

Saksframlegg

Saksnr. eByggesak PLAN-22/00350-95

Saksgang	Møtedato
Hovedutvalg plan og bygning	28.08.2023
Bystyret	31.08.2023

R-320 Detaljregulering for ny barneskole på Goma - 2. gangsbehandling og sluttbehandling

Kommunedirektøren ber hovedutvalg plan og bygning legge saken frem for Bystyret med følgende forslag til vedtak:

Kommunedirektørens innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering for R-320 Ny barneskole på Goma.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

Saksopplysninger

Saken gjelder 2. gangs behandling og sluttbehandling av detaljregulering for ny barneskole på Goma. Planen er fremmet av Norconsult på vegne av Eiendomsdrift v/Kristiansund kommune. Formålet med planen er å tilrettelegge for ny barneskole, med tilhørende uteareal og teknisk infrastruktur.

Planforslaget ble 1. gangs behandlet i hovedutvalg plan og bygning den 27.02.2023 (sak 9/23), og ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

Planstatus og områdebeskrivelse

Planstatus

Deler av planområde omfattes av reguleringsplanene:

- R-237 – Atlantenområdet
- R-224 – Dunkarsundet småbåthavn
- R-212 – Utvidelse Bentnesset/Teistholmen fiskeribase, utbedring av Bentnesveien
- R-083-02 – Reguleringsendring
- R-163 – Del av reguleringsplan «Strandgata 80» (endring)
- R-262 – Atlanten Hotell og stadion

- R-124 – Del av eiendommen Strandgata 80
- R-053 – Gomalandet sentrum
- R-057 – Området ved Bentnesveien

Store deler av planområdet (skoletomten) er likevel ikke regulert i dag.

Planområdet omfattes av kommuneplanens arealdel 2009-2020, vedtatt 22.02.2011, og arealet som foreslås regulert til undervisningsformål, er i gjeldende kommuneplan avsatt til bolig, offentlig eller privat tjenesteyting og friluftformål. Deler av tiltak er med dette i strid med kommuneplanen arealdel. Likevel er det ønskelig at planforslaget skal ta utgangspunkt i føringene gitt i den nye arealdelen. Forslaget samsvarer da også med andre overordnede mål Kristiansund kommune har vedtatt de siste årene. Kommuneplanens arealdel (KPA) er under revisjon og det antas at planen vil bli vedtatt høsten 2023. Planforslaget vil da være i tråd med ny KPA.

Planen er ikke vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning, da tiltaket ikke vil medføre virkninger av stor betydning for miljø og samfunn.

Områdebeskrivelse

Planområdet er 83,2 daa stort og grenser til Folkeparken og boligområdet Grautbyen i Kristiansund kommune. Nært planområdet ligger også småbåthavna Dunkarsundet og industriområdet Teistholmen/Bentnesset. Planområdet strekker seg fra Atlantis barnehage (øst), langs Røsslyngveien, Seljeveien og Furuveien og fram til riksvei 70 i vest. Skoletomten ligger øst for Wilhelm Dalls vei (riksvei 70), med hovedadkomst fra Røsslyngveien som er en boliggate gjennom et ferdig etablert boligområde. Røsslyngveien er godt tilrettelagt for myke trafikanter med tosidig fortau fra Wilhelm Dalls vei helt frem til skolen, men har delvis smal bredde. En mindre del av Folkeparken omfattes også, da for å legge til rette for ny snarveg fra turveien i Folkeparken og til skoletomten. Boligene langs Røsslyngveien, Seljeveien og Furuveien er i all hovedsak ikke tatt med inn i planområdet, med unntak av arealer til frisiktsoner. Planområdet sin størrelse går langt utover selve skoletomten, da det er flere forhold som må tas stilling til i forbindelse med skoleutviklingen, slik som trafikkforhold, trygge ferdselsruter for barn og unge, snarveger, hente/bringe-situasjon o.l.

I dag ligger Gomalandet barneskole og Røsslyngveien barnehage med tilhørende uteområder på tomten hvor ny skole er tenkt etablert. Skolen og barnehage skal rives for å gi plass til den nye barneskolen som vil ha en kapasitet på 400 elever.

Berørte eiendommer:

Gnr/Bnr	Gnr/Bnr	Gnr/Bnr	Gnr/Bnr
8/207	9/216	9/270	9/404
8/504	9/217	9/271	9/420/0/4/9/421
8/542	9/219	9/272	9/420/0/5
9/7	9/220	9/273	9/430
9/27	9/221	9/274	9/440
9/107	9/223	9/275	9327
9/186	9/227	9/278	33/29
9/191	9/228	9/279	
9/196	9/229	9/281	
9/213	9/230	9/283	
9/214	9/231	9/288	
9/215	9/232	9/289	
9/234	9/237	9/290	
9/236/0/1&2	9/238	9/295	

9/239	9/248	9/303	
9/9/240	9/249	9/359	

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget er en detaljregulering etter plan- og bygningsloven § 12-3. Endelig vedtatt plankart og reguleringsbestemmelser vil være planens juridiske dokument. Planbeskrivelsen omtaler planens mål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.

Følgende dokumenter følger saken ved sluttbehandling:

- Plankart, sist revidert 14.07.2023
- Planbestemmelser, sist revidert 18.08.2023
- Planbeskrivelse, sist revidert 17.08.2023

Illustrasjoner:

- Illustrasjonsvedlegg, 05.01.2023

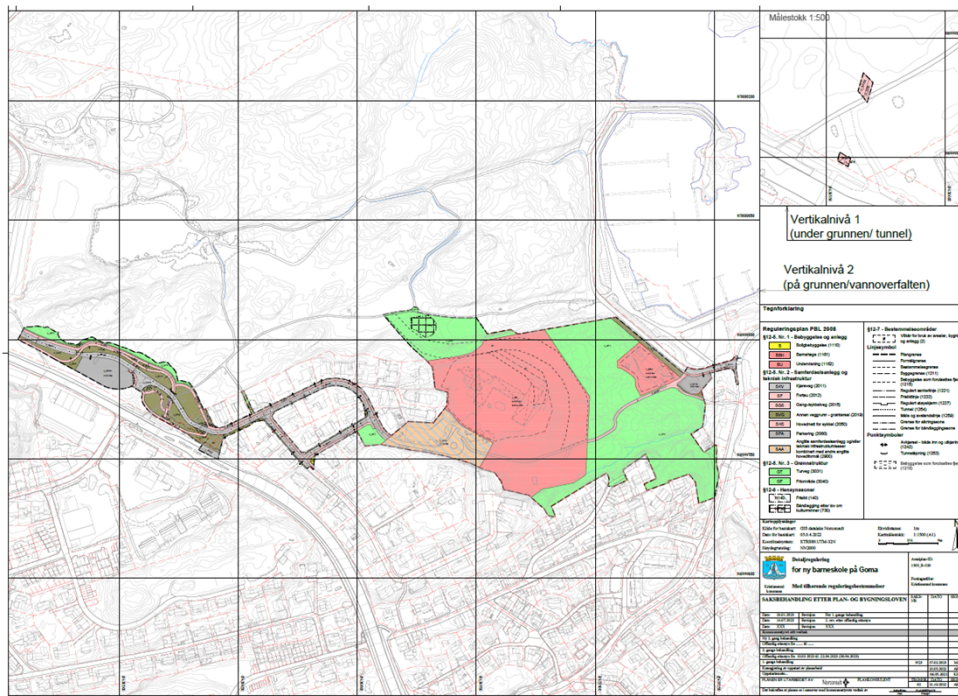
Fagrapporter og vurderinger

- ROS-analyse, sist revidert 17.02.2023
- Trafikknotat, sist revidert 28.06.2023
- Notat Trafikksikkerhet kryss Røsslyngveien/rv.70, datert 11.08.2023
- Støyutredning, sist revidert 24.06.2023
- Geoteknisk vurdering, sist revidert 13.02.2023
- Geotekniske grunnundersøkelser, 16.02.2023
- Kjøre- og gangveg utbedring, sist revidert 16.02.2023
- Naturtypekartlegging, sist revidert 14.02.2023
- Overordnet VA-rammeplan, sist revidert 16.02.2023
- Arkeologisk fagrapport 2023 – ny barneskole Goma, datert 06.02.2023

Andre vedlegg

- Merknadsbehandling, sist revidert 18.08.2023
- Rom- og funksjonsprogram Goma, sist revidert 16.02.2023
- Spørreundersøkelse hente-bringe
- Barnetråkk, 16.08.2022
- Spørreundersøkelse behov
- Referat fra arbeidsmøte med Statens vegvesen 11.05.2023

Plankartet består av to vertikalnivå, henholdsvis under grunnen (vertikalnivå 1) og på grunnen (vertikalnivå 2).



Planen hjemler i hovedsak for følgende:

PLB § 12-5 nr. 1 – Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse (B)
- Barnehage (BBH)
- Undervisning (BU)

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

- Kjørevei (SKV)
- Fortau (SF)
- Gang- og sykkelvei (SGS)
- Annen veigrunn – grøntareal (SVG)
- Hovednett for sykkel (SHS)
- Parkering (SPA1 & 2)
- Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (SAA)

PBL § 12-5 nr. 3 – Grønnstruktur

- Turvei (GT)
- Friområde (GF)

PBL §§ 12-6 - Hensynssoner

- Frisikt (H140)
- Båndlegging etter lov om kulturminner (H730)

PBL § 12-7 – Bestemmelsesområder

- Turvei 1 & 2 (#1 & 2)
- Midlertidig adkomst (#3)

Planprosess og innkomne høringsuttalelser

Planprosess

11.04.2022 – Planinitiativ mottatt av kommunen

06.05.2022 – Oppstartsmøte ble avholdt

23.05.2022 – Varsel om oppstart av reguleringsarbeid. Annonisert i TK 24.05.2022 med høringsfrist den 21.06.2022. Det oppstod noen tekniske utfordringer knyttet til utsendelse til offentlige høringsparter. Høringsdokumentene ble dermed utsendt til de respektive mottakerne, med utvidet frist til 12.08.2022.

11.10.2022 – Varsel om utvidelse av planområdet. Det ble identifisert behov for å utvide planområdet ved noen utvalgte eiendommer med hensyn til frisiktsoner. Det ble sendt ut brev direkte til berørte parter.

25.10.2022 – planforslaget mottatt av kommunen

21.02.2023 – Siste reviderte versjon av planmaterialet mottatt av kommunen

27.02.2023 – Førstegangsbehandling i hovedutvalg plan og bygning

11.03.2023 – 22.04.2023 – Høring og offentlig ettersyn. Statsforvalteren i Møre og Romsdal og kommunalteknikk ved kristiansund kommune fikk utsatt høringsfrist til 30.04.2023. Det kom inn 15 høringsuttalelser og tre av disse inneholdt innsigelser.

22.03.2023 – Folkemøte på Nordlandet ungdomsskole.

29.06.2023 – Varsel om utvidelse av planområdet og begrenset høring. Høringsfrist 13.07.2023.

Innsigelser

Statsforvalteren fremmet, i brev datert 27.04.2023, én innsigelse mot planforslaget. Statens vegvesen fremmet, i brev datert 24.04.2023, to innsigelser mot planforslaget, og fylkeskommunen fremmet, i brev datert 19.04.2023, tre innsigelser mot planforslaget. Det har blitt avholdt flere samrådsmøter med Statens vegvesen og fylkeskommunen hvor løsninger har blitt diskutert.

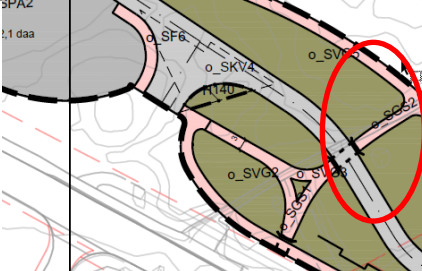
Statsforvalteren i Møre og Romsdal, datert 27.04.2023

Innsigelse	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Støy og barn og unges interesser – innsigelser Det vises til støyfaglig utredning, der det blir en betydelig overskriding av maksimalt lydnivå fra planlagt ballbinge til flere bolighus. Hele skoleområde er et viktig bidrag til økt fysisk aktivitet hos barn og unge, også på fritiden. Tilrettelegging for uorganisert aktivitet på fritiden bidrar til å viske ut sosiale forskjeller. Ballbinger er sosiale arenaer og viktig bidrag for uorganisert lek, som gjerne skjer ettermiddag og helg. Regulering av åpningstider er dermed uheldig. Planlegging av uteareal til ny skole legger opp til støykonflikt med begrenning av brukstider. Det er avgjørende for både barn og de som er utsatt for støy at støykonflikter unngås.	Tatt til følge. → best.4.2.3: «Ved etablering/ plassering av ballbinger som vil medføre en overskridelse på 60 dB ved boligfasader skal disse utformes støysvake med kunstgress og vegger av stram netting eller flyttes til en annen plassering, slik at tilgrensende boliger ikke vil komme inn i gul støysone, jf. støyrapport 21.06.2023 Støyrapporten suppleres med beregninger som dokumenterer tilfredsstillende lydnivå ved støysvak utførelsen.	Kommunedirektøren viser til at bestemmelsen § 4.2.3 er noe endret fra det forslagsstiller viser til. Da endret plassering av eksisterende ballbinge fortsatt medfører at en av boligene havner i gul støysone, er det stilt krav til bruk av støysvake ballbinger, jf. reguleringsbestemmelsen 4.2.3. Ved bruk av støysvake ballbinger vil støyntivå ved nabobebyggelse være ivarettatt for begge plasseringene, jf. vedlagt støyutredning. Temaet er omtalt under kommunedirektørens vurdering.

Planbestemmelsene må ha krav om plassering av ballbinger slik at de ikke utsetter eksisterende boliger for støy over anbefalt støynivå. Det må gjøres avbøtende tiltak mot støy som ikke handler om stenging på kveld og helg for å innfri støykravene. Støyfaglig vurdering må revideres med dokumentasjon om at anbefalte støykrav blir imøtekommet uten å begrense brukstiden.	<i>Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.</i>	Anmodning om trekking av innsigelsen ble sendt samtidig som planforslaget ble sendt på begrenset høring den 29.06.2023. Innsigelsen ble trukket ved brev fra Statsforvalteren den 13.07.2023.
---	---	--

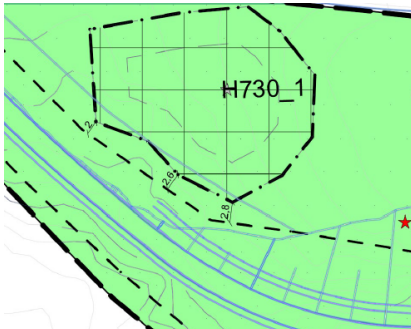
Statens vegvesen, datert 24.05.2023

Innsigelse	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Sammenhengende gang- og sykkelvegssystem Det vises til kommunens «Hovedplan for sykkel», dens målsettinger, og prosess for realisering. I reguleringsplan for Atlanten hotell og stadion er det lagt opp til et sammenhengende gang- og sykkelveisystem langs rv.70. med planskilt kryssing. I «Hovedplan for sykkel» er sykkelvei med fortau anbefalt systemløsning for denne delstrekningen. En utvidelse av regulert løsning på nordsiden av rv.70 anses som mest hensiktsmessig, men løsningen har behov for mulighetsstudie og detaljering. I forslaget er gang- og sykkelveiløsning nord for rv.70 endret til fortau på nordsiden av kjøreveg til planlagt hotell. Dette gir en omvei og systemskifte for den planlagte hovedruten langs riksveinettet. Innsigelse: Forslaget er i strid med anbefalt systemløsning i «Hovedplan for sykkel» og reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion»	Tatt til følge. Reguleringsplan «Atlanten hotell og stadion» og «Hovedplan for sykkel» er ikke sammenhengende. Hovedplan for sykkel sier at G/S-veinettet skal kobles til traseene i Folkeparken (fiolette linjer i kart under).  Reg.plan «Atlanten hotell og stadion» viser ingen forbindelse mellom hovedsykkeltraseen og greinene gjennom Folkeparken.  Mens i det nye forslaget er det gjort en tilknytning til traseene i Folkeparken.	Det har vært dialog mellom forslagsstiller, plankonsulent, planavdelingen og Statens vegvesen, hvor det har blitt foreslått flere mulige løsninger for gang- og sykkelveitrasé. Det er også gjort endringer, slik at det som står under forslagsstillers kommentar ikke er den endelige løsningen. Foreslått løsning går fram av plankartet og synes å være den mest hensiktsmessige. Løsningen er jobbet fram i samråd med Statens vegvesen. Plankartet viser sykkelvei med fortau som systemløsning, i tråd med anbefalt løsning i Hovedplan for sykkel. Temaet er omtalt under kommunedirektørens vurdering. Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 29.06.2023 og 14.07.2023. Innsigelse ble trukket ved brev fra Statens vegvesen den 17.08.2023.

	 Arealformålet vestover endres til sykkelveg med fortau og tverrsnitt på 4,50 m, jf. utbyggingsforslag i sykkelplanen. Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.	
Parkeringsplassen o_SPA1 En ser positivt på at den vestlige parkeringsplassen avlaster biltrafikken gjennom Røsslyngveien. Plasseringen legger beslag på areal som er planlagt for fremtidig hovedrute for syklende langs rv.70. Den ligger delvis innenfor regulert hensynssone for frisikt og har liten avstand til rundkjøringen, noe som har betydning for drift og vedlikehold. Tett trafikk (levering/henting av elever og reise til og fra jobb) kan ha betydning for trafikkavviklingen i kryssområdet. Innsigelse: Lokalisering og manglende vurderinger av konsekvenser av parkeringsplass o_SPA2. 500 meter fra parkeringsplass og skolen vurderes som lang, der enkelte likevel velger å kjøre bil helt til skolen som kan overbelaste skoleområdet og Røsslyngvegen.	Tatt til følge. → planbeskrivelse. kap. 5.5.2, figur 5.5-2. Illustrasjon med utforming av parkeringsplassen tilpasses og suppleres med siktlinjer. Det holdes fritt tilstrekkelig areal for vedlikehold og drift mot rundkjøringa. Trafikkanalysen utvides mot trafikkbelastning i vegkrysset ved rush-tiden. Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut. → planbeskrivelse: kap. 5.5.2, 7.7 (skolevei) Hente- og leveresonen er planlagt direkte ved skolen. Plasseringen her kan gi trafikale utfordringer i både Røsslyngveien og på parkeringsplassen ellers. Det er derfor foreslått et avlastingsområde ved riksveien (o_SPA1). Det ligger da i vurderingene til foresatte om deres barn er gamle nok til å gå de 600 meterne. Dette er kanskje kun aktuelt for barn fra 4. klasse, mens de yngste nok vil kjøres helt fram til skolen. Det ligger et visst ansvar og opplæring hos foreldrene å bruke avlastingsområdet når dette er mulig. Planen legger til rette for alternative løsninger, men kan nok i begrenset omfang styre adferden til innbyggerne.	Kommunedirektøren viser til plankartet hvor det er lagt inn hensynssone frisikt (H140) på deler av arealet til parkeringsplass o_SPA1. Illustrasjon 5.5-2 i planbeskrivelsen viser en mulig løsning for o_SPA1. Det framgår ikke av illustrasjonen hvor mye areal som ligger mellom o_SPA1 og ny innfartsvei, men utsnittet nedenfor viser at plangrensen til foreliggende plan ligger ca. 5 meter fra regulert rv. 70 (gjeldende reguleringsplan R-262).  Når det gjelder gang- og sykkelvei vises det til kommunedirektørens kommentar på innsigelsen ovenfor, samt er temaet omtalt under kommunedirektørens vurdering.

		Forslagsstiller har supplert planforslaget med en vurdering av trafikkavviklingen i nytt T-kryss og rundkjøring. Dette er omtalt under temaet <i>Parkeringsplass (o_SPA1)</i> under kommunedirektørens vurdering. Vedlagt trafikknotat og kapittel 7.8.3 omtaler også temaet. Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 29.06.2023 Innsigelsen ble trukket ved brev fra Statens vegvesen den 17.08.2023.
--	--	---

Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 19.04.2023

Innsigelse	Forslagsstillerens kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Automatisk fredet kulturminner Automatisk fredet kulturminne (295545) ligger i forslaget med hensynssone H730_3. Det omtales ikke om frigiving av denne. En ta derfor utgangspunkt i at kulturminnet skal ivaretas. 5 meter sikringssone inngår i hensynssonen H730. Det er konflikt med bestemmelsesområde #1 som åpner for tiltak som kan påvirke kulturminnet. Det må være 2 m avstand mot sikringssoner for å unngå at veitekniske anlegg og anleggsarbeidet kan berøre kulturminnet. <i>Innsigelse 3) Bestemmelser til hensynssone med automatisk freda kulturminner.</i> En hensynssone gir ikke mening uten bestemmelser. En ber at følgende tekst <ref1> tas inn for hensynssone H730_3.	Tatt til følge. → plankart: 5 m sikringssone legges til H730. → plankart: bestemmelsesområde #1 tilpasses → plankart: bestemmelsesområdet #1 blir redusert. På det næreste punktet mellom grensen til bestemmelsesområdet og grensen til hensynssonen for kulturminne er det 2 meter avstand. Videre vil gangveien samt veitekniske anlegg (grøft, skulder, skråninger) være lengre unna kulturminnet (se bildet under). 	Planforslaget er endret iht. merknadene til fylkeskommunen. Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 29.06.2023. Innsigelse ble trukket ved brev fra fylkeskommunen den 17.07.2023. Viser til kommunedirektørens vurdering for omtale.

	Det tas inn følgende bestemmelse til hensynssone H730: → best 8.2.1, 2. ledd. <ref1> «Området inneholder et automatisk freda kulturminne. Den naturlige vegetasjon skal tas vare på. Det er ikke anledning til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme det freda kulturminne og dets verneområde eller fremkalle fare for at det kan skje, jf. kulturminnelova § 3. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvarisk myndighet ved Møre og Romsdal fylkeskommune.» Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.	
Manglende beskrivelse og vurdering av skoleskyss/trygg skolevei. Løsninger for skoleskyss/trygg skolevei må beskrives og vurderes i planbeskrivelsen. Dette bør være eget tema både beskrivelse av løsning og evt. avbøtende tiltak. Temaet må også framkomme under planens virkninger.	Tatt til følge Løsning for skoleskyss/ trygg skolevei beskrives i kap.4.12.2 og vurderes under kap. 7.7 i planbeskrivelsen. Vi ser likevel en del begrensninger for tiltak utenfor planens avgrensning. Løsningen er godt tilknyttet/integrert i overordnet nett for myke trafikanter, men traseen kan møte et systemskifte pga. manglende løsning i tilgrensede plan, f.eks. hovedsykkelveitrasé langs riksveien. En forventer at gjennomføring av gjeldende arealplaner vil ta opp dette temaet i den konkrete utformingen, f.eks. ved breiere tverrsnitt av gang- sykkelveien. Sikring av løsningen fastsettes i plandokumentene i plankartet med avkjørselspiler og parkeringsplass o_SPA1 og → best 6.1.4 vedr. frisikt ved private avkjørsler. Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.	Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 29.06.2023. Innsigelse ble trukket ved brev fra fylkeskommunen den 17.07.2023. Likevel har fylkeskommunen oppfordret kommunen, i dialog med Statens vegvesen, om å sikre relevante trafiksikringstiltak, både innenfor og utenfor planområdet, før skolen tas i bruk. Se temaet <i>trygg skolevei og skoleskyss</i> under kommunedirektørens vurdering for omtale.

Manglende detaljering av SAA Arealformålet SAA er ikke klart definert, men åpner for renovasjonsanlegg, kjøreveg, fortau, annen veggrunn, parkering, bussoppstilling mm. En er skeptisk til den uavklarte funksjonsblandingen. Forholdet mellom store kjøretøy, personbiler og myke trafikanter framstår som uavklart. Det må dokumenteres at forslaget har rom for gode løsninger. Trafikksikkerheten må ivaretas, både for bussjåfør og myke trafikanter. Det må tegnes inn sporingsanalyse for buss ved maksimal utnytting av de andre arealene.	Tatt til følge Det vises til illustrasjonsplanen/ landskapsplanen. Sporingskurver legges inn. Illustrasjonsplanen legges inn i planbeskrivelsen i kap. 5.5.1.1 Planen viser at en trafikksikker utforming er mulig å løse innenfor arealformålets avgrensning. For å ha en del fleksibilitet gjøres illustrasjonen ikke juridisk bindende. For å sikre at endelig løsning tilstrekkelig blir ivaretatt vil myndighetene og berørte parter få detaljplanen til uttale. Detaljplanen må foreligge som vilkår for igangsettingstillatelse. Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.	Planforslaget er supplert med sporingsanalyse, jf. illustrasjon i kapittel 5.5.1.1. Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 29.06.2023. Innsigelse ble trukket ved brev fra fylkeskommunen den 17.07.2023 Viser til kommunedirektørens vurdering for omtale. Plankonsulent viser til at detaljplan må foreligge som vilkår for igangsettingstillatelse. Kommunedirektøren ønsker å orienter om at denne skal foreligge ved søknad om rammetillatelse, jf. reguleringsbestemmelsen § 10.1.3.
--	---	--

Øvrige merknader

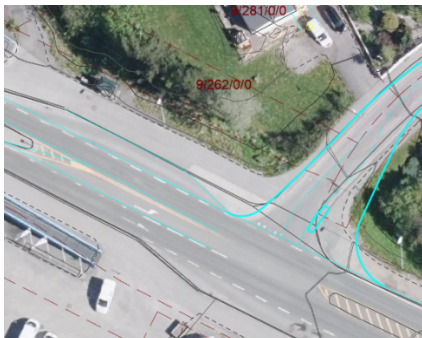
Nedenfor følger et sammendrag av høringsinnspill med forslagsstillers og kommunedirektørens kommentar.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal, 27.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Barn og unge Trygg skoleveg er sentralt. Det er usikkerhet vedr. levering og henting og antallet som kjører helt til skolen. En er skeptisk til at SPA2 med 500 meter avstand til skolen vil fungere slik den er ment. En rår til at levere-/henteløsning blir vurdert nærmere skolen.	Tatt delvis til følge. Det vises til kommentar til SVV sine merknader.	Det vises til kommunedirektørens vurdering for omtale.
Samfunnssikkerhet og klimatilpassing Det vises til ROS-analysen vedr. sårbarhet mot elektromagnetiske felt. Analysen konkluderer med at evt. trafo må plasseres i	Tatt til følge. → Best. 4.6.3 suppleres med: «Evt. transformatoranlegg skal plasseres så langt unna rom for langvarig opphold der magnetfeltet ikke overstiger 0.4 µT. Utendørs skal	Reguleringsbestemmelsen § 4.6.3 stiller krav om at det ved plassering av transformatoranlegg skal grenseverdien for magnetfelt ikke overstige 0,4 µT i rom for varig opphold. Utendørs skal

tilstrekkelig avstand og er sikret gjennom kommuneplanens arealdel. En mener at ROS-analysen skal følges opp gjennom reguleringsplanen og tilstrekkelig avstand sikres gjennom planbestemmelsene.	<i>grenseverdi ikke overstige 100 μT for eksponering av 50 Hz magnetfelter.»</i>	grenseverdi ikke overstige 100 μ T for eksponering av 50 Hz magnetfelter. Dette er iht. krav gitt i ROS-analysen. Kommunedirektøren vurderer det slik at hensynet til elektromagnetisk felt er ivare tatt.
Klimatiltak Det vises til kommunens «hovedplan for sykkel» (2014). Gjeldende reguleringsplan Atlanten hotell og stadion viser en akseptabel løsning for gang- og sykkelveg langs rv. 70. Planforslaget har ført til flere endringer. En rår til at en søker løsninger som gir trygg skoleveg og samtidig sørger for trygg gang- og sykkelveg langs riksvegen.	Tatt til følge. Det vises til kommentar til SVV sine merknader.	Kommunedirektøren viser til kommentarer til SVV sine innsigelser, samt til kommunedirektørens vurdering for omtale.

Statens vegvesen, 24.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Kryss rv. 70 x Røsslyngveien</i> Utførte trafikkberegninger fører ikke til vesentlig redusert kapasitet på rv. 70, men større konsekvens for de som svinger ut på riksveien fra Røsslyngveien. Planen setter derfor krav om venstresvingfelt ($\rightarrow$ best. § 9.2.1). Bestemmelsene har kun juridisk virkning innenfor planens avgrensning og bestemmelsesområde #3. Krysset ligger innenfor reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion» og vil kreve dispensasjon fra denne planen. Busslommen vest for krysset er kortere enn normalkravet og det er derfor etablert overkjørbart areal i kryssets hjørneavrunding. Vikelinjen er trukket også fra kantlinjen, for at det ikke blir ventende bilder som hindrer bussen. Utvidelsen av forslått kryss er tenkt vestover, slik at	Tatt til følge. Stemmer. Bestemmelsen regulerer forhold utenfor planens avgrensning. $\rightarrow$ plankart: Planområdet utvides slik at vegkrysset er innenfor. Bestemmelsesområdet utvides tilsvarende. $\rightarrow$ Planbeskrivelse: kap. 5.4.5 Illustrasjon med foreslått løsning viser at bussholdeplassen ikke røres i sin funksjon, plassering, mm.  Den vestlige veglinjen (kjørebanekant) følger	For å hjemle nødvendige tiltak i planen ble planområdet utvidet, og omfatter større deler av krysset rv. 70 x Røsslyngveien. Slik forslagsstiller viser til vil ikke utbedring av krysset medføre endringer for eksisterende busslomme, da utvidelsen vil skje østover. Viser ellers til forslagsstiller kommentar og til kommunedirektørens vurdering for omtale av krysset Røsslyngveien x Wilhelm Dalls vei.

kryssets hjørneavrunding kommer inn på busslommen. Dette gir en mer flytende og utydlig utforming av vegkrysset. Pga. gangbrua, er det ikke mulig å justere busslommen. Den foreslåtte løsningen vil derfor ikke aksepteres.	eksisterende veglinje. Krysset utvides mot øst. «Hjørneavrundingen» (vest) kan utføres med brustein og nedsenket kantstein for å danne et optisk og fysisk skille som leder trafikken ut på riksveien. Samtidig kan arealet overkjøres av busser. – jf. dagens utforming.  For å hindre «utflytende» vegareal kanaliseres kjøreretningene med trafikkøy.	
<i>Skolevei</i> Fra øst er det etablert g/s-veg på sørsiden av rv.70 mens fra vest er det 2-sidig fortau. «Blåbrua» gir mulighet for å krysse riksveien. Det vises imidlertid til at det forekommer kryssing på gateplan (utenom blåbrua), noe som utgjør en ulykkesrisiko. Rampesystem og trappene er en omvei for enkelte – derfor ble det etablert ledegjerder. Likevel velger noen å krysse veien i plan. Eksisterende situasjon er ikke optimal for gående, men vil forbedres ved løsning vist i reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion». Hovedatkomst til skolen vil være gjennom Røsslyngveien (noen via Furuveien og Seljeveien). Røsslyngveien er smal og stedvis uoversiktlig. Bebyggelse ligger tett inn mot eksisterende fortau der mange må rygge over fortauet og ut i kjøreveien. Mange eiendommer har også hekk og andre sikthinder som fører til dårlig sikt ved utkjøring. Det er ikke regulert areal til frisisiktsoner eller sidearealer som utbedrer dette. Rygging inn på fortau er ikke løst i planforslaget og trafiksikkerhetsmessig svært uheldig.	Tatt delvis til følge. Trafikksikker kryssing av rv.70 vil ivaretas på samme gode måte som er vist i reguleringsplanen for «Atlanten hotell og stadion» med planskilt kryssing. → planbeskrivelsen kap. 7.8.1 omtaler mer konkret om trafiksikkerhet og skolevei generelt. I dag har Røsslyngveien smale fortau på begge sider. Det er lite plass i veitverrsnittet, slik at ensidig, men breiere fortau ble vurdert som en bedre løsning. Barn har lav hastighet med sykkel. Faren for konflikter mellom syklende og gående barn vurderes derfor som liten. Tiltak i gata som humper, innsnevring og hastighet er tiltak etter vegloven og kan gjennomføres separat fra reguleringsplanen hvis nødvendig. Kommunen har myndighet til å kreve at hekker blir klipt og sikthinder blir fjernet ved private avkjørsler. Reguleringsplanen viser også avkjørselspiler som gir entydig hjemmel for at boligeiendommene har avkjørsler fra kommunal vei og må følge kommunens norm om friskt.	Viser til temaet trygg skolevei og skoleskyss under kommunedirektørens vurdering for nærmere omtale.

Fortau som systemløsning er forbeholdt gående og legger i utgangspunktet opp til at syklistene skal ferdes på eget system eller som blandet trafikk. Som hovedrute til skoleområdet er ensidig fortau ikke en god løsning for både gående og syklende. Turvegen gjennom Folkeparken er et supplement, men er ikke universelt utformet eller vedlikeholdt (brøyting) som en offentlig g/s-veg.		
--	--	--

Fylkeskommunen i Møre og Romsdal, 19.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Planfaglige merknader</i> Forslaget er en konsekvens av debatt om skolestruktur, men ikke helt i tråd med gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA), men området er definert til skole i forslag til ny KPA. Planbestemmelse § 11 er vanskelig å forholde seg til juridisk. Slik den er formulert, er den i juridisk forstand ikke mulig å forholde seg til. Rapporten man ønsker å gi juridisk bindende virkning, er en fagrapport om naturmangfold. En antar at en ønsker å gjøre avbøtende tiltak bindende. Formuleringene i rapporten er for diffuse og uklare til at en kan utlede konkrete, juridiske bindinger av dem. Dersom man ønsker å sikre avbøtende tiltak bør disse formuleres som konkrete bestemmelser som kan forstås og praktiseres, jf. pbl § 12-7.	Tatt delvis til følge. Det legges inn konkrete bestemmelser til avbøtende tiltak knyttet til naturmangfold. <u>Fremmede arter:</u> Ingen hendelse. Edelgran blir stort sett fjernet ved utbygging i o_BU. Treslagene som nevnes i rapporten er ikke på verstinglisten for fremmede arter og er i tillegg gode elementer i sammenheng med lek. <u>Fuglekasser og insekthotell:</u> → best. 4.10.5: «Det skal etableres fuglekasser og insekthotell som kompensere tiltak for nedbygging / bruk av naturområdene. Fuglekasser skal henges opp nær skog, og ha minst 30 meter mellomrom. Insekthotell må henges opp / plasseres nær ville eller plantede blomster. Antallet som skal etableres og plasseres må avklares med en lokal ornitologisk forening, og synliggjøres i utomhusplanen.» og 5.1.1, kulepunkt 8	Det er i planbestemmelsene stilt bestemmelser vedrørende fremmede arter og naturmangfold. Følgende bestemmelser vedrørende fremmede arter er stilt: § 4.4.1 gir forbud om å bruke arter på fremmedartslista til beplantning. § 4.4.2 stiller krav om at arbeid utført innenfor planområdet skal ivareta forskrift om fremmede organismer. Videre er det stilt krav om at ved felling av skog skal treslagene edelgran, buskfuru og eventuelle popler prioriteres. Ved å stille krav om at disse trærne skal prioriteres ved felling av trær, vil ikke dette hindre at utbygger kan velge å beholde trær som for eksempel er gode elementer i sammenheng med lek, slik forslagsstiller skriver i sin kommentar.

	<u>Beplantning:</u> → Best. 4.10.3.: «Det skal plantes pollinatorvennlige planter, hovedsakelig busker, som f.eks. bringebær, korsveg, alperips, trollhegg, steinnyperose, bustnype eller kanelrose. Fuktig mark med torvdannelse innenfor delområde 4 skal i størst grad ivaretas.» <u>Grønt tak: Ingen krav</u> Planen åpner for grønt tak, men setter ikke dette som et krav. Grønne tak har stor vekt som kan medføre utfordringer til byggets bærekonstruksjon, noe som kan gi store utslag på kostnadsrammen. Konsekvensene må her regnes ut i detalj.	§ 4.4.3 Det skal brukes rene masser og/eller stedegegn jord for utfyllinger. Dette skal dokumenteres i plan for håndtering av masser, iht. reguleringsplanens bestemmelse pkt. 4.9 Bestemmelser vedrørende naturmangfold: § 4.10.1 stiller krav om at hogst av trær skal kun gjennomføres i perioden august- april for å ivareta hekkesesongen for fugl, jf. naturmangfoldloven § 15. § 4.10.2 stiller krav om at veletablerte rognetrær i nærheten av eksisterende skolebygg skal bevares. § 4.10.3 stiller krav om at det skal plantes pollinatorvennlige planter, hovedsakelig busker, som f.eks. bringebær, korsveg, alperips, trollhegg, steinnyperose, bustnype eller kanelrose. Videre stilles det krav om at fuktig mark med torvdannelse innenfor det sørlige området av o_GF2 (område 4 i «vurdering av naturmangfold» Norconsult, 4.10.2022) skal ivaretas. § 4.10.4 stiller krav om at det skal etableres fuglekasser og insekthotell som kompenserende tiltak for nedbygging/bruk av naturområder. Det vises til kommunedirektørens vurdering for omtale.
<i>Rekkefølgekrav om godkjenning av detaljplaner/illustrasjoner hos andre myndigheter</i>	Tatt til følge <i>Bestemmelsene 10.1.1. til 10.1.4 og 10.2.1 til 10.2.4 endres som følgende:</i>	Grunnet liten detaljeringsgrad, er det ønskelig å sikre at de ulike interessene ivaretas innenfor arealet SAA og når det gjelder

§§ 10.1.1, 10.1.3, 10.2.1 rekkefølgekrav om godkjenning av løsning innenfor SAA kan ikke delegeres til andre enn kommunen å godkjenne illustrasjoner/planer i en kommunal byggesaksprosess. Ordlyden må være at planen sendes til andre myndigheter til uttalelse før rammetillatelse kan gis. Evt. kan en gi retningslinjer at innspillet fra fylkeskommunen skal hensyntas for å sikre trafikksikkerheten. Alternativt at SAA ikke kan bygges ut før fylkeskommunen har akseptert detaljplanen.	<i>«planer/ illustrerte løsninger skal sendes fylkes-kommunen [evt. andre] for uttale, før ramme blir gitt».</i> <i>«godkjente planer/ illustrerte løsninger skal ha vært sendt fylkeskommunen [evt. andre] for uttale, før igangsettingsløyve kan gis».</i>	andre samferdselstiltak. Dette sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som sier at veiteknisk plan og illustrert løsning for SAA skal sendes til uttalelse til relevante myndigheter før det kan gis tillatelse til tiltak, jf. reguleringsbestemmelsene § 10.1.1, 10.1.3 og 10.2.1. Ordlyden i rekkefølgebestemmelsene er endret iht. tilbakemelding fra fylkeskommunen vedrørende godkjenning av planene. Relevante planer skal sendes for uttale til fylkeskommunen før det kan gis tillatelse.
Hjertesone Fylkeskommunen anbefaler å ta kontakt med Trygg Trafikk angående konseptet og virkemiddelet «Hjertesoner» ved planlegging av skole. «Hjertesone» er et samarbeidsprosjekt mellom mange aktører, som ønsker å fremme barns trygghet, sikkerhet og helse på skolevegen.	Tatt til følge Best. 10.1.3 endres som følgende: «Det skal foreligge en illustrert løsning for o_SAA, iht. kravene stilt i 6.7. Løsningen skal <u>sendes for uttale</u> til Møre og Romsdal fylkeskommune, <u>Trygg trafikk</u>, bygningsmyndigheten og kommunalteknisk avdeling i Kristiansund kommune, ReMidt, FRAM og Nordmøre interkommunale brann- og redningstjeneste.»	Forslagsstiller og plankonsulent hadde møte med deltakere fra fylkeskommunen, FRAM og Trygg trafikk den 01.06.2023. Fylkeskommunen viser til at «hjertesone» er et samarbeidsprosjekt mellom mange aktører, som ønsker å fremme barns trygghet, sikkerhet og helse på skoleveien. Trygg trafikk skriver på sine hjemmesider at i hovedsak vil hjertesonearbeidet bestå av atferds- og holdningsskapende tiltak, men det kan også være aktuelt med supplerende fysiske tiltak av mindre størrelse. Gjennom planarbeidet har en sett på forskjellige løsninger langs Røsslyngveien for å sikre en trygg og god skolevei for elever. Det er vurdert at ensidig fortau langs nordsiden av Røsslyngveien vil gi dette. Videre har elever mulighet til å benytte seg av alternative adkomster til

		skolen, slik som via Dunkarsundet og Folkeparken. Spørreundersøkelser som er gjort i forbindelse med planarbeidet, viser at mange foreldre vil komme til å kjøre barna sine til skolen. Planen tilrettelegger derfor for et areal ved skolen (o_SAA) som blant annet skal inneholde parkeringsplasser og hente/bringe-soner som foreldre kan benyttes seg av ved henting/bringing av sine barn. Utforming av dette arealet er ikke detaljert i planen, men det er ved illustrasjon vist en mulig løsning for arealet, jf. illustrasjon vist i kapittel 5.5.1.1 i planbeskrivelsen. Slik det følger av forslagsstillers kommentar, er det stilt krav til at løsningen skal sendes til uttalelse, blant annet Trygg trafikk. Videre er det også tilrettelagt for at det kan etableres en parkeringsplass (o_SPA1) ved riksveien. Fra denne vil elevene ferdes via Folkeparken eller via Røsslyngveien. Totalt sett mener kommunedirektøren at trafikksikkerheten for myke trafikanter er ivarettatt innenfor planområdet.
<i>Bypakken</i> Dersom Bypakken gir føringer for planen bør dette omtales i planbeskrivelsen.	Tatt delvis til følge Forhold mellom bypakke og planforslaget omtales i → planbeskrivelse kap. 3.2 Temaplaner og → kap. 7.8.3. Midlertidig kryssløsning er ikke en optimal utforming, men kan bli permanent dersom bypakken ikke kommer. Likevel er «bypakken» kun en finansieringsmodell. Rundkjøringen kunne i teorien også finansieres gjennom andre midler.	Målet med bypakken i Kristiansund er å løse de trafikale utfordringene i byen, og få flere til å sykle, gå eller reise kollektivt i stedet for å kjøre bil. Utbedringer av gang- og sykkelvei, samt etablering av rundkjøring på Wilhelm Dalls vei er tiltak som omfattes av bypakkeprosjektet. Bypakkeprosjektet legger dermed føringer for når deler av planen kan realiseres. Dette innebærer tiltak som

		parkeringsplass ved rv. 70 (o_SPA1), gang- og sykkelvei langs riksveien og utvidelse av Røsslyngveien. Disse arealene vil først kunne utbygges i forbindelse med utbygging av ny innfartsvei. For å sikre opparbeidelse av tiltakene langs rv. 70, er det stilt rekkefølgekrav om at SPA1, SHS1 og 2 (inkl. undergang), SF6, 7, 8, 9, 10, 11 (inkl. undergang) og SGS3 skal være opparbeidet og ferdigstilt før utbygging av ny innfartsvei ferdigstilles, jf. § 10.4.3. Viser til kommunedirektørens vurdering for omtale.
FRAM En ber om å ta initiativ til arbeidsmøte med FRAM, knyttet til skoleskyss.	Tatt delvis til følge → best. 10.1.3 endres som følgende: «Det skal foreligge en illustrert løsning for o_SAA, iht. kravene stilt i 6.7. Løsningen skal sendes for uttale til Møre og Romsdal fylkeskommune, Trygg trafikk, bygningsmyndigheten og kommunalteknisk avdeling i Kristiansund kommune, ReMidt, FRAM og Nordmøre interkommunale brann- og redningstjeneste.» Vedr. «arbeidsmøte» så har det vært dialog med FRAM, bl.a. et møte i 9. juni 2022.	Forslagsstiller og plankonsulent hadde møte med fylkeskommunen, FRAM og Trygg trafikk den 01.06.2022. Det er også gjennomført møte med FRAM den 11.08.2023. Team skoleskyss og trygg skolevei omtales under kommunedirektørens vurdering. Det er ikke kjent at FRAM har planer om at skolebussen skal kjøre fram til skolen, men heller benytte seg av bussholdeplassene ved riksveien. I møte med FRAM og bussoperatørene den 11.08.2023 ble det ikke identifisert noen utfordringer knyttet til skoleskyss og midlertidig utbedring av krysset slik planen foreslår.
Automatisk freda kulturminne Kartet viser hensynssoner for to kulturminner som ikke eksisterer; h730_1 og H730_2. Disse kan fjernes fra kartet.	Tatt til følge → Plankart: Hensynssoner H730_1 og 2 tas ut av plankartet	Viser til forslagsstillers kommentar på merknaden.

Avinor, 22.03.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Hinderflate/høyderestriksjoner</i> Arealene til utbygging ligger over 3 km nordvest for landingsterskel til bane 07 (fra vest). Hele planområde ligger innenfor horisontalflaten, dvs. hinderflate i restriksjonsplanen for Kristiansund lufthavn. Horisontalflaten ligger på kôte 107,5 m.o.h. (45 meter over rullebanen). Terrenghøyde til arealene for utbygging ligger på kôte 20-30 m.o.h. Planlagt bebyggelse og bruk av byggekraner vil ikke komme i konflikt med horisontalflaten (hinderflate).	Ingen oppfølging i planen. Det er ikke nødvendig at det i planforslaget innarbeides restriksjoner knyttet til flysikkerhet.	Tatt til orientering.
<i>Bruk av kraner</i> Ved oppstilling og bruk av kraner, vises til regelverket for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder.	Ingen oppfølging i planen. Evt. aktuelt i forbindelse med anleggsarbeidet, som følger egne søknader og godkjenninger.	Tatt til orientering.
Den bebyggbare delen av planområdet er ikke berørt av byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene ved Kristiansund lufthavn. Planområdet er ikke berørt av gjeldende flystøysoner for lufthavnen.		Tatt til orientering.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 13.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Grunnforhold</i> NVE viser til geoteknisk vurdering utført av Norconsult og ROS-analyser der planområdet er vurdert som lite sårbart knyttet til ustabile grunnforhold og konklusjonen at det ikke er fare for områdeskred av kvikkleire.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Planen er vurdert å ha tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred.</i>	Ved høring og offentlig ettersyn ble NVE bedt om å vurdere om faren for kvikkleire var tilstrekkelig vurdert. Vedlagt geoteknisk rapport konkluderte med at det ikke er fare for områdeskred av kvikkleire. NVE har i sin uttalelse ingen merknader til vurderingene som er gjort for

NVE har ikke merknader til de utførte vurderingene		grunnforholdene i planarbeidet. Temaet omtales under kommunedirektørens vurdering. Rekkefølgekrav § 10.2.5 stiller krav om at det ved søknad om igangsettingstillatelse (felt BU og SAA) skal geoteknisk prosjektering være utført, og en fagkyndig vurdering av sikkerhet for skredhendelser som følge av terrenginngrep, både under anleggsperioden og ved ferdig utbygging, skal foreligge. Nødvendige sikringstiltak skal inngå i dokumentasjonen, både for anleggsperioden og ferdig utbygging.
<i>Overvannshåndtering</i> NVE viser til ROS-analysen og VA-rammeplan der en konkluderer med at planområdet er lite til moderat sårbart for utfordringer knyttet til overvann. I VA-rammeplanen er det gjort vurderinger til både fordrøyning av overflatevann og sikring av flomveier. Det er ikke gjort detaljerte vurderinger på planstadiet, men stadfestet at slike vurderinger må gjøres i forbindelse med detaljprosjektering. NVE leser forslaget slik at det ikke er avdekket utfordringer knyttet til overvannshåndtering som ikke kan løses for planlagt utbygging, uten at detaljene er helt avklart i planforslaget.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Allerede hensyntatt i planforslaget</i> <i>Overordnet VAO rammeplan viser at fordrøyningsvolumet kan håndteres med «2 stk. betongrør DN 1600mm i to lengder på 32m og med et regulert utløp på maksimum 39 l/s.» Konkret plassering og utforming vil avklares i detaljert VAO-plan, som er et vilkår for igangsettingstillatelse, jf, planbestemmelse pkt. 10.2.2</i> <i>Flomvei vil gå ut mot sør/øst for skolen til eksisterende bekk.</i>	Viser til kommunedirektørens vurdering for omtale.
Generelt ansvar På generelt grunnlag viser NVE til gjeldende retningslinjer og informasjon på NVE sine nettsider.	Ingen oppfølging i planforslaget Tas til etterretning. → Kommunens VA-norm og	Tatt til orientering.

En viser også til kommunen sitt ansvar om at det tas nødvendig hensyn til flom-, og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggeløyver og dispensasjoner uavhengig av NVE sine uttalelser.	→best. 10.1.2 krav om detaljert og godkjent VAO-plan.	
--	---	--

Mattilsynet, 21.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Kapasitet vannforsyning En viser til uttalelsen i forbindelse med oppstartsvarselet at det ved innledende fareidentifikasjon kommer fram at det er tilstrekkelig vannforsyning i området. Det må før utbygging sikres at vannverket har kapasitet til å levere nok drikkevann som innfrir forskriftskravene. Alle abonnentene i området skal ha nok og trygt vann under og etter anleggsperioden.	Tatt til følge →best. 10.3.6 (før bruksløyve) Ny vannledning og/eller oppgradert vannledning jf. overordnet VAO-rammeplan må være etablert med dokumentasjon om at vanntrykk og -mengde er tilstrekkelig for både drikke- og slokkevann i området. Se ellers eksisterende →best. 10.2.2 Krav om godkjent VAO-plan. →best 10.1.2 krav om overordnet VAO-rammeplan.	Viser til kommunedirektørens vurdering hvor temaene overvannshåndtering og vannforsyning er omtalt. Reguleringsbestemmelsen § 10.1.2 suppleres med plan for VAO som skal redegjøre for at abonnentene i området er sikret nok og trygt vann under og etter anleggsperioden.
Vurdering VA-anlegg og -ledninger Mattilsynet viser til ROS-analysen at VA-anlegg/-ledningsnett og drikkevann ikke er vurdert videre. I saksframlegget står det at det er stilt krav om at detaljert VAO-plan skal foreligge ved søknad om igangsettingstillatelse og godkjennes av kommunalteknikk.	Delvis tatt til følge Allerede hensyntatt gjennom overordnet VAO-rammeplan og bestemmelser om krav til godkjent VAO-plan (best. 10.1.2, 10.2.2). Ny best. 10.3.6 se over.	Viser til kommunedirektørens vurdering hvor temaene overvannshåndtering og vannforsyning er omtalt.
Overordnet VAO-rammeplan Mattilsynet ser det som positivt at det skal utarbeides en VAO-plan som skal følge arbeidet videre. Det er viktig at det eksisterer en overordnet plan for vann, avløp og overvann, og at det tenkes helhetlig. Dette for blant annet	Ingen oppfølging i planen Allerede hensyntatt →VAO-rammeplan og →best. Om krav til godkjent VAO-plan (best. 10.1.2, 10.2.2) Ny best. 10.3.6, se over.	Viser til kommunedirektørens vurdering hvor temaene overvannshåndtering og vannforsyning er omtalt. Det vises også til vedlagt VA-rammeplan utarbeidet av Norconsult.

å synliggjøre at det er mulig å skaffe tilstrekkelige mengder drikkevann og slokkevann til eiendommen.		
<i>Vannets kretsløp</i> Mattilsynet viser til plan- og bygningsloven og presiserer at man i planleggingen skal ta hensyn til planers innvirkning på vannbalanse og andre vannrelaterte miljøforhold og at det må legges til rette for helhetlig forvaltning av vannets kretsløp.	Ingen oppfølging i planen Det antas at spørsmålene her vil svares ut i forbindelse med detaljert VAO-plan. Det gjøres ingen ytterligere vurderinger/beskrivelser rettet mot vannets kretsløp.	Viser til kommunedirektørens vurdering hvor temaene overvannshåndtering og vannforsyning er omtalt.
<i>Sikring av drikkevannskilder</i> Planlegging skal omfatte nødvendig infrastruktur, slik som ledninger for vann og avløp, systemer for håndtering av overvann og andre elementer, for eksempel tilgang til tilstrekkelige mengder betryggende drikkevann. Tilsvarende gjelder for å sikre tilstrekkelig beskyttelse mot eksisterende og planlagte drikkevannskilder i, og i nærheten av planområdet.	Ingen oppfølging i planen <i>Det antas at spørsmålene her vil svares ut i forbindelse med detaljert VAO-plan.</i> <i>Det gjøres ingen ytterligere vurderinger/ beskrivelser rettet mot drikkevannskilder, som er utenfor planens avgrensning.</i> <i>Det er kommunalteknikk som har oversikt over vannmagasinene og VA-anlegg.</i>	Viser til kommunedirektørens vurdering hvor temaene overvannshåndtering og vannforsyning er omtalt.
<i>Estimert vannbehov</i> Det er viktig å synliggjøre beregnet vannbehov innenfor planområdet med full utbygging når det bl.a. gjelder trykk og ledningsnettets dimensjoner.	Delvis tatt til følge Allerede hensyntatt →overordnet VAO-rammeplan →ny best. 10.3.6 se over.	Viser til kommunedirektørens vurdering hvor temaene overvannshåndtering og vannforsyning er omtalt.
<i>Slokkevann</i> Ifølge sårbarhetsvurdering – slokkevann er det utfordringer knyttet til vannforsyning. Uttak av slokkevann fra underdimensjonerte vannforsyningssystemer kan få uønskede følger for blant annet ledningsnettet samt vannets hygieniske kvalitet, og må derfor unngås.	Delvis tatt til følge Allerede hensyntatt →overordnet VAO-rammeplan →best. 10.3.5 →ny best. 10.3.6 se over Det kan likevel forekomme at brannslukking fører til stort vannbehov. Her er det viktig at det legges til rette for minste vannmengde og -trykk ved brannslukking. Dette avklares i forbindelse med detaljert VAO-plan.	Viser til kommunedirektørens vurdering hvor temaet vannforsyning er omtalt.

<i>Avstander til ledningen</i> Byggeavstand til drikkevannsledninger må ivaretas	Ingen oppfølging i planen Vi antar at dette er vanlige krav ved alle byggeprosjekt, som fanges opp i forbindelse med prosjektering av både bebyggelse, utomhusplan og VAO-anlegg. Vi ser ikke behov for ytterligere føringer som allerede blir ivaretatt gjennom andre lover og forskrifter.	Kommunalteknikk har i e-post datert 07.07.2023 gitt tilbakemelding på at avstand til drikkevannsledninger kan sikres gjennom at bestemmelsen stiller krav om at VA skal etableres etter kommunal VA-norm, eventuelt at det settes en byggegrense på 4 meter i tråd med kommunal VA-norm. Bestemmelsene er supplert med bestemmelsen § 6.1.3 som stiller krav om at VA skal opparbeides etter kommunal VA-norm.
--	--	---

Kommunalteknikk, 27.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Regulert lekeplass (gnr. 9, bnr. 212)</i> Regulert lekeplass synes å ha vanskelig adkomst for fotgjengere. Det bør legges opp til god kryssingsmulighet av Røsslyngveien her, f.eks. ved at det etableres nedsenket kantstein på en plass med god sikt.	Ingen oppfølging i planforslaget Lekeplassen er ikke realisert og vil miste fortau på sin side. Ved en evt. opparbeiding kan gangfelt til lekeplassen vurderes.	Som følge av at fortau på sørsiden av Røsslyngveien fjernes, vil regulert lekeplass i reguleringsplan R-083-02 på eiendommen g/bnr. 9/212 få noe vanskeligere adkomst. Det stilles derfor krav til at det skal etableres nedsenket kantstein langs fortauet i Røsslyngveien der det er hensiktsmessig og på en plass med god sikt, iht. merknaden til kommunalteknikk. Vurdering av plassering skal gjøres i samråd med kommunal veimyndighet. Planbestemmelsene er supplert med bestemmelse som sikrer dette, jf. § 6.3.4.
<i>Fotgjengerkryss</i> Det er viktig at fotgjengerkryssing ved lekeplass o_GF1 får en god og trafikksikker utforming, ettersom dette er et viktig kryssings punkt for de som kommer sør fra Furuveien.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Allerede hensyntatt. →best. 6.1.1 «Kjøreveger og avkjørsler skal dimensjoneres og utformes i samsvar med gjeldende vegnormaler.» Dette inkluderer også gangfelt. Ellers se pkt. over.</i>	Viser til forslagsstillers kommentar på merknad. Planen tilrettelegger for gangadkomst til lekeplassen med fortau langs deler av arealet. Videre sikrer bestemmelsene § 10.1.1 og § 10.2.1 at overordnet og detaljert teknisk veiplan skal sendes kommunal veimyndighet før det kan gis

		henholdsvis rammetillatelse og igangsettingstillatelse. Kommunedirektøren vurderer det slik at forholdet er ivaretatt i planen.
<i>Skoletomta</i> Skoletomten kan ofte være værutsatt og det vil være viktig med tiltak for å skjerme uteområdene for vær og vind.	Ingen oppfølging i planforslaget <i>Dette vil hensyntas i forbindelse med utenomhusplan som skal godkjennes i kommunen og kommunalteknikk er uttalepart. Det må også finnes balanse mellom skjerming, funksjon og estetikk. Vi ber kommunalteknikk om å komme med lokalkunnskap om værforholdene i forbindelse med planlegging av utenomhusplan/ landskapsplan.</i>	Uteområdene til skolen er ikke detaljert avklart i plan, men planen stiller krav til utomhusplan som vil belyse detaljene på uteområdet. Bestemmelsen § 5.1.1 suppleres med at utomhusplanen skal vise tiltak som skjermer uteområdene for vær og vind.
<i>Trafikkløsning ved skoleområde</i> Trafikkløsningen ved skolen burde vært mer avklart, men det er en fordel med fleksibilitet, slik at trafikkløsningen kan optimaliseres i detaljplanleggingen. En mener at trafikkmengden ved skoleinngangen bør begrenses ved henting-bringe mulighet ved riksveien.	Tatt delvis til følge <i>Det er lagt inn en illustrasjon som viser hvordan området kan/bør utformes. For å beholde fleksibiliteten ønskes ikke at illustrasjonen gjøres juridisk bindende. Detaljplanen må godkjennes av kommunen. Her har kommunalteknikk innflytelse. Videre avsetter planen et avlastingsområde ved riksveien.</i>	Kommunedirektøren er enig i at det er noe uheldig at arealet ikke er mer detaljert avklart. Likevel viser planforslaget, i form av illustrasjon, at nødvendige tiltak og løsninger kan løses inne på arealet, jf. illustrasjon i kapittel 5.5.1.1 i planbeskrivelsen. Når det gjelder utforming og ivaretagelse av de relevante hensyn innenfor arealet, er det stilt krav om at en illustrert løsning for o_SAA skal sendes for uttalelse til nødvendige myndigheter før det kan gis rammetillatelse, jf. § 10.1.3. Det vises til kommunedirektørens vurdering for omtale av arealet SAA. Når det gjelder begrensninger på trafikkmengden inne ved skolen er det avsatt areal til parkeringsplass (SPA1) ved riksveien. Denne er tenkt å kunne fungere som en avlastning for området ved skolen. Kommunedirektøren

		ønsker likevel å opplyse om at det ikke foreligger noen garanti for at denne vil bli opparbeidet før eventuell ny innfartsvei er på plass. Det vises til kommunedirektørens vurdering for omtale av temaet.
<i>Parkering SPA2 (nå SPA1)</i> Behov for en større parkeringsplass for Atlantenområdet. Denne kan få adkomst fra regulert stikkvei i vestlig retning, så det er ønskelig at denne beholdes.	Ingen oppfølging i planforslaget <i>Det er en del konflikter både med G/S-vei nettet og tilkobling til rv.70, slik at plassen er begrenset. P-plassen får best utnytting av tilgjengelig areal. Riksvei skal ha minst mulig avkjørsler, slik at eksisterende stikkveier skal saneres.</i>	Kommunedirektøren forstår det slik at merknaden ikke er knyttet til foreslått parkeringsplass SPA1, men heller til et framtidig behov for en større parkeringsplass lengre vest for planområdet. En eventuell nødvendig adkomst til denne sikres derfor ved å videreføre regulert stikkvei i reguleringsplan R-262 som var ment som adkomstvei til Atlanten hotell.

Per Inge Storvik v/kulturenheten i Kristiansund kommune, 27.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Viktig at fortau (SF) og gang- og sykkelvei (SGS) asfalteres	Ingen oppfølging i planforslaget. En går ut ifra at nye fortau og G/S-veier utformes med asfalt.	Reguleringsplanen sikrer at alle fortau, samt gang- og sykkelvei skal opparbeides med asfaltdekke, jf. reguleringsbestemmelsene § 6.3.3, § 6.4.2 og § 6.6.3.
Parkering (o_SPA2) Viktig at parkeringsområde (SPA2) etableres, da dette vil gi en sårt tiltrengt avlastning på biltrafikk i Atlanten- området på kveldstid og helg.	Ingen oppfølging i planforslaget. Allerede hensyntatt i planen.	Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at parkeringsplass ved rv. 70 ble omtalt som o_SPA2 i planforslaget som ble sendt på høring og offentlig ettersyn. Denne ligger nå inne som o_SPA1. Det er stilt rekkefølgekrav til at o_SPA1 skal være opparbeidet og ferdigstilt før utbygging av ny innfartsvei ferdigstilles, jf. § 10.4.3. Det følger av planbeskrivelsen kap. 5.5.2 at parkeringsplassen som i hovedsak vil kunne avlaste parkeringsbehovet og hente/bringe situasjonen ved skolen, vil også kunne fungere som et parkeringsareal for de

		som ønsker å benytte seg av Folkeparken, tilbudene knyttet til Atlanten og gjesteparkering for beboere i området.
<i>Undergang Folkeparken (SVG3)</i> Viktig at undergangen til Folkeparken ved SVG3 blir realisert slik at gående unngår å måtte krysse vei.	Ingen oppfølging i planforslaget Allerede hensyntatt i planen	Det er stilt krav til at o_SH1 og o_SF8 skal være ferdig opparbeidet før utbygging av ny innfartsveg ferdigstilles, jf. bestemmelsen § 10.4.3. Dette inkluderer også undergangen under Røsslyngveien.
<i>Skotthyllbane flyttes</i> Skotthyllbane som må flyttes kan reetableres i området N01 i reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion» 	Ingen oppfølging i planforslaget Eventuelle alternative plasseringer for flytting av banen vil ligge utenfor planens virkeområde. Lokalisering må avklares med grunneier og sikres gjennom evt. dispensasjon. Det er ikke ønskelig å utvide planområdet mot hotellet.	Eventuell etablering av ny skotthyllbane vil kunne kreve søknad etter plan- og bygningsloven og må avgjøres i en egen byggesak. Det er også ønskelig å påpeke at etablering av skotthyllbane på foreslått areal vil kreve dispensasjon fra regulert arealformål.
Endepunkt (rundkjøring avsetningsplass) er viktig at blir realisert i Vegvesenets sine planer for innfartsvei, da dette vil gi en sårt tiltrengt avlastning på biltrafikk i Atlanten område.		Planen sikrer videreføring av regulert stikkvei til hotelltomten. Selve hotelltomten (areal N01 i reguleringsplan R-262) og rundkjøringen like ved, ligger utenfor planområdet og det er ikke stilt noen rekkefølgekrav til opparbeidelse av tiltakene i foreliggende planforslag. Det vises her også til svar på merknad fra kommunalteknikk vedrørende behov for en større parkeringsplass for Atlantenområdet. Når det gjelder ny rundkjøring på Wilhelm Dalls vei er dette et tiltak som er en del av bypakkeprosjektet og er tenkt gjennomført i forbindelse med dette. Rundkjøringen omfattes ikke av planforslaget og det er ikke knyttet rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av rundkjøringen i foreslått plan. Derimot sikrer planen at gang- og sykkelvei (inkl. underganger), samt

		parkeringsplass SPA1 i foreliggende planforslag skal være opparbeidet før ny innfartsvei ferdigstilles, jf. reguleringsbestemmelsen § 10.4.3.
<i>Asfaltering av vei gjennom Folkeparken</i> Det vises til trafikknotatet pkt. 8. Det er ikke ønskelig med asfalt på eksisterende grusvei gjennom Folkeparken. Folkeparkens grusveinett blir brukt mye til turgåing, trening og friluftsliv.		Planen omfatter ikke turveiene inne i Folkeparken, utenom to mindre strekninger regulert til GT1 og 2. Det er ikke stilt krav til asfaltering av disse i reguleringsbestemmelsene.

Marit Holm Giske, 23.03.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Snarvei gjennom Lyngrabben 1 og 3</i> Elever har laget snarveier gjennom eiendommene Lyngrabben 1 og 3 ned til Røsslyngveien (se kart). Det begynner å bli et problem, da ting forsvinner fra de private uteområdene. I tillegg er det farlig når barn går ytterst på den bratte skrenten mot veien. En ber om at området nede ved Røsslyngveien sperres for at barn endrer dårlige vaner. Barn bør ikke krysse Røsslyngveien og klatre opp skråningen. 	Ingen oppfølging i planen. Det kan settes opp gjerde langs vegen eller langs skrenten. Siden elever klatrer opp og ned en fjellskrent tviler vi litt på om et gjerde vil ha barriereeffekt. Det vurderes derfor som lite hensiktsmessig å stille krav om et gjerde, uten at effekten av denne er dokumentert. En bør vurdere å etablere en trapp ned fra Furuveien. Denne vil gå over privat eiendom, men ikke gjennom hager. Tiltaket er utenfor planområdet. Her bør kommunen ha samtale med berørte aktører.	I stor grad synes dette problemet å kunne løses gjennom holdningsskapende arbeid gjennom skolen. Videre vil utbedringer av fortau langs Røsslyngveien, Furuveien og Seljeveien trolig gjøre det mer attraktivt for elevene å gå langs disse. Det synes likevel som uheldig dersom elever velger denne snarveien, da de vil gå rett ut i kjøreveien. Kommunedirektøren vurderer det dermed slik at planen bør åpne for at det kan etableres gjerde langs sørsiden av Røsslyngveien innenfor arealformålet SAA dersom det blir behov for dette. Planbestemmelsene suppleres med følgende bestemmelse: § 6.8.7 Det tillates oppføring av gjerde på sørsiden av Røsslyngveien, dersom det vurderes at det er behov

		for dette. Vurdering av behovet, plassering og utforming skal gjøres i samråd med kommunal veimyndighet. Kommunedirektøren vurderer det som lite hensiktsmessig å stille krav om etablering av trapp. Trappen medfører utfordringer i forhold til vedlikehold, særlig på vinterstid. Videre er ikke dette et universelt utformet tiltak, noe som gir begrensninger for enkelte elever. Skolen ligger slik til at den har mulighet for adkomst i flere retninger, både fra nord, vest og øst. Disse vil være mer tilrettelagt.
--	--	---

Nina Langaas og Håkon Løvik, 23.03.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Planens formål</i> En er positiv i å få en flott, ny skole samt fornuftig trafikal løsning på innkjøring til Røsslyngveien.	Ingen oppfølging i planforslaget. Tas til orientering	Tatt til orientering
<i>Støy pga. økt trafikk</i> Som grunneiere i Røsslyngveien har de erfaringer med trafikken til og fra skolen. De forventer en betydelig økning av støy og ber derfor at det vurderes å sette opp støyvegg mot deres bolig.	Ingen oppfølging i planforslaget. Målet er å redusere trafikken gjennom Røsslyngveien ved etablering av parkeringsplass ved rv.70 og mer trafiksikker utforming av Røsslyngveien som stimulerer for bruk av sykkel. Iflg. støykonsulent vil den forventete trafikkøkningen gjennom Røsslyngveien ha lite utslag på støyforholdene, slik at dagens støynivå vil være dimensjonerende. Boligene langs Røsslyngveien har sine oppholdsareal på baksiden mot hagen. Grunneiere er likevel fritt å sette opp en	Temaet støy er vurdert under kommunedirektørens vurdering.

	støyskjerm. Da dagens støysituasjon ikke forverres nevneverdig pga. den nye skolen, må grunneiere bekoste støyskjermingen selv. En minner om at evt. støyskjerm ikke skal plasseres i siktsonen fra avkjørsler.	
--	---	--

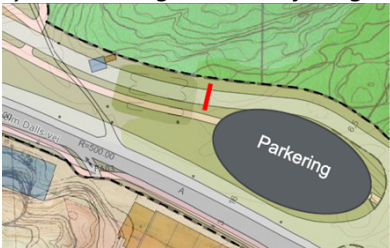
Edvin Bakken, 19.04.2023

Merknad	Forslagsstiller kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Gateparkering</i> Røsslyngveien (adkomstvei til den nye skolen) gir i dag mulighet til gateparkering, når det er behov for det. Det vil også i framtiden oppstå tilfeldige behov for parkering langs Røsslyngveien. Planen skal legge til rette for at adkomstveien fortsatt tillater gateparkering også etter den nye skolen er etablert.	Ingen oppfølging i planforslaget. Røsslyngveien er smal, og tilgjengelig areal blir allerede utfordret med etablering av 3 m. ensidig fortau. Ut over dette legger planen ikke noen føringer om gateparkering kan være tillatt eller skal være forbudt. Skulle tiden vise at framkommeligheten blir hindret pga. gateparkering, er det opp til veimyndighet (kommunen) å regulere dette gjennom trafikkskilt og håndheving av trafikkreglene.	Gateparkering er omtalt i kapittel 7.9.2 i planbeskrivelsen. Reguleringsplanen stiller ingen krav til om gateparkering skal tillates eller ikke. Dette vil veimyndigheten eventuelt måtte ta stilling til. Derimot er det vurdert som et avbøtende tiltak for å ivareta trafiksikkerheten til myke trafikanter, og tiltaket bør vurderes av veimyndigheten. Også i forhold til framkommeligheten for utrykningskjøretøy.
<i>Felles parkeringsplasser</i> Eventuelt kan fremre delen av lekeplassen mellom Røsslyngveien 6 og 8 opparbeides med parkeringsplasser som kan disponeres av beboere langs Røsslyngveien.	Ingen oppfølging i planforslaget. Nærlekeplassen er regulert i gjeldende plan. Denne bør opparbeides iht. formålet. Det er uaktuelt å bruke deler av eksisterende eller planlagte lekeplasser til andre formål enn lek. Bortfall av lekearealer må erstattes/kompenseres. Da området er fullt utbygget er det ikke mulig å avsette tilsvarende areal et annet sted i området.	Arealet er regulert til lekeplass i reguleringsplan R-083-02. Viser til forslagsstillerens kommentar. Planforslaget legger til rette for etablering av parkeringsplass ved rv. 70. I tillegg til at denne parkeringsplassen vil kunne avlaste både parkeringsbehovet og hent/bringe situasjonen ved skolen, vil den kunne benyttes av beboere og besøkende i Røsslyngveien, Furuveien og Seljeveien. Kommunedirektøren ser ikke at det er behov for ytterligere parkeringsplasser langs Røsslyngveien, slik som foreslått, da dette vil kunne dekkes ved etablering av parkeringsplassen ved

		riksveien, samt på egen eiendom.
--	--	----------------------------------

Atlanten skotthyllklubb, 20.04.2023

Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<i>Ønske om å fortsette idretten på stedet</i> Generelt legger klubben stor vekt på å få fortsette å utøve skotthyllsporten på stedet i Folkeparken, hvor de har holdt til siden 1985. Klubben er fleksible ift. løsninger, til fordel for alle parter og ønsker positivt samarbeid framover.	Ingen oppfølging i planforslaget Tas til orientering	Kommunedirektøren viser til temaet skotthyllbane under kommunedirektørens vurdering for omtale.
<i>Uttalelser ved etablering av klubbhus</i> Atlanten Skotthyllklubben søkte i 2021 om dispensasjon fra arealplaner for etablering av permanent klubbhus. De viser til uttalelser som er gitt til dispensasjonen: Statsforvalteren: Kommunen bør være oppmerksom på de uheldige sidene ved bit for bit nedbygging av bynære friluftsområder. Dersom regulert veiløsning ikke lenger er aktuell bør det vurderes å gjøre en planendring. En rår til at det blir gjort en planendring i stedet for dispensasjon. Statens Vegvesen: Skotthyllbane legger intensjonen til reguleringsplan med regulert veg og parkeringsanlegg til side. Ut fra kommunens tidligere vedtak antar en at vegen ikke lenger er aktuell. En ber kommunen vurdere planendring framfor dispensasjon. Etter innvilget dispensasjon har en antatt at området kan disponeres til ønsket formål.	Ingen oppfølging i planforslaget Tas til orientering. Begge uttalelser en nevner her, er rettet mot valg av prosessen, dvs. at saken ble kjørt som dispensasjon og ikke som regulerings sak. Reguleringsplanen viser en adkomstvei og et område for et nytt hotell. Bygging av hotell ser ut å være ikke lenger aktuelt, slik at kommunen ble oppfordret, å vurdere om reguleringsplanen fortsatt skal gjelde eller om den bør erstattes med ny reguleringsplan. Uttalelsene var mest kritiske mot at saken ble kjørt som dispensasjon enn å være en konkret vurdering av arealformålene. Problemstillingen er likevel nok det samme. Kommunen har signalisert at tilkomstveien fortsatt er aktuelt som avlastning ved arrangement ved stadion og parkering til Idrettsbarnehagen.	Kommunedirektøren viser til temaet skotthyllbane under kommunedirektørens vurdering for omtale.

Det ble derfor vedtatt i klubben å iverksette nødvendig oppgradering på banen. Reguleringsplanen viser både midlertidig anleggsområde og permanent gang- og sykkelvei over dagens skotthyllbane.		
Det er mulig at ny G/S-vei legges mellom nye Wilhelm Dahls vei og skotthyllbanen. Evt. må eksisterende bjørketrær fjernes evt. bane 3. Dette medfører oppsetting av støyskjerm som samtidig reduserer muligheter for større arrangement.	Tatt delvis til følge. <i>Inntil tilkomstveien til «hotelltomta» blir aktuelt kan denne «kuttet» rett etter parkeringsplassen. Det vises til innsigelsene fra SVV vedr. endringer av sykkelveitrase langs rv.70, jf. «Hovedplan for sykkel». Der skal sykkeltraseen langs riksvei være mest mulig framkommelig. I hvilken grad denne kan legges om må avklares med SVV i forbindelse med ny vurdering av systemløsning ved rundkjøringa.</i> 	Kommunedirektøren viser til temaet skotthyllbane under kommunedirektørens vurdering for omtale.
Det er viktig for klubben at de kan beholdet stedet, der de fleste har tilbrakt masse tid og dugnadsinnsats. Flytting av bane vil medføre stor ekstrainnsats og behov for kommunal støtte/hjelp. En ber om å bli fortløpende orientert om framdrift i saken.	Tatt delvis til følge. <i>Konsekvensene for anlegget til Skotthyllklubben beskrives under planens virkninger i planbeskrivelse: kap. 7.6.2 med følgende innhold: At banen kreves fjernet ligger inne i både eksisterende og ny reguleringsplan. Det er kun tidsspørsmålet som avgjør, når fysisk fjerning blir et tema. I forbindelse med utbygging av ny rundkjøring (bypakke) vil også etablering av sideveiene og sykkelveitrase være deler av samme utbyggingen. Fjerning av anlegget vil på sikt derfor bli et faktum (dersom bypakken vedtas).</i>	Kommunedirektøren viser til temaet skotthyllbane under kommunedirektørens vurdering for omtale.

Begrenset høring ved utvidelse av planområdet

Etter 1. gangs høring ble det vurdert at planområdet måtte utvides. Behovet for en utvidelse av planområdet følger av at Statens vegvesen fremmet innsigelser til planen, da foreslått systemløsning for gang og sykkel var i strid med vegsystemet som er planlagt i reguleringsplan for *Atlanten hotell og stadion* og *Hovednett for sykkel*. For å kunne imøtekomme innsigelsen har det vært behov for å endre løsning for gang- og sykkelvei langs rv. 70, og følgelig var det behov for å utvide planområdet for å kunne tilrettelegge for endret løsning. Videre hadde Statens vegvesen merknad knyttet til midlertidig utbedring av krysset Røsslyngveien x rv. 70. Blant annet ble det påpekt at selve tilknytningen til rv. 70 ligger innenfor reguleringsplan for *Atlanten hotell og stadion* og vil kreve dispensasjon fra denne planen dersom tiltak i krysset skal gjennomføres. For å hjemle nødvendige tiltak i planen, ble planområdet foreslått utvidet. Planen ble derfor sendt på begrenset høring den 29.06.2023 med merknadsfrist den 13.07.2023. I forbindelse med varsel om utvidelse av planområdet, ble det i samme brev sendt forespørsel om trekking av samtlige innsigelser. Det kom inn tre høringsuttalelser, fra Statsforvalteren, fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal, 05.07.2023 og 13.07.2023

I brev datert 05.07.2023 opprettholdt Statsforvalteren innsigelsen vedrørende støy fra ballbinge. Statsforvalteren skriver at planbestemmelsene må sørge for at eksisterende ballbinge blir flyttet slik at kommunen unngår at det blir støykonflikt på grunn av barns lek nær boligene, jf. anbefalingene i støyrapporten. Videre skriver de at etablering av ny støysvak ballbinge på stedet vil være en løsning alle er tjent med.

I sin uttalelse viser Statsforvalteren til nasjonal støyretningslinje T-1442 pkt. 5.1 om hvordan støyskjermer bør sikres juridisk i planen. Statsforvalteren viser til reguleringsbestemmelsen § 4.2.2 som sier at støyskjermer i kartet bare er vist illustrativt og rår kommunen til at støyskjermer blir plassert i plankartet med juridisk virkning. Statsforvalteren hadde ellers ingen merknader til utvidelsen av planområdet. Innsigelsen ble trukket i brev datert 13.07.2023.

Forslagsstillers kommentar:

Saken ble fulgt opp i planens bestemmelser pkt. 4.2.3 og 10.2.6

«Ved etablering/ plassering av ballbinger som vil medføre en overskridelse av gjeldende grenseverdier ved boligfasader og uteoppholdsarealer skal disse utformes støysvake med kunstgress og vegger av stram netting eller flyttes til en annen plassering, slik at tilgrensende boliger ikke vil komme inn i gul støysone, jf. støyutredning Gomalandet skole, Norconsult med siste revisjonsdato 24.06.2023 [...]

Ved planlegging av ballbinge må det utføres en støyfaglig vurdering som sikrer at fasader på omkringliggende boligbebyggelse ikke blir utsatt for støynivåer over 60dB. Vurderingen må godkjennes av bygningsmyndigheten i Kristiansund kommune.»

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til at ordlyden i bestemmelsen § 4.2.3 er endret. Dette med bakgrunn i at Statsforvalteren i brev dater 05.07.2023 valgte å opprettholde sin innsigelse. For å sikre at hensynet til støy for boligene er ivarettatt stiller planen krav til at alle nye ballbinger og eksisterende ballbinge skal utformes støysvake slik at støynivået ikke overskrider 60 dB ved boligfasader og tilhørende uteoppholdsarealer for boliger, jf. støyutredning Gomalandet skole, Norconsult med siste revisjonsdato 24.06.2023.

Da planen regulerer deler av areal som i dag omfattes av reguleringsplan R-262 er det valgt å ta inn relevante bestemmelser i gjeldende reguleringsplan for å sikre videreføring av disse. Dette gjelder

bestemmelse knyttet til støy i forbindelse med utbygging av ny innfartsvei. Det følger av reguleringsbestemmelsen § 10.4.1 at

i forbindelse med utbygging av ny innfartsvei er det i reguleringsplan R-262 satt krav til at eksisterende bygninger med støyfølsomme bruksformål ikke skal utsettes for et støynivå som overstiger L_{den} 55dB på uteplass og uterom med støyfølsom bruk. For innendørs støy er ambisjonsnivået $L_{pAeq,24h}$ 30 dB. Støyskjermer og voller som må etableres i forbindelse med utbedring av Wilhelm Dalls vei (rv. 70) skal ferdigstilles før nytt veianlegg åpnes for trafikk. For eiendommer (gnr. 9, bnr. 272 og 278) som etter de fastlagte tiltakene likevel får et støynivå som overskrider de anbefalte støygrensene i rundskriv T-1442, skal det gis tilbud om lokal skjerm/voll og/eller fasadetiltak i forbindelse med gjennomføring av planen dersom dette er nødvendig for å tilfredsstille kravene på uteplass (L_{den} 55 dB) eller kravene til innendørs støynivå ($L_{pAeq,24h}$ 30 dB). Konkret utforming og utførelse av de lokale støytiltakene avklares etter samråd med den aktuelle grunneier, og eventuelt gjennom byggesaksbehandlingen dersom tiltaket er søknadspliktig. Ved fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til teknisk forskrift til plan- og bygningssloven.

Vist plassering av støyskjermer i plankartet er ikke juridisk bindende, da nøyaktig plassering ikke er avklart hverken i gjeldende plan eller foreliggende planforslag. Dette kan synes noe uheldig, men dette gir myndighetene som skal detaljplanlegge ny innfartsvei mulighet til å tilpasse tiltaket etter behov.

Møre og Romsdal Fylkeskommune, 17.07.2023

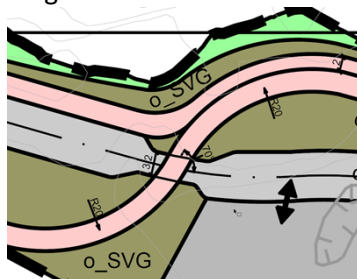
Merknad	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Generelt om utvidet plangrense Ingen merknad	Ingen oppfølging i planforslaget	Tatt til orientering
Samferdsel <u>Virkning for skoleskyss/ trygg skolevei</u> MRF hadde innsigelser til manglende beskrivelse og vurdering av løsningene for skoleskyss/trygg skolevei. Med grunnlag i vurderingene kap. 7.7 m.fl. i planbeskrivelse trekker Fylkeskommune innsigelsene. Det er likevel synliggjort utfordringer knyttet til trygg skolevei og MRF oppfordrer Kristiansund kommune, i dialog med SVV, om å sikre relevante trafikkikkerhetstiltak, både innenfor og utenfor planområdet før skolen tas i bruk.	<i>Saken ble fulgt opp i planbeskrivelsen kap.7.7</i> Utforming av Røsslyngveien gjennomgående med ensidig fortau på 3 meter gir kryssingsfri trase fra Folkeparken og parkeringsplassen ved rv.70 fram til skolen. Oppmerking av gangfelt, andre trafikkikkerhetstiltak og sikring av friskt i private avkjørsler, er utenfor planens virkeområde og må håndteres av veimyndighetene. <i>Det nevnes ytterligere tiltak utenfor planens avgrensning som forbedrer trafikkikkerheten, men som ikke er knyttet til rekkefølgekrav. Det samme gjelder for anbefalinger fra barnetråkanalysen.</i>	

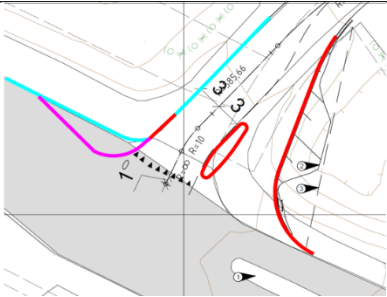
<u>Eksisterende bussholdeplass i nordgående retning og nytt venstresvingfelt – rv.70 x Røsslyngveien</u> Dagens bussholdeplass er for kort, slik at bussen må bruke del av veikryssing som innkjøringsareal. I nærheten til krysset er det politiregistrert 12 trafikkulykker i perioden 1978-2023. Økt bruk av krysset, for kort holdeplass, ny venstresvingfelt, kombinert med sambruk av kryssarealet som innkjøringsareal for busser kan gi utilsiktede hendelser for trafikanter. Det må ikke planlegges løsninger som negativt påvirker trafiksikkerheten langs veinett og kollektivtrafikken. En ber derfor om følgende: - Sporingsanalyse for buss som viser hvor stor del av kryssarealer som benyttes til innkjøring - Vurdering av trafiksikkerheten og hvilke hendelser som kan inntreffe (ulykke dersom ventende kjøretøy tenker at buss som blinker mot høyre skal inn i Røsslyngveien og svinger ut/ forsinker rutetid for buss dersom kjøretøy kjører frem i krysset/ Annet) - Forslaget for kryssløsning krever fravik fra veinormaler. - Forslaget for kryssløsning forutsetter gjennomføringsavtale med Statens vegvesen) En ber om at FRAM blir inkludert i arbeidet med trafiksikker løsning.	Tatt til følge ved: → Notat trafiksikkerhet kryss Røsslyngvegen_rv70 med tilhørende vedlegg, Norconsult 11.8.2023 → planbeskrivelse kap. 5.4.5 - Sporingskurve er lagt inn - Økt trafikk vil medføre litt forverring av eksisterende situasjon, men økningen er liten med lite endring i trafiksikkerheten - Pga. ensidig fortau ingen kryssing av myke trafikanter - Venstresvingfelt vil bedre trafikkavviklingen og kan gi mindre utålmodighet hos trafikanter. Utålmodigheten gjør at det kan bli tatt uheldige valg. - Bruk av busslomma og trafiksikkerheten rund denne vil ikke bli endret etter utbyggingen - Misforståelser med høyreblink for buss kan forekomme. Det vil imidlertid være daglige/jevnlige trafikanter i Røsslyngveien, som etterhvert vil bli vant til bussens kjøremønster. - Eksisterende situasjon ved innkjøring til busslomma beholdes som i dag. Det ble avholdt et møte med FRAM, den 11.8.2023. Bussoperatørene ser ikke noen store utfordringer verken med dagens eller planlagt situasjon.	Viser til forslagsstiller kommentar og anser merknaden som tilstrekkelig svart ut. Det vises også til temaet Krysset Wilhelm Dalls vei x Røsslyngveien under kommunedirektørens vurdering.
---	---	--

Med bakgrunn i det ovenstående er MRF svært skeptisk til planlagt kryssløsning med for kort bussholdeplass, og nytt venstresvingfelt kombinert med sambruk av kryssarealet som innkjøringsareal.		
--	--	--

Statens vegvesen, 12.07.2023

Merknad	Forslagsstiller kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Gang- og sykkelveg Planforslaget endrer på løsning som tidligere er regulert for gang- og sykkelvei langs rv.70 (reguleringsplan Atlanten hotell og stadion) Det er foreslått en ny løsning som ivaretar et helhetlig gang- og sykkelveisystem. SVV kan akseptere prinsippene i denne løsningen, men vil påpeke at løsningen krever godkjent fravik fra kravet til horisontalkurvatur for gang- og sykkelveier i N100. Godkjent fravik må være en forutsetning for plangodkjenning. Videre er det viktig at kryssing over kjøreveien blir tilnærmet 90 grader.	Tatt til følge ved → Plankartet o_SHS1 og krysset o_SHS1 x o_SKV7/o_SKV6 Iflg. N100 4.2.1.2 Geometrikrav skal horisontalkurveradius være større/lik 40 m. For å svinge gang- og/eller sykkelveg inn mot kryssing av veg (planskilt eller i plan), kan horisontalkurveradius være større/lik 20 m benyttes. N100 krav 4.1.1.1.-1 «sekundærvegen skal tilknyttes primærvegen med vinkel mellom 70 og 110 grader. (så nær 90 grader som mulig). Dette er imøtekommet i planforslaget og krever derfor ikke godkjent fravik fra gjeldende normaler. kryssingsvinkel ble redusert til 70 grader.	Statens vegvesen har i brev datert 17.08.2023 trukket sine innsigelser. I brevet skriver de følgende: Løsningen for sykkelvegen er justert og ivaretar hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet for mjuke trafikanter. Løsningen er også utformet i tråd med krav i N100.
Kryss mellom rv.70 og Røsslyngveien Planområdet ble utvidet til å omfatte krysset mellom rv.70 og Røsslyngveien. Det er for bestemmelsesområde #3 krav	Tatt til følge ved → Planbeskrivelsen kap. 5.4.5	Kommunedirektøren viser til forslagstillers kommentar.



om utforming iht. veinormalene og at krysset stenges så snart rundkjøringen er bygd. SVV er usikre på om det er satt av tilstrekkelig areal til å realisere utbygging av venstresvingfelt, samt sideterreng. En ønsker en mer detaljert plan. Praktisk er dette uproblematisk da hele kryssområdet ligger i eiendommen til rv.70. Nye skilt og oppmerking i kryssområdet krever vedtak etter skilteforskriften. Forslaget om å trekke vikelinje 2 meter inn i krysset er ikke i samsvar med håndbøkene (ca. 1 m).	 → Notat trafiksikkerhet kryss Røsslyngvegen_rv70 med tilhørende vedlegg, Norconsult 11.8.2023	
--	--	--

Etter høringsfristen i forbindelse med varsel om utvidelse av planområdet mottok kommunen merknad fra hjemmelshavere i Røsslyngveien 3.

Camilla og Jostein Kvåle, eiere av Røsslyngveien 3, har i e-post datert 19.07.2023 stilt spørsmål til plankartet i forhold til innkjøring til ny skole. De mener det er vesentlig forskjell på tidligere tegninger og ny plan, i forhold til hvor stor del av deres eiendom som vil bli påvirket av dette, og ønsker en avklaring på omfanget av dette. Videre ønsker de mer informasjon i forhold til skjerming mot innkjøring og hovedvei, da de i dag har et ganske skjermet uteområde.

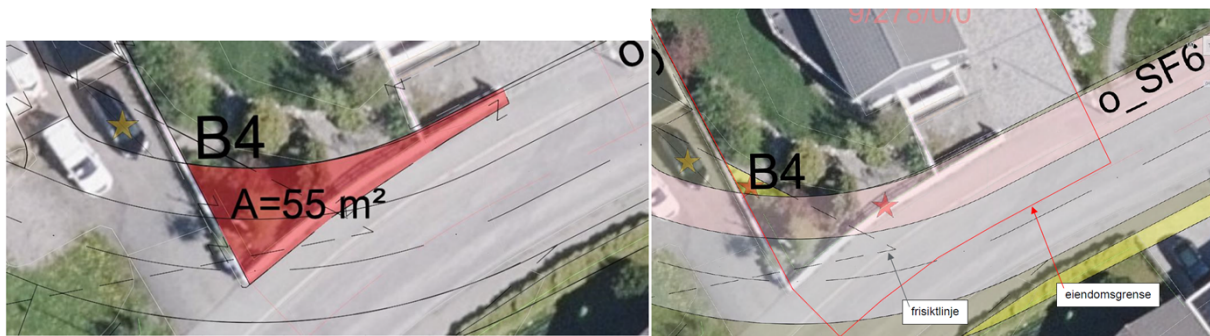
Forslagsstillers kommentar:

Vi viser til kommunens videresending av merknaden fra Camilla og Jostein Kvåle (beboere og eiere av Røsslyngveien 3) vedr. begrenset høring av planforslaget til ny Gomalandet skole.

Vi vil først nevne at løsningen ved Røsslyngveien 3 slik den vises i plankartet ved offentlig ettersyn og ved begrenset høring er faktisk den samme, dvs. at det ikke ble gjort endringer i tegningen/plankartet mellom de to høringsperiodene.

Det er derimot riktig at foreslått løsning medfører inngrep i eiendommen til familie Kvåle, dvs. Røsslyngveien 3. I denne sammenhengen må det bemerkes at tomtegrenser for samtlige boligeiendommer i Røsslyngveien følger veiens senterlinje, dvs. at veiareal er del av privat eiendom.

Likevel medfører planforslaget konkret, at maksimal 55 m² privat uteoppholdsareal til Røsslyngveien 3 endres til nye veiformål, jf. skissene under.



Når det gjelder spørsmålet om skjerming av uteområdene må en differensiere om en mener skjerming mot veitrafikkstøy eller kun mot innsyn. For at støyskjerm skal ha effekt, må denne utformes som massiv vegg, mens innsyn kan skjermes med enkel beplanting/hekk og lettere veggkonstruksjoner. Planen gir ikke føringer at det må etableres støyskjerm eller annen skjerming i Røsslyngveien 3. Det gis dermed ikke hjemmel for at bekostning for oppsetting av skjermingstiltak må bæres av utbygger. Grunneieren kan kreve innløsning og erstatning for tap av eiendommen som følge av reguleringen, jf. pbl §§ 15-2 f. En står også fritt å skjerme sitt uteoppholdsareal mot offentlig vei på egen kostnad.

I denne sammenheng viser vi til at innenfor frisiktsona (gjelder den delen av B4 som er innenfor planens avgrensning) er det ikke tillatt med etablering av sikthindrende elementer, som inkluderer, mur, enkelte gjerder, hekk og busker.

Iht. veiloven og kommunens forskrifter må grunneierne sørge for at det i avkjørsler mot offentlig vei opprettholdes fri sikt. Dette kan føre til at veimyndigheten kan kreve at gjerde/ hekk o.l. i avkjørsler blir fjernet. Dette er så vidt et gjeldende krav og ikke en særbestemmelse som følge av den nye reguleringsplanen. Løsningen i den nye reguleringsplanen kan likevel føre til endringer i utstrekninga av frisiktsonen. Siden veien er en skolevei der andel myke trafikanter vil øke som følge av planen, kan en gå ut ifra at veiloven og kommunens forskrift om fri sikt i avkjørsler vil håndheves på en strengere og mer konsekvent måte enn det var gjort tidligere.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagstillers kommentar. Kommunedirektøren ønsker å supplere med at det er stilt følgende krav vedrørende støyskjerm i forbindelse med utbygging av ny innfartsvei, jf. rekkefølgebestemmelsen § 10.4.1: *I forbindelse med utbygging av ny innfartsvei er det i reguleringsplan R-262 satt krav til at eksisterende bygninger med støyfølsomme bruksformål ikke skal utsettes for et støynivå som overstiger L_{den} 55dB på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. For innendørs støy er ambisjonsnivået $L_{p,Aeq,24h}$ 30 dB. Støyskjermer og voller som må etableres i forbindelse med utbedring av Wilhelm Dalls vei (rv. 70) skal ferdigstilles før nytt veianlegg åpnes for trafikk. For eiendommer (gnr. 9, bnr. 272 og 278) som etter de fastlagte tiltakene likevel får et støynivå som overskrider de anbefalte støygrensene i rundskriv T-1442, skal det gis tilbud om lokal skjerm/ voll og/eller fasadetiltak i forbindelse med gjennomføring av planen (R-262) dersom dette er nødvendig for å tilfredsstille kravene på uteplass (L_{den} 55 dB) eller kravene til innendørs støynivå ($L_{p,Aeq,24h}$ 30 dB). Konkret utforming og utførelse av de lokale støytiltakene avklares etter samråd med den aktuelle grunneier, og eventuelt gjennom byggesaksbehandlingen dersom tiltaket er søknadspliktig. Ved fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven.*

Kommunedirektørens vurdering

De trafikale forholdene i og rundt planområdet har vært et sentralt tema gjennom planprosessen, og et gjentakende tema i merknader, både fra naboer og sektormyndigheter. Temaet ble også belyst ved førstegangsbehandling.

Planområdet ligger like ved Wilhelm Dalls vei (Rv. 70) som er en av kommunens mest trafikkerte kjøreveier. Krysset rv. 70 x Røsslyngveien er i dag et utfordrende kryss, særlig er trafikkavviklingen i krysset utfordrende. Med økt kapasitet på den nye skolen, er det flere elever som vil få sin skolevei langs riksveien. Det er dermed viktig at planen tilrettelegger for en trygg skolevei. Reguleringsplanen tilrettelegger for flere tiltak som vil bedre de trafikale forholdene innenfor planområdet.

Trygg skolevei og skoleskyss (innsigelse)

Fylkeskommunen fremmet innsigelse til manglende beskrivelse og vurdering av løsningene for skoleskyss/trygg skolevei. Statsforvalteren og Statens vegvesen hadde også merknader til trafiksikkerhet for myke trafikanter. Statens vegvesen påpeker at bolig gatene Røsslyngveien, Furuveien og Seljeveien er smale og stedvis uoversiktlig. Boligene ligger tett inn mot eksisterende fortau og mange av eiendommene har ikke mulighet til å snu bilene inne på egen eiendom og må da rygge over fortauet og ut i kjørevegen. Hekker og gjerder inn mot fortauet på flere av eiendommene gir også dårlig sikt.

Forslagsstiller har supplert planbeskrivelsen med beskrivelse og vurdering av tiltak som vil sikre en trygg skolevei, og henviser til kapittel 4.12.2 og 7.7 i planbeskrivelsen. Det følger av kapittel 7.7.2 i planbeskrivelsen at hovedgrepet i planen er forbedringer av Røsslyngveien. Her skal det etableres ensidig fortau med gjennomgående bredde på 3 meter som gir en kryssingsfri trase fra Folkeparken og parkeringsplassen (SPA1) ved rv. 70 fram til skolen. Forslagsstiller vurderer det slik at trafikksituasjonen innenfor planens avgrensning vil bli forbedret og skriver følgende: *Røsslyngveien har fått en tydelig gangtrase på en side av veien med breiere fortau enn i dag og mindre kryssingsbehov. Planen gir også hjemmel for håndheving av fri sikt i avkjørsler mot offentlig vei. Løsning langs Wilhelm Dalls vei forbedres signifikant, med egen gangveitrase og sykkelveitrase på nordsiden av riksveien, samt undergang til andre veisiden, slik at myke trafikanter ikke må ferdes tett inn mot kjøreveien. I tillegg legger planen til rette for en sammenkobling med gang- og sykkelveinettet gjennom Folkeparken.*

Planbeskrivelsen, kapittel 7.7.2, viser også til tiltak utenfor planområdet, slik som videre forbindelse av hovedsykkelveitrase, vintervedlikehold av gang- og sykkelveinettet gjennom Folkeparken eller trafiksikkerhetstiltak ved enkelte punkt, for eksempel ved Idrettsbarnehagen. Videre er også oppmerking av gangfelt utenfor planavgrensningen nevnt. I forbindelse med planarbeidet har det også vært gjennomført barnetråkkregistrering, hvor elever kunne komme med positive og negative forhold langs skoleveien. Elevene foreslo også tiltak som kunne bedre deres skolevei. I hovedsak er det markering av fotgjengeroverganger, skille mellom syklist og gående fra Wilhelm Dalls vei og opp mot skolen, gjerde som skiller fortau og kjørevei langs Dalabergan nær Hagelin, manglende fortau og fotgjengerfelt langs skoleveien (Gomagata, Bentnesveien) og gjerde langs hele Wilhelm Dalls vei som er påpekt av elevene. Flere av disse tiltakene ligger utenfor planområdet og det er ikke stilt krav til tiltak utenfor planområdet. Forslagsstiller begrunner dette med at eventuelle tiltak må gjennomføres i forbindelse med annet planarbeid.

Kommunedirektøren vurderer det slik at tiltak som oppmerking av fotgjengeroverganger og tydelige skilt som viser hvor det er best og tryggest å gå er tiltak som må gjennomføres av relevant veimyndighet, da det er veimyndigheter som har ansvar for drift og vedlikehold av offentlige veianlegg. Tiltakene vil ikke kunne sikres gjennom planen. Veimyndigheten bør vedlikeholde allerede oppmerkede fotgjengeroverganger, samt vurdere om det er nødvendig med ytterligere oppmerking langs de ulike ferdselsrutene til elevene. Her kan barnetråkkregistreringen legges til grunn for hvor dette bør gjøres. Når det gjelder vintervedlikehold av gang- og sykkelvei i Folkeparken avhenger dette av

kommunalteknikk i kommunen, som gjennomfører slikt arbeid. Planen kan ikke sikre at turveinettet i Folkeparken skal brøytes om vinteren. Når det gjelder opparbeidelse av fortau, ser kommunedirektøren dette som et positivt tiltak for å sikre en trygg og god skolevei for elever, også utenfor planområdet. Derimot vil tilrettelegging av fortau utenfor planområdet være avhengig av annen plan. Kommunedirektøren ser det derfor som en utfordring å sikre slike tiltak i planen, da tiltaket kan være i strid med annen plan. Det stilles derfor ikke krav til opparbeidelse av tiltak, slik som fortau, utenfor planområdet.

Videre forbindelse av hovedsykkelveitrase er et viktig tiltak for gjennomføringen av kommunes mål om økt sykkelandel i kommunen, samt at det vil bedre forholdene for syklende og gående langs riksveien. Gang- og sykkelveitraseen langs rv. 70 (Wilhelm Dalls vei) er en del av bypakkeprosjektet, hvor det fortsatt er knyttet noe usikkerhet rundt oppstart av arbeidet med ny innfartsvei. Slik også Statens vegvesen påpekte i sin uttalelse, viser kommunens Hovedplan for sykkel sykkelvei med fortau som systemløsning på nordsiden av riksveien (Wilhelm Dalls vei). Gjeldende reguleringsplan viser gang- og sykkelvei som systemløsning og i Hovedplan for sykkel anbefales det at reguleringsplanen revideres for å kunne gjøre en breddeutvidelse av regulert gang- og sykkelvei. Detaljering av ny innfartsvei er ikke ferdig utarbeidet og den endelige løsningen vil kunne avvike fra gjeldende reguleringsplan, R-262. Det synes hensiktsmessig at videre forbindelse for hovedsykkelveitraseen planlegges i sammenheng med detaljering av ny innfartsvei. Slik sykkeltraseen ligger i plankartet nå, gir den mulighet for videre forbindelse vestover.

Statens vegvesen påpekte i sin uttalelse at boligene langs Røsslyngveien ligger tett inn mot eksisterende fortau og mange av eiendommene har ikke mulighet til å snu bilene inne på egen eiendom og må da rygge over fortauet og ut i kjørevegen. Hekker og gjerder inn mot fortauet på flere av eiendommene gir også dårlig sikt. Dette synes å være noe uheldig for trafiksikkerheten til elevene som ferdes langs Røsslyngveien. For å bedre forholdene har forslagsstiller regulert inn avkjørsler for alle eiendommene. Videre følger det av bestemmelsen § 6.1.4 at private avkjørsler mot offentlig vei skal utformes iht. kravene for friskt og bestemmelsenes pkt. § 8.1.1. Veimyndigheten (kommunen) kan kreve at sikthinder blir fjernet/hekk og busker beskjæres eller kreve at avkjørselen stenges eller flyttes, jf. veglovens §§ 31 og 43. Kommunedirektøren viser også til at det er stilt rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av turvei innenfor bestemmelsesområde #1, jf. § 10.3.8. Dette gir mange elever en alternativ adkomst, hvor de slipper å gå langs riksveien og Røsslyngveien for å komme seg til skolen. Ulempen med denne adkomsten er at turveiene i Folkeparken ikke har universell utforming, samt at vintervedlikehold ikke er sikret. Likevel mener kommunedirektøren at dette er en god alternativ adkomstvei for mange elever, særlig elever som kommer fra vest. Ved å stille rekkefølgekrav til opparbeidelse av denne sikrer man at denne er på plass ved første skoledag og elevene kan venne seg til å benytte seg av denne adkomsten. Elever som blir hentet og sluppet av på parkeringsplassen ved rv. 70, vil også kunne benytte seg av Folkeparken som adkomstvei til skolen, da planen tilrettelegger for gangforbindelse til turveinettet i Folkeparken.

Videre påpekte Statens vegvesen at ensidig fortau for gående ikke er en god løsning som hovedrute til skoleområdet. Det er vurdert flere alternative løsninger for hovedadkomsten til skolen for gående og syklende. Dette er omtalt i kapittel 5.4.3 i planbeskrivelsen, samt har Norconsult utarbeidet et trafikknotat med vurdering av de ulike alternativene. Kommunedirektøren er enig i at optimal løsning for systemløsning i Røsslyngveien hadde vært å skille gående og syklende. Likevel er det utfordringer i forhold til tilgangen på areal, da boligeiendommene ligger tett inntil veien. En slik utvidelse vil trolig føre til et større inngrep i eiendommene til beboerne i Røsslyngveien. Med bakgrunn i det overnevnte mener kommunedirektøren at trafiksikkerheten til myke trafikanter, totalt sett, er ivaretatt.

Kombinert arealformål angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (SAA) (innsigelse)

Fylkeskommunen fremmet innsigelse knyttet til manglende detaljering av arealet o_SAA, og etterlyste særskilt en sporingsanalyse for buss i situasjon med maksimal parkeringsdekning innenfor arealet. Innenfor formålet SAA er det tillatt en rekke tiltak, slik som parkeringsplasser, kortidsparkeringsplasser, hente/bringe-sone og renovasjonsløsning. Videre skal det tilrettelegges for at buss kan kjøre inn i området.

Til orientering har forslagsstiller i flere omganger vært i dialog med FRAM når det gjelder skoleskyss og buss. FRAM har i disse møtene gitt signaler om at skolebussen ikke kommer til å kjøre inn til skolen, men heller benytte seg av bussholdeplassene ved riksveien. Likevel anses det som viktig at det tilrettelegges for at buss skal kunne kjøre inn til skolen (o_SAA), da i forbindelse med andre arrangementer som for eksempel klassetur.

For å imøtekomme innsigelsen har forslagsstiller supplert planbeskrivelsen, kapittel 5.5.1.1, med en illustrasjon som viser sporingskurver for buss med maksimal utnyttelse av arealet. Fylkeskommunen har med bakgrunn i denne trukket innsigelsen.

Kommunedirektøren er enig i at det lave detaljnivået er uheldig, imidlertid gir det lave detaljnivået utbygger spillerom for å kunne bearbeide området ytterligere slik at det kan tilpasses behovene. Illustrasjonen i kapittel 5.5.1.1 i planbeskrivelsen viser at de tillatte funksjonene innenfor arealformålet kan løses på en god og trafiksikker måte.

For å sikre at de ulike interessene blir ivaretatt ved utformingen av arealet stiller reguleringsbestemmelsen § 10.1.5 krav til at det ved søknad om rammetillatelse skal foreligge en illustrert løsning for o_SAA, iht. kravene stilt i § 6.8. Løsningen skal sendes for uttale til Møre og Romsdal fylkeskommune, Trygg trafikk, kommunalteknisk avdeling i Kristiansund kommune, ReMidt vedr. plassering av renovasjonsløsninger, FRAM og Nordmøre interkommunale brann- og redningstjeneste i forhold til adkomst for utrykningskjøretøy.

Sammenhengende gang- og sykkelveisystem (Innsigelse)

Statens vegvesen fremmet innsigelse da planforslaget legger opp til en systemløsning i strid med vegsystemet som er planlagt i reguleringsplan for Atlanten hotell og stadion og systemløsning i kommunens Hovedplan for sykkel. Reguleringsplan R-262 legger opp til en sammenhengende gang- og sykkelvei langs nordsiden av riksvei 70, mellom rundkjøringen ved Atlanten og planlagt rundkjøring ved Røsslyngveien. I kommunens Hovedplan for sykkel er sykkelvei med fortau anbefalt systemløsning for denne strekningen. Slik som påpekt tidligere er heller ikke systemløsningen i gjeldende reguleringsplan, R-262, i tråd med anbefalt løsning i Hovedplan for sykkel. I Hovedplan for sykkel er det derfor anbefalt å gjøre en revidering av gjeldende reguleringsplan, slik at gang- og sykkelveitraseen kan utvides.

For å imøtekomme innsigelsen til Statens vegvesen har forslagsstiller revidert planforslaget, og har i samråd med Statens vegvesen kommet fram til utformingen som nå er vist i plankartet. Plankartet viser sykkelvei med fortau som systemløsning, i tråd med anbefalt løsning i Hovedplan for sykkel. Sammenliknet med gjeldende regulert trasé, vil syklende kunne få en noe lengre omvei med foreslått trasé slik som Statens vegvesen har påpekt i sin uttalelse, da de vil måtte krysse Røsslyngveien for å komme seg videre. Fordelene er at denne delen av gang- og sykkelveien kommer lengre unna rv. 70, som kan oppleves som en større trygghet. For elever som må benytte seg av denne gangveien som sin hovedadkomst fram til skolen, synes dette å være positivt. Videre legges det opp til en forbindelse mellom hovedsykkelveitraseen og turveiene i Folkeparken. Dette er ikke ivaretatt i gjeldende reguleringsplan. Statens vegvesen har i brev datert 17.08.2023 trukket innsigelsen og skriver at

løsningen for sykkelvegen er justert og ivaretar hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet for mjuke trafikanter. Løsningen er også utformet i tråd med krav i N100.

Kommunedirektøren mener valgt løsning for gang- og sykkelvei, totalt sett, vil gi god og effektiv fremkommelighet for både syklist og myke trafikanter.

Parkeringsplassen o_SPA1 (Innsigelse)

Statens vegvesen hadde innsigelse til planforslaget, da parkeringsplassen o_SPA2 (nå o_SPA1) legger beslag på areal som er planlagt for fremtidig hovedrute for syklende langs rv. 70. Videre kommer den delvis i konflikt med regulert hensynssone for friskt og har liten avstand til rundkjøringen noe som vil ha betydning for drift og vedlikehold. Videre påpekte Statens vegvesen at konsekvensene for trafikkavviklingen i kryssområdet (fremtidig t-kryss i Røsslyngveien) ikke er vurdert for dette trafikkmønsteret.

For å imøtekomme Statens vegvesen sin innsigelse har forslagsstiller foreslått ny trasé for gang- og sykkelvei, se temaet *sammenhengende gang- og sykkelssystem (innsigelse)* ovenfor. Videre er det lagt inn hensynssone for friskt i plankartet. Når det gjelder trafikkavvikling i ny situasjon med ny rundkjøring og nytt t-kryss i Røsslyngveien, er det gjennomført beregninger av trafikkbelastningen. Beregningene viser at med dagens trafikk vil det være god avvikling og fin flyt med kun moderate køer om ettermiddagen på rv. 70 og moderate forsinkelser fra sideveiene Røsslyngveien og Trollsvingen. Legger man til grunn et worst-case, hvor alle elever fra Dalabrekka skole blir kjørt og hentet, vil rv. 70 få en belastningsgrad som er over det som er vurdert som akseptabelt. Det følger av planbeskrivelsen at en vil da kunne få en anstrengt trafikkavviklingssituasjon med en del forsinkelser i rundkjøringen. Det påpekes imidlertid at dette er et svært lite sannsynlig scenario, og det påpekes at rundkjøringer er robuste, tåler mye trafikk og er den mest trafikksikre kryssformen i ett plan.

Både fylkeskommunen og Statens vegvesen har i sine uttalelser uttrykt usikkerhet til om parkeringsplassen vil komme til å benyttes slik den er ment, grunnet den store avstanden mellom parkeringsplassen og skolen. Forslagsstiller viser til at det gjennom brukervedvirkning med lærere og ansatte ved skolen kom tydelig fram at en stor andel av disse kom til å benytte seg av bil som fremkomstmiddel til skolen. Videre er det også gjennom spørreundersøkelse med foresatte, kjent at mange elever vil bli kjørt til og fra skolen av sine foreldre. Planforslaget legger derfor til rette for parkeringsplasser for ansatte og løsninger for henting og bringing av elever ved skolen, innenfor kombinasjonsformålet SAA. Som følge av at en stor andel av ansatte, lærere og foresatte vil kjøre til og fra skolen, vil dette medføre noe økt trafikkbelastning på bolig gatene i Grautbyen, samt ved skolen. Forslagsstiller foreslår derfor å tilrettelegge for en parkeringsplass ved riksvei 70 for å avlaste området ved skolen, både med hensyn til boligbebyggelsen langs Røsslyngveien, Seljeveien og Furuveien, og myke trafikanter som skal ferdes langs Røsslyngveien og fram til skolen. Kommunedirektøren er enig i at avstanden kan være utfordrende og mener bruken av denne vil avhenge av om foreldre føler seg trygge nok til å slippe av barna sine her, samt vaner og holdninger hos foreldre, elever og ansatte. Da det ikke er stilt rekkefølgekrav til at denne skal være på plass før skolen tas i bruk, kan det bli noe vanskeligere å endre vanene når parkeringsplassen endelig blir etablert. Parkeringsplassen vil sannsynligvis ikke opparbeides før ny innfartsvei er på plass, da realiseringen av deler av reguleringsplanen (den vestlige delen av planområdet som omfatter gang- og sykkelvei, utvidelse av Røsslyngveien og parkeringsplass SPA1) avhenger av bypakkeprosjektet.

Reguleringsbestemmelsene stiller rekkefølgekrav til at o_SPA1 skal være opparbeidet og ferdigstilt før utbygging av ny innfartsvei ferdigstilles, jf. § 10.4.3.

Selv om det knytter seg noe usikkerhet til om parkeringsplassen vil benyttes slik den er tenkt, mener kommunedirektøren det er lagt godt til rette for at elevene, samt ansatte, skal kunne ferdes trygt mellom parkeringsplassen og skolen. Elever og ansatte ved skolen kan da velge å benytte seg av

hovedadkomsten gjennom Røsslyngveien eller gjennom folkeparken. Det anses derfor som positivt at det tilrettelegges for parkeringsplassen som kan avlaste trafikkbelastningen langs Røsslyngveien og ved skolen.

Krysset Røsslyngveien x Wilhelm Dalls vei

For å bedre trafikkavviklingen i krysset, er det i påvente av ny innfartsvei foreslått å utvide Røsslyngveien med et venstresvingfelt ut mot rv. 70. Temaet var også belyst og vurdert ved førstegangsbehandling. I sin uttalelse, i forbindelse med høring og offentlig ettersyn, påpekte Statens vegvesen at selve tilknytningen av venstresvingfeltet til rv. 70 ligger innenfor reguleringsplan for Atlanten hotell og stadion (R-262) og vil da kreve dispensasjon fra denne planen dersom tiltak i krysset skal gjennomføres. For å hjemle nødvendige tiltak i planen ble planområdet derfor utvidet. Det er for bestemmelsesområde #3 (midlertidig adkomst) stilt krav til at utformingen av midlertidig adkomst skal være iht. Statens vegvesen sine veinormaler, samt at veitekniske planer skal aksepteres av Statens vegvesen og adkomstveien fjernes når Røsslyngveien er utvidet og påkoblet rundkjøring ved rv. 70, jf. § 9.2.1, § 9.2.2, § 9.2.3 og § 10.4.2

I forbindelse med at planen ble sendt på begrenset høring kom fylkeskommunen med uttalelse og merknader knyttet til krysset. Dette gjaldt særlig merknader knyttet til påvirkninger tiltaket kan for trafikksikkerheten langs veinettet og kollektivtrafikken/skoleskyss. Fylkeskommunen stilte konkret krav om sporingsanalyse for buss. Videre ble det stilt spørsmål til om tiltaket ville føre til økt risiko for ulykker i krysset dersom ventende kjøretøy i Røsslyngveien tenker at buss som blinker mot høyre skal inn i Røsslyngveien og videre svinger ut på rv. 70, samt forsinket rutetid for buss dersom kjøretøy i Røsslyngveien kjører frem i krysset (i innkjøringsarealet for bussen) for best mulig sikt. For å imøtekomme merknadene til fylkeskommune har forslagsstiller supplert planforslaget med sporingsanalyse for buss som viser hvor tidlig/hvor stor del av kryssarealet som må benyttes som innkjøring til busslommen, samt en vurdering av trafikksikkerheten. Da krysset utvides mot østlig retning, vil ikke dette endre avgrensingen mellom busslommen og Røsslyngveien slik den er i dag. Det følger av trafikknotatet for kryss rv.70/Røsslyngveien, datert 11.08.2023, at bussen vil kunne bruke busslommen på en god måte selv om det står ventende biler bak vikelinjen. Dette viser også sporingsanalysen som også er vist i figur 5.4-6 i kapittel 5.4.5 i planbeskrivelsen. Videre står det i trafikknotatet at dersom biler kjører lenger fram enn vikelinjen kan busslommen fortsatt brukes, men bussen vil ha vanskeligere for å komme helt inntil kantsteinen ved stoppestedet. Det er konkludert med at tiltaket totalt sett vil medføre liten endring i trafikksikkerheten etter utbygging. I notatet er det påpekt at det vil bli ensidig fortau (i dag er det fortau på begge sider av Røsslyngveien helt ut til rv. 70) og dermed ingen kryssing av Røsslyngveien av gang- og sykkeltrafikanter fram mot krysset. Dette vil bedre trafikksikkerheten og gi et enklere trafikkbilde. Venstresvingfelt i Røsslyngveien vil bedre trafikkavviklingen og kan gi mindre utålmodighet hos trafikanter som skal ut på rv. 70. Utålmodighet gjør at det kan bli tatt uheldige valg.

Den 11.08.2023 ble det avholdt møte mellom forslagsstiller, plankonsulent, planmyndigheten i kommunen og FRAM. Når det gjelder skoleskyss, er det ikke planlagt at bussen skal kjøre inn og ut Røsslyngveien, men heller ta i bruk bussholdeplassene på Wilhelm Dalls vei. Bussoperatørene kunne ikke se at tiltaket (midlertidig løsning i krysset rv. 70 x Røsslyngveien) ville medføre noen store utfordringer.

Bypakkeprosjektet

Kommunedirektøren ønsker å presisere at realisering av deler av reguleringsplanen avhenger av gjennomføringen av bypakkeprosjektet. Dette gjelder arealene vest for området avsatt til midlertidig kryss (bestemmelsesområde #3) og omfatter tiltak som utvidelse av Røsslyngveien, parkeringsplass SPA1 og gang- og sykkelveier. På dette tidspunkt er det ikke klart når ny innfartsvei vil være på plass, noe som betyr at det ikke er klart hvor lenge man vil ha den midlertidige løsningen for krysset rv. 70 x

Røsslyngveien. Dersom ikke bypakkeprosjektet realiseres, kan midlertidig løsning bli permanent. Dette går også fram av kapittel 5.4.5 og 7.8 i planbeskrivelsen.

Kommunedirektøren mener midlertidig utbedring av krysset ikke er en optimal løsning dersom denne blir permanent. Det er kjent at krysset i dag har utfordringer når det gjelder trafikkavvikling. Basert på trafikale vurderinger og beregninger for trafikkavvikling som er gjort av Norconsult i forbindelse med planarbeidet, er det vurdert at løsningen totalt sett vil kunne bedre situasjonen noe. Trafikksituasjonen i krysset var også belyst ved førstegangsbehandling.

Støy

Ballbinge

Statsforvalteren fremmet innsigelse da ballbinger er planlagt plassert slik at de gir støy over anbefalt nivå gitt i støyretningslinjen T-1442, og det er åpnet for stenging kveld og helg som avbøtende tiltak. Statsforvalteren skriver: *Statsforvalteren finn det svært uheldig at det ved planlegging av uteareal til ny skule blir lagt opp til støykonflikt som kan føre til at ballbingar må vere stengt kveld og helg. For både dei som blir utsett for støyen og for barn og unge er det avgjerande for å unngå støykonflikt. Planføresegna må ha krav om plassering av ballbingar slik at det ikkje utsett eksisterande busetnad for støy over anbefalt støynivå, jf. T-1442. Vi har motsegn til at planforslaget opnar for avbøtande tiltak som stenging på kveld og helg for å oppnå anbefalt støynivå.*

For å imøtekomme innsigelsen er reguleringsbestemmelsen § 4.2 endret og planen stiller nå krav om bruk av støysvake ballbinger. Bestemmelsen gjelder alle nye ballbinger og eksisterende ballbinge. Av vedlagt støyrapport viser denne at ved bruk av støysvake ballbinger vil støynivået ved nabobebyggelsen være ivare tatt for begge posisjoner, se kart X04 i støyrapporten. Planen ivaretar med dette både nabobebyggelsen og barn og unges interesser.

Omkringliggende bebyggelse

Vedlagt støyrapport utarbeidet av Norconsult viser hvordan støysituasjonen for boligene langs Røsslyngveien vil endre seg som følger av tiltaket. Støyutredning viser at økninger i støynivå L_{den} på tiliggende boligfasader er på under 1 dB. I henhold til T-1442:2021 er endringene så små at de ikke utløser krav om nærmere tiltaksvurderinger. Kommunedirektøren viser her til kapittel 2.2 og 4.1.2 i støyrapporten. Støysituasjonen på utearealer ved boligene er også tilnærmet uendret, se støykart X01A og X01B for henholdsvis eksisterende og fremtidig situasjon.

Kommunedirektøren viser til at det er stilt krav vedrørende støy i forbindelse med utbygging av ny innfartsvei, da planen omfatter arealer som i dag omfattes av gjeldende reguleringsplan R-262, jf. § 10.4.1. Bestemmelsen er noe endret siden planen var på begrenset høring, og er i stor grad oppbygd slik den er gitt i gjeldende reguleringsplan, R-262. Det følger av bestemmelsen § 10.4.1 at det i forbindelse med utbygging av ny innfartsvei er det i reguleringsplan R-262 satt krav til at eksisterende bygninger med støyfølsomme bruksformål ikke skal utsettes for et støynivå som overstiger L_{den} 55dB på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. For innendørs støy er ambisjonsnivået $L_{pAeq,24h}$ 30 dB. Støyskjermer og voller som må etableres i forbindelse med utbedring av Wilhelm Dalls vei (rv. 70) skal ferdigstilles før nytt veianlegg åpnes for trafikk. For eiendommer (gnr. 9, bnr. 272 og 278) som etter de fastlagte tiltakene likevel får et støynivå som overskrider de anbefalte støygrensene i rundskriv T-1442, skal det gis tilbud om lokal skjerm/voll og/eller fasadetiltak i forbindelse med gjennomføring av planen (R-262) dersom dette er nødvendig for å tilfredsstille kravene på uteplass (L_{den} 55 dB) eller kravene til innendørs støynivå ($L_{p,Aeq,24h}$ 30 dB). Konkret utforming og utførelse av de lokale støytiltakene avklares etter samråd med den aktuelle grunneier, og eventuelt gjennom byggesaksbehandlingen dersom tiltaket er søknadspliktig. Ved fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Med bakgrunn i det overnevnte vurderer kommunedirektøren at hensynet til støy er ivaretatt i planen.

Automatisk fredet kulturminner (Innsigelse)

Fylkeskommunen fremmet innsigelse til manglende sikringssone rundt hensynssone til fredet kulturminne H730_3 (nå H730_1), samt manglende tilhørende bestemmelse.

For å imøtekomme kravene til fylkeskommunen er hensynssonen utvidet slik at den sikrer 5 meter sikringssone rundt kulturminnet. Videre er reguleringsbestemmelsene supplert med bestemmelse knyttet til hensynssonen iht. tekst gitt i uttalelsen til fylkeskommunen, jf. reguleringsbestemmelsen § 8.2.1.

Fylkeskommunen påpekte også at det i tillegg til sikringssone bør være en avstand på 2-3 meter mellom gangvei og sikringssonen. Det vises til utsnittet i matrisen under «Innsigelser» hvor det framgår at den korteste avstanden mellom bestemmelsesområdet #1 og hensynssonen H730_1 er 2 meter.

Kommunedirektøren anser hensynet til kulturminnet som godt ivaretatt.

Naturmangfold og fremmede arter

Temaet ble også omtalt ved førstegangsbehandling og planforslaget som var på høring sikret noen av de anbefalte tiltakene i vedlagt naturtypekartlegging. Fylkeskommunen påpekte i sin uttalelse at § 11, i juridisk forstand ikke er mulig å forholde seg til. Det ble derfor bedt om å sikre konkrete bestemmelser til de forholdene en ønsker å sikre. Det er med bakgrunn i dette gjort noen endringer i planbestemmelsene under § 4.10. § 4.10.2 stiller krav om at veletablerte rognetrær i nærheten av eksisterende skolebygg skal bevares. Videre skal det plantes pollinatorvennlige planter, hovedsakelig busker, som f.eks. bringebær, korsved, alperips, trollhegg, stiennyperose, bustnype eller kanelrose, jf. § 4.10.3. Bestemmelsen § 4.10.3 sikrer også at området med fuktig mark med torvdannelse innenfor det sørlige området av o_GF2 (område 4 i «vurdering av naturmangfold» Norconsult, 4.10.2022) skal ivaretas. § 4.10.4 sikrer at det skal etableres fuglekasser og insektshotell som kompenserende tiltak for nedbygging/bruk av naturområdene. § 4.4 er supplert med at det skal brukes rene masser og/eller stedegen jord for utfyllinger.

Det ble stilt som endringskrav ved første gang behandling at planbeskrivelsen skulle suppleres med en vurdering av om tiltakene vil ha konsekvenser for artene som er vurdert som sårbar og nært truet innenfor planområdet (eksklusive skoletomten). Planbeskrivelsen viser til at ut ifra de tiltakene som er foreslått innenfor planområdet, er det ikke identifisert tiltak som vil påvirke artens hekke—eller næringssøkemønster. Videre er det registrert konglebit i og utenfor planområdet, og det følger av planbeskrivelsen at det ikke kan utelukkes at gjennomføring av rundkjøringen kan komme i konflikt med hekkeområdene til arten. Samtidig vises det til at presisjonen på registreringen (registreringen innenfor planområdet) er ganske unøyaktig, som viser at den potensielt befinner seg et sted mellom Stortuva, Atlanten stadion og Folkeparken. Tiltaket er vurdert til å ikke medføre vesentlige konsekvenser for naturmangfoldet. Planbestemmelsene stiller krav til at hogst av trær skal kun gjennomføres i perioden august – april for å ivareta hekkesesongen for fugl, jf. 4.10.1. Videre er det stilt krav til etablering av fuglekasser som et kompenserende tiltak for nedbygging/bruk av naturområdene, jf. § 4.10.4.

Som følge av at planområdet utvides, vil dette legge beslag på ytterligere arealer av Folkeparken. Kommunedirektøren viser til at dette er med på å bidra til en bit-for-bit-nedbygging av sentrumsnære naturområder. Likevel har det vært viktig å få på plass en god og trafikksikker gang- og sykkelveiløsning for myke trafikanter langs Wilhelm Dalls vei. Løsningen som nå foreligger synes å ha tatt hensyn til Folkeparken ved å legge beslag på kun nødvendig areal for utbygging av samferdselsanlegg langs rv. 70.

Overvannshåndtering

Overvannshåndtering er ikke detaljert avklart i planen. Norconsult har derimot utarbeidet en rammeplan for VAO, hvor foreslåtte tiltak for håndtering av overvann er redegjort for. Endelig løsning på overvannstilltak må gjøres i detaljprosjekteringen. Med bakgrunn i rammeplanen for VAO er det stilt krav til at det skal etableres anlegg for oppsamling, fordrøyning og bortledning av overflatevann fra bebyggelsen, veier og andre arealer. Tretrinnsstrategien for håndtering av overflatevann skal brukes i planleggingen, jf. 4.5.1. Videre er det sikret at det skal foreligge overordnet VAO-plan ved søknad om rammetillatelse, jf. bestemmelsen § 10.1.2. Denne skal følges opp med en teknisk detaljplan for VAO ved søknad om igangsettingstillatelse, jf. bestemmelsen § 10.2.2. Kommunedirektøren vurderer det slik at hensynet til overvann er tilstrekkelig ivarettatt i planen.

Vannforsyning

Løsning for vann og avløp er ikke detaljert avklart innenfor planområdet, men vedlagt følger VA-rammeplan. Denne viser til at det er utfordringer med lavt trykk i eksisterende vannledningsnett. For å sikre tilstrekkelig trykk er det simulert en løsning som vil gi tilstrekkelig trykk og vannmengde til brannslukking ved Goma skole. Reguleringsbestemmelsen § 10.3.6 sikrer at ny vannledning og/eller oppgradert vannledning, jf. overordnet VAO-rammeplan må være etablert med dokumentasjon om at vanntrykk og -mengde er tilstrekkelig både for drikke- og slokkevann i området. Videre sikrer reguleringsbestemmelsene at det skal foreligge en overordnet VAO-plan, før rammetillatelse kan gis, samt en teknisk detaljplan før igangsettingstillatelse kan gis, jf. reguleringsbestemmelsene §§ 10.1.2 og 10.2.2. Planen sikrer at VA skal opparbeides etter kommunal VA-norm, jf. § 6.1.3. Planene skal sendes for uttale til blant annet kommunalteknikk før tillatelse kan gis. Kommunedirektøren anser hensynet til vannforsyning som ivarettatt.

Skotthyllbane

Atlanten skotthyllklubb har et ønske om å fortsette med sin idrett på stedet. Skotthyllklubben disponerer i dag et areal like ved riksveien, hvor det er oppført tre baner og et klubbhus. Gjeldende plan viser at arealet er regulert til kjørevei og annen veigrunn. I foreslått plan videreføres i hovedsak disse arealformålene, med unntak av endring av gang- og sykkeltrasé som også vil gå over arealet skotthyllklubben disponerer i dag.

I 2018 ble det gitt midlertidig tillatelse til oppføring av klubbhuset og i 2020 søkte klubben om permanent etablering av klubbhuset. Tiltaket ble vurdert til å være i strid med gjeldende reguleringsplan (R-262), da arealet er regulert til kjørevei og annen veigrunn – grøntareal. I vedtak med vedtaksnummer BYGG-20/01060-16 ble det gitt midlertidig tidsubestemt dispensasjon for oppføring av klubbhus. I dispensasjonsvurderingen er det lagt vekt på at det foreligger en avtale om bruk av området til skotthyllbane med bestående klubbhus mellom tiltakshaver og grunneier. Avtalen, datert 08.10.2020, presiserer at den gjelder inntil kommunen eller annen offentlig myndighet vil benytte seg av området til annet formål. Tiltakshaver har med dette vært kjent med at disponeringen av arealet har karakter av å være midlertidig. Likevel vil kommunedirektøren påpeke at selv om arealet nå omfattes av en ny reguleringsplan, vil ikke dette hindre bruken av skotthyllbanen og klubbhuset så lenge kommunen eller annen offentlig myndighet ikke vil benytte seg av området eller at planen realiseres. Dette må avklares med grunneier, her Kristiansund kommune v/eiendomsdrift. Dersom skotthyllbanen skal flyttes, må dette gjøres i en egen byggesak.

Når det gjelder regulert gang- og sykkelveitrasé fremmet Statens vegvesen innsigelse til løsningen som var lagt fram ved høring og offentlig ettersyn, da systemløsningen var i strid med kommunens hovedplan for sykkel og vegsystemet som er planlagt i reguleringsplan for Atlanten hotell og stadion (R-262). For å finne en løsning har det vært samtaler mellom Statens vegvesen, plankonsulent, forslagsstiller og planavdelingen i kommunen. Det har vært viktig å finne en løsning som vil gi en god og sikker framkommelighet for syklende langs riksveien. Det vises til temaet *Sammenhengende gang- og*

sykkelvei under kommunedirektørens vurdering, samt kommunedirektørens svar på kommunalteknikk sin merknad vedrørende behov for en større parkeringsplass for Atlantenområdet.

Kvikkleire

NVE ble i forbindelse med høring og offentlig ettersyn bedt om å vurdere om fare for områdeskred av kvikkleire er tilstrekkelig vurdert i planforslaget. Vedlagt geoteknisk vurdering utført av Norconsult konkluderer med at det ikke er fare for områdeskred av kvikkleire. NVE hadde ingen merknader til vurderingene som er gjort for grunnforholdene i planarbeidet. Basert på vedlagt geoteknisk vurdering utført av Norconsult og NVE sin tilbakemelding anser kommunedirektøren at hensynet til fare for kvikkleire er ivaretatt.

Bebyggelsens høyde

I planbestemmelsene som lå ute på høring og offentlig ettersyn ble bebyggelsens høyde angitt med meter over OK gulv 1. etasje. Bestemmelsen er endret slik at den nå angir kotehøyde, i tråd med byggt teknisk forskrift § 6-2 fjerde ledd. Av kapittel 7.2 i planbeskrivelsen framgår det at høyden gir tilstrekkelig rom for et treetasjes bygg inkl. underetasje.

FNs bærekraftsmål som er mest relevant for saken

FNs bærekraftsmål er overordnede i alle planer for Kristiansund kommune. I kommuneplanens samfunnsdel er disse 17 globale målene tilpasset kommunen i ti lokale bærekraftsmål som er spisset mot våre utfordringer og muligheter.

Under gjøres en vurdering av bærekraftsmål som er relevante for saken.

Globale mål		Lokale mål	Vurdering
 	→		- En forbedring av infrastrukturen til og rundt skolen bidrar til at barn og unge får en sikrere ferdselsrute til og fra skolen. - Uteområdene skal være universelt utformet og vil gi alle muligheten til å benytte aktivitetsområdene. - De trafikale forholdene er foreslått forbedret i plan, noe som vil medføre en reduksjon av stress blant sjåførere som skal komme frem til sin destinasjon.
	→		Samlokalisering av skoler øker potensiale for å bedre kompetansenivået. Et økt fagnettverk og

			fagressurser gir eleven et større mangfold av muligheter, både i form av spesialpedagoger, tilpasset læring og bedre synlighet dersom de skulle falle utenom.
	→		• En skole skal være en fellesarena for alle kjønn der forskjellsbehandling ikke skal være et tema, uavhengig om du er elev, lærer eller ansatt. Skolesystemet i Norge sikrer felles aktiviteter og oppholdssoner for alle kjønn. • Planen følger prinsippet om universell utforming. Både nytt skolebygg og utearealene skal legge prinsippet om universell utforming til grunn.
	→		• Plansaken har utredet naturmangfoldet og identifisert avbøtende og kompenserende tiltak som kan bidra i å minimere skaden på natur og arter. Noen av disse tiltakene er sikret i planen, men det er ikke til å unngå nedbygging av natur da etablering av ny skole krever et større uteareal enn det eksisterende skole har i dag. Planen har i tilstrekkelig grad forsøkt å ivareta naturområdene, samtidig imøtekomme krav til uteareal for skoler. I planen er det sikret at utearealene som et minimum skal bestå/inneha bevarte naturområder.

			• Samlokalisering av skoler har sine positive og negative sider. Det positive innebærer å utnytte eksisterende areal mer fornuftig, ved å minimere behovet for omdisponering av natur- og landbruksområder. • Skolen legger opp til universell utformet offentlig utearealer med variert bruksinnhold, noe som gjør arealene inkluderende og tilgjengelige for alle aldre. Prosjektet legger opp til et moderne skolebygg som har potensiale til å redusere avfallsmengden gjennom moderne teknikker og prosesser. • Samlokalisering har en negativ side ved at avstanden for noen brukergrupper øker. Dette medfører en økt risiko for uønskede hendelser på vei til skolen, samt potensielt økt bruk av bil.
---	---	---	--

Konklusjon

Etablering av ny skole på Gomalandet er i tråd med kommunens tidligere vedtak om skolestruktur og tomtevalg. Målet er å oppnå en bærekraftig skolestruktur som tar høyde for befolkningsvekst, øke kompetanse blant fagmiljøene og gi barn undervisningslokaler med god kvalitet. Kommunedirektøren mener planen tilrettelegger for at disse målene skal kunne oppnås.

Planforslaget for nye barneskole på Gomalandet er godt gjennomarbeidet og ivaretar nødvendige hensyn. Planen omfatter ikke kun tilrettelegging for etablering av ny skole, men vil også forbedre de trafikale forholdene innenfor planområdet. I den grad innkomne merknader ikke etterkommes, er dette begrunnet i saksframlegget og i plandokumentene.

Kommunedirektøren anbefaler at hovedutvalg plan og bygning legger planforslaget frem for bystyret. Bystyret kan, med bakgrunn i det ovenstående, fatte endelig planvedtak med rettsvirkning.

22.08.2023

Vedlegg

1

2

1. R-320 Plankart A1-LUTM32 VN1og2_rev.2023-07-14
2. R-320 Planbestemmelser_rev.2023-08-18_UU
3. R-320 Planbeskrivelse_rev.2023-08-18_UU
4. R-320 Merknadsbehandling_rev.2023-08-18
5. AKU01-Støyutredning Gomalandet skole-J05
6. Trafikknotat ny skole Goma v3
7. R-320 Trafikknotat kryss Røsslyngveien/Rv.70
8. V10 R-320_Illustrasjonsvedlegg
9. 04 R-320 ROS_analyse_Norconsult
10. v02 R-320 Naturtypekartlegging Norconsult UU
11. v01 R-320 Geoteknisk vurdering Norconsult rev. 13022023 UU
12. v12 R-320 Geotekniske grunnundersøkelser datarapport Norconsult UU
13. v04 R-320 Overordnet VA-rammeplan Norconsult UU
14. Arkeologisk Fagrapport 2023 – ny barneskole Goma
15. R-320 Uttalelse offentlig ettersyn samlet
16. R-320 Uttalelser begrenset høring samlet
17. R-320, R-320 og tilbakemelding ved forespurnad om å trekke motsegn
18. R-320 Detaljregulering for ny barneskole på Goma, Varsel om utvidelse av planområdet og forespørsel om trekking av innsigelser
19. R-320 Detaljregulering for ny barneskole på Goma, Forespørsel om trekking av innsigelse
20. R-320 Detaljregulering for ny barneskole på Goma, Forespørsel om trekking av innsigelse
21. v11 R-320 Kjøre- og gangveg utbedring Norconsult UU
22. v07 R-320 Barnetråkk Goma Norconsult
23. v08 R-320 Spørreundersøkelse hente-bringe Goma Kristiansund
24. v09 R-320 Spørreundersøkelse behov Kristiansund kommune
25. v06 Rom- og funksjonsprogram Goma Norconsult UU

26. Referat fra arbeidsmøte med statens vegvesen 11.05.2023