

Oppsummering av innkomne merknader etter offentlig ettersyn 16.04.2021, begrenset høring 04.07.2022, ny begrenset høring 14.04.2023 til detaljregulering av Vestre Lund, gnr/bnr 178/295 m.fl.:

Innspill og dato	Oppsummering av merknad offentlig ettersyn/høring 16.04.2021	Kommentarer, plankonsulent og kommunedirektøren:
	Innspill fra sektormyndigheter:	
AtB, 27.5.21	<ul style="list-style-type: none"> - Det kan bli aktuelt for AtB å kjøre buss til Vestre Lund, men det er ikke avklart. - Dimensjonerende buss for offentlig veg er 15 meter lang, 2,55 m bred og med svingradius på 12,5 m. Er holdeplassen/snuplassen dimensjonert for 15 m buss? - Foreslått løsning er ikke optimal de en ev. buss sannsynligvis må kjøre innom Lundåsen og planområdet via Ringvålvegen. Ideelt sett skulle det vært en vegkobling direkte mellom Lundåsen og planlagt holdeplass. - Stigning på atkomstvegen er en utfordring for buss, og det er usikkert om fremkommeligheten for bussen, spesielt vinterstid, vil være god nok. - Dersom området skal betjenes av buss er det viktig at fremkommeligheten for bussen sikres. Det er viktig at bussen skal kunne trafikkere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, håndbok N100). - Operatør og AtB kan ikke godta 5,5 m vegbredde dersom det skal gå buss her, ettersom det vil være flere større kjøretøy enn busser som trafikkerer området, eks. renovasjonsbiler. Det vises til N100 der hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m, og gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m. - Antas økt bruk av holdeplassene Lund i Ringvålvegen som følge av boligutbyggingen. AtB ønsker oppgradering av disse holdeplassene. Alternativ løsning er å etablere holdeplasser i Ringvålvegen ved ny heis. Dette kan være en god løsning fremfor at bussen skal kjøre inn i planområdet. - Det ønskes tilrettelegging for etablering av sanntidsskjerm ved alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser. Ønsker at det legges trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K-kasse til leskur. 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tilbakemelding etter møte med AtB og Trøndelag fylkeskommune 13.9.21 og dialog med Byplankontoret er at det ikke er ønskelig med buss opp til planområdet, og at det må tilrettelegges for holdeplasser langs Ringvålvegen med et nytt holdeplasspar ved trapp- og heishus. Dette er ikke imøtekommet i revidert forslag. Utarbeidet kollektivnotat fra ViaNova konkluderer med at «regulerte holdeplasser gir et tilfredsstillende kollektivtilbud fra planområdet. Avstand mellom regulerte holdeplasser er omtrent 550 meter, som er innenfor nedre grense for anbefalte avstander iht. Kollektivhåndboken. Planen utløser ikke et behov for ny bussholdeplassgruppering mellom de regulerte holdeplassene.» Et nytt holdeplasspar ved Lund Vestre vil medføre vesentlig kortere avstand mellom holdeplassene enn Kollektivhåndbokens anbefalte nedre grense, og gi ulemper med større terrengendringer på sørsiden av Ringvålvegen. Utover manglende behov, vil kravet om nytt holdeplass-sett medføre stor usikkerhet for forslagsstiller, da innpassing av evt ny holdeplass i østgående retning vil kreve omdisponering av LNF og kan utløse innsigelse fra Statsforvalteren, samt utløse behov for erverv. Det er ikke avklart størrelse på rekkefølgekrav. Dette gir stor reguleringsrisiko mtp prosess og kostnader. Innspillet gir samlet sett stor usikkerhet mtp framdrift og gjennomføring. Det vises til at forslagsstiller opprettet tidlig dialog med AtB om mulige kollektivløsninger ifm. planområdet, der innpassing av nye holdeplasser langs Ringvålvegen ikke har vært et drøftet alternativ. Det vises også til vurderinger gjort i detaljregulering av Øvre Solberg, der holdeplasser ble justert for å tilpasses framtidig bebyggelse.

	<ul style="list-style-type: none"> - Oppfordrer til universell utforming av gangforbindelser så langt dette er mulig. - Ber om at god framkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende ivaretas i anleggsfasen, og at dette sikres i bestemmelsene. - AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tilrettelegging for sanntidsskjerm vil ikke håndteres i reguleringsplanen, og kan ivaretas i senere faser av prosjektet. - Merknader knyttet til dimensjonering av adkomstveg for buss, stigning med mer er ikke imøtekommet ettersom buss ikke ønskes ført opp til planområdet, og adkomstvegen er vedtatt i detaljregulering for Øvre Solberg. - Universell utforming sikres langs viktige gangforbindelser i planforslaget, og tilstrebes for alle forbindelser gjennom planområdet. Heis/trappetårn til Ringvålvegen vil være et positivt tilskudd. - Framkommelighet for kollektivtrafikken i anleggsfase ivaretas gjennom §9.6 i bestemmelsene. <p>Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren presiserer at byplankontoret ikke har sagt at det ikke er ønskelig med buss opp til planområdet, men at når forslagsstiller valgte å ta denne ut etter høringen, er det viktig å legge til rette for holdeplasser ved Ringvålvegen. Vestre Lund er en stor utbygging i utkanten av byen og for å gjøre det lettes mulig for beboerne å velge kollektivt fremfor privatbil må planen ivareta dette. Det vises også til at fylkeskommunen i sin uttalelse var positiv til snuplassen/holdeplassen som vist i planforslaget til høring, men ikke kunne love matebuss inn i planområdet.</p>
Statsforvalteren i Trøndelag, 28.5.21	<ul style="list-style-type: none"> - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging angir at det i by- og tettstedsområder bør legges særlig vekt på høy arealutnyttelse. Fremmer faglig råd om å redusere størrelsen på friområdet og/eller øke kravet til antall boenheter, slik at boligtettheten blir å tråd kommuneplankravet. - Av hensyn til boligtettheten i planområdet bør det ved reguleringsendring til skole søkes løsninger som sikrer at mer av den mest kompakte utbyggingen kan skje på annet areal enn det som evt tas til skoleformål. Anbefaler at skolen legges i tilknytning til friområdet i nord for sambruk av uteområder med friområdet og reduksjon av totalt arealbehov. 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er gjort grep for å få inn flere enheter i blokkbebyggelse og konsentrert blokkbebyggelse som svarer ut Statsforvalterens innspill, samtidig er arealet egnet for blokkbebyggelse redusert som følge av redusert planavgrensning til sluttbehandling. Til sluttbehandling er antall boliger per dekar derfor redusert med 0,3 boliger per daa, fra 5,5 til 5,2 boliger per daa (min 345 enheter, illustrasjonsmaterialet viser 351 boenheter). Friområdet i nord utgår også som følge av redusert planavgrensning.

	<ul style="list-style-type: none"> - Det kan vurderes å ta inn krav til antall enheter for hvert delfelt for å gjøre fordeling av boligsammensetning mer forutsigbar. - Positiv til bilparkering under bakken i to parkeringskjellere, samt ingen bakkeparkering. Positivt at det skal være bilfritt boligområde, og at området forholder seg til KPA for parkeringdekning (min-maks). - Gjort en grundig jobb med kartlegging av potensialet i berørte jordressurser. Statsforvalteren er skeptisk til at matjorden skal benyttes innad i planområdet, og minner om kommunens ansvar for å rapportere omregulering av dyrka og dyrkbar jord i Kostra etter vedtak av reguleringsplan. - Utbygging i denne størrelsen kan gå på bekostning av annen og mer sentrumsnær boligutvikling og vil stride mot målet om å oppnå overgang til grønnere transportformer jf SPR-BATP og nullvekstmålet i byvekstavtalen. Samtidig er reguleringsformål til bolig i samsvar med boligformål i KPA. Det er derfor viktig å sikre god nok arealutnyttelse. Dersom formål i planen endres undervegs, må planen sendes på ny høring. - Det må gjennomføres redegjørelser/utredning om energieffektivitet, energiforbruk og miljøoppfølging av anleggsvirksomheten, og at bestemmelser evt. oppdateres før 2.gangs behandling. - Bestemmelsen om boligsammensetning kan benyttes for å styre fordelingen mellom størrelse for boliger, kommunens egen kjennskap til boligbehovet, samt hva som gir et godt sammensatt bomiljø må være med i vurderingen. - Det gis faglig råd om at det redegjøres for tilstrekkelig ivaretagelse av utrykningstrafikk, jf. Diskusjon om bredde på adkomstveg gjennom Øvre Solberg. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plassering av skolebygg må følges opp i en evt. detaljregulering av skole i regi av Trondheim kommune. - Det er ikke tatt inn ytterligere krav til fordeling av antall enheter per delfelt. Jf. Merknad om å sikre høy arealutnyttelse, er det en utfordring å få til KPA-kravet og samtidig tilrettelegge for skoletomt ut fra tomtens typologiske forutsetninger. Det ønskes fleksibilitet for å sikre god tilpasning per delfelt. - Min-maks. krav til parkering er tatt inn i bestemmelsene i tråd med vedtak til offentlig høring. - Videre håndtering av matjorda avklares med landbruksmyndighet i TK, jf. §9.3 i bestemmelsene. - Det vises til grep som jobber i tråd med nullvekstmålet, som gangavstand til høyfrekvent busstilbud, lokalt tilbud innen planområdet, nærhet til stasjonsbyen mm, se planbeskrivelse. Viser også til sak om Bruk av utbyggingsrekkefølge (PS 60/21), der Bystyret vedtok å ikke underlegge området utbyggingsrekkefølge, samt at det må sikres tilstrekkelig med familieboliger, seniorboliger og kategoriboliger, og god variasjon i prissegment. - Planbeskrivelsen er supplert med forslagsstillers videre planer for energi- og miljøoppfølging. Det er tatt inn et punkt om forslagsstillers videre planer for energi- og miljøoppfølging under omtale av <i>Tilkobling til strømmettet</i>. - Merknad tas til orientering. Det er ikke ønskelig å binde opp bestemmelse om boligsammensetning utover foreslått boligsammensetning i §4.1. Det vises til inndeling i formål blokkbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse som innebærer en naturlig fordeling av boligtyper i området. - Til offentlig ettersyn ble det lagt inn utvidelse til 6m kjørebredde innen annen veggrunn (iht. N100, kap 2.6.1, boliggate med buss) som rekkefølgekrav i bestemmelsene. Denne tas til sluttbehandling ut jf. tilbakemelding AtB/TFK om at det ikke ønskes buss til planområdet. Gjeldende gatebredde på 5,5 m ivaretar utrykningstrafikk, vareleveranse, renovasjon og brøytebil.
--	--	---

		<p>Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren viser til at bestemmelsen om utvidelsen av vegbredden til 6 meter var satt i bestemmelsen til offentlig ettersyn, og at den kunne vurderes utvidet til 6,5 meter. Kommunedirektøren er uenig med forslagsstiller at det er kun buss som er utslagsgivende for behovet av utvidet bredde fra 5,5 m. Planforslaget legger til rette for at all trafikk skal gå gjennom Øvre Solberg, dette var ikke intensjonen da vegen ble regulert i planen for Øvre Solberg. Denne økningen, samt varetransport, brøytebil mm tilsier at for å sikre god framkommelighet gjennom hele året må vegbredden legges på 6 meter. Dette bør ivareta behovet for møtebredde, uten at veglinja utvides ytterligere og tas på bekostning av fortau.</p>
<p>Trøndelag fylkeskommune , 1.6.21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ønsker at det sees nærmere på landskapsvirkningene og at planen foreslår en lavere bebyggelse på toppen av området - Positiv til tilrettelegging for heis innen f_ST2. Faglig råd om at det legges inn en alternativ løsning til heis i kart og bestemmelser, dersom heisen ikke skulle fungere. - Faglig råd om å sikre tilfredsstillende støyforhold på både private og felles uteoppholdsareal. - Ledningsnettet har ikke kapasitet til å ta imot overvann fra Vestre Lund. Positiv til håndtering av overvann gjennom blå-grønne løsninger. - Liten risiko for konflikt med automatisk fredete kulturminner. Minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens §8. - Henvisning til kryss mot Ringvålvegen må tydeliggjøres i planens bestemmelser, ref. Ringvålvegen/o_SKV1. - Det må tydeliggjøres i planens bestemmelser at tekniske planer for offentlige veganlegg må godkjennes av vegeier før det gis igangsettingstillatelse. - Etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 6654, justering av kryss og all øvrig endring av fylkeskommunalt vegnett krever at det inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen. - Fylkesvegnettet må rengjøres ved evt. Tilsmussing under anleggsfasen, dette bør sikres med bestemmelser i planen. - Positiv til regulering av snuareal til matebuss, og ønsker å bli involvert i detaljplanleggingen av dette området. Fylkeskommunen 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viser til at den høyeste bebyggelsen utgår av planen som følge av areal til skoletomt. Jf. Statsforvalterens innspill foreslås det at høyder på resterende bebyggelse opprettholdes. - Regulert areal ivaretar plass til trappetårn, og er presisert i §5.3, samt §10.1. - Planen ivaretar tilstrekkelig uteareal med tilfredsstillende støyforhold. - Det er pekt på manglende kapasitet på overvannsnettet i VA-notatet til planarbeidet, og det vises til behov for oppdimensjonering av overvannsledning langs Ringvålvegen. Håndtering av overvann utredes i forprosjekt og byggeplan, jf. §9.1. Se omtale VA-notat. - Merknad om kulturminner tas til orientering. - Ok, se §10.1. - Merknad om gjennomføringsavtale og rengjøring tas til orientering. Renhold og støvdemping er nevnt under bestemmelse om Plan for anleggsfasen (§9.6), jf. standardbestemmelse TK. - Se tilsvaret i merknad fra AtB. <p>Kommunedirektørens kommentar: Regulert bebyggelse vil både pga bebyggelsens høyde og plassering på en kolle gjøre at horisonten brytes, og at bebyggelsen har stor grad av fjernvirkning. Bebyggelsen i nord har blitt noe endret med at en</p>

	<p>kan ikke på nåværende tidspunkt si om området vil bli betjent med matebuss eller ikke. Viser til innspill fra AtB og ber om at disse blir tatt hensyn til i videre arbeid.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Holdeplasser langs Ringvålvegen må avklares med AtB og Trøndelag fylkeskommune før 2.gangs behandling 	<p>opprinnelig blokk er fjernet. Det er imidlertid tre andre blokker som har blitt flyttet noe lenger nord enn opprinnelig. Utnyttingsgrad har vært tema gjennom hele planprosessen.</p> <p>Holdeplasser er videre diskutert med fylkeskommunen da forslagstiller ikke ønsket å tilrettelegge dette verken oppe i planområdet eller ved Ringvålvegen.</p>
SVV, 23.4.21	<p>Kommer med faglige råd til arbeidet, og er åpen for dialog om det videre planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Topografien i området gjør det vanskelig å legge til rette for myke trafikanter i tråd med prinsippene om universell utforming. Ber om at man ser nærmere på alternativ utforming. - Statens vegvesen viser til diskusjon om bosetting i nabokommuner vs. Tilrettelegging for boliger tettere på Trondheim, og presiserer at byvekstavtalen omfatter flere kommuner i Trondheimsområdet. Skal kommunene begynne å konkurrere på denne måten så vil byvekstavtalen ha liten verdi. Statens vegvesen ber om tilbakemelding på dette forholdet. 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det tilrettelegges for universelt utformede interne vegger og tilrettelegging for trapp/heisforbindelse til Ringvålvegen innenfor planområdet, samt et supplerende nett av snarveger. Det vil være mulig å se videre på god utforming av snarveger og tilstrebe ytterligere utbedringer i detaljprosjektering. - Viser til diskusjoner i planmaterialet og saksframlegg, samt avbøtende tiltak i planen. Viser for øvrig til vedtak ved oppstart av planen, der politikerne i TK konkluderer med at prosjektet er i tråd med nullvekstmålet, samt bystyrevedtaket til Bruk av utbyggingsrekkefølge (PS 60/21), se tilsvar Statsforvalteren. <p>Kommunedirektøren viser til at avstanden til metabuss vil være fra 850 meter til over en kilometer, ca. 15 min gange, og det er delvis bratt. Reisevaneundersøkelser viser at denne delen av byen i dag har 60-70 % andel bilreiser. Kommunedirektøren mener terreng og avstand til buss vil avgjøre om det blir attraktivt å reise miljøvennlig fra området. Trapp og heis mellom planområdet og Ringvålvegen, og innregulerte holdeplasser ved Ringvålvegen vil bidra til å gjøre valget om bruk av kollektivtrafikk bedre.</p>
Trøndelag brann- og redningstjeneste, 4.5.21	<ul style="list-style-type: none"> - TBRT minner om at det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slukkeinnsats uansett årstid, også i anleggsperioden. Det gjøres oppmerksom på en rekke forhold som må ivaretas i videre plan- og prosjekteringsarbeid. - Det vises til retningslinjer vedr Tilrettelegging for rednings- og slökkemannskap i TBRTs kommuner, som beskrive bla. Minste 	<p>Plankonsulentens kommentar: Innspillene følges opp i prosjekterings- og anleggsfasen.</p> <p>Kommunedirektøren viser til at det er avsatt arealer for oppstilling av brannbiler i gatetunene.</p>

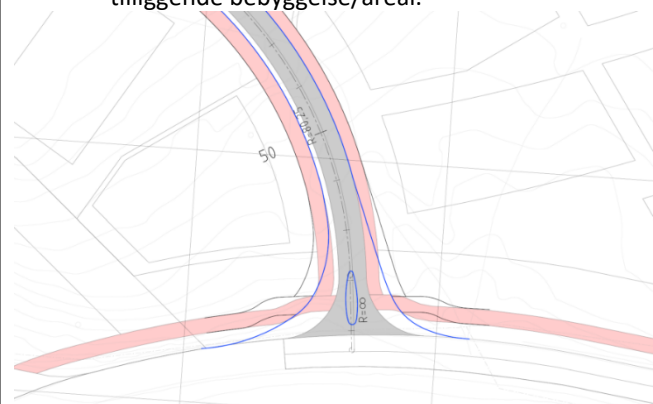
	<p>kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk, samt TEK 17 §11-17.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det minnes om at planlagte bygninger, for eksempel barnehage, kan bli vurdert som særskilte brannobjekter iht brann – og eksplosjonsvernlovens §13, og de ønsker å kunne uttale seg i den videre saksgangen. 	
LUKS, 11.5.21	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunen har her en unik mulighet til å lage felles varemottak for skolen og barnehagen. Varemottaket må etableres slik at kjøretøyene kan kjøre til varemottak uten å kjøre inn i skolegårder/barnas uteområde. Det vil gi vesentlig bedret sikkerhet for skolens elever og barnehagens barn, samt ivareta sjåførenes arbeidsmiljø. - Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, som er lastebiler opp til 12 m. - Ber om at Bransjestandard for varelevering (BVL) benyttes mtp adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid. BVL inneholder myndighetskrav som må følges samt nødvendige minstekrav. Dokumentene finnes på LUKS sine hjemmesider. - Vegbredde på 5,5 meter gir ikke bilene mulighet til å møtes, vegbredde må derfor økes. - Minner om Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50 m og at denne transportveien må være fri for snø og is. - Viser til øvrige forskrifter som varemottak må være i samsvar med. Se brev. 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er per dags dato ikke endelig avklart om Trondheim kommune har behov for skoletomten på Lund. Planlegging av varemottak til skole og barnehage vil dermed foregå separat. - Snuplass er dimensjonert for 15 m buss. - Videre utforming av varelevering iht myndighetskrav vil følges opp i detaljprosjektering. - Vegbredde på 5,5 m er iht håndbok N100 for boligater. AtB ønsker ikke buss opp til Vestre Lund. - Avstand fra biloppstillingsplass/varemottak ivaretas i videre detaljering. - Øvrige kommentarer tas til orientering. <p>Kommunedirektørens kommentar:</p> <p>Kommunedirektøren er uenig med forslagsstiller at det er kun buss som er utslagsgivende for behovet av utvidet bredde fra 5,5 m. Planforslaget legger til rette for at all trafikk skal gå gjennom Øvre Solberg, dette var ikke intensjonen da vegen ble regulert i planen for Øvre Solberg. Denne økningen, samt varetransport, brøytebil mm tilsier at for å sikre god framkommelighet gjennom hele året må vegbredden legges på 6 meter som under offentlig ettersyn. Dette bør ivareta behovet for møtebredde, uten at veglinja må utvides ytterligere og ta av areal avsatt til fortau.</p>
Idrettsrådet, 28.5.21	<ul style="list-style-type: none"> - Uteanleggene i en evt. Skolegård forutsettes å være mangfoldige, men det er en forutsetning i enhver skolegård at det tilrettelegges for ulike typer ballaktivitet, som innbyr til mye egenorganisert fysisk aktivitet både på dagtid og kveldstid. Viser til eget bystyrevedtak sak 50/15 om etablering av 7er kunstgress ved bygging av nye skoler der det er arealmessig mulig. 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reguleringsplanen for Vestre Lund vil ikke ta for seg uteområder for en eventuell skole på Lundåsen, dette må håndteres i eget planarbeid. - Planen åpner for god variasjon på lekearealene innen boligområdet. Som følge av avsatt areal til skole, er det ikke lagt inn plass til en 5-erbane innen det arealet som nå

	<ul style="list-style-type: none"> - Dersom det ikke blir skole innen reguleringsplanen forutsetter idrettsrådet at det legges til rette for bygging av en kunstgras-5-er som del av nærmiljøanleggene til området. Nærmiljøanlegg skal ikke brukes til organisert aktivitet. I tillegg må det legges til rette for varierte områder og robust møblering som inviterer til ulike typer urbane aktiviteter, jf. Treningsapparater, parkour, BMX, skating, osv. 	<p>reguleres. Det forutsettes at bane inngår ved videre regulering av skole/bolig på tomten.</p> <p>Kommunedirektøren har ingen øvrige kommentarer.</p>
<p>Solbergåsen AS, 27.05.2021</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Uttaler seg mtp nabofeltet Øvre Solberg, som pt er gitt rammetillatelse for ca 100 boliger på de 3 første feltene. Byggearbeid planlegges igangsatt ved årsskiftet 21/22. - All trafikk til Vestre lund gjennom Øvre Solberg er ikke i tråd med forutsetningene som ble lagt til grunn da Øvre Solberg ble regulert (2015). Planforslaget gjør ikke tilstrekkelig rede for hvordan endringer påvirker kommende bebyggelse på Øvre Solberg. - Vurderinger må gjøres ut fra maks antall boenheter. Antall boenheter vil påvirke støy- og trafikkforholdene på Øvre Solberg. Ber om at det angis et maksimalt antall boenheter, og at støy- og trafikkvurderinger tar utgangspunktet i dette tallet. - Trafikkvurdering er gjort med minimum antall boenheter iht reg.bestemmelsene. Ikke redegjort for konsekvenser mtp trafiksikkerhet at trafikken fra Vestre Lund øker fra 200 ÅDT til 1235 eller mer på adkomstvegen gjennom Øvre Solberg. - Ikke gjort tilstrekkelig rede for støymessige konsekvenser av økt trafikk mtp støy, og hvordan støynivået gir konsekvenser for støyskjermer osv. Det blir flere og mer støyutsatte leiligheter enn forutsatt i planen for Øvre Solberg. Uklart om støyberegningene inkluderer busstrafikken. - Fare for at felles adkomstveg f_KV3 gjennom Øvre Solberg blir belastet med mer trafikk. Må knyttes rekkefølgebestemmelser til stenging av adkomstveg f_KV3, før anleggsarbeidene starter. - Planen forutsetter utvidelse av adkomstveg til 6 meter gjennom Øvre Solberg, og saksframlegget sier at det skal vurderes om vegen må utvides ytterligere til 6,5 m. Det er ikke redegjort for hvordan dette tenkes løst, og konsekvenser av dette. Det forutsettes at dette kan gjøres innen areal avsatt til trafikkformål. - Planforslaget forutsetter etablering av trafikkøy i krysset mellom adkomstveg og Ringvålvegen. Det må dokumenteres at denne kan 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planforslaget redegjør for støypåvirkning på eksisterende bebyggelse over Øvre Solberg som følge av planforslaget for Vestre Lund. Størrelse på planområdet og antall enheter i planforslaget er nå redusert som følge av avsetting av tomt til skole (-42 daa og 69 færre enheter jf. minimumskrav på 345 enheter). Foreliggende støyutredninger vil være dekkende for maks støypåvirkning på boligområdet Øvre Solberg. Det er ikke ønskelig å sette maks antall boenheter. Viser til andel konsentrert småhusbebyggelse i planen og min-makskrav parkering som vil bidra til å styre maks antall enheter. - Se tilsvar over. Det er redegjort for konsekvenser mtp trafiksikkerhet i trafikknotatet til planen. - Det er gjennomført en støyutredning som viser at alle de planlagte byggene på Øvre Solberg vil ha tilgang til stille side og uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå selv med økt trafikk til Vestre Lund. Rekkefølgebestemmelsene til plan for Øvre Solberg ivaretar både krav til stille side og stiller krav til skjerming (ved søknad om tillatelse). Hensynet til stille side på Øvre Solberg ansees som ivaretatt. - AtB har ved offentlig ettersyn meldt om at de ikke ønsker buss opp til Lund vestre og foreslått utvidelse er tatt ut av planen. - Adkomstveg f_KV3 er regulert som privat veg i reguleringsplan for Øvre Solberg (r20130068), og eier av vegen står jf. Vegloven §55 fritt til å stenge adkomstvegen dersom dette skulle bli en utfordring og eier ønsker dette. Det legges ikke inn stenging av vegen ifm planforslaget på Lund. - Se tilsvar Statsforvalteren ang. bredde adkomstveg.

etableres innen areal avsatt til trafikkformål i detaljplanen for Øvre Solberg.

- Må knyttes rekkefølgebestemmelser til etablering av støyskjerming for tilliggende bebyggelse og uterom på Øvre Solberg.
- Mulighet for adkomst gjennom Øvre Solberg er avhengig av at utbygger inngår avtale med Solbergåsen AS, evt at kommunen gjennomfører ekspropriasjon av areal til veien og opparbeidelse av denne.
- Vestre Lund må også være med på rekkefølgekrav for gjennomføring av gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen (hele strekket), støyskjerming av eksisterende bebyggelse langs Ringvålvegen (med maks antall boenheter).
- Planforslaget forutsetter å knyttes seg til nye ledningsanlegg i Ringvålvegen og i adkomstvegen gjennom Øvre Solberg. Det er foreløpig ikke dimensjonert for å ta Vestre Lund i tillegg til Øvre Solberg.
- Utbygger må inngå avtale med Solbergåsen AS om tilknytning til avfallssuganlegg på Øvre Solberg. Og det må være rekkefølgekrav at planområdet tilknyttes avfallssuganlegg.
- F_SKV3 og nedkjøring til f_SKV4 bes trukket lengre østover inn på feltet slik at terrengendringer tas på egen eiendom.
- Når samlevegen til Vestre Lund løftes i terreng må det settes av areal til og etableres en trapp/rampe på Vestre Lund som møter snarveg fra Øvre Solberg (f_UT4 til Vestre Lund), dette må inn i rekkefølgebestemmelsene
- Ber om at høyden på bebyggelsen på felt BBB5-7 reduseres.

- Trafikkøy krever noe endring i krysset mot Ringvålvegen (eksist fortau i rosa). Dette vil gi en mindre endring på areal avsatt til uteoppholdsareal og naturområde, se illustrasjon under. Det forutsettes at denne endringen kan gjennomføres som dispensasjon med begrunnelse i økt trafikksikkerhet i krysset, da det ikke skal gjennomføres ytterligere endringer på den vedtatte adkomstvegen, og dette vil medføre få ulemper for tilliggende bebyggelse/areal.



- Adkomstveg er regulert som offentlig veg, og skal overtas av Trondheim kommune, og er dermed mulig å benytte av Vestre Lund.
- Trygg skolevei til Vestre Lund går via trappe/heishus. Rekkefølgekrav beholdes fra trappehuset og østover. Vedtatt støyskjerming ivaretar også planforslaget.
- VA-rådgiver bekrefter at nye ledningsanlegg også er dimensjonert for Vestre Lund, og det er innledet dialog med kommunalteknikk VA om gjennomføring av nødvendige anlegg.
- OK. §9.2 stiller krav til tilknytning til avfallssuganlegg innen bolig 51 får brukstillatelse.
- Avstand til eiendomsgrense er ivare tatt med justering av p-kjeller til sluttbehandling, og terrengendringer er vesentlig redusert til sluttbehandling og tas på egen eiendom.

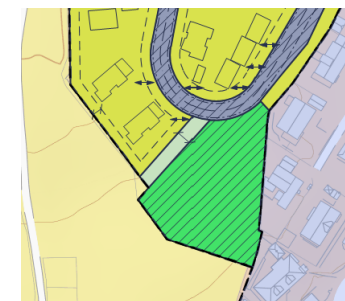
		<ul style="list-style-type: none"> - Samleveggen over Øvre Solberg løftes ikke i terrenget, men forholder seg til regulert løsning i gjeldende plan. Det er gjort mindre tilpasninger opp mot Vestre Lund der samleveggen møter planområdet. - Viser til at den høyeste bebyggelsen innen planområdet er tatt ut pga avsetting til skoletomt (tidligere BBB1 og BBB2). Av hensyn til å oppnå tilstrekkelig tetthet innen planområdet, samt gode sol/skygge-forhold for nærliggende bebyggelse, ser ikke forslagsstiller grunn til å redusere høydene. <p>Kommunedirektørens kommentar: Det er vurdert at vegbredde på 6 meter ivaretar behovet for å gi bedre trafikkmessige møteforhold. Veggen foreslås ikke utvidet utover dette. Trafikknotatet og støyrapporten er beregnet med ÅDT 1250 og 414 boenheter. Trafikken vil gi flere boenheter i Øvre Solberg økt støy enn beregnet i deres egen plan. Alle bygg i ØS har tilgang til stille side. Det settes et maksimumsantall boenheter i bestemmelsene, tilsvarende det støy- og trafikkutredningene er basert på for å sikre at antall boenheter og nyskap støy ikke overskrider beregningsgrunnlaget. Vedtatte bestemmelser i reguleringsplanen for Øvre Solberg om støy, som også gjelder for Vestre Lund, blir tatt inn i reguleringsbestemmelsene for bedre å synliggjøre disse. Støyrapporten for Vestre Lund viser også til dette, slik at det ikke er nye opplysninger som er framkommet. Høyden på BBB1, 2 og 3 (tidligere BBB5m 6 og 7) vil ikke ha betydning for solforholdene på bebyggelsen i Øvre Solberg.</p>
	Naboer og foreninger	
Haugland, 29.5.21	<ul style="list-style-type: none"> - Detaljplanene r20190006 og r20190032 må sees i sammenheng når det gjelder gang og sykkelvei langs Ringvålveien og støyskjerm. Dette for å sørge for at løsningene har en sammenheng, man får plass til begge deler uten unødvendige store inngrep og at de bygges samtidig for å minimere anleggsaktivitetene og kostnadene. 	<p>Plankonsulentens kommentar: Angår byggesak rundt G/S-veg og Ringvålvegen. Ikke del av planområdet. G/S- veg er nabovarslet.</p> <p>Kommunedirektørens kommentar:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Det må lages mere plass og avstand mellom vei og gangvei må reduseres slik at plass til støyskjerm blir frigjort. - Fartsgrense må reduseres til maksimum 40km/t og fartsreduserende tiltak må gjøres. 	<p>Begge reguleringsplanene har rekkefølgekrav om gang- og sykkelveg og støyskjerming langs Ringvålvegen. Hele gang- og sykkelvegen er regulert gjennom planen for Øvre Solberg. Fylkeskommunen har signalisert at de vil vurdere fartsreduserende tiltak ved nedre del av planområdet/Ringvålvegen for bedre trafiksikkerhet ved bussholdeplassene og avkjørslene der.</p>
<p>Velforeningene på Lundåsen; Lund vestre velforening, Lundåsen velforening, Nordlundvegen velforening, 28.5.21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - De fleste eiendommene i Jakob Vingsands veg vil få vesentlig dårligere solforhold på grunn av skyggevirkning fra bebyggelsen i planforslaget. Dette er noe som kan gi en forringelse både av livskvaliteten for eksisterende beboere og boligverdien for eksisterende boliger. Våre undersøkelser tyder på at de nærmeste eiendommene vil miste kveldssol 2.5 -3 timer tidligere i sommerhalvåret. Ønsker at bebyggelse innen BKS21-22 fjernes for å bedre solforholdene. - Bebyggelse BKS 21 og BKS 22 bør utgå av hensyn til beliggenhet i terreng, innsyn til eksisterende bebyggelse, samt opplevelse av denne som en høy og massiv vegg. Det er ikke foreslått maks kotehøyde. - Bebyggelsen bør også utgå av hensyn til fugle- og dyreliv i området, der det vises til flere observerte arter, samt tråkk for rev og elg, og funn av salamander i forlengelsen av Åsabakkene. - Bebyggelsen bør erstattes av friområde for å sikre sammenhengende grøntdrag, og adkomst til marka. Det vises til område øst for bebyggelsen som eies av boligene i Jakob Vingsands veg, og ikke er en del av planområdet, og ikke kan benyttes til å binde sammen de to grønne beltene eller som adkomst til marka. - Ønsker at det tas inn i bestemmelsene at det ikke kan plasseres bygg eller konstruksjoner innenfor områdene f_G11 og f_G10. - Nødetatene stiller ingen krav til nødadkomst til planområdet, Byplankontoret stiller heller ingen krav til dette. Det finnes ingen lovhemmel som stiller slike krav. Det stilles spørsmål ved muligheten for å anlegge veg over annen manns eiendom. Kobling vil føre til økt trafikk i Jakob Vingsands veg. Antar at tilgjengeligheten av koblingen vil gjøre at mindre kjøretøy benytter 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bygging på planområdet med den topografien og beliggenheten det har vest for eksisterende bebyggelse vil medføre andre solforhold for nabobebyggelsen enn de har i dag. Av sol- og skyggestudiene framgår det at skråningen vest for eksisterende bygningsmasse vil bidra til skyggevirkning i dag, også på de tidspunkt som er trukket fram. Det er gjort grep for å sikre både avstand til eksisterende bebyggelse (20-30 meter) og lav bebyggelse. Viser til sol-skyggestudiene ved TKs nøkkeltidspunkter i 15.mars kl.15 og 23.juni kl 18 i illustrasjonsheftet, der solforholdene på nabobebyggelsen er gode. Som følge av at planområdet er redusert, vil solforholdene kunne bli bedre for de deler av bebyggelsen i Jakob Vingsands veg som ligger lengst nord. Forslagsstiller mener det er gjort gode grep for å redusere ulemper for naboene i Jakob Vingsandsveg, og at noe skyggevirkning må påregnes som følge av de naturlige forholdene på tomten og ny bebyggelse. Viser til innspill fra Statsforvalteren, og at det vil være svært utfordrende å oppnå tilstrekkelig områdeutnyttelse innen planområdet dersom ytterligere småhusbebyggelse skal tas ut av planområdet. - Illustrasjonsmaterialet viser til 4 småhusenheter i rekke innen BKS21 og BKS22. Bebyggelsen vil ligge høyere i terreng og med god avstand til eksisterende bebyggelse, men dette vil også trolig føre til mindre innsyn. Maks høyde på bebyggelsen er synliggjort i bestemmelsene til planen. - Det vises til planbeskrivelsen og avsjekk i Naturbase og Artsdatabanken mtp fugle- og dyreliv. Det er ikke vist registreringer i databasene i disse områdene.

seg av forbindelsen, og at dette blir en forbindelse for gående og syklende. Kan ikke se at negative virkninger på lekeplassen som følge av dette er behandlet. Etterspør plass til snøopplagring.

- Er bekymret over at det ikke er etablert en helhetlig trygg skolevei for myke trafikanter for ferdsel over Lundåsen og gjennom Jakob Vingsands veg. Jakob Vingsands veg er ikke dimensjonert for økt trafikk av myke trafikanter, det er ikke opparbeidet fortau på vegstrekningen. Jakob Vingsands veg er en privat vei, eid av eiendommene langs veien og driftet av Lund Vestre Velforening. Planforslaget vil medføre betydelig økt trafikk av myke trafikanter, som føres rett ut i Jakob Vingsands veg, en vei som ikke er dimensjonert for dette. Det er ikke opparbeidet fortau på veistrekningen.
- Negativ til trafikk på internvei f_SGT1, som påvirker boliger i Jakob Vingsands veg. Ønsker at deler av vegstrekningen tas ut. Vegen medfører innsyn, støy og ulempe på uteplasser og soverom til boligrekken på oversiden av JVV. Del av strekningen kan fjernes, og tilgang til alle boliger kan opprettholdes med alternative løsninger.
- Negativ til den kryssende gang- og sykkelvegen gjennom Åsabakkan, som benyttes vinterstid til skileik og vinteraktiviteter, og frykter at friområdet vil bli ødelagt.
- Eksisterende bebyggelse på Lundåsen og Huseby er utformet under retningslinjer om at bebyggelsen ikke skal være synlig fra marka/turterreng. Utbyggingsmønsteret vil bryte totalt med tidligere prosjekter i nærområdet med hensyn til synlighet fra marka. Det vil også bli lysforurensning i 360 grader.
- Det er pekt på relevante lokasjoner å betrakte for silhuett nærvirkning.

- Det er ikke lagt til rette for gjennomgående ferdsel gjennom nevnte område øst for bebyggelsen, eid av boligene i Jakob Vingsandsveg. Planområdet nord for BKS22 utgår som følge av avsetting til skoletomt, evt kobling videre mot marka i tråd med snarveien indikert tidligere i prosessen må derfor avklares i forbindelse med et nytt planarbeid for nordre del av tomten.
- Det framkommer av reguleringsformålet Blågrønn struktur at det ikke kan plasseres bygg/konstruksjoner innen f_G11 og f_G10. Bestemmelsene åpner imidlertid for tilrettelegging for lek og opphold.
- Opstartsmøtereferat fra TK (27.8.19) omtaler at det må finnes mulighet for alternativ atkomstveg inn til boligområdet. Bom skal hindre at denne brukes av andre kjøretøy enn utrykningskjøretøy, ref. §7.2 og eget bestemmelsesområde i plankartet. Området er i gjeldende plan r653 er avsatt til jordbruksatkomst, uten hinder. I planforslaget reguleres strekningen til gatetun, som gir mulighet til ekspropriasjon etter vedtatt plan. Siden det ikke skal tilrettelegges for motorisert ferdsel på strekningen på fast basis, kan forslagsstiller ikke se at dette skal ha negative virkninger for bruk av på lekeplassen. Det kan bli økt ferdsel av gående og syklende, men dette ansees ikke å påvirke lekeplassen negativt.
- Det er ikke gjennomførbart å fjerne deler av f_SGT1 av hensyn til tilgjengelighet til de øverste boligområdene. Viser til bestemmelser for gatetun og tilrettelegging for p-kjellere tidlig i området som skal sikre at det blir minimalt med interntrafikk i området.
- Planforslaget medfører ikke økt biltrafikk gjennom Lundåsen sammenlignet med dagens situasjon, da biladkomst til



		<p>planområdet går gjennom adkomstveg over Øvre Solberg. Planforslaget legger opp til forbindelse mot Ringvålvegen, men det vil trolig bli gang- og sykkelferdsel også gjennom Lundåsen. Viser til trafikknotat og redegjørelse for trygg skoleveg for seksåringer, der lav ÅDT og fartsgrense 30km/t tilsier at trygg skoleveg er og vil være ivaretatt også i framtidig situasjon. Viser også til tilrettelegging for både snarveger og kobling mot Ringvålvegen, som skal sikre at ferdsel fra Lund fordeler seg ut på ulike forbindelser.</p> <ul style="list-style-type: none">- Gang- og sykkelvegen over Åsabakken er regulert i plan for Øvre Solberg, og vil som følge av at avsetting av mulig skoletomt utgå fra planforslaget for Vestre Lund, sammen med friområdene nord på tomten. Rekkefølgekrav til opparbeidelse (§10.1) ivaretas i tråd med politisk vedtak.- Enhver bebyggelse på tomten vil være godt synlig mtp fjernvirkning. Landskapsilhuetten ble imidlertid allerede brutt ved reguleringen av boliger på Øvre Solberg, utnyttelsen på tomten vil ikke bli høyere enn minimumskravet på 6 boliger per dekar, og hensynet til eksisterende bebyggelse og høyder er vektlagt ved utforming.- Illustrasjonene i merknaden av fjern- og nærvirkning er supplert av forslagsstiller, legges ved til sluttbehandling for å supplere rundt virkninger for eksisterende bebyggelse. Forslagsstiller mener høydene i planforslaget mot eksisterende bebyggelse på Lund er akseptable, og tilpasser seg på en god måte i volum og henvendelse. <p>Kommunedirektørens kommentar: Planlagt bebyggelse vil gi tidligere skygge/mindre kveldssol på noe av bebyggelsen i Lundåsen. Som plankonsulenten viser er det gode solforhold ved nøkkeltidspunktene, mens studiene som gjelder kl 20.00 viser at områdene da har blitt skyggelagt tidligere enn uten bebyggelsen. Det samme gjelder kveldssol i studiene fra april kl 18.00. Noen bygg har blitt fjernet med endringen i planområdet. Dette har</p>
--	--	--

		<p>ført til at boliger lenger nord i Jakob Vingsands veg ikke lenger blir påvirket av planforslaget.</p> <p>Planforslaget legger ikke til rette for trafikk i gatetunene. Biltrafikken skal primært ledes inn i parkeringskjellere, og evt nyttetransport kun gjennom gatetunene.</p> <p>Bebyggelsens høyde bryter med horisonten og har stor grad av fjernvirkning. Dette ble også diskutert under behandlingen av saken til offentlig ettersyn.</p> <p>Trafikken gjennom Lundåsen er utfordrende, spesielt vinterstid, da det her er vanskelig å tilrettelegge med fortau. Planforslaget legger til rette for ferdsel både mot Jakob Vingsands veg, Nordlundvegen og med etablering av kollektivholdeplasser i Ringvålvegen slik at ferdsel kan fordeles. Som plankonsulenten viser til er det i trafiknotatet vurdert at trygg skoleveg er i varetatt.</p>
	BEGRENSET HØRING 04.07.2022	
Trøndelag fylkeskommune, 5.9.21	<ul style="list-style-type: none"> - Vestre Lund er en stor utbygging, og det er betydelig avstand mellom planområdet, skole og øvrige sentrumsformål. Det kreves dermed gode løsninger for at beboerne skal velge kollektivt framfor bil. Fylkeskommunen støtter kommunens holdning om at det må sikres en trygg og kortest mulig vei til bussholdeplassen, og mener planforslaget per nå ikke tilfredsstiller overordnede kommunale, regionale og statlige planer, intensjoner og mål om å planlegge for å redusere klimagassutslipp. - Ved fjerning av holdeplass o_SKH, krever fylkeskommunen at det ved realisering av planforslaget etableres holdeplasser på begge sider av Ringvålvegen. - Fremmer innsigelse til planforslaget inntil etablering av bussholdeplasser reguleres inn etter gjeldende vegnormaler, og sikres med rekkefølgebestemmelser i planen. Krysningspunkt for myke trafikanter, må også sikres i plankart og bestemmelser. - Planområdet må utvides i tråd med plassering av holdeplasser. - Viser til uttalelse 1.6.21 og uttalelse fra AtB. 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forslagsstiller imøtekommer innsigelsen til Fylkeskommunen og utvider planområdet med innarbeidelse av nye bussholdeplasser og rekkefølgekrav. Det tilrettelegges for krysningspunkt for myke trafikanter mellom holdeplassene, oppmerkingstiltak og skiltvedtak må håndteres etter vedtatt plan med søknad til rette myndighet. <p>Kommunedirektørens kommentar:</p> <p>Kommunedirektøren er enig med fylkeskommunen at det må etableres kollektivholdeplasser ved Ringvålvegen. Etter at plankonsulent har gjort de nødvendige endringer som vist over vil saken bli sendt på en begrenset høring, samtidig som også en ny varsling av planområdet da den sørligste holdeplassen ligger utenfor dagens planområde.</p>

<p>AtB, 4.7.21</p>	<p>-AtB mener det bør være holdeplass ved trapphuset/det nye heistårnet. Holdeplassene vil ligge tettere enn det som er anbefalt holdeplassavstand i Statens vegvesens håndbok, men AtB vurderer at kort gangavstand til holdeplass i aktuell sak veier tyngre. Det er terrengmessige utfordringer med motbakke på hjemveg og gangtid for barn og eldre vil være lengre enn det som fremgår av kollektivnotatet.</p> <p>– AtB ønsker at bussholdeplasser saksnes, slik at gangfeltkryssing kommer i bakkant av plattform. Dette gir også bedre avstand mellom holdeplassene, jf. alternativ 2. Dersom siktforhold for sjåfør kan utbedres i alternativ 2 kan holdeplassen utformes som kantstopp. Det er viktig å ivareta sikt både ved kantstopp og lommer. Det er ønskelig med plattform for sikring av universell utforming, og profilkantstein, samt god belysning. Det vises til SVVs håndbøker N100 og V123.</p> <p>– Det bør vurderes dobbel sperrelinje ved kantstopp som sperrer for forbikjøring i begge retninger, men utforming må ikke komme i konflikt med framkommelighet for nødøtater.</p> <p>– Det ønskes tilrettelegging for etablering av sanntidsskjerm ved alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser.</p> <p>– Bussen skal kunne trafikkere veg-/gateanlegget ved kun bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A). Dimensjonerende kjøretøy mtp kjøring i kurver er er 15 m buss. Hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m.</p> <p>– Minner om universell utforming for å sikre at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle, dette gjelder også atkomst til holdeplass.</p> <p>– Ber om at god framkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende ivaretas i anleggsfasen, og at dette sikres i bestemmelsene.</p>	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forslagsstiller imøtekommer kravet til nye holdeplasser. - Utforming er gjennomført i tråd med gjeldende vegnormer, og er en videreføring av alternativ 2. Siktforhold, trafiksikkerhet og utforming er redegjort for i eget notat, se vedlegg. - Dobbelt sperrelinje håndteres ikke i reguleringsplanen, men må evt. drøftes opp mot nødøtater og fylkeskommune i videre faser. - Tilrettelegging for sanntidsskjerm håndteres ikke i reguleringsplanen, og kan ivaretas i senere faser av prosjektet. - Vegbredde fra gjeldende plan (detaljregulering Øvre Solberg r20190068) og detaljprosjektering for Ringvålvegen er videreført i planforslaget. - Det er sikres universelt utformede forbindelser gjennom området, og heis til Ringvålvegen. Universell utforming vil følges opp i videre detaljering. - Framkommelighet for kollektivtrafikken i anleggsfase ivaretas gjennom §10.6 i bestemmelsene. <p>Kommunedirektørens kommentar:</p> <p>Kommunedirektøren støtter merknaden om at det må etableres kollektivholdeplasser ved Ringvålvegen. Etter at plankonsulent har gjort de nødvendige endringer vil saken bli sendt på en begrenset høring, samtidig som også en ny varsling av planområdet da den sørligste holdeplassen ligger utenfor dagens planområde.</p>
<p>Statsforvalteren i Trøndelag, 31.8.21</p>	<p>- Det er viktig å legge til rette for gode løsninger som fremmer kollektivtransport fremfor bilbasert transport.</p> <p>- Etablering av bussholdeplass o_SKH eller ved f_ST2 vil i større grad legge til rette for at flere velger å reise kollektivt, og samtidig legge til rette for at flere går/sykler fremfor å velge bil. Etablering av holdeplass nærmere planområdet kan dermed både være viktig for miljøet og for folkehelsa jf. SPR-BATP.</p>	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <p>- Planforslaget tilrettelegger med et tett nettverk av gangforbindelser, både universelt utformet, tilrettelagte med håndløpere og snarveger, samt heis og trapp ned til Ringvålvegen for rask framferd til kollektivholdeplasser på Ringvålvegen og ved Lund metrobussholdeplass.</p>

		<p>- Se tilsvar Trøndelag fylkeskommune, nye bussholdeplasser ved Ringvålvegen innarbeides i planforslaget.</p> <p>Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren støtter merknaden om at det må etableres kollektivholdeplasser ved Ringvålvegen. Etter at plankonsulent har gjort de nødvendige endringer vil saken bli sendt på en begrenset høring, samtidig som også en ny varsling av planområdet da den sørligste holdeplassen ligger utenfor dagens planområde.</p>
	BEGRENSET HØRING 14.04.2023	-
AtB, 14.04.2023	<ul style="list-style-type: none"> - AtB er positive til at det foreslås regulert holdeplasser ved Ringvålveien. Holdeplassene vil ligge tettere enn anbefalt holdeplassavstand i Statens vegvesens håndbok, men de har tidligere vurdert at kort gangavstand til holdeplass for den planlagte utbyggingen veier tyngre - de opprettholder denne vurderingen. - AtB spør om det er tilstrekkelig sikt for sjåfør ved utkjøring fra lomme, eller om busslomma kan trekkes litt lengre øst slik at man kommer ut av kurven, uten å komme i konflikt med fotgjengerkryssing i bakkant og avkjørsel. Spør om holdeplassen kunne vært utformet som kantstopp isteden. - De emner plassering av leskur innen f_ST2 er uheldig for blinde/svaksynte da det krever lengre ledelinje. - AtB viser til at det er viktig at det er nok plass til et leskur på plattformen i østgående retning, og at denne også har nok areal til rullestol i forkant. - Ber om at planen tilrettelegger for etablering av sanntidsskjerm, med trekkør der det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm. 	<p>Plankonsulentens kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er utfordrende å flytte holdeplass lengre øst av hensyn til sikt fra adkomstvegen øst for holdeplassen. Det er tidligere vurdert at lomme vil være mest gunstige utforming her av hensyn til den svake kurven, og at sikt er ivaretatt. Se kollektivnotat. Det er ikke ønskelig å legge opp til en situasjon der det kan oppstå forbikjøring i kurve. - Plassering av leskur innen f_ST2 er en løsning for å unngå å legge om gang- og sykkelveg rundt holdeplassen i et område der det er smalt med terrengforskjeller. Dette er trolig en holdeplass som vil ha mest avstigning, og behovet for leskur er dermed uvisst, men lar seg gjennomføre innen f_ST2 ved behov. - Størrelse på o_SH2 og plass til leskur er ivaretatt. - Tilrettelegging for sanntidsskjerm legger vi til grunn at kan sikres i videre faser. <p>Kommunedirektørens kommentar: Vestgående bussrute vil sannsynligvis bli mest brukt ved avstigning, og behov for leskur vil være mindre. Ved omleggingen av Ringvålvegen vil et arealet av den eksisterende fylkesvegen bli liggende igjen nord for o_GS1. Dette settes av til annen veggrunn grønt, og gjør det mulig at det ved o_SH1 sikres nok areal til at det kan bli mulig med et leskur.</p>

<p>Trøndelag fylkeskommune , 19.05.23</p>	<p>- Fylkeskommunen mener planen har tatt innover seg de innspill som har kommet fra Trøndelag fylkeskommune, og har ingen merknader til tiltaket. De viser også til AtB sin uttalelse.</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar: Da noen av innspillene til AtB var i motstrid av hva fylkeskommunen har ment tidligere, bl a ang kantstopp ble det i møte med Byplankontoret, for også å se på innspillet fra Lund, presisert følgende:</p> <p>Det må settes inn en sikktrekant som tar hensyn til sikt mot gang-sykkelvegen for avkjørselen til 178/1 (jf. uttalelsen til Lund), dvs starte 3 meter inn/opp i veien, og stoppsikt for sykkel. Plattformen o_SH2 må målsettes. Arealet av den eksisterende fylkesvegen som blir liggende igjen nord for o_GS1 skal settes av til <i>annen veggrunn grønt</i>. Her må det ved o_SH1 sikres nok areal til at det kan bli mulig med et lite leskur. Plassering av leskur her vil da bli bedre også for blinde/svaksynte.</p> <p>Bestemmelsen bør endres til: Innen o_SH1 og o_SH2 skal det opparbeides holdeplass for kollektiv. O_SH1 tillates opparbeidet som busslomme med plassering av evt. leskur innen annen veggrunn. o_SH2 tillates opparbeidet som kantstopp, og det skal etableres leskur. Plattform på kantstopp skal ha minimum 2,7 meter fri bredde foran leskur.</p> <p>Bredden foran leskuret vil ivareta evt rullestolbrukere.</p>
<p>Fred Inge Lund, 02.05.2023</p>	<p>- Mener det ikke er forsvarlig trafiksikkerhetsmessig med å ha holdeplasser på hver side av innkjørselen og driftsvegen på gården. De krysser vegen eller skal ut i vegen med store kjøretøy/anleggsmaskiner, som man sitter langt bak i i fht siktlinje ved utkjøring. Er redd for at det vil oppstå farlige situasjoner. Ber også om at det avsettes tilstrekkelig bredde på 178/1 slik at det blir bedre ved inn og utkjøring.</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar: Forslaget til holdeplasser opprettholdes, men det tas inn en sikktrekant som tar hensyn til sikt mot gang-sykkelvegen for avkjørselen til 178/1. Det vil si at sikten bedres mot gang- sykkelveg. Det reguleres også en stripe annen veggrunn i vest. Dette muliggjør vegetasjonsrydding som vil hjelpe på siktforholdene.</p> <p>Fylkeskommunen sier de også vil vurdere om det kan bli aktuelt å etablere fartsreducerende tiltak på strekningen mellom bussholdeplassene for å bedre trafiksikkerheten.</p>
<p>Statsforvalteren i Trøndelag (SF), 15.05.2023</p>	<p>- Statsforvalteren gir faglige råd om å oppdatere bestemmelsene slik at det er retningslinjen for behandling av støy T-1442/2021 som skal gjelde.</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar:</p>

	<ul style="list-style-type: none">- Ellers er SF positiv til at det legges til rette for gode løsninger som fremmer kollektivtransport.	Planforslaget har forholdt seg til retningslinjen av 2016 gjennom hele planprosessen, og det legges ikke opp til endring av denne nå til sluttbehandlingen.
--	---	---