

A stylized map of the Melhus center area. The map features a central river or canal flowing from the top to the bottom. Several land parcels are outlined in a light teal color. Two specific parcels are highlighted in a darker orange-red color, one on the west bank and one on the east bank, both situated near the river. A dashed line indicates a boundary or planning zone around the central area. The text 'KONSEPTER' is overlaid in large, bold, dark grey letters across the center of the map.

KONSEPTER

OMRÅDEPLAN MELHUS SENTRUM

| sist revidert 12.06.2017 |

 asplan viak

Viktige steder

Melhus har et to-delt sentrum som deles av elv, jernbane og E6. Vestsiden domineres av offentlig tjenesteyting, mens alle de viktige handelsfunksjonene ligger på østsiden. Det må vurderes om man ønsker å renyrke egenarten de to delene har, eller om man ønsker et større miks av funksjoner.

Historisk utvikling

Det historiske knutepunktet for Melhus lå i de siste århundrer opprinnelig rundt Melhus kirke og prestegården men utviklet seg gradvis rundt jernbanestasjonen nord for Gimsebrua fra denne åpnet i 1864. Videre utvikling av Melhus bør hensynta og styrke kulturminneverdien i det gjenværende kulturmiljøet rundt det gamle sentrum på begge sider av Gimsebrua.

Gimsebrua bør bevares som landemerke og funksjonell forbindelse. Kulturminnene bør få en tydeligere plass i sentrumbildet. **I videre utvikling vil det være viktig å sikre kulturminnene som identitetsbærere for den tidlige perioden av Melhus sentrum sin historie. Nyere tids kulturminner i og rundt planområdet kan formidles på ulike måter, for eksempel i forbindelse med tilrettelegging av kultursti. Dette kan gi en økt forståelse for og bygge stolthet rundt stedets historie. En kultursti i sentrum kan med fordel kobles med eksisterende Sagasti vest for elva.**

Landskap, rekreasjon og møteplasser

Elva Gaula bør synliggjøres ved at den gjøres mer tilgjengelig. Gangforbindelser til elva, turveger og evt oppholdssoner langs elva er viktige tiltak. Tilrettelegging av enkelte steder for opphold langs elva kan bidra til å styrke Gaulas betydning i sentrum.

Landskapsryggen som omkranser Melhus sentrum er et viktig landskapstrekk, som må bevares. Ny bebyggelse i sentrum bør lokaliseres til flatene, og ikke i skåningen. Kulturlandskapet rundt sentrum er også en ressurs.

Lokalklima

Melhus er påvirket av dominerende vindretninger fra sør og sørvest. Det åpne landskapet i Gauldalen kan mye vind i sentrum når vinden står på fra sør. Prinsipper som bør følges i den videre planleggingen:

- Vegetasjonsbelter som går på tvers av fremherskende vindretning.

- Vegetasjonen langs Gaula bør bevares og forsterkes på strekninger der det er åpent.

- Vegetasjon bør også etableres langs gater og på plasser både som estetisk og vinddempende tiltak (flere sjikt).

- Bebyggelsen bør organiseres slik at det oppstår lune uteoppholdsarealer mellom byggene og ved inngangspartiene.

Trafikk- og vegsystem

Trafikk og vegsystem vil bli belyst i en egen trafikkanalyse. Noen overordnede trekk:

Fotgjengertilgjengelighet:

Melhus er delt av store barrierer. Gimsebrua/Gimsvegen er en viktig forbindelse som kobler de to hoveddelene sammen.

Mange store parkeringsplasser og kjøreareal for biler, samt flere svært store kvartaler utgjør også små og store barrierer for fotgjengere i sentrum.

De tydeligste mangler mht forbindelser/koblinger i gangnettverket er:

- Melhusbrua mangler gang- og sykkeltilbud over Gaula.
- Gjennomgående fortau langs Varmbovegen
- Fortau langs Strandveien
- Fortau langs Karivollvegen
- Fortau langs deler av Hollumvegen
- Fortau langs deler av Melhusvegen ved Melhus kirke

Kollektivnettverk:

Melhus er et knutepunkt for kollektivtrafikken. Både lokal- og regionbusser stopper ved skysstasjonen midt i sentrum. Det er godt lagt tilrette for overganger mellom bil, buss og tog i dette området. Boligsatelittene er i hovedsak betjent med lokal-busser. En tydelig mangel ved kollektivnettet vurderes å være betjening av skolesenteret ved Gimse barne- og ungdomskole, boligfeltene på Varmbo, samt idrettsanlegget ved "Gruva". Særlig ved en utbygging av mange nye boliger på Gimsøyan bør det vurderes tiltak som bedrer kollektivtilbudet for hele dette området. Fortetting bør skje i tilknytning til kollektivtilbud.

Byrom

Det må defineres tydeligere gaterom og byrom i sentrumsstrukturen, for å skape et trivelig sentrum for alle. Viktige forbindelser mellom disse må defineres i videre arbeid med utvikling av sentrum.

Byrommene må ha høy kvalitet i utforming og materialbruk. Vann kan vurderes som element i viktige byrom i sentrum, for å skape økt trivsel og attraktivitet. For å øke trivsel er det viktig at flateparkering i de viktige byrommene begrenses, ved at parkering flyttes bort fra disse, og/ eller legges under bakken.

Funksjoner

Publikumsrettet handel lokaliseres til sentrum, fortrinnsvis i kombinasjonskvartaler. Plasskrevende funksjoner legges til andre steder (A,B, C-prinsippet).

Kvartalstruktur, med bymessige kombinasjonskvartaler med ulike formål, bør videreutvikles og tydeliggjøres i sentrum øst for elva. Det må avklares om kombinasjonskvartaler er aktuelt vest for elva i framtida.

Det bør etterstrebes en variasjon av boligtyper i og nært sentrum. Videre utbygging av boligsatelitter langt fra sentrum bør avsluttes, for å styrke sentrum og for å skape et miljørettet sentrum.

Bebyggelsesstruktur - typologier

Dagens sentrumsbebyggelse har liten grad av henvendelse ut mot gateplanet. Den har også lite felles grøntarealer på bakken. Det er mange lange og lukkede fasader, og gatemiljøet oppfattes som noe fattig og ensartet. Det bør arbeides for å bedre disse forholdene framover. Prinsipper:

- Et mer finmasket gatenett som innbyr til å bevege seg og oppholde seg mellom husene i Melhus sentrum uten bruk av bil.

- Kvartaler må ikke slås sammen til stor-kvartaler. Dette for å skape variasjon og opprettholde en menneskelig skala i et lite sentrum.

- Kombinasjonskvartaler handel/ bolig/ kontor gir aktivitet (eks Thoragården, Energiparken, Idegården etc.)

- Bygg plasseres ut mot gate, med henvendelse mot gater i 1. etasje. Åpenhet ute/ inne, variasjon i gateforløp.

- Større grad av aktive fasader og innganger.

- Spesielt rundt viktige byrom må det stilles store krav til bebyggelsen, hva gjelder form, funksjon/ åpenhet og materialbruk.

- Byggehøyder på ny bebyggelse må ivareta hensynet til kulturminner i området.

Bebyggelse - materialbruk

Melhus har en variert bebyggelse med stort spenn i alder, funksjon, arkitektonisk uttrykk samt materialbruk. Det som kan sies å være en fellesnevner er bruken av rød/mørk teglstein som fasademateriale. Dette gir et solid og urbant preg, med mulighet for variasjoner.

I Melhus sentrum har teglstein, kommet mer tilbake de senere årene, gjerne i kombinasjon med andre materialer.

Platekledning bør ikke brukes som fasademateriale i sentrum, annet enn som supplement til et hovedmateriale i tre, tegl eller pusset mur/betong.

MELHUS- HVA NÅ?

Hensikten med konsept- og planarbeidet er å legge til rette for:

o At mennesker i alle aldre bosetter seg i sentrum fordi sentrum er funksjonelt og attraktivt med godt bo- og oppvekstmiljø, godt kollektivtilbud og sentrumstilbud og gode muligheter for rekreasjon.

o At Melhus sentrum framstår som helhetlig med Gaula som en naturlig livsnerve gjennom sentrum.

o At sentrum framstår som et attraktivt handelssentrum med et variert tilbud.

o At flere reiser kollektivt som følge av at kollektivknutepunktet er lett tilgjengelig og har gode overgangsordninger mellom bil, buss, tog, sykkel og gange. Transportmulighetene er fleksible, trafiksikre og lesbar, for alle transportgrupper (gående, syklende, kollektivbrukeren og bilisten).

For å oppnå dette, er det viktig å klargjøre hva man ønsker at Melhus sentrum skal være i framtida:

HVA: I overgangen fra å være et tettsted til å bli en småby (kulturelt, fysisk og funksjonelt), mener vi det vil være viktig for Melhus å bli synlig og styrket med sin egen identitet, sør for Trondheim. Vi mener at Melhus kan bli et innholdsrikt og opplevelsesrikt sentrum der det er godt å være. Konsentrert funksjonsmiks øst for elva er en viktig del av dette. Melhus har i dag et handelstygdepunkt øst for elva og skole og idrettsarealer på motsatt side av elva, et lesbart prinsipp som har stort potensiale for videreutvikling. Det må legges aktivt tilrette for gående og syklende, og bilens plass i sentrum må nedtones til fordel for attraktive byrom, møteplasser og næringsaktivitet.

HVOR: Sentrum kan oppleves både øst og vest for elva gjennom rendyrking og videreutvikling av de ulike delområdenes egenart og funksjoner. Elverommet vil være et naturlig midtpunkt for Melhus sin videre utvikling, og kan gi opplevelse til begge delområdene gjennom bevisst planlegging og tilrettelegging.



Illustrasjoner fra veilederen Den handlekraftige kommunen: (www.ks.no)

HVORDAN: Det velges ett tydelig konsept for utvikling, og der det unike med Melhus fremheves. Sentrum av Melhus der det ligger i dag har en forholdsvis kort tidslinje, og det finnes få identitetsmarkører med høy alder i sentrum. Det er derfor særlig viktig å tydeliggjøre og sikre de gjenværende historiske elementene som finnes i sentrum i en plan. Det nye som tilføres vil bidra sterkt til hva som blir Melhus unike karakter i framtida. Unike byrom som tilrettelegger for folkeliv, kunst og kultur bør være en del av det som setter Melhus på kartet.

Melhus sentrum kan utvikles etter tre ulike konsepter:

1. K1 Tett, men måskala utvikling. Kulturminnene tydeliggjøres og bidrar til å sette en skala for stedet. Høy kvalitet i flere nye byrom.
2. K2 Høyt og tett - Ny bebyggelse står i en bevisst kontrast til småskala kulturminner. Høy kvalitet i ett nytt byrom i tilknytning til kollektivknutepunktet og kulturminner.
3. K3 Videre utvikling som i dag. Basert på et "kjøpesenterideal". Kulturminner bevares, men får ikke en tydelig rolle i bybildet. Bylivet er noe som primært skjer inne i bygningene.

DET UNIKE ved Melhus er ikke bare knyttet til de historiske elementene, men er i stor grad knyttet til mulighetene som ligger ilandskapet og naturen rundt, og til det vakre elverommet. Dette er unike ressurser for stedet, og mulighetene bør utnyttes langt bedre i stedsutviklingen enn i dag, spesielt muligheten som ligger elverommet som rekreasjonsområde. Tilgangen til disse unike kvalitetene kan sikres i alle de tre utviklingsretningene, i ulik grad.

ANBEFALING Vi viser tre ulike konsepter som illustrerer utviklingsretningene. Vi anbefaler konsept 1, da vi mener at dette best samsvarer med Melhus kommunes målsetning.

Det kan gjennom dette tilrettelegges for et «miniurbant» miljø, hvor mennesker skal vokse opp, arbeide og trives. Nye, gode uterom for innbyggerne må planlegges i tråd med visjon for Melhus sentrum, og landsbypreget og det urbane skal ivaretas side om side:

«Melhus sentrum er et urbant og miljøvennlig sted ved Gaulas bredd, preget av kunst, kultur og mangfoldig folkeliv»

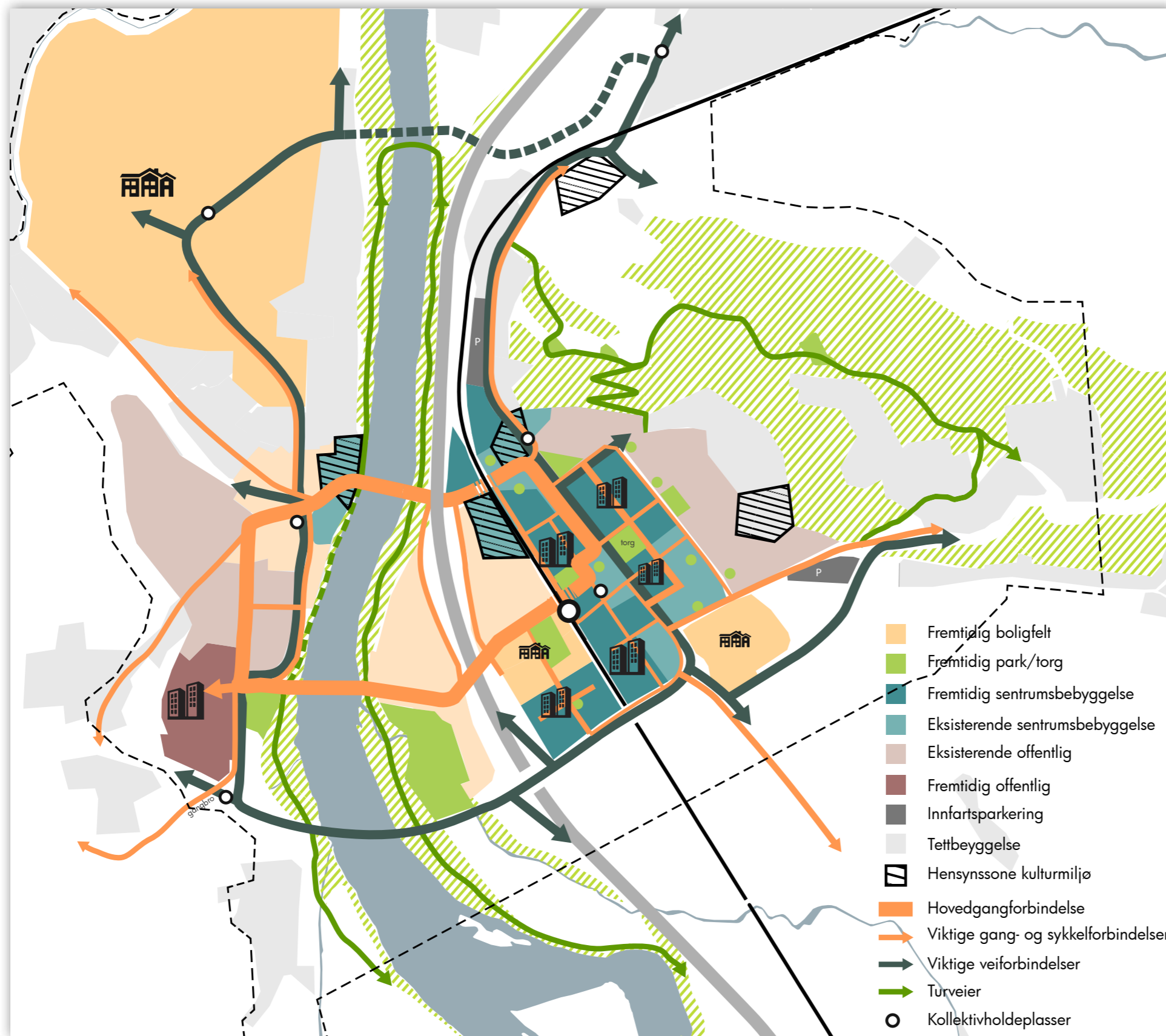
Samtidig mener vi konsept 1 gir den mest bærekraftige løsningen i et langsiktig perspektiv, ikke minst sosialt. Det vises til prinsipper i veilederen "Den handlekraftige kommunen". Elva og jernbanen er unike muligheter for Melhus. Disse elementene utnyttes på forskjellig måte i konseptene. Forbindelser og tilgjengelighet er viktige stikkord her.



TI BUD FOR Å GJØRE STEDET ATTRAKTIVT

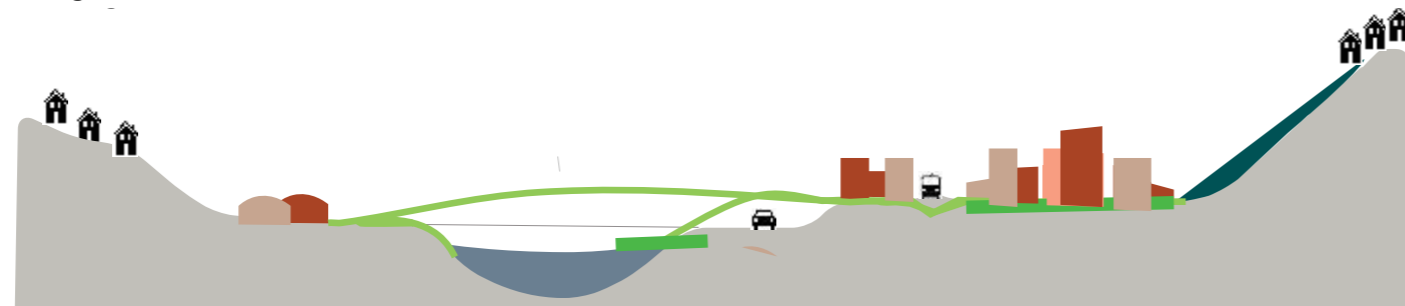
1. Styrk sentrums- og tettstedsutviklingen
2. Begrens bilbasert handel og kontorarbeidsplasser utenfor sentrum
3. Stimuler byliv gjennom møteplasser og aktiviteter
4. Sambruk i sentrum
5. Prioriter gange, sykkel og kollektivakser
6. Planlegg for en aktiv fysisk og sosial hverdag for alle
7. Vær en garantist for bomiljøkvalitet og bokvalitet
8. Sikre blågrønne elementer og trygge boområder
9. Bygg opp under stedsegen identitet
10. Mangfold i boligmarkedet





Konseptskisse

Bolig Skole-idrett Gaula E6 Jernbane Sentrum Bolig



DEN GRØNNE URBANE BYEN

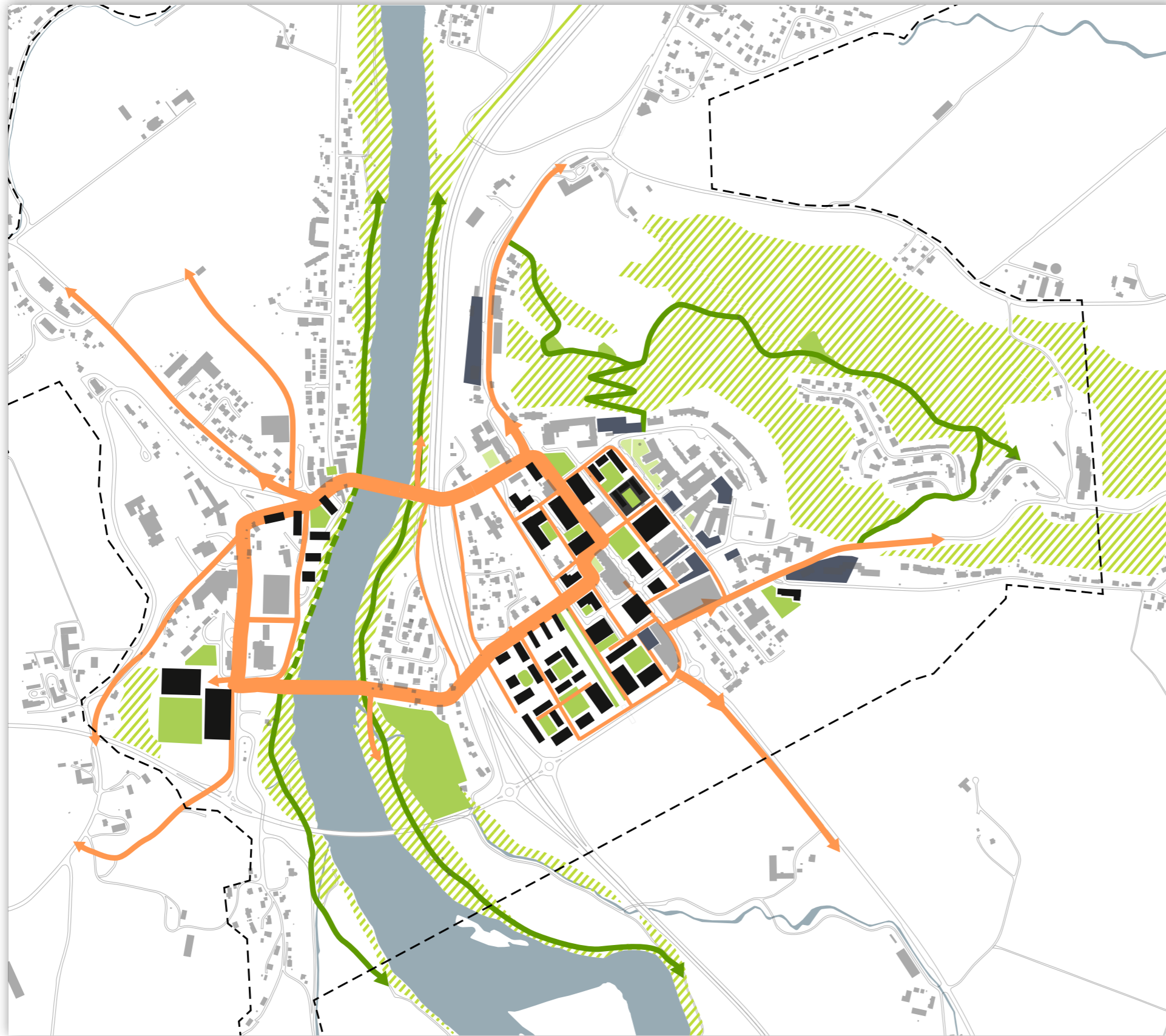
"GÅBYEN"
"FAMILIEBYEN"

BYGGEHØYDE: 3-6 ETG.

Videreutvikling av Melhus som småskala sentrum, til et miniurbant miljø, med tette koblinger og mange valgmuligheter.

- Ny bro med kobling til startpunkt på Sagastien. To gangbroer i sentrum: Gimse bro og en ny forbindelse i sør.
- Indre gang- og sykkelforbindelse med god til rettelegging og skilting . Designprogram/ kultursti.
- Elva synliggjøres som viktig element, og elverommet. Tilgjengelig elvepromenade og turveier.
- Byrom/ funksjoner kobles til den indre gangforbindelsen. Trivelige byrom med høy kvalitet i utforming og materialbruk. Kunst.
- Grønt i sentrum - små og store parker
- Tydeliggjøring av kulturminner i sentrum. Banken/ Mølla kan få mer publikumsrettede funksjoner.
- Boliger for barnefamilier i sentrum. Mange boliger nært sentrum. Miks av type leiligheter
- Ytre ringveg for bil
- Parkering i randsonene til sentrum
- Rutebuss over Gimsøyen og skolesenteret. Lokalbusser/ringveibuss betjener de sentrale områdene
- Trinnvis utvikling mulig.
- Ikke avhengig av vei/bru i nord, Strandveien blir da forbindelse nordover.
- Noe høyere potensial og noen flere boenheter, enn dagens planer, da byggehøyden økes,

utviklingskonsept 1



Konceptskisse

KONSEPT I - ELVA I SENTRUM

I dette scenariet fokuseres byutviklingen mot å tilrettelegge for et omfattende og sammenhengende gangnettverk i sentrum av Melhus. Ved å etablere en ny gangbro mellom Lenamælen og 'Hallflata', samtidig som man stenger Gimsebrua for biltrafikk kan det etableres en serie nye koblinger for gående. Elva Gaula synliggjøres og gjøres mer tilgjengelig, og det tilrettelegges for turveger langs elva. Arealer vest for Gimse bru blir et lokalsenter med nærfunksjon for boliger og utvikles i sammenheng med skole- og idrettsområdet på vestsida av Gaula.

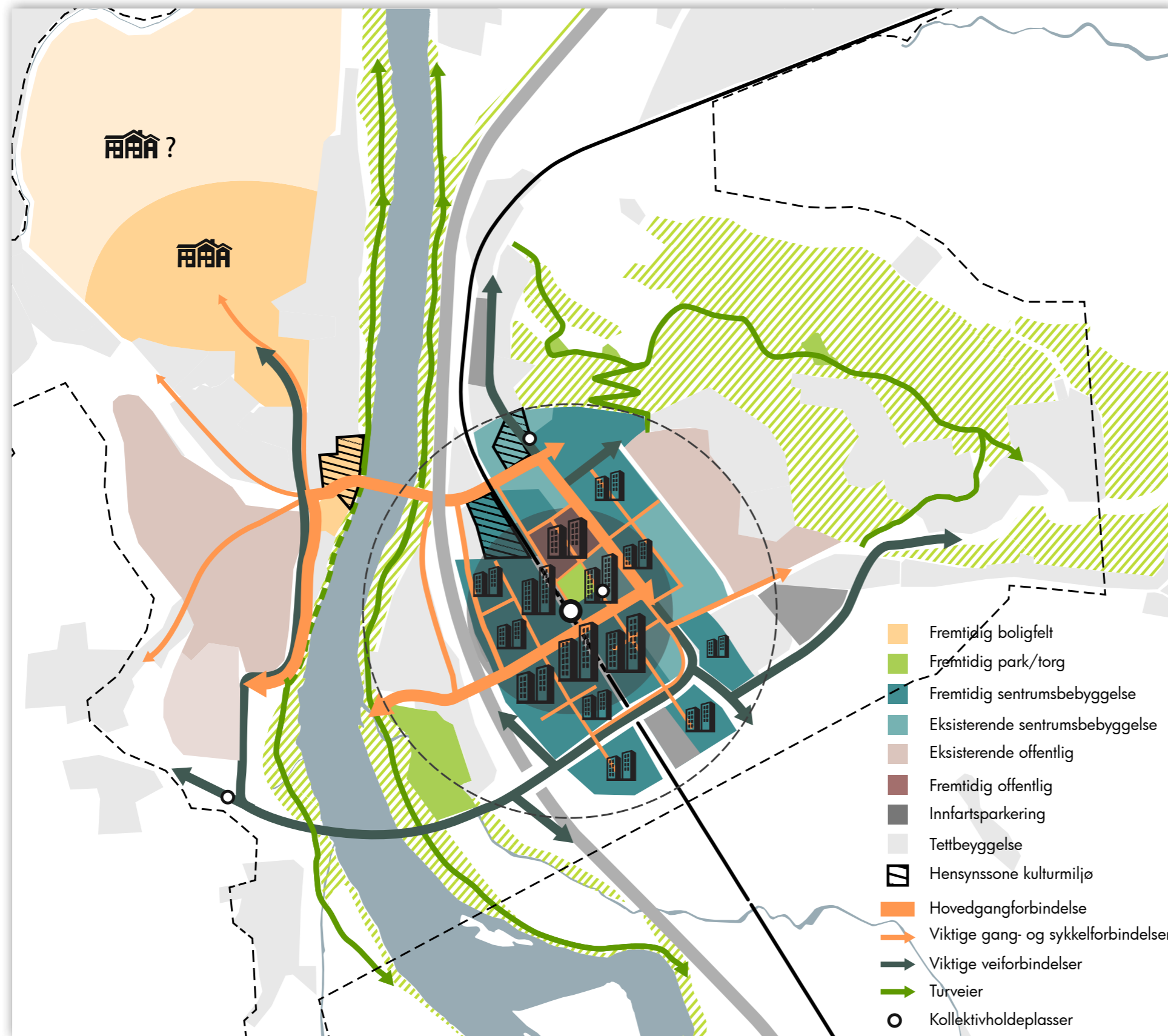
Et tett nett for gående legger til rette for et mer bærekraftig transportmønster i byen og det gjør det mer attraktivt å bruke Melhus sentrum uten bruk av personbil.

Et slikt konsept vil kunne gjøre det mer attraktivt å bo med barn i og i nærheten av Melhus sentrum. Dette vil kunne endre den demografiske fordelingen på de som flytter inn i de nye boligene som bygges i sentrum (flere unge/ barnefamilier). Gimsøyen utvikles til et urbant og grønt boligområde med en miks av boligtyper med høy tetthet. Ny bilbro fra Brubakken over til Gimsøyen vil gjøre

det mulig å betjene det nye boligfeltet og Varmbu med en egen busslinje.

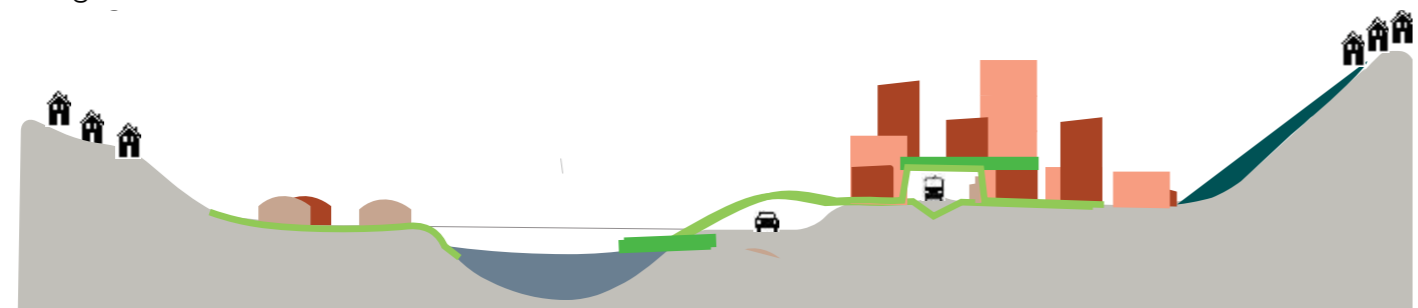
Konseptet innebærer også at de store overflateparkeringsplassene i sentrum gis nytt innhold, gjennom utbygging og/ eller tilrettelegging som gode byrom. Parkering forutsettes lagt ned i p-kjellere og flyttet til nye anlegg som opparbeides i randsonen av sentrum. Frigjort areal disponeres til sentrumsbebyggelse med en miks av handel/ bolig/ kontor og offentlige byrom/ parkområder.

utviklingskonsept 2



Konseptskisse

Bolig Skole-idrett Gaula E6 Jernbane Sentrum Bolig



DEN KOMPakte BYEN

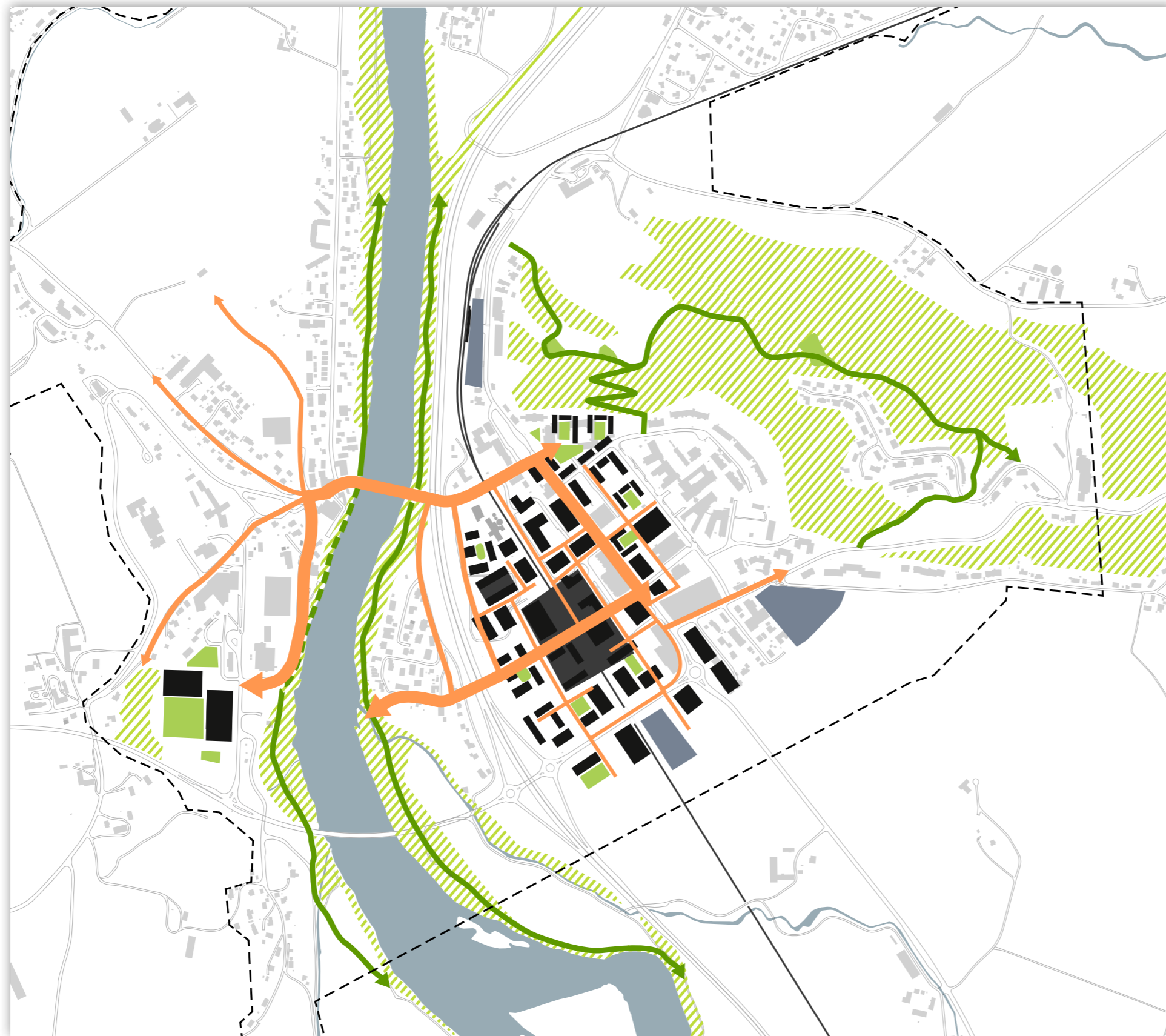
K2

“KOLLEKTIVKNUTEPUNKTET”

BYGGEHØYDER: 5-15 ETG.

- Konsentrert sentrum og sentralt byrom ved kollektivknutepunktet.
- Svært høy tetthet rundt kollektivknutepunkt
- Flytting av offentlig virksomhet til umiddelbar nærhet til kollektivknutepunktet viktig del av konseptet.
- Kulturmiljøer kan synliggjøres i kontrast til det nye.
- Transformasjon av boligfeltet “Kuhaugen” kan skje over tid.
- Parkering under bakken og i randsonene.
- Urbane boliger i sentrum. Private takhager der mye aktivitet kan foregå.
- Boliger i og rundt sentrum. Mange boliger nært sentrum med gode gangforbindelser.
- Lokk over jernbanen med bebyggelse og ett samlende offentlig byrom, dette blir sentrums midtpunkt og “hjerte”.
- Det er imidlertid en utfordring i at byrommet blir liggende ca 2 høye etasjer over bakke plan pga jernbanekrav, mht tilgjengelighet for alle. Heisløsninger nødvendig.
- Tilgjengelig elvepromenade. Tydeliggjøring av elverommet gjennom ny elvepark og forsterkede gangforbindelser. Bruk av elverommet som felles grøntareal.
- Lite tilpasset barnefamilier i sentrum pga ønske om særlig høy tetthet.
- Lokalklimautfordringer ved høyhus.
- Krever kraftsamling, offentlig og privat samarbeid, og en samlet strategi for utbygging. Kan ta lang tid.
- Konseptet krever samtidig investering for å få slagkraft (lokk over jernbanen)
- Vil gi høyere utnyttning og flere boliger/kontorarealer i sentrum øst, ved kollektivknutepunkt. Ny identitet, urbant.

utviklingskonsept 2



K2

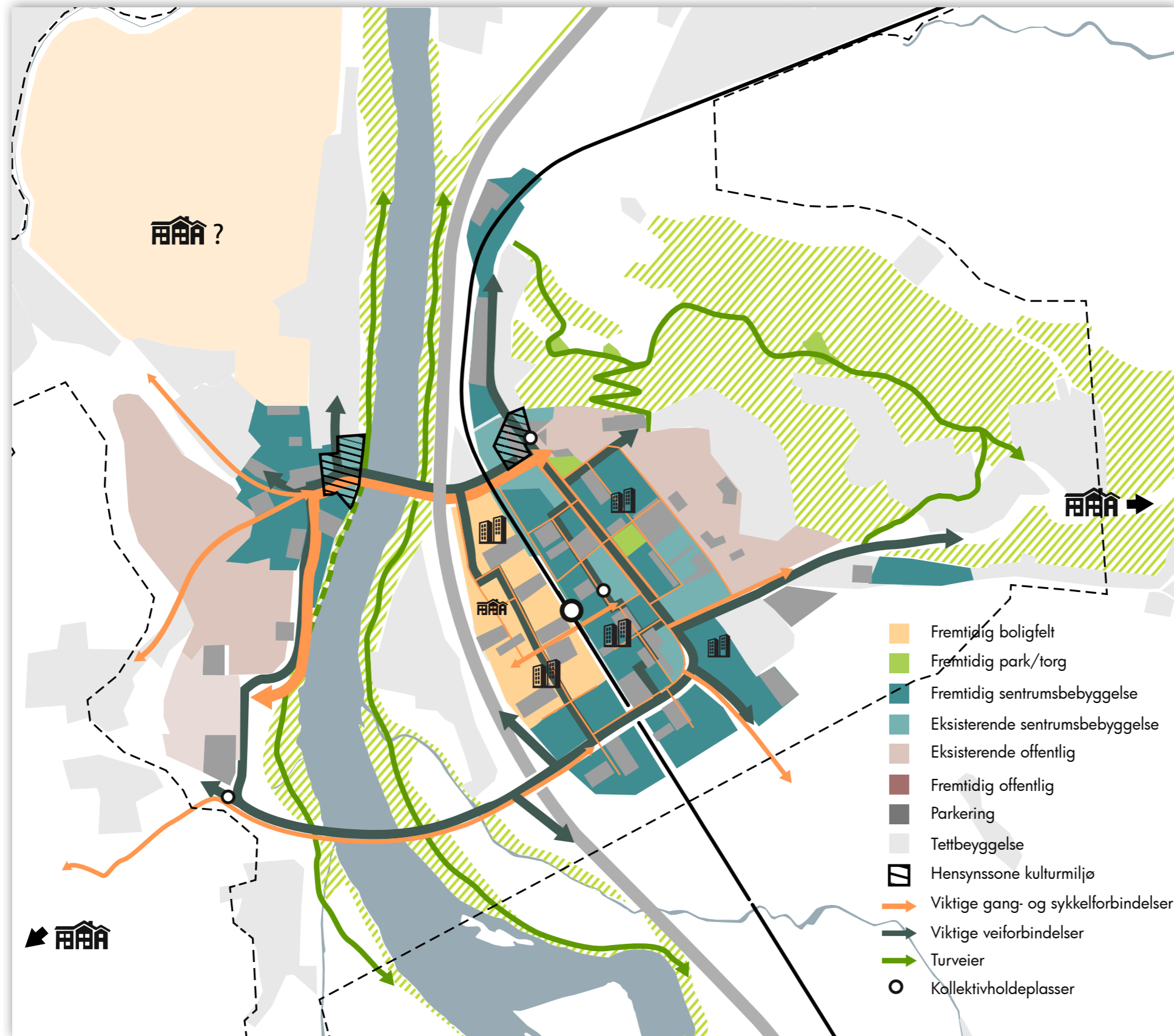
Konseptskisse

KONSEPT II - KOLLEKTIVKNUTEPUNKTET

Konseptet rendyrker Melhus som kollektivknutepunkt og forutsetter en byutvikling med stor vekst for Melhus. Denne veksten vil i dette scenariet komme hovedsakelig på grunn av Melhus' funksjon som kollektivknutepunkt i regionen. Med tospors jernbane vil Melhus kunne bli en enda mer attraktivt utgangspunkt for de som ønsker å pendle inn til Trondheim, samt et mer attraktivt etableringssted for bedrifter som er avhengig nærhet til både distriktet og byen. Scenariet forutsetter en høy utbyggingstetthet nært togstasjonen, med lite overflateparkering og høyt etasjetall. Parkering for privatbiler

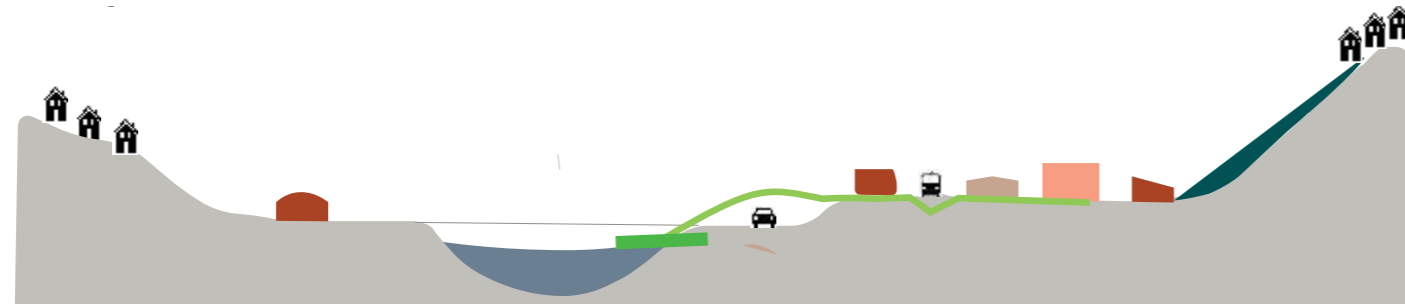
må løses under bakken, evt også på arealer i periferien av sentrum. Scenariet forutsetter en restriktiv utbyggingspolitikk hva gjelder ytterligere etablering i dagens satelitter rundt Melhus. Dette for å gi tilstrekkelig markedspress for etablering av den kompakte Melhusbyen. Dette kan trolig også gi press for realisering av det sentrumsnære boligfeltet på Gimsøyen. Flytting av rådhusfunksjonen til et nytt kulturhus inntil det nye jernbanetorget bidrar til å understreke fokuset på Melhus som en jernbaneby. Boligfeltet Kuhaugen vil kunne transformeres over tid ettersom nærhet til jernbanestasjonen og åpning for høy utnyttning av disse arealene driver fram en ny utvikling her. Den

høye utnyttningen gir rom for lite areal til offentlig uteoppholdsareal på bakken. Det er derfor ekstra viktig at tilgjengeligheten til elverommet og de grønne kvalitetene som finnes der styrkes med en ny gangbro over E6 og opprusting av en offentlig park ved Lenamælen. Elvebredden gjøres også mer attraktiv med et langsgående nettverk av turveier. Også Høyeggen tilrettelegges med turstier og små naturparker. Begge tiltak utgjør et kortreist rekreasjonsmål for de som bor i sentrum. Gimsebroen stenges for biltrafikk for å gjøre det mer attraktivt å gå/sykle inn til sentrum. Omlegging av Løvsetvegen gjør Potten til en mer integrert del av det kompakte sentrum. I utgangpunktet skjer ny utbygging hovedsaklig innen ca 200 m radius fra togstasjonen.



Konseptskisse

Bolig Skole-idrett Gaula E6 Jernbane Sentrum Bolig



SATELITTBYEN MELHUS

FORTSATT BILORIENTERT UTVIKLING
 "BYEN SOM KJØPESENTER"
 "BYEN SOM ELDREGHETTO"

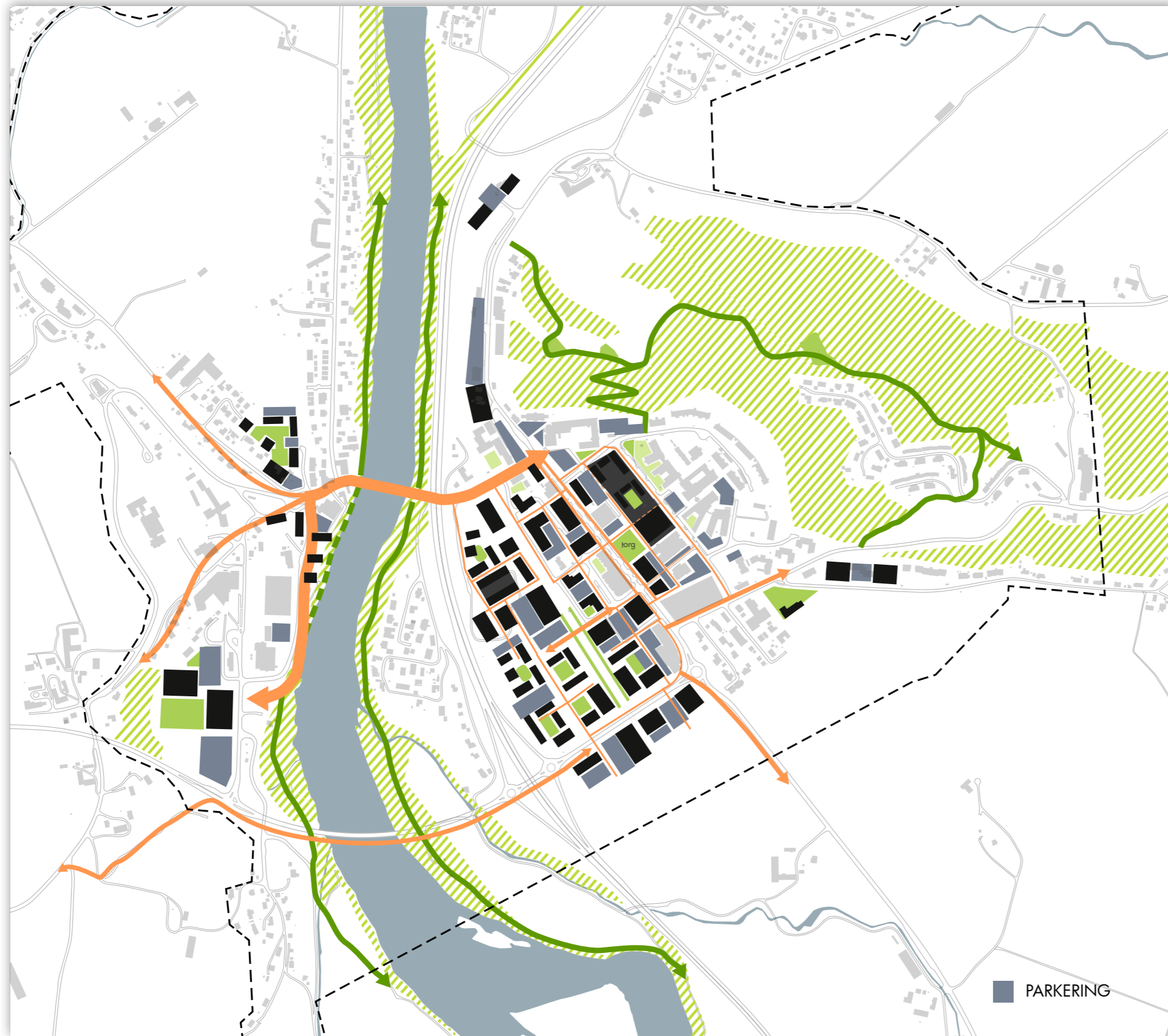
BYGGEHØYDE: MAKS 5 ETG.
 (avgjøres fra sak til sak)

- Videreføring av dagens planleggingsprinsipper
- Boligsatelittene vokser videre
- Sentrum videreutvikles med boliger tilpasset eldre, bilbasert handel og pendlerparkering.
- God tilgjengelighet med bil. Bilbaserte bevegelser i og rundt sentrum
- Orientert mot veger, E6 og jernbane
- Hver butikk har sin parkeringsplass, som butikken orienterer seg mot,
- Kvartalsstrukturen viskes ut pga store p-plasser. Asfaltflater dominerer i sentrum. Fortsatt mye parkering i sentrum, både over og under bakken.
- Sentrumsfunksjoner/ handel utvikles "likt" på begge sider av elva, økt transportbehov på Gimse bru.
- Strandveien blir forbindelse nordover.
- Aktivitet i sentrum skjer inne i bygg, ikke i byrommene.
- Elva blir et viktig byrom.
- Torget kan bli grønt og tilrettelegges.
- Bedring av gang-sykkelvei til Varmbu og Brekkåsen

- Trinnvis utvikling mulig.

- Medium tetthet i sentrum. Ca samme potensial enn dagens planer mht byggehøyde, kanskje noe redusert pga parkeringsplasser. Plasskrevende.

utviklingskonsept 3



Konceptskisse

KONSEPT III - SATELITBYEN

Dagens utvikling der sentrum tilrettelegges med tanke på god framkommelighet og for bil og ubegrenset parkeringstilgang videreføres. Tilrettelegging for parkeringsplasser i sentrum vil fortsatt styre utviklingen. Ingen klar linje vedr byggehøyder Rammer for hvert prosjekt avklares individuelt ut fra prosjektets behov og ikke som del av en helhet.

Det vil være god tilgjengelighet til sentrum med bil, men sentrum kan oppleves spredt og lite trivelig å oppholde seg i for fotgjengere. Aktivitet i sentrum vil fortrinnsvis skje inne i bygninger, og ikke i byrommene, dvs mer som en kjøpesentermodell. Soner inn mot bygg kan likevel tilrettelegges for opphold. Bilbruken bestemmer sentrums form, og det legges tilrette for at Melhus sine innbyggere vil fortsette å være bilavhengige i hverdagen. Dette er et plasskrevende og lite bærekraftig konsept. Konseptet medfører at sentrum vil kreve mer areal, og vil trolig måtte utvides i flere retninger.

Melhus sentrum kan med denne utviklingen over tid få en steds-karakter som minner om Tiller/ Rosten/ Lade og framstår mindre som et kommunesenter med en unik identitet.

En fortsatt satsning på bilbruk og boligutvikling i satelittene kan medføre mindre press på utvikling av områder som Gimsøyen, som krever større infrastrukturinvesteringer. Fortetting i eksisterende boligområder kan derfor være aktuelt. Konseptet gir stor valgfrihet for forflytning med bil, men går på bekostning av steds-kvaliteter.