

Fra: Jens Are Melhuus [are-me@online.no]

Til: Postmottak Melhus kommune [postmottak.melhus@melhus.kommune.no]

Kopi:

Sendt: 06.10.2022 11:15:44

Emne: Detaljreguleringsplan Krysningsspor Melhus sentrum

Vedlegg:

Viser til tidligere innspill som ligger ved planen.

Melhus kommune styrer i stor grad utviklingen av Melhus sentrum.

Utviklingen av Melhus sentrum har i de senere år bidratt til økt trafikk av gående, syklende og rullestolbrukere på våre driftsveger og landbruksadkomster.

Dette er de samme vegene som i dag er eneste tilkomstmulighet for større landbruksutstyr for drift av arealer vest for jernbanen.

Jeg vil derfor understreke viktigheten av kravet om utvidelse av eksisterende landbrukskryssing ved Loddbekken opprettholdes.

Ved å få til tidsmessig størrelse på undergangen under jernbanen her, reduseres landbrukstrafikken vesentlig, konfliktnivået mellom turstibrukere og landbrukstrafikk reduseres, og dermed mindre mulighet for stygge ulykker.

Det er nå engang slik at fra førerplass på stort landbruksutstyr har man ofte redusert oversikt omkring seg, og trimmere og syklistene kommer fort.

Ved siden av å redusere risikoen for ulykker, har en utvidelse av undergangen stor betydning for landbruksdrifta.

I stedet for å kjøre stort landbruksutstyr, det være seg store treskere, traktorer med hengere, containerbiler med kalk og korn mm, gjennom Melhus sentrum og boligfelt med smale vegger med lekende barn, kan vi da kjøre direkte fra gårdstunet og ut til de ulike skiftene på eiendommen.

Dette forenkler transporten og drifta generelt.

Mvh Jens Melhuus

Eier av 91/1

Melhus Kommune
Rådhusv. 2
7224 MELHUS

Vår dato: 22.09.2022

Vår ref.: 202115647-7 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 21/2383-31

Saksbehandler: Finn Herje,

91672589, fhe@nve.no

NVEs uttalelse til offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for kryssningsspor Melhus sentrum - 2021009 - Melhus kommune

Vi viser til brev datert 23.08.2022 samt vår uttalelse til planoppstart av 11.11.2021.

Formålet med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å etablere nytt kryssningsspor ved Melhus skystasjon samt ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus skystasjon. For å bygge det nye sporet må eksisterende G/S-kulvert under jernbanen utvides og ny bru over Hølundvegen samt kryssing av Loddbekken bygges.

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 uttalelse

NVE anser det tilsendte planforslaget som grundig og gjennomarbeidet.

Naturfare

Ansvar

Eier av infrastrukturprosjekt som veg, bane, havneanlegg, lufthavner etc. er selv ansvarlig for at tiltakene oppfyller virksomhetens og samfunnets krav til sikkerhet for brukerne av anleggene. Når det kommer til tredjepart, vil imidlertid sikkerhetskravene i TEK17 kap. 7 og plan- og bygningsloven § 28-1 komme direkte til anvendelse dersom det er fare for at tredjepart vil kunne bli negativt berørt eller skadelidende som følge av nye infrastrukturtiltak.



Skredfare

Rambøll har gjennomført en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten av 17.06.2022 (revidert). Her konkluderes det med at ved Melhus bru er sikkerheten avklart tidligere og at det ved Lodbekken er utført beregninger som viser at sikkerheten for nytt kryssningsspor og omlegging av landbruksveg er tilstrekkelig og tilfredsstillende alle regelverk. Det bemerkes at det er noe erosjon i bekken. BaneNor anbefaler imidlertid ikke sikring, men at erosjonen kontrolleres ved inspeksjon. Vi stiller oss litt undrende til dette da god oppfølging av inspeksjon krever gode rutiner, tilgjengelig personell og løpende økonomi og policy ift. dette i motsetning til permanent sikring.

Rambøll viser til at rapporten må kvalitetssikres av uavhengig foretak i tråd med vår veileder 1/2019 før den kan godkjennes. Firmaet Niras har derfor hatt Rambølls rapport til uavhengig kvalitetssikring og har hatt en rekke kommentarer og merknader til rapporten. Disse kommentarene er svart ut av Rambøll og i den endelige kvalitetssikringsrapporten av 17.06.2022 (tredje utgave) konkluderer Niras med at: «Samtlige kommentarer i forbindelse med uavhengig kontroll har blitt svart ut av Rambøll på tilfredsstillende vis og det er pr.17.06.2022 ingen gjenværende kommentarer med status åpen. Niras Norge AS har ingen ytterligere kommentarer og oppfatter den uavhengige kontrollen som ferdigstilt». Dette er positivt, og vi tar Niras sin konklusjon til etterretning. Det er bra at det er tatt inn krav om at det i bestemmelsenes § 3.11 Geoteknikk om at «Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig».

Flomfare

Det er gjennomført en flomanalyse som viser at for Lodbekken (som krysser under jernbanen) blir dimensjonerende 200-års flom, inklusive klimafaktor på 1,4, 17,9 m³/s. Beregningene viser at eksisterende jernbanekulvert ikke har tilstrekkelig hydraulisk kapasitet da denne kun har kapasitet til 13-14 m³/s før den går full (uten evt. tilstopping/full åpning). Rambøll anbefaler derfor en rekke ulike alternative tiltak for å øke kapasiteten. Det er imidlertid vanskelig ut fra kart, bestemmelser og planbeskrivelse å se hvilke alternativer som er endelig valgt. Vi forutsetter imidlertid at det velges alternativer som ivaretar kravene til 200-års flom. Vi ser at det er avsatt en hensynssone fare-flomsone «H320». I bestemmelsenes § 9.1 heter det at: «Det er avsatt faresone for flom etter 200-årsflom med 20 % klimapåslag etter gjennomført tiltak. Tiltak innenfor flomutsatt område skal vurderes iht. TEK17 § 7-2, sikkerhet mot flom». Det er positivt at en er opptatt av flomfaren, og vi forutsetter at det etableres tilstrekkelig sikkerhet for aktuelle tiltak før utbygging i sonen.

Overvann/VA

Rambøll har utarbeidet fagrapporten «Hydrologi og drenering/VA» av 01.04.2022, revidert 05.05.2022. Her har en utført detaljerte avrenningsanalyser samt aktsomhetskart for overvannsflom. Det er i bestemmelsenes § 11.2 stilt krav om detaljert VVA-plan. Dette er bra.

Allmenne interesser i vassdrag

Lodbekken er et viktig smålaks- og sjøørretvassdrag. Sjøørretbestanden i store deler av Norge og også i Trøndelag har i lengre tid vært gjenstand for en kraftig tilbakegang. Årsakene til dette er flere, bla. lakselus, sur nedbør, forurensning og ikke minst ødeleggelse og forringelse av oppvekst og gyteområder. Bla. viser statistikken at av de opprinnelige sjøørretvassdragene i Trondheim kommune er ca. 90 % ødelagt som sjøørretbekker. Det er derfor svært viktig at ikke gjennomføringen av tiltaket forverrer tilstanden i vassdraget, men at en heller bruker prosjektet som en mulighet til å forbedre tilstanden. Det er derfor gledelig å observere at BaneNor har utarbeidet svært gode og detaljerte bestemmelser i § 8.1 som grunnlag for å ivareta de allmenne interessene i vassdraget. Dette er et eksempel til etterfølgelse. Særlig positivt er det at en har stilt



krav om videre overvåking og oppfølging av virkningene for de allmenne interessene som følge av tiltaket. Det er viktig at BaneNor benytter dyktige maskinkjørere og rådgivere og følger opp prosjektet med fagpersoner under anleggsfasen. Det har vært gjennomført en rekke større vegutbygginger i Trøndelag de senere årene og vår erfaring er at en del prosjekter, særlig mindre sidevassdrag, glipper i akkurat denne fasen og at en blir stående med ferdige tiltak som ikke ble helt slik hverken høringspartene eller tiltakshaver så for seg på planstadiet og som i enkelte tilfeller er konstruert på en slik måte at de ikke tåler styrtregn eller flom uten at anlegget påføres skader som må rettes opp.

Forholdet til Vannforskriften

Rambøll har utarbeidet notatet «Loddbekken- vannforskriftsvurderinger og forslag til avbøtende tiltak» av 27.04.2022 (revidert). Her konkluderer det med at tiltaket vurderes å være i tråd med vannforskriftens § 4 gitt at alle relevante avbøtende tiltak gjennomføres og at kulverten utformes slik at det er høy sannsynlighet for at den vil fungere godt med hensyn til fiskevandring, at rutinene for vedlikehold av denne videreføres og at arealbeslag og inngrep i kantvegetasjonen begrenses så mye som mulig.

Faresone- høyspenningsanlegg (H370)

Det er positivt at det i bestemmelsenes § 9.3 er lagt inn en faresone med forbud mot permanente bygg og at det er stilt krav om plan for håndtering av høyspentanlegg i anleggsfasen og dialog med anleggseier. Generelt anbefaler vi å benytte hensynssone H740 – båndleggingssone - for sentral- og regionalnettanlegg, transformatorstasjoner og andre større kraftledninger som krever konsesjon etter energilova er unntatt saksbehandling etter pbl, jf. pbl § 1-3.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Finn Herje
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Melhus Kommune

Kopimottakere:

Trøndelag fylkeskommune
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG





Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staatehaaltoje

Vår dato:

07.10.2022

Vår ref:

2021/10459

Deres dato:

Deres ref:

21/2383-31

Melhus kommune
Rådhusveien 2
7224 MELHUS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - detaljregulering av kryssningsspor Melhus sentrum - Melhus kommune

Statsforvalteren har mottatt ovennevnte reguleringsplan til uttalelse. Under følger innspill til planen på Statsforvalterens ulike fagområder:

Overordnede føringer

Prosjektet skal bidra til å legge til rette for økning av kapasitet ved å etablere et kryssingsspor og et vendespor på Melhus. Det fremgår at det har vært en innledende silingsfase, med ulike alternativer for plassering av kryssingsspor – og at det ble besluttet å gå videre med alternativ 2 variant 1, som er et nytt kryssingsspor gjennom Melhus skystasjon med avledende sporveksel. Begrunnelsen for valget av alternativ 2 fremgår av planbeskrivelsen.

Landbruk

Når alternativ 2 variant 1 er valgt, oppfatter vi at jordvern har vært et premiss i planarbeidet. Tiltaket vil medføre at jordbruksarealer i planområdet blir både permanent beslaglagt og midlertidig berørt. Dette gjelder hhv 5 og 16 daa fulldyrka jord. Videre skal 7 daa jordforbedres som følge av det permanente beslaget.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at all matjord som blir berørt permanent berørt skal tas vare på, mellomagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet. Videre sikrer bestemmelsene at vedlagt matjordplan skal legges til grunn for anleggsgjennomføringen.

Det er utarbeidet en god matjordplan som bl.a. beskriver både berørt jordbruksareal, planlagte tiltak, utførelse av arbeid og istandsetting. I vår forhåndsuttalelse anbefalte vi at det beste kompensierende tiltaket er å ivareta *høle* jordressursen, gjennom en jordflytting til udyrkbart areal. I matjordplanen opplyses det at det er registrert floghavre på eiendommen, og at det derfor ikke har vært aktuelt å flytte matjord til andre eiendommer. Det har heller ikke vært aktuelle erstatningsareal på egen eiendom, verken udyrkbart eller dyrkbart, men det er valgt en løsning med jordforbedring av et tørkeutsatt jorde med begrenset jordsmonn. Matjord fra plogsjiktet fra permanent berørt areal anbefales flyttet dit for jordforbedring. Dette arealet er på 7 daa og det forventes å få en avlingsøkning etter tiltaket. Som vi allerede har gitt tilbakemelding om vurderer vi, ut fra omstendighetene i saken og det permanente beslagets omfang, at dette er et hensiktsmessig tiltak, jf. også føringer i ny Regional plan for arealbruk.

Vi merker oss at hensiktsmessig adkomst til jord- og skogbruksareal som blir påvirket både i anleggsfase og i ettertid skal sikres. Av protokollen fremgår det også at landbrukskryssingen Lodbekken må utvides til moderne landbruksdrift.

Statsforvalteren minner om kommunens ansvar for å rapportere omdisponering av dyrka mark i KOSTRA etter vedtak av reguleringsplanen.

E-postadresse:
sftipost@statsforvalteren.no Sikker
melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Postboks 2600
7734 Steinkjer

Besøksadresse:
Strandveien 38, Steinkjer
Prinsens gt. 1, Trondheim

Telefon: 74 16 80 00
www.statsforvalteren.no/tl

Org.nr. 974 764 350



Klima og miljø

Til planoppstart varslet vi om at det må sikres at vandringshinder langs Loddbekken 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 grener osv. I dagens situasjon er en avhengig av at frivillige besørger fjerning av kvist ved kulvertens innløp.

Inntil bestemmelsene sikrer at det etableres en bred nok kulvert, eller brøløsning, som ikke medfører risiko for oppstuvning av kvist ol, fremmer Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet innsigelse med hjemmel i pbl § 5-4, lakse- og innlandsfiskloven § 7 a) og henvisning til rundskriv T-2/16 kapittel 3.6 Naturmangfold.

Samfunnssikkerhet

Det er utarbeidet en god ROS-analyse som tar opp relevante problemstillinger. Disse er dokumentert og innarbeidet i planbestemmelsene der det er naturlig. Når det kommer til flom, skred og geoteknikk, viser vi til NVEs uttalelse og vi forutsetter at NVE sine retningslinjer og anbefalinger blir hensyntatt i det videre arbeid med planen.

Ingen ytterligere kommentarer.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Inntil bestemmelsene sikrer at det etableres en bred nok kulvert, eller brøløsning, som ikke medfører risiko for oppstuvning av kvist ol, fremmes det innsigelse med hjemmel i pbl § 5-4, lakse- og innlandsfiskloven § 7 a) og henvisning til rundskriv T-2/16 kapittel 3.6 Naturmangfold.

Med hilsen

Frank Jenssen
statsforvalter

Mari Mogstad
direktør
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:

Trøndelag fylkeskommune

Fylkets hus, Postboks 2560

7735

STEINKJER



Banenor

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

Tilbakemelding på ny utforming av kulvertforlengelse på Loddbekken - Melhus kommune

Vi viser til møte 28.03.2023, e-post datert 29.03.2023, utkast til bestemmelser (utskriftsdato 13.01.2023) samt tidligere kommunikasjon i saken.

Bestemmelse § 8.1 «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» kan aksepteres under forutsetning av at følgende setninger tas ut:

Det skal etableres fangrist, eller annen tilfredsstillende løsning ved etablering av ny kulvert. Løsning skal forhindre oppstuvning av kvister ol. i overkant (østsiden) av ny kulvert.

Bestemmelse 8.2 «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (tunnel – vertikalnivå 1)» kan aksepteres under forutsetning av at foreslåtte setninger samt vårt tillegg om høyde tas inn, slik at bestemmelsens ordlyd blir slik:

Forlengelse av eksisterende kulvert skal være minimum 5 m bred og minimum 4 m høy. Det skal legges til rette for vannspeil inn i hele lengderetning på ny kulvert og så langt opp i eksisterende kulvert som mulig.

Under forutsetning av at disse endringene blir tatt inn i bestemmelsene kan vi **trekke innsigelsen**.

Vi minner om at tiltaket krever tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Statsforvalteren er myndighet på dette tiltaket som er på anadrom strekning i Loddbekken.

Det skal gjennomføres overvåkning i Loddbekken før, under og etter tiltaket gjennomføres. Banenor kan bidra inn i overvåkningsprogrammet for sidebekker i Gaula, og overvåkningen kan da samfinansieres med dette prosjektet. Ta kontakt med Statsforvalteren eller Morten Bergan i NINA.



Med hilsen

Trude Mathisen (e.f.)
underdirektør
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

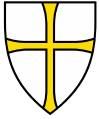
Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Melhus kommune

Rådhusveien 2

7224

MELHUS



MELHUS KOMMUNE
Rådhusvegen 2
7224 MELHUS

Vår dato: 07.10.2022 **Vår referanse:** 202141929-15 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 26.08.2022 **Deres referanse:** 21/2383-31 Marthe Mollan Sesseng

Fylkeskommunens uttalelse ved offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for krysningsspor Melhus sentrum, Melhus kommune

Trøndelag fylkeskommune mottok 26.08.2022 offentlig ettersyn av detaljregulering for krysningsspor Melhus sentrum i Melhus kommune til uttalelse. Hensikten med detaljreguleringen er å legge til rette for forlengelse av krysningsspor på jernbanen for Søberg og Melhus, samt etablering av ny plattform på vestsiden av dagens spor ved Melhus stasjon. Tiltakene er en del av Bane NORs prosjekt om to tog i timen på Trønderbanen.

Overordnet plan

Planforslaget er i tråd med overordnet plan der dagens jernbane er avsatt til nåværende baneformål i kommuneplanens arealdel for Melhus kommune. Tiltak ved Melhus stasjon er innenfor områdeplan for Melhus sentrum der jernbanespor med tilhørende sideareal er avsatt til baneformål.

Overordnede føringer

Tiltaket med nytt dobbeltspor i Melhus er ett av flere tiltak for å kunne etablere to tog i timen på Trønderbanen. Tiltak for to tog i timen på Trønderbanen er et viktig overordnet grep i samfunnsutviklingen i Trøndelag. Planforslaget er i tråd med regionale målsetninger for Trøndelag i nylig vedtatt Regional plan for arealbruk 2021-2030, byveksttalen og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Trafikkfaglig uttalelse

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for krysningsspor, samt ny plattform på vestsiden av dagens spor ved Melhus skysstasjon. Som fylkesvegeier og ansvarlig for busskollektiv er fylkeskommunen veldig positiv til forslaget, da dette vil kunne bidra til å overføre mer trafikk fra privatbilismen til kollektivtransport.

Vi forutsetter at hvis det skal etableres trafikale løsninger knyttet til fylkesveg, vil disse være utformet i tråd med håndbøkene.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Fylkeskommunen forutsetter samtidig at tiltaket resulterer i mest mulig sømløse løsninger mellom tog og buss. For å skape attraktive knutepunkt forventer vi at løsningene som planlegges tar opp i seg at det skal foregå en omstigning av transportformer. For å fremme ytterligere bruk av kollektiv, er det viktig å finne gode og effektive løsninger, med god flyt, som gjør det enkelt å kombinere buss og tog.

Trøndelag fylkeskommune forutsetter at tiltak gjennom planen ivaretar hensynet til universell utforming. I tillegg til hovedløsning som er universelt utformet, bør det imidlertid også legges til rett for at man kan gå den raskeste løsningen til og fra plattformene, gjerne i form av trapp. Dette vil gi mer effektive forbindelser, og bør tegnes inn i plankartet.

Avslutningsvis vil vi minne om at hvis det skal gjennomføres tiltak som omfatter fylkesveg eller veggrunn der fylkeskommunen er vegeier, vil vi kreve at det inngås en *gjennomføringsavtale*: Dersom planen berører Trøndelag fylkeskommune sin veggrunn, ber vi forslagstiller om å ta kontakt med oss så raskt som mulig om tekniske planer som skal ligge til grunn for eventuelle gjennomføringsavtaler med vegeier. Dette må være godkjent før arbeidet igangsettes. Henvendelser om gjennomføringsavtaler rettes til avdeling veg, Seksjon for vegforvaltning.

Kulturminner eldre tid - automatisk fredete kulturminner

Tiltaket kommer i konflikt med et område med bosetningsspor fra bronse og jernalder med Askeladden id 284796. Lokaliteten er automatisk fredet i medhold av lov 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 4 første ledd. I henhold til kulturminneloven § 3 første ledd er inngrep i automatisk fredete kulturminner forbudt med mindre det foreligger tillatelse etter kulturminneloven § 8. Etter forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 (2) og § 4, har fylkeskommunen myndighet til å gi slik tillatelse basert på tilrådninger fra gjeldende forvaltningsmuseum som i dette tilfellet er NTNU Vitenskapsmuseet.

Den 13.09.22 ba vi NTNU Vitenskapsmuseet om faglig tilråddning med budsjett. Dette mottok Trøndelag fylkeskommune den 06.10.22. NTNU Vitenskapsmuseet tilrår at Trøndelag fylkeskommune gir tillatelse til inngrep i automatisk freda kulturminne ID 284796, i henhold til Kml. § 8.4, med vilkår om en arkeologisk frigivningsundersøkelse jf. vedlagte prosjektplan og budsjett. Trøndelag fylkeskommune er enig i denne vurderingen og gir med dette en tillatelse til inngrep i automatisk fredet kulturminner med vilkår om en utgravning av steinalderboplass med Askeladden id 284796, jf vårt brev datert 06.10.22 (vedlagt)

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtak forutsetter følgende:
Kulturminne med id 284796 skal merkes i plankartet som bestemmelsesområde og gis fortløpende nummer# 1, #2, osv.

Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

Før nytt kryssningsspor kan bygges på strekningen, skal det gjennomføres en arkeologisk utgravning av det berørte kulturminne med Askeladden id 284796. Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Det er ved offentlig ettersyn oppgitt feil Askeladden id i reguleringsbestemmelsene. Det skal være id 284796. Det må rettes i bestemmelser og plankart før sluttbehandling.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Marthe Mollan Sesseng
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Fylkesveg, planforvaltning: Tone Wikstrøm
Kulturminner eldre tid: Anne Haug

Vedlegg:

Melhus kommune – tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner id 284796.
Plankart med id 284796
Faglig tilrådning - Askeladden ID 284796
Prosjektplan
Budsjett

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
NTNU VITENSKAPSMUSEET
STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED

Melhus Kommune
Rådhusvegen 2
7224 MELHUS

Dato: 26.09.2022
Saksref: 202205637-5
Deres ref.: 21/2383-31
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Ole Magne Espås
Telefon:
Mobil: +47 46796942
E-post: Ole.Magne.Espas@banenor.no

Melhus kommune - Bane NORs uttalelse - Offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan kryssningsspor Melhus sentrum

Vi viser til Melhus kommunes brev datert 23.08.2022.

Bane NOR er forslagsstiller og har ingen merknader til plandokumentene som nå er ute til offentlig ettersyn.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Ole Magne Espås
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

NOTAT

Til: Stian Aspaas Haugen

Kopi:

Fra: Byggesak v/Natalia Samareva

Svar - Internhøring - Detaljreguleringsplan- Krysningsspor Melhus sentrum
PlanID 2021009

Ingen merknader fra byggesak.

Med hilsen

Natalia Samareva
byggesaksbehandler



Melhus kommune
Postboks 55
7221 Melhus

Melhus, 05.10.2022

Merknad til Detaljreguleringsplan Kryssingsspor Melhus sentrum – fra gnr/bnr 94/42 Melhus kommune

Jeg vil her rette merknad i saken innen fristen og forbeholder meg retten til å ettersende merknad i saken når jeg har fått undersøkt et forhold.

Merknad:

1: det skrives at dobbeltspor legges sørvest for dagens jernbanespor. For meg kan det se ut som det skal i tillegg legges ett dobbeltspor sørøst mot Coop. Jeg kan ikke se hvor dette er omtalt i beskrivelsen annet enn i et hjørne på en illustrasjon jeg har tatt utklipp fra.

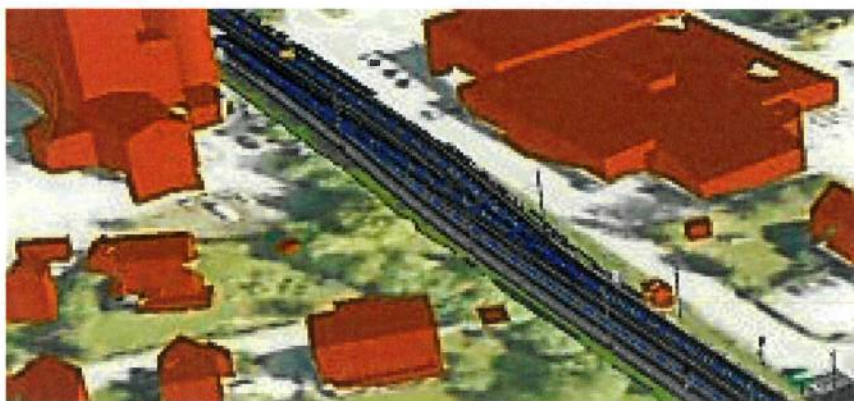
Jeg har fått bekreftet at dette stemmer fra saksbehandler i kommunen. Jeg mener plankartet med fordel kunne ha angitt selve togskinnene. Det er ingen steder vi ser hvor sporet stanser. På illustrasjon kan det se ut for at det er tenkt å etablere to spor utenfor vår eiendom gnr/bnr 94/42.

Jeg ønsker svar på hvor to spor stanser i dette området. Sendt på e-post til anita@dekar.no.

Dagens situasjon:



I følge planbeskrivelsen:



2: det nevnes også at det kan påregnes anleggsarbeid utenfor plangrensen. Det varsles her om at gnr/bnr 94/42 vil akseptere midlertidig arbeid på eiendommen under forutsetning om at det tas kontakt med undertegnede i god tid og at vilkårene er omforent før arbeid påbegynnes.

Erverv av noe slag aksepteres ikke.

Jeg kan ikke finne grunnervversoversikt i saken. Altså en liste over areal som må innløses for å få iverksatt tiltaket.

Jeg ønsker svar pr e-post til anita@dekar.no på:

1: om tiltaket vil berøre eiendommen 94/42.

2: liste på rettighets- og grunnerverv.

Merknad på begge punkter varsler jeg i kraft av å være styreleder i DEKAR eiendom as. Punkt 2 varsler jeg i tillegg i kraft av å være styreleder i Sameiet Kuhaugen 4.

Med vennlig hilsen

Dekar eiendom as og Sameiet Kuhaugen 4


Anita Olsen



Melhus kommune
Rådhusv. 2
7224 MELHUS

Dato: 19.09.2022
Vår ref: 21/06289-4
Deres ref: 21/2383-31

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for kryssingsspor Melhus sentrum 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 23. august 2022.

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.

Om planen

Hensikten med planen er å etablere et nytt kryssingsspor ved Melhus skysstasjon som dimensjoneres for godstog med lengde 650 meter, og en ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus skysstasjon. Dobbeltsporet legges sørvest for dagens spor.

Uttalelse fra DMF

DMF ga samlet uttalelse til varsel om oppstart av kapasitetsøkende tiltak Søberg og Melhus stasjon 15.11.21. For det planlagte tiltaket på Søberg informerte DMF at det kunne være grunnlag for innsigelse dersom tiltaket gjorde den nasjonalt viktige sand- og grusforekomsten utilgjengelig for utnyttning, og at det kom i konflikt med konsesjonsområdet for Søberg grustak. Av den vedlagte saksfremstillingen går det frem at arbeidet med detaljreguleringsplan for Søberg er foreløpig trukket av Bane NOR.

Til varsel om reguleringsplanarbeid for kryssingsspor Melhus sentrum hadde DMF, i samme brev, ingen merknad til varsel om oppstart. Det har ikke kommet til nye registreringer av mineralske ressurser eller bergrettigheter i området siden vår uttalelse. DMF har derfor ingen merknader til høringen av planforslaget.

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

Arita Eline Stene
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Arita Eline Stene

Mottakere:

Melhus kommune

Rådhusv. 2

7224 MELHUS

NOTAT

Til: Stian Aspaas Haugen

Kopi:

Fra: Signe Lise Skjerdal

Oppfølging: Ja eller Nei

Svar - Internhøring friluftsliv - Detaljreguleringsplan- Krysningsspor Melhus sentrum
PlanID 2021009

Planen ivaretar friluftslivsinteressene ved at turvegen skal opprettholdes som før. I anleggsfasen kan traseen avvikes midlertidig. Jmf. planbestemmelsene skal stenging av kulvert skiltes og varsles.

Ingen merknad.

Med hilsen

Signe Lise Skjerdal

rådgiver





MELHUS KOMMUNE
Rådhusvegen 2
7224 MELHUS

Vår dato: 06.10.2022 **Vår referanse:** 202141929-19 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 23.08.2022 **Deres referanse:** 21/2383 Anne Haug

Melhus kommune – tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner, jf kulturminnelovens §8.4 i forbindelse med detaljreguleringsplan kryssingsspor Melhus sentrum- PlanID 2021009. Konflikt med kulturminne ID 284796.

Vi viser til søknad og offentlig ettersyn av for detaljreguleringsplan for Kryssingsspor Melhus sentrum- PlanID 2021009, datert 23.08.22. Tiltaket er i konflikt med et område med bosetningsspor fra jernalder, Askeladden id 284796. Lokaliteten er automatisk fredet i medhold av lov 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 4 første ledd.

Lovhjemmel og myndighet

I henhold til kulturminneloven § 3 første ledd er inngrep i automatisk fredete kulturminner forbudt med mindre det foreligger tillatelse etter kulturminneloven § 8. Etter forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 (2) og § 4, har fylkeskommunen myndighet til å gi slik tillatelse basert på tilrådninger fra gjeldende forvaltningsmuseum som i dette tilfellet er NTNU Vitenskapsmuseet

Beskrivelse av tiltaket

Framlagte detaljreguleringsplan er utarbeidet av Rambøll, på vegne av Bane NOR. Detaljregulering Kryssingsspor Melhus sentrum er en del av prosjektporteføljen «Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen». Porteføljen har som ambisjon å realisere to regiontog i timen på strekningen Melhus - Trondheim - Steinkjer innen 2028. Denne frekvensøkningen av personreiser mellom Melhus og Steinkjer krever i tillegg tiltak for å sikre framføring, og tilstrekkelig restkapasitet til å videreutvikle andre tog produkter, som godstog og fjerntog. Prosjektet skal bidra til å legge til rette for økning av kapasitet ved å etablere et kryssingsspor og et vendespor på Melhus.

NTNU Vitenskapsmuseet uttaler.

Gården Melhus framstår som en av de mest sentrale gårdene i Melhus i jernalderen, og de påviste kokegropene på ID 284796 med dateringer til både førromersk jernalder og merovingertid utgjør del av et omfattende aktivitetsområde som har ligget sør for Loddbekken. Funn fra tidligere arkeologiske undersøkelser vitner om et område med stor tidsdybde, og sporene etter aktivitet kan tidfestes til førromersk jernalder samt tidsrommet yngre romertid-vikingtid. Det forholdsvis store antallet kokegroper i området antyder at de påviste kokegropene på ID 284796 utgjør del av et større kokegropfelt fra jernalderen.

Store kokegropfelt dateres ofte til eldre jernalder, og har vært satt i sammenheng med større sammenkomster av rituell og/eller politisk og sekulær karakter. Hva angår kokegropene på Melhus gård, viser dateringene at kokegropfeltet sør for Loddbekken har vært i bruk over et lengre tidsrom. Av særlig interesse er det at flere av kokegropene er datert til yngre jernalder, og også fanger opp overgangen mellom eldre og yngre jernalder. Sammenholdt med resultatene fra tidligere undersøkelser, vil derfor en undersøkelse av ID 284796 kunne bidra med informasjon som kan belyse rituell aktivitet i en brytningstid. Dateringene av flere av kokegropene til yngre jernalder, gjør det også relevant å se disse i sammenheng med aktivitet knyttet til gårdens framvekst som sentralgård og kirkested i nedre deler av Melhus i yngre jernalder og middelalder. NTNU Vitenskapsmuseet vil i denne sammenhengen framheve det vitenskapelige potensialet som ligger i muligheten til å belyse relasjonen mellom ulike rituelle uttrykk, både graver og kokegroper, påvist gjennom undersøkelser på Melhus gård de senere årene.

Mens den vitenskapelige verdien av kulturminnene må sies å være høy og vil kunne bidra til økt kulturhistorisk kunnskap både i en lokal og regional sammenheng, er formidlings- og opplevelsesverdien for de registrerte kulturminnene lav. Både kokegroper og øvrige anleggsspor ligger under dagens dyrkamark, og kan vanskelig oppleves eller formidles. NTNU Vitenskapsmuseet er derfor av den oppfatning at de påviste kulturminnene

NTNU Vitenskapsmuseet tilrår at det gis tillatelse til inngrep i automatisk freda kulturminne ID 284796 i henhold til Kml. §8.4, med vilkår om en arkeologisk undersøkelse, jf. vedlagte prosjektplan og budsjett.

Trøndelag fylkeskommune ser seg enig i denne vurderingen.

Vilkår for dispensasjon

Kulturminneforvaltningen skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser og arbeide for at kulturminneverdiene blir best mulig ivaretatt og nyttiggjort i et samfunn i endring. Tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner kan likevel gis etter en konkret vurdering av de kulturminnefaglige verdiene, veid opp mot private og samfunnsmessige hensyn.

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtak forutsetter følgende:

Kulturminne med id 284796 skal merkes i plankartet som bestemmelsesområde og gis fortløpende nummer#1, #2, osv.

Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

Før bygging av nytt kryssningsspor Melhus sentrum, Melhus kommune, skal det gjennomføres en arkeologisk utgravning av det berørte kulturminne med Askeladden id 284796. Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Utgifter til arkeologisk gransking

Granskingen bekostes av tiltakshaver, dersom det ikke er grunnlag for hel eller delvis statlig dekning, jf. kulturminneloven § 10.

Framdrift og gjennomføring

Vedtaket om omfang av den arkeologiske granskingen, herunder endelige kostnader og avgrensning av undersøkelsesområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt.

Ifølge NTNU Vitenskapsmuseets forslag til budsjett er en utgravning av id 284796 beregnet å koste inntil kr 1 190 000,- i 2022-kroner og satser.

Riksantikvaren vil se nærmere på forslaget til budsjett og arbeidsomfang før vedtak etter kulturminneloven § 10 blir fattet. Tiltakshaver må varsle Trøndelag fylkeskommune i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert. Riksantikvaren vil deretter fatte vedtak om omfanget av den arkeologiske granskingen. Dette vedtaket vil kunne påklages i medhold av forvaltningsloven §§ 28 og 29. Først når §10 vedtak er gjort vil det være klart for gjennomføring av utgravningen.

Dere må før oppstart:

- avtale tid for arkeologisk utgravning med NTNU Vitenskapsmuseet. Dette må gjøres i god tid før tiltaket er planlagt igangsatt
- sørge for avklaring av eventuelle praktiske forhold av betydning for gjennomførelsen av det arkeologiske feltarbeidet. Dette gjøres etter avtale med NTNU Vitenskapsmuseet.

Arkeologiske utgravninger kan av praktiske årsaker normalt ikke utføres i vinterhalvåret. Vi ber dere ta hensyn til dette i planleggingen av tiltaket framdrift. Tiltaket skal gjennomføres som vist på vedlagte kart. Mindre endringer eller avvik klareres med oss. Større endringer, som berører kulturminner, krever ny søknad. Kulturminnemyndigheten avgjør om endringene er større eller mindre.

Tiltaket kan ikke gjennomføres før du/dere har mottatt ferdigmelding

Når den arkeologiske granskingen er gjennomført, sender NTNU Vitenskapsmuseet melding om dette til fylkeskommunen som så snart som mulig etter dette vil sende ferdigmelding til tiltakshaver. Først når dere har mottatt ferdigmeldingen, kan tiltaket gjennomføres.

Ukjente kulturminner Dersom det under realisering av tiltaket blir oppdaget eller fremkommer andre automatisk fredete kulturminner enn de tillatelsen gjelder for, skal arbeidet straks stanses i den utstrekning det kan berøre disse. Fylkeskommunen skal varsles, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd og vi avgjør snarest mulig og senest innen 3 uker om arbeidet kan fortsette og eventuelle vilkår.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kulturminner

Forholdet til annet lovverk

Hvis tiltaket krever tillatelse etter annet lovverk, må søker sørge for dette, før tiltaket kan gjennomføres.

Har du spørsmål?

Har du spørsmål kan du kontakte saksbehandler Anne Haug:
annhau@trondelagfylke.no

Med vennlig hilsen

Anne Bjørg Evensen Svestad
Seksjonsleder Seksjon kulturminner

Anne Haug
Seniorrådgiver/ arkeolog

Click or tap here to enter text.

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Vedlegg:

Faglig tilrådning - Askeladden ID 284796
Prosjektplan
Budsjett
Plankart med id 284796

Kopimottakere:

RIKSANTIKVAREN
NTNU VITENSKAPSMUSEET

Fra: Melhusgården Øvre <post@medalhus.com>
Sendt: onsdag 14. september 2022 15:33
Til: Postmottak Melhus kommune
Kopi: Melhusgården Øvre
Emne: Detaljreguleringsplan Kryssingsspor Melhus sentrum

Høringsinspill Loddbekken

Som eier av gårdsbruk 92/1 har jeg følgende bemerkninger vedrørende området rundt Loddbekken.

Ser at man tenker å fortsette bruken av eksisterende kulvert for Loddbekken, og gjøre utvidelser av den for det nye jernbanesporet. Dette synes for meg å være en dårlig og lite framtidrettet løsning. Isteden bør man velge samme løsning som for motorveien like ved nedstrøms, nemlig bygge bru. Fordelene med dette er mange.

- Eksisterende landbruksvei blir brei nok for dagens maskiner.
- Man får naturlig vegetasjon rundt bekkeløpet, og hindringene for gytefisken med dagens kulvert er eliminert. Bedring av bekkens økologiske kvalitet.
- Bedre naturopplevelse når man ferdes på tursti.
- Flomfaren rundt eksisterende kulvert, og bygging av nytt flomløp løses.
- Usikkerhet rundt bruk av gammel kulvert elimineres. En kolaps av denne vil få store konsekvenser og i verste fall fatale følger.
- Det vil ikke være behov for stadige opprensninger i kulvert for å sikre fiskens vandringer, og flomfare om løpet tettes med kvister, trær ol.
- Løsningen man velger nå må man leve med de neste hundre år. Jernbane er vell en del av framtida, og da må man bygge for å hindre framtidig driftsstan.
- Ingen driftstans på jernbanen da man bygger kryssingsspor mens gammellinja står.

På gården hos oss har vi fått beskjed om at kanskogen ved linja mot gården skal hugges. Dette for å forhindre at trær skal falle inn på linja, noe vi har forståelse for. Det som da blir vår bekymring er at området rundt fjøs ,beiter, andelsåker (Medalhus andelslandbruk med 150 medlemmer) og tursti går fra å være en fredfylt lite område med grønne kvaliteter, til å være et industriområde. Her vil det nå være støy fra tog som møtes med start og stopp, og som henger over hodene på oss. Hvilke tiltak fåreslås for å avbøte dette?

Ettersom vi har beitende dyr i områdene mot linja, har vi tidligere fått signaler om at jernbanen setter opp nytt gjerde for dyra, og tar ansvaret for vedlikeholdet av dette. Regner med at dette står ved lag.

Hilsen Halfdan Stendahl



Fra: Isabelle Steinhilber [I.steinhilber@kkn.no]

Til: Stian Aspaas Haugen [stian.haugen@melhus.kommune.no]

Kopi:

Sendt: 07.09.2022 10:04:37

Emne: Melhusbanken - detaljreguleringsplan kryssningsspor Melhus sentrum

Vedlegg: Samlet saksfremstilling - Detaljreguleringsplan Kryssningsspor Melhus sentrum- 1.pdf

Hei,

Viser til vedlagt dokument- detaljreguleringsplan kryssningsspor Melhus sentrum.

Jeg ønsker å påpeke at I støyrapporten fra Rambøll, datert november 2021, som ligger ved reguleringsplanen ligger ikke prosjektet melhusbanken bankkvartalet inne i kartet. Dere beskriver at det kun er eldresenteret som er støyutsatt her og det er jo strengt tatt ikke riktig når boligene i bygg A snart er klare. Tenker det er greit å si fra om dette slik at reguleringen av kryssningsspor gjøres på riktig grunnlag og om dette kan få konsekvenser for innendørs støynivå for de nye leilighetene.

Med vennlig hilsen

Isabelle Steinhilber

Prosjektledelse / ingeniør

Tlf: 970 25 585

i.steinhilber@kkn.no

KARL KNUDSEN AS

RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF

Baard Iversens veg 7, 7037 Trondheim

www.kkn.no / 73 84 18 40

 Ta miljøhensyn – vurder om du virkelig må skrive ut denne e-posten

NOTAT

Til: **Stian Aspaas Haugen**

Kopi:

Fra: Kristin Riaunet

Oppfølging: Ja.

Svar - Internhøring fra jordbruk - Detaljreguleringsplan- Kryssningsspor Melhus sentrum
PlanID 2021009

Hensikten med planen er å etablere et nytt kryssingsspor ved Melhus skysstasjon som dimensjoneres for godstog med lengde 650 meter, og en ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus skysstasjon. Planområdet berører fulldyrka jord, samt en eksisterende jernbaneundergang/-overgang ved Loddbekken.

Hensynene til jordbruksinteressene synes godt ivaretatt i den utarbeidete matjordplanen, og har derfor ingen merknader så langt denne følges i arbeidet med å etablere nytt kryssingsspor.

Fra jordbruk vil vi i tillegg peke på at når Bane Nor skal i gang med bl.a ny kulvert for Loddbekken, og skal legge om deler av avlingsveg i området, så må det samtidig forbedres undergangen for landbruksutstyr. Dagens undergang er gammel og for smal mtp framtidig jordbruksproduksjon.

Med hilsen

Kristin Riaunet
avdelingsleder



MELHUS KOMMUNE
Melhus kommune
Rådhusveien 2, v/Tove Hellem
7224 Melhus

Deres ref:
Vår ref: 2022/185358
Dato: 29.08.2022
Org.nr: 985399077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL MOTTATT HØRING - FORSLAG TIL DETALJREGULERINGSPLAN FOR KRYSSNINGSSPOR MELHUS SENTRUM - MELHUS KOMMUNE

Mattilsynet mottok 26. august 2022 høring – forslag til detaljreguleringsplan for Kryssningsspor Melhus sentrum. Høringsfristen er satt til 7. oktober 2022.

Bakgrunn

Formannskapet i Melhus kommune vedtok i møte den 16. august 2022, sak 101/22, å legge ut forslag til detaljreguleringsplan for Kryssningsspor Melhus sentrum (PlanID 2021009) til offentlig ettersyn og høring.

Fakta

Hensikten med planen er å etablere et nytt kryssingsspor ved Melhus skysstasjon som dimensjoneres for godstog med lengde 650 meter, og en ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus skysstasjon.

Vi ga i brev datert 27. oktober 2021, vår ref. 2021/202932, innspill til varsel om oppstart av planarbeidet.

Uttalelse

Våre innspill til varsel om oppstart omhandlet vannforsyning / drikkevann, planteskadegjørere / floghavre, overføring av smitte til akvatiske dyr samt dyrehelse / dyrevelferd.

Det er positivt at våre innspill synes å være ivaretatt i planforslaget.

Vannforsyning / drikkevann

Ivaretatt i planbestemmelsene, og vil videreføres gjennom detaljert VA – plan.

Planteskadegjørere / floghavre

Ivaretatt i planbestemmelsene og videreføres i matjordplan. Det er kartlagt at det er floghavre innenfor planområdet.

Smitte til akvatiske dyr

Ivaretatt i planbestemmelsene og videreføres i miljøoppfølgingsplan.

Dyrehelse / dyrevelferd

Ivaretatt i planbestemmelsene. Følges opp ved bruk av viltfaglig kompetanse.

Ut over dette har vi ingen ytterligere kommentarer til planforslaget.

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 - fmlttsa@statsforvalteren.no

NOTAT

Til: **Stian Aspaas Haugen**

Kopi:

Fra: **Aurora Ekker Jordahl**

Oppfølging: **Ja eller Nei**

Svar - Internhøring Miljø - Detaljreguleringsplan- Krysningsspor Melhus sentrum
PlanID 2021009

Uttalelse etter naturmangfoldloven og vannforskriften:

Tilrettelegging for ørret et sentralt i gjennomføringsplanene og det er utført en grundig vannforskriftvurdering. Aktuelle avbøtende tiltak for å redusere partikkeltransport og nedslamming er inkludert. Jevnlig fjerning av kvist er i midlertidig fremdeles et nødvendig tiltak for at det ikke skal dannes et vandringshinder i bekken.

Bytte av eksisterende kulvert er ikke vurdert som et alternativ i vannforskriftvurderingen fra Rambøll, med mindre det i senere fase viser seg å bli vanskelig å ivareta fiskevandring igjennom kulverten. Miljørådgiver anser dette som lite gjennomførbart i etterkant, og anbefaler i samsvar med Statsforvalteren derfor å legge ned en større kulvert eller etablere bruovergang. En slik løsning vil være mer i tråd med å forhindre forringelse av vannforekomsten og oppnå god økologisk tilstand.

I forbindelse med gravearbeidene i og nær Loddbekken må det utvises stort hensyn. Det er påvist forurenset grunn på begge sider av elva og disse massene skal ikke havne i bekkeløp og forurense vassdraget, samt bidra til nedslamming. Det er gjennomført en risikovurdering for ytre miljø og det høy usikkerhet knyttet til vurdert risikonivå ved akutt forurensing og utslipp av farlige stoffer. Utslipp av skadelige stoffer kan raskt spre seg videre ut i Gaula eller i grunnvannet. Det er midlertidig ikke gjort en spesifikk miljørisikovurdering som vurderer fare for forurensing til bekk i forbindelse med anleggsarbeidet. En vurdering av risiko for å forhindre forurensning i Loddbekken ved uhell/uforutsette hendelser bør derfor utføres som et avbøtende tiltak.

Kantskogen ved bekken er godt utviklet og viktig bade for vannmiljø og naturmangfoldet. Bevaring av eksisterende kantskog er et viktig moment og det må planlegges for å ta bort minst mulig av denne i forbindelse med anleggsarbeidet. Der det er høyst nødvendig med fjerning av vegetasjon, må denne reetableres etter at gravearbeid er ferdig.



Det er registrert ulike typer fremmede arter i tiltaksområdet og risikovurdering i forbindelse med negativ påvirkning på biologisk mangfold er vurdert som til stede. Spredning av disse artene må derfor unngås risiko i forbindelse med anleggsarbeid og massehåndtering i hele tiltaksområdet.

En leirravine utgjør bekkekantene nedstrøms og oppstrøms for kulverten. Leirravinene er oppført som en sårbar landform i rødliste for naturtyper. Fysiske tiltak i skråningene bør minimeres så langt det er mulig i forbindelse med anleggsarbeidet. Tidspunkt for anleggsarbeid er viktig, og det må tas hensyn til gyteperiode.

Vurdering: I Loddbekken ved jernbaneovergang bør det legges ned en større kulvert, eller bro over bekeleie, for å fjerne tilsynsbehovet for dagens løsning. Dette vil bidra til å sikre forbedring vannforekomsten med sikte på miljømålet om god økologisk tilstand. Dersom dagens kulvert beholdes, bør alle foreslåtte avbøtende tiltak gjennomføres for å minimere nedslamming. Det er særlig viktig at det gjøres en substratundersøkelse, da det er vanskelig å unngå økt partikkeltransport i forbindelse med anleggsarbeidet, som en forsikring om at tiltaket ikke fører til varig nedslamming av substrat.

En miljørisikovurdering bør også utføres for å ivareta vann og naturmiljøet ettersom at det påvist forurensede masser nært tiltaksområdet og at omfanget av mulig forurensning kan bli vanskelig å begrense. Det bør også legges inn en bestemmelse om godkjent tiltaksplan for forurenset grunn.

Fjerning av kantvegetasjon og fysiske inngrep i skråninger ned mot bekken bør minimeres så mye som mulig. Det må også utvises hensyn ved massehåndtering for å unngå spredning av fremmede arter i tråd med forskrift om fremmede organismer.

Med hilsen

Aurora Ekker Jordahl
rådgiver

Detaljreguleringsplan- Krysningsspor Melhus sentrum

Innspill fra Mælabakken As, Mælabakken 5, gnr./bnr. 94/92

Melhus, 7/10-2022

Vi må først starte med at vi er svært overrasket over at vi ikke har vært kontaktet av noen, hverken Bane Nor eller Melhus kommune.

Vi fikk et brev på høsten 2021 fra Bane Nor, hvor støyproblematikken skulle utredes. Ingenting om hvor stor inngripen jernbanen ville bli, ingenting om vår eiendom vil bli båndlagt, ervervet delvis eller helt. Vi vet heller ingenting om vil vår eiendom bli brukt i forbindelse med arbeidet som skal gjøres osv.

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. Om så det blir bare ett spor og da med økt hastighet fra 60 til 80 km vil støynivået øke enda mer og verdien av eiendommen forringes enda mer enn den allerede har gjort. Det som er vanskelig å godta er i første rekke at alle disse endringene som vi ikke har kunnet hindre har redusert verdien, bruksverdien og livskvaliteten ved å bo og arbeide på dette stedet nå.

Nå bygges det også nye bygg på andre siden av jernbanen hos Melhusbanken. Dette er bygg på 8 etg. Dette vil igjen skape en vegg som vil sende enda mer støy mot oss.

Vi merker det svært godt nå som bygget har kommet opp at støynivået når et tog passerer har økt betraktelig. Å ha vindu åpent er også nå umulig på grunn av at støynivået fra togene som passerer er ubehagelig.

Frem til nå har det vært begravellesbyrå i Mælabakken 5 siden 1942. Der har de samtalerom til pårørende, men støy og vibrasjoner i bygget gjør dette utfordrende å utføre samtaler her. Byrået har vært leietaker frem til nå, men på grunn av store endringer som har, og skal bli gjort er denne avtalen nå sagt opp og leietaker må finne seg ny lokalisasjon. Dette skyldes i hovedsak at de ikke kan ta imot pårørende når de må ta pause i samtalen fordi et tog passerer.

Dermed står Mælabakken nå uten leietaker fra 1. mars 2023. Å leie ut disse lokalene, samt leilighet er svært vanskelig under forutsetningene vi har nå. Det samme gjelder salg. De pågående planene med to tog i timen og økt hastighet vil forringe eiendommen, slik vi ser det, enda mer.

Vi er interessert i å få informasjon om hva som skjer på eiendommen vår, og hvilke begrensninger vil denne utvidelsen påføre både vi som bor her og eiendommen?

Vi startet en prosess med bedre utnyttelse av denne eiendommen som ligger svært sentralt i Melhus sentrum for over ett år siden, men nå må vi sette alt på vent. Dette rammer oss økonomisk hardt da vi ikke kan gjøre noe før vi vet hva som vil skje.

Mælabakken 5 har fått store begrensninger siden ny E6 ble etablert. Det ble ikke utført noen støytiltak foruten en lav støyskjerm mellom oss og E6. Denne tar bort veldig lite støy fra E6 men gir derimot forsterket støy fra togene som passerer da den slår tilbake.

I vårt innspill til Områdeplan for Melhus sentrum skrev jeg følgende i 2017:

Tomten er regulert til bolig/kontor i gjeldende arealplan vedtatt 05.09.2006. Dette gjelder for hele området som avgrenses mellom E6 i Vest, Jernbanen i Øst og Gimsevegen i Sør.

I detaljreguleringen av området er hele området merket med «Forventet revet», som er i strid med gjeldende reguleringsplan og arealplan. På informasjonssiden til kommunen om tomten, står det at tomten ligger i gul støysone og at gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde. Vi er aldri blitt informert om at tomten har fått denne båndleggingen, noe vi tror kan ha skjedd under planlegging/bygging av ny E6, selv ikke da vi fikk i tillatelse til å bygge nye garasjer i 2009.

Dette ble som jeg forstår endret, men likevel sier det litt om hvor mye støy denne eiendommen er utsatt for.

I en lang periode nå har det også foregått anleggsarbeid på Gimsvegen. Det er den eneste adkomstveien til Mælabakken.

Vi fikk ingen info, foruten at jeg tilfeldig ble tipset om en sak i Trønderbladet om at dette skulle starte og vare ut på høsten i 2022.

Veien ble sperret av og det ble kun adkomst fra vestsiden over Gimse bru. Første dagene og helgen sluttet vi å telle biler da det passerte 100 som kom opp til oss og måtte snu. Det var overhodet ikke skiltet om at veien var stengt eller hvor en skulle kjøre for å komme seg rundt.

Hvordan HMS har vært håndtert av utbygger er et eget tema og hvis noen ønsker info er det bare å ta kontakt. Kan si så mye at hadde det vært en kontroll så hadde dette byggeprosjektet vært stanset på dagen. Førsteklassinger, folk på sykkel, traktorer, biler, samt gravemaskiner og grusbiler samtidig i en smal vei uten fysiske sperrer hvor en skal gå eller kjøre?

Hvis vi ikke hadde fått flyttet mye av virksomheten før denne oppstarten vi tilfeldig ble oppmerksom på, ville vårt firma og leietaker hatt store problemer nå. Hvilken vei våre kunder skulle kjøre for å komme til samtale var vanskelig å vite fra dag til dag. Og om det i det hele tatt var mulig å kjøre hit.

Trailere med kister etc hadde overhodet ikke hatt mulighet til å levere. Et annet punkt som også er alvorlig er jo at i vårt yrke rykker vi ut til alle døgnets tider. Vi har også vakt for Politiet og da er responstiden 30 min til vi skal være på plass. Det hadde rett og slett vært umulig.

Til slutt vil jeg prøve og samle merknadene vi har:

- Påklager liten involvering i tidlig fase av regulering, og liten informasjon fra Bane Nor.
- Påklager liten involvering og varsel til Melhus kommune angående anleggsarbeid på Gimsvegen. Dårlig skilting og skjerming myke trafikkkanter.
- Støyproblematikk må grundig utredes på Mælabakken.
- Støyproblematikk knyttet til høyblokk som er nytt tiltak og som vil gi mer støyutfordringer på vår eiendom.
- Støyproblematikk må ses i sammenheng med økning i antall passeringer (to tog i timen) , og økt hastighet.
- Støyproblematikk knyttet til tog som skal stå å vente i påvente kryssende tog
- Trafikkmengde og hastighet Antall tog og lengden av disse spiller også en rolle. Mange av støyklagene i forhold til jernbanestøy er også rettet mot godstog. Dette kan skyldes flere ting: Godstogene avgir mye lyd fordi de er lange, passeringene skjer i større grad enn for andre tog om natten og lyd følges ofte av vibrasjoner og/eller strukturlyd. De fleste støyklagene knyttes til støy til den enkelte togpassering. Det er altså maksimalnivåene det

klages på. Støytoppene kan vanskeliggjøre lytting og talekommunikasjon, og vil ha innflytelse på søvnkvalitet.

Vi tror dessverre at denne eiendommen burde vært innløst da det ikke vil være forsvarlig å bo der eller drive næringsvirksomhet.

Mvh

Ola R. Vigdal

Styreleder/eier av Mælabakken AS

Melhus Kommune
Rådhusv. 2
7224 MELHUS

Vår dato: 22.09.2022

Vår ref.: 202115647-7 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 21/2383-31

Saksbehandler: Finn Herje,

91672589, fhe@nve.no

NVEs uttalelse til offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for kryssningsspor Melhus sentrum - 2021009 - Melhus kommune

Vi viser til brev datert 23.08.2022 samt vår uttalelse til planoppstart av 11.11.2021.

Formålet med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å etablere nytt kryssningsspor ved Melhus skysstasjon samt ny plattform på vestsiden av dagens spor på Melhus skysstasjon. For å bygge det nye sporet må eksisterende G/S-kulvert under jernbanen utvides og ny bru over Hølundvegen samt kryssing av Loddbekken bygges.

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 uttalelse

NVE anser det tilsendte planforslaget som grundig og gjennomarbeidet.

Naturfare

Ansvar

Eier av infrastrukturprosjekt som veg, bane, havneanlegg, lufthavner etc. er selv ansvarlig for at tiltakene oppfyller virksomhetens og samfunnets krav til sikkerhet for brukerne av anleggene. Når det kommer til tredjepart, vil imidlertid sikkerhetskravene i TEK17 kap. 7 og plan- og bygningsloven § 28-1 komme direkte til anvendelse dersom det er fare for at tredjepart vil kunne bli negativt berørt eller skadelidende som følge av nye infrastrukturtiltak.



Skredfare

Rambøll har gjennomført en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten av 17.06.2022 (revidert). Her konkluderes det med at ved Melhus bru er sikkerheten avklart tidligere og at det ved Loddbekken er utført beregninger som viser at sikkerheten for nytt krysningsspor og omlegging av landbruksveg er tilstrekkelig og tilfredsstillende alle regelverk. Det bemerkes at det er noe erosjon i bekken. BaneNor anbefaler imidlertid ikke sikring, men at erosjonen kontrolleres ved inspeksjon. Vi stiller oss litt undrende til dette da god oppfølging av inspeksjon krever gode rutiner, tilgjengelig personell og løpende økonomi og policy ift. dette i motsetning til permanent sikring.

Rambøll viser til at rapporten må kvalitetssikres av uavhengig foretak i tråd med vår veileder 1/2019 før den kan godkjennes. Firmaet Niras har derfor hatt Rambølls rapport til uavhengig kvalitetssikring og har hatt en rekke kommentarer og merknader til rapporten. Disse kommentarene er svart ut av Rambøll og i den endelige kvalitetssikringsrapporten av 17.06.2022 (tredje utgave) konkluderer Niras med at: «Samtlige kommentarer i forbindelse med uavhengig kontroll har blitt svart ut av Rambøll på tilfredsstillende vis og det er pr.17.06.2022 ingen gjenværende kommentarer med status åpen. Niras Norge AS har ingen ytterligere kommentarer og oppfatter den uavhengige kontrollen som ferdigstilt». Dette er positivt, og vi tar Niras sin konklusjon til etterretning. Det er bra at det er tatt inn krav om at det i bestemmelsenes § 3.11 Geoteknikk om at «Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig».

Flomfare

Det er gjennomført en flomanalyse som viser at for Loddbekken (som krysser under jernbanen) blir dimensjonerende 200-års flom, inklusive klimafaktor på 1,4, 17,9 m³/s. Beregningene viser at eksisterende jernbanekulvert ikke har tilstrekkelig hydraulisk kapasitet da denne kun har kapasitet til 13-14 m³/s før den går full (uten evt. tilstopping/full åpning). Rambøll anbefaler derfor en rekke ulike alternative tiltak for å øke kapasiteten. Det er imidlertid vanskelig ut fra kart, bestemmelser og planbeskrivelse å se hvilke alternativer som er endelig valgt. Vi forutsetter imidlertid at det velges alternativer som ivaretar kravene til 200-års flom. Vi ser at det er avsatt en hensynssone fare-flomsone «H320». I bestemmelsenes § 9.1 heter det at: «Det er avsatt faresone for flom etter 200-årsflom med 20 % klimapåslag etter gjennomført tiltak. Tiltak innenfor flomutsatt område skal vurderes iht. TEK17 § 7-2, sikkerhet mot flom». Det er positivt at en er opptatt av flomfaren, og vi forutsetter at det etableres tilstrekkelig sikkerhet for aktuelle tiltak før utbygging i sonen.

Overvann/VA

Rambøll har utarbeidet fagrapporten «Hydrologi og drenering/VA» av 01.04.2022, revidert 05.05.2022. Her har en utført detaljerte avrenningsanalyser samt aktsomhetskart for overvannsflom. Det er i bestemmelsenes § 11.2 stilt krav om detaljert VVA-plan. Dette er bra.

Allmenne interesser i vassdrag

Loddbekken er et viktig smålaks- og sjøørretvassdrag. Sjøørretbestanden i store deler av Norge og også i Trøndelag har i lengre tid vært gjenstand for en kraftig tilbakegang. Årsakene til dette er flere, bla. lakselus, sur nedbør, forurensning og ikke minst ødeleggelse og forringelse av oppvekst og gyteområder. Bla. viser statistikken at av de opprinnelige sjøørretvassdragene i Trondheim kommune er ca. 90 % ødelagt som sjøørretbekker. Det er derfor svært viktig at ikke gjennomføringen av tiltaket forverrer tilstanden i vassdraget, men at en heller bruker prosjektet som en mulighet til å forbedre tilstanden. Det er derfor gledelig å observere at BaneNor har utarbeidet svært gode og detaljerte bestemmelser i § 8.1 som grunnlag for å ivareta de allmenne interessene i vassdraget. Dette er et eksempel til etterfølgelse. Særlig positivt er det at en har stilt



krav om videre overvåking og oppfølging av virkningene for de allmenne interessene som følge av tiltaket. Det er viktig at BaneNor benytter dyktige maskinkjørere og rådgivere og følger opp prosjektet med fagpersoner under anleggsfasen. Det har vært gjennomført en rekke større vegutbygginger i Trøndelag de senere årene og vår erfaring er at en del prosjekter, særlig mindre sidevassdrag, glipper i akkurat denne fasen og at en blir stående med ferdige tiltak som ikke ble helt slik hverken høringspartene eller tiltakshaver så for seg på planstadiet og som i enkelte tilfeller er konstruert på en slik måte at de ikke tåler styrtregn eller flom uten at anlegget påføres skader som må rettes opp.

Forholdet til Vannforskriften

Rambøll har utarbeidet notatet «Loddbekken- vannforskriftsvurderinger og forslag til avbøtende tiltak» av 27.04.2022 (revidert). Her konkluderer det med at tiltaket vurderes å være i tråd med vannforskriftens § 4 gitt at alle relevante avbøtende tiltak gjennomføres og at kulverten utformes slik at det er høy sannsynlighet for at den vil fungere godt med hensyn til fiskevandring, at rutinene for vedlikehold av denne videreføres og at arealbeslag og inngrep i kantvegetasjonen begrenses så mye som mulig.

Faresone- høyspenningsanlegg (H370)

Det er positivt at det i bestemmelsenes § 9.3 er lagt inn en faresone med forbud mot permanente bygg og at det er stilt krav om plan for håndtering av høyspentanlegg i anleggsfasen og dialog med anleggseier. Generelt anbefaler vi å benytte hensynssone H740 – båndleggingssone - for sentral- og regionalnettanlegg, transformatorstasjoner og andre større kraftledninger som krever konsesjon etter energilova er unntatt saksbehandling etter pbl, jf. pbl § 1-3.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Finn Herje
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Melhus Kommune

Kopimottakere:

Trøndelag fylkeskommune
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG



MELHUS KOMMUNE
Postboks 55
7221 MELHUS

Deres ref
21/2383-31

Saksbehandler
MER

Arkiv
2022/706-3

Dato
04.10.2022

Uttalelse til - Høring og offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan Kryssingsspor Melhus sentrum - Melhus kommune

Vi viser til deres oversendelse datert 23.08.2022.

Hensikten med planen er å etablere nytt kryssingsspor dimensjonert for godstog, samt ny plattform på vestsiden av dagens spor, ved Melhus skysstasjon.

Nye Veier har ingen merknader til planforslaget.

Med vennlig hilsen
Nye Veier AS

Marianne Ertsaas
Rådgiver forvaltning

Kopi til:
Statens vegvesen, Transport og samfunn

Dokumentet er signert elektronisk.

NOTAT

Til: **Stian Aspaas Haugen**

Kopi:

Fra: **Kjartan Overdal**

Oppfølging: **Ja**

Internhøring, svar fra skogbruk og vilt - Detaljreguleringsplan - Krysningsspor Melhus sentrum
PlanID 2021009

Skogbruk: En kan ikke se at tiltaket kommer i konflikt med skogbruksinteresser og har ingen merknader til tiltaket.

Vilt: Det går ett villtrekk langs Lodda, under jernbanen og over Gaula. Pr. i dag må viltet benytte avlings/turveien som går langs Lodda når jernbanen skal passeres. Forskning viser at viltet helst benytter seg av dedikerte viltpassasjer, fremfor passasjer som deles med mennesker/kjøretøy.

Når det først skal gjøres arbeid i området, vil det derfor være hensiktsmessig for viltet om kulverten utvides, slik at viltet kan bruke denne som passasje.

Ved å anlegge en viltsti i forbindelse med kulverten, vil denne stien kunne brukes som overløp i tilfelle større mengder nedbør.

Alternativt bør det vurderes om det hadde vært mere hensiktsmessig å fjerne fyllingen helt og i stedet legge jernbanesporene på bru. Det ville i så fall være enkelt å legge til rette for passasje for både landbruksutstyr og vilt (viltet vil da kunne passere langs vegetasjonen langs bekken).

Undertegnede var på befaring i dag, 06.10.2022 og kunne observere store mengder gytende sjøørret.

Å anlegge en bru vil gjøre det mulig å forbedre gytingsmulighetene for sjøørreten ved å legge ut gytegrus. Samtidig vil mere vegetasjon langs bekken bli mulig gjort ved å lage bru fremfor fylling, noe som er positivt både for landlevende vilt, men også for dyreliv tilknyttet ferskvann.

Med hilsen

Kjartan Overdal

rådgiver





Statens vegvesen

MELHUS KOMMUNE
Postboks 55

7221 MELHUS

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
21/207759-8

Deres referanse:
21/2383-31

Vår dato:
16.09.2022

Uttalelse til planforslag på høring og offentlig ettersyn – Detaljreguleringsplan – Krysningsspor Melhus sentrum – 1. gangsbehandling – PlanID 2021009 – Melhus kommune

Viser til deres brev av 23.08.2022.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksvog og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesen registrerer med undring at våre innspill av 07.10.2021 ikke er observert av Bane NOR eller Rambøll. For ordens skyld legger vi ved nevnte brev. Uavhengig av dette er vi generelt positive til at det utvikles et tilbud til befolkningen som ikke bare baserer seg på biltrafikk. Slik sett vil initiativet være en oppfølging av byveksttalen. Ellers er vi opptatt av de risikoforhold og uønskede hendelser som framkommer av ROS-analysen og forventer at dette blir ivaretatt på en betryggende måte.

Statens vegvesen har ellers ingen ytterligere kommentarer enn de momenter som er nevnt i vårt vedlagte brev.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 1

Kopi

Bane NOR – Trondheim, Planavdelingen Postboks 6166 Sluppen, 7435 TRONDHEIM
NYE VEIER AS AVD PROSJEKTKONTOR E6 TRØNDELAGE, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

NOTAT

Til: **Stian Aspaas Haugen**

Kopi:

Fra: **Amalie Anshus Berg**

Oppfølging: **Ja**

Høringsuttalelse Teknisk drift - Detaljreguleringsplan- Krysningsspor Melhus sentrum
PlanID 2021009

Avdeling Naturfare:

Det vises til NVEs uttalelse i brev av 22.09.22. Naturfare støtter seg til NVEs vurderinger i saken, og har ingen videre merknader.

Vannmiljø og georessurser:

Sender inn eget notat direkte i saken til Stian Haugen som oppfølging av tidligere korrespondanse.

Avdeling Veg og trafikk:

o_SF ved Jernbanevegen. Er det tenkt videreføring av fortau langs Jernbanevegen? Hvis ikke, så vil det bli rart med et lite fortau som ender i ingenting.

Veldig lite plass til snølagring langs Jernbanevegen.

o_KKP/S. Hva er tanken her? o_GG1 må vel ha en kobling til Per Bortens veg?

o_GG1. Er det riktig at dette skal reguleres som en Gangveg/gangareal/gågate, skulle det ikke heller vært en o_SGS Gang-/sykkelveg? Det er jo markert for et eget sykkelfelt, i tillegg til skilting.

Avdeling Drift VA og prosjekt VVA:

Ingen merknader.



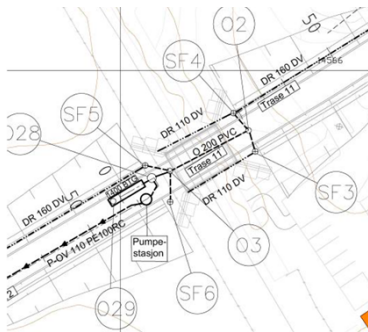
Avdeling Plan VVA:

Det vises til kapittel 5 i Fagrapport Hydrologi og drenering/VA revisjon 01B, datert 5.5.2022.

Vedlagte kartskisser er noe utfordrende å «lese», slik at det tas et lite forbehold om alt svares ut som forventet. Det er forsøkt referert til rapportens kapittelinnledning.

5. Kommentarer

- 5.1. Km 532.029 – kulvert – ikke kommunal.
- 5.2. Km 532.432 – kulvert - ikke kommunal – vegvann fra fylkesvegen føres ned i denne. Kum ved km 532.34 – ikke kommunal.
- 5.3. Km 532.532 – ikke kommunal – registrert i kommunens kartgrunnlag. Mottar mulig noe overvann fra fylkesvegen.
- 5.4. Km 532.583 – ikke kommunal - kulvert ikke registrert i kommunens ledningskartverk. Kum ved km 532.603 – ikke kommunal.
- 5.5. Km 532.610 – vannledning 150 mm. Kommunal VL fra ca. 1959. Nedlagt og erstattet med ny som kysser sporet lengre nord.
- 5.6. Km 532.635 – kulvert – ikke kommunal.
- 5.7. Km 532.730 – kommunal vannledning 160 mm fra ca. 1997. Det ligger en 110 mm drensledning langs vannledningen.
- 5.8. Km 532.786 – kulvert – ikke kommunal.
- 5.9. Km 532.878 – kulvert – ikke kommunal.
- 5.10. Km 531.41 – forlengelse av undergang. Ved dette punktet er det flere forhold som berøres.



- 5.10.1. Overvannsystem med fordrøyning og overvannspumpestasjon som mulig må flyttes eller endres noe. Dersom systemet skal motta overvann fra ny plattform, eller overløp fra infiltrasjonskum, må det vurderes om det er behov for å øke volumet at fordrøyningsmagasinet. Må detaljeres i teknisk plan.
- 5.10.2. Flytting av flere sandfang vurderes som nødvendig enn hva som beskrives i rapporten.
- 5.10.3. Ved en forlengelse av undergangen, må det utarbeides et nytt lengdeprofil av gangvegen for å dokumentere at denne fortsatt vil være innenfor krav til universell utforming. Må detaljeres i teknisk plan.
- 5.10.4. Det er også lagt en vannledning \varnothing 280 mm (tenkt som varerør) sammen med undergangen for mulig fremtidig bruk. Denne må trolig forlenges.
- 5.10.5. Ved Hølundvegen ligger det flere kommunale ledninger, blant annet hovedvannforsyning til Melhustunet, og hovedkloakken ut fra Melhus sentrum. I tillegg en større overvannsledning fra sentrum. I tillegg er det registrert minst to ledninger

tilhørende fylkesvegen. Disse må ivaretas ved eventuell bygging av ny bru/fundamenter. Disse ledningene kan ikke tas midlertidig ut i byggetiden, og heller ikke gjøres utilgjengelig i tilfelle brudd/havari.

5.10.6. Ved Gimsvegen er det lagt nye kommunale ledninger som må hensyntas ved eventuelle tiltak ved denne jernbanebrua.

- 5.11. Km 528.16 – kulvert – ikke kommunal.
- 5.12. Km 528.41 – kulvert – ikke kommunal.
- 5.13. Km 529.054 – kommunale hovedledninger krysser jernbanesporet.
- 5.14. Km 529.161 – ikke kommunal stikkrenne.
- 5.15. Km 529.293 – ikke kommunal stikkrenne.
- 5.16. Km 529.435 – kommunale vann-, spillvannsledninger. Der en er hovedpumpeledning fra de sørlige deler av kommunen.
- 5.17. Km 529.442 – ikke kommunal stikkrenne.
- 5.18. Km 527.860 – planlagt ny kulvert kan medføre flytting av kommunal hovedvannledning. I tillegg til en mulig videreføring av overvannsledning under jernbanesporet, kan det være aktuelt å videreføre både spillvannsledning og vannledning.

Med hilsen

Amalie Anshus Berg
rådgiver

Vedlegg:

Melhus Kommune
Rådhusvegen 2

7224 Melhus

Att.Stian Aspaas Haugen

Deres ref
PlanID 2021009 / 1/2383-
31

Vår ref
2021/5125-3

Saksbehandler
Jan Petter Svegård

Dato
27.10.2022

Planforslag på høring og offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan - Krysningsspor Melhus sentrum - 1.gangsbehandling - PlanID 2021009 - Melhus

1.0 Felles for elektriske anlegg

Vi har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet som vist nedenfor.

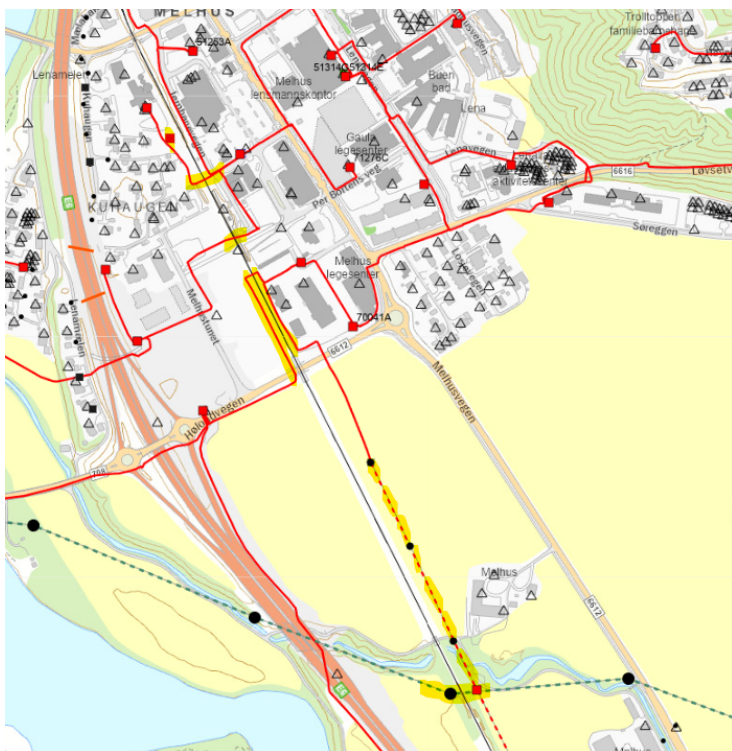


Fig. 1

I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye bygninger i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm. Det må avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er).

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi har til de eksisterende traséene. Normalt er dette stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av plass til ny trasé og/eller nettstasjon(er).

Dersom det er aktuelt med alternativ energiforsyning til området, f.eks. fjernbåren varme, ønsker vi at dette avklares så tidlig som mulig da dette påvirker kraftbehovet.

Ved bygging i nærheten av luftledninger, se vedlagte avstandskrav og sikkerhetshåndbok for arbeid nær kraftledninger. **Vedlegg 2 og 3.**

2.0 Eksisterende 66kV- høyspenning luftlinje etablert etter anleggskonsesjon. (regionalnett)

Vi vil gjøre oppmerksom på at planområdet krysses av høyspenningsanlegg som er bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.

Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som *hensynssone (faresone)*. Byggeforbudsbeltet langs den aktuelle kraftledningen går frem av vedlagte avstandskrav for høyspenningsanlegg.

Vedlegg 2.

Planlagt ny bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må tas hensyn til i det videre planarbeidet. Vi må oppstille en del vilkår for at eventuelle omlegginger av eksisterende strømnnett skal kunne gjennomføres.

- Eventuelle nye kabler eller luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg, må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.
- Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til oss i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging kan være en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen.
- Dersom tiltak skal gjøres på den aktuelle luftledning eller kabelanlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav om tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jfr. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med spenning høyere enn 24 kV fordrer at vi søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes omleggingen. Dette betyr at vi

vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres.

3.0 Eksisterende 24kV høyspenningsnett etablert etter områdekonsesjon. (distribusjonsnett)

3.1 Eksisterende høyspenningskabler

Høyspenningskablene som ligger innenfor planområdet, må tas hensyn til. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig kartfesting av kabelens plassering i terrenget. **Se fig. 1**

3.2 Nye eller eksisterende nettstasjoner.

For å sikre strøm til ny bebyggelse, må det settes av plass til å etablere en eller flere nye nettstasjoner i området. Nettstasjon(e) bør av hensyn til effektuttaket plasseres fornuftig. Dette skal avklares med Trønderenergi på forhånd.

En nettstasjon ønskes plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisktsoner. Størrelsen på nettstasjonen kan være opptil 15 m².

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. Det stilles i slike tilfeller særskilte krav til utforming av rommet, samt til adkomst og ventilasjon m.m.

Det må tas hensyn til eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet. For både nye og eksisterende nettstasjoner gjelder at disse må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget.

Vi ser at det ofte dessverre ikke blir tatt hensyn til disse avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper problemer både for grunneiere og for nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene. **Se vedlegg 1.**

4.0 Andre forhold

Vi ønsker å bli kontaktet i god tid før utbygging, slik at vi kan planlegge nye anlegg og angi hvor vi ønsker at utbyggere skal grave kabelgrøfter inn til bygninger. Før selve arbeidet i utbyggingsområdet starter opp, ønsker vi også å avklare fremdriftsplan med utbygger.

Det er også viktig at nye utbyggingsområder/teknisk infrastruktur planlegges slik at spesielt våre høyspenningsledninger ikke må flyttes.

Vennligst ta kontakt dersom det skulle være spørsmål eller uklarheter når det gjelder tilpasning av våre anlegg i den nye reguleringsplanen. Vår kontaktperson er: **Jan Petter Svegård**

Vedlegg 1: Generelle krav til nettstasjoner.

Vedlegg 2: Avstandskrav HS.

Vedlegg 3: Sikkerhetshåndbok for aktiviteter nær kraftledninger.

Med hilsen

Jan Petter Svegård
Fagansvarlig d-nett

Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger ingen håndskrevet signatur.

NOTAT

Til: Stian Aspaas Haugen

Kopi: Caroline Mevik

Fra: Anette Thyve

Oppfølging: Ja eller Nei

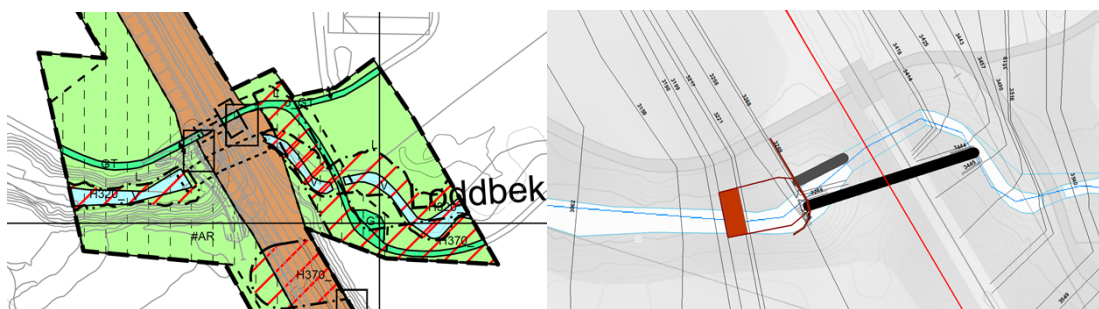
Svar vannmiljø - Internhøring - Detaljreguleringsplan- Krysningsspor Melhus sentrum - PlanID 2021009

BaneNor skal bygge dobbeltspor gjennom Melhus sentrum. I denne uttalelsen vil vannmiljø bli kommentert i henhold til vannforskriften, overvannshensyn og flom.

Planbestemmelser

Bestemmelser ser ut til å ivareta overvann og vannmiljø under anleggsfasen og i endelig løsning.

Valgte løsninger for flom håndtering



Figur 1 Til venstre: Visning av togkryssning (brunt) av bekk med kulvert og landbruksbro blågrønt rett øst. Til høyre: Visning av forlengelse av kulvert (mørkegrå strek) og nytt flomoverløp i rør (svart strek).

Landbruksveien ser ut til å videreføres som den er i dag ut fra tilsendt informasjon. Ved flommodellering av dagens situasjon for 200-års flom så kommer det frem av landbruksbrua blir oversvømt (figur 4-15 hydrologirapport). Høyden på flommen avtar med planlagt nødfloloverløp, men brua vil fortsatt bli oversvømt ved 200-års nedbør med klimapåslag. Med flomrør, så vil taket i kulverten få 0,5 m klaring med fremtidens nedbør.



Med tanke på størrelsen på dagens kulvert og jernbanefyllingens størrelse, er det sannsynlig at uten kulvert så ville ikke landbruksbroa i øst blitt oversvømt ved 200-års flom. Derfor er det ønskelig at BaneNor utreder muligheter for å forbedre situasjonen for broa og minimere konsekvensene for denne broa ved en 200-årsflom med klimapåslag.

Forøvrig er det ikke optimalt med et flomoverløp som rør som løsning for 200-årsflom fordi rørføringer har en tendens til å tettes av flommaterialet i starten av en flom. Da bør det inn en bestemmelse om av BaneNor ved større flomhendelser må følge opp dette røret rett før og under flommen for å sikre at den ikke tettes. Fyllingen er høy og konsekvensene er store hvis kapasiteten på kulvert og flomoverløp tettes delvis eller helt. Dette kommer frem ved modelleringen av tetting av dagens kulvert.

Med hilsen

Anette Thyve
rådgiver

Detaljreguleringsplan Kryssingsspor Melhus sentrum– uttalelse fra Felleskjøpet

Vi viser til saksdokumenter for sak 21/2383, Detaljreguleringsplan kryssingsspor Melhus sentrum – planforslag på høring og offentlig ettersyn, med høringsfrist 07.10.2022. WSP Norge AS er engasjert av Agri Eiendom AS til å ivareta Felleskjøpets interesser i forestående planprosess knyttet til deres virksomhet ved Melhus kornsilo på adresse Kuhaugen 6.



Figur 1 Oversiktsbilde Melhus kornsilo

Innledning

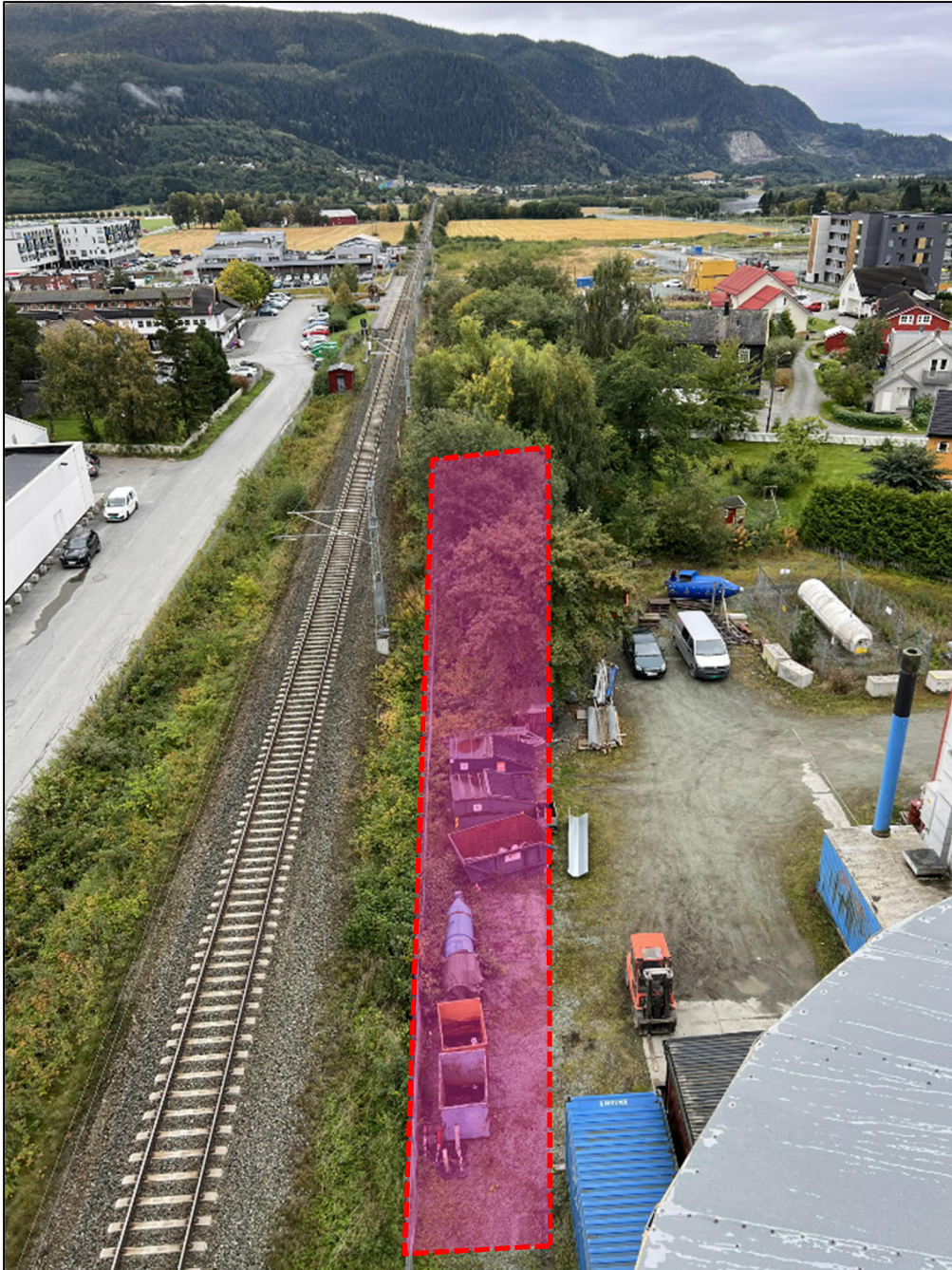
Kuhaugen 6 (gnr/bnr. 94/113) er eid av Marit og Joar Grilstad og leies ut til Felleskjøpet som har drevet virksomhet på eiendommen i flere tiår. Eiendommen er gjennom områdeplan for Melhus sentrum (vedtatt i år 2019) regulert til bolig/kontor. Det har vært kornsilo på stedet siden tidlig på 1950-tallet. Det er i senere tid utført kostbare oppgraderinger av anlegget for å kunne ivareta og sikre en videre drift. Felleskjøpet har to anlegg i Trondheimsområdet, men de er veldig ulike med forskjellige kornsorter etc. slik at de kan ikke erstatte hverandre. Felleskjøpet har ingen planer om å flytte virksomheten.

Overnevnte planforslag viser etablering av nytt kryssingsspor ved Melhus skysstasjon. Ifølge planen skal det bygges dobbeltspor forbi Melhus kornsilo. I det medfølgende plankartet fremgår det at det skal

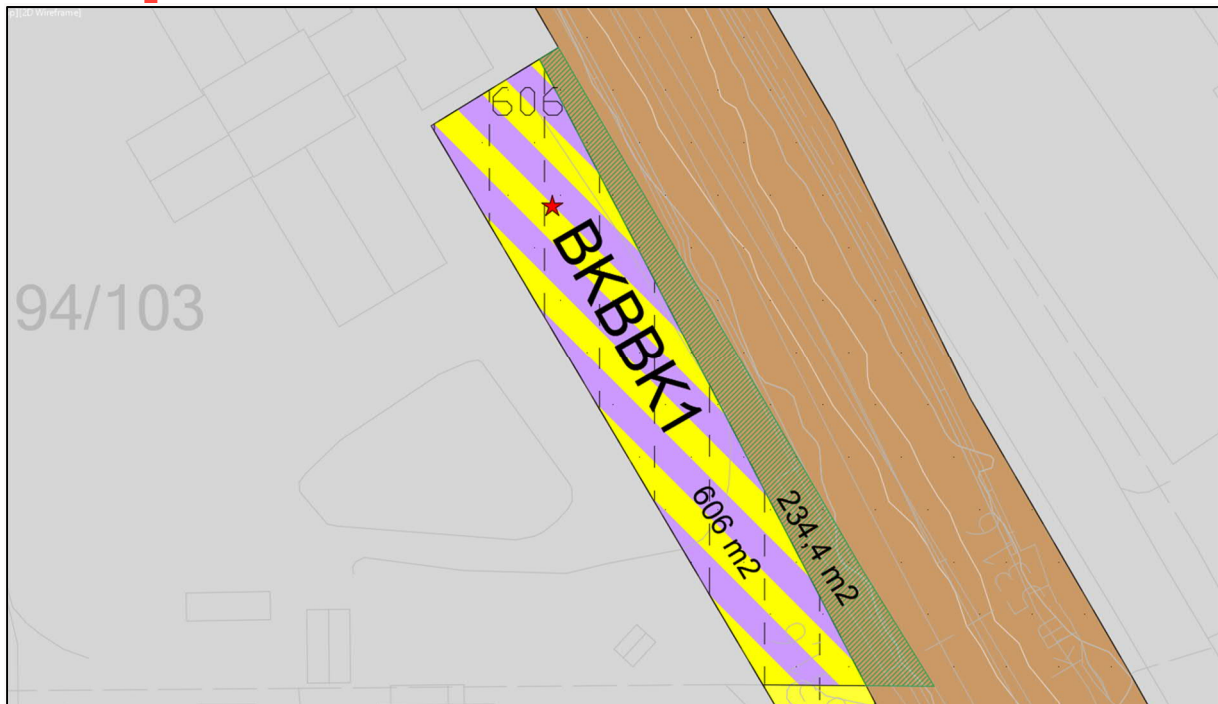
gjennomføres både permanent og midlertidige erverv i forbindelse med planen. Det foreslås permanente erverv til jernbaneformål (234,4 m²) og midlertidige erverv i forbindelse med BKBBK1 (606 m²), se figur 3.

Av tiltak til jernbaneformålsregulert område ved siloen inngår følgende tiltak i planen:

- Ny sporveksel som start på nytt spor to. Nytt spor 2 er vest for dagens spor og går sørover.
- Nye kontaktledningsmaster
- Støttemur langs ny sporveksel og spor for å redusere fylling og arealbeslag.
- Føringsvei til sporveksel



Figur 2 Viser omtrent hvilken del av eiendommen som berøres av planen permanent



Figur 3 Viser andelen av eiendommen som berøres av henholdsvis midlertidige og permanente erverv

Vurdering av planforslaget

Varige erverv til jernbaneformål: Felleskjøpet har en omfattende produksjon på eiendommen som planlegges videreført. Aktiviteten er plasskrevende med bruk av store maskiner og periodevis stor trafikk til og fra eiendommen. Det er behov for areal rundt kornsiloen for å sikre nødvendig manøvrerings- og oppstillingsareal for store kjøretøy og annet materiell. For Felleskjøpet er det svært viktig at permanente endringer i minst mulig grad gir begrensinger for dagens bruk og fremtidig utvikling. Mottak av korn er en samfunnskritisk aktivitet av svært stor betydning for beredskaps- og forsyningsikkerheten i Norge. Figur 4 nedenfor viser arealet ut mot jernbanen som må være tilgjengelig for å kunne gjennomføre drift og vedlikehold av anlegget på en forsvarlig måte. Dette er kritisk for å kunne ivareta driften av kornsiloen.

Midlertidige erverv i forbindelse med anleggsgjennomføring: Ved kornsiloen er det aktivitet gjennom hele året med høysesong i perioden ca. fra 1. august til slutten av oktober. I denne perioden er det døgkontinuerlig drift på anlegget. Det vil i denne perioden være særlig stor trafikk av lange kjøretøy inn og ut av eiendommen gjennom hele døgnet, men det vil være aktivitet inn og ut av området gjennom hele året.

Etter dialog med blant annet Stian Aspaas Haugen i Melhus kommune, forstår vi det sånn at området vist som BKBBK1 i figur 3, inngår i planen, kun for så sikre tilstrekkelig areal i anleggsgjennomføringen. Vi synes ikke dette kommer tydelig frem i planforslaget, hverken i planbeskrivelse eller planbestemmelser. Heller ikke hvilken aktivitet som planlegges på eiendommen kommer tydelig frem av plangrunnet.

Vi ønsker å understreke at den kommende bygge- og anleggsaktiviteten ikke må være til hinder for driften ved kornsiloen da dette vil store få følger, både for Felleskjøpets drift og for bøndenes muligheter til å høste og levere korn på en effektiv måte.

Vi forutsetter at det legges opp til en tett dialog med Felleskjøpet i det videre planarbeidet, ved erverv og i byggefasen. Det er allerede i dag utfordringer med plassmangel på eiendommen. Det er derfor viktig at det søkes etter løsninger som minimerer de driftsmessige ulempene for Felleskjøpet og bøndene som skal levere korn i forbindelse med anleggsgjennomføringen.



Figur 4 Bildet vider arealet inn mot jernbanen som er kritisk for driften

Videre oppfølging

Det forutsettes at det inngås en avtale for byggefasen og at Felleskjøpet involveres tidlig i arbeidet med å planlegge anleggsgjennomføringen og den påfølgende bruken av eiendommen. Vi ønsker igjen å minne om at Felleskjøpet sin aktivitet på eiendommen er samfunnskritisk.

Vi forutsetter derfor en tett dialog i den videre prosessen for å sørge for at areal- og driftsmessige behov for Felleskjøpet ivaretas. Vi ønsker i den forbindelse å invitere Bane NOR og Melhus kommune til befarings ved Melhus kornsilo slik at vi får klargjort våre synspunkter og vårt nåværende og fremtidige arealbehov.

Med vennlig hilsen
WSP Norge AS



Kopi:

Agri Eiendom AS v/ Henrik Krogh

Bane NOR

ZE-SAM EIENDOM A/S

Postboks 117

7223 Melhus

MELHUS KOMMUNE

Postboks 55

7221 Melhus

Melhus, 21.September 2022

Vedr: Detaljreguleringsplan Kryssningsspor Melhus Sentrum. Plan ID 2021009

Viser til behandling i Formannskapet i Melhus Kommune den 16/8-2022.

Ze-sam Eiendom AS som hjemmelshaver av G.nr. 95 B.nr.7, har gjennomgått saksfremlegget og det vedtak som ble fattet under 1.gangs behandling i Formannskapet i Melhus Kommune.

Som innspill i høringsrunden vil vi komme med flg innspill i den politiske behandlingen:

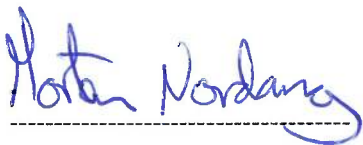
1. Ze-sam Eiendom AS har forsøkt å komme i dialog med Bane NOR sammen med sin advokat etter det siste møtet mellom Bane Nor og Ze-sam Eiendom AS som ble avholdt 2/5-2022, uten å få til dette.
2. Det er viktig for selskapets aksjonærer å fremforhandle et konkret erstatningsbeløp for eiendommen, slik at man vet hvilket økonomisk handlingsrom man har til å vurdere relokalisering av virksomheten.
3. Vår erfaring er at Bane NOR hittil har vært uvillig til dette og også har gått tilbake på lovnader som ble fremsatt i referat av 2/5-2022.
4. Ze-sam Eiendom AS har langsiktige leiekontrakter med Ze-sam Traktor & Makin AS og Melhus Auto AS. Begge leietakere driver næringsvirksomheten som tidligere, og er innstilt på å fortsette denne under forutsetninger at de blir kompensert økonomisk for dette, og at de derigjennom kan reetablere seg i kommunen.
5. Det vil være uheldig for det lokale næringsliv om disse bedriftene må flytte ut av Melhus Kommune. Både arbeidsplasser og skatteinntekter vil påvirkes.

6. Ze-sam Traktor & Maskin AS er landbruksrelatert næringsvirksomhet som støtter landbruksnæringen i Melhus Kommune. Det er viktig både for servicenæringen og landbruksnæringen at virksomheten opprettholdes i landbrukskommunen Melhus.
7. Melhus Auto AS har ett stort lokalt kundegrunnlag, og har også behov for en rask avklaring når det gjelder sentrumsnært erstatningsareal/lokale.
8. Det er derfor viktig at Bane NOR er sitt ansvar bevisst og følger oss opp så snart som praktisk mulig.

Melhus 21. september 2022

Med hilsen

Forhandlingsutvalget for Ze-sam Eiendom AS



Morten Nordang

Styreleder/Daglig leder

Ze-sam Eiendom AS



Rune Dragseth

Forhandlingsutvalget

Ze-sam Eiendom AS