

Knutepunktet



MELHUS  
KOMMUNE



# Innhold

<b>Innledning</b>	<b>5</b>
<b>Formål</b>	<b>7</b>
<b>Rammer og føringer</b>	<b>8</b>
Områdeplan for Melhus sentrum	9
Mulighetsstudie for kollektivknutepunkt	11
Nasjonale retningslinjer	12
Regionale føringer	12
<b>Hovedgrep</b>	<b>13</b>
Knutepunktet	14
Kollektivknutepunkt	14
Gang og sykkelforbindelser	14
Torg	15
Sentrumsformålet	15
Offentlig institusjon	15
Kultur, underholdning og fritid	16
Parkering	16
Bærekraft	17
<b>Avgrensning og alternativer</b>	<b>18</b>
<b>Utredning</b>	<b>21</b>
<b>Medvirkning og prosess</b>	<b>22</b>

---

Kollektivknutepunkt

Levende rom      By og stedsutforming

 **nutepunktet**

Helhetlig og estetisk stedsforming

---

# Innledning

Et planprogram er en plan for planen. Et forslag til hva planen kan inneholde, og hvordan vi skal arbeide fram et løsningsforslag. Hensikten er å få innspill slik at prosessen fram til en ferdig plan kan bli best mulig. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke prosessen; hvilke spørsmål som er viktige, hva som bør utredes, hvilke aktører skal med og hvordan medvirkning skal løses.

Et **Kollektivknutepunkt** skal hensynta en rekke funksjonelle krav. Det er krevende å sette det i rammen for en **helhetlig og estetisk stedsforming**. Det er videre en utfordring å få funksjonalitet og stedsform til å bli et **levende rom**. For å lykkes med dette må vi samle riktig kunnskap, og forme planen i felleskap. Reguleringsplanen skal inneha utredninger for en rekke fagfelt, og sette høye krav til kunnskap som kan føre til en god stedsutforming. Klarer vi det kan vi få til et nytt knutepunkt for Melhus sentrum.

Proessen skal tilrettelegge for en bredest mulig medvirkning, slik at krav, etterspørsel, behov og kunnskap blir innarbeidet. En god prosessen skal gjenspeile og forankre lokal identitet.

Det er mange meninger og ønsker om hva et nytt knutepunkt skal inneholde. Det er også ulike eierforhold og eierinteresser for området. Planen er fleksibel i innhold og avgrensning.

Planprogrammet er et fleksibelt verktøy for den tidlige fasen av planarbeidet, og skal tilpasses den konkrete plansituasjonen og planbehovet. For planområdet er rammene rundt, behov og omfang vurdert til å være for uklar til å starte en detaljert reguleringsplan. Planprogrammet er derfor utarbeidet for å ramme inn behov, og «spisse» målsetninger. Dette vil gi et bedre grunnlag for senere oppstart av detaljreguleringen.

Formannskapet vedtok 11.01 2022 at dette planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn (PS 2/22).

Les mer om planprogram her:

[www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kmd/veiledninger\\_brosjyrer/2009/lovkommentar-til-plandelen-i-/kapittel-4-generelle-utredningskrav/-4-1-planprogram/id556751/](http://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kmd/veiledninger_brosjyrer/2009/lovkommentar-til-plandelen-i-/kapittel-4-generelle-utredningskrav/-4-1-planprogram/id556751/)



---

# Formål

- Knutepunktet skal bli et levende byrom
- Etablere et effektivt kollektivknutepunkt
- Bidra til helhetlig og estetisk stedsutforming

# Rammer og føringer

## Områdeplan for Melhus sentrum

Juridisk bindende områderegulering (vedtatt 24.09.2019)

Områdereguleringen er utformet etter nasjonale og regionale føringer for planlegging- og er tuftet på en bred medvirkning. Denne gir klare juridiske føringer til hva Skystasjonsområdet skal inneholde

## Nasjonale, regionale og lokale føringer

Juridisk bindende områderegulering (vedtatt 24.09.2019)

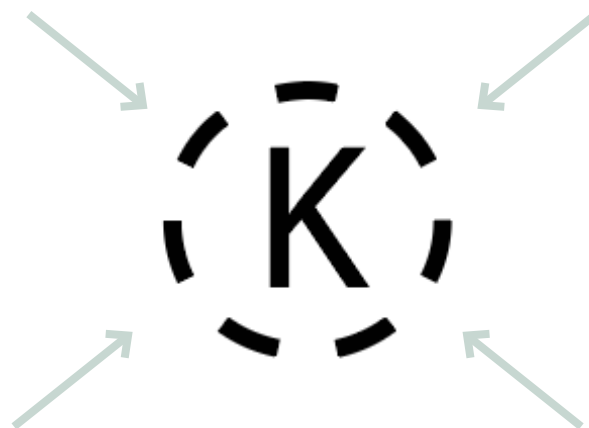
Områdereguleringen er utformet etter nasjonale og regionale føringer for planlegging- og er tuftet på en bred medvirkning. Denne gir klare juridiske føringer til hva Skystasjonsområdet skal inneholde

## Mulighetsstudie stasjonsområdet

Mulighetsstudiet er utarbeidet i forbindelse med sentrumsplanen for Melhus. Studiet påpeker; behov, utfordringer og premisser, og gir med bakgrunn i dette løsningsforslag.

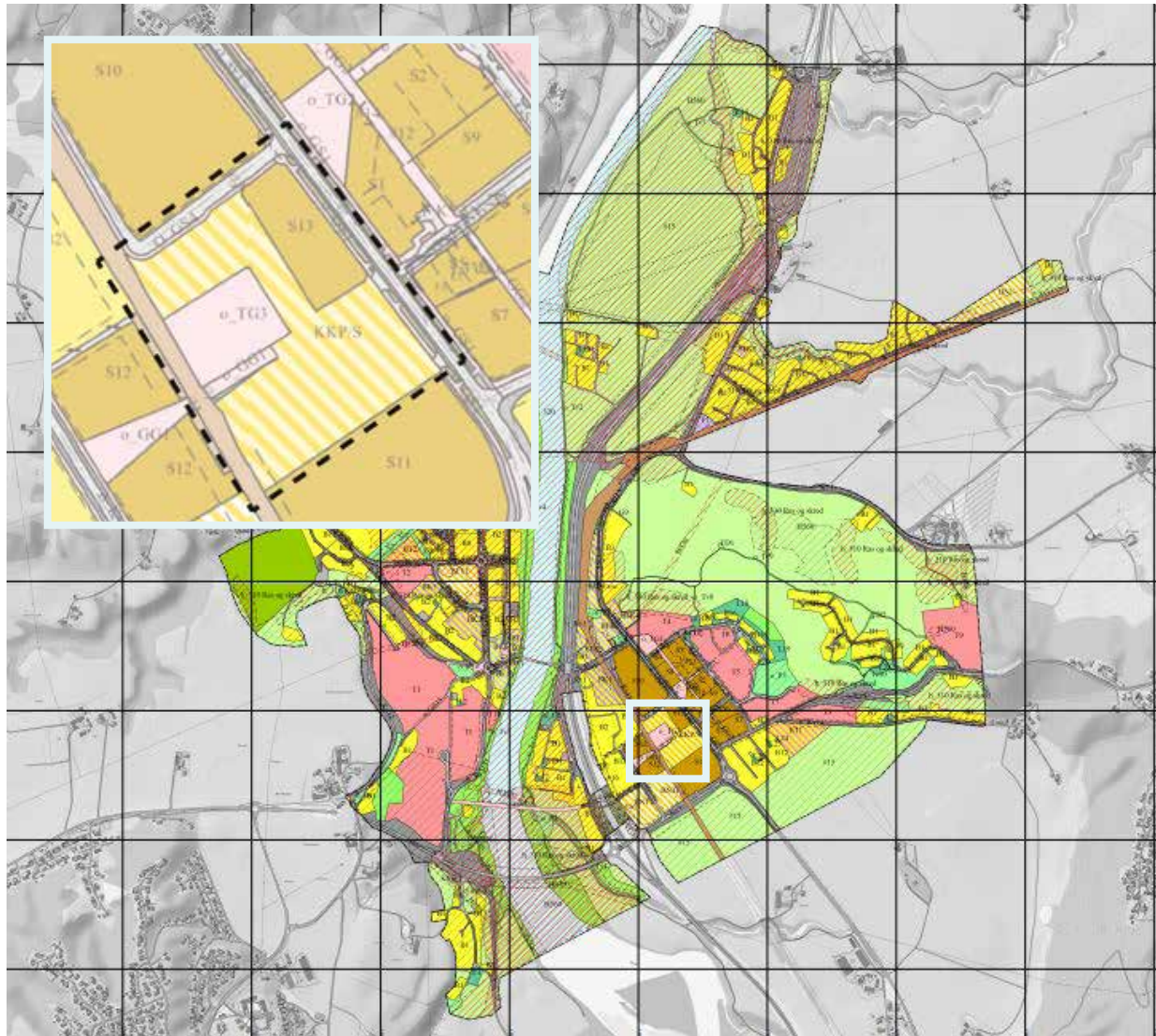
## Medvirkning/planprosess

Foreliggende planprosess vil legge føringer for fremtidig utforming . Dette forutsetter en bred medvirkning og et gjennomtenkt utredningsprogram.





## Områdeplan for Melhus sentrum



### § 3.1.3 Stasjonsplassen o\_TG3

Torget o\_TG3 skal opparbeides som attraktivt areal med høy kvalitet i utforming, detaljering og materialbruk. Torget skal være tilrettelagt for korte opphold med sitteplasser og enkle lekeapparat. Plassen skal ha hardt dekke med tydelige soner for gjennomgående trafikkkstrømmer. Området skal være tilknyttet tilgrensende o\_GG1 på en god måte for gående og syklende. Terrengsprang mellom plassen og jernbaneundergangen o\_GG1 bør utnyttes som vestvendt amfi/oppholdssone. Det skal etableres sykkelparkering nær både tog-perongen og bussholdeplassen, som ikke blokkerer viktige gangakser. Området skal ikke benyttes som allmenn kjøreadkomst eller til varelevering. Det skal etableres kunstinstallasjoner/vannelementer i byrommet.

### § 3.8 Kombinert bebyggelse og anlegg– Kollektivknutepunkt/Sentrumsformål - KKP/S

Krav om detaljplan. Detaljplanen skal ta utgangspunkt i mulighetsstudien stasjonsområdet områdeplan Melhus sentrum, datert 30.1.18. - Hoved-reguleringsformål er sentrumsformål med underformål bolig, forretning, kontor, servering, hotell, undervisning og forsamlingslokale, samt samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller, gågate, plasser, torg, taxiholdeplass, kiss&ride og pendlerparkering. Det skal etableres sykkelhotell med plass til ca. 200 sykler.

Etablering av et godt kollektivknutepunkt skal ha første prioritet i utforming av området. Knute-

punktet skal ha en attraktiv, oversiktlig, funksjonell og bymessig løsning med dimensjonering for framtidig vekst og kunne betjene både det lokale og det regionale buss- og togtilbudet. Det skal være god lesbarhet og orientering mellom reisemidlene buss og tog.

Det skal være en kombinasjon av formål. Minimum boligandel 10 %. Det skal tilrettelegges for varierte boligstørrelser. Kvartalene skal ha publikumsorientert virksomhet på gateplan. Høyde: 4-6 etg- Minimum utnyttelse er 200 % BRA. Knutepunktet skal gis en utforming med høy standard i materialbruk og arkitektonisk utforming, og skal samordnes med tilstøtende oppholdsareal og byrom. Åpen overvannshåndtering med nødvendig rensing skal legges til grunn for utformingen av utearealene. I tilknytning til undergang under jernbanen skal det etableres et uterom med sammenhengene bygulv. Uterom skal ha parkkvaliteter.

Nødvendige tilpasninger i avkjørsler og kjøremønstre i tilstøtende gater skal inkluderes i detaljreguleringsplan for knutepunktet. Per Bortens veg skal videreføres i samme linje. Trafikkløsningen må sikre god kvalitet og romslighet for gang- og sykkeltrafikken på alle sider av kvartalene. Korttidsparkering for regulering av buss kan løses annet sted. Ny løsning skal finnes ved utarbeidelse av detaljplan.

Detaljreguleringsplanen skal dokumentere hvordan fullverdig terminalfunksjon sikres i byggeperioden. Mindre tilbygg eller tiltak som eksempelvis vaskehall i tilknytning til bensinstasjon kan oppføres uten detaljplan.

### **§ 3.9 Kollektivholdeplass**

Areal avsatt til kollektivholdeplass skal opparbeides ved etablering av tilhørende kjøreveg og g/s veg. Tilpasninger som inkluderer plattform og leskur tillates. Tilpasninger kan også gjennomføres i detaljplan for område BT2 og BFT1.

Les mer om områdeplanen her:

[http://webhotel3.gisline.no/Webplan\\_5028/](http://webhotel3.gisline.no/Webplan_5028/)

(planid: 2016001)

# Mulighetsstudie for kollektivknutepunkt

Studiet er betegnet som en mulighetsstudie for kollektivknutepunktet, og ble utarbeidet for å trekke fram kunnskap og utarbeide ulike muligheter for områdeplanen, og som et grunnlag for videre arbeid med detaljreguleringen.

Se mulighetstudiet her:

[http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5028/2016001/Dokumenter/Mulighetsstudie%20stasjonsomr%C3%A5det%20rapport\\_ferdig.pdf](http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5028/2016001/Dokumenter/Mulighetsstudie%20stasjonsomr%C3%A5det%20rapport_ferdig.pdf)



## ØNSKES:

- Kombinasjon av bolig og næringsaktivitet/kultur
- Grønne lunges og møteplasser, torg med benker, fontene og grønt og gjerne kommunale servicefunksjoner
- Spisesteder, butikker og kommunale servicefunksjoner
- Tilrettelegging for gående
- Biler under bakken
- Bilfrie områder og gode forbindelseslinjer
- Nærhet til dagligvare handel
- God kobling mellom buss og tog
- Tilgang til drosje
- Møteplasser
- Folkeliv

## ØNSKES IKKE:

- Mye trafikk / biler
- Overflateparkering
- Parkering av busser
- Kjøpesenter
- Bensinstasjon
- Arealer som er tomme etter klokka fem

## Nasjonale retningslinjer

### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging

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

### Byvekstavtale

Melhus kommune har inngått en byvekstavtale med staten, for perioden 2019-2029, sammen med Trondheim, Melhus, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune. Arealutviklingen i byvekstkommunene skal skje slik at den underbygger nullvekstmålet.

## Regionale føringer

### Trøndelagsplanen 2019-2030

Planen gir føringer for alle planer i fylket. Bolyst og livskvalitet er et av hovedmålene, og i det ligger at samfunnet skal legge til rette for god helse, sosial utjevning, trygge lokalsamfunn og oppvekstmiljø og at nærmiljøet og møteplasser er tilrettelagt for opplevelser og aktivitet.

### Regional plan for arealbruk for Trøndelag

Regional plan for arealbruk for Trøndelag er under utarbeidelse og forventes vedtatt i slutten av 2021. Målet er en framtidsretta, effektiv og samordna arealutvikling for hele fylket, og at planen skal være et sentralt styringsverktøy for kommunenes arealdeler.

### Interkommunal arealplan for

#### Trondheimsregionen

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP 2, vedtatt 2015) skal samordne areal- og transportplanlegging i Trondheim og nabokommunene. Målet er å samordne areal- og transportplanlegging i Trondheimsregionen, vern av jordbruksareal, bidra til at kommunene blir et attraktivt sted å bo, etablere og drive næringsvirksomhet.

## Lokale Føringer

### 14.12.2021 PS 11/21

Vedtatt: Interpellasjonen oversender rådmannen som innspill til planprogrammet for skysstasjonen. Rådmannen bes i arbeidet med oppstart av planprogram for detaljregulering av skysstasjonsområdet se på at områdene KKP/S, o\_TG3 og S12 i områdeplan for Melhus sentrum inkluderes i planområdet. Formålet å se på et større planområde er å ha muligheten til en helhetlig utbygging av området som kan inneholde en samlet løsning med sambruk for kulturhus, kulturskole, kino, bibliotek, kollektivknutepunkt, hotell og samling av kommunens administrative virksomheter inkl. voksenopplæring.

# Hovedgrep

*I planprogrammet er det satt opp åtte hovedgrep som ligger til grunn, og skal være førende for detaljreguleringen.*

*Hovedgrep er satt opp med utgangspunkt i rammer og føringer. Bestemmelser fra områdeplanen er gjengitt under enkelte hovedgrep §.*



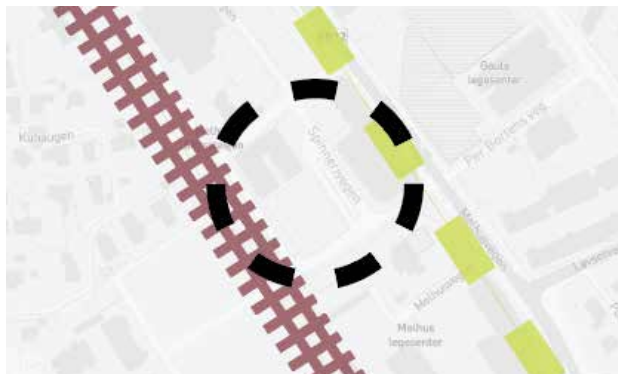
## Knutepunktet

Et knutepunkt skal ikke bare være et kollektivknutepunkt, men et sted som innehar kvaliteter og funksjoner som bidrar til et levende og godt sentrum. Dette innebærer at knutepunktet ikke bare skal være et knutepunkt for reisen, men også et sted å reise til.

Knutepunktet skal gis en utforming med høy standard i materialbruk og arkitektonisk utforming, og skal samordnes med tilstøtende oppholdsareal og byrom (samordnet areal og transportplanlegging).

§

Knutepunktet skal gis en utforming med høy standard i materialbruk og arkitektonisk utforming, og skal samordnes med tilstøtende oppholdsareal og byrom.

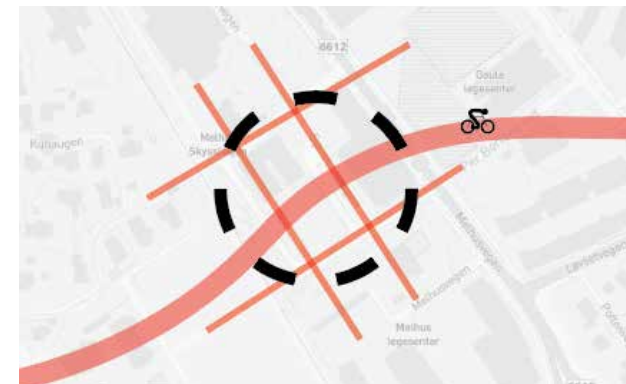


## Kollektivknutepunkt

Kollektivknutepunktet skal være et sted der bevegelseslinjer krysser eller tangerer hverandre. Kollektivreisende, syklende, gående, pendlere og bilister skal enklest mulig ledes fram og «knytes» sammen, og effektivt kunne bytte til en ny transportform. Kollektivknutepunktet skal tilrettelegge for hyppige tog og bussforbindelser, slik at reisende trygt og effektivt kan, komme til, vente på, og skifte mellom kollektivalternativer. Knutepunkt skal ha første prioritet i utforming av området:

§

”Etablering av et godt kollektivknutepunkt skal ha første prioritet i utforming av området. Knutepunktet skal ha en attraktiv, oversiktlig, funksjonell og bymessig løsning med dimensjonering for framtidig vekst.”



## Gang og sykkelforbindelser

Bygger videre på forbindelse gjennom knutepunktet (over Gaula). Dette vil gi en viktig øst-vest forbindelse, samtidig som det vil gjøre knutepunktet mest mulig tilgjengelig for myke trafikanter.

Det skal være tilrettelagt for gode interne gangveger innenfor planområdet.

§

Området skal være tilknyttet tilgrensende o\_GG1 på en god måte for gående og syklende”



## Torg

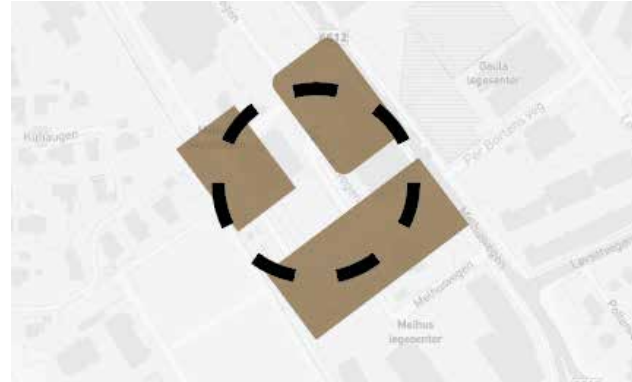
Torget skal være et offentlig rom og sosial møteplass. Sitteplasser – lekeapparat- belysning- universelt utformet – blågrønne løsninger er elementer som skal være med på å forme det offentlige rommet.

### §

”Åpen overvannshåndtering med nødvendig rensing skal legges til grunn for utformingen av utearealene. I tilknytning til undergang under jernbanen skal det etableres et uterom med sammenhengene bygulv. Uterom skal ha parkkvaliteter”

”Torget o\_TG3 skal opparbeides som attraktivt areal med høy kvalitet i utforming, detaljering og materialbruk. Torget skal være tilrettelagt for korte opphold med sitteplasser og enkle lekeapparat. Plassen skal ha hardt dekke med tydelige soner for gjennomgående trafikkstrømmer. Området skal være tilknyttet tilgrensende o\_GG1 på en god måte for gående og syklande”

”Det skal etableres kunstinstallasjoner/vannelementer i byrommet.”



## Sentrumsformålet

Skysstasjonen skal ha en bygningsmasse med høy utnyttelse. Bebyggelsen skal ha en funksjonalitet som kombinerer høy arbeidsintensitet, og samtidig medvirke til et levende byrom (rett virksomhet på rett sted). Bestemmelsene i reguleringsplanen slår fast at etasjehøyden skal ligge på 4-6 etasjer (200% BRA) og inneha en kombinasjon av ulike formål som: forretning, kontor, servering, hotell, undervisning og forsamlingslokale.

### §

Sentrumsformål med underformål bolig, forretning, kontor, servering, hotell, undervisning og forsamlingslokale, samt samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller.

Det skal være en kombinasjon av formål. Minimum boligandel 10 %. Det skal tilrettelegges for varierte boligstørrelser. Kvartalene skal ha publikumsorientert virksomhet på gateplan. Høyde: 4-6 etg- Minimum utnyttelse er 200 % BRA.

Knutepunktet skal gis en utforming med høy standard i materialbruk og arkitektonisk utforming, og skal samordnes med tilstøtende oppholdsareal og byrom.



## Offentlig institusjon

En offentlig naturlig samlingsplass er en viktig arena for mangfold og identitetsskaping.

Med sin sentrale beliggenhet og tilgjengelighet, er tomten egnet for bebyggelse av offentlig interesse. Offentlige institusjoner som Rådhus, bibliotek, kulturskole, samfunnshus og ungdomsklubb vil være en del av vurderingene for et nytt knutepunkt

Med sentrale offentlige roller, får knutepunktet en signaleffekt som bør synliggjøres når rom og bebyggelse skal utformes.



## Kultur, underholdning og fritid

Knutepunktet er velegnet for publikumsvennlig aktivitet som aktiviserer, og skaper. Kulturhus-kulturskole-kino, konsertlokaler – klatrevegg – bingolokale-museum og bibliotek er eksempler på egnede funksjoner. Dette kan også bidra til å tiltrekke nye innbyggere, og gi et bedre offentlig tilbud i kommunen.

§

Sentrumsformål med underformål bolig, forretning, kontor, servering, hotell, undervisning og forsamlingslokale, samt samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller.

## Parkering

Knutepunktet skal inneha en rekke parkeringsfunksjoner; Parkeringskjeller, sykkelhotell, taxiholdeplass, kiss&ride ,pendlerparkering og parkeringsplasser for det bebyggelsen i seg selv genererer. Knutepunktet skal ikke inneha dagens overflateparkering. Knutepunktet må også inneholde trafikale løsninger med inn og utkjøring, korttidsparkering, serviceparkering, nedkjøring til parkeringskjeller.

§

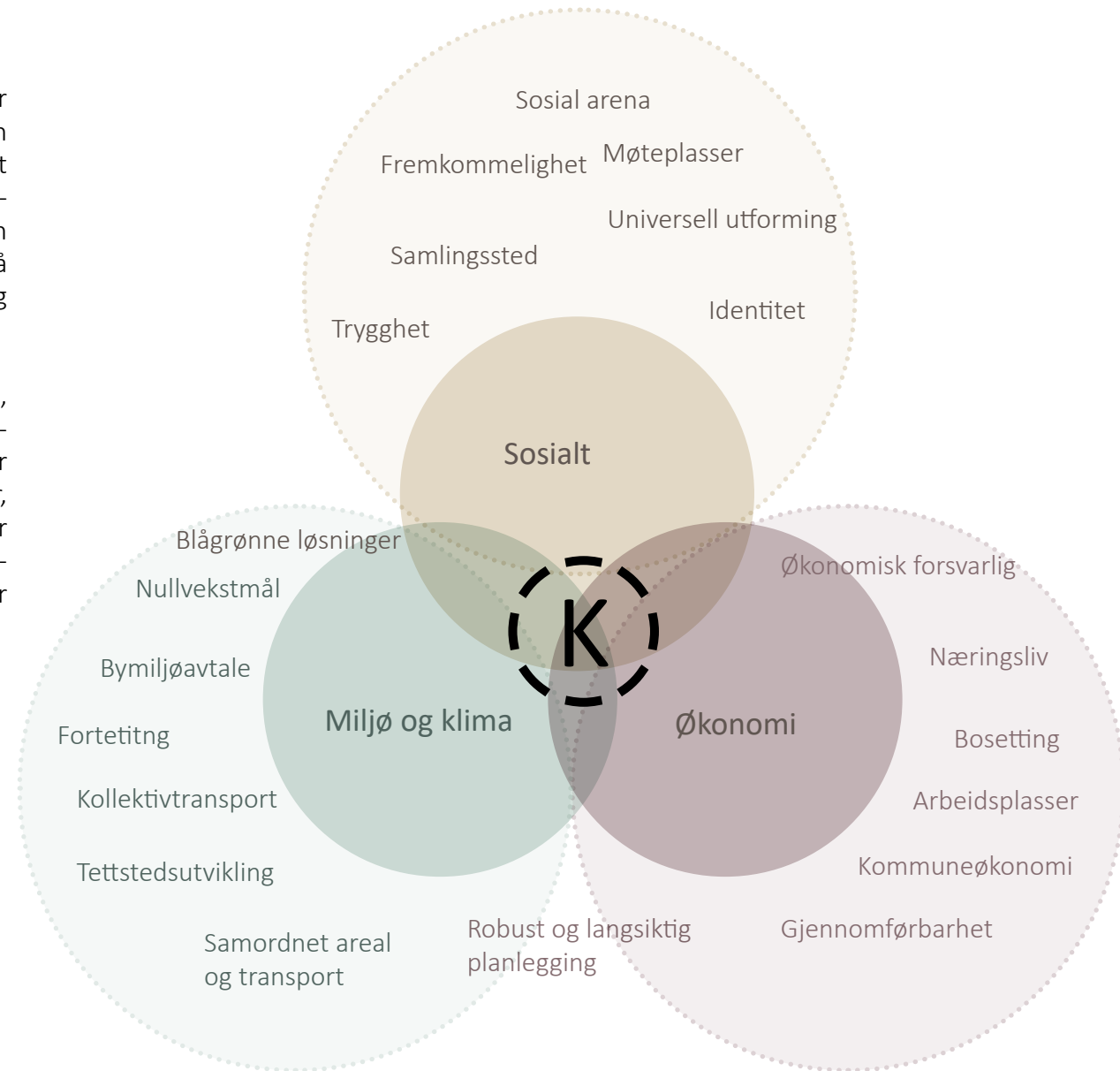
Krav om detaljplan. Detaljplanen skal ta utgangspunkt i mulighetsstudien stasjonsområdet områdeplan Melhus sentrum, datert 30.1.18. -Hoved-reguleringsformål er sentrumsformål med underformål bolig, forretning, kontor, servering, hotell, undervisning og forsamlingslokale, samt samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller, gågate, plasser, torg, taxiholdeplass, kiss&ride og pendlerparkering. Det skal etableres sykkelhotell med plass til ca. 200 sykler.



# Bærekraft

Plan og bygningsloven er et slagkraftig verktøy for å sikre fysiske forutsetninger som muliggjør en bærekraftig arealplanlegging. Dette er forankret gjennom overordnet plan (i dette tilfellet Områdeplan for Melhus sentrum). Detaljreguleringen skal bygge videre på sentrumsplanen, men også utfordre den på de områdene hvor bærekraftig utvikling kan forbedres.

Knutepunktet skal legge til rette for sosiale forhold, og stedsutvikling som fører til miljøvennlig stedsutvikling. Det økonomiske aspektet forutsetter blant annet at planen skal være gjennomførbart, samtidig som at kommunens økonomiske rammer blir opprettholdt. Figuren viser de tre bærekraftsdimensjonene med stikkord som er sentrale for Knutepunktet.



# Avgrensning og alternativer

## Avgrensning av planområdet



Planens avgrensning ligger i hovedsak innenfor; Offentlig torg (o\_TG3), Kollektivknutepunkt/ Sentrumsformål (KKP/S), og gangveg o\_GG1. Planavgrensning er et forslag. Det er nødvendig å ha med tilgrensede områder. Spesielt gjelder dette Melhusvegen (tomtinfo) og Jernbane (tomt info).

- 5028-91/8: Eiendom seksjonert med 61 seksjoner
- 5028-91/44: Melhus kommune
- 5028-91/62: Certas Energy Norway AS
- 5028-91/63: Melhus Kommune
- 5028-91/77: Melhus Skysstasjon AS (fester)

Tilgrensede områder kan bli berørt av planen:

Eiendommene er hovedsakelig kommunalt eide eiendommer (Melhus kommune). I øst Melhusvegen 5028-1740/5 (Fylkeskommunen) i vest Jernbanen 5028-88/28- BANE NOR SF



Flyfoto 1957 (Norkart)



Flyfoto 2011 (Norkart)



Flyfoto 2020 (Norkart)



Planområdet har gjennomgått store endringer de siste 50 årene. Bærebjelkene som står igjen, er jernbanen og Melhusvegen. Store asfaltflater og privatbilisme ønskes reversert med blant annet forbindelser for myke trafikanter og større områder med grønstruktur.

Gangforbindelse under jernbanen er allerede realisert (o\_GG1). En større reguleringsplan for krysningspor gjennom Melhus sentrum er igangsatt ( plan id : 20210009).

Nord-øst (s-13) er regulert og utbygget som sentrumsformål.

### Eksempler på ulike avgrensninger:



Området med planavgrænsningen som er tiltenkt i områdeplanen (kollektivknutepunkt/sentrumsformål KKP/S)

Hovedvekt på kommunal tomteavgrænsning

Utvidelse av området for en større helhetstanke.

Planen bygger videre på rammene som ligger i områdeplanen. Alternativene som legges til grunn i planprogrammet går hovedsakelig ut på:

- Hva planområdet skal omfatte (planområdets størrelse, omfang og eierinteresser).
- Konkretisere nærmere hvilke behov vi har innenfor planområdet.

# Utredning

## Mobilitet og tilstand



## Behovsanalyse



## Arkitektkonkurranse



## Utredninger Detaljregulering

### Mobilitetsanalyse:

Mobilitetsanalysen skal omfatte kartlegging, vurdering av eksisterende og framtidig situasjon for gående, syklende, kjørende og brukere av kollektivtransport. Analysen bør identifisere tiltak for å øke andelengående, syklende og kollektivreisende, samt vurdere fremtidig kapasitet for trafikk i og tilkomst til planområdet.

### Tilstandsvurdering:

Tilstandsvurderingen bør inneholde vurdering av tilstanden på eksisterende rådhus, tomteanalyse og verdivurdering. Dette vil gi et grunnlag for å vurdere om lokalisering av nytt rådhus og andre funksjoner på dagens tomt bør ligge ved et nytt knutepunkt. Verdivurdering av tomt og eksisterende bebyggelse (Skysstasjonen), bør også inngå som en del av analysen.

### Behovsanalyse / utredning.

Hva har vi behov for i Melhus sentrum? Behovsanalyse som kartlegger behov i Melhus sentrum. Offentlige og private tjenester som er egnet til knutepunktutvikling. Behovsanalysen bør utarbeides med bred representasjon. Behovsanalysen skal resultere i en beskrivelse som gir grunnlag for videre planarbeid og grunnlag for konkurranseprogram.

**Arkitektkonkurranse** Med utgangspunkt i overordnede rammer, mobilitetsanalyse og konkurranseprogram, skal det lyses ut arkitektkonkurranse. Det legges for eksempel opp til en åpen arkitektkonkurranse i tråd med

NALs konkurranseveileder. Rådmanen gjør en vurdering og kommer tilbake med en sak om hvordan en arkitektkonkurranse skal gjennomføres. Prosjekteringsgruppe med minimum arkitekt og landskapsarkitekt

utarbeider skisseprosjekt som legger grunnlag for videre forprosjekt. Vinneren av arkitektkonkurranse vil være videre prosjekterende i reguleringsarbeidet, med mulighet for videre forprosjekt.

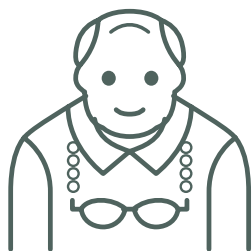
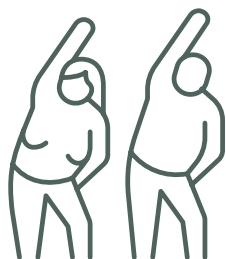
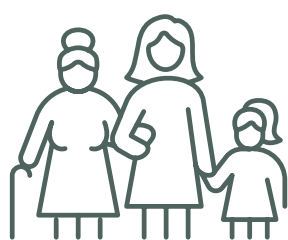
### Utredninger som følger

**detaljreguleringen.** Utredninger som er påkrevd, eller ses på som naturlig i kommende detaljregulering.

- ROS – analyse
- Utomhusplan
- Geotekniske undersøkelser
- Overordnet Veg,
- Illustrasjonsplan/helhetsplan

- Perspektiver og sol- og skyggevirkninger
- Trafikkutredning (for kjørende og gående)
- Geotekniske undersøkelser

# Medvirkning og prosess

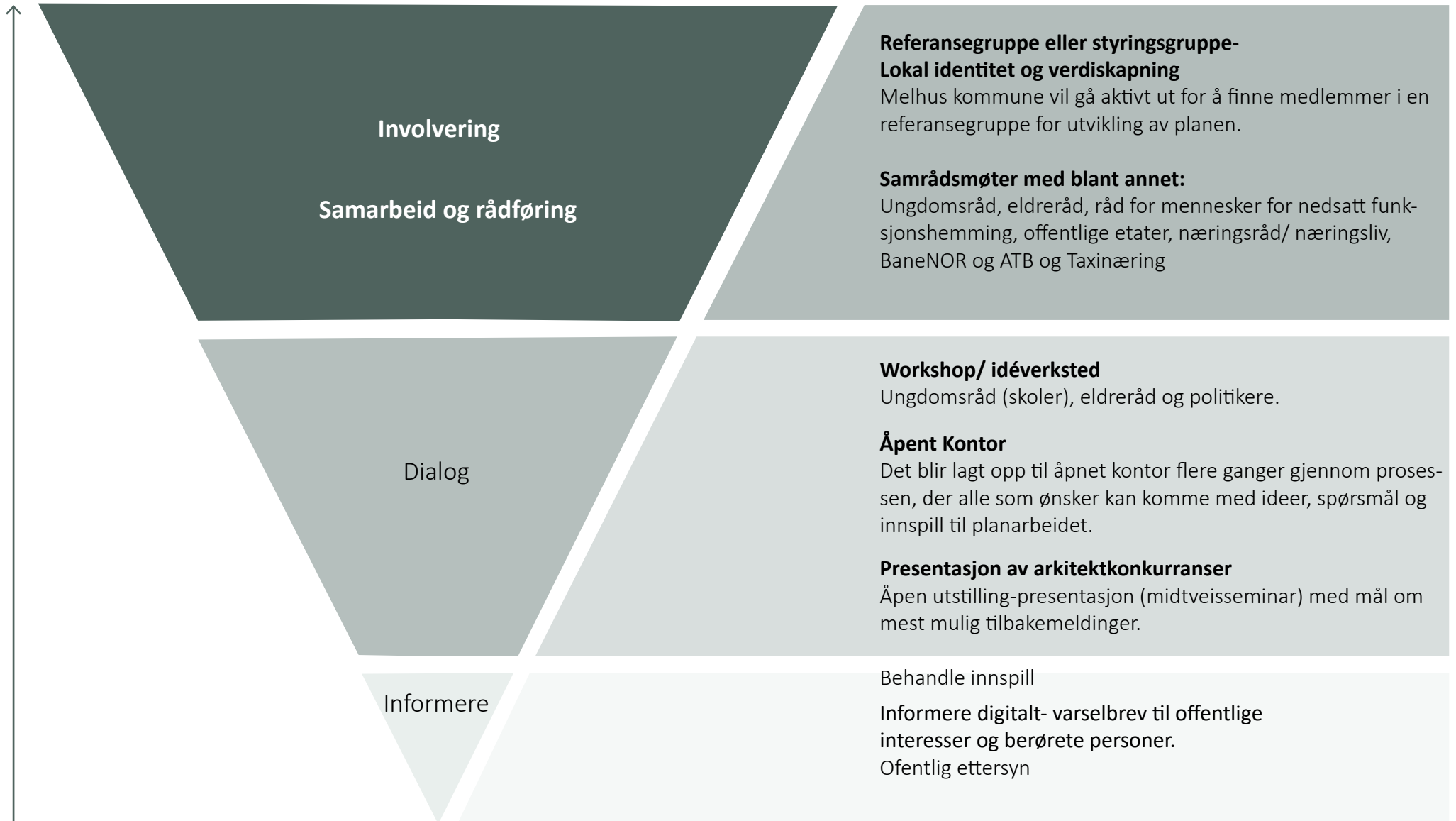


## Hvordan oppnå best mulig medvirkning?

Reguleringsplanen følger pålagte medvirkning etter Plan og bygningsloven. Både planoppstart, offentlig ettersyn og vedtak vil bli varslet og annonsert. Alle som ønsker, har derfor mulighet til komme med innspill i flere faser av planprosessen. Alle innspill vil bli behandlet og vurdert som en del av planforslaget.

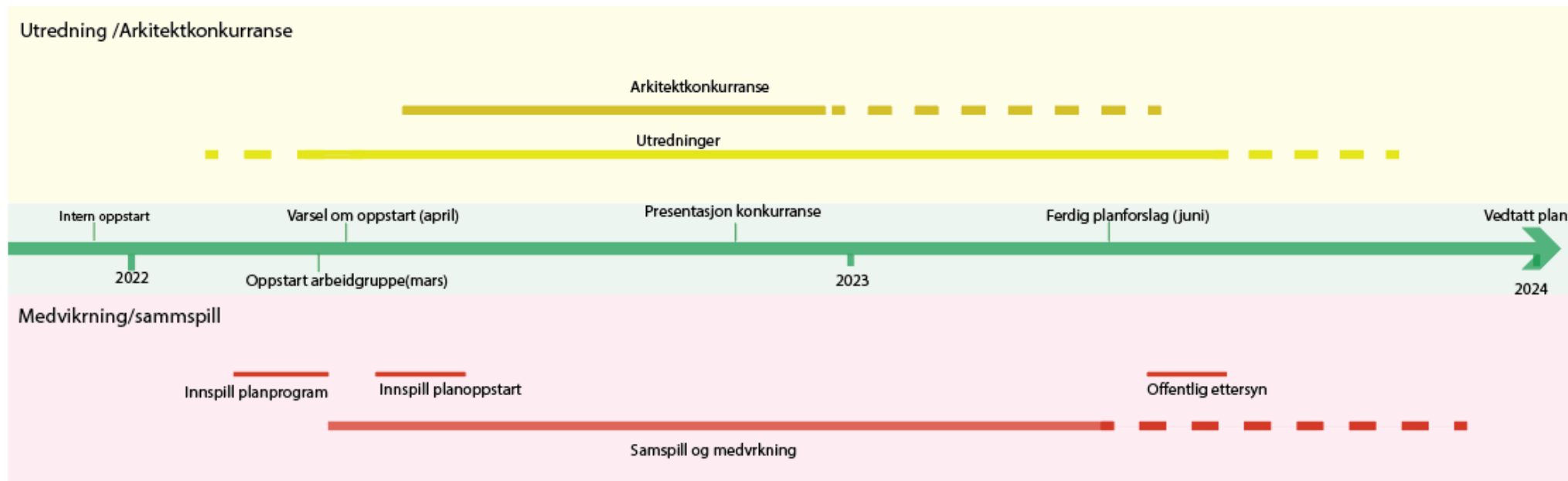
Melhus kommune ønsker innspill på hvordan vi på best mulig måte kan få en bred medvirkningsprosess. Det oppfordres derfor til å komme med innspill til hvordan medvirkningen blir best mulig. Alle som ønsker det vil få mulighet til samrådsmøte underveis i prosessen.

Høy medvirkning



Lav medvirkning

# Planprosess



Når høringsfristen til planprogrammet er ferdig vil innspill legge grunnlag for en formell oppstart av detaljreguleringen. Framdriftsplanen som er satt opp estimerer varsel om oppstart april 2022, og et ferdig planforslag juni 2023.

Framdrift er i stor grad avhengig av hvor stort planområdet blir, og veien fram til en enighet om hva det skal inneholde. En oppdatert framdriftsplan vil foreligge ved varsel om oppstart.