



KAPASITETSØKENDE TILTAK TRØNDERBANEN MELHUS OG SØBERG

BEHANDLING AV INNSPILL MELHUS SENTRUM

- Akseptert
 Akseptert m/kommentarer
 Ikke akseptert / kommentert
Revider og send inn på nytt
 Kun for informasjon

Sign:

Jokin Mendikute, 06.05.2022
10:59:49

02B	Lagt til innspillene	05.05.2022	MAMG	ERDI	CAHT
01B	Revidert utgave etter høring Bane NOR	25.04.2022	ERDI	MAMG	CAHT
00B	Første utgave	25.03.2022	ERDI	MAMG	CAHT
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Dovrebanen Støren - Trondheim Melhus stasjon Behandling av innspill Melhus sentrum		Ant. sider			
		47			
		Produsent	Rambøll Norge AS		
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
Erstattet av					
Prosjekt: 60034611 Parsell: 20 Melhus og Søberg		Dokument nr.	KTT-20-A-10112	Rev.	02B
		FDV dokument nr.	N/A	FDV-rev.	N/A

1 INNSPILLSBEHANDLING

Oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 05.10.2021. Det ble sendt varsel til berørte grunneiere, offentlige høringsparter og varslet med annonse i Trønderbladet. Dette dokumentet oppsummerer mottatte innspill til planen og svarer ut hvordan det skal håndteres videre i planprosessen.

Fra	Innspill	Kommentar
<p>Statsforvalteren, <i>brev 10.11.21</i></p>	<p>Tiltakene går ut over det som er planavklart i overordnet plan og berører delvis dyrka mark. Statsforvalteren som landbruksmyndighet forutsetter derfor at jordvern er et premiss i den videre planleggingen. Kommunen er også opptatt av dette, jf. referatet fra oppstartsmøtet. Vi legger derfor til grunn at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. For å redusere negative effekter for dyrka jord ved bygging av infrastrukturprosjekter, skal alternative og realistiske løsninger være vurdert. Dette gjelder særlig for tiltakene ved Melhus stasjon og Melhus skysstasjonen der det fremgår at det foreligger ulike alternativ, og at ikke alle berører dyrka mark.</p> <p>For behov knyttet til anleggsgjennomføringen er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Statsforvalteren har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Det vil kunne gi reduserte avlinger over mange år. Det må derfor fremkomme hva som er gjort for å minimere midlertidig arealbeslag av dyrka mark. For eventuelt midlertidig beslag av noe dyrka mark, legger vi til grunn at det stilles tydelige og konkrete krav til istandsettingen, slik at man kan oppnå samme kvalitet på jorda i etterkant av inngrepet.</p> <p>Det fremgår at det skal utarbeides et arealregnskap som viser hvor mye matjord som går tapt, omdisponeres og som tas i bruk andre steder. Statsforvalteren er opptatt av at arealregnskapet også inkluderer areal som blir gjort utilgjengelig og lite drivverdig. I tillegg til disse talopplysningene blir det viktig å unngå eventuelle driftsulemper knyttet til prosjektet, og at vurderinger av dette beskrives. Videre er det viktig av virkninger for skogbruksinteressene (herunder eventuelle MiS-figurer, samt virkninger for eventuelle beiteinteresser og kulturlandskap framgår av planforslaget som sendes på høring.</p> <p>Det fremgår at matjordlaget skal skaves av og brukes til jordforedlingstiltak andre steder, samt at matjorda skal være fri for floghavre og skadedyr. Det er positivt at det er fokus på å ivareta jordressursen, og at det stilles tydelige krav til dette. Ut fra føringer om et skjerpet jordvern, er det også grunnlag for å stille strengere krav ved omdisponering av jordbruksareal. Slik vi ser det er det beste kompensierende tiltaket å ivareta hele jordressursen, både A- og B-sjikt, gjennom en jordflytting til udyrkbart</p>	<p>Det er utarbeidet en matjordplan (KTT-20-A-10221) som grunnlag for anleggsgjennomføringen og de permanente tiltakene. Alternative løsninger har blitt vurdert i egen silingsrapport. Silingsrapport og matjordplan følger planen som egne vedlegg.</p> <p>Det stilles krav til istandsetting i planbestemmelsene. Matjordplanen tar utgangspunkt i arealbeslag, og forslår avbøtende tiltak utifra forutseningene.</p> <p>Arealregnskap framkommer i planbeskrivelsen og i matjordplanen.</p> <p>Avklares i matjordplan, se vedlegg.</p>

	<p>areal. Da unngår man å redusere det totale ressursgrunnlaget, og vi anmoder derfor om at dette vurderes. Alternativt kan jorda brukes til nydyrking på dyrkbart areal.</p> <p>Vi oppfordrer til at det frem mot ferdigstilling av planforslaget avklares hvor matjorda skal flyttes. Ideelt sett bør slike mottaksareal inngå i planen. Det bør uansett utarbeides en plan som sikrer at jordressursen ivaretas på best mulig måte (matjordplan). Vi ber om at dette sendes med når reguleringsplanen sendes på høring. Dette trenger ikke være omfattende materiale, men det kan likevel være av betydning for å sikre en hensiktsmessig gjennomføring og et godt resultat.</p> <p>Det legges opp for kryssing av flere bekker, blant annet Lodbekken. Gaula, med sidevassdrag (Lodbekken) er en del av våre nasjonale laksevassdrag og det må sikres at vandringshinder fjernes og at nye tiltak for bekkekryssing slipper fram anadrom fisk. Det må blant annet sikres en såpass stor kulvert for bekken, at det ikke vil være behov for rist og manuell rens av greiner osv. Bunnen på kulverten må etableres som en naturlig elvebunn. Se Miljødirektoratets veileder 22-2002 Slipp fisken fram for ytterligere detaljer.</p> <p>Nye veier har jobba godt for å sikre fiskens vandringsmuligheter i Lodbekken i forbindelse med sine prosjekt, samt Helhetlig plan for Gaula har prosjekt gående i Lodbekken i dag. Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet forventer at staten, gjennom Bane NOR sin planlegging, sikrer forholdet til vannmiljø og fiskens fremkommelighet i sin planlegging.</p> <p>Vi minner om vannressursloven § 11, som sikrer at det langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Dette skal følges opp i planarbeidet og sikres i bestemmelser eller plankart.</p> <p>Turdrag/grøntområde rundt Lodbekken kan påvirkes i stor grad. Dette området er registrert som svært viktig friluftslivområde. Hvordan dette forholdet påvirkes av og hvordan det skal ivaretas må komme klart frem i planarbeidet.</p> <p>Støy og støv i anleggsperioden for begge planområdene må tas hensyn til. Det må vurderes om tiltakene vil medføre økt støy på støysensitiv arealbruk og om det må gjennomføres en støyutredning. Eventuelle avbøtende tiltak må sikres i planen. Vi viser til retningslinjene T-1442/2021 (behandling av støy i arealplanlegging) og T-1520 (støy i arealplanlegging) for det videre planarbeidet.</p>	<p>Avklares i matjordplan, se vedlegg.</p> <p>Det er gjennomført vurderinger knyttet til Lodbekken. Se planbeskrivelse og eget vedlegg: Vannforskriftsvurdering Lodbekken.</p> <p>Det er gjennomført vurderinger knyttet til Lodbekken. Se planbeskrivelse og eget vedlegg: Vannforskriftsvurdering Lodbekken.</p> <p>Det er gjennomført vurderinger knyttet til Lodbekken, og disse er implementert i plankart og bestemmelser.</p> <p>Eksisterende kulvert må stenges i perioder under anleggsgjennomføringen. Det skal opprettes rutiner for varsling.</p> <p>Det er utarbeidet støyrapport (KTT-20-A-10215) som vedlegg til planen.</p>
--	---	---

	<p>Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. ROS-analysen skal utarbeides med bakgrunn i DSBs veileder fra 2017 (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5). ROS-analysen skal ha kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere.</p>	<p>Det er gjennomført en ROS-analyse i tverrfaglig samarbeid med utrykningsetatene som er dokumentert i en egen rapport</p>
<p>Trøndelag fylkeskommune, <i>brev 08.11.2021</i></p>	<p><u>Folkehelse, barn og unge, tilgjengelighet</u> Både Melhus skysstasjon og Melhus stasjon er viktige forbindelseslinjer til/fra sentrum. Planområdet berører Loddebekken med grøntområder som er et viktig turdrag.</p> <p>Vi forutsetter at planlegging og bygging skjer ut fra prinsippene om universell utforming og at det utarbeides gode planer for anleggsgjennomføringen for områder der gang og sykkel, grøntområder og VA-anlegg berøres.</p>	<p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknaden tas til etterretning. Den er fulgt opp i planarbeidet.</p>
	<p><u>Vannforvaltning</u> Inngrep eller aktivitet i og nært vassdrag skal legge vannforskriften til grunn. Det er særlig vannforskriften § 4 som skal vurderes og ivaretas i planarbeidet.</p> <p>Det skal vurderes ulike alternativer for Melhus stasjon. Det er to bekkeløp som blir påvirket av planen, avhengig av hvilket alternativ som velges; Loddbecken (ID122-79-R) og Langbekken (ID 122-145-R). Ingen av bekkene imøtekommer fastsatt miljømål i Regional vannforvaltningsplan, jfr. vannforskriften.</p> <p>Det må sees på en helhetlig (nedbørsbasert) ivaretagelse av vassdraget ved videre planarbeid. Både Loddbecken og Langbekken er tilløpsbekker til Gaula. Gaulavassdraget er varig vernet som har en ekstra beskyttelse pga. vernebestemmelser. Det innebærer at tiltaket også må vurdere og hensynta mulige påvirkninger på Gaula, f.eks. håndtering av overvann.</p> <p>Ved valg av løsning for kryssing av vassdrag skal vannforskriften § 4 legges til grunn. Det skal ikke foregå noe forringelse (negativ påvirkning) på vassdraget. Vi presiserer at negativ påvirkning også innebærer endring av de hydromorfologiske egenskapene til vassdraget og ikke bare forurensning. Grunnleggende skal bekkbredde, -substrat og kantvegetasjon ivaretas. Det må i neste høringsrunde beskrives hvilke løsning som er tenkt og hvordan tiltaket vil påvirke vassdraget.</p>	<p>Det er gjennomført en egen vurdering opp mot vannforskriften. Se eget vedlegg.</p> <p>Det er gjort egne vurderinger av Loddbecken, herunder Vannforskriftvurdering Loddbecken (KTT-20-A-10107) og Fagrapport Hydrologi og VA (KTT-20-A-10205). Langbekken vil ikke berøres av tiltak. Vurdering av forhold til Gaula er gjort i sammenheng med vurderinger av Loddbecken.</p> <p>Det er gjort egne vurderinger av Loddbecken. Se eget vedlegg. Vurderingene er fulgt opp i plankart og -bestemmelser.</p>
	<p><u>Kulturminner eldre tid - automatisk fredete kulturminner</u> Trøndelag fylkeskommune ble kontaktet allerede den 8 juli av Rambøll i forbindelse med ønsker om avklaring av automatisk fredete kulturminne innenfor utvidelser ved Søberg</p>	<p>Det er gjennomført arkeologisk registrering. Kulturmiljø kommer i nærføring med</p>

	<p>Stasjon og Melhus Stasjon. Vi varslet en arkeologisk registrering den 06.08.21 innenfor deler av planområdet. Den arkeologiske registreringen startet den 11 oktober og er ennå ikke avsluttet på grunn av manglende tilgang på deler av området knyttet til en forhøyet risiko for sprengningsfare ved gnr./bnr. 87/1 og 88/1 som ligger nær gamle Hofstad leir som i dag er Hofstad industriområde. Vi er i dialog med Rambøll om dette, men sørligste deler av planområdet vil mest sannsynlig ikke kunne registreres før neste år. Foreløpig har vi gjort funn av automatisk fredete kulturminner ved gnr./bnr. 91/1 ved Lodbekken og på gnr./bnr. 88/1 Søberg. I begge områdene er det kjent automatisk fredete kulturminner fra tidligere og funnene som er gjort så langt er bosetningsspor som mest sannsynlig kan dateres til jernalder. Vi vil gi en egen kulturminnefaglig uttalelse i saken så snart vi er ferdig med registreringer i de områder som er mulig å avklare i år.</p> <p><u>Kulturminner nyere tid</u> I saksunderlaget er flere nyere tids kulturminner, eller bygninger/miljø med kulturhistorisk verdi, nevnt. Det gjelder eksempelvis Melhus mølle og Melhus gamle stasjonsbygning. Begge ligger like utenfor varslet planområde, men kan likevel bli berørt. Fylkeskommunen ber om at det tas hensyn til bygninger og miljø med kulturhistorisk interesse i utarbeidelse til reguleringsplanen.</p>	<p>anlegget, og det skal søkes om utgraving av kulturminnet gjennom videre planprosess.</p> <p>Eksisterende bebyggelse er i størst mulig grad hensyntatt i planarbeidet.</p>
	<p><u>Fylkesveg</u> Det er en forutsetning at de delene av planen som berører fylkesveg, planlegges i tråd med gjeldende vegnormaler og i dialog med fylkeskommunen.</p>	<p>Det er gjennomført arbeidsmøte med Fylkeskommunen.</p>
<p>NVE, brev 11.11.21</p>	<p><u>Skredfare</u> Planområdet ligger ifølge NVE Atlas ikke innenfor eller nært aktsomhetsområder for skred i bratt terreng. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det ikke er utarbeidet aktsomhetskart for sørpeskred og at aktsomhetskartene er basert på unøyaktige data som gjør at mindre løsnemråder (<50 meter vertikal høyde) ikke alltid vises. Lokale terrengforhold må derfor alltid vurderes i tillegg.</p>	<p>Det er gjennomført geoteknisk vurdering av reguleringsplanen, og dette følges opp i arbeidet med detaljplanen for Bane NOR. Tredjepartskontroll er også gjennomført.</p>
	<p><u>Geoteknikk og grunnforhold</u> Planområdet ligger under marin grense, og består ifølge NGUs løsmassekart (jf. NVE Atlas) av elveavsetninger og marine avsetninger. Ifølge MML-kart fra NGU er det stor til svært stor mulighet for å finne marin leire i dette området.</p> <p>Det forutsettes at det i forbindelse med planarbeidet utarbeides en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten, i henhold til prosedyre beskrevet i NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Det må dokumenteres at sikkerheten er ivaretatt og at</p>	<p>Det er gjennomført geoteknisk vurdering av reguleringsplanen, og dette følges opp i arbeidet med detaljplanen for Bane NOR. Tredjepartskontroll er også gjennomført.</p>

	<p>tiltaket er gjennomførbart i henhold til plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 § 7-3. Eventuelle krav om risikoreduserende tiltak må ivaretas i plankart og bestemmelser. Se også veiledningen til TEK17 § 7-3 og våre nettsider spørsmål og svar om kvikkleireveilederen.</p>	
	<p><u>Flom og erosjon</u> Det er utarbeidet et flomsonekart i Gaula, jf. NVE 5/2001 Flomsonekart – delprosjekt Melhus. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at flomsonekartet ikke inkluderer klimapåslag. Det er heller ikke utført flomsonekartlegging for sidebekker til Gaula.</p> <p>Aktsomhetskart for flom i NVE Atlas kan være unøyaktige. Lokale terrengforhold bør vurderes før flomfaren kan utelukkes. Det samme gjelder tilstedeværelsen av mindre bekker som ikke har blitt plukket opp av analysen.</p> <p>Ifølge referat fra oppstartsmøtet med kommunen kan det bli aktuelt å gjenåpne deler av Langbekken. NVE ser det som positivt at lukkede bekker gjenåpnes. Ved en eventuell gjenåpning må bekken dimensjoneres med 200 års gjentaksintervall, samt klimapåslag. Planene må inneholde opplysninger om flomveier og flomavledningskapasitet, og sammenhengen med og påkobling til eksisterende vassdrag må beskrives. Slike vurderinger bør fortrinnsvis gjøres i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.</p> <p>Reell flomfare må avklares og tas hensyn til. For tiltak som kommer i berøring med områder hvor det kan være fare for flom, er det en forutsetning at det i planarbeidet utarbeides en flomvurdering samt dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare, jf. plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 § 7-2. Eventuelle faresoner og behov for risikoreduserende tiltak må innarbeides i plankart og bestemmelser. Det vises i denne forbindelse til NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar (revidert 22. mai 2014) og NVEs veileder 3/2015 Flaumfare langs bekker.</p> <p>Byggverk må plasseres i sikker avstand fra erosjonsutsatt skråning, eller skråningen må sikres mot erosjon. Krav til sikkerhet mot erosjon langs vassdrag er definert i TEK17 § 7-2 med veiledning.</p>	<p>Det er gjennomført hydrologiske vurderinger, se egen fagrapport.</p> <p>Langbekken berøres ikke av tiltaket.</p>
	<p><u>Klimatilpasning og overvannshåndtering</u> Mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann). Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Økosystem som</p>	<p>Framtidig klimatilpasning er ivaretatt i hydrologiske beregninger. Se fagrapport hydrologi og VA.</p>

	<p>f.eks. flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompensierende tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenningen i byggeområdene må også avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges.</p> <p>Overvannshåndtering bør i størst mulig grad skje lokalt og helst i form av åpne, naturbaserte løsninger i tråd med Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning og etter den såkalte tretrinnsmodellen (infiltrasjon, fordrøyning, sikker bortledning av overflatevann). Planforslaget må beskrive hvordan overvannshåndtering tenkes løst, da overvannshåndtering er en viktig premisse for plasseringen og utformingen av de ulike tiltakene i reguleringsplanen. Reguleringsplanen bør gjennom bruk av reguleringsformål, hensynssooner og bestemmelser sørge for at de arealene som er best egnet til overvannshåndtering, og som trolig er avgjørende for en sikker vannhåndtering, ikke blir bebygd. Tiltak, konstruksjoner og anlegg som er nødvendig for gjennomføring av planen, bør derfor være lokalisert innenfor plangrensen.</p> <p>Dersom overvann skal avledes til vassdrag som sikker resipient må flomfare vurderes slik at ikke allmenne interesser i vassdraget blir negativt berørt. Dette inkluderer økt flomfare for tredjepart, jf. vannressursloven §§ 5 og 7 og TEK17 § 7-1.</p>	<p>Overvannshåndtering er beskrevet i fagrapport hydrologi og VA.</p>
	<p><u>Allmenne interesser i vassdrag</u></p> <p>Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Vassdrag utgjør viktige landskapselementer og opplevelsesverdier, bidrar til å redusere flomfare dersom disse holdes åpne og er viktige for å kunne ivareta biologisk mangfold.</p> <p>Planområdet omfattes av Gaula vassdragsvernområde, som er varig verna i henhold til verneplan III for vassdrag. Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (1994) gjelder selve vassdragsbeltet (dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern) og en 100-meters sone på hver side.</p> <p>Vassdrag og mindre bekker i området må beskrives, og det må redegjøres for eventuell flom- og erosjonsfare.</p> <p>De særlige interessene knyttet til vassdraget kan ivaretas i arealplanleggingen ved bruk av arealformål for bruk og vern av sjø og vassdrag (jf. pbl. § 12-5 nr. 6) og ved</p>	<p>Det er gjennomført en egen vurdering opp mot vannforskriften. Se eget vedlegg.</p> <p>Det er gjennomført vurdering i egen fagrapport. Se fagrapport hydrologi og VA, samt planbestemmelser som sikrer</p>

	bestemmelser om byggeforbud langs vassdraget (jf. pbl. § 1-8). Det vises for øvrig til NVEs veileder 2/2019 Kantvegetasjon langs vassdrag.	oppfølging i byggeplanfasen og ved selve utbyggingen.
	<p><u>Vassdrags- og grunnvannstiltak</u> Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktutvurdering av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.</p> <p>Det vises for øvrig til NVEs veileder 1/2021 Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak.</p>	<p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p>
	<p><u>Energianlegg</u> Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.</p>	
Mattilsynet, brev 27.10.21	<p><u>Vannforsyning/drikkevann</u> Det er positivt at det stilles krav til VA-plan for gjennomføring av tiltakene. Dette for å kunne få til en helhetlig håndtering av VA innenfor området, samt synliggjøre hvordan avdekte konfliktpunkter skal løses. Det kan være eksisterende infrastruktur for vann og avløp, kilder eller nedslagsfelt til privat vannforsyning eller enkeltvannforsyning. I noen tilfeller vil det være relevant og se VA – arbeidet i sammenheng med overvannshåndtering og eventuelt annet vannmiljø.</p> <p>Når det gjelder VA – planen har vi en forventning til at den viser gjennomførbare løsninger.</p>	Merknad tas til orientering.
	<p><u>Planteskadegjørere/floghavre</u> Det er viktig å kartlegge om tiltaket kan berøre arealer/eiendommer som kan medføre fare for spredning av planteskadegjørere (f.eks. PCN og ringråte) eller floghavre. Gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer.</p> <p>Det er viktig å etablere rutiner og sikre en praksis som i størst mulig grad reduserer faren for spredning av planteskadegjørere og floghavre.</p>	<p>Det er ikke mistanke om PCN, så dette blir ikke undersøkt nærmere. Eiendommen til står oppført i floghavregisteret til mattilsynet. Matjord kommer bare til å bli flytta internt på eiendommen, iht. vedlagt matjordplan.</p> <p>Planbestemmelse sikrer oppfølging av dette temaet.</p>

	<p><u>Helse hos akvatiske dyr og mulig overføring av smitte</u> Det er en særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr. Vi forventer at om det er relevant (ut fra en risikovurdering / kartlegging) også gjennomføres tiltak for å forebygge overføring av kjent og ukjent smitte til vassdraget. Særlig aktuelt er overføring av Gyrodactylus salaris mellom vassdrag. Parasitten vil kunne overleve en tid i fuktig miljø uten at det er fisk til stede.</p> <p>Det kan for eksempel være vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag. Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag.</p> <p>Maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag.</p> <p><u>Dyrevelferd/dyrehelse</u> Mattilsynets forvaltningsområde omfatter dyrevelferdsmessige evt. også dyrehelsemessige uheldige konsekvenser som følge av naturinngrep. Det er viktig at man klarer å opprettholde mest mulig eksisterende trekkruiter for vilt for å unngå unødvendige belastninger.</p>	<p>Det er tatt inn planbestemmelse §3.12 at det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Tiltak for å forebygge overføring av smitte mellom vassdrag, herunder Gyrodactylus salaris, vil bli tatt med i miljøoppfølgingsplanen.</p> <p>Bane NOR anser det som usannsynlig at trekkrutene påføres ekstra belastning som følge av etablering av et ekstra spor på en forholdsvis beskjeden strekning</p>
<p>Dirmin, brev 15.11.21</p>	<p>DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak på Melhus stasjon.</p>	<p>Merknad tas til orientering.</p>
<p>AtB, brev 12.11.21</p>	<p>AtB betjener Melhus skystasjon. I dag korresponderer ikke bussene med toget, men det kan være aktuelt fra 2028, og kanskje tidligere for noen linjer. I mobilitetsplan for Melhus er det vurdert en pendelrute mellom Sjøberg og Varmbo, men det er ikke tatt en beslutning om dette enda.</p> <p>Utbedringer av skystasjonen Det er behov for utbedringer av bussterminalen og vi ønsker at hele skystasjonen (tog og buss) inngår i samme reguleringsplan for å sikre en helhetlig utforming av knutepunktet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plattform for buss er smal og ser ikke ut til å være utformet iht. Statens vegvesens håndbøker. Er det nok areal i forkant av leskuret til at man kan 	<p>Melhus kommune skal lage en egen plan for skystasjonsområdet, og storparten av innspillene må vurderes nærmere i den planen.</p>

	<p>passere med barnevogn, rullestol o.l.? Det er svært ønskelig at plattform gis universell utforming.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vi ønsker muligheten for 5 oppstillingsplasser for buss som kan betjenes uavhengig av hverandre for å kunne sikre fleksibilitet og videreutvikling av mobilitetstilbudet. - Det er viktig med gode, trygge og tydelige gangforbindelser mellom buss, tog, parkering, sykkelvei med fortau og øvrig gangnett. - Det mangler tydelige krysningspunkt mellom bussplattform og tilgrensende gangnett. Vi ønsker at det etableres markerte gangfelt med nedsenket kantstein og taktile heller. - Det er ønskelig å stenge stasjonsområdet for gjennomkjøring for privatbil slik at det kun blir buss som kan kjøre her. - Venteromfasiliteter bør gjøres mer synlig og få universell utforming. I dag må man være lokalkjent for å vite at det finnes venterom og fra venterommet/sitteplassene er ikke bussterminalen særlig synlig. - Vi oppfordrer til at det etableres trygg sykkelparkering med mulighet for å låse inn sykkel. <p>Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelsehemning, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid.</p> <p>Det vises til Statens vegvesens håndbøker "V123 Kollektivhåndboka for utforming av holdeplasser og ventearealer", og håndbok "V129 Universell utforming av vegger og gater". Dimensjonerende kjøretøy er 15 m buss.</p> <p>Anleggsfasen Bussene kjører Hølandvegen i dag, stenges vegen når brua skal utvides? Dersom brua stenges, vil det gi betydelige konsekvenser for blant annet linje 71 og 82. Undergang i Gimsevegen er nærmeste mulighet for kryssing av elva. Undergangen har fri høyde 3,8 meter og er for lav for våre høyeste busser som er 3,9 meter. Dersom bussene midlertidig skal kjøre denne traseen er det behov for tiltak på undergangen, og undergangen og Gimsebrua må lysreguleres ettersom brua har ett kjørefelt og undergangen er smal. Dersom dette er tenkt som midlertidig kjøreveg for bussene vil dette ha betydelig innvirkning på fremkommeligheten ettersom det også vil være en stor andel av annen trafikk som vil måtte kjøre samme trase.</p>	<p>Vegen vil måtte stenges i kortere perioder ved etablering av ny bru for jernbanen. Forhold knyttet til Gimsevegen må vurderes nærmere i forbindelse med konkret planlegging av anleggsgjennomføringen.</p>
--	---	---

	<p>Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene. Vi stiller gjerne i møte om planforslaget og hvilke konsekvenser dette får for busser. AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.</p>	<p>Forhold knyttet til fremkommelighet må vurderes nærmere i forbindelse med konkret planlegging av anleggsgjennomføringen.</p>
Jens Melhuus	<p>Bane NOR eller Rambøll bør ta kontakt med Nye Veier med spørsmål om å få ta over midlertidig anleggsveg mellom Hølundvegen og Loddbekken. Denne skal fjernes etter anlegget er ferdig. Nye Veier skal egentlig fjerne den når de er ferdige om et år. Bane NOR kan dra nytte av den, både mht. adkomst til gammel kulvert ved Loddbekken, og mot ny bru over Hølundvegen.</p> <p>Det er stor trafikk av landbruksredskap og fiskere gjennom gammel undergang ved Loddbekken i tidsrommet mellom april og oktober hvert år.</p> <p>Området vest for jernbanen, mellom Loddbekken og Hølundvegen består storparten av leirjord, med dreneringer fra ca. år 1935. Der ligger gamle teglstensrør som blir drenert ut mot jernbanens grøft som ligger i fyllingsfoten, og ender i Loddbekken. Etter belastningene som en stor del av arealet blir utsatt for under anleggsperioden, er det muligens billigst for Bane NOR å bekoste nygrøfting av hele området.</p> <p>Gammel undergang ved Loddbekken er i dag en flaskehals mht. til moderne gårdsdrift. Dagens mål er tilpasset gamle dagers drift. Den må minst utvides med 2 m i bredden og 1 m i høyden. Dvs. at den nye må være min 5 m bred og 4,5 m høy. Da er det mulig å kjøre dagens såmaskiner, tresker, landbruksutstyr, og større lastebiler for transport av korn, kalk mm. En må også ha disse målene i tankene når man skal se på ny adkomst til arealer sør for Loddbekken, vest for jernbanen.</p> <p>Dette kommer også eiendommen 92/1 til gode da de har tinglyst vegrett.</p> <p>Dersom utvidelse av gammel undergang blir en realitet, kan planovergangen mellom Loddbekken og sørover mot Melhus kirke tas bort. Da er det ikke lenger bruk for den.</p>	<p>Bane NOR har vurdert det som mest hensiktsmessig med en langsgående veg langs jernbanen som mest gunstig for anleggsgjennomføringen av tiltaket.</p> <p>I perioder må man finne alternative ruter for både fiskere og landbruksredskaper da kulvert må stenges i perioder under anleggsgjennomføringen.</p> <p>Forhold omtales i matjordplan i kap. 6.7 og må vurderes nærmere i neste planfase. Planbestemmelsene (KTT-20-A-10106) sikrer oppfølging av temaet i videre detaljplanlegging av jernbanetiltaket.</p> <p>Som følge av komplisert anleggsgjennomføring og kostnader, ønsker ikke Bane NOR gjøre noe med eksisterende kulvert.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Merknad tas til orientering.</p>
Melhurstunet AS og Melhus Utviklingsarena AS, 06.10.21	<p>Som hjemmelshaver til denne eiendommen ønsker vi informasjon om hvilke konsekvenser dette medfører for aktuelt område. Området er i områdeplan for Melhus sentrum avsatt til Sentrumsformål (S12) og kombinert formål bolig/næring/tjenesteyting/forretning (BNTF). Vi planlegger å igangsette utvikling og</p>	<p>Planforslaget inneholder utfyllende informasjon om Bane NORs planer for denne eiendommen. Det har i tillegg vært gjennomført to møter med Melhurstunet AS.</p>

	detaljregulering av aktuelle delområder og trenger da opplysninger om hvordan Bane NORs planarbeid vil påvirke våre planer.	
Melhus AS og Melhus Utviklingsarena AS, 12.10.21	<p>Melhus AS vurderer det svært positivt at tilgjengeligheten til/fra Melhus med tog økes gjennom kapasitetsøkende tiltak og etablering av ekstra plattform på Melhus. Vi mener vi langt på veg har felles interesser med Bane NOR om å finne gode og funksjonelle løsninger for en utvidelse av Melhus stasjon, men har flere innsigelser til varslet planarbeid.</p> <p>For Melhus AS er det ikke forenlig med egne planer at Bane NOR ønsker å legge midlertidig beslag på eiendom S12 og BNTF til bruk som riggareal gjennom anleggsperioden for kapasitetsøkende tiltak. Vi anmoder at det gjøres en grundig vurdering av alternative eiendommer til bruk for dette formål.</p> <p>Områdeplan legger opp til vært høy utnyttelse av eiendom S12, som sammen med nabotomten «Skysstasjonen» utgjør et knutepunkt for Melhus sentrum. Som nevnt i møte den 11.11.21 arbeides det aktivt med planer om å realisere et hotell på 12 etasjer på eiendom S12 i tillegg til annen næringsvirksomhet og boligbebyggelse. For Melhus AS er det avgjørende at kapasitetsøkende tiltak ikke forringer verdien av eiendommen ved å legge begrensninger utover eksisterende byggegrenser og planavgrensninger i områdeplan.</p> <p>Foreløpig planskisser vist i møtet den 11.11.21 syntes lite gjennomarbeidet og viser en svært plasskrevende rampeløsning for tilkomst til ny plattform vest for eksisterende spor. Melhus AS mener det må gjøres grundige utredninger av ulike alternativer for tilkomst til ny plattform hvor inngrep i omkringliggende eiendommer, samt funksjonell og effektiv trafikkflyt må vektlegges.</p> <p>Melhus AS ber om at det av forslagsstiller initieres et møte mellom berørte parter av utvidelse av Melhus stasjon. Dette for blant annet å vurdere muligheten for etablering av bru/lokk over plattform og øke utnyttelsen av så sentrale eiendommer. Viser her til den senere utbygging på og rundt Trondheim sentralstasjon som et vellykket eksempel.</p>	<p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Det er gjennomført særmøter knyttet til anleggsgjennomføring. Prosjektet anser dette rigg-området som det klart beste og mest hensiktsmessige for prosjektet.</p> <p>For baneprosjektet er det viktig at krav om universell utforming innfris. Andre alternativer er vurdert, men denne er den beste rent økonomisk og driftsmessig.</p> <p>Det ble gjennomført et oppfølgingsmøte med Melhus AS i etterkant av denne merkningen. Melhus AS vil med sin detaljregulering av feltet kunne gjøre grep som øker muligheter for bedre utnyttelse av tomte. Endelig handlingsrom avklares i deres planprosess.</p>
Vigdis Irene Nyhus og Jan Kjetil Eggen, Kuhaugen 20	Ved et eventuelt nytt spor forbi vår eiendom lurer vi på hvordan det stiller seg med byggegrensen mot jernbanen som da sikkert vil bli flyttet mye nærmere inn på vår eiendom. Vi har mulighet for å skille ut en tomt på den eiendommen og er derfor usikker på hva dette vil føre til begrensninger for oss. Ved økt trafikk av både lokaltog og godstog må det sikkert etableres en støyvoll/skjerm mot eiendommen. Hvilke	Veglovens og jernbanelovens byggegrenser gjelder generelt for området. Sporet vil komme noe nærmere eiendommen, og slik sett vil begrensninger bli noe større enn det dem er i dag.

	<p>løsninger har dere tenkt å bruke her og vil den støyvoll/skjermen bli anlagt langs hele strekningen fra siloen mot Skyssstasjonen?</p>	<p>Det er utarbeidet en støyrapport i reguleringsplanfasen med vurdering av nødvendige tiltak iht. gjeldende retningslinje for støy, T-1442/2021.</p>
<p>Ze-sam Eiendom AS (95/7)</p>	<p>De bedrifter som driver næringsvirksomhet på Lamoen gnr.95 bnr.7 er per i dag Ze-sam Traktor & Maskin AS og Melhus Auto AS. Bedriftene sysselsetter i dag 11 personer. Begge disse bedriftene er totalt avhengig av planovergang for varelevering, kundebesøk og øvrig næringsvirksomhet. Hvilke planer foreligger for nødvendig adkomst i anleggsperiode og senere?</p> <p>I varsel om grunnundersøkelser fra Rambøll AS samt gjennomføring av disse, jfr. varsel fra Rambøll AS datert 17.9.2021, ble det opplyst at det vurderes å legge ny veitrase til vår eiendom. Dette vil i så fall medføre at vi må avstå ett betydelig tomteareal til dette. Dette vil medføre reduksjon av allerede redusert areal som vi har etter siste regulering som ble foretatt i forbindelse med ny E6 trase' i 2003/2004. Hvilke forslag blir utredet for evt ny tilførselsvei til vår eiendom?</p> <p>En anleggsperiode vil alltid medføre begrensninger. Hvilke vurderinger gjøres her?</p> <p>Både Ze-sam Traktor & Maskin AS og Melhus Auto AS er avhengig av å være lett tilgjengelig for kunder på Melhus. Dersom det vurderes i anleggsperioden å begrense dette for oss, vil dette ha store økonomiske konsekvenser. Hvilke planer foreligger her?</p> <p>Foreligger det planer for ny planovergang, undergang evt kjørebros over spor?</p> <p>Ved vurdering av eiendomsserverv er bedriften Melhus Auto AS helt avhengig av å være lokalisert innenfor Melhus sentrum. Hvilke alternativer kan Melhus Kommune tilby her? Ze-sam Traktor & Maskin AS, har sin kundemasse innenfor landbrukssektoren og kan evt vurdere en ny lokasjon utenfor Melhus sentrum. Begge disse alternativer må da evt vurderes av de respektive selskap først. Ulemper, meromkostninger og evt etablerings- byggeperiode må også vurderes særskilt før at selskapene har mulighet til å evt reetablere seg.</p> <p>Vi ønsker at både Bane NOR SF og Rambøll AS tar kontakt med oss slik at vi kan gå igjennom bedriften og våre behov. Undertegnede eller daglig leder Morten Nordang i Ze-sam Eiendom AS kan kontaktes om dette.</p>	<p>Prosjektet har bestemt at eiendommen skal løses inn, og bebyggelsen er krysset ut på plankartet.</p>

<p>Ola Vigdal, mail 01.12.21</p>	<p>Som jeg ser på utsendt kart vil vår eiendom bli kraftig berørt av en utvidelse til to spor igjennom Melhus sentrum. Støynivået i dag er svært høyt, både fra jernbane og E6. En konsekvens av ny E6 var enda mer støy fra jernbanen da støyskjerm fra E6 sender støy fra tog i retur.</p> <p>Nå bygges det nye bygg på andre siden av jernbanen fra oss hos Melhusbanken. Dette er bygg på 8 etg. Dette vil igjen skape en vegg som vil sende støy mot oss. Jeg vil anse det som en trang korridor hvor det vil bli 2 toglinjer. Hvordan noen kan bo der når det vil bli enda smalere enn det er i dag er jeg usikker på når jeg ser planene.</p> <p>Vi driver også begravellesbyrå der og gjort det siden 1942. Der tar vi imot pårørende og allerede i dag er det plagsom støy og vibreringer i bygget. I 2 etg. Bor vi og å sove med åpent vindu, da alle soverom er mot jernbanen, er vanskelig da støynivået er så høyt at en følger det er nærme helseskadelig.</p> <p>Det jeg er interessert i å vite mer om nå er hva skjer med eiendommen vår og hvilke begrensninger vil denne utvidelsen påføre både oss og eiendommen?</p> <p>Vi har startet en prosess med bedre utnyttelse av denne eiendommen som ligger svært sentralt i Melhus sentrum, men nå må vi sette alt på vent. Dette rammer oss som byrå da vi ikke kan gjøre noe før vi vet hva som vil skje.</p> <p>Jeg tror dessverre mer og mer at denne eiendommen burde vært innløst så vi kan prøve å finne et annet sted å drive vår virksomhet og bo.</p>	<p>Det er utarbeidet en støyrapport i reguleringsplanfasen med vurdering av nødvendige tiltak iht. gjeldende retningslinje for støy, T-1442/2021.</p> <p>Merknaden tas til orientering. Støvvurderinger tilsier at støysituasjonen ikke blir noe verre enn dagens situasjon. Mye av årsaken ligger i at det blir nye tog som bråker mindre.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Planen viser tydelig tiltak opp mot eiendommen. Illustrasjoner i planbeskrivelse supplerer plankart og situasjonsplan.</p> <p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Bane NOR anser at konsekvensene av tiltaket for eiendommen er minimal.</p>
<p>Halfdan Stendahl, mail 15.11.21</p>	<p>Ser at det er startet med hogst rundt linja og at det i den forbindelse er naturlig å bruke grusveien/turstien som går langs Lodda. Eier av veien er undertegnede, og jeg kan ikke erindre at det er gjort noen avtale om dette.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ønsker at jernbanens kryssing av denne veien utvides. - I forbindelse med 91/1 sin planovergang sør for planområdet er det fra jernbanen ytret ønske om å hogge kantskogen som vender mot vårt gårdsanlegg. Vi ønsker at denne kantskogen kan beholdes som en skjerm mot støy, og som et tiltak for naturmangfold. - Gården 91/1 mister sin nåværende adkomst til åkeren liggende vest for vår gård. Skulle det bli aktuelt å flytte adkomstveien ned til hvor motorveien krysser Lodda, er vårt ønske 	<p>Merknaden tas til orientering. Det ble gjennomført noe hogst i forbindelse med grunnundersøkelsene. Bane NOR har hatt et eget prosjekt som også har ryddet skog langs jernbanelinja.</p> <p>Det har vært gjennomført hogging av kantskog i regi av Bane NOR i et eget prosjekt samtidig som planarbeid har pågått.</p> <p>Ny jernbanelinje over Loddbekken legges i en ny bru parallelt med dagens spor. Det gjøres</p>

	at man ser på en løsning sammen med Nye Veier. Grusveiens kryssing av Lodda under motorveien er underdimensjonert og ikke tilfredsstillende utført. Kan det være mulig å samkjøre kryssingen av bekken for avlingsveien til 91/1 og adkomsten til elva?	ikke noe med eksisterende kulvert under eksisterende spor.
Advokat Eigil Erbe på vegne av Tom Sandvold og Marthe Hildrum, <i>brev 25.02.22</i>	<p>Ifølge vedlagte tegninger er det planlagt tiltak på gårdsplass ved garasjen. Tiltak vil forringe verdien på eiendommen betraktelig og de vil miste sin nåværende innkjøring. Ser ikke helt hvordan den skal justeres. Mister biloppstillingsplass, utnyttelsesgrad av tomt og atkomst til garasje. Det vil oppleves som om hele eiendommen rases, og det vil kunne kreves full erstatning om det ikke fins andre muligheter.</p> <p>Verdien på eiendommen vil synke langt mer enn det antall kvadratmeter som ønskes avstått tilsier, og det vil bli vanskelig å få solgt eiendommen.</p>	<p>Det er regulert inn muligheten til å bruke areal på eiendommen midlertidig i anleggsfasen, i tillegg til at atkomst må legges om permanent i forhold til eksisterende veg som legges noe om og tilpasses høyde på plattform.</p> <p>Eiendommer som blir berørt av Bane NORs planer vil inngå i en formell prosess der hjemmelshavers interesser ivaretas så langt som mulig.</p>



Rambøll Norge AS
Postboks 9420 Torgarden
7493 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering av kryssingsspor Melhus sentrum og Kryssingsspor Søberg - Melhus kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Landbruk

Ivaretagelse av jordvernet

De varslede tiltakene skal muliggjøre realisering av 2 regiontog i timen som er en del av statens forpliktelser i Byvekstavtalen. Tiltakene går ut over det som er planavklart i overordnet plan og berører delvis dyrka mark. Statsforvalteren som landbruksmyndighet forutsetter derfor at jordvern er et premiss i den videre planleggingen. Kommunen er også opptatt av dette, jf. referatet fra oppstartsmøtet. Vi viser i den forbindelse til føringer om et skjerp jordvern, jf. revidert Nasjonal jordvernstrategi fra 16.06.2021. Den nye nasjonale jordvernmålsettingen innebærer at den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 3 000 dekar, og at målet skal være nådd innen 2025.

Vi legger derfor til grunn at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. For å redusere negative effekter for dyrka jord ved bygging av infrastrukturprosjekter, skal alternative og realistiske løsninger være vurdert. Dette gjelder særlig for tiltakene ved Melhus stasjon og Melhus skysstasjonen der det fremgår at det foreligger ulike alternativ, og at ikke alle berører dyrka mark.

For behov knyttet til anleggsgjennomføringen er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Statsforvalteren har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Det vil kunne gi reduserte avlinger over mange år. Det må derfor fremkomme hva som er gjort for å minimere midlertidig arealbeslag av dyrka mark. For eventuelt midlertidig beslag av noe dyrka mark, legger vi til grunn at det stilles tydelige og konkrete krav til istandsettingen, slik at man kan oppnå samme kvalitet på jorda i etterkant av inngrepet.



Beskrivelse av de landbruksmessige virkningene

Det fremgår at det skal utarbeides et arealregnskap som viser hvor mye matjord som går tapt, omdisponeres og som tas i bruk andre steder. Statsforvalteren er opptatt av at arealregnskapet også inkluderer areal som blir gjort utilgjengelig og lite drivverdig. I tillegg til disse tallopplysningene blir det viktig å unngå eventuelle driftsulemper knyttet til prosjektet, og at vurderinger av dette beskrives. Videre er det viktig av virkninger for skogbruksinteressene (herunder eventuelle MiS-figurer, samt virkninger for eventuelle beiteinteresser og kulturlandskap framgår av planforslaget som sendes på høring.

Håndtering av jordressursen (permanent beslag): Det fremgår at matjordlaget skal skaves av og brukes til jordforedlingstiltak andre steder, samt at matjorda skal være fri for floghavre og skadedyr. Det er positivt at det er fokus på å ivareta jordressursen, og at det stilles tydelige krav til dette. Ut fra føringer om et skjerpet jordvern, er det også grunnlag for å stille strengere krav ved omdisponering av jordbruksareal. Slik vi ser det er det beste kompensierende tiltaket å ivareta *hele* jordressursen, både A- og B-sjikt, gjennom en jordflytting til udyrkbart areal. Da unngår man å redusere det totale ressursgrunnlaget, og vi anmoder derfor om at dette vurderes. Alternativt kan jorda brukes til nydyrking på dyrkbart areal.

Vi oppfordrer til at det frem mot ferdigstilling av planforslaget avklares hvor matjorda skal flyttes. Ideelt sett bør slike mottaksareal inngå i planen. Det bør uansett utarbeides en plan som sikrer at jordressursen ivaretas på best mulig måte (matjordplan). Vi ber om at dette sendes med når reguleringsplanen sendes på høring. Dette trenger ikke være omfattende materiale, men det kan likevel være av betydning for å sikre en hensiktsmessig gjennomføring og et godt resultat.

Klima og miljø

Naturmangfold og vann

Det legges opp for kryssing av flere bekker, blant annet Loddbekken. Gaula, med sidevassdrag (Loddbekken) er en del av våre nasjonale laksevassdrag og det må sikres at vandringshinder fjernes og at nye tiltak for bekkedryssing slipper fram anadrom fisk. Det må blant annet sikres en såpass stor kulvert for bekken, at det ikke vil være behov for rist og manuell rens av greiner osv. Bunnen på kulverten må etableres som en naturlig elvebunn. Se Miljødirektoratets veileder 22-2002 *Slipp fisken fram* for ytterligere detaljer.

Nye veier har jobba godt for å sikre fiskens vandringsmuligheter i Loddbekken i forbindelse med sine prosjekt, samt Helhetlig plan for Gaula har prosjekt gående i Loddbekken i dag. Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet forventer at staten, gjennom Bane NOR sin planlegging, sikrer forholdet til vannmiljø og fiskens fremkommelighet i sin planlegging.

Vi minner om vannressursloven § 11, som sikrer at det langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Dette skal følges opp i planarbeidet og sikres i bestemmelser eller plankart.

Jf. referat fra oppstartsmøte er Loddbekken en sannsynlig leirravine. Vi minner om at planleggingen skal ivareta rødlistede landskapsformer med tilhørende naturverdier.

Ut fra referat fra oppstartsmøte kommer det frem at det må gjøres en naturmangfoldvurdering på Søberg stasjon, som må inkludere artskartlegging og en vurdering av kulvert. Vi påpeker at dette er ett arbeid som må gjøres i løpet av vår/sommer.



Fremmede arter

Vi leser av referat fra oppstartsmøte at det skal innarbeides bestemmelser for å hindre spredning av fremmede arter. Dette er bra.

Friluftsliv

Turdrag/grøntområde rundt Loddbekken kan påvirkes i stor grad. Dette området er registrert som svært viktig friluftslivområde. Hvordan dette forholdet påvirkes av og hvordan det skal ivaretas må komme klart frem i planarbeidet.

Forurensing

Støy og støv i anleggsperioden for begge planområdene må tas hensyn til.

Det må vurderes om tiltakene vil medføre økt støy på støysensitiv arealbruk og om det må gjennomføres en støyutredning. Eventuelle avbøtende tiltak må sikres i planen. Vi viser til retningslinjene T-1442/2021 (behandling av støy i arealplanlegging) og T-1520 (støy i arealplanlegging) for det videre planarbeidet.

Samfunnssikkerhet

Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Kommunens oppgave er blant annet å

- følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke
- sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarelet, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen)
- ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).)
- sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter

Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker

- være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra **2017** (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5)
- inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under «ja» eller «nei»
- inneholde en kildeliste til analysen
- ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere
- ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken

Statsforvalteren vurderer innsigelse (jf.DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når



- det kun er en sjekkliste med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

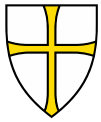
Thomas Møller (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:
Klima og miljø: Vegar Christoffersen Walsø – 73 19 92 62
Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73
Samfunnssikkerhet: Lars Petter Løkken – 74 16 81 76

Kopi til:
Melhus kommune Rådhusveien 2 7224 MELHUS



RAMBØLL NORGE AS AVD TRONDHEIM
Postboks 9420 Torgarden
7493 TRONDHEIM

Vår dato:	08.11.2021	Vår referanse:	202126683-8	Vår saksbehandler:
Deres dato:	04.10.2021	Deres referanse:	Erik Ditlefsen	Siv Minna Aastorp

Fylkeskommunens innspill til varsel om planoppstart for detaljregulering av Søberg stasjon. Melhus kommune.

Viser til oversendelse 04.10.2021. Hensikten med planarbeidet er utarbeidelse av reguleringsplaner for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Tiltakene innebærer forlengelse av kryssingsspor for både Søberg og Melhus, samt etablering av en ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus skysstasjon. Dette vil legge til rette for realisering av to tog i timen med gjeldende Byvekstavtale. Det skal utarbeides to separate reguleringsplaner for henholdsvis Søberg stasjon og Melhus stasjon, Melhus skysstasjon. Denne tilbakemeldingen gjelder Søberg stasjon.

Kryssingsspor sør skal forlenges og alternativ adkomst til eiendommer og virksomheter som benytter planovergangen ved Hofstad skal vurderes. Plassering av ny kulvert er ikke avklart og det er følgelig uklart om eksisterende kulvert må rives.

Folkehelse, barn og unge, tilgjengelighet

Tiltaket vil berøre flere viktige forbindelseslinjer bl.a krysser en tursti jernbanelinjen sør for Søberg stasjon. Eksisterende turtraseer og øvrige gode forbindelseslinjer for myke trafikanter må ivaretas. Vi forutsetter at planlegging og bygging skjer ut fra prinsippene om universell utforming og at det utarbeides gode planer for anleggsgjennomføringen for områder der gang- og sykkel, grøntområder og VA-anlegg berøres.

Vannforvaltning

Inngrep eller aktivitet i og nært vassdrag skal legge vannforskriften til grunn. Det er særlig vannforskriften § 4 som skal vurderes og ivaretas i planarbeidet.

For Søberg stasjon er det kun et alternativ som vurderes. Tiltaket påvirker to tilløpsbekker til Gaula, registrert i Vann-Nett under «mindre bekker i nedre Melhus» (ID 122-3-R). Ifølge Vann-Nett har tilløpsbekkene moderat økologisk tilstand, men det kan se ut til at kunnskapsgrunnlaget er lavt. Dette gjør at tilskrevet miljøtilstand ikke nødvendigvis kan gjelde.

Det må sees på en helhetlig (nedbørsbasert) ivaretagelse av vassdraget ved videre planutarbeidelse. Gaulavassdraget er varig vernet som har en ekstra beskyttelse pga. vernebestemmelser. Det innebærer at tiltaket også må vurdere og hensynta mulige påvirkninger på Gaula, f.eks. håndtering av overvann.

Ved valg av løsning for kryssing av vassdrag skal vannforskriften § 4 legges til grunn. Det skal ikke foregå noe forringelse (negativ påvirkning) på vassdraget. Vi presiserer at negativ påvirkning også innebærer endring av de hydromorfologiske egenskapene til vassdraget og ikke bare forurensning. Grunnleggende skal bekkebredde, -substrat og kantvegetasjon ivaretas. Det må i neste høringsrunde beskrives hvilke løsninger som er tenkt og hvordan tiltaket vil påvirke vassdraget.

Dersom det er ønskelig, stiller vi oss gjerne disponibel for dialog angående vannforskriften eller andre spørsmål angående hensynet til vassdraget.

Kulturminner eldre tid - automatisk fredete kulturminner

Trøndelag fylkeskommune ble kontaktet allerede den 8. juli av Rambøll i forbindelse med ønsker om avklaring av automatisk fredete kulturminne innenfor utvidelser ved Søberg Stasjon og Melhus Stasjon. Vi varslet en arkeologisk registrering den 06.08.21 innenfor deler av planområdet. Den arkeologiske registreringen startet den 11 oktober og er ennå ikke avsluttet på grunn av manglende tilgang på deler av området knyttet til en forhøyet risiko for sprengningsfare ved gnr./bnr. 87/1 og 88/1 som ligger nær gamle Hofstad leir som i dag er Hofstad industriområde. Vi er i dialog med Rambøll om dette, men sørligste deler av planområdet vil mest sannsynlig ikke kunne registreres før neste år.

Foreløpig har vi gjort funn av automatisk fredete kulturminner ved gnr./bnr. 91/1 ved Loddbekken og på gnr./bnr. 88/1 Søberg. I begge områdene er det kjent automatisk fredete kulturminner fra tidligere og funnene som er gjort så langt er bosetningsspor som mest sannsynlig kan dateres til jernalder.

Vi vil gi en egen kulturminnefaglig uttalelse i saken så snart vi er ferdig med registreringer i de områder som er mulig å avklare i år.

Fylkesveg

Det er en forutsetning at de delene av planen som berører fylkesveg, planlegges i tråd med gjeldende vegnormaler og i dialog med fylkeskommunen.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Siv Minna Aastorp
seniorrådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Nyere tids kulturminnevern: Monica Anette Rusten

Eldre tids kulturminnevern: Anne Haug

Vannforvaltning: Ina Catharina Storrønning

Vegforvaltning: Victoria Thorgersen

Folkehelse, idrett friluftsliv: Oddveig Bredesen

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Kommunal

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

MELHUS KOMMUNE

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)

STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED

Rambøll Norge AS - Trondheim
Postboks 9420 Sluppen
7018 TRONDHEIM

Vår dato: 11.11.2021
Vår ref.: 202115641-3
Deres ref.:

NVEs uttalelse til varsel om oppstart - Reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak Melhus - Melhus kommune, Trøndelag

Det vises til brev av 04.10.2021. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Planområdet omfatter Melhus stasjon og Melhus skysstasjon på Dovrebanen. Det planlegges etablert et nytt spor på ca. 650 meter og en ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus skysstasjon.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs konkrete innspill

Skredfare

Planområdet ligger ifølge NVE Atlas ikke innenfor eller nært aktsomhetsområder for skred i bratt terreng. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det ikke er utarbeidet aktsomhetskart for sørpeskred og at aktsomhetskartene er basert på unøyaktige data som gjør at mindre løснеområder (<50 meter vertikal høyde) ikke alltid vises. Lokale terrengforhold må derfor alltid vurderes i tillegg.

Geoteknikk og grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense, og består ifølge NGUs løsmassekart (jf. NVE Atlas) av elveavsetninger og marine avsetninger. Ifølge MML-kart fra NGU er det stor til svært stor mulighet for å finne marin leire i dette området.

Det forutsettes at det i forbindelse med planarbeidet utarbeides en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten, i henhold til prosedyre beskrevet i [NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#). Det må dokumenteres at sikkerheten er ivaretatt og at tiltaket er gjennomførbart i henhold til plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 § 7-3. Eventuelle krav om risikoreducerende tiltak må ivaretas i plankart og bestemmelser.



Se også veiledningen til [TEK17 § 7-3](#) og våre nettsider [spørsmål og svar om kvikkleireveilederen](#).

Flom og erosjon

Det er utarbeidet et flomsonekart i Gaula, jf. [NVE 5/2001 Flomsonekart – delprosjekt Melhus](#). Vi gjør imidlertid oppmerksom på at flomsonekartet ikke inkluderer klimapåslag. Det er heller ikke utført flomsonekartlegging for sidebekker til Gaula.

Aktsomhetskart for flom i NVE Atlas kan være unøyaktige. Lokale terrengforhold bør vurderes før flomfaren kan utelukkes. Det samme gjelder tilstedeværelsen av mindre bekker som ikke har blitt plukket opp av analysen.

Ifølge referat fra oppstartsmøtet med kommunen kan det bli aktuelt å gjenåpne deler av Langbekken. NVE ser det som positivt at lukkede bekker gjenåpnes. Ved en eventuell gjenåpning må bekken dimensjoneres med 200 års gjentakintervall, samt klimapåslag. Planene må inneholde opplysninger om flomveier og flomavledningskapasitet, og sammenhengen med og påkobling til eksisterende vassdrag må beskrives. Slike vurderinger bør fortrinnsvis gjøres i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Reell flomfare må avklares og tas hensyn til. For tiltak som kommer i berøring med områder hvor det kan være fare for flom, er det en forutsetning at det i planarbeidet utarbeides en flomvurdering samt dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare, jf. plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 § 7-2. Eventuelle faresoner og behov for risikoreduserende tiltak må innarbeides i plankart og bestemmelser. Det vises i denne forbindelse til [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) (revidert 22. mai 2014) og [NVEs veileder 3/2015 Flaumfare langs bekker](#).

Byggverk må plasseres i sikker avstand fra erosjonsutsatt skråning, eller skråningen må sikres mot erosjon. Krav til sikkerhet mot erosjon langs vassdrag er definert i [TEK17 § 7-2 med veiledning](#).

Klimatilpasning og overvannshåndtering

Mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann). Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Økosystem som f.eks. flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompensierende tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenningen i byggeområdene må også avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges.

Overvannshåndtering bør i størst mulig grad skje lokalt og helst i form av åpne, naturbaserte løsninger i tråd med [Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning](#) og etter den såkalte tretrinnsmodellen (infiltrasjon, fordrøyning, sikker bortledning av overflatevann). Planforslaget må beskrive hvordan overvannshåndtering tenkes løst, da overvannshåndtering er en viktig premisse for plasseringen og utformingen av de ulike tiltakene i reguleringsplanen. Reguleringsplanen bør gjennom bruk av reguleringsformål, hensynsoner og bestemmelser sørge for at de arealene som er best egnet til overvannshåndtering, og som trolig er avgjørende for en sikker vannhåndtering, ikke blir bebygde. Tiltak, konstruksjoner og anlegg som er nødvendig for gjennomføring av planen, bør



derfor være lokalisert innenfor plangrensen. Se ellers informasjon om overvann på NVEs nettside: <https://www.nve.no/arealplanlegging/overvann-i-arealplanlegging/>.

Dersom overvann skal avledes til vassdrag som sikker resipient må flomfare vurderes slik at ikke allmenne interesser i vassdraget blir negativt berørt. Dette inkluderer økt flomfare for tredjepart, jf. vannressursloven §§ 5 og 7 og TEK17 § 7-1.

Allmenne interesser i vassdrag

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Vassdrag utgjør viktige landskapselementer og opplevelsesverdier, bidrar til å redusere flomfare dersom disse holdes åpne og er viktige for å kunne ivareta biologisk mangfold.

Planområdet omfattes av Gaula vassdragsvernområde, som er varig verna i henhold til verneplan III for vassdrag. Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (1994) gjelder selve vassdragsbeltet (dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern) og en 100-meters sone på hver side.

Vassdrag og mindre bekker i området må beskrives, og det må redegjøres for eventuell flom- og erosjonsfare.

De særlige interessene knyttet til vassdraget kan ivaretas i arealplanleggingen ved bruk av arealformål for bruk og vern av sjø og vassdrag (jf. pbl. § 12-5 nr. 6) og ved bestemmelser om byggeforbud langs vassdraget (jf. pbl. § 1-8). Det vises for øvrig til [NVEs veileder 2/2019](#) *Kantvegetasjon langs vassdrag*.

Vassdrags- og grunnvannstiltak

Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktavurdering av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Det vises for øvrig til [NVEs veileder 1/2021](#) *Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak*.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.



NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Steinar Lillefloth

Godkjent av Bente Ågren Høegh
Seniorrådgiver

Godkjent i henhold til NVE sine interne rutiner.

Mottakerliste:

Rambøll Norge AS - Trondheim

Kopimottakerliste:

BANE NOR SF

Melhus kommune

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

Trøndelag fylkeskommune

RAMBØLL NORGE AS AVD TRONDHEIM
Postboks 9420 Torgarden
7493 TRONDHEIM

Deres ref:
Vår ref: 2021/202932
Dato: 27.10.2021
Org.nr: 985399077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



INNSPILL TIL MOTTATT VARSEL OM DETALJREGULERING - KRYSSNINGSSPOR MELHUS SENTRUM OG SØBERG - MELHUS KOMMUNE

Mattilsynet mottok 6. oktober 2021 varsel om oppstart av detaljregulering av kryssingsspor Melhus sentrum (Plan-id 5028_2021009) og kryssingsspor Søberg til uttalelse (Plan-id 5028_2021010). Frist for å komme med eventuelle innspill til planarbeidet er satt til 15. november 2021.

Mattilsynet er sektormyndighet for planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. For dette oppstartvarselet gir vi uttalelse knyttet til fagområdene drikkevann, fiskehelse, dyrevelferd og plantehelse

Gjelder

Bakgrunnen for planarbeidet er Byvekstavtalen hvor staten forpliktet seg til å utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Forlengelse av kryssingsspor på Melhus / Melhus skysstasjon og Søberg er et av flere prosjekter som settes i gang for å oppnå målet i Byvekstavtalen.

Fakta

Det er ikke planlagt ny bebyggelse, men det vil bli behov for mindre tekniske bygg. Det vil også bli noen nye konstruksjoner og endring av eksisterende konstruksjoner.

I tillegg vil tiltaket berøre dyrka mark på sørsiden av Melhus sentrum, turdrag/grøntområde rundt Lodbekken, VA-anlegg og eiendommer rundt Melhus skysstasjon.

Planforslaget berører flere reguleringsplaner både i Melhus sentrum og på Søberg.

Det er avholdt oppstartsmøte, referat vedlagt.

I bestemmelsene krever kommunen også at det fremkommer krav om 5 meter byggeavstand til vann - og avløpsledninger.

Vurdering

Vi ser av referatet fra oppstartsmøtet at Melhus kommune har stilt krav til at det skal foreligge en VVA – plan som skal være godkjent før reguleringsplanen kan 1. gangs behandles. Kommunen viser videre til notat som beskriver krav til innholdet i VVA-planen. Det skal i bestemmelsene stilles krav til teknisk VVA-plan før tillatelse til tiltak kan gis.

Videre går det fram av oppstartsmøtet at det i bestemmelsene skal innarbeides krav om 5 meter byggegrense til VA-ledninger og at kommunens VA – norm skal legges til grunn for arbeidet.

Det er viktig å få inkludert vann og avløp i arealplanlegging på en god og helhetlig måte, og så tidlig som mulig i planprosessen. Beskrivelsene i møterefateret viser at kommunen sikrer at dette blir ivaretatt.

Kommunen stiller også krav om at det skal dokumenteres at matjord er fri for planteskadegjørere og floghavre. Særlig floghavre er utbredt i deler av Melhus kommune. Det er derfor meget viktig at dette tas hensyn til når det

Mattilsynet har følgende innspill til igangsatt planarbeid:

Vannforsyning / drikkevann

Det er positivt at det stilles krav til VA-plan for gjennomføring av tiltakene. Dette for å kunne få til en helhetlig håndtering av VA innenfor området, samt synliggjøre hvordan avdekte konfliktpunkter skal løses. Det kan være eksisterende infrastruktur for vann og avløp, kilder eller nedslagsfelt til privat vannforsyning eller enkeltvannforsyning.

I noen tilfeller vil det være relevant og se VA – arbeidet i sammenheng med overvannshåndtering og eventuelt annet vannmiljø.

Når det gjelder VA – planen har vi en forventning til at den viser gjennomførbare løsninger.

Planteskadegjørere / floghavre

Det er viktig å kartlegge om tiltaket kan berøre arealer / eiendommer som kan medføre fare for spredning av planteskadegjørere (f.eks. PCN og ringråte) eller floghavre. Gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Spiredyktige floghavrefrø kan overleve i minst 10 år i jorda. Det samme gjelder PCN, som kan overleve i jorda uten vertsplante i over 30 år.

Vi kan opplyse om at det er forbudt å flytte jord fra eiendom med floghavre til annen eiendom, dette er forskriftsfestet. Tilsvarende gjelder egne regler for eiendommer med potetystenematode (PCN) og lys ringråte.

Det er viktig å etablere rutiner og sikre en praksis som i størst mulig grad reduserer faren for spredning av planteskadegjørere og floghavre. Gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Mattilsynet og landbrukskontoret i Melhus kommune har oversikt over eiendommer som er registrert med floghavre.

Helse hos akvatiske dyr og mulig overføring av smitte

Det går flere bekker gjennom planområdet som renner ut i Gaula.

Vi viser til Forskrift om omsetning av akvakulturdyr og produkter av akvakulturdyr, forebygging og bekjempelse av smittsomme sykdommer hos akvatiske dyr § 45.

Det er en særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr.

Vi forventer at om det er relevant (ut fra en risikovurdering / kartlegging) også gjennomføres tiltak for å forebygge overføring av kjent og ukjent smitte til vassdraget. Særlig aktuelt er overføring av Gyrodactylus salaris mellom vassdrag. Parasitten vil kunne overleve en tid i fuktig miljø uten at det er fisk til stede.

Det kan for eksempel være vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag.

Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag.

Maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag.

Dyrevelferd / dyrehelse

Mattilsynets forvaltningsområde omfatter dyrevelferdsmessige evt. også dyrehelsemessige uheldige konsekvenser som følge av naturinngrep. Det er viktig at man klarer å opprettholde mest mulig eksisterende trekruter for vilt for å unngå unødvendige belastninger. Ifølge møtereferatet er dette relevant på Søberg i tilknytning til viltovergang.

Vi viser til Lov om dyrevelferd §§ 1-3. Spesielt § 3. Generelt om behandling av dyr - «....., og beskyttes mot fare for unødige påkjenninger og belastninger».

Med hilsen

Tore Forseth
seniorinspektør

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi

Statsforvalteren i Trøndelag v/Tor Sæther - fmltsa@statsforvalteren.no



Direktoratet for mineralforvaltning

med Bergmesteren for Svalbard

Rambøll Norge AS Trondheim
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
7493 TRONDHEIM

Dato: 15.11.2021
Vår ref: 21/06289-2
Deres ref:

Uttalelse til varsel om oppstart med reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak Søberg og Melhus stasjon i Melhus kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 4. oktober 2021.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, heter det at Norge har store mineralressurser som kan gi grunnlag for verdiskaping og arbeidsplasser. Regional og kommunal arealplanlegging er et viktig verktøy for å sikre tilgjengelighet til mineralforekomster som kan være aktuelle for fremtidige uttak, samtidig som miljø- og samfunnshensyn ivaretas.

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging:

- Fylkeskommunene og kommunene sikrer viktige mineralforekomster i sine planer og avveier utvinning mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Tilgangen til, og lagring av, byggeråstoffer ses i et regionalt perspektiv.

Om planene

Bakgrunn for planarbeidet er Byvekstavtalen hvor staten har forpliktet seg til å utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. I den forbindelse skal det utarbeides to separate reguleringsplaner i Melhus kommune, der den øvrige planprosessen blir felles/samkjørt så langt som mulig. DMF har derfor skrevet uttalelse til begge planene i dette dokumentet. Det er vurdert at planen ikke medfører krav om konsekvensutredning.



Reguleringsplan for Sjøberg stasjon

Hensikten med planen er at kryssningssporet mot sør skal forlenges, og at alternativ adkomst til eiendommer og virksomheter som benytter planovergangen ved Hofstad sør for Sjøberg stasjon skal vurderes.

Reguleringsplan for Melhus stasjon

Hensikten med reguleringsplanen er at det skal bygges en nytt spor på ca. 650 meter og en ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus stasjon. For å få til dette må eksisterende kulvert for gang-/ sykkelveg utvides, ny bru over Hølundvegen, kryssing av Loddebekken, samt en adkomst til eiendommer som i dag benytter planovergangen nord for stasjonen.

Uttalelse fra DMF

Reguleringsplan for Sjøberg stasjon

Planen berører sand- og grusforekomsten; *Sjøberg*¹, som er vurdert av Norges geologiske undersøkelse (NGU) til å ha nasjonal betydning. Ressursene i forekomsten er av NGU vurdert til å være godt egnet til betongproduksjon. DMFs uttaksregister² viser at det er et uttak i drift (Sjøberg grustak) som planen også berører. Uttaket fikk i 2019 driftskonsesjon etter mineralloven.

DMF vurderer at tiltak innenfor foreslått planområdet kan båndlegge en mineralsk forekomst med nasjonal betydning og komme i konflikt med konsesjonsområdet for Sjøberg grustak. I tillegg berører planområdet område avsatt til råstoffutvinning i gjeldene reguleringsplan og i kommuneplanen. Dette gir grunnlag for at **DMF kan fremme innsigelse til planen ved høring.**

Mineralske ressurser er en ikke-fornybare naturressurser som kun kan utnyttes der de naturlig forekommer. Det er viktig at det tas nødvendige grep for å sikre at tiltaket ikke er til hinder for framtidig utnyttelse av ressursene i forekomsten og uttaket på Sjøberg grustak. DMF viser i den sammenhengen til de nasjonale forventningene for kommunal og regional planlegging, der tilgangen til mineralressurser og hensynet til uttak av byggeråstoffer omtales spesielt. Vi viser også til kommunedelplan for grustak, steinbrudd og deponi fra 2016, som nå er under revisjon. Kommunedelplanen er et viktig verktøy i Melhus for å synliggjøre og sikre tilgangen til viktige ressurser i planleggingen.

Konsekvensutredning

Referat fra oppstartsmøtet med vurderingen av krav om konsekvensutredning omtaler ikke de mineralske ressursene som berøres i planområdet på Sjøberg. Tiltakene som det ønskes å etablere på Sjøberg stasjon vil kunne båndlegge betydelige deler av den nasjonalt viktige forekomsten og vil derfor også være i strid med gjeldene reguleringsplan, kommuneplan og kommunedelplan for grustak, steinbrudd og deponi. DMF viser til konsekvensutredningsforskriften §10 som sier at planer skal konsekvensutredes om tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og kommer i konflikt med «*truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle*

¹ Sand og grusforekomsten Sjøberg:

https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta.Main?p_spraak=N&p_objid=109577

² DMFs kartinnsyn med uttaksregister: <https://minit.dirmin.no/kart/>



kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv».

DMF forventer i det videre planarbeidet at det foretas en ny vurdering av om planen skal konsekvensutredes. DMF vurderer at planen faller inn under kravet om konsekvensutredning og at en utredning må bygge på en omforent forståelse om virkningene av foreslåtte tiltak, der konsekvenser for forekomsten med nasjonal betydning og uttak i drift blir vurdert. Dette innebærer at det blir sett helhetlig på forekomstens ressurser som kilde til nødvendig byggeråstoff både lokalt og regionalt.

Der det er gitt tillatelser til uttak av mineralske ressurser, gjennom arealplan og konsesjon, er det lagt tydelige premisser for areal- og ressursforvaltningen. DMF vurderer i slik tilfeller at ressursene i størst mulig grad bør utnyttes, fullt ut, før områdene tas i bruk til andre formål. Dersom det likevel skal vurderes nye tiltak i området vil det være nødvendig å utrede eventuelle muligheter for samdrift mellom jernbanetiltak og masseuttak. Det vil også være nødvendig å vurdere om det finnes avbøtende tiltak nødvendig for realisering av ny regulering.

Planområdet berører også sand og grusforekomsten *Gravråkflata*³, som er vurdert til å ha lokal betydning. Det må gå fram av vurderingene i planen om tiltak innenfor planområdet vil båndlegge ressurser i forekomsten. Det bør også vurderes om hensynet til ressursene i forekomstene bør inngå i konsekvensutredning av planen.

Reguleringsplan for Melhus stasjon

DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak på Melhus stasjon.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Lars Libach
seniorrådgiver

³ Sand og grusforekomsten Gravråkflata:
https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta.Main?p_spraak=N&p_objid=169408



Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Kristine Bye

Mottakere:

Rambøll Norge AS Trondheim	Postboks 427 Skøyen	0213 OSLO
Rambøll Norge AS Trondheim	Kobbegate 2PB 9420 Torgarden	7493 TRONDHEIM

Kopi til:

Melhus kommune	Rådhusv. 2	7224 MELHUS
Statsforvalteren i Trøndelag	Postboks 2600	7734 STEINKJER



Rambøll Norge AS
Postboks 9420 Sluppen
7493 Trondheim

Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
21/00007-95
Deres referanse
Reguleringsplan for
kapasitetsøkende tiltak Melhus

Vår dato
12.11.2021
Deres dato
05.10.2021

Innspill til varsel om oppstart av planarbeid, kryssingsspor Melhus sentrum

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid. Bakgrunnen for planarbeidet er Byvekstavtalen hvor staten har forpliktet seg til å utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Ambisjonen er to regiontog i timen på strekningen Melhus – Trondheim – Steinkjer innen 2024.

I Melhus kommune skal Bane NOR blant annet forlenge eksisterende kryssingsspor både på Sjøberg og Melhus, og etablere ny plattform på jernbanens vestsida for sørgående tog på Melhus skystasjon. For å bygge det nye sporet må eksisterende kulvert for gang-/sykkel under jernbanen utvides og ny bru over Hølundvegen, samt kryssing av Loddbekken må bygges. Det kan bli aktuelt med midlertidig omlegging av dagens areal og trafikkmønster i områdene ved Melhus skystasjon.

Rutetilbud

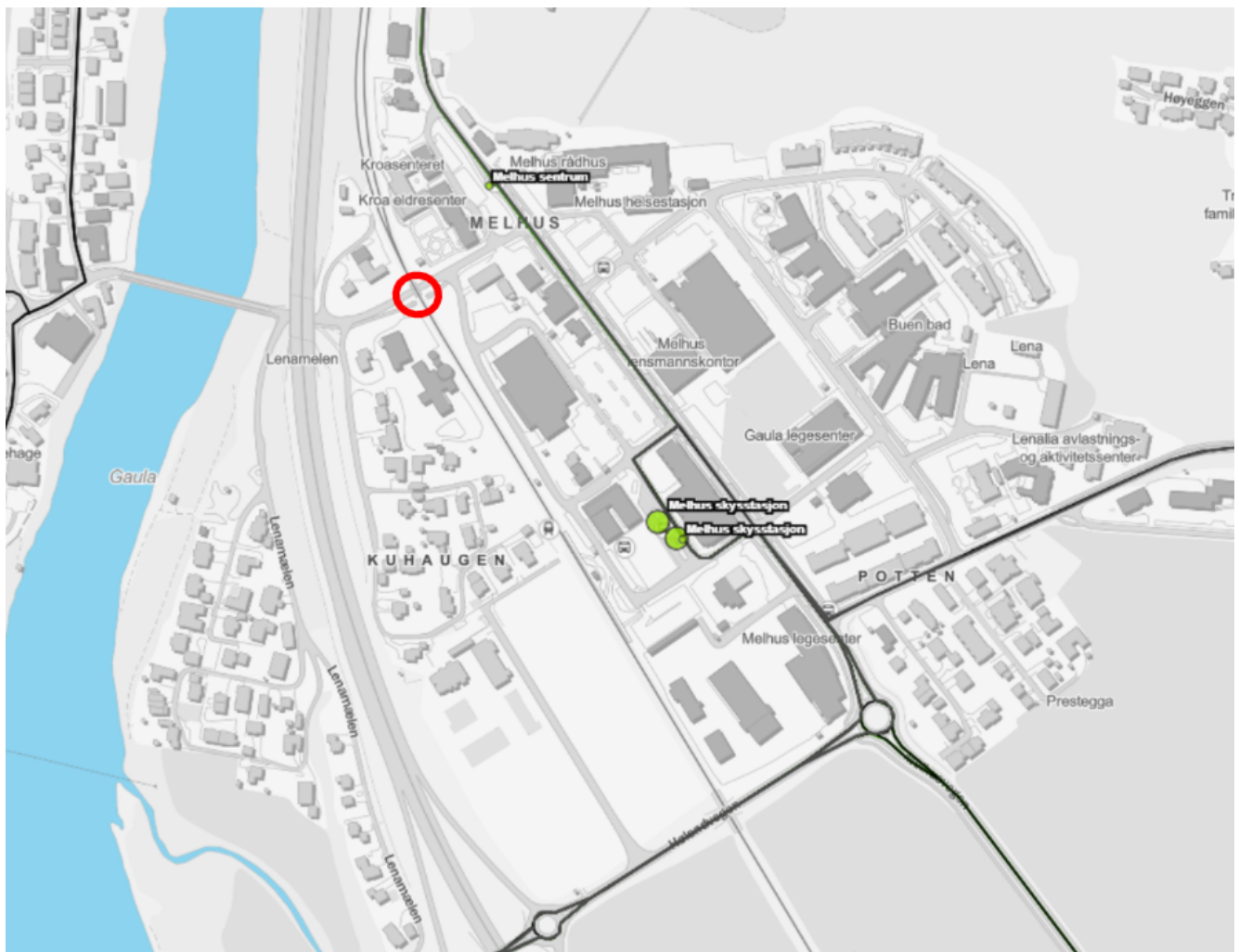
AtB betjener Melhus skystasjon (grønne sirkler på illustrasjonen under) som ligger inntil varslet planområde. Illustrasjonen viser i hvilke traseer det kjøres buss (svart linje).

Melhus skystasjon betjenes av linje 71, 82, 110 (nattbuss), 340, 440, 480, 504, 505, 5001, 5002, 5003, 5004 og 5009. Firesifrede linjer er skolelinjer. I tillegg betjenes skystasjonen av fleksibel transport (bestillingstransport).

I dag korresponderer ikke bussene med toget, men det kan være aktuelt fra 2028, og kanskje tidligere for noen linjer. I mobilitetsplan for Melhus er det vurdert en pendelrute mellom Sjøberg og Varmbo, men det er ikke tatt en beslutning om dette enda.

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011



Utbedringer av skystasjonen

Det er behov for utbedringer av bussterminalen og vi ønsker at hele skystasjonen (tog og buss) inngår i samme reguleringsplan for å sikre en helhetlig utforming av knutepunktet.

- [Plattform for buss](#) er smal og ser ikke ut til å være utformet iht. Statens vegvesens håndbøker. Er det nok areal i forkant av leskuret til at man kan passere med barnevogn, rullestol o.l.? Det er svært ønskelig at plattform gis universell utforming.
- Vi ønsker muligheten for 5 oppstillingsplasser for buss som kan betjenes uavhengig av hverandre for å kunne sikre fleksibilitet og videreutvikling av mobilitetstilbudet.
- Det er viktig med gode, trygge og tydelige gangforbindelser mellom buss, tog, parkering, sykkelvei med fortau og øvrig gangnett.
- Det mangler tydelige krysningspunkt mellom bussplattform og tilgrensende gangnett. Vi ønsker at det etableres markerte gangfelt med nedsenket kantstein og taktile heller.
- Det er ønskelig å stenge stasjonsområdet for gjennomkjøring for privatbil slik at det kun blir buss som kan kjøre her.
- Venteromfasiliteter bør gjøres mer synlig og få universell utforming. I dag må man være lokalkjent for å vite at det finnes venterom og fra venterommet/sitteplassene er ikke bussterminalen særlig synlig.
- Vi oppfordrer til at det etableres trygg sykkelparkering med mulighet for å låse inn sykkel.

Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelsehemning, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid.

Det vises til Statens vegvesens håndbøker "V123 Kollektivhåndboka for utforming av holdeplasser og venteanreder", og håndbok "V129 Universell utforming av veger og gater". Dimensjonerende kjøretøy er 15 m buss.

Anleggsfasen

Bussene kjører Hølondvegen i dag, stenges vegen når brua skal utvides? Dersom brua stenges, vil det gi betydelige konsekvenser for blant annet linje 71 og 82. [Undergang i Gimsevegen](#) (rød sirkel på illustrasjonen over) er nærmeste mulighet for kryssing av elva. Undergangen har fri høyde 3,8 meter og er for lav for våre høyeste busser som er 3,9 meter. Dersom bussene midlertidig skal kjøre denne traseen er det behov for tiltak på undergangen, og undergangen og [Gimsebrua](#) må lysreguleres ettersom brua har ett kjørefelt og undergangen er smal. Dersom dette er tenkt som midlertidig kjøreveg for bussene vil dette ha betydelig innvirkning på fremkommeligheten ettersom det også vil være en stor andel av annen trafikk som vil måtte kjøre samme trase.

Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene. Vi stiller gjerne i møte om planforslaget og hvilke konsekvenser dette får for bussen. AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon areal, materiell og infrastruktur

Morten Berntsen
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over mottakere:
Rambøll Norge AS

Liste over kopimottakere:
Trøndelag Fylkeskommune
Trøndelag Fylkeskommune

Innspill til reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak Melhus.

Bane Nord eller Rambøll bør ta kontakt med Nye Veier med spørsmål om å få ta over midlertidig anleggsveg mellom Hølundvegen og Loddbekken. Denne skal fjernes etter anlegget er ferdig. Nye Veier skal egentlig fjerne den når de er ferdige om et år. Bane Nord kan dra nytte av den, både mht adkomst til gammel kulvert ved Loddbekken, og mot ny bru over Hølundvegen.

Det er stor trafikk av landbruksredskap og fiskere gjennom gammel undergang ved Loddbekken i tidsrommet mellom april og oktober hvert år.

Området vest for jernbanen, mellom Loddbekken og Hølundvegen består storparten av leirjord, med dreneringer fra ca år 1935. Der ligger gamle teglstensrør som blir drenert ut mot jernbanens grøft som ligger i fyllingsfoten, og ender i Loddbekken. Etter belastningene som en stor del av arealet blir utsatt for under anleggsperioden, er det muligens billigst for Bane Nord å bekoste nygrøfting av hele området.

Gammel undergang ved Loddbekken er i dag en flaskehals mht til moderne gårdsdrift. Dagens mål er tilpasset gamle dagers drift. Den må minst utvides med 2 m i bredden og 1 m i høyden. Dvs at den nye må være min 5 m bred og 4,5 m høy. Da er det mulig å kjøre dagens såmaskiner, tresker, landbruksutstyr, og større lastebiler for transport av korn, kalk mm. En må også ha disse målene i tankene når man skal se på ny adkomst til arealer sør for Loddbekken, vest for jernbanen.

Dette kommer også eiendommen 92/1 til gode da de har tinglyst vegrett.

Dersom utvidelse av gammel undergang blir en realitet, kan planovergangen mellom Loddbekken og sørover mot Melhus kirke taes bort. Da er det ikke lenger bruk for den.

Mvh

Jens Melhuus

Eier av 91/1

Erik Ditlefsen

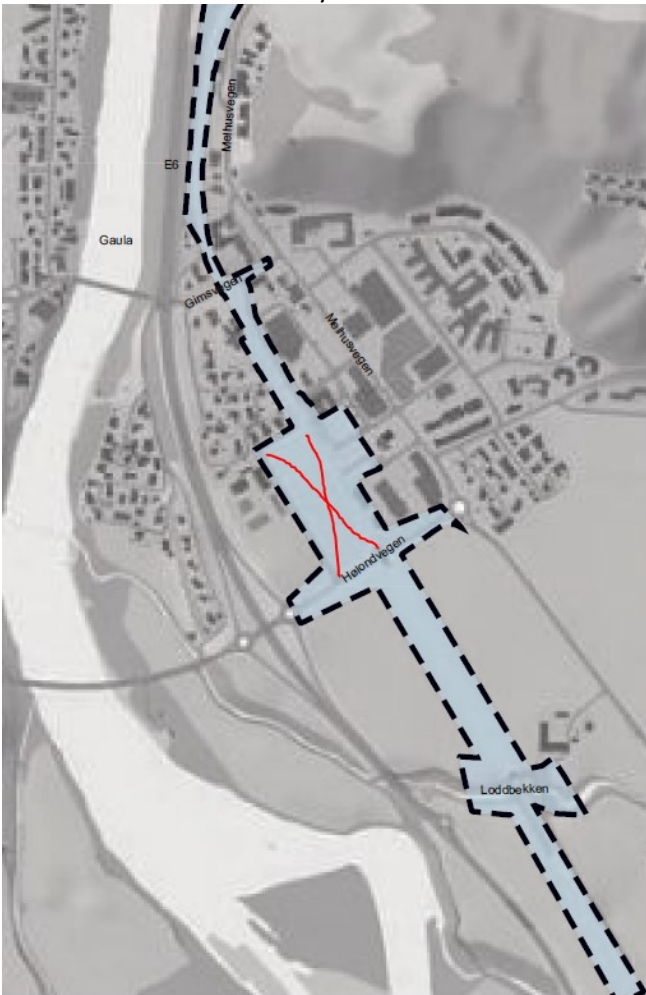
Fra: Marte Skistad Ødegaard <Marte.Skistad.Odegaard@barlindhaug.no>
Sendt: onsdag 6. oktober 2021 11:45
Til: Erik Ditlefsen
Kopi: Jomar Grøtan
Emne: Reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak Melhus - henvendelse fra Melhustunet

Det er ikke ofte du mottar e-post fra marte.skistad.odegaard@barlindhaug.no. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Hei.

Viser til varsel om oppstart av planarbeid i Adresseavisen 5.10.21.

Planavgrensning i kunngjøring viser at eiendom 91/108 blir berørt mellom dagens jernbane og veien Melhustunet, skissert under med rødt kryss.



Som hjemmelshaver til denne eiendommen ønsker vi informasjon om hvilke konsekvenser dette medfører for aktuelt område. Området er i områdeplan for Melhus sentrum avsatt til Sentrumsformål (S12) og kombinert formål bolig/næring/tjenesteyting/forretning (BNTF). Vi planlegger å igangsette utvikling og detaljregulering av aktuelle delområder og trenger da opplysninger om hvordan BaneNors planarbeid vil påvirke våre planer.

Med vennlig hilsen

Melhustunet AS

Marte Skistad Ødegaard
daglig leder
Tlf 928 51 344
E-post mso@barlindhaug.no



Med vennlig hilsen

Barlindhaug Eiendom AS

Marte Skistad Ødegaard

Regionsjef

Tlf: +47 92851344

Sjekk oss ut på sosiale medier  



Rambøll Norge AS
PB 9420 Torgarden
7493 Trondheim
Att. Erik Ditlefsen
Erik.ditlefsen@ramboll.no

Innsigelser til igangsatt planarbeid for kapasitetsøkende tiltak Melhus.

Viser til mottatt varsel om oppstart planarbeid for kapasitetsøkende tiltak på Melhus, samt møte med representanter fra Rambøll og BaneNor den 11.11.21.

Under følger en samlet tilbakemelding fra Melhus Tunet AS og Melhus Utviklingsarena AS, som begge har eierinteresser i berørte eiendommer. I etterfølgende tekst er det Melhus Tunet AS som redegjør for eiernes felles innsigelser.

Melhus Tunet AS vurderer det svært positivt at tilgjengeligheten til/fra Melhus med tog økes gjennom kapasitetsøkende tiltak og etablering av ekstra plattform på Melhus. Vi mener vi langt på veg har felles interesser med BaneNor om å finne gode og funksjonelle løsninger for en utvidelse av Melhus stasjon, men har flere innsigelser til varslet planarbeid.

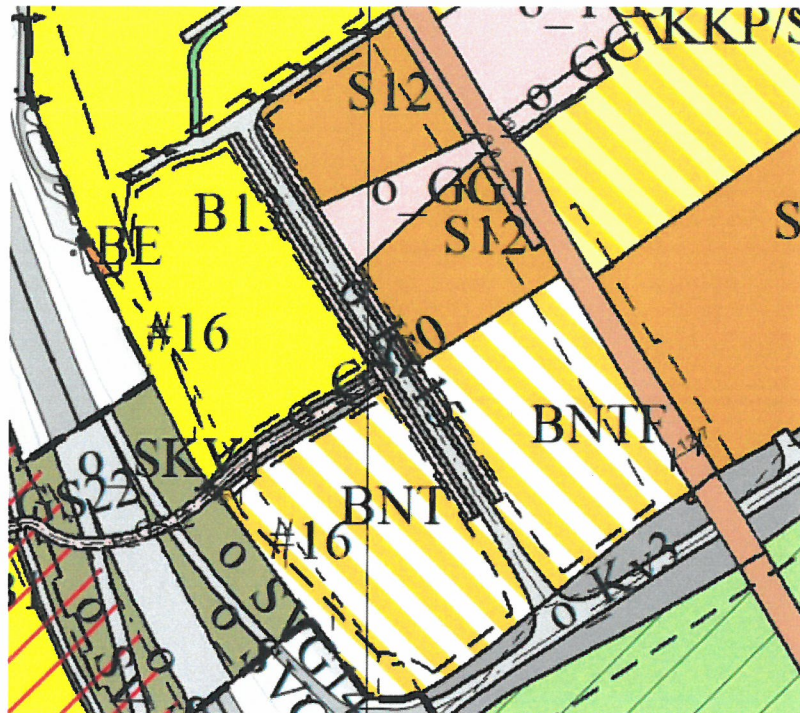
Innledningsvis ønsker vi å redegjøre kort for våre berørte eiendommer og noe historikk tilknyttet tidligere plansaker.

Melhus Tunet AS fikk i desember 2012 godkjent detaljregulering for tidligere hovedbøl, gnr/bnr 91/108 m.fl. (heretter kalt Melhus Tunet), gjennom planid 2011011 Rønningen. Regulering inkluderte kombinert bebyggelse av bolig, forretning, kontor, næring og industri.

I 2017 ble Melhus Tunet omfattet av byggestopp i påvente av ny områdeplan for Melhus sentrum og all videre utvikling av eiendommen ble satt på vent.

I september 2019 ble områdeplan for Melhus sentrum vedtatt. Plan krever detaljregulering av alle berørte områder, men legger opp til at søknad om rammetillatelse (byggesak) kan behandles parallelt med detaljregulering.

Områdeplan gir følgende føringer for delfelt S12 og BNTF, som begge er inkludert i planavgrensning for varslet planarbeid fra BaneNor:



Felt	Eier	Areal [m ²]	Minimum utnyttelse	Formål	Maks etasjer
BNTF	Melhustunet AS	8 200	150 %	Bolig Næringsvirksomhet Forretningsvirksomhet Tjenesteyting <i>Ikke dagligvarehandel</i>	6
S12	Melhustunet S12 AS (Melhustunet AS og Melhus Utviklingsarena AS eier hver 50 %)	7 800	200 %	Forretning Kontor Tjenesteyting Beverting Hotell Boligbebyggelse	6 Hvis hotell: 12

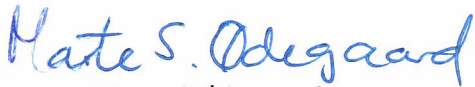
For Melhustunet AS er det ikke forenelig med egne planer at BaneNor ønsker å legge midlertidig beslag på eiendom S12 og BNTF til bruk som riggareal gjennom anleggsperioden for kapasitetsøkende tiltak. Vi anmoder at det gjøres en grundig vurdering av alternative eiendommer til bruk for dette formål.

Områdeplan legger opp til svært høy utnyttelse av eiendom S12, som sammen med nabotomten «Skysstasjonen» utgjør et knutepunkt for Melhus sentrum. Som nevnt i møte den 11.11.21 arbeides det aktivt med planer om å realisere et hotell på 12 etasjer på eiendom S12, i tillegg til annen næringsvirksomhet og boligbebyggelse. For Melhustunet AS er det avgjørende at kapasitetsøkende tiltak ikke forringer verdien av eiendommen ved å legge begrensninger utover eksisterende byggegrenser og planavgrensninger i områdeplan.

Foreløpige planskisser vist i møte den 11.11.21 synes lite gjennomarbeidet og viser en svært plasskrevende rampeløsning for tilkomst til ny plattform vest for eksisterende spor. Melhustunet AS mener det må gjøres grundige utredninger av ulike alternativer for tilkomst til ny plattform hvor inngrep i omkringliggende eiendommer, samt funksjonell og effektiv trafikkflyt må vektlegges.

Melhustunet AS ber om at det av forslagsstiller initieres et møte mellom berørte parter av utvidelse av Melhus stasjon. Dette for blant annet å vurdere muligheten for etablering av bru/lokk over plattform og øke utnyttelsen av så sentrale eiendommer. Viser her til den senere utbygging på og rundt Trondheim Sentralstasjon som et vellykket eksempel.

Med vennlig hilsen
for **Melhustunet AS**



Marte Skistad Ødegaard
Daglig leder

Kopi:
Melhus Utviklingsarena AS v/ Hans Petter Øien Kvam

Erik Ditlefsen

Fra: Jan Kjetil Eggan <jankjetil63@gmail.com>
Sendt: mandag 8. november 2021 21:20
Til: Erik Ditlefsen
Emne: Reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak Melhus sentrum

Det er ikke ofte du mottar e-post fra jankjetil63@gmail.com. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Heisann

I forbindelse med varsel fra dere om oppstart av planarbeid for kryssingsspor Melhus sentrum ønsker vi å komme med disse innspill.

Vi er eiere av Kuhaugen 20, Gnr/Bnr 91/42.

Ved et eventuelt nytt spor forbi vår eiendom lurer vi på hvordan det stiller seg med byggegrensen mot jernbanen som da sikkert vil bli flyttet mye nærmere inn på vår eiendom. Vi har mulighet for å skille ut en tomt på den eiendommen og er derfor usikker på hva dette vil føre til begrensninger for oss.

Ved økt trafikk av både lokaltog og godstog må det sikkert etableres en støyvoll/skjerm mot eiendommen. Hvilke løsninger har dere tenkt å bruke her og vil den støyvoll/skjermen bli anlagt langs hele strekningen fra siloen mot Skysstasjonen?

Mvh

Vigdis Irene Nyhus og Jan Kjetil Eggan
Kuhaugen 20
7224 Melhus

**Til Erik Ditlefsen, Rambøll Norge
Jokin Mendikute, Bane NOR SF**

Dato 9.november 2021

Vedrørende brev fra Bane NOR SF datert 1.10.2021 vedrørende: Varsel om oppstart av planarbeid-Reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak Melhus.

Spørsmål og momenter etter orienteringsmøte 26.10.2021 fra Ze-sam Eiendom AS gnr./bnr.95/7 Melhus Kommune.

- De bedrifter som driver næringsvirksomhet på Lamoen gnr.95 bnr.7 er per i dag Ze-sam Traktor & Maskin AS og Melhus Auto AS. Bedriftene sysselsetter i dag 11 personer. Begge disse bedriftene er totalt avhengig av planovergang for varelevering, kundebesøk og øvrig næringsvirksomhet. Hvilke planer foreligger for nødvendig adkomst i anleggsperiode og senere?
- I varsel om grunnundersøkelser fra Rambøll AS samt gjennomføring av disse, jfr. varsel fra Rambøll AS datert 17.9.2021, ble det opplyst at det vurderes å legge ny veitrase til vår eiendom. Dette vil i så fall medføre at vi må avstå ett betydelig tomteareal til dette. Dette vil medføre reduksjon av allerede redusert areal som vi har etter siste regulering som ble foretatt i forbindelse med ny E6 trase' i 2003/2004. Hvilke forslag blir utredet for evt ny tilførselsvei til vår eiendom?
- En anleggsperiode vil alltid medføre begrensninger. Hvilke vurderinger gjøres her?
- Både Ze-sam Traktor & Maskin AS og Melhus Auto AS er avhengig av å være lett tilgjengelig for kunder på Melhus. Dersom det vurderes i anleggsperioden å begrense dette for oss, vil dette ha store økonomiske konsekvenser. Hvilke planer foreligger her?
- Foreligger det planer for ny planovergang, undergang evt kjørebros over spor?
- Ved vurdering av eiendomsserverv er bedriften Melhus Auto AS helt avhengig av å være lokalisert innenfor Melhus sentrum. Hvilke alternativer kan Melhus Kommune tilby her? Ze-sam Traktor & Maskin AS, har sin kundemasse innenfor landbrukssektoren og kan evt vurdere en ny lokasjon utenfor Melhus sentrum.
Begge disse alternativer må da evt vurderes av de respektive selskap først.
Ulemper, meromkostninger og evt etablerings- byggeperiode må også vurderes særskilt før at selskapene har mulighet til å evt reetablere seg.
- Vi ønsker at både Bane NOR SF og Rambøll AS tar kontakt med oss slik at vi kan gå igjennom bedriften og våre behov. Undertegnede eller daglig leder Morten Nordang i Ze-sam Eiendom AS kan kontaktes om dette.

Med vennlig hilsen
Ze-sam Eiendom AS

Rune Dragseth
Styreleder (sign.)

Erik Ditlefsen

Fra: Melhusgården Øvre <post@medalhus.com>
Sendt: mandag 15. november 2021 13:34
Til: Erik Ditlefsen
Emne: Reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak Melhus

Det er ikke ofte du mottar e-post fra post@medalhus.com. [Les hvorfor dette er viktig.](#)

Hei

Vedrørende Bane Nor sin aktivitet i området har jeg som driver av gården 92/1 noen innspill.

- Ser at det er startet med hogst rundt linja og at det i den forbindelse er naturlig å bruke grusveien/turstien som går langs Lodda. Eier av veien er undertegnede og jeg kan ikke erindre at det er gjort noen avtale om dette.
- Ønsker at jernbanens kryssing av denne veien utvides.
- I forbindelse med 91/1 sin planovergang sør for planområdet er det fra jernbanen ytret ønske om å hogge kantskogen som vender mot vårt gårdsannlegg. Vi ønsker at denne kantskogen kan beholdes som en skjerm mot støy, og som et tiltak for naturmangfold.
- gården 91/1 mister sin nåværende adkomst til åkeren liggende vest for vår gård. Skulle det bli aktuelt å flytte adkomstveien ned til hvor motorveien krysser Lodda, er vårt ønske at man ser på en løsning sammen med Nye Veier. Grusveiens kryssing av Lodda under motorveien er underdimensjonert og ikke tilfredsstillende utført. Kan det være mulig å samkjøre kryssingen av bekken for avlingsveien til 91/1 og adkomsten til elva?

Vennlig hilsen
Halfdan Stendahl
(tlf 95892880)



Bane Nor
v/ Siri Hollup Broholm

siri.hollup.broholm@banenor.no

ERBE
ADVOKATFELLESSKAP

Advokat Eigil Erbe
Advokatfirmaet Knut G. Fallrø AS
Advokat Lise Skaaraas

Medlemmer av Den Norske Advokatforening

Vår ref:
49717/6576

Deres ref.:
2070692

Ansvarlig advokat
Eigil Erbe

Trondheim, den
25.02.2022

**VARSEL OM UTVIDELSE AV PLANOMRÅDE DETALJREGULERINGSPLAN –
KAPASITETSØKENDE TILTAK PÅ TRØNDERBANEN, MELHUS KOMMUNE**

Tom Sandvold og Marthe Hildrum har bedt om min bistand i anledning deres brev av 11.02.2022.

De mottok brevet først 21.02.2022. Svarfristen ble derved kort.

Basert på de vedlagte tegninger er det planlagte tiltak plassert midt på garasjeporten og vel så det.

Dette vil forringe verdien betraktelig på mine klienters eiendom. De mister nåværende innkjøring. Det står i brevet at innkjøringen skal justeres, men mine klienter ser ikke helt hvordan det skal gjøres. Innkjøringen har tidligere blitt flyttet en gang allerede fra nord til sør, i forbindelse med bygging av Melhustunet.

Dersom tiltaket gjennomføres, mister mine klienter biloppstillingsplass, utnyttelsesgrad av tomt og adkomst til garasje.

Om Bane Nor gjennomfører tiltaket som beskrevet, vil dette oppleves som at hele eiendommen raseres.

De håper primært på at det finnes en annen løsning som ikke involverer deres eiendom. Dersom det ikke finnes annen mulighet, kreves full erstatning.

Eiendommen ble taksert til kr. 9 500 000,- for ca 1 år siden.

Postadresse:
Munkegata 66 E
7011 Trondheim

Kontoradresse:
Munkegata 66
Ravnkloa

Tlf: 976 90 000
Org.nr: 971 377 186

Eiendommen har leieinntekter fra utleie av 2 hybler og garasje med kr. 18.000 per måned.

Verdien på eiendommen vil synke langt mer enn det antall kvadrater som ønskes avstått tilsier.


Det antas at tiltaket vil gjøre eiendommen vanskelig salgbar i framtiden.

Som alternativ til erstatning er krav om innløsning til markedsverdi.

Jeg vil bistå mine klienter i forhandlinger.

Jeg ber dere bekrefte at Bane Nor vil dekke nødvendige advokatgifter og andre nødvendige utgifter som f.eks verdivurderinger.

Med hilsen



Eigil Erbe
Advokat
Tlf: 976 69 000
E-post: erbe@erbe.no