



MELHUS
KOMMUNE



OMRÅDEREGULERING SØBERG VEST

PLANBESKRIVELSE

PLANID 2017010



VEDTATT I MELHUS KOMMUNESTYRE 28.01.20, SAK 3/20

25.11.2019

Sammendrag

Områdereguleringsplan Sjøberg Vest omfatter tilrettelegging for etablering av gang-/sykkelveg og planskilt kryssing av jernbanen for syklister og fotgjengere, boliger på eiendommene gnr/bnr 88/6 (Midttun) og 88/30, og forlengelse av kjøreveg med gang-/sykkelveg fra Prestmovegen til Teiavegen.

Det er et rekkefølgekrav både i kommuneplanens arealdel og i gjeldende reguleringsplan for Sjøberg Vest (planID 2007059) at det skal være etablert planskilt kryssing av jernbanen før det kan bygges flere boliger på Sjøberg vest for jernbanen. Eksisterende avkjørsel til Teiavegen fra fv. 740, planovergang km 529,462 med jernbanen og Teiavegen frem til kryss med Litjsandvegen vil saneres når ny planskilt kryssing av jernbanen er tatt i bruk.

Planen er utarbeidet som en områderegulering for å sikre gjennomføring av felles infrastruktur innenfor planområdet. Midttun-eiendommen reguleres på detaljnivå, da det foreligger konkrete utbyggingsplaner for 18 boenheter på denne eiendommen.

Innholdsfortegnelse

1	BAKGRUNN	3
1.1	Formålet med planarbeidet	3
1.2	Forslagsstiller	3
1.3	Avgrensning og omfang	4
1.4	Forhold til forskrift om konsekvensutredning	5
2	PLANPROSESSEN	6
2.1	Medvirkningsprosess	6
2.2	Merknader til varsel om oppstart	6
2.3	Kommentarer fra etater/interessenter som ga innspill til detaljregulering Midttun (oppstartsvarsel 29.06.2017)	15
2.4	Kommentarer til forhåndshøring av planforslag februar 2018	17
3	OVERORDNEDE FØRINGER	20
3.1	Statlige planretningslinjer og føringer	20
3.2	Kommuneplanens arealdel	22
3.3	Kommunale vedtekter og retningslinjer	23
3.4	Gjeldende reguleringssituasjon	23
4	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	26
4.1	Dagens situasjon	26
4.2	Landskap og vegetasjon	27
4.3	Kulturminner og kulturmiljø	28
4.4	Naturmiljø	28
4.5	Eiendomsforhold	29
4.6	Trafikkforhold	29
4.7	Barns interesser	29
4.8	Sosial infrastruktur	29
4.9	Universell tilgjengelighet	31
4.10	Teknisk infrastruktur	31
4.11	Topografi og grunnforhold	31
4.12	Radon	33
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	34
5.1	Reguleringsformål	34
5.2	Hovedtrekkene i planen	34
5.2.1	Utbygging på Midttun-eiendommen, gnr/bnr 88/6	35

5.2.2	Grad av utnytting	37
5.3	Vann og avløp	38
5.3.1	Vann	39
5.3.2	Spillvann	39
5.3.3	Overvann	39
5.4	Alternativ energi	40
5.5	Veger og parkering	40
5.6	Gangkulvert under jernbanen	41
5.7	Støy	42
5.8	Landskap	42
5.9	Naturmangfold og miljø	42
5.9.1	Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12	42
5.10	Barns interesser	43
5.11	Sosial infrastruktur	43
5.12	Universell utforming	43
6	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	43
6.1	Grunnforhold	43
6.2	Hydrogeologi og hydrologi	44
6.3	Sosial infrastruktur	44
6.4	Barns interesser	44
6.5	Trafikkforhold	44
6.6	Alternative energikilder	45
6.7	Renovasjon	45
6.8	Naturmiljø	45
6.8.1	Avbøtende tiltak	45
6.9	Friluftsliv	45
6.10	Kulturminner og kulturmiljø	46
6.11	Forurensning	46
6.12	Støy	46
6.13	Luftkvalitet	47
6.14	Universell utforming	47
6.15	Estetikk og byggeskikk	47
6.16	Grønnstruktur og landskap	48
6.17	Konsekvenser i anleggsfasen	48
6.18	Utbyggingsavtale	48
7	RISIKO- OG SÅRBARHETSVURDERING	49
8	VEDLEGG	50

1 BAKGRUNN

1.1 Formålet med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av gang-/sykkelveg og planskilt kryssing av jernbanen for syklistere og fotgjengere, boliger på eiendommene gnr/bnr 88/6 (Midttun) og 88/30, og forlengelse av kjøreveg med gang-/sykkelveg fra Prestmovegen til Teiavegen¹.

Området inngår fra før i «reguleringsplan Søberg Vest» (plan ID 2007059). Det er et rekkefølgekrav i bestemmelsene til denne planen at det skal foreligge bebyggelsesplan før søknad om byggetillatelse kan behandles. Der det i gamle reguleringsplaner er stilt krav om bebyggelsesplan, vil dette kravet etter plan- og bygningsloven av 2008 innebære at det må utarbeides detaljregulering.

Planen utarbeides som en områderegulering for å sikre en samordning og gjennomføring av felles infrastruktur innenfor planområdet. I forbindelse med utbygging av Midttun-eiendommen vil det utarbeides reguleringsplan på detaljreguleringsnivå.

På Midttun-eiendommen planlegges oppført 18 boenheter. Leilighetene er planlagt benyttet som gjennomgangsboliger for flyktninger og andre vanskeligstilte på boligmarkedet. Det reguleres til boligformål, samt parkeringsformål og leke- og uteoppholdsarealer.

Det er et rekkefølgekrav både i kommuneplanens arealdel og i gjeldende reguleringsplan for Søberg vest at det skal være etablert planskilt kryssing av jernbanen før det kan bygges flere boliger på Søberg vest for jernbanen. Eksisterende avkjørsel til Teiavegen fra fv. 740, planovergang km 529,462 med jernbanen og Teiavegen frem til kryss med Litjsandvegen vil saneres når ny planskilt kryssing av jernbanen er tatt i bruk.

1.2 Forslagsstiller

Forslagsstiller er Melhus kommune v/Bygg og eiendom. Kontaktperson for Melhus kommune er Folke Havdal.

folke.havdal@melhus.kommune.no, tlf.nr 72 85 81 31

Sweco bistår med planarbeidet, kontaktperson er Steinar Lillefloth.

steinar.lillefloth@sweco.no, tlf.nr 908 57 082

¹ Teiavegen er også navnet på vegen som går gjennom boligområdet vest for og over gnr/bnr 90/13 og ned til avkjørsel fra fv. 740 til gnr/bnr 90/19.

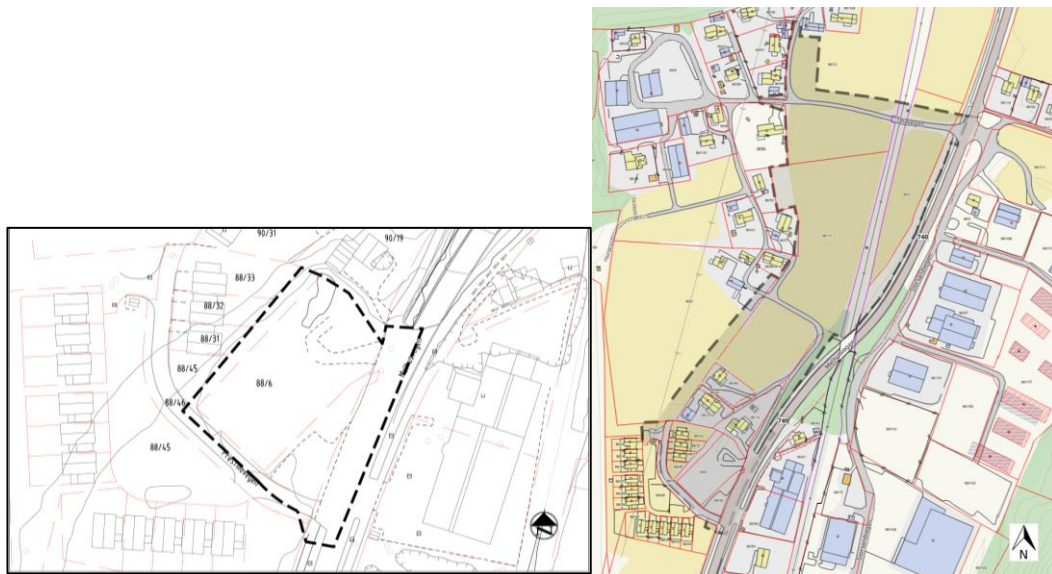
1.3 Avgrensning og omfang

Planen ble først varslet som en detaljregulering for Midttun. Planområdet er senere utvidet og plantype endret til områdereguleringsplan for å sikre gjennomføring av felles infrastruktur innenfor området, se Figur 1. Midttun-eiendommen vil omfattes av denne reguleringsplanen, men vil bli regulert på detaljreguleringsnivå ettersom det her foreligger konkrete utbyggingsplaner.

Planavgrensning iht. oppstartsvarsel 10.10.2017 er i øst mot fv. 740, mot nord like nord for Teiavegen inkludert deler av Litjandvegen, mot vest langs regulert kjøreveg i gjeldende plan (planID 2007059) der kjørevegen følger eiendomsgrensen for gnr/bnr 9/77, 90/52 og 90/54. I sør gjelder eksisterende avgrensning for detaljregulering Midttun.

Planavgrensning for Midttun følger tomtegrensene ut til midtlinje Melhusvegen. Plangrensen er trukket ut til midtlinjen på fylkesvegen for å sikre at gang- og sykkelveg innlemmes. Prestmoven er også innlemmet frem til midtlinjen for å sikre god adkomst.

Områdereguleringsplanen erstatter deler av reguleringsplan Søberg Vest, vedtatt 20.03.2007 (plan ID 2007059), deler av detaljplan Søberg vest del av 88/1, vedtatt 16.10.2012 (plan ID 2010003), deler av bebyggelsesplan Søberg vest delfelt B2.1, vedtatt 27.05.2008 (plan ID 2008003), og deler av reguleringsplan Søberg øst, vedtatt 09.10.2001 (plan ID 2001016).



Figur 1: Venstre: Avgrensning Midttun, 29.06.2017. Høyre: Avgrensning Søberg Vest, 10.10.2017.

1.4 Forhold til forskrift om konsekvensutredning

Melhus kommune har vurdert at planforslaget ikke medfører krav om konsekvensutredning. Tiltaket gir ingen vesentlige virkninger for miljø og samfunn i henhold til gjeldende forskrift om konsekvensutredning, og er i tråd med hovedtrekkene i overordnet plan.

Relevante tema vil likevel utredes gjennom planbeskrivelsen.

2 PLANPROSESSEN

2.1 Medvirkningsprosess

Det ble 29. juni 2017 varslet oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for eiendommen Midttun, gnr/bnr 88/6, se Figur 1.

I denne forbindelse ble det av Bane NOR stilt rekkefølgekrav om at eksisterende planovergang med jernbanen må saneres, og det skal være etablert planskilt kryssing av jernbanen for gående og syklende før det kan bygges mer i dette området. Krav til planskilt kryssing er et rekkefølgekrav i bestemmelsene til gjeldende reguleringsplan Søberg Vest (planID 2007059).

Oppstartsmøte med Melhus kommune v/arealforvaltning ble gjennomført 23.06.2017 for detaljregulering Midttun og 13.09.2017 for områdereguleringsplan Søberg Vest.

Kunngjøring om igangsatt planarbeid for områderegulering Søberg Vest ble annonsert i Trønderbladet 10.10.2017, på Melhus kommunes hjemmeside og med brev 06.10.2017 til berørte i planområdet, offentlige instanser og interesseorganisasjoner.

2.2 Merknader til varsel om oppstart

Det har kommet 7 merknader til varsel om oppstart, 6 fra offentlige etater og 1 fra privat grunneier i området. Disse er referert og kommentert nedenfor. I tillegg er det referert og kommentert noen innspill som kom inn til varsel om oppstart av detaljregulering Midttun (kap. 2.3) og innspill til forhåndshøring av planforslaget fra Statens vegvesen og Bane NOR (kap. 2.4).

Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), datert 9. oktober 2017

DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser av regional, nasjonal eller internasjonal verdi, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og har dermed ingen merknader til varsel om oppstart.

Kommentar:

Tas til etterretning.

Avinor, datert 20. oktober 2017

Avinor har ingen merknader til planarbeidet.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises det til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

http://www.lufftartilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner

Kommentar:

Tas til etterretning.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 2. november 2017

NVE viser til sin uttalelse 29.06.17 ifm oppstart av detaljreguleringsplan for Midttun, gnr/bnr 88/6.

De er opptatt av at grunnforholdene blir tilstrekkelig avklart i forbindelse med reguleringsplanen. De har ingen full oversikt over hvilke grunnundersøkelser/geotekniske vurderinger som er gjennomført i forbindelse med tidligere utbygginger i området.

Endelig avklaring av områdestabilitet må gjennomføres senest i forbindelse med utarbeiding av arealplan for utbygging (siste plannivå). Det anbefales uansett at en i størst mulig grad avklarer disse forholdene i forbindelse med områdereguleringen da evt. funn av ustabile og/eller skredfarlige masser som kvikkleire og/eller sprøbruddmateriale kan innebære at det må gjøres stabiliserende tiltak som vil kunne ha stor betydning for områder som senere skal detaljreguleres.

Kommentar:

Det er utarbeidet et geoteknisk notat som vurderer Midttun-eiendommens egnethet for planlagt bebyggelse og infrastruktur, samt en overordnet vurdering av fundamenteringsforhold i planområdet. Notatet gir også en oversikt over eksisterende grunnundersøkelser/geotekniske vurderinger i området.

Notatet er oppdatert i forbindelse med områderegulering Søberg Vest.

Det stilles krav i bestemmelsene til reguleringsplanen at grunnundersøkelser med geoteknisk vurdering skal gjennomføres i forbindelse med detaljprosjektering av ny gang-/sykkelveg med undergang under jernbanen. Grunnundersøkelser med avklaringer av eventuelle risikoreduserende tiltak skal være gjennomført før bygging av undergang under jernbanen igangsettes.

Statens vegvesen (SVV), datert 8. november 2017

SVV er sektormyndighet på trafikkisikkerhet, framkommelighet, sykkel og gange, kollektivtransport og med sektoransvar for statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Området mellom avkjørslene fra fv. 740 til Prestmovegen og Teiavegen er i dag utflytende, og regulert gang- og sykkelveg er ikke opparbeidet helt fram til avkjørselen til Prestmovegen. Gang- og sykkelveg må reguleres og opparbeides iht N100. Avkjørselen må strammes opp slik at den reguleres og opparbeides iht. håndbok N100. Det må også sikres tilfredsstillende sikt fra gang- og sykkelvegen til avkjørselen.

Eiendommene 91/19, 90/48, 90/36 og 90/31 må gis atkomst.

I forbindelse med omlegging av vegnett, atkomst og opparbeidelse av nye boligområder må det gis rekkefølgebestemmelser for å sikre en god og trygg trafikk situasjon for både kjøretøy og myke trafikanter. Før avkjørslene til Teiavegen kan stenges, må avkjørsel fra fv. 740 til Prestmovegen opparbeides iht. håndbok N100. Før det settes i gang arbeid med utbygging av nye boligområder, skal avkjørselen fra fv. 740 til Prestmovegen opparbeides iht. håndbok N100 veg- og gatenormaler. I begge disse to tilfellene må det også gis rekkefølgebestemmelse om at et sammenhengende gang- og sykkelvegnett langs fv. 740 skal være etablert.

Med hensyn til områdets nærhet til sentrum og at det er et godt tilrettelagt gang- og sykkeltilbud, må det ses på parkeringsbestemmelser for området og om det kan være grunnlag for å redusere bilbruken. Det bør likeledes vurderes om det er grunnlag for å bedre bestemmelsene med hensyn til tilrettelegging for sykkelparkering osv. avhengig av hvilken boligtypologi som planlegges. Dette må vurderes med utgangspunkt i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Planforslaget må gjøre rede for trygg skoleveg. Det må også gjøres rede for nærhet til kollektivtilbud og vurderes om kollektivholdeplasser i området kan flyttes for å bedre holdeplasser for flere.

Dersom det foreslås en endring av byggegrenser mot fv. 740 må dette gjøres rede for.

Planforslaget må sikre at det vil bli ivaretatt tilfredsstillende støyforhold for boliger og leke- og uteoppholdsarealer iht. retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen med tilhørende veileder.

Utforming av veganlegg og sidearealer må være i henhold til håndbok N100 Veg- og gatenormaler. Dersom det legges opp til fravik fra denne må dette klart fremgå av planbeskrivelsen.

Det gjøres oppmerksom på at SVV kan ha ytterligere merknader til planforslaget når det legges ut til offentlig ettersyn.

Manglende dokumentasjon på trafikkisikkerhet, at normaler er fulgt og at løsninger er vurdert iht. statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, kan medføre at SVV vil ha vilkår om egengodkjenning av planforslaget.

Kommentar:

Reguleringsplanen legger til rette for å kunne opparbeide gang-/sykkelveg langs fv. 740 helt frem til avkjørsel til Prestmovegen, samt oppstramming av avkjørsler og skille mellom kjøreveg, gang-/sykkelveg og annen veggrunn. Veglinjer er prosjektert iht håndbok N100.

Eiendommene gnr/bnr 90/48, 90/36 og 90/31 får sin atkomst fra forlengelsen av Prestmovegen. Gnr/bnr 90/19 forutsettes å få atkomst som i dag, Melhusvegen/fv. 740. Atkomst til disse eiendommene sikres gjennom rekkefølgebestemmelser i planforslaget. Atkomster markeres med avkjørselspil i plankartet. Avkjørsel fra fv. 740 til Prestmovegen må være opparbeidet, og et sammenhengende gang-/sykkelvegnett langs fv. 740 skal være etablert, før avkjørslene til Teiavegen stenges og før det settes i gang utbygging av nye boligområder.

Det er gitt egne reguleringsbestemmelser for BKS2 som regulerer maks. antall parkeringsplasser. Det tilrettelegges også for sykkelparkering innenfor BKS2. Parkering for bil og sykkel er vist på utomhusplan.

Byggegrense fra fv. 740 settes til 15 m.

Planforslaget redegjør for trygg skoleveg i eget trafikknotat vedlagt planforslaget, samt at det gis en oppsummering i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. I trafikknotatet er også dagens kollektivtilbud i området beskrevet. Trafikknotatet påpeker at man bare vil kunne oppnå bedre tilgang til kollektivtransport dersom avgangsfrekvensen økes. Å flytte holdeplassene anses ikke som et tiltak som gir bedre tilbud til flere, da avstand til holdeplass i dag er under 500 m og bussene har én avgang per time i hver retning utenom rushtiden.

Det er utarbeidet egen støyvurdering vedlagt planforslaget med forslag til støyavbøtende tiltak.

Utforming av veganlegg og sidearealer reguleres i planforslaget. Utforming må beskrives nærmere ved detaljprosjektering av tiltaket.

Tor Bjøru og Astrid Eggen (gnr/bnr 90/77), 8. november 2017

Viser til tidligere uttalelser ifm reguleringsplaner i samme område, herunder uttalelser av 02. nov. 2003, 09. januar 2006, 12. januar 2007 og 31. mars 2008. Brevene er vedlagt uttalelsen, og gjengis ikke her.

Atkomst

Deres eiendom, gnr/bnr 90/77, har tinglyst rett til atkomst sørover til fv. 740 (gamle E6) over eiendommen 90/13 – eier Bjørn Normann. Ved eventuell endring av vegsystemet i forbindelse med ny reguleringsplan, forutsetter de at deres rettigheter til atkomst fra fv. 740 opprettholdes uten tilleggskostnader for dem.

De gjør også oppmerksom på at deres eiendom er utvidet med 119 kvm mot øst og nord ved tinglyst målebrev av 09. nov. 2004. De viser også til referat fra informasjonsmøte for eksisterende beboere og naboer av 06. februar 2008, i forbindelse med en bebyggelsesplan det den gang ble arbeidet med, hvor det anmerkes at atkomstveg ser ut til å komme inn på deres eiendom. De har flere ganger tidligere til kommunen og andre potensielle utbyggere, presisert at det ikke er aktuelt for dem å avstå grunn til fremføring av en slik hovedatkomst. De forutsetter derfor at en eventuell detaljplan hensyntar en traséføring slik at ingen del blir liggende på deres eiendom.

Det påpekes også at de gjentatte ganger har presisert at det forutsettes at utbygging av en hovedveg for hele området mellom Prestmovegen og Teiavegen avstemmes slik at deres eiendom til enhver tid har kjøreatkomst. De mener det også bør stilles krav til eventuelle utbyggere om at hele vegen ferdigstilles med fast dekke før det blir gitt brukstillatelse for de nye boligene. De og deres naboer har vedlikeholdt vegen med fast dekke i mer enn tretti år.

Vann og avløp, samt fiberkabel

De viser videre til at deres eiendom også har tinglyst rett til at vann- og avløpsledninger kan legges og vedlikeholdes over eiendommen gnr/bnr 90/13, fra sin eiendom og fram til kommunalt ledningsnett. Nytt kommunalt ledningsnett ble lagt i området i 2008/09, og de koblet seg til på senhøsten 2009. Da de allerede er tilknyttet kommunalt ledningsnett forutsetter de at denne tilknytningen opprettholdes, og at utbygging på området ikke fører til at eventuelt vedlikehold av ledningen blir umulig. Alternativt mener de at en annen tilknytning til kommunalt nett ikke må føre til kostnader for dem. Dette mener de må belastes utbygger.

De gjør videre oppmerksom på at det nylig er lagt fiberkabel for internett i området, og denne vil nok også bli berørt av en eventuell utbygging.

Eventuell utbygging

De er også opptatt av å få en avklaring på hvem som er ansvarlig overfor eksisterende beboere, spesielt ift fremdrift av ny reguleringsplan, fremføring av veier, hensyn til eksisterende veg-, vann- og avløpsanlegg etc.

Kommentar:

Vegsystemet internt i boligfeltet vil endres som følge av reguleringsplanen. Ny atkomst vil være fra forlengelsen av Prestmovegen. Planforslaget legger opp til at det kun er eiendommen gnr/bnr 90/19 som har direkte atkomst fra fv. 740. Atkomster til eiendommene sikres gjennom rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanen, ref. kommentar til merknad fra Statens vegvesen.

Prosjektering av vertikal- og horisontalkurvatur iht håndbok N100 i forbindelse med forlengelse av Prestmovegen medfører at nederste høyre hjørne av eiendommen gnr/bnr 90/77 vil berøres noe. Dette er i tråd med gjeldende reguleringsplan, Søberg vest (planID 2007059). Deler av eiendommen vil måtte reguleres til annen veggrunn - grøntareal, da dette formålet ikke var tatt med i gjeldende reguleringsplan.

Det er et rekkefølgekrav i bestemmelsene at ingen nye boliger kan bebygges innenfor området Søberg Vest, før det er etablert planskilt kryssing med jernbanen, og avkjørsel fra fv. 740 til Teiavegen, planovergang med jernbanen og Teiavegen frem til kryss med Litjsandvegen er sanert. Eksisterende planovergang med jernbanen kan ikke stenges før Prestmovegen er forlenget nordover til Teiavegen, og et sammenhengende gang-/sykkelveg mellom Prestmovegen og ny undergang under jernbanen er etablert.

Eksisterende VA-ledninger må ivaretas ved utbygging av Prestmovegen og gang-/sykkelveg.

Planprosessen med utarbeidelse av reguleringsplan følger normal prosedyre i forhold til plan- og bygningsloven og veiledere til denne. Det vil være Melhus kommune, v/bygg og eiendom, som er byggherre ved oppfølging av tiltaket. Melhus kommune er planmyndighet, og vil stå for saksbehandling av planforslaget og sluttbehandling i Melhus kommunestyre. Sweco er plankonsulent, og har utarbeidet planforslaget på vegne av Melhus kommune v/bygg og eiendom.

Bane NOR, datert 13. november 2017

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og i Bane NORs tekniske regelverk. Det forventes at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Før planlagte nye boliger tas i bruk er det viktig at planskilt kryssing er etablert og at planovergangen er lagt ned. Videre må tiltak for å unngå ulovlig kryssing av jernbanen være gjennomført, jf. bestemmelsene om gjerde og støyskjerming i reguleringsplan for Søberg vest.

Det orienteres for ordens skyld om at Jernbanedirektoratet har jobbet med en utredning med alternative traseer for et fremtidig dobbeltspor mellom Støren og Trondheim. Dette kan berøre planområdet.

Når et planforslag legges ut til offentlig ettersyn, kan BN komme inn på flere forhold. Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. veileder) eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, bes det om at det tas kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

Kommentar:

Byggegrense settes til 20 meter fra jernbanesporets midtlinje, tilsvarende som for gjeldende reguleringsplan Søberg vest.

Det legges inn et rekkefølgekrav om planskilt kryssing, gjerde og støyskjerm før nye boliger i området kan tas i bruk.

Gang-/sykkelveg som i gjeldende reguleringsplan er regulert langs jernbanelinja, flyttes i dette planforslaget lengre inn på området ved at det etableres gang-/sykkelveg langs forlengelsen av Prestmovegen. Det anses mer sannsynlig at fotgjengere og syklistere vil ferdes langs forlengelsen av Prestmovegen enn langs en eventuell gang-/sykkelveg langs jernbanen. I tillegg bidrar en flytting av gang-/sykkelvegen, samt byggegrense mot jernbanen, til å sikre jernbanens muligheter for drift og vedlikehold (bl.a. snøbrøyting/lagring av snø langs jernbanen), samt jernbanens fremtidige utviklingsbehov (f.eks. et fremtidig dobbeltspor langs dagens jernbanetrasé).

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 20. november 2017

Landbruk og bygdeutvikling og Miljøvern

Området er i dag dyrka mark, og er også omkranset av større jordbruksarealer. For å sikre effektiv utnyttelse av dyrkamarka og for å redusere presset på omkringliggende arealer er det viktig at det fokuseres på høy utnyttelse av planområdet.

Fylkesmannen forutsetter at planområdet utnyttes i samsvar med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Fylkesmannen vurderer at i et så sentralt område nært Melhus sentrum må det legges til grunn en arealutnyttelse på minimum 3 boliger pr dekar. Det er viktig at det innarbeides minimumskrav til tetthet i bestemmelsene, eller at antall boenheter fremgår av plankartet. Dette for å sikre at utnyttelsen faktisk blir så god som ønsket.

Landbruk og bygdeutvikling

Fylkesmannen henstiller om at overskytende matjord primært brukes til jordbruksformål i nærområdet, og at det innarbeides krav om dette i reguleringsbestemmelsene. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskede arter, noe som må kontrolleres av lokal landbruksmyndighet.

Miljøvern

Støy

Området ligger langs jernbanen og er dermed støyutsatt. Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016) skal benyttes ved utarbeiding av arealplaner. For å sikre gode støyforhold for ny bebyggelse er det viktig at

støy legges som premiss for utbyggingen og at bygninger og romløsninger plasseres slik at støytfordringene minimaliseres.

I henhold til T-1442/2016 skal det gjennomføres støyberegninger for planområdet. Når planen sendes på høring må det foreligge dokumentasjon som viser at det kan oppnås tilfredsstillende støyforhold for støyfølsom bebyggelse, både innendørs og utendørs. Det må redegjøres for hvilke støyreducerende tiltak som er nødvendige å gjennomføre for å oppnå tilfredsstillende støyforhold i henhold til T-1442/2016. Herunder er det viktig å sikre at *alle nye boenheter får tilgang til stille side (støynivå under Lden 55 dB) og at uterom plasseres på stille side*. Dette må sikres gjennom bestemmelsene. Bestemmelsene må utformes slik at det klart fremgår hvilke støygrenser som gjelder for uterom og leiligheter.

Fylkesmannen ber om at det i planbeskrivelsen gjøres rede for de avbøtende tiltakene som velges for å sikre tilfredsstillende støyforhold. Det bør fokuseres på å sikre tilfredsstillende støyforhold gjennom å sikre en hel stille side og avbøtende tiltak som ikke reduserer bokvaliteten. Negative konsekvenser ved avbøtende tiltak bør derfor vurderes og veies opp mot øvrige forhold i og rundt planområdet.

Samfunnssikkerhet

Fylkesmannen forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med PBL § 4-3, og viser til DSB sin veileder «samfunnssikkerhet i arealplanlegging». Fylkesmannen vil påpeke at en ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyse ikke er å anse som en ROS-analyse. Det skal i tillegg til å vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, også vurderes hvordan fremtidige klimaendringer eventuelt vil påvirke tiltaket. Det vises i denne forbindelse til www.klimatilpasning.no.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Fylkesmannen påpeker videre at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til PBL § 4-3.

Sosial og helse

Miljøvern har vist til et viktig folkehelse tema som støy. I den videre planprosessen må de relevante folkehelse tema vurderes og ivaretas. Dette for å sikre de nye beboerne helsefremmende boforhold og livsbetingelser. Tema som bør vurderes er trafikksikkerhet, elektromagnetiske felt fra høyspentlinjer og tilgang til idrettsanlegg og sosiale møteplasser. Andre tema er også aktuelle og identifiseres best ut fra kunnskap om lokale forhold.

Barn og unge

Fylkesmannen minner om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessige areal for lekeområder for barn og unge, herunder areal for nærlekeplasser rettet mot de aller minste barna. Tilrettelegging bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene. Ved detaljregulering er det viktig å velge utelekeområder som er godt skjermet fra trafikk, støy og annen forurensning. For å sikre trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet vil også valg av gang- og sykkeltrasé være et viktig tema.

Universell utforming

Fylkesmannen og Sør-Trøndelag fylkeskommune har begge ansvar for å ivareta universell utforming i planleggingen. Det er nå inngått avtale med fylkeskommunen om at de ivaretar universell utforming i uttalelser til plansaker.

Videre arbeid

Fylkesmannen gjør oppmerksom på at dette er veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Fylkesmannen vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring. Det tas forbehold om at det ved offentlig ettersyn kan foreligge nye momenter som endrer forutsetningene for deres vurdering av planforslaget.

Sør-Trøndelag er pilot i en forsøksordning der Fylkesmannen skal samordne innsigelser fra statsetater, og der tidlig og god dialog er avgjørende. Det bes om at forespørsler om dialogmøter går via kommunen som planmyndighet, slik at de kan vurdere behovet for avklaringer.

Kommentar:

Det vil samlet sett bli noe mer tilbakeføring til landbruksformål enn det som er avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel (se Figur 3). Dette spesielt på grunn av plassering av gang-/sykkelveg med undergang under jernbanen, samt saneringer av Teiavegen og avkjørsel fra fv. 740, i forbindelse med nedleggelse av planovergang km 529,462 på jernbanen.

Det legges opp til en utnyttingsgrad på minimum 3 boliger pr. dekar. Det vises ellers til vurderinger i kap. 5.2.2 i planbeskrivelsen, vedrørende grad av utnytting.

Det tas inn en reguleringsbestemmelse om at «overskytende matjord primært skal brukes til jordbruksformål i nærområdet».

Det er utarbeidet en støyvurdering som er vedlagt planforslaget. Denne konkluderer med at det ikke er behov for støyvbøtende tiltak i forbindelse med utbygging på Midttun-

eiendommen, men den anbefaler at det etableres støyskjerm langs/vest for jernbanen nord for kryss mellom jernbane og vegbru (fv. 740).

Det er utarbeidet en ROS-analyse som er vedlagt planforslaget, beskrevet i planbeskrivelsen og anbefalte risikoreduserende tiltak er fulgt opp i reguleringsbestemmelsene.

2.3 Kommentarer fra etater/interessenter som ga innspill til detaljregulering Midttun (oppstartsvarsel 29.06.2017)

Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert 29.08.2017

Det er ikke kjent at det er registrert automatisk fredede kulturminner innen området. Selv om kulturminneregisteret er noe mangelfullt, vurderer STFK det til å være relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike.

De minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen.

De minner samtidig om § 1-1 i plan- og bygningsloven som sier at prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Når det gjelder trafikkforhold, viser de til Statens vegvesen.

Kommentar:

Innspillet tas til etterretning.

Aktsomhetsplikten er ivaretatt i bestemmelsene § 3.1.2.

Universell utforming er ivaretatt ved utforming av utomhusplan for Midttun-eiendommen. Gang-/sykkelveger er utformet iht gjeldende håndbøker, og veglinje for gangkulvert under jernbanen ivaretar krav til universell utforming.

Mattilsynet, datert 07.08.2017:

Mattilsynet har ikke registrert vannforsyningsystemer i området. Det kan likevel finnes private brønner. Mattilsynet er kjent med at det finnes offentlig vannforsyning i området.

Planfaglige råd:

Løsning for vannforsyning og avløp må beskrives i planen.

Tilkobling til eksisterende offentlig anlegg i området forutsetter at vannverket har forsyningskapasitet til nye abonnenter. Dette avklares med vannverkseier, Melhus kommune.

Eventuelle private brønner i området må kartlegges.

Nye bygg i planområdet må sikres tilfredsstillende løsning for sikring mot tilbakeslag.

Eventuell konflikt med tekniske installasjoner for drikkevannsforsyning og behov for omlegging av ledningsnett avklares med vannverkseier (f.eks. i byggeplan).

Implementere aktuelle punkter i «Nasjonale mål for vann og helse» i planarbeidet.

Ved eventuell flytting av jordmasser fra området må det sikres at dette ikke medfører fare for spredning av bl.a. floghavre.

Kommentar:

Det er utarbeidet en VA-plan for det planlagte tiltaket på Midttun-eiendommen og i forbindelse med planlagt gangkulvert under jernbanen.

Stikkledninger i området skal sammenkobles for å sikre at alle eiendommer får tilknytning fra kommunal vannledning (VL160) vest for eiendommen ved fremtidig nedlegging av kommunal vannledning (VL200) øst for eiendommen.

I følge grunnvannsdatabase (GRANADA) finnes det ett grunnvannsborehull i fjell innenfor planområdet, med formål vannforsyning. Dette ligger rett nordøst for planovergangen med jernbanen, km 529,462. Det er også registrert et grunnvannsborehull i fjell på den andre siden av fv. 740, ved Sandbakken, og to grunnvannsborehull i løsmasser i næringsområdet helt sør i Storsandvegen.

Bestemmelsen § 3.2 f) ivaretar hensynet til fare for spredning av floghavre.

Envina IKS, datert 28.07.2017

Envina er opptatt av at renovasjonsløsningen som velges passer inn i lokalmiljøet.

Atkomst og krav til kjørbare veg: Det skal være fri kjørebanebredde på minimum 3,5 meter, og fri høyde på 4,0 meter. Det må være god sikt, og det må være tilgjengelig og stor nok snuplass i tilknytning til siste abonnent langs vegen. Vegen må tåle lastebil i henhold til kjøretøyforskriftens kategori N3.

Plassering av avfallsløsning bør skje nærmest mulig offentlig veg slik at man slipper tungtransport inn på området. Ved tømning kan det oppstå faresituasjoner, og man må påregne støy.

En felles avfallsløsning for denne utbyggingen vil bli 2 stk. nedgravde containere. Avfallstyper blir rest og papir. Plastemballasje blir hentet i sekker sammen med papiret.

Plassering: Plasseringen bør bli mellom gamle E6 og bygget langs Prestmovegen. Midten på containere må ikke være over 5 meter fra vegkanten.

Det kan ikke være gangfelt mellom de nedgravde containerne og bilen. Fri høyde over avfallspunktet må være 9 meter. En egen standplass eller busslomme ved containerne er en stor fordel ved tømning. Da unngår man å måtte stenge utkjøringen ved tømning.

Envina viser for øvrig til forskrift for husholdningsavfall, Melhus, Klæbu og Midtre Gauldal kommuner, Sør-Trøndelag, §§ 10 og 11:

§ 10 Plassering av oppsamlingsenhetene

§ 11 Krav til kjørbar veg

Kommentar:

2 stk nedgravde containere er foreslått plassert ved Prestmovegen (se utomhusplan).

Krav iht. vegnormaler/-håndbøker gjør at det ikke lar seg gjøre å etablere snuplass direkte i tilknytning til boligområdet på Midttun. Godkjent snumulighet for renovasjonsbiler iht. vegnormal finnes enten i krysset Prestmovegen/Litjsandvegen eller i boligområdet nord for dette krysset.

2.4 Kommentarer til forhåndshøring av planforslag februar 2018

Statens vegvesen (SVV), datert 15.02.2018

GS-veg

Ber om at forslagsstiller tar en titt på utformingen av krysset ved Prestmovegen, slik at det sikres mulighet for utforming av trygg kryssing for gs-veg. Kan vurdere å trekke denne lenger inn i krysset, men ser at det fort kommer i konflikt med opparbeidet parkering for naboer og dyrkamarka lenger sør.

De mener videre det ser ut til at det er en dobbel hensynssone i krysset, og at det ser ut som to sett med siktlinjer.

Kollektivholdeplass

Det orienteres om at det foreligger et forprosjekt for bussholdeplass i planområdet, rett nord for Prestmovegen-krysset der det er regulert inn gang- og sykkelveg. Forprosjektet har imidlertid tatt utgangspunkt i tidligere situasjon i nærområdet, hvor bl.a.

Prestmovegen ikke var opparbeidet og planer for kollektivholdeplass bør justeres deretter. Tiltaket er spilt inn som prosjekt til handlingsprogrammet i Miljøpakken for å få midler til bygging. Det er foreløpig ikke avsatt midler, men intensjonen er at det skal etableres holdeplasser nærmere bebyggelsen.

Det vil komme en god del boliger her, og busstilbudet bør ligge nært boligbebyggelsen for å være attraktivt. Siden arealet for sørgående bussholdeplass (Søberg tunet) nå foreslås bortregulert, ser SVV et behov for å legge til rette for at det kan etableres et holdeplasstilbud med kantstopp lenger sør, rett etter krysset for Prestmovegen. Dette vil gi god tilgjengelighet fra gs-vegen som kommer ut fra Prestmovegen. En ser at det i denne sammenhengen vil være hensiktsmessig å flytte gangfelt fra sørligere holdeplass nordover til Prestmovegen-krysset. Gangfeltet skal ikke reguleres, men det må være tilstrekkelig areal til opparbeidelse. Med etablering av belysning i kryssområdet og ved gangfeltet, vil dette bli en vesentlig forbedring av trafikksikkerhetssituasjonen i området. Det anbefales derfor at planområdet utvides noe sørover for å få plass til bussholdeplass som kantstopp. Dette kan også legge grunnlag for redusert fartsgrenser forbi planområdet, hvor det per i dag er fartsgrense 60 km/t.

Parkeringsplass SPP

Det anbefales at parkeringsformålet reduseres mot fylkesvegen, slik at det kan legges langs en tenkt forlengelse av byggegrensen som er satt for BKS2. SVV ønsker videre at arealer som skal benyttes til parkeringsplass holdes i sin helhet utenfor byggegrensen til veggen. Deler av parkeringsarealet ser også ut til å ligge innenfor sikkerhetssonen til gs-vegen, noe som kan være trafikkfarlig for syklister. Dersom parkeringsarealet ligger for nært veggen, innenfor byggegrensen, må man også påregne at arealet i framtiden kan måtte brukes i forbindelse med utvidelsesbehov e.l. på veganlegget. Dette vil føre til at bebyggelsen mister sin parkeringskapasitet. Dette kan bli vanskelig å erstatte i et område som fortettes. SVV viser til at de ikke har sett illustrasjonsplanen for tomta, og ser at denne kan påvirke parkeringskapasiteten noe. Dette må tas i betraktning ved reduksjon av parkeringsarealet.

Kommentar

Angående sikt fra gang-/sykkelvegen, så er det i plankartet til reguleringsplanen lagt inn en hensynssone og to frisiktlinjer, en linje til fylkesvegen og en til g/s-vegen langs Melhusvegen. Denne viser at det er tilstrekkelig frisikt til g/s-vegen.

Trafikknotatet vedlagt planforslaget konkluderer med at det viktigste tiltaket for å øke kollektivtilbudet i området, er å øke avgangsfrekvensen. Å flytte holdeplassene anses ikke som et tiltak som vil gi et bedre tilbud til flere.

Gjeldende reguleringsplan for bussholdeplass langs fv. 740 Søberg tunet (se Figur 6) ble vedtatt høsten 2013 og er dermed en forholdsvis ny plan. Tiltakene i denne reguleringsplanen er ikke gjennomført. Vi anbefaler at spørsmålet om flytting av kollektivholdeplass avklares i en egen planprosess, samtidig som det er viktig at områderegulering Søberg Vest ikke begrenser mulighetene for en eventuell bussholdeplass rett sør for krysset mellom fv. 740 og Prestmovegen.

Dersom all parkering skal legges innenfor byggegrensen til Melhusvegen (fv. 740) mister en to parkeringsplasser slik det er tegnet nå (se Figur 2). Parkeringsplassen ligger innenfor byggegrensen til fylkesvegen, men utenfor frisiktsonen. Avveininger i forhold til krav til parkeringskapasitet, norm for leke- og uteoppholdsarealer og arealbegrensninger på tomta, gjør at det vurderes som lite hensiktsmessig å omprosjektere/flytte på parkeringsplassen.



Figur 2: Skisse som viser hvor mye av parkeringsarealet som ligger utenfor byggegrensen, ved en eventuell forlengelse av byggegrensen mot sør (blå linje).

Bane NOR (BN), telefonsamtale 16.02.2018

Kommentar:

Et planforslag er sendt på forhåndshøring til Bane NOR 08.02.2017. Per 22.02 har det ikke kommet noen skriftlig tilbakemelding.

Saksbehandler i Bane NOR har imidlertid i telefonsamtale fortalt at de har videresendt spørsmål til Jernbanedirektoratet 16.02 om hvorvidt forslaget om 20 meter byggegrense fra jernbanesporets midtlinje til nærmeste bebyggelse kan aksepteres. Alternativt om jernbaneloven § 10 med krav om 30 m byggegrense skal legges til grunn. Dette spørsmålet må avklares før et planforslag legges ut til offentlig ettersyn.

3 OVERORDNEDE FØRINGER

3.1 Statlige planretningslinjer og føringer

Statlige planretningslinjer (SPR) for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

SPR for barn og unge i planleggingen (1995)

Retningslinjene er en oppfølging av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Rundskriv T-2/08, Om barn og planlegging

Regjeringen ønsker at Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal håndheves strengere og mener at i de tilfeller det er interessekonflikter bør barns behov for aktivitetsfremmende arealer veie tyngre enn de hittil har gjort.

Dette rundskrivet presiserer kommunens ansvar for at all plan- og byggesaksbehandling ivaretar hensynet til barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og nærmiljø. Det er kommunens ansvar uavhengig av hvem som initierer og utfører planleggingen.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442

Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som f.eks. veganlegg, næringsvirksomhet og skytebaner. For innendørs støy gjelder kravene i byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

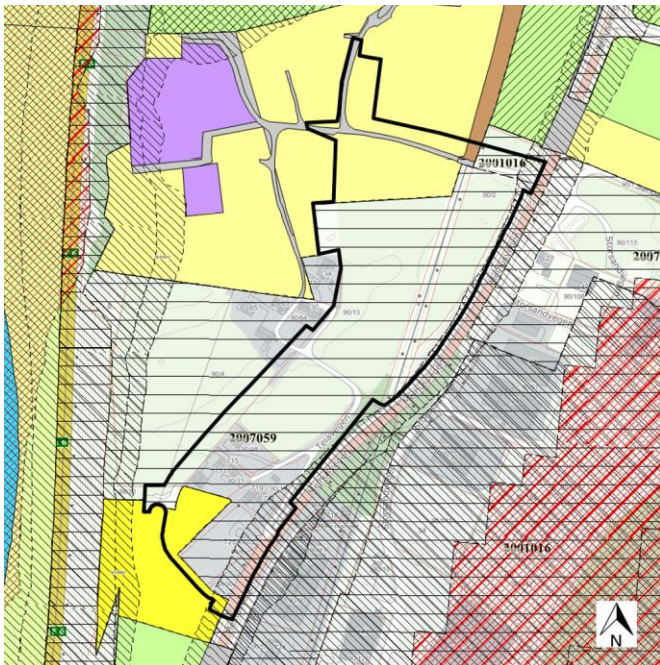
Denne retningslinjen skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Vesentlige avvik kan gi grunnlag for innsigelse til planen fra statlige myndigheter, bl.a. Fylkesmannen.

Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520

Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Retningslinjen er statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunens arealplanlegging. Retningslinjen har ikke status som en statlig planretningslinje etter plan- og bygningsloven § 6-2.

Anbefalingene i retningslinjen er veiledende, men vesentlige avvik fra anbefalingene kan imidlertid gi grunnlag for innsigelse til planen fra offentlige myndigheter, bl.a. Fylkesmannen.

3.2 Kommuneplanens arealdel



Figur 3: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Planavgrensning til oppstartsvarsel for områderegulering Søberg Vest er lagt på som illustrasjon. Kilde: Planinnsyn, Melhus kommune.

I kommuneplanens arealdel 2013-2025 inngår det meste av arealet i et område som er markert som videreføring av gjeldende plan (plan ID 2007059 og plan ID 2001016). Se Figur 3. Areal i nord vises som eksisterende boligformål. Et mindre areal i sørvest er markert som eksisterende boligformål, da boligfeltet er regulert tidligere (plan ID 2010003) og boligene allerede oppført.

Det er et rekkefølgekrav om planskilt kryssing av jernbanen før areal avsatt til boliger i kommuneplanens arealdel (BNM2) kan tas i bruk.

For Søberg kreves det en boligtetthet på minimum 3 boliger pr. daa.

Kommuneplanen har ellers bestemmelser for bl.a. innhold i utbyggingsavtaler, krav til vurdering av helsemessige konsekvenser av planforslag, parkeringsbehov osv.

Fylkesveg 740 inngår i hensynssone infrastruktur.

3.3 Kommunale vedtekter og retningslinjer

Norm for leke- og uteoppholdsareal (datert 03.02.2015)

For å sikre fortetting med tilstrekkelig bokvalitet og sikre befolkningens helse og trivsel, skal det i plan- og utbyggingssaker med nye boliger avsettes gode uteoppholdsareal på egen grunn. Arealene skal ha en utforming som gjør arealet egnet til lek, opphold, sosialt samvær og rekreasjon. Arealene bør kunne brukes av ulike aldersgrupper og gi mulighet for samhandling mellom barn, unge, voksne og eldre, uavhengig av funksjonsevne.

Det er i Melhus kommune hjemlet i kommuneplanens arealdel (bestemmelse 1.7.2) krav om uteområdeplan ved regulering. Normen utdyper vedtatte bestemmelser i kommuneplanens arealdel om uteområde for lek og opphold. Kravene er utdyping og konkretisering av de mer generelle kravene i plan- og bygningsloven og i byggt teknisk forskrift. Det vises særlig til § 8.4 i byggt teknisk forskrift. Det vises også til forskriftens § 8.2 med krav til universell utforming av visse typer uteoppholdsareal. Kravene til uterom skal legges til grunn ved utarbeiding av alle reguleringsplaner med nye boliger i hele kommunen. De skal også legges til grunn ved behandling av tomtedelingssaker, bruksendringer og byggesaker med nye boliger.

Kommunal vegnorm (vedtatt 20.10.2016)

Normen gjelder for alle veganlegg som bygges, både i kommunal og privat regi. Retningslinjene gjelder også ved rehabilitering/omlegging. Opparbeidelsen kan enten skje i kommunal regi eller i privat regi med hjemmel i Plan- og bygningsloven, Vegloven eller etter godkjent reguleringsplan.

Kommunal veglysnorm (vedtatt 24.02.2015)

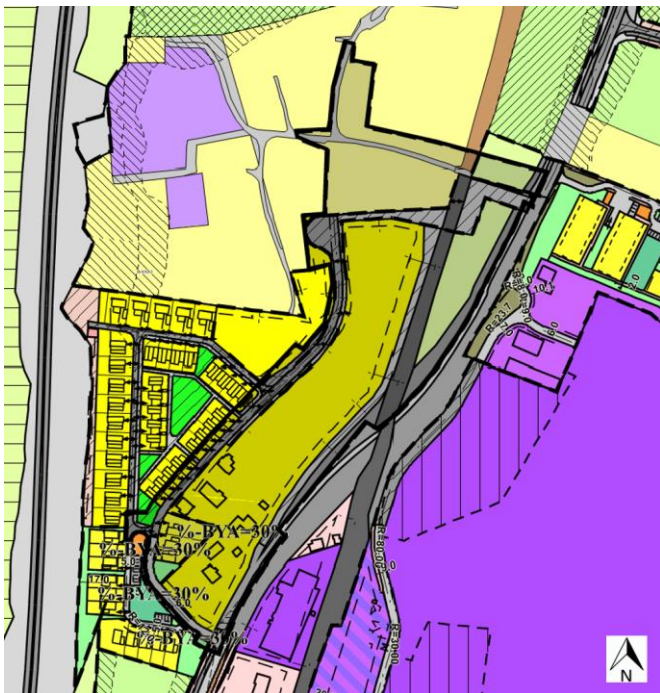
Veglysnormen skal være retningsgivende for alle som planlegger og utfører arbeid på eksisterende veglysanlegg tilhørende Melhus kommune samt ved planlegging, godkjenning og utførelse av nyanlegg som kan overtas av kommunen for videre drift og vedlikehold. Normen gjelder også felles private veglysanlegg som kan overtas av kommunen.

Normen skal sikre veglysanlegg med god kvalitet på materiell og utførelse, slik at anleggene blir driftssikre.

3.4 Gjeldende regulerings situasjon

Det meste av planområdet for Søberg Vest er i hovedsak regulert til bolig i gjeldende reguleringsplan (2007059). Dette gjelder også eiendommen Midttun, gnr/bnr 88/6, som ligger innenfor område B1 boligformål i gjeldende reguleringsplan, se Figur 4 og Figur 5.

Det er et rekkefølgekrav i bestemmelsene til denne planen at det skal foreligge bebyggelsesplan før søknad om byggetillatelse kan behandles. Der det i gamle reguleringsplaner er stilt krav om bebyggelsesplan, vil dette kravet i dag innebære at det må utarbeides detaljregulering etter plan- og bygningsloven av 2008. En utbygging av Middtun-eiendommen kan f.eks. ikke settes i gang før den er hjemlet i en vedtatt detaljreguleringsplan.



Figur 4: Gjeldende regulerings situasjon i området. Planavgrensning til oppstartsvarsel for områderegulering Søberg Vest er lagt på som illustrasjon. Kilde: Planinnsyn, Melhus kommune.

Planskilt kryssing av jernbanen er regulert i planens nordøstre del.

Det er et rekkefølgekrav i bestemmelsene punkt 7.1.1 at det skal være etablert planskilt kryssing av jernbanen før det kan bygges flere boliger på Søberg vest for jernbanen. Det er iht samme bestemmelse krav om at det etableres et 1,8 m høyt gjerde i reguleringsgrensa langs planlagt gang- og sykkelveg fra jernbanetraseen til gnr/bnr 90/52. Iht bestemmelse 7.1.5 skal det bygges støyskjerm mot jernbanen som følger de retningslinjer som støyvurderingen av området angir. Støyskjermen kan fungere som sikringsgjerde, dersom den legges mot jernbanens tomtgrense.

Selv om gjeldende reguleringsplan har lagt til rette for å etablere planskilt kryssing med jernbanen, er det ikke regulert for sammenkobling av Prestmovegen og Teiavegen, og det er ikke regulert for sanering av planovergangen med jernbanen, km 529,462, og for sanering av Teiavegen mellom fv. 740 og krysset med Litjsandvegen.

I reguleringsplan Søberg vest (plan ID 2007059) er det videre vist en nettstasjon helt sør i området, og en høyspentkabel er vist i sørøstre hjørne av Middtun-tomta, se Figur 5.

Reguleringsplan Søberg vest regulerer også gamle E6/fv. 740 (Melhusvegen), gang-/sykkelveg langs fylkesvegen, et industriområde, kombinerte formål bolig/industri, og jernbanelinjen øst for planområdet.

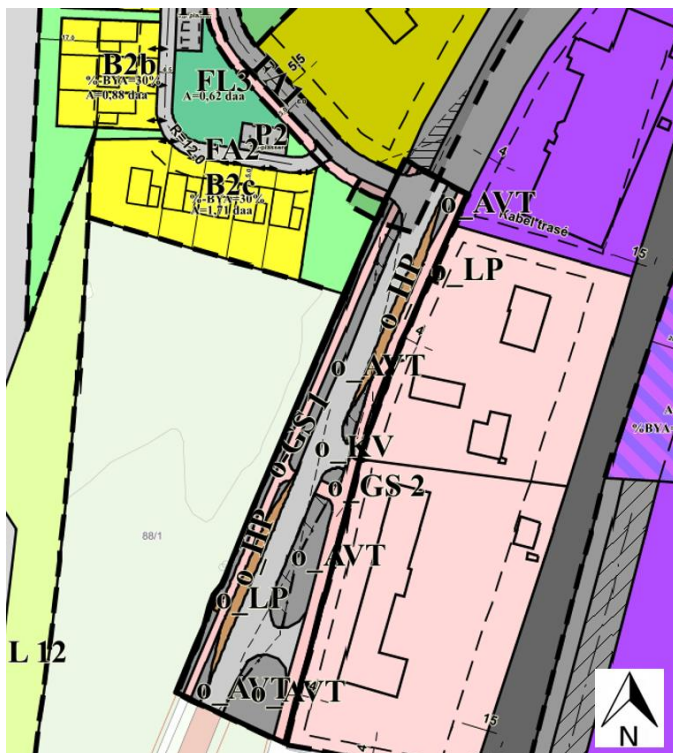
Byggegrense mot jernbanelinjens spormidte er i gjeldende reguleringsplan (plan ID 2007059) satt til 20 m, og for fv. 740 (langs Middtun-eiendommen) er byggegrensen ca. 15 m på det nærmeste.

Detaljplan for del av felt B1 og B2, gnr. 88 bnr. 1, vedtatt 16.10.2012, er en detaljregulering for det sørvestre hjørnet av reguleringsplan Søberg vest. Planen viser et område regulert til boligformål der det ble tilrettelagt for totalt 14 nye boligenheter. Dette var en reduksjon på 3 boenheter fra reguleringsplanen i 2007, grunnet føringer fra Jernbaneverket gitt i dispensasjon av 11.11.2009, som la begrensninger på hvor mange boliger som kunne tillates oppført før bygging av kulvert under jernbanen.



Figur 5: Venstre: Detaljregulering for del av felt B1 og B2, Søberg vest, gnr 88 bnr 1 (plan ID 2010003). Høyre: Reguleringsplan Søberg vest (plan ID 2007059). Kilde: Planinnsyn, Melhus kommune.

Reguleringsplan for bussholdeplass fv. 740 Søberg tnet, vedtatt 17.09.2013, hadde som formål å vise løsninger og oppgradere eksisterende holdeplasser til universell utforming. Dette medførte bl.a. en forlengelse av eksisterende holdeplasser, samt en utvidelse av fortau og venteareal med leskur. Tiltaket er ikke gjennomført.



Figur 6: Detaljregulering bussholdeplass fv. 740 Søbergtunet, vedtatt 17.09.2013. Kilde: Planinnsyn, Melhus kommune.

4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

4.1 Dagens situasjon

Planområdet ligger på Søberg, vest for fv. 740 og jernbanen og øst for E6, ca. 2 km sør for Melhus sentrum.

Området består for det meste av jordbruksarealer/dyrka mark.

Eiendommen Middtun, gnr/bnr 88/6, ligger i sørdelen av planområdet, i et eksisterende boområde. På eiendommen sto det tidligere et småbruk, men dette bygget er revet og eiendommen er nå ubebygd.

Nord for planområdet ligger et boligområde langs Litjsandvegen og Teiavegen. I nordvest ligger et eksisterende industriområde, Teigen, hvor bl.a. bedriften Jernbetong holder til.

Sørvestdelen av planområdet ble bygd ut etter godkjent reguleringsplan fra 2012 (plan ID 2010003).

Fv. 740 (Melhusvegen) mellom Jaktøya og Skjerdingsstad, og jernbanen (Dovrebanen) mellom Oslo og Trondheim går forbi planområdet.

Fv. 740 (Melhusvegen) og gang-/sykkelveg krysser jernbanen i bru øst for planområdet. Det er sammenhengende gang-/sykkelveg langs fv. 740 mot Melhus sentrum.

Atkomst til boliger langs Litjsandvegen og næringsområdet ved Teigen skjer i dag fra avkjørsel til fv. 740, planovergang med jernbanen km 529,462 og Teiavegen.

Teiavegen er også navnet på vegen som går gjennom boligområdet vest for og over gnr/bnr 90/13 (se Figur 7 bilde 2) og ned til avkjørsel fra fv. 740 til gnr/bnr 90/19.



Figur 7: Noen bilder fra planområdet. 1: Fra Teiavegen i retning sørøver der ny vegtrasé planlegges. 2: Teiavegen som krysser jordet ca. midt på planområdet. 3: Planovergang med jernbanen sett fra avkjørsel fv. 740. 4: Eiendommen Midttun, sett fra Prestmovegen/avkjørsel fv. 740.

4.2 Landskap og vegetasjon

Planområdet er et relativt flatt område med liten landskapsmessig variasjon. De områder som ikke er bebygde, er i hovedsak fulldyrka jordbruksareal.

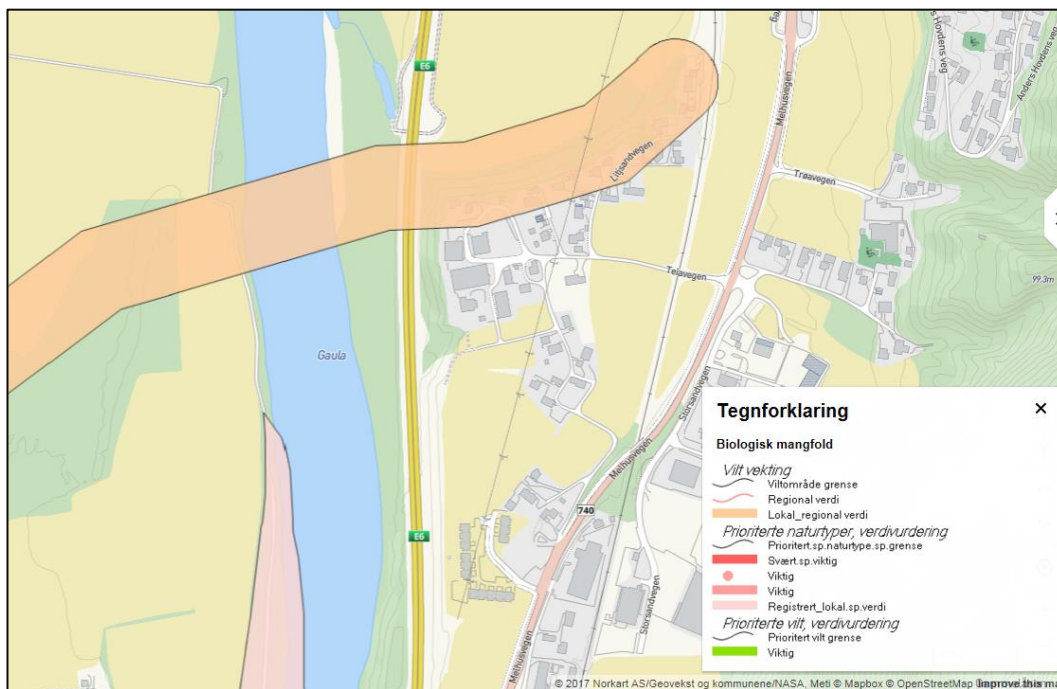
De mest sentrale elementene er henholdsvis Melhusvegen, E6 og jernbane som deler landskapet i øst-vest, og det langsgående elveløpet av Gaula. Områder langs elva Gaula er lite opparbeidet og er avskåret av E6. Vassfjellet avgrenser området i øst.

4.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert verneverdige kulturminner innenfor planområdet.

4.4 Naturmiljø

Det er ikke gjennomført naturfaglig befaring i tiltaksområdet i forbindelse med utarbeidelse av områderegulering Søberg Vest. Offentlige databaser er imidlertid gjennomgått for å innhente informasjon om biologisk mangfold, slik som viktige arter og naturtyper. Planområdet er for det meste dekket av landbruksarealer og boliger. Dette gjør at sannsynligheten for at det finnes viktige naturområder i planområdet er liten. Det er ingen viktige naturtyper eller svarteliste-/rødlistearter registrert i området (jf. naturbase og artskart). Tiltaket berører ikke vassdrag. Rett nord for planområdet går et lokalt/regionalt vilttrekk. Dette går gjennom skogen i øst-vest retning (Figur 8).



Figur 8: Viltområde med lokal/regional verdi ligger nord for planområdet.

Langs fv. 740 er det utført kartlegging av fremmede plantearter i regi av Statens vegvesen sommeren 2017, men det er ingen registreringer på denne vegen innenfor planområdet. Det er likevel en risiko for at det finnes fremmede, skadelige plantearter i planområdet.

4.5 Eiendomsforhold

Eiendommen berøres ikke av usikre grenser, og det er dermed ikke behov for oppmålingsforretning før arbeidet igangsettes.

4.6 Trafikkforhold

Langs fv. 740 Melhusvegen er det sammenhengende gang-/sykkelveg langs nesten hele planområdet. Der hvor gang-/sykkelvegen går tett inntil Melhusvegen, er det satt opp autovern for å beskytte myke trafikanter.

Vegene innenfor planområdet er asfalterte og anlagt uten fortau. Planovergangen nord i planområdet, km 529,462, forutsettes sanert i forbindelse med det planlagte tiltaket.

Eiendommen Midttun har atkomst til fylkesveg 740 via Prestmovegen. Sør for planområdet ligger det en bussholdeplass, Søbergtnet, med 5 minutter kjøretid til Melhus sentrum. Årsdøgntrafikk på fylkesvegen er ifølge vegkartet til Statens vegvesen på 700.

Fra planområdet til Melhus sentrum tar det ca. 40 min. å gå, og ca. 15 min. med sykkel.

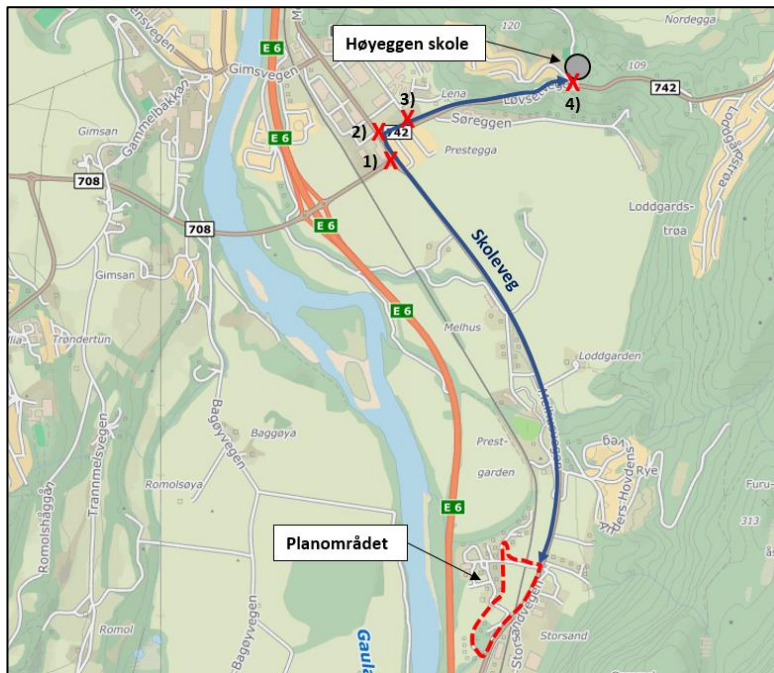
4.7 Barns interesser

Innenfor planområdet er det få aktiviteter for barn. Området har noe vegetasjon og er derfor areal barn kan finne på å benytte til lek. Tilgrensende boligområde har opparbeidet lekeplass med huske, lekehus og sandkasse. 800 meter lengre sør, i tilknytning til et eksisterende boligfelt er det en lekeplass, men det er usikkert hvor godt tilrettelagt denne er for lek og om den brukes mye.

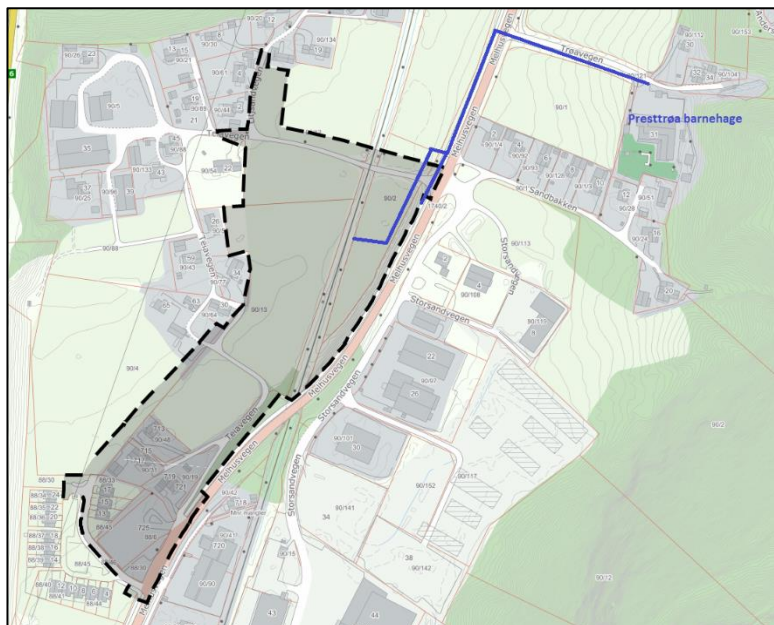
4.8 Sosial infrastruktur

Skolene i området har tilstrekkelig kapasitet i dag, men forventes å få noen kapasitetsutfordringer i årene som kommer (IKAP, 2017: Befolkningsprognoser, utvalgte resultater for Melhus). Planområdet ligger i opptaksområdet til Høyeggen skole som ligger på Løvset, ca. 3,3 kilometer nord-øst (Figur 9). Skolen har elever fra 1.-7. klasse og har 323 elever og over 40 ansatte.

Nordøst for planområdet ligger Presttrøa barnehage som ble bygd i 2009. Denne ligger 700 meter fra Midttun-eiendommen (Figur 10).



Figur 9: Skolevegen mellom planområdet og Høyeggen skole, samt nødvendige kryssingspunkter. Kartgrunnlag: kart.finn.no.



Figur 10: Atkomstveger mellom Søberg Vest (gangkultvert) og Presttrøa barnehage. Kartgrunnlag: kart.finn.no.

4.9 Universell tilgjengelighet

Det er i dag ikke tilrettelagt for universell tilgjengelighet i planområdet. Utearealer, parkeringsarealer, gangveg og undergang skal ha stigningsforhold, materialbruk og valg av vegetasjon slik at arealene i så stor grad som mulig kan brukes av hele befolkningen.

4.10 Teknisk infrastruktur

Det ligger i dag en kommunal VA-trasé parallelt og nord for planlagt gang-/sykkelveg, bestående av vannledning (VL160), spillvannledning (SP200), overvannsledning (OV200) og trykkspillvannsledning (SPP250). Det ligger også en vannledning (VL200) langs vestsiden av jernbanen.

Lengst sør i planområdet ligger en bekk i rør. Det ligger i dag kumgruppe med vannkum, spillvannskum og overvannskum ved kryssing av fylkesveg 740, Melhusvegen og Prestmovegen sør for eiendommen Midttun.

4.11 Topografi og grunnforhold

Planområdet består for det meste av dyrket mark. Terrenget er flatt, og ligger mellom kote +26 og +30.

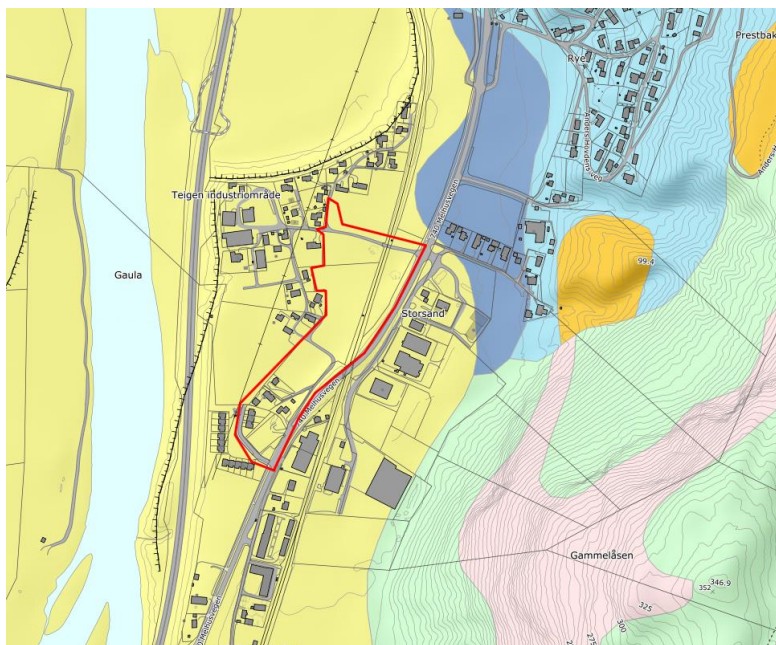
Vest for området går en skråning med gjennomsnittlig helning 1:2 ned mot E6, deretter en ny skråning ned mot elva Gaula. Helt sør i området er det ca. 50 meter til skråning mot E6, mens det lengre nord i området er ca. 500 meter til skråning. Omtrent 200 meter øst for Melhusvegen skråer terrenget oppover mot Gammelåsen.

NGU sitt løsmassekart over området (se Figur 11) viser at eiendommen domineres av elveavsetninger i øvre lag, eiendommen er indikert med rød sirkel. Grunnundersøkelser utført i nærheten av planområdet bekrefter det kvartærgeologiske kartet og viser vesentlige sand- og grusmasser i øverste lag, og noe mer finkornete masser i dybden. Det er påvist ubetydelige mengder leire i prøvetakingene i området (prøver i dybde inntil 4-10 meter). Sonderinger videre til 20-30 m dybde tyder på lignende forhold, men det kan antas økt innhold av silt og leire med dybden. Det er påvist leire i borepunktene for «Industriområde Søberg» og «barnehage og boligfelt Rye». Det er ikke påvist kvikk eller sensitiv leire i noen av borepunktene.

Det er ikke utført grunnundersøkelser som viser dybde til berg i området.

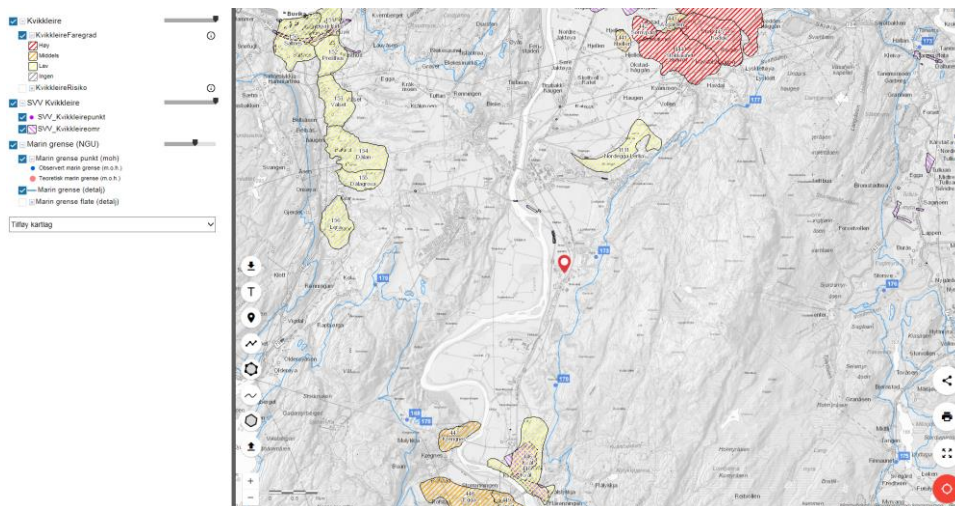
Det er ikke utført grunnvannsundersøkelser i forbindelse med tiltaket. I følge informasjon fra NVE er grunnvannet i Melhus kommune generelt veldig påvirket av vannstanden i Gaula, da det er mye permeable masser i området. For det aktuelle området er høydeforskjellen mellom Gaula og terrenget i overkant av 20 meter. Det antas derfor at vannstanden i Gaula ikke har veldig stor påvirkning på grunnvannet. Det er derimot nærliggende å koble avrenning fra nedbør og Gammelåsen som store påvirkningskilder. Påvirkningen fra avrenning og nedtrengning er ikke kvantifisert.

Det vises for øvrig til vedlagte geotekniske vurdering.



Figur 11: Løsmassekart. Planavgrensning i forbindelse med varsel om oppstart er markert med rødt. Kilde: NGUs kartinnsyn.

Det er ikke påvist sprøbruddmateriale i området og dermed finnes ingen kartlagte kvikkleiresoner i nærheten av planområdet ifølge data fra skrednett (nve.no). Figur 12 viser utsnitt av kart med kvikkleiresoner og marin grense rundt området.



Figur 12: Kart med kvikkleiresoner og marin grense. Rød markør viser planområdets lokalisering. Kilde: nve.no.

4.12 Radon

I følge nasjonalt aktsomhetskart for radon (miljostatus.no/kart) er radonfaren i området klassifisert som moderat til lav².

Dersom en ønsker sikker kunnskap om radon i en bygning, må det gjennomføres en måling. Radon i inneluft avhenger ikke bare av geologiske forhold, men også av bygningens konstruksjon og drift, samt kvaliteten av radonforebyggende tiltak.

² Nasjonalt aktsomhetskart for radon viser hvilke områder i Norge som kan være mer radonutsatt enn andre. Kartet er basert på inneluftmålinger av radon og på kunnskap om geologiske forhold.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 Reguleringsformål

I henhold til plan- og bygningsloven § 12 er området regulert til følgende formål, hensynssoner og bestemmelsesområder med feltangivelse som vist i plankartet.

- Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr.1)
 - Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse (BFS)
 - Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse (BKS)
 - Lekeplass (BLK)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr.2)
 - Kjørveg (SKV)
 - Gang-/sykkelveg (SGS)
 - Annen veggrunn – grøntareal (SVG)
 - Trasé for jernbane (STJ)
 - Parkeringsplasser (SPP)
- Grønnstruktur (§ 12-5 nr.3)
 - Grønnstruktur (G)
 - Friområde (GF)
- Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (§ 12-5 nr.5)
 - Landbruksformål (LL)
- Hensynssoner (§ 12-6)
 - Sikringsone – Frisikt (H140)
 - Andre støysoner (H290)
- Bestemmelsesområder (§ 12-7)
 - Anlegg- og riggområde (MA)

5.2 Hovedtrekkene i planen

Planen omfatter tilrettelegging for etablering av gang-/sykkelveg og planskilt kryssing av jernbanen for syklister og fotgjengere, boliger på eiendommene gnr/bnr 88/6 (Midttun) og 88/30, og forlengelse av kjørveg med gang-/sykkelveg fra Prestmovegen til Teiavegen.

5.2.1 Utbygging på Midttun-eiendommen, gnr/bnr 88/6

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av konsentrert småhusbebyggelse på gnr/bnr 88/6. Melhus kommune v/Bygg og Eiendom ønsker å oppføre 2 leilighetsbygg med totalt 18 boenheter på eiendommen. Det vil bli etablert ett bygg med 12 boenheter (6 i hver etasje) og ett med 6 boenheter (3 i hver etasje).

Det reguleres til boligformål (konsentrert småhusbebyggelse), med areal til parkering og leke- og uteoppholdsarealer.

Eiendommen ligger mellom fylkesveg 740, Melhusvegen, og E6. Fra senterlinje fylkesveg vil det være 17,5 meter til det nærmeste bygget. Mellom veg og bygg vil det etableres grøntareal og gang- og sykkelveg. Mellom nybygg og eksisterende bebyggelse i vest vil det på det nærmeste være 9 meter.

Det tilrettelegges for parkering for sykkel og bil på eiendommen. Nært innkjøringen legges det opp til nedgravde avfallscontainere. Det etableres frittstående sportsboder til hver boenhet innenfor tomten. Det tilrettelegges også for 372 m² lekeareal. Dette er godt plassert sentralt på tomten, samt ved sykkelparkering. Se Figur 13 samt vedlagte utomhusplan for flere detaljer.

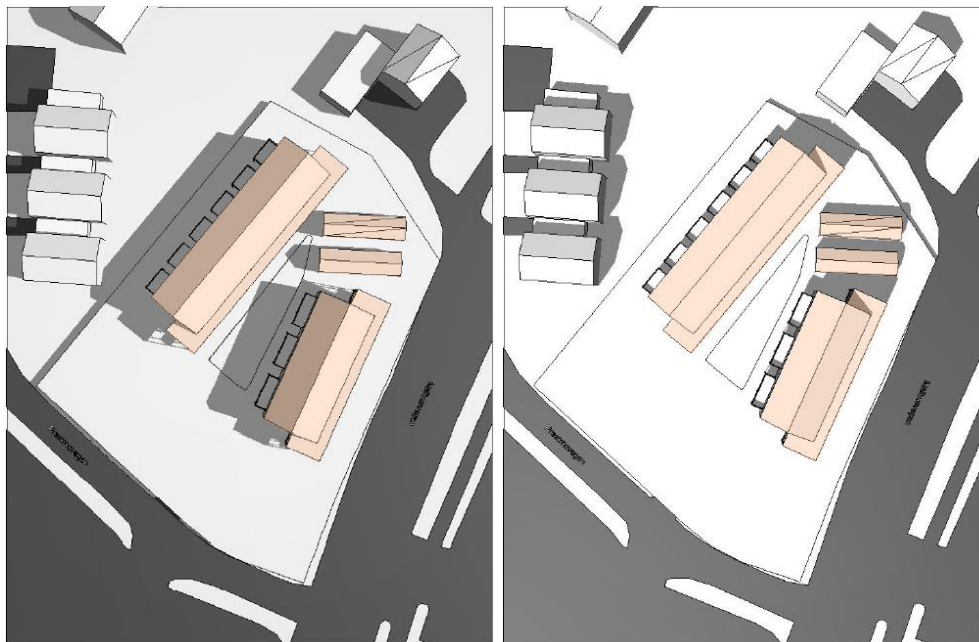


Figur 13: Utsnitt utomhusplan for Midttun-eiendommen. Tidligere planavgrensning i forbindelse med oppstart av detaljreguleringsplan er markert i blått. Nedskalert og ikke i målestokk. Nord er opp på tegningen.

Bebyggelsens plassering

Det er foreslått to leilighetsbygg, der hvert bygg går over 2 plan med inngangsparti orientert mot øst.

Det er gode sol- og lysforhold for bebyggelsen og uteplasser. Se Figur 14, samt eget vedlegg med lys-/skyggediagram.



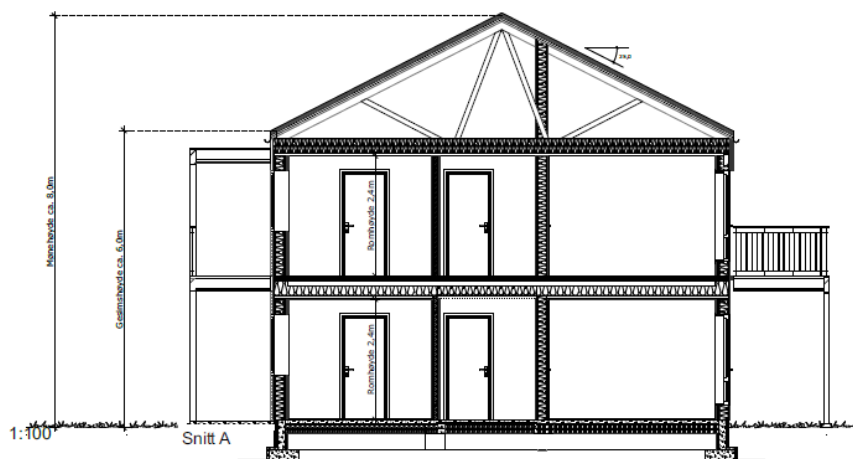
23. juni kl. 0900

23. juni kl. 1500

Figur 14: Utdrag av lys-/skyggediagram for to utvalgte tidspunkt midt på sommeren. Kilde: HUS Arkitekter AS, 08.09.2017.

Bebyggelsens høyde

Det tillates bebyggelse på Midttun-eiendommen (BKS2) med en gesimshøyde på 6 meter og mønehøyde 8 meter. Se Figur 15 for detaljert tegning.



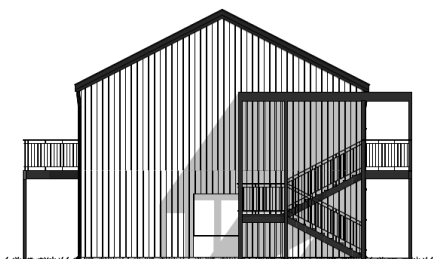
Figur 15: Illustrasjonstegning høyde på bygg. Kilde: Norgeshus Gauldal bygg.



Figur 16: Illustrasjon fasade med inngangsparti: bygg med 6 leiligheter. Kilde: Norgeshus Gaudal bygg.




Figur 17: Illustrasjon side med utgang til terrasse. Bygg med 12 leiligheter. Kilde: Norgeshus Gaudal bygg.



Figur 18: Illustrasjon bygg sett fra siden. Kilde: Norgeshus Gaudal bygg.


5.2.2 Grad av utnyttning

Bygg 1 med 12 leiligheter beliggende vest på Midttun-eiendommen (BKS2), vil få grad av utnyttning som vist i Figur 19.

Oppvarmet BRA: 549,8m ²	BYA: 432,6m ²	VOLUM: 1320m ³	ENERGIMERKE 
BRA K01 + U01 + H01 + H02 + LOFT: 274,9+274,9m ²		BRA TOTALT: 549,8m ²	

Figur 19: Grad av utnyttning for bygg 1. Kilde: Norgeshus Gaudal bygg.

Bygg 2 med 6 leiligheter beliggende øst på Midttun-eiendommen (BKS2), vil få grad av utnyttning som vist i Figur 20.

Oppvarmet BRA: 365 m ²	BYA: 301,6m ²	VOLUM: 876 m ³	ENERGIMERKE 
BRA K01 + U01 + H01 + H02 + LOFT: 182,5 + 182,5m ²		BRA TOTALT: 365 m ²	

Figur 20: Grad av utnyttning for bygg 2. Kilde: Norgeshus Gauldal bygg.

Total BRA for leilighetsbyggene innenfor BKS2 vil bli på 915 m². Med sportsboder og sykkelparkering er total BRA 1077 m². Avfallscontainere er ikke med i beregningen av BRA. Utnyttingsgraden for BKS2 settes til %-BRA = 64.

Fortetting

I kommuneplanens arealdel, punkt 1.5.6 heter det at «i alle nye utbyggingsområder skal det legges opp til en effektiv arealbruk», og at «minimum tetthet i sentrum av Kvål, Ler, Lundamo, Søberg og Hovin skal være 3 b/daa».

I gjeldende reguleringsplan for Søberg vest (plan ID 2007059) var det i bestemmelsene pkt. 1.1.1 stilt krav om frittliggende eneboliger i området. I sak 16/6007-21 vedrørende søknad om dispensasjon fra denne bestemmelsen skrev Melhus kommune følgende: «Hensynet bak bestemmelsen med frittliggende eneboliger var opprinnelig å ivareta et helhetlig estetisk uttrykk innenfor planens avgrensning som opprinnelig var preget av eneboliger. Ved senere vedtatte bebyggelsesplaner er nå eksisterende bebyggelse i området preget av småhusbebyggelse oppført i to etasjer med saltak, som rekkehusbebyggelse i 3 og 5 enheter. Området har dermed endret karakter siden planen opprinnelig ble vedtatt. Tiltent bebyggelse består av to leilighetsbygg oppført i to etasjer med saltak, og forholder seg dermed til reguleringsbestemmelsen angående høyde innenfor planen. Rådmannen vurderes tiltente bebyggelse til å ha gode visuelle kvaliteter tilpasset omgivelsene med takform og materialvalg. Fortetting i sentrumsnære områder med kort veg til tjenestetilbud og kollektivtrafikk bidrar til høy arealutnyttelse, som er positivt for samordnet areal og transport. Rådmannen vurderer det dithen at en dispensasjon fra kravet om frittliggende boliger kan innvilges, med bakgrunn i ønske om effektiv arealutnyttelse, samordnet areal og transportplanlegging samt at tiltaket passer godt til nyere eksisterende bebyggelse innenfor området.»

5.3 Vann og avløp

Sør og nord for planlagt vei og gang-/sykkelveg vil tiltaket krysse eksisterende kommunale ledninger. Eksisterende ledninger må ivaretas ved etablering/utbygging av veien.

Eksisterende kumgruppe sør for Midttun-eiendommen foreslås som påkoblingspunkt for vann, spillvann og overvann. Eksisterende stikkledninger SP110, OV110 og VL32 som i dag ligger på Midttun-eiendommen skal nedlegges.

Det vises til VA-tegninger og VA-notat vedlagt reguleringsplanen.

5.3.1 Vann

Eksisterende hovedvannledning VL 200 vil komme i konflikt med ny gangkulvert. Denne er fra kommunens side planlagt nedlagt. Deler av ledning som ligger fra vannkum 12952 og videre mot nord er planlagt nedlagt. Det er to eiendommer som er tilknyttet eksisterende VL200, og dette er gnr/bnr 90/19 og 90/64. Før ledningen kan nedlegges, må ny vannforsyning etableres for disse eiendommene.

For eiendommen gnr/bnr 90/19 planlegges ny vannforsyning etablert gjennom tilkobling til eksisterende VL40 i forbindelse med utbygging på Midttun-eiendommen. For eiendommen gnr/bnr 90/64 foreslås ny vannforsyning etablert fra kommunal hovedledning VL160, via vannkum 34823 nord for eiendommen.

Det er stilt krav om at det skal være tilgang på 50 l/s slokkevann fordelt på 2 uttak i området. Kapasitetsanalyse på vannforsyningsnettet for uttakskum 33229 er gjennomført av DHI. Kapasitetsberegningene til DHI viser at ved et uttak på 50 l/s er resttrykket 37 mVs. Eksakt plassering av hydranter avklares i samarbeid med lokalt brannvesen og Melhus kommune.

5.3.2 Spillvann

Eksisterende spillvannskum 33230 foreslås som påkoblingspunkt for en ny spillvannsledning Ø125. Løsning for tilkobling avklares nærmere i forbindelse med detaljprosjekteringen. Ny kum etableres om nødvendig. Spillvannsledningen fra nye leilighetsbygg føres med selvfall på minst 10 promille. Kummer og tilkobling til eksisterende ledningsnett detaljeres i teknisk VA-plan.

5.3.3 Overvann

Overvann fra ny gang-/sykkelveg ledes via to nye sandfang som plasseres på begge sider av gangkulvert, gjennom en overvannsledning (OV160) som tilknyttes eksisterende kommunale overvannskum 34862.

Det må gjennomføres geotekniske undersøkelser for å kartlegge eksisterende grunnforhold på plassen. Dette i forbindelse med fundamentering og drenering av kulverten.

Det er planlagt å koble ny overvannsledning Ø160 til en OV1200 sør for Midttun-eiendommen med lokal fordrøyning. Overvann fra utbyggingsområdet ledes via sandfang før tilknytning til kommunalt overvannsnett. Plassering av sandfang avklares i detaljeringsfasen.

Trasé for ny overvannsledning for påkobling til eksisterende kum 33177 kommer i konflikt med eksisterende utspylingsledning fra vannkum 33229. Denne må ivaretas. Fordrøyningsanlegget må plasseres inne på området og må i detaljeringsfasen planlegges med hensyn til atkomst og vedlikehold.

5.4 Alternativ energi

I følge kommunens kartinnsyn er planområdet lokalisert på en viktig grunnvannsressurs.

Det forutsettes utført grunnundersøkelser i forbindelse med detaljprosjektering av ny gangkulvert under jernbanen. I denne forbindelse må det undersøkes om grunnvannsressursen kan brukes som alternativ energikilde for bebyggelse i området.

5.5 Veger og parkering

Planovergang med jernbanen, km 529,462, samt avkjørsel fra fv. 740 og Teiavegen, skal stenges og saneres, og det skal etableres planskilt kryssing for gående og syklende, før det kan bygges ut flere boliger på Søberg vest for jernbanen og fv. 740.

Eksisterende trafikk i Teiavegen vil bli henvist til å benytte atkomsten i Prestmovegen med atkomst fra Melhusvegen (fv. 740). I Prestmovegen skal det være ensidig gang-/sykkelveg og det er foreslått å forlenge denne helt frem til den planskilte gang-/sykkelforbindelsen under jernbanen og videre nordover til eksisterende vegkryss Teiavegen/Litjsandvegen.

Langs Melhusvegen vil det være gang-/sykkelveg som før med en grovt oppmålt bredde på 2,5 m, samt en forlengelse av gang-/sykkelvegen sørover til kryss med Prestmovegen.

Avkjørsel fra fv. 740 til gnr/bnr 90/19 opprettholdes. Øvrige eiendommer som i dag benytter denne avkjørselen fra fv. 740 vil få ny avkjørsel fra Prestmovegen.

Arealet mellom Midttun-eiendommen og fv. 740, rett nord for krysset med Prestmovegen, blir i dag brukt som bussholdeplass, men vil i fremtiden ikke bli brukt til dette formålet. Det vil bli etablert et fysisk skille mellom oppholds- og parkeringsarealet og gang-/sykkelvegen før igangsetting av bygging.

Avkjørsel til Prestmovegen samt fylkesveg 740 er utformet etter normalene i håndbok N100 Veg og gateutforming.

Planen inneholder 18 leiligheter med krav om 0,6 biloppstillingsplasser og 2 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet i bestemmelsene. Det gir et samlet parkeringskrav på ca. 11 plasser. 10 % av disse skal være HC-tilpasset.

For boligområdene vil det være felles privat bakkeparkering som vist i utomhusplanen. Parkeringsplassene er avmerket på plankartet med SPP, plassene ligger med innkjøring fra SKV. Totalt rommer disse plassene 18 plasser. Videre skal det opparbeides 1 HC-plasser ved gangadkomsten.

Med en avstand til Melhus på 2,5 kilometer og med lite høydeforskjell er det en godt egnet strekning for sykkeltransport. Sykkelparkering vil bli lagt inn med to plasser pr. boenhet (36 plasser). Sportsboder eller lignende kan også benyttes til lagring av sykkel. Plassering er vist på utomhusplanen.

Melhus kommune har ikke noen egen parkeringsnorm, men for å bestemme maks. antall parkeringsplasser er det i denne planen tatt utgangspunkt i Oslo kommunes forslag til revidert parkeringsnorm. Boligene som planlegges bygget på Midttun kan karakteriseres som småhus og har for «åpen by» krav på maksimalt 2 parkeringsplasser per bolig. Se eget trafikknotat, datert 05.12.2017.

Kollektivtilbud

Holdeplassene Storsand og Søberg tunet ligger i umiddelbar nærhet til planområdet.

Søberg tunet og Storsand betjenes av rute 340 og 480 som går mellom Trondheim og Støren/Røros/Oppdal. Det er to avganger i timen i rushtiden, og ellers én avgang i timen utenom rush. Den største avstanden fra planområdet til en av de to holdeplassene er ca. 250 m.

Nærmeste holdeplass for tog er Melhus skysstasjon i Melhus sentrum som betjenes av lokal- og regiontog. Avgangsfrekvensen er opptil to ganger i timen i rushtiden og én gang i timen utenom rushtiden. Gangavstanden er litt over to km, og tilgangen til et tilfredsstillende togtilbud er derfor svært dårlig.

5.6 Gangkulvert under jernbanen

Det er utarbeidet et forprosjekt for en gangkulvert under jernbanen for å bestemme hvilket areal som må reguleres til dette formålet i reguleringsplanen. Det er knyttet rekkefølgebestemmelser til etablering av en slik kulvert før det kan bygges flere boliger innenfor planområdet.

Forprosjektet anbefaler en løsning der det kan benyttes en prefabrikkert elementkulvert i betong. Innvendige mål er fastsatt til 3,5 × 3,5 m. Totallengde på kulverten uten vingemurer blir ca. 10 m. Vingemurer leveres som prefabrikkerte elementer. Vingemurene er totalt 6,5 m lange og vil plasseres i en vinkel på 45° på kulvertåpningen.

Kulverten må bygges i togfri periode, dvs. når det er stopp i jernbanetraffikk på stedet. Estimert tidsbruk er 45 timer, eks. forberedende arbeider og etterarbeid. Anbefalt byggemetode er nærmere beskrevet i forprosjektrapporten, vedlagt planforslaget.

Det forutsettes at kulvert kan fundamenteres direkte på løsmasser, dvs. på et avrettingslag over stedlige masser eller utsprengt berg. Det antas lite setninger generelt da vekten av utgravingsmassene for kulverten er lavere enn konstruksjonsvekten og leirmassene er lite setningsømfintlige. Dersom det viser seg at massene er dårlige må det foretas masseutskifting.

Gangkulvert må detaljprosjekteres før tiltaket med etablering av gang-/sykkelveg og kulvert under jernbanen kan igangsettes.

Se for øvrig tegning K101 og forprosjektrapport, vedlagt reguleringsplanen.

5.7 Støy

Det stilles krav i bestemmelsene om etablering av støyskjerm fra krysset mellom fv. 740 og jernbanen og et stykke nordover. Se vedlagt støyrapport for utfyllende informasjon.

Støyskjermens plassering er vist i reguleringsplankartet.

5.8 Landskap

Uteområdene for boligområdene i planen bygger videre på prinsippene fra reguleringsplan (40055001_RP_01) med prosjekterte planer fra Norgeshus. Arkitektoniske grep er uforandret. Overordnet bygningsstruktur danner de føringer til utearealer.

Sonene nærmest bebyggelsen der det er private balkonger/terrasser på bakkeplan er halvprivate soner med beplantning som danner buffersoner mot fellesarealene. Uteareal skal ha adkomstsoner med sykkelparkering, mindre sitteplasser og nærlek. Lekearealene er tiltenkt de minste barna, område skal være frodige og godt skjermet mot vind.

5.9 Naturmangfold og miljø

5.9.1 Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Det planlagte tiltaket og dets virkning er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Dette omfatter vurdering av kunnskapsgrunnlag (§ 8), føre-var-prinsippet (§ 9), økosystemtilnærming og samla belastning (§ 10), kostnader ved miljøforringelse (§ 11) og miljøforsvarlige teknikker og metoder (§ 12).

Kunnskapsgrunnlaget baseres på tilgjengelig informasjon om området og lokal kunnskap. Det er ikke registrert viktige naturtyper eller rødlistearter i planområdet og det er lite sannsynlig at det finnes viktige naturområder her som vil påvirkes negativt. Det er en viss sannsynlighet for at det finnes fremmede, skadelige arter i tiltaksområdet, som kan spres ved at masser flyttes ut av området. Kunnskapsgrunnlaget ses på som godt slik at føre-var-prinsippet ikke tillegges vekt.

Det er ingen rødlistearter eller viktige naturtyper registrert i området. Tiltaket som skal gjennomføres, vurderes derfor ikke å øke den samla belastningen på rødlistearter eller naturtyper.

Ved en eventuell miljøskade skal tiltakshaver bære kostnader ved miljøforringelse, jf. § 11. Ved gjennomføring av tiltaket skal det brukes miljøforsvarlige teknikker og metoder for å unngå skade på naturmiljø, jf. § 12.

5.10 Barns interesser

Det tilrettelegges for 372 m² lekeareal innfor planområdet. Dette er tenkt tilrettelagt med lekeapparater og benker som skal kunne skape en trygg og god ramme for barna som bor i og rundt planområdet.

Planområdet tilhører Høyeggen skoles opptaksområde.

Skolevegen mellom planområdet og skolen er ca. tre km lang og går i Melhusvegen og Løvsetvegen. Det er tilrettelagt for gående og syklende hele strekningen. Turen tar ca. 40 min. til fots og i underkant av 15 min. på sykkel. På grunn av avstanden på mer enn to km vil skoleskyss kunne være aktuelt for elever i 1. klasse.

Tidligere regulert rundkjøring (ref. PlanID 2007059) reguleres til friområde, som eventuelt kan opparbeides til lek i forbindelse med senere detaljregulering av boligområdet BFS.

5.11 Sosial infrastruktur

Planforslaget tilrettelegger ikke for sosial infrastruktur.

5.12 Universell utforming

Utearealene er tilpasset bevegelseshemmede med maks stigning 1:20. Dette gir tilgjengelighet til alle innganger. Det er lagt til rette for at 1 HC-plass kan etableres.

Beleggsforskjeller gir gode ledelinjer for orienteringshemmede, i tillegg vil det benyttes taktile ledelinjer som markering over områder med belegningsstein for å lede fram til inngangsdører. Ledelinjer er ikke vist på vedlagte utomhusplan.

Gang-/sykkelveg og gangkulvert under jernbanen ivaretar krav til universell utforming.

6 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

6.1 Grunnforhold

Grunnforhold i det gitte området består av vesentlige sand- og grusmasser i øverste lag, og noe mer finkornete masser i dybden. Det er ikke påvist kvikk eller sensitiv leire i noen av borepunktene.

Med avstand til kvikkleiresoner og topografi vurderes det at området ikke kan bli truffet av, eller involvert i, et områdeskred. Da det heller ikke er påvist eller anslått sprøbruddmateriale i planområdet, vil ikke tiltak i planområdet kunne utløse skred i sprøbruddmaterialer.

Krav til lokalstabilitet iht. Eurokode 7 må tilfredsstilles i byggefase og permanentfase. Egen vurdering av dette forutsettes utført som en del av geoteknisk prosjektering.

Ved videre prosjektering av kulvert under jernbanen må supplerende grunnundersøkelser utføres.

6.2 Hydrogeologi og hydrologi

Flomsone berøres ikke.

6.3 Sosial infrastruktur

Leilighetene som er planlagt på Midttun er godt tilrettelagt for alle aldersgrupper, men størrelsen tilsier at det er par, enslige og mindre familier som bosetter seg her. Dette kan gi eldre et godt alternativ utenfor tettstedet å bosette seg.

Det vil være mulighet for at det blir noen små familier som bor i leilighetene på Midttun. Med et snitt på 1,5 barn per boenhet kan en se for seg at så mange som 27 barn kan komme til å bo her.

6.4 Barns interesser

Etter utbyggingen vil det bli mer attraktivt å bo i området ettersom det blir flere barn og mer lekeareal.

Etablering av gang-/sykkelveg, ny gangkulvert under jernbanen med tilhørende sanering av planovergang, samt oppstramming av avkjørsler og skillet mellom kjøreveg og gang-/sykkelveg gjør at trafikksikkerheten i området blir bedre.

6.5 Trafikkforhold

Det vil bli noe mer trafikk på Prestmovegen etter at denne blir sammenkoblet med Teiavegen.

Gang-/sykkelforbindelsen mellom planområdet og Melhus sentrum anses å være god. Planområdet ligger ca. to km fra Melhus sentrum, og klima- og miljøvennlige transportformer som sykkel, gange og kollektivtransport benyttes bare i liten grad fremfor privatbilen.

Gateparkering i Prestmovegen, utenfor boligområdet Midttun, kan i prinsippet by på trafikale og sikkerhetsmessige utfordringer. Ved parkering i vegbanen vil kjøretøy måtte svinge forbi det parkerte kjøretøyet. Dette kan påvirke trafikkavviklingen hvis det samtidig kommer kjørende i motgående retning. Gateparkering i Prestmovegen vil allikevel trolig ikke føre til noen betydelige problemer for avviklingen, ettersom trafikkmengdene i vegen er antatt å være lave. Et mulig avbøtende tiltak ved problemer med gateparkering, kan være å skilte med parkering forbudt.

6.6 Alternative energikilder

Det forutsettes gjennomført grunnundersøkelser i forbindelse med detaljprosjektering av ny gangkulvert under jernbanen. I denne forbindelse må det undersøkes om grunnvannsressursen kan brukes som alternativ energikilde for bebyggelse i området. Dette sikres gjennom rekkefølgebestemmelser i planforslaget.

6.7 Renovasjon

Det er lagt opp til at søppelbil benytter kantstopp for håndtering av renovasjon på Midttun-eiendommen. Plassering av containere/renovasjon er vist i utomhusplan, og er plassert på en måte som gjør at en får utnyttet parkeringsarealet på en mest mulig effektiv måte samtidig som det er et tydelig skille mellom parkeringsareal og areal til renovasjon.

Det lar seg ikke gjøre å bruke eller etablere en snuplass i sørdelen av planområdet/i nærheten av Midttun-eiendommen som oppfyller krav i henhold til Statens vegvesens normer. Det foreslås derfor at renovasjonsbiler og andre større biler benytter krysset Teiavegen/Litjsandvegen, eventuelt andre snumuligheter lenger nord i feltet, til å snu.

6.8 Naturmiljø

Det anses å være liten risiko for forringelse av viktige naturområder. Siden viltområdet (se Figur 8) ligger utenfor planområdet og knyttes til skogen der, er det liten sannsynlighet for at viltområdet blir påvirket. Økt aktivitet og støy i anleggsperioden kan virke forstyrrende på vilt, men dette vil være av kortvarig karakter. Det er en risiko for at det finnes fremmede, skadelige arter i planområdet og at tiltaket kan føre til spredning av disse. Fremmede, skadelige plantearter er konkurransedyktige arter som kan fortrenge stedegne arter. Disse kan for eksempel spres ved flytting av masser.

6.8.1 Avbøtende tiltak

Fremmede plantearter må kartlegges før bygge-/anleggsstart. Ved funn av slike, må det vurderes om det er risiko for spredning, og eventuelt lages en plan for håndtering for å hindre dette (jf. forskrift om fremmede organismer).

6.9 Friluftsliv

Friluftsliv berøres ikke.

6.10 Kulturminner og kulturmiljø

Forslaget er ikke i konflikt med registrerte vernede kulturminner. Hvis det underveis i anleggsarbeidet skulle støte på et mulig fredet kulturminne må arbeidet stanses og fylkeskommunen varsles.

6.11 Forurensning

Det vurderes å ikke være forurensning i grunnen på eiendommene, og følgelig ingen konsekvenser med forurensning.

6.12 Støy

Planområdet berøres av støy fra vei og bane. Nord for krysset mellom veg (fv. 740) og bane vil det være høye støynivå, og det bør etableres støyskjerm. Ved å etablere en 3 meter høy støyskjerm fra krysset og nordover langs banen vil støynivå fra jernbane på nordlig del av området reduseres med inntil 7 dB på støynivå i andre etasje og inntil 10 dB på uteareal på bakkeplan. Det vil være mulig å etablere boliger nærmere banen da utbredelsen av rød støysone er mindre.

Generelt for nordlig del av området bør boliger være gjennomgående slik at alle boenhetene får tilgang til stille side (vestlig del av fremtidig bygg). Boligene bør også plasseres slik at bygningskroppen skjermer bakenforliggende uteareal (vest for boligen). Det bør derfor utføres en ny støyutredning i en senere fase.

Sør for krysset er det ikke behov for tiltak for støy fra jernbane.

Det er gjort beregninger med ulik trafikkmengde for Melhusvegen i prognoseår 2030 og 2041. Forutsatt støyskjerm mot jernbane vil støy fra veitrafikk være under grenseverdi på uteoppholdsarealer i begge prognoseår.

Sør for Prestmovegen ligger det et eksisterende lekeareal, markert med FL3 på reguleringsplanen. Denne vil få en økning i støynivå på grunn av økt trafikkmengde på Prestmovegen. ÅDT er estimert til 400. Det er snakk om enkelthendelser på veien, og ikke et gjennomsnittlig støynivå. Støysonekartet viser at støynivå i hovedsak vil tilfredsstillende anbefalt grenseverdi i T-1442 til gjennomsnittsnivå på uteareal, bortsett fra for den delen som ligger nærmest Prestmovegen. Med dette som utgangspunkt anses det ikke nødvendig med støyskjerming.

For Midttun-eiendommen er det vurdert at det ikke er flerkildeproblematikk på tomtene (sumstøy) da støynivå fra bane er under grenseverdi for utendørs oppholdsareal. Det anses ikke å være behov for støyskjerm langs bane for felt B1 som oppgitt i tidligere reguleringsplan, da området er under grenseverdi for bane og vegtrafikk. Det er ikke behov for skjerming fra E6 da terreng skjermer hele området.

Det er gjort beregning med ulik trafikkmengde for Melhusvegen i prognoseår 2030 og 2041. I begge tilfeller fungerer bygget som en støyskjerm for utearealer mot vest slik at støynivå på disse er under grenseverdi. Det er vurdert at det ikke er nødvendig med ytterligere skjermingstiltak mot Prestmovegen.

Byggene får en stille side mot vest. Minst ett soverom må vende mot stille side.

Innendørs støynivå fra vei og bane vil tilfredsstillende grenseverdi i TEK ved bruk av standard fasadeelementer. For bygget nærmest Melhusvegen må vinduer i fasade mot øst ha trafikkstøyreduksjonstall $R_w + C_{tr}$ 32 dB. Dette tilsvarer vinduer med litt bedre oppbygning enn standard isolerglass.

Det vises for øvrig til eget støynotat, vedlagt planforslaget.

6.13 Luftkvalitet

Det er utarbeidet en vurdering av luftkvalitet i forbindelse med detaljregulering av Midttun-eiendommen. Rapporten er vedlagt planforslaget.

Resultatet av spredningsberegningene viser ingen luftforurensningszone tilknyttet planområdet. Tiltak mot luftforurensning vurderes ikke som nødvendig.

6.14 Universell utforming

Området blir bedre tilrettelagt enn det området var før inngrepet. Utearealene er tilpasset bevegelsehemmede med maks stigning 1:20. Dette gir tilgjengelighet til alle innganger. Det er lagt til rette for at 1 HC-plass kan etableres.

Beleggsforskjeller gir gode ledelinjer for orienteringshemmede, i tillegg vil det benyttes taktile ledelinjer som markering over områder med belegningsstein for å lede fram til inngangsdører. Ledelinjer er ikke vist på vedlagte utomhusplan.

Gang-/sykkelveg og gangkulvert under jernbanen ivaretar krav til universell utforming.

6.15 Estetikk og byggeskikk

For planområdet bygges det med en form som er forankret i lokal byggeskikk, 2 etasjer med saltak og liggende panel.

Det vises for øvrig til beskrivelsen av planlagt bebyggelse på Midttun-eiendommen i punkt 5.2.1 og 5.2.2.

6.16 Grønnstruktur og landskap

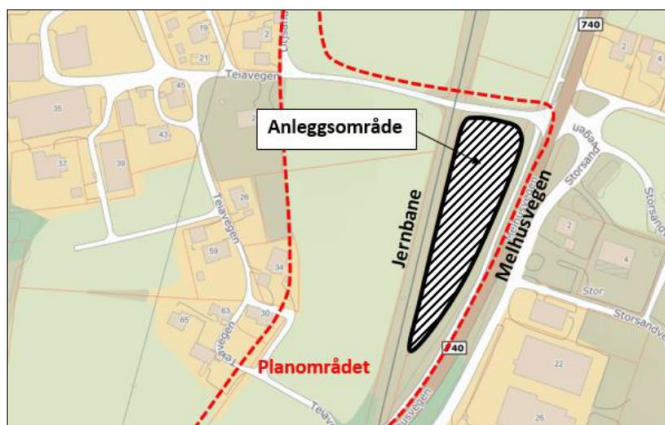
Inngrepet anses ikke å ha vesentlige konsekvenser for grønnstruktur og landskapsverdiene i området.

6.17 Konsekvenser i anleggsfasen

Anleggsområdet planlegges mellom jernbanen og Melhusvegen, se Figur 21. Gang-/sykkelvegen langs anleggsområdet er inngjerdet og vil derfor trolig ikke påvirkes av arbeidene.

Gangkulvert som skal etableres under jernbanen vil kreve stopp i togtrafikken mens byggingen pågår. Dette må avtales med Bane NOR i god tid før tiltaket skal igangsettes.

Kulverten vil ikke komme i konflikt med eksisterende vegnett og det vil derfor ikke være nødvendig med omkjøringsveger.



Figur 21: Anleggsområdet. Kilde for bakgrunnskart: kart.finn.no.

Fremmede plantearter må kartlegges før bygge-/anleggsstart. Ved funn av slike, må det vurderes om det er risiko for spredning, og eventuelt lages en plan for håndtering for å hindre dette (jf. forskrift om fremmede organismer).

6.18 Utbyggingsavtale

Det stilles krav til utarbeidelse av utbyggingsavtale i forbindelse med tiltaket.

Utbyggingsavtalen skal minimum inneholde avklaring og finansiering knyttet til rekkefølgekrav om etablering av kjøreveg, gang-/sykkelveg, avkjørsler og gangkulvert under jernbanen.

7 RISIKO- OG SÅRBARHETSVURDERING

Det vises til eget vedlegg, risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).

Med utgangspunkt i forslag til områdereguleringsplan Søberg Vest er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4.3).

Planområdet framstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart. Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon, og sårbarhetsvurdering av de temaene som gjennom fareidentifikasjonen framsto som relevante.

8 VEDLEGG

1. Reguleringsplankart, A1 1:1000, datert 25.11.2019 (pdf)
2. Reguleringsplankart (sosi)
3. Kontrollrapport sosi
4. Reguleringsbestemmelser, datert 25.11.2019 (pdf)
5. Planbeskrivelse, datert 25.11.2019 (pdf)
6. ROS-analyse, datert 15.01.2018 (pdf)
7. Utomhusplan for Midttun-eiendommen, datert 15.01.2018
8. Lys- og skyggediagram for Midttun-eiendommen (HUS Arkitekter), datert 08.09.2017
9. H01 - VA-plan for Midttun-eiendommen, datert 03.05.2018
10. H101 – Oversiktstegning VA for Søberg Vest og Midttun, datert 03.05.2018
11. H102 – VA-plan Søberg Vest, datert 03.05.2018
12. Kapasitetsanalyse vann for Midttun, kum SID 33229 (DHI AS)
13. Notat – VA-plan for detaljregulering Midttun, datert 03.05.2018
14. Notat – VA-plan for områderegulering Søberg Vest, datert 03.05.2018
15. Overvanns- og fordrøyningsmagasinberegning Midttun – ny situasjon, datert 09.02.2018
16. Overvanns- og fordrøyningsmagasinberegning Midttun – eksisterende situasjon, datert 22.08.2017
17. Trafikknotat, datert 05.12.2017
18. Luftkvalitetsvurdering
19. Geoteknisk vurdering, datert 09.01.2018
20. Støyvurdering, datert 29.04.2019
21. Oversiktstegning gangkulvert, 11.01.2018
22. Forprosjektrapport – gangkulvert Søberg Vest, datert 12.01.2018