

Saksansvarlig Liv Åshild Lykkja

| | | |
|---------------|------------|----------|
| Formannskapet | 29.06.2021 | PS 90/21 |
|---------------|------------|----------|

Innstilling

| | | |
|----------------------------|------------|----------|
| Behandling i Formannskapet | 29.06.2021 | PS 90/21 |
|----------------------------|------------|----------|

Rådmannen opplyser om at godkjent overordnet VVA-plan foreligger.

Votering:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 legges forslag til Detaljregulering Melhusvegen 405, planid 2021001, med planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart, samt øvrige vedlegg til planen ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Før planen sendes på høring og offentlig ettersyn, må følgende endringer innarbeides:

- Rekkefølgebestemmelsene pkt. 9.2.1-9.2.7 i områdeplan for Melhus sentrum tas inn i bestemmelsene, og begrunnelse for å ikke videreføre disse på s. 15 i planbeskrivelsen tas ut.
- Det skal foreligge godkjent overordnet VVA-plan.

Bakgrunn for saken:

Planprosess:

Planforslaget er fremmet som en detaljregulering utarbeidet av Piir II AS på vegne av tiltakshaver Melhus Dyreklinikk. Det ble avholdt oppstartsmøte den 12.01.21, og videre behandlet prinsippavklaring omkring planavgrensningen i formannskapet 09.02.21, som sak PS 17/21. Oppstart av planarbeidet ble varslet 16.02.21, med kunngjøring i Trønderbladet 23.02.21. Høringsfrist var satt til 17.03.21. Det kom inn 9 merknader i forbindelse med varsel om oppstart, som er svart ut av forslagsstiller i eget vedlegg til planforslaget.

Planområdet berøres av FV6612 Melhusvegen i øst og jernbanelinjen i vest. Det har med bakgrunn i dette vært avholdt egne dialogmøter med Trøndelag Fylkeskommune og BaneNOR for å diskutere ulike løsninger og forslag.

Planforslag til behandling ble innsendt 30.04.21 og vurdert som komplett 22.06.21.

Planområdet:

Planområdet ligger nord i Melhus sentrum, og omfatter i hovedsak eiendommen gnr/bnr 94/181 (Melhusvegen 405), den tidligere jernbanestasjonstomta. I tillegg omfatter planområdet deler av eiendommene gnr/bnr 94/182 og 94/23 i sør og 94/36 i nord for å kunne sikre en helhetlig plangjennomføring.



Fig. 1 viser planområdets beliggenhet nord i Melhus sentrum.

Planstatus:

Planområdet omfattes av områdeplan Melhus sentrum, vedtatt 24.09.19, benevnt som område BFK1 (bolig/forretning/kontor) og G8 (grønnstruktur). Planområdet berører i tillegg areal regulert til gang- og sykkelveg, veg og baneformål. Områdeplanen krever i bestemmelsene at det ved detaljregulering skal utarbeides en samlet plan for BFK1, og at støykrav og byggegrenser skal avklares i detaljregulering. Videre skal det tilstrebes variasjon i høyder innenfor området og areal mellom fortau og bebyggelse skal anlegges med grønnstruktur.

Formannskapet behandlet den 09.02.21, sak PS 17/21 prinsippavklaring omkring planavgrensningen. Dette med bakgrunn i at det gjennom områdeplanen er stilt krav om detaljregulering for hele BFK1, men der hvor det fra forslagsstillers side var ønskelig å kun utarbeide detaljregulering for det arealet som utbyggingen omfatter. Det ble dermed vurdert som nødvendig å sikre en avklaring omkring avgrensningen, før planarbeidet ble igangsatt for å kunne vite omfanget og betydning for hvilke ressurser som skulle settes inn i planarbeidet. Det ble i vedtaket gitt aksept for at det kunne avvikes fra kravet i bestemmelsene pkt. 2.8.2 om felles detaljplan innenfor område BFK1. Innsendte planforslag har en planavgrensning som samsvarer med vedtaket i PS17/21.



Fig 2 viser gjeldende planstatus i områdeplan for Melhus sentrum.

Beskrivelse av planen og planlagte tiltak:

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for etablering av nytt dyresykehus, med nytt bygg og tilhørende uterom og parkering for ny Melhus Dyreklinikk. Planområdet deles inn i to delområder, BKB1 og BKB2, hvor det i den sørlige delen (BKB1) åpnes opp for forretning, kontor og tjenesteyting, mens det i den nordlige delen (BKB2) i tillegg åpnes for bevertning og overnatting. Planforslaget legger opp til en videreføring av eksisterende bygg, ved at den gamle stasjonsbygningen sammenkobles med ny bebyggelse. I den nordlige delen åpner planen opp for at eksisterende bebyggelse kan rives/omdisponeres og at det kan etableres bevertning/overnatting.

Planforslaget foreslår nytt gatetverrsnitt, ved at areal regulert til gang- og sykkelveg i områdeplanen endres til fortau. Videre reguleres det to avkjørsler/adkomster fra fylkesvegen til henholdsvis hovedinngang i sør og ansatte/driftsfunksjoner i nord. I nord reguleres det til grønnstruktur, benevnt som GBG.

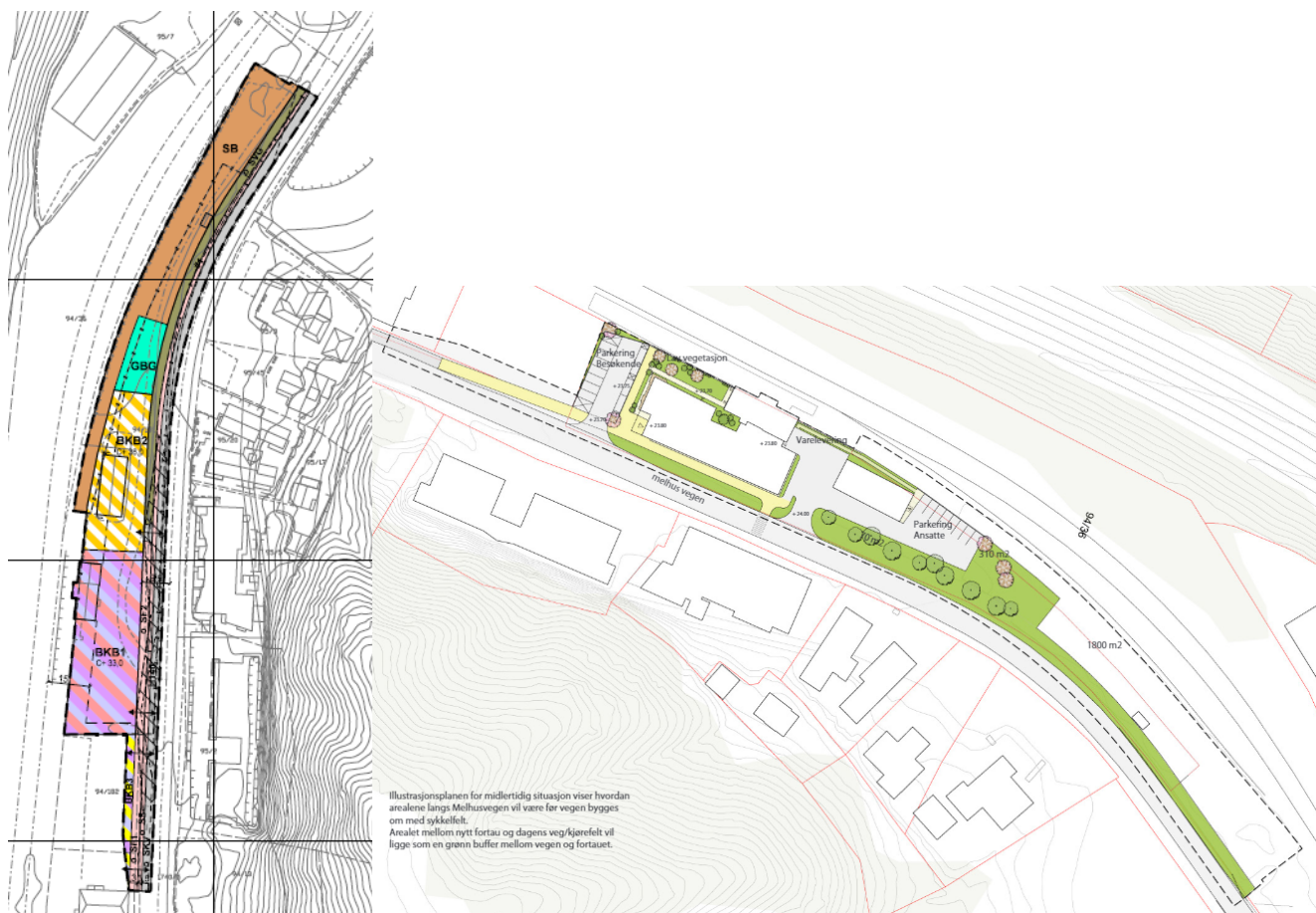


Fig 3 viser utsnitt fra foreslåtte plankart og illustrasjon/situasjonsplan over tiltenkte bebyggelse i midlertidig løsning. For tegnforklaring se vedlegg.

Saksutredning:

Rådmannen viser til vedlagte planbeskrivelse, sist revidert 21.06.21 for planen i detaljer, men vil kommentere noen spesifikke forhold i saksframlegget:

Gatetverrsnitt og løsning for myke trafikanter:

Private forslag må jfr. PBL § 12-3 følge opp hovedtrekkene og rammer i godkjent områderegulering, men er ikke til hinder for at kommunen kan vedta en detaljregulering som er i strid med gjeldende områderegulering. Innsendte planforslag legger opp til endrede løsninger som avviker fra vedtatte områdeplan. I hovedsak gjelder dette endring av gatetverrsnittet for Melhusvegen med tilhørende løsning for myke trafikanter. Gjennom områdeplanen er det avsatt areal for å sikre en fremtidig løsning med egne sykkelfelt, samt tosidig gang- og sykkelveg med annen veggrunn, se fig.2. Tomta det nå planlegges utbygging på har en lang smal utforming som vanskeliggjør en utbygging, hvor det med gatetverrsnittet i områdeplanen ytterligere forverres ved at det er avsatt mer areal til infrastruktur.

Forslagsstiller har derfor ønsket å se på en endret løsning for gatetverrsnittet i Melhusvegen, som gir mer areal til utbygging av stasjonstomta, men som likevel ivaretar en god løsning for myke trafikanter. I innsendte planforslag reguleres det dermed til fortau på vestsiden av Melhusvegen fra planområdet avgrensning i sør til den nordre avkjørselen fra fylkesvegen. Fra nordre avkjørsel videreføres kun sykkelfelt, og gående må her krysse fylkesvegen til østsiden for et sikkert tilbud. I områdeplanen er det her regulert til en løsning hvor gang- og sykkelveg er videreført mot nord til eiendommene på vestsiden av jernbanen, noe som medfører at ca. 170 m gang- og sykkelveg foreslås regulert bort. Nord for utbyggingsområde BKB2 reguleres det til grønstruktur (GBG), og selv om denne skal være privat, vurderer Rådmannen det som uheldig at det ikke er foreslått en løsning for gående helt frem til grønstrukturen. Adkomst for myke trafikanter til GBG vil derfor måtte løses internt på område BKB2, som samtidig skal ivareta parkering for ansatte og driftsfunksjon. Driftsfunksjon innebærer levering av varer og løsning for renovasjon som i hovedsak vil bestå ved bruk av lastebil. I den forbindelse viser vedlagte trafikkanalyse at det er nødvendig å benytte hjelpemanskap ved rygging av lastebil på området. Rådmannen vurderer det som uheldig at

det ikke er sikret fortau frem til grønnstruktur, og anbefaler dermed at det vurderes nærmere til sluttbehandling om ikke fortau bør videreføres ca. 50 meter.

Etablering av fremtidig gatetverrsnitt av Melhusvegen ligger noe frem i tid, og det foreligger i per i dag ikke konkrete planer for når denne utvidelsen vil bli gjennomført. Det er derfor nødvendig å ivareta en midlertidig løsning frem til regulert løsning blir bygd. Dette er i plankartet vist som bestemmelsesområde (#1), og omfatter arealet mellom dagens vestre vegkant og østre kant av regulert fortau. Dette arealet vil få en midlertidig bruk og fungere som annen veggrunn - grøntareal.

Parkering:

Parkeringsnormen for områdeplanen krever at parkeringsbehovet primært skal dekkes på egen tomt, og hovedsakelig i parkeringskjeller så fremt det er fysisk mulig. I planforslaget legges det opp til at parkering skal løses på bakken, og at dermed ikke planforslaget følger opp intensjonen i områdeplanen ved å stramme opp bruken av overflateparkering i sentrum. Utfordring med etablering av parkeringskjeller på eiendommen ble problematisert i forbindelse med prinsippavklaringen om planavgrensningen, og skyldes arealutformingen og byggegrenser som medfører et begrenset areal for å løse parkering under bakken. I referatet fra oppstartsmøtet fremgår det at eventuelle avvik fra parkeringskjeller må begrunnes særskilt i planbeskrivelsen. Rådmannen kan ikke se at dette fremgår av klart av planforslaget. Ut fra det Rådmannen kan se er det påpekt i trafikkanalysen at det er en svært smal tomt som det er utfordrende å etablere parkeringskjeller med ramper til i planområdet, samt at det merknadsmatrisen er kommenter at en parkeringskjeller vil ha dårlig funksjonalitet og ikke er regningssvarende økonomisk. Rådmannen savner en nærmere vurdering av om det er fysisk mulig å etablere parkeringskjeller, herunder skisser som viser hvordan en løsning med parkeringskjeller ville kunne vært løst og således en begrunnelse om hvorfor planen ikke viderefører et plangrep med parkeringskjeller. Det bemerkes at Statsforvalteren i sin uttalelse til varsel om oppstart har lagt til grunn at prinsippet om parkeringskjeller videreføres. Rådmannen vurderer dermed at dette i utgangspunktet bør vurderes nærmere til sluttbehandling, og dokumenteres om hvorvidt det er fysisk mulig å etablere parkeringskjeller.

Når det gjelder kravet til antall parkeringsplasser er det tatt utgangspunkt i annen tjenesteyting, hvor parkeringsnormen angir fast 0,5 pr. 100m² for arbeidsplassparkering og 0,8 pr. 100m² for besøkparkering. Dette er i planforslaget videreført som maksimumskrav, hvor det samtidig er tatt inn minimumskrav på 0,3 pr. 100 m² for arbeidsplassparkering og 0,5 pr. 100m² for besøkparkering. Det foreslås dermed et minimum parkeringskrav som er mindre enn det områdeplanen krever. Ved beregning av antall plasser skal det rundes opp til nærmeste hele antall, og det er sikret at det skal etableres minimum 1 universelt utformet parkeringsplass.

Arealutnyttelse:

Etablering av parkeringskjeller er i områdeplanen beskrevet som et viktig tiltak for å kunne sikre en effektiv arealutnyttelse og hindre utbyggingspress på arealene utenfor sentrum. Det vurderes dermed som uheldig at det ikke er nærmere vurdert i planforslaget at det ikke er fysisk mulig å etablere parkeringskjeller. Planforslaget angir samtidig ikke minimumskrav for utnyttelsesgrad innenfor planområdet, men kun maksimumskrav. Rådmannen vurderer dette som uheldig, og poengterer her at det i forbindelse med oppstartsmøtet ble stilt krav om at minimumskrav skal angis. Et planforslag som ikke viderefører kravet om parkeringskjeller og som ikke angir minimumskrav til utnyttelse, vurderes av Rådmannen til å være utfordrende å vurdere opp mot det å sikre en effektiv arealutnyttelse av området. Rådmannen anbefaler dermed at dette bør vurderes nærmere til sluttbehandling, og at det som minimum må sikres krav til minimumsutnyttelse i bestemmelsene.

Avgrensning jernbaneformål:

Eiendommen grenser til jernbanen i vest, og det er også her sett på mulig løsning for å gi mer hensiktsmessig utbyggingsareal. Eksisterende bebyggelse på tomten har i dag installasjoner som benyttes av BaneNOR til drift av jernbanen. Dette videreføres i planforslaget med mindre endringer på avgrensningen som i større grad ivaretar mulighet for drift og vedlikehold. I områdeplanen reguleres det et areal på ca. 420m² til grønnstruktur benevnt som G8, men hvor dette arealet har en noe uhensiktsmessig utforming og vurderes som lite funksjonelt. Det foreslås derfor en endret utforming på grønnstruktur, hvor denne får en mer hensiktsmessig og funksjonell utforming. Det samlede arealet blir noe mindre, ca. 100 m² mindre, men Rådmannen vurderer dette som en bedre og mer egnet

løsning enn det som ligger i områdeplanen og støtter forslaget til endring av grønnsstruktur. Dette sammen med endret løsning ved at gang- og sykkelveg er regulert bort, gir ca. 340 m² større areal til baneformål.

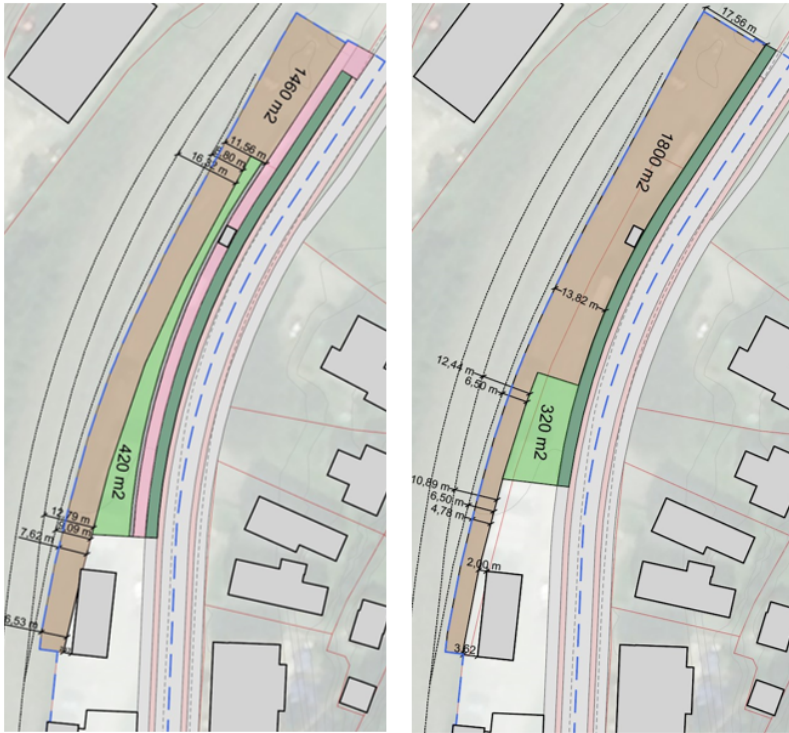


Fig. 4 viser endret løsning for grønnsstruktur og baneformål. Til venstre områdeplanens regulerte løsning, og til høyre forslaget som ligger inne i detaljregulering for Melhusvegen 405.

Rekkefølgebestemmelser:

Gjennom områdeplanen er det sikret rekkefølgebestemmelser som skal sikre utbygging av fellesgoder i sentrum som parker og grønnsstruktur, torg og gaterom, parkeringshus, samt veger (gang- og sykkelveger), vann og avløp. Dette er videre løst ved at det er etablert en modell for finansiering ved at det i forbindelse med utbygging innenfor områdeplanen, skal innbetales et anleggsbidrag i henhold til modellen. Hensikten bak dette er å få til en ønsket og helhetlig utvikling og arealutnyttelse i sentrumsområdet i tråd med intensjonen i områdeplanen, og at dermed kostnadene skal fordeles mellom utbyggerne og kommune for å sikre en god gjennomføring av fellesgodene i planen. Dette løses ved at det inngås utbyggingsavtaler der hvor utbygger forplikter seg til å bidra med sin andel av infrastrukturkostnader før byggetillatelse kan gis. For at dette skal kunne la seg gjøre må rekkefølgebestemmelsene i områdeplanen videreføres inn i detaljreguleringen for utbyggingsområdet. Disse er delt inn i soner, hvor det avhenger av hvor utbyggingstiltaket ligger. For en utbygging av Melhusvegen 405, vil rekkefølgebestemmelsene som gjelder for hele planområdet (pkt. 9.2.1-9.2.3) og østsiden av Gaula, sør for Meegebru (pkt. 9.2.4 -9.2.7) måtte videreføres. Forslagsstiller har i sitt forslag til detaljregulering for Melhusvegen valgt å ikke videreført disse kravene, og begrunnet dette i planbeskrivelsen s.15. I begrunnelse er det lagt vekt på at eiendommen allerede er pålagt mange og kostbare krav for høye kvaliteten og funksjonaliteten i og rundt planområdet, og at det dermed anses som urimelig at det skal pålegges rekkefølgekrav som ikke har betydning for utvikling i den ytre og nordre delen av sentrum. Rådmannen anbefaler at rekkefølgekravene i områdeplanen (pkt. 9.2.1-9.2.7) tas inn i planbestemmelsene for Melhusvegen 405, og at begrunnelsen i s. 15 i planbeskrivelsen tas ut. Dette begrunnes med at det anses som et viktig prinsipp for å sikre likebehandling mellom de ulike utbyggingstiltakene, samt forutsigbarhet for å kunne sikre gjennomføring av områdeplanen i tråd med intensjonen. Dersom rekkefølgebestemmelsene ikke videreføres vil dette kunne skape presedens, som på sikt vanskeliggjør en gjennomføring av fellesgoder i sentrum av Melhus.

Det må likevel gjøres en vurdering av den samlede belastningen i forhold til utbyggingens art og omfang i forbindelse med inngåelse av utbyggingsavtalen, men i utgangspunktet er det rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplanen som gir grunnlaget for hvilke forhold som skal omhandles i utbyggingsavtalen. Det er derfor viktig at de videreføres i reguleringsplanen i tråd med rekkefølgebestemmelsene i områdeplanen.

Øvrige krav til planen

Det er gjennomført ROS-analyse, datert 30.04.21. Det er vurdert relevante tema, og pekt på avbøtende tiltak for å minimere risiko som er tatt inn i plankart og planbestemmelser. Planen vurderes til å ha et akseptabelt risikonivå.

Det foreligger geoteknisk vurdering, datert 14.04.21, utført av Multiconsult som dokumenter at reguleringsplanen er gjennomførbar og tilfredsstillende krav i plan- og bygningsloven, TEK17 og NVE's retningslinjer. Den geotekniske vurderingen anbefaler videre oppfølging av geoteknikk i prosjekteringsfasen. Dette er ivaretatt i rekkefølgebestemmelsene.

Det er gjennomført trafikkanalyse, datert 29.04.21, utført av Multiconsult for å gjøre vurderinger vedrørende adkomst og trafikkgenerering av tiltaket. Adkomst for varelevering, renovasjon og ansatte, samt parkering for ansatte er planlagt nord på eiendommen. Ved varelevering og tømning av renovasjon viser analysen at dette vil kreve at lastebil har hjelpemannskap ved rygging for å tilfredsstille trafikkreglens krav til sikkerhet. Dette vurderes som uheldig. Hovedinngang og adkomst for gjester er planlagt i sør. Dette vil kreve to avkjørsler fra fylkesvegen, men hvor det i analysen fremkommer at det vil ha liten innvirkning på fylkesvegen, da denne er forskjørsregulert og med lav fartsgrense (40 km/t). Det vurderes som fordelaktig å skille besøksadkomst fra varelevering, renovasjon og ansatte, særskilt da det vil kreves hjelpemannskap ved renovasjon og varelevering utført av lastebil.

Det foreligger per dags dato ikke godkjent overordnet VVA-plan, men det vurderes til at de gjenstående avklaringene på VVA-planen ikke er av vesentlig betydning for å kunne sikre en godkjenning, eller være av betydning for utforming av plankart og bestemmelser. Rådmannen anbefaler dermed at det må foreligge godkjenning på overordnet VVA-plan, før planen kan sendes på høring og offentlig ettersyn. Rådmannen vurderer dette som uproblematisk og at det er viktig for å kunne sikre fremdrift slik at planen kan legges på høring/offentlig ettersyn i løpet av sommeren, fremfor å avvente behandling til august. For øvrig peker VA-planen på at det er mulig å etablere de grønne arealene med f.eks dam/vannspeil og regnbed for å bidra til fordrøyning, rensing og avledning av overvann. Dette vurderes som positivt med tanke på klimatilpasning, og det bør vurderes nærmere til sluttbehandling om ikke krav til etablering av slik blågrønn-løsning bør sikres i bestemmelsene.

Konsekvenser for folkehelse:

Vurdert i planforslaget.

Konsekvenser for klima og miljø:

Vurdert i planforslaget.

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Rådmannen vurderer planforslaget som godt gjennomarbeidet, og ivaretar de nødvendige hensyn. Imidlertid innehar planforslaget problemstillinger som bør vurderes nærmere til sluttbehandling, etter innspill i høringsperioden. Planforslaget legger til rette for utbygging av en tomt som vil bidra til et positivt løft i den nordre delen av Melhus sentrum. Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring med innarbeidelse av de endringer som foreligger i Rådmannens forslag til vedtak.

Vedlegg:

- Planbeskrivelse, datert 30.04.21, sist rev. 21.06.21
- Planbestemmelser, datert 30.04.21, sist rev. 21.06.21
- Plankart, datert 30.04.21
- Illustrasjonsvedlegg, datert 30.04.21
- ROS-analyse, datert 30.04.21
- Geoteknisk vurdering, datert 14.04.21
- VA-plan med vedlegg, datert 10.06.21
- Trafikkanalyse, datert 29.04.21
- Miljøteknisk grunnundersøkelse, datert 03.08.04.
- Kunngjøring
- Innkomne merknader ved varsel om oppstart

- Møtereferater fra dialogmøte
 - o Trøndelag fylkeskommune
 - o BaneNOR
- Referat fra oppstartsmøte
- Oversendelsesbrev, datert 30.04.21

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:

- Prinsippavklaring planavgrensning den 09.02.21, sak 17/21.