

Innspillsbehandling – Planforslag reguleringsplan for Bennavegen - Langdalen - Hårråbakken - gang- og sykkelveg - Melhus kommune

Planforslaget ble lagt til offentlig høring i seks uker. I samme periode ble det bedt om innspill til planene som blir oppsummert under. Hensikten med planen er å utarbeide en gang- og sykkelveg langs Bennavegen fra Hermanstad fram til krysset ved Fv. 6578 Lebergsvegen. Dette vil gi en 2,2km lang forlengelse av eksisterende gang- og sykkelvegnett, og gi en tryggere ferdsel for gående og syklende fram til Kvål sentrum.

Iht. plan- og bygningslovens § 5-2 ble reguleringsplanen for Bennavegen – Langdalen – Hårråbakken – gang – og sykkelveg – Melhus kommune. Perioden for varselet var 02.07.2024 til 19.08.2024. Det kom inn totalt 6 innspill fra statlige og fylkeskommunale myndigheter, hvorav 1 innspill var en innsigelse.

Under følger en gjennomgang av innspill til planforslaget.

1. Statlige og fylkeskommunale myndigheter

Det er oppsummert seks innspill fra statlige og fylkeskommunale myndigheter.

1. Statsforvalteren i Trøndelag
2. NVE
3. ATB
4. Statens vegvesen
5. Mattilsynet
6. Fylkeskommune i Trøndelag
7. Direktoratet for mineralforvaltning

| Nr. | Avsender og dato - Innspill | | Kommentar |
|-----------------|---|---|---|
| 1 | Statsforvalteren i Trøndelag, 15.08.2024 | | |
| 1.1 Landbruk | Faglig råd | Planen ble varslet utvidet 20.12.2023, på bakgrunn av nye avstandskrav til MeTro-vannledningen. Mye av utvidelsen berører dyrket jord. Planbeskrivelsen er dette beskrevet at det er varslet et større område for sikkerhetsskyld og at en Ev. tilbakeføring av regulert veggrunn til landbruksformål vil vurderes i etterkant av anleggsgjennomføringen ved ferdigstilling av veganlegget. Statsforvalteren gir et faglig råd til det ikke omdisponeres mer dyrka jord enn strengt nødvendig og at tilbakeføringen til landbruksformål blir gjennomført som beskrevet. | Innspillet er mottatt og vil tas med i det videre arbeidet ved prosjektering, utbygging og ferdigstilling av veganlegget. |

| | | | |
|-----------------------|--|--|--|
| | Faglig råd, anmodning | Ca. 12 daa skog foreslås også til omdisponering og av hensyn til klima og skogsbrukets verdiskapning bør riggområde legges utenfor de mest produktive skogområdene og revegeters etter bruk. | Tas til orientering. I utgangspunktet er det ønskelig med fleksibiliteten i riggområder som nedtegnet i revidert plan. |
| | Innspill til bestemmelsene | Gang- og sykkelvegen berører landbruksveger som gir tilgang til dyrka jord. Vi ser at tilgang til dyrka jorda er sikret i bestemmelsene gjennom anleggsperioden og ved ferdigstillelse av tiltaket. | Tas til orientering. Dette sikres i bestemmelsene. |
| | Innspill til bestemmelsene | Det er utarbeidet en matjordplan som følger høringen. Bestemmelse § 2.13 sikrer at håndtering av matjord og kompensierende tiltak skal følge føringer i matjordplanen, men vi påpeker at datoen i bestemmelsen ikke samsvarer med vedlagt plan. | Tas til følge. Bestemmelsene er oppdatert med riktig dato. |
| 1.2 Klima og miljø | Savner vurdering av alternativer for utforming og/eller plassering av veien. | <p>Plankartet viser at veien skal utvides, noe som innebærer inngrep i både gammel høgstaudegråorskog og en bekk som skal flyttes og erosjonssikres. Naturtypen har viktige økosystemfunksjoner, og det er uheldig med inngrep. Vi savner en vurdering av alternative løsninger for veiens utforming eller plassering.</p> <p>Vi minner om at inngrep i vassdrag og kantvegetasjon krever en detaljert plan som må forelegges Statsforvalteren i Trøndelag, i henhold til forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og Vannressurslovens § 11. Tiltak kan også være konsesjonspliktige med NVE som myndighet.</p> <p>Dersom tiltaket ikke behandles som konsesjonssak, må det vurderes om det er søknadspliktig etter forskrift om fysiske tiltak</p> | <p>Tas til følge. Planbeskrivelsen er oppdatert med delkapittel 5. 14 som omhandler alternativene som har blitt sett på. I tillegg vises det til eget forprosjekt som har vurdert alternativer mer i detalj. Se for øvrig pkt. 2.1 under Melhus Plan for utdypende informasjon knyttet til inngrep i høgstaudegråorskog og bekk.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | Innsigelse | <p>i vassdrag. Statsforvalteren er myndighet for anadrome strekninger, og Fylkeskommunen for ikke-anadrome.</p> <p>Inngrep skal vurderes etter vannforskriftens § 12. Vannforskriften § 12 sier at det i utgangspunktet ikke skal gjøres nye tiltak i vassdrag og at summen av tiltak ikke skal forringe en god vannkvalitet i vassdraget. Vannforskriftens § 4 viser til at miljømålet om god økologisk og kjemisk tilstand skal nås.</p> <p>Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5- 4, og med bakgrunn i rundskriv T-2/16, Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og Vannressurslovens § 11, innsigelse til inngrep i naturtypen gammel høgstaudegråorskog samt flytting og erosjonssikring av bekken.</p> | <p>Tas til følge. Fagrapport Naturmangfold oppdateres med vurderinger etter vannforskriftens §12.</p> <p>Innsigelsen er mottatt. Endringer i planen skal gjennomføres for å sikre naturtypen og skjerme bekken. Fagrapport Naturmangfold er oppdatert og det er lagt inn supplerende bestemmelser som sikrer både bekk og høgstaudegråorskog.</p> |
| 1.3 Barn og unge og Helse og omsorg | Faglig råd til bestemmelsene | Planbeskrivelsen viser utfordringer med universell utforming på en delstrekning i nord. Bestemmelse § 4.4 åpner for sittebenker, som kan kompensere for stigningsforhold, men dette bør sikres tydeligere. Vi anbefaler at bestemmelsene spesifiserer at sittebenker/hvileplasser skal etableres på strekninger med stigning over 1:20 (5%) i tråd med TEK 17. | Innspillet er mottatt og anbefalt tekst er lagt inn i bestemmelsene. |
| 1.4 Samfunnssikkerhet | Ingen merknad | | |
| 2 | NVE, 19.08.2024 | | |
| 2.0 NVE konkrete uttalelse | Positive til tiltaket | Det er positivt at eksisterende G/S-veg forlenges slik at en oppnår tryggere ferdsel for gående og syklende i området. Planforslaget framstår som grundig og godt opplyst | Tas til orientering. |
| 2.1 Geoteknikk/grunnforhold | Forbedret grunnrapport, sikkerhetskravene i TEK/pbl for K1-tiltaket oppfylles. | Kvål-området er kjent for krevende grunnforhold, særlig med kvikkleire. Tidligere reguleringsplaner har vist seg umulige å gjennomføre, noe som ble oppdaget under detaljprosjektering utført av Rambøll i 2021. En ny geoteknisk vurdering fra mai 2024 påviste sprøbruddmateriale i nordøstlige deler av traseen. Endringene i den nye planen skal oppfylle sikkerhetskravene i | Tas til følge. Geoteknisk rapport oppdateres med en tydeligere konklusjon. |

| | | | |
|-------------------------------|---|--|---|
| | | TEK og pbl for K1-tiltaket, selv om Rambøll kunne vært tydeligere i sin konklusjon. | |
| 2.2 Flomfare | Ingen flomfare eller innvendinger til valgt løsning | Rambølls rapport anbefaler oppdimensjonering, forlenging og utskifting av syv underdimensjonerte kulverter, basert på 200-års flom. Vurderingene anses tilfredsstillende, og det er ingen innvendinger til flomfaren for det planlagte tiltaket. | Tas til orientering |
| 2.3 Vassdragsmiljø | Flytting av bekk er godkjent og må gjennomføres på en faglig god måte | Planområdet ligger innenfor Gaulas verneplan, og hensynet til vassdraget må ivaretas. Rambøll foreslår å flytte og erosjonssikre en liten bekk mellom kulvert 3 og 5. Bekken ligger over en anadrom strekning, men er ikke omtalt i Rambølls naturmangfoldsrapport fra mai 2024. Flyttingen kan forbedre vassdragsmiljøet, forutsatt at tiltaket utføres fagmessig. | Tas til orientering. Fagrapport Naturmangfold er oppdatert, samt bestemmelser, som sikrer at flytting av bekk gjennomføres på en faglig god måte. |
| 3 | AtB, 02.07.2024 | | |
| 3.1 Bakgrunn og rutetilbud | Tidligere innspill og ruter på strekningen | AtB ga innspill til oppstart av planarbeidet og deltok i et arbeidsmøte 15. september 2023 med plankonsulent, hvor vegbredde, behov og stigningsforhold på holdeplasser ble drøftet. AtB betjener holdeplassene Hermanstad og Langdalskrysset innenfor planområdet med lokal- og skolelinje 5006 Hermanstad > Lundamo/Skjetlein. | Innspillet er mottatt og registrert. |
| 3.2 Holdeplasser | Oppfordrer til forbedring av holdeplassen til Lykkja, sin stigningsgrad Viser til Statens vegvesens håndbok V123 og N100 for | <u>Utfordringer til holdeplassene</u> Holdeplassene Hermanstad og Langdalskrysset er i dag enkle stopp i veikanten uten kollektiv infrastruktur, og planen foreslår å beholde dem slik. Det foreslås også et nytt holdeplasspar ved Lykkja boligfelt, men plasseringen medfører en stigningsgrad over anbefalte 4%, noe som skaper utfordringer for vinterdrift. Det anbefales derfor å justere plasseringen for å redusere stigningen. I tillegg oppfordres det til å oppgradere Hermanstad-holdeplassen, enten med enveis busslommer i begge retninger eller en ensidig toveis busslomme, slik at bussen fortsatt kan snu der. <u>Utforming av lommer og kantstopp</u> Det er viktig at bussene har god sikt bakover ved både kantstopp og lommer. Universell utforming bør sikres med plattformer som reduserer innstegshøyde og skaper en barriere for trafikk. | Tas ikke til følge. Plassering av holdeplass ved Lykkja er optimalisert mtp. stigningsgrad og avstand til metrovannledning. Det foreligger ingen planer om oppgradering av Hermanstad – holdeplass, og det er fortsatt mulig å snu der. Tas til orientering. Dette avklares i byggeplan, og detaljeres ikke i reguleringsplanen. |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | utforming og dimensjonerende kjøretøy er 15 m buss. | Profilkantstein gjør det enklere for sjåfører å manøvrere bussen inntil plattformen, noe som øker sikkerheten og reduserer behovet for rampe. God belysning på holdeplassene er avgjørende for både trafiksikkerhet og passasjerenes trygghet. Statens vegvesens håndbøker N100 og V123 anbefales for utforming av kollektiv infrastruktur, med 15 m buss som dimensjonerende kjøretøy. | |
| 3.3 Universelt utformede kollektivreiser | Det oppfordres til å tilrettelegge for trygge krysningspunkter, spesielt ved holdeplasser | Etableringen av gang- og sykkelvei langs Bennavegen kan redusere behovet for skoleskyss ved å gi barn trygg adkomst til skolen. Det er viktig å sikre trygg adkomst til og fra holdeplassene, særlig for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Det oppfordres til å tilrettelegge for trygge krysningspunkter ved Bennavegen i forbindelse med eksisterende og nye holdeplasser. Dette vil øke trafiksikkerheten og bidra til tryggere skoleveier. Planen bør fremme universell utforming og redusere fysiske barrierer, slik at flere kan benytte kollektivtransport og gangforbindelser uten hindringer. | Tas til orientering. Krysningspunkter vurderes som trygge. Siktlinjer og hensynssone frisikt vises og sikres i plan. |
| 3.4 Anleggsfasen | Sikre god fremkommelighet under anleggsfasen for kollektiv transport i bestemmelsene | Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetraffic, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafiksikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene. | Tas til orientering. Dette sikres i planbestemmelsene. |

| | | | |
|----------------------------|---|--|--|
| 4 | Statens vegvesen, 18.07.2024 | | |
| 4.1 Plankartet | Anbefaling til utforming av plankartet | Statens vegvesen påpeker at planforslaget dekker en lang strekning med høy detaljeringsgrad, noe som svekker lesevennligheten og presisjonen. De anbefaler at plankartet deles opp over flere ark for å forbedre tydeligheten og tolkningsmulighetene. | Tas til følge. Plankart er delt opp i 4 ark. |
| 4.2 GS-plassering | | Det anbefales at plassering og utforming av gang- og sykkelvegen, samt kjørevegen, presiseres i reguleringsbestemmelsenes kap. 4 for å følge Statens vegvesens håndbøker og innspill fra AtB. Hvis dette ikke gjøres, må det søkes fravik i begge tilfellene. | Tas til orientering. |
| 5 | Mattilsynet 06.08.2024 | | |
| 5.1 Bakgrunn og fakta | Mattilsynet har tidligere gitt innspill for å sikre MeTro ledningen | Trøndelag fylkeskommune legger frem planforslag for gang- og sykkelveg langs Bennavegen, fra Hermanstad til krysset ved Fv. 6578 Lebergsvegen, til høring. Mattilsynet ga innspill til planarbeidet 28 juni 2023, med fokus på kartlegging av skadegjørere og floghavre, samt tiltak for å unngå spredning av disse. De understreket også behovet for å kartlegge private drikkevannsbrønner og hensynta drikkevannsledninger, spesielt MeTro-ledningen. | Innspillet er mottatt og registret |
| 5.2 Floghavre | Krav til mellomlagring av masser med fremmedarter og rengjøring av utstyr | Matjordplanen for området viser at tre eiendommer med floghavre er kartlagt. For å hindre spredning skal oppgravd matjord kun disponeres og mellomlagres på samme eiendom som den graves opp fra. Dette er i tråd med gjeldende krav. Det er også viktig å etterleve punkt 6.6 om rengjøring av maskiner i matjordplanen. | Tas til orientering. |
| 5.3 Overordnet OVA-plan | Forventet nødvendig sikring av MeTro ledningen | Det er laget en overordnet OVA-plan. En mer detaljert plan skal utarbeides senere. Store deler av planområdet ligger innenfor hensynssonen til MeTro-ledningen. Sikringssone for ledningen skal ivaretas i samarbeid med vannverkseier, noe som forventes å sikre nødvendig beskyttelse av ledningen. | Tas til orientering. |


| | | | |
|---|---|--|---|
| 6 | Trøndelag fylkeskommune, 21.08.24 | | |
| 6.1 Overordnet plan | Tiltaket følger hovedsakelig gjeldene KPA | Detaljreguleringen vil hovedsakelig følge gjeldende kommuneplans arealdel (KPA). Hovedtiltaket vil hovedsakelig skje innenfor eksisterende vegformål, men vil også berøre noe areal avsatt til bolig- og LNF-formål. | Innspillet er mottatt og registrert. |
| 6.2 Barn og unge, universell utforming | Fylkeskommunen støtter vurderingene og forslagene foreslått tilknyttet universell utforming | Tiltaket vil forbedre barn og unges oppvekstsvilkår ved å gjøre det lettere og tryggere å gå og sykle til skolen. Universell utforming er utfordrende på grunn av stigningsforhold opptil 9,5%, uten å beslaglegge store arealer. Planforslaget åpner for sittebenker og andre muligheter for å forbedre tilgjengeligheten innenfor «annen veggrunn». Fylkeskommunen støtter denne vurderingen og forutsetter at den blir fulgt opp i videre arbeid. | Tas til orientering. Planbestemmelser er oppdatert for å sikre etablering av sittebenker/hvileplasser på gang- og sykkelstrekninger med stigning over 1:20. |
| 6.3 Fylkeskommunen som vegeier og vegforvalter | | Fylkeskommunen som vegeier og forvalter av fylkesveg har ingen merknader til planarbeidet. | Innspillet er mottatt og registrert. |
| 6.4 Kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner | Fylkeskommunen har forslag til bestemmelsene | Fylkeskommunen vurderer at planen har liten risiko for konflikt med automatisk fredete kulturminner og har derfor ingen særskilte merknader. Vi anbefaler at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser: «Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeidet oppdager noe som kan være et kulturminne (f.eks. gjenstander, bein, ansamlinger av sot/kull eller stein), må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og ev. utførende entreprenør har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.» | Tas til orientering. Planbestemmelsene er oppdatert med anbefalt tekst. |
| 7 | Direktoratet for mineralforvaltning, 11.07.24 | | |
| 7.1 Uttalelsene fra DMF | | DMF ga uttalelse til varsel om oppstart av planarbeidet 4. juli 2023. Vi vurderer at våre innspill til planen er imøtekommet ved at avkjørsel til steinbruddet er ivaretatt i planforslaget. DMF legger til grunn at avkjørselen også ivaretas i anleggsfasen. | Innspill er mottatt og sikring av avkjørselen under anleggsfasen skal avklares og sikres i videre arbeid. |

2. Kommunale myndigheter

Det er oppsummert 4 innspill fra kommunale høringsparter.

1. Trondheim kommune, kommunalteknikk
2. Melhus kommune, plan (klima, miljø og energi)
3. Melhus kommune, plan VVA (teknisk drift og naturfare)
4. Melhus kommune, landbruk, vilt og friluftsliv (skogbruk og vilt)

| Nr. | Avsender og dato - Innspill | | Kommentar |
|-----------------|---|---|---|
| 1 | Trondheim kommune, kommunalteknikk, 19.08.2024 | | |
| 1.1 Bakgrunn | Trondheim kommune kommunalteknisk er positive til tiltaket | Trondheim kommune Kommunalteknikk er positive til planforslaget som omfatter ca. 1 km av MeTro-ledningen. De vurderer løsningen som avgjørende for sikker vannforsyning, da den unngår støttemurer over ledningen som kunne skade og hindre drift og vedlikehold. | Tas til orientering. |
| 1.2 Innspill | <p>Det bør ses på løsninger for begrensning av kryssing av MeTro ledningen</p> <p>For kryssing av MeTro ledning anbefales det at øvrige VA-ledninger krysser over enn under for å unngå skader på fundamentet</p> | <p>Det er avsatt areal ved parkeringsplass (P1) for fremtidig trykkøkingsstasjon (o_VF2) og ledninger til boligformål i KPA. En midlertidig løsning må etableres frem til trykkøkingsstasjonen er bygget. Før sluttbehandling bør man vurdere muligheter for å begrense kryssing av MeTro i denne fasen, samt utarbeide detaljerte tegninger for løsningen ved P1.</p> <p>Det er flere krysningspunkter mellom VA-ledninger og MeTro-ledningen. For å unngå skader på ledningen eller fundamentet, anbefales det at VA-ledninger krysser over MeTro-ledningen. Overordnet VA-plan bør revideres for å omtale disse krysningsproblemene nærmere og avklare dette særskilt med Trondheim kommune.</p> | <p>Det ble laget egen skisse for hvordan VA kan løses ved kryssing av MeTro-ledning i forbindelse med fremtidig trykkøkingsstasjon. Se H170. Tegningen er laget på bakgrunn av det som ble snakket om i møte med Trondheim kommune 13.08.2024</p> <p>Det er lagt til en setning i VA-planen om at alle evt. kryssinger av MeTro-ledning skal avklares med Trondheim kommune</p> |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | Oppdatert ROS-analyse for anleggsfasen må utarbeides med TK-kommunalteknikk og Bydrift | En ROS-analyse for MeTro-ledningen, datert 10.07.24, vurderer relevante risikoer og tiltak for å beskytte ledningen under anleggs- og driftsfasen. Analysen er tilstrekkelig på plannivået, men det må utarbeides en oppdatert ROS-analyse i samarbeid med Trondheim kommunes Kommunalteknikk og Bydrift før anleggsarbeidet kan starte. Dette må inkluderes i planbestemmelsene. | ROS-analysen er beholdt som den var ved første utsendelse Tas til følge. Planbestemmelsene er oppdatert. |
| 1.3 Innspill plankart og planbestemmelser | <p>Hensynsone rundt MeTro ledningen må justeres</p> <p>Planbestemmelsene må sikre trondheim kommune sin involvering</p> <p>Hensynsone H190_3 må utvides</p> | <p>Ledningen må sikres med riktig hensynssone i plankartet. Bredden på H190_2 må justeres til 15 meter (7 meter på hver side av ledningen), og hensynssonen for H190_1-H190_3 skal være 40 meter i sin helhet.</p> <p>Planbestemmelsene tillater tiltak innenfor grøntareal som kan komme i konflikt med MeTro-ledningen. Trondheim kommune må involveres for å sikre ledningen. Hensynssone for hele planområdet må innarbeides, sammen med bestemmelser som sikrer kommunens involvering, uavhengig av underliggende formål.</p> <p>Hensynsone H190_3 i planen følger ikke hele bredden som kreves, da den er begrenset av planavgrensningen. Hensynssonen må derfor utvides, som vist i figur 1, for å sikre at bestemmelsen blir juridisk bindende for hele området.</p>  <p><i>Figur 1 viser hvordan hensynssonen er avgrenset ved at den følger planavgrensningen til gjeldende plan for Lykkja. Forslag til ny avgrensning er vist med gul linje.</i></p> | <p>Tas til orientering. Etter dialog med Trondheim kommune KT og Melhus kommune Plan legges hensynssone H190 inn for hele planområdet der hvor metrovannledningen kommer i berøring/ligger i nærheten til planområdet.</p> <p>Tas til følge. Planbestemmelsene sikrer at Trondheim kommune involveres. Se pkt. ovenfor.</p> <p>Tas til følge. Se punkter ovenfor.</p> |

| | | | |
|---------------------|---|---|---|
| | Innspill bestemmelse §2.4 | Bestemmelsen §2.4 sikrer et avstandskrav på minst 5 meter fra vann- og avløpsledninger. Det anbefales å presisere at MeTro-ledningen har egne avstandskrav, og at hensynssonen for ledningen skal ha prioritet. | Tas delvis til følge. Planbestemmelse oppdateres med tekst om at MeTro – ledningen har egne avstandskrav. Hensynssone H190 for ledningen er lagt inn, og vi anser det som unødvendig å påpeke at denne skal ha prioritet. |
| | Innspill bestemmelse §7.1 | Bestemmelse §7.1 om forbud mot bygging innenfor sone H190_2 er misvisende. Det anbefales å presisere bestemmelsen for å forby tiltak etter PBL §20-1 og etablering av større trær, i henhold til Trondheim kommunes VA-norm. | Tas til orientering. Se pkt. ovenfor. |
| 1.4 Oppsummering | Faglig råd | Trondheim kommune Kommunalteknikk støtter planforslaget for gang- og sykkelveg langs Bennavegen og anerkjenner hensynet til MeTro-ledningen. Det anbefales å sikre hensynssone for ledningen i hele planområdet, justere den i tråd med VA-normens avstandskrav, og revidere VA-planen med detaljerte tegninger og presiseringer. Ved spørsmål eller behov for bistand, bes kommunen kontaktes. | Tas til orientering. |
| 2 | Melhus, Plan 10.07.2024 | | |
| 2.1 Bakgrunn | Innspill til vedlegg 4.2 Naturmangfold | De fleste kommentarene til innspillet handler om Fagrapport naturmangfold, Vedlegg 4.2 Naturmangfold. Det understrekes at tiltaket beskrevet i detaljreguleringsplanen er i konflikt med to hovedmål og delmål i kommunedelplanen for miljø og naturmangfold 2023–2033. | Tas til orientering. En forekomst av gammel høgstaudegråorskog ligger langs fylkesvegen ved Haugan og i forbindelse med skredsikring og flytting av bekken ved Haugen, føre til betydelige inngrep i denne verdifulle naturtypen. Selv om alternative traseer er vurdert, er det konkludert med at påvirkning av naturtypen ikke kan unngås, og som følge av dette vil lokaliteten gå tapt. |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>Kunnskapsgrunnlaget viser at det finnes 474 naturtyper i kommunen og av disse, er 108 høgstaudegråorskog med varierende lokalitetskvalitet. Det høyst sannsynlig at det finnes flere av høgstaudegråorskog i kommunen, og derfor er det vurdert at tapet av naturtypen, ikke vil øke den samlede belastningen for naturtypen i kommunen.</p> |
| 2.2 Klima | Anbefaling for mindre utslipp | Etablering av GS kan reduser klimagassutslipp, men anleggsfasen vil produsere det, derfor anbefales det at det benyttes nullutslippsmaskiner. | Tas ikke til følge. Planforslaget ønsker ikke å stille krav om bruk av kun nullutslippsmaskiner da dette krever tilgang til mye strøm i nærheten av anleggsområdet. |
| 2.3 Utslipp fra arealbruksendringer | Klimaregnskap av arealbruksendring i kunnskapsgrunnlaget | I henhold til Melhus kommunes miljø- og naturmangfoldsplan 2023–2033 skal det utarbeides klimaregnskap for arealbruksendringer, inkludert vurdering av karboninnhold i naturområder. Tiltakshaver må bruke Miljødirektoratets kalkulator som minimumskrav, og kan få veiledning fra kommunens rådgiver. | Tas til følge. Planen er oppdatert med klimagassregnskap. |
| 2.4 Natur | Anbefales strenge tiltak for å begrense skade | Tiltaket vil føre til stor forringelse av verdifull natur og naturtyper, ifølge Vedlegg 4.2 Naturmangfold fra Rambøll. Selv om de sårbare naturtypene ved Hermstad_2 ikke direkte berøres, anbefales strenge tiltak for å begrense skader. Tiltaket strider mot hovedmålene i Melhus' kommunedelplan for miljø og naturmangfold 2023-2033, som beskytter sårbar natur. I tillegg vil tiltaket true leveområdene til den rødlistede arten marianøkleblom, noe som også er i konflikt med målet om å unngå utryddelse av arter i kommunen. | <p>Tas til orientering. Info er oppdatert i rapporten.</p> <p>Nytt avbøtende tiltak forslås sikres i planbestemmelsene: Etablering og drift, skal fremme tilstedeværelse av artsrikeveikanter. Et av målene med dette tiltaket er å øke bestanden av marianøkleblom (se statens vegvesen rapport nr 351 for gjennomføring).</p> |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.5 Fremmed arter | Bør stilles krav som reduserer risikoen for spredning av fremmedarter | I tiltaksområdet er det registrert store mengder hagelupin, og det er risiko for spredning av fremmede arter under anleggsarbeidet. Det anbefales derfor strenge tiltak for å håndtere fremmede arter og unngå økt spredning, som vask og spyling av maskiner på et kontrollert område. Dette er viktig, da kommunen allerede prioriterer bekjempelse av lupin langs Gaula. Etter gjennomføring bør området overvåkes for å unngå at fremmede arter sprer seg. Tiltaket er i tråd med kommunedelplanens mål om å beskytte verdifull natur fra fremmede arter. | Tas til orientering. Dette sikres i planbestemmelsene. Planbestemmelsene sikrer at håndtering av masser slik at fremmede arter ikke spres. Hvis fremmede arter oppdages, skal tiltak for å hindre spredning ved masseforflytning iverksette. Før anleggsstart må det utarbeides en tiltaksplan. |
| 2.6 Avbøtende tiltak | Tiltaket må gjennomføres med sterile maskiner | Det er positivt at tiltaket begrenser arealbeslag og tydelig merker viktige naturverdier, noe som bør gjøres av en uavhengig tredjepart. Reetablering av stedegen vegetasjon er også positivt, men må utføres med "sterilt" maskineri for å unngå spredning av fremmede arter. | Tas til orientering. Se kommentar ovenfor. Tiltak for å unngå spredning av fremmede arter sikres, men det anses som unødvendig å spesifisere at arbeid må utføres med «sterilt» maskineri. |
| 2.7 Økosystemer og samlet belastning | Naturtypen blir forringet og vil ikke kunne reetablere seg uten hjelp | Fagrapporten om naturmangfold nevner at store deler av Melhus ikke er kartlagt etter NiN-metoden, og at naturtyper som artsrike veikanter og gammel høgstaudekog ikke nødvendigvis er unike for tiltaksområdet. I artsdatabanken er det kun registrert to lokasjoner med marianøkleblom (VU), hvorav én ligger i tiltaksområdet. Uten undersøkelser kan det ikke fastslås om arten finnes andre steder. Tiltaket vil føre til nær total ødeleggelse av naturtypene i området, og det er usannsynlig at de vil kunne reetablere seg uten hjelp. | Tas til orientering. Se pkt. 2.1 og 2.4 ovenfor. |
| 3 | Melhus, Plan VVA, 02.07.2024 | | |
| 3.1 Vannmiljø | Mangler tiltak i planbeskrivelsen for å beskytte vannmiljøet | Planbeskrivelsen nevner en bekk som kommunen støtter å inkludere, og det er viktig at bekkeflyttingen skjer med riktig utforming for å unngå økt avrenningshastighet og flomproblematikk. Et annet bekkesystem oppstrøms Bennavegen er ikke nevnt i beskrivelsen, selv om det er en del av Gaula-vannforekomsten. Vannforskriftsvurderinger må gjøres for begge bekker, med fokus på vannkjemi, infrastruktur og forurensning. Tiltak for å beskytte vannmiljøet mangler i planbeskrivelsen, og vannmiljø er heller ikke inkludert i planbestemmelsene. | Tas til følge. Planen oppdateres med ønsket informasjon om bekkesystem oppstrøms Bennavegen, samt vannforskriftvurderinger. Planbeskrivelsen oppdateres med tiltak for å beskytte vannmiljøet, og vannmiljø inkluderes i planbestemmelsene. |

| | | | |
|---------------------------------------|--|--|---|
| | | Vannforskriftsvurderingen bør vurdere behov for tiltak og hensynssoner som må integreres i planen. | |
| 3.2 Naturfare – kvikkleireskred | Må inkludere NVE sin veileder og sikkerhetskrav i kap 5.9 Mangler sikkerhetsvurderinger | Planområdet har utfordrende grunnforhold med kvikkleire, bratte skråninger og dårlig bæreevne. Omtrent 700 meter av gangvegen ligger i kvikkleiresonen 449 Forset, med høy risiko og lav sikkerhetsfaktor. Ifølge kapittel 5.9 planlegges gang- og sykkelvegen som konvensjonell konstruksjon med tiltak for stabilitet, men NVE sin veileder og sikkerhetskrav må inkluderes. Kapittel 7.2.5 mangler vurdering av fyllinger for anleggsveier, noe som er nødvendig. Det bør vurderes krav om geotekniker og sikkerhet for fyllinger, på lik linje med riggområder og deponier. | Tas til følge. NVEs veileder og sikkerhetskrav inkludert i planbeskrivelse. Anleggsveger er ikke plassert enda. Dette må vurderes ved detaljprosjektering. |
| 3.3 Forurensning | Anbefaler krav til tiltak i forurenset grunn | Planbeskrivelsen fokuserer primært på støv og støy, mens avrenning av partikler og forurensete masser nesten ikke omtales. Planbestemmelse §2.5 nevner kun at forurensningsloven skal følges ved funn av forurensete masser. Det anbefales å inkludere henvisning til forurensningsforskriften kap. 2 og krav til tiltak i forurenset grunn. Kommunen påpeker at veg- og grøftemasser ofte kan klassifiseres som forurenset, og at krav om godkjenning av tiltak i forurenset grunn bør inkluderes i planbeskrivelsen. | Tas til orientering. Planbestemmelser og planbeskrivelse oppdateres. |
| 3.4 Naturfare - ingeniørgeologi | Anbefalinger til planbestemmelsene | Planbeskrivelsen dekker nødvendige forundersøkelser og sikkerhetstiltak for gang- og sykkelvegens byggearbeid, inkludert observasjoner, rystelsesmålinger, og involvering av ingeniørgeolog. Imidlertid brukes mange "anbefalinger" og "bør gjøres" uten konkrete krav. Det anbefales å konkretisere planbestemmelser for å inkludere rystelsesmålinger, ingeniørgeologi, og sikring av vegskjæringer. Rapporten fra ingeniørgeologen bør gjøres juridisk bindende og integreres i planbeskrivelsen med spesifikasjoner for hva som skal være på plass til ulike faser av prosjektet. | Tas til følge. Planbestemmelser oppdateres. Tas til følge. Den ingeniørgeologiske rapporten gjøres juridisk bindende. |

| | | | |
|-----------------------------|--|---|--|
| 3.5 Naturfare - flom | Innspill til planbestemmelsene | Flomrisiko er grundig utredet og dekket i bestemmelsene, men den hydrologiske rapporten må også være juridisk bindende, som den geotekniske vurderingen. Den bør derfor nevnes i avsnittet om dokumenter med juridisk virkning i bestemmelsene, selv om den allerede er referert til i §7.3. | Tas til følge. Den hydrologiske rapporten gjøres juridisk bindende. |
| 3.6 Naturfare - overvann | Innspill til inkludering av overvann i fagrapportene eller planbeskrivelsen og bestemmelsene | Overvann er ikke tilstrekkelig vurdert i fagrapportene eller inkludert i planbeskrivelsen og bestemmelsene. TEK17 krav for håndtering av 100-års regn med klimapåslag er ikke dokumentert. NVE sin veileder for overvann bør benyttes, og ROS-punktene om økt avrenning og behovet for klimatilpassede løsninger må adresseres. Konkrete innspill inkluderer oppdatering av OVA-notatet, bedre beskrivelse av overvannsløsninger, vurdering av økt avrenningshastighet, og inkludering av overvannshåndtering i VVA-planen. Åpne overvannsløsninger og arealbehov må fremkomme tydelig i kartet. OVA-rapporten må være juridisk bindende og nevnes i bestemmelsene som dokument med juridisk virkning. | Overvann i tre trinn og estimert økning av avrenning fra planområdet er medtatt i kapittelet for overvannshåndtering i overordnet VA-plan. Tas til følge. OVA – rapporten gjøres juridisk bindende. |
| 3.7 Avdeling Plan VVA | Krever avklaring fra utbyggere | OVA-rapporten vurderes som gjennomførbar, men det kreves avklaringer fra utbygger, spesielt vedrørende eierskap til eksisterende spillvannsledning og kryssing av Metroledningen ved profil 2000. Den endelige løsningen ved profil 1250 må vurderes nærmere i detaljprosjekteringen, inkludert nødvendigheten av å krysse Metroledningen. Den overordnede VA-planen for vannforsyning og spillvann er vurdert som gjennomførbar, mens overvannshåndtering er omtalt i tidligere avsnitt. | Det foreslås at avklaring med utbygger gjøres i neste fase. |
| | Avdeling Drift VA | Ikke besvart, men dekkes trolig av innspill fra plan VVA | Tas til orientering |
| | Avdeling Prosjekt VVA | Ingen merknad | Tas til orientering |

| | | | |
|-----------------|--|---|---------------------|
| | Avdeling Veg og Trafikk | Ingen merknad | Tas til orientering |
| 4 | Melhus, Landbruk, vilt og friluftsliv, 20.07.2024 | | |
| 4.1 Innspill | Ingen merknader til planen | Det er et registrert trekke for hjortevilt helt sør i planområdet Loåsvegen, men det vurderes til å ikke bli påvirket av etablering av GS. Forutsatt at tømmerbiler kan benytte Brannåsvegen som tidligere er det ingen merknader til planen. | Tas til orientering |

3. Private høringsparter

Det er oppsummert 6 innspill fra private høringsparter.

1. Tensio
2. Ole Magnar Mikkelsen
3. Camilla Røe
4. Solfrid Leer
5. Fritz Arne Haugen
6. Anita Flaa
7. På vegne av FAU, Hanne Aarhaug, Maiken Wang Kvaal, Hilde Hollakleiv Stornes
8. Hanne Aarhaug
9. Marte Grøtte Berg
10. Anita Marie Hammer
11. Hanne Kvaal
12. Hilde
13. Jostein H Stornes
14. Einar Wang Kvaal
15. Maiken Wang Kvaal
16. Siri Holden
17. Espen Petersen
18. Raymond Thalseth
19. Stig Einar Hjellen
20. Eirin Øien Sætran
21. Mari Aspaas
22. Marianne Eidem
23. Bente Stensvold
24. Kjersti Krogstad
25. Kim Andre Åberg og Silje Forren Eidem
26. Jan Arfeldt
27. Anniken Eliassen
28. Einar Berg
29. Lars Morten Bjørgen Kvaal
30. Monika Grønli
31. Torill Beathe Hammer
32. Jarle og Liv Aarhaug
33. Monica Garberg
34. Bente Rimol Tøndelstrand
35. Leif Ivar Ringen
36. Line Grendstadbakk
37. Ulrikke Hammer Keiserås
38. Siv Fanavoll
39. Lasse Løftamo
40. Marita Stølan
41. Bente Bratli Hjellen
42. Einar Hepsø, Arne Olav Keiserås, Inge Foresetløken og Asbjørn Hepsø,
43. Rolf Ivar Folstad
44. Ida Helene B Fjeseth

| Nr. | Avsender og dato - Innspill | Kommentar |
|-----|--|---|
| 1 | Tensio, 03.07.24 | |
| 1.1 | Ønsker å holdes til orientering videre i prosessen | Tensio TS AS har ingen innvendinger til detaljreguleringen for Bennavegen, men ønsker å bli informert om videre utvikling. De har nettanlegg innenfor det regulerte området og planlegger endringer i disse, og ber om å bli holdt orientert for å koordinere sine planer med prosjektet. |

| | | | |
|----------|---|---|--|
| 2 | Ole Magnar Mikkelsen, 12.08.24 | | |
| 2.1 | Eiendom 62/6 | Det spørres om eiendommen 62/6 blir berørt av utbyggingen av gang- og sykkelveien (GS) langs Bennavegen. Det er notert at skissen for delstrekningen mellom punktene 5 og 6 viser veien flyttet på eksisterende asfalt på vestsiden, men at den nye veibanen på østsiden ikke er indikert i grå farge. Det ønskes klarhet i om eiendommen vil bli berørt av prosjektet. | Tas til orientering. Eiendommen kan bli berørt med skjæring i nedkant av eiendommen. Rekkverksrom + gang og sykkelveg legges på utsiden av eks. veg. Det kan derfor forekomme noe skjæring i ytterkant av eiendommen. |
| 2.2 | Nytt innspill dato, 15.08.24 | Kryssing av Bennavegen er planlagt midt i en bratt bakke i 60-sone, noe som er farlig, spesielt om vinteren når det er behov for høy fart for å komme opp bakken. Det bør vurderes en sikrere løsning, som en fotgjengerovergang nær krysset til Lebergsvegen, der det er 50-sone og mindre bratt. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 3 | Camilla Røe, 12.08.24 | | |
| 3.1 | Ny veg kommer tett opptil garasjen og ønsker å beholde støyvoll | Det er bekymring for at den nye veien planlegges å komme tett inntil garasjen på bruks.nr 62/7, og det spørres om det finnes regler for avstand mellom vei og bolig. Det er også ønske om fortsatt voll mot støy og støv. Det etterlyses en befarings av eiendommene bruks.nr 62/7 og 62/2 for å vurdere problematiske områder nærmere. | Tas til orientering. Prosjektet kommer ikke i berøring med garasjen. Støyvollen vil imidlertid bli berørt. Dette må man se nærmere på i detaljeringsfasen. |
| 4 | Solfrid Leer, 12.08.24 | | |
| 4.1 | Ønsker støyvoll, og åpning i gangveien | For bruks.nr 62/2 ønskes det en støyvoll på østsiden av huset, da trærne som nå fungerer som støyskjerming antas å bli fjernet for gangveien. På vestsiden av veien ønskes en åpning i gangvegen for tilgang til en skogsvei som er den eneste adkomstveien til eiendommen. Veibredden er ikke spesifisert på kartet for bruks.nr 62/2. | Tas ikke til følge. Fjerning av trær innebærer ikke at eiendommen ligger innenfor grense for støy med krav om støyreduksjon. Planforslaget ønsker ikke å legge opp til økning i antall adkomster direkte ut på Bennavegen. Eiendommen har i dag tilgang via eksisterende veg (Brannåsvegen), noe som ikke endres i planforslaget. |
| 5 | Fritz Arne Haugen, 13.08.24 | | |
| 5.1 | Tilpasse ny veg til eksisterende | Høringsvaret fra Gnr/bnr. 64/3 understreker viktigheten av at den nye avlingsveien blir tilpasset øvrig infrastruktur og holder samme høyde for å imøtekomme bruk av tungt landbruksutstyr. | Tas til orientering. Dette vil bli avklart og vurdert i detaljeringsfasen. |
| | Dyrkbare fyllinger | Stigningsforholdet på skråningsfyllingen bør være 1:3 for å sikre bruk som traktorjord. | Tas til orientering. Per dags dato ligger fylling på 1:2. Videre vurdering av stigningsforholdene vil skje i senere prosjektfase. |

| | | | |
|----------|--|---|---|
| | Flytte fotgjengerkrysset | Trafikksikkerhet er også en bekymring, og det foreslås å flytte fotgjengerkrysset fra Forsetlykkja til Langdalen, der det er bedre sikt, flatere terreng og en 50-sone, noe som vil forbedre trafikksikkerheten, særlig om vinteren. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 6 | Anita Flaa, 15.08.24 | | |
| 6.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt | På folkemøtet i Kjellern på Rosmælen skole 12. august ble det diskutert bekymringer rundt plasseringen av kryssingen av veien for gang- og sykkelveien i Bennavegen, spesielt ved det bratte og trafikkfarlige området ved Oppstu gård. FAU og flere, inkludert buss- og tungtransportsjåførere, frykter at lastebiler ikke vil klare å bremse eller ta i vei oppover på vinterføre, noe som gjør området utrygt for myke trafikanter, spesielt barn. FAU foreslår en tryggere kryssing ved Losenkrysset, med senket fartsgrense til 40 km/t, fartdumper, sebrastriper, og gangfeltskilt for å sikre skolebarns sikkerhet. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 7 | På vegne av FAU, Hanne Aarhaug, Maiken Wang Kvaal, Hilde Hollakleiv Stornes, 15.08.24 | | |
| 7.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt | Innspillet uttrykker sterk bekymring for den planlagte kryssingen av veien i Bennavegen, særlig ved det bratte og trafikkfarlige området ved Oppstu gård. Bekymringen gjelder spesielt tungtransport og busser som har utfordringer med å bremse og starte igjen på vinterføre. FAU og andre mener at kryssingen, slik den er beskrevet, ikke er trygg for myke trafikanter, spesielt små barn. De foreslår i stedet en kryssing ved Losenkrysset, med bedre oversikt og lavere fartsgrense på 40 km/t. Det ønskes også ordinært gangfelt med fartdumper og skilting for å sikre trygg skolevei for barna. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 8 | Hanne Aarhaug, 15.08.24 | | |
| 8.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Innspillet uttrykker bekymring for den planlagte veiskryssingen i Bennavegen, spesielt på et bratt og trafikkfarlig parti. Det påpekes at tungtransport og busser vil ha vanskeligheter med å bremse og starte igjen på vinterføre, noe som gjør området utrygt for myke trafikanter, særlig barn. Forslagsstiller mener kryssingen bør flyttes til Losenkrysset, hvor terrenget er flatere og fartsgrensen allerede er lavere (50 km/t), med forslag om ytterligere senking til 40 km/t. De krever også at det etableres et ordinært gangfelt med fartshumper, zebrastriper og skilting for å sikre trygg skolevei. Dette haster, da dagens løsning skaper frykt og usikkerhet blant beboerne. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |

| | | | |
|-----------|---|---|---|
| 9 | Marte Grøtte Berg, 15.08.24 | | |
| 9.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Innspillet uttrykker bekymring for den planlagte veiskryssingen i Bennavegen, spesielt på et bratt og trafikkfarlig parti. Det påpekes at tungtransport og busser vil ha vanskeligheter med å bremse og starte igjen på vinterføre, noe som gjør området utrygt for myke trafikanter, særlig barn. Forslagsstiller mener kryssingen bør flyttes til Losenkrysset, hvor terrenget er flatere og fartsgrensen allerede er lavere (50 km/t), med forslag om ytterligere senking til 40 km/t. De krever også at det etableres et ordinært gangfelt med fartshumper, zebrastriper og skilting for å sikre trygg skolevei. Dette haster, da dagens løsning skaper frykt og usikkerhet blant beboerne. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 10 | Anita Marie Hammer, 15.08.24 | | |
| 10.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Innspillet uttrykker støtte til gang- og sykkelvei på Kvål, men sterk bekymring for plasseringen av veiskryssingen. Det understrekes at den nåværende plasseringen er livsfarlig, spesielt med tanke på myke trafikanter og barn, og at en tilrettelagt kryssing uten nødvendige sikkerhetstiltak forverrer situasjonen. Innspillgiver foreslår at kryssingen flyttes til Losenkrysset, der terrenget er flatere, og at det etableres et ordinært gangfelt med fartshumper, striper og skilt. De mener også at fartsgrensen bør senkes for å sikre trygg ferdsel. Det oppfordres til å revurdere plasseringen av kryssingen for å unngå farlige situasjoner. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 11 | Hanne Kvaal, 15.08.24 | | |
| 11.1 | Flytte fotgjengerkrysset og senke fartsgrensen | Innspillet uttrykker stor bekymring for den planlagte kryssingen av Bennavegen, som anses som utrygg, spesielt for barn som vil bruke gangveien. Det påpekes at kryssingen bør plasseres i et mer oversiktlig og flatt område for å sikre trygg ferdsel, og at den må merkes tydelig både i veibanen og med skilt. I tillegg bør fartsgrensen senkes betydelig for å øke sikkerheten for myke trafikanter. Det oppfordres til å revurdere plasseringen for å ivareta sikkerheten bedre. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 12 | Hilde, 15.08.24 | | |
| 12.1 | Plassering og valg av type kryssing er farlig | Innspillet uttrykker sterk bekymring for den planlagte forenklete overgangen på Bennavegen, spesielt med tanke på barns sikkerhet i et område med tungtransport og 60 km/t fartsgrense. Forfatteren | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| | | mener dette er en farlig løsning og etterlyser en begrunnelse for valget. | |
| 13 | Jostein H Stornes, 15.08.24 | | |
| 13.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Innspillet uttrykker stor bekymring for plasseringen og utformingen av den planlagte overgangen i Bennavegen. Han mener det er uakseptabelt å plassere overgangen i et bratt og trafikkfarlig område, og foreslår i stedet en plassering lenger ned i dalen hvor det er flatere. Stornes påpeker at en forenklet overgang er uansvarlig, spesielt med tanke på barns uforutsigbare atferd, og krever bedre merking og redusert fartsgrense for å sikre tryggheten til barna som bruker veien. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 14 | Einar Wang Kvaal, 15.08.24 | | |
| 14.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | På Folkemøtet 12. august ble det orientert om gang- og sykkelveien langs Bennavegen. Bekymringene knyttes til plasseringen av krysset, som er planlagt på en bratt og trafikkfarlig strekning, uten tilstrekkelig merking, skilting eller nedsatt fartsgrense. Dette er spesielt uheldig for barn som skal bruke veien. Familien har tre barn, og dagens plan gir ikke nødvendig sikkerhet. Det foreslås å flytte krysset sør for Losenkrysset, med forbedret oppmerking og lavere fartsgrense. Med nylige ulykker i området, kreves en revurdering av krysset. Snarlig tilbakemelding om oppdateringer etterspørres. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 15 | Maiken Wang Kvaal, 15.08.24 | | |
| 15.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | På Folkemøtet 12. august ble det orientert om gang- og sykkelveien langs Bennavegen. Bekymringene knyttes til plasseringen av krysset, som er planlagt på en bratt og trafikkfarlig strekning, uten tilstrekkelig merking, skilting eller nedsatt fartsgrense. Dette er spesielt uheldig for barn som skal bruke veien. Familien har tre barn, og dagens plan gir ikke nødvendig sikkerhet. Det foreslås å flytte krysset sør for Losenkrysset, med forbedret oppmerking og lavere fartsgrense. Med nylige ulykker i området, kreves en revurdering av krysset. Snarlig tilbakemelding om oppdateringer etterspørres. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| 16 | Siri Holden, 16.08.24 | | |
| 16.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Hun støtter forslaget fra folkemøtet 12. august om å flytte kryssingen av Bennavegen fra det bratte partiet til Losenkrysset. Hun oppfordrer sterkt til å sikre denne kryssingen med redusert fartsgrense, skilting, sebrastriper og fartsdempere for å gi barna en trygg skolevei året rundt. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 17 | Espen Petersen, 18.08.24 | | |
| 17.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen som beskrevet i detaljreguleringen er uegnet på det nåværende bratte og trafikkfarlige partiet, spesielt med tanke på tungtransport og bremselengde på vinteren. Det foreslås å flytte kryssingen til området nær Losenkrysset, hvor terrenget er flatere og bedre egnet. Det anbefales å senke fartsgrensen til 40 km/t og installere et godt merket gangfelt med fartsdempere, sebrastriper og skilting for å sikre en trygg skolevei for barn. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 18 | Raymond Thalseth, 18.08.24 | | |
| 18.1 | Flytting av krysset samsvarer med fylkeskommunens verdier | Kryssingen av Bennavegen, som planlagt, setter liv i fare, spesielt for barn og myke trafikanter. Det er viktig at Trøndelag fylkeskommune vurderer sine verdier—åpenhet, nysgjerrighet, mot og ansvar—og handler i tråd med disse. Dette innebærer å lytte til innspill, vurdere alternative løsninger som gir bedre sikkerhet, og handle på en måte som beskytter liv. Fylkeskommunen oppfordres til å handle ansvarlig og tilpasse planen for å unngå tragiske utfall. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 19 | Stig Einar Hjellen, 17.08.24 | | |
| 19.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Den planlagte tilrettelagte kryssingen av Bennavegen, som er foreslått i detaljreguleringsplanen, er vurdert som svært farlig. Dette området er bratt og trafikkfarlig, spesielt for myke trafikanter som barn. Lastebilsjåfører og bussjåfører har uttrykt bekymring for at kjøretøyene ikke vil klare å bremse eller akselerere tilstrekkelig på vinterføre. Det foreslås derfor at kryssingen flyttes til et sikrere punkt, som ved Losenkrysset, eller vurderes en kulvert for å unngå veikryssing helt. Det anbefales også å senke fartsgrensen til 40 km/t og etablere et | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| | | ordinært gangfelt med fartsdempere og tydelig skilting. Dette er viktig for å sikre en trygg skolevei for barn og andre myke trafikanter. | |
| 20 | Eirin Øien Sætran, 18.08.24 | | |
| 20.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Det foreslås at den planlagte «tilrettelagte kryssingen» midt i bakken på Bennaveien, i en 60-sone ved Oppstu Gård, ikke er tilstrekkelig trygg for myke trafikanter, spesielt barn. Støtte gis til FAUs forslag om å flytte kryssingen til Losenkrysset, samt å etablere et godt merket fotgjengerovergang med zebrastriper, skilting og en nedsatt fartsgrense på 40 km/t. Dette vil gi en sikrere løsning for både sommer- og vinterbruk. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 21 | Mari Aspaas, 18.08.24 | | |
| 21.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Den planlagte kryssingen av veien i det bratte og trafikkfarlige området ved Bennaveien er ikke tilstrekkelig trygg, spesielt for barn og myke trafikanter. Buss- og tungtransportkjøretøy har problemer med bremsing og oppstart i bratte bakker, noe som gjør kryssingen farlig. Det foreslås å flytte kryssingen til et flatere område ved Losenkrysset, senke fartsgrensen til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre tryggheten. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 22 | Marianne Eidem, 18.08.24 | | |
| 22.1 | Forslag til undergang eller lyskryss med fartsdemping | Høringinnspill til detaljreguleringsplanen for gang- og sykkelvei på Kvål fremhever at den foreslåtte tilrettelagte kryssingen på et av de bratteste områdene av Bennavegen, uten merket gangfelt og redusert fart, ikke er tilstrekkelig trygg for barn. Det er behov for enten en undergang eller et godt merket og lysregulert gangfelt med betydelige fartsdempere for å sikre trygghet for skolebarn. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 23 | Bente Stensvold, 18.08.24 | | |
| 23.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Den foreslåtte kryssingen av Bennaveien i detaljreguleringen anses som utilstrekkelig sikker, spesielt i et bratt og trafikkfarlig område med tungtransport. For å sikre trygghet for barn og myke trafikanter bør kryssingen vurderes nærmere Losenkrysset, med redusert fartsgrense, tydelig merking, og fartsdempere. En grundig vurdering og nødvendige endringer er påkrevd for å ivareta sikkerheten. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 24 | Kjersti Krogstad, 18.08.24 | | |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| 24.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennaveien i detaljreguleringen er problematisk på grunn av den bratte og trafikkfarlige strekningen. Tungtransport og vinterføre vil gjøre kryssingen særlig risikabel. Det foreslås å flytte kryssingen nærmere Losenkrysset, senke fartsgrensen til 40 km/t, og installere et godt merket gangfelt med fartsdempere. Dette vil bidra til en tryggere skolevei for barn og myke trafikanter. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 25 | Kim Andre Åberg og Silje Forren Eidem, 18.08.24 | | |
| 25.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Jeg uttrykker sterk bekymring over plasseringen av gangfeltet ved Oppstu gård, som ligger i en bratt og trafikkfarlig del av veien. Jeg støtter forslaget om å flytte kryssingen til Losenkrysset, hvor det er flattere og sikrere. Det bør installeres et fullverdig gangfelt med vikeplikt for biler, tydelig merking, og muligens gulblink for økt synlighet. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 26 | Jan Arfeldt, 18.08.24 | | |
| 26.1 | Tilgang til eiendommen | Vi krever at det blir sikret en åpning i rekkverket eller autovernet mellom Bennavegen og vår eiendom (gnr/bnr 66/6) for å sikre tilgang med traktor og bil. Manglende oppfyllelse av dette kravet vil gjøre det umulig å drive eiendommen, noe vi anser som uakseptabelt. | |
| 27 | Anniken Eliassen, 18.08.24 | | |
| 27.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Den planlagte kryssingen av Bennavegen i det bratte og trafikkfarlige området er ikke tilstrekkelig trygg for barn og myke trafikanter, spesielt med tungtransport i 60-sonen. Jeg foreslår at kryssingen flyttes til Losenkrysset, en flattere del av veien med 50 km/t fartsgrense. Det bør etableres et fullverdig gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og tydelig skilting, og fartsgrensen bør senkes til 40 km/t for å sikre en trygg skolevei for barna. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 28 | Einar Berg, 18.08.24 | | |
| 28.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Den planlagte kryssingen av Bennavegen i et bratt og trafikkfarlig område er ikke tilstrekkelig trygg for barn og myke trafikanter, spesielt med tungtransport og høy fart. Kryssingen bør flyttes til Losenkrysset eller et annet flatt område, og farten bør senkes til 40 km/t. Det er viktig å etablere et godt merket gangfelt med fartsdempere og tydelig skilting for å sikre en trygg skolevei for barna. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| 29 | Lars Morten Bjørgen Kvaal, 18.08.24 | | |
| 29.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Den nåværende planen for kryssing av Bennavegen er utilstrekkelig, da den er plassert i et bratt og trafikkfarlig område med høy fart og tungtransport. For å sikre en trygg skolevei for barn, bør kryssingen flyttes til Losenkrysset eller et annet flatt område, farten senkes til 40 km/t, og det bør etableres et tydelig merket gangfelt med fartsdempere og skilt. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 30 | Monika Grønli, 18.08.24 | | |
| 30.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen som beskrevet i detaljreguleringen er utilstrekkelig sikker, spesielt i det bratte og trafikkfarlige området. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flatt område, senke farten til 40 km/t, og installere tydelige gangfelt med fartsdempere og skilt. Dette er nødvendig for å sikre en trygg skolevei for barn, ettersom nåværende plan ikke er tilstrekkelig i forhold til tungtransport og bratt terreng. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 31 | Torill Beathe Hammer, 18.08.24 | | |
| 31.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er for farlig, spesielt på det bratte og trafikkfarlige området. Den nåværende planen gir ikke tilstrekkelig sikkerhet for barn og myke trafikanter. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, redusere farten til 40 km/t, og installere et godt merket gangfelt med fartsdempere og skilt. Dette er viktig for å sikre en trygg skolevei for barn, ettersom dagens løsning ikke er tilstrekkelig i forhold til tungtransport og bratt terreng. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 32 | Jarle og Liv Aarhaug, 18.08.24 | | |
| 32.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 33 | Monica Garberg, 18.08.24 | | |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| 33.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 34 | Bente Rimol Tøndelstrand, 18.08.24 | | |
| 34.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 35 | Leif Ivar Ringen, 18.08.24 | | |
| 35.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 36 | Line Grendstadbakk, 18.08.24 | | |
| 36.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| | gangfelt og senke hastigheten | flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | |
| 37 | Ulrikke Hammer Keiserås, 18.08.24 | | |
| 37.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 38 | Siv Fanavoll, 18.08.24 | | |
| 38.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 39 | Lasse Løftamo, 18.08.24 | | |
| 39.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 40 | Marita Stølan, 18.08.24 | | |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| 40.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Kryssingen av Bennavegen i den nåværende detaljreguleringen er utilstrekkelig, spesielt på den bratte og trafikkfarlige strekningen. Det er særlig bekymringer knyttet til tungtransport og vanskelige vinterforhold som gjør det usikkert for myke trafikanter, spesielt barn. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller et annet flattere område, senke farten til 40 km/t, og etablere et ordinært gangfelt med fartsdempere, zebrastriper og skilt for å sikre en trygg skolevei. Fylkeskommunen bør handle raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 41 | Bente Bratli Hjellen, 18.08.24 | | |
| 41.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært gangfelt og senke hastigheten | Innspill til detaljreguleringsplanen for gang- og sykkelveg på Bennavegen (PlanID2023001) uttrykker sterk bekymring over den foreslåtte kryssingen rett vest for gnr/bnr 62/1. Den planlagte tilrettelagte kryssingen i en 60-sone uten gangfelt og skilting anses som svært farlig, spesielt på et bratt parti med tungtransport som har lang bremselengde, spesielt på vinterføre. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller installere en kulvert for å unngå kryssing over veien. Videre foreslås senking av hastighetsgrensen til 40 km/t og etablering av et fullt utstyrt gangfelt med fartsdumper, zebrastriper og gangfeltskilt. Alle barn og myke trafikanter har krav på en trygg skolevei, og det er avgjørende at fylkeskommunen handler raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 42 | Einar Hepsø, Arne Olav Keiserås, Inge Foresetløken og Asbjørn Hepsø, 19.08.24 | | |
| 42.1 | Flytting av krysset | Einar Hepsø (59/1) Arne Olav Keiserås (62/1) Inge Foresetløken (60/1) Asbjørn Hepsø (leder Trønder-lyn) Vi foreslår at Rambøll vurderer en kryssing fra søndre til nordre side av Bennavegen, fra innkjørselen til Bennavegen 172 opp til Løbergskrysset (Losenkrysset). Dette området har følgende fordeler: 1. Slakere stigning: Bedre for nedbremsing og oppstart for tungtrafikk. 2. God oversikt: For både fotgjengere og bilister. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| | | 3. 50-sone: Muliggjør etablering av fotgjengerfelt. Vi er åpne for å delta på en befarings for å utdype vårt forslag. | |
| 43 | Rolf Ivar Folstad, 19.08.24 | | |
| 43.1 | Utvidet planområde for å inkludere 73/69 | Innspillet handler om et utbyggingsområde (Gnr. 73/69) i BKV3, som ligger ved FV6590 og grenser til Benna. Området er regulert for fremtidige boliger (ca. 57 dekar med potensial for 59 boenheter). Planen for offentlig infrastruktur inkluderer en gang- og sykkelveg, men planens avgrensning ser ut til å ekskludere tilknytning til Gnr. 73/69. Dette skaper bekymring for hvordan myke trafikanter fra dette området vil få tilgang til den planlagte gang- og sykkelvegen. Det foreslås derfor å utvide planområdet slik at Gnr. 73/69 kan kobles til gang- og sykkelvegen og sikre en helhetlig løsning for utbyggingsområdene i BKV3. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |
| 44 | Ida Helee B Fjeseth, 19.08.24 | | |
| 44.1 | Flytte fotgjengerkrysset og etablere et nytt med ordinært | Innspill til detaljreguleringsplanen for gang- og sykkelveg på Bennavegen (PlanID2023001) uttrykker sterk bekymring over den foreslåtte kryssingen rett vest for gnr/bnr 62/1. Den planlagte tilrettelagte kryssingen i en 60-sone uten gangfelt og skilting anses som svært farlig, spesielt på et bratt parti med tungtransport som har lang bremselengde, spesielt på vinterføre. Det anbefales å flytte kryssingen til Losenkrysset eller installere en kulvert for å unngå kryssing over veien. Videre foreslås senking av hastighetsgrensen til 40 km/t og etablering av et fullt utstyrt gangfelt med fartsdumper, zebrastriper og gangfeltskilt. Alle barn og myke trafikanter har krav på en trygg skolevei, og det er avgjørende at fylkeskommunen handler raskt for å adressere disse sikkerhetsproblemene. | Tas til følge. Planforslaget endres og ny fotgjengerovergang etableres øst for krysset Lebergsvegen/Bennavegen. |