

Dokumentinformasjon

Prosjektnummer:	25-0139
Planid – Plannavn	5048 - Planendring Husbyåsen B12
Prosjektnavn:	Planendring Husbyåsen B12
Oppdragsgiver:	Husbyåsen Utbyggingsselskap AS
Utarbeidet av:	EDH
Utarbeidet dato:	03.12.2025
Revidert dato:	19.02.2026

Merknadsmatrise

For innspill til varsel om oppstart av planendring Husbyåsen B12, PlanID: 5048

- Med kommentarer fra plankonsulent

Innspillene kan leses i sin helhet i vedlegg 5.

Innspill fra høringsparter	Kommentarer fra plankonsulent
Røysoppveien sameie, 22.10.2025 *** Innspill detaljregulering for Husbyåsen B12 (PlanID 1-210-F) *** Som nærmeste naboer til tiltaket er vi positiv til foreslåtte endringer i detaljregulering av Husbyåsen B12. Vi tror at denne tilpasningen er bedre kalibrert mot de gjeldene markedsmessige forhold. Ved forrige runde med regulering ble det klaget på søknad om bygging av 7 stk. 4-etasjer leilighetsbygg, med begrunnelse at slike ruvende bygninger ville ødelegge de kvalitetene som gjør Husbyåsen til et familievennlig og attraktivt område. Den nye detaljreguleringen	Det er hyggelig, vi er enige i dette.

innebærer eneboliger, rekkehus og et leilighetsbygg som gjør at det harmonerer bedre med etablert bebyggelse, samtidig som man ivaretar en moderat grad av fortetting som er viktig med tanke på utnyttelsesgrad og jordvern. Opprinnelig regulering ville medført en betydelig trafikkøkning i et område med barnehage og mange barnefamilier. Nytt forslag gjør at man ivaretar trafiksikkerhet og reduserer trafikkstøy. Gjennom fem år (overtagelse august 2020) har vi som boligeiere blitt godt kjent med nærområdet og setter høy pris på hva det tilfører av livskvalitet i form av naturområder for lek og friluftsliv. Storhaugen er et området som brukes flittig av barnehager og skoler, så vel som lokale beboere. Vi har også glede av et rikt dyr- og fugleliv som rådyr, elg, ekorn, rev og hare, slik at det er negativt at naturen her ødelegges til fordel for utbygging. Hvis vi skal komme med et konkret innspill så er det at det eksisterer et rikt nettverk av stier over hele Storhaugen. Fra sør er eneste adgangspunkt en sti som starter fra Husbyåsen boligområde, som skissert inn i illustrasjonen under. Det kan være formålmessig at reguleringsplanen krever at utbygger sørger for at denne ferdselsveien ivaretas når fjellet skal sprenges ut og opparbeides for boligbygging. Med hilsen Sameiet Røyksoppvegen 2-10 (Gbnr: 101/237)	Sti gjennom området opp til Storhaugen skal ivaretas. Denne er regulert i plankartet.
Innherred renovasjon Dato: 28.10.2025 En videre utbygging i Rebergveien vil kreve samme renovasjonsordning som resten av feltet i område. En nedgravd avfallsløsning til samtlige	Innspillet er notert. Krav om nedgravd avfallsløsning videreføres, plassering av containere og eventuelt behov for lomme-løsning vurderes nærmere i planarbeidet.

husstander langs hele veien. Det er i dag forskjellige avfallsløsninger i enden av Rebergveien. Rekkehusene i Røyksoppvegen har containere som står på bakken og eneboligene i enden av veien har egne avfallsbeholdere. De vil med ny utbygging bli tilknyttet samme nedgravd avfallsløsning. Dette for å unngå tungtrafikk av flere forskjellige renovasjonsbiler som skal tømme de forskjellige avfallsløsningene.

Innherred renovasjon har laget en veileder til en renovasjonsteknisk plan som utbygger skal følge. Den beskriver kravene til plassering av avfallsløsningen.

Plasseringen av avfallscontainerne er avhengig av om det blir etablert gangfelt på samme side som den nye utbyggingen. Det kan ikke løftes containere over gangfelt ved tømming. Anbefaler at det lages en busslomme der renovasjonsbilen kan stå ved tømming. Da hindrer ikke bilen øvrig trafikk og spesielt hvis det blir buss trasse på sikt.

Fordelingen av avfallscontainere på 2 plasser kan være fornuftig med tanke på avstand fra husstand til avfallspunktet. Det vil være behov for 4 stk. nedgravde containere på hvert punkt. Arealbehov: 2 meter *8,6 meter

Det vil etableres 2 returpunkt, med henteadkomst ved å rygge inn på området, og standplass i Rebergveien for det andre. Vegen er for bratt til å etablere standplass og busslomme ved hentepunkt på BB. Ved returpunkt f_RA er vegen slak nok, men området er for smalt til å kunne etablere busslommeløsning.

For å få til gode boliger, parkering og uteareal, er det nødvendig å rygge inn ved BB. Sikten i avkjørselen og ganglinje forbi renovasjonsbilen er ivarettatt i situasjonsplan.

Plassering og tiltak innarbeides i plankart og reguleringsbestemmelser.

Avinor

Dato: 30.10.2025

1. Innledning

En betingelse for at en lufthavn er i operativ drift er at den innehar et gyldig sertifikat.

Luftfartstilsynet har den 20.10.2017 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Trondheim lufthavn Værnes.

Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 6.

Planområdet ligger ca. 2200 – 2270 meter nord-nordøst for landingsterskel til bane 27 (fra øst) ved Trondheim lufthavn.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn

Planområdet ligger i sin helhet innenfor horisontalflaten som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for lufthavnen, jf. EASA-krav CS ADRDSN.H.420 og CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrensing av hinder, gjeldende fra 29.03.2022. Horisontalflaten ligger på kote 62,1 meter over havet (moh), dvs. 45 meter over rullebanen.

Terrenghøyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 91 – 120 moh, og bryter horisontalflaten betydelig. Det er mye terreng både nord, nordøst og øst som er høyere. Planområdet ligger inntil (sørvest for) Storhaugen som har en høyde på 146 moh, og som vil være kontrollerende hinder i området. Høyeste eksisterende bygning i området har en maksimalhøyde på kote 106 moh. Den planlagte bebyggelsen vil bli liggende mellom eksisterende bebyggelse og Storhaugen, og delvis Avinor AS inn i Storhaugen. Avinor vil hevde at

Planområdet ligger innenfor høyderestriksjonsflate. Bestemmelser om kraner >30 m med hinderlys og rapportering til NRL innarbeides.

Varslingsrutine for sprengning etableres og eksisterende bestemmelse vurderes videreført. Lysbruk vurderes for å unngå blending. BRA-krav og turbulens er vurdert og berører ikke planen.

dette er delvis «shielding», dvs. ny planlagt bebyggelse vil være skjult av terreng og bidrar ikke til økt risiko for flytrafikken, jf. utklipp av EASA-regelverket nederst på siden.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim

lufthavn: Tiltakshaver er ansvarlig for at kran som er høyere enn 30 meter og skal stå oppstilt i over 4 uker, er utstyrt med faste røde hinderlys i tråd med gjeldende regelverk. Eventuell kran som overstiger 30 meter over bakken og er oppstilt i mer enn 4 uker, skal tiltakshaver rapportere til NRL (nasjonalt register over luftfartshindre) hos Kartverket minst 30 dager før oppstilling.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/luftfartshinder/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>.

2. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i Forskrift om krav til lufttrafikktenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022.

BRA-kravet er i utgangspunktet gitt av navigasjonsanlegget DME TD på 65 moh. Rett bak området ligger imidlertid Storhaugen og

Bestemmelse om kraner >30 m med hinderlys og rapportering til NRL innarbeides.

Husbyaunhåmmåren med betydelig høyde. Begge disse hindrer videre siktlinje for DME. BRA-krav settes derfor til 150 moh. Mobilkran og tårnkran kan brukes uten krav til radiotekniske vurderinger.

Da terreng høyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 91 – 120 moh, medfører det at planlagt boligbebyggelse ikke vil være berørt av BRA-krav.

4. Turbulensvurderinger

De planlagte tiltakene forventes ikke å gi uakseptable konsekvenser relatert til vindskjær eller turbulens for trafikk som opererer på Trondheim lufthavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) og AMC1 ADR.OPS.B.075.

5. Farlig, blendende eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig, blendende eller villedende belysning for flyoperasjoner eller for personellet i kontrolltårnet, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c).

Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Det er viktig at tiltakets totale lysbilde ikke skiller seg ut fra annet lys i området.

Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av

Ok.

Tiltak for å unngå blendende/villedende lys innarbeides i plan, § 4.1.4 og 4.1.5.

flomlys i anleggsperioden. Tiltakshaver må sikre at piloter og personell i kontrolltårnet ikke blendes av reflekterende lys fra tiltaket.

Dersom det kommer inn klager fra piloter eller fra personellet i kontrolltårnet, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

6. Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider

Av hensyn til flysikkerheten krever vi at det opprettes en skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av eventuelle sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Trondheim lufthavn og tiltakshaver.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Sprengningsarbeider - Varsling

Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten opprette en skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet ved Trondheim lufthavn.

Avinors kontaktinformasjon ved Trondheim lufthavn i forbindelse med utarbeidelse av varslingsprosedyre for sprengningsarbeider er:

Driftssentral: tlf. 67032800 eller e-post: driftssentral.vaernes@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

7. Flystøysoner

Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Trondheim lufthavn.

Eksisterende plan har ivaretatt forhåndsvarsling av hensyn til flysikkerheten i bestemmelse 4.1.4 – Flysikkerheten i anleggsperioden.

8. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke hensyntas i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.

NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat

Dato: 31.10.2025

NVEs generelle innspill - Varsel om endring - Husbyåsen B12 -

Stjørdal kommune

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).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Tas til orientering.

NVEs generelle veiledning

NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/2>

På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger.

Meld inn naturfareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til pbl § 2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger. Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

ROS-analyse og naturfareutredning utføres iht. NVEs veiledere. Alle relevante utredninger meldes inn til NVE og NGU via NADAG.

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Trøndelag Fylkeskommune

Dato: 31.10.2025

Fylkeskommunens uttalelse til høring av reguleringsendring for detaljregulering for Husbyåsen B12, Stjørdal kommune Trøndelag fylkeskommune mottok 22.10.2025 høring av reguleringsendring for detaljregulering for Husbyåsen B12 i Stjørdal kommune til uttalelse.

Hensikten med reguleringsendringen er å endre boligtype fra blokkbebyggelse til eneboliger og rekkehus. Antall boenheter foreslås redusert fra inntil 72 boenheter til inntil 23 boenheter.

Begrunnelse for reguleringsendringen er at markedsrelatert, da utbygger mener det er bedre marked for rekkehus og eneboliger i denne delen av Stjørdal som ligger litt utenfor sentrumskerne. Utbygger mener også at en moderat nedjustering av utnyttningen til rekkehus og noen eneboliger i større grad vil være tilpasset omkringliggende bebyggelse, og at relativt høy tetthet opprettholdes i tråd med overordnede mål om arealeffektivitet og bærekraftig byutvikling.

I områderegulering for området fra 2008 er høy tetthet lagt til grunn for detaljreguleringen. Kommunen tilrår igangsetting av planendring på følgende vilkår:

- Planendringen skal i hovedsak baseres på mulighetsstudie vedlagt notat fra Norgeshus AS, sist. revidert 16.05.2025.
- Det tillates maks 4-5 utkjøringer til Rebergveien.
- Det skal være minst 3 boliger per dekar.
- Det skal avsettes felles uteoppholdsareal i tråd med normer som framgår av gjeldende detaljplan.
- Parkeringskrav skal oppfylles i tråd med normer som framgår av gjeldende detaljplan.
- Flystøy skal håndteres slik det framgår av gjeldende detaljplan.
- Utbyggingsvilkår som framgår av gjeldende detaljplan skal videreføres.

Fylkeskommunen ser at det kan være markedsmessige fordeler med å endre boligtype i denne delen av Stjørdal og at rekkehus er en god tilpasning til eksisterende karakter all den tid det står rekkehus på

Fortettingspotensialet er vurdert. Reduksjon av boenheter begrunnes med markedsbehov og tilpasning til eksisterende struktur.

Området ligger ikke lenger innenfor støysone fra Trondheim lufthavn.

motsatt side av gata. Men boligmarkedet kan endres og Stjørdal kommune har også lagt frem et høringsforslag til revidert kommuneplanens arealdel der mye areal foreslås til nye boligområder, og der det vises til befolkningsvekst og behov i kommunen. Trøndelag fylkeskommune Seksjon Kommunal Dokumentnr.: 201843021-17 side 2 av 2

Reduserer man antall boenheter med 50 i denne planen, så vil man i praksis forskyve dette behovet til et annet sted og et annet ubebygd areal, noe som ikke nødvendigvis trenger være uproblematisk, jf. et stadig strengere jordvern blant annet.

Fylkeskommunen gir faglig råd om at fortettingspotensialet bør utnyttes i denne planen og ikke reduseres. Det vises særlig til at denne planen er vedtatt etter en god og konstruktiv planprosess.

Dette stemmer ikke, da realiteten er at å ikke redusere antallet med 50 boenheter her, betyr at hele potensialet i planen ikke blir benyttet. Planen blir ikke gjennomført. Ved å hindre endringen, går Stjørdal kommune glipp av 72 boenheter, mens ved å vedta den får kommunen 23 nye boenheter. Det må også ses i sammenheng hvilke boligtyper som passer hvor i kommunen. I dette området vil rekkehus være attraktivt og mulig å realisere. Nærmere sentrum vil leiligheter ha en helt annen attraktivitet.

Det økes antallet leiligheter andre steder på Husbyåsen, blant annet innenfor delområdet på BB2.

Det er hyggelig å høre at foregående planprosess vurderes som god og konstruktiv. Det skal vi legge opp til også i den nye planprosessen.

Det at ønsker og intensjoner endres er ikke uvanlig, og da er det også viktig at planene også oppdateres slik at de kan gjennomføres. Tiden siden planen ble vedtatt (2021) frem til i år (2025) har blitt brukt for å forsøke å gjennomføre vedtatt plan. Nå som det ikke har latt seg gjøre, ønsker forslagsstiller å justere planen, for om mulig å få den realisert innen rimelig tid.

Statens Vegvesen

Dato: 07.11.2025

Statens vegvesens uttalelse - varsel om oppstart av planarbeid – planendring Husbyåsen B12 - detaljregulering - planID 5048 - Stjørdal kommune

Vi viser til deres oversendelse datert 22. oktober i år samt våre tidligere uttalelser til saken. Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og tilsvarende for klima og miljø, vegnormaler og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport.

Saksopplysninger

Saken gjelder endring av reguleringsplan Husbyåsen B12, vedtatt i 2021. Planområdet på ca. ni daa ligger om lag tre kilometer nordøst for Stjørdal sentrum. Gjeldende reguleringsplan legger til rette for oppføring av 72 boenheter i blokkbebyggelse på inntil fire etasjer, med tillatt bebygd areal (BYA) på 45 %.

Formålet med planendringen er å legge til rette for et mer variert boligtilbud, bedre tilpasset både områdets karakter og etterspørsel i boligmarkedet. Det varsles en kombinasjon av boligbebyggelse med cirka 23 enheter innenfor en ramme på rundt 30% BYA.

Atkomst via kommunale veger med Husbyfaret som sentral samleveg.

Innspillet er notert.

Planinitiativet er i tråd med overordnet plan, også områdeplan for Husbyåsen. Planendringen er prøvet politisk, med vedtak i kommunestyret som i møte 04.09.25 gav sin tilslutning til igangsetting av planarbeidet.

Statens vegvesen har følgende kommentarer til varsel om planarbeid:

Så lenge det i store trekk planlegges i tråd med overordnet plan, har vi ingen vesentlige innvendinger til at det igangsettes et reguleringsplanarbeid her. En endring av gjeldende reguleringsplan fra 72 til 23 enheter har i hovedsak positive konsekvenser for framkommelighet og trafiksikkerhet.

Arealbruk

Med om lag tre kilometer til sentrum, er dette i grenseland for hva som kan forventes å bli annet enn et personbilbasert boligområde. Dette kan bl.a. utfordre målsettingene fastsatt i Byvekstavtalen. Området er imidlertid tidligere avklart til boligformål i overordnet og gjeldende reguleringsplan. Det er også kortere veg til barnehage, skole og idrettsanlegg, så en viss andel av trafikkarbeidet forventes å skje med sykkel og gange. Med planendringens intensjon om en større variasjon i boligtyper, ligger det videre til rette for en større andel barnefamilier enn i gjeldende plan. Dette kan bidra til lavere trafikkvekst.

Trafiksikkerhet

Veginfrastrukturen forventes å bli den samme tross reduksjon i antall boenheter. Det er separat tilbud til myke trafikanter det meste av

Reduksjon i boenheter gir bedre trafiksikkerhet. Byvekstavtalens målsettinger vurderes i planbeskrivelsen.

Veginfrastrukturen bekreftes at blir det samme, med vekt på separat tilbud for myke trafikanter det meste av strekningen som tidligere.

strekningen fra planområdet og til skole. Redusert trafikkmengde gir bedre oversikt og mindre sannsynlighet for uønskede hendelser.

Statens vegvesen har derfor ingen større motforestillinger til varsel om planendring. Vi gjør oppmerksom på at denne er basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet, og vi kommer tilbake med endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Erlend Østerås

Dato: 16.11.2025

Jeg viser til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Husbyåsen B12 og ønsker med dette å gi mine innspill som berørt nabo.

1. Positiv til planendringen og redusert fortetting. Jeg er positiv til at det foreslås en planendring som reduserer fortettingen og erstatter blokkbebyggelse med eneboliger, rekkehus og et mindre leilighetsbygg. Dette er en langt bedre løsning for området og harmonerer godt med eksisterende boligstruktur og terrengforhold. En slik omlegging vil bidra til et mer helhetlig og trivelig bomiljø på Husbyåsen.

2. Parkering, visuell skjerming og behov for snødeponi. Et viktig punkt er at fasaden mot Rebergveien, slik mulighetsstudien viser, domineres av en lang rekke åpne parkeringsplasser. Dette gir området et preg av en offentlig parkeringsplass og vil svekke bomiljøet både visuelt og opplevelsesmessig.

Jeg ber derfor om at parkeringen enten omdisponeres, senkes eller skjermes slik at den ikke blir det mest dominerende elementet langs

Det er hyggelig, vi er enige i dette.

Vi tar tilbakemeldingene til etterretning og tar de med oss i den videre planprosessen.

Rebergveien. En sammenhengende grønn buffersone—eksempelvis trerekker eller buskfelt—mellom veg og parkering vil være et tiltak som:

- reduserer det visuelle inntrykket av biler
- skaper et grønnere og mer helhetlig gateløp
- gir bedre skjerming for både nye og eksisterende beboere

Det er viktig at slik skjerming sikres gjennom planbestemmelsene, ikke kun vises i illustrasjoner.

I tillegg bør planen avsette areal for snødeponi. Uten et fast og egnet område vil snø naturlig bli skjøvet inn på parkeringsflater, ganglinjer eller grøntområder, noe som reduserer tilgjengelighet, sikt og trygghet i vinterhalvåret. Snødeponi bør derfor inngå som en tydelig del av planens tekniske og driftsmessige løsninger.

3. Terrengtilpasning og unngå store skjæringer/støttemurer

Planområdet har betydelige høydeforskjeller, og det er viktig at ny bebyggelse i størst mulig grad tilpasses eksisterende terreng. Stor terrengbearbeiding kan føre til høye støttemurer og kunstige skjæringer som svekker områdets estetikk og helhet.

Jeg ber derfor om at planbestemmelsene sikrer god terrengtilpasning med begrenset bruk av høye murer, og at eventuell terrengbearbeiding utføres på en skånsom måte.

4. Trafikkforhold og antall avkjørsler

Det er for smalt til å etablere vegetasjon her, og for tett på veggrøften. Denne må være åpen for å være funksjonell.

Det er plass til snølangring langs vegkanten, innenfor o_AVT og o_AVG. Området er for smalt til å få plass til et eget deponi på området. Snø fra areal med privat parkering må samles der det er plass til det.

Vi tar tilbakemeldingene til etterretning og tar de med oss i den videre planprosessen.

Dette skal ivaretas i planforslaget.

Rebergveien vil etter hvert inngå i kommunens bussrutenett, og det er derfor viktig at avkjøringsstrukturen planlegges ryddig. Jeg støtter kommunens krav om et begrenset antall avkjørsler (maks 4–5) og vil understreke betydningen av:

- samlet og trafiksikker utkjøring god oversikt for myke trafikanter, spesielt barn tydelig adskillelse mellom boligadkomst og gjennomgangstrafikk

Dette bør sikres tydelig i videre planarbeid.

5. Tilrettelegging for sti og tilgang til Storhaugen

Tilkomst til eksisterende stier og turområder rundt Storhaugen er viktig for områdets kvaliteter. Jeg ber om at det reguleres inn en tydelig, trygg og sammenhengende tursti mellom bebyggelsen slik at både nye og eksisterende beboere har god tilgang til rekreasjonsområdet også etter utbygging.

Sti gjennom området opp til Storhaugen skal ivaretas. Denne er regulert i plankartet.

Statsforvalteren i Trøndelag

Dato: 17.11.2025

Statsforvalteren har mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har

følgende foreløpige vurdering av planen:

Landbruk

Med denne endringen vil antall boenheter reduseres med ca. 50. Vi anser dette som en stor endring i antall boenheter i et område som er

forholdsvis sentrumsnært. Stjørdal er en kommune i vekst og prosessen med kommuneplanens arealdel viser at det er press på areal, deriblant dyrka mark rundt sentrumsområdene. Jordvernet er sterkt innskjerpet, og det er viktig å utnytte områdene godt. Med denne endringen legger man seg på et minimum med hensyn til antall boenheter i bestemmelsene. I et framtidsperspektiv mener vi at det kan være et potensiale for en høyere utnytting enn minimum i reguleringsbestemmelsene. Vi vil derfor sterkt anbefale kommunen å legge til rette for flere boenheter enn det legges opp til i endringen av planen.

Klima og miljø

Det planlegges nå en endring av reguleringsplan for Husbyåsen B12, for å legge til rette for et mer variert botilbud. I etterkant av at den originale reguleringsplanen ble vedtatt i 2021 er det gjennomført en naturtypekartlegging av området. Planområdet består i stor grad av

Begrunnelse for redusert antall boenheter redegjøres i planbeskrivelse. Planen søker å balansere høy bokvalitet med områdeplanens intensjon om effektiv arealbruk

Dette stemmer ikke, da realiteten er at å ikke redusere antallet med 50 boenheter her, betyr at hele potensialet i planen ikke blir benyttet. Planen blir ikke gjennomført. Ved å hindre endringen, går Stjørdal kommune glipp av 72 boenheter, mens ved å vedta den får kommunen 23 nye boenheter. Det må også ses i sammenheng hvilke boligtyper som passer hvor i kommunen. I dette området vil rekkehus være attraktivt og mulig å realisere. Nærmere sentrum vil leiligheter ha en helt annen attraktivitet.

Det at ønsker og intensjoner endres er ikke uvanlig, og da er det også viktig at planene også oppdateres slik at de kan gjennomføres. Tiden siden planen ble vedtatt (2021) frem til i år (2025) har blitt brukt for å forsøke å gjennomføre vedtatt plan. Nå som det ikke har latt seg gjøre, ønsker forslagsstiller å justere planen, for om mulig å få den realisert innen rimelig tid.

Konsekvensvurdering av naturtypen lågurtedellaauvskog inkluderes i planmaterialet.

naturtypen lågurtedellauvskog, en naturtype som er både truet og har en sentral økosystemfunksjon. Det vil være problematisk for oss å godta en utbygging av området i lys av ny kunnskap.

Barn og unge og Helse og omsorg

Formålet med endringene er å legge til rette for et mer variert botilbud, bedre tilpasset områdets karakter og etterspørsel. En mer blandet sammensetning av boliger kan ha positiv effekt på bomiljøet. Endringen vil gi lavere byggehøyde, noe som kan bedre solforholdene. Samtidig kan annen typologi gi økt fotavtrykk, men det oppgis krav til utearealer skal ivaretas i tråd med gjeldende detaljplan. Mer presist vil dette bety at arealer for lek og andre uteoppholdsarealer må være tilstrekkelig store og ha god nok kvalitet. Dette er forhold som må belyses i høringsforslaget.

Det samme gjør seg gjeldende vedrørende støyproblematikk.

Samfunnssikkerhet

En mindre del av planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for kvikkleireskred (NVE atlas). Det må komme frem av risiko- og sårbarhetsanalyse og planarbeidet at områdestabilitet er vurdert.

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se vedlegg 5 i veilederen for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk.

Utearealer og støy vurderes iht. gjeldende normer. Området ligger ikke lenger innenfor støysone fra Trondheim lufthavn.

Arealer for lek og prinsipp om universell utforming vil etterstrebes å ha gode nok kvaliteter.

Statsforvalteren påpeker at en ren sjekkliste uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede klimaprofiler for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROSanalysen. Risiko- og sårbarhetsanalysen bør også baseres på kommunens egen helhetlige risiko og sårbarhetsanalyse samt en forutgående klimasårbarhetsanalyse.

Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan-og bygningsloven § 4-3.

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

- det kun er en sjekkliste med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde. Side: 3/3 grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert.
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak

Forrige ROS-analyse inkluderte vurdering av kvikkleire. Dette er ivarettatt i områdeplanen for Husbyåsen.

Det legges til noen vurderinger rundt forventede klimaendringer.

ROS-analysen er utarbeidet i henhold til gjeldende veileder fra DSB.

som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser.

- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Videre arbeid

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

Mattilsynet

Dato: 18.11.2025

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid mottatt 22. oktober 2025.11.17. Planområdet er begrenset til ca. 8,6 dekar, inkludert samferdselsformål og vegareal. Slik vi tolker det gjelder reguleringsarbeidet i hovedsak endringer i type boligtilbud som skal etableres på dette arealet.

Mattilsynet har ingen innspill til varselet.

Notert.

Tensio TS

Dato: 19.02.2026

Vi skal ha tilstrekkelig kapasitet der i eksisterende nettstasjon.

Det kan bli behov for å skifte ut eksisterende nettstasjon til en større på motsatt side av Rebergveien, men det er ikke behov for å regulere inn en ny nettstasjon i Husbyåsen B12

Det er fint.

Vedlegg

Vedlegg 5. Innkomne merknader ved varsel om oppstart