

Saksansvarlig Tormod Osen

Formannskapet

23.08.2016

PS 76/16

Innstilling

Melhus Kommune vedtar at forslag til detaljplan for Øyvegen, alternativ 1, med plankart, bestemmelser og planomtale legges ut til høring og offentlig ettersyn. Før utlegging må plankart endres slik at uteoppholdsareal framgår.

Planforslaget er i tråd med overordnet plan, og viser en god utnyttelse av omsøkt areal. Planforslaget er godt utarbeidet, og viser et grundig forarbeid.

Vedtaket fattes i tråd med plan- og bygningslovens § 12-10

Behandling i Formannskapet

23.08.2016 PS 76/16

Alternativt forslag fra Ap v/ forslagsstiller Jens Otto Havdal

Endring i rådmannens forslag; ut til høring legges alternativene 1,2 og 3B

Votering: Ved alternativ votering, ble alternativt forslag enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Melhus Kommune vedtar at forslag til detaljplan for Øyvegen, alternativ 1,2 og 3B, med plankart, bestemmelser og planomtale legges ut til høring og offentlig ettersyn. Før utlegging må plankart endres slik at uteoppholdsareal framgår.

Planforslaget er i tråd med overordnet plan, og viser en god utnyttelse av omsøkt areal. Planforslaget er godt utarbeidet, og viser et grundig forarbeid.

Vedtaket fattes i tråd med plan- og bygningslovens § 12-10

Vedlegg

1. Vedrørende uformell høring av reguleringsplan for Øyvegen, gnr/bnr 1/7 i Melhus kommune (Statens vegvesen)
2. 1/7 1/7 Fylkesmannens uttalelse til uformell høring
3. 1/7 Reguleringsplan for Øyvegen 1/7, Melhus kommune. Uformell høring (Sør-Trøndelag Fylkeskommune)
4. 1/7 Reguleringsplan Øyvegen – uformell høring i forkant av politisk behandling (Høringsbrev)
5. LA01_Utomhusplan_v1
6. LA02_Utomhusplan_v2
7. LA03_Utomhusplan_v3a
8. LA03_Utomhusplan_v3b
9. 1/7 reguleringsplan Øyvegen - saksfremlegg 1. gangs behandling
10. Planbeskrivelse
11. Reguleringsbestemmelser
12. Reguleringsplankart
13. Prinsipiell illustrasjonsplan.pdf

14. Kvalitativt uterom og sol-skyggeforhold.pdf
15. ROS-analyse
16. Innkomne merknader.pdf
17. Plankart_Øyvegen_alt2.pdf
18. Reguleringsbestemmelser Øyvegen_alternativ 2.docx
19. Plankart_Øyvegen_alt3a.pdf
20. Reguleringsbestemmelser Øyvegen_alternativ 3.docx
21. Plankart_Øyvegen_alt3b
22. Notat_vurdering av alternativ.pdf

Bakgrunn for saken

Selberg Arkitekter AS anmodet om planoppstart 29.09.2015, på vegne av Block Watne AS. Det ble avholdt oppstartsmøte med Melhus kommune den 10.11.2015. Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljert reguleringsplan for deler av gnr/bnr 1/7 på Øysand i Melhus kommune. Annonse med kunngjøring av oppstart reguleringsplanlegging ble satt inn i Adressa den 27.11.2015. I møte av 12.04.2016 utsatte formannskapet saken for befarung. 26.04.2016 fattet formannskapet følgende vedtak:

Planforslaget legges ikke ut til offentlig ettersyn.

Formannskapet mener det bør ses på muligheten for å tilpasse tiltenkt boligfelt til eksisterende boliger. Videre bør det ses på muligheten for å sideforskyve boliger ved flytting av parkeringsarealet. Formannskapet vil også påpeke å vurdere nye muligheter for vegtilførsel til tiltenkt utbyggingsareal, herunder muligheten for at vegtilførselen føres i retning sør.

Saksutredning

Det er tre nye momenter i saken siden formannskapets første behandling; justering av planområdet/korrigerende av tomtegrenser, nye alternativer for situasjonsplan og adkomst, og melding fra statens vegvesen om mulig innsigelse til planen, uavhengig av hvilket alternativ som sendes på høring.

Siden formannskapets første behandling har forslagstiller i samråd med administrasjonen og i tråd med kommunens vedtak utarbeidet alternative planforslag (vedlegg 6-8, 17-21). 20.05.2016 ble disse sendt på en uformell høringsrunde (vedlegg 1-4). Samtlige forslag er også justert to meter mot vest og to meter mot sør, da det viste seg at det opprinnelige planområdet var satt ut fra upresise tomtegrenser. Tomtegrensene er nå gått opp, og det er noe avvik mellom planområdet og utbyggingstomta, som vist under.



Figur 1 Blå stiplet linje er planavgrensningen ved formannskapets første behandling, rød stiplet linje er revidert planavgrensning, og gul linje er korrekte tomtegrenser.

For beskrivelse av de ulike alternativene vises det til vedlegg, særlig notat med sidestilling av alternativene (vedlegg 22) og forrige behandlings saksfremlegg (vedlegg 9). Rådmannens vurdering av de nye alternativene er i all hovedsak lik med forslagstillers, som det framgår av høringsbrev (vedlegg 4).

Innspill

Høringsinstansene tar forbehold om at det ved offentlig ettersyn kan foreligge nye momenter eller andre vurderinger, og at dette kun er foreløpige uttalelser.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (Landbruk, miljøvern, sosial og helse, samfunnssikkerhet)

Vil være svært kritisk til forslag som medfører nedbygging av dyrka mark, alternativ 1 og 2 er uproblematisk i så måte. Alternativ 2 er en uheldig løsning siden trafikken ledes gjennom tunet, hvilket forringer bokvaliteten og medfører sikkerhetsrisiko. Foreslår annen løsning.

Oppfordrer kommunen til selv å avveie de ulike alternativenes følger, og eventuelt om planprosessen bør avsluttes. Spesielt trafikksikkerhet og soltilgang/utsikt står i motsetning til hverandre. Bemerker at naboer må påregne at de kan påvirkes ved etablering av boliger på naboeiendom.

Sør-Trøndelag Fylkeskommune (areal og miljø)

Alle løsninger er akseptable, men alternativ 2 og 3 kritiseres. Alternativ 2 er planfaglig svak da trafikk føres gjennom tunet. Alternativ 3 a og b fremstår i mindre grad som et samlet anlegg pga. nærheten til nabo i nord.

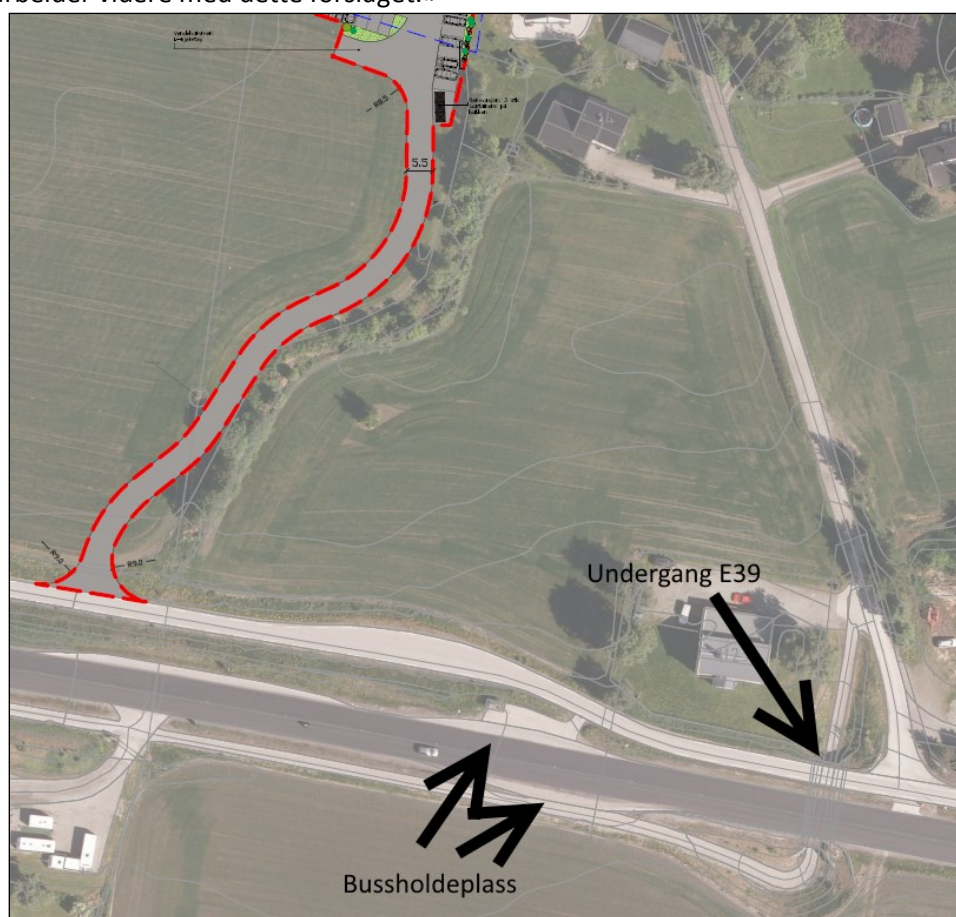
Statens vegvesen (trafikksikkerhet og framkommelighet)

Melder mulig krav om breddeutvidelse av Øysandvegen, uavhengig av alternativ (Øysandvegen er kommunal og går langs E39, mens Øyvegen er privat og går øst og nord for planområdet). Da denne innvendingen lar seg løse ved et rekkefølgekrav og gjelder for samtlige alternativer, inngår den ikke i oppsummeringen av de ulike alternativenes konsekvenser, men diskuteres som et eget tema.

Alternativ 1 er ikke optimal for myke trafikanter med mål i sør og øst, da de gjerne velger korteste veg. Alternativet er allikevel akseptabelt utfra trafiksikkerhetshensyn.

Alternativ 2 er dårlig for trafiksikkerheten, da det medfører kjøring gjennom tunet, som bør forbeholdes myke trafikanter. Kommunen anbefales å ikke gå videre med forslaget.

Alternativ 3a «medfører etablering av en ny avkjørsel på offentlig veg. Samtidig innebærer det at myke trafikanter får en omveg i forhold til undergangen under E39. Alternativ 3a kan medføre villkryssing på tvers av E39, for myke trafikanter som skal over på bussholdeplassen på motsatt side av vegen. Myke trafikanter, deriblant skolebarn, må ferdes på en veg med blandet trafikk, uten tilbud til myke trafikanter. Statens vegvesen anbefaler at Melhus kommune ikke arbeider videre med dette forslaget.»



Figur 2 Alternativ 3a medfører stor fare for villkryssing av E39

Alternativ 3b fremstår som det beste med tanke på trafiksikkerhet. Myke trafikanter føres inn på Øysandvegen like ved undergang under E39, slik at villkryssing og ferdsel på veg med blandet trafikk minimeres. Det etableres ikke ny avkjørsel fra offentlig veg, og innad i planområdet skilles biltrafikk og myke trafikanter. Anbefaler kommunen å gå videre med alternativet. Også positivt at bebyggelsen er trukket vekk fra E39, med tanke på støy og støv.

Oppsummering

Innspillene samt rådmannens vurderinger er forsøkt oppsummert i tabellen under, og de mest kritiske innvendingene for et eventuelt vedtak markert med rødt.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3a	Alternativ 3b
--	--------------	--------------	---------------	---------------

trafikksikkerhet	Akseptabelt, men ikke ideelt	Anbefales ikke videreført/mulighet for innsigelse	Anbefales ikke videreført/mulighet for innsigelse	anbefales
plangrep	uproblematisk	Planfaglig svak, biler gjennom tun	Planfaglig svak, fremstår ikke som samlet anlegg. Størst arealbeslag	Planfaglig svak, fremstår ikke som samlet anlegg. Størst arealbeslag.
jordvern	uproblematisk	uproblematisk	Anbefales ikke videreført/mulighet for innsigelse	Anbefales ikke videreført/mulighet for innsigelse
Belastning tilstøtende naboer	Dårligst for nabo i øst	best	Dårligst for nabo i nord, best for nabo i øst	Dårligst for nabo i nord, best for nabo i øst
Trafikkbelastning nabolag	dårligst	dårligst	best	middels
eiendomsforhold	ok	ok	ok	muligens innløsning av eiendom

Rådmannens vurdering og konklusjon

Justering av planavgrensning

Rådmannen mener at avvikene er såpass små at planen enkelt kan tilpasses før andregangs behandling. Fylkesmannen har uttalt seg til avviket, uten alvorlige innvendinger.

Trafikksikkerhetstiltak Øysandvegen

Som beskrevet varsler Statens vegvesen mulig innsigelse om det ikke stilles krav til breddeutvidelse av Øysandvegen, da de mener at trafikksikkerheten for myke trafikanter ikke er god nok. Det foreligger ingen sikre data om trafikken på vegen, men forslagstiller har utarbeidet et overslag over trafikkbelastningen utfra generell kunnskap om forholdet mellom arealbruk og generert trafikk. Konklusjonen deres er at vegen sannsynligvis har ÅDT >300, hvilket ifølge Vegvesenets håndbok 100 tilsier at eksisterende vegbredde er tilstrekkelig. Rådmannen ser ingen mangler eller svakheter ved analysen, men påpeker at heller ikke dette er sikre data. Det må altså tas forbehold om at trafikkmengden kan være større.

Vegen er i dag ettfelts med møtelommer, og ble smalnet ned til ett felt i forbindelse med byggingen av E39. Den er kommunal, og har status som sykkelveg, men benyttes også som adkomstveg. Etter sigende er det en del tungtransport på vegen. Rådmannen har ikke selv funnet det nødvendig eller rimelig å kreve trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med planarbeidet utfra den kunnskapen som foreligger, og vil heller ikke gjøre dette før utlegging til offentlig ettersyn. Det er flere grunner som taler imot et slikt krav før utlegging:

- Breddeutvidelse eller anlegning av fortau vil gå på bekostning av dyrkamark. **Rådmannen ønsker derfor å benytte anledningen ved høring til å få innspill fra fylkesmannen på dette.** Statens vegvesen signaliserer i sin merknad til den uformelle høringen at kravet er mest aktuelt mellom krysset Øyvegen-Øysandvegen og avkjøringen til E39 ved Udduvollbrua, men også fra krysset Øyvegen-Øysandvegen og vestover. Førstnevnte tilsvarer ca. 500 meter, sistnevnte langt mer. Ved høringen vil de statlige instansene samordne uttalelsene sine, og skal i prinsippet ikke gi motstridende vilkår for egengodkjenning (altså at de ikke varsler innsigelse mot et tiltak som en annen instans krever).
- Vegvesenet har signalisert at breddeutvidelse er det eneste effektive trafikksikkerhetstiltaket som både kan avhjelpe situasjonen og som kan styres av reguleringsplan. Rådmannen mener derimot at om trafikksikkerhetstiltak skal kreves, bør det være etablering av fortau. Statens vegvesen har i sin vurdering lagt vekt på sikkerhet for syklister. Rådmannen mener derimot at økt vegbredde vil medføre økt hastighet for biler, som igjen medfører større risiko for myke trafikanter, samt miljøbelastning i form av mere støy og forurensing. Rådmannen mener at f.eks. skilting som begrenser trafikken kan ha god virkning og bør vurderes, men skilting kan ikke fastsettes i reguleringsplan.

- Rådmannen minner om at statens vegvesen og de andre høringsinstansene uttaler seg endelig først i høringsperioden; foreliggende merknader er foreløpige. Ved andregangs behandling vil kommunen ha et bedre grunnlag for evt. å stille krav om trafiksikkerhetstiltak.

Alternative løsninger

Ingen av alternativene er uproblematisk, og det må, som fylkesmannen påpeker, foretas en avveining av fordeler og ulemper. Rådmannens vurdering er uendret når det gjelder alternativ 1, og viser til forrige behandling:

Rådmannen vil minne om plan- og bygningslovens generelle krav til avstand fra tomtegrense, som gjelder for alle tiltak med mindre annet er fastsatt i plan. Pbl. § 29-4 andre ledd sier at avstanden fra bygning til nabogrense ikke skal være mindre enn fire meter, men heller ikke mindre enn bygningens halve (gesims)høyde. Planforslaget er derfor i tråd med plan- og bygningslovens generelle bestemmelse på området. Det vil si at loven anser en tilsvarende høydevirkning for nabo som rimelig, og i seg selv ikke fordrer grundigere vurdering gjennom reguleringsplan. Rådmannen kan derfor ikke se at tiltakets byggehøyder medfører urimelig ulempe for naboer, og er positiv til den foreslåtte bygningshøyden.

Merk at planområdet siden siste behandling har blitt flyttet to meter mot vest og sør, slik at avstand mellom bygg A og nabo mot øst i alternativ 1 nå er over 12,5 meter. Av alternativene har 1 de største negative konsekvensene for trafikk i nabolaget og sol/utsiktsforhold for nabo i øst, men rådmannen vurderer dette som langt mindre alvorlige konsekvenser enn de øvrige alternativenes ulemper. Selv om bomiljø hadde vært førende for avveiningen, er det ikke gitt at noen av alternativene er bedre enn 1: 3a og 3b har de største ulempene for nabo mot nord, og 2 har det dårligste bomiljøet for de 14 boenhetene som planen legger opp til. Rådmannens tilnærming har vært å avveie bokvaliteten i hele området, og da veier det tungt at alternativ 1 legger opp til det beste bomiljøet for de 14 nye boenhetene, selv om dette går på bekostning av en eksisterende bolig.

Formannskapet bes merke seg at Fylkesmannen ikke har uttalt seg negativt om alternativ 1's virkning på nabolaget, men tvert imot minner om at man må påregne noe tapt bokvalitet når et område bygges ut. Formannskapet bes også merke seg at forslaget om å føre biltrafikk gjennom tunet (Alternativ 2) er den eneste løsningen som kritiseres av alle de tre høringsinstansene. Ingen av de tre instansene har hatt merknader til trafikkbelastningen for nabolaget, for noen av alternativene.

Konklusjon

Formannskapet har mulighet til å sende en eller flere av forslagene på høring, eventuelt å avvise planforslaget. Rådmannen anbefaler at alternativ 1 blir sendt på høring, da de andre alternativene medfører store negative konsekvenser for trafiksikkerhet og/eller jordvern. Rådmannens innstilling innebærer også at planen sendes på høring med noe avvik mellom tomtegrenser og planavgrensning, og at dette justeres før andregangs behandling. Det stilles krav om at uteoppholdsarealer vises i plankartet, for å gjøre de juridisk bindende samt å bedre planens lesarhet. Rådmannens innstilling vil også muligens medføre en innsigelse fra statens vegvesen, da det ikke stilles krav til breddeutvidelse av Øysandvegen.

Om formannskapet ikke ønsker å sende noen av forslagene på høring, bør det gis et signal til eventuell framtidig forslagstiller som vil få området regulert. Eventuelt kan området tas ut av kommuneplanen, og tilbakeføres til LNF. Rådmannen minner om at fylkesmannens merknad i forbindelse med planoppstart var positiv til utnyttelsesgraden, og foreslo bestemmelse som satte den som minimumsutnyttelse.