



MELHUS KOMMUNE
Rådhusvegen 2
7224 MELHUS

Vår dato: 11.04.2023 **Vår referanse:** 201848856-24 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 04.04.2023 **Deres referanse:** 21/2384-40 Håkon Hattrem

Fylkeskommunens uttalelse til forslag om reguleringsendring - Bergljots veg 2 - Melhus kommune

Vi viser til deres oversendelse datert 04.04.2023 med forslag om reguleringsendring for detaljreguleringsplan Bergljots veg 2.

Formålet med endringene er å tilpasse planen til dagens marked som i større grad etterspør de mellomstore og små leilighetene. Hovedpunktene i endringen er:

- § 3.4: Krav til HC-parkering endres fra 10% til 5%.
- § 4.2: Krav til maks antall boenheter endres fra 33 til 46 og variasjon i leilighetsstørrelse legges inn med 1-5 roms i stedet for 2-4 roms
- § 4.2.4: Krav til uterom justeres i tråd med maks antall boenheter. Det er lagt inn mulighet for uteoppholdsareal på bakkeplan og takterrasser.

Med bakgrunn i universell utforming mener fylkeskommunen det er uheldig at andelen parkeringsplasser for forflytningshemmede reduseres. Prinsippet om universell utforming er nedfelt i plan- og bygningslovens formålsparagraf, og skal ivaretas i all planlegging. Vi viser videre til Statens vegvesens håndbok N100, Veg- og gateutforming, hvor det for leilighetsbygg inntil 100 boenheter anbefales at minimum 10% av plassene reserveres for forflytningshemmede.

Fylkeskommunen vil på bakgrunn av dette gi **faglig råd** om at andel parkeringsplasser for forflytningshemmede opprettholdes på 10%.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Håkon Hattrem
Rådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Kommunal

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG



Statens vegvesen

MELHUS KOMMUNE
Postboks 55

7221 MELHUS

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
20/77615-8

Deres referanse:
21/2384-40

Vår dato:
13.04.2023

Fylkesveg 6602 i Melhus kommune – Uttalelse til høring av reguleringsendring – Bergljots veg – Planid 2018009

Viser til deres brev av 04.04.2023.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesen har ingen vesentlige merknader til endring av krav når det gjelder HC-parkering, max. antall boenheter og uteoppholdsareal.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Kopi

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER



Melhus kommune
Rådhusveien 2
7224 MELHUS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - reguleringsendring Bergljots veg 2 - Melhus kommune

Statsforvalteren har mottatt ovennevnte reguleringsplan til uttalelse. Under følger innspill til planen på Statsforvalterens ulike fagområder:

Landbruk

Endringen for maks antall boenheter fra 33 til 46 gir mulighet for en økning i boligtettheten. Dette er isolert sett positivt mtp. det totale arealbehovet. Minimumskravet til antall boenheter skal være uendret.

Vi har ingen merknader til de øvrige endringene.

Klima og miljø og Helse og velferd

Formålet med endringen i planinitiativet er å tilpasse prosjektet til dagens marked ved å øke opp antallet små og mellomstore leiligheter, noe som medfører en økning fra maksimalt 33 til 46 boenheter. Bruttovolum og rammer beholdes. Variasjon i leilighetstyper er positivt, men det er viktig at det ikke medfører redusert bokvalitet.

2 av de minste boenhetene som planlegges som hjørneleilighet mot Hollumvegen. Støyrapport er datert 2020-03-23, det henvises til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging fra 2016. Støyrapporten vurderer ikke tiltaket med utvidet antall boenheter.

Vi minner om at den nye støyretningslinjen T 1442/21 stiller krav om naturlig stille side, hvor soverom kan plasseres. Dette må sikres i bestemmelsene. Støyretningslinjen omhandler også bokvalitet i små boenheter med stort behov for støydempende tiltak eller dempet fasade.

Bestemmelsene benevner viktige områder for folkehelse som luftkvalitet og støy, og fastholder at alle boenheter, gitt skjermingstiltak, skal ha tilgang til uteoppholdsplass med $L_{den} < 55$ dB. Alle boenheter skal videre ha tilgang vindu/balkongdør med luftemulighet i fasade med støy under grenseverdien for gul støyzone for vegtrafikk dvs. $L_{den} \leq 55$ dB. Det henvises flere steder i



reguleringsbestemmelsene til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging fra 2016. Det gjør at henvisninger til tabell også er feil.

Med hjemmel i PBL § 5.4 og med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.1 Støy, har Statsforvalteren som støymyndighet innsigelse til planen inntil det henvises til gjeldende retningslinje T-1442-/21 og riktig tabell i reguleringsbestemmelsene.

I 8.4 Rive og anleggsperioden henvises det til tidligere versjon av retningslinje t-1442, er det ikke spesifisert i bestemmelsen hvilke kapitler som omhandler forhold for bygge og anleggsfase i retningslinjene T- 1442/21 og T-1520.

Vi gir **faglig råd** å oppdatere §8.4 i bestemmelsene med henvisning til av luftkvalitet kapittel 6 T-1520 og gjeldende retningslinjer for behandling støy 1442/21 kapittel 6.

Samfunnssikkerhet

Ingen merknad.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Med hjemmel i PBL § 5.4 og med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.1 Støy, fremmes det innsigelse til planen inntil det henvises til riktig retningslinjer og tabell i reguleringsbestemmelsene.

Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

1. Vi gir faglig råd å oppdatere §8.4 i bestemmelsene med henvisning til av luftkvalitet kapittel 6 T-1520 og gjeldende retningslinjer for behandling støy T-1442/21 kapittel 6.

Med hilsen

Frank Jenssen
statsforvalter

Mari Mogstad
direktør
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent



Saksbehandlere:

Klima og miljø: Maria Aastum – 73 19 92 25

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnssikkerhet: Knut Bakstad – 74 16 93 37

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Inger Lise Helgesen – 74 16 82 22

Kopi til:

Statens vegvesen

Trøndelag fylkeskommune

Postboks 1010 Nordre Ål

Fylkets hus, Postboks 2560

2605

7735

LILLEHAMMER

STEINKJER

Melhus kommune
Postboks 55
7221 MELHUS

Sendes per e-post til:
postmottak@melhus.kommune.no

DERES REFERANSE
Saksnr. 21/2384-40
Stian Aspaas Haugen

VÅR REFERANSE
Gnr 36 Bnr 75, Bergljots veg 4

DATO
01.05.2023

MERKNADER TIL PLANFORSLAG FOR REGULERINGSENDRING BERGLJOTS VEG 2 – GNR/BNR 36/147 – PLANID 2018009

Det vises til utsendt høring vedrørende forslag til reguleringsendring for detaljreguleringsplan Bergljots veg 2 (planID 2018009), datert 04.04.2023, saksnr. 21/2384-40.

På vegne av eierne av naboeiendom Bergljots veg 4, gnr/bnr 36/75 oversendes herved høringsmerknader. Frist for innsendelse av merknader skal være sendt innen 02.05.2023. Merknadene fremsettes rettidig.

Merknader

Vår hovedmerknad til forslaget til reguleringsendringer retter seg mot forslaget til revidert bestemmelse § 4.2, der formålet er en økning av maks antall boenheter fra 33 til 46. Det er flere argumenter vi vil fremsette i forhold til dette.

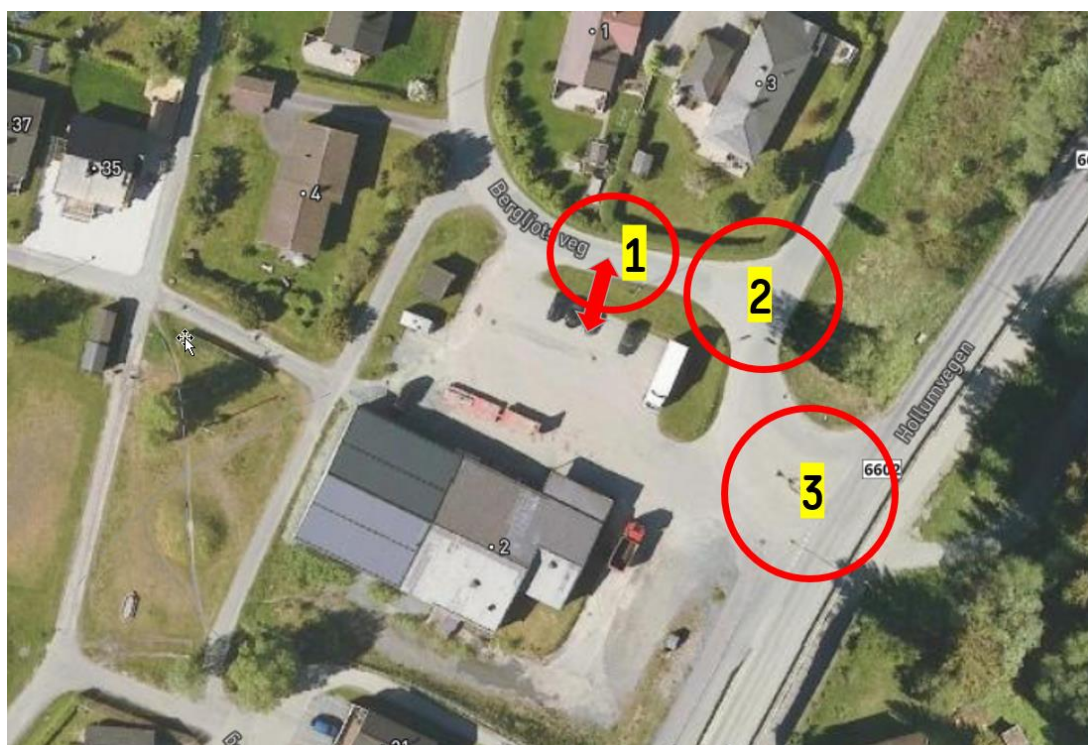
1. Trafikksikkerhet

For det første vil en økning av antall boenheter generere ytterligere trafikk inn og ut av Bergljots veg. Dette er en blindvei som før den planlagte utbyggingen er adkomstveg for 20 eneboliger. I det fall omsøkte endring blir vedtatt og utbyggingen blir gjennomført, vil Bergljots veg være adkomstveg til mer enn tre ganger det antall boliger den har dekket frem til dags dato. Økningen vil medføre at man går fra en belastning på 20 boliger til 66 boliger. I tillegg til det økte antallet boliger skal også all trafikk til og fra ny matbutikk dekkes av denne adkomstveien, det være seg kunder, ansatte, varelevering og avfallshåndtering.

Til gjeldende reguleringsplan er det utarbeidet en trafikkanalyse, men den har fokus på trafikkbelastning i krysset Hollumsvegen – Eindrides veg. I rapporten kan det se ut til at det er en sammenblanding mellom Eindrides veg og Bergljots veg. Det er derfor uklart i hvilken grad denne trafikkanalysen tar for seg hele trafikksituasjonen, eller om den utelukkende har fokus på trafikkinnvirkning i forhold til Hollumsvegen.

Vårt krav i forhold til trafikkavvikling / trafiksikkerhet er at det utarbeides en ny trafikkanalyse som ser på hele trafikkbildet fra parkeringsplass for den nye butikken og boligene helt frem til krysset mellom Eindrides veg og Hollumsvegen.

For å illustrere hva vi mener i denne forbindelse vises det til flyfotoet under. Den røde pilen viser inn / utkjørsel fra Bergljots veg (punkt 1). Denne avkjørselen kommer inn i en sving av Bergljots veg. Lengre inne i denne blindveien ligger de 20 eneboligene som må passere denne avkjørselen for å komme ut til krysset Bergljots veg / Eindrides veg (punkt 2), og videre til hovedveien i krysset Eindrides veg – Hollumsvegen (punkt 3). Fokus i trafikkanalysen må være trafiksikkerhet.



2. Parkering

Utbygger legger opp til en vesentlig økning av antall boenheter uten at det foreligger planer om å øke antallet parkeringsplasser. En av de største svakhetene med denne reguleringsplanen er at den kun har et maksimumstak for antall parkeringsplasser, men ingen minimumsgrense. Eneste endring som foreslås er at andelen parkeringsplasser for forflytningshemmede reduseres fra 10% til 5%. Dette konkrete forslaget til reduksjonen vil vi kommet tilbake til litt lengre nede i dette brevet.

I planbeskrivelsen kommenterer forslagsstiller selv følgende: «*Planbestemmelsene har ingen minimumskrav til antall parkeringsplasser innenfor planområdet. Det betyr at det innenfor bestemmelsene og rammene i planen kan etableres butikk og boliger uten en eneste parkeringsplass for biler.*»

2 (6)

Etter vår vurdering anser vi at parkeringsdekning som ble godkjent i rammetillatelse for eiendommen er kritisk lavt. Med foreliggende forslag til endring av gjeldende reguleringsplan legges det opp til at ytterligere 13 boliger skal «kjempe» om et uendret antall parkeringsplasser.

Fra planbeskrivelsen fremgår det at 36 boenheter tildeles en parkeringsplass hver i byggets underetasje, samt ytterligere 6 boenheter får hver sin parkeringsplass på bakkeplan. 4 boenheter får ingen parkeringsplasser.

Hvis man trekker vekk parkeringsplassene som her er låst, står man igjen med 10 vanlige parkeringsplasser og 2 HC-parkeringsplasser på bakkenivå som skal utgjøre all tilgjengelig parkering for butikk, ansatte, gjester for 46 boenheter og parkering for de fire boenhetene som ikke har fast parkeringsplass.

I forhold til parkeringsdekning argumenteres det med at ønsker en utvikling der samfunnet benytter kollektivtransport og sykkel i større grad enn bil. Selv om dette kan være et sterkt ønske og helt sikkert fornuftig ønske for fremtiden, må vi likevel forholde oss til de faktiske realiteter.

Ut fra argumentasjonen skulle man tro at Brekkåsen er et trafikknutepunkt, noe det vitterlig ikke er. Brekkåsen har riktignok god bussdekning til Melhus og Trondheim, men de aller fleste som bor i området har egen bil og vil nok ha det i uoverskuelig tid fremover også.

For det andre er det grunn til å understreke at selv om avstanden til Melhus sentrum ikke er lengre enn 3 km, er ikke dette et område som en finner det naturlig å karakterisere som sentrumsnært. Å gå og sykle til Melhus sentrum er på ingen måte den primære måten å bevege seg til og fra Melhus sentrum på fra Brekkåsen. For de fleste er bil hovedfremkomstmiddel, mens det sekundære er buss.

For å dra en parallell for dette utbyggingsprosjektet opp mot tilsvarende utbyggingsprosjekter i Melhus sentrum kan man bare se hen til konsekvensene man får av å legge opp til lav parkeringsdekning. Dette ser man ikke minst som følge av særdeles lav dekning for gjesteparkering ved nye boligblokker.

Lav parkeringsdekning har gjort det til en utfordring for folk som kommer med bil til Melhus sentrum å finne parkering når de skal på besøk til folk som bor i sentrum. Dette medfører at mange i realiteten velger å parkere ved for eksempel Coop Extra selv om man ikke nødvendigvis skal besøke den butikken. Poenget med å vise til dette for denne utbyggingen er at man ikke har den type «alternative» gjesteparkeringsplasser om man ikke finner parkering på Caprotomten. Man har ingen større parkeringsplasser på naboeiendommer hvor man kan stå parkert, enten det er lovlig eller ulovlig. Nettopp av den grunn må denne eiendommen ha tilstrekkelig med egne plasser, noe den ikke har i utgangspunktet og noe som vil bli forverret om antall boenheter øker.

Vi leste for øvrig i Trønderbladet 21. februar 2023 at Bunnpris som ønsker å etablere butikk på eiendommen begrunnet nedleggelsen i Melhus sentrum blant annet med

manglende parkering i Melhus sentrum. Vi mener at det samme fort kan bli en realitet på denne lokasjonen når de (Bunnpris) skal kjempe med 46 boenheter om et fåtall parkeringsplasser.

3. Vedrørende forslag til reduksjon av parkeringsdekning for HC-parkering

Vi sliter med å skjønne den logiske sammenhengen mellom at man på den ene siden ønsker å øke antall boenheter betydelig samtidig som man ønsker å halvere minimumskravet for antall tilrettelagte parkeringsplasser for HC. All fornuft burde vel heller tilsi at antallet HC-plasser må økt proporsjonalt med økning i antall boenheter?

I planbeskrivelsen punkt 3.5 Sosial infrastruktur mv. står blant annet følgende: *«Forslag til endring av planbestemmelser vil ikke rokke ved opprinnelige forutsetninger i vedtatt plan. (...) Tilrettelegging av maks 33 boligenheter innenfor reguleringsplan for Bergljots veg 2 vil kunne være for en kjøpergruppe som er eldre og enslige som ønsker en tilrettelagt bolig».*

Er det ikke typisk de eldre og de med tilrettelagt bolig som nettopp har behov for parkeringsplass for forflytningshemmede? Og det var vel neppe denne kjøpergruppen som man så for seg ville være kjøpere av de aller største leilighetene som man nå ønsker å dele opp til mindre enheter.

4. Vedrørende ønske om å beholde totalt utbyggingsbehov og brutto volum

I begrunnelsen for ønske om endring av planbestemmelsene sier forslagsstiller blant annet følgende: *«Formålet med endringen av planbestemmelsene er å tilpasse planen til dagens marked som i større grad etterspør de mellomstore og små leilighetene». (...) «Tiltakshaver ønsker å beholde dagens rammer for totalt utbyggingsbehov og brutto volum på kombinasjonsbygget».*

Her fremstilles det som om det er en endring i markedet som gjør at boligene må deles opp i mindre enheter. Spørsmålet her er vel mer om det noensinne har vært et marked i Melhus for 5-7 roms leiligheter? Markedet har ikke endret seg, det er tiltakshaver som ikke gjorde tilstrekkelige markedsundersøkelser før de prosjekterte bygget.

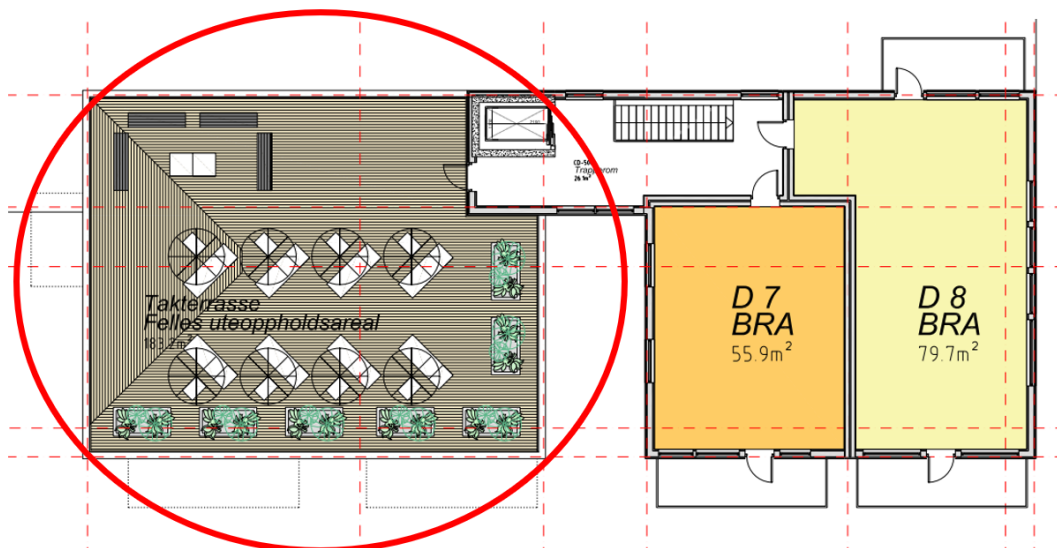
Vår klare påstand er at dette har vært en bevisst handling fra utbyggers side for å maksimere volumet på bygget. På den måten kunne man enten selge alle enhetene som opprinnelig prosjektert, eller som her komme tilbake til kommunen med at leilighetene ikke lot seg selge og vi må av den grunn dele opp i flere enheter.

Vedrørende byggets brutto volum som ble godkjent i rammetillatelsen ligger ikke det innenfor reguleringsplanens begrensninger, til tross for at byggesaken ble godkjent uten en eneste dispensasjon ble vurdert eller behandlet. Dette har undertegnede gjentatte ganger påpekt og dokumentert i merknader og klager i byggesaken. Hverken utbygger, Melhus kommune eller Statsforvalteren i Trøndelag har valgt å forholde seg til det faktum. Om det skyldes mangel på kompetanse knyttet til hvordan

måleregler praktiseres eller manglende vilje til å behandle de faktiske forhold vites ikke.

5. Vedrørende takterrasse på taket av C-blokken

Vedlagt den nye planbeskrivelsen lå det nye plantegninger for de ulike etasjene i bygget. For planløsningen for femte etasje er det tegnet inn takterrasse med felles uteoppholdsareal på nærmere 200 m². I den opprinnelige planprosessen var det aldri beskrevet at det skulle være en takterrasse her. Uteoppholdsareal for bygget skulle være på dekket over byggets 2. etasje. I byggesaken ble denne takterrassen imidlertid godkjent, men i nabovarslingen var ikke denne beskrevet og det lå heller ikke med tegninger av denne. Naboulempene spesielt for de som bor i Styrkårs vei vil bli betydelige av å få en takterrasse her. Den vil komme mye tettere på naboeiendommene enn felles uteareal over 2 etasje som i stor grad. Det at denne ikke er behandlet tidligere tilsier at det bør være vanlig reguleringsendring som tar stilling til også dette forholdet.



Oppsummering

Vår primære merknad til forslaget om endring av gjeldende reguleringsplan er at vi motsetter oss at maksimalt antall boenheter økes fra 33 til 46 boenheter. Begrunnelsen for dette ligger i økt trafikk som påvirker trafiksikkerheten i området og at vi mener parkeringsdekningen for eiendommen i utgangspunktet er for lav.

Vi har forståelse for at det ikke er marked for å selge de største leilighetene, men det mener vi bør løses med at redusere boenhetenes størrelse og byggets volum som helhet. Byggets volum slik det er godkjent i dag er i strid med gjeldende regulering og må tilpasses deretter.

I det fall vårt primære synspunkt ikke tas til følge, krever vi at endringen behandles som en vanlig reguleringsendring og ikke kun tas som mindre reguleringsendring med en enklere planprosess. Begrunnelsen for dette ligger i at dette har en langt større innvirkning enn at man gjør noen mindre endringer i teksten i bestemmelsene. Endringen vil ha en betydelig betydning for trafikkavvikling, trafikk sikkerhet, mangel på parkering som krever en mer omfattende vurderinger. Vi har tidligere i brevet krevd at det gjennomføres ny trafikkartlegging.

Videre må det tas en vurdering av naboulempen opp mot eventuell godkjenning av takterrasse på toppen av blokk C.

Ber om å bli holdt underrettet om videre saksgang i denne saken, herunder om kravet om vanlig reguleringsprosess tas til følge.

Om noe er uklart, vennligst ta kontakt med undertegnede.

Med vennlig hilsen

 **Frode Moum**
01.05.2023

Frode Moum

etter fullmakt fra Åse og Karstein Moum



Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staatehaaltoje

Vår dato:

28.06.2024

Vår ref:

2018/13755

Deres dato:

Deres ref:

2023/845-19

Melhus kommune
Rådhusveien 2
7224 MELHUS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Tilbakemelding - Ny anmodning om tilbaketrekning av innsigelse til detaljregulering Bergljots veg 2 - Melhus kommune

Forutsatt at forslag til ny bestemmelse for støy datert 24.06.2024 vedtas, vil i vår innsigelse knyttet til støy være **imøtekommet**.

Med hilsen

Frode Rabben (e.f.)
fung. underdirektør
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent