

Planarbeid – bestilling av oppstartsmøte



25.06.2026

Endring av områdereguleringsplan for Søberg vest

Utarbeidet av: Sweco Norge AS



MELHUS
KOMMUNE

Innhold

1.	Ansvarlige	4
2.	Bakgrunn	4
2.1	Formålet med planen.....	4
2.2	Bakgrunn for reguleringsendringen	5
2.3	Sanering av planovergang over jernbanen.....	5
2.4	Alternative løsninger som er vurdert	6
2.4.1	Gang-/sykkelbru over jernbanesporet	6
2.4.2	Andre løsninger	7
2.5	Planområdet	7
2.6	Redegjøre for om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet	7
3.	Planønsket	8
3.1	Ønsket bebyggelse, anlegg og andre tiltak.....	8
3.2	Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser	8
4.	Planstatus og føringer	9
4.1	Forholdet til kommuneplanen og annen overordnet plan.....	9
4.1.1	Gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA).....	9
4.1.2	Ny kommuneplanens arealdel under utarbeidelse	10
4.2	Forholdet til gjeldende reguleringsplaner, retningslinjer og pågående planarbeid	10
4.3	Forhold til Regional arealplan for Trøndelag og Byvekstavtalen	11
5.	Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.....	11
5.1	Natur- og ressursgrunnlaget.....	11
5.1.1	Naturmiljø.....	11
5.1.2	Vurderinger etter naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12	11
5.2	Landskap og omgivelser	12
5.3	Landbruk.....	12
5.4	Verneinteresser	12
5.5	Trafikkforhold	12
5.6	Barn og unges interesser	13
5.7	Andre forhold	13
6.	Samfunnssikkerhet	14
7.	Krav til planprogram og konsekvensutredning	15
8.	Planprosess og medvirkning.....	17
8.1	Vesentlige interesser som berøres.....	17
8.2	Berørte offentlige organer og andre interesserte aktører	17

8.3 Medvirkning.....	18
8.4 Fremdrift.....	19
9. Kilder.....	19

1. Ansvarlige

Kontaktinformasjon	Navn/Firma	Adresse	Telefon/E-post
Bestiller:	Sweco Norge AS v/Steinar Lillefloth - arealplanlegger		steinar.lillefloth@sweco.no / 90 85 70 82
Tiltakshaver (møteplikt):	Melhus kommune v/Morten Børseth – enhetsleder Bygg og eiendom		morten.borseth@melhus.kommune.no / 95 90 51 39
Planfagkyndig (møteplikt)*:	Sweco Norge AS v/Steinar Lillefloth - arealplanlegger		steinar.lillefloth@sweco.no / 90 85 70 82
Betaler for saksbehandlings- gebyrer	Melhus kommune v/ Bygg og eiendom		
* Hvis ikke vedkommende kan stille på møtet vil det ikke regnes som et oppstartsmøte etter plan- og bygningslovens (pbl.) § 12-8 og det må bestilles nytt møte.			

2. Bakgrunn

2.1 Formålet med planen

Formålet med planen er en endring av områdereguleringsplan for Søberg vest, med bakgrunn i at det ikke lar seg gjennomføre å etablere en undergang under jernbanen slik det er forutsatt i gjeldende plan.

Gjeldende formål gang-/sykkelveg mellom Prestmovegen og fortau langs fv6612 tilbakeføres til landbruksareal, og undergang under jernbanen tas ut av planen i sin helhet. For å kunne ivareta sikkerheten langs jernbanen skal det etableres et klippesikkert gjerde på begge sider av jernbanen, eventuelt i kombinasjon med planlagt støyskjerm på deler av strekningen. For myke trafikanter som skal nordover i retning Melhus sentrum, forutsettes disse etter endringen å benytte det allerede regulerte og nå etablerte fortauet langs Prestmovegen.

Gjeldende plan, vedtatt 28.01.2020, omfatter et rekkefølgekrav i § 4 c) om at bl.a. gang-/sykkelvegen mellom Prestmovegen og fortau langs fv. 740¹, samt undergang under jernbanen, skal være ferdig etablert før første bolig tas i bruk. Det er også et rekkefølgekrav i bestemmelsene § 4 d) at planovergang med jernbanen, km 529,748, og Teiavegen fra avkjørsel fv. 740 frem til kryss med Litjsandvegen, skal være fjernet før første bolig tas i bruk. Videre er det rekkefølgekrav i henholdsvis §§ 4 g) og 4 h) om at et 1,8 m høyt flettverksgjerde mot jernbanen og støyskjerm mot jernbanen skal være oppført før første bolig tas i bruk.

¹ Før Trøndelag fylkeskommune overtok ansvaret for planlegging, bygging og drift og vedlikehold av fylkesveiene, hadde veien (fv6612) betegnelsen Fylkesvei 740.

Endringen av områdereguleringsplanen innebærer at det må foretas justeringer i plankartet og bestemmelsene til gjeldende plan.

2.2 Bakgrunn for reguleringsendringen

Bakgrunnen for planendringen er at nye poretrykksmålinger, gjennomført i forbindelse med detaljprosjekteringen av tiltaket, viser at grunnvannstand står ca. 2 m høyere enn det målinger fra 2018-2019 har vist, den gang gjeldende reguleringsplan ble utarbeidet. Målinger utført i perioden 17.3 – 25.3.2025 indikerer at det er 2,20, 2,27 og 3,32 meter ned til grunnvann. Dette innebærer at grunnvannet vil stå godt over gulvnivået i den planlagte undergangen.

Alternativ metode for å bygge vanntett kulvert anbefales ikke, da man ikke vil rekke å bygge en plasstøpt vanntett kulvert i løpet av en togfri helg. En vanntett kulvert, i tillegg til at deler av tilkomstvegen på begge sider må gjøres tett med hensyn til grunnvann, vil være svært dyr å bygge og svært vanskelig å vedlikeholde. Et slikt tiltak vil også kreve et omfattende VA-anlegg under kulverten for å kunne håndtere vanlig overvann og grunnvann.

En undergang under jernbanen vurderes på denne bakgrunn ikke lenger som et realistisk og gjennomførbart alternativ.

2.3 Sanering av planovergang over jernbanen

Det er en eksisterende planovergang med jernbanen (km 529,462) som forbinder Teiavegen mellom avkjørsel til fv. 6612 og Litjsandvegen. Planovergangen er sikret med bom og lyssignal.

I jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-6 om planoverganger står det at «*arealbruk skal ikke øke risiko for ulykker ved eksisterende planovergang*». I rikspolitiske retningslinjer for barn og unge (kommunal- og regionaldepartementet, 1995) er det også understreket at «*vi vet at mindre barn ikke har forutsetninger for å mestre kompliserte trafikksituasjoner og at det derfor er svært viktig med trafikksikre arealer og ferdselsårer*».

I Bane NORs veileder (Bane NOR, 2020) står det bl.a. at «*ulykker knyttet til planoverganger og ulovlig ferdsel i og ved spor har forårsaket mange dødsfall i jernbanetrafikken i Norge*». Videre står det at «*i perioden 2001-2013 var det 48 drepte på jernbanen i Norge. 33 % av dødsulykkene skjedde på planoverganger, og 56 % av dødsulykkene skyldtes personer som befant seg i eller ved spor. Sikring og nedleggelse av planoverganger, samt etablering av planskilte løsninger, er derfor et av de viktigste satsningsområdene for økt sikkerhet på jernbanen*».

Alternative løsninger som forutsetter videre bruk av planovergang med jernbanen (km 529,462) er på denne bakgrunn ikke vurdert da planovergangen forutsettes nedlagt.

Det er knyttet en rettighet til bruk av planovergangen (km 529,748). Rettigheten er over 100 år gammel, og stammer fra da Dovrebanen ble bygd. En vanlig løsning på denne tida var å ha en planovergang som sikret fri tilgang til begge sider av jernbanen, tilpasset den trafikken og de kjøretøy som ble brukt på den tiden (Bane NOR, 2026). Som vist i figur 2-1 har det skjedd en utvikling på Sjøberg over tid som har medført at trafikken over planovergangen har økt. Grunneiere i området har en tinglyst rettighet til bruken av planovergangen. Denne forutsettes innløst før planovergangen kan fjernes.



Figur 2-1: Ortofoto som viser situasjonen på Søberg i 1947 sammenlignet med 2023. Kilde: norgebilder.no.

I planbestemmelse 4 d) til gjeldende områdereguleringsplan for Søberg vest (planid 2017010) er det et rekkefølgekrav om at planovergangen (km 529,748), og Teiavegen fra avkjørsel fv. 740 frem til kryss med Litjsandvegen, skal være fjernet før første bolig tas i bruk. Dette rekkefølgekravet er også tatt inn i reguleringsplaner for Prestmo boligfelt (planid 2020005) og Fagerheim øst (planid 2019004). Til sammen er det i disse planene lagt til rette for at det kan etableres over 80 nye boenheter på Søberg, se figur 4-2. Ettersom det ikke tillates utvidet bruk av planovergangen, må planovergangen fjernes og alternativ løsning være etablert før nye boliger på Søberg kan tas i bruk.

Allerede etablert fortau i forbindelse med forlengelsen av Prestmovegen, i tråd med gjeldende områderegulering for Søberg vest, gjør at beboerne i området nå har et trygt alternativ til planovergangen for å komme seg til/fra fv. 6612 (tidligere fv. 740). Bane NOR har, med bakgrunn i at en undergang som regulert i gjeldende plan ikke lenger anses som et realistisk alternativ, akseptert at det kan etableres et klippesikkert gjerde (på begge sider av jernbanen) i stedet for en undergang under jernbanen. Forlengelsen av Prestmovegen frem til Teiavegen og etablering av et klippesikkert gjerde langs jernbanen, legger dermed til rette for at planovergangen kan fjernes.

2.4 Alternative løsninger som er vurdert

2.4.1 Gang-/sykkelbru over jernbanespolet

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

En gang-/sykkelbru over jernbanen må ha tillatelse etter jernbaneloven § 10. Frihøyden mellom skinneoverkant og underkant bru skal være minimum 7,6 m. I spesielle tilfeller kan det vurderes mindre unntak fra dette kravet i samråd med Bane NOR, ref. veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging (Bane NOR, 2020). I slike tilfeller må tiltakshaver prosjektere løsningen og dokumentere at det er plass nok til standard kontaktledningsanlegg under brua i henhold til teknisk regelverk.

En gang-/sykkelbru skal være universelt utformet, og må bl.a. hensynta tilstrekkelig bredde, ha ramper med akseptabel stigning, belysning, og god orienterbarhet og sikt der den treffer gang-/sykkelveg eller fortau på bakkeplan. Ramper må etableres på begge sider av jernbanen og i tilstrekkelig avstand til jernbanespolet, jf. jernbaneloven § 10. Et slikt tiltak vil være arealkrevende, og vi anser at samfunnsnyttene av et slikt tiltak vil være svært begrenset, vurdert opp mot bl.a. kostnadene av tiltaket, landskapsmessige virkninger av tiltaket og arealbeslaget av landbruksjord. Det følger da også av forskrift om konsekvensutredninger § 19 at det ikke skal utredes alternativer som ikke anses som relevante og realistiske.

2.4.2 Andre løsninger

Undergang for personbiler

En undergang under jernbanen som også legger til rette for personbiler, ble vurdert i forbindelse med sluttbehandling av områdereguleringsplanen for Søberg vest i 2020. Med et forbehold om at løsningen ikke var detaljprosjektert, ble det konkludert med den gang at en slik løsning vil være svært areal- og kostnadskrevende. Å utvide undergangen slik at den også gir mulighet for gjennomkjøring av personbiler vil innebære at det må prosjekteres en helt ny veggeometri enn gang-/sykkelvegen og undergangen som lå til grunn for gjeldende reguleringsplan.

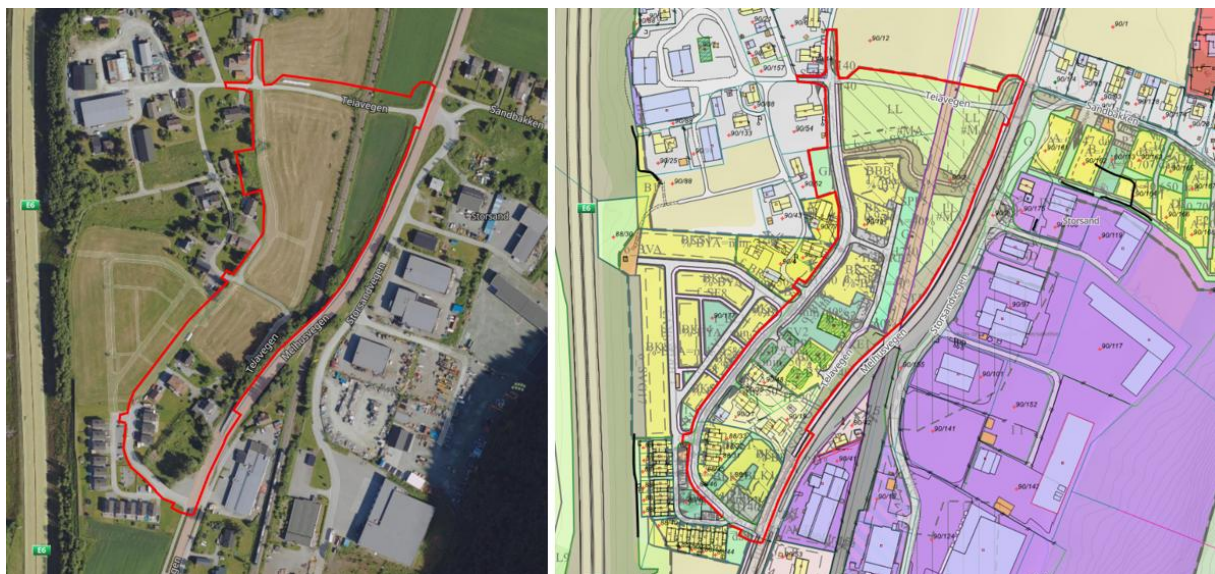
Med den nye kunnskapen vi har nå om grunnvannsnivået i området, er det imidlertid klart at denne løsningen ikke er vurdert som relevant og realistisk.

Alternative løsninger utenfor planområdet

Alternative løsninger utenfor planområdet er ikke vurdert som en del av dette planarbeidet. Med bakgrunn i at gjeldende plan ivaretar muligheten for en trygg kryssing av jernbanen, og at bilveg og fortau langs Prestmovegen allerede er etablert, vurderer vi at det ikke er behov for å utvide planområdet for reguleringsplanen. Sikkerheten langs jernbanen forutsettes ivaretatt med de tiltakene som reguleringsplanforslaget legger opp til, med sanering av planovergang og del av Teiavegen mellom fv. 6612 og Litjsandvegen, samt etablering av et klippesikkert gjerde på begge sider av jernbanen.

2.5 Planområdet

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



Figur 2-2: Plangrense for gjeldende plan (planid 2017010) er vist med rød strek i figuren til venstre. Gjeldende planer er vist i figuren til høyre (planområdet for gjeldende plan er vist med rød strek).

2.6 Redegjøre for om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

Endringen medfører at det ikke vil bli tilrettelagt for planskilt kryssing av jernbanen, slik det er regulert i gjeldende områdereguleringsplan Søberg vest. Planen forutsetter dermed at det etablerte fortauet langs Prestmovegen benyttes for å komme seg til/fra Melhus sentrum. Det er uheldig at det av tekniske og samfunnsøkonomiske årsaker ikke lar seg gjøre å etablere en undergang under

jernbanen slik det tidligere har vært planlagt. Imidlertid vil fortauet langs Prestmovegen gi et bedre tilbud trafikksikkerhetsmessig enn det som finnes i området i dag.

For beboerne i området medfører dette at de må bruke regulert fortau langs Prestmovegen når de skal t/r Melhus sentrum, og avstanden blir lengre enn om man kunne ha benyttet undergang under jernbanen dersom denne hadde blitt bygd. Beboere lengst nord på Søberg vil få lengst omveg.

Det er avklart med Bane NOR at etablering av et klippesikkert gjerde, på begge sider av jernbanen og i kombinasjon med støyskjerm, vil være et akseptabelt tiltak for å hindre at uvedkommende oppholder seg på eller krysser jernbanen. Det er et krav fra Bane NOR at planovergangen på Dovrebanen skal være fjernet, og at et klippesikkert gjerde skal være etablert før første bolig innenfor planområdet tas i bruk.

3. Planønsket

3.1 Ønsket bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Planendringen innebærer at et areal som i gjeldende reguleringsplan er regulert til gang-/sykkelveg tilbakeføres til landbruksareal, og at undergang under jernbanen tas ut av planen i sin helhet.

Tidligere rekkefølgekrav i bestemmelsene til områdereguleringsplan Søberg vest (§ 4 d) om at eksisterende planovergang med jernbanen skal fjernes, forutsettes opprettholdt, men vil sammen med rekkefølgekrav i forhold til opparbeidelse av Prestmovegen, etablering av gjerde, osv. gjennomgå og oppdateres slik at det er i samsvar med ny situasjon uten undergang under jernbanen. I tillegg tas det inn et rekkefølgekrav om at det skal etableres et klippesikkert gjerde på begge sider av jernbanen før nye boliger kan tas i bruk.

Endringsforslaget omfatter foreløpig følgende:

- Undergang under jernbanen og gang-/sykkelvegssystem tilknyttet undergangen (SGS, SVG) tas ut av plankartet og omreguleres til LL (landbruksformål). Endringen i plankartet gjelder både for de deler av planen som omfattes av vertikalnivå *på bakken og under grunnen*.
- § 3.2 d) i bestemmelsene («gangkulvert under jernbanen skal detaljprosjekteres») fjernes.
- Rekkefølgebestemmelse § 4 c): gangkulvert under jernbanen tas ut, og bestemmelsene endres til «*Nødvendig infrastruktur (veg/vann/spillvann/overvann), herunder SKV og SGS, skal være ferdig etablert før første bolig tas i bruk*».
- Rekkefølgebestemmelse § 4 g): «Flettverksgjerde» endres til «klippesikkert gjerde». I tillegg er det tatt inn følgende setning: «*Utforming og plassering av gjerdet skal skje i samråd med Bane NOR*».
- Rekkefølgebestemmelse § 4 h): «Flettverksgjerde» endres til «klippesikkert gjerde».
- § 5.4.1 Anlegg- og riggområde i plankart og bestemmelser tas ut i sin helhet.
- Fortau forlenges på østsiden av Prestmovegen i tråd med reguleringsplan for Fagerheim øst.

Arealet vurderes ikke å medføre behov for utvidelse av plangrensen til gjeldende plan.

3.2 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Forslaget til endring av reguleringsplan vurderes positivt for landskapsbilde og natur- og ressursgrunnlag, ettersom inngrepene blir mindre, og areal som tidligere er regulert til samferdselsformål kan tilbakeføres til landbruksformål gjennom denne reguleringsendringen.

Trafikksikkerheten vil bli bedre enn dagens situasjon, og vurderes ikke å bli dårligere på grunn av reguleringsendringen. Fremkommelighet for gående og syklende som skal i retning Melhus sentrum vil bli noe forverret, da endringen medfører at noen beboere får lengre reisevei.

Siden vedtaket av områderegulering Søberg vest i 2020, er det vedtatt to detaljreguleringsplaner i området, hvorav den ene (Fagerheim Øst (planid 2019004), vedtatt 13.02.2024) ligger innenfor plangrensen for områderegulering Søberg vest. Detaljreguleringsplan Prestmo boligfelt (planid 2020005) ligger vest for Prestmovegen, og ble vedtatt 10.09.2024. Opparbeiding av nye holdeplasser for buss langs fv. 6612 er sikret som rekkefølgekrav i bestemmelse § 7.3.8 i planen for Prestmo boligfelt og i § 5 m) for detaljregulering Fagerheim øst. Dette vil gi et bedre kollektivtilbud for boligområdet.

4. Planstatus og føringer

4.1 Forholdet til kommuneplanen og annen overordnet plan

4.1.1 Gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA)

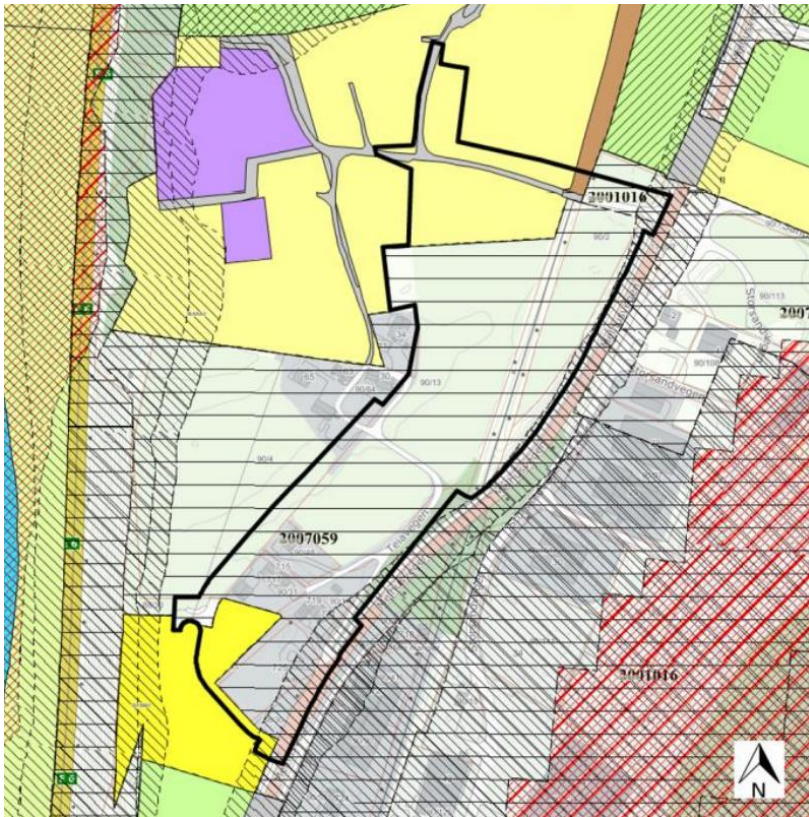
I kommuneplanens arealdel 2013-2025 inngår det meste av arealet i et område som er markert som videreføring av gjeldende plan (plan ID 2007059 og 2001016), se figur 4-1. Areal i nord er vist som eksisterende boligformål. Et mindre areal i sørvest er markert som eksisterende boligformål, da boligfeltet er regulert tidligere (plan ID 2010003). Boligene er oppført.

Det er et rekkefølgekrav om planfri kryssing av jernbanen til fylkesvei før areal avsatt til boliger i kommuneplanens arealdel (B NM 2) kan tas i bruk.

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

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

Fylkesveg 6612 inngår i hensynssone infrastruktur.



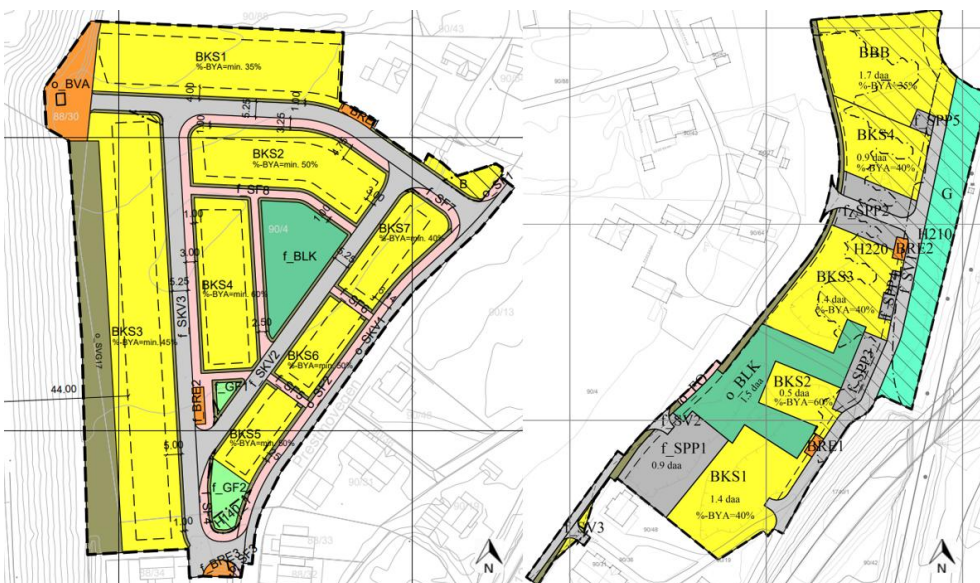
Figur 4-1: Utsnitt fra KPA. Opprinnelig plangrense for områderegulering Søberg vest er lagt på som illustrasjon. Kilde: Melhus kommune.

4.1.2 Ny kommuneplanens arealdel under utarbeidelse

Melhus kommune har igangsatt arbeid med å utarbeide/rullere KPA.

4.2 Forholdet til gjeldende reguleringsplaner, retningslinjer og pågående planarbeid

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, se figur 2-2 og figur 4-2.



Figur 4-2: Gjeldende reguleringsplaner i nærheten av planområdet. Prestmo boligfelt til venstre, Fagerheim øst til høyre. Kilde: Melhus kommune.

I begge disse planene er det rekkefølgekrav om at planovergang med jernbanen, km 529,462, og Teiavegen fra avkjørsel Melhusvegen frem til kryss med Litjsandvegen, skal være fjernet før det kan tas i bruk nye boliger i området. Det er også et rekkefølgekrav at nødvendig infrastruktur skal være opparbeidet, samt at bussholdeplasser «Søbergstunet» skal være opparbeidet.

Reguleringsplan Fagerheim øst har, gjennom mindre endring 19.08.2025, medtatt bestemmelse om et klippesikkert gjerde, og rekkefølgekrav om gangkultvert under jernbanen er tatt ut av planen.

4.3 Forhold til Regional arealplan for Trøndelag og Byvekstavtalen

Endringen vurderes å være i tråd med intensjonene i byvekstavtalen 2019-2029. Planområdet ligger i gang-/sykkellavstand til Melhus sentrum.

Det er i gjeldende plan og detaljreguleringsplaner for Fagerheim øst og Prestmo boligfelt lagt opp til effektiv arealbruk med bl.a. konsentrert småhusbebyggelse (ca. 3,0 boliger pr. daa.).

Selv om det ikke etableres en planskilt kryssing av jernbanen, og reiseavstanden for flere eksisterende og nye boliger vil bli lengre enn om det hadde blitt etablert en undergang under jernbanen, vil det med fortau langs Prestmovegen og fjerning av en planovergang på jernbanen, bli en tryggere og mer sammenhengende gang-/sykkelforbindelse mellom boligområdene på Søberg, skoler og Melhus sentrum.

Kollektivtilbudet vil bli forbedret i forbindelse med opparbeiding av holdeplassene Søbergstunet langs fv. 6612.

5. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

5.1 Natur- og ressursgrunnlaget

5.1.1 Naturmiljø

Endringen medfører ingen inngrep i eksisterende vegetasjon. Det aktuelle området består av jordbruksarealer. Det er ikke registrert spesielle naturverdier i planområdet. Endringen medfører ikke økt behov for masseforflytting, og dermed ikke økt risiko for spredning av fremmede plantearter.

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.

Totalt sett vurderes det at endringen er noe positivt for naturmiljø.

5.1.2 Vurderinger etter naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12

Ved vurdering av om et tiltak skal tillates eller ikke, skal prinsippene i naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved skjønnsutøvelsen, jf. nml. § 7.

Vurderinger i forhold til naturmangfoldloven §§ 8-12 ble utført i forbindelse med områdereguleringsplan Søberg vest i 2017-18. Under følger vurderinger basert på foreslått endring.

Nml. § 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget for området baseres på tilgjengelig informasjon i offentlige databaser og nettbaserte innsynsløsninger. Det er ikke gjennomført kartlegging av rødlista arter, naturtyper eller fremmedarter i forbindelse med planarbeidet. Langs fv. 740 (6612) er det utført kartlegging av fremmedarter i regi av Statens vegvesen sommeren 2017, det ble ikke registrert arter innenfor

planområdet. Det er ikke registrert viktige naturtyper eller fremmede/rødlistede arter i området, jf. nye søk i Naturbase og Artskart. Tiltaket berører ikke vassdrag.

Rett nord for planområdet ble det i forbindelse med områdeplan Søberg vest vist til et lokalt/regionalt vilttrekk (trekkvei for elg), som følger skogen i øst-vest retning. Planendringen vil ikke medføre konsekvenser for vilttrekket.

Nml. § 9 Føre-var-prinsippet

Foreslåtte endringer vil medføre mindre inngrep sammenlignet med det som er lagt til grunn i gjeldende plan. Det er ikke registrert viktige funksjonsområder for arter eller naturtyper i prosjektområdet. Det vurderes at tiltaket har et ubetydelig potensial for omfattende, uforutsette miljøkonsekvenser, og føre-var-prinsippet tillegges derfor ikke vekt.

Nml. § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Foreslåtte endringer vil medføre mindre inngrep sammenlignet med det som er lagt til grunn i gjeldende plan. Det er ikke registrert rødlistet vegetasjon eller dyreliv i området. Virkningene for fugl og annet vilt er begrenset, og tiltaket vurderes å i liten grad bidra til samlet belastning for disse.

Nml. § 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Kostnadene ved gjennomføring av avbøtende tiltak og bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder dekkes av utbygger.

Nml. § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Foreslåtte endringer vil medføre mindre inngrep sammenlignet med det som er lagt til grunn i gjeldende plan. Utbyggingen skal legge vekt på å minimere inngrep samt å tilpasse utbyggingen til terreng og omgivelser.

5.2 Landskap og omgivelser

Ettersom undergang med tilhørende gang-/sykkelvegssystem tas ut av planene vil inngrepene i landskapet bli mindre og denne delen av planområdet vil opprettholdes til landbruksareal som i dag. Forlengelse og etablering av gjerde på begge sider av jernbanen, vil bli noe mer synlig i landskapet, men hovedinntrykket av landskapet vil bli mindre påvirket enn med en undergang.

For landskapsbilde vurderes dermed endringen til å være positiv.

5.3 Landbruk

Endringen medfører en tilbakeføring av areal til landbruksformål.

Konsekvens for landbruksinteresser vurderes å være positiv.

5.4 Verneinteresser

Endringen er ikke i konflikt med registrerte verna kulturminner.

5.5 Trafikkforhold

For planlagte nye boliger i området vil konsekvensene av at det ikke etableres ny undergang under jernbanen være at det blir lengre gang-/sykkelavstand om man skal nordover mot Melhus sentrum. Reguleringsendringen vil føre til en økt ganglengde på ca. 630 m fra lengst nord i boligfeltet til Storsand (mot Melhus/Trondheim). Gjennomsnittlig økt ganglengde som følge av reguleringsendringen er ca. 300 m. Ulempen med endringen anses som relativt begrenset for syklende sett på endret tidsbruk på reiser til/fra nord for planområdet.

Det er regulert fortau i gjeldende plan for å skille biltrafikk fra myke trafikanter, og myke trafikanter vil dermed ha et separat tilbud på hele strekningen også etter endringen av områdereguleringsplanen.

Tilgangen til kollektivtransport vil bli forverret for bosatte i nordre del av boligområdet. Avstanden vurderes imidlertid å være under 500 m til de planlagte holdeplassene «Søbergstunet», og gangavstanden anses derfor som tilfredsstillende.

Det er i gjeldende plan lagt opp til at Prestmovegen vil benyttes av biltrafikk, også eventuell tungtrafikk fra Teigen industriområde, som i dag benytter planovergang med jernbanen.

Reguleringsendringen medfører at man må krysse vegen opptil fem ganger mer enn ved tidligere vedtatt reguleringsplan med gang-/sykkelveg i kulvert. Ulykker oppstår typisk i kryss og ved kryssing av vegen. Antakelig vil trafikkmengdene her være relativt moderate, men det anbefales at gangfeltene over Prestmovegen opparbeides som opphøyde gangfelt med tilstrekkelig belysning.

Det er videre anbefalt at fortauet forlenges på østsiden av Prestmovegen forbi den nordligste adkomsten til Prestmo boligfelt, som vist i figur 5-1. Avkjørsel like vest for anbefalt gangfelt bør om mulig trekkes lengre sørvest.



Figur 5-1: Enkel illustrasjon av anbefalt forlengelse av fortau på østsiden av Prestmovegen. Kartkilde: kommunekart.com.

5.6 Barn og unges interesser

Endringen medfører noe lengre gjennomsnittlig gang-/sykkelavstand om man skal nordover til Melhus sentrum.

Opparbeiding av nye holdeplasser for buss langs fylkesvegen er sikret som rekkefølgekrav i bestemmelse § 7.3.8 i detaljreguleringsplan Prestmo boligfelt (planid 2020005, vedtatt 10.09.2024). Dette vil gi et bedre kollektivtilbud for boligområdet.

Fjerning av planovergang og etablering av et klippesikkert gjerde vil hindre at barn oppholder seg på/langs jernbanelinja.

5.7 Andre forhold

Friluftsliv berøres ikke, ut over at det blir en noe lengre veg å gå og sykle om man skal fra boligområdet og nordover.

Endringen har ingen konsekvenser for støy og luftforurensning, ut over at det er positivt med mindre støy og luftforurensning i anleggsperioden.

Krav til støyskjerm opprettholdes som i gjeldende plan.

6. Samfunnssikkerhet

Foreløpig vurdering av risiko- og sårbarhetsforhold:

Aktuell risiko	Foreløpig vurdering
Flomfare	Det er ingen vassdrag innenfor planområdet, bortsett fra en lukket bekk i rør som går delvis innenfor planområdet lengst sør. Gaula renner i vest, på andre siden av E6. Planområdet ligger ikke innenfor flomsone til Gaula, jf. NVE-rapport 5/2001 (flomsonekart – delprosjekt Melhus). Sørøstre hjørne av planområdet (Prestmovegen x Melhusvegen) berøres av aktsomhetsområde flom, jf. NVE Atlas. Dette med bakgrunn i en lukket bekk som går fra Midttun-tomta og ned til utløp Gaula. Planområdet vurderes ikke som utsatt for flom, og reguleringsendringen medfører heller ikke at risikoen for flom vil forverres.
Overvannshåndtering	Planendringen medfører færre inngrep og arealendringer og færre tette flater enn det som eksisterende plan legger opp til. Det vurderes ikke behov for å gjøre nye overvannsberegninger/-vurderinger.
Skred i bratt terreng (snø-, stein-, jord- og flomskred)	Planområdet ligger i nordøst delvis innenfor aktsomhetsområde for snøskred. Legges snøskredkart m/skoeffekt til grunn vil planområdet ikke være berørt av snøskredfare. Det vurderes ikke behov for å gjøre vurderinger av skredfare i bratt terreng.
Kvikkleireskred	Planområdet består ifølge NGUs løsmassekart (jf. NVE Atlas) av elve- og bekkeavsetninger, og ligger innenfor aktsomhetsområde kvikkleireskred. Det er utført geotekniske vurderinger i forbindelse med opprinnelig områderegulering, samt for detaljreguleringsplanene Fagerheim øst og Prestmo boligfelt. Det er ikke funnet kvikkleire i tidligere undersøkelser. Planendringen medfører ikke behov for å gjøre nye undersøkelser.
Trafikksikkerhet	I tråd med gjeldende plan skal planovergang med jernbanen, km 529,462, fjernes før det tas i bruk nye boliger i området. Dette er positivt, ettersom det vil

	flytte inn en del nye beboere i området, bl.a. barnefamilier. Barn har ikke samme forutsetninger for å forstå at det er farlig å oppholde seg på eller langs jernbanen. Med gjeldende plan har gående og syklende et separat tilbud på hele strekningen også etter endringen av områdereguleringsplanen. Ved at undergang under jernbanen og tilhørende gang-/sykkelvegssystem mellom Prestmovegen og Melhusvegen tas ut av planen, vil det bli en omvei når man f.eks. skal til Melhus sentrum, spesielt for de som bor lengst nord på Sjøberg. For syklende anses ulempen med endringen som relativt begrenset. Endringen medfører ikke større risiko for trafikkulykker i anleggsperioden.
--	---

7. Krav til planprogram og konsekvensutredning

	§ 10.Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn	Aktuelt JA/NEI	Utredning/ Planbeskrivelse
1	Verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven	NEI	Planområdet ligger innenfor Gaula vassdragsvernrområde, som er varig verna gjennom verneplan III for vassdrag. Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag gjelder selve vassdragsbeltet (dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern) og en 100-meters sone på hver side. Det er ingen vassdrag innenfor planområdet. Gaula ligger utenfor planområdet, og mer enn 100 meter fra plangrensen til gjeldende plan.
2	Truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv	NEI	Se kapittel 5.1.
3	Statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan-	JA	Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet,

	og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.		spesielt knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging og trafikkssikkerhet, vurderes som relevant for forslaget om reguleringsendring. I henhold til retningslinjene skal bl.a. <i>«utbyggingsmønster og transportsystem [...] samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter»</i>. Det står også at <i>«planlegging skal ivareta trafikkssikkerhet for alle trafikantergrupper, spesielt gående og syklende, og særskilt sikre trygg skolevei»</i>. Planen legger til rette for fortau langs Prestmovegen. Ettersom undergang under jernbanen tas ut av planforslaget, blir det en lengre reisevei for spesielt gående som skal til Melhus sentrum. Trafikkssikkerhet og fremkommelighet vurderes nærmere i et trafikknotat som vedlegges planforslaget.
4	Større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet	NEI	Endringen anses positivt for landbruksvirksomhet, da planforslaget innebærer tilbakeføring av areal til landbruksformål.
5	Økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet	NEI	

6	Konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning	NEI	
7	Vesentlig forurensning eller klimagassutslipp	NEI	
8	Risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.	NEI	Planendringen vurderes ikke å medføre større risiko for ras, skred eller flom. Tiltaket medfører færre inngrep enn i gjeldende plan.

Tabell 1 Vurdering av §10 fra [Forskrift om Konsekvensutredninger](#)

8. Planprosess og medvirkning

8.1 Vesentlige interesser som berøres

Forslaget til endring av reguleringsplanen berører følgende vesentlige interesser:

- Landbruk (deler av planområdet blir tilbakeført til landbruksformål)
- Trafikksikkerhet og fremkommelighet (i stedet for å krysse jernbanen i undergang, må gående og syklende følge fortau langs Prestmovegen sørover et lite stykke før de eventuelt skal nordover igjen mot Melhus sentrum)

8.2 Berørte offentlige organer og andre interesserte aktører

Vi anser følgende offentlige organer og andre aktører som særlig berørt av saken:

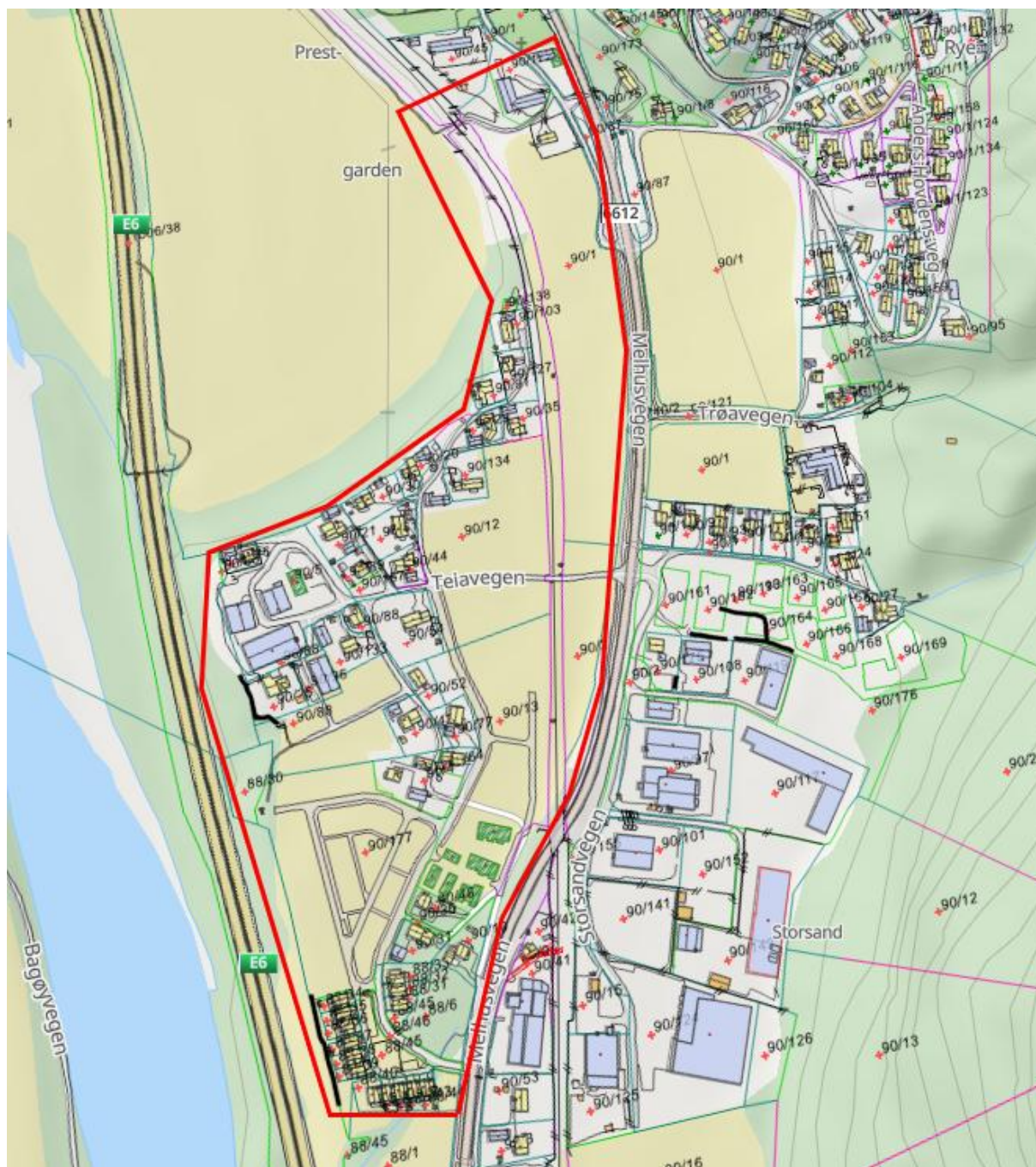
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Bane NOR
- Trøndelag fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Grunneiere og beboere på Søberg

Det bør igangsettes en dialog med aktuelle sektormyndigheter tidlig i planprosessen.

8.3 Medvirkning

Det varsles i første omgang oppstart av planarbeid.

Foreslåtte eiendommer som bør varsles i forbindelse med oppstart er vist i figur 8-1. Det er tatt utgangspunkt i hvilke eiendommer som i større eller mindre grad blir berørt av at undergang under jernbanen, med tilhørende gang-/sykkelvegssystem tas ut av planen.



Figur 8-1: Forslag til naboer som bør varsles (innenfor rød avgrensning).

I forbindelse med oppstartsvarselet bør det gjennomføres et offentlig informasjonsmøte om planarbeidet. Tid og sted for dette møtet kan annonseres samtidig med varsel om oppstart.

8.4 Fremdrift

Det er utarbeidet en foreløpig fremdriftsplan, med utgangspunkt i det vi anser som en realistisk prosess og med at planen kan tas opp til 1. gangs behandling i formannskapet i slutten av september. Fremdriftsplanen er foreløpig, og kan detaljeres ytterligere etter oppstart. Det er foreslått en fremdrift frem mot 1. gangs behandling av et planforslag. Etter dette kan fremdrift og omfang være noe usikkert, basert på hvilke innspill som kommer inn og eventuelle krav til tilleggsutredninger/-avklaringer, samt prioriteringer i Melhus kommune.

Aktivitet	Uke
Utarbeidelse av planinitiativ og forslag til plangrense	26
Innsending av planinitiativ/anmodning om oppstartsmøte	26
Formelt oppstartsmøte for reguleringsplan	32
Referat fra oppstartsmøte foreligger (Melhus kommune)	32/33
Varsel om oppstart og annonsering	33/34
Ev. offentlig informasjonsmøte	34/35
Frist for innspill til oppstartsvarsel	38
Merknadsbehandling	38-39
Utarbeide/oppdatere trafikkrapport	38-39
Utarbeidelse av reguleringsplanforslag (plankart, bestemmelser, planbeskrivelse, ROS-analyse)	26-39
Innsending av komplett planforslag til Melhus kommune for 1. gangs behandling	40
1. gangs behandling i formannskapet	42/43

9. Kilder

- Bane NOR (2026): Alt du bør vite om planoverganger: <https://www.banenor.no/reise-og-trafikk/alt-du-bor-vite-om-planoverganger/> (Lest 24.06.2026).
- Kommunal- og regionaldepartementet (1995): Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Forskrift 20. september 1995 nr. 4146. Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1995-09-20-4146> (Lest 24. juni 2026).