

Melhus kommune

► Detaljreguleringsplan for fortau Furuvegen - Eidsåsen

Planbeskrivelse del 1

Oppdragsnr.: 5206579 Dokumentnr.: 001 Versjon: 002 Dato: 2022-02-14



Oppdragsgiver: Melhus kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Stian Aspaas Haugen/ Amalie Anshus Berg
Rådgiver: Norconsult
Oppdragsleder: Adrian Barsten
Fagansvarlig: Adrian Barsten
Andre nøkkelpersoner: Amalie Ravnåmo (veg)
Jelena Jovanovic (plankart)
Karl Jørgen Leirhaug Grøtting
Randi Storeng (plan)

002	2022-02-14	Revisjon etter kommunal merknadsbehandling	ADRBAR	IngTill	AdrBar
001	2021-09-24	Planbeskrivelse	Randi Storeng	Adrian Barsten	
001	2021-09-19	Planbeskrivelse	Randi Storeng	Ingvild Tillerbakk	Randi Storeng

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Forslagsstiller Melhus kommunen ønsker å regulere ett sammenhengende fortau mellom avkjøring ved Fylkesvegen 708 Hølundvegen opp langs Eidsåsen, videre langs Furuvegen, før fortau kobler seg på fortau som er regulert i i Detaljreguleringsplan for Bøveråsen boligfelt (planID: 2012009).

Med utgangspunkt i Melhus kommunes vegnorm og Statens vegvesen sine håndbøker er det vurdert alternativer ut fra vegbredde, stigningsforhold, ivareta hensyns til eksisterende uthus og garasjer, private avkjørsler og fortau. Ut fra disse hensynene er det vurdert at det samlet sett er mest hensiktsmessig å legge fortau langs østsiden av vegen til Eidsåsen.

Det ble besluttet i møte med kommunen om å gå videre med normalprofil fra **alternativ 2**. For Eidsåsen vil linjeføringa bli som i **alternativ 2**. For Furuvegen vil linjeføringa bli som i **alternativ 4**, med forskyving av vegen sørover. Det ble bestemt at fortauet legges på nordsiden av Furuvegen for å tilpasse seg eksisterende reguleringsplan. Det ble også avgjort at det var nødvendig å se nærmere på plassering av fortauet på østsiden eller vestsiden av Eidsåsen.

Planforslaget er i tråd med overordnet plan, men vil omdisponere areal avsatt til boligbebyggelse til fortau og veiformål.

Innhold

1	Bakgrunn	6
1.1	Plankonsulent, forslagsstiller	6
1.2	Hensikten med planen og planens avgrensning	6
1.3	Vesentlige utfordringer i planen	6
2	Planstatus og rammebetingelser	7
2.1	Statlige retningslinjer/rammer/føringer	7
2.1.1	<i>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging</i>	7
2.1.2	<i>Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging</i>	7
2.1.3	<i>Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning</i>	7
2.1.4	<i>Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) og Retningslinje for behandling av luftkvalitet i planleggingen (T-1520)</i>	7
2.2	Overordnede planer (kommuneplaner, fylkeskommunale planer)	7
2.2.1	<i>Kommuneplanens samfunnsdel 2025.</i>	7
2.2.2	<i>Kommuneplanens arealdel 2013 - 2025, vedtatt 16.12.14.</i>	7
2.2.3	<i>Byvekstavtalen 2019 - 2029</i>	7
2.3	Melhus kommuneplan arealdel	7
2.4	Kommunale overordnede vedtak	8
2.5	Gjeldende reguleringsplaner	8
2.6	Tidligere vedtak i saken	9
2.7	Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.	9
2.8	Temaplaner	9
2.9	Alternative vurderinger	9
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	10
3.1	Beskrivelse av planområdet	10
3.2	Berørte eiendommer	10
3.3	Dagens bruk og tilstøtende arealbruk	11
3.4	Stedets karakter; eksisterende bebyggelse	11
3.5	Landskap; topografi, landskap og vegetasjon	11
3.6	Kulturminner	12
3.7	Naturverdier	12
3.8	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	12
3.9	Trafikkforhold og kollektivtilbud	12
3.10	Barns interesser	12
3.11	Teknisk infrastruktur; vann, avløp og trafo	12
3.12	Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger og rasfare	13
3.13	Luftforurensning	13
4	Beskrivelse av planforslaget	14
4.1	Alternativsvurdering	14
4.2	Tiltaksbeskrivelse	14
4.3	Planlagt arealbruk, reguleringsformål	16

4.4	Teknisk infrastruktur	17
4.4.1	Vann og avløp	17
4.4.2	Elektro	17
4.5	Universell utforming	17
4.6	Geoteknikk	18
5	Virkninger av planforslaget	19
5.1	Vurdering av alternativ	19
5.2	Landskap (nær- og fjernvirkning)	19
5.3	Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.	20
5.4	Kulturminner	23
5.5	Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)	23
5.6	Naturverdier og biologisk mangfold	23
5.7	Friluftsliv, rekreasjon og folkehelse	23
5.8	Barns interesser	24
5.9	Forurensning, utslipp til luft og støy	24
5.10	Vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo	24
5.11	Fremtidige klimaendringer	24
5.12	Anleggsperioden	24
5.12.1	Trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)	24
5.12.2	Trafikksikkerhet i anleggsfasen	25
5.13	ROS (Risiko- og sårbarhetsanalyse)	25
6	Planlagt gjennomføring	26
6.1	Økonomiske konsekvenser	26
6.2	Gjennomførbarhet for tiltak i planen	26
7	Planprosess og innkomne innspill	27
7.1	Planoppstart, medvirkningsprosess	27
8	Vedlegg	31

1 Bakgrunn

1.1 Plankonsulent, forslagsstiller

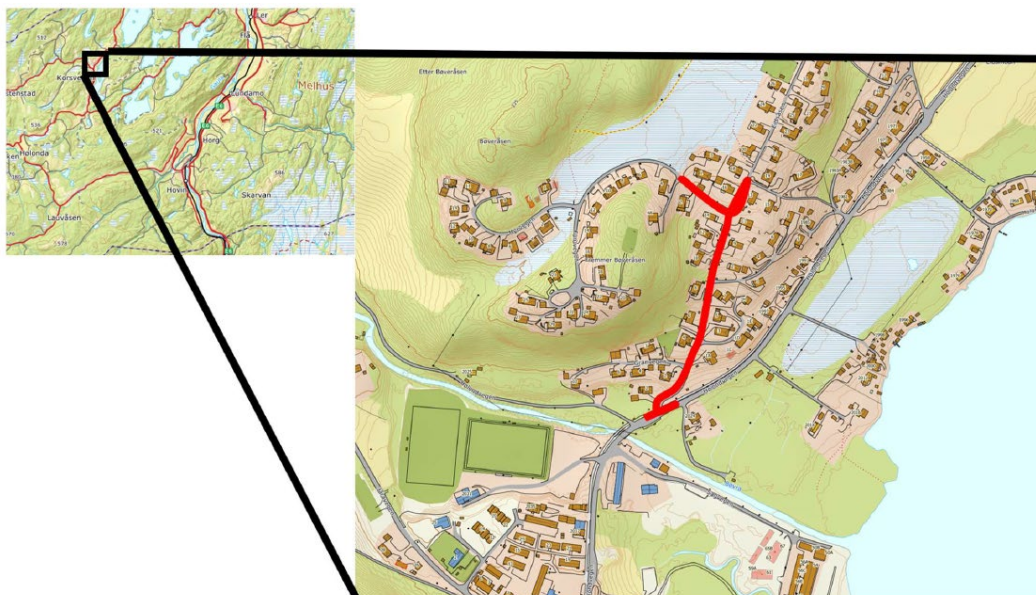
Melhus kommune er forslagsstiller for planen. Norconsult har på oppdrag fra Melhus kommune utarbeidet en detaljreguleringsplan for deler av veiene Furuvegen og Eidsåsen.

1.2 Hensikten med planen og planens avgrensning

Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å tilrettelegge for fortau langs Furuvegen og Eidsåsen for å bedre tilbudet og sikkerheten for myke trafikanter, som følge av økt trafikk i forbindelse med etablering av nytt boligfelt i Bøveråsen (Detaljreguleringsplan for Bøveråsen boligfelt, planID: 2012009).

I tillegg til vegareal og areal til fortau og midlertidige rigg- og anleggsområder, regulerer planen sideareal, skjøringer og fyllinger, hensynsoner for fri sikt, og adkomstveger fra omkringliggende bebyggelse.

Det er lagt til rette for en utvidelse av dagens kjørevei og etablering av nytt fortau. Det er foretatt en vurdering av sikkerhet mot naturpåkjenninger, samt en overordnet geoteknisk vurdering av planlagte tiltak.



Bilde 1: Oversiktskart over hvor planområdet er. Rød strek viser veien hvor det er regulert fortau. Kilde: Norgeskart.

Med gjennomføringen av dette forslaget til reguleringsplan vil Furuvegen og Eidsåsen få en breddeutvidelse for å oppfylle kommunens vegnorm.

1.3 Vesentlige utfordringer i planen

Breddeutvidelsen av vegformål medfører inngrep i privat areal i et etablert boligfelt, hvor det i dag blant annet er garasjer, avkjøringsareal og etablerte hager med uteareal og trær.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Statlige retningslinjer/rammer/føringer

2.1.1 *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*

Fokuserer på fortetting og effektiv arealbruk nært kollektivknutepunkt som sentralt. Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem bør samordnes slik at det blir tilrettelagt for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport. Fortetting og effektiv arealbruk i byer og tettsteder skal være et overordna grep både mht. jordvern, samferdsel, biologisk mangfold og klima.

2.1.2 *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging*

Formålet med retningslinjen er å ivareta barn og unges interesser i arealplanprosessen, ved å sikre gode oppvekstmiljø, trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, samt de fysiske, sosiale og kulturelle kvalitetene. Medvirkning, kartlegging og kunnskap om barn og unges behov er viktige verktøy for å sikre trygge, gode og fremtidsrettede tiltak (Regjeringen, 2021).

2.1.3 *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning*

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

2.1.4 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) og Retningslinje for behandling av luftkvalitet i planleggingen (T-1520)*

Gir føringer for en langsiktig arealdisponering som forebygger støy- og støvproblemer.

2.2 Overordnede planer (kommuneplaner, fylkeskommunale planer)

2.2.1 *Kommuneplanens samfunnsdel 2025.*

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av kommunestyret 21.10.09 og inneholder hovedmål og strategier innenfor tre områder; samfunnsutvikling, kommunens organisasjon og kommunalt tjenestetilbud.

2.2.2 *Kommuneplanens arealdel 2013 - 2025, vedtatt 16.12.14.*

Arealdelens planbeskrivelse har et eget vedlegg som viser arealer for offentlig infrastruktur. Langsiktig arealstrategi for kommunen skal bl.a. sikres ved å ha tilgjengelig boligareal med et godt utbygd tilbud av offentlig infrastruktur som følger tritt med befolkningsveksten.

2.2.3 *Byvekstavtalen 2019 - 2029*

Byvekstavtalen er en avtale mellom kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til bedre framkommelighet og tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Et av tiltakene denne avtalen skal finansiere er utbygging av hovedruter for sykkel.

2.3 Melhus kommuneplan arealdel

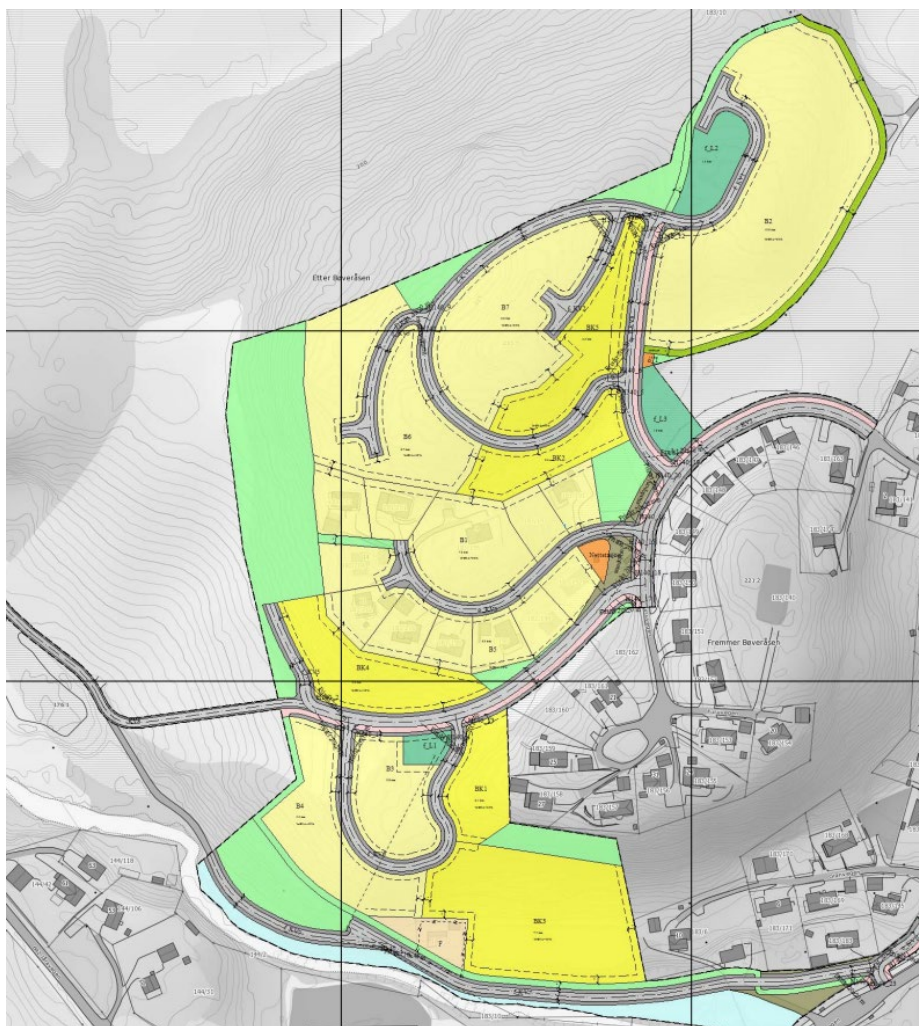
Arealbruksformål for omsøkt areal er i hovedsak veg og boligbebyggelse i KPA 2013002.

2.4 Kommunale overordnede vedtak

Nytt planområde skal forbinde regulerte fortau i Detaljregulering Bøveråsen Boligfelt (2012009) og reguleringsplan for gang-/sykkelveg, Eid skole, Korsvegen (1998006). I forbindelse med endelig vedtatt arealplan skal det utbygges et nytt boligfelt på Bøveråsen med mellom 40- 65 boenheter. Grunnet økning av boenheter er det nødvendig å etablere sammenhengende fortau langs Furuvegen og Eidsåsen ned til Hølundvegen. Etablering av fortau er et rekkefølgekrav til det nye boligfeltet, og skal være etablert før utbygging av nye boliger kan starte.

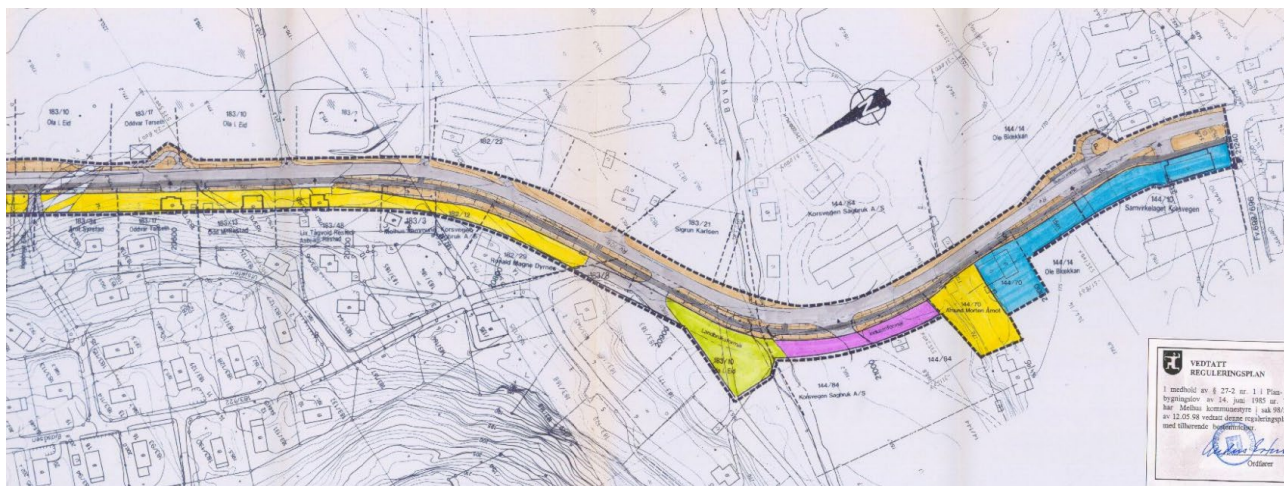
2.5 Gjeldende reguleringsplaner

Detaljreguleringsplan for Bøveråsen boligfelt (planID 2012009) og reguleringsplan for gang- og sykkelveg, Eid skole, Korsvegen (planID. 1998006).



Figur 2-1: Detaljreguleringsplan for Bøveråsen boligfelt.

Reguleringsplan for gang-/sykkelveg Eid skole, Korsvegen (planID: 1998006)



Figur 2-2: Detaljreguleringsplan for gang-/sykkelveg Eid skole, Korsvegen.

2.6 Tidligere vedtak i saken

Utarbeidelsen av planen er en del av et rekkefølgekrav i detaljreguleringsplan for Bøveråsen Boligfelt, reguleringsbestemmelse § 2.1, som sier at etablering av fortau skal være etablert før utbygging kan starte.

2.7 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Melhus kommune har vurdert at tiltaket ikke kommer inn under kravet om konsekvensutredning eller planprogram.

2.8 Temaplaner

Følgende normer skal legges til grunn ved utarbeidelsen av detaljreguleringsplanen:

- Kommunens VA - norm
- Kommunens vegnorm
- Kommunens veglysnorm

2.9 Alternative vurderinger

Det er foretatt alternative vurderinger med arbeidet til ny detaljreguleringsplan. Disse alternativene er det arbeidet videre med etter planoppstart. Samtidig er det sett på justeringer av avkjørsler til de respektive boligene langs traseen.

Ved alternativs vurderinger er det tatt hensyn til hvordan vegutvidelsen skal løses. I tillegg er det sett på vegbelysning, skråningsutslag, snøopplag, vegbredde, stigning, eksisterende uthus og garasjer, trær, private avkjørsler og fortau som finnes i Furuvegen i nord og Eidsåsen øst.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Beskrivelse av planområdet

Området Eidsåsen/ Bøveråsen ligger i Melhus kommune på Hølonda i tettstedet Korsvegen. Vegene Furuvegen/ Eidsåsen har avkjøring fra fylkesveg 708 (Hølondvegen) vest for Gaustadvatnet. Begge veiene er internveier for et etablert boligfelt, og et delvis ubebyggt boligfelt (Bøveråsen)

3.2 Berørte eiendommer

Eiendommene innenfor planområdet langs Eidsåsen og Furuvegen berøres av tiltaket, se **Error! Reference source not found.**

Gnr	Bnr
182	29
183	140
183	145
183	135
183	184
183	164
183	185
183	167
183	144
183	132
183	122
183	127
183	131
183	128
183	130
183	129
183	114
183	93
183	92
183	94
183	141
183	137
183	136
183	10
1708	20

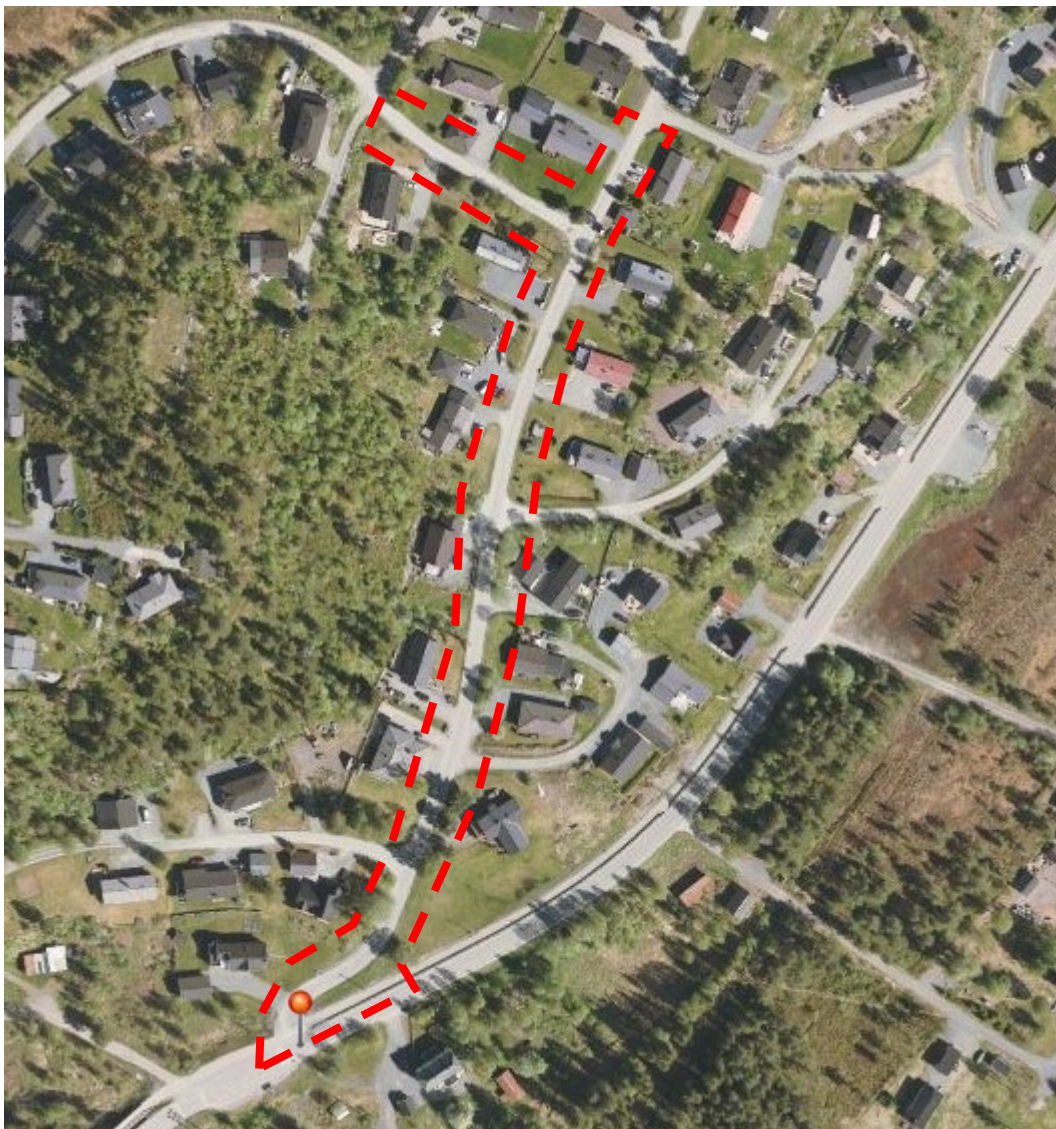


Figur 3-1: Bildet viser traseen hvor det reguleres fortau.
Kilde: Melhus Kommune

3.3 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Vegen Eidsåsen benyttes i dag som kjøreveg med sideveger til eksisterende boliger i Eidsåsen. På begge sider av vegen ligger det eneboliger med tilhørende hager og garasjer.

Det er ingen eksisterende fortau langs strekningen i dag. Myke trafikanter bruker bilveg for å ferdes langs vegen. Vegen i dag er lite trafikkert med hovedsakelig kjøring til/fra eiendommer. Det forventes mer trafikk med utbygging av Bøveråsen boligfelt.



3.4 Stedets karakter; eksisterende bebyggelse

Området består av eneboliger med tilhørende hager, garasjer, dokkestuer, søppel- og postkasseskur.

3.5 Landskap; topografi, landskap og vegetasjon

Området stiger mot nordøst og ligger i solhelling.

Planområdet ligger ved større skogsområder, som hovedsakelig består av gran og noe blandingskog. I Melhus kommune er det registrert 20 hendelser med brann i gress- eller innmark og 7 hendelser med brann i skog- eller utmark i perioden 2018-2021.

3.6 Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner i eller i nærhet av området.

3.7 Naturverdier

Det er gjort søk i Miljødirektoratets naturbase og det er ikke funn av naturtyper av nasjonal verdi. Det er heller ikke funn av arter som er av forvaltningsinteresse som rødlistearter.

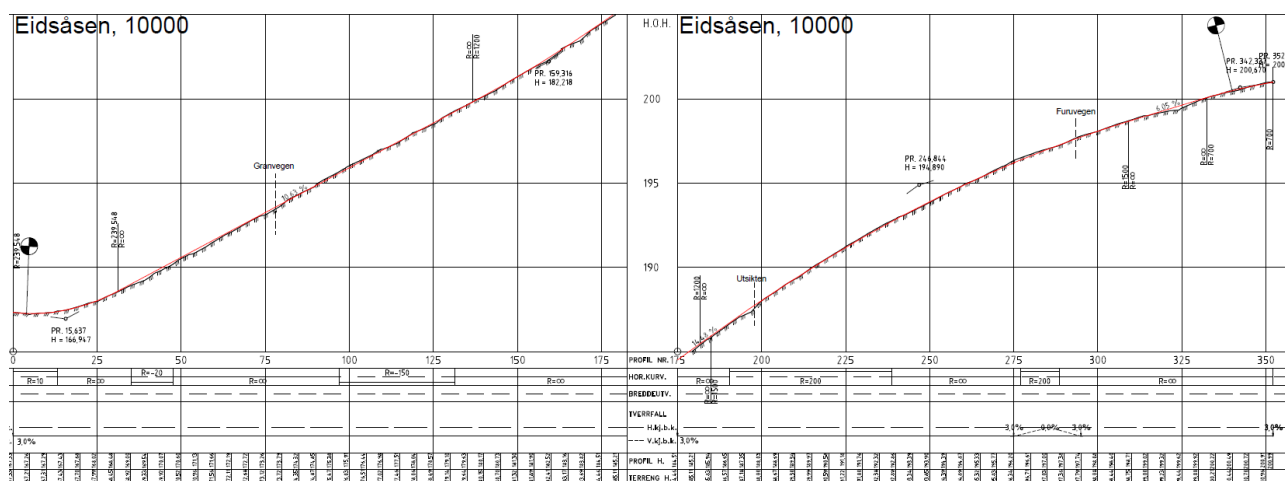
3.8 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Området er ikke i bruk som rekreasjonsområde for andre enn de som eier de respektive private eiendommene som tiltaket berører.

3.9 Trafikkforhold og kollektivtilbud

Både Eidsåsen og Furuvegen er i dag asfalterte kjøreveger uten fortau eller kantstein.

Det er i dag fartsgrense 30 km/ t. Det er i Eidsåsen i dag ca. 18 boenheter langs planområdet, samt at Eidsåsen er atkomstvegen til ca. 20 andre enheter i Eidsåsen, men som ikke berøres av tiltaket. Dette betyr at det er ca. 40 biler som benytter vegen til atkomst til bolig hver dag. Vegen har relativt bratt stigning, og vegen varierer mellom 4,3 og 5 meter bredde og er ikke etablert med fortau tidligere.



Figur 3-2: Profiltegningen over Eidsåsen. Kilde: Norconsult.

Det går buss i Fylkesveg 708, Hølundvegen. Dette er rute 504 som frekventerer ca. en gang i timen i rush (06.30-0830) og to turer på ettermiddag. I tillegg kjører skolebuss på morgen.

3.10 Barns interesser

Vegen benyttes som skolevei til Eid skole som ligger lenger nordøst. Eid skole er en barneskole i tillegg til at det også ligger svømmehall og barnehage i tilknytning til skolen.

3.11 Teknisk infrastruktur; vann, avløp og trafo

Avrenning fra vegen går ut til veggroft og samles opp i sandfangskummer i grøft. På begge sider av vegen ligger det eneboliger med hager og tilhørende garasjer.

Det er både offentlige og private VA-ledninger i planområdet. Vannledninger eid av Eid og Korsvegen Vassverk, mens spillvannsledninger og overvannsledninger er kommunale.

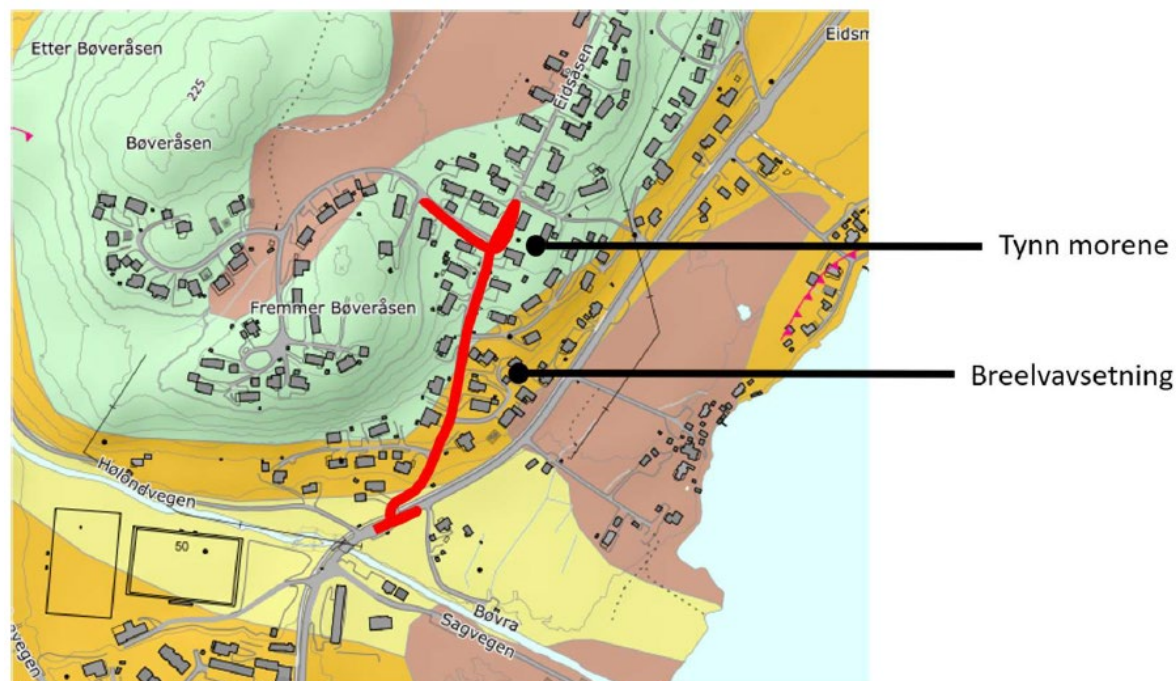
VA-trasé med vannledning, spillvannsledning og overvannsledning følger langs Eidsåsen på vestsiden, mot innsiden av vegen i forhold til terrenget. Traséen ligger ifølge ledningskart hovedsakelig utenfor vegbanen og tilsynelatende godt inne på private tomter. Ledningskart kan være unøyaktig, men viser tydelig at kummer ligger plassert godt utenfor veg.

3.12 Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger og rasfare

Området ligger over marin grense, og består av breelvavsetninger og tynn morene. Ved enden av Furuvegen kan man støte på torv og myr, mens i starten av Eidsåsen kan man finne elveavsetning.

Det er forventet breelvavsetninger i nedre del av traseen. Ut ifra dette må det påregnes friksjonsmasser, fra sand til blokk, og flere titalls meter løsmassetykkelse. I resterende del forventes det morenemateriale. Her må det regnes med en større variasjon av løsmassene samt at løsmassetykkelsen antas å være mindre. Dybden til berg er ikke kjent, men forventes å være stor i nedre del. I resterende del kan det ikke utelukkes at det grunt til berg/berg i dagen.

Hele planområdet ligger over marin grense og det forventes dermed ikke sprøbruddmateriale/ kvikkleire i området, med unntak av nedre del av vegstrekningen.



Figur 3-3: Grunnforholdene i planområdet og influensområder.

3.13 Luftforurensning

Området er ikke spesielt utsatt for luftforurensning. Det er ingen industribedrifter eller andre kilder enn vegtrafikk i nærheten som genererer trafikk.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Alternativsvurdering

Som et ledd i arbeidet med detaljreguleringsplanen er det utarbeidet et notat om de ulike alternativene som man har sett på: «*Alternativsvurdering Eidsåsen/Furuvegen-Norconsult 2021-03-10*». Rapporten oppsummerer de ulike alternativene med tilhørende vurderinger.

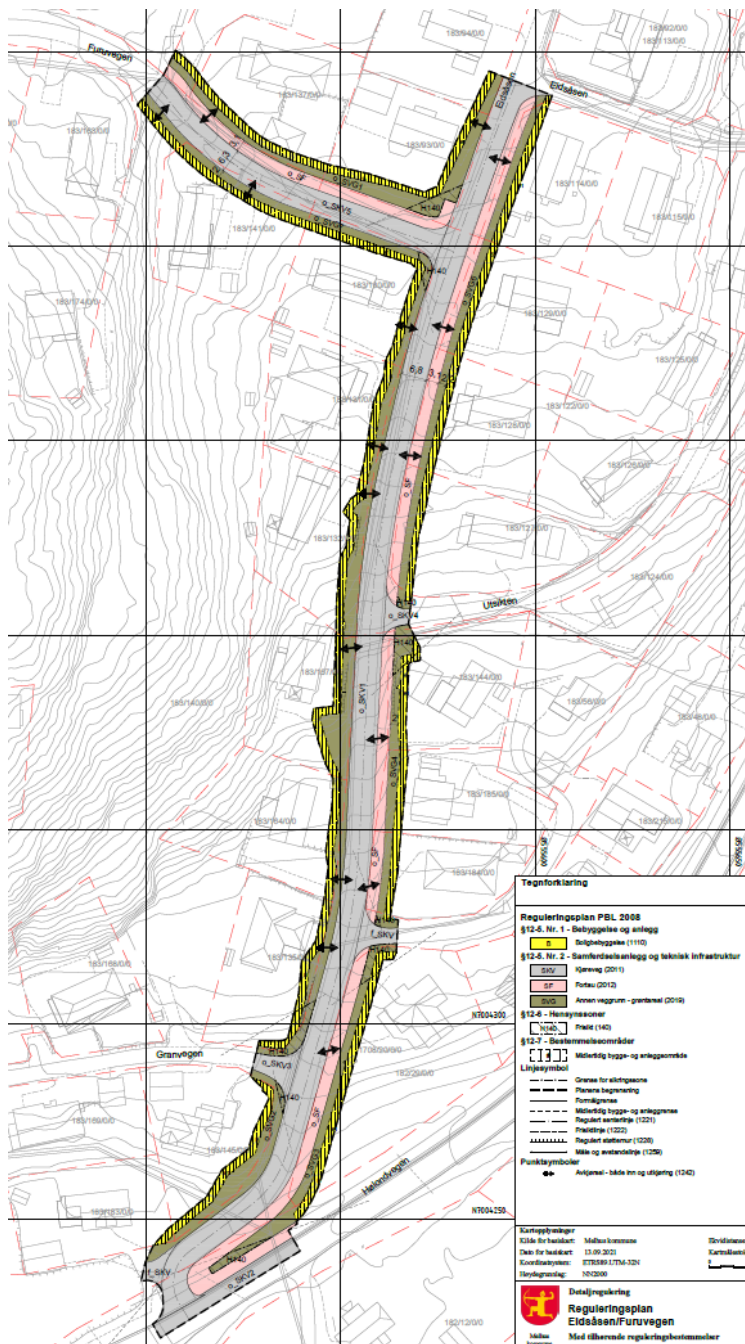
Det ble besluttet i møte med kommunen om å gå videre med normalprofil fra **alternativ 2**. For Eidsåsen vil linjeføringa bli som i **alternativ 2**. For Furuvegen vil linjeføringa bli som i **alternativ 4**, med forskyving av vegen sørover. Det ble bestemt at fortauet legges på nordsiden av Furuvegen for å tilpasse seg eksisterende reguleringsplan. Det ble også avgjort at det var nødvendig å se nærmere på plassering av fortauet på østsiden eller vestsiden av Eidsåsen.

4.2 Tiltaksbeskrivelse

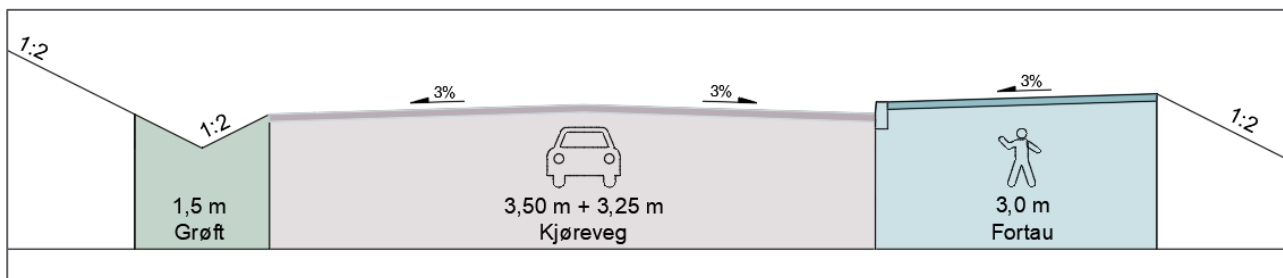
Plankartet viser bredde på veg, annen veggrunn (teknisk/ grøntareal) og fortau. De tekniske detaljene for utforming av vegen og fortauet redegjøres som en del av overordnet teknisk plan og VVA-plan, som er vedlegg til planen.

Planforslaget viser en breddeutvidelse av vegene Eidsåsen og Furuvegen. Disse er regulert etter kommunens vegnorm med minimum bredde 6 meter, 0,25 meter skulder mot kantstein og 0,5 meter mot åpen veggrøft i øst. Fortau er regulert i minimum 3 meters asfaltert bredde. Hele totalbredden på tiltaket er 10 meter.

Det reguleres 3,5 meter x 3,25 meter offentlig kjøreveg, o_SKV. Fortau reguleres som offentlig, o_SF, er 3 meter bredt og anlegges på østsiden av vegen. På vestsiden anlegges det 1,5 meter grøft.



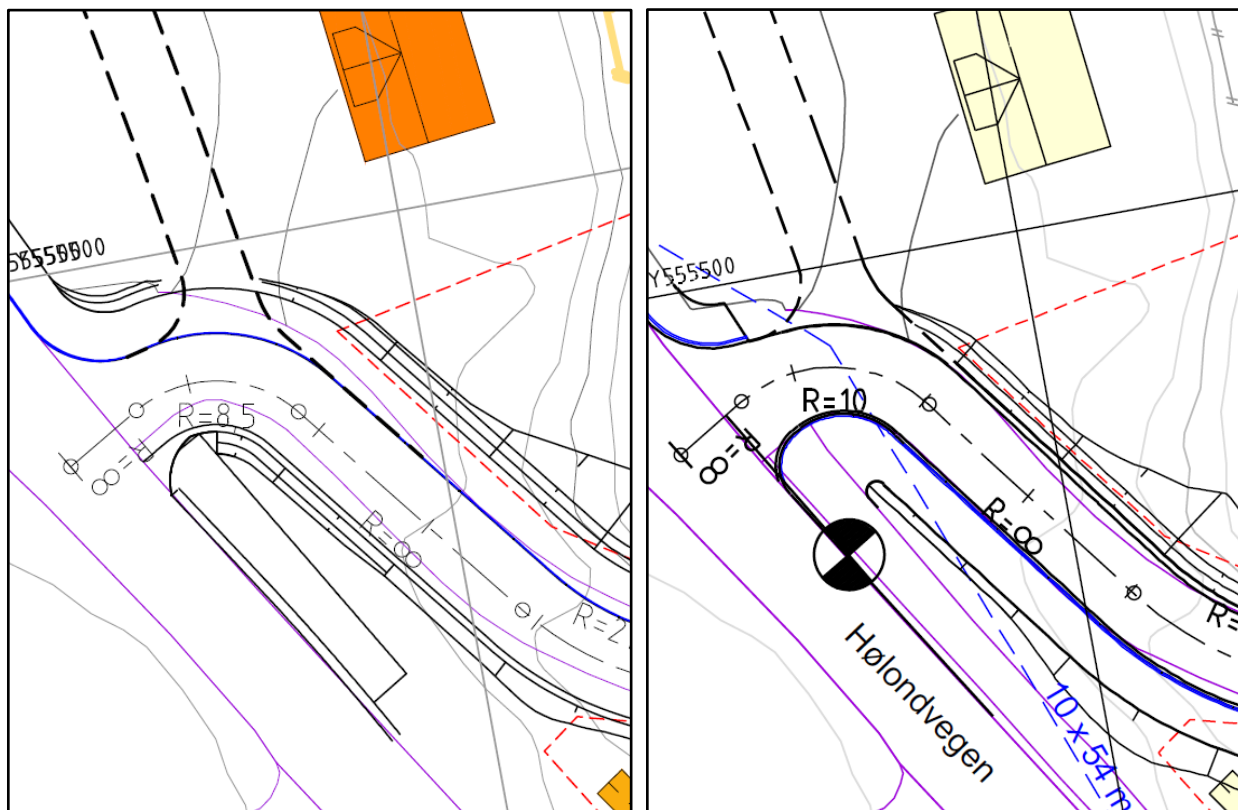
Figur 4-1: Plankart med veggeometri. Kilde: Norconsult



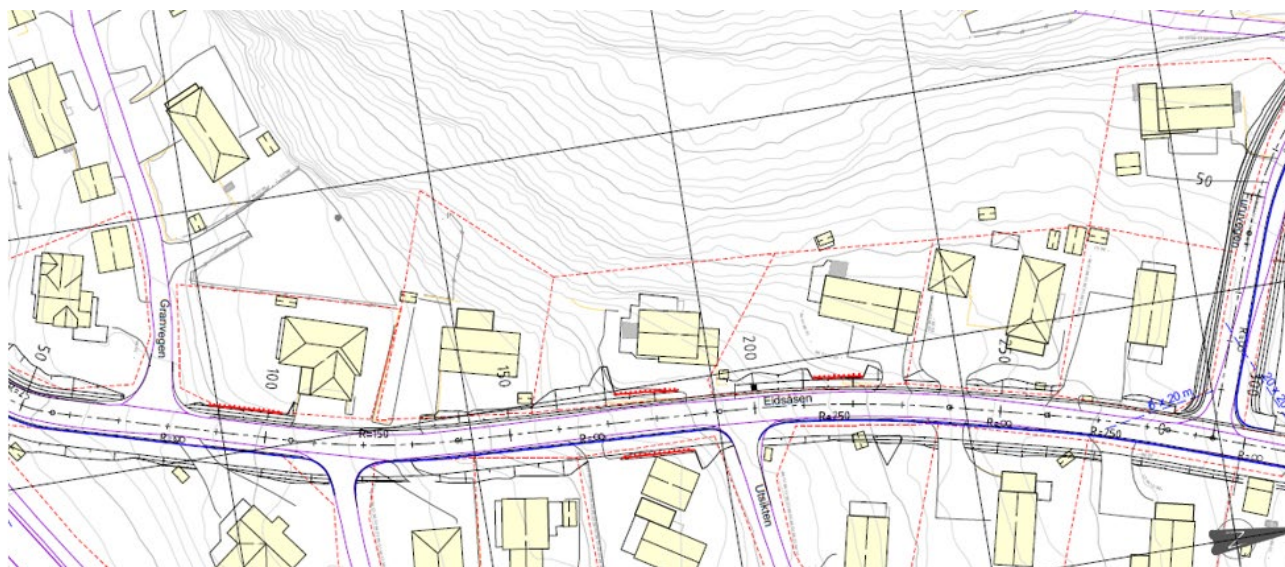
Figur 4-2: Bildet viser snitt av vegen med grøft og fortau, med utgangspunkt i Melhus kommunes vegnorm. Kilde: Norconsult.

Det er regulert inn sikotlinjer for alle sideveger, inkludert mot Hølundavegen. Skråningsutslag og støttemurer er regulert inn der hvor det er nødvendig. Disse vises i plankartet. Dette gjelder for eiendommene med Gnr./bnr.183/135, 183/167, 183/144 og 183/132.

Ved å anlegge fortau på østsiden av Eidsåsen vil trafikksikkerheten for gående og syklende bedres. Dette bidrar til enklere krysningsforhold ved krysset Hølundvegen, som vist i **Error! Reference source not found.** Dagens veg utvides med 5,2 meter og vegen vil bli opplyst om kvelden.



Figur 4-3: Løsning ved kryss Hølundvegen, Venstre: fortau vest / Høyre fortau øst. Kilde: Norconsult.



Figur 4-4: Teknisk tegning som viser støttemurer med rød tykk strek. Kilde: Norconsult.

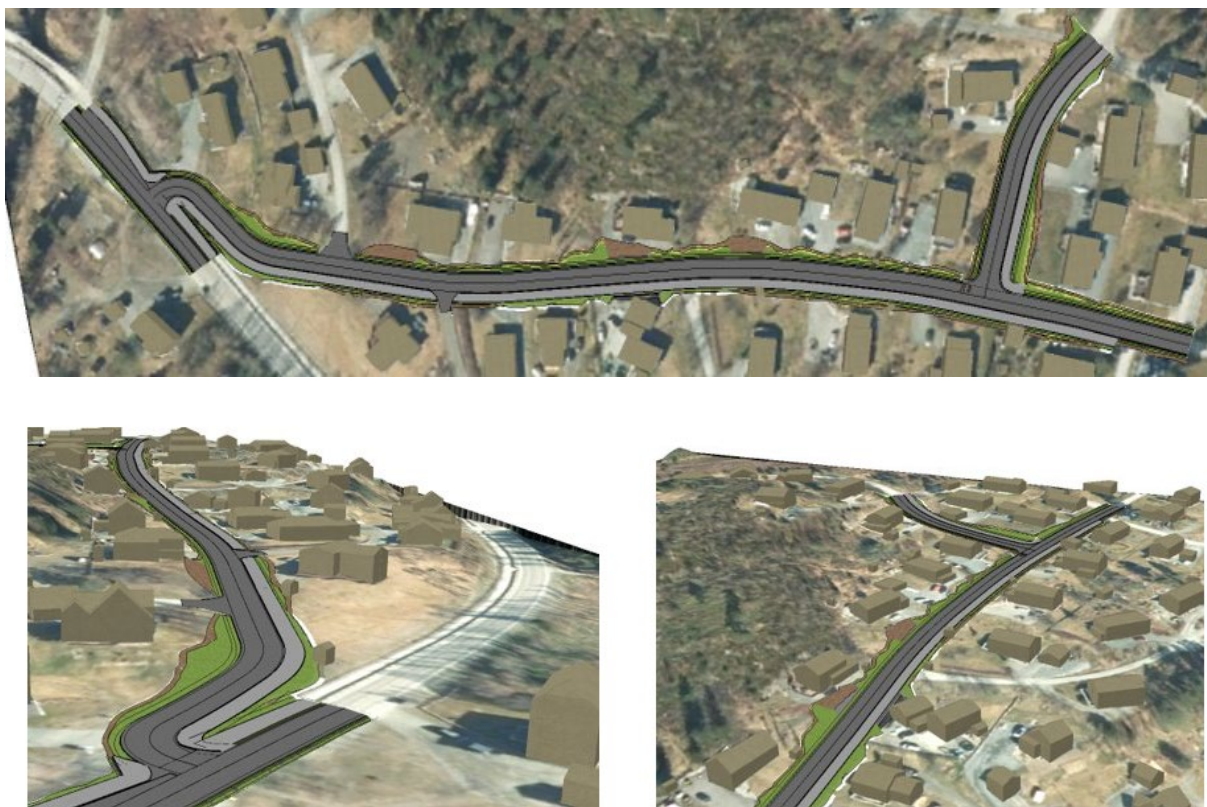
4.3 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet inneholder hele vegbredden av Eidsåsen og Furuvegen med regulerte fortau, o_SF og nødvendig sideareal. Eidsåsen er regulert til kjøreveg o_SKV. Det er regulert inn ekstra areal for snøopplag og teknisk infrastruktur, sideareal, skjæringer og fyllinger, henholdsvis annen veggrunn grønt (o_SVG). Kryss til sidevegene Granvegen, Utsikten og Furuvegen er også regulert. Frisiktsone er regulert i sin helhet og utformet i henhold til kommunens vegnorm og Statens vegvesen sin håndbok. Disse vises på plankartet.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1110 - Boligbebyggelse (6)	1,5
Sum areal denne kategori:	1,5
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (7)	3,2
2012 - Fortau (4)	1,3
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (6)	2,0
Sum areal denne kategori:	6,6
Totalt alle kategorier:	8,1

Det er avsatt 2 meter midlertidig bygge- og anleggsområde utenfor formålsgrensen til annen veggrunn grønt. Arealet må tilbakeføres tilnærmet sin opprinnelige tilstand etter anleggsarbeidet er gjennomført. Dersom det utføres varige terrengendringer, vil dette måtte tilsås og utformes på en forsvarlig måte ovenfor berørte grunneiere. (viser til plankart i Figur 4-1: Plankart med veggeometri. Kilde: Norconsult)

Størrelsen på planområdet



Figur 4-5: Terrengmodeller av planlagt tiltak. Kilde: Norconsult.

4.4 Teknisk infrastruktur

4.4.1 Vann og avløp

Ny trasé for VA-ledninger i Eidsåsen anbefales i overordnet plan lagt lengre øst enn dagens trasé, under kjørebanelen til ny veg.

Gjeldende plan som er mottatt fra Melhus kommune viser at valgt løsning for nytt boligfelt ikke tilfører noe nytt spillvann eller overvann til eksisterende ledningsnett i det aktuelle planområdet i Furuvegen og Eidsåsen. Tilkobling for vannforsyning til nytt boligfelt gjøres også utenfor planområdet og uten innvirkning på ledningsnett i Furuvegen og Eidsåsen.

4.4.2 Elektro

Det legges til rette for belysning på østsiden av Eidsåsen. Lysmastene vil plasseres på samme side som fortau. Det betyr at belysning vil være på motsatt side av hvor det er i dag. Eksisterende koblingskasser ligger på vestsiden i dag og skal fortsatt ligge der for å redusere krysninger.

4.5 Universell utforming

Fortauet er ikke universelt utformet da stigningsforholdet gjør dette utfordrende. Forutsetning med tiltaket er å følge eksisterende veg og minimere nye endringer i terrenget som vil føre til bl.a. større arealbeslag i private hager og potensielt utfordringer knyttet til etablerte garasjer og andre bygningstiltak. .

4.6 Geoteknikk

Største høydeforskjell i både skjæringer, fyllinger og murer er opp mot 2 meter. I reguleringsplan er det lagt til grunn helning på 1:2 for fyllinger og skjæringer, samt fronthelning på mur på 5:1. Detaljering og optimalisering av disse verdiene må vurderes nærmere i detaljfasen, men foreslåtte løsninger anses som gjennomførbare innenfor de rammene som er avgrenset av reguleringsplan.

5 Virkninger av planforslaget

Virkingen av planen og avbøtende tiltak beskrives her og illustreres, samt vurderes i forhold til følgende punkt:

5.1 Vurdering av alternativ

Det er regulert en sideveg til Eidsåsen som ligger tett på krysset til Hølondvegen og med fortauet på østsiden unngår man kryssing av denne vegen. I tillegg vil det medføre at gående eller syklende krysser Eidsåsen tidlig når de skal nordover i krysset.

Myke trafikanter kryssing av vegen i krysset mellom Eidsåsen og Furuvegen vil også kunne foregå i øvre del av Eidsåsen. Siden det er mindre bebyggelse i øvre Eidsåsen enn i Furuvegen vil trafikkmengden i øvre Eidsåsen være lavere enn i Furuvegen. Dette er illustrert i bildene nedenfor.



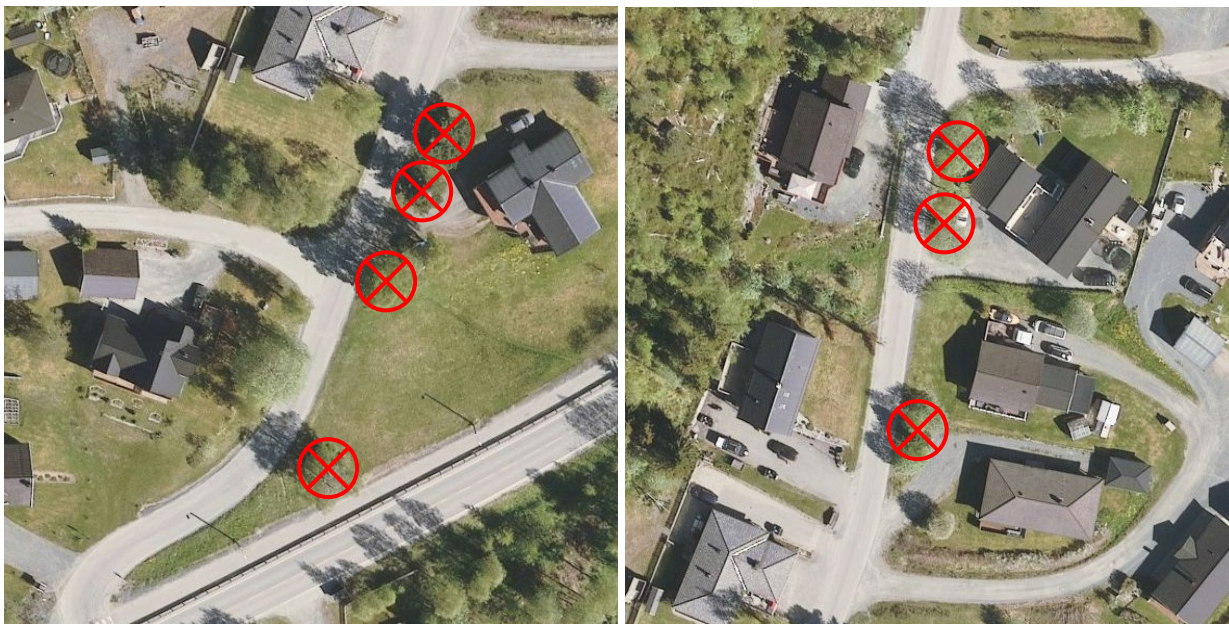
Figur 5-1: Bilder viser myke trafikanters kryssing av veg i kryss mellom Eidsåsen og Furuvegen avhengig av plassering av fortau.

Antall kryss med sideveger er likt uavhengig av hvilken side fortauet er på, med 10 kryssingspunkt av veger og avkjørslr. Det vil bli bedre kryssingsforhold av sideveger ved gjennomføring av planen.

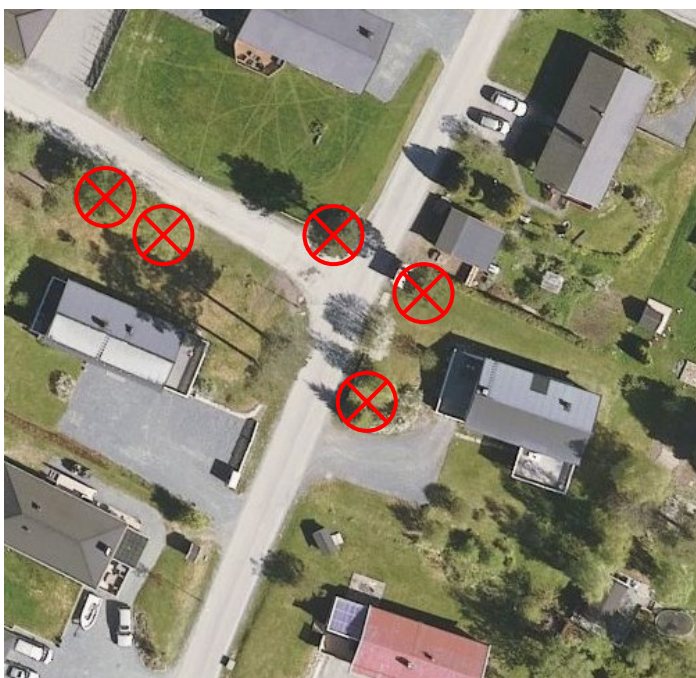
5.2 Landskap (nær- og fjernvirkning)

Planforslaget forholder seg i all hovedsak til eksisterende veg og terreng, med unntak av utvidelsen av fortauet på østsiden. Utvidelsen vil medføre beslag av eksisterende hager og utvalgte trær. Det forsøkes å bevare vegetasjon så nært det lar seg gjøre, men der de kommer i konflikt med tiltaket må de felles.

Fjerning av trærne vil påvirke hvordan gata oppleves, da de utgjør en stor andel av de trærne som er der i dag. Det anbefales å revegetere etter anleggsarbeidet er utført.







Figur 5-2: Utsnitt fra norgebilder.no. Røde krysser viser trær som berøres av tiltakt.



Figur 5-3: Utsnitt fra norgebilder.no. Røde krysser viser potensielle trær i fare for felling

5.3 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Tiltaket innebærer en breddeutvidelse av samferdselsformålene kjøreveg, fortau og annen veggrunn grønt (skjæringer/fyllinger). Fortauet med tilhørende skjæringer/fyllinger vil innebære inngrep i eiendommer på østsiden av vegen. Ut ifra dagens situasjon er det 6 dokkehus / frittstående konstruksjoner som må flyttes, 1 utendørs platt som må flyttes eller eventuelt rives,

Berørt eiendom	Tiltak som berøres	Anbefalt tiltak
182/29	Frittstående trebebyggelse 	Må flyttes, eventuelt rives
	Dokkestue 	Flyttes dersom nødvendig.
183/144	Garasje 	Etableres støttemur for å unngå å berøre nyetablert garasje.
183/122	Postskur 	Må flyttes, eventuelt rives.
183/127	Dokkehus og utendørs platt	Må flyttes, eventuelt rives.

		
183/128	<p>Dokkehus</p> 	Må flyttes
183/129	<p>Postskur</p> 	Må flyttes, eventuelt rives.
183/114		Nytt fortau passere foran garasjen. Det må vurderes behovet eventuelle tiltak.



5.4 Kulturminner

Planforslaget vil ikke komme i kontakt med eller ødelegge eksisterende kulturminner.

5.5 Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Planlagte tiltak som vil medføre behov for geotekniske vurderinger i byggeplan anses å være knyttet til stabilitet av planlagte skjæringer/fyllinger, samt oppbygning av støttemurer. I tillegg må tykkelse av forsterkningslag vurderes.

Basert på de geotekniske vurderingene og det faktum at området ligger over marin grense, vurderes planområdet som lite til moderat sårbart for temaet grunnforhold. Unntaket

5.6 Naturverdier og biologisk mangfold

Tiltaket skal vurderes etter nml § 7, jf. prinsippene i nml §§ 8-12. Det er ikke registreringer i Naturbase etter Artsdatabankens kart som er til hinder for gjennomføringen av tiltaket. Gjennomføringen av tiltaket i svært liten grad vil berøre naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget i nml § 9 vurderes i dette tilfellet å være tilstrekkelig for å belyse hensyn som skal vurderes sammen med plan- og bygningsloven.

Det er i planbestemmelsene satt rekkefølgekrav i forbindelse med massehåndtering at det skal gjøres en kartlegging av fremmede arter før anleggsstart, og en etterkontroll av området når tiltaket er ferdigstilt for å hindre spredning av fremmede arter.

I og med at naturmangfoldet i svært liten grad berøres av tiltaket og det ikke kan påvises effekter på verdifull natur, legges det til grunn at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldsloven §§ 9-12.

5.7 Friluftsliv, rekreasjon og folkehelse

Tiltaket vurderes å være positivt for folkehelsa. Etablering av fortau legger til rette for og øker attraktiviteten for å bruke alternative fremkomstmidler ovenfor bil. Det vil også bidra med å skape en tryggere ferdselsrute for barn og unge på vei til skolebussen, og for voksne som skal ta buss. Tiltaket vil også føre til at blir enklere å komme seg ut i nærområdene/ turområdene ved Bøveråsen og Skardåsen.

5.8 Barns interesser

Planen vil medføre positive virkninger og bedring av trafikksikkerheten og trafikkbildet generelt for barn og unge ved at det etableres fortau langs Eidsåsen. Dette betyr at barn og andre kan slippe å gå i kjørevegen.

For å ivareta barn og unges sikkerhet under anleggsperioden er det stilt krav til anleggsplan som må hensyns ta dette. Viser til 5.12.

5.9 Forurensning, utslipp til luft og støy

Det er ikke utført støyberegninger av planlagt tiltak da det ikke har vært ansett som nødvendig ut ifra tiltakets art og at selve tiltaket i seg selv ikke vil skape mer støy, heller motsatt ved at potensiale øker for at flere velger å gå.

5.10 Vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Det er utarbeidet en egen VVA-plan i tråd med kommunens norm og veileder.

De planlagte tiltakene i Eidsåsen/ Furuvegen og Boligfelt Bøveråsen medfører ingen endring i forbruk av vann eller produksjon av spillvann innenfor planområdet Eidsåsen/Furuvegen.

For overvann er det kun følgene av økt vegbredde og kantsteinsoppsamling som medfører endring i forhold til eksisterende situasjon.

Ny trasé for VA-ledninger i Eidsåsen er anbefalt lagt lengre øst enn dagens trasé, under kjørebanelen til ny veg. Ledningene blir da liggende i kommunal veggrunn framfor under private eiendommer. I Furuvegen legges ny trasé nord for eksisterende i nederste del, men må krysse og gå sør for eksisterende lenger opp. Nøyaktig plassering av trasé må i teknisk plan hensynta føringer for el- og fiberkabler.

Overflatevannet fra kjørebanelen vil gå med takfall med avrenning til kantstein på den ene siden av kjørebanelen og til grøft/ terreng på den andre siden. Overflatevannet fra fortauet vil ledes over kantstein og ned på den ene siden av kjørebanelen. Sandfangskummer skal settes ned, også foran avkjørsler slik at det ikke renner vann inn i avkjørsel.

5.11 Fremtidige klimaendringer

I ny situasjon for vegen vil overflatevann fra kjørebanelen gå til kantstein på utsiden mot fortau, og til grøft/terreng på den andre siden. Fortau har fall mot kantstein og overflatevann fra fortauet ledes dermed også til oppsamling langs kantstein.

All oversvømmelse i planområdet vil måtte følge langs Eidsåsen ned til Hølundvegen. Vegen virker som en avskjæring av nedbørsfeltet, og etablering av kantsteinslinje langs yttersiden vil forsterke dette. Det er viktig at det ved avkjørsler og kryss, særlig langs utsiden mot øst, etableres et fall inn mot vegen som forhindrer flomvann å ta retning ned mot boligene på nedsiden. Ved krysset med Hølundvegen vil flomvann fra Eidsåsen renne over Hølundvegen og ned mot Bøvra. Her er det åpent og ubebygget, og fare for skade på bebyggelse er liten. Her er det grunn til å være oppmerksom på erosjon, og vurdering av fremtidig flomsituasjon langs Bøvra elva må vurderes før igangsetting av tiltaket.

5.12 Anleggsperioden

5.12.1 Trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)

Det kan bli utfordrende å holde et kjørefelt åpent i anleggsperioden pga. smalt tverrsnitt, men dette vil en anleggsplan se nærmere på. Det er knyttet en egen bestemmelse til oppstartsfasen som sier at det skal utarbeides en egen anleggsplan som bl.a. tar høyde for gang- og sykkeltrafikk til og fra Eid skole. Det er avsatt 2 meter midlertidig bygge- og anleggsområdet utenfor annen veggrunn for å sikre areal for eventuelle behov knyttet til anleggsperioden.

Det må vises til i anleggsplanen hvordan det skal sikres at overvann under anleggsperioden ikke renner ut i Bøvra bekken. Det må foreligge tiltak som sikrer at forurensning og masser under anleggsperioden skilles.

5.12.2 Trafikksikkerhet i anleggsfasen

Gjennomføringen av tiltaket medfører større trafikksikkerhet for gående og syklende. Det er tatt inn en bestemmelse om at det skal utarbeides en egen anleggsplan for anleggsfasen. Denne skal beskrive og foreslå tiltak for trafikksikkerhet spesielt rettet mot barn/skolebarn i anleggsfasen. Planen skal også beskrive trafikkavviklingen i anleggsfasen. Krav om plan for anleggsperioden er tatt inn som et rekkefølgekrav.

5.13 ROS (Risiko- og sårbarhetsanalyse)

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Det er tre tema som er utredet med utgangspunkt i den innledende fareidentifikasjonen som ustabil grunn, ekstremnedbør (overvann) og skog-/lyngbrann. Planområdet fremstår som lite til moderat sårbart for de temaene som innledningsvis ble utredet. I tillegg er det gjennom fareidentifikasjonen identifisert tiltak som det ut ifra samfunnsikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i planområdet.

Tiltakene er sammenfattet i tabellen nedenfor:

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ekstremnedbør (overvann)	Følge tretrinnsstrategien for overvannshåndtering. Det må søkes om rettigheter om påslipp. Overvannsløsningene må sørge for at overvannsproblematikk ikke øker på nærliggende eiendommer.
Skog-/lyngbrann	Etablere god brannberedskap i anleggsfasen. Faren for skogbrann må vurderes i anleggsfasens SHA-plan.
VA-anlegg/-ledningsnett	Før gravearbeid påbegynnes må det gjennomføres kabelpåvisning. Eksisterende infrastruktur må hensyntas.
Eksisterende kraftforsyning	Eksisterende kraftforsyning må hensyntas.
Drikkevannskilder	Det er registrert en energibrønn for en enkelthusholdning like utenfor plantiltakets grense (se kartutsnitt i tabell 4.1). Denne må hensyntas.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Sørge for tilstrekkelig fremkommelighet for utrykningskjøretøy under hele anleggsfasen. Dette må avklares med aktuelle instanser i henhold til Melhus kommunes veileder for utarbeidelse av planer ved bygging/omlegging av veg.
Trafikkforhold	Trafikksikkerhet, spesielt med hensyn til myke trafikanter, må følges opp særskilt under anleggsfasen. Dette følger naturlig av tiltakets SHA-plan.

Dette er tiltak som alle følges opp i byggesak, driftsfase og gjennom anleggsfasen. Når det gjelder anleggsfase er det tatt inn en bestemmelse om at det utarbeides en anleggsplan som skal hensyn til diverse forhold under anleggsfasen, deriblant hensyntaken til utrykningskjøretøy. I tillegg er det gitt anbefalinger om etablering av nytt brannvannsuttak nederst i Eidsåsen

6 Planlagt gjennomføring

6.1 Økonomiske konsekvenser

Tiltaket medfører økonomiske konsekvenser for kommunen i form av gjennomføring og opparbeidelse av tiltaket. Kommunen vil måtte håndtere privatrettslige avtaler med grunneiere i forbindelse med grunnerverv av eiendommer berørt av tiltaket.

6.2 Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Gjennomførbarheten avhenger av avtaler med grunneiere.

7 Planprosess og innkomne innspill

7.1 Planoppstart, medvirkningsprosess

Det ble varslet planoppstart via brev til berørte naboer, epost til offentlige myndigheter og avisannonse i avisa Trønderbladet den 30.april 2021. Høringsfristen gikk ut 24.mai. Det kom inn 5 merknader i løpet av fristen.

I tillegg ble det avholdt informasjonsmøte via Teams på grunn av covid-19. Dette ble avholdt den 19.mai 2021.

02.02.2022 ble det utsendt varsel om utvidelse av planområdet i forbindelse med tilrettelegging av midlertidig bygge- og anleggsområde. Berørte grunneiere ble varslet direkte.

Merknadene er oppsummert i tabellen nedenfor.

Berørt part	Merknad	Kommentar
Statsforvalteren i Trøndelag	<p>Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden, dette gjelder både støv og støy.</p> <p>Planen er positiv for folkehelse og barn og unges interesser. Referatet fra oppstartsmøtet viser at det er ønske om å bedre trafiksikkerhet ved helhetlig planlegging: Sammenheng i gang- og sykkelvei, adskillelse av kjøretøy og myke trafikanter samt optimalisering av avkjørsler. I planforslaget på høring må det også være vist hvordan universell utforming kan oppnås.</p> <p>Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3.</p>	<p>Det er tatt inn bestemmelser om at det skal utarbeides en plan for anleggsgjennomføring som skal sette krav om bl.a. maksimale støyverdier og tidspunkter for arbeidsgjennomføring.</p> <p>Det er utfordrende å få til universell utforming i dette området uten at dette skal gi inngripen i private hager/ areal</p> <p>Det er utført en egen ROS-analyse som følger med saken.</p>
Trøndelag Fylkeskommunen	<p>Fylkeskommunen forventer at planarbeidet legger opp til universell utforming av fortauet. Vi ber dere se nærmere på oppgraderingene av holdeplass som nevnt i merknad fra AtB. Vi ber dere ta kontakt med fylkeskommunen og AtB for dialog rundt dette.</p> <p>Konsekvensene på vannmiljøet kan sjeldent begrenses til planavgrensning. Elva Bøvra renner like ved tiltaket. Vi minner om vannforskriftens §4 og forutsetter at det gjennomføres tiltak for å forhindre avrenning til Bøvra under anleggsfasen. Vi har ingen øvrige merknader.</p> <p>Vi vurderer at det er liten risiko for at oppstartvarsel med planforslag vil komme i konflikt automatisk fredete kulturminner.</p>	<p>Det har vært utførende å skulle få til universell utforming av fortauet.</p> <p>Det er ikke satt av midler til en oppgradering av eksisterende bussholdeplasser.</p> <p>Selve tiltaket vil ikke komme i berøring med elva Bøvra.</p> <p>Det skal utarbeides en egen anleggsplan som bl.a. skal hindre akutt forurensing til bl.a. vassdrag.</p> <p>Det skal utarbeides en plan for anleggsgjennomføring.</p>

	Vi minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.	Det er tatt inn en bestemmelse som skal sikre at arbeidet stoppes om man skulle støte på kulturminner.
Statens vegvesen	Statens vegvesen slutter seg til momentene nevnt i møtereferat fra møte 24.09.2020. Vi ser ellers positivt på at det skal bygges fortau i området.	Ingen merknad
DSB	<p>DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.</p> <p>Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.</p>	Ingen merknad
AtB	<p>AtB ønsker at eksisterende holdeplass oppgraderes med de tiltak som er nødvendige for å sikre universell utforming.</p> <p>De ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig,</p> <p>uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne.</p> <p>Der det ikke finnes tilbud på veien til holdeplassen medfører det at fotgjengere må gå på veiskulderen eller i veibanen. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelsehemning, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid.</p> <p>Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig (fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier).</p> <p>Anleggsfasen</p> <p>Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i</p> <p>anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.</p>	<p>Det er ikke satt av midler i denne omgang til oppgradering av eksisterende bussholdeplass.</p> <p>Dette må tas videre med Fylkeskommunen da Hølundavegen er en fylkeskommunal veg.</p> <p>Det er tatt inn en egen bestemmelse om at det skal utarbeides en anleggsplan som tar for seg trafiksikkerhet for skolebarn og andre i anleggsfasen.</p>

<p>Jenny Gaustad (gbnr. 183/130)</p>	<p>Adkomst til ny boligutvikling i Bøverås må ikke gå gjennom Eidsåsen. Tidligere foreslått adkomst via veien til «gruva» og opp til Bøveråsen. Det er ikke rom for mer trafikk gjennom Eidsåsen.</p> <p>Ut ifra veiplan ser det ut som det er tiltenkt en «autostrada» oppover bakken. Etter oppmåling ser det ut til at flere eiendommer får vei opp til terrasser og garasjetak. Vurderer dette som uakseptabelt.</p> <p>Grunneier av gbnr. 183/130 og vil etter foreslått plan få eiendommen rasert på 2 sider, og trafikken mye nærmere enn dagens situasjon.</p> <p>Usikker på hvorfor det må planlegges bred bilveg og fortau. 1,5 meter er brukt mange andre steder og bilvegen er bred nok.</p> <p>Dersom planen gjennomføres som skissert, vil det ødelegge bomiljø og livskvalitet for mange i den aktuelle sonen.</p> <p>Foreslår ny adkomst til Bøveråsen via ny vei ved «gruva», og en forsiktig oppgradering med moderat gangvei i Eidsåsen / Furuveien i mindre skala.</p> <p>Ut fra et krise-/ sikkerhetsperspektiv må det være en fordel med 2 adkomstmuligheter, da det blir mye folk som bor i området etter hvert.</p> <p>Oppsummert, ønsker ikke «motorvei» oppover Eidsåsen. Privat utbygger og kommunen må legges opp til annen adkomst.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Eidsåsen er ifølge Melhus kommune sin arealdel vurdert som hovedadkomst til allerede utbygde boligområder nord for planområdet. I tillegg er reguleringsplanen for Bøveråsen boligfelt vedtatt med den vurderingsgrunnlaget at Eidsåsen er mest aktuell som hovedadkomst til området. Det er lagt opp til en alternativ adkomst langs Hølundvegen som avlastning, men Eidsåsen / Furuvegen er bestemt gjennom tidligere vedtak å være mest skikket.</p> <p>Valg av bredde på både kjøreveg og fortau er gjort med utgangspunkt i Melhus kommune sin vegnorm. Alle nye samferdselsanlegg som planlegges i kommunen skal etterstrebe å følge denne. Fortau som er etablert med en smalere bredde har vært praktisert tidligere, men dagens krav for trafikk sikre ferdselsruter for myke trafikanter anbefaler 3 meter. Det skal være tilstrekkelig med areal for både gående og syklende i begge retninger, uten at det skal være behov for å måtte gå ut i vegbanen for å gi plass til forbipasserende.</p> <p>En utvidelse av veg og fortau i et allerede etablert boligområdet er som regel utfordrende, og medfører som oftest konsekvenser ovenfor de eksisterende eiendommene som tiltaket berører. Konsekvensene er vurdert i forbindelse med denne planen, og de består av potensiell grunnerverv og flytting av lettere konstruksjoner / tiltak. Livskvalitet og bomiljø er subjektive forhold som er vanskelig å måle. På generell basis vurderes det som positivt at myke trafikanter, spesielt barn og unge, ikke behøver å ferdes i vegbanen.</p>
<p>Mari Skog</p>	<p>Ser av tegningen at det blir lagt ny vei og fortau frem til krysset mellom Furuvegen og Myrvegen. Betyr det at det ikke blir lagt ny asfalt på den resterende biten av Furuvegen? Asfalten er i fryktelig dårlig stand der og jeg håper at denne biten av Furuvegen også får ny asfalt. Veien skrånar også veldig, noe som gjør at meget ubehagelig å kjøre den strekka om vinteren.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Vårt arbeid går bare til svingen i Furuvegen, der den møter en eksisterende reguleringsplan. Den planen dekker ikke hele Furuvegen, selv om den faktisk går litt forbi Myrvegen. Om det blir lagt ny asfalt må avgjøres av kommunen. Det er ikke nødvendig med reguleringsplan for å asfaltere.</p>
<p>Susanne Ødegaard og Hans Jørgen Berg (gbnr. 183/131)</p>	<p>Informerer om at da tomtene i Eidsåsen ble kjøpt, var dette med vei, vann og kloakk. Tomtegrensen var satt og huset vårt ble plassert ut ifra dette. Det forelå ingen merknad eller varsel om at dette kunne skje.</p> <p>Asfalten er betalt av oss beboere i Eidsåsen, da kommunen krevde asfalt for å overta</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Viser til kommentar i forbindelse med merknad til Jenny Gaustad (gbnr. 183/130).</p>

	<p>vedlikeholdet på veien. Stiller seg spørrende til hvordan en privat utbygger kan få til en ny veg og gangfelt på en kommunal veg. Mener at en privat utbygger må ordne ny vei inn til boligfeltet som er kommunalt.</p> <p>Var snakk om å stenge av vegen ved Furuvegen, og tar en ny vei mellom Furuvegen og Myrvegen. Veien ville gått da ned til «gruva» til Ole L. og fortsetter ut mot gangfelt. Var også snakk om å lage en anleggsvei, men hvorfor ikke gjøre denne permanent? Det vil begrense økt trafikk ned bakken i Eidsåsen, og slipper å beslaglegge deler av tomtene våre noe enkelte grunneiere ikke ønsker .</p> <p>Med 40 – 60 nye boenheter kan man beregne en økning på ca. 120 biler ekstra pr. dag. Dette på en vei der trafikken allerede er altfor høy. Er det forsvarlig med ei inn og utfarståre i et boligfelt med så mange husstander, med tanke på nødetater, anleggstrafikk og generell trafikk?</p> <p>Farten er i dag altfor høy i store deler av boligfeltet, og i hvert fall ned bakken Eidsåsen. Det alle vet er at farten øker betraktelig hvis gangfeltet blir til. Må tenke på at myke trafikanter må krysse veien for å komme på et evt. fortau.</p> <p>Stigningen i bakken tilsier at den ikke er egnet for flere kjøretøy. Flere biler blir stående og kommer ikke opp på vinteren. Hvis dere er opptatt av trafikksikkerhet, er det helt klart å lage en ny innfartsåre som er beste alternativet.</p> <p>Vi i boligfeltet har klart oss i mange år med årlige veilys og ekstremt dårlig veikvalitet. Uforståelig at trafikksikkerhetstemaet dukker opp først nå etter flere brev til kommunen.</p> <p>Veldig synd at flere grunneiere ikke har mottatt informasjonsbrev. Det er flere eldre som blir berørt som ikke har anledning å delta på nettmøte. Viktig å sikre at alle har fått brev og at de får sagt sin mening.</p> <p>Har snakket med flere som driver i bransjen og mener 3 meter bredt gangfelt er større enn de lager i byen.</p> <p>Er ikke positiv til dette og ønsker ikke at min tomt skal tar til vei eller gangfelt.</p>	<p>Vegsystemet som brukes og skal etableres i området er vurdert i forbindelse med reguleringsplanen for Bøvreåsen boligfelt. Planen er vedtatt og juridisk bindende, og de løsningene som medfølger planen har blitt vurdert av flere offentlige myndigheter i løpet av planprosessen.</p> <p>Regulering av fartsgrenser gjøres ikke gjennom en reguleringsplan, men gjennom egne vedtak i kommunen. Med hensyn til den uaktsomme kjørekulturen langs Eidsåsen som henvises til i merknaden, er det enda viktigere å sikre barn og unge sin sikkerhet ved å legge til rette for et eget fortau med tilstrekkelig bredde.</p>
--	---	---

8 Vedlegg

- *RP_2020009 - Planbeskrivelse del II – Risiko og sårbarhetsanalyse* – Norconsult 2022-02-01
- *RP_2020009 – Samledokument merknader ved varsel om oppstart*
- *V01 - Overordnet VA-plan for reguleringsplan Eidsåsen/Furuvegen* – Norconsult 2021-09-20
- *V02 - Alternativsvurdering Eidsåsen/Furuvegen-* Norconsult 2021-03-10
- *V03 - Veg- plan og profiltegning* – Norconsult 2021-09-20
- *V04 – Geotekniske vurderinger for reguleringsplan* – Norconsult 2021-05-05