



Detaljregulering Melhusvegen 405

PLANBESKRIVELSE

VEDTATT I MELHUS KOMMUNESTYRE 14.12.2021, SAK 80/21

Med unntak av de rettigheter oppdragsgiver har i henhold til avtalen med Pir II AS, tilhører alle rettigheter til dette dokument Pir II.

Innholdet – eller deler av det – må ikke benyttes til andre formål eller av andre enn forutsatt i avtalen. Pir II har intet ansvar hvis dokumentet benyttes i strid med forutsetningene. Dokumentet kan ikke kopieres uten tillatelse fra Pir II.

PLANBESKRIVELSE

PROSJEKT **PlanID 5028 2021001 Melhusvegen 405**

OPPDRAGSGIVER **Melhus Dyrelinikk AS**

KONTAKTPERSON Anna Rathe

DATO 30.4.2021, revidert 29.11.2021

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.1	Hensikten med planen.....	5
1.2	Plankonsulent, forslagsstiller.....	5
1.3	Tidligere vedtak i saken.....	5
1.4	Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.....	6
2	Planstatus og rammebetingelser	6
2.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus.....	6
2.2	Relevante planer i området.....	6
2.3	Forhold til / avvik fra gjeldende planer.....	6
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	7
3.1	Stedets karakter og hvordan området brukes i dag.....	7
3.2	Trafikkforhold.....	7
3.3	Grunnforhold.....	7
3.4	Kulturminner og kulturmiljø.....	7
3.5	Teknisk infrastruktur.....	7
3.6	Miljøfaglig forhold.....	7
3.7	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	8
3.8	Eksisterende analyser og utredning.....	8
4	Beskrivelse av planforslaget	8
4.1	Hovedtrekk i planforslaget – ny Melhus Dyreklinikk.....	8
4.2	Planlagt arealbruk.....	8
4.3	Tomteutnyttelse, høyde og plassering.....	9
4.4	Universell utforming.....	10
4.5	Parkering.....	10
4.6	Trafikkløsninger.....	10
4.7	Teknisk infrastruktur – vann og avløp.....	11
4.8	Blågrønn struktur og overvann.....	11
4.9	Miljøoppfølging - støy.....	11
4.10	Andre forhold.....	11
5	Virksomheter / konsekvenser av planforslaget	13
5.1	Overordna føringer og avvik fra gjeldende planer.....	13
5.2	Stedets karakter, byform og estetikk.....	15
5.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	15
5.4	Grønnstruktur og uteområder.....	16
5.5	Klimapåvirkning (påvirkning av ytre miljø).....	16
5.6	Trafikkforhold.....	16
5.7	Barns interesser og trafiksikkerhet på skoleveg.....	17
5.8	Teknisk infrastruktur.....	17
5.9	Støyforhold.....	17
5.10	Universell tilgjengelighet.....	18
5.11	Konsekvenser for næringsinteresser.....	18
5.12	Rekkefølgebestemmelser og utbyggings-/gjennomføringsavtaler.....	19
5.13	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater.....	19
6	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse	19
7	Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill	20
7.1	Medvirkning før høring og offentlig ettersyn.....	20
7.2	Medvirkning etter høring og offentlig ettersyn.....	21
8	Gjennomføring	21

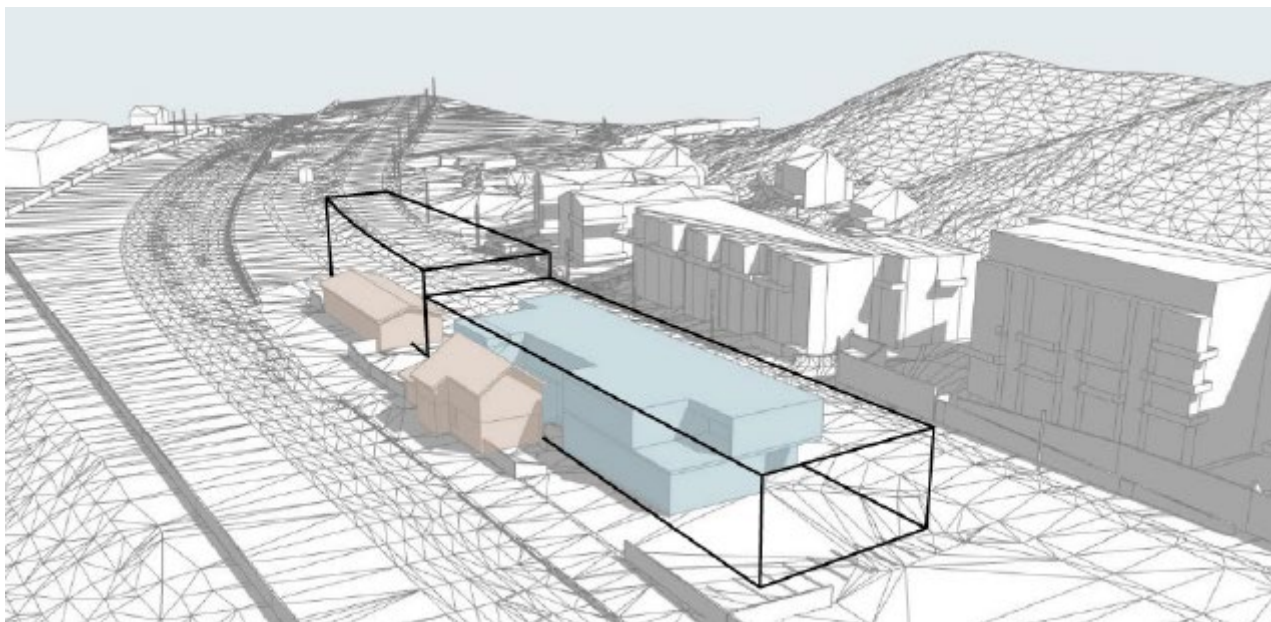
1 Bakgrunn for planarbeidet

1.1 Hensikten med planen

Planens primære hensikt er å legge til rette for etablering av nytt dyresykehus i Melhus. Planområdet forberedes derfor med tanke på tjenesteyting, forretning og kontor, men holder også muligheten åpen for funksjoner som bevertning og overnatting. Gjennom utvikling og oppgradering av området vil hele nordre del av Melhus sentrum få et løft og innkjøring til sentrum fra nord vil få et nytt og forbedret uttrykk. Utviklingen av området vil også føre til en oppgradering av områdets utearealer til glede for kommunens innbyggere og lokalområdet spesielt.

På tomta Melhusvegen 405, med gnr. 94/181, ligger den tidligere jernbanestasjonen på Melhus. Togstoppet er flyttet og eiendommen er moden for nye funksjoner og ny bebyggelse. Dialog med eiendommens naboer har gitt inntrykk av et sterkt ønske om at eiendommen får en oppgradering og et hyggelig utemiljø.

Planområdet omfatter eiendommene Melhusvegen 405 med gnr. 94/181, og deler av eiendommene gnr. 94/36, nord i planområdet, eid av Bane NOR og gnr. 94/182, sør i planområdet, eid av Tøndel Eiendom AS.



Figur 1. Utsnitt av 3d-modell av ny bebyggelse i planforslaget. Regulert fotavtrykk og høyder er vist med svart linje.

1.2 Plankonsulent, forslagsstiller

Pir II AS er plankonsulent for forslagsstiller Melhus Dyreklinikk.

Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-3 Detaljregulering.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Formannskapet i Melhus kommune har i sak 17/21, 9.2.2021 behandlet sak om prinsippavklaring for planavgrensning.

Vedtatt: Melhus kommune gir aksept for at det kan avvikes fra kravet i bestemmelsens pkt. 2.8.2 om krav til felles detaljplan innenfor område BFK1 i områdeplan for Melhus sentrum, vedtatt 24.09.19. Vedtaket begrunnes med at det ikke foreligger klare samfunnsmessige behov for at en detaljregulering skal omfatte hele BFK1. Avviket gis for Detaljregulering Melhusvegen 405, plan-ID 2021001. Melhus kommune stiller seg positiv til at arealet reguleres til tjenesteyting for etablering av dyreklinikk.

Formannskapet vedtok i møte 29.06.2021, sak 90/21 å legge planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn.

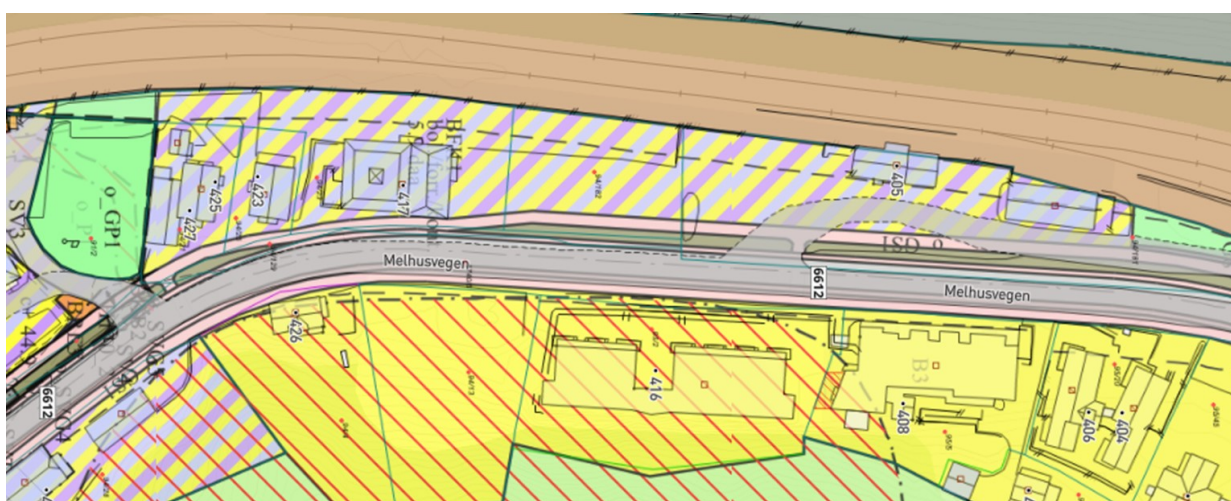
1.4 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering

Melhus kommune har vurdert at planforslaget ikke utløser krav til konsekvensutredning eller planprogram som omtalt i forskrift om konsekvensutredning. Begrunnelse er at planforslaget ikke faller inn under §§ 6, 7 eller 8 i forskriften.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Områdeplan for Melhus sentrum gjelder for Melhusvegen 405. Eiendommen er en del av felt BFK1, som er regulert for bolig, forretning og kontor.



Figur 2. Utsnitt av områdeplan med felt BFK1, bolig, forretning og kontor, mellom Melhusvegen/fylkesveg 6612 og jernbanen.

2.2 Relevante planer i området

Reguleringsplan for Bankkvartalet, rett sør for felt BFK1, har pågått parallelt med dette planarbeidet, og detaljreguleringsplan for Bankkvartalet ble vedtatt i juni 2021.

2.3 Forhold til / avvik fra gjeldende planer

I planforslaget foreslås det å gjøre flere endringer av områdeplanens bestemmelser og arealbruk innenfor plangrensen. Tema for endringene er kort nevnt i punkt under, og de er utdypet i avsnitt 5.1 i kapittel om virkninger av planforslaget.

- Plangrense, jf. prinsippvedtak i Formannskapet februar 2021.
- Arealbruksformål endres fra kombinert; bolig/forretning/kontor til kombinert; forretning/kontor/tjenesteyting på søndre del av tomte, og kombinert; bebyggelse og anlegg, med funksjoner som på søndre del, og i tillegg beverning og overnatting i nord.
- Gatetverrsnitt i Melhusvegen, tilpasses til sentrumsgate med fortau i stedet for gang- og sykkelveg, tar ut grøntrabatt og tilbakefører byggeområde til Melhusvegen 405 og naboieendom i sør, gnr. 94/182.
- Omdisponerer areal for grønstruktur og areal for samferdsel, -nord i planområdet

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Stedets karakter og hvordan området brukes i dag

Melhusvegen 405, med gnr. 94/181, rommet tidligere jernbanestasjonen på Melhus. Etter at denne ble flyttet har det vært både restaurant og diverse kortvarige leieforhold av varierende karakter. Eiendommen har tidligere vært forsøkt utviklet til boligformål uten å lykkes.

Dagens situasjon er at eiendommen fremstår som brakk. Eiendommen og bygningene er ikke vedlikeholdt etter dagens standard, og området brukes i stor grad til oppsamlingsplass for diverse kjøretøy, utstyr og tilfeldige hensettelser.

3.2 Trafikkforhold

I dag er det atkomst til planområdet fra Melhusvegen, fylkesveg 6612 ved den tidligere stasjonsbygningen og fra nord, inn til Bane NOR sin eiendom. Det er flere og delvis lite definerte avkjørsler langs vestsiden av Melhusvegen. Vegen har fartsgrense 40 km/t, og i områdeplanens trafikkanalyse er det anslått en framtidig biltrafikk på 4-5000 ÅDT med 8 % tunge kjøretøy.

Nærmeste holdeplass er Melhus sentrum, ca. 250 meter sør for ny hovedinngang. Holdeplassen betjenes av 6 bussruter, og det er 15 avganger i timen på det meste.

3.3 Grunnforhold

Grunnforholdene er tidligere vurdert som egnet byggegrunn. Områdestabiliteten er vurdert som tilfredsstillende.

Det er gjort målinger av radon i all offentlige bygningsmasse i Melhus. Resultatet viser lave tall i Melhus sentrum i offentlige bygninger, og det antas derfor at det gjelder for hele sentrum.

3.4 Kulturminner og kulturmiljø

Fylkeskommunen vurderer stasjonsbygningen som et viktig infrastrukturelt kulturminne. Stasjonen ble åpnet i 1864 da Trondhjem–Størenbanen ble satt i drift, og bygningen var opprinnelig tegnet av arkitekt Georg Andreas Bull. Det vises til at bygget er listeført og kartfestet i Melhus kommunen sin kulturminneplan som bygning for samferdsel.

3.5 Teknisk infrastruktur

Det er framført vann- og avløpsledning til tomta i dag. Disse kan benyttes ved utvikling innenfor planområdet. Det er i dag flere overvannsledninger som fører overvann vestover ut av planområdet, både i sør og i nord.

I Melhusvegen ligger en kommunal vannledning med tilstrekkelig dimensjon for tilførsel av brannvann til planområdet, og det finnes to eksisterende hydranter som tilfredsstillende avstandskravet til ny bebyggelse.

3.6 Miljøfaglig forhold

Melhusvegen 405 er støyutsatt både fra tog på jernbanen og fra vegtrafikk på Melhusvegen og E6. I dag er Melhus Dyreklinikk lokalisert i den gamle mølla på Melhus, som ligger helt inntil jernbanen. I dag oppleves ikke støy som en problemstilling for verken ansatte eller pasienter på klinikken.

Eiendommen er ikke flomutsatt. Tidligere vurdering av forurensning på tomta konkluderer med at det ikke kan påvises potensielt forurensende aktiviteter på tidligere Melhus stasjonsområde med unntak av en nedgravd oljetank vest for Velferdsbygget, på Bane NOR sin eiendom i utkanten av planområdet. Per i dag er det ikke kjent om denne oljetanken er fjernet.

3.7 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Som del av områderegulering for Melhus sentrum, vedtatt 2019, er gjort egne konsekvens- og ROS-analyser. I disse analysene har kommunen allerede vurdert at formål i områdeplanen ikke medfører særlige konsekvenser, og heller ikke vesentlige virkninger for miljø og samfunn, iht. PBL §§ 4-1 og 4-2.

Det er ikke registrert eller funnet dokumentasjon som tilsier risiko for miljø og samfunn ved å gjennomføre planforslaget med nye bygg og tilhørende uteområder for Melhus Dyreklinikk.

3.8 Eksisterende analyser og utredning

Områdeplanen er vedtatt høsten 2019. I arbeidet med områdeplanen er det laget en rekke analyser og utredninger som belyser relevante tema for utvikling av eiendommen. Analysene og utredningene er gjennomgått og kan i stor grad benyttes som underlag for ny detaljregulering.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Hovedtrekk i planforslaget – ny Melhus Dyreklinikk

Per i dag planlegges det nytt bygg og tilhørende uterom og parkering for ny Melhus Dyreklinikk i planområdet. Eksisterende bebyggelse vil bestå i overskuelig framtid. Planforslaget har en viss fleksibilitet, slik at Velferdsbygget/lagerbygg nord for den gamle stasjonsbygningen kan rives eller omdisponeres og påbygges, og fotavtrykket til bebyggelsen kan bli annerledes enn den bebyggelsen som er illustrert og planlegges per i dag. Her åpnes det opp for flere funksjoner enn i sør, som bevertning og overnatting, som enten kan etableres i Velferdsbygget, eller i ny bebyggelse.

Melhus Dyreklinikk planlegges med et romprogram på ca. 13-1400 m² BTA, i et langsmalt bygg mellom Melhusvegen og den gamle stasjonsbygningen. Det planlegges en sammenkobling mellom gammelt og nytt bygg, slik at arealene i den eksisterende stasjonsbygningen kan bli en del av dyreklinikken.

Hovedinngang tenkes fra sørøst, mens inngang for ansatte og driftsfunksjoner er fra nord. Det planlegges mest mulig åpenhet i fasadene for å gi skape liv til gata utenfor og gi besøkende og passerende et fint innblikk i dagliglivet på klinikken. Rundt bygningen vil det være tilpassede arealer for lufting av pasienter samt varelevering, akutt-inngang og isolat.

Målet er også å utvikle grøntområdet på den nordligste delen av eiendommen i samarbeid med naboer, for å gi et flott grøntareal langs innkjøringen til eiendommen og Melhus sentrum.

4.2 Planlagt arealbruk

Byggeområdet i planen er delt i to felt, BKB1 i sør, med kombinert arealformål; forretning/kontor/tjenesteyting, og BKB2 med et generelt kombinert arealformål; bebyggelse og anlegg, der det tillates forretning, kontor, tjenesteyting, bevertning og overnatting. I tillegg er det ulike samferdselsformål, og grønnstruktur; blågrønn struktur.

Antall arbeidsplasser og besøkende

Melhus Dyreklinikk sysselsetter i dag 8 personer, og forventer videre vekst i antall ansatte de neste årene med 15 ansatte om 5 år. Tilsvarende forventes en vekst i pasientbesøk, som i 2020 var på omtrent 8500 besøkende inkludert kunder i butikkdelen av klinikken.

Per i dag er det ikke konkrete planer for bruk av det nordre byggeområdet BKB2, annet enn å benytte det eksisterende bygget, Velferdsbygget, som disponible areal for dyreklinikken. Dersom bebyggelsen skal omdisponeres eller erstattes med nytt bygg, må arbeidsplasser og besøkende vurderes i en byggesak.



Figur 3. Utsnitt av illustrasjonsplan slik området kan bli når både planforslaget med ny bebyggelse og områdeplanen med sykkelfelt er gjennomført.

4.3 Tomteutnyttelse, høyde og plassering

Tomteutnyttelse

Områdeplanen gir på generelt grunnlag ingen krav til utnyttelse av næringsformål. Byggeområdet for begge feltene BKB1 og BKB2 er ca. 2600 m². Deler av feltene ligger innenfor byggegrense mot bane, slik at byggbart areal er betydelig mindre. I tillegg ligger hele planområdet innenfor 30 meter fra jernbanespor, der jernbanelovens bestemmelse kan gjøres gjeldende. Tomteutnyttelse er derfor avhengig av tillatelser fra Bane Nor, og det medfører noe usikkerhet hvor høy tomteutnyttelse som kan påregnes.

Bestemmelsene stiller krav om en tomteutnyttelse totalt innenfor feltene BKB1 og BKB2. Kravet er minimum 30 % BYA, som tilsvarer totalt ca. 850 m² BYA. Maksimum 60 % BYA, som tilsvarer totalt ca. 1600 m² BYA innenfor begge feltene BKB1 og BKB2. Dette tilsvarer ca. 100 % innenfor byggegrensene, inkl. parkering.

Bebyggelsens høyde

Høyden på ny bebyggelse er vist med kotehøyder på plankartet. Tomta ligger på ca. kote +23 til +24.

Det antas at overkant gulv på ny bebyggelse blir på ca. kotehøyde 24. Ny bebyggelse sør for nordre atkomst tillates med høyde ca. 9 meter, opp til kote +33, som tilsvarer to høye etasjer for næring. Ny bebyggelse nord for nordre atkomst, forutsatt at Velferdsbygget rives, tillates med høyde ca. 12 meter, opp til kote +36, som tilsvarer tre etasjer.

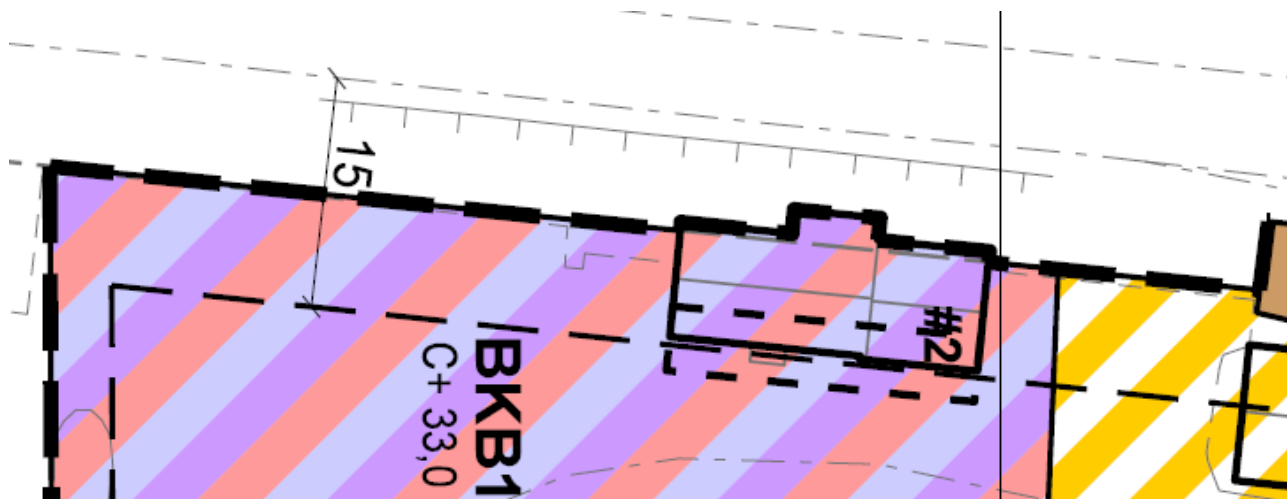
Regulerte høyder gir mulighet for varierte høyder på ny bebyggelse, i tråd med intensjoner i områdeplanen.

Plassering – byggegrenser

Ny bebyggelse skal plasseres innenfor byggegrensene vist på plankartet. I nord og øst ligger byggegrense i formålsgrense, mens i sør og vest er byggegrensen trukket inn fra formålsgrense for å imøtekomme regelverk om 4 meters byggegrense fra nabogrense og 15 meters byggegrense fra jernbanespor.

I en smal parsell mellom eksisterende gamle stasjonsbygning og ny bebyggelse, er det lagt inn et bestemmelsesområde #2 – sammenføyning. Parsellen ligger ca. 14 meter fra jernbanespor i luftlinje, men

den gamle stasjonsbygningen ligger mellom jernbanespor og parsellen. Bestemmelsen åpner for at det tillates å etablere en sammenføring av gammel og ny bebyggelse her, under forutsetning at utforming skal ta særskilt hensyn til den historiske stasjonsbygningen, og skal spille godt sammen med det gamle stasjonsbygget.



Figur 4. Utsnitt av plankart som viser bestemmelsesområde #2 over parsell mellom det gamle stasjonsbygget og ny bebyggelse/byggegrense 15 meter fra jernbanespor.

4.4 Universell utforming

Ny bebyggelse planlegges med overkant gulv noe høyere enn dagens terreng på tomta. Alle innganger vil få universell tilgjengelighet med trinnfri atkomst, og det vil også være universell tilgjengelighet fra både fortau og parkeringsplasser og fram til innganger.

4.5 Parkering

Det planlegges parkeringsplasser for besøkende med atkomst sør på tomta der hovedinngang til ny bebyggelse ligger. Parkering for ansatte planlegges i nord. Det vil bli tilrettelagt for sykkel, el-sykkel, sparkesykkel o.l. med innendørs parkering og lade-mulighet.

Planforslagets utkast til parkeringsbestemmelser er 0,3- 0,5 parkeringsplasser for ansatte og 0,5-0,8 plasser for besøksparkering pr 100 m². BRA. Dette inkluderer 1 HC-parkeringsplass. Det er sannsynlig at det vil etableres ca. 10 bilparkeringsplasser for besøkende og 6-8 plasser for ansatte. Det skal også etableres min. 2 sykkelparkeringsplasser for besøkende og plasser til min. 10 % av ansatte.

Ved omdisponering av bygg, eller nytt bygg på nordre byggeområdet, må parkering vurderes i byggesak.

4.6 Trafikkløsninger

Det planlegges en ny avkjørsel til planområdet, nord for planlagt ny bebyggelse. Med to avkjørsler skilles trafikk for besøkende til hovedinngang sør for bygget, og personaltrafikk og varelevering nord for bygget. Hovedandel av persontrafikk vil være ved atkomst i sør, omtrent ved dagens atkomst til tomta.

Det planlegges et fortau på vestsiden av Melhusvegen langs ny bebyggelse fram til ny nordre atkomst. Inntil Melhusvegen bygges om i tråd med områdeplanen, vil fotauet avsluttes her med et nytt fotgjengerfelt som leder gående trafikksikkert over til fortau på østsiden av veien.

Rekkefølgebestemmelser sikrer at nytt fortau etableres i tilknytning til utbygging på de enkelte byggeområdene.

Det er estimert at tiltaket som er planlagt per i dag vil skape ca. 70 reiser med bil per dag, regnet som antall bilbevegelser. Det inkluderer 2 reiser per ansatt og kunde, samt noe annen trafikk.

4.7 Teknisk infrastruktur – vann og avløp

Tomta er tilkoblet vann og avløp i dag. Ledningene må legges om som del av prosjektet, og vil dimensjoneres iht. gjeldende krav fra Melhus kommune. Et VA-notat og en overordna VA-plan som beskriver forslag til løsninger for vann, avløp og overvann følger planforslaget.

4.8 Blågrønn struktur og overvann

Planforslaget foreslår en omdisponering av grønnstruktur og veggrønt nord i planområdet. Nytt grøntområde blir bredere, framfor en langsmal form. Det planlegges å beplante området og møblere på en enkel måte som er egnet for den nye dyreklinikken.

Overvann

Det finnes ulike tekniske løsninger for fordrøyning av overvann under bakken. Det er også mulig å utforme de grønne arealene med f.eks. dam/vannspeil og regnbed. Etablering av grønt tak på nye bygg er også en mulighet. Dette vil bidra til fordrøyning, rensing og avledning av overvann, og vil redusere behovet for fordrøyningsmagasin under bakken. Overvannsystemet må dimensjoneres i videre prosjektering. Forholdet mellom fordrøyningsvolum og videreført vannmengde kan vurderes nærmere når endelig areal av tette flater er kjent, ut fra utomhusplan.

4.9 Miljøoppfølging - støy

Per i dag planlegges det ikke støyømfintlige aktiviteter innenfor planområdet. Det er derfor støyforhold innendørs som er av betydning, og ikke støy ved fasade utendørs eller på uteareal. På grunn av støy fra både veg og bane må det gjøres tiltak i fasaden for å sikre tilfredsstillende støyforhold innendørs, iht. gjeldende regelverk.

Ny bebyggelse planlegges med balansert ventilasjon, slik at åpne vinduer vil være en sjeldenhet. Tilfredsstillende innendørs lydnivå kan oppnås ved riktig dimensjonering av fasadeelementenes lydisolerende egenskaper, og riktig dimensjonert ventilasjon. Bestemmelser stiller krav om at tilfredsstillende støysituasjon iht. gjeldende regelverk for innendørs støy skal dokumenteres i byggesaken.

Mot jernbanen er det krav om å sette opp sikring med høyde minimum 1,8 meter, som hindrer ferdsel ut på spor. Bestemmelsene tillater at slik sikring kan etableres som støyskjerm. Foreløpige beregninger viser at det er mulig å oppnå støyklima med gjennomsnittlige lydnivåer under ca. 62 dB beregnet 1,5 meter over bakken.

Områdeplanen tillater boliger innenfor planområdet. Bestemmelsen til områdeplanen sier følgende:

Etablering av nye boliger kan likevel vurderes i felt på østsiden av E6 som grenser inntil E6 og /eller jernbanen, med støynivå (Lden) inntil 70 dBA ved fasade, dersom boenhetene er gjennomgående med en stille side, samt at flertallet av rom for støyfølsomt bruk, inkludert alle soverom, skal ha vindu i fasade med støyforhold i tråd med grenseverdiene. Uterom skal plasseres på stille side.

Per i dag planlegges det ikke for bolig. Dersom det skal etableres støyømfintlige funksjoner som bolig, må det i plan- og/eller byggesak dokumenteres at det kan oppnås tilfredsstillende støynivå, og at det før boligen kan tas i bruk dokumenteres hvordan støyreducerende tiltak er utført.

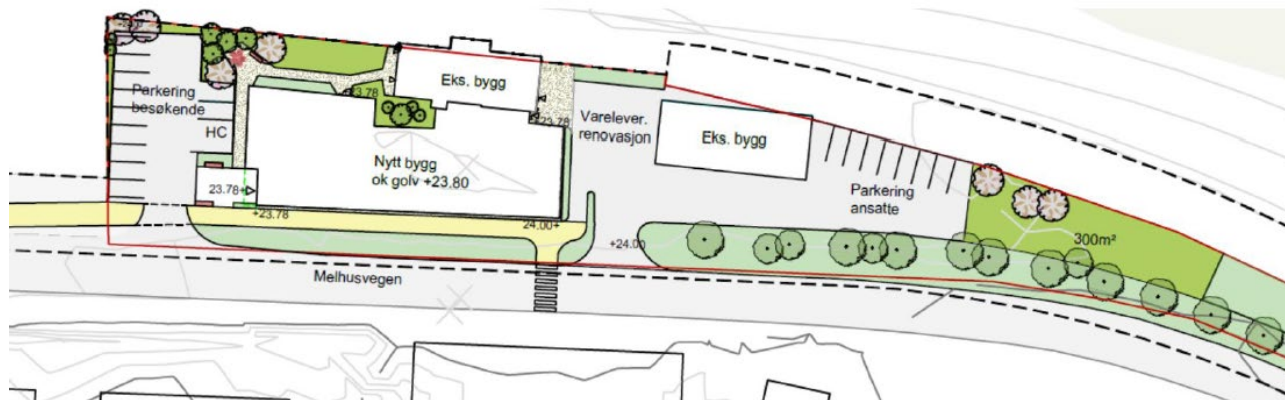
4.10 Andre forhold

Midlertidig situasjon

I påvente av ombygging av Melhusvegen slik den er regulert i områdeplanen, vil det bli en midlertidig opparbeidelse av arealet mellom nytt fortau og dagens vegkant. I dette arealet viser områdeplanen at kjørefeltet er flyttet ca. 1,5 meter østover og det skal komme et sykkelfelt, også det 1,5 meter. Fram til

dette gjennomføres vil det være ca. 3 meter buffersone mellom kjørefelt i Melhusvegen og nytt fortau langs dyreklinikken.

I planforslaget er dette området vist med bestemmelsesområde for midlertidig situasjon. Alle tiltak innenfor området skal godkjennes av vegeier som er Trøndelag fylkeskommune.



Figur 5. Utsnitt av illustrasjonsplan for midlertidig situasjon, med en grøntrabatt mellom ny bebyggelse og Melhusvegen og fortau som avsluttes med fotgjengerfelt før ny adkomst i nord.

Boliger og støy – videreføring av områdeplanen

Områdeplanen åpner for å bygge boliger på eiendommen Melhusvegen 405, innenfor rød støysone. Støyrapport fra 2017 som følger områdeplanen, beskriver regelverket, og påpeker at støyfaglig utredning skal foreligge seinest ved rammesøknad i byggesaker.

Det har vært et ønske å opprettholde en framtidig mulighet for å kunne vurdere boliger innenfor planområdet, uten å måtte dispensere eller omregulere. Per i dag planlegges det ikke for bolig, og planforslaget viser derfor ikke hvordan boliger kan utvikles og formes på tomta. Dersom det skal utvikles boliger her på sikt, må det åpnes for å etablere boliger i rød støysone på visse vilkår, i tråd med områdeplanen. For å etablere boliger, må det dokumenteres et støyklima som kan aksepteres innenfor gjeldende forutsetninger og krav. For støyfølsom bebyggelse må tiltak være ferdig senest innen nye boliger tas i bruk.

Konsekvenser av å tillate boliger i en framtidig situasjon, og avbøtende tiltak, er beskrevet i kapittel 5.9.

Rekkefølgebestemmelser og gjennomføringsavtaler

Det er stilt flere rekkefølgebestemmelser. Dette er beskrevet nærmere i kapittel 5.1 Overordna føringer.

Eksempler på rekkefølgekrav er nytt fortau langs ny bebyggelse, nytt gangfelt over Melhusvegen, opparbeidelse av grønnstruktur og sikring på minimum 1,8 meter mot jernbanen.

Før sikring mot jernbanen kan gjennomføres, må det foreligge godkjenning fra Bane NOR, iht. jernbanelovens § 10, og før det kan gjøres tiltak langs Melhusvegen må det foreligge gjennomføringsavtale med Trøndelag Fylkeskommunen som vegeier.

5 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

5.1 Overordna føringer og avvik fra gjeldende planer

Byvekstavtalen:

Byvekstavtalen som Melhus kommune er del av, sammen med blant annet Trondheim, har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, at arealbruken skal bli mer effektiv og at byer og tettsteder skal bli mer attraktive.

Ny detaljregulering foreslår endret arrondering av byggeformål. Dette åpner mulighet for å bygge inntil 1600 m² BYA, som gir en økning ift. områdeplanens utbyggingsmuligheter. Dette anses som en positiv samfunnsnyttig endring, som på sikt kan gi en utnyttelse høyere enn intensjoner i områdeplanen.

Planforslaget følger opp kommunens restriktive parkeringspolitikk. Dyreklinikken blir liggende sentralt i sentrum, slik at besøkende kan kombinere gjøremål og på den måten få redusert antall bilturer og redusere kjørelengde. Kollektivholdeplass ligger bare 250 meter fra planområdet, og særlig for ansatte vil bruk av kollektivtransport være et reelt alternativ til privatbil.

Denne sentrumstomta har utfordrende form når det kommer til å få effektiv utnyttelse. Således er den planlagte virksomheten og størrelsen på ny bebyggelse trolig noe av det mest egnede, og det som kan gi den mest effektive utnyttelsen med tomtas begrensninger.

Ved gjennomføring av planforslaget vil Melhus sentrum få et betydelig estetisk og visuelt løft. Innfarten til sentrum, spesielt for gående og syklende vil bli mer attraktiv. Flere aktiviteter og opplevelser langs fylkesvegen gjør at avstander virker kortere, og gjør det å gå og sykle mer fristende.

Det vurderes at planforslaget med de planlagte tiltakene følger opp og samsvarer med målsettingen i Byvekstavtalen.

Plangrense, jf. prinsippvedtak

I bestemmelsene til områdeplanen er det krav om at det lages én felles reguleringsplan for hele felt BFK1:

2.8.2 BFK1 –Gamle stasjonsområdet

Krav om detaljplan for hele området samlet. Støykrav og byggegrensninger avklares i detaljplan. Det skal tilstrebes variasjon i høyder innenfor området. Areal mellom fortau og bebyggelse skal anlegges med grønnstruktur.

Områdeplanen nevner ikke kravet om felles planlegging for felt BFK1 - gamle stasjonsområde annet enn i bestemmelsene. En finner ikke begrunnelse, eller vurdering av konsekvenser av dette kravet.

Feltet består av til sammen fem eiendommer, hvorav fire er bebygd og én er uten bebyggelse. Eiendommene har svært ulik karakter og ulikt potensiale for utvikling. Per i dag er det ikke kjent at det er planer for utvikling eller omdisponering noen av eiendommene.

Så lenge felles planlegging ikke vurderes å gi vesentlig felles merverdi/økt potensial, eller at det er avdekket hensyn som ikke kan ivaretas gjennom flere planprosesser over tid, vurderes det at dette tiltaket kan gjennomføres med en forenklet detaljregulering for kun Melhusvegen 405. Tomta ligger som ytterste nordre del av felt BFK1 og egner seg derfor som et eget byggetrinn innenfor feltet.

Det vises til avsnitt 1.3 som beskriver politisk vedtak om planavgrensning.

Endring av arealbruksformål

Planmyndigheten har foreslått at virksomheten med dyreklinikk kan defineres som tjenesteyting. For å opprettholde fleksibilitet for framtidige endringer av virksomhetens karakter, og ytterligere utbygging, i

tillegg til at Melhus dyreklinikk også har en butikkdel og kontorer, er det ønskelig å videreføre kombinertformål som inkluderer alle tre funksjoner. På søndre del av tomta endres formål fra kombinert; bolig/forretning/kontor til kombinert; forretning/kontor/tjenesteyting.

På nordre del av tomta endres formål fra kombinert; bolig/forretning/kontor til kombinert bebyggelse og anlegg, med nye funksjoner som tjenesteyting, bevertning og overnatting. I tillegg videreføres funksjoner som allerede ligger i områdeplanens formål; forretning og kontor. Det er ønskelig å opprettholde framtidig mulighet til å etablere midlertidige eller permanente boliger på sikt. I og med at dette ikke er aktuelt per i dag, er det ikke tegnet ut forslag til boligkonsept, og slik etablering må vurderes som egen sak.

Helt i nord omdisponeres en langsmal del av grønnsstrukturen og ulike samferdselsformål til annen veggrunn grøntareal. Arealet gir en fleksibilitet for framtidig samferdselsanlegg.

Parkering

Parkeringsnorm som følger områderegulering sier i pkt 2; '*Parkeringsbehov skal primært dekkes på egen tomt, hovedsakelig i parkeringskjeller...*'. En kan således ikke se at det er et entydig krav om parkeringskjeller. Tomtas beskaffenhet, med naboskap til veg og jernbane og byggbar bredde på kun 8,5 – 15 meter, gir store begrensninger i byggbart areal. På grunn av dette åpner planen for at parkering kan skje på terreng. Det er undersøkt mulighet for å legge parkering under bakken, men på grunn av overnevnte tomteforhold vil både funksjonalitet og kostnader ikke være samfunnsmessig regningsssvarende.

Det planlegges en parkeringsløsning med totalt antall plasser iht. områdeplanens parkeringsnorm for 'annen tjenesteyting' som angir et 'absolutt' krav (fast) for besøkende (0,8) og ansatte (0,5). Planlagt bebyggelse er et nytt dyrehospital, som ikke anses å være en besøksintensiv virksomhet. Det må forventes at besøkende/ pasienter kommer i bil, og ikke på sykkel eller kollektivt, noe som heller ikke vil være ønskelig (med syke dyr). Parkering for ansatte vil dekke kun 50 % av forventet behov (antall ansatte), og det legges til rette for innendørs sykkelparkering og andre fasiliteter som kan redusere arbeidsreiser med bil.

Det totale antallet parkeringsplasser ved full utbygging med bebyggelse i nord vil gi parkeringsdekning lavere enn områdeplanens krav. Detaljreguleringsplanen angir minimumskrav lavere enn områdeplanen (besøkende (0,5) og ansatte (0,3)), og parkeringsdekning ved full utbygging vil ligge nærmere dette minimumskravet. Total sett vurderes det at parkeringsdekningen er iht. intensjonene gitt i både statlige planretningslinjer og i områdeplanen.

Det kan vurderes at det på denne svært smale tomta kan gi bedre utnyttelse, mer trafiksikre løsninger, og bedre logistikkmessige og estetiske løsninger for sentrum ved å ha et godt organisert og beplantet parkeringsareal på bakkeplan.

Omdisponerer grøntareal

Planen viser en omdisponering med endring av grønnsstruktur, gangveg og veggrønt. Omdisponering gir økt bredde og dermed en bedre brukbarhet. Grønnsstruktur fra områdeplanen reduseres litt, men til gjengjeld reguleres et større og brede areal for annen veggrunn – grønt, som totalt gir en økning av grøntareal. Omdisponeringen gir potensial for et brukbart og vakkert vegetasjonsbelte ved innfarten til Melhus sentrum fra nord.



Figur 4. Utklipp av plankart viser omdisponering av grønnsstruktur og annen veggrunn – grønt nord i planområdet. Områdeplanens formålslinjer er vist rosa. Illustrasjonen viser at grønne areal får en bedre brukbarhet i ny plan.

Gateverrsnitt i Melhusvegen

Områdeplanen viser et gateverrsnitt i Melhusvegen med kjørefelt to retninger og tosidig sykkelfelt, fortau på østsiden og i tillegg gang- og sykkelveg og en grøntrabatt på vestsiden av veien. En slik vegutvidelse øker det totale gateverrsnittet med 9 meter, noe som betyr at bredden på den allerede smale tomten ved Melhusvegen 405 reduseres tilsvarende og blir nærmest umulig å utnytte som byggetomt.

I planforslaget endres gateverrsnitt og tilpasses Melhusvegen som en sentrumsgate med fortau i stedet for gang- og sykkelveg. Grøntrabatt fjernes, og arealet regulert i områdeplanen tilbakeføres til byggeformål for Melhusvegen 405 og naboeiendom i sør, gnr. 94/182. Eiendommene kan da få et mer anvendelig og byggbart areal og mer effektiv arealutnyttelse i tråd med intensjoner i områdeplanen om fortetting og mer aktivitet i sentrum. Funksjonaliteten for alle trafikanter ivaretas, samtidig som gateverrsnittet smalnes inn.

Totalt sett vurderes det at dette gir flere fordeler enn ulemper. Det øker arealeffektiviteten, reduserer opparbeidelseskostnader for ny veg og gir bedre samfunnsnytte enn løsningen regulert i områdeplanen.

5.2 Stedets karakter, byform og estetikk

Tomta er delvis bebygget, og de ubebygde delene framstår i dag som lite trivelig og uten særlige kvaliteter for omgivelsene. Det vurderes at vitalisering med attraktiv funksjon og ny bebyggelse i to-tre etasjer og opparbeidede uterom vil gi positive virkninger for nabolaget og for Melhus sentrum.

Bebyggelsen som er lavere enn leilighetsbyggene i øst, skaper en god overgang mellom den østlige landskapsformen og den lavereliggende elvekorridoren i vest.

5.3 Kulturminner og kulturmiljø

Områdeplanen åpner for bebyggelse i 2-4 etasjer. Planforslaget åpner for bebyggelse i to etasjer sør på tomten og dersom eksisterende bebyggelse rives, kan det erstattes med et bygg i opptil tre etasjer.

Det åpnes for en sammenkobling av eksisterende stasjonsbygg og ny bebyggelse, og denne planlegges utformet med et moderne formspråk, som underordner seg hovedbygget og danner et passende element mellom nytt og gammelt. Den gamle stasjonsbygningen ligger nærmere jernbanespor enn 15 meter, og det vil kun komme ny bebyggelse øst for bygget, lenger fra spor enn 15 meter. Sett fra jernbanen vil bygningen derfor framstå som et selvstendig bygg. Totalt sett sikrer dette lesbarheten til den historiske stasjonsbygningen.

Bestemmelsene sikrer at det ved utforming av ny bebyggelse og sammenføringer mellom eksisterende og ny bebyggelse skal tas særskilt hensyn til den historiske stasjonsbygningen, og at nybygg skal spille godt sammen med det gamle stasjonsbygget.

Det vurderes at planforslaget viser er en bedre tilpasning til eksisterende bebyggelse enn områdeplanen gjør, og at ny bebyggelse følger det antikvariske prinsippet underordning som anbefalt av fylkeskommunen.

5.4 Grønnstruktur og uteområder

Omdisponering av grøntareal i nord gir et bredere og mer brukbart grøntareal, i stedet for et langsmalt område nærmest som en grøntrabatt å regne. Langs Melhusvegen beholdes et areal for annen veggrunn grønt, som kan erstatte funksjon til det lange smale grøntarealet i områdeplanen. De grønne områdene får bedre brukbarhet for opphold og beplantning.

Det vurderes at omdisponering av areal vil gi fordeler og positive virkninger for alle parter, og er en bedre løsning enn områdeplanen.

5.5 Klimapåvirkning (påvirkning av ytre miljø)

Klimatilpasning og -påvirkning i arealplanlegging handler hovedsakelig om å unngå å bygge i områder med flom, skred og havnivåstigning, og å ha konkrete planer for håndtering av overvann, som også skal kunne håndtere ekstremnedbør. Dette planområdet er ikke berørt av nevnte naturfarer. Geoteknisk vurdering og en VA-plan med beskrivelse følger planforslaget. Utbygging påvirker ikke områdestabiliteten, og det er gjort beregninger av og foreslått løsninger for overvann inkl. klimapåslag. Det er utformet bestemmelser som skal ivareta nødvendig geoteknisk prosjektering og overvannshåndtering i videre planlegging og prosjektering.

5.6 Trafikkforhold

En ekstra avkjørsel fra Melhusvegen forventes å ha liten betydning for trafiksikkerhet og framkommelighet på Melhusvegen, samtidig som det har avgjørende betydning for utvikling og effektiv arealbruk i planområdet og en såpass smal tomt. Avkjørsel foreslås på en rett strekning med begrenset trafikkmengde og lav fartsgrense, 40 km/t. Planforslaget sikrer frisikt ved avkjørsler.

Gatetverrsnittet i Melhusvegen endres med fortau i stedet for gang- og sykkelveg og grøntrabatt på vestsiden av vegen. Dagens gangfelt ved innkjøring til tomta flyttes noe nordover. Ved bygging av første byggetrinn bygges det nytt fortau på vestsiden av vegen fram til ny nordre atkomst, der det avsluttes ved et nytt gangfelt. Fortauet reguleres videre nordover og kan bygges ut senere, eventuelt når andre tiltak i områdeplanen tenkes gjennomført.

I en midlertidig situasjon fram til områdeplanen gjennomføres, kan syklist velge å sykle på nytt fortau, eller i vegbanen. Relativt lav fartsgrense og lav trafikkmengde gjør at det fungerer å sykle i blandet trafikk.

Byggeområdet er smalt og har eksisterende bebyggelse som per i dag ikke kan rives på grunn av tekniske installasjoner for Bane NOR. Av den grunn er det forsøkt å redusere trafikkareal internt på tomta så mye som mulig for å få god tomteutnyttelse. Varelevering til dyreklinikken skjer i dag med varebil og liten lastebil. Dersom leveranser skulle komme med vanlig lastebil vil denne, på grunn av minimerte trafikkareal, måtte rygge for å snu, noe som forutsetter bruk av hjelpemannskap.

Totalt sett vurderes det at planforslagets forslag til løsninger vil ha positive virkninger for trafiksikkerhet langs Melhusvegen, og at tiltakene heller ikke vil medføre endringer i framkommelighet. Planforslaget viser også gjennomførbare trafikale løsninger internt.

5.7 Barns interesser og trafikksikkerhet på skoleveg

I og med at området ikke har betydning for barns interesser i dag, vurderes det at en utbygging med ny dyreklinikk og nytt fortau vil ha positiv virkning.

5.8 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Tiltak i planforslaget medfører ikke behov for endringer i offentlig ledningsnett utenfor planområdet.

Overvann

Tiltak i planforslaget følger opp retningslinjer og krav fra Melhus kommunen til håndtering av overvann på egen grunn, og vil ikke påføre det kommunale ledningsnettet overvannsmengder som påvirker kapasiteten til det kommunale ledningsnettet for overvann.

Energikilder

Det ligger en eksisterende nettstasjon nord i planområdet. Områdeplanen har vist gang- og sykkelveg over denne. Planforslaget endrer arealbruken i nord, slik at nettstasjon kan bli stående som i dag, noe som anses som en både funksjonell og kostnadmessig positiv virkning.

Når det gjelder energiforsyning til ny bebyggelse vil det i forprosjektfasen bli gjort en lønnsomhetsvurdering av aktuelle energikilder. Det vil være naturlig å vurdere grunnvann og uteluft som energikilde for varmepumpe som kan benyttes til oppvarming av rom, ventilasjonsluft og tappevann.

I tillegg er det aktuelt å vurdere solceller for strømproduksjon, alternativt i kombinasjon med solfanger, slik at panelene også kan varme vann som kan utnyttes i varmepumpeanlegget.

5.9 Støyforhold

I tidligere reguleringsplaner for området er det vurdert at det kan etableres bebyggelse med kontor og forretning uten at det er nødvendig med spesielle tiltak mot støy (kilde: støyrapport 2005, vedlegg til sentrumsplan 2006).

For planområdet er det gjort en enkel støyvurdering ut fra kjente støykilder, Melhusvegen og Dovrebanen. Beregningene viser at ny bebyggelse vil være påvirket av støy fra to sider, fra både fra veg og bane. Dersom det ikke planlegges for støyømfintlige funksjoner, der det ikke er støykrav på uteområder eller krav om stille side, vurderes det at planområdet er godt egnet for formål den reguleres for, inkludert dyreklinikk.

For funksjoner det reguleres for er det støyforhold innendørs som er relevant å tilfredsstille. Det finnes flere tiltak som kan være aktuelle. Eksempler kan være riktig dimensjonering av fasadeelementenes lydisolerende egenskaper. Det forutsettes da en normalt god yttervegg, vinduer med god lydisolasjon, balansert ventilasjon som ivaretar tilfredsstillende luftkvalitet. Ved riktig dimensjonert ventilasjonsanlegg hvor behov for kjøling vurderes i tillegg til solavskjerming på vinduer, vil behovet for å åpne vindu for lufting reduseres. Innendørs lydnivå og dimensjonering av yttervegg og vinduer må beregnes i sammenheng med detaljprosjektering av byggene.

Utendørs er det mulig å redusere støypåvirkning både rundt bygget og på eventuell takterrasse. Dette kan skje ved å utforme sikring mot jernbane som en støyskjerm, og å etablere rekkverk på takterrasse med støyreducerende egenskaper.

Støy og eventuell støyfølsom aktivitet

I støyrapport vedlagt områdeplanen er det påpekt at i sentrumsområder i byer, tettsteder og ved kollektivknutepunkt, der det er aktuelt med høy arealutnyttelse, kan det vurderes å tillate oppføring av ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål innenfor rød sone og/eller avvik fra grenseverdiene i gul sone.

Retningslinje for støy, T-1442, kapittel 3.2 nevner sentrums- og byområder som områder med stor grad av støymessig kompromiss, og at det her kan vurderes å tillate overskridelse av anbefalte grenseverdier gitt i retningslinjen. Dette forutsatt at avbøtende og kompenserende løsninger sikres i planbestemmelser.

Planområdet ligger i et slikt område i Melhus sentrum. Det er nært til service og tjenester, og kollektivknutepunkt for buss og tog. I så måte er det ønskelig å kunne utvikle boliger her, med tanke på grønn mobilitet, mulighet for redusert privatbilbehov og mer liv i sentrum. Dette er iht. overordnet målsetting og planer om flere sentrumsnære boliger.

Per i dag er det ikke planer om å bygge boliger, og det er derfor ikke illustrert boliger i planen. Det er imidlertid et ønske å på sikt kunne vurdere en form for midlertidige eller permanente boliger innenfor planområdet. Konkrete og kompenserende bygningstekniske løsninger for å oppnå akseptable støyforhold må vurderes og prosjekteres spesifikt dersom det skal etableres boliger. Flere steder kan skjermingstiltak langs fasade være nødvendig for at alle boliger skal få tilgang til en stille side. Dersom det på sikt skal etableres boliger eller annen støyfølsom bebyggelse, må det sikres at støyforholdene dokumenteres i detalj og innarbeides i byggesøknad.

De fleste fasadene er påvirket av støy og det må gjøres tiltak for å tilfredsstille anbefalingene gitt i T-1442. Per i dag planlegges det ikke for støyfølsom bebyggelse i planområdet. Dersom det skal etableres slik virksomhet, finnes det flere og ulike muligheter for kompenserende og avbøtende tiltak. Under nevnes noen som kan være aktuelle tiltak dersom det skal etableres støyømfintlig bebyggelse:

- Grenseverdier på uteplasser/ balkonger vil kunne tilfredsstilles med skjermingsløsninger og evt. innglasset balkong med glassflater som kan åpnes. Det vil også være mulig å legge til rette for større felles utearealer på taket av byggene som er skjermet for støy.
- Ved riktig dimensjonert ventilasjonsanlegg hvor behov for kjøling vurderes i tillegg til solavskjerming på vinduer, vil behovet for å åpne vindu for lufting reduseres.
- Lufting via vindu kan utføres til en ventilert sluse på utsiden av vinduene.
- Utforming av fasaden med bygningselementer som skjermer og skaper stille soner ved vinduer og balkonger.

5.10 Universell tilgjengelighet

Planforslaget bedrer og sikrer god og universell tilgjengelighet.

5.11 Konsekvenser for næringsinteresser

Intensjonen med planarbeidet er å regulere Melhusvegen 405 med ny bebyggelse som underbygger målsetting i områdeplanen, særskilt Hovedmål 3 – 'Sentrum framstår som et attraktivt handelssentrum med et variert tilbud'. Ut fra intensjoner beskrevet under, vurderes det at planforslaget vil ha positive virkninger for næringsinteresser i Melhus sentrum, og generelt for sentrumsutviklingen i Melhus.

- Melhus Dyreklinikk er en funksjon som vil tiltrekke seg folk, gi mer liv til nordre del av sentrum og bidra til et økt kundegrunnlag for flere virksomheter i sentrum.
- Melhus Dyreklinikk vil tilføre attraktivitet til uterom langs Melhusvegen som i dag framstår nedslitt og lite inviterende til sentrum for de som ankommer fra nord.
- Melhus Dyreklinikk vil bidra med moderne arkitektur forankret i lokal tradisjon med fasader som åpner seg mot omgivelsene og gjør det til en hyggeligere opplevelse å kjøre, gå og sykle langs vegen.

- Melhus Dyreklinikk har en funksjon og et romprogram som kan innpasses på en ellers vanskelig utnyttbar tomt. Tomta er svært smal mellom byggegrenser mot veg og mot jernbane, den er støytsatt og har eksisterende bebyggelse som kan fordyre og utfordre utvikling av eiendommen.

5.12 Rekkefølgebestemmelser og utbyggings-/gjennomføringsavtaler

Rekkefølgekrav

Områdeplanen stiller krav om at rekkefølgekrav skal videreføres inn i detaljreguleringsplan. Dette for å sikre mulighet for å lage utbyggingsavtaler og få fordelt kostnadene for utbygging av offentlig infrastruktur i sentrum på alle sentrumseiendommene som skal bygges ut framover.

I planprosessen er krav om rekkefølgebestemmelser for områdeplanens felt BFK1 diskutert.

Bestemmelsene pålegger utbygger innenfor området store kostnader for offentlige tiltak som gangbru over elva, sykkelhotell og rundkjøring.

I tillegg til rekkefølgekrav for kommunens tiltak, og opparbeidelse av grønnstruktur nord i planområdet, stiller også BaneNOR og fylkeskommunen krav om tiltak som må utføres før det vil gis tillatelse til å bygge i planområdet. BaneNOR stiller krav om skjerming mot jernbanen, og at teknisk infrastruktur i eksisterende bebyggelse må bestå, noe som legger begrensninger på bruk av både tomta og eksisterende bygg. Fylkeskommunen stiller krav om at det skal opparbeides nytt fortau langs Melhusvegen.

Totalt sett vurderes det at det allerede er pålagt eiendommen Melhusvegen 405 og planforslaget svært mange og kostbare krav for å høyne kvaliteten og funksjonaliteten i og rundt planområdet, og sikre samfunnet mot farer. Tomtas byggbarhet er også redusert på grunn av vegutvidelse og byggegrenser mot jernbanen. Det synes ikke rimelig å i tillegg ta med rekkefølgekrav fra områdeplanen for å finansiere store infrastrukturtiltak som ligger mer enn en kilometer unna planområdet som ikke har betydning for utviklingen i denne nordre og ytre delen av sentrum. Det er drøftet i planprosessen at rekkefølgekrav fra områdeplanen må vurderes ved utforming av utbyggingsavtale, og at momenter nevnt over må tillegges vekt.

5.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Planforslaget vil ikke medføre økonomiske konsekvenser for kommunen.

Endringer i gatetverrsnitt i Melhusvegen, som samtidig ivaretar et velfungerende midlertidig gatetverrsnitt, kan sies å gi positive økonomiske virkninger for offentlige etater, da løsningen gir store besparelser i opparbeidelseskostnader.

6 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

I ROS-analysen er mulige uønskede hendelser ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming m.m., og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene, henholdsvis virkninger for og virkninger av planforslaget.

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Melhusvegen 405, med ny bebyggelse for kontor, forretning og tjenesteyting, og med åpning for å etablere funksjoner som bevertning og overnatting. Per i dag planlegges det nytt dyrehospital på eiendommen, med bruksareal på ca. 1300 m².

Denne ROS-analysen baserer seg på innspill fra fagpersoner, folk som kjenner eiendommen, fagutredninger som er gjort som del av planarbeidet, ROS-analyse for områdeplanen og andre relevante utredninger og analyser, i tillegg til tilgjengelig informasjon fra internett. Planmyndigheten har vurdert at flere naturgitte forhold og forhold knyttet til infrastruktur er relevant å vurdere.

Det er ikke avdekket forhold som er til hinder for utvikling av planområdet til bebyggelse for Melhus Dyreklinikk.

Tabell 6-1: Grønt er utenfor risiko-området, gult krever tiltak og rødt krever tiltak iverksatt.

Konsekvens Sannsynlighet	Ufarlig/ ubetydelig 1	Mindre alvorlig 2	Alvorlig 3	Svært alvorlig 4
Meget sannsynlig 4				
Sannsynlig 3	8-strømbrudd			
Mindre sannsynlig 2	9-vannforsyning		6-trafikkulykke, 14-anleggsperiode	
Lite sannsynlig 1	3-flom, 4-flom elv, 5-radon, 10-renovasjon/spillvann	11-kollektiv-transport, 13-forurenset grunn	1-skred, 2-stabilitet i grunnen, 7-jernbaneulykke, 12-brannvannforsyning	

ROS-analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreducerende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle ulykker.

Flertallet av hendelsene har havnet i grønn kategori. Det er ingen hendelser som faller inn under rød kategori. Flere av hendelsene innebærer fare, men det er lite eller mindre sannsynlig at hendelsene skal inntreffe. For hendelser som faller inn under gul kategori er mulige mottiltak vurdert. Dette gjelder hendelser knyttet veg/trafikkulykker og til anleggsperioden.

Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres.

Ved gjennomføring av påkrevde og avbøtende tiltak, er det vurdert at dette vil redusere risikoen for og konsekvensene av de ulike hendelsene til et akseptabelt nivå. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen.

I og med at det per i dag ikke planlegges boliger innenfor området, men at dette kan bli aktuelt i framtiden, beskriver planforslaget muligheter og krav for støyfølsom aktivitet som boliger. Dersom det skal etableres boliger i planområdet i framtiden, må støy utredes og dokumenteres i egensak, dersom det blir aktuelt.

7 Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill

7.1 Medvirkning før høring og offentlig ettersyn

Igangsatt regulering ble kunngjort i Trønderbladet 23.2.2021, og på internett, www.pir2.no/news/. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 16.2.2021. Frist for innspill var 17.3.2021. Det kom inn 9 brev/e-poster med merknader til planarbeidet, som stort sett kom fra offentlige myndigheter.

Det var gjennomført flere dialogmøter med offentlige myndigheter

- 3 møter med planmyndigheten, inkl. oppstartsmøte 12.1.2021
- 2 møter med Bane NOR
- 1 møte med Trøndelag fylkeskommune, vegeier av Melhusvegen

Planmyndigheten deltok i alle møter.

7.2 Medvirkning etter høring og offentlig ettersyn

Planforslaget var på høring i perioden 2.7.-27.8.2021. Det kom høringsmerknader fra 6 regionale myndigheter. I tillegg kom det innspill fra 4 enheter i Melhus kommune i intern høring.

Statsforvalter og BaneNOR fremmet innsigelser til planen. Det er gjennomført dialogmøter med begge myndigheter. Innsigelsene er løst før sluttbehandling og egengodkjenning av planen.

Planmyndigheten har oppsummert og kommentert alle merknader i egen matrise.

8 Gjennomføring

Melhus Dyreklinikk planlegger å starte utbygging vinteren/våren 2022. Nye bygg for dyreklinikken som per i dag planlegges i planområdet, er tenkt at skal stå ferdig og være klar til innflytting sommer/høst 2023.

Områdeplanen for Melhus sentrum har flere rekkefølgebestemmelser, og det skal inngås utbyggingsavtale med Melhus kommune. Ved opparbeidelse av nytt fortau langs Melhusvegen som er fylkesveg skal det også inngås en gjennomføringsavtale.