

Møtereferat

Oppstartsmøte			
Prosjektnavn: Områdeplan for Søberg vest		Formål: Tilbakeføring av samferdselsformål til landbruksformål, og legge til rette for at det kan etableres et klippesikkert gjerde langs jernbanen.	
Gårds- og bruksnummer: 90/13 m.fler		Planidentitet: 2026002	
Saksnummer i Elements: 2026/2162		Møtested og -dato:	
Virksomhet	Fork.:	Navn	Til stede:
SWECO AS		Steinar Lillefloth	
Melhus kommune		Morten Børseth – enhetsleder Bygg og eiendom	
Melhus kommune		Stian Aspaas Haugen – Avdelingsleder plansak	

Anmodning om oppstart ble mottatt av Melhus kommune xx.xx.xx. Møteinncallelse ble sendt ut xx.xx.xx med følgende møteagenda:

Fyll inn møteagenda

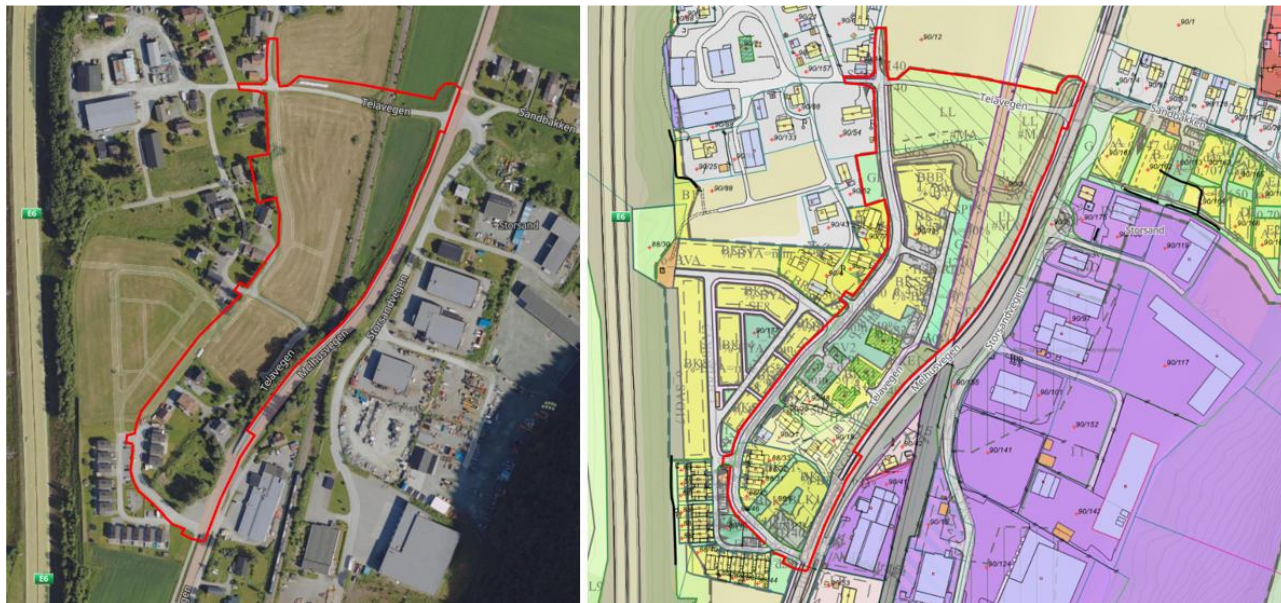
Oppstartsmøte er obligatorisk og jfr. § 12-8 skal det skrives referat fra oppstartsmøtet. Referatet skal inneholde opplysninger om de temaene som ble drøftet i møtet, avklaringer og konklusjoner det ble enighet om, vesentlige punkter det er uenighet om og punkter som gjenstår å avklare. Det skal også fremgå av referatet kommunens vurdering av kravet til fagkyndighet jfr. Pbl § 12-3 er oppfylt. På møtet stilte xxxx som fagkyndig, og kommunen vurderer dermed kravet til fagkyndighet til å være oppfylt.



1 Planområdets status

1.1 Beskrivelse av planområdet

Arealet for gjeldende plan (2017010) er ca. 31,5 dekar. Foreløpig areal for selve endringen av planen er ca. 12,8 dekar.



Figur 1: Plangrense for gjeldende plan (planid 2017010) er vist med rød strek i figuren til venstre. Gjeldende planer er vist i

1.2 Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2013–2025 inngår størstedelen av planområdet som videreføring av gjeldende reguleringsplaner (plan-ID 2007059 og 2001016), jf. figur 4-1. Arealene i nord er avsatt til eksisterende boligformål. Et mindre område i sørvest er også avsatt til boligformål, i tråd med tidligere regulering (plan-ID 2010003), og er i dag utbygd.

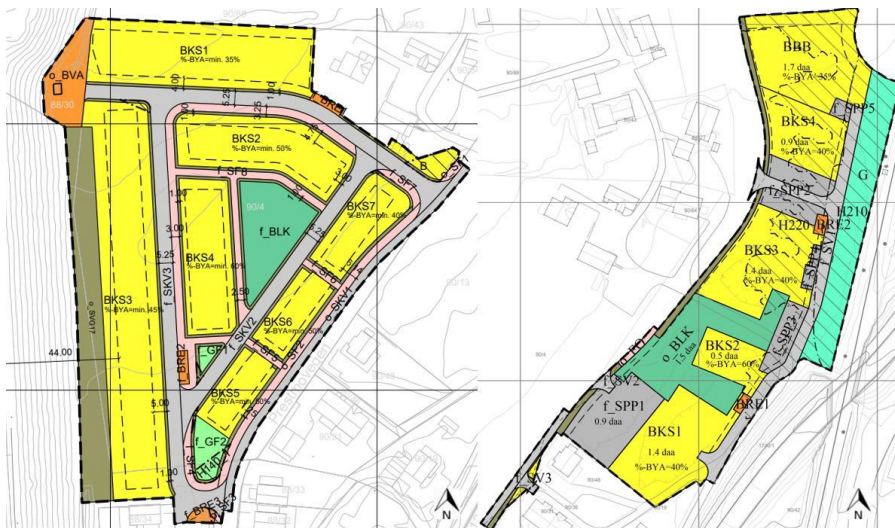
Kommuneplanen stiller rekkefølgekrav om etablering av planfri kryssing av jernbanen til fylkesveg før arealer avsatt til boligformål (B NM 2) kan tas i bruk.

For Søberg er det fastsatt krav om en boligtetthet på minimum 3 boliger per dekar.

Kommuneplanen inneholder i tillegg bestemmelser om blant annet krav til innhold i utbyggingsavtaler, vurdering av helsemessige konsekvenser av planforslag og parkeringsdekning.

Fylkesveg 6612 inngår i hensynssone for infrastruktur.

Etter at områderegulering for Søberg vest (planid 2017010) ble vedtatt 28.01.2020, har det blitt vedtatt to detaljreguleringsplaner i området, Fagerheim øst (planid 2019004), vedtatt siste endring 19.08.2025, og Prestmo boligfelt (planid 2020005), vedtatt 10.09.2024.



Figur 2: Gjeldende reguleringsplaner i nærheten av planområdet. Prestmo boligfelt til venstre, Fagerheim øst til høyre

Begge reguleringsplanene stiller rekkefølgekrav om at planovergangen over jernbanen ved km 529,462, samt Teiavegen fra avkjørsel ved Melhusvegen frem til krysset med Litjsandvegen, skal være fjernet før nye boliger i området kan tas i bruk. Videre er det krav om at nødvendig teknisk infrastruktur skal være etablert, samt at bussholdeplassene ved «Søbergstunet» skal være opparbeidet før innflytting.

I reguleringsplan for Fagerheim øst er det gjennom mindre endring vedtatt 19.08.2025 innarbeidet bestemmelser om etablering av klippesikkert gjerde langs jernbanen. Samtidig er tidligere rekkefølgekrav om etablering av gangkultvert under jernbanen tatt ut av planen.

2 Beskrivelse av tiltaket

2.1 Plangrep

Formålet med planarbeidet er å endre områdereguleringsplanen for Søberg vest, som følge av at det ikke er gjennomførbart å etablere planlagt undergang under jernbanen slik det er lagt til grunn i gjeldende plan.

Endringen innebærer at regulert gang- og sykkelveg mellom Prestmovegen og fortau langs fv. 6612 tas ut, og arealet tilbakeføres til landbruksformål. Undergangen under jernbanen fjernes i sin helhet fra planen. For å ivareta sikkerheten langs jernbanen skal det etableres klippesikkert gjerde på begge sider av sporet, eventuelt i kombinasjon med planlagt støyskjerm på deler av strekningen.

For gående og syklende som skal nordover mot Melhus sentrum, legges det til grunn at ferdsel skjer via eksisterende og opparbeidet fortau langs Prestmovegen.

Gjeldende plan, vedtatt 28.01.2020, stiller i § 4 c) rekkefølgekrav om at blant annet gang- og sykkelveg mellom Prestmovegen og fortau langs fv. 7401 (nå fv. 6612), samt undergang under jernbanen, skal være ferdigstilt før første bolig tas i bruk. Videre stiller bestemmelsene § 4 d) krav om at planovergang over jernbanen ved km 529,748 og Teiavegen fra avkjørsel fv. 740 frem til krysset med Litjsandvegen skal være fjernet før første bolig tas i bruk. Det følger også av §§ 4 g) og 4 h) at henholdsvis flettverksgjerde mot jernbanen og støyskjerm skal være etablert før innflytting.

Endringen av områdereguleringsplanen medfører behov for justeringer i både plankart og planbestemmelser, herunder revidering av rekkefølgekravene.

2.2 Bakgrunn for endring av reguleringsplan

Bakgrunnen for planendringen er at nye poretrykksmålinger, gjennomført i forbindelse med detaljprosjekteringen, viser at grunnvannstanden ligger om lag 2 meter høyere enn det som framgikk av målinger fra 2018–2019, som lå til grunn for gjeldende reguleringsplan. Målinger utført i perioden 17.–25.

mars 2025 viser grunnvannsnivå på henholdsvis 2,20, 2,27 og 3,32 meter under terreng. Dette innebærer at grunnvannet vil stå klart over planlagt gulvnivå i den prosjekterte undergangen.

Alternative løsninger med vanntett kulvert er vurdert, men anses ikke som hensiktsmessige. En plaststøpt, vanntett kulvert lar seg ikke etablere innenfor rammen av en togfri helg, og vil være både kostnadskrevende å bygge og utfordrende å drifte og vedlikeholde. Løsningen vil i tillegg forutsette omfattende tiltak for tetting av tilstøtende vegarealer og etablering av et teknisk krevende VA-anlegg for håndtering av overvann og grunnvann.

På denne bakgrunn vurderes undergang under jernbanen ikke lenger som et realistisk eller gjennomførbart alternativ.

2.3 Begrunnelse for og fastsetting av planens avgrensning

Planforslaget følger avgrensning til vedtatt plan for Områdeplan Søberg vest (PlanID 2017010). Melhus kommune forutsetter at dette legges til grunn i dette planarbeidet.

Kontaktperson er Stian Aune:

Telefon: 948 72 218

E-post: stian.aune@melhus.kommune.no

3 Føringer for tiltaket

3.1 Aktuelle statlige og regionale føringer

- [Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet](#)
- [Statlige planretningslinjer for barn rettigheter i planleggingen](#)
- [Regional plan for arealbruk 2022 – 2030](#)
- [Statlige planretningslinjer for klima og energi](#)
- [Retningslinjer for støy i arealplanlegging T-1442/2021](#)
- [Retningslinjer for luftkvalitet T-1520](#)
- [Byvekstavtalen 2019- 2029](#)
- [Regional plan for vannforvaltning for Trøndelag vannregion 2022-2027.pdf](#)

Kommunale føringer

- [Kommuneplanens samfunnsdel 2023- 2037, vedtatt 14.11.23](#)
- [Områdeplan Søberg vest, vedtatt 28.01.20](#)
- [Kommuneplanens arealdel 2013-2025, vedtatt 16.12.14](#)

Tiltakshaver bør sette seg inn i kommuneplanens generelle bestemmelser og retningslinjer, bestemmelser og retningslinjer for det aktuelle arealbruksformålet, og eventuelle hensynssoner.

- [Helhetlig ROS-analyse Melhus kommune](#)
- Hovedplan Vann i Melhus 2024-2033
- [Klima- og energiplan 2021 –2030](#)
- [Kommunedelplan for miljø og naturmangfold 2023 – 2033](#)
- [Kommunens VA-norm](#)
- [Kommunens vegnorm](#)
- [Kommunens veglysnorm](#)
- Kommunens gebyrregulativ

Byvekstavtalen:

Melhus kommune har inngått Byvekstavtale med Staten, Trondheim kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune for perioden 2019-2029. Det er et overordnet mål i avtalen at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

I Stjørdal, Malvik og Melhus skal hovedtyngden av arealutviklingen skje innenfor gang- og sykkelavstand fra sentrum av tettstedene utpekt i senterstruktur, vedtatt i IKAP2 og/eller i gangavstand fra god kollektivtransport i tilknytning til tettstedsområdene.

Det skal fremgå av planbeskrivelsen hvordan framlagte planforslag følger Byvekstavtalen. Det skal vises til hvordan planforslaget samsvarer eventuelt ikke samsvarer med denne.

Planens mål og plangrep vil bidra til bærekraftighet. Det første hovedmålet tar for seg sosial bærekraft, mens de to andre hovedmålene tar for seg miljømessig bærekraft. Området har grei kollektivdekning, noe som gjør området godt egnet til en boligutvikling. Det er foreslått boligbebyggelse i tilknytning til eksisterende boligbebyggelse og kollektivårer, og bedre gang og sykkelforbindelser. Dette er i tråd med samtlige overordnende planer og føringer: byvekstavtalen, nullvekstmålet, statlige planretningslinjer for samordnet boligareal- og transportplanlegging (SPRBATP), regional plan for arealbruk, særlig mål 4.1 med retningslinje R1, mål 4.2 med retningslinje R3 og mål 4.3 med retningslinje R6 og R7, og interkommunal arealplan.

3.2 Forskrift om konsekvensutredning

Etter planmyndighetens vurdering utløser ikke planforslaget krav til planprogram eller konsekvensutredning. Begrunnelsen er at planforslaget er i tråd med overordnet plan, hvor areal som ønskes regulert er avsatt til bolig. Videre vurderes planforslaget til å ikke få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, i henhold til pbl. §§ 4-1 og 4-2.

Endelig beslutning om behov for planprogram avgjøres etter innspill fra regionale og statlige myndigheter. Kommunen anbefaler oppstart av planarbeid, da tiltaket er i tråd med overordnet plan..

3.3 Utnyttelse og byggevolum

Planforslaget skal videreføre gjeldende krav til fortettningsnivået/utnyttelsen i planforslaget. Det skal legges opp til en effektiv arealbruk.

3.4 VVA (veg, vann og avløp)

Videreføres fra gjeldende plan. VVAO- løsninger er i hovedsak på plass, og det gjenstår lite arbeid innenfor feltet.

3.4.1 Vann og avløp

Planen må sikre tilstrekkelig kapasitet/løsning for vann, avløp, overvann og slokkevann. Det legges til grunn av gjeldende VAO løsninger for feltet videreføres.

3.5 Veg

3.5.1 Planovergang for jernbanen

Det er i dag en planovergang over jernbanen ved km 529,462 som forbinder Teiavegen mellom avkjørsel til fv. 6612 og Litjsandvegen. Planovergangen er sikret med bom og lyssignal.

I jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-6 fremgår det at arealbruk ikke skal bidra til økt ulykkesrisiko ved eksisterende planoverganger. I de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge (KRD, 1995) understrekes det

videre at barn har begrensede forutsetninger for å håndtere komplekse trafikksituasjoner, og at det derfor er avgjørende å sikre trygge ferdselsårer.

Bane NOR viser i sin veileder (2020) til at ulykker ved planoverganger og ulovlig ferdsel i og ved spor har utgjort en betydelig andel av dødsulykkene i norsk jernbanetrafikk. I perioden 2001–2013 skjedde 33 prosent av dødsulykkene ved planoverganger, mens 56 prosent skyldtes ferdsel i eller ved spor. Reduksjon av risiko gjennom nedlegging av planoverganger og etablering av planskilte løsninger er derfor et prioritert tiltak for økt sikkerhet.

På denne bakgrunn er det ikke vurdert løsninger som innebærer videre bruk av planovergangen, da denne forutsettes nedlagt.

Det foreligger en tinglyst rett til bruk av planovergangen ved km 529,748. Rettigheten er over 100 år gammel og stammer fra etableringen av Dovrebanen, da planoverganger var en vanlig løsning for å sikre tilgang på tvers av jernbanen, tilpasset datidens trafikkforhold (Bane NOR, 2026). Utviklingen på Sjøberg har over tid medført økt trafikkbelastning, og planovergangen betjener i dag langt flere brukere enn opprinnelig forutsatt. Rettigheten må avklares og innløses før planovergangen kan fjernes.

I gjeldende områderegeringsplan for Sjøberg vest (planID 2017010) er det i bestemmelse § 4 d) stilt rekkefølgekrav om at planovergangen ved km 529,748 og Teiavegen fra avkjørsel ved fv. 740 til krysset med Litjandvegen skal være fjernet før første bolig tas i bruk. Tilsvarende krav er også videreført i reguleringsplanene for Prestmo boligfelt (planID 2020005) og Fagerheim øst (planID 2019004). Samlet legger disse planene til rette for etablering av over 80 nye boenheter på Sjøberg. Siden det ikke tillates økt bruk av planovergangen, må denne fjernes og alternativ løsning etableres før boligene kan tas i bruk.

Etableringen av fortau langs Prestmovegen, i tråd med gjeldende områderegering, har gitt beboerne et trafiksikkert alternativ til planovergangen for ferdsel til og fra fv. 6612. På bakgrunn av at undergang som tidligere regulert ikke lenger anses som gjennomførbar, har Bane NOR akseptert at det i stedet etableres klippesikkert gjerde på begge sider av jernbanen. Sammen med forlengelse av Prestmovegen frem til Teiavegen legger dette til rette for at planovergangen kan fjernes på en sikker og hensiktsmessig måte.

3.5.2 Kulvert, annen løsning for gående og syklende

På grunn av grunnvannsnivå, så er det konkludert med at det lar seg ikke bygge ny kulvert slik som planlagt i gjeldende plan. Nytt planforslag må derfor se på alternative løsninger, disse ble også diskutert i møte.

Gang- og sykkelbru

Et alternativ for trygg kryssing av jernbanen er etablering av gang- og sykkelbru.

En gang- og sykkelbru over jernbanen krever tillatelse etter jernbaneloven § 10. Kravet til frihøyde mellom skinneoverkant og underkant bru er minimum 7,6 meter. I særlige tilfeller kan det vurderes mindre avvik i samråd med Bane NOR, jf. veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging (Bane NOR, 2020). Slike løsninger forutsetter at tiltakshaver dokumenterer at det er tilstrekkelig plass til standard kontaktledningsanlegg under brua i tråd med teknisk regelverk.

En gang- og sykkelbru skal være universelt utformet, og må tilfredsstille krav til blant annet bredde, stigningsforhold på ramper, belysning, samt god orienterbarhet og sikt i tilknytning til gang- og sykkelveg eller fortau. Det må etableres ramper på begge sider av jernbanen, med nødvendig avstand til sporet.

Tiltaket vil være arealkrevende og medføre betydelige inngrep. Samlet sett vurderes samfunnsnyttens som begrenset sett opp mot kostnader, landskapsmessige konsekvenser og beslag av landbruksareal. På denne bakgrunn anses ikke gang- og sykkelbru som et realistisk alternativ.

Kulvert for personbiler

En undergang under jernbanen som også åpner for gjennomkjøring med personbil, ble vurdert i forbindelse med sluttbehandlingen av områderegeringsplanen for Sjøberg vest i 2020. Med forbehold om manglende detaljprosjektering ble det den gang konkludert med at en slik løsning ville være både areal- og kostnadskrevende.

Å utvide undergangen til også å håndtere biltrafikk vil kreve en vesentlig annen veggeometri enn den gang- og sykkelløsningen som lå til grunn i gjeldende plan. Dette innebærer omfattende tilpasninger både i plan og konstruksjon.

Med oppdatert kunnskap om grunnvannsnivået i området vurderes en slik løsning nå som verken realistisk eller gjennomførbar, og det må derfor søkes andre løsninger i planforslaget.

Andre løsninger

Alternative løsninger utenfor planområdet er ikke vurdert som en del av dette planarbeidet. Dette begrunnes med at dagens situasjon allerede ivaretar muligheten for en trafiksikker kryssing av jernbanen, og at nødvendig veg- og fortauløsning langs Prestmovegen er etablert.

Det vurderes derfor ikke som hensiktsmessig å utvide planområdet. Sikkerheten langs jernbanen forutsettes ivaretatt gjennom tiltakene i planforslaget, som omfatter sanering av planovergangen og deler av Teiavegen mellom fv. 6612 og Litjsandvegen, samt etablering av klippesikkert gjerde på begge sider av jernbanen. Det legges til grunn at eksisterende bru for fv. 6612 benyttes som sikker kryssing av jernbanen. I kombinasjon med etablert fortau langs Prestmovegen, etablering av klippesikkert gjerde og nedleggelse av planovergangen, vil tiltakene lede myke trafikanter til brua og dermed sikre en trygg kryssing av jernbanen. Samtidig reduseres risikoen for ulovlig kryssing av sporet.

3.6 Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Det må fortas en konkret vurdering opp imot endrede trafikkforhold og konsekvenser knyttet opp imot trafiksikkerhet. Det skal utarbeides et eget trafikknotat som en del av planarbeidet.

For planlagte boliger i området vil konsekvensen av at undergang under jernbanen ikke etableres, være noe økt gang- og sykkelavstand ved ferdsel nordover mot Melhus sentrum. Endringen innebærer en økning i gangavstand på om lag 630 meter fra de nordligste boligene i feltet til Storsand (retning Melhus/Trondheim), mens gjennomsnittlig økning er om lag 300 meter. For syklende vurderes ulempen som begrenset, sett i lys av marginal økning i reisetid.

Det er i gjeldende plan regulert fortau langs hele strekningen, slik at myke trafikanter har et sammenhengende og separat tilbud uavhengig av biltrafikk også etter planendringen.

Tilgjengeligheten til kollektivtransport vil bli noe redusert for beboere i den nordlige delen av boligområdet. Avstanden til planlagte holdeplasser ved «Søbergstunet» vurderes likevel å være under 500 meter, og gangavstanden anses derfor som tilfredsstillende.

Prestmovegen er forutsatt benyttet av biltrafikk, inkludert mulig tungtrafikk fra Teigen industriområde, som i dag benytter planovergangen. Planendringen medfører at kryssing av veg vil skje hyppigere enn i tidligere regulert løsning med planskilt kryssing. Siden ulykker typisk oppstår i kryss og ved kryssing av veg, innebærer dette en viss økning i risikopotensialet, selv om trafikkmengdene forventes å være relativt moderate.

For å redusere risiko anbefales det at gangfelt over Prestmovegen etableres som opphøyde gangfelt med god belysning. Videre anbefales det å forlenge fortauet på østsiden av Prestmovegen forbi den nordligste adkomsten til Prestmo boligfelt. Avkjørsel vest for anbefalt gangfelt bør, dersom mulig, flyttes noe lengre sørvest for å bedre trafiksikkerheten.

3.7 Parkeringsdekning

Videreføres som i gjeldende plan.

3.8 Kriterier for adkomstvei og oppstillingsplass for utrykningskjøretøy

Er ivaretatt gjennom gjeldende plan og detaljreguleringsplaner innenfor området.

3.9 Estetikk

I hovedsak lite relevant. Eventuelle alternative krysningsløsninger må vurdere de estetiske/landskapsmessige konsekvenser.

3.10 Leke- og uteoppholdsarealer

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan.

3.11 Renovasjon

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan. Kontaktperson.

3.12 Sosial infrastruktur

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan.

3.13 Alternativ energi

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan..

3.14 Utbyggingsavtale/rekkefølgekrav

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan.

3.15 Naturmangfold og friluftsliv

Biologisk mangfold skal vurderes jfr. de miljørettslige prinsippene §§ 8-12 i naturmangfoldoven.

Grønnstruktur og landskap, samt friluftsliv og folkehelse skal vurderes i planen. Tilgjengelighet til dette skal beskrives og vurderes.

Endringen medfører ikke inngrep i eksisterende vegetasjon. Planområdet består i hovedsak av jordbruksarealer, og det er ikke registrert særskilte naturverdier innenfor området. Tiltaket innebærer heller ikke økt behov for masseforflytning, og dermed vurderes risikoen for spredning av fremmede plantearter som uendret.

I anleggsfasen kan økt aktivitet og støy medføre midlertidig forstyrrelse av vilt. Samtidig vil den foreslåtte endringen samlet sett gi lavere støybelastning for nærmiljøet sammenlignet med løsningen i gjeldende plan.

Totalt sett vurderes planendringen å ha en svakt positiv virkning for naturmiljøet.

Barn og unges adkomstmuligheter til lekeplasser, friområder, skole og barnehage skal belyses.

3.16 Barn og unge

Endringsforslaget skal belyses opp imot konsekvenser for barn- og unge. Etablering av nye bussholdeplasser langs fylkesvegen er sikret gjennom rekkefølgekrav i bestemmelse § 7.3.8 i detaljreguleringsplanen for Prestmo boligfelt (planID 2020005, vedtatt 10.09.2024). Dette vil bidra til et forbedret kollektivtilbud for boligområdet.

Fjerning av planovergangen og etablering av klippesikkert gjerde langs jernbanen vil samtidig redusere risikoen for at barn og unge oppholder seg i eller langs jernbanesporet.

Det skal legges til grunn konsekvensene for barn og unge i det videre planarbeidet.

3.17 Landbruk og jordvern

Endringen medfører en tilbakeføring av areal til landbruksformål.

Konsekvens for landbruksinteresser vurderes å være positiv.

3.18 Terrenginngrep

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan.

Konsekvenser vurderes totalt sett som mindre, da kulvert utgår av planforslagt..

3.19 Kulturminner/kulturmiljø

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan.

3.20 Geoteknikk

Vurderes til å i liten grad berøre forhold knyttet til geoteknikk. Det ikke behov for å gjøre ytterligere undersøkelser, da bygging av kulvert blant annet er en av de faremomentene som kan utløse kvikkleireskred. Det vurderes at gjeldende rapport kan legges til grunn, selv om den ikke følger dagens veileder.

3.21 Flom

Ikke relevant. Viderefører krav i henhold til gjeldene plan..

3.22 Støy og støv

Økt aktivitet og støy i anleggsperioden kan virke forstyrrende på vilt. På grunn av den foreslåtte endringen vil det imidlertid bli mindre støykonsekvenser for nærmiljøet enn det som er lagt til grunn i gjeldende plan.

Det legges til grunn at støyrapport og tilhørende vurderinger i gjeldene plan, kan legges til grunn også i dette planarbeidet.

3.23 Situasjonsplan/utomhusplan

Ikke relevant.

3.24 Sol/skyggeanalyse

Ikke relevant.

3.25 Universell utforming

Ikke relevant.

3.26 Avvik fra plan

Nytt planforslag må ta for seg enringene fra gjeldene plan og hvordan disse er vurdert, og hvorfor de nye forslagene eventuelt er bedre.

3.27 Kriminalitetsforebygging

Ikke relevant.

4 ROS-analyse

For alle reguleringsplaner skal det utarbeides en Risiko- Og Sårbarhets (ROS)-analyse. *Regulanten skal selv vurdere hvilke tema som er relevante.* Se tabell 1 for kommunens forslag til utredningstema. Forslagene er ikke utfyllende. ROS-analysen skal utarbeides i henhold til DSB sin veileder for ROS i arealplanlegging.

Tabell 1: Mulige utredningstema for ROS-analyse. Listen er ikke utfyllende.

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Bør redegjøres for i ROS-analyse
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	X
	Er det fare for utglidning (er området geoteknisk ustabilt)?	X

	Er området utsatt for springflo/flom i sjø/vann?		X
	Er området utsatt for flom i elv/bekk, herunder lukket bekk?		X
	Er det radon i grunnen?		X
	Annet (angi)		
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende <i>transportårer</i> , utgjøre en risiko for området?		X
		-hendelser på veg	X
		-hendelser på jernbane	
		-hendelser på sjø/vann/elv	
		-hendelser i luften	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe i nærliggende <i>virksomheter</i> (industriforetak etc.), utgjøre en risiko for området?		
		-utslipp av giftige gasser/væsker	
		-utslipp av eksplosjonsfarlige/brennbare gasser/væsker	
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester <i>spesielle</i> ulemper for området?		
		-elektrisitet	
		-teletjenester	
		-vannforsyning	
		-renovasjon/spillvann	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		
		-påvirkes området av magnetisk felt fra el.linjer?	
		-er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	
	Er det <i>spesielle</i> farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		X
		-til skole/barnehage	X
		-til nærmiljøanlegg, idrettsanlegg etc.	
		-til forretning etc.	
		-til busstopp	
	Brannberedskap:		X
		-omfatter området spesielt farlige anlegg?	
		-har området utilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?	X

		-har området bare en mulig atkomststrute for brannbil?	X
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurensset fra tidligere virksomheter?		X
		-gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	
		-militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.	
		-industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering	
		-annet (angi)	
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?		
	Finnes det terrengformasjoner som utgjør <i>spesiell</i> fare (stup etc.)		
	Annet (angi)		
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
		- er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	
		- finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	

5 Konklusjon

Planområdet er vurdert som egnet fra et overordnet perspektiv. Planoppstart anbefales.

6 Krav til videre planarbeid

Melhus kommune gjør oppmerksom på at det underveis i planprosess vil kunne komme krav til forslagsstiller som ikke fremgår av referat fra oppstartsmøtet. Protester eller innspill med alternative og gode løsninger fra parter, naboer, krav fra offentlige myndigheter og politisk behandling av saken mv. vil kunne føre til krav om endring av prosjektet eller at de velger å avvise prosjektet. Dersom prosjektet er i tråd med overordna plan kan en eventuell avvisning kreves framlagt for kommunestyret.

6.1 Tiltaket utløser/utløser ikke krav om konsekvensutredning/planprogram

Melhus kommune vurderer at framlagte planforslag

6.2 Krav til medvirkning

Melhus kommune krever ikke medvirkning i planleggingen utover det som er angitt i PBL kap.5. Minner om at aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge tas særlig ansvar for.

Forslagsstiller varsler oppstart av planarbeidet til høringsinstanser, berørte naboer og i Trønderbladet.

Referat fra oppstartsmøtet skal oversendes regionale og statlige myndigheter ved varsling av planoppstart.

Varslingsliste for høringsparter vedlegges møtereferatet, mens naboliste hentes fra www.melhus.e-torg.no. Forslagsstiller oversender tekst og sosi-fil for planavgrensning til kommunen, som legger det ut på kommunens hjemmeside.

6.3 Regionale planforum

Vurder om plantiltaket vil være aktuelt å ta opp i regionalt planforum.

6.4 Krav til forslagstiller knyttet til økonomi og videre framdrift

Forslagsstiller må selv dekke alle utgifter til utarbeiding av planforslaget, inkludert oppretting av planen etter førstegangs behandling, fra til sluttbehandling i kommunestyret. Planen må utarbeides av kompetent personell jfr. krav til faglige kvalifikasjoner i pbl. § 12-3.

Forslagsstiller må bekoste etablering av grunnlagskart data dersom eksisterende kartgrunnlag ikke er tilstrekkelig detaljert eller oppdatert for ønsket planlegger. Krav for slik kartlegging varsles/ avklares med kommunen.

Forslagsstiller må bekoste grenseoppgang og oppmåling av eiendommen(e) dersom eksisterende eiendomssituasjon ikke er tilstrekkelig entydig. Krav for slik kartlegging varsles/ avklares med kommunen.

6.5 Komplette planforslag

Planforslaget behandles når Melhus kommune anser planforslaget som komplett. Før planforslaget anses som komplett må følgende dokumenter leveres:

Planforslaget skal inneholde:

- Planbeskrivelse i word- og pdf-format.
 - Innkomne merknader ved varsel om oppstart med skriftlige kommentar fra forslagsstiller skal inngå i planbeskrivelsen.
- Planbestemmelser i word- og pdf-format.
 - Melhus kommune sin mal for planbestemmelser skal benyttes.
- Plankart i SOSI og pdf (A3). Plankartet skal godkjennes av vår GIS-ansvarlig før planen tas opp til behandling.
- ROS-analyse. DSB sin veileder «Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging» legges til grunn.
- Nødvendige utredninger
 - Trafikknotat

Følgende føringer kan være relevant for prosjektet for prosjektet:

- [Kommuneplanens arealdel](#). Tiltakshaver bør sette seg inn i kommuneplanens generelle bestemmelser og retningslinjer, bestemmelser og retningslinjer for det aktuelle arealbruksformålet, og eventuelle hensynssoner.
- [Kommunens VA-norm](#)
- [Kommunens vegnorm](#)
- [Kommunens veglysnorm](#)
- [Kommunens norm for leke- og uteoppholdsareal](#)
- Kommunens gebyrregulativ
- [Melhus kommunes «Helhetlig tiltaksplan for boligbygging»](#)
- ReMidt IKS sine retningslinjer for renovasjon
- [Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#)
- [Statlige planretningslinjer for barn og unges interesser i planlegging](#)
- [Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.](#)
- [Retningslinjer for støy i arealplanlegging T- 1442.](#)
- [Retningslinjer for luftkvalitet i arealplanlegging T-1520.](#)
- [Byvekstavtalen 2019 - 2029](#)
- Eventuelle vedtak knytta til den aktuelle eiendommen (vilkår i konsesjonsbehandling, tidligere utbyggingsavtaler m.v)

6.6 Oversendelse av planforslag

Planforslag som sendes kommunen skal minst omfatte følgende:

- Plankart på pdf- format i farger
- Vektordata på SOSI-format, primært 1 fil. (planområde = RpGrense og RpOmråde, NPAD Del 3-3 kap. 4.1.2.1)
- Basiskart på SOSI-format
- Dokumentasjon av utført SOSI-kontroll (*.txt-filen som SOSI-kontroll genererer)
- Dokumentasjon av utført geometrikontroll.
- Plandokumenter på redigerbart tekstformat (eks. Word)(planbestemmelser, planbeskrivelse med mer) pga. håndtering av planen i digitalt planregister

I Norge digitalt samarbeidet er det utarbeidet en navnekonvensjon for hvordan datasettet skal navnes, se [Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister, Del 1 – Spesifikasjon for plankart, 1.8.1 Navnsetting av plankart.](#) Denne anbefalingen gjelder *kun* for sosi-filen av plankartet.

For å få en enhetlig navning av *alle* filer/dokumenter tilhørende samme plan, anbefales følgende filnavn som minimum:

planid_plantype_plannavn_dokumenttype

- **planid:** inkludere kommunenr! Filene leses/ brukes av flere enn kommunen!
- **plantype:** Kp eller Rp
- **plannavn:** kortnavn av hele plannavnet; ett ord
- **dokumenttype:** plankart, bestemmelser, planbeskrivelse, illustrasjon, saksframlegg, støyrapport, KU, etc.

Veiledning:

- *bruke _ (underscore) mellom ledd/ord (pga maskinlesbart)*
- *for sikre uproblematisk lesing av filnavn anbefales ikke æ-ø-å: æ=a, ø=o, å=a*
- *planstatus kan legges til; hvor i prosessen (planforslag, 1gangsbehandling, høring1, vedtak, ol.) eller dato (år-måned-dag)*

Eksempel:

1653_2009010_Rp_Lovset_bestemmelser_20017-11-10

7 Fremdrift

Stipulert tidspunkt varsel om oppstart:

Stipulert tidspunkt innlevering av planforslag:

Stipulert vedtak reguleringsplan:

Jfr. PBL § 12 - 11 skal kommunen snarest, og senest innen 12 uker eller en annen frist som er avtalt med forslagsstiller, fremme planen for 1.gangsbehandling i formannskapet. Formannskapet er Melhus kommune sitt faste utvalg for plansaker. Møtekalender for formannskapet finnes på våre nettsider.

Melhus kommune stiller gjerne til et møte for en gjennomgang av planforslaget før formell innsending av planforslag. Dette for å sikre at planforslaget er komplett før innsending og behandling.