

Saksansvarlig Stian Aspaas Haugen

Formannskapet

11.01.2022

PS 2/22

Innstilling

Behandling i Formannskapet

11.01.2022 PS 2/22

Endringsforslag fra Ap og Krf v/ forslagsstiller Stig Ler

Kulepunkt 2. Videre arbeid med snarveg sørover, kulepunkt 2, tas ut. Formannskapet videresender kulepunktet som innspill til kommende sentrumsplan. Dette for å få en fremtidsrettet helhetlig plan for Hovin Sentrum.

Etter gruppemøte trekkes endringsforslaget.

Votering:

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-10 og 12-11 legges forslag til detaljregulering Åsaringen gnr/bnr 238/7 (plan-id: 2018013), med planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart, samt øvrige vedlegg til planen ut til offentlig ettersyn, og sendes på høring.

Før planen legges ut til høring og offentlig ettersyn skal følgende innarbeides i planforslaget:

- fotgjengerovergang mot Hovin skole flyttes 5 meter sørover, i tråd med vedtak fattet i Utvalg for teknikk og miljø, 01.12.21, sak 63/21.
- Det skal innarbeides en snarveg sørover, vest i planområdet fra regulert fortau i nordvest til dagens fotgjengerfelt i eksisterende kryss Åsaringen/Tømmesdalsvegen, den skal i hovedsak gå langs eksisterende fortau med nødvendige tilpasninger. Snarvegen skal være åpen for allmennheten.

Bakgrunn for saken:

Georg Øye Arkitektkontor AS har utarbeidet planforslaget på vegne av tiltakshaver og grunneier som er Rønning & Sande Investment Ans.

Planen har som formål å legge til rette for etablering av leilighetsbygg i 3 etasjer med 17 boenheter. Etter flere revideringer har forslagstiller endt opp med en helt annen løsning på planforslaget enn det som ble framlagt for formannskapet som behandlet det første planforslaget den 20.08.2019, sak 96/19. Planprosessen har resultert i at planen viser omlegging av den kommunale vegen Åsaringen med fortau.

Planforslaget har vært igjennom en lang planprosess med flere revideringer, siden oppstart i 2015. Nedenfor følger en oppsummering av prosessen så langt, hentet fra planbeskrivelsen og supplert fra rådmannen:

- Det ble startet opp reguleringsarbeid for denne tomte så tidlig som i 2015, men prosessen ble avbrutt fordi tiltakshaver mente prosjektet (som viste færre boenheter enn i denne planen) ikke var økonomisk forsvarlig
- 06. september 2018: Det ble avholdt nytt oppstartsmøte, og kommunen støttet oppstart av planarbeidet basert på plan for leilighetsbygg med ca. 17 boenheter i 3 etasjer. Det ble sent ut oppstartvarsel til relevante instanser og naboer i oktober 2018. Planarbeidet ble også annonsert i aviser og på Melhus kommunes hjemmeside.

- Forslagstiller leverte forslag til reguleringsplan til Melhus kommune 13. juli 2019, der planen viste 17 boenheter i 3 etasjer. Planen ble vedtatt sent på høring 20.08.2019, med frist for innspill den 11.10.2019. I vedtaket ba politikerne om flere parkeringsplasser på bakkenivå.
- Høringsprosessen resulterte i innspill som var kritiske til dagens vegsystem, og trafikk-sikkerheten for myke trafikanter rundt oppvekstsenteret. I innspillene, og i senere lokalt og politisk engasjement kom det opp forslag om å legge Åsaringen nord om leilighetstomta. Dette ville i neste omgang medføre et makeskifte, der leilighetstomta blir utvida mot sør og vest (den nåværende kommunale veggrunnen sør/vest for gnr/bnr. 238/37), mens den nordlige delen av tomta blir kommunal veggrunn.
- Vinteren 2019/2020: Forslagstiller sender flere skisser til kommunen, og får tilbake-meldinger om at Åsaringen bør legges om, men at svingen er for skarp.
- Møte mellom forslagstiller, administrasjonen i Melhus kommune 31. januar 2020, hvor det ble presentert skisser for omlegging av Åsaringen og makebytte. I møtet og i referatet er kommunen positive til omleggingen og makeskiftet, men de mener radiusen i svingen der ny Åsaringen tar av fra eksisterende Åsaringen er for skarp. De presiserer at vegen må være i samsvar med Melhus kommunes vegnorm. Forslagstiller poengterer at det er fysisk umulig å utforme vegen i samsvar med kommunal vegnorm innenfor egen/kommunal grunn.
- 28. februar 2020: Møte mellom ordfører og grunneier til leilighetstomta. Målet var å få avklart om kommunen ønsker omlegging/makebytte, samt å drøfte fordeling av kostnader i med omlegginga dersom den er aktuell. Grunneier får inntrykk av at kommunen er positiv til omlegginga og makeskiftet.
- 28.05.2020: Forslagstiller hadde møte med kommunen og fikk tilbakemelding om kommunen ønska et forslag med omlagt Åsaringen, -men at svingen var for skarp, og at en reguleringsplan må basere seg på løsning i tråd med kommunens vegnorm.
- Prinsippavgjørelse i formannskapet 16.06.2020: Forslagstiller ba om svar på om kommunen ønsket omlegging av Åsaringen, selv om det er umulig å innfri kommunal vegnorm. Formannskapet fatta følgende vedtak:
Melhus kommune er skeptisk til en ny veiføring på Åsaringen som foreslått i vedlegg. Løsningen vil ikke være i tråd med kommunens vegnorm og kommunen mener dette ikke er en god og trafikksikker løsning. Formannskapet anbefaler at en ikke går videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt, da vi mener det vil kunne oppstå trafikksikre situasjoner knytta til trafikken langs Åsaringen. Kommunen er positiv til å se på andre løsninger, herunder makeskifte for å få til en bedre helhetlig løsning for tomta som sådan og trafikksikkerheten i området, men at det er viktig å holde seg innenfor gjeldende vegnorm for å sikre trafikksikre løsninger. Ved senere behandling involveres utvalg for teknikk og miljø som fungerer som trafikksikkerhetsutvalg.
- 22.09.2020; Møte mellom forslagstiller og kommunen (Rådmann, plansjef, ordfører og varaordfører) der forslagstiller poengterer at det er umulig å legge om Åsaringen innenfor egen grunn i samsvar med vegnorm. Forslagstiller ber om «signal» vedrørende utfallet av kommunal saksbehandling, før man belaster prosjektet med ytterligere kostnader med å utarbeide en ny plan. Forslagstiller argumenterer også for at omlagt Åsaringen og gangveg skal ha samme bredde som Åsaringen gjennom Teialia. Forslagstiller fikk muntlige tilbakemeldinger om at kommunen ønska å se en omlagt Åsaringen i reguleringsplanen, men de ønska ikke å uttale seg angående fremtidig saksbehandling.
- Oktober/november 2020: Grunneier på leilighetstomta prøver (uten hell) å forhandle med naboen i nord om makebytte, med mål om å legge «svingen» inn på hans grunn.
- 15. januar 2021: Forslagstiller leverte reguleringsplan og fravik fra vegnorm til saksbehandling.
- 26.03.2021: Kommunen gir tilbakemelding på reguleringsplanen, med krav/forslag til endringer. Mellom annet stiller kommunen krav om uavhengig geoteknisk vurdering av tomta.
- 15.09.2021: Melhus kommune mottar revidert planforslag med de endelige løsningene fra forslagstiller. Forslagstiller sier at de nå ikke ønsker å gjøre flere revideringer og ber om at dette planforslaget nå blir politisk behandlet.

Det er framlagt en endret vegløsning en dagens Åsaringen forbi planområdet. I tråd med formannskapets vedtak av 16.06.20, sak 84/20 framlegges ny vegløsning for utvalget for teknikk og miljø, som trafikksikkerhetsutvalg og med delegert myndighet fra kommunestyret til å avgjøre saker av prinsipiell betydning innenfor vegloven.

Saksutredning:

Trafikksikkerhet og fravik fra vegnorm:

Ny vegløsning legger opp til et ganske endret trafikkbilde for gående og kjørende, i område ved omlegging av Åsaringen. Nytt forslag flytter vegen nord for planområde med kryssløsning ved innkjøring til skolen fra Tømmesdalsvegen. Forslagstiller med plankonsulent har i flere møter med kommunen drøftet dette grepet, både for å bedre trafikksikkerhet i område, men også for å få bedre plass internt på planområde. Det vises ellers til oppsummering av prosessen så langt lengre opp i saksframlegget.

Forslagstiller med plankonsulent begrunner omlegging av Åsaringen med at omleggingen er et ønske om å bedre trafikksikkerheten rundt oppvekstsenteret, -og spesielt sikkerheten for myke trafikanter. Omleggingen har mange fordeler, -og spesielt med tanke på trafikksikkerhet og logistikk. Det pekes på kjøretøy av tyngre typer som har behov for å kjøre til Teialia. Det er for eksempel ikke bussruter i boligfeltet, og normalt store lastebiler (renovasjonsbiler og brannbiler) kan kjøre gjennom svingen, men vil beslaglegge begge kjørefelt.



Figur 1: T.v. situasjonsplan fra planforslag behandlet 20.08.19 i FSK, t.h. situasjonsplan i gjeldende planforslag.

Slik rådmannen ser det, så er det både fordeler, men også ulemper med foreslåtte omlegging. Det er mest hensiktsmessig å dele den vurderingen i trafikksikkerhetsvurdering knyttet til kjørende på en side, og gående på en annen side.

Vegnormaler og kommunal vegnorm:

Melhus kommune har en vegnormal som gjelder for bl.a. kommunale veger. I tillegg har Statens Vegvesen vegnormaler som er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven § 13. Forskriftene gir generelle rammer for vegens utforming og standard, og gjelder alle offentlige veger.

Vegnormalene skal i henhold til forskriften etter veglovens § 13 gjelde for all planlegging og bygging av veger, og gater på det offentlige vegnettet. Kommunen kan fravike vegnormalene for kommunale veger.

Vegnormalene har to nivå av krav – skal og bør – der skal-krav er de viktigste.

Krav i SVV's håndbok N100 for samleveg 1 (Sa1) sier at det skal være en minste horisontalradius på 55 meter. Forslaget viser en løsning der radius vil være 9,5 meter. Kjøretøy større enn personbil må krysse motgående

kjørefelt for å håndtere svingen. Her kommer skal-kravet inn – som betyr at det i utgangspunktet skal følges. Rådmannen definerer Åsaringen som en samleveg på grunn av den relativt høye ÅDT på 906.

Kjørende:

Det legges opp til en omlegging av Åsaringen, nord for planområde. Ny veg møter ikke normkrav satt i kommunens vegnorm og håndbok N100. I hovedsak gjelder dette svingen som går ut ifra eksisterende veg. Denne vil ikke få ønsket kurvatur eller radius.

Tellinger utført oktober 2018 viser en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 906. 2,5 % er tungtrafikk, som utgjør ca. 22 turer av ÅDT.

Avvikene fra kommunens vegnorm og håndbok N100 går ut på:

- Radius viser (cl) i svingen på 9,5 meter og innerradius (asfaltert kant) på 8,5 meter. En større radius ville medføre at utearealet og parkeringsarealet på leilighetstomta blir for lite (se drøftinger i vedlegg 5A_teknisk notat og planbeskrivelse_08.09.21). Forslagstiller viser til N100 tabell B.1, som sier at i gater hvor det ikke er kvartalsstruktur, bør radiusen være min 40 m. Krav i SVV's håndbok N100 for samleveg 1 (Sa1) sier at det skal være en minste horisontalradius på 55 meter. Forslaget viser en løsning der radius vil være 9,5 meter. Kjøretøy større enn personbil må krysse motgående kjørefelt for å håndtere svingen. Her kommer skal-kravet inn – som betyr at det i utgangspunktet skal følges.
- Vegbredde i sving mot eksisterende veg er på 5 meter istedenfor 6 meter.

Andre punkt som ikke er avvik fra norm, men som er en utfordring:

- Avkjørsel til bolig i nord vil komme i en innerkurve – vedlagte skisse viser ikke hvordan denne skal løses. Dette vil potensielt medføre utfordringer med tanke på sikt og

Forslagstiller viser til en rekke fordeler med omlegging av vegsystemet, til tross for avvik fra vegnormen. Det vises til at det er fartsgrense på 30 km/t i Åsaringen. Den strenge kurvaturen bidrar til å sikre at farten holdes nede på grunn av svingen. Videre vil omleggingen medfører mindre støy og støvforurensning mot leilighetsbygget og uteområde på tomten, siden avstanden til vegen er større, og farten må holdes lav. Det blir mindre trafikk forbi bygget på Tømmesdalsvegen, da hovedtyngden av biler kjører til/fra nord (mot Melhus). Videre vil det for skolen bli vesentlig mindre trafikk forbi denne, da det aller meste av trafikk vil gå nordover mot E6. I tillegg vil det bli om lag 50 meter kortere veg langs med Åsaringen.

For myke trafikanter vil det være mindre trafikk som vil trafikere Tømmesdalsvegen ved fotgjengerfeltet mot skolen. Dette vil sørge for at sjansen for ulykker mellom gående og kjørende reduseres på dette punktet. Med tanke på at myke trafikanter på veg mellom Teialia og oppvekstsenteret får lenger avstand til boligene/balkonger/uteområder. Dette anses som en fordel for myke trafikanter, og også for beboerne i leilighetene.

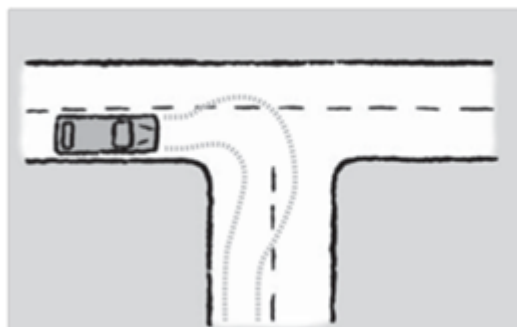
Rådmannen er for så vidt enig i at kurvaturen kan bidra til å begrense farten, men ser det også som en stor utfordring av renovasjonsbil for eksempel ikke vil kunne klare svingen innenfor eget kjørefelt slik den er tegnet opp. Åsaringen har i dag en ÅDT på 906, noe som tilsvarer en relativt stor trafikkmengde.

Tillatt dimensjonerende kjøremåte for vegen er kjøremåte C. Dimensjonerende kjøremåte beskriver den frihet et kjøretøy vil ha i veg/kjørearealet ved trafikkering, delt i klasse A, B og C. Kjøremåte C vil primært være knyttet til et kryss og ikke i sving som i dette tilfellet (ref. N100).

«Ved kjøremåte C forutsettes følgende når det gjelder dimensjonerende kjøretøy:

- kjøretøyet forutsettes å kunne bruke hele kjørebanebredden både i den veg/gate kjøretøyet svinger av fra og i den veg/gate kjøretøyet svinger inn i
- valgt kjøretøy forutsettes å kjøre gjennom krysset med en lavere fart enn 15 km/t
- kjøretøyet vil i noen tilfeller måtte regne med å rygge på snuplasser.» (kap F.2 – N100)

Kjøremåte C

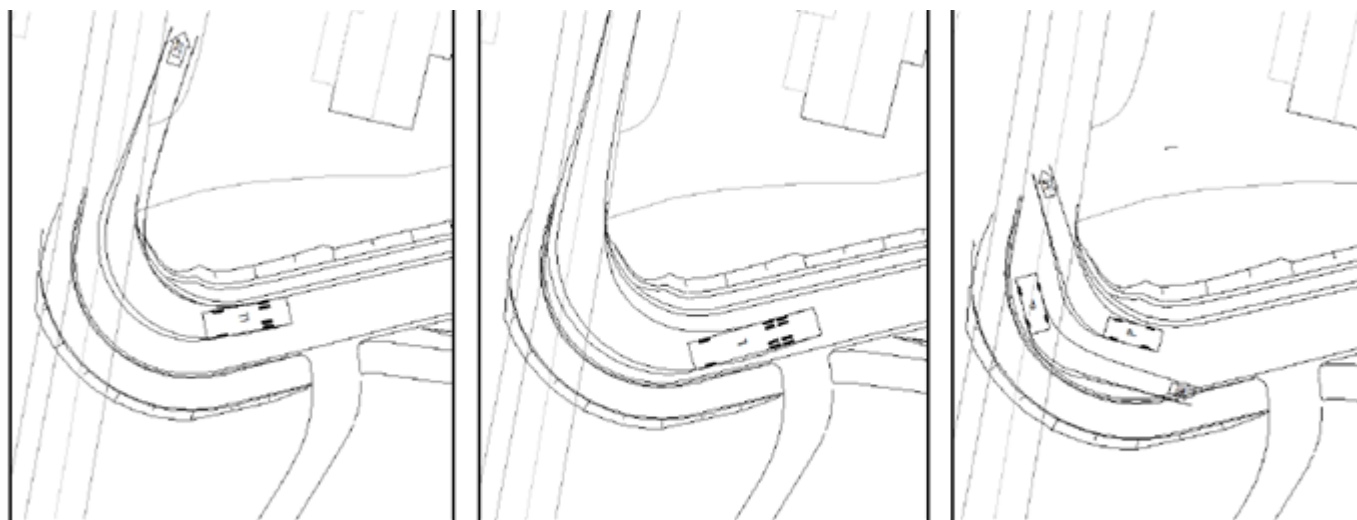


Figur F.10: Kjøremåte C

I områder med begrenset tilgang på areal, vil det være aktuelt å dimensjonere ulike elementer i veg-/ gatesystemet etter kjøremåte B eller C for større kjøretøy, og etter kjøremåte A for mindre kjøretøy. I slike områder vil det være viktig å vurdere alternative kjøreruter for å sikre større kjøretøy framkommelighet etter kjøremåte B eller A.

Det er foreslått en alternativ kjørerute for større kjøretøy. Fremtidig trase av E6 er på nåværende tidspunkt ikke bestemt, men et forslag vil påvirke denne alternative ruten. Slik E6 alternativet forbi Hovin er presentert tidligere, så vil Åsaringen stenges nord i planområde. Det vil dermed ikke være omkjøringsmuligheter slik forslagstiller har lagt til grunn i sin begrunnelse. Endelig trase forbi Hovin er derimot ikke endelig bestemt.

Stigning på veg medfører også en utfordring i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet på vinter. Kurvatur med liten radius sammen med en stigning på 7,5 % er en kombinasjon som en vet fungerer dårlig de dagene med mye snø og glatt føre. Dette gir erfaringsmessige utfordringer hvor stigning og kurvatur medfører større fart enn ønskelig, og det vil være mer krevende og kjøre ned med stort fall og kurvatur. Dette øker ulykkesrisikoen i svingen slik den er skissert.



Figur 2: T.v. Springkurve for Liten Lastebil, midten springkurve for Laste bil, 12 meter lang, t.h. Springkurver for personbiler

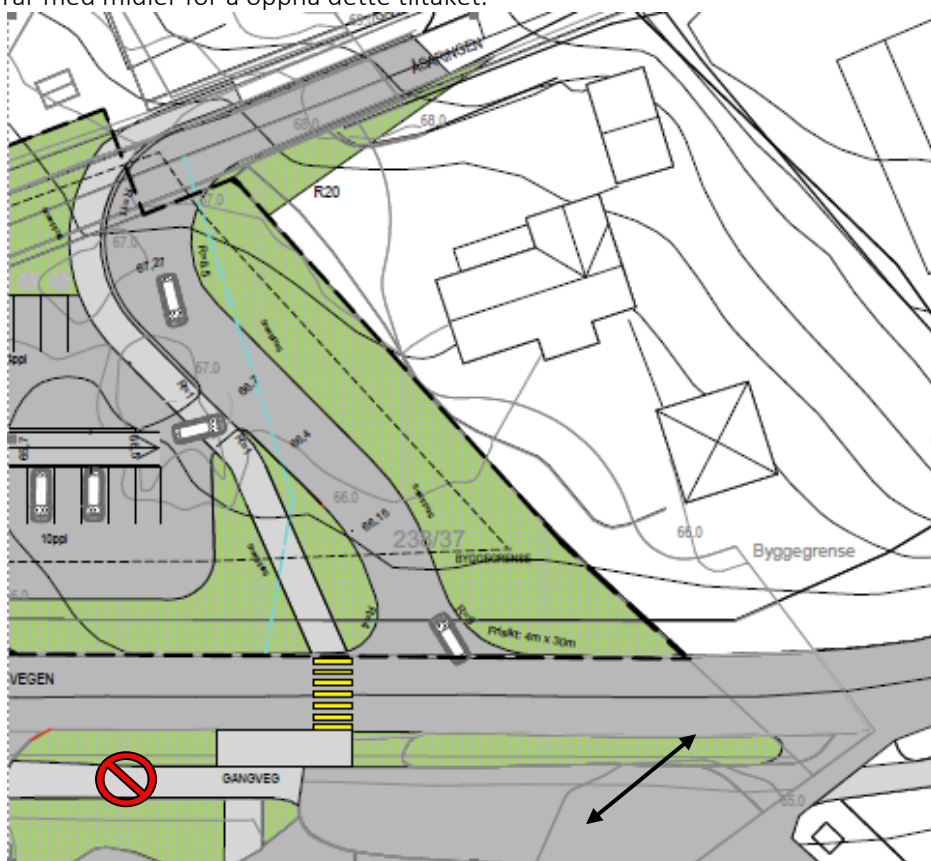
Forslagstiller har i sine innsendinger forsøkt å revidere vegutbyggingen i tråd med kommunens vegnorm og N100. Det er underveis i prosessene gjort flere revideringer tegninger etter tilbakemelding fra kommunen. Blant annet har et av grepene som har vært prøvd å redusere omfanget av utbyggingen. Dette ble derimot konkludert fra

forslag stiller med å være lite økonomisk bærekraftig for prosjektet, og redusere bygget eller antall leiligheter. Det har også vært samtaler med eier av eiendommen 238/29 for å kjøpe ut deler av denne. Dette har derimot ikke ført fram, og det har da vist seg å være fysisk umulig å legge Åsaringen nord på gnr/bnr. 238/37, innenfor eiendomsgrensa, -og få en løsning i samsvar med den kommunale vegnormen/N100.

Myke trafikanter:

Omlegging av Åsaringen som vist i framlagte skisser har i all hovedsak positive ringvirkninger for myke trafikanter. Dagens veg Åsaringen har fortau som leder ned mot krysset Åsaringen/Tømmesdalsvegen. Krysset har fotgjengerovergang, men ligger såpass langt sør for skolen at skolebarn som kommer ned hit ikke bruker denne vegen. De benytter isteden et sti som går nord over dagens planområde som leder til et fotgjengerfelt som går inn til innkjøringen til skolen. I tidligere planforslag var denne foreslått beholdt, men med noen små justeringer. Etter høring og offentlig ettersyn kom det derimot inn del negative høringsmerknader fra blant annet skole, FAU og beboere i område som mente denne løsningen var farlig trafikksikkerhetsmessig. Nytt planforslag viser derfor en omlegging av veg og fortaussystemet i område. Planen medfører at myke trafikanter slipper å krysse trafikken i Åsaringen på veg til/fra oppvekstsenteret, noe som vil bedre trafikksikkerheten. I tillegg er nåværende avkjøringen mot Åsaringen oppgitt å være problematisk i høringsmerkene, fordi to kryss ligger nær hverandre, i tillegg til en fotgjengerovergang mellom de to kryssene. Nytt planforslag medfører en forbedring for avkjørsler og kryss. Spesielt med tanke på at hovedtyngden av kjøretøy til og fra Åsaringen ikke lenger krysser areal hvor myke trafikanter ferdes.

Ulempene med framlagte forslag er at nytt fortau vil ligge i innkjøringen til nytt boligområde, men det antas at trafikkmengden her vil være relativt lav. I tillegg vil det være relativt oversiktlig og gode siktforhold, forutsatt at det opparbeides gatelys i tråd med kommunens norm. Løsningen slik den er framlagt innebærer også at det foretas tiltak ved inn- og utkjøring ved Hovin skole, noe som ligger utenfor planområde. Dagens innkjøring ved fotgjengerfeltet må stenges for å oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet for kryssende myke trafikanter. Dette gjør at man slipper å dele vegareal i et område som er dårlig opplyst. I utgangspunktet er ikke rådmannen negativ til dette tiltaket, da dette vil sørge for en langt mer trafikksikkerkryssing for myke trafikanter. Det forutsetter derimot at kommunen bidrar med midler for å oppnå dette tiltaket.



Figur 3: Situasjonsplan viser hvor det er aktuelt med stenging av innkjørsel og hvor inn og utkjøring vil opprettholde

Konsekvenser for folkehelse:

Forslåtte fortau og gang- og sykkelveg legger opp til en god løsning for myke trafikanter og er med på å fremme gange som framgangsmåte.

Konsekvenser for klima og miljø:

Planforslaget legger opp til en kortere vegløsning, noe som vil bidra med og holde klimautslipp ned. Samtidig vil en bedre tilrettelegging for gående sørge for at flere kan velge gange foran bil til skole og butikk i nærområdet.

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Rådmannen har gått igjennom innsendte tegninger og argumentasjon for omlegging av dagens veg Åsaringen, og opparbeidelse av fortau/gang- og sykkelveg. Slik rådmannen vurderer det så foreligger det både fordeler og ulemper med framlagte løsning slik de er skissert.

For gående mener rådmannen at de skisserte løsningen klart bidrar til å fremme og bedre trafiksikkerheten. Det er i dag allerede etablert et trafiksikkert tilbud for alle gående med fortau langs med Åsaringen, overgang til fortau og gang- og sykkelveg til skolen langs med Tømmesdalsvegen. Utfordringene i dag er derimot at denne ruten medfører en lang omveg, slik at skolebarn og gående fra Teialia ikke bruker dette. Det er i dag en snarveg over eiendom 238/37 som heller blir brukt. Denne snarvegen har ikke veglys og blir ikke driftet på vinteren. I tillegg fører denne snarvegen til et fotgjengerfelt som ender i innkjøringen til skolen. I tillegg er det begrenset hvor godt opplyst dette område er med veglys. For øvrig er fortau og gang- og sykkelveg utformet i tråd med kommunens vegnorm og håndbok N100 fra Statens vegvesen.

Omlegging av selve vegen Åsaringen medfører opparbeidelse av et nytt vegstykke fra Tømmesdalsvegen opp til påkobling til eksisterende Åsaringen. Etter en helhetlig gjennomgang kan ikke rådmannen anbefale at man går videre med vegløsningen slik den er skissert. Store deler av vegen oppfyller kommunens vegnorm, men svingen i påkobling til dagens Åsaringen blir for krapp. Det vurderes dit hen at det ikke kan anbefales en løsning der lastebiler ikke klarer og holde seg innenfor sitt eget felt. Dette vil potensielt kunne betraktelig øke ulykkesfrekvensen i denne svingen. Brannbil vil kun måtte komme frem ved en eventuell brann, mens renovasjonsbiler har regelmessig kjøring. Dersom renovasjonsbil trenger begge kjørefelt, vil dette bidra til å betraktelig øke ulykkesrisikoen for en veg med 900 ÅDT.

Radius på sving som skissert vil også være en utfordring under vinterhalvåret, da dette vil gi utfordringer for biler som skal opp ned vegen. Dette vil også slik rådmannen vurderer det være med å øke ulykkesrisikoen på stedet.

Samlet sett kan ikke rådmannen anbefale vegen slik den er skissert, da trafiksikkerheten for kjørende ikke er god nok. Rådmannen kan heller ikke anbefale og ta over en veg som ikke er i tråd med skal- krav i kommunens vegnorm og håndbok N100. Dette er også en videreføring av formannskapets vedtak av 16.06.20, sak 84/20, hvor det ble anbefalt å ikke ta over en veg som strider med kommunens vegnorm. Kommunen mente også her at dette ikke er en god og trafiksikker løsning. Formannskapet anbefalte at man ikke gikk videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt. Rådmannen mener dette vedtaket og vurderingen fortsatt gjør seg gjeldende.

Vedlegg:

2018013_A3_Plankart_REV1_08sept2021.pdf

2018013_Planbeskrivelse_REV1_08_09_2021.pdf

Svar: 2018013, Åsaringen, eventuell omlegging av veg Åsaringen

2018013_Vedlegg 5B_REV1_08_09_21.pdf

2018013_Vedlegg1_Situasjonsplan_REV1_14_09_21.pdf

2018013_Vedlegg 5A_Teknisk notat_A4_11_01_2021.pdf

Samlet saksfremstilling - 238/37 Detaljregulering Åsaringen, FSK 16.06.20, sak 84/20

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:

Saksansvarlig Stian Aspaas Haugen

Utvalg for teknikk og miljø

01.12.2021

PS 64/21

Innstilling

Behandling i Utvalg for teknikk og miljø

01.12.2021 PS 64/21

Alternativt forslag fra AP v/ forslagsstiller Stig Ler (*begrunnelse og argument legges ved protokoll*)

Melhus kommune fraviker fra vegnorm og N100, og vil gå videre med prinsippet for vegløsningen som er lagt fram i saken.

- Det skal vurderes en løsning der dagens overgang flyttes minimum 5m sørover, ut av privat veg 99504 kryss ved skole/samfunnshus, slik at det er plass til en bil mellom gangfeltet og krysset.

Tilleggsforslag fra SP v/ forslagsstiller Ketil Reitan

Kryssing for G/S-veg Tømmesdalsvegen vurderes med kulvert.

Votering:

Tilleggsforslaget, fikk 4 stemmer og falt.

Rådmannens innstilling mot alternativt forslag, der alternativt forslag ble vedtatt med 10 mot 1 stemme (1SP).

Vedtak:

Melhus kommune fraviker fra vegnorm og N100, og vil gå videre med prinsippet for vegløsningen som er lagt fram i saken.

- Det skal vurderes en løsning der dagens overgang flyttes minimum 5m sørover, ut av privat veg 99504 kryss ved skole/samfunnshus, slik at det er plass til en bil mellom gangfeltet og krysset.

(Begrunnelse og argumentasjon legges som vedlegg).

Bakgrunn for saken:

Georg Øye Arkitektkontor AS har utarbeidet planforslaget på vegne av tiltakshaver og grunneier som er Rønning & Sande Investment Ans.

Planen har som formål å legge til rette for etablering av leilighetsbygg i 3 etasjer med 17 boenheter. Etter flere revideringer har forslagsstiller endt opp med en helt annen løsning på planforslaget enn det som ble framlagt for formannskapet som behandlet det første planforslaget den 20.08.2019, sak 96/19. Planprosessen har resultert i at planen viser omlegging av den kommunale vegen Åsaringen med fortau.

Planforslaget har vært igjennom en lang planprosess med flere revideringer, siden oppstart i 2015. Nedenfor følger en oppsummering av prosessen så langt, hentet fra planbeskrivelsen og supplert fra rådmannen:

- Det ble startet opp reguleringsarbeid for denne tomte så tidlig som i 2015, men prosessen ble avbrutt fordi tiltakshaver mente prosjektet (som viste færre boenheter enn i denne planen) ikke var økonomisk forsvarlig
- 06. september 2018: Det ble avholdt nytt oppstartsmøte, og kommunen støttet oppstart av planarbeidet basert på plan for leilighetsbygg med ca. 17 boenheter i 3 etasjer. Det ble sent ut oppstartvarsel til

relevante instanser og naboer i oktober 2018. Planarbeidet ble også annonsert i aviser og på Melhus kommunes hjemmeside.

- Forslagstiller leverte forslag til reguleringsplan til Melhus kommune 13. juli 2019, der planen viste 17 boenheter i 3 etasjer. Planen ble vedtatt sent på høring 20.08.2019, med frist for innspill den 11.10.2019. I vedtaket ba politikerne om flere parkeringsplasser på bakkenivå.
- Høringsprosessen resulterte i innspill som var kritiske til dagens vegsystem, og trafikk-sikkerheten for myke trafikanter rundt oppvekstsenteret. I innspillene, og i senere lokalt og politisk engasjement kom det opp forslag om å legge Åsaringen nord om leilighetsbygget. Dette ville i neste omgang medføre et makeskifte, der leilighetstomta blir utvida mot sør og vest (den nåværende kommunale veggrunnen sør/vest for gnr/bnr. 238/37), mens den nordlige delen av tomta blir kommunal veggrunn.
- Vinteren 2019/2020: Forslagstiller sender flere skisser til kommunen, og får tilbake-meldinger om at Åsaringen bør legges om, men at svingen er for skarp.
- Møte mellom forslagstiller, administrasjonen i Melhus kommune 31. januar 2020, hvor det ble presentert skisser for omlegging av Åsaringen og makebytte. I møtet og i referatet er kommunen positive til omleggingen og makeskiftet, men de mener radiusen i svingen der ny Åsaringen tar av fra eksisterende Åsaringen er for skarp. De presiserer at vegen må være i samsvar med Melhus kommunes vegnorm. Forslagstiller poengterer at det er fysisk umulig å utforme vegen i samsvar med kommunal vegnorm innenfor egen/kommunal grunn.
- 28. februar 2020: Møte mellom ordfører og grunneier til leilighetstomta. Målet var å få avklart om kommunen ønsker omlegging/makebytte, samt å drøfte fordeling av kostnader i med omlegginga dersom den er aktuell. Grunneier får inntrykk av at kommunen er positiv til omlegginga og makeskiftet.
- 28.05.2020: Forslagstiller hadde møte med kommunen og fikk tilbakemelding om kommunen ønska et forslag med omlagt Åsaringen, -men at svingen var for skarp, og at en reguleringsplan må basere seg på løsning i tråd med kommunens vegnorm.
- Prinsippavgjørelse i formannskapet 16.06.2020: Forslagstiller ba om svar på om kommunen ønsket omlegging av Åsaringen, selv om det er umulig å innfri kommunal vegnorm. Formannskapet fatta følgende vedtak:
Melhus kommune er skeptisk til en ny veiføring på Åsaringen som foreslått i vedlegg. Løsningen vil ikke være i tråd med kommunens vegnorm og kommunen mener dette ikke er en god og trafikksikker løsning. Formannskapet anbefaler at en ikke går videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt, da vi mener det vil kunne oppstå trafikksikre situasjoner knytta til trafikken langs Åsaringen. Kommunen er positiv til å se på andre løsninger, herunder makeskifte for å få til en bedre helhetlig løsning for tomta som sådan og trafikksikkerheten i området, men at det er viktig å holde seg innenfor gjeldende vegnorm for å sikre trafikksikre løsninger. Ved senere behandling involveres utvalg for teknikk og miljø som fungerer som trafikksikkerhetsutvalg.
- 22.09.2020; Møte mellom forslagstiller og kommunen (Rådmann, plansjef, ordfører og varaordfører) der forslagstiller poengterer at det er umulig å legge om Åsaringen innenfor egen grunn i samsvar med vegnorm. Forslagstiller ber om «signal» vedrørende utfallet av kommunal saksbehandling, før man belaster prosjektet med ytterligere kostnader med å utarbeide en ny plan. Forslagstiller argumenterer også for at omlagt Åsaringen og gangveg skal ha samme bredde som Åsaringen gjennom Teialia. Forslagstiller fikk muntlige tilbakemeldinger om at kommunen ønska å se en omlagt Åsaringen i reguleringsplanen, men de ønska ikke å uttale seg angående fremtidig saksbehandling.
- Oktober/november 2020: Grunneier på leilighetstomta prøver (uten hell) å forhandle med naboen i nord om makebytte, med mål om å legge «svingen» inn på hans grunn.
- 15. januar 2021: Forslagstiller leverte reguleringsplan og fravik fra vegnorm til saksbehandling.
- 26.03.2021: Kommunen gir tilbakemelding på reguleringsplanen, med krav/forslag til endringer. Mellom annet stiller kommunen krav om uavhengig geoteknisk vurdering av tomta.
- 15.09.2021: Melhus kommune mottar revidert planforslag med de endelige løsningene fra forslagstiller. Forslagstiller sier at de nå ikke ønsker å gjøre flere revideringer og ber om at dette planforslaget nå blir politisk behandlet.

Det er framlagt en endret vegløsning en dagens Åsaringen forbi planområdet. I tråd med formannskapets vedtak av 16.06.20, sak 84/20 framlegges ny vegløsning for utvalget for teknikk og miljø, som trafikksikkerhetsutvalg og med delegert myndighet fra kommunestyret til å avgjøre saker av prinsipiell betydning innenfor vegloven.

Saksutredning:

Trafikksikkerhet og fravik fra vegnorm:

Ny vegløsning legger opp til et ganske endret trafikkbilde for gående og kjørende, i område ved omlegging av Åsaringen. Nytt forslag flytter vegen nord for planområde med kryssløsning ved innkjøring til skolen fra Tømmesdalsvegen. Forslagstiller med plankonsulent har i flere møter med kommunen drøftet dette grepet, både for å bedre trafikksikkerhet i område, men også for å få bedre plass internt på planområde. Det vises ellers til oppsummering av prosessen så langt lengre opp i saksframlegget.

Forslagstiller med plankonsulent begrunner omlegging av Åsaringen med at omleggingen er et ønske om å bedre trafikksikkerheten rundt oppvekstsenteret, -og spesielt sikkerheten for myke trafikanter. Omleggingen har mange fordeler, -og spesielt med tanke på trafikksikkerhet og logistikk. Det pekes på kjøretøy av tyngre typer som har behov for å kjøre til Teialia. Det er for eksempel ikke bussruter i boligfeltet, og normalt store lastebiler (renovasjonsbiler og brannbiler) kan kjøre gjennom svingen, men vil beslaglegge begge kjørefelt.



Figur 1: T.v. situasjonsplan fra planforslag behandlet 20.08.19 i FSK, t.h. situasjonsplan i gjeldende planforslag.

Slik rådmannen ser det, så er det både fordeler, men også ulemper med foreslåtte omlegging. Det er mest hensiktsmessig å dele den vurderingen i trafikksikkerhetsvurdering knyttet til kjørende på en side, og gående på en annen side.

Vegnormaler og kommunal vegnorm:

Melhus kommune har en vegnormal som gjelder for bl.a. kommunale vegger. I tillegg har Statens Vegvesen vegnormaler som er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven § 13. Forskriftene gir generelle rammer for vegens utforming og standard, og gjelder alle offentlige vegger.

Vegnormalene skal i henhold til forskriften etter veglovens § 13 gjelde for all planlegging og bygging av vegger, og gater på det offentlige vegnettet. Kommunen kan fravike vegnormalene for kommunale vegger.

Vegnormalene har to nivå av krav – skal og bør – der skal-krav er de viktigste.

Krav i SVV's håndbok N100 for samleveg 1 (Sa1) sier at det skal være en minste horisontalradius på 55 meter. Forslaget viser en løsning der radius vil være 9,5 meter. Kjøretøy større enn personbil må krysse motgående kjørefelt for å håndtere svingen. Her kommer skal-kravet inn – som betyr at det i utgangspunktet skal følges. Rådmannen definerer Åsaringen som en samleveg på grunn av den relativt høy ÅDT på 906.

Kjørende:

Det legges opp til en omlegging av Åsaringen, nord for planområde. Ny veg møter ikke normkrav satt i kommunens vegnorm og håndbok N100. I hovedsak gjelder dette svingen som går ut ifra eksisterende veg. Denne vil ikke få ønsket kurvatur eller radius.

Tellinger utført oktober 2018 viser en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 906. 2,5 % er tungtrafikk, som utgjør ca. 22 turer av ÅDT.

Avvikene fra kommunens vegnorm og håndbok N100 går ut på:

- Radius viser (cl) i svingen på 9,5 meter og innerradius (asfaltert kant) på 8,5 meter. En større radius ville medføre at utearealet og parkeringsarealet på leilighetstomta blir for lite (se drøftinger i vedlegg 5A_teknisk notat og planbeskrivelse_08.09.21). Forslagstiller viser til N100 tabell B.1, som sier at i gater hvor det ikke er kvartalsstruktur, bør radiusen være min 40 m. Krav i SVV's håndbok N100 for samleveg 1 (Sa1) sier at det skal være en minste horisontalradius på 55 meter. Forslaget viser en løsning der radius vil være 9,5 meter. Kjøretøy større enn personbil må krysse motgående kjørefelt for å håndtere svingen. Her kommer skal-kravet inn – som betyr at det i utgangspunktet skal følges.
- Vegbredde i sving mot eksisterende veg er på 5 meter istedenfor 6 meter.

Andre punkt som ikke er avvik fra norm, men som er en utfordring:

- Avkjørsel til bolig i nord vil komme i en innerkurve – vedlagte skisse viser ikke hvordan denne skal løses. Dette vil potensielt medføre utfordringer med tanke på sikt og

Forslagstiller viser til en rekke fordeler med omlegging av vegsystemet, til tross for avvik fra vegnormen. Det vises til at det er fartsgrense på 30 km/t i Åsaringen. Den strenge kurvaturen bidrar til å sikre at farten holdes nede på grunn av svingen. Videre vil omleggingen medfører mindre støy og støvforurensning mot leilighetsbygget og uteområde på tomten, siden avstanden til vegen er større, og farten må holdes lav. Det blir mindre trafikk forbi bygget på Tømmesdalsvegen, da hovedtyngden av biler kjører til/fra nord (mot Melhus). Videre vil det for skolen bli vesentlig mindre trafikk forbi denne, da det aller meste av trafikk vil gå nordover mot E6. I tillegg vil det bli om lag 50 meter kortere veg langs med Åsaringen.

For myke trafikanter vil det være mindre trafikk som vil trafikkere Tømmesdalsvegen ved fotgjengerfeltet mot skolen. Dette vil sørge for at sjansen for ulykker mellom gående og kjørende reduseres på dette punktet. Med tanke på at myke trafikanter på veg mellom Teialia og oppvekstsenteret får lenger avstand til boligene/balkonger/uteområder. Dette anses som en fordel for myke trafikanter, og også for beboerne i leilighetene.

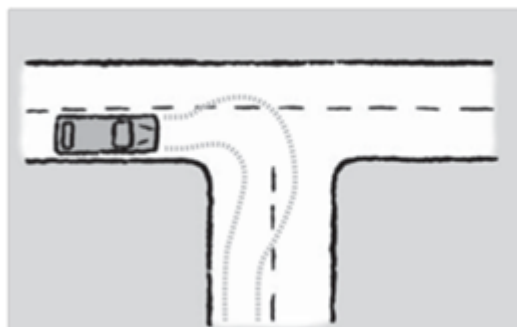
Rådmannen er for så vidt enig i at kurvaturen kan bidra til å begrense farten, men ser det også som en stor utfordring av renovasjonsbil for eksempel ikke vil kunne klare svingen innenfor eget kjørefelt slik den er tegnet opp. Åsaringen har i dag en ÅDT på 906, noe som tilsvarer en relativt stor trafikkmengde.

Tillatt dimensjonerende kjøremåte for vegen er kjøremåte C. Dimensjonerende kjøremåte beskriver den frihet et kjøretøy vil ha i veg/kjørearealet ved trafikkering, delt i klasse A, B og C. Kjøremåte C vil primært være knyttet til et kryss og ikke i sving som i dette tilfellet (ref. N100).

«Ved kjøremåte C forutsettes følgende når det gjelder dimensjonerende kjøretøy:

- kjøretøyet forutsettes å kunne bruke hele kjørebanebredden både i den veg/gate kjøretøyet svinger av fra og i den veg/gate kjøretøyet svinger inn i
- valgt kjøretøy forutsettes å kjøre gjennom krysset med en lavere fart enn 15 km/t
- kjøretøyet vil i noen tilfeller måtte regne med å rygge på snuplasser.» (kap F.2 – N100)

Kjøremåte C

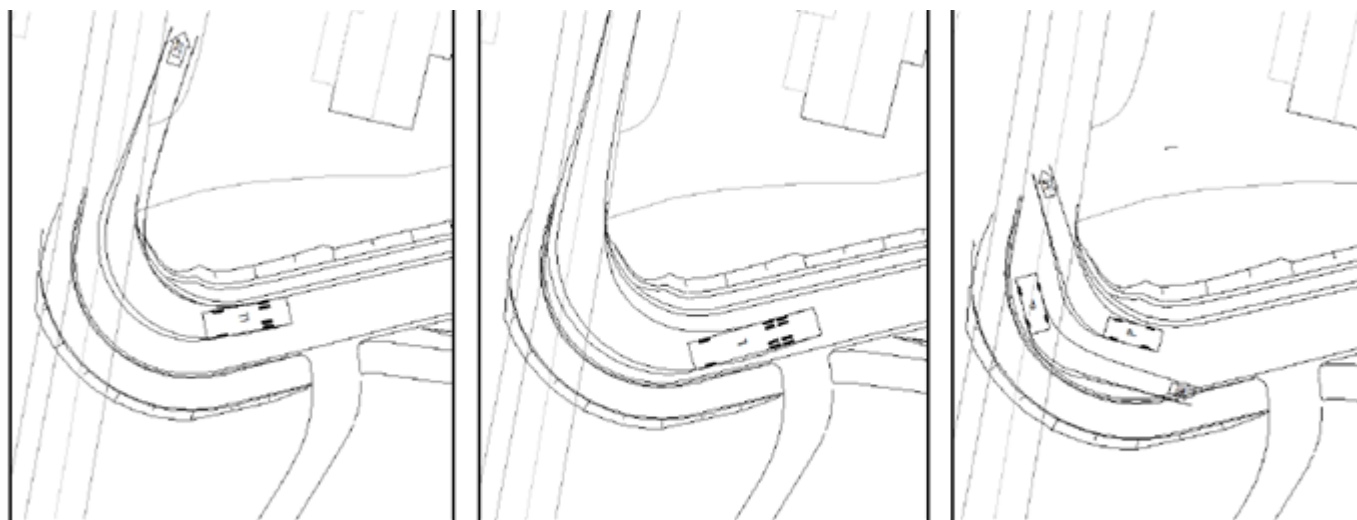


Figur F.10: Kjøremåte C

I områder med begrenset tilgang på areal, vil det være aktuelt å dimensjonere ulike elementer i veg-/ gatesystemet etter kjøremåte B eller C for større kjøretøy, og etter kjøremåte A for mindre kjøretøy. I slike områder vil det være viktig å vurdere alternative kjøreruter for å sikre større kjøretøy framkommelighet etter kjøremåte B eller A.

Det er foreslått en alternativ kjørerute for større kjøretøy. Fremtidig trase av E6 er på nåværende tidspunkt ikke bestemt, men et forslag vil påvirke denne alternative ruten. Slik E6 alternativet forbi Hovin er presentert tidligere, så vil Åsaringen stenges nord i planområde. Det vil dermed ikke være omkjøringsmuligheter slik forslagstiller har lagt til grunn i sin begrunnelse. Endelig trase forbi Hovin er derimot ikke endelig bestemt.

Stigning på veg medfører også en utfordring i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet på vinter. Kurvatur med liten radius sammen med en stigning på 7,5 % er en kombinasjon som en vet fungerer dårlig de dagene med mye snø og glatt føre. Dette gir erfaringsmessige utfordringer hvor stigning og kurvatur medfører større fart enn ønskelig, og det vil være mer krevende og kjøre ned med stort fall og kurvatur. Dette øker ulykkesrisikoen i svingen slik den er skissert.



Figur 2: T.v. Springkurve for Liten Lastebil, midten springkurve for Laste bil, 12 meter lang, t.h. Springkurver for personbiler

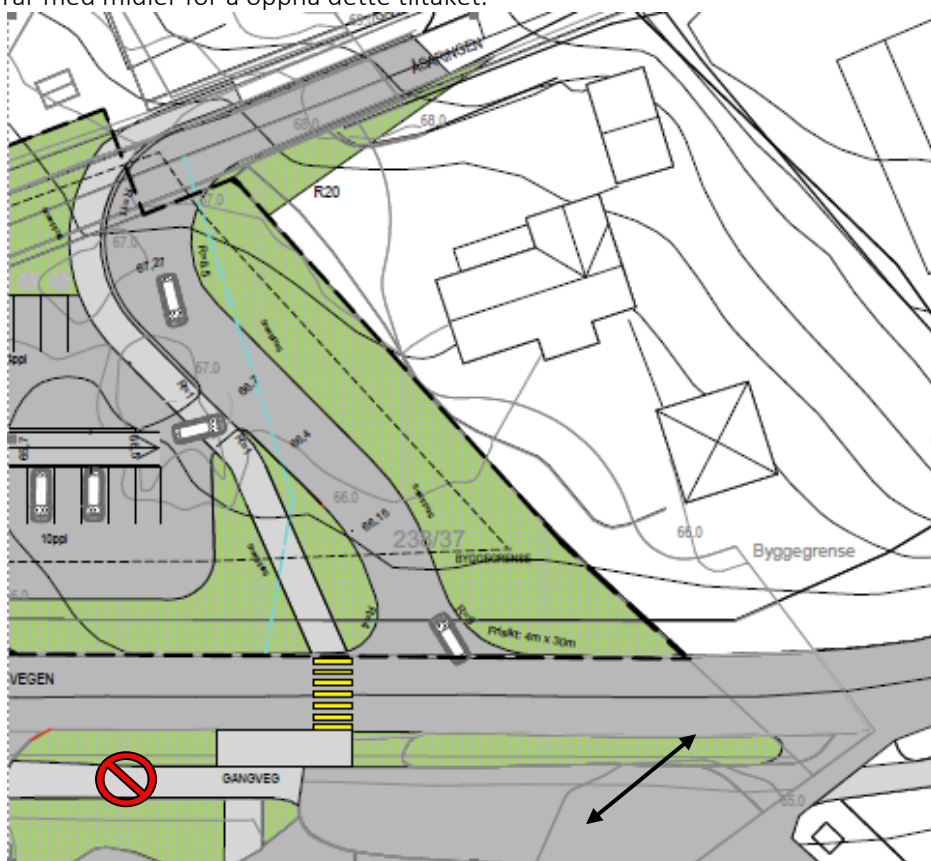
Forslagstiller har i sine innsendinger forsøkt å revidere vegutbyggingen i tråd med kommunens vegnorm og N100. Det er underveis i prosessene gjort flere revideringer tegninger etter tilbakemelding fra kommunen. Blant annet har et av grepene som har vært prøvd å redusere omfanget av utbyggingen. Dette ble derimot konkludert fra

forslagstiller med å være lite økonomisk bærekraftig for prosjektet, og redusere bygget eller antall leiligheter. Det har også vært samtaler med eier av eiendommen 238/29 for å kjøpe ut deler av denne. Dette har derimot ikke ført fram, og det har da vist seg å være fysisk umulig å legge Åsaringen nord på gnr/bnr. 238/37, innenfor eiendomsgrensa, -og få en løsning i samsvar med den kommunale vegnormen/N100.

Myke trafikanter:

Omlegging av Åsaringen som vist i framlagte skisser har i all hovedsak positive ringvirkninger for myke trafikanter. Dagens veg Åsaringen har fortau som leder ned mot krysset Åsaringen/Tømmesdalsvegen. Krysset har fotgjengerovergang, men ligger såpass langt sør for skolen at skolebarn som kommer ned hit ikke bruker denne vegen. De benytter isteden et sti som går nord over dagens planområde som leder til et fotgjengerfelt som går inn til innkjøringen til skolen. I tidligere planforslag var denne foreslått beholdt, men med noen små justeringer. Etter høring og offentlig ettersyn kom det derimot inn del negative høringsmerknader fra blant annet skole, FAU og beboere i område som mente denne løsningen var farlig trafikksikkerhetsmessig. Nytt planforslag viser derfor en omlegging av veg og fortaussystemet i område. Planen medfører at myke trafikanter slipper å krysse trafikken i Åsaringen på veg til/fra oppvekstsenteret, noe som vil bedre trafikksikkerheten. I tillegg er nåværende avkjøringen mot Åsaringen oppgitt å være problematisk i høringsmerknadene, fordi to kryss ligger nær hverandre, i tillegg til en fotgjengerovergang mellom de to kryssene. Nytt planforslag medfører en forbedring for avkjørsler og kryss. Spesielt med tanke på at hovedtyngden av kjøretøy til og fra Åsaringen ikke lenger krysser areal hvor myke trafikanter ferdes.

Ulempene med framlagte forslag er at nytt fortau vil ligge i innkjøringen til nytt boligområde, men det antas at trafikkmengden her vil være relativt lav. I tillegg vil det være relativt oversiktlig og gode siktforhold, forutsatt at det opparbeides gatelys i tråd med kommunens norm. Løsningen slik den er framlagt innebærer også at det foretas tiltak ved inn- og utkjøring ved Hovin skole, noe som ligger utenfor planområde. Dagens innkjøring ved fotgjengerfeltet må stenges for å oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet for kryssende myke trafikanter. Dette gjør at man slipper å dele vegareal i et område som er dårlig opplyst. I utgangspunktet er ikke rådmannen negativ til dette tiltaket, da dette vil sørge for en langt mer trafikksikkerkryssing for myke trafikanter. Det forutsetter derimot at kommunen bidrar med midler for å oppnå dette tiltaket.



Figur 3: Situasjonsplan viser hvor det er aktuelt med stenging av innkjørsel og hvor inn og utkjøring vil opprettholde

Konsekvenser for folkehelse:

Forslåtte fortau og gang- og sykkelveg legger opp til en god løsning for myke trafikanter og er med på å fremme gange som framgangsmåte.

Konsekvenser for klima og miljø:

Planforslaget legger opp til en kortere vegløsning, noe som vil bidra med og holde klimautslipp ned. Samtidig vil en bedre tilrettelegging for gående sørge for at flere kan velge gange foran bil til skole og butikk i nærområdet.

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Rådmannen har gått igjennom innsendte tegninger og argumentasjon for omlegging av dagens veg Åsaringen, og opparbeidelse av fortau/gang- og sykkelveg. Slik rådmannen vurderer det så foreligger det både fordeler og ulemper med framlagte løsning slik de er skissert.

For gående mener rådmannen at de skisserte løsningen klart bidrar til å fremme og bedre trafiksikkerheten. Det er i dag allerede etablert et trafiksikkert tilbud for alle gående med fortau langs med Åsaringen, overgang til fortau og gang- og sykkelveg til skolen langs med Tømmesdalsvegen. Utfordringene i dag er derimot at denne ruten medfører en lang omveg, slik at skolebarn og gående fra Teialia ikke bruker dette. Det er i dag en snarveg over eiendom 238/37 som heller blir brukt. Denne snarvegen har ikke veglys og blir ikke driftet på vinteren. I tillegg fører denne snarvegen til et fotgjengerfelt som ender i innkjøringen til skolen. I tillegg er det begrenset hvor godt opplyst dette område er med veglys. For øvrig er fortau og gang- og sykkelveg utformet i tråd med kommunens vegnorm og håndbok N100 fra Statens vegvesen.

Omlegging av selve vegen Åsaringen medfører opparbeidelse av et nytt vegstykke fra Tømmesdalsvegen opp til påkobling til eksisterende Åsaringen. Etter en helhetlig gjennomgang kan ikke rådmannen anbefale at man går videre med vegløsningen slik den er skissert. Store deler av vegen oppfyller kommunens vegnorm, men svingen i påkobling til dagens Åsaringen blir for krapp. Det vurderes dit hen at det ikke kan anbefales en løsning der lastebiler ikke klarer og holde seg innenfor sitt eget felt. Dette vil potensielt kunne betraktelig øke ulykkesfrekvensen i denne svingen. Brannbil vil kun måtte komme frem ved en eventuell brann, mens renovasjonsbiler har regelmessig kjøring. Dersom renovasjonsbil trenger begge kjørefelt, vil dette bidra til å betraktelig øke ulykkesrisikoen for en veg med 900 ÅDT.

Radius på sving som skissert vil også være en utfordring under vinterhalvåret, da dette vil gi utfordringer for biler som skal opp ned vegen. Dette vil også slik rådmannen vurderer det være med å øke ulykkesrisikoen på stedet.

Samlet sett kan ikke rådmannen anbefale vegen slik den er skissert, da trafiksikkerheten for kjørende ikke er god nok. Rådmannen kan heller ikke anbefale og ta over en veg som ikke er i tråd med skal- krav i kommunens vegnorm og håndbok N100. Dette er også en videreføring av formannskapets vedtak av 16.06.20, sak 84/20, hvor det ble anbefalt å ikke ta over en veg som strider med kommunens vegnorm. Kommunen mente også her at dette ikke er en god og trafiksikker løsning. Formannskapet anbefalte at man ikke gikk videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt. Rådmannen mener dette vedtaket og vurderingen fortsatt gjør seg gjeldende.

Vedlegg:

2018013_A3_Plankart_REV1_08sept2021.pdf

2018013_Planbeskrivelse_REV1_08_09_2021.pdf

Svar: 2018013, Åsaringen, eventuell omlegging av veg Åsaringen

2018013_Vedlegg 5B_REV1_08_09_21.pdf

2018013_Vedlegg1_Situasjonsplan_REV1_14_09_21.pdf

2018013_Vedlegg 5A_Teknisk notat_A4_11_01_2021.pdf

Samlet saksfremstilling - 238/37 Detaljregulering Åsaringen, FSK 16.06.20, sak 84/20

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:

Saksansvarlig Stian Aspaas Haugen

Formannskapet

16.06.2020

PS 84/20

Innstilling

Melhus kommune er skeptisk til en ny veiføring på Åsaringen som foreslått i vedlegg . Løsningen vil ikke være i tråd med kommunens vegnorm og kommunen mener dette ikke er en god og trafikksikker løsning. Formannskapet anbefaler at en ikke går videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt, da vi mener det vil kunne oppstå trafikkfarlige situasjoner knytta til trafikken langs Åsaringen

Kommunen er positiv til å se på andre løsninger, herunder makeskifte for å få til en bedre helhetlig løsning for tomta som sådan og trafikksikkerheten i området, men at det er viktig å holde seg innenfor gjeldende vegnorm for å sikre trafikksikre løsninger.

Behandling i Formannskapet

16.06.2020

PS 84/20

Alternativt forslag fra AP og MDG v/ forslagsstiller Einar Gimse- Syrstad

Melhus kommune er positive til at det ses på en ny veiføring i Åsaringen, selv om det ikke er helt i tråd med kommunens vegnorm.

Kommunen er positiv til å se på andre løsninger, herunder makeskifte for å få til en bedre helhetlig løsning for tomta som sådan og trafikksikkerheten i området, men at det er viktig å holde seg innenfor gjeldende vegnorm for å sikre trafikksikre løsninger.

Tilleggsforslag fra SP, H og ML v/ forslagsstiller Fritz Arne Haugen Ved senere behandling involveres utvalg for teknikk og miljø som fungerer som trafikksikkerhetsutvalg.

Votering:

Rådmannens innstilling mot alternativt forslag: Alternativt forslag fikk 5 mot 6 stemmer og falt
Tilleggsforslag fra Haugen: Enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Melhus kommune er skeptisk til en ny veiføring på Åsaringen som foreslått i vedlegg . Løsningen vil ikke være i tråd med kommunens vegnorm og kommunen mener dette ikke er en god og trafikksikker løsning. Formannskapet anbefaler at en ikke går videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt, da vi mener det vil kunne oppstå trafikkfarlige situasjoner knytta til trafikken langs Åsaringen.

Kommunen er positiv til å se på andre løsninger, herunder makeskifte for å få til en bedre helhetlig løsning for tomta som sådan og trafikksikkerheten i området, men at det er viktig å holde seg innenfor gjeldende vegnorm for å sikre trafikksikre løsninger.

Ved senere behandling involveres utvalg for teknikk og miljø som fungerer som trafikksikkerhetsutvalg.

Bakgrunn for saken:

I august 2019 ble forslag til detaljregulering Åsaringen behandlet i formannskapet og lagt ut til offentlig ettersyn.

I høringsperioden har det kommet inn en del merknader som har gjort at utbygger ønsker tilbakemelding fra kommunen i forhold til et innspill om å legge om Åsaringen. Innspill om dette har kommet fra Hovin Arbeiderlag v/ Svein Hovin og Geir Tore Midttømme og FAU ved Hovin skole har også uttalt seg positivt til en slik omlegging med noen forbehold. Disse uttalelsene er vedlagt saken.

På bakgrunn av dette har utbygger lagt fram en skisseløsning som de ønsker kommunen skal ta stilling til før de legger mer arbeid i reguleringsplanarbeidet.

Saksutredning:

Utbygger har i sin vurdering listet opp det de mener er konsekvensene av en løsning som foreslått slik:

- Myke trafikanter fra Teialia/boligområdet kan gå til og fra oppvekstsenteret uten å krysse Åsaringen.
- Arealet mellom dagens Åsaringen og byggegrensa, blir i stor grad frigjort til byggeområde. Dette medfører at uteoppholdsområder/ lekeareal kan bli større.
- Leilighetene vil få trafikk på 2 sider, mot tidligere 3, og støy- og støvproblematikk blir bortimot eliminert på vestfasaden.
- Vi kan oppfylle krav til parkeringsdekning (*Parkeringsvedtekter for Melhus sentrum øst*) med 27 plasser i kjelleren og 10 på bakken.
- Renovasjonsbilen vil hemme sikten noe for bilførere langs Åsaringen, men det ville den også gjort med løsningen som var vist i reguleringsplanen som var på høring.
- Beboerne må krysse Åsaringen for å legge avfall i beholderne.
- Kjøretøy fra p-kjelleren må krysse gang- og sykkelvegen.
- Beboerne langs Åsaringen kan kjøre nordover uten å passere busslommen ved skolen (mindre trafikk forbi skolen).
- Leilighetsbygget vil i mindre grad skygge for utsikt og sol for naboene i nord, siden avstanden til nabobygga blir mindre.
- Naboen like nord for tomta får trafikk på tre sider av sin tomt.
- Svingen vil medføre redusert fart for trafikken, og bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter forbi leilighetsbygget.
- Svingen vil medføre at deler av tomta i nord (238/29) inngår i siktsone og dermed restriksjoner med tanke på konstruksjoner og beplantning.
- Leilighetstomta og boligene vil få forhøyet kvalitet uten veg på 3 sider, og dette bidrar til å etablere «Hovin sentrum» i samsvar med intensjonene i KPA.
- Åsaringen kan defineres som gate (i Hovin sentrum) og det bør være 30-sone rundt oppvekstsenteret, leilighetstunet i nord og fremtidige leiligheter på gnr/bnr 238/37.
- En omlegging medfører også at leilighetsbygget ikke kommer i konflikt med infrastruktur i grunnen, og omlagt veg kan etableres over eksisterende kommunale ledninger.

Rådmannen er enig i at omleggingen vil ha en del positive effekter, særlig for det aktuelle byggeprosjektet, men er bekymret for den knappe radiusen i svingen og at Åsaringen har en forholdsvis bratt helning ned mot denne svingen. Veggen betjener et boligområde på i underkant av 200 boliger og det fortettes stadig i området.

Rådmannen mener derfor at det er å dra det langt å betegne Åsaringen som en gate. Det er relativt trafikkert veg og må etter vårt skjønn betegnes som en samleveg. Vi anser det også som bekymringsverdig at adkomsten til det nye boligprosjektet blir i et område med dårlig sikt fra Åsaringen. Her legges det også opp til at beboerne skal krysse Åsaringen for å tømme søppel. Rådmannen mener forslaget ikke gir en helhetlig god løsning for området.

Det jobbes med å få til bedre trafiksikre løsninger innenfor skoleområdet, der det også sees på å rydde opp i avkjørslene fra skolen mot fylkesvegen. En mener det må være mulig å få til en trafiksikker løsning for gående i området uten en så omfattende omlegging av Åsaringen, blant annet ved å sikre at gangfeltet over fylkesvegen ikke kommer midt i innkjøringen til skolen.

Konsekvenser for folkehelse:

Rådmannen mener at løsningen gir en dårlig trafiksikkerhetsløsning som kan ha negative konsekvenser for folkehelsen.

Konsekvenser for klima og miljø:

Ikke relevant

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Saken legges fram som en prinsippavklaring til formannskapet. Utbygger har ment at saken skal legges fram for kommunestyret som en sak etter § 12-8 i plan- og bygningsloven. Rådmannen mener dette ikke er rett saksbehandling, da § 12-8 gjelder saker der kommunen ikke ønsker å fremme et planinitiativ. Her er det ikke konflikt rundt at det skal fremmes planforslag for området, men mer en midlertidig avklaring om hvilke interne løsninger man skal gå for innenfor planområdet. Rådmannen fremmer derfor dette som en prinsippavklaring til formannskapet. Dersom formannskapet ønsker å sende saken videre til kommunestyret er det selvfølgelig ikke noe i veien for dette, men rådmannen mener det er tilstrekkelig at signalet om videre planarbeid behandles i formannskapet.

Et nytt planforslag basert på de skissene som er lagt fram fra utbygger vil medføre en så omfattende revisjon av planforslaget at planen må legges fram for ny 1. gangs behandling og sendes på ny høring/ offentlig ettersyn. Det er viktig å merke seg at selv om kommunen skulle stille seg positiv til en omlegging av Åsaringen som skissert, er dette ikke hørt og det er grunn til å tro at en kan få en del negative innspill på dette i planprosessen. Utbygger har kontaktet fylkeskommunen for å prøve å få en foreløpig uttalelse fra dem. Det har de ikke lyktes med. Statens vegvesen har heller ikke uttalt seg til saken.

En prinsippavklaring er bare et signal fra kommunen utfra det kunnskapsgrunnlaget vi har på nåværende tidspunkt og vil ikke være bindende for kommunen ved senere behandling av planen.

Rådmannen mener det ikke er en god løsning å legge opp til så skarp kurvatur nederst i Åsaringen som skissene fra utbygger legger opp til og at dette bør signaliseres til utbygger allerede nå. Åsaringen er en trafikkert veg med helning nedover mot krysset. En for skarp kurvatur her kan medføre trafikkfarlige situasjoner. Rådmannen mener at det bør gis signal fra formannskapet om at det må tas utgangspunkt i løsninger i tråd med kommunens vegnorm når området reguleres.

Vedlegg:

Dokumenter til prinsippavklaring

Møtereferat 31.1.20

Svar fra kommunen vedr kostnadsdekning mv

Møtereferat 28.5.20

Innspill fra Hovin Arbeiderlag v/ Geir Tore Midttømme

Uttalelse fra FAU Hovin skole

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:

Saksansvarlig Stian Aspaas Haugen

Formannskapet

20.08.2019

PS 96/19

Innstilling

1. I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-10 og 12-11 legges forslag til detaljregulering Åsaringen gnr/bnr 238/7 (plan-id: 2018013), med planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart datert 11.0719, samt øvrige vedlegg til planen ut til offentlig ettersyn, og sendes på høring.

Behandling i Formannskapet

20.08.2019

PS 96/19

Tilleggsforslag fra Ap, KrF og H v/ forslagsstiller Berit Wold Fjelle

Melhus kommunes parkeringsnorm bør legges til grunn. De manglende parkeringsplassene legges primært på bakkeplan.

Votering:

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-10 og 12-11 legges forslag til detaljregulering Åsaringen gnr/bnr 238/7 (plan-id: 2018013), med planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart datert 11.0719, samt øvrige vedlegg til planen ut til offentlig ettersyn, og sendes på høring.
2. Melhus kommunes parkeringsnorm bør legges til grunn. De manglende parkeringsplassene legges primært på bakkeplan.

Bakgrunn for saken:

Planprosess:

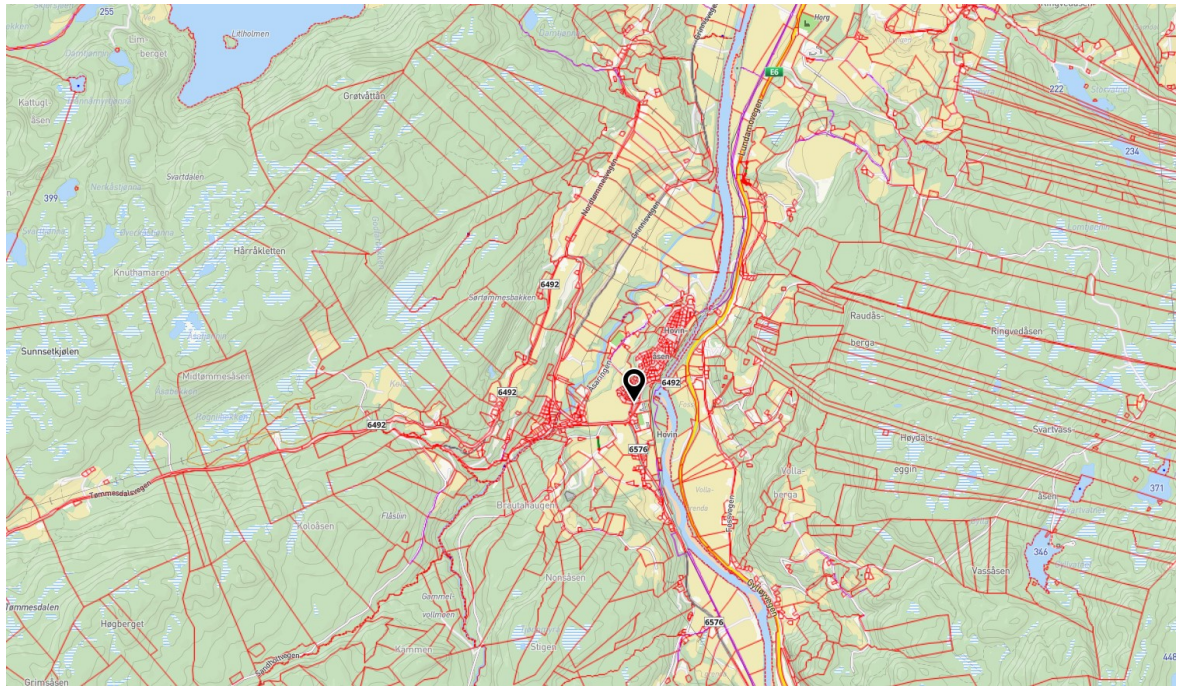
Georg Øye Arkitektkontor AS har utarbeida planen på vegne av tiltakshaver og grunneier som er Rønning & Sande Investment Ans. Det ble avholdt oppstartsmøte med Melhus kommune den 06. september 2018. Det ble varslet oppstart 5-6 oktober 2018.

Det er tidligere startet opp reguleringsarbeider i 2015, men disse ble tilsidesatt grunnet økonomi og utnyttelse av tomten.

Planområde og planstatus:

Planområde ligger på Hovin, mellom Åsaringen (kommunal veg) og Tømmerdalsvegen (fylkesveg 6492) og hvor disse to møtes. Tomta er på rundt 2600 m² med to eksisterende bygg. Det er opparbeidet gang- og sykkelveger både langs Tømmerdalsvegen og Åsaringen, men begge ligger på motsatt side (av vege) i forhold til tomta som skal reguleres. Det ligger boliger både sør og nord om tomta.

Like øst for tomta og fylkesvegen ligger Hovin skole, Hovin barnehage og Hovin samfunnshus. I dette området ligger det også fotballbane, ballbinge og flere lekeplasser. I vest ligger en dyrka teig, og i nordvest ligger boligfelt Teigen med detaljreguleringsplan for 238/238 Teigen, Hovin (planid- 2008019). 100 meter sør for tomta ligger dagligvareforretning. Det er om lag 900 meter til jernbanestasjonen på Hovin. Det er opparbeidet busslomme ved tomta (/skolen), og ved E6 (700 meters gange på etablert gangveg).



Figur 1: Oversiktskart



Figur 2: Ortofoto over planområde

Beskrivelse av planen og planlagte tiltak:

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av leilighetsbygg i tre etasjer, med rundt 17 boenheter sentrumsnært på Hov. Det er tatt sikte på å sørge for en god og kompakt utnyttelse, gode løsninger for nødvendig infrastruktur, og attraktive boliger. Det er i tillegg oppgitt at det er ønskelig å se på energi vennlige og besparende tiltak, som solcellepanel på tak.

Det er lagt vekt på å sørge for gode ute- og lekeområder skjermet fra støy, og med gode solforhold. Det legges opp til parkeringskjeller med tilstrekkelige oppstillingsplasser for sykkel på bakkenivå. Planområde vil ha adkomst fra Tømmerdalsvegen, slik at lite areal beslagsleges av veg og parkeringsareal på bakkenivå. Videre skal eksisterende snarveg som går gjennom planområde ned til skolen ivaretas.



Figur 3: Situasjonsplan

Saksutredning:

Rådmannen viser til vedlagte planbeskrivelse datert 11.07.19, for planen i detaljer, men vil kommentere noen spesifikke forhold i saksframlegget.

Geoteknikk:

Planområde ligger ikke innenfor et kartlagt kvikkleireområde, men det ligger kvikkleire mot nord 466 Teigen og 467 Hovin i sør. Det utarbeidet et geoteknisk notat fra tiltakshaver, som konkluderer med at det er gode indikasjoner på at grunnen er god med tanke på planene for tomta. Bestemmelsene stiller likevel krav om håndtering av masser, ved eventuelle funn av usikre masser eller forurensing. Det er videre også gjennom bestemmelsene stilt krav om geoteknisk prosjektering før det kan gis igangsettingstillatelse.

Støy:

Større deler av planområde ligger innenfor gul støysone langs med Tømmerdalsvegen. Ny bebyggelse med bygningskropp vil ligge innenfor støysonen. Det er framstilt krav i planbestemmelsene som skal sikre akseptable støyforhold for bygningskroppen som ligger innenfor gul støysone. For uteoppholdsareal og lekeplasser vil plassering av bygg virke som støyskjerming. Det skal i tillegg opparbeides støyskjerming langs med lekeareal og gangsti, for å bøte på eventuell støy fra Åsaringen. Ut ifra foreløpige vurderinger anses støysituasjonen som godt nok løst innenfor planområde.

Friluftsliv, barn og unges interesser:

Planområde ligger i nærheten av tre ulike kartlagte friluftsområder, 102 Gamle Hovin turtrase, 79 Hovin skole uteareal og 89 Gaula uteområde. Planområde har gode friluft og turmuligheter. Foruten opparbeidet lekeplassområder innenfor planområde, så vil det være mulig å ta i bruk lekeplassområder ved skole. Planområde har i umiddelbar nærhet gang- og sykkelveg nettverk.

Planbestemmelsen stiller rekkefølgekrav om ferdigstilling av lekeplass for brukstillatelse kan gis for boligene. Planbestemmelsene stiller også krav om at lekeplassen blir gjerda inne mot vegen og gangstien, for å skape trygge trafikkforhold, med tanke på støy, og for å hindre at gående på gangstien «streifer» innom. Det er i utgangspunktet krav om nærlekeplass ved utbygging av de antall enheter som her planlegges, i henhold til kommunens norm for leke- og uteoppholdsareal. Det er i oppstartsmøte og i samråd med kommune og utbygger, gitt klarsignal til at lekeplass- og idrettsbane ved skolen dekker dette formålet.

Eksisterende snarveg som går ifra Åsaringen ned mot Tømmerdalsvegen og over til skolen er forsøkt ivaretatt i størst mulig grad. Trase vil bli flyttet noe som følger av utbyggingen, men vil i hovedsak opprettholde samme adkomst muligheter. Det er forsøkt å se på løsninger som sikrer at denne er åpen gjennom hele anleggsperioden, men grunnet tomtens utforming og graden av fortetting, så må man påberegne at denne holdes stengt i perioder. Det er derimot sikret trafiksikker adkomst fra Åsaringen ned mot skolen langs med eksisterende gang- og sykkelveg.

Fra FAU på Hovin skole er det kommentert at det viktig å opprettholde snarveg forbi planområde ned til skolen. Det er også ønskelig med en planfri kryssing av over Tømmerdalsvegen, da fotgjengerfeltet er plassert feil og dårlig belyst. Rådmannen mener det er lite realistisk med en planfri kryssing av veien her, da det er alternativer langs med etablerte gang- og sykkelveg og planlegging av planfri kryssing ikke har vært en del av planarbeidet. Bedre belysning og merking/flytting av gangfelt kan gjøres i samarbeid med kommune/statens vegvesen om dette blir aktuelt.

Teknisk infrastruktur:

Det er utarbeidet tekniske planer som viser utbygging av infrastruktur som veg, vann og avløp. Det vil bli omlegging av VA- anlegg for å tilpasse planlagte utbygging. I hovedsak vil det meste gå i samme trase som regulerte snarveg forbi område. For eksisterende høyspentledning, så vil denne bli lagt i bakken. Avstands krav avviker her med de satt i kommuneplanens arealdel punkt 1.7.1, men samsvarer med de anbefalinger gitt av Trønder Energi og deres veileder, basert på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps "Forskrift om elektriske forsyningsanlegg" (FEF 2006). Det er videre satt rekkefølgekrav til ferdigstilling av infrastruktur, krav til avbøtende tiltak under anleggsperioden og formelle krav til opparbeidelsen.

Sosial infrastruktur:

Planområdet ligger i umiddelbar nærheten av Hovin barnehage og skole som har tilstrekkelig kapasitet. I tillegg er det gode og trafiksikre adkomstmuligheter til barnehage/skole, samt akseptabel kollektivdekning med buss og tog i relativt kort avstand til planforslaget.

Estetikk og form:

Det har vært flere utfordringer med planforslaget, og forslagstiller har revidert plan i flere runder etter tilbakemelding fra rådmannen. Utfordringene det har vært jobbet med er bygningsvolum, antall enheter, leke- og uteoppholdsareal, samt støy.

Planforslaget legger opp til en byggehøyde på 3 etasjer. Samtidig er det krav om inntrukket tredje etasje for å trappe ned bygning volumet noe. For å unngå å forsterke byggets volum av hensyn til nabobebyggelsen, samt med tanke på å få kompakte bygg, som ikke forsterker energibehovet, er bygget planlagt med flatt tak. Omkringliggende bebyggelse består av saltak i hovedsak på boliger, mens skole har flatt tak. Siden nye bygg vil ligge i et område med et blandet og differensiert arkitektonisk uttrykk, kan flate tak aksepteres.

Sol- og skygge analyser viser at det i stor grad vil være begrensede effekter på omkringliggende bebyggelse. Mest berørt vil eksisterende bolig på gnr. 238, bnr. 29 være. Her vil det særlig under vår på formiddag/ettermiddag bli noe skyggekast, men ikke mer en at dette er akseptabelt.

Planforslaget er for øvrig godt bearbeidet etter tilbakemeldinger fra rådmannen. Planforslaget legger fortsatt opp til en relativt høy fortetting, men ikke mer en ønskelig innenfor sentrumsområde på Hovin, og hva som er målet gjennom kommuneplanens arealdel.



Figur 4: Illustrasjon av planlagt bygg fra nord mot sør.

Trafikk og parkering:

En utfordring med planforslaget er at utbyggingsområde ligger klemte mellom Tømmerdalsvegen (Fv. 6492) og den kommunale vegen Åsaringen. Høy utnyttelse og smal tomt gjør at det er nødvendig med parkeringskjeller innenfor planområde. Det er lagt opp til 27 parkeringsplasser inkludert 2 HC- plasser. Det videre vist 34 oppstillingsplasser til sykkel/moped. Antall parkeringsplasser avviker fra den kommunale normen, hvor det i utgangspunktet er krav til 31 plasser (1,5 per boenhet). Et avvik på 4 parkeringsplasser er funnet å kunne aksepteres, da planlagte bebyggelse er sentrumsnært og har tilgang på kollektivtransport.

Boligtetthet og utnyttingsgrad:

Det er lagt opp til en høy utnyttelse av planområdet, med en minimum BYA=450 m² og maksimal BYA= 920 m². Det er videre satt et minimumskrav til 10 boenheter og maksimumskrav til 17 boenheter i planforslaget. I henhold til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, så bør det sørges for at det i by og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Det er derimot viktig at det legges vekt god kvalitet, slik at nye boliger får god bokvalitet med akseptable støyforhold, god luftkvalitet, tilgang til grøntarealer og sollys. Framlagte planforslag sørger for en høy utnyttelse og areal effektive løsninger.

Planlagt bebyggelse vil få relativt stort fotavtrykk inne på tomta, og høyde som overstiger en del av omkringliggende bebyggelse. Dagens tomt ligger på ca. kote 65, men planlagt bebyggelse har en maksimal gesimshøyde på 78 moh. Bygg vil derfor bli maksimalt 13 meter, med åpning for at noen tekniske installasjoner som heissjakt med mer vil komme noe høyere. Bakenforliggende bebyggelse på teigen vil få noe redusert utsikt og siktlinjer mot Hovin skole som et resultat av planlagt bebyggelse. Rådmann vurderer konsekvenser som akseptable, da planforslaget legger opp til en

Risiko og sårbarhet:

De faremomentene ROS- analysen har avdekket knytter seg i hovedsak mot ekstremvær/overvann/flom, kvikkleire, brann bygg/kjøretøy og støy fra trafikk/anleggsarbeid. oversvømmelse. Alle de avdekkete momentene er forsvarlig beskrevet og det er knyttet spesifikke tiltak imot de, for avbøte og unngå skader/ulykker. Dette er blant innarbeidet i planbestemmelsen. planbestemmelsene. For støy er det gjort avbøtende tiltak gjennom planbestemmelsen, samt en vurdering av forslagstiller. Angående geoteknikk er det stilt krav til geoteknisk prosjektering sammen med søknad om igangsettingstillatelse. For å unngå ulykker under anleggsperioden er det stilt krav om bl.a. redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, riving av eksisterende bebyggelse, driftstider, trafiksikkerhet, støyforhold, rystelser mv. før tiltak igangsettes. Fare ved brann i kjøretøy langs med veg vil kunne løses med

omkjøringsmuligheter. Ved brann i selve bygget innenfor planområde, så er det alternative adkomstveger. Brann vil føre med seg ulemper for skole og nærliggende bebyggelse. Ved eventuell flom og overvannsproblematikk så viser va anlegg god kapasitet.

Konsekvenser for folkehelse:

Planområde ligger sentralt til på Hovin. Det er kort veg til skole og barnehage, med tilgang på gang- og sykkelveg og kryssing av Tømmerdalsvegen og Åsaringen fram til skolen. Det er kort avstand til leke områder innenfor planområde og på skoleområder til Hovin skole. Videre ligger det gode utfarts- og friluftsområder i nærheten.

Konsekvenser for klima og miljø:

Det er en uttalt målsetning i kommuneplanens arealdel og sikre bosetning og vekst i de syv tettstedene i Melhus kommune. Hovin er en av disse. Utbygging i tettstedene sikrer en mindre fragmentert og desentralisert utbygging. Det er gåavstand til skole- og barnehage, men man vil til dels være avhengig av bilbasert transport til for eksempel offentlige servicefunksjoner, fritidsaktiviteter og butikk. Det er lagt opp til færre parkeringsplasser enn normkravet (4 plasser færre), noe som vil medføre en noe lavere biltrafikk, sammenlignet med normkravet. Det er i tillegg vurdert å installere solceller på bygget, for å redusere energibehovet til boligene.

Det er foretatt en vurdering av naturmangfoldlovens § 8- 1 2 som en del av planbeskrivelsen. Det vurderes at planlagte tiltak ikke vil komme i konflikt med det biologiske mangfoldet i området, og at det foreligger et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag jfr. § 8, og at det dermed ikke er foretatt ytterligere vurderinger av §§ 9- 1 2.

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Planforslaget ligger i et område avsatt til bolig i kommuneplanens areadel, hvor eksisterende bygningsmasse skal rives. Rådmannen vurderer at det legges til rette for utbygging av et godt konsept tilpasset omkringliggende bebyggelse, med gode løsninger for plassering av bebyggelse og leke- og uteoppholdsarealer tilpasset tomtens utforming og plassering. Planforslaget er i tråd med overordnet plan. Rådmannen har ingen ytterligere kommentarer og mener planforslaget er tilstrekkelig utredet og godt gjennomarbeidet, til å kunne sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Det vises til planbeskrivelse, plankart, planbestemmelser og øvrige vedlegg.

Vedlegg:

1. Planbestemmelser, datert 11.07.19
2. Plankart, datert 11.07.19
3. Planbeskrivelse, datert 11.07.19
4. Vedlegg 1: Utomhusplan i 1:500 Situasjonsplan for tomta/disponering, datert 11.07.19
5. Vedlegg 2: Plantegninger, fasader, datert 11.07.19
6. Vedlegg 3: 3D- illustrasjon, datert 11.07.19
7. Vedlegg 4: Sol- skyggeanalyse, datert 11.07.19
8. Vedlegg 5A: Teknisk plan- VA og avrenning, datert 11.07.19
9. Vedlegg 5B: Avkjørsel og parkering, datert 11.07.19
10. Vedlegg 5C: Teknisk notat, datert 11.07.19
11. Vedlegg 6: Geoteknikks vurdering av grunnforhold og teknisk plan, datert 10.12.18
12. Vedlegg 7: Utredning av støyforhold på tomta, datert 20.12.19
13. Vedlegg 8: ROS- analyse, datert 11.07.19
14. Vedlegg 9: Kopi av oppstartsvarsel, adresseliste og innspill
15. Vedlegg 10: Kopi av referat oppstartsmøte, datert 13.09.18
16. Vedlegg 11: Trønder Energi, brosjyre om avstandskrav, 2016

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:

1. Planforslag, datert 31.01.19
2. Mangelbrev, datert 20.03.19