

GIMSØYA
FORSLAG TIL DETALJREGULERING

PLANBESKRIVELSE

REGULERINGSPLAN ID: 5028_2022005

SAKSNR.: 2023/358

YME arkitekter as / DATO: 30.05.2024

EMYM



Innhold

BAKGRUNN	6
PLANKONSULENT, FORSLAGSSTILLER.....	6
HENSikten MED PLANEN.....	6
VESENTLIGE UTFORDRINGER I PLANEN	6
PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	6
STATLIGE RETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER	6
KOMMUNALE OVERORDNEDE VEDTAK OG TEMAPLANER	7
GJELDENE REGULERINGSPLANER.....	7
TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN	8
PLANPROGRAM / KRAV OM KONSEKVENSVURDERING.....	9
KART SOM VISER TILGRESENDE PLANER OG OVERSIKT OVER STATUS FOR TILGRESENDE PLANER	10
TEMAPLANER.....	10
FORHOLDET TIL/AVVIK FRA GJELDENE PLANER.....	10
BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	11
BERØRTE EIENDOMMER.....	11
BELIGGENHET, AVGRENSNING, STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET	11
DAGENS BRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK	11
STEDETS KARAKTER; STRUKTUR, ESTETIKK/BYFORM, EKSISTERENDE BEBYGGELSE	12
LANDSKAP; TOPOGRAFI, LANDSKAP, SOLFORHOLD, LOKALKLIMA, ESTETISK OG KULTURELL VERDI	12
KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	12
NATURVERDIER	12
REKREASJONSVERDI / REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER.....	12
LANDBRUK.....	12
TRAFIKKFORHOLD; KJØREADKOMST, VEGSYSTEM, TRAFIKKMENGDE, ULYKKESITUASJON, TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER, KOLLEKTIVTILBUD	13
BARNES INTERESSER.....	13
SOSIAL INFRASTRUKTUR.....	14
UNIVERSELL UTFORMING.....	14
TEKNISK INFRASTRUKTUR; VANN, AVLØP	14
GRUNNFORHOLD; STABILITETSFORHOLD, LEDNINGER, RASFARE	14
STØYFORHOLD.....	15



LUFTFORURENSNING	16
FORURENSET GRUNN.....	16
RISIKO OG SÅRBARHETSANALYSE (EKSISTERENDE SITUASJON).....	17
NÆRING	17
EKSISTERENDE ANALYSER OG UTREDNINGER.....	17
BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	18
4.1 PLANLAGT AREALBRUK, REGULERINGSFORMÅL.....	18
4.2 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming, herunder tilpasning til terreng.....	19
4.3 Utbyggingsvolumer og byggehøyder	19
4.4 Grad av utnytting, inkl sum m2 BRA til de ulike reguleringsformålene. Minimum og maksimum antall boliger.....	20
4.5 Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal	20
4.6 Antall boliger, leilighetsfordeling.....	20
4.7 Bomiljø/bokvalitet.....	21
4.8 Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel	22
4.9 Tilknytning til infrastruktur.....	22
4.10 Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende.....	26
4.11 Tilpasning til tilleggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon..	28
4.12 Planlagte offentlige anlegg	29
4.13 Miljøoppfølging, miljøtiltak, energieffektiv bygging.....	29
4.14 Universell utforming	29
4.15 Uteoppholdsareal	29
4.16 Landbruksfaglige vurderinger.....	32
4.17 Kollektivtilbud.....	33
4.18 Kulturminner	33
4.19 Sosial infrastruktur	33
4.20 Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)	33
VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET.....	33
5.1 Landskap (nær- og fjernvirkning).....	33
5.2 Byform og steds karakter	34
5.3 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.....	34
5.4 Kulturminner og kulturmiljø	34
5.5 Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen).....	34



5.6 Naturverdier	35
5.7 Friluftsliv	35
5.8 Trafikkøkning, vegforhold.....	35
5.9 Beredskap og ulykkesrisiko	36
5.10 Barns interesser.....	37
5.11 Kapasitet på sosial infrastruktur, skole og barnehage	37
5.12 Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett.....	37
5.13 Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy	38
5.14 Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	38
5.15 Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo.....	39
5.16 Konsekvenser for næringsinteresser.....	39
5.17 Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass.....	39
5.18 Tiltakets beliggenhet	40
5.19 Virkninger som følge av klimaendringer	40
5.20 Vannmiljø (statlige miljømål, Vannforskriften)	40
5.21 Samlet vurdering av virkninger for folkehelse	40
5.22 Byvekstavtalen	40
5.23 Anleggsperioden (trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)	40
PLANLAGT GJENNOMFØRING	42
Tidsplan	42
Økonomiske konsekvenser.....	42
Gjennomførbarhet for tiltak i planen	42
PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL.....	43
Planoppstart, medvirkningsprosess	43
Sammendrag av merknader med kommentarer.....	43
Vedlegg:.....	52



BAKGRUNN

PLANKONSULENT, FORSLAGSSTILLER

Planforslaget er utarbeidet av YME arkitekter as som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Boligbyggelaget TOBB.

HENSIKTEN MED PLANEN

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en sentrumsnær ny boligbydel på Gimsøya, der det er lett å leve miljøvennlig. Det legges til rette for gode gang- og sykkelforbindelser, store sammenhengende grønne områder for rekreasjon og aktivitet, og store bilfrie arealer der det er lett å leke og leve et sosialt liv. Det legges til rette for et område som utnytter terrengforming til å skape varierte uteområder, og som også løser lokal overvannshåndtering og flomutfordringer.

VESENTLIGE UTFORDRINGER I PLANEN

Ingen vesentlige utfordringer i henhold til overordnede føringer. Forhold knyttet til flom og metrovannledning er løst i overordnet plan.

Det er en utfordring å finne riktige mottaksareal for matjord innenfor planområdet som forutsettes flyttet.

PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

STATLIGE RETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2021 gir føringer for en bærekraftig areal- og transportutvikling. Dette igjen er nærmere utdypet i:

Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som skal bidra til effektive og sikre transportløsninger, og at det blir bygget tilstrekkelig boliger og at boliger blir forvaltet bærekraftig. God planlegging av kompakte byer og tettsteder reduserer transportbehov og gjør at innbyggerne kan gå, sykle og bruke kollektivtransport på de fleste av sine reiser.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Klimaendringenes lokale karakter setter kommunene i en sentral rolle i arbeidet med klimatilpasning.

Rikspolitiske retningslinjer for barns rettigheter i planlegging skal styrke barn og unges interesser i planleggingen. Viktige nasjonale mål er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

Statlig planretningslinje for støy i arealplanlegging, en retningslinje hvor formålet er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvalitet.

T 1442. Retningslinjer for luftkvalitet T 1520, hvor hensikten med retningslinjen er å forebygge negative helseeffekter av luftforurensing gjennom god arealplanlegging.



Byvekstavtalen 2019-2029 hvor målet er at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

Melhus kommunes samfunnsdel. Planen tar stilling til de langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon. Arealdelen skal gjenspeile hovedmålene og strategiene i samfunnsdelen med de vektleggingene som ligger der mht. blant annet miljø og klimautfordringer, samfunnssikkerhet, folkehelse, tettstedsutvikling og forvaltning av naturlandskapet og kulturlandskapet. Melhus kommune har spesielle utfordringer knytta til jordvern, rasfare/kvikkleire, pga. sin beliggenhet og naturgitte forhold.

Melhus kommunes arealdel Kommuneplanens arealdel er en plan for forvaltning av kommunens arealer. Den omfatter alt areal, både land- og vannareal. Kommuneplanens arealdel 2013-2025 gjelder hele kommunen og erstatter tidligere arealdeler. Arealdelen består av plankart, planbeskrivelse, bestemmelser og retningslinjer.

KOMMUNALE OVERORDNEDE VEDTAK OG TEMAPLANER

Områdeplan for Melhus sentrum, vedtatt 24.9.2019

Planområdet for Gimsøya ligger innenfor områdeplanen for Melhus sentrum, vedtatt i 2019. Områdene som skal inngå i planområdet er i hovedsak feltene B4- B8 og BG1- 7, samt den infrastruktur som ligger i tilknytning til disse feltene.

Detaljreguleringsplan for Drammensvegen 64, planID2016026, ligger ved eller vil få ny plan delvis overlappet. Det ble den 07.12.21 vedtatt flere mindre endringer og justeringer i områdeplanen for Melhus sentrum for å få utbyggingsområdene i tråd med nytt krav til sikkerhetsavstand til MetroVann-ledningen.

Videre ble det tatt inn ny utløpsledning for overvann i Gaula og justering av feltene B4- 8. Tiltaket er i tråd med overordnet plan

Helhetlig ROS-analyse Melhus kommune inneholder en gjennomgang av alvorlige kriser og ulykker som kan ramme Melhus samfunnet. Analysen gir et lokalt risikobilde. Analysen gir også en oversikt over risiko og sårbarhet i kommunen som vil være nyttig for fag- og sektorområdene i kommunen og andre i deres arbeid med samfunnssikkerhet.

Klima- og energiplan 2021-2030 tar utgangspunkt i FNs klimapanelers metode for beregning av geografisk avgrensede klimagassutslipp. Den vil være utgangspunkt for nye mål og tiltaksbeskrivelser

I tillegg skal planforslaget følge opp kommunens egne normer innenfor VA, vegnorm og veglysnorm.

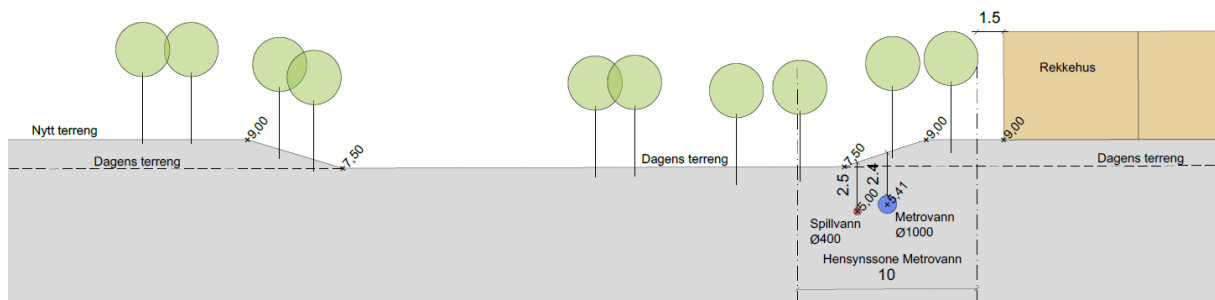
GJELDENDE REGULERINGSPLANER

Områdeplan for Melhus sentrum, vedtatt 24.9.2019, planID: 2016001. Planforslaget skal følge opp fellesbestemmelser, øvrige bestemmelser, vilkår for gjennomføring og rekkefølgekrav som omhandler forhold knyttet til Gimsøya.

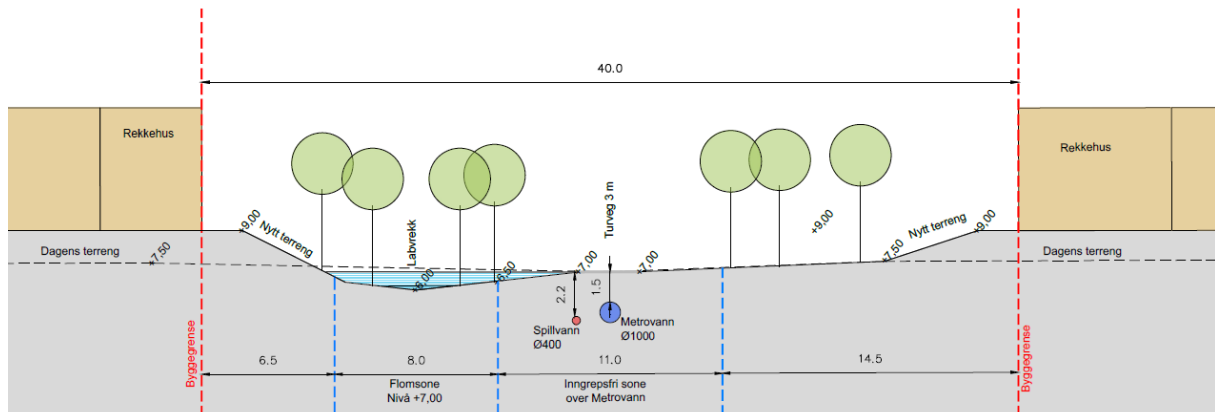
Detaljreguleringsplan for Drammensvegen 64 (2016026) ligger ved eller vil få ny plan delvis overlappet.

TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Det ble den 07.12.21 vedtatt flere mindre endringer og justeringer i områdeplanen for Melhus sentrum for å få utbyggingsområdene i tråd med nytt krav til sikkerhetsavstand til MetroVann ledningen. Sikringssonen over Metrovannledningen ble økt fra 10 m til 11 m. I tillegg ble det satt krav om at sikringssonen skulle ligge midt i det sentrale grøntområdet. Tidligere lå sikringssonen langs den sørøstlige kanten av grøntsonen. Formålet grønnstruktur ble endret til blågrønnstruktur siden det ikke lenger er et planformål som skal brukes i henhold til ny sosi-standard.

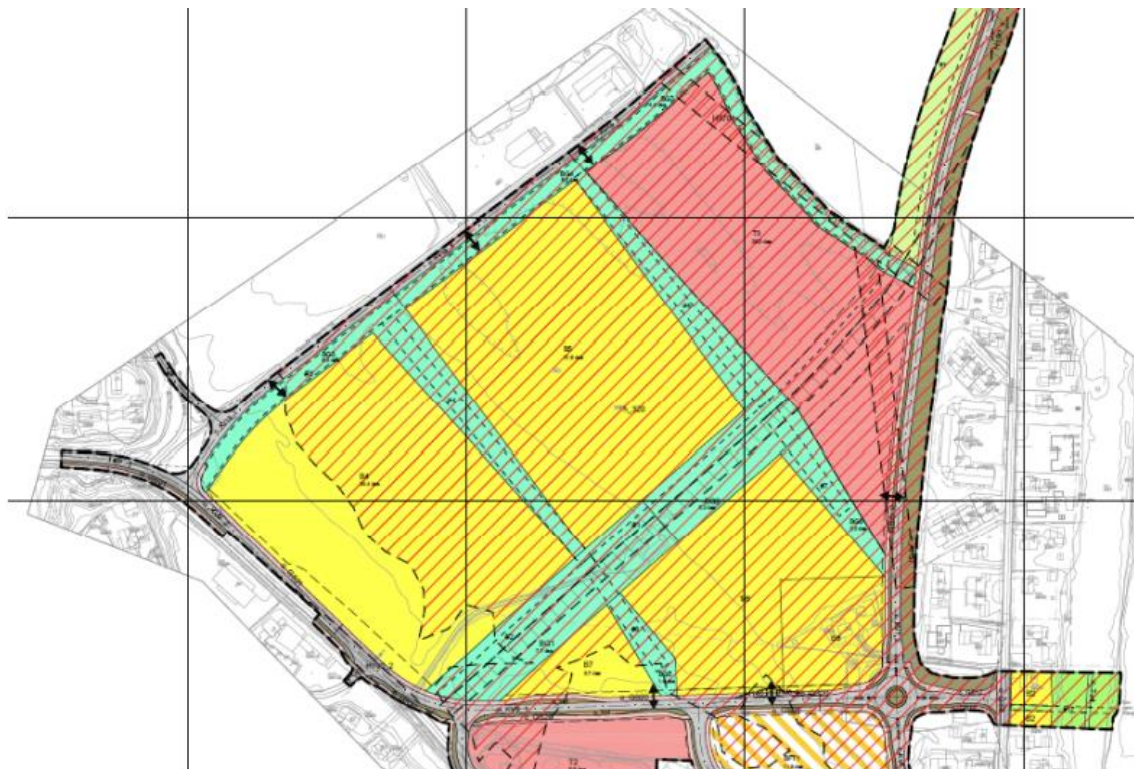


Bilde 1: Opprinnelig plassering av Metrovannledning i grøntstrukturen.



Bilde 2: Grøntstrukturen er flyttet slik at Metrovannledning blir liggende i midten.

Videre ble det tatt inn ny utløpsledning for overvann i Gaula og justering av feltene B4- 8. Tiltaket er i tråd med overordnet plan.



Bilde 3: Utklipp plankart revidert områdeplan 2021.

PLANPROGRAM / KRAV OM KONSEKVENSVURDERING

Melhus kommunen har i referat fra oppstartsmøte vedtatt at planen ikke kommer inn under kravet om konsekvensutredning.

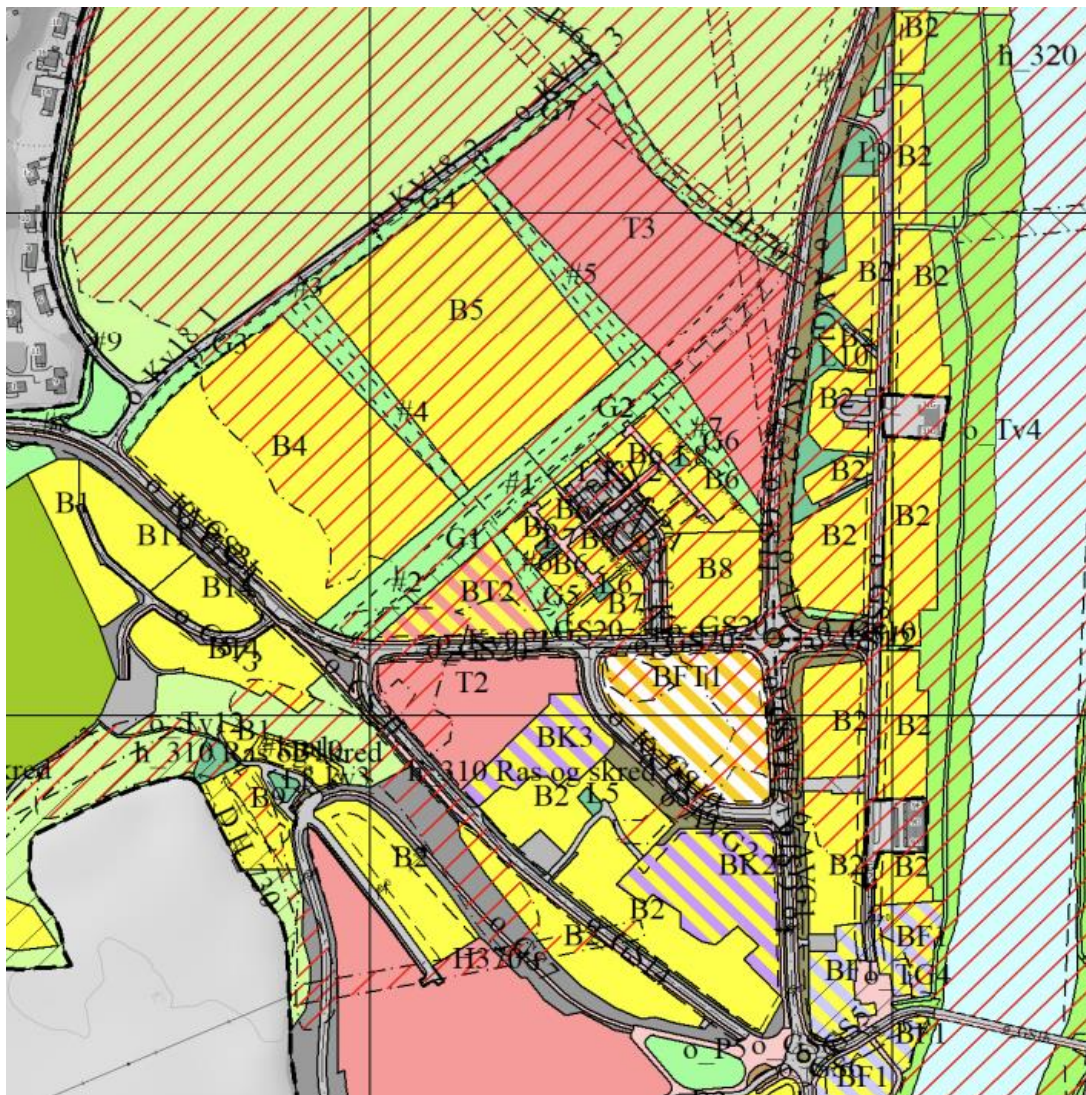
Etter planmyndighetens vurdering utløser ikke planforslaget krav til planprogram og/eller konsekvensutredning. Begrunnelsen er at planforslaget er i tråd med overordnet plan, hvor areal som ønskes regulert er avsatt til bolig. Videre vurderes planforslaget til å ikke få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, i henhold til pbl. §§ 4-1 og 4-2.

Endelig beslutning om behov for planprogram avgjøres etter innspill fra regionale og statlige myndigheter.

Kommunen anbefaler oppstart av planarbeid, da tiltaket er i tråd med overordnet plan.

Planinitiativet vurderes til å være i tråd med overordnet plan og intensjonen om utvikling av bydel Gimsøya, og planoppstart anbefales.

KART SOM VISER TILGRESENDE PLANER OG OVERSIKT OVER STATUS FOR TILGRESENDE PLANER



Bilde 4: Kart som viser tilgrensende planer

TEMAPLANER

Relevante forhold knyttet til sentrumsplanen for Melhus videreføres i planforslaget.

FORHOLDET TIL/AVVIK FRA GJELDENDE PLANER

Planen avviker fra gjeldene planer mht. til veg-geometri for ny Drammensveg, samt for adkomstveg til felt B4 og B5. dette dreier seg om mindre tilpasninger. Ny Drammens veg er justert i både horisontal- og vertikalgeometri for å tilpasses eksisterende Drammensveg i nordvest, samt krav overdekning på VA-anlegg. Adkomst til B4 og B5 er flyttet litt nordover slik at den i større grad ligger i samme område som tidligere veg til den kommunale driftsstasjonen. Kollektivholdeplassene er også justert etter tilbakemeldinger fra ATB og Fylkeskommunen.

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

BERØRTE EIENDOMMER

Planforslaget omfatter i hovedsak eiendommene gnr/bnr 30/1, 30/6, 30/36, 30/57 m fl.

BELIGGENHET, AVGRENSNING, STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET

Planområdet ligger på Gimsøya, i Melhus kommune, og er i dag i all hovedsak et ubebygd jordbrukslandskap. Området avgrenses hovedsakelig av Drammensvegen i sørvest, Statsråd Nissens veg i nord og Strandvegen i øst. Tomta som i dag brukes til landbruk, er relativt flat og ligger i hovedsak mellom kote +6 og +8.

Planområdet er cirka 141 daa.

DAGENS BRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK

Planområdet benyttes i all hovedsak i dag til dyrking av korn og grønnsaker.

Dyrkajord rundt Melhus sentrum er lettdrevet matkornareal av nasjonal verdi. Det aller meste av jorda benyttes til kornproduksjon, men med innslag av grasproduksjon, og er grunnlaget for mange aktive gårdsbruk.



Bilde 5: Eksisterende situasjon (Kilde: Norgeskart)



STEDETS KARAKTER; STRUKTUR, ESTETIKK/BYFORM, EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Planområdet ligger nordvest for Melhus sentrum, på den andre siden av elva Gaula.

Området er flatt, men omkranses av lave åser i nord, vest og sør. Området avgrenses av Strandveien i øst, Drammensveien i sørvest og Statsråd Nissens vei som går til avløpspumpestasjon og driftssentral for Teknisk drift ved Melhus kommune gjenbruksstasjonen i nordvest.

Området preges i all hovedsak av dyrket mark. Øst i planområdet ligger det en enebolig. Strandveien barnehage ligger delvis innenfor planområdet.

LANDSKAP; TOPOGRAFI, LANDSKAP, SOLFORHOLD, LOKALKLIMA, ESTETISK OG KULTURELL VERDI

Planområdet utgjøre en elveslette, som omkranses av lave åser i nord, vest og sør, og avgrenses av Gaula i øst.

Kulturlandskapet rundt Gimsøya er rikt og byr på mange funksjoner og landskapstjenester. Landskapet er preget av kulturhistorie, store veldrevne landbruksareal, et rikt biologisk mangfold med enkelte rødlistearter og friluftslivsmuligheter.

Området består av god jordkvalitet (NIBIO jordkvalitetskart). Dette er lettdrevet jord som gir gode årvisse avlinger av kulturvekster tilpasset lokalt klima. Området har vært omdisponert til boligformål i kommuneplanens arealdel siden 2009.

Solforholdene er svært gode, med sol store deler av dagen og ettermiddagen.

KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

I mottatt uttalelse fra Fylkeskommunen, e-post fra Vegard Hagerup 03.07.17, anføres det at det er liten sannsynlighet for å finne automatiske fredede kulturminner, gitt områdets lave beliggenhet. De minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten etter §8 i kulturminneloven.

Planområdet berører ingen bygninger av lokal antikvarisk verdi.

NATURVERDIER

Planområdet består av ei stor elveslette med tilhørende dyrket mark og nedbygde arealer, samt elva med tilhørende flommarker.

Det er ikke registrert nær truede arter og rødlistearter innenfor selve planområdet. I grensa til planområdet er det registrert fremmed art som hagelupin.

REKREASJONSVERDI / REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Området oppleves allerede i dag som privat og lite attraktivt grunnet at området benyttes til dyrking og er ikke egnet til bruk som rekreasjonsområde.

LANDBRUK

Planområdet benyttes i hovedsak i dag til korn og grønnsaksdyrking.



Arealet rundt planområdet er matkornareal av nasjonal verdi og er grunnlaget for mange aktive gårdsbruk.

TRAFIKKFORHOLD; KJØREADKOMST, VEGSYSTEM, TRAFIKKMENGDE, ULYKKESSITUASJON, TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER, KOLLEKTIVTILBUD

Viser til vedlegg 11, Oppsummerende trafikknottat utarbeidet av TOBB/YME basert på Asplan Viaks rapport datert 18.12.2017. Dette notatet gir en oppsummering av eksisterende forhold knyttet til trafikk.

Kjøreadkomst

I dag er kjøreadkomst til Gimsøya fra Melhus sentrum via Gimse bru og fra E6 via Melhusbrua, samt at det er vegforbindelse til E39 via Strandvegen (Fv 6606) nord i planområdet. Over Gimsøya er det kjøreadkomst til Varmbu og til Gruva stadion via Drammensvegen (Fv 6604). Både Drammensvegen og Strandvegen fungerer i dag som adkomstveger i boligfelt langs deler av vegene. For å unngå gjennomkjøring i boligområdene er det planlagt å legge om Fv 6604 og Fv 6606 over Gimsøya.

ÅDT

Per 2018 har Drammensvegen en beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 1300 på strekningen fra Gimse bru fram til krysset med Idrettsvegen og ÅDT på ca. 900 fra Idrettsvegen og videre mot Varmbu. Strandvegen har en beregnet ÅDT på ca. 3500.

Kollektivtilbud

Nordvest for Melhus sentrum i områdene Varmbu og Gimsøya er det ikke noe kollektivtilbud, og østover fra Melhus sentrum til Løvset er kollektivtilbudet svært lavt utenom morgen og ettermiddag. Sentrumsområdene i Melhus har i tillegg kollektivdekning av lokalrutene 501 Melhus–Hesttrøa, 504 Melhus–Hølonda og 505 Melhus–Skaun–Børse.

Rutene er i hovedsak skoleruter som kjøres i ukedager, men de er tilgjengelige for alle, uten at dette blir benyttet i særlig grad. Kollektivtilbudet ser ut til å være mangelfullt rundt skoler og idrettsanleggene på vestsiden, samt for det større boligområdet på Varmbu.

Gang-syssel/ myke trafikanter

For myke trafikanter er det mulig å krysse mellom øst og vest via fortau på Gimse bru og underganger under E6 og jernbanen. Sentrumsområdene har fortau langs mange av vegene både øst og på vestsiden, men dette tilbudet er noe mer mangelfullt mer perifert fra sentrum. En ekstra forbindelse gjennom over Gaula sør for Gimse bru kunne bundet sammen sentrumsområdene på øst- og vestsiden bedre sammen og bidratt til kortere reisetid for mye trafikanter.

BARNES INTERESSER

Planområdet benyttes ikke av barn og unge i dag. Uteområdet til Strandveien barnehage ligger delvis innenfor planområdet.



SOSIAL INFRASTRUKTUR

Planområdet ligger i gangavstand til Gimse barne- og ungdomsskole og Melhus videregående skole. Det ligger flere barnehager i tilknytning til planområdet.

Det er bygd en ny Gimse skole med kapasitet til 550 elever. Planområdet ligger innenfor skolekretsen Gimse barneskole. Med utgangspunkt i prognoser fra 2017 vil nedre Melhus ha dekket behovet de nærmeste 30-40 år. Det legges opp til en endring av opptaksområdene (skolekretser) innen planområdet, for å sikre god utnyttelse av den nye kapasiteten.

Videregående skole skal også utvide kapasiteten på sikt, det pågår et samarbeid med fylkeskommunen om utnyttelse av hele skoleområdet på vestsiden av Gaula. Prognosene for ungdomstrinnet viser relativt liten endring, en utvidelse av kapasiteten er utredet tidligere, og kan enkelt gjennomføres ved en ombygging av skolens nordre del.

Det er gangavstand fra planområdet til Melhus sentrum, hvor man finner funksjoner som legekontor, helsestasjon, bibliotek, kirke osv. i sentrumsplanen er det også regulert tjenesteyting på Gimsøya (offentlig/privat), som kan være et supplement til tjenester i sentrum.

UNIVERSELL UTFORMING

Dagens bruk tilsier at området ikke er universelt utformet, men området er relativt flatt og ligger mellom kote +6 og +8.

TEKNISK INFRASTRUKTUR; VANN, AVLØP

Det går kommunale ledninger øst og sør for utbyggingsområdet, som kan være i dårlig stand. Det er igangsatt en vann-nett analyse for å se hvilke ledningstrekk som må utbygges/forsterkes.

Området er per i dag for det meste ubebygget. Det går 2 hovedledninger gjennom området, VL 1000 Metrovann og SP400mm.

Rambøll har utarbeidet overordnet VA plan for område.

Se vedlegg 08, Overordnet VA-plan Gimsøya, utarbeidet av Rambøll.

GRUNNFORHOLD; STABILITETSFORHOLD, LEDNINGER, RASFARE

Det er utført flere undersøkelser som omhandler geotekniske forhold, både i forbindelse med områdereguleringsplanen og i forbindelse med denne planen. Seneste rapport fra 2022 viser utførte grunnundersøkelser at løsmassene på tomte har stor variasjon. Fellesnevneren for hele det undersøkte området er at sonderingene indikerer svært lagdelte masser. Generelt tolkes løsmassene å bestå av grovere løsmasser mot øst nærmest Gaula. Mot vest består løsmassene av et topplag av sand/grus i varierende mektighet, over leire til stor dybde.

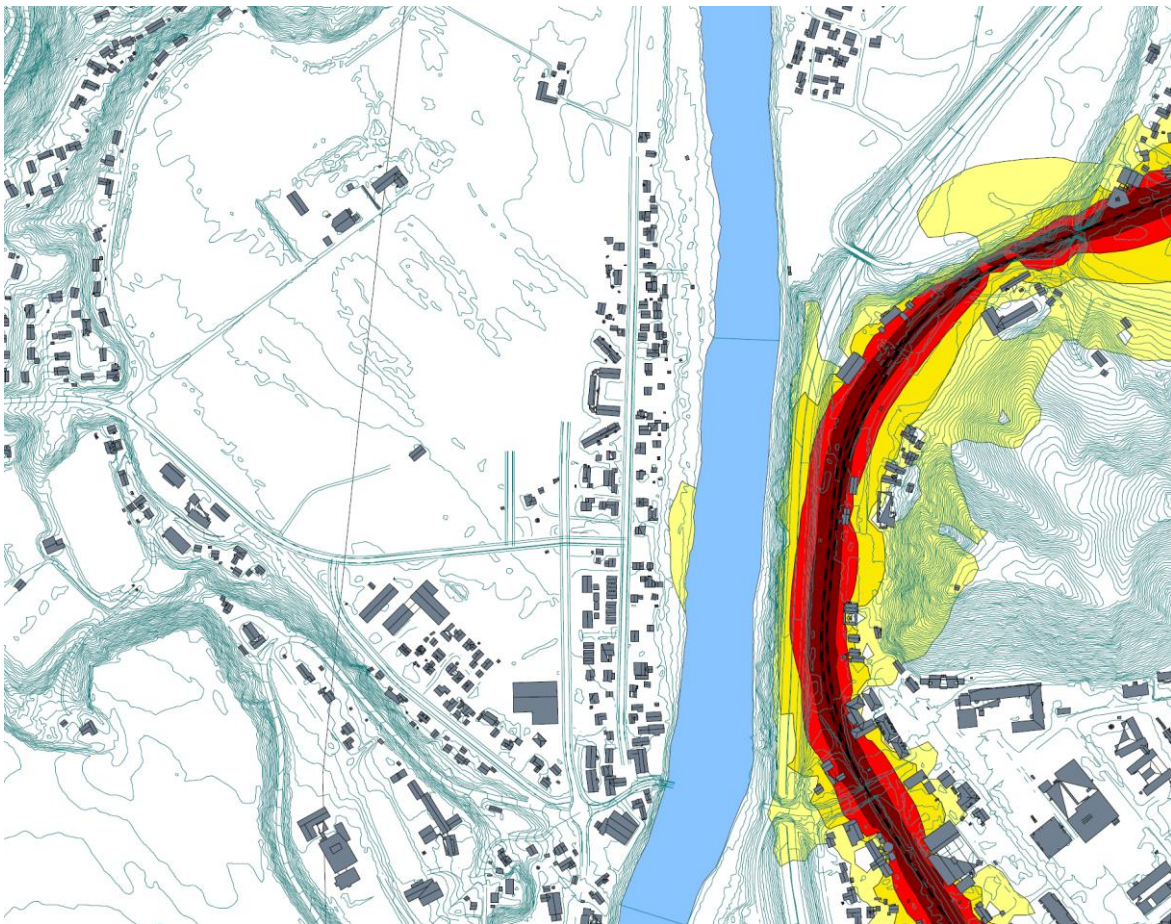
Det er påvist kvikkleire/sprøbruddmateriale på tomte i 5 borpunkt, og kvikkleire/ sprøbruddmateriale kan ikke utelukkes i ytterligere 9 borpunkt. Supplerende boringer gjort ved Gruva stadion, viser at massene består av leire til stor dybde med noen fastere lag i toppen. Prøvetaking påviser at leira ved 14-16 m dyp i borepunkt. 25 og 26 kan karakteriseres som kvikkleire. I de øvrige supplerende borepunkt. 27 – 30, er det verken funnet løsmasser med sprøbruddegenskaper eller kvikkleire. Det vurderes at tiltaksområdet ikke vil inngå i et løsneområde for et skred. Det vurderes at tiltaksområdet heller ikke vil inngå i et utløpsområde for et skred.

Det er også utført supplerende grunnundersøkelser som vurderer at tiltaksområdet heller ikke ligger i noe utløpsområde for skred.

Se vedlegg 13, Geoteknisk vurdering av områdestabilitet, datert 26.11.2021, inkludert Geoteknisk Datarapport - supplerende grunnundersøkelser datert 09.11.21.

STØYFORHOLD

På østsiden av elva ligger «Dovrebanen». Ifølge støyrapporten «Områdeplan Melhus Støyrapport», gjennomført av Asplan Viak den 20.12.2017, er Gimsøya vurdert til å ligge utenfor støysonene til jernbanen.

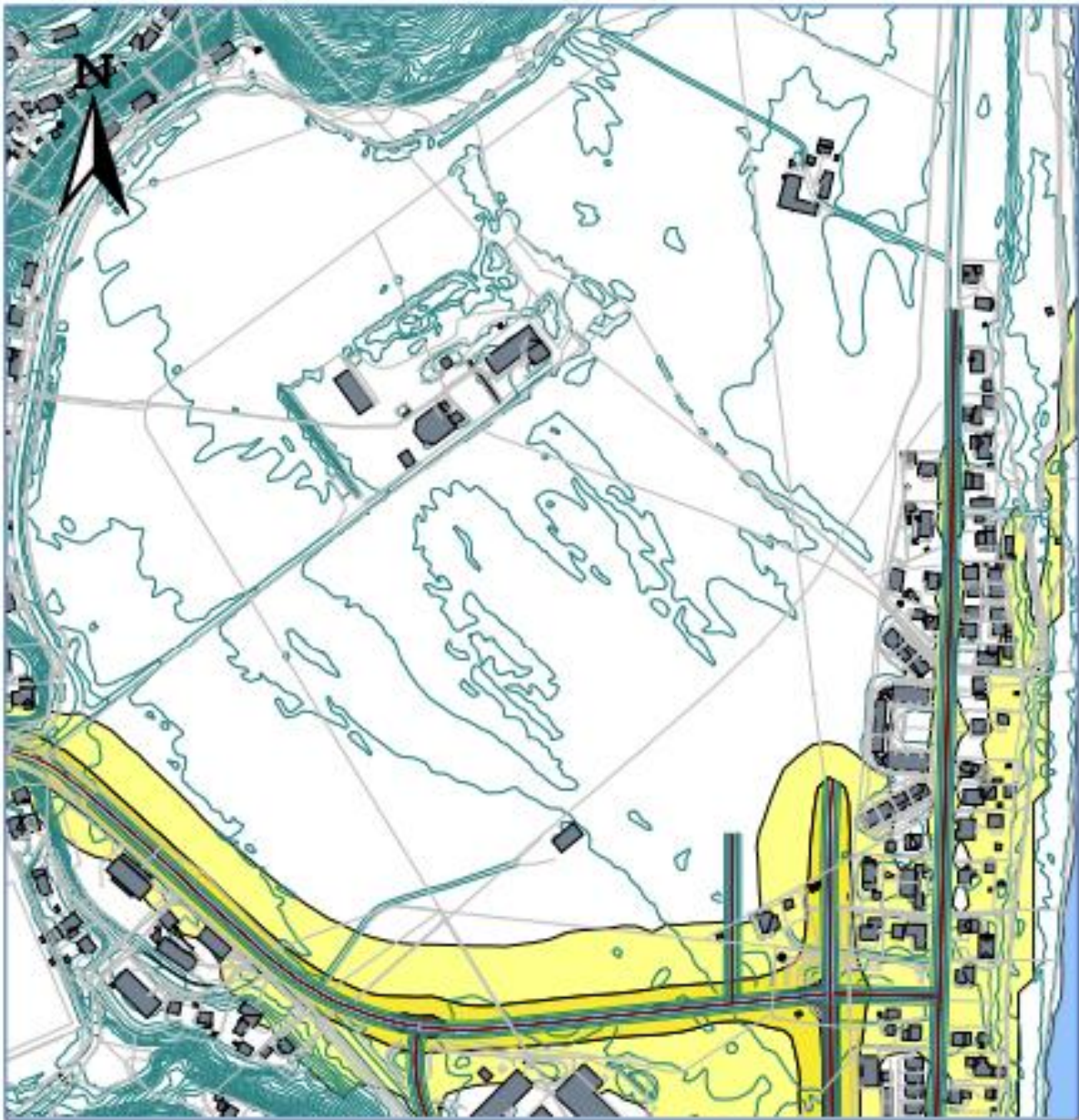


Bilde: 6: Utklipp fra støyrapporten «Områdeplan for Melhus sentrum Støyrapport», gjennomført av Asplan Viak den 20.12.2017.

Det vises også til beregning av støy fra vegtrafikk. Støysoner fra vegtrafikk vil ha større utbredelse enn støysonene fra jernbane. Det er enkelte områder lokalt rundt jernbanen som vil være utsatt fra både jernbanestøy og vegtrafikkstøy. Støysituasjon Gimsøya. Beregnet LDEN 4 meter over dagens terreng. Drammensvegen er veien som ligger i sør. Nye Strandvegen går videre nordover og kobler seg til dagens Strandvegen nord for eksisterende boliger. Terrenget skal heves i området, dette må detaljreguleringen for boligene ta hensyn til.

Rapporten oppsummerer med følgende: Pågående boligutbygging i Gimsøya ser ikke ut til å være nevneverdig støyutsatt. Ev. bygninger plassert nærmest Drammensvegen kan forventes å ligge i gul støysoner. Det er opp til tiltakshaver å ivareta støyforholdene i detaljreguleringsplan, som er pågående.

Se støyrapport fra Brekke og Strand 2022, vedlegg 07.



Bilde: 7: Støysituasjonen for Gimsøyaberegnet 4 meter over terreng. Kilde: Brekke og Strand.

LUFTFORURENSNING

Kommunen har ikke målestasjoner for luftforurensning. Trafikk på E6 er den største kilden til luftforurensning innen planområdet (partikler, vegstøv, eksos etc.). Ellers skaper også biltrafikken langs fylkesvegene i tettstedet luftforurensning.

FORURENSET GRUNN

Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor området.



RISIKO OG SÅRBARHETSANALYSE (EKSISTERENDE SITUASJON)

Det er utført ROS-analyse i forbindelse med områdereguleringen. Der står det at følgende avbøtende tiltak skal redusere risiko eller konsekvens:

- Jord/ leirras
- Risikofylt erosjon i Gaula
- Kulturminner
- Svikt i snøbrøyting.

Det er ikke avduket kulturminner innenfor planområdet, så dette utgår for detaljreguleringen. Ellers ligger Metrovannledningen innenfor planområdet.

For detaljreguleringsplanen er følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekklister og med bakgrunn i innspill fra kommunen på oppstartsmøte:

- Utglidinger/ geoteknisk ustabilitet
- Flom (200 års flom) i elv/ bekk, herunder lukket bekk
- Radon
- Infrastruktur/ hendelser på transportårer (veg), (elektrisitet, teletjenester, vannforsyning og renovasjon/ spillvann)
- Teknisk infrastruktur; hendelser (brudd) på Metrovannledning
- Spesielle farer for transportnett for gående/ syklende og kjørende til skole/ barnehage og nærmiljøanlegg og busstopp
- Brannberedskap (tilstrekkelig brannvannsforsyning)
- Forurensninger fra tidligere virksomheter

Se vedlegg 05, ROS-analyse, utført av YME arkitekter, datert 14.04.2023.

NÆRING

Ikke relevant.

Planområdet benyttes til næringsaktivitet som dyrking til salg, men går ikke inn under plan- og bygningslovens definisjon av næring. Det er ikke næringsvirksomhet i nærheten av området.

EKSISTERENDE ANALYSER OG UTREDNINGER

I forbindelse med utarbeidelse av sentrumsplan for Melhus ble det bla utført følgende analyser;

Skred, flom, kulturminner, byrom, handel, naturmangfold, VA, vannmengde, overvann og klimahåndtering, stedsanalyse, støy, trafikk.



BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 PLANLAGT AREALBRUK, REGULERINGSFORMÅL

Området reguleres til:

BEBYGGELSE OG ANLEGG

Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)

Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (1113)

Renovasjonsanlegg (1550)

Energianlegg (1510)

Lekeplass (1610)

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNSIK INFRASTRUKTUR

Veg (2010)

Kjøreveg (2011)

Gang- og sykkelvei (2015)

Anne veggrunn – tekniske anlegg (2018)

Annen veggrunn – grøntareal (2019)

Kollektivholdeplass (2073)

Parkeringsanlegg (2080)

GRØNNSTRUKTUR

Blå/grønnstruktur (3002)

LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknytning næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

HENSYNSSONER

Frisikt (H140)

Andre sikringssoner (H190)

Flomfare (H320)

Nettstasjon / trafo (H370)

BESTEMMELSEOMRÅDER

#1-7 Flomveg

#8 Flermannsboliger

#9 Rekkehus

#10 Blokker 3 etasjer

#11 Blokker 4 etasjer



4.2 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming, herunder tilpasning til terreng

Det er et ønske om å utvikle en bydel i tråd med intensjonene i områdeplanen for Melhus sentrum. Det legges opp til en sentrumsnær ny boligbydel der det skal være lett å leve miljøvennlig. Variasjon i boligtypologi bidrar til et mangfold av beboere. Det skal legges til rette for en miks av konsentrert boligbebyggelse og leiligheter, samt gode gang- og sykkelforbindelser, store sammenhengende grønne områder for rekreasjon og aktivitet, og store bilfrie arealer der det er lett å leke og leve et sosialt liv. Det legges til rette for et område som utnytter terrengforming til å skape varierte uteområder, og som også løser lokal overvannshåndtering og flomutfordringer.

Adkomst til planområdet er fra ny fylkesvei og Drammensveien/ Varmbuvegen.

Bebyggelsen planlegges innenfor fem felt; B1-B8.

Felt B4 og B5:

Innenfor disse feltene planlegges det rekkehus og flermannsboliger. Boligene er organisert rundt flere tun innenfor hvert felt. Innenfor hvert av disse feltene stilles det krav til at det skal etableres en nærlekeplass på minimum 1500 m².

Felt B6:

Innenfor dette feltet planlegges det både rekkehus og blokkbebyggelsen. Rekkehusene planlegges mot det store, åpne grøntarealet som strekker seg gjennom hele planområdet, mens blokkbebyggelsen planlegges lagt mot Strandveien og Drammensveien. Blokkbebyggelsen vil på denne måte fungere som støyskjermer mot felles uteoppholdsareal.

Felt B7 og B8:

Innenfor disse feltene planlegges kun blokkbebyggelse. Også her vil bebyggelsen kunne fungere som en støyskjermer mot felles uteoppholdsareal innenfor feltet. Innenfor felt B7 vil bebyggelsen også skjerme mot støymot det store åpne grøntområdet som strekker seg gjennom planområdet.

Se vedlegg 04 illustrasjonsmateriale, utarbeidet av YME arkitekter, datert 23.05.2024

4.3 Utbyggingsvolumer og byggehøyder

På grunn av flomsituasjonen skal bebyggelsens topp grunnmur ligge på minimum kote +9. Det tillates etablert parkeringskjellere under denne kotehøyden.

Rekkehusene planlegges med en maks gesimshøyde på 8,5 meter, og maks mønehøyde på 10,5 meter over ferdig planert terreng. Øverste gesims på pulttak tillates ført opp til regulert mønehøyde.

Flermannsboligene skal ha en maks gesimshøyde på 6,5 meter, og en maks mønehøyde på 8,5 meter over ferdig planert terreng. Øverste gesims på pulttak tillates ført opp til regulert mønehøyde.

Blokkbebyggelse i 3 etasjer skal ha en maks gesimshøyde på 10 meter over ferdig planert terreng, mens blokkbebyggelse i 4 etasjer skal ha en maks gesimshøyde på 13 meter over ferdig planert terreng.

Det tillates etablering av parkeringskjellere under kote +9 dersom løsning for innkjøring optimaliseres med hensyn til flomproblematikk.



Tekniske installasjoner på tak, samt heis- og trapperom kan oppføres med inntil 2,5 m over regulert tillatt gesimshøyde og utgjøre maksimalt 10 % av takflaten. Tekniske installasjoner skal utformes helhetlig med bebyggelsen forøvrig.

4.4 Grad av utnyttning, inkl sum m² BRA til de ulike reguleringsformålene. Minimum og maksimum antall boliger.

Det stilles krav til at det skal etableres minimum 5 boliger per dekar totalt innenfor planområdet.

Illustrert boligbebyggelse innenfor planområdet viser følgende antall boliger per dekar;

område	arealformål daa	boligantall	antall boliger per daa
B4	28 257	114	4
B5	24 112	123	5
B6	11 860	110	9
B7	3 663	48	13
B8	5 678	55	10
totalt	73570	450	6

Tabellen over viser leilighetsfordelingen i illustrasjonsmaterialet, som gir en total utnyttelse innenfor planområdet på 6 boliger per dekar. For å sikre at planområdet, ved en full utbygging, får en minimums utnyttelse på 5 boliger per dekar, stilles følgende vilkår i bestemmelsene:

§9.9 UTNYTTELSE

Ved søknad om tiltak skal det følge redegjørelse for antall boliger per dekar for omsøkte tiltak, og en samlet utnyttelse på minimum 5 boliger per dekar samlet for feltene B4, B5, B6, B7 og B8. Parkeringsareal under bakken, skal ikke medregnes i BRA. Utnyttelsen skal beregnes ut ifra totalarealet på områdene regulert til boligformål.

Det stilles følgende krav i best

Samlet bruksareal innenfor felt B4 skal ikke overstige 11700 m².

Samlet bruksareal innenfor felt B5 skal ikke overstige 11800 m².

Samlet bruksareal innenfor felt B6 skal ikke overstige 10700 m².

Samlet bruksareal innenfor felt B7 skal ikke overstige 4600 m².

Samlet bruksareal innenfor felt B8 skal ikke overstige 5000 m².

Parkeringsareal under bakken, skal ikke medregnes i BRA.

Sykkelparkering og sykkelboder på bakken skal ikke medregnes i BRA.

4.5 Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal

Ikke relevant, da det ikke vil bli anlagt næring innenfor planområdet.

4.6 Antall boliger, leilighetsfordeling

Illustrasjonsmaterialet viser følgende leilighets sammensetning:



Antall rekkehus: 161

Antall leiligheter i flermannsbolig: 98

Antall leiligheter i blokk: 191

Ferdig utbygd planlegges det for 450 leiligheter. Dette tilsvarer 6 boliger per dekar totalt innenfor planområdet. Planområdet er 141 daa. Det er også innarbeidet minimumskrav til utnyttning innenfor hvert delfelt, se bestemmelser.

Det stilles krav til at det skal være en variert sammensetning av boligstørrelser innenfor hvert enkelt delfelt. Dette for å tilrettelegge for mennesker i ulike aldre og med ulike behov.

Område	Rekkehus små	Rekkehus store	Flermannsboliger	Blokk	Sum
B4	37	35	42		114
B5	44	23	56		123
B6	8	14		88	110
B7				48	48
B8				55	55
Sum					450

4.7 Bomiljø/bokvalitet

Planforslaget legger opp til en ny boligbydel på Gimsøya. Et sentrumsnært boområde der det skal være lett å leve miljøvennlig. Her skal det etableres gode gang- og sykkelforbindelser som knytter området til butikken, barnehagen, skolen, idrettsanlegget og sentrum.

Området skal ha sammenhengende områder for rekreasjon og det avsettes store områder for lek. Terrengformingen vil bidra til å skape varierte uteområder for ulik aktivitet. Det stilles krav til at alle boenheter skal ha maksimum 50 meter avstand til lekeplass. Dette vil bidra til flere mindre møtesteder internt i området. Dette, i kombinasjon med en tett boligbebyggelse og prioritering av gående, kan bidra til at det blir lettere å møtes.

Variasjon i boligtypologi bidrar også til et mangfold av beboere. Dette vil gjøre det mulig å leve et helt liv på Gimsøya.

Den sentrale plasseringen med nærhet til Melhus sentrum, friområder, sosial infrastruktur og butikker er et godt utgangspunkt for et godt bomiljø.

Planområdet ligger i gang- og sykkelavstand til Melhus sentrum. Sentrumsplanen for Melhus legger også opp til offentlig og privat tjenesteyting på Gimsøya. Dette vil gjøre det enkelt å bo her uten å være avhengig av bil.

Dette understøttes i planforslaget med gode løsninger for sykkelparkering.

Planforslaget legger opp til gode løsninger for myke trafikanter.

Den foreslåtte bebyggelsen gir skjerming mot støy fra ny fylkesvei og Drammensvei/ Varmbuvegen og bidrar samtidig til lune uteoppholdsareal for boligene.

Rekkehusene planlegges med privat hage på begge sider av boligen. Flermannsboligene får også privat uteoppholdsareal på balkong eller på bakken. Dette i tillegg til store felles uteoppholdsareal.

Hovedandelen av leilighetene i blokkbebyggelsen planlegges gjennomgående, noe som gir både lys og utsyn. Samtlige av disse leilighetene vil også få privat uteoppholdsareal på balkong/markterrasse, i tillegg til store, felles uteoppholdsareal.



Felles uteområder, utformes og programmeres med rekreasjonsmuligheter for alle aldersgrupper. Området foreslås med en gjennomgående frodig, grønn karakter, og uterom i varierende størrelser kan benyttes for ulike typer aktiviteter.

4.8 Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel

Det skal tilrettelegges for minimum 0,7 og maksimum 0,8 parkeringsplasser per boenhet innenfor området. I tillegg skal det legges til rette for 0,2 parkeringsplasser for gjesteparkering per boenhet.

5% av parkeringsplassene skal være tilgjengelig for alle.

Parkering kan etableres på bakken og/eller i parkeringskjeller. Det stilles krav til at minst 50% av plassene etableres i p-kjeller.

Det stilles krav til at bakkeparkering samles.

Det tillates etablering av en felles carportløsning i forbindelse med bakkeparkering. Ved etablering av carport skal det kompenseres for tap av permeable flater på parkeringsplass. Det skal plantes trær i forbindelse med parkeringsareal på bakken for å sikre et grønt preg på parkeringsplassen.

Det skal tilrettelegges for minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet. For rekkehus skal disse etableres på egen grunn.

Det skal fortrinnsvis legges til rette for permeable dekker som eksempelvis gressarmering eller lignende ved parkeringsarealene.

4.9 Tilknytning til infrastruktur

Det går kommunale ledninger øst og sør for utbyggingsområdet, som kan være i dårlig stand. Det er igangsatt en vann-nett analyse for å se hvilke ledningstrekk som må utbygges/forsterkes.

Området er per i dag for det meste ubebygget. Det går to hovedledninger gjennom området, VL1000 Metrovann og SP400mm. Det er søkt å unngå krysninger av metrovannledningen.

Ledningsføring inn til de enkelte felt er vist på plantegning H200 i vedlegg 08. Det skal planlegges med private vannkummer, med manifoil for uttrekking av private stikkledninger til hvert hus. Dette iht VA norm for Melhus kommune.

Vann

Ledningsføring inn til de enkelte felt er vist på plantegning H200. Vannledninger større eller lik Ø100mm vil bli kommunale ledninger. Det må plasseres brannvannsuttak (Melhuskroken) iht plan fra brannrådgiver. Det er krav i Tek 17, om at det maksimalt skal være 50 meter fra brannvannsuttak til hoved angrepsvei. Det må planlegges med private vannkummer, med manifoil med uttrekking av private stikkledninger til hvert hus. Dette iht VA norm for Melhus kommune.

For å få god nok kapasitet til brannvann, er det planlagt med en ny ledning på nordsiden av feltet.

Ny vannledning antatt dimensjon VL225 PVC U SDR21. Ved videre planlegging må dimensjon beregnes ved å benytte vannnettsberegninger. Dette gir god innføring til feltene. Det er avsatt et uttak til hvert byggetrinn. Disse kobles sammen, slik at en etablert en rundkjøring i det nye nettet.

Felt 4 planlegges utbygd først, tilkobles ny vannkum fra ny VL 225, det føres også vannledning mot felt5.

Felt 5 utbygges deretter, vann føres inn feltet fra ny VL225 og fra felt 4



Felt 6, felt 7 og felt 8 tar vann inn i feltet fra nye kommunal vannledning i Drammensvegen

Ny vannledning VL 225 medfører at det ikke er nødvendig med arbeider i/ ved Metroledningen. Tilkoblingskum 36644 er unntaket, men er klargjort for tilkobling. Tilkobling i vest til eks. kommunal VL 160 i Varmbuvegen. Ny vannkum er nedsatt her, men armatur og eventuelt kum må utskiftes.

Spillvann

Ledningsføring inn til de enkelte felt er vist på plantegning H200. Ledninger inne i feltet vil bli private.

Felt 4 tilkobles eks spillvannskum 37045, på eks kommunal Ø400 spillvannsledning.

Felt 5 tilkobles eks spillvannskum 37046, eventuelt til eks. spillvannskum 37048 på eks kommunal Ø400 spillvannsledning

Felt 6, felt 7 og felt 8 tilkobles ny kommunal spillvannsledning i Drammensvegen

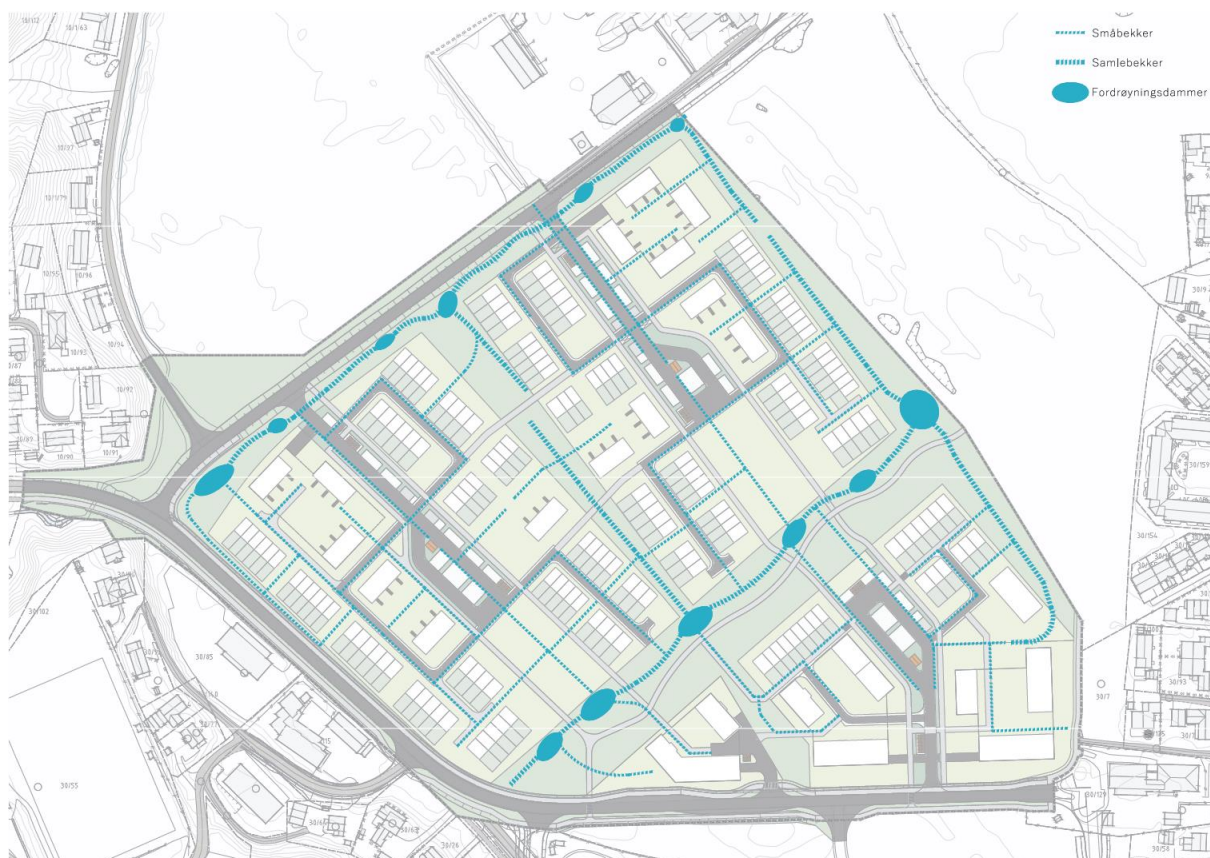
Tilkobling til kommunal Ø400 langs Metroledningen, det vil ikke medføre graving / ledningsføringer over Metrovannledning.

Overvann

Prinsipp for ledningsføring/ infiltrasjonssandfang og vannveier er vist på tegning H200 i vedlegg 08. Prinsipp for overvannshåndtering er at alt overvann skal ivaretas på området. Åpen overvannshåndtering uten sluk/sandfang og rør i bakken. Vannet ledes langs adkomstveger og ut i lokale grøntdrag som ender i det sentrale grøntdraget. Størst mulig infiltrasjon i bakken via gressarmering (tegning H210) Det planlegges ikke med drenerør under gressarmering og i fundamentene for adkomstvegen. Det brukes drenerbare masser under gressarmeringen. Overvann infiltreres i bakken, eventuelt følger underkant av overbygning og ledes ut og ned til de sentrale grøntdraget. Det legges til grunn 2-3 % lengdefall på internveger. Dette må spres utover maks strekk på ca. 30 m for å unngå for mye stigning inn til inngangsparti for rekkehusene. 1-1,5% ensidig tverrfall mot gressarmerings«grøft». For å håndtere ekstremsituasjoner om vinteren (omslag til varmegrader og regn) etableres infiltrerings-sandfang på strategiske steder for å ta unna flomtopper i slike situasjoner. Disse etableres iht. tegning H211. De perforeres på sidene for å lette infiltreringen.

Flomvann fra idrettsanlegg gjennom Drammensvegen

Flomvegen igjennom Drammensveien har en dimensjonert vannføring på 2 m³/s i en 200 års hendelse. Det er regnet ved hjelp av enkle formler at grøntdraget på TOBB-området har en kapasitet på 7 m³/s. Det skal derfor være tilstrekkelig kapasitet for påslipp fra kommunalt overvannsnett fra idrettsanlegget. Dette er overvann og det antas at dette ikke er vil være forurensinger i dette, eventuelle feilkoblinger må eventuelt utbedre.



Bilde: 8: Prinsippene for overvannshåndtering, illustrasjon utarbeidet av YME.

Illustrasjonen over viser prinsippene for overvannshåndtering, vannet ledes langs gangveier og kjøreveier (småbekker), samt langs lavbrekkene i utearealene (samlebekker). Vannet ledes til fordrøyningsdammer i de store grøntdragene.

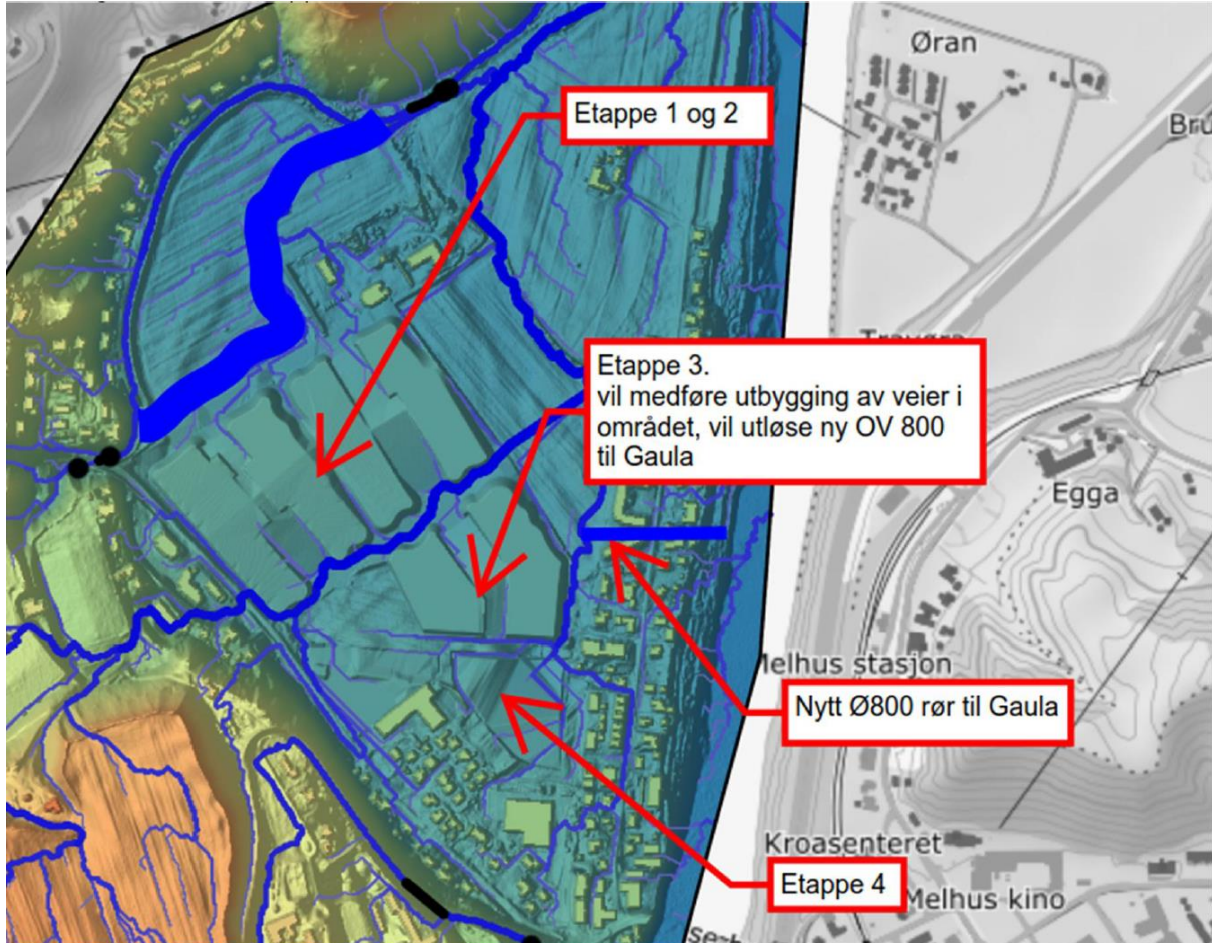
Se forøvrig vedlegg 08, Overordnet VA-plan Gimsøya, utarbeidet av Rambøll.

Flomvann fra tilgrensende områder

Planområdet ble i ny varsling 07.07.2022 utvidet for å kunne detaljregulere flomtiltak i forbindelse med Varmubekken sørvest i planområdet. Det ble i rapport «Flomvurdering Gimsøya Melhus kommune» fra Rambøll datert februar 2018 foreslått å bygge platebru eller en ny og større kulvert under Drammensveien for å håndtere en dimensjonerende flom. I etterkant har det i stedet blitt bygd en DN1200 ved siden av den daværende DN800. I tillegg ble det i Statsråds Nissens vei bygd fire kulverter med dimensjon DN800.

Det er ingen forandringer på flomveger ved utbygging av de to første etappene, beregning for 200 års hendelse med klimapåslag. Dette medføre at deler av flomvann fra Varmubekken vil følge den nye adkomstvegen før det går i Varmubekken nedstrøms bebyggelse. Flomveger fra Idrettsvegen vil gå i samme trase som tidligere, men det nye terrenget vil gi en bedre og mer markert flomveg. Ved etappe tre er flomveger fra Varmubekken og Idrettsvegen uforandret, flomvann fra Gimsøya sør føres ut til Gaula. Her må også flomveg fra Gimsøya sør legges om ved utbygging av ny fylkesveg og Drammensveg. Flomvegen fra Idrettsvegen og Varmubekken vil ikke bli berørt. Siste etappe av utbygging vil ikke medføre forandringer av flomveger etter arbeidene som gjøres i etappe 3, men det vil bli noen flere harde flater som må ivaretas.

Det vises for øvrig til mer detaljert informasjon og illustrasjoner i vedlegg 10_GIMSØYA_flomrapport 2023.



Bilde 10: Etter utbygging av TOBB Gimsøya er hovedtrekkene for flomveger uberørt. De må ivaretas av utbygger med tanke på avstander. Kilde: Rambøll.

NETTSTASJON/ ENERGI ANLEGG

Det foreslås etablering av totalt tre nettstasjoner. Disse blir liggende innenfor områdene B4, B5 og B7. Det har i tillegg vært arbeidet med å se på muligheter for å benytte grunnvarme. Tekniske anlegg i forbindelse med dette tillates oppført utenfor viste byggegrenser innenfor formål boligbebyggelse.

Plassering av områder for nettstasjoner er avklart 15.09.22 med Jan Petter Svegård hos Tensio gjennom deres Service-Desk-løsning på nett.

RENOVASJON

Det ble avholdt møte med ReMidt den 18.05.22. Referat vedlagt.

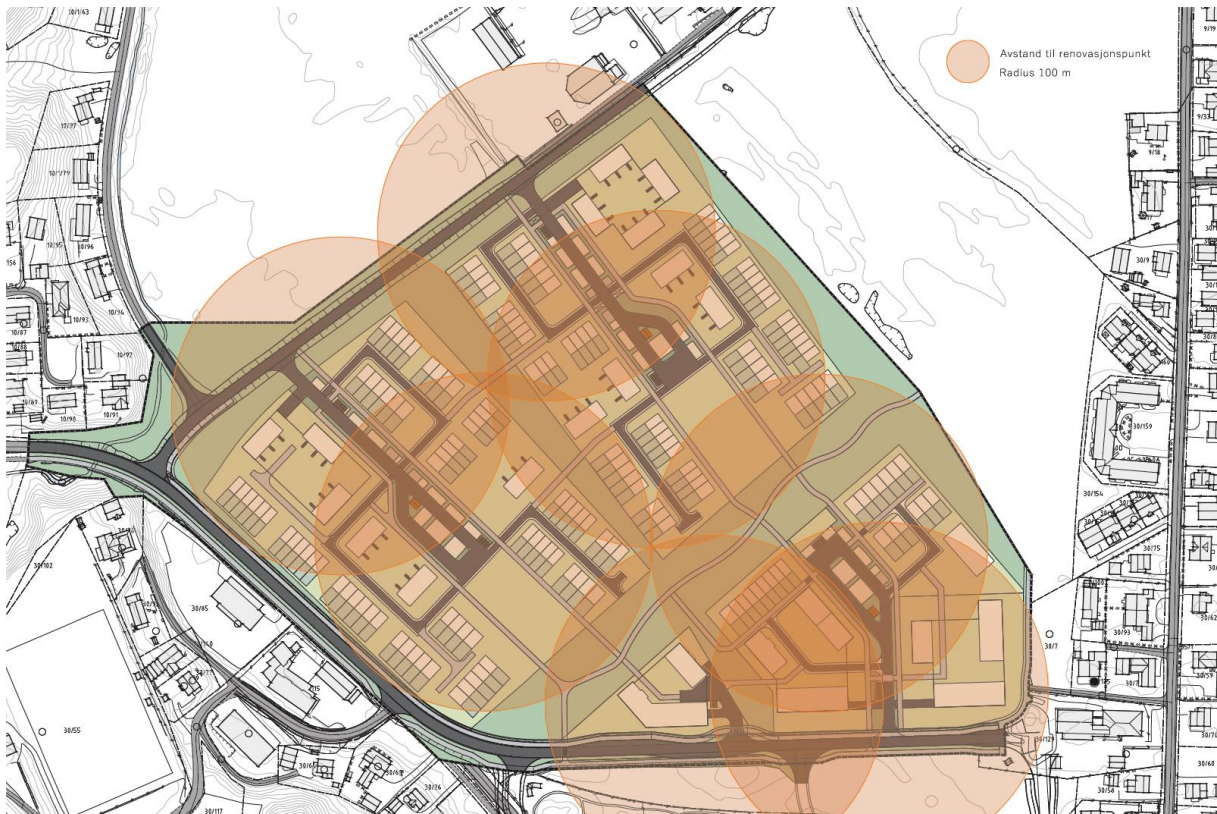
For felt B4 og B5 er det krav i overordnet plan om nedgravd avfallsløsning. ReMidt informerer om at de kommer til å anbefale Melhus Kommune om å gå bort fra den bestemmelsen, og anbefaler at renovasjonsløsning for de to feltene løses med overflatecontainere. Dette grunnet typen av bolig; rekkehus og mindre flermannsboliger. Forslagsstiller ønsker likevel en nedgravd løsning, med hensyn til estetikk og tilgjengelighetstilpasning.

Avstandskrav fra ReMidt er maks 100 meter til renovasjonspunkt fra boligen. Det er ønskelig å samle containerne til færrest antall renovasjonspunkt.

I felt B6-B8 er det foreslått et større antall boenheter i blokk. Det vil totalt trenge ca. 18 nedgravde containere i området. Containerne skal samles til færrest mulig punkt. For å muliggjøre utbygging i flere trinn foreslås det imidlertid etablering av eget renovasjonspunkt i B7.

Det var tidligere i prosessen krav om rom for farlig avfall, dette utgår etter avtale med ReMidt.

Illustrasjonen under viser plassering av renovasjonspunkt og avstandssirkler med radius 100 meter.



Bilde 11: Avstander til renovasjonspunkt, radius 100 meter, illustrasjon YME arkitekter.

4.10 Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende, atkomst.

KJØREADKOMST OG VEGSYSTEM

I dag er kjøreadkomst til Gimsøya fra Melhus sentrum via Gimse bru og fra E6 via Melhusbrua, samt at det er vegforbindelse til E39 via Strandvegen (fv 6606) nord i planområdet. Over Gimsøya er det kjøreadkomst til Varmbu og til Gruva stadion via Drammensvegen (fv 6604). Både Drammensvegen og Strandvegen fungerer i dag som adkomstveger i boligfelt langs deler av vegene. For å unngå gjennomkjøring i eksisterende boligområder er det planlagt å legge om fv 6604 og fv 6606 over Gimsøya.

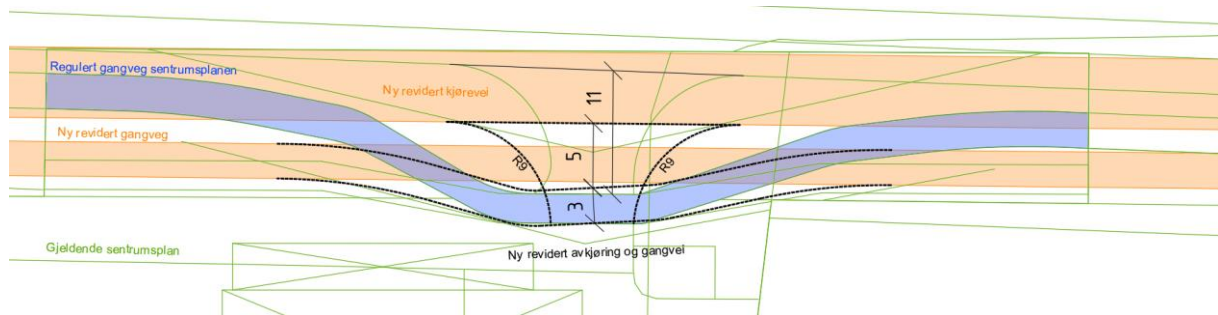
Det planlegges en rundkjøring sentralt i området. Vegarmene nord og sør for rundkjøringen erstatter del av Strandvegen som i dag går gjennom boligområde. Fra rundkjøringen etableres det en vegarm mot øst som sikrer

adkomst til eksisterende bebyggelse i Strandvegen. Vest for rundkjøringen er det planlagt ny veg som erstatter del av Drammensvegen og Varmbuvegen som i dag går gjennom boligområde. Denne vil også fungere som hovedadkomst til ny bebyggelse på Gimsøya, samt til eksisterende bebyggelse i Drammensvegen og til Gruva stadion.

Adkomst til B4 og B5 planlegges fra kryss med fylkesvei vest i planområdet. Fra denne vegen blir det også en avkjørsel til eksisterende bebyggelse i Statsråd Nissens veg. Alle veger og gangveger innenfor planområdet er regulert som private, bortsett fra de nye fylkesvegene (6604 og 6606) med tilhørende gang- og sykkelvegnett.

Avkjøring til felt BKS

Justert geometri for ny Drammensveg påvirker avkjøring til felt BKS i detaljreguleringsplan for Drammensvegen 64 (planID2016026), område B14 i sentrumsplanen. Drammensvegen er justert slik at den i større grad følger dagens trase i dette området. Avkjøringen til BKS får samme geometriske utforming som tidligere med unntak av avstanden fra gangveg til kant kjørebane på Drammensvegen. Denne endres fra 11 m til 5 m.



Bilde 12: Revidert geometri er vist med svarte linjer i utsnittet under. Kilde: Rambøll.

UTFORMING AV VEGER

Offentlige veger er planlagt iht. Statens vegvesens håndbok N100. Interne private veger skal utformes slik at adkomst for renovasjonsbil og utrykningskjøretøy sikres. Det er utført sporing for boggie-buss i interne samleveger.

Ny fylkesveg 6604 og 6606 utformes iht. Dimensjoneringsklasse SA2, dvs. at de skal fungere som samleveger der vegen går gjennom bebygde områder.

KRYSNINGSPUNKT

Det legges opp til 3 kryssinger over den nye fylkesvegen. Disse kobler planområdets gang- og sykkelvegnett til planlagt omkringliggende gang- og sykkelvegssystem. Krysningspunktene er markert med grønne tykke streker på utsnittet under.

Krysningspunktet lengst øst er allerede lagt inn i den nye veg geometrien for Gimsøya. De to kryssingene i vest må etableres for å sikre en god og trafiksikker løsning for koblingen mellom planområdet og øvrig infrastruktur for gang- og sykkel.

LØSNINGER FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Langs fylkesvegene etableres gang- og sykkelveger og fortau for å sikre trygge løsninger for gående og syklende. Det legges til rette for et nett av gang- og sykkelveger internt i planområdet. Disse munner ut i 3 påkoblingspunkt mot gang- og sykkelvegene langs ny fylkesveg, markert med 3 grønne punkter i utsnittet under.



Bilde 13: Trafikk; gule linjer viser gang- og sykkelveier, oransje linjer viser kjørbare gang- og sykkelveier, rødt viser kjøreveier.
Kilde: YME.

Kollektivtilgjengelighet

Det reguleres inn bussholdeplasser innenfor planområdet. Holdeplassene utformes som en busslomme.

For utfyllende informasjon om trafikkløsninger se vedlegg 11, Oppsummerende trafikknøtutarbeidet av TOBB/YME basert på Asplan Viaks rapport datert 18.12.2017, samt trafikkanalyse utarbeidet av Asplan Viak, vedlegg 12.

4.11 Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon.

Planforslaget utgjør det nordvestre området i sentrumsplan for Melhus, og tilpasser seg tilgrensende planer.

Boligområder skal fylles opp til minimum kote +9, mens øvrig blå/grønn struktur og vei skal ligge på dagens åkerlandskap høyde på kote +6-8.



4.12 Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges offentlig kjøreveg, gang- og sykkelveg, gangvei, annen veigrunn og kollektivholdeplass innenfor planområdet.

4.13 Miljøoppfølging, miljøtiltak, energieffektiv bygging

Alt overflatevann skal håndteres innenfor planområdet gjennom terrengforming og fordrøyning i grønnstrukturen. Lokal overvannshåndtering er generelt positivt for det hydrologiske systemet – for eksempel har det betydning for vannkvalitet for å unngå for stor vannføring i vassdrag.

Området er planlagt med naturlige flomveier, for å gjøre behovet for terrengoppfylling så lite som mulig.

Området er planlagt ut ifra ønsket om å tilrettelegge for mindre bilbruk. Området er svært sentrumsnært, og har kort vei til skole og barnehage. I tillegg er det i områdereguleringen regulert inn mulighet for nærbutikk og tjenesteyting på et naboområde som p.t ikke er detaljregulert. Et godt gangveisystem skal gjøre det attraktivt å sykle og gå. Samling av bilparkering vil gjøre bilen litt mindre tilgjengelig.

ALTERNATIV ENERGI

Det finnes store grunnvannsforekomster under Melhus som kan være egnet som energiresurs. Dette har vært utredet over flere år gjennom ORMEL-prosjektet. Det er laget en egen rapport om energiforsyning til områdeplanen for Melhus sentrum. Rapporten sier også litt om andre energikilder. Melhus kommune fortsetter arbeidet med å se på løsninger for et energianlegg med utgangspunkt i grunnvannsforekomsten.

4.14 Universell utforming

Gjennom planbestemmelsene sikres det opparbeidelse av et gjennomgående gangveisystem, som knytter utbyggingsfeltene til overordnede gang og sykkelveier, samt forbinder feltene til hverandre og tilhørende grønnstruktur. Dette gangveisystemet vil være universelt utformet. Det er også tatt inn bestemmelse om av minimum 30% av boenhetene skal ha alle hovedfunksjonene på inngangsplanet. Det er satt krav om at blågrønn struktur skal tilstrebes fremkommelighet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og at beplantning som skal benyttes skal være allergivennlig.

Nivå av universell utforming i bygg og uteoppholdsareal generelt sikres gjennom bestemmelsene i teknisk forskrift.

4.15 Uteoppholdsareal

Det er gjennom reguleringsplanen sikret en overordnet grøntstruktur som i tillegg til å håndtere overvann og flom, er tenkt benyttet som lek og rekreasjonsareal.

Det er lagt vekt på å sikre et gjennomgående grønt område, med gode gangveiforbindelser, og kort vei til lekearealer. Gangveisystemet vil i seg selv være et oppholdsareal; med mulighet for sykling, turgåing osv.

Det er sikret i bestemmelsen at en andel av vekstene i BG1- BG5 er nyttevekster (bærbusker, frukttrær og urter).

Hovedgrønnstrukturen, BG1- BG6, er knyttet til utbyggingen av bebyggelsesfeltene, for å sikre en hensiktsmessig fremdrift i etableringen av grønnstrukturen i takt med utbyggingen.

Krav til uteoppholdsareal:

område	rekkehus små	rekkehus store	flermannsboliger	blokker	sum	Kvm pr. enhet	Krav MUA
B4 (uteoppholdsareal)	37	35	42		114	30	3420
B4 (lekeplasser)					114	10	1140
B4 (nærlek)					114	25	2850
B4 (områdelek)					114	10	1140
Sum B4							8550
B5 (uteoppholdsareal)	44	23	56		123	30	3690
B5 (lekeplasser)					123	10	1230
B5 (nærlek)					123	25	3075
B5 (områdelek)					123	10	1230
Sum B5							9225
B6 (uteoppholdsareal)	8	14			22	30	660
B6 (lekeplasser)					22	10	220
B6 (nærlek)					22	25	550
B6 (områdelek)					22	10	220
B6 (uteoppholdsareal)				88	88	20	1760
B6 (lekeplasser)					88	10	880
B6 (områdelek)					88	10	880
Sum B6							5170
B7 (uteoppholdsareal)				48	48	20	960
B7 (lekeplasser)					48	10	480
B7 (områdelek)					48	10	480
Sum B7							1920
B8 (uteoppholdsareal)				55	55	20	1100
B8 (lekeplasser)					55	10	550
B8 (områdelek)					55	10	550
Sum B8							2200
Sum uteopphold totalt							11590
Sum lekeplasser totalt							4500
Sum nærlek totalt							6475
Sum områdelek totalt							4500
Sum totalt krav til uteoppholdsareal							27065



Det er illustrert et totalt potensial for felles uteopphold på 28479 kvm, som vist i tabell og påfølgende illustrasjon.

Se forøvrig vedlegg 04_GIMSØYA_illustrasjonsmateriale.

område	enheter	Kvm pr. enhet	MUA
B4 (private hager rekkehus)	72	55	3960
B4 (lekeplasser)			1153
B4 (nærlek, inkl. f_LEK1)			3169
B4 (områdelek, 20% andel av 5183)			1028
Sum B4			9310
B5 (private hager rekkehus)	67	55	3685
B5 (lekeplasser)			1278
B5 (nærlek, inkl. f_LEK2 og lek BG3)			3384
B5 (områdelek, 20% andel av 5138)			1028
Sum B5			9375
B6 (private hager rekkehus)	22	55	1210
B6 (lekeplasser)			1078
B6 (nærlek inkl. lek BG5)			1687
B6 (områdelek, 25% andel av 5138)			1284
Sum B6			5259
B7 (lekeplasser)			1106
B7 (områdelek, 20% andel av 5138)			1028
Sum B7			2134
B8 (lekeplasser)			1630
B8 (områdelek, 15% andel av 5138)			771
Sum B8			2401
Sum privat uteopphold totalt			8855
Sum lekeplasser totalt			6245
Sum nærlek totalt			8240
Sum områdelek totalt			5139
Sum totalt uteoppholdsareal			28479



Bilde 14: Illustrasjon som viser arealer for lekeplasser, YME arkitekter.

4.16 Landbruksfaglige vurderinger

Det er utarbeidet en matjordplan som er overordnet for hele området. Det skal i tillegg utarbeides en matjordplan for de ulike feltene. 125 daa av planområdet benyttes i dag som dyrka mark.

Området på Gimsøya er delt inn i flere utbyggingstrinn. Avbøtende tiltak for å bevare matjorda skal tilpasses hvert enkelt av disse områdene, og det vil derfor bli utarbeidet detaljerte planer for hvert område etter hvert som utbyggingen skrider fremover. Informasjon om hvilke tiltak som vil være aktuelt i hvert byggetrinn kommer frem i matjordplanen som følger hver enkelt byggesøknad.

Det er registrert floghavre på eiendommene gbnr. 30/1 og 30/6 i Melhus kommune. Det er eiendommene hvor B4, B5, B6, B7 og B8 ligger i plankartet til vedtatt områdeplan. Når dyrka jord som er registrert i Floghavre registret skal flyttes og senere benyttes i nydyrking/jordforbedringsprosjektet gjelder følgende:

Det må søkes dispensasjon hos mattilsynet, og jorda kan ikke flyttes før slik dispensasjon er gitt

Grunneier forplikter seg til kun å produsere gras/(grovfôrproduksjon) i en periode på 10 år, eller bekjempe floghavren på annen måte og få jorda frigitt etter forskriftens §13

Prosjektleder og/eller offentlig myndighet kan gjennomføre kontroll for å sikre at arealet benyttes til grovfôrproduksjon dersom jorda ikke er frigitt. Ved avvik vil dette rapporteres til rette myndighet.

Dersom det er mistanke eller påvist andre arter som ikke skal spres ref. forskrift om fremmede organismer vil det bli lagt særskilte føringer før matjorda eventuelt kan flyttes.



Det er tatt inn bestemmelsene om matjord som gjelder fra områdeplanen for Melhus sentrum som sier følgende:

All matjord som blir berørt permanent skal tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordproduksjon i nærområder. Det skal søkes landbruksfaglig kompetanse under prosjekteringen, utførelse og etterkontroll av anleggstiltak som berører jordbruksareal. Jordbruksarealets tilstand før tiltak skal undersøkes/tilstandsregistreres. Dokumentasjon og plan for oppfølging skal følge søknad om rammetillatelse. Matjordplanen for hvert delfelt skal godkjennes av kommunen.

Det er foreslått at denne bestemmelsen videreføres i planforslaget.

4.17 Kollektivtilbud

Nærmeste bussholdeplass er i dag Melhus skystasjon i Melhus sentrum. Herfra går det buss nordover mot Trondheim. Fra Melhus sentrum går det også tog Dovrebanen og Rørosbanen. Pendling til Trondheim er vanlig, og det er viktig at så mye av denne transporten skjer kollektivt.

På kort sikt er det viktigste å legge opp til gode gang- og sykkeltraseer inn til Melhus sentrum, for å lette bruken av det eksisterende tilbudet. Det er sykkelparkering under tak på skystasjonen på Melhus.

Det ble avholdt møte med AtB 22.01.2018. AtB regner med at det på sikt kan være aktuelt med en bybuss i Melhus som går mellom Varmbo og Løvset via sentrum. Det er derfor medtatt holdeplasser i planen, i ny regulert Drammensvei. Holdeplassene er utformet som busslommer.

Det planlegges bussrute på Gimsøya, med busstopp i Drammensveien.

4.18 Kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner, bygninger med antikvarisk klasse eller kulturmiljøer innenfor planområdet.

4.19 Sosial infrastruktur

Se punkt 3.12.

4.20 Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Området er flomutsatt med nærhet til Gaula. Det er derfor en forutsetning for planen at området heves til kote +9. Veger og gang-/sykkelnett er utformet etter Statenes vegvesens sine normer.

Det er lagt til rette for lokal overvannshåndtering i grønnstrukturen. Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner, bygninger med antikvarisk klasse eller kulturmiljøer innenfor planområdet.

Se vedlegg 05, ROS-analyse, utført av YME arkitekter, datert 14.04.2023.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.1 Landskap (nær- og fjernvirkning)

Den store landskapsformen vil bestå, men på grunn av flom, må byggeområder heves til minimum kote +9. Det er søkt å minimere oppfyllingen ved å bare heve terrenget der det skal etableres bebyggelse, mens områdene



mellom blir naturlige flomveier og felles oppholdssoner, gangforbindelser og parkeringsarealer. Slik kan man løse flomutfordringene, samtidig som den lokale terrengformingen vil skape soner og gi varierte uteoppholdsareal innad i de nye byggeområdene.

5.2 Byform og steds karakter

Planforslaget legger opp til en total transformasjon av området fra åker til et levende boligområde.

5.3 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Området der det bebygges heves til kote +9. Området vil gå fra å være åpent til bebygd om med dertil mindre utsikt for naboområdene.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planen gir ingen negative konsekvenser for kulturminner/kulturmiljø, men vil påvirke det landbruksmessige kulturmiljøet.

5.5 Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Se punkt 3.15. NGI sin rapport fra sommeren 2017 «20170235-01-R Skredfarevurdering Melhus sentrum» beskriver grunnforholdene på Gimsøya som gode:

4.6 Delområde 5 – Gimsøya

Store deler av Gimsøya er en plan elveslette, på kote 6-7. Grunnforholdene er gode av grus og sand. Med tanke på geoteknikk er utbygging i dette området gunstig. Det forventes ikke at det vil være nødvendig med supplerende grunnundersøkelser i området for bygging av mindre bygg som rekkehus og småhus.

Sør for elvesletten stiger nivået til kote 55. I denne skråningen er det mye bebyggelse, og løsmassene består hovedsakelig av silt og leire.

I delområdet er det enkelte bratte områder som er markert som aktsomhetsområder for jordskred.

Sør i området er skråningen ned mot Gaula bratt, på det bratteste over 35 grader, og det er ikke registrert fra NVEs kartportal at det er utført erosjonssikring. Det er opprettet et aktsomhetsområde slik at en forhindrer at det utføres tiltak ved skråningstopp uten at skråningens stabilitet vurderes.

Klipp fra «20170235-01-R Skredfarevurdering Melhus sentrum», utarbeidet av NGI, 2017.

Multiconsult har utført supplerende grunnundersøkelser som viser at løsmassene på tomte har stor variasjon. Fellesnevneren for hele det undersøkte området er at sonderingene indikerer svært lagdelte masser. Generelt tolkes løsmassene å bestå av grovere løsmasser mot øst nærmest Gaula. Mot vest består løsmassene av et topplag av sand/grus i varierende mektighet, over leire til stor dybde. Det er påvist kvikkleire/sprøbruddmateriale på tomte i 5 borpunkt, og kvikkleire/sprøbruddmateriale kan ikke utelukkes i ytterligere 9 borpunkt.

Supplerende borer gjort ved Gruva stadion, viser at massene består av leire til stor dybde med noen fastere lag i toppen. Prøvetaking påviser at leira ved 14-16 m dyp i bp. 25 og 26 kan karakteriseres som kvikkleire. I de øvrige supplerende bp. 27 – 30, er det verken funnet løsmasser med sprøbruddegenskaper eller kvikkleire.

- Det vurderes at tiltaksområdet ikke vil inngå i et løsneområde for et skred.
- Det vurderes at tiltaksområdet heller ikke vil inngå i et utløpsområde for et skred.



Vurdering iht. NVEs veileder nr 1/2019 har omfattet steg 1 – 7 iht. tabell 3.1 under kap. 3.2, og vi finner at vurderingen av områdestabilitet er tilstrekkelig utført med dette. I henhold til NVE 1/2019 er det ikke behov for uavhengig kvalitetssikring av rapporten.

For utfyllende informasjon om geotekniske forhold henvises det til rapport fra Multiconsult, vedlegg 13, datert 26.11.2021.

5.6 Naturverdier

Se punkt 3.7

I planforslaget vil den innregulerte grønnstrukturen ha en viktig funksjon som del av overvannshåndteringen og som flomveier. Ny vegetasjon, hvorav noe er regulert som nyttevekster, vil bidra til å øke biologisk mangfold innenfor planområdet.

For alle saker som berører naturmangfold følger det av naturmangfoldloven § 7 at prinsippene i naturmangfoldloven § 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og det skal fremgå av beslutningen hvordan disse prinsippene er vurdert og vektlagt i saken. (...) Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i naturmangfoldloven § 8, vises det til registreringer i Artskart og Naturbase.

Det framkommer at det ikke er registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper i planområdet. Det er heller ikke framkommet opplysninger i saken som skulle tyde på at det kan finnes seg arter eller naturtyper i planområdet som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av planforslaget og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges det til grunn at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven § 9–12.

5.7 Friluftsliv

Planforslaget vil ha en positiv innvirkning på friluftsliv, da dyrkamark tilgjengeliggjøres.

Området vil få mange turmuligheter med opparbeidede gangsoner, lekeplasser, grøntdrag og blågrønn struktur. Disse er jevnt fordelt på over hele planområdet.

5.8 Trafikkøkning, vegforhold

I dag går all trafikken på Gimsøya gjennom Drammensveien og Strandveien. Vegene er definert som fylkesveier, men har funksjon som boliggater. I planforslaget foreslås det at begge disse vegene stenges for gjennomkjøring, noe som vil være positivt for eksisterende boliger både med tanke på støy og trafiksikkerhet.

Det skal etableres nye fylkesveistrekk for gjennomkjøring nordover og vestover til Gruva og Varmbo. Adkomst til nye byggeområder planlegges fra disse strekningene.

Det vil bli noe støybelastning på de eksisterende boligene langs nye vegstrekninger.

Boligutbyggingen på Gimsøya vil medføre en økning i trafikkmengden. Ut fra dimensjonerende tall for trafikkproduksjon (Statens Vegvesens håndbok v713) anslås det en total økning på ca. 2000 turer med personbil pr.



døgn. Den estimerte turproduksjonen ligger i den midtre delen av variasjonsområdet på mellom 1,5 og 5 turer per bolig/døgn. Begrunnelsen for at det antas en middels turproduksjon med personbil er at området ligger sentrumsnært, noe som erfaringsmessig bidrar til å redusere bilbruken. Slik området tilrettelegges kan det være grunn til å tro at bilbruken reduseres enda mer, men påvirkningen fra faktorer utenfor planen vil være det avgjørende (bompenger, kollektivtilbud til Trondheim), derfor er ikke dette gitt mer vekt.

Kort vei til buss og jernbane i Melhus sentrum, sannsynliggjør at eventuell arbeidspendling fra Melhus til Trondheim, i større grad enn for andre områder, vil skje kollektivt. Etablering av flere boliger på Gimsøya vil kunne bidra til et utvidet kollektivtilbud (buss) internt i Melhus kommune.

Gang- og sykkelnettverket på Gimsøya vil forbedres gjennom planforslaget. Det legges opp til et nett av gang- og sykkelveger internt i planområdet. Disse vil dreneres ut mot sørøst og koble seg på gang- og sykkelvegnettet langs den nye fylkesvegen.

For utfyllende informasjon henvises det til vedlegg 11, Oppsummerende trafikknøtt utarbeidet av TOBB/YME basert på Asplan Viaks rapport datert 18.12.2017, samt vedlegg 12, trafikkanalyse, utarbeidet av Asplan Viak.

5.9 Beredskap og ulykkesrisiko

Det vises til overordnet ROS-analyse for områdeplanen og Metrovannledningen.

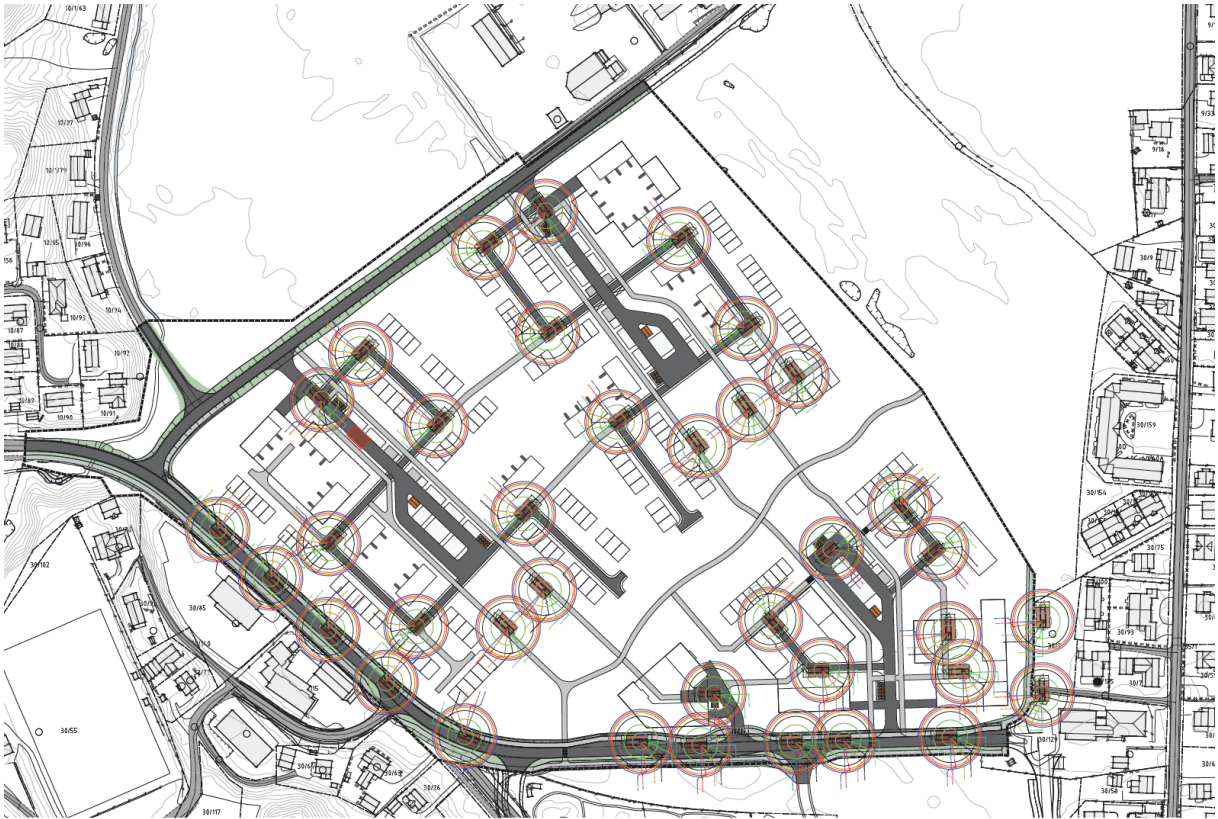
Det er utført egen ROS-analyse for detaljreguleringen. Analysen har identifisert flere hendelser og av de aktuelle hendelsene som har størst betydning for risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen er:

- Utglidinger/ geoteknisk ustabilitet
- Flom i elv/ bekk, herunder lukket bekk
- Radon
- Infrastruktur/ hendelser på transportårer (veg), (elektrisitet, teletjenester, vannforsyning og renovasjon/ spillvann)
- Teknisk infrastruktur; hendelser (brudd) på Metrovannledning
- Spesielle farer for transportnett for gående/ syklende og kjørende til skole/ barnehage og nærmiljøanlegg og busstopp
- Brannberedskap (tilstrekkelig brannvannsforsyning)
- Forurensninger fra tidligere virksomheter

Det er foreslått gjennomføring av avbøtende tiltak for flere av de identifiserte farer og uønskede hendelsene. Ved å gjennomføre de foreslåtte tiltakene vil risikonivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres. Gjennomføringen av planforslaget innebærer at risikoen for uønskede hendelser stor sett reduseres i den permanente situasjonen. Utover dette er avbøtende tiltak sikret i bestemmelsene og gjennom andre forskrifter som er gjeldende for videre arbeid. ROS-analysen følger som vedlegg til plansaken.

Innenfor planområdet er det mulig å legge til rette for adkomst og oppstilling av brann og redningskjøretøy. Illustrasjonen under viser mulig oppstillingsplasser for lift med slukkeutstyr. Oppstilling skjer internt i planområdet og eksternt langs ny fylkesveg.

Endelig plan for brann og redning må utarbeides som en del av byggesaken og godkjennes av aktuelle myndigheter.



Bilde 15: Plassering av brannoppstillingsplasser, YME arkitekter.

5.10 Barns interesser

Med store bilfrie områder og et nettverk av lekearealer, vil Gimsøya bli et barnevennlig område.

Det stilles krav til at det skal være maksimum 50 meter til lekeplass fra hver boenhet. Det reguleres to nærlekeplasser på 1500 m² samt en områdelekeplass på 5000 m². Disse vil ligge i grønne omgivelser og vil få gode solforhold.

Se vedlegg 04_illustrasjonsmateriale, utarbeidet av YME arkitekter.

5.11 Kapasitet på sosial infrastruktur, skole og barnehage

Planforslaget har en positiv virkning for barnehagekapasitet i området. Skolekapasiteten i området ansees som god. Det er kort skoleveg fra planområdet.

Det stilles krav til at det ikke kan gis tillatelse til tiltak for boligbygging før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

5.12 Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Uteområder og gang- og sykkelveier vil utformes i tråd med TEK17 med hensyn tilgjengelighet. Det stilles krav til at utomhusplan skal dokumentere hvordan universell utforming er i varetatt.



5.13 Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy

FORURENSNING VANN OG GRUNN

Planlagt bruk vil ikke gi økt forurensning av vann og grunn.

LUFTKVALITET

Gjennomføring av planen vil kunne gi en noe høyere luftforurensning enn dagens situasjon. Dette på grunn av økt biltrafikk i området.

STØY FRA VEI

Den planlagte bebyggelsen ved Gimsøya er hovedsakelig ikke støyutsatt. Bebyggelsen nærmest de nye veiene Drammensveien og Strandveien vil ha støynivåer over grenseverdi, med støynivåer opptil Lden = 60 dB. All støyutsatt bebyggelse oppnår en stille side uten skjermede tiltak langs vei.

Store deler av planområdet har tilfredsstillende støynivå for utendørs uteoppholdsareal uten tiltak. Områdene nærmest de nye veiene vil ha støynivåer over grenseverdi.

Tilfredsstillende støynivå sikres i bestemmelsene, der det stilles følgende krav:

Det tillates at støynivå utenfor fasader på nye boliger overskrider grenseverdiene i tabell 2 under forutsetning av følgende avbøtende tiltak:

- For boenheter med støynivå Lden > 55 dB ved fasade, må hver boenhet ha minst ett oppholdsrom med åpningsbart vindu/balkongdør i fasade mot stille side.
- For boenheter med støynivå Lden > 60 dB ved fasade, må hver boenhet ha minst ett soverom med åpningsbart vindu/balkongdør i fasade mot stille side.
- Det tillates ikke boenheter med støynivå Lden > 65 dB ved fasade.
- Alle boenheter skal ha tilgang til felles eller privat utendørs oppholdsareal som tilfredsstiller grenseverdiene i tabell 2 i T-1442:2021.

Se ellers vedlegg 07; Støyrapport, datert 12.09.2022, utarbeidet av Brekke Strand

5.14 Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser

Planforslaget vil gi negative konsekvenser for jordressurser, da 125 dekar dyrket mark vil transformeres til et boligområde. Området har derimot vært omdisponert siden 2009.

All matjord som blir berørt av tiltaket skal tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområder. Det skal søkes landbruksfaglig kompetanse under prosjekteringen, utførelse og etterkontroll av anleggstiltak som berører jordbruksareal. Jordbruksarealets tilstand før tiltak skal undersøkes/registreres. Dokumentasjon og plan for oppfølging skal følge søknad om rammetillatelse. Detaljert matjordplan for hvert enkelt byggetrinn og mottaksarealer sendes inn når det søkes om byggesak, i tråd med områdeplanens bestemmelser. Det skal utarbeides en plan for hvert delområde etter hvert som områdene bygges ut.



5.15 Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Varmubekken har allerede i dag kapasitetsproblemer. Oppgradering/utskifting av eksisterende dårlig ledningsnett som er i dårlig forfatning, bidrar til bedre kapasitet på avløp og vannforsyning i området. Etablering av nye VA-ledninger vil sikre tilstrekkelig kapasitet.

Vann

Det må legges ny brannvannsledning på nordsiden av feltet for å få tilstrekkelig med god nok kapasitet til brannvann. Tilkobling skal skje i øst på eks. vannkum 3.

Overvann

Prinsipp for overvannshåndtering er at alt overvann skal ivaretas på området. Åpen overvannshåndtering uten sluk/sandfang og rør i bakken. Vannet ledes langs adkomstveger og ut i lokale grønndrag som ender i det sentrale grønndraget.

Flom

Utbyggingen vil ikke medføre noen store endringer som gjelder flomveger. Flomveger ivaretas og vil med tiltaket gjøres mer markert og styrt.

Det er i samråd med Melhus konkludert med at denne løsningen gir en god nok løsning for Varmubekken.

Se punkt 4.9 samt vedlegg 08 overordnet va-plan, utarbeidet av Rambøll, datert 31.03.23.

Trafo

Mengden boliger som skal bygges tilsier at det må etableres nye trafoer innenfor området. Det er i planen sikret areal i for etablering av 3 nye nettstasjoner innenfor planområdet.

5.16 Konsekvenser for næringsinteresser

Ikke relevant.

Planforslaget vil innebære at dyrking på disse arealene opphører. I forhold til omkringliggende næringsinteresser vil økt befolkningsgrunnlag gi bedre grunnlag for eksisterende næringer på Gimsøya og Melhus sentrum som bl.a. dagligvareforretninger.

5.17 Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass

Gang og sykkelnettverket på Gimsøya vil forbedres gjennom planforslaget.

Planområdet ligger i gangavstand til eksisterende skoler (barneskole, ungdomsskole og videregående skole), og barnehage.

Det er gangavstand fra planområdet til Melhus sentrum, hvor man finner funksjoner som dagligvareforretning, legekontor, helsestasjon, bibliotek, kirke osv. Det planlegges også etablert forretning og tjenesteyting på Gimsøya. Dette kan være et supplement til tjenester i sentrum.



5.18 Tiltakets beliggenhet

Planområdet ligger i gangavstand til eksisterende skoler (barneskole, ungdomsskole og videregående skole), og barnehage.

Det er gangavstand fra planområdet til Melhus sentrum, hvor man finner funksjoner som dagligvareforretning, legekontor, helsestasjon, bibliotek, kirke osv. Det planlegges også etablert forretning og tjenesteyting på Gimsøya. Dette kan være et supplement til tjenester i sentrum.

5.19 Virkninger som følge av klimaendringer

Det stilles krav til at bebyggelsen skal legges på flomsikkert nivå, kote +9.

Håndtering av overvann skal gjøres lokalt med mest mulig fordrøyning innenfor planområdet.

5.20 Vannmiljø (statlige miljømål, Vannforskriften)

Det ble klart at planlagt utslipp ikke vil gi negative konsekvenser for vannmiljøet i nærliggende resipienter i området. Det omsøkte tiltaket berører ikke spesielle økosystemer, flora eller fauna. Tiltaket vil ikke true verken arter eller planter på rødlista, verneområder, nærområder til verneområde, marint beskyttede områder eller vernede vassdrag. Det viktigste i den planlagte løsningen på Gimsøya hva kommer til naturmangfold, er størrelsen på grønnstrukturen, sikring av en andel nyttevekster (mangfold) og bruk av grønnstrukturen som en del av den åpne lokale overvannshåndteringen. Ingenting av dette påvirkes av foreslåtte endringer

5.21 Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Området er planlagt slik at det skal være mer attraktivt å gå og sykle, enn å kjøre bil. Både plassering i forhold til funksjoner, gangveisystem og plassering av parkering bygger opp under dette.

Det er regulert inn en overordnet felles grønnstruktur, med krav til innlagte aktiviteter. I kombinasjon med kravene som stilles til lekearealer i boligfeltene, vil man innen planområdet få et nettverk av ulike leke- og oppholdsarealer, forbundet av gangveger.

Dette er svært positivt, ikke bare for nye beboere innen planområdet, men også for eksisterende beboere i de tilstøtende områdene.

Planforslaget for Gimsøya bygger opp under dette konseptet. Hovedvekten er på utvikling av familieboliger. Det er allerede kort vei til barnehage, skole og aktiviteter. Gangvegnettet forsterkes, og bilbruk tones ned. Området gis et grønt preg, og det sikres opparbeidelse av store leke og rekreasjonsarealer. Et relativt tett boligområde med et nettverk av uteoppholdsarealer og fokus på gangforbindelser skaper en sosial bydel, hvor det er lett å møtes. Grønnstrukturen har også funksjon som flomvei og lokal overvannshåndtering.

5.22 Byvekstavtalen

Planforslaget fører til en fortetting av Melhus på et sted det er svært gunstig å bygge boliger, med kort vei til skole, barnehage og idrettsanlegg. Det er kort avstand til sentrum og dermed kollektivtransport til Trondheim. Det forventes at reiseenergien vil være lavere enn tilsvarende boligprosjekt mer perifert.

Området er planlagt ut ifra ønsket om å tilrettelegge for mindre bilbruk. Et godt gangveisystem skal gjøre det attraktivt å sykle og gå. Samling av bilparkering vil gjøre bilen litt mindre tilgjengelig.

5.23 Anleggsperioden (trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)

Det stilles krav til at det skal utarbeides plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om tillatelse til tiltak. Planen skal redegjøre minimum for trafikkavvikling,



massetransport, driftstider, trafiksikkerhet, fremkommelighet og orienterbarhet for gående og syklende, tilgjengelighet, renhold, støvdemping og støyforhold.

Anleggsperioden vil strekke seg over flere år.



PLANLAGT GJENNOMFØRING

Tidsplan

Utbyggingen vil foregå i flere byggetrinn og strekke seg over flere år. Det planlegges å starte med felt B4.

Økonomiske konsekvenser

For å kunne oppnå kostnadsfordeling mellom utbyggere og kommunen settes rekkefølgebestemmelser i planen knyttet til opparbeiding av nødvendig infrastruktur: områdelekeplass, gang- og sykkelveger, turvegnett, grøntstruktur og nødvendig VVA-nett. Rekkefølgebestemmelsene kan innfris gjennom innbetaling av fond gjennom utbyggingsavtaler i den enkelte sak, der kommunen finner det hensiktsmessig.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Det vurderes ikke å være utfordringer i forbindelse med gjennomførbarhet for planforslaget, med unntak av flytting av matjord.



PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

Planoppstart, medvirkningsprosess

Det ble avholdt oppstartsmøte med Melhus kommune 21.02.2022.

Kunngjøring av oppstart av planarbeid ble annonsert i Trønderbladet 11.03.2022.

Varsel om oppstart ble sendt berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post 09.03.22. Høringsfristen gikk ut 22.04.2022. I høringsperioden ble det avholdt informasjonsmøte på Gimse skole, 05.04.2022.

Det er avholdt flere møter med Melhus kommune i planprosessen.

Det kom inn 6 merknader fra offentlige myndigheter. Disse er oppsummert nedenfor:

Sammendrag av merknader med kommentarer

Instans	Merknad	Kommentar
Statsforvalter	<ol style="list-style-type: none">1. Det er en omfattende utbygging som berører store verdifulle jordbruksområder, og den er etter vår vurdering svært krevende for jordvernet. Vi har nylig fått en ny innstramming i brev fra landbruks- og matministeren og kommunal- og distrikts ministeren den 23.3.2022. Her understreker ministrene betydningen av å ta vare på matjorda, og ber kommunen revurdere jordbruksområder som er avsatt til utbyggingsformål. Bakteppet for dette er uroen i verdenssituasjonen og behovet for å styrke norsk beredskap og matvaresikkerhet. I lys av dette er det høyst uklart hvorvidt det på kort sikt er behov for denne utbyggingen, og vi ber om at kommunen gjør en vurdering av dette.2. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Vi anbefaler at overvann løses i størst mulig grad over bakken, framfor nedgravde løsninger. Det må gjøres en vurdering av hvordan planen	<ol style="list-style-type: none">1. Arealet er avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel siden 2009. Det er i tillegg arbeidet mye med områdeplan for Melhus sentrum fra 2016, som forutsetter at området er regulert til boligformål.2. Det er jobbet mye med løsninger for overvann og lokal og åpne overvannshåndtering. Dette er ivaretatt i planforslaget. Alt overvann skal ivaretas innenfor området i en normalsituasjon. Dette gjøres ved utstrakt bruk av overvannshåndtering uten sluk/sandfang og rør i bakken. Vannet ledes langs adkomstveger og ut i lokale grøntdrag som ender i det sentrale grøntdraget. Det skal legges til

	<p>bidrar til å nå nullvekstmålet, og gjøres rede for kollektivdekningen i området.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Det må også gjøres en vurdering av planområdets beliggenhet i forhold til sosial infrastruktur som skoler og barnehager, samt områder for offentlig tjenesteyting som dagligvarebutikker, leger og helsesentre. 4. Sykkelparkeringen kan med fordel etableres innendørs for å bedre komfort og sikkerhet for syklende. Dette må sikres i bestemmelsene. Det må også tas inn krav i bestemmelsene om at det skal settes av plass til sykkelvogner og transportsykler. 5. Det er viktig at det legges opp til effektiv arealbruk, og uheldig dersom det åpnes for mer bakkeparkering. Fylkesmannen mener i utgangspunktet at all parkering kan legges til parkeringskjeller og at det ikke skal åpnes for bakkeparkering. Bakkeparkering gir lite effektiv arealutnyttelse, tilrettelegger for økt bilbruk, reduserer trafiksikkerheten og gir mindre attraktive utearealer. Utearealene må utformes slik at de er trafiksikre og attraktive å bruke og oppholde seg på. 6. Det må redegjøres for hvilke støyreducerende tiltak som er nødvendige å gjennomføre for å oppnå tilfredsstillende støyforhold i henhold til T-1442/2021. Statsforvalteren ber om at det i planbeskrivelsen gjøres rede for de eventuelle avbøtende tiltakene som velges for å sikre tilfredsstillende støyforhold. 7. Det er registret fremmede uønskede arter i området. Det må sikres at gravearbeid og lignende innenfor området ikke bidrar til spredning av uønska fremmede arter. 8. Utnyttelsesgrad og bebyggelsesstruktur må ikke gå på bekostning av kvaliteter som er viktig for folkehelse eller barn og 	<p>rette for størst mulig infiltrasjon i bakken via permeable flater.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Vurdering av området beliggenhet i forhold til sosial og teknisk infrastruktur er en del av planbeskrivelsen og er omtalt der. Planområdet ligger i gangavstand til Gimse barne- og ungdomsskole og Melhus videregående skole. Det ligger flere barnehager i tilknytning til planområdet. Det er gangavstand fra planområdet til Melhus sentrum, hvor man finner funksjoner som legekontor, helsestasjon, bibliotek, kirke osv. i sentrumsplanen er det også regulert tjenesteyting på Gimsøya (offentlig/privat), som kan være et supplement til tjenester i sentrum. 4. Med bakgrunn i at planområdet i hovedsak omfatter rekkehus, stilles det ikke krav til innendørs parkering for sykkel. 5. Det legges opp til en utnyttning på minimum 5 boliger per daa totalt for området. I tillegg er det bestemmelse om av min 50% av p-plassene skal anlegges i parkeringskjeller. 6. I bestemmelsene anføres det at for støyomfindtlig bebyggelse som får støynivå fra veitrafikk over Lden > 55 dB på fasade eller uteplass fra veier i planområdet, skal det utredes lokal skjerm og/eller fasadetiltak i forbindelse med gjennomføringen av byggeplanen. 7. I bestemmelsene stilles det krav til at det Ved flytting av løsmasser eller andre masser hvor fremmede arter er registrert, skal det ved masseforflytning treffes egnede tiltak for å unngå spredning, i henhold til Forskrift om
--	---	---

	<p>unge. Av tema som er sentralt for Folkehelse og barn og unge nevnes uteoppholdsareal/lekeplasser med god kvalitet, størrelse og beliggenhet, tilgjengelighet til rekreasjonsområder og idrettsanlegg, trafiksikker ferdsel for myke trafikanter herunder også ved allerede etablerte krysningspunkt og snarveier i området, universell utforming, støy og støv.</p> <p>9. Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen.</p>	<p>fremmede organismer. Registrerte fremmede arter skal fjernes.</p> <p>8. Planforslaget legger til rette for store, åpne, grønne, støyfrie fellesområder. Det stilles krav i bestemmelsen til at det etableres en områdelekeplass på minimum 5000 m², to nærlekeplasser på minimum 1500 m². I tillegg stilles det krav til at det skal etableres lekeplasser minimum 150 meter fra samtlige boenheter. Det stilles også krav til at det skal sikres et sammenhengende universelt utformet gangveisystem internt i feltene. Dette skal knyttes til gangveier og uterom i tilgrensende felt/veisystem.</p> <p>9. Det er utført ROS-analyse. Se vedlegg 05.</p>
<p>Statens vegvesen</p>	<p>1. Statens vegvesen registrerer at det kan være aktuelt å regulere for en bebyggelse som totalt vil inneholde 450-500 enheter. Dette er relativt mye og krever omfattende planlegging. Det må legges spesielt til rette med gode løsninger for myke trafikanter i tråd med prinsippene om universell utforming.</p> <p>2. Samtidig må det være mulig for utrykningskjøretøy å komme seg inn og ut av området hvis det oppstår en situasjon der dette blir nødvendig.</p> <p>3. De vil spesielt be om tilbakemelding på hvordan Byvekstavtalen blir fulgt opp.</p>	<p>1. Det stilles krav i bestemmelsene til at det skal sikres et sammenhengende universelt utformet gangveisystem internt i feltene. Dette skal knyttes til gangveier og uterom i tilgrensende felt/veisystem.</p> <p>2. Det er utarbeidet et overordnet konsept/ illustrasjon for tilkomst for utrykningskjøretøy.</p> <p>3. Hvordan planforslaget følger opp spesielt opp Byvekstavtalen og omtaler dette i planbeskrivelsen: Planforslaget fører til en fortetting av Melhus på et sted det er svært gunstig å bygge boliger, med kort vei til skole, barnehage og idrettsanlegg. Det er kort avstand til sentrum og dermed kollektivtransport til Trondheim. Det forventes at reisegenereringen vil være lavere enn tilsvarende boligprosjekt mer perifert. Området er planlagt ut ifra ønsket om å tilrettelegge for</p>

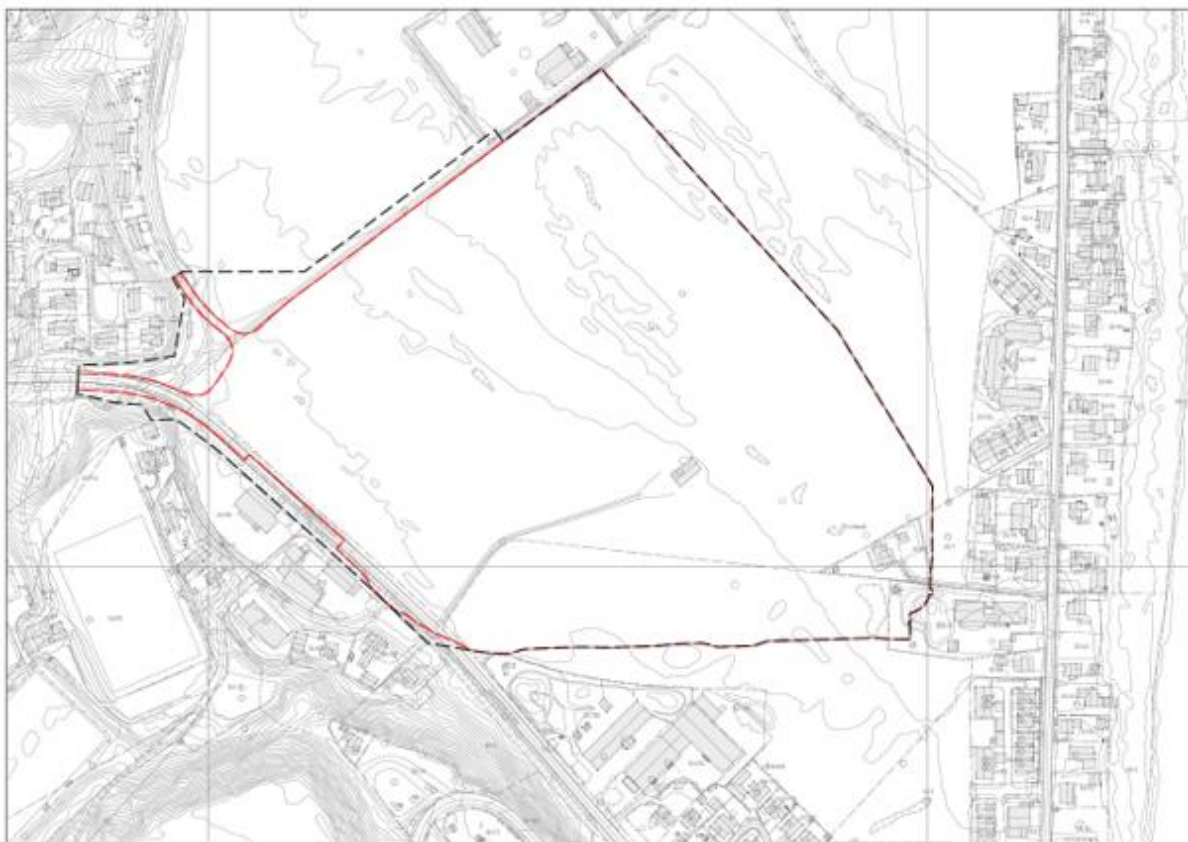
		mindre bilbruk. Et godt gangveisystem skal gjøre det attraktivt å sykle og gå. Samling av bilparkering vil gjøre bilen litt mindre tilgjengelig.
Fylkeskommunen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er positivt av planforslaget legger opp til variert boligbebyggelse. Utnyttelsen i de enkelte områdene må hjemles i plankart og bestemmelser. Illustrasjoner må vise faktisk utnyttelse i de enkelte felt. 2. Eksisterende barnehage er ikke i samsvar med områdeplanen og utgår. Mulig erstatningsareal til lek og opphold bør vurderes i planarbeidet, tilrettelegging for variert lek og aktivitet for alle aldersgrupper bør sikres i bestemmelsene. 3. Det bør ses på løsninger for å håndtere overvannsløsninger lokalt. 4. Området har vært vurdert tidligere mtp. Kulturminner. Det er vurdert at det er liten risiko for å finne kulturminner da området tidligere er undersøkt i forbindelse med områdeplanen. Minner om den generelle aktsomhets 5. Parkeringsnorm og ferdselslinjer må vurderes med hensyn til oppfølging av Byvekstavtalen som Melhus kommunen er forpliktet til å følge opp. 6. Det må gjennomføres en støyutredning slik at eksisterende boenheter får tilstrekkelig med kvaliteter for et godt utemiljø. Planbestemmelsene må være 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utnyttelsen av de enkelte delfelt er hjemlet i plankart og bestemmelser. Illustrasjonene viser faktisk utnyttelse i de enkelte felt. 2. Planforslaget legger til rette for store, åpne, grønne, støyfrie fellesområder. Det stilles krav i bestemmelsen til at det etableres en områdelekeplass på minimum 5000 m2, to nærlekeplasser på minimum 1500 m2. Området har tilstrekkelig med uteareal og det vurderes derfor som ikke nødvendig at det skaffes erstatningsareal. Det stilles det krav til at det skal etableres lekeplasser minimum 150 meter fra samtlige boenheter. Det stilles også krav til at det skal sikres et sammenhengende universelt utformet gangveisystem internt i feltene. 3. Alt overvann skal ivaretas innenfor området i en normalsituasjon. Dette gjøres ved utstrakt bruk av overvannshåndtering uten sluk/sandfang og rør i bakken. Vannet ledes langs adkomstveger og ut i lokale grøntdrag som ender i det sentrale grøntdraget. 4. Ingen kommentar 5. Planforslaget er i tråd med Melhus kommunes parkeringsnorm. Oppfølging av Byvekstavtalen er omtalt i planbeskrivelsen. 6. Det er utført en støyutredning. Bestemmelser mht til støy er tilpasset planen og sikrer avbøtende tiltak.

	<p>tilpasset den aktuelle planen samt sikre avbøtende tiltak.</p> <p>7. De forutsetter adkomst via Statsråd Nilssens veg. De er eier av fv. 6604 og ber om involvering i arbeidet hvor det diskuteres justeringer av vegbredde og trase for hovedvei. Det samme gjelder ved arbeidet med å kartfeste egnet lokasjon for bussholdeplasser.</p> <p>8. Hensynet til elva må ivaretas etter vannforskriften § 4. Dette gjelder avrenning samt andre mulige påvirkninger som følge av tiltaket. Ved bruk av bærekraftige overgangsløsninger er det viktig at overvannet er rensset før det når elva. Mao at det passerer et fordrøyningsmedium og ikke slippes direkte ut i elva via avløpssystemet.</p>	<p>7. Melhus kommune har bestilt omregulering av fylkesvei 6604 i forbindelse med detaljreguleringen. Etter avtale med Melhus kommune legger planforslaget til grunn prosjektert løsning av juni 2022. Plassering av bussholdeplasser er per dags dato ikke endelig avklart.</p> <p>8. Hensynet til elva er ivaretatt. Alt overvann skal fordrøyes lokalt innenfor planområdet i blågrønn struktur.</p>
<p>NVE</p>	<p>1. Referatet fra oppstartsmøtet er svært utfyllende og godt og det er positivt at det er så vidt høyt fokus på forholdet til skred- og flomfare. Vi forutsetter at disse temaene blir utredet av fagkyndige på en god måte i forbindelse med planarbeidet og at (deler) av dette ikke skyves til byggesaken.</p> <p>2. Det er særlig viktig å ha et fokus på forholdet til god overvannshåndtering både med henblikk på at tiltaket er omfattende med en høy grad av harde flater som belegningsstein, asfalt, takflater o.l. samt at klimaet er i endring med økende og mer intensiv nedbør som regn over større deler av året. Det er viktig å ha et realistisk forhold til hvorvidt det er mulig å håndtere overvannet på egen eiendom (noe det ofte viser seg å ikke være) og det må tas høyde for behovet for evt. flomveger 2 både i kart og bestemmelser. Evt. (negative)</p>	<p>1. Det har vært jobbet mye med skred og flom. Dette er fulgt opp i planforslaget. Det stilles krav til at områdene som skal bebygges skal fylles opp til minimum kote +9 for å unngå flom fra Varmubekken og Gaula.</p> <p>2. Alt overvann skal ivaretas innenfor området i en normalsituasjon. Dette gjøres ved utstrakt bruk av overvannshåndtering uten sluk/sandfang og rør i bakken. Vannet ledes langs adkomstveger og ut i lokale grøntdrag som ender i det sentrale grøntdraget.</p>

	<p>virksomheter utenfor planområdet må beskrives, avklares og avbøtes.</p>	
Opplysningsvesenets fond	<p>De ønsker at det tas kontakt for å diskutere planens naboskap til OVFs eiendom 10/1</p>	<p>Det har vært kontakt underveis i planprosessen.</p>
AtB	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjet veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikkere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, det vises til Statens vegvesens håndbok N100). Dette betyr at hele kjøretøyet, inklusiv overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt. Lange kjøretøy vil kreve ekstra bredde i krappe svinger for å unngå at kjøretøyet kommer over i motsatt kjørebane, derfor er det viktig å sette av nok areal til at kjørefeltene kan trafikkeres uavhengig av hverandre. 2. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplass for alle gruppene med særlige hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. De anbefaler at det tilrettelegges for mest mulig direkte gangforbindelser til holdeplass. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende ivaretas i anleggsfasen og at dette sikres i bestemmelsene. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dette er hensyntatt ved prosjektering av vegen. 2. Dette er sikret i bestemmelsene under vilkår for gjennomføring.

Den 07.07.2022 ble det sendt revidert varsel. Dette med bakgrunn i at planområdet måtte utvides for å kunne detaljregulere flomtiltak i forbindelse med Varmubekken sørvest i planområdet, samt regulere inn ny optimalisert vegføring for Drammensvegen. Høringsfristen for den reviderte varslingen gikk ut 15.08.2022.

Ny planavgrensning vises med svart stiplet strek i utsnittet på neste side. Planområdet utvides fra ca. 132 daa til ca. 141 daa.



Bilde 16: Planomriss reguleringsendring. Kilde: YME.

Det kom inn 4 merknader fra offentlige myndigheter. Disse er oppsummert nedenfor:

Instans	Merknad	Kommentar
Statsforvalter	<ol style="list-style-type: none"> 1. De viser til sin forhåndsuttalelse til detaljreguleringsplanen hvor de påpeker hvorvidt det på kort sikt er behov for denne utbyggingen. De har bedt kommunen vurdere hvorvidt dette opp mot de skjerpede føringene på jordvern. De er kritiske til å ta i bruk nytt jordbruksareal. Tvert imot så de for seg en endring til gunst for jordressursene i området. 2. De etterlyser mer eksakt hvor veien skal gå og eller hvilke flomtiltak som er aktuelle. 3. De påpeker at Varmbubekken er en del av det vernede vassdraget Gaula og at retningslinjer for vernede vassdrag må legges til grunn ved planlegging av området. Dersom det planlegges inngrep i vassdrag eller vassdragsbelte, må en detaljert gjennomføringsplan forelegges Statsforvalteren. I tillegg må NVE varsles om det skal skje inngrep i vassdraget. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se tidligere kommentar til opprinnelig oppstartsvarsel. Tiltakshaver viser til overordnet kommuneplanens arealdel vedtatt 16.12.2014 og områdeplan vedtatt og sist revidert 21.12. 2021 og forholder seg føringene som foreligger i disse planene. Både kommuneplanens arealdel og områdereguleringen viser begge av området er avsatt til boligformål. 2. Mer eksakt hvor veien skal gå vil vises når planen sendes på offentlig ettersyn. 3. Varsel om endring av planoppstartsvarselet kommer ikke i berøring med kantsone mot vassdrag. Detaljreguleringen (med endring 2021)

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Kantsone mot vassdrag bør avsettes som grøntstruktur evt. vegetasjonsskjerm. Kantsonen må være bred nok til at kantvegetasjonen opprettholder sin økologiske funksjon, bl.a. som levested og vandringsvei for arter langs vassdraget. Langs vassdraget forventer de at det settes av en byggegrense på minimum 50 meter. 5. Inngrep i vassdraget skal vurderes etter vannforskriften § 12. Denne paragrafen setter vilkår for nye inngrep som kan medføre forringelse at tilstand eller gjøre det vanskeligere å oppnå miljømålet. 6. Samfunnssikkerhet viser til sin tidligere uttalelse i forbindelse med oppstartsvarselet. 	<p>følger i stor grad områdeplanen fra 2016.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Reguleringsendringen innebærer at planområdet ble utvidet for å kunne detaljregulere flomtiltak i forbindelse med Varmbubekken sørvest i planområdet, samt regulere inn ny optimalisert vegføring for Drammensvegen. De overordnede grep følger i store trekk områdeplanen. Blågrønnstruktur som er satt av i planen skal benyttes som klima- og vegetasjonsskjerm. 5. Det skal ikke skje inngrep i vassdrag. Dette er avklart i overordnet plan. <p>Selve detaljprosjekteringer skal skje i samarbeid med Melhus kommune og opparbeidelsen av vegen.</p> <p>Det vises til tidligere kommentarer knyttet til oppstarts varsel for detaljregulering av Gimsøya.</p>
Fylkeskommunen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Store deler av området har tidligere vært vurdert i forbindelse med reguleringsplan for Gimsøya og for områdeplanen. 2. Viser til at området tidligere har vært flomutsatt som følge av nærhet til Gaula. Potensialet for å finne kulturminner er derfor lavt og sannsynligheten for å finne dette som følge av endringen vil være lav. Det er et funn som er gjort i matjordlaget, men dette vil ikke ha noen betydning for videre planarbeidet. 3. De har ingen merknad til utvidelsen, men minner om den generelle aktsomhetsplikten. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ingen kommentar. 2. Det er tatt inn en generell bestemmelse om at arbeidet skal stoppes og Fylkeskommunen skal tilkalles om man støter på kulturminner under anleggsarbeid. 3. Dette hensyntas i bestemmelsene.
Statens vegvesen	<ol style="list-style-type: none"> 1. De har ingen merknader til ny plangrense og viser til sitt tidligere brev i forbindelse med oppstarts varsel. 	Ingen kommentar
Mattilsynet	<ol style="list-style-type: none"> 1. De påpeker at det er viktig at kommunen i oppstartsvarsel har stilt krav til godkjent overordnet VA-plan, utarbeidet i samsvar med kommunens VA-veileder, før planen kan 1.gangs behandles. Det vises også til kommunens VA norm. Hensynet til Metrovann er ivarettatt. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dette følges opp. Overordnet VA-plan er utarbeidet også i forbindelse med områdeplanen.

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Det er viktig at kommunens krav når det gjelder vann og avløp blir fulgt opp. Eventuelle konflikter med eksisterende VA anlegg må vises løst i VA-planen. 3. Ved en eventuell flytting av matjord må det sikres at det blir undersøkt om eiendommen er registrert i floghavreregistret eller om det påligger andre restriksjoner som gjelder andre planteskadegjørere. 4. Det må tas hensyn til vannbalansen og andre vannrelaterte miljøforhold, vannets kretsløp med nødvendig infrastruktur. Det må undersøkes om utvidelsen av planområdet og planlagte tiltak innenfor dette området kan komme i konflikt med eller påvirke distribusjonssystemet for drikkevannsforsyning eller andre forhold knyttet til drikkevann. Ut ifra kartleggingen må nødvendige avbøtende tiltak iverksettes. <p>Ellers ingen kommentarer</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Det har vært flere møter vedrørende VA og løsninger følges opp i detaljplanen. 3. Det utarbeides en egen matjordplan for hele området. Deretter skal det utarbeides matjordplan for de ulike utbyggingstrinnene. 4. Utvidelsen kommer ikke i konflikt med drikkevannskilder eller distribusjonssystemer knyttet opp mot dette.
Randi Kristin Lilleberg	Ingen merknader	Ingen kommentar



Vedlegg:

01. plankart
02. bestemmelser
03. illustrasjonsplan
04. illustrasjonsmateriale
05. ROS-analyse
06. sjekkliste bestemmelser
07. støyrapport
08. overordnet va-plan
09. flomrapport 2018
10. flomrapport 2022
11. flomrapport 2023
12. oppsummerende trafikknnotat
13. trafikkanalyse
14. geoteknisk vurdering av områdestabilitet og datagrunnlag
15. referat fra møte ReMidt
16. referat møte brann og redning
17. merknader samlet
18. vegtegninger