsvegen, er i overensstemmelse med vårt innspill av april 2019.</p> <p>Nå er ny E6 under etablering nordover fra Kvithammar, og med omlegging av E6-trafikken fra ca. 2025-26, vil en forbindelse mellom (Øvre) Arnstadåsen og dagens E6 via Åsvegen framstå mindre krevende. Det er samtidig positivt at det foreslås en tilrettelagt gang-/sykkelforbindelse mellom Øvre Arnstadåsen og Åsvegen, slik at gående og syklende får en snarveg til Skatval sentrum.</p> <p>Øvrige merknader:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Med samleveg som omfatter separat gang-/sykkelveg, er det akseptabelt at atkomstvegene baseres på blandet trafikk.</li> <li>• Terrengforholdene i planområdet er stedvis krevende, og det er positivt at det ikke tillates kryss eller avkjørsler i de bratteste partiene. Vi minner om økte siktkrav for syklende ved fallende terreng, jf. N100 kap. D.2.3.</li> </ul>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Planforslaget legger opp til en mulig framtidig forbindelse mellom Mæresmovegen og Åsvegen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Foreslåtte regulerte snarveger for gående mellom delområdene er positivt, og tilsvarende regulert snuhammer ved enden av atkomstvegene.</li> <li>• Fri sikt i kryss og avkjørsler mv. synes godt ivaretatt.</li> </ul>	
<p>NVE, 22.06.21</p>	<p>NVE fremmer innsigelse. NVE kan ikke se at det er vurdert og dokumentert at Dragsetelva har tilstrekkelig kapasitet til å motta økte vannmengder fra planområdet. Kravet til sikker byggegrunn i pbl § 28-1 jf. TEK17 kapittel 7 er ikke oppfylt, verken for planområdet eller tilstøtende terreng.</p> <p>Innsigelsen kan løses ved at det blir dokumentert med et fagnotat/rapport at resipienten Dragsetelva nedstrøms planområdet har tilstrekkelig kapasitet til å motta de økte vannmengdene, slik at kravet til sikker byggegrunn oppfylles. Om nødvendig må planen stille krav om at det blir etablert kompenserende overvannstiltak innenfor planområdet for å unngå økt risiko for overvannsskader og mulig flomfare for tredjepart nedstrøms planområdet. Notatet/rapporten må ta høyde for forventede klimaendringer og usikkerhet i beregningene.</p> <p>NVEs faglige råd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NVE anbefaler at ovennevnte fagnotat/rapport også sammenlikner og vurderer avrenningssituasjonen før og etter utbygging innenfor planområdet med hensyn til overvann, uavhengig av om det kan dokumenteres at resipienten nedstrøms planområdet (Dragsetelva) har tilstrekkelig kapasitet eller ikke til å motta økte overvannsmengder fra planlagte utbygging. Også denne vurderingen må ta høyde for forventede klimaendringer og for usikkerheter i beregningene.</li> <li>- Evt. oversvømte arealer i planområdet (situasjon etter utbygging) bør vises som hensynssone i plankartet og behovet for flomveger og kompenserende fordrøyningsareal bør vurderes. Vi anbefaler at «Tretrinsstrategien» (fang og infiltrer, forsink og fordrøy, trygg bortledning/ flomveger) brukes.</li> </ul>	<p>Innsigelsen er imøtekommet.</p> <p>Det er utarbeidet et notat knyttet til økte vannmengder, som medfølger planforslaget.</p> <p>Notatet kommer frem til at Dregsetelva ikke har kapasitet til å håndtere økte vannmengder, men at det kan settes inn avbøtende tiltak.</p> <p>Det er derfor fastsatt planbestemmelser for å dempe og fordrøye vannmengdene som renner mot Dregsetelva, samt krav om vannprøver i bekk nord for planområdet. Det er satt krav om vannmagasin ved område for avløpsanlegg o_BVA helt nord i planen.</p>

	<p>Hvis det er behov for avbøtende tiltak bør de tas inn i reguleringsplanen (kart og bestemmelser).</p> <p>Hvis kapasiteten ikke er tilstrekkelig må det legges inn kompenserende fordrøyende overvannstiltak innenfor planområdet for å unngå negative virkninger for omkringliggende områder.</p> <p>Samtidig må det vurderes om tilførselen kan få negative virkninger for vassdragsmiljøet.</p> <p>Reguleringsplanen bør vise eksisterende og fremtidige dreneringslinjer/flomveger. Behovet for fordrøyningsarealer bør vurderes. Vi anbefaler at areal som planlegges benyttet til overvannshåndtering (trygg bortledning og fordrøyningsareal) reguleres til et eget formål og sikres gjennom hensynssoner og bestemmelser.</p>	
<p>Statsforvalteren , 22.06.21</p>	<p>Statsforvalteren fremmer innsigelse: TEK 17 og Statens vegvesen sine håndbøker N100 og V129 angir krav knyttet til stigningsforhold på gang- og sykkelveger. I denne planen legges det opp til at det kan tillates en stigning på 10 %, noe som er brattere enn det som framgår i TEK17 og i Statens vegvesen sine håndbøker. Dokumentene beskriver ikke hvilke plangrep eller alternative løsninger som er vurdert, for å sikre universell utforming.</p> <p>Det fremmes innsigelse til planen inntil universell utforming er nærmere vurdert og sikret for gang- og sykkelvei. Hjemmel er pbl § 5-4 og det er gitt grunnlag i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p>Som det står i ROS-analysen ligger Dragsetelva i aktsomhetsområde for flom, og at man har mottatt innspill på at denne svømmer over når lukkede bekker går tett. Videre står det at kapasiteten til resipienten for å håndtere økende overvann skal avklares i byggesak. Kommunal- og moderniseringsdepartementet presiserer i rundskriv H-5/18 «Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling», at det ikke er mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å</p>	<p>Stigningsforhold er justert på veg og gang- og sykkelveg. Det er imidlertid ikke mulig å imøtekomme kravet om maksimum 5 % stigning på gang- og sykkelvegen. Det er derfor satt krav om kompenserende tiltak i form av hvilerepos minimum hver 35. meter for de delene av gang- og sykkelvegen som overstiger 5 % stigning. Areal for hvilerepos er avsatt med bestemmelsesområde, og sikret i planbestemmelser. Hvilerepos skal opparbeides med benker.</p> <p>Dregsetelva har ikke kapasitet til å håndtere økte overvannsmengder, og det er derfor satt inn kompenserende tiltak. Se kommunedirektørens svar for innsigelse fra NVE.</p> <p>Bestemmelse §3.3 er blitt tilført minimum ant. boenheter.</p>

	<p>sette vilkår for å innvilge byggesøknad, og at kravet til ROS-analyse i plan- og bygningslovens § 4-3 i slike tilfeller ikke vil være oppfylt. På bakgrunn av overstående forhold, fremmer Statsforvalteren som samfunnsikkerhetsmyndighet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 innsigelse inntil det kan dokumenteres at Dragsetelva har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere økte vannmengder som en konsekvens av utbygging av planforslaget. Kriterier for innsigelse er å finne i «Retningslinjer for fylkesmannens bruk av innsigelse» kap. 4 pkt. 3a, b og d.</p> <p>Faglig råd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Supplere med krav til minimum antall boenheter for hvert felt.</li> <li>- Vurdere å stille krav om utbyggingsrekkefølge i bestemmelsene. Med tanke på trafikksikkerheten og tilgangen til friområdene vil det ha betydning i hvilken rekkefølge de ulike delområdene bygges ut.</li> </ul> <p>Generelt:</p> <p>Uteoppholdsareal/lekeplasser med god kvalitet og beliggenhet er viktig for bokvaliteten. Bestemmelsene i KPA angir spesifikke krav, og det forutsettes at dette legges til grunn i det videre planarbeidet.</p> <p>Bygge- og anleggsfasen vil kunne medføre ulemper for omgivelsene. Planområdet ligger nært eksisterende boligområde. Spesielt hensynet til barn og unge og behovet for trafikksikker ferdsel til skole og fritidsaktiviteter må ivaretas. Det framgår at utbyggingen vil foregå trinnvis, og det er derfor også viktig at det tas hensyn til de som først etablerer seg innenfor planområdet. Det er derfor nødvendig at det i bestemmelsene er sikret at det utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen som ivaretar støy, støv, trafikksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter.</p> <p>Under § 9 rekkefølgebestemmelser, igangsettelsestillatelse, står det at «før noen byggetiltak kan igangsettes, skal offentlig gang- og sykkelveg</p>	<p>Det er ikke stilt krav om utbyggingsrekkefølge, men det er angitt krav om hvilke friområder, lekeplasser og turdrag som må tilrettelegges og ferdigstilles ved utbygging av hvert delområde, i tillegg til øvrig infrastruktur.</p> <p>Det er også stilt rekkefølgekrav for opparbeidelse av gang- og sykkelveg og kjøreveg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Før brukstillatelse gis for nye boliger skal offentlig gang- og sykkelveg være ferdig opparbeidet i henhold til plan mellom Mæresmovegen og Åsvegen. Gjelder ikke boliger med adkomst fra Arnstadåsen-vegen.</i></li> <li>- <i>Før brukstillatelse gis for nye boliger i et delområde skal offentlig gang- og sykkelveg og kjøreveg, være ferdig opparbeidet fra Mæresmovegen/Arnstadåsen-vegen og frem til delområdet.</i></li> </ul> <p>Det er stilt krav om opparbeidelse av lekeplass, i tråd med kravene i KPA. Det er skilt mellom krav for sandlekeplass og nærolekeplass. Kravet om strøkslekeplass forutsettes løst innenfor fotballbanen like sør for krysset Arnstadåsen/Mæresmovegen. Det er også regulert en ny lekeplass (f_BLK6), som skal fungere som nærolekeplass. Se planbeskrivelsen kap. 6.7 <i>Grønnstruktur og lekeplasser</i> for oversikt over de ulike lekeplassene og friområdene.</p> <p>Reguleringsbestemmelse §2.10 Krav til anleggsfasen, stiller krav om at det skal utarbeides plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Planen skal vise riggområde, og i tillegg redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Det skal vurderes om lastebiler og anleggsmaskiner til og fra anleggsområde skal tidsbegrenses utenfor tidsrommet da skolebarn ferdes til og fra skolen.</i></li> </ul>
--	---	--

	o_SGS1 være ferdigstilt». Vi gjør oppmerksom på at det i plankartet er benyttet o_SGS2.	
Innherred renovasjon, 28.06.21	<p>Ved nedgravd avfallsløsning bør det minst være 25 boenheter. Et slikt anlegg kan ta fra 25 boenheter til 50 boenheter ved standard enkelt punkt (5 containere med 5 fraksjoner).</p> <p>Bre 1: Vi foreslår å beholde dette punktet. Vi tar forbehold om at dette er i tråd med våre retningslinjer, i forhold til fremkommelighet for renovasjonsbilen. Se link.</p> <p>Bre 2: Dette punktet ønsker vi å flytte. Vi mener det er en bedre løsning å flytte dette punktet ut av boområdet (B12 og B 13) og ned på hovedvegen gjennom feltet. Legger her vekt på støy fra renovasjonsbilen, HMS (barn leker) og fremkommelighet for renovasjonsbilen. Vi ønsker å plassere dette lengre vest, i området mot snuplass, eventuell innkjøring B3. Vi er litt usikre på stigning på veg her, så det må sikkert tilpasses dette.</p> <p>Bre 3: Her kan det være et avfallspunkt, mulig det må justeres i forhold til beboerne. Ser for oss kanskje at det bør være bunntømte containere, i stedet for nedgravd.</p> <p>Områdene B1, B2 og B3. Disse områdene kommer kanskje senere. For noen av disse kan det være aktuelt å bruke vanlige hjulbeholdere slik det er i eksisterende felt. Noen kan koble seg på de avfallspunktene som er foreslått over. Det kan også være mulighet for et nytt punkt med enten nedgravd system eller et punkt med bunntømte containere.</p>	<p>BRE_1 server område B5-B11 og B3 - Potensielt 49 boenheter.</p> <p>BRE_2 ligger i en sløyfe med lav hastighet og god oversikt og server område B12 og B13, med potensielt 18 boenheter.</p> <p>Nedgravde løsninger er valgt.</p> <p>BRE_3 server område B14 og B15 med opptil 21 boenheter. Her vil det kunne være bunntømte containere.</p> <p>Planbestemmelsene er oppdatert for å ivareta overnevnte.</p>
Trøndelag fylkeskommune, 29.06.21	<p>Utbygging av dette nye boligområdet vil bety økt trafikk til kryss Mæresmøvegen - fv. 6812 Skatvalsvegen. Ut fra hensynet til veg og trafikk mener vi området kan være egnet til boligbygging.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p><i>Turveger:</i> Det er ikke ønskelig å regulere turveger innenfor LNFR-området nord i planen, da disse stiene i praksis ikke vil bli berørt av planarbeidet. Det er derimot sikret gjennom bestemmelser at kollen i</p>

<p><i>Turveger:</i> Det ville styrket planforslaget dersom adkomst/påkobling til eksisterende stinett i friluftsområdet var sikret med regulerte turveger innenfor området som er regulert til LNFR-område øst i planen (del av LNFR-området lengst nord i planen som er skog i dag), samt rekkefølgekrav om opparbeidelse av turveger. Bestemmelsene for LNFR-området slik de er utformet i planforslaget ved offentlig ettersyn åpner ikke for etablering av turveger i området som er skogsareal i dag.</p> <p>Opparbeidelse av turvegene f_GTD1-3 er ikke sikret i rekkefølgekrav. Spesielt turvegene f_GTD2 og f_GTD3 på plankartet er på en god måte koblet sammen med eksisterende turveger i boligområdet som ligger inntil planområdet. Fylkeskommunen gir faglig råd om å ta inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av turvegene før sluttbehandling av planforslaget.</p> <p>Nyere tids kulturminner i form av et flott steingjerde samt noen groper og en tuft er registrert i området. Kulturminnene anbefales hensyntatt i det videre planarbeidet.</p> <p>Registreringen i 2019 konsentrerte seg kun om utmarksområdene oppe på Arnstadåsen. Plangrensen er nå utvidet til også å inkludere åkerområder sørøst for åsen. Før vi kan gi uttalelse må det foretas en arkeologisk feltregistrering innen deler av planområdet for å avklare forholdet til <i>automatisk fredete kulturminner</i>.</p> <p>Vi vurderer det som sannsynlig at planområdet inneholder hittil ukjente automatisk fredete kulturminner, som gjennom årelang pløying eller annen markbearbeiding nå ligger skjult under markoverflaten. De topografiske forholdene på stedet samt nærheten til kjente kulturminner i området, gir høy prognose for funn av bosetningsspor fra steinalder/ bronsealder/ jernalder. Det understrekes at Trøndelag fylkeskommune ikke kan avgi endelig uttalelse før de arkeologiske forhold er avklart.</p>	<p>LNFR-område like øst for offentlig friområde o_GF skal bevares mtp. at adkomstvegen til boligfeltet skal etableres like sør for kollen, som vil medføre skjæringer tett innpå.</p> <p>Bestemmelsene § 5 Grønnstruktur, tabell 2 – har krav om hvilke grøntarealer, inkl. turvegene f_GTD1-3, som skal opparbeides i forbindelse med utbygging av de ulike delområdene. Opparbeidelse av arealene er sikret i § 9 Rekkefølgebestemmelser – Brukstillatelse: - <i>Før brukstillatelse gis for nye boliger i et delområde, skal arealer som omfattes av utomhusplan være ferdigstilt i henhold til utomhusplan.</i></p> <p>Steingjerdet ligger innenfor områder for boligutbygging, og er ikke ivaretatt i planen.</p> <p>Arkeologisk feltregistrering for åkerarealer sørøst i planområdet ble foretatt våren 2022. Funnsteder er ivaretatt i planen som hensynssoner for kulturminner, som båndlegger områdene inntil en eventuell frigivelse av kulturminnene blir gitt.</p>
---	---

	<p>Den arkeologiske registreringen i regi av fylkeskommunen er en påvisning av eventuelle automatisk fredete kulturminner. Blir slike påvist innen det aktuelle planområdet vil fylkeskommunen vanligvis sette vilkår om endring av planen, slik at kulturminnene kan reguleres til bevaring gjennom hensynssoner d) og c) med bestemmelser knyttet til arealbruk og vern av kulturminner. Det er også mulig å søke om dispensasjon fra kulturminneloven for å frigi automatisk fredete kulturminner. Dispensasjonsmyndigheten er tillagt fylkeskommunen, og hvis det gis dispensasjon vil det normalt bli satt vilkår om en arkeologisk utgraving før området blir frigitt og kan nyttes til tiltenkte formål. Reguleringsplanen kan ikke vedtas før fylkeskommunens vilkår er nedfelt i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Oppsummering Før vi kan gi endelig uttalelse til planforslaget må det foretas en arkeologisk feltregistrering innen deler av planområdet for å avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner. Tiltakshaver må også inngå avtaler med berørte parter om eventuell erstatning. Fylkeskommunen har for øvrig faglig råd om å ta inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av turvegene f_GTD1-3, samt at man søker å bevare rester av det påviste steingjerde som et stedstypisk historisk landskapselement, før sluttbehandling av planforslaget.</p>	
<p>Naturvernforbundet, 29.06.21</p>	<p>Av hensyn til jordvernet mener Naturvernforbundet at reguleringsplanen ikke bør vedtas slik den er foreslått. Vi vil også påpeke at planen medfører nedbygging av et viktig friluftsområde.</p> <p>Vi ser i dokumentene at jordbruksarealet er blitt omregulert i kommuneplanens arealdel, men det vesentlige i vurderingen må være at området er godt egnet til å være dyrket mark. Videre har det kommet tydeligere retningslinjer fra statlig hold om kommunenes ansvar for å sikre jordvernet, som endrer forutsetningene for kommuneplanen.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Skatval sentrum er omringet av landbruksarealer, med få muligheter for utbygging uten å berøre dyrket mark. Planområdet ligger tett opp mot sentrum og har mulighet for en større utbygging som sammenlignet med planlagt antall boenheter medfører tap av lite landbruksarealer med foreslått adkomst til boligfeltet.</p>



	<p>Den siste tiden er det foreslått og/eller vedtatt flere boligprosjekter som bygger ned dyrket mark i Stjørdal. Dessuten vil bygging av E6 Kvithammar-Åsen medføre omfattende nedbygging av dyrket mark på Skatval. Likeledes vil utbyggingen av E6 fra Værnes og sørover bygge ned et betydelig landbruksareal på Hell. I lys av dette bør Stjørdal kommune være særlig restriktiv mot ytterligere nedbygging av dyrket mark.</p>	<p>Område B3 kan tas ut av planen, men arealet må også tas ut av kommuneplanens arealdel dersom det skal sikres at det ikke blir utbygd til boligformål i fremtiden.</p> <p>Område B1-2 anbefales ikke tatt ut av planområdet, da arealene er inneklemt mellom utbygd boligfelt og adkomstvegen til det planlagte boligfeltet.</p> <p>Det kreves detaljreguleringsplan før det kan tillates å bygge ut område B1-B3.</p>
<p>Enhet vei/park/idrett, Stjørdal kommune, 09.007.21</p>	<p>Nytt boligfelt av denne størrelse vil ha betydelig påvirkning av trafikale forhold spesielt, men også på bruk av strøkslekeplass, ref. lekeplassen ved Mæresmovegen. Den fungerer i praksis som strøkslekeplass for de ulike byggefeltene i boligområdet her. Denne strøkslekeplassen er den eneste større felles lekeplass med ballflate av denne størrelse i nærområdet. Lekeplassen tilrettelegges av velforeningen.</p> <p>Dersom arealer skal overdras til Stjørdal kommune skal de deles i ulike eiendommer ut fra reguleringsformål. F.eks: veiareal med sideterreng = 1 eiendom. Strøkslekeplass = 1 eiendom. Grøntdrag/friareal = 1 eiendom. Dette må tas i dialog.</p> <p>Trafikksikkerhetsmomenter må ses på og tas inn i rekkefølgebestemmelsene. Det må spesielt ses på:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tilrettelegging for myke trafikanter (forbindelser inn til/mellom friområder)</li> <li>- Tilrettelegge for gode krysningspunkt</li> <li>- Tiltak for å senke fart (f.eks fartshump)</li> </ul> <p>Grønnstruktur: det er viktig at eksisterende vegetasjon beholdes. Spesielt store trær. Det må også fremgå av reguleringsbestemmelsene at spesielt de større områdene skal ha vegetasjon av ulik størrelse,</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Barn krysser vegen utenfor etablert fotgjengerovergang ved kryss Arnstadåsen/Mæresmovegen. Dette kan føre til trafikkfarlige situasjoner, som kan bli mer alvorlig med mer trafikk i Mæresmovegen som følge av utbygging av Øvre Arnstadåsen boligområde.</p> <p>De regulerte snarvegene i reguleringsplan 3-017 Arnstadåsen boligfelt som skal lede til etablert fotgjengerovergang er igjengrodd og delvis bebygd (postkassestativ/søppelstativ e.l.). For at beboerne i Arnstadåsen skal bruke snarvegene som leder til fotgjengerovergangen må de ryddes og gjøres tilgjengelig. Det er derfor lagt inn et rekkefølgekrav i planbestemmelsene § 9: <i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal regulerte snarveger i reguleringsplan plan-ID 3-017 Arnstadåsen boligfelt som leder til fotgjengerovergang over Mæresmovegen sikres ryddet og tilgjengeliggjort.</i></p> <p>Lekeplasser skal være skjermet mot støy (jf. T-1442/2021), og med en dobling av biltrafikken på Mæresmovegen som følge av utbygging av Øvre Arnstadåsen vil vegtrafikkstøyen øke. Støyutredningen viser at når boligfeltet er ferdig utbygd vil gul støysone kunne få en utstrekning på</p>

	<p>alder og karakter for å sikre rikt biologisk mangfold. Dette er viktig også for at bolig/tomtekjøpere ikke kan være i den tro at vegetasjon skal/kantas ned.</p> <p>I den grad det legges opp til at grønstruktur skal fordrøye overvann, skal slik plan lages i samarbeid med Stjørdal kommune.</p> <p>Det ønskes at dette tas inn i rekkefølgebestemmelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snarveier skal opparbeides før boligbygging begynner/i anleggsperioden for infrastruktur</li> <li>- Trafikksikkerhet (adkomst) og annen tilrettelegging knyttet til strøkslekeklassen i Mæresmovegen. F.eks. ballnett, stengbar port kun for driftsadkomst osv. Videre bør det legges en plan for bruk/tilrettelegging av strøkslekeklassen.</li> </ul>	<p>20 meter fra senterlinje veg på Mæresmovegen. Dette fører til at det vil kreves støytiltak på fotballbanen, som vil fungere som boligfeltets strøkslekeklass. Det er tatt inn følgende rekkefølgebestemmelse i §9:</p> <p><i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal strøkslekeklass sør for krysset Arnstadåsen/Mæresmovegen sikres mot vegtrafikkstøy med støyskjerm slik at støynivåene kommer under anbefalte grenseverdier i tabell 2 i retningslinje T-1442/2021.</i></p>
<b>Naboer, lag og foreninger</b>		
<p>Skatval bondelag, 21.06.21</p>	<p>Selv om planområdet allerede er avsatt til boligformål i KPA, mener Skatval bondelag at det er gode grunner for at kommunen på nåværende tidspunkt kan velge å ikke bygge ned jordbruksarealer.</p> <p>Skatval Bondelag har følgende innspill til høringen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Område B3 består i sin helhet av fulldyrket jord og innmarksbeite og må tas ut av planen</li> <li>2. I område B1 er det ca 2,3 daa fulldyrket meget god matjord. Arealet med matjord må tas ut av planen</li> <li>3. I område B2 er det ca 2,7 daa matjord. Arealet med matjord må tas ut av planen</li> <li>4. Det må settes av tilstrekkelig buffersone mot jordbruksarealer. Områder opp mot planlagte boligfelt brukes i dag til aktiv beiting og Skatval Bondelag forventer at dette hensyntas gjennom i utbyggingsprosessen og utformingen av boligområdet</li> <li>5. Det må iverksettes tiltak som sikrer at overflatevann fra den nordlige delen av planområde ikke kan føre til oversvømmelser</li> </ol>	<p>Punkt 1: Område B3 kan tas ut av planen, men arealet må også tas ut av kommuneplanens arealdel dersom det skal sikres at det ikke blir utbygd til boligformål i fremtiden.</p> <p>Punkt 2-3: Område B1-2 anbefales ikke tatt ut av planområdet, da arealene er inneklemt mellom utbygd boligfelt og adkomstvegen til det planlagte boligfeltet.</p> <p>Områdene ligger allerede inne med formål framtidig boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og det kreves detaljreguleringsplan før det kan tillates å bygge ut område B1-B3.</p> <p>Punkt 4: Det er satt av buffersone mot jordbruksarealene i planforslaget.</p>

	<p>på tilstøtende dyrka mark pga kapasitetsbegrensninger i Drægsetelva.</p> <p>Skatval Bondelag ber om at Stjørdal kommune, i tråd med de nasjonale føringer om jordvern og i tråd med vedtatte landbruksplan, å bidra til at grunnlaget for videre utvikling av matproduksjonen i Stjørdal ikke blir redusert gjennom denne planprosessen.</p>	<p>Punkt 5: Det er satt inn kompensierende tiltak for å hindre økt avrenning fra planområdet som følge av utbygging av området. Se kommunedirektørens kommentar til innsigelse fra NVE.</p>
<p>Erika Arnoldsson, 28.05.21</p>	<p>Det er en dårlig fordeling av trafikkbildet å lede all trafikk til det nye boligfeltet via Mæresmovegen, framfor adkomst fra Åsvegen. Trafikkproblemet flyttes fra skolen og opp til kommunens fotballbane i Arnstadåsen. Planforslaget åpner for nesten en dobling av boliger som benytter Mæresmovegen. Sikker adkomst til fotballbanen i Mæresmovegen må rettes opp i før vegen belastes med mer trafikk. Det må i det minste ordnes en fotgjengerovergang til fotballbanen.</p>	<p>Etter at ny E6 er bygd kan det bli aktuelt å åpne opp for å sammenkoble Mæresmovegen og Åsvegen. Planforslaget legger opp til en mulig fremtidig sammenkobling, slik at dette ev. kan la seg gjøre i framtida.</p> <p>Det er lagt inn et rekkefølgekrav i planbestemmelsene §9 for å sikre at regulerte snarveger som leder til etablert fotgjengerovergang over Mæresmovegen blir ryddet og tilgjengeliggjort:  <i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal regulerte snarveger i reguleringsplan plan-ID 3-017 Arnstadåsen boligfelt som leder til fotgjengerovergang over Mæresmovegen sikres ryddet og tilgjengeliggjort.</i></p>
<p>Tore Tagseth, på vegne av Simen Salberg, 21.06.21</p>	<p>Ber om at planavgrensningen justeres, slik at deler av gnr. 40 bnr. 2, utgår fra planen for Øvre Arnstadåsen, se vedlagt kart. Vi har ellers ingen merknader til planen.</p>	<p>Tas til orientering. Regulering av deler av gnr. 40, bnr. 2 forhindrer ikke muligheten for fremtidig regulering av dette området.</p>
<p>Norsk Landbruksrådgivning, på vegne av Audun Kvål, 22.06.21</p>	<p>Det foreslås at ca. 10 daa av dyrkamark (fulldyrka areal og innmarksbeite) til Audun Kvål omreguleres til boligformål (område B3). Audun Kvål eier og driver gnr. 66/3. Dagens produksjon på driftsenheten er melkeproduksjon med ca. 190 tonn, ammekuproduksjon, samt kornproduksjon.</p> <p>En utvidelse av boligområdet kan medføre problematikk knyttet til husdyrgjødsel og støy.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Område B3 kan tas ut av planen, men arealet må også tas ut av kommuneplanens arealdel dersom det skal sikres at det ikke blir utbygd til boligformål i fremtiden.</p>

	<p>Brukerens klare ønske om at deler av hans eiendom ikke må innlemmes i en utvikling av tilliggende boligområde støttes av Norsk Landbruksrådgiving.</p>	
<p>Kjersti Rolfsnes Mjøen og Bjørn Lertrø, 24.06.21</p>	<p>Adkomstveg fra Rykkjasvegen bør vurderes på nytt. Ved å legge adkomst fra Rykkjasvegen har en også mulighet til en sammenkobling med E6/Åsvegen for avlastning av trafikken i Skatval sentrum. Mtp. pågående utbygging av E6 bør dette være et alternativ.</p> <p>I reguleringsplanen er adkomstveg til B4 lagt via Arnstadåsen. Vi har vanskelig å se hensikten med dette valget, når det istedet kunne brukt samme adkomstveg som B7 og B8. En får også en bedre utnyttelse av B4, med sørvendt tomt. Det fører til mer trafikk i Arnstadåsen som er belastet fra før, og som ikke bør forlenges ytterligere.</p> <p>Eksisterende veinett må utbedres dersom adkomstveg blir via Mæresmovegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Krysset Mæresmovegen/Skatvalsvegen (fv6812).</li> <li>- Fotgjengerovergang i krysset Mæremovegen/Nils Lykkes veg.</li> <li>- Krysset Mæresmovegen/Slottsvegen.</li> <li>- Krysset Mæresmovegen/Arnstadåsen og fotballbanen.</li> </ul> <p>Det går ikke fram av reguleringsplanen hvor o_SGS1 er.</p>	<p>Det er vurdert at adkomstveg fra Rykkjasvegen gir for store tap av jordbruksarealer som er regulert til landbruksformål (LNFR) i kommuneplanens arealdel.</p> <p>Planforslaget legger til rette for en mulig sammenkobling av Mæresmovegen/Åsvegen mot E6 i fremtiden. Dette krever at ny E6-trase er tatt i bruk, og en oppgradering av Åsvegen med bedre vegstandard.</p> <p>Det skal anlegges gang- og sykkelveg mellom Mæresmovegen og Åsvegen som gir trygg og kort skoleveg og adkomst til Skatval sentrum for myke trafikanter.</p> <p>Arnstadåsen er regulert som en overordnet boliggate, jf. Statens vegvesens håndbok N100. Veggen har en del direkteadkomster, men er godt dimensjonert for å håndtere en økning på inntil 5 boenheter som planforslaget tilrettelegger for.</p> <p>Det er lagt inn et rekkefølgekrav i planbestemmelsene §9 for å sikre at regulerte snarveger som leder til etablert fotgjengerovergang over Mæresmovegen blir ryddet og tilgjengeliggjort:  <i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal regulerte snarveger i reguleringsplan plan-ID 3-017 Arnstadåsen boligfelt som leder til fotgjengerovergang over Mæresmovegen sikres ryddet og tilgjengeliggjort.</i></p> <p>Øvrige punkter angående trafikkforhold i Mæresmovegen er knyttet til drift og vedlikehold, og er ikke forholdsmessig å sette som krav i reguleringsplan.</p>

<p>Fredrik Fredriksen og Julie Barstrand, 24.06.21</p>	<p>Opplever at Mæresmovegen har nådd bristepunktet hva gjelder støy, trafikk og trafiksikkerhet.</p> <p>Vil det ikke være en mer fornuftig og langsiktig løsning å utbedre Åsveien med ny atkomst fra E6?</p> <p>Det nye boligfeltet må planlegges med påkobling til Åsveien og aller helst med mål om oppgradering av denne. Slik fordeles trafikkbyrden jevnt, og man kan samtidig legge til rette for fremtidig boligutvikling som gir tryggere og triveligere bomiljø. Med ny atkomst kunne trolig trafikken avtatt noe og fordelt belastningen mer jevnt utover Skatval.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Planforslaget legger til rette for en mulig sammenkobling av Mæresmovegen/Åsvegen mot E6 i fremtiden. Dette krever at ny E6-trase er tatt i bruk, og en oppgradering av Åsvegen med bedre vegstandard.</p>
<p>Trond Andersen, 25.06.21</p>	<p>I reguleringsplanen kommer det tydelig frem at all trafikkert ferdsel planlegges i Mæresmovegen, noe som vil gå på bekostning av de som bor i dette området. Stikkord: trafiksikkerhet, støy, trivsel, bomiljø.</p> <p>Dersom denne reguleringsplanen blir godkjent, vil det være vesentlig viktig å planlegge støyreducerende samt konsekvensreducerende tiltak som tar for seg demping av trafikkstøy, i form av støyskjermer langs Mæresmovegen.</p> <p>Det er ønskelig med en nøye redegjørelse vedrørende trafiksikkerhet og kjøreadkomst, der det blir vurdert andre alternative løsninger enn Mæresmovegen, før dette blir realisert samt vedtatt.</p> <p>Det må også utføres en mer konkretisert ROS-analyse som tar for seg de psykososiale ringvirkningene når det kommer til denne reguleringsplanen.</p> <p>Til sist bør det utarbeides flere forslag for hovedvei til det planlagte byggefeltet, der det utarbeides en ulempeanalyse og en formålsanalyse som vil vise hva Arnstadåsen er mest tjent med, samt hva som vil være til minst sjenanse for bomiljøet.</p>	<p>Krav om støyskjerming av eksisterende boliger slår inn når det gjennomsnittlige støynivået innendørs over døgnet overskrider 42 dB <math>L_{pAeq,24h}</math>. I så tilfelle skal det gjennomføres tiltak etter § 5-9, jf. Forurensningsforskriften § 5-4.</p> <p>Lekeplasser skal være skjermet mot støy jf. «T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Det vil kreves støytiltak på fotballbanen sør for krysset Mæresmovegen/Arnstadåsen. Det er tatt inn følgende rekkefølgebestemmelse i §9:  <i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal strøkslekeplass sør for krysset Arnstadåsen/Mæresmovegen sikres mot vegtrafikkstøy med støyskjermer slik at støynivåene kommer under anbefalte grenseverdier i tabell 2 i retningslinje T-1442/2021.</i></p> <p>Alternative adkomstmuligheter er vurdert, se vedlegg <i>Utredning av adkomstløsninger</i>, datert 21.08.2019.</p> <p>Planforslaget legger til rette for en mulig sammenkobling av Mæresmovegen/Åsvegen mot E6 i fremtiden. Dette krever at ny E6-trase er tatt i bruk, og en oppgradering av Åsvegen med bedre vegstandard.</p>

<p>Styret i Arnstadåsen vel, 25.06.21</p>	<p>Rekkefølgekrav i KPA: <i>Utbygging av B19, utvidet byggeområde Arnstadåsen, i Skatval kan ikke finne sted før det foreligger tilfredsstillende vannforsyning og avløpsløsning for Skatval, samt opparbeidet samlevei Mæresmovegen og opprustet Åsvegen med separat gang- og sykkelvei.</i> Samtidig vedtok kommunestyret en linje for "Framtidig samleveg" fra Mæresmovegen nordøst mot Åsvegen, samt en linje "Fremtidig gang/sykkelveg" sørøst mot Åsvegen retning skole/togstasjon. Bestemmelsen og linjene har åpenbar sammenheng. Kravet om opparbeiding og sammenkobling med Åsveien ivaretar hensynet til sikkerhet, forurensning, støy og trafikk. Både plankart og planbestemmelser er juridisk bindende.</p> <p>Den bestilte rapporten om adkomstløsninger ble levert til kommunen 21. august 2019. I rapporten står det at rådmannen tolker "den illustrerte sammenkoblingen i KPA mellom Mæresmovegen/Åsvegen dit hen at det skal opprettes nytt kryss mellom disse vegene". Likevel konkluderer rapporten med at denne løsningen er uaktuell.</p> <p>24. september 2019, behandlet Utvalg Plan og Miljø en sak kalt "3-048 Øvre Arnstadåsen boligområde Avklarende prosessuelt vedtak – Foreslått adkomstløsning". Vedtaket var kortfattet "Komite plan gir sin tilslutning til foreslått adkomstløsning for Øvre Arnstadåsen boligområde." Basert på saksfremlegget ser dette ut til å innebære at komiteen godkjenner at plankonsulent bare skal utrede løsningen med Mæresmovegen, uten sammenkobling mot Åsvegen. Vedtaket 24. september 2019 fremstår svært underlig, da det tilsynelatende er i strid med kommunestyrets vedtak om planprogram, og dessuten mangler grunnlag i loven.</p> <p>Kommuneplanens arealdel antok at det skulle bygges omtrent 60 nye boliger i felt B19. Tallet er et signal om hvor mye trafikk kommunen mente ville utløse behov for ny/endret adkomst. Likeså ble</p>	<p>Kommunedirektøren mente at rekkefølgekravet i kommuneplanens arealdel var uklart, og det ble bestemt at det skulle utarbeides et planprogram for denne planen som skulle ta stilling til adkomstspørsmålet og trafikkforhold før forslagsstiller fikk gå videre med planarbeidet.</p> <p>Det avklarende prosessuelle vedtaket ble behandlet i komite plan for å få en tilbakemelding fra komiteen angående utredningen av adkomstveg på et tidlig tidspunkt i planprosessen, og et politisk klarsignal til å begynne å utarbeide et planforslag med adkomstløsning i tråd med anbefalingen i utredningen. Det avklarende prosessuelle vedtaket er ikke bindende for endelig beslutning av adkomstløsning eller planforslaget for øvrig.</p> <p>Trafikkmengdene som genereres etter at boligfeltet er ferdig utbygd vil ikke overskride anbefalingene i Statens vegvesens håndbok for veg- og gateutforming (N100): Lokale veier (L1), herunder samlevei, skal ikke overstige 1500 biler i døgnet. Ferdig utbygd vil samlet ÅDT (årsdøgntrafikk) ligge på ca. 1200 (eksisterende og maks. fremtidig utbygging i Arnstadåsen).</p> <p>Trafikkbelastningen kan etter hvert bli mer fordelt. Planforslaget legger opp til en mulig framtidig sammenkobling mellom Mæresmovegen og Åsvegen, mot dagens E6. Det er ikke ønskelig med økt trafikk sørover langs Åsvegen, som forbeholdes gående og syklende, samt beboerne langs vegstrekningen. Foreslått vegløsning for kjørende via Mæresmovegen, og ikke Åsvegen, er i overensstemmelse med Statens vegvesens innspill. Med omlegging av E6-trafikken vil en forbindelse mellom Arnstadåsen og dagens E6 via Åsvegen framstå mindre krevende, men sammenkoblingen bør ikke realiseres før ny E6 er klar. En sammenkobling forutsetter vesentlig utbedring av nåværende vegstandard i Åsvegen.</p>
---	--	---

	<p>planprogrammet vedtatt med en forutsetning om 50-60 boenheter. Utredningen av adkomstløsninger (august 2019) brukte samme beregningsgrunnlag. Planforslaget tilsier derimot minimum 72 og opptil 118 enheter, som i praksis vil innebære nær 100 % økning av trafikkmengden. Uansett om tidligere utredninger og vurderinger i seg selv er adekvate, er de nå lite relevante: Behovet for utbedret atkomst er betydelig større.</p> <p>Forslaget er i strid med kommuneplanens arealdel, og må derfor avvises.</p>	<p>Gang- og sykkelveg mellom Åsvegen og Mæresmovegen er et vesentlig plangrep for å ivareta trafiksikkerheten for myke trafikanter. Intensjonen har vært at Mæresmovegen skal opparbeides som samlevei og at Åsvegen skal prioriteres for gående og syklende, med særlig hensyn til barnehage og skoleelever.</p> <p>Statlige planretningslinjer og regional plan for utvikling krever en høy utnyttelse av nye boligområder. I tråd med dette er det satt krav om minimum og maksimum antall boligtomter innenfor hvert delfelt.</p>
<p>Gard Ommedal og Eli Bromseth, 27.06.21</p>	<p>Med en om lag 100% økning i trafikk i forhold til det som lå til grunn for vurderingen av adkomstløsninger, kan ikke vi forstå annet enn at hele vurderingen må gjøres på nytt.</p> <p>Det som forundrer oss i denne sammenhengen er at planbeskrivelsen utelater beboere i Hesttrøa (og øvrige husstander som grenser til Mæresmovegen) i sin avgrensning av støyutredning. Dette er helt uakseptabelt. Som beboer i Hesttrøa og med Mæresmovegen som «nærmeste nabo» burde det være selvsagt at vi ble inkludert. Det kan for øvrig se ut som at støyutredningen som legges til grunn er en antatt vurdering av støy etter at utbyggingen er ferdig. Vi mener at vurderingen må bygge på og også inkludere den mengden støy og forurensning hele perioden med utbygging vil innebære.</p> <p>I sammenheng med punktet over må vi også spesielt vie sikkerhet et eget avsnitt. Skolebarn i hele dagens eksisterende boligområde må i dag krysse Mæresmovegen til og fra skolen. Dette i seg selv synes vi er en ganske klar indikasjon på at valg av adkomstvei til Øvre Arnstadåsen bør legges inn f.eks. fra Rykkja.</p>	<p>Krav om støyskjerming av eksisterende boliger slår inn når det gjennomsnittlige støynivået innendørs over døgnet overskrider 42 dB <math>L_{pAeq,24h}</math>. I så tilfelle skal det gjennomføres tiltak etter § 5-9, jf. Forurensningsforskriften § 5-4.</p> <p>Det er krav om plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen, § 2.9, og at grenseverdiene i «retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen», T-1442/2021, og luftkvalitetsgrenser angitt i «Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging», T-1520, skal tilfredsstilles. Det skal vurderes om lastebiler og anleggsmaskiner til og fra anleggsområde skal tidsbegrenses utenfor tidsrommet da skolebarn ferdes til og fra skolen.</p> <p>Det skal anlegges gang- og sykkelvegforbindelse mellom Mæresmovegen og Åsvegen som gir trygg og kort skoleveg og adkomst til Skatval sentrum for myke trafikanter.</p> <p>Se kommunedirektørens kommentar til innspill over.</p>

	<p>En gang- og sykkelvei fra det nye boligfeltet vil være naturlig å legge via dagens felt og inn til Åsvegen, siden dette er en sikker og naturlig rute for fotgjengere og syklister som skal til skole/butikk/jernbanestasjon.</p> <p>Kommunestyret har senest i 2017 bekreftet at utbygging av Øvre Arnstadåsen krever bedre adkomst enn dagens veinett kan tilby. Administrasjonen har hatt samme oppfatning. Utførende plankonsulent har likevel sett bort fra bestemmelsene i kommuneplanen, og kommunens innspill. Planforslaget innebærer dermed nedprioritering av hensynet kommuneplanen skal ivareta – trafikkavvikling, sikkerhet for myke trafikanter, støy, forurensing og andre miljøfaktorer. Forslaget er i strid med kommuneplanens arealdel, og må derfor avvises.</p>	
<p>Lene Kristensen, 27.06.21</p>	<p>Det er særdeles viktig at man tar hensyn til det nåværende bomiljøet som allerede er etablert i Arnstadåsen.</p> <p>Mæresmovegen er tenkt som eneste adkomstveg. Dette er uheldig for barn, da det ikke eksisterer noen form for overgangsfelt eller undergang til nevnte fotballbane.</p> <p>Beboere langs Mæresmovegen har allerede uttrykt bekymring på nåværende trafikkmengde, og flere boenheter vil på ingen måte lette denne utfordringen. Det er viktig at kommunen ser på alternative løsninger for adkomst til de nye boligene for å fordele trafikkbelastningen. Undertegnede foreslår å vurdere Åsveien som ferdselsvei for nye boenheter. En direkte åre fra E6 er også et alternativ, men dette krever vesentlig utbedring av nåværende vei, da det er en populær turvei for gående.</p>	<p>Planforslaget legger til rette for en mulig sammenkobling av Mæresmovegen/Åsvegen mot E6 i fremtiden. Dette krever at ny E6-trase er tatt i bruk, og en oppgradering av Åsvegen med bedre vegstandard. Det er ikke ønskelig å sammenkoble vegene for bilkjøring sørover i Åsvegen. Denne snarvegen forbeholdes gående og syklende, samt eksisterende beboere langs denne parsellen av Åsvegen.</p> <p>Det er etablert fotgjengerovergang til fotballbanen. Denne er i lite bruk, som kan skyldes at regulerte snarveger som leder til fotgjengerovergangen er igjengrodd og delvis bebygd (postkassestativ, søppelstativ o.l.). Dette vil kommunen rydde opp i, og det er knyttet et rekkefølgekrav til dette: <i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal regulerte snarveger i reguleringsplan plan-ID 3-017 Arnstadåsen boligfelt som leder til fotgjengerovergang over Mæresmovegen sikres ryddet og tilgjengeliggjort.</i></p>
<p>Lars Settemsdal, Marte Bjørnelv, Sigrid Bjørnelv og</p>	<p>Vi mener planforslaget er i strid med kommuneplanens arealdel (2013-2022), og bygger på ufullstendig/feil grunnlag. Planforslaget tar heller ikke tilstrekkelig hensyn til konsekvensene når det gjelder</p>	<p>Se kommunedirektørens kommentar til innspill fra Styret i Arnstadåsen vel.</p>



<p>Bjørn Bjørnelv, 28.06.21</p>	<p>trafikksikkerhet og støy for beboerne langs den foreslåtte adkomstvegen til boligområdet.</p> <p>Da kommuneplanens arealdel ble vedtatt, satte kommunestyret følgende krav i punkt 1.2.1: <i>Utbygging av B19, utvidet byggeområde Arnstadåsen, i Skatval kan ikke finne sted før det foreligger tilfredsstillende vannforsyning og avløpsløsning for Skatval, samt opparbeidet samlevei Mæresmovegen og opprustet Åsvegen med separat gang- og sykkelvei.</i></p> <p>Samtidig vedtok kommunestyret en linje for «framtidig samleveg» fra Mæresmovegen nordøst mot Åsvegen, samt en linje «framtidig gang/sykkelveg» sørøst mot Åsvegen retning skole/togstasjon. Det er åpenbart sammenheng mellom bestemmelsen og de inntegnede linjene.</p> <p>Kravet om opparbeiding og sammenkobling med Åsvegen ivaretar hensynet til sikkerhet, forurensning, støy og trafikk. Både plankart og planbestemmelser er juridisk bindende.</p> <p>Planprogrammet ble vedtatt av kommunestyret 20. juni 2019 (sak 48/2019), og inneholdt krav om videre utredning av adkomst, bl.a. via Rykkjasvegen og Mæresmovegen/Åsvegen. Kommunestyret krevde dessuten i vedtakets punkt to utredning av vegforbindelse østover til dagens E6: I tillegg til rådmannens anbefalinger for vegforbindelse til Øvre Arnstadåsen boligområde ønsker komite plan å utrede en vegforbindelse østover til dagens E6.</p> <p>Den bestilte utredningen om adkomstløsninger ble levert til kommunen allerede 21. august 2019. I rapporten står det at rådmannen tolker «den illustrerte sammenkoblingen i KPA mellom Mæresmovegen/Åsvegen dithen at det skal opprettes nytt kryss mellom disse vegene». Likevel konkluderer rapporten med at denne løsningen er uaktuell. Ifølge planforslaget diskuterte plankonsulent og kommunens administrasjon adkomstløsninger i et møte 27. august</p>	
-------------------------------------	---	--

	<p>2019. Kort tid senere, 24. september 2019, behandlet Utvalg Plan og Miljø en sak kalt «3-048 Øvre Arnstadåsen boligområde Avklarende prosessuelt vedtak – Foreslått adkomstløsning». Vedtaket var svært kortfattet: «Komite plan gir sin tilslutning til foreslått adkomstløsning for Øvre Arnstadåsen boligområde». Basert på saksfremlegget ser dette ut til å innebære at utvalget godkjenner at plankonsulent bare skal utrede løsningen med Mæresmovegen som adkomstveg, uten sammenkobling mot Åsvegen. Vedtaket 24. september 2019 fremstår svært underlig, da det tilsynelatende er i strid med kommunestyrets vedtak om planprogram, og dessuten mangler grunnlag i loven. Det er også svært overraskende at dette vedtaket er ikke nevnt med ett ord i planforslaget. I planforslaget (planbeskrivelsen) er planbestemmelsen om sammenkobling nevnt, men avvises på grunn av begrensning av trafikk til E6 via Åsvegen. Sakspapirene om planforslaget nevner bestemmelsen, men viser til at forslaget bygger på planprogrammet. Begge argumenter/begrunnelser er uholdbare. Planforslaget er dermed i strid med kommuneplanen.</p> <p>I planforslaget heter det at det ikke er ønskelig med økt trafikk fra Åsvegen ut på nåværende E6 før ny E6 er åpnet for trafikk. Dersom dette fortsatt skal være førende, er den eneste logiske konklusjonen at den storstilte utbyggingen av Øvre Arnstadåsen boligområde må vente til tilfredsstillende adkomstløsning er på plass. Ifølge Nye Veier vil hele strekningen E6 fra Kvithammer til Åsen stå ferdig om få år (2025/2026). Dette vil dermed ikke medføre vesentlig utsettelse av utbyggingen i Øvre Arnstadåsen. Veid opp mot ulempene for oss som vil måtte leve med konsekvensene av en dobling i trafikken langs Mæresmovegen, framstår en slik utsettelse som bagatellmessig.</p>	
<p>Trine Pynten og Jens Kristian Pynten, 28.06.21</p>	<p>Utredninger som er utført i forbindelse med planforslaget er for dårlig gjennomført, spesielt med tanke på støy og trafikk ved foreslått trase for tilkomst til boligområdet.</p>	<p>Krav om støyskjerming av eksisterende boliger slår inn når det gjennomsnittlige støynivået innendørs over døgnet overskrider 42 dB <math>L_{pAeq,24h}</math>. I så tilfelle skal det gjennomføres tiltak etter § 5-9, jf. Forurensningsforskriften § 5-4.</p>

	<p>Det er ikke gjort noen vurderinger på ny klassifisering av støysoner langs Mæresmovegen og for eksisterende boliger. Ihht utførte støyberegninger i planforslaget, vil flere av eksisterende boliger lags Mæresmovegen havne i gul støysoner, og noen muligens i rød støysoner.</p> <p>I støyutredningene er det heller ikke tatt med vurdering av støy fra anleggstrafikk, som kan anses å være betydelig i anleggsperioden.</p> <p>I planen er det ikke stilt noen krav til utbygger om støyreducerende tiltak langs Mæresmovegen, men kun beskrevet at dette bør gjøres. Dette må være et KRAV.</p> <p>Det burde stilles krav til at det skal utføres en ny støyutredning som hensyntar overnevnte forhold, dette spesielt med tanke på innvirkningen støy har på de som allerede bor i området.</p> <p>Det må stilles krav til utbygger for utbedring av Mæresmovegen og avbøtende tiltak for å bedre trafiksikkerheten her, også i anleggsperioden.</p> <p>Argumentene for å ikke benytte andre foreslåtte trasevalg for tilkomst til det nye boligområdet er enten begrunnet med høye kostnader eller bevaring av landbruksareal. Det er selvsagt viktig å bevare landbruksareal så langt det er mulig, men jeg synes det er hårreisende at dette skal gå foran det å gi barna våre en trygg skolevei.</p> <p>Vi mener at trasevalg med tilkomst fra E6 og via Åsveien er det beste alternativet. Utbygging av det nye boligområdet vil mest sannsynlig ikke ferdigstilles før ny E6 er ferdig, og da vil avkjøring fra nåværende E6 ikke lengre være noe problem. Da vil vi beholde en trygg skolevei og unngå en økning av trafikk også gjennom Skatval sentrum.</p>	<p>Lekeplasser skal være skjermet mot støy (jf. T-1442/2021), og med økt vegtrafikkstøy vil det kreves støytiltak på fotballbanen sør for krysset Mæresmovegen/Arnstadåsen. Det er tatt inn følgende rekkefølgebestemmelse i §9:</p> <p><i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal strøkslekeplass sør for krysset Arnstadåsen/Mæresmovegen sikres mot vegtrafikkstøy med støyskjerm slik at støynivåene kommer under anbefalte grenseverdier i tabell 2 i retningslinje T-1442/2021.</i></p> <p>Det er krav om plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen § 2.9, og at grenseverdiene i retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2021, og luftkvalitetsgrenser angitt i Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520, skal tilfredsstilles, §2.8. Planen skal vise riggområde, og i tillegg redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Det skal vurderes om lastebiler og anleggsmaskiner til og fra anleggsområde skal tidsbegrenses utenfor tidsrommet da skolebarn ferdes til og fra skolen.</p> <p>Trafikkmengdene som genereres etter at boligfeltet er ferdig utbygd vil ikke overskride anbefalingene i Statens vegvesens håndbok for veg- og gateutforming (N100): Lokale veier (L1), herunder samlevei, skal ikke overstige 1500 biler i døgnet. Ferdig utbygd vil samlet ÅDT (årsdøgnetrafikk) ligge på ca. 1200 (eksisterende og maks. fremtidig utbygging i Arnstadåsen).</p> <p>Trafikkbelastningen kan etter hvert bli mer fordelt. Planforslaget legger opp til en mulig framtidig sammenkobling mellom Mæresmovegen og Åsvegen, mot dagens E6. Det er ikke ønskelig med økt trafikk sørover langs Åsvegen, som forbeholdes gående og syklende, samt beboerne</p>
--	---	---

	<p>Det stilles lite krav til kostnadsdrivende tiltak for utbygger, fremfor tryggheten og livskvaliteten til beboerne i Arnstadåsen.</p>	<p>langs vegstrekningen. Foreslått vegløsning for kjørende via Mæresmovegen, og ikke Åsvegen, er i overensstemmelse med Statens vegvesens innspill. Med omlegging av E6-trafikken vil en forbindelse mellom Arnstadåsen og dagens E6 via Åsvegen framstå mindre krevende, men sammenkoblingen bør ikke realiseres før ny E6 er klar. En sammenkobling forutsetter vesentlig utbedring av nåværende vegstandard i Åsvegen.</p> <p>Gang- og sykkelveg mellom Åsvegen og Mæresmovegen er et vesentlig plangrep for å ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter. Intensjonen har vært at Mæresmovegen skal opparbeides som samlevei og at Åsvegen skal prioriteres for gående og syklende, med særlig hensyn til barnehage og skoleelever.</p>
<p>Kurt Amundsen og Marit Heier Amundsen, 28.06.21</p>	<p>Vi mener at antall boenheter bør reduseres betraktelig, ned mot skissert antall på 60 boenheter.</p> <p>Feltet B3 ligger i sin helhet på dyrkamark og beitemark, og bør etter vår mening trekkes helt ut av disse planene. Dette vil redusere negative påvirkninger på eksisterende boliger, samt bedre sikt og boforhold for B10 og B11. Hvor ytterligere reduksjon i antall boenheter bør foretas er ikke like åpenbart, men fjerning av f.eks. B15, B1, B2 og B4, og reduksjon i B14, mener vi bør vurderes.</p> <p>Prinsippene i SVVs håndbok N100 bør også gjelde for eksisterende veger som belastes med trafikk fra det nye boligområdet. De første 150 meterne av Mæresmovegen fra kryss ved Skatvalsvegen har mer enn 10 % stigning, og dessuten både kryss og avkjørsler. Vegen er ca. 6 m bred. I henhold til SVVs håndbok N100 skal kjørefeltbredde for hovednett være 3,00 m ved fartsgrense 40 km/t. Det skal også legges til en kantsteinsklaring på 0,25 m der kjørefelt ligger inntil kantstein, det er det ikke i nedre del av Mæresmovegen. Nå legges det opp til mange år</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Planområdet ligger sentralt på Skatval, og det er begrensede muligheter for videre utviklingsgrep i Skatval sentrum uten at det blir meget krevende jordvernspørsmål. Det er derfor viktig at det husholderes godt med arealene innenfor slike planavklarte områder.</p> <p>Område B3 kan tas ut av planen, men arealet må også tas ut av kommuneplanens arealdel dersom det skal sikres at det ikke blir utbygd til boligformål i fremtiden. Område B1-2 mener kommunedirektøren at bør beholdes, fordi dette er inneklemt areal som blir vanskelig å drifte som landbruksareal.</p>

	<p>med anleggsmaskiner og lastebiler, da er kravet til kjørefeltbredde 3,25 meter, det er det i alle fall ikke dimensjonert for.</p> <p>Det er gjort en beregning av dagens ÅDT i bl.a. Mæresmovegen på 554 passeringer, det er ikke gjort noen målinger. Det er grunn til å tro at beregningen, med 4,5 tur per bolig per dag, er for lav.</p> <p>Det er stor slitasje på nedre del av Mæresmovegen allerede. Asfalthull må etterfylles av kommunen flere ganger årlig. På vinterstid har biler ofte problemer med å komme opp og ned bakken på trafiksikkert vis, på grunn av stor stigning og vegkurvatur.</p> <p>Langs Mæresmovegen er både krysset med Damveien og Arnstadåsen problematiske. Her skjer det stadig nestenulykker og av og til kollisjoner på grunn av dårlig sikt, høy hastighet og manglende overholdelse av vikeplikt.</p> <p>I krysset ved Arnstadåsen er det i tillegg mange skolebarn som krysser over mot fotballbanen, både på veg til og fra skolen og på fritida. Her mangler det fotgjengerovergang. Med økt trafikk både med personbiler og anleggstrafikk vil risikoen for at det smeller skikkelig, med personskaade, øke betraktelig.</p> <p>Vi mener at anleggstrafikk må føres ut til E6 via Åsvegen, ikke langs Mæresmovegen. Da unngår man overbelastning på Mæresmovegen, og unngår tungrtransport gjennom sentrum, forbi skole og butikk. Det må gjennomføres ny dialog med SVV for å føre midlertidig anleggstrafikk ut til E6 denne vegen. Når E6 legges om bør det også kunne være mulig å få tillatelse til å føre persontrafikk den vegen også. Om ikke annet må det stilles rekkefølgekrav om at sammenkobling til Åsvegen og trafikk ut mot E6 må etableres, så snart E6 legges om i tunnel gjennom Forbordfjell.</p>	<p>Kommunedirektøren ser at utfordringene som nevnes med Mæresmovegen stort sett er knyttet til drift og vedlikehold, som ikke kan kreves utbedret gjennom rekkefølgekrav i en reguleringsplan.</p> <p>Det er etablert fotgjengerovergang like ved krysset Arnstadåsen/Mæresmovegen, og kommunedirektøren ser det ikke nødvendig å anlegge en til akkurat i krysset. Det er regulerte snarveger som leder til fotgjengerovergangen, men de er igjengrodde og delvis bebygde (postkassestativ, søppelstativ o.l.). Dette vil kommunen rydde opp i, og det er knyttet et rekkefølgekrav til dette: <i>-Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for første byggetrinn skal regulerte snarveger i reguleringsplan plan-ID 3-017 Arnstadåsen boligfelt som leder til fotgjengerovergang over Mæresmovegen sikres ryddet og tilgjengeliggjort.</i></p> <p>Det er krav om plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen § 2.9. Planen skal vise riggområde, og i tillegg redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Det skal</p>
--	---	--

	<p>Krav til slukkevannskapitet (20 l/s) skal være dokumentert tilfredsstillende. Dette må være et krav som må innfris før rammetillatelse gis, hvis det ikke må dokumenteres før brukstillatelse er det for seint å gjøre noe med det. Det må dokumenteres med modellering av ledningsnett, og eksisterende Arnstadåsen boligfelt må sees i sammenheng med Øvre Arnstadåsen. Det er fordelaktig for en tryggere og bedre vannforsyning om vannledningene etableres med to tilknytningspunkter, som en ringledning, for eksempel i kummen mellom Åsvegen og Mæresmovegen i tillegg til kummen som skissert i planbeskrivelsen (gnr.64/bnr.3). Forsyningssikkerheten ved strømutfall er likevel ikke bedret, dette gjøres bare ved å etablere høydebasseng. Kommunen har en gylden mulighet til å stille krav om høydebasseng gjennom utbyggingsavtale eller i reguleringsbestemmelser.</p> <p>Det stemmer at kapasiteten for å rense spillvann fra Skatval er betydelig bedret med pumpeledning til SARA. Men er det gjort noen vurderinger av kapasiteten på ledningsnett der spillvannet skal kobles til? Eksisterende ledningsnett har dimensjon på 160 mm, dette er minimumsdimensjon på kommunale spillvannsledninger i Stjørdal kommune. Er det gjort vurderinger av om dette er tilstrekkelig for 180 boliger fra Arnstadåsen pluss deler av Reitanfeltet og Fasteraunet?</p> <p>I reguleringsbestemmelsene kap. 2.9 er det angitt at: «Bratte skråninger, skrenter og stup må gis permanent tilstrekkelig sikring, som gjennomføres samtidig med ferdigstilling av utbyggingstiltakene.» Vi mener det ikke går entydig fram når sikringstiltak skal være på plass, og mener det må være før det gis brukstillatelse på første boenhet, og at dette må inn som et krav i rekkefølgebestemmelsene.</p> <p>For å bedre sikten ned mot fotgjengerkryssingen mener vi at svingen ovenfor bør rettes ut, og fotgjengerkryssingen flyttes opp til ca. midt mellom svingene ovenfor og nedenfor, som skissert med rødt i figur 1</p>	<p>vurderes om lastebiler og anleggsmaskiner til og fra anleggsområde skal tidsbegrenses utenfor tidsrommet da skolebarn ferdes til og fra skolen.</p> <p>Brannpumper vil bli installert i ny vannpumpestasjon for at slukkevannskapiteten skal være ivaretatt. Ny og større vannledning blir lagt til det nye feltet, og vannledningene i Mæresmovegen og Arnstadåsen blir koblet på den nye ledningen, slik at de fleste hovedledninger for vann i Arnstadåsen skal bli ringledninger.</p> <p>Høydebasseng er i fremtidsplanene.</p> <p>Det er rekkefølgekrav for slukkevannskapitet: - <i>Før brukstillatelse gis for nye boliger skal krav til slukkevannskapitet (20 l/s) være dokumentert tilfredsstillende.</i></p> <p>Det etableres ny spillvannsledning, som (nesten) alle i det nye feltet, med unntak av 6-8 boliger, skal kobles opp mot.</p> <p>Bestemmelsen om sikring av bratte skråninger, skrenter og stup § 2.9 er revidert og det er lagt til rekkefølgekrav i § 9 som sikrer det bedre: - <i>Før brukstillatelse gis for nye boliger i et delområde, skal sikringsarbeid av bratte skråninger, skrenter og stup innenfor området og tilgrensende områder være gjennomført.</i></p>
--	---	--

	<p>(se vedlagt høringsuttalelse). Ideelt sett burde denne strekningen kunne blitt markert med gjennomkjøring forbudt, og kun kjøring til eiendommene på Fasteraunet. Dette forutsetter at Mæresmovegen knyttes til Åsvegen, med gjennomkjøring til E6 når den deklassifiseres.</p> <p>Vi gjør oppmerksom på at det er feil i kartet over turplasser figur 2. Vi har markert 2. klasseplassen med rød prikk. 3. klasseplassen er registrert som 2. klasseplass i figur 9 i planbeskrivelsen (se vedlagt skisse).</p>	
<p>Eivind Junker, 29.06.21</p>	<p>Rekkefølgekrav i KPA: <i>Utbygging av B19, utvidet byggeområde Arnstadåsen, i Skatval kan ikke finne sted før det foreligger tilfredsstillende vannforsyning og avløpsløsning for Skatval, samt opparbeidet samlevei Mæresmovegen og opprustet Åsvegen med separat gang- og sykkelvei.</i> Samtidig vedtok kommunestyret en linje for "Framtidig samleveg" fra Mæresmovegen nordøst mot Åsvegen, samt en linje "Fremtidig gang/sykkelveg" sørøst mot Åsvegen retning skole/togstasjon. Bestemmelsen og linjene har åpenbar sammenheng. Kravet om opparbeiding og sammenkobling med Åsveien ivaretar hensynet til sikkerhet, forurensning, støy og trafikk. Både plankart og planbestemmelser er juridisk bindende.</p> <p>Den bestilte rapporten om adkomstløsninger ble levert til kommunen 21. august 2019. I rapporten står det at rådmannen tolker "den illustrerte sammenkoblingen i KPA mellom Mæresmovegen/Åsvegen dit hen at det skal opprettes nytt kryss mellom disse vegene". Likevel konkluderer rapporten med at denne løsningen er uaktuell.</p> <p>24. september 2019, behandlet Utvalg Plan og Miljø en sak kalt "3-048 Øvre Arnstadåsen boligområde Avklarende prosessuelt vedtak – Foreslått adkomstløsning". Vedtaket var kortfattet "Komite plan gir sin tilslutning til foreslått adkomstløsning for Øvre Arnstadåsen boligområde." Basert på saksfremlegget ser dette ut til å innebære at komiteen godkjenner at plankonsulent bare skal utrede løsningen med</p>	<p>Se kommunedirektørens kommentar til innspill fra Styret i Arnstadåsen vel.</p>

	<p>Mæresmovegen, uten sammenkobling mot Åsvegen. Vedtaket 24. september 2019 fremstår svært underlig, da det tilsynelatende er i strid med kommunestyrets vedtak om planprogram, og dessuten mangler grunnlag i loven.</p> <p>Kommuneplanens arealdel antok at det skulle bygges omtrent 60 nye boliger i felt B19. Tallet er et signal om hvor mye trafikk kommunen mente ville utløse behov for ny/endret adkomst. Likeså ble planprogrammet vedtatt med en forutsetning om 50-60 boenheter. Utredningen av adkomstløsninger (august 2019) brukte samme beregningsgrunnlag. Planforslaget tilsier derimot minimum 72 og opptil 118 enheter, som i praksis vil innebære nær 100 % økning av trafikkmengden. Uansett om tidligere utredninger og vurderinger i seg selv er adekvate, er de nå lite relevante: Behovet for utbedret atkomst er betydelig større.</p> <p>Forslaget er i strid med kommuneplanens arealdel, og må derfor avvises.</p>	
<p>Åshild Fiskvik Bye, 29.06.21</p>	<p>Det er uheldige innkjøringer i disse områdene og i Skatval sentrum. Dette bør avvises før ny trafikkavvikling vurderes.</p> <p>Kommunestyret har senest 2017 bekreftet at utbygging av Øvre Arnstadåsen krever bedre adkomst enn dagens veinett kan tilby. Administrasjonen har hatt samme oppfatning. Utførende plankonsulent har likevel sett bort fra bestemmelsen i kommuneplanen, og kommunens innspill. Et «avklarende prosessuelt vedtak» 24.09.2019 kan ha påvirket prosessen uheldig.</p> <p>Planforslaget innebærer dermed nedprioritering av hensynene kommuneplanen skal ivareta – trafikkavvikling, sikkerhet for myke trafikanter, støy, forurensning og andre miljøfaktorer.</p> <p>Forslaget er i strid med KPA, og må derfor avvises.</p>	<p>Se kommunedirektørens kommentar til innspill fra Styret i Arnstadåsen vel.</p>



<p>Jon Håvard Grønbeck, 29.06.21</p>	<p>Tegningene som ligger vedlagt dette forslaget til plan tas det ikke hensyn til silhuettvirkningen, det viser at åsen skal bebygges helt opp til toppen. Silhuettvirkningen bør motvirkes med at bebyggelsen på toppen av åsen fjernes til fordel for den skogen som allerede står der i dag. Det gjelder der feltene B4 og B11 er inntegnet.</p> <p>I eksisterende boligfelt er det belter på opptil 40 meter bredde med friområde. Disse friområdene ligger på høydedragene i det eksisterende feltet. Mange av boligene i eksisterende felt grenser derfor til et friområde med god størrelse. I planen som ligger foreslått er det kun satt av et 10 meter bredt belte med friområde mot eksisterende boligfelt. For å ivareta den gode bokvaliteten, og opplevelsen av at Arnstadåsen har en bebyggelse som følger terrenget bør det være et bredere belte med vegetasjon på toppen av åsen i grensen mellom nytt og gammelt felt.</p> <p>Det er ca 78 boenheter i Arnstadåsen i dag (egen opptelling på kart). I referat fra oppstartsmøte for denne planen er det skrevet at nytt felt skal ha 50-60 nye boenheter. Nå skrives det 72-118 enheter. Det er en økning av antall boenheter i Arnstadåsen med mellom 100% – 150% fra det som er i eksisterende felt. Det er også en 100% økning av antall boenheter bare i utviklingen av denne planen fra oppstart til nåværende fase. I forrige runde ble det sett på løsning av trafikksituasjon. Da var det satt 60 boenheter som dimensjonerende for valg av trafikkløsning – dette gir ikke rom for å øke til opptil 118 enheter!! Dette skulle tilsi at utbyggingen av feltet må nedskaleres.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Det stilles krav om skjøtselsplan for vegetasjon i planområdet, som skal vise hvilke trær og annen vegetasjon som skal ivaretas og hva som kan plantes. Denne skal godkjennes av Stjørdal kommune.</p> <p>Ihht. Vegvesenet håndbok for veg- og gateutforming (N100) bør lokale veier, herunder samlevei, ikke overstige 1500 biler i døgnet. Ferdig utbygd vil samlet ådt ligge på ca. 1200 (eksisterende og maks. fremtidig utbygging i Arnstadåsen).</p> <p>Trafikkbelastningen kan etter hvert bli mer fordelt. Planforslaget legger opp til en mulig framtidig sammenkobling mellom Mæresmovegen og Åsvegen. Foreslått vegløsning for kjørende via Mæresmovegen, og ikke Åsvegen, er i overensstemmelse med Statens vegvesens innspill. Med omlegging av E6-trafikken fra ca. 2025-26, vil en forbindelse mellom Arnstadåsen og dagens E6 via Åsvegen framstå mindre krevende, men sammenkoblingen bør ikke realiseres før ny E6 er klar. En sammenkobling forutsetter vesentlig utbedring av nåværende vegstandard i Åsvegen.</p>
<p>Motrøa Vel, 27.06.21</p>	<p>Mæresmovegens nedre del er bratt, svingete og har mange uoversiktlige avkjøringer. Den har også en gang/sykkelvei som munner ut i den nedre delen, noe som ikke er svært lett å oppfatte. Det har kommet skilt, men ingen merking på asfalt.</p>	<p>Kommunedirektøren ser at utfordringene som nevnes med Mæresmovegen stort sett er knyttet til drift og vedlikehold, som ikke kan kreves utbedret gjennom rekkefølgekrav i en reguleringsplan.</p>

	<p>Dette er i den delen i Mæresmovegen som er på det bratteste og mest svingete. Her skal det være sluse/hinder så ingen kommer susende ut i veien, så denne overgangen er ikke godkjent.</p> <p>Damveien har ikke fortau og der veien møter Mæresmovegen, overgangen har skilt, men ingen merking i veibanen, heller ikke godkjent. Her er det mange myke trafikanter ved skolestart og skoleslutt som krysser Damvegen uten forsvarlig merking.</p> <p>Hadde vært fint å sett trafikkteilingen som ble gjort etter befaring for noen år siden, når på året og tid på dagen. Kan ikke se at Motrøa Vel har fått noe resultat av den.</p> <p>Overgangen ved Slottsvegen munner ut i en plen, på vinters tid rett ut i brøytekanten, ikke godkjent.</p> <p>Det nevnes i høringen at nedre del av Mæresmovegen er dårlige og at den er smalere enn øvre del. Nedre del må ha samme kvalitet som øvre og i nedre del av Mæresmovegen er det ingen utvidelsesmuligheter. Ingen.</p> <p>Den øvre delen av Mæresmovegen som tilhører Reitan II har gang og sykkelsti som ikke ligger på samme side som boligfeltet. Dette medføre at veien er svært nært de tomtene som grenser til veien. Støy på den siden av tomtene vil ta seg betraktelig opp hvis denne veien blir den samlevei det er kommet forslag på.</p> <p>Veikryssene: Stasjonsvegen - Mæresmovegen/ Damvegen — Mæresmovegen/Mæresmovegen — Slottsvegen. Er svært uoversiktlig kryss og med økt trafikk i byggeperioden og i ettertid er det svært urovekkende. Vi kan ikke på noen måte forstå at Mæresmovegen kan ta imot 72 til 118 nye boenheter.</p>	<p>Det er krav om plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen § 2.9. Planen skal vise riggområde, og i tillegg redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikkikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Det skal vurderes om lastebiler og anleggsmaskiner til og fra anleggsområde skal tidsbegrenses utenfor tidsrommet da skolebarn ferdes til og fra skolen.</p> <p>Krav om støyskjerming av eksisterende boliger slår inn når det gjennomsnittlige støynivået innendørs over døgnet overskrider 42 dB <small>LpAeq,24h</small>. I så tilfelle skal det gjennomføres tiltak etter § 5-9, jf. Forurensningsforskriften § 5-4.</p> <p>Trafikkmengdene som genereres etter at boligfeltet er ferdig utbygd vil ikke overskride anbefalingene i Statens vegvesens håndbok for veg- og gateutforming (N100): Lokale veier (L1), herunder samlevei, skal ikke overstige 1500 biler i døgnet. Ferdig utbygd vil samlet ÅDT (årsdøgntrafikk) ligge på ca. 1200 (eksisterende og maks. fremtidig utbygging i Arnstadåsen).</p> <p>Trafikkbelastningen kan etter hvert bli mer fordelt. Planforslaget legger opp til en mulig framtidig sammenkobling mellom Mæresmovegen og Åsvegen, mot dagens E6. Det er ikke ønskelig med økt trafikk sørover langs Åsvegen, som forbeholdes gående og syklende, samt beboerne langs vegstrekningen. Foreslått vegløsning for kjørende via Mæresmovegen, og ikke Åsvegen, er i overensstemmelse med Statens vegvesens innspill. Med omlegging av E6-trafikken vil en forbindelse mellom Arnstadåsen og dagens E6 via Åsvegen framstå mindre krevende, men sammenkoblingen bør ikke realiseres før ny E6 er klar. En sammenkobling forutsetter vesentlig utbedring av nåværende vegstandard i Åsvegen.</p>
--	--	---

	<p>Økt trafikk gir mye støy og stor fare for de myke trafikanter, små og store.</p>	<p>Gang- og sykkelveg mellom Åsvegen og Mæresmovegen er et vesentlig plangrep for å ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter. Intensjonen har vært at Mæresmovegen skal opparbeides som samlevei og at Åsvegen skal prioriteres for gående og syklende, med særlig hensyn til barnehage og skoleelever.</p>
--	---	--