

Kristiansund kommune

► Detaljregulering for ny barneskole på Gomalandet

Merknadsbehandling

R-320

Oppdragsnr.: 52202333 Dokumentnr.: 04 Versjon: 06 Dato: 2023-08-18



Oppdragsgiver: Kristiansund kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Trine Daae Gorseth
Rådgiver: Norconsult AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim
Oppdragsleder: Camilla Eilertsen
Fagansvarlig: Adrian Barsten
Andre nøkkelpersoner: Silja Jansdottir Jermstad
 Arne Ramstad
 Marte Elverum
 Willy Wøllo
 Joar Sture
 Hanne Thorvaldsen Solem
 Bendik Ramsfjell
 Simone Dorigato
 Hauk Liebe
 Marco Böhm

Dokumentet er universelt utformet

06	2023-08-18	rev. etter begrenset høring	MaBRo	jss	CamEil
05	2023-06-26	rev. etter kommunens merknad	MaBRo	jss	
04	2023-06-22	Offentlig ettersyn	MaBRo	jss	
03	2023-01-27	Universell utforming tilpassing	AdrBar		CamEil
02	2022-10-20	Kontroll	AdrBar	WilWøl	CamEil
01	2022-08-23	Oppstartsvarsel	AdrBar		
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

Innhold

1	Varsel om oppstart	5
1.1	Statsforvalteren i Møre og Romsdal 22.06.2022	5
1.2	Møre og Romsdal Fylkeskommune 23.05.2022	5
1.3	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 30.05.2022	6
1.4	Direktoratet for mineralforvaltning 17.06.2022	7
1.5	Nordmøre Interkommunale Brann- og Redningstjeneste 05.08.2022	7
1.6	Kommunalteknikk – Kristiansund kommune 24.06.2022	8
1.7	Statens vegvesen 22.06.2022	10
1.8	Mattilsynet 17.06.2022	12
1.9	NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat) 21.06.2022	13
1.10	Norges handikapforbund 23.05.2022	14
1.11	John Marius Dybvik 17.06.2022	14
1.12	Håkon Løvik 17.06.2022	15
1.13	Arnt Aga 03.06.2022	16
1.14	Lasse Kroknes 23.05.2022	16
1.15	Thor Ivar Hoseth 03.06.2022	16
1.16	Randi Gunda Saltnes 23.06.2022	17
1.17	Stortua Terrasse Sameiet 23.06.2022	18
1.18	Marit Holm Giske 09.06.2022	18
2	Offentlig ettersyn	19
2.1	Avinor 22.03.2023	19
2.2	Marit Holm Giske 23.03.2023	20
2.3	Nina Langaas og Håkon Løvik 23.03.2023	21
2.4	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) 13.04.2023	21
2.5	Edvin Bakken 19.04.2023	22
2.6	Møre og Romsdal fylkeskommune (MRF) 19.04.2023	23
2.7	Atlanten Skotthyllklubb 20.04.2023	27
2.8	Mattilsynet 21.04.2023	29
2.9	Gunnar Mellemsæther 24.04.2023	30
2.10	Randi Saltnes 24.04.2023	33
2.11	Statens vegvesen 24.04.2023	34
2.12	Kulturenheten v/ Per Inge Stovik 27.04.2023	37
2.13	Statsforvalteren i Møre og Romsdal (SFMR) 27.04.2023	38

2.14	Kommunalteknikk (KT)	27.04.2023	40
2.15	Ole Nilsen	02.05.2023	41
3	Begrenset høring		42
3.1	Statsforvalteren i Møre og Romsdal	13.07.2023	42
3.2	Møre og Romsdal fylkeskommune	17.07.2023	43
3.3	Statens vegvesen	12.07.2023 / 18.08.2023	45

1 Varsel om oppstart

1.1 Statsforvalteren i Møre og Romsdal 22.06.2022

Merknad	Kommentar
I gjeldande kommuneplan er arealet stort sett satt av til undervisning, friområde og bustadområde. I ny arealdel som ikkje er vedteken er arealet til undervisning utvida kring dagens Gomalandet skole. Reguleringsplanen skal legge til rette for formål undervisning, og bygging av tilbygg eller ny skule i planområdet. Trafikale tilhøve skal inngå i planarbeidet. Statsforvaltaren viser til planinitiativet og har ut frå sine ansvarsområde ingen vesentlege merknader til melding om oppstart.	<i>Ingen merknad.</i>

1.2 Møre og Romsdal Fylkeskommune 23.05.2022

Merknad	Kommentar
Planfaglige merknader I oversendinga er trafikksikkerhet og tilkomst problematisert, og planavgrensinga ser ut til å ta godt hensyn til dette. Vi har ikke vesentlige merknader av planfaglig karakter.	<i>Ingen merknad.</i>
Tettstedsutvikling Kristiansund er en relativt tettbygd bystruktur, og den nye skolen vil ligge nokså sentralt i forhold til boligområdene den skal dekke, sjøl om RV70 nok uansett vil være en barriere. Planomtalen bør kort skildre prosessen som har ført fram til lokaliserings-vedtaket og hvilke kriterier som er vurdert.	<i>Tatt til følge.</i>
Samferdsel Vi ser for oss at vi må sette opp en egen skolebuss for 1. klassingene som er bosatt i Karihola/Brunsvika området. Det foreslås at bussen stopper ved busstoppet Røsslyngveien (RV70). Forutsetningen fra fylkeskommunens side er at det må være tilrettelagt slik at elevene kan gå derfra til/fra skolen på en trygg	<i>Tas til orientering.</i> <i>Det er lagt til rette for at buss skal kunne kjøre helt til skolen. Det er regnet at det kun er 1 buss som potensielt skal helt frem.</i>

måte. Vi ser det som en ulempe hvis bussen kjører opp til skolen da det kan komme i konflikt med annen trafikk (gående, syklende og bilister). Til orientering ser vi for oss at skyssbehovet ved nye Goma barneskole kan løses med maks to bybusser. De nye bybussene vil ha minst 2-punkts sikkerhetsbelter, men også registrert med ståplasser som i dag.	<i>Dersom 1. klassinger skal gå helt fra rv.70, må skolen tilrettelegge for dette med følge. Dette styres ikke av reguleringsplanen.</i>
Automatisk freda kulturminner Det stilles krav til utførelse av arkeologisk registrering.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Registreringen er utført.</i>

1.3 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 30.05.2022

Merknad	Kommentar
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker. Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.	<i>Ingen merknad.</i>

1.4 Direktoratet for mineralforvaltning

17.06.2022

Merknad	Kommentar
DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av planarbeid for ny reguleringsplan på Goma i Kristiansund kommune. Dersom videre behandling av planen viser at noen av våre fagområder blir berørt, ber vi om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.	Ingen merknad.

1.5 Nordmøre Interkommunale Brann- og Redningstjeneste

05.08.2022

Merknad	Kommentar
Skog/lyngbrann: Det er mye vegetasjon i området og en brann i terrenget kan få konsekvenser for bygningsmassen. Selv om skogbrann ikke er et stort problem på Nordmøre i disse dager ser en at problemet er mye større lengre sør i Europa. Et scenario er at en fremtidig «bybrann» ikke starter i selve bebyggelsen, men starter i terrenget og brer seg inn i bebyggelsen.	Tatt til orientering. Det utarbeides en ROS analyse i forbindelse med reguleringsplanen som belyser risikoen knyttet til skog / lyngbrann.
Slokkevannskapasitet: Det forventes at slokkevannskapasiteten oppfyller gjeldende forskrift.	Det er utarbeidet en egen VA-rammeplan for skoletomten. Det vises til ulike løsninger for å innfri slokkevannskapasiteten. Endelig valgt løsning må avklares i VAO-planen som må være godkjent av både kommunen og brannvesent før igangsettingstillatelse gis.

1.6 Kommunalteknikk – Kristiansund kommune 24.06.2022

Merknad	Kommentar
Plangrensen bør utvides slik at planen også tar med seg grøntområdet mellom husene i Røsslyngveien og gangveien i Folkeparken.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Plangrensen er justert.</i>
Det blir en utfordring å få etablert gode trafikkløsninger i området. Spesielt med tanke på hente-og bringesituasjonen. Dette må det jobbes grundig med i planarbeidet. Det er svært viktig at det legges opp til trygge og gode forhold for de myke trafikantene. Vi er bekymret for at det kan bli uoversiktlige forhold hvis mange foreldre velger å kjøre helt til skoleporten for å levere/hente skolebarn.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er gjort flere alternativs vurderinger for hvor potensielle hente / bringe områder kan oppføres. Konklusjonen er at arealet som benyttes ved skolen i dag videreføres, men oppgraderes for å tilpasse økning i bilister, skolebuss, varetransport og avfallshåndtering. Det er også foreslått oppgradering / optimalisering av kjørearealene og fortauene mellom rv. 70 og skoletomten, samt forsalg til nye gangtraseer gjennom folkeparken.</i> <i>Det er i tillegg foreslått en ny parkeringsplass ved rv.70 som, når ferdigstilt, kan avlaste trafikkmengden inn til skolen. Denne vil kunne fungere som ansattparkering og avlastningssone for foreldre med barn som er trygge på å gå den resterende strekningen. Dette vil ikke kunne etableres før innfartsveg prosjektet er igangsatt.</i>
Vi ønsker at dere vurderer mulighet for snarvei mellom skolen og gangvei i Folkeparken.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er foreslått en snarvei mellom nordsiden av skoletomten og tursti i folkeparken.</i>
Skoleområdet har adkomst via Røsslyngveien fra Willhelm Dalls vei (rv. 70). Det er viktig at trafikkløsningene avklares med Statens veivesen, spesielt med tanke på avkjøringen fra riksveien.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det har blitt avholdt flere møter med SVV for å avklare handlingsrommet planen har i</i>

	<i>forhold til gjeldende reguleringsplan langs Wilhelm Dalls veg. SVV ønsker at regulerte forhold skal videreføres (rundkjøring), men mindre justeringer kan aksepteres dersom riksveien ikke påvirkes.</i>
Vannforsyningskapasiteten er noe begrenset i dag, men det kan være mulig å øke denne noe. Hvis det er behov for sprinkling må den prosjekterende ta kontakt med Kommunalteknikk for nærmere avklaring av kapasitet.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er utarbeidet en egen VA-rammeplan som belyser utfordringene samt løsninger. Det er stilt krav til en detaljert VA plan som må godkjennes av Kristiansund kommune før igangsettingstillatelse gis.</i>
Spillvann ledes nordover i samme trase som i dag.	<i>Viser til VA rammeplan. Må ivaretas i prosjekteringsfase.</i>
Når det gjelder overvann så kan ledningsnettet i samme trase brukes, men vi ønsker at også åpne løsninger kan vurderes.	<i>Det er stilt krav til bruk av 3 trinnsmodellen. Dette innebærer å prioritere åpne løsninger og lokal drenering ovenfor bruk av ledningsnett.</i>
Vi håper at bekken i søndre del av plan området kan utnyttes som et miljøskapende element.	<i>Dette vil inngå som en design element i prosjekteringsfasen, og vil være synlig i situasjonsplanen som må godkjennes før igangsettingstillatelse gis.</i>
Renovasjonsløsningen må avklares med Remidt. Det er viktig at renovasjonsløsningen ikke påvirker trafikksikkerheten negativt.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er stilt krav til en renovasjonsteknisk plan som må foreligge før igangsettingstillatelse. Planen må godkjennes av ReMidt.</i>

1.7 Statens vegvesen

22.06.2022

Merknad	Kommentar
Arealbruk Vi hadde ikke merknader til arealbruken i vår vurdering av kommuneplanens arealdel. Så lenge planleggingen skjer i henhold til de rammene og bestemmelsene som ble gitt i kommuneplanforslaget, her vi ingen særlige merknader til at det startes planarbeid her i samsvar med oppstartsvareselet.	<i>Ingen merknad.</i>
Rv. 70 Atkomst til planområdet skjer ved eksisterende situasjon over Røsslyngveien via kryss med rv. 70. Dette er et T-kryss som er kanalisert med et venstresvingefelt. Med en årsdøgntrafikk (ÅDT) i underkant av 19 000 kjøretøy på rv. 70, kan en relativt liten økning i sidevegstrafikken få konsekvenser for trafikksikkerheten og trafikkavviklingen i krysset. I bypakken for Kristiansund er krysset mellom Røsslyngveien og rv. 70 flyttet vestover til krysset med Trollsvingen og regulert som en firearmet rundkjøring. Dette vil fjerne to Tkryss med kort innbyrdes avstand og vil totalt sett gi bedre trafikksikkerhet og trafikkavvikling. Dersom atkomst til skolen skal skje over kryss med rv. 70, må det imidlertid tas høyde for en situasjon der ny skole er tatt i bruk før rundkjøringen er etablert. Løsningene i kryssområdet og eventuelle tiltak i selve krysset må da skje i tett dialog med Statens vegvesen. Som grunnlag for vurderingene må det utarbeides en trafikkanalyse der trafikksikkerhet og trafikkavvikling vurderes.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er foreslått utbedring av krysset mellom Rv. 70 og Røsslyngveien. Det er stilt krav til at denne utbedringen må gjennomføres før skolen er tatt i bruk. Krysset er regulert til midlertidig inntil ny rundkjøringen ved rv. 70 og utvidelse av Røsslyngveien er gjennomført.</i>
Bringe- / hentesone ved rv. 70 Det går frem av oppstartsvareselet at bringe-/hentesone skal vurderes ved rv. 70. Vi vil ikke akseptere en løsning som kommer i konflikt med regulert løsning for fremtidig oppgradering av rv. 70, og arealet må i så fall etableres nord for plangrensen og tilpasses regulert vegsystem.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Reguleringsforslaget forholder seg til kun til arealer utenfor vegformålet til rv. 70. Planforslaget kommer ikke i konflikt med ny innfartsveg.</i>

Hovedatkomst til skolen Røsslyngveien fremstår som en boliggate med smal kjørebane og smale fortau. Videre har vegen noe skarp kurvatur og det er mange avkjørsler mellom krysset med rv. 70 og skoleområdet. Etter vår vurdering er ikke dette en tilfredsstillende situasjon for en hovedatkomst til en skole. Vi ser derfor positivt på at det også skal vurderes en løsning fra Dunkarsundet. En slik løsning vil også avlaste krysset med rv. 70. Vi vil imidlertid påpeke at en slik løsning må vurdere konsekvensene trafikkøkningen medfører på det kommunale vegnettet som blir belastet med mer trafikk.	<i>Tatt til orientering.</i> <i>Det har vært avholdt dialogmøter med Statens vegvesen knyttet til adkomstalternativer til skolen. Adkomstløsning fra Dunkarsundet har vist seg å være en uaktuell løsning, da både Atlantis barnehage vil bli påvirket av økt trafikk, samt det kommunale vegnettet som i dag ikke er belastet. Etablering av kjøreveg fra Dunkarsundet til skolen vil innebære stor terrenginngrep i naturområder, og vil derfor ikke være aktuelt. Intensjonen er å unngå forverring i forhold til dagens situasjon.</i> <i>Det er foreslått en ny parkeringsplass ved ny rundkjøring for rv. 70. Denne vil gi muligheter for å avlaste trafikken inn til skolen, både i forbindelse med hente / bringe og parkering for fast ansatte.</i>
Myke trafikanter Som nevnt over er forholdene for mjuke trafikanter ikke tilfredsstillende langs Røsslyngveien. Stedlige forhold som bebyggelse tett inn mot vegen, mange avkjørsler og utfordrende kurvatur vil legge begrensninger på hvilke tiltak som kan gjennomføres. For å nå nasjonale mål om at flere skal gå og sykle til skolen, ber vi om at et sikrere og mer attraktivt alternativ som legger til rette for både gående og syklende dette utredes og sikres i reguleringsplanen. Vi har skissert en løsning med gang- og sykkelveg som legges utenom bebyggelsen i Røsslyngveien. Dette vil gi mjuke trafikanter en trygg og effektiv tilkomst til skolen, samt at den kan legges naturlig i forhold til både eksisterende kryssing av rv. 70 ved «Blåbrua»	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er foreslått å både oppgradere tilbudet for myke trafikanter langs Røsslyngveien, Furuveien og Seljeveien, samt en tverrforbindelse mellom skolen og Folkeparken. Løsningen følger ikke skissert løsning i merknaden, men er basert på samme prinsipp. Skissert løsning i merknaden vil medføre store terrenginngrep, inngrep i urørt natur, og berøre områder som inneholder automatisk freda kulturminner.</i>

og fremtidig undergang. For å unngå inngrep i området, kan man eksempelvis helt eller delvis bruke eksisterende gangsti i Folkeparken, med eventuelle justeringer, og oppgradere den til formålet.

1.8 Mattilsynet

17.06.2022

Merknad	Kommentar
Av innledende fareidentifikasjon kommer det 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. Det er viktig at alle abonnentene i området er sikret nok og trygt vann under – og etter anleggsperioden. Vi kan ikke se at planene kommer i konflikt med drikkevannsforsyninga i området, men eventuell konflikt med tekniske installasjoner for eksisterende drikkevannsforsyning må undersøkes.	<i>Tatt til følge.</i> <i>VA-rammeplanen har ikke identifisert utfordringer knyttet til drikkevannsforsyning. Det må utarbeides en detaljert VAO plan før igangsettingstillatelse gis som må godkjennes av kommunen. Detaljene knyttet til drikkevannskapasitet vil avklares her, da det er avhengig av endelig størrelse på skolebygget.</i>
Plan- og bygningsloven stiller krav til slukkevann. Dette ligger utenfor Mattilsynets myndighet, men må tas med i planlegging av drikkevannsforsyninga, da det vil ha innvirkning på dimensjoneringen av vannledningsnettet.	

1.9 NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat) 21.06.2022

Merknad	Kommentar
Grunnforhold Innenfor planområdet kan det være marin leire, jf. aktsomhetskart i NVE Atlas. I avsetninger med marin leire kan det være kvikkleire eller sprøbruddmateriale som kan forårsake skred. I NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred er det i kapittel 3.2 angitt prosedyre for å avklare om det er reell fare for områdeskred av kvikkleire. Vi anbefaler at prosedyren følges så langt som nødvendig for å avklare faren.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er utført en geoteknisk vurdering for å avklare den reelle faren for sprøbruddmateriale og rasfare.</i>
Overvann Mer utbygging i nedbørfeltet gir større del tette flater. Dette kan føre til større avrenningsfart og større mengder vann på terrengoverflata (overvann). En slik økning kan i verste fall føre til flom i utbyggingsområde og i vassdraga. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan være til hinder for avrenning ovenfra, som igjen kan føre til skader på bygninger og/eller lede overvannet til uønskede steder. NVE anbefaler å bruke tretrinnsstrategien som verktøy for å håndtere nedbør og overvann, hovedsakelig på overflata. Et viktig prinsipp er å sikre en så «naturlig» overvannshåndtering som mulig. Åpne løsninger er bedre enn lukka løsninger. Dere må også avklare og ta hensyn til effekt av klimaendringene på avrenninga. Dere bør kartlegge eksisterende avrenningslinjer i og ved planområdet. Dersom det er nødvendig med konkrete krav om infiltrasjon og fordrøyning av overvann innenfor planområdet fordi nedstrøms kapasitet er for dårlig, anbefaler vi at tiltaka blir innarbeidet i plankartet og bestemmelsene. Fremtidige flomveier for trygg avledning av overvann bør vises i plankartet og sikres tilstrekkelig kapasitet.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det er stilt krav til bruk av 3 trinnsmodellen i prosjekteringsfasen. Dette må komme tydelig frem i VAO planen.</i> <i>Viser til VA-rammeplan utarbeidet som vedlegg til reguleringsplanen for beskrivelse av håndtering av overvann og avrenningsløsninger.</i>

Vi viser til NVE veileder 4/2022 Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar som gir utfyllende råd for overvannshåndtering.

1.10 Norges handikapforbund

23.05.2022

Merknad	Kommentar
Minner på å gjøre det universelt utformet fra starten av. Tenk at alle barn skal få delta på lik linje. At det er viktig at et barn i rullestol får komme inn samme inngang som medelevene. At ikke en trapp settes opp fordi det er estetisk finere, men heller at en tenker en løsning for alle. Gjør det riktig fra starten av! Har sett så mange triste eksempler hvor barn mister det sosiale fordi en må ta omveier. Og husk på at det er lærere som sitter i rullestol/ plutselig må bruke rullestol. Eller foreldre med rullestol som skal inn.	<i>Tatt til følge.</i> <i>Det stilles krav til universell utforming i bestemmelsene. Hvor løsninger knyttet til universell utforming skal plasseres ved endelig bygg avklares ikke på reguleringsplan nivå.</i>

1.11 John Marius Dybvik

17.06.2022

Merknad	Kommentar
Vi har ingen merknader til reguleringsplanen som sådan. For vår del innebærer den svært få endringer i forhold til planen som ble vedtatt i 2009. Vi ønsker likevel å påpeke vår bekymring for trafikksituasjonen i området som følge av den planlagte nye skolen. En mer enn dobling av antall elever vil naturligvis medføre en tilsvarende økning i trafikken til og fra skolen. Stadig færre barn går eller sykler til skolen. Allerede i dag opplever vi regelmessig trafikkfarlige situasjoner i Røsslyngveien og Seljeveien ved skolestart/skoleslutt. Innkjøringen til Røsslyngveien fra Wilh. Dahls	<i>Tatt til orientering.</i> <i>Trafikkforholdene i forbindelse med skolen er utfordrende. En dobling av elever vil som det blir nevnt, potensielt øke antall kjørende inn til skolen. Samtidig vil barnehagen legges ned, der det er antatt at hovedandelen av foreldre kjører.</i> <i>Det er gjennomført en betydelig medvirkningsprosess i forbindelse med</i>

vei oppfattes allerede med dagens trafikk å være svært utfordrende. Dette styrker behovet for en "drop off" sone, slik at man ikke behøver å kjøre inn i Grautbyen for å levere/hente skolebarn. Videre ønsker vi å påpeke at det er opparbeidet en park i krysset Seljeveien/Røsslyngveien. Parken ble anlagt av naboene i området i 2004 og har fungert og fungerer fortsatt som et viktig sosialt samlingssted for barn og voksne i nærområdet. Vi håper det kan fortsette slik.	<i>skoleplanleggingen. Det har kommet tydelig frem at det er viktig å ha drop-off sone i direkte nærhet av skolen for de aller minste barna. Det er foreslått et nytt parkeringsareal ved ny rundkjøring for rv. 70, men denne vil ikke bli realisert før innfartsvegen er igangsatt.</i> <i>Parken i krysset ved Seljeveien – Røsslyngveien videreføres som «friområde» i plan.</i>
--	--

1.12 Håkon Løvik

17.06.2022

Merknad	Kommentar
Vi har ingen merknader til reguleringsplanen som sådan. For vår del innebærer den svært få endringer ift planen som ble vedtatt i 2009. Vi ønsker likevel å uttrykke vår bekymring for trafikksituasjonen i område som følge av den planlagte skolen. En mer en dobling av antall elever vil naturligvis medføre en tilsvarende økning i trafikken til og fra skolen. Stadig færre barn går eller sykler til skolen. Allerede i dag opplever vi regelmessig trafikkfarlige situasjoner i Røsslyngveien og Seljeveien ved skolestart/skoleslutt. Innkjøringen til Røsslyngveien fra Wilhelm Dalls vei er allerede med dagens trafikk svært utfordrende. Dette styrker behovet for en : dropp off sone, slik at man slipper å kjøre inn i Grautbyen for å levere/hente skolebarn. Videre ønsker vi å påpeke at det er opparbeidet en park i krysset Seljeveien/Røsslyngveien. Parkene ble anlagt av naboene i området i 2004 og har fungert og fungerer fortsatt som et viktig sosialt samlingssted for barn og voksne i nærområdet. Vi håper det kan fortsette slik.	<i>Se kommentar for «John Marius Dybvik».</i>

1.13 Arnt Aga

03.06.2022

Merknad	Kommentar
Hvordan kan vi skrive under på noe Dere ikke har en plan på, ikke vet Dere heller hva Dere vil gjøre med bygging/plan ? Skal man bygge, ja da må man ha en plan. Jeg må være ærlig og si at dette skjønner jeg utrolig lite av. Mere info må på bordet, å sende ut godta skjema eller noe uten plan er meg helt ubeskrivelig rart. Ønskes å følges opp, eller misforstår jeg ?? Eller hva betyr dette?	Merknadsgiver har fått svar pr. epost 07.06.2022. Det er tydelig at det har oppstått en misforståelse på hva oppstartsvarsel i en reguleringsplan skal inneholde. Det ble tydeliggjort at dette ikke er en byggesøknad, men en varslings om at en reguleringsprosess er igangsatt.

1.14 Lasse Kroknes

23.05.2022

Merknad	Kommentar
Har ingen kommentarer til reguleringsarbeidet. Ser frem til ny løsning med rundkjøring for å bedre adkomst til Grautbyen, da dagens løsning ikke er bra og skaper til tider farlige situasjoner både for myke trafikanter og bilister.	Ingen merknad.

1.15 Thor Ivar Hoseth

03.06.2022

Merknad	Kommentar
Det første som slår meg når det kommer til bygging på Røsslyngveien skole er den trafikale situasjonen. Meg bekjent er ikke området veinett beregnet for store busser og heller ikke dimensjonert med på/av avkjøring til Wilhelm Dalls vei. Slik situasjonen er i dag er det håpløst for oss som bor her å komme ut på hovedveien i hverdagen. Jeg skjønner det slik at det er tenkt at elevene skal gå fra hovedveien og til skolen. Eller Myra/Kariholta/Brunsvika til skolen. Dette er slik jeg ser det svært optimistisk tenkt og slik jeg erfarer det ikke sannsynlig utfall. Svært mang vil bli kjørt til skolen når det er nedbør eller kaldt ute. Da er også kjøreforholdene dårligst. Mitt håp er at veien blir lagt ned i	Det er avklart at det kun er 1 buss som skal hente / bringe barn til skolen. Det er stilt krav til utbedring av kryss mellom rv. 70 og Røsslyngveien. Konkret informasjon om bygget og vegnettet i tilknytning til planen blir først fremlagt ved offentlig ettersyn. Ulykkespunkt er vist til i planbeskrivelsen.

Teistholmveien slik at eksisterende trafikkmaskin på Goma kan brukes. For det andre er det vanskelig å lage seg standpunkt til denne rapporten som egentlig ikke sier noe om bygget, eller veinettet som skal brukes. Håper vi som nabolag blir tatt inn til møte når planprosessen er kommet litt videre så vi kan se hvilket bygg som er tiltenkt og hvordan veinettet er tenkt, da kan vi komme med innspill som beboere for å ivareta våre eiendommer og livsførsel i «Grautbyen». Så når det kommer til "Er det kjente ulykkespunkter på transportnettet i området?" må vi vel kunne si at påkjøringen til Wilhelm Dalls vei kan erklæres som ulykkespunkt. Jeg har ved flere anledninger observert glass i veibanen der. Selv om det er bygget bro for myke trafikanter.	
---	--

1.16 Randi Gunda Saltnes

23.06.2022

Merknad	Kommentar
Som en av de nærmeste naboene til den planlagte skolen, er vi opptatt av at • eiendomsgrensene følges • at høyden på bygget oppå flaten tilpasses hensyn til naboer • vi er bekymret for den økte trafikken, der det er vanskelig nok å komme ut på W. Dalls vei fra før • Vi ønsker at den massive skogen som er vokst opp rundt nåværende skole, blir fjernet helt eller delvis • Veien gjennom den lille dalen nedenfor Røsslyngveien skole, er viktig for oss som tilgang til båthavna og Folkeparken. • At vi holdes informert om hva som skjer, da vår hverdag kommer til å bli sterkt påvirket av både byggeperioden og resultatet.	<i>Tatt delvis til følge.</i> <i>Eiendomsgrensene følges, med unntak av noen områder med samferdselsarealer. Ettersom eiendomsgrensene til private går midt i kjørevegen, vil regulerte samferdselsarealer gå utover private eiendommer. Dette er ikke nytt, da eksisterende situasjon er den samme.</i> <i>Trafikksituasjonen er et viktig tema i plansaken. Krysset mellom Wilhelm Dalls vei og Røsslyngveien er planlagt endret i forbindelse med omlegging / oppgradering av Wilhelm Dalls vei, utført av Statens vegvesen. Det foreligger forslag til midlertidig løsning,</i>

1.17 Stortua Terrasse Sameiet

23.06.2022

Merknad	Kommentar
Det som vil ha betydning for sameiet med 35 boenheter er de trafikale forhold. Planen om å bruke den gamle planen om rundkjøring og lede Røsslyngvegen innpå denne synes fornuftig. Samt å erstatte troen med undergang. Imidlertid er vi bekymret for at bygging og skolens drift blir startet før disse forholdene er løst. Utkjøringen fra Stortua og Røsslyngvegen er idag et stort problem med økende trafikk jevnt over dagen. Biler som hiver seg ut, skaper ofte næruhellsituasjoner. Vi vet det har vært uhell, og er redd dette kan føre til kollisjon evt med stor skadepotensial. Vi forlanger at dette blir løst for bygging og drift.	<i>Alternative løsninger tilknyttet trafiksikkerhet og vegutbedringer er avhengig av innfartsvegprosjektet langs rv. 70. Det er imidlertid stilt krav til utbedring av krysset mellom rv. 70 og Røsslyngveien må utbedres før skolen tas i bruk. Denne vil oppheves når ny rundkjøring og omlegging av Røsslyngveien er gjennomført.</i>

1.18 Marit Holm Giske

09.06.2022

Merknad	Kommentar
Vedr. Punkt 2.4. Byggehøyde Høyde over eksisterende gymsal høyde, vil ta den viktige havutsikten fra vår eiendom. Punkt 2.2. Skolegården og uteområdet vil bli et samlingsted på kveldstid. For å unngå mest mulig støy for de nærmeste naboene, bør det tenkes nøye gjennom hvor plassering av uværskur og ball bunge mm. Skal ligge. Trafikksituasjonen: Foreldre med små barn kommer til å kjøre helt fram til skolen.	<i>Byggehøyde er foreslått ut ifra behovet skolen har for å huse 400 elever. Tomten ligger lavere enn boligområdene i vest, og det tilstrebes å tilpasse bygget i forhold til omkringliggende områder. Dette vil komme frem i prosjekteringsfasen.</i>

2 Offentlig ettersyn

Planforslaget har vært til offentlig ettersyn i minst 6 uker. Høringsfrist var 22. april 2023, men ble forlenget til 30. april.

14 saksparter har kommet med merknader.

Planforslaget har møtt innsigelser fra fylkeskommunen, Statens vegvesen og Statsforvalteren på 6 forhold:

- Manglende beskrivelse/vurderinger av trafikk sikker skolevei/ skoleskys
- Manglende detaljering (sporingskurver) i SAA (trafikkområde ved skoleinngang)
- Utilstrekkelig sikring av automatisk freda kulturminner i plankart og planbestemmelser
- Viste løsning for sykkelveitrase langs rv.70 er i strid med anbefalt systemløsning i «Hovedplan for sykkel» og reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion»
- Plassering og utforming av parkeringsplass ved riksveien (SPA2) kommer i konflikt med hovednett for sykkel, hensynssone for friskt og behov for areal til drift og vedlikehold. Trafikkavviklingen i krysset er ikke vurdert for denne løsningen
- Ballbinger er planlagt plassert slik den gir støy over anbefalte grenseverdier med behov for stenging utenfor skoletider som avbøtende tiltak

2.1 Avinor

22.03.2023

Merknad	Kommentar
Hinderflate/ høyderestriksjoner 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. <i>Det er ikke nødvendig at det i planforslaget innarbeides restriksjoner knyttet til flysikkerhet.</i>
Bruk av Kraner For oppstilling og bruk av kraner vises til regelverket om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder.	Ingen oppfølging i planen. <i>Evt. aktuelt i forbindelse med anleggsarbeidet, som følger egne søknader og godkjenninger.</i>

2.2 Marit Holm Giske

23.03.2023

Merknad	Kommentar
Snarvei gjennom Lyngrabben 1 og 3 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 sette krav på en gjerne, 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 utenfor planområdet. Her bør kommunen ha samtale med berørte aktører.



2.3 Nina Langaas og Håkon Løvik

23.03.2023

Merknad	Kommentar
<i>Planens formål</i> En er positive i å få en flott ny skole samt fornuftig trafikal løsning på innkjøring til Røsslyngveien.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Tas til orientering.</i>
<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. <i>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 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.</i>

2.4 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) 13.04.2023

Merknad	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. NVE har ikke merknader til de utførte vurderingene	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Planen er vurdert å ha tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred.</i>
<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 fordrøying av overflatevann og sikring av flomveier. Det er ikke gjort detaljerte vurderinger	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Allerede hensyntatt i planforslaget Overordnet VAO rammeplan viser at fordrøyningsvolumen 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</i>

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 halt avklart i planforslaget.	<i>avklares i detaljert VAO-plan, som er et vilkår for igangsettingstillatelse, jf, planbestemmelse pkt. 10.2.2 Flomvei vil gå ut mot sør/øst for skolen til eksisterende bekk.</i>
Generelt ansvar På generelt grunnlag viser NVE til gjeldene retningslinjer og informasjon på NVE sine nettsider. En viser også til kommunen sitt ansvar at det tas nødvendige hensyn til flom-, og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggeløyver og dispensasjoner uavhengig NVE sine uttalelser.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Tas til etterretning. → kommunens VA-norm og → best. 10.1.2 krav om detaljert og godkjent VAO-plan.</i>

2.5 Edvin Bakken

19.04.2023

Merknad	Kommentar
Gateparkering 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. <i>Røsslyngveien er smalt 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 forbud. Skulle tiden vise seg at framkommeligheten blir hindret pga. gateparkering, er det opp til veimyndighet (kommunen) å regulere dette gjennom trafikkskilt og håndheving av trafikkreglene.</i>
Felles parkeringsplasser Evt. kan den fremre delen av lekeplassen mellom Røsslyngveien 6 og 8 opparbeides med parkeringsplasser som kan disponeres av beboere i Røsslyngveien.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>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 full utbygd er det ikke mulig å avsette tilsvarende areal et annet sted i området.</i>

2.6 Møre og Romsdal fylkeskommune (MRF)

19.04.2023

Møre og Romsdal fylkeskommune har innsigelser til planforslaget

Merknad	Kommentar
<u>Planfaglig</u> Forslaget er konsekvens 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. En fagrapport om naturmangfoldet kan ikke ha juridisk binding. En antar at en ønsker å gjøre avbøtende tiltak bindende. Formuleringene i rapporten er for diffuse og uklare 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. bpl § 12-7.	Tatt delvis til følge. <i>Det legges inn konkrete bestemmelser til avbøtende tiltak knyttet til naturmangfold.</i> <u>Fremmede arter:</u> <i>ingen hendelse. Edelgran blir stort sett fjernet ved utbygging i o_BU.</i> <i>Treslagene som nevne i rapporten er ikke på verstingslisten for fremmede arter og er i tillegg gode elementer i sammenheng med lek.</i> <u>Fuglekasser og insekthotell:</u> → best. 4.10.5: «Det skal etableres fuglekasser og insekthotell som kompenserende tiltak for nedbygging / bruk av naturområdene. <i>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.»</i> og 5.1.1, kulepunkt 8 <u>Beplantning:</u> → Best. 4.10.4.: «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> <i>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.</i>
<u>Samferdsel – Innsigelser</u> <i>Innsigelse 1) manglende beskrivelse og vurdering av skoleskyss/ trygg skolevei.</i>	Tatt til følge <i>Løsning for skoleksyss/ trygg skolevei beskrives i kap.4.12.2 og vurderes under kap. 7.7 i planbeskrivelsen.</i> <i>Vi ser likevel en del begrensninger for tiltak utenfor planens avgrensning. Løsningen er godt</i>

Løsninger for skoleskyss/trygg skolevei må beskrives og vurderes i planbeskrivelsen. Dette bør være eget tema med både beskrivelse av løsning og evt. avbøtende tiltak. Temaet må også framkommer under planens virkninger.	<i>tilknyttet/integrert i overordnet nett for myke trafikanter, men traseen kan møte et systemskift pga. manglende løsning i tilgrensede plan, f.eks. hovedsykkelveitrasee langs riksveien. En forventer at gjennomføring av gjeldende arealplaner vil ta opp dette tema i den konkrete utformingen, f.eks. ved breiere tverrsnitt av gang-sykkelveien.</i> <i>Sikring av løsningen fastsettes i plandokumentene i plankartet med avkjørselspiller og parkeringsplass o_SPA1 og → best 6.1.4 vedr. friskt ved private avkjørsler</i> <i>Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.</i>
Innsigelse 2) Manglende detaljering av SAA Arealformålet SAA er ikke klart definert, men åpner for renovasjonsanlegg, kjøreveg, fortau, annen veggrunn, parkering, bussoppstilling mm. En er skeptisk mot 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 utnyttning 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. <i>Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.</i>
Rekkefølgekrav om godkjenning av detaljplaner/illustrasjoner hos andre myndigheter §§ 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	Tatt til følge Bestemmelsene 10.1.1. til 10.1.4 og 10.2.1 til 10.2.4 endres som følgende: «planer/ illustrerte løsninger skal sendes fylkeskommunen [evt. andre] for uttale, før ramme blir gitt».

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.	«godkjent planer/ illustrerte løsninger skal ha vært sendt fylkes-kommunen [evt. andre] for uttale, før igangsettingsløyve kan gis».
«Hjertesone» En anbefaler å ta kontakt med Trygg trafikk ang. konseptet og virkemiddel «Hjertesone» ved planlegging av skole, 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 til Møre og Romsdal fylkeskommune, Trygg trafikk, bygningsmyndigheten og kommunalteknisk avdeling i Kristiansund kommune, ReMidt, FRAM og Nordmøre interkommunale brann- og redningstjeneste.</u>»
Bypakke Dersom bypakkearbeidet 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, 2. ledd 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, selv om det er lite sannsynlig at kommunen finansierer riksveitiltak.
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 <u>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.</u>» Vedr. «arbeidsmøte» så har vært dialog med FRAM, bl.a. et møte i 9.Juni 2022. Innspillet ble allerede hensyntatt.
<u>Automatisk fredet kulturminner - Innsigelser</u>	Tatt til følge. → plankart: 5 m sikringssone legges til H730.

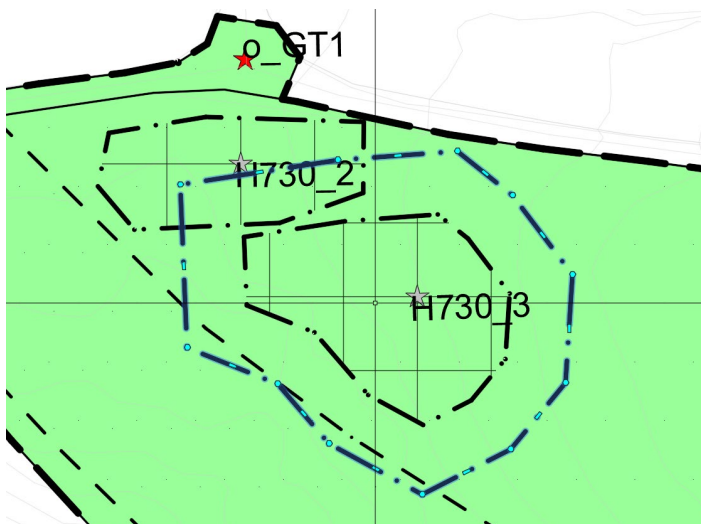
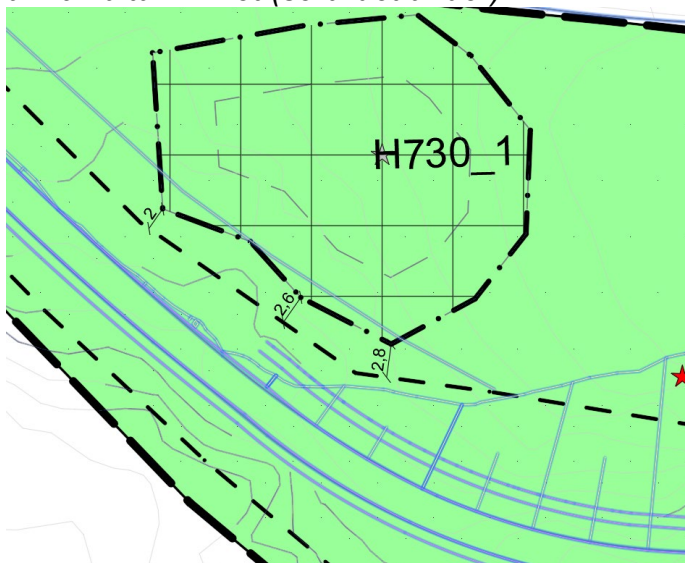
Automatisk fredet kulturminne (295545) ligger i forslaget med hensynssone H730_3. Det omtales ikke om frigiving av denne. En ta derfor utgangspunkt i at kulturminnet skal ivaretas.

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.

Innsigelse 3) Bestemmelser til hensynssone med automatisk freda kulturminner.

En hensynssone gir ikke mening uten bestemmelser. En ber at **følgende tekst <ref1> tas inn** for hensynssone H730_3.

→ 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).



Det tas inn følgende bestemmelse til hensynssone H730:

→ best 8.2.1, 2. ledd.

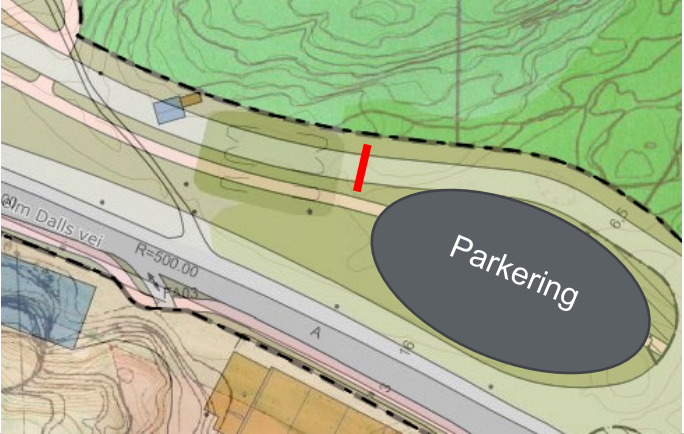
<ref1> «Området inneholder et automatisk freda kulturminne. Den naturlige vegetasjon skal tas vare på. Det er ikke anledning til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade,

	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.» <i>Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.</i>
Kartet viser også hensynssoner for 2 kulturminner som ikke eksisterer (H730_1 og H730_2). Disse kan fjernes.	Tatt til følge. → plankart: Hensynssoner H730_1 og _2 tas ut av plankartet

2.7 Atlanten Skotthyllklubb

20.04.2023

Merknad	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 holder til siden 1985. Klubben er fleksible ift. løsninger med fordel til alle parter og ønsker positivt samarbeid framover.	Ingen oppfølging i planforslaget Tas til orientering
<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: <u>Statsforvalteren:</u> Kommunen bør være oppmerksom på de uheldige sidene ved bit for bit nedbygging av bynære friluftsområder. Dersom reguler 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. <u>Statens Vegvesen:</u>	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 reguleringssak. 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

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	<i>arrangement ved stadion og parkering til Idrettsbarnehagen.</i>
Etter innvilget dispensasjon har en antatt at området kan disponeres til ønsket formål. 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.	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 skal 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>
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.	
Det er viktig for klubben at de kan beholdet stedet, der de fleste hat tilbrakt masse tid og dugnadsinnsats. Flytting av bane vil medføre stor ekstrainsats 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</i>

	<i>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>
--	---

2.8 Mattilsynet

21.04.2023

Merknad	Kommentar
Kapasitet vannforsyning En viser til uttalelsen i forbindelse med oppstartsvareselet 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 område 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 sløkkevann i området. Se ellers eksisterende → best. 10.2.2 Krav om godkjent VAO-plan. → best. 10.1.2 krav om overordnet VAO-rammeplan.
Vurdering VA-anlegg og -ledninger En viser til ROS-analysen at VA-anlegg/-ledningsnett og drikkevann ikke er vurdert videre. I saksframlegget står også at det er stilt krav om at detaljert VAO-rammeplan 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.
Overordnet VAO-rammeplan Mattilsynet ser det positivt at det skal utarbeides en VAO-rammeplan som skal følge arbeidet videre. Det er viktig at det eksisterer en overordnet plan for vann, avløp og overvann og at det tenkes helhetlig, for å synliggjøre at det er mulig å skaffe tilstrekkelige mengder drikke- og sløkkevann.	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.
Vannets kretsløp En viser til av pbl presiserer at man i planleggingen skal ta hensyn til planens innvirkning på vannbalansen og andre relaterte miljøforhold og at det må	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.

legges til rette for helhetlig forvaltning av vannets kretsløp.	
Sikring av drikkevannskilder Planleggingen skal omfatte nødvendig infrastruktur, slik som ledninger for vann og avløp, systemer for håndtering av overvann og andre elementer, f.eks. tilgang til tilstrekkelige mengder betryggende drikkevann, samt sikring av 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. Det gjøres ingen ytterligere vurderinger/ beskrivelser rettet mot drikkevannskilder, som er utenfor planens avgrensning. Det er kommunalteknikk som har oversikt over vannmagasinene og VA-anlegg.</i>
Estimert vannbehov 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 <i>Allerede hensyntatt → overordnet VAO-rammeplan. → ny best. 10.3.6 se over</i>
Slokkevann Iflg. sårbarhetsvurdering – slokkevann er det utfordringer knyttet til vannforsyning. Uttak av slokkevann fra underdimensjonerte vannforsyningssystemer kan få uønskete følger for ledningsnett og vannets hygieniske kvalitet. Dette må unngås.	Delvis tatt til følge <i>Allerede hensyntatt → overordnet VAO-rammeplan. → best. 10.3.5 → ny best. 10.3.6 se over Det kan likevel forekommet 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</i>
Avstand til ledninger Byggeavstand til drikkevannsledninger må ivaretas.	Ingen oppfølging i planen <i>Vi antar at dette er vanlige krav ved alle byggeprosjekt, som fanges opp i forbindelse med prosjektering av både bebyggelse, utenomhusplan og VAO-anlegg. Vi ser ikke behov for ytterligere føringer som allerede blir ivaretatt gjennom andre lover og forskrifter.</i>

2.9 Gunnar Mellemsæther

24.04.2023

Merknad	Kommentar
Trafo-/energistasjon Det skal plasseres en trafo-/energistasjon, men plasseringen (utenfor eller inne i skolen)	Tatt delvis til følge. → Best. 4.6.3 suppleres med:

er ikke bestemt enda. Det er støy og stråling rundt denne. En antar at naboer skal bli hensyntatt når det er bestemt hvor den skal ligge, og at de får mulighet å uttale seg til plasseringen av trafoen.	«Evt. transformatoranlegg skal plasseres så langt unna rom for langvarig opphold der magnetfeltet ikke overstiger 0.4 μT. Utendørs skal grenseverdi ikke overstige 100 μT for eksponering av 50 Hz magnetfelter.» Plasseringen da vil hensynta naboer ift. støy og stråling. Det vil sannsynlig ikke bli anledning for uttalelse til plassering og utforming av trafoen, med mindre naboene åpenbart vil bli berørt.
Bygge- og anleggsperioden Det må foreligge en plan for bygge- og anleggsperioden. En antar at anleggsplanen forelegges naboene og at de kan komme med merknader/innsigelser.	Ingen oppfølging i planforslaget. Ja, stemmer dersom de blir berørt. Det er ansvarlig søker som vurderer om naboer vil være berørt. Dersom de er ansett å være berørt vil naboene varsles. Kommunen kan også kreve at planen sendes til naboene. Naboene kan komme med merknader til planen som vurderes av ansvarlig søker og bygningsmyndighet. Prosessen styres gjennom pbl.
Driftsbygning Det er tegnet inn driftsbygning vest for skolen. Hva skal denne inneholde? Naboene er bekymret for eventuell støy/stråling som kan påvirke naboene negativt.	Ingen oppfølging i planforslaget. Driftsbygningen vil være lager for utstyr, møbler redskap mm. Gjeldende støyretningslinjer må imøtekommes, slik at det ikke kan etableres forhold som gir støybelastning for naboer over gjeldende grenseverdier.
Grønne tak Planen nevner bruk av grønt tak, men at det på folkemøte ble kommunisert at man ikke skulle bruke grønt tak pga. kostnader. En lurer på om dette er endelig. Planen nevner at man skal forsøke å skape så lite inngrep i naturen som mulig og at man skal ha kompensierende tiltak for inngrepene. Et grønt tak kan være et godt kompensierende tiltak, så en håper at grønt tak forankres som krav gjennom planen, også med tanke på miljøperspektive (færre leveområder for dyr og insekter).	Ingen oppfølging i planforslaget. 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.

Konkrete merknader til anleggsarbeidet

Som nærmeste nabo er en mer bekymret for byggeperioden enn utformingen av selve skolen og tomta. Det skal være egen runde med nabovarsel før utbyggingen starter der naboer kan komme med innsigelser og merknader. En fikk informasjon om at nabovarsel vil sendes ut i løpet av sommerferien der flere av naboene kan være bortreist og kan gå glipp av varselet. En kommer dermed allerede nå med merknader/innsigelser til byggeprosessen.

1. [Rystelser](#) - ved en tidligere utbygging ble det plassert måleinstrument på huset for å registrere rystelser pga. sprengningsarbeid samt foretatt befaringsdokumentasjon av før-tilstanden. En antar at **måling av rystelser og dokumentasjon av før-tilstanden gjøres** også ved utbygging av skolen
2. [Lydstøy](#) - Byggeperioden vil medføre støy. En regner med at det gjøres **støyreducerende tiltak** enten direkte i arbeidet eller mot de berørte husene
3. [Lysstøy/lysforurensing](#). En regner med at det gjøres **avbøtende tiltak mot lysforurensing**.
4. [Arbeidstid](#) – enten arbeidet utføres av Kristiansund kommune eller kontraktører så regner en med at **byggearbeid skje innen normal arbeidstid**. Dette inkluderer også at **anleggsmaskiner eller belysning** ikke startes før.
5. [Helligdagsfred](#) – En forventer at det **ikke blir anleggsarbeid på norske helligdager**. Helligdagsfreden skal også gjelde for arbeidere fra andre land, eller med annen kulturell bakgrunn.

Ingen oppfølging i planforslaget

→ best. 4.2, 1. ledd krever at gjeldende retningslinjer for luftkvalitet og støynivåer imøtekommes i anleggsfasen.

Ved søknad om tiltak vil berørte naboer få varsling og mulighet for uttalelse. Disse sendes for vanlig elektronisk via Altinn, med varsling om melding på epost.

Når det gjelder prosessen til anleggsfasen vil dette styres gjennom separate søknader og gjeldende lover og forskrifter.

Dersom arbeidet skjer utenfor gjeldende forskrifter, kan saken meldes til arbeidstilsynet/ politiet for oppfølging.

Planforslaget legger ikke ytterligere føringer og bestemmelser på forhold som allerede er tilstrekkelig hensyntatt i lover, forskrifter og retningslinjer.

2.10 Randi Saltnes

24.04.2023

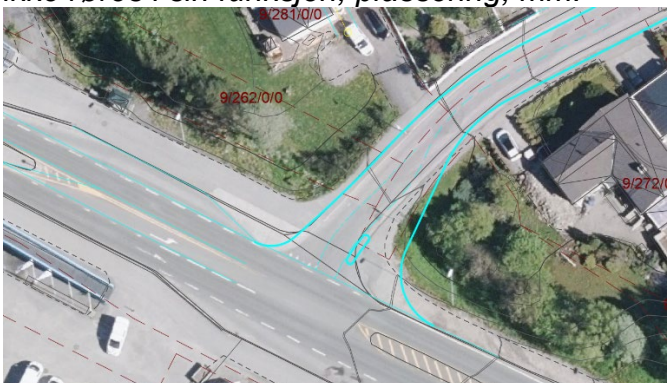
Merknad	Kommentar
Støyreduserende tiltak En viser til støykart der støynivået på nordsiden viser 60 dB. Slik de forstå dokumentet skal det ikke gå over 60 dB før støyreduserende tiltak blir nødvendige. En viser til at det er absolutt mulig at det blir mer støy enn det er i dag. Når skogen er borte, og skolen kommer nærmere samt flere elever øker støynivået. Pr. i dag er det ganske stille på kveldene og i sommerferiene, men økt tilrettelegging for utendørsaktiviteter ved skolen øker sannsynligheten for økt aktivitet utenfor skoletiden. Dersom det viser seg at en blir mer utsatt for støy, skal det være muligheter for fasadetiltak.	Tatt til følge Beregningene viser forventet støynivå med ballbinge, som støykilde. Støynivået som er tegnet inn er fra ballspark mot vegg. I rapporten går det også fram at flere fasader til boligene får støynivå over grenseverdier. Rapporten sier derfor at det kreves vurderinger for: • plassering av ballbinge, • regulering av åpningstider • bruk av støysvake ballbinger. Se innsigelser fra Statsforvalteren. → 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 sist. rev. 21.06.2023 Støyrapporten er supplert med beregninger som dokumenterer tilfredsstillende lydnivå ved støysvak utførelsen, samt flytting av anlegget.
Tiltak som berører eiendommen En henviser til at en eier tomten rett nedenfor den bratte skrenten. En ønsker å bli kontaktet hvis planene for uteområder kommer inn på deres tomt.	Ingen oppfølging i planforslaget. Iflg. både plankart og foreløpig landskapsplan er det ikke planlagt noen tiltak på gnr. 9, bnr. 295 Landskapsplanen viser også at eksisterende skog inn mot eiendommen er foreslått bevart. Det kan evt. bli aktuelt å etablere en snarvei (trapp) fra snuplassen ned til skolen. Dette vil gjøres i samråd og tillatelse av grunneieren i en separat sak – utenfor reguleringsplanen.
Vanntrykk En bor i enden av Furuvegen og det er ikke godt vanntrykk pr. i dag. En spør om økt vannforbruk på en større skole og	Tatt til følge. → best. 10.3.6 (Før bruksløyve) Ny vannledning og/eller oppgradert vannledning jf. overordnet VAO-

sikring av slokkevann kan føre til enda dårligere trykk.	<i>rammeplan må være etablert med dokumentasjon om at vanntrykk- og mengde et tilstrekkelig for både drikke- og slokkevann i området.</i>
<i>Framkommelighet i Røsslyngveien</i> Røsslyngveien er eneste tilkomstvei. En ber at det sørges for at veien er framkommelig i hele anleggsperioden for både beboere og utrykningskjøretøy.	<i>Ingen oppfølging i planforslaget.</i> <i>Vil følges opp i anleggsplanen som del av byggesøknad etter gjeldende lover og forskrifter.</i>
<i>Planens formål</i> Ellers nevnes at skoleområdet ser flott ut og en håper at det blir trivsel for barna og hele området , når anlegget står ferdig.	<i>Ingen oppfølging i planforslaget.</i> <i>Tatt til orientering</i>

2.11 Statens vegvesen

24.04.2023

Statens vegvesen har innsigelser til planforslaget

Merknad	Kommentar
<i>Kryss rv.70 x Røsslyngveien</i> Utført 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 (→ 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 hindre bussen. Utvidelsen av forslått kryss er tenkt vestover, slik av kryssets hjørneavrunding kommer inn på busslommen . Dette gir en mer flytende og utydelig utforming av	<i>Tatt til følge.</i> <i>Stemmer. Bestemmelsen regulerer forhold utenfor planens avgrensning.</i> → planbeskrivelse: 7.8.3 (fare for oppstuing) → plankart: Planområdet utvides slik at vegkrysset er innenfor. Bestemmelsesområdet utvides tilsvarende. → Planbeskrivelse: kap. 5.4.5 Illustrasjon med foreslått løsning viser at bussholdeplassen ikke røres i sin funksjon, plassering, mm.  Den vestlige veglinjen (kjørebane kant) følger eksisterende veglinje. Krysset utvides mot øst. «Hjørneavrunding» (vest) kan utføres med brustein og nedsenket kantstein for å danne et

vegkrysset. Pga. gangbrua, er det ikke mulig å justere busslommen. **Den foreslåtte løsningen vil derfor ikke aksepteres.**

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.

→ best. 9.2.2 bestemmelsesområde med krav om at utforming av midlertidig vegkryss må være akseptert av SVV,

→ best. 10.2.1 Rekkefølgekrav om vegteknisk plan for midlertidig vegkryss som vilkår for igangsettingstillatelse.

Sammenhengende gang- og sykkelvegsystem – innsigelser

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 sykkelvegsystem 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 ble endret til fortau på nordsiden av kjøreveg til planlagt hotell.** Dette gir en omvei og systemskifte for den planlagte hovedruten langs riksveinettet.

Innsigelse 4) Forslaget er i strid med anbefalt systemløsning i «Hovedplan for sykkel» og reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion»

Tatt til følge.

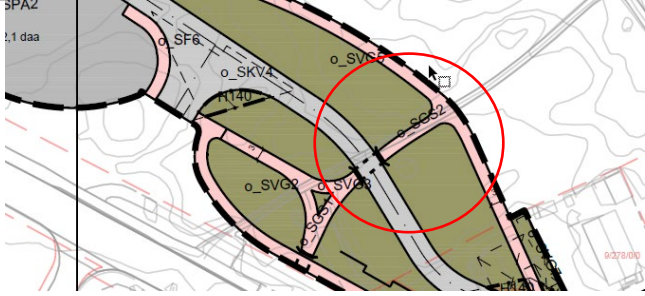
Reguleringsplan «Atlanten hotell og stadion» og «Hovedplan for sykkel» er ikke sammenhengende. Hovedplan for sykkel sier at G/S-veinettet skal kobles til traseene i Folkeparken (fiolett linjer i kart under).



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.

	 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_SPA2 – innsigelser En ser positivt på at den vestlige parkeringsplassen avlastar 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 friskt 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 5) 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 eldre nok 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.
Skolevei Fra øst er det etablert g/s-veg på sørsiden av rv.70 mens fra vest er det 2-sidig fortau. «Blåbrua» gir mulighet å krysse riksveien. Det vises imidlertid at	Tatt delvis til følge. Trafikksikker kryssing av rv.70 vil ivaretas på samme god måte som er vist i reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion» med planskilt kryssing.

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 optimalt 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 smalt 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 frisiktsoner** eller sidearealer som utbedrer dette.

Rygging inn på fortau er ikke løst i planforslaget og trafiksikkerhetsmessig svært uheldig. Fortau som systemløsning er forbeholdt gående og legger i utgangspunktet opp til at syklister 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 Folkeparksen er et supplement, men **er ikke universell utformet eller vedlikehold** (brøyting) som en offentlig g/s-veg.

→ 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 bedre løsning. Barn har lav hastighet med sykkel, slik at det konflikter mellom syklende og gående barn vurderes som lite.

Tiltak i gata som humper, Innsnevring og hastighet er tiltak etter vegloven og kan gjennomføres separat fra reguleringsplanen hvis nødvendig.

Kommunen har myndighet 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 kommunen norm om frisikt.

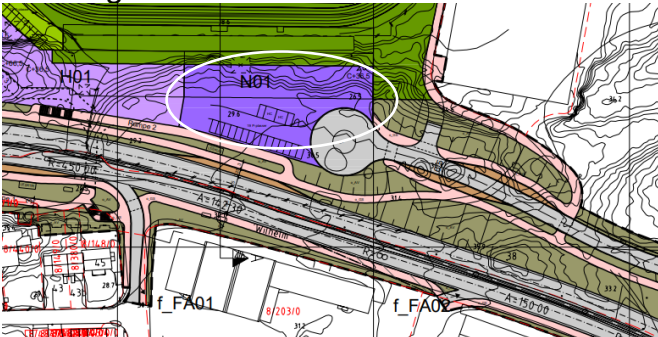
→ best. 6.1.4

2.12 Kulturenheten v/ Per Inge Stovik

27.04.2023

Konsulent for fysisk aktivitet og friluftsliv

Merknad	Kommentar
Asfaltering Fortau og G/S-vei Fortau og g/s-vei asfalteres	Ingen oppfølging i planforslaget.

	<i>En går ut ifra at nye fortau og G/S-veier utformes med asfalt.</i>
Parkering (o_SPA2) Parkeringsområde SPA2 er viktig som avlastning på biltrafikk i Atlanten på kveldstid og helg.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Allerede hensyntatt i planen.</i>
Udergang Folkepark (SVG3) Udergang til Folkeparken må realiseres slik at gående unngår kryssing ab kjørevei	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Allerede hensyntatt i planen.</i>
Skotthyllbane flyttes Skotthyllbane som må flyttes kan reetableres i området N01 i reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion» 	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Eventuelle alternative plasseringer for flytting av banen vil ligge utenfor planens virkeområde. Lokaliseringen må avklares med grunneier og sikres gjennom evt. dispensasjon. Det er ikke ønskelig å utvide planområdet mot hotellet.</i>
Asfaltering vei gjennom Folkeparken Det vises til trafikknottet pkt. 8 Det er ikke ønskelig med asfalt på eksisterende grusvei gjennom folkeparken. Folkeparken grusveinett blir mye brukt mye til turgåing, trening og friluftsliv.	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Planen krever ikke at veiene gjennom Folkeparken må asfalteres. En kan heller ikke se at en evt. asfaltering av enkelte traseer vil ha innvirkning på bruken av veiene.</i>

2.13 Statsforvalteren i Møre og Romsdal (SFMR) 27.04.2023

Statsforvalteren har innsigelser til planforslaget

Merknad	Kommentar
Viser til innsigelser fra Statens vegvesen	
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.	Tatt til følge. → best.4.2.3: «Ved etablering/ plassering av ballbinger som vil medføre en overskridelse på 60 dB ved

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 skje 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. Innsigelse 6) Planbestemmelsene må ha krav om plassering av ballbinger slik at de ikke utsetter 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>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»</i> <i>Støyrapporten suppleres med beregninger som dokumenterer tilfredsstillende lydnivå ved støysvar utførelsen.</i> <i>Innsigelsene vurderes dermed å være imøtekommet og kvittert ut.</i>
Barn og unge Trygg skoleveg er sentralt. Det er usikkerhet vedr. levering og henting og antall som kjører helt til skolen. En er skeptisk mot at SPA2 med 500 meter avstand til skolen vil fungerer slik den er ment. En rår til at levere-/henteløsning blir vurdert nærmere skolen.	Tatt delvis til følge. <i>Det vises til kommentar til SVV sine merknader.</i>
Samfunnssikkerhet og klimatilpasning Det vises til ROS-analysen vedr. sårbarhet mot elektromagnetiske felt. Analysen konkluderer med at det at evt. trafo må plasseres i tilstrekkelig avstand. I planbeskrivelsen vises til at tilstrekkelig avstand er sikret gjennom kommuneplanens arealdel. En mener at ROS-analysen skal følges opp gjennom reguleringsplanen og tilstrekkelig avstand sikres gjennom planbestemmelsene.	Tatt til følge. <i>→ 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 grenseverdi ikke overstige 100 µT for eksponering av 50 Hz magnetfelter.»</i>
Klimatiltak Det vises til kommunens «hovedplan for sykkel». Gjeldende reguleringsplan «Atlanten hotell og stadion» viser en akseptabel løsning for g/s-veg langs rv.70. Planforslaget har ført til endringer. En rår til at en søker løsninger som gir trygg skoleveg og samtidig sørge for trygg g/s-veg langs riksvegen.	Tatt til følge. <i>Det vises til kommentar til SVV sine merknader.</i>

2.14 Kommunalteknikk (KT)

27.04.2023

Merknad	Kommentar
Regulert lekeplass (gnr. 9, bnr. 212) Regulert lekeplass på gnr. 9, bnr. 212 har vanskelig adkomst for fotgjengere. Det bør legges opp til gode kryssingsmuligheter, for eksempel. Nedsenket fortau	Ingen oppfølging i planforslaget. Lekeplassen er ikke realisert og vil miste fortau på sin side. Ved en evt. opparbeiding kan gangfelt til lekeplassen vurderes.
Fotgjengerkryss o_GF1 Fotgjengerkryssing ved lekeplass o_GF1 bør få en trafiksikker utforming, siden dette er et viktig kryss for de som kommer fra Furuveien	Ingen oppfølging i planforslaget. 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.
Skoletomta Skoletomta kan være utsatt for vær og vind. Det er viktig med tiltak som skjermer uteområdene for vær og vind.	Ingen oppfølging i planforslaget 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
Trafikkløsning i skoleområde 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 hente-bringe mulighet ved riksveien.	Tatt delvis til følge 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.
Parkering SPA2 En ser behov for større parkeringsplass. Denne kan få adkomst fra regulert stikkvei i vestlig retning.	Ingen oppfølging i planforslaget Det er en del konflikter både med G/S-vei nettet og tilkobling til rv.70, slik at plassen er begrenset. P-plassen få best utnytting av tilgjengelig areal. Riksvei skal ha minst mulig avkjørsler, slik at eksisterende stikkveier skal saneres.

2.15 Ole Nilsen

02.05.2023

Merknad	Kommentar
<i>Ønske om støyskjerm (Kløverstien 4b)</i> Huset er nærmeste nabo til skolen og alle boligarealer vender mot øst (skolen). En forventer byggestøy ved anleggsarbeidet. En spør om det kan settes opp støyskjerming,	Ingen oppfølging i planforslaget. <i>Planen har ikke begrensninger for oppsetting av støyskjerm. Derimot ønskes ikke, at midlertidige anlegg gjøres juridisk bindende gjennom reguleringsplanen. At det i anleggsperioden settes opp en midlertidig vegg som skjermer eiendommen mot anleggsstøy bør være kurant. En mener likevel at dette hovedsakelig et privatrettslig spørsmål som bør rettes mot utbygger</i>

3 Begrenset høring

Planforslaget har vært til begrenset høring hos myndighetene som har kommet med innsigelser ved offentlig ettersyn. Samtidig ble det varslet om utvidet plangrense (i hovedsak i den vestlige delen langs veitraseene).

Høringen har vært i juli 2023.

Forslaget til offentlig ettersyn møtt følgende innsigelser:

Møre og Romsdals fylkeskommune:

- Manglende beskrivelse/vurderinger av trafikkikker skolevei/ skoleskyss
- Manglende detaljering (sporingskurver) i SAA (trafikkområde ved skoleinngang)
- Utilstrekkelig sikring av automatisk freda kulturminner i plankart og planbestemmelser

Statens vegvesen:

- Viste løsning for sykkelveitrase langs rv.70 er i strid med anbefalt systemløsning i «Hovedplan for sykkel» og reguleringsplan for «Atlanten hotell og stadion»
- Plassering og utforming av parkeringsplass ved riksveien (SPA2) kommer i konflikt med hovednett for sykkel, hensynssone for friskt og behov for areal til drift og vedlikehold. Trafikkavviklingen i krysset er ikke vurdert for denne løsningen

Statsforvalteren i Møre og Romsdal:

- Ballbinger er planlagt plassert slik den gir støy over anbefalte grenseverdier med behov for stenging utenfor skoletider som avbøtende tiltak

Alle innsigelsene ble trukket med grunnlag i revidert planforslag med revisjonsdato 18.08.2023.

3.1 Statsforvalteren i Møre og Romsdal

13.07.2023

Merknad	Kommentar
Støy fra ballbinge Motsegn gjald støy fra ballbinger i retning boliger ved skolen. Skoleområdet og ballbinger er viktige møteplasser og lekeareal på fritiden til barn og unge og det var avgjørende for Statsforvalteren at stenging på kveld og helg ikke skal være en løsning på en evt. framtidig konflikt med nærliggende boliger.	Saken ble fulgt opp <i>i planens bestemmelser pkt. 4.2.3 og 10.2.6</i> <i>«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</i>

Kravet i revidert forslag til støysvak utforming av ballbinge og en støyfaglig vurdering ved etablering vil bidra til at støyen holdes under anbefalt støynivå. Statsforvalteren trekker innsigelsen.	<i>støysone, jf. støyutredning Gomalandet skole, Norconsult med siste revisjonsdato 24.06.2023 [...]</i> <i>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.»</i>
--	---

3.2 Møre og Romsdal fylkeskommune

17.07.223

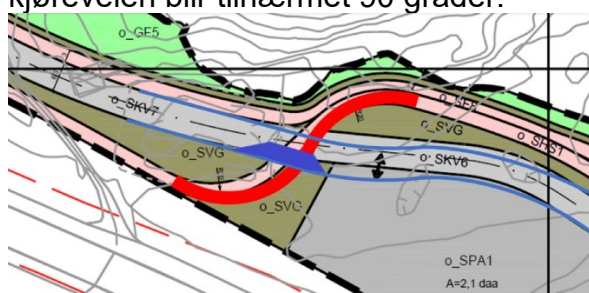
Merknad	Kommentar
Generelt om utvidet plangrense Ingen merknad	Ingen oppfølging i planforslaget.
Samferdsel <u>Virkning for skoleskyss/ trygg skolevei</u> MRF hadde innsigelser til manglende beskrivelse og vurdering av løsningene for skoleskyss/trygg skolevei. Med grunnlag i vurderingene kap. 7.7 m.fl. i planbeskrivelse trekker fylkeskommunen innsigelsene. Det er likevel synliggjort utfordringer knyttet til trygg skolevei og MRF oppfordrer Kristiansund kommune, i dialog med SVV, om å sikte relevante trafiksikkerhetstiltak, både innenfor og utenfor planområdet før skolen tas i bruk.	Saken ble fulgt opp <i>i planbeskrivelsen kap.7.7</i> Utforming av Røsslyngveien gjennomgående ensidig fortau på 3 meter gir kryssingsfri trase fra Folkeparken og parkeringsplassen ved rv.70 fram til skolen. Oppmerking av gangfelt, andre trafiksikkerhetstiltak 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 trafiksikkerheten, men som ikke er knyttet til rekkefølgekrav. Det samme gjelder for anbefalinger fra barnetråkket.</i>
<u>Kombinasjonsformål SAA ved skolen</u> Fylkeskommunen hadde innsigelser til manglende sporingsanalyse for buss. Med grunnlag i framlagt sporingsanalyse trekker Fylkeskommune innsigelsene.	Saken ble fulgt opp <i>i planbeskrivelsen kap.5.5.1.1 (figur 5.5-1)</i>

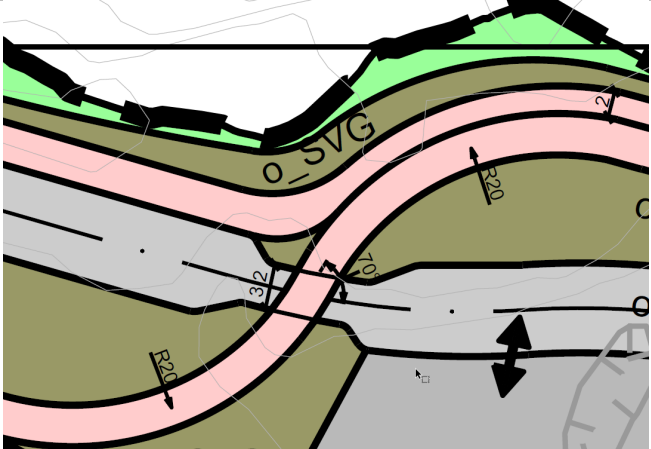
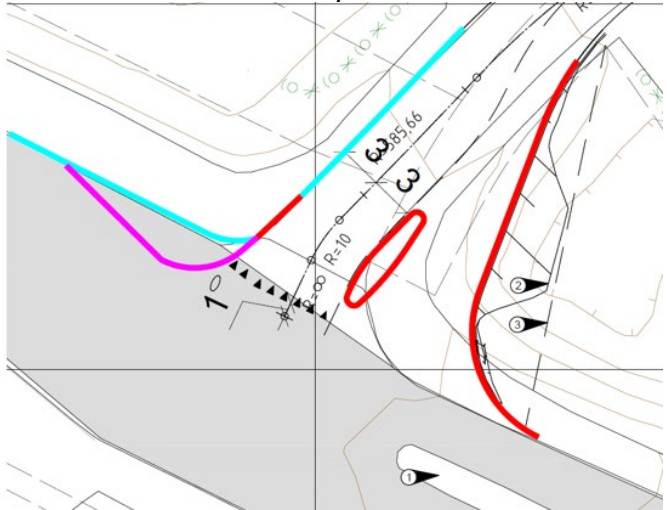
<u>Bestemmelser om krav om videre koordinering før ramm- og igangsettingstillatelse</u> Fylkeskommunen hadde merknader til bestemmelsene som delegerte godkjenning av planer/illustrerte løsninger i kommunal byggesaksprosess. Ordlyden ble nå endret fra «godkjenning» til «uttalelse»	Saken ble fulgt opp <i>i planbestemmelsene pkt. 10.1.1. til 10.1.3, 10.2.1 til 10.2.3</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 trafikk sikkerheten 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 trafikk sikkerheten og hvilke hendelser som kan inntreffe (ulykker 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 at FRAM blir inkludert i arbeidet med trafikk sikker løsning Med bakgrunn i ovenforstående er MRF svært skeptisk til planlagt kryssløsning med for kort bussholdeplass, nytt venstresvingfelt	Tatt til følge ved: → Notat trafikk sikkerhet 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 trafikk sikkerheten - 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 trafikk sikkerheten 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.

kombinert med sambruk av kryssarealet som innkjøringsareal.	
Automatisk freda kulturminner Alle merknadene som gjelder sikring av kulturminne ID 295545 er rettet opp. En har ingen merknader slik planen foreligger nå. Fylkeskommunen trekker innsigelsene.	Saken ble fulgt opp i plankarter området H730 (inkluderer nå 5 m sikringssone) #1 ble redusert slik at bestemmelsesområdet ikke kommer inn i området med kulturminnet De andre kulturminnelokalitetene ble tatt ut.

3.3 Statens vegvesen

12.07.2023 / 18.08.2023

Merknad	Kommentar
Gang- og sykkelveg Planforslaget endrer på løsning som tidligere er regulert for gang- og sykkelvei lang 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 måp 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 Geometrikraft 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.

	
Kryss mellom rv.70 og Røsslyngveien Planområdet ble utvidet til å omfatte krysset mellom rv.70 og Røsslyngveien. Det er for bestemmelsesområde #3 krav om utforming iht. veinormalene og at krysset stenges så snart rundkjøringen er bygd. SVV er usikre 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 skiltforskriften. Forslaget om å trekke vikelinje 2 meter inn i krysset er ikke i samsvar med håndbøkene (ca. 1 m).	Tatt til følge ved → Planbeskrivelsen kap. 5.4.5  → Notat trafikksikkerhet kryss Røsslyngvegen_rv70 med tilhørende vedlegg, Norconsult 11.8.2023
Sykkelvei Løsningen er justert og ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet. Løsningen er utformet iht. N100. Vi trekke vår innsigelse	Tatt til orientering. → se ovenfor
kryss mellom rv.70 og Røsslyngveien Dette er justert og svart ut. Skilting og oppmerking krever eget vedtak og gjennomføringsavtale med SVV.	Tatt til orientering. → se ovenfor