



MELHUS
KOMMUNE

Planprogram

Knutepunktet:

Detaljregulering av Melhus Skysstasjon



Innhold

1.	Innledning.....	4
1.1.	Bakgrunn for planarbeidet og historikk.....	5
1.2.	Planens mål og grep.....	7
1.2.1.	Planens formål.....	7
1.2.2.	Planens hovedgrep.....	7
1.3.	Krav om konsekvensutredning.....	9
2.	Planprosess og medvirkning.....	11
2.1.	Plan og utredningsprosessen.....	11
2.2.	Medvirkning.....	11
3.	Overordnede rammer og føringer for prosjektet.....	13
3.1.	Statlige føringer og retningslinjer.....	13
	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.....	13
	Statlige planretningslinjer.....	13
3.2.	Regionale føringer.....	14
	Regional plan for arealbruk 2022-2030.....	14
	Trondheimsregionen.....	14
	Trøndelagsplanen 2019-2030.....	14
	Interkommunal arealplan (IKAP).....	14
	IKAP.....	14
3.3.	Byvekstavtalen.....	14
3.4.	Kommunale planer og føringer.....	15
	Kommuneplanens samfunnsdel 2024 - 2037.....	15
	Melhus kommunes langsiktige arealstrategi for 2023-2043.....	16
	Kommuneplanens arealdel 2013 – 2025.....	16
	Områdeplan for Melhus Sentrum.....	16
3.5.	Tidligere utførte analyser og mulighetsstudier.....	17
	Mulighetsstudie: Melhus kulturarena, Pir II, 2019.....	18
	Mobilitetsplan Knutepunktet, Multiconsult, 2022.....	18
	Mulighetsstudie: Melhus Rådhus, Arkitektene Vis-A-Vis, 2023.....	18
	Mulighetsstudier i forbindelse med områdeplan for Melhus sentrum.....	18
4.	Beskrivelse av dagens område.....	19



4.1.	Planområdet beliggenhet og avgrensning.....	19
4.2.	Dagens arealbruk	20
4.3.	Veg	21
4.4.	Kollektivtrafikk, sykkel og gange.....	21
4.4.1.	Buss	21
4.4.2.	Tog.....	22
4.4.3.	Taxi	23
4.4.4.	Bilparkering	23
4.4.5.	Sykkelparkering	24
4.5.	Kulturminner og kulturmiljø	25
4.6.	Naturmangfold.....	25
4.7.	Tilgrensende planer	27
4.7.1.	Detaljregulering Kryssningsspor Melhus sentrum	27
4.7.2.	Detaljregulering for Jernbanevegen 11, gnr. 94, bnr. 11 m.flere.....	28
4.7.3.	Detaljregulering Melhusporten	29
5.	Eiendomsforhold	30
6.	Alternativer.....	31
	Alternativ 0	33
	Alternativ 1	34
	Alternativ 2	35
7.	Gjeldene bestemmelser for planlagte tiltak etter områdeplan for sentrum etter tema.....	36
7.1.	Kollektivknutepunkt.....	36
7.2.	Offentlig/privat tjenesteyting	36
7.3.	Torg	37
7.4.	Sykkelparkering.....	37
7.5.	Bolig.....	38
7.6.	Byrom og utearealer	38
7.7.	Infrastruktur.....	39
8.	Fremdrift.....	39



1. Innledning

«Knutepunktet» er et prosjekt som innebærer utvikling av det største kollektivknutepunktet i Melhus kommune; ved Melhus skystasjon. Dette i form av utarbeiding av detaljreguleringsplan for området. Formålet med en detaljregulering er blant annet å legge til rette for utbygging og andre tiltak, samt vern og sikring av verdier. Målsetningen med prosjektet er å legge til rette for et godt og funksjonelt kollektivknutepunkt, et levende samlingsted, og samtidig oppnå en helhetlig, estetisk stedsutvikling.

Reguleringsplan

Reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser som angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser.

Kommunestyret skal sørge for at det blir utarbeidet reguleringsplan for de områder i kommunen hvor dette følger av loven eller av kommuneplanens arealdel, samt der det ellers er behov for å sikre forsvarlig planavklaring og gjennomføring av bygge- og anleggstiltak, flerbruk og vern i forhold til berørte private og offentlige interesser.

Plan og bygningsloven, §12-3

Et nytt knutepunkt vil ha stor påvirkning på kommunens utvikling som helhet. Et kollektivknutepunkt skal hensynta en rekke funksjonelle krav, og skal samtidig inngå i en helhetlig og god stedsforming. Det er en utfordring å få funksjonalitet og stedsform til å bli et levende rom, med funksjonelle offentlige tjenester. For å lykkes med dette må riktig kunnskap samles inn, og planen utformes i felleskap.

Reguleringsplanen må inneha utredninger for en rekke fagfelt, og sette høye krav til kunnskap som kan føre til en god stedsutforming. På lik linje, er det også mange meninger og ønsker om hva et nytt knutepunkt skal inneholde fra befolkning, næringsliv og andre aktører. Det er også ulike eierforhold og eierinteresser for området. Prosessen skal derfor tilrettelegge for en bredest mulig medvirkning, slik at krav, etterspørsel, behov og kunnskap blir innarbeidet i jobben med å forme et nytt knutepunkt. Framfor alt må lokal identitet og behov kunne gjenspeiles i planen.

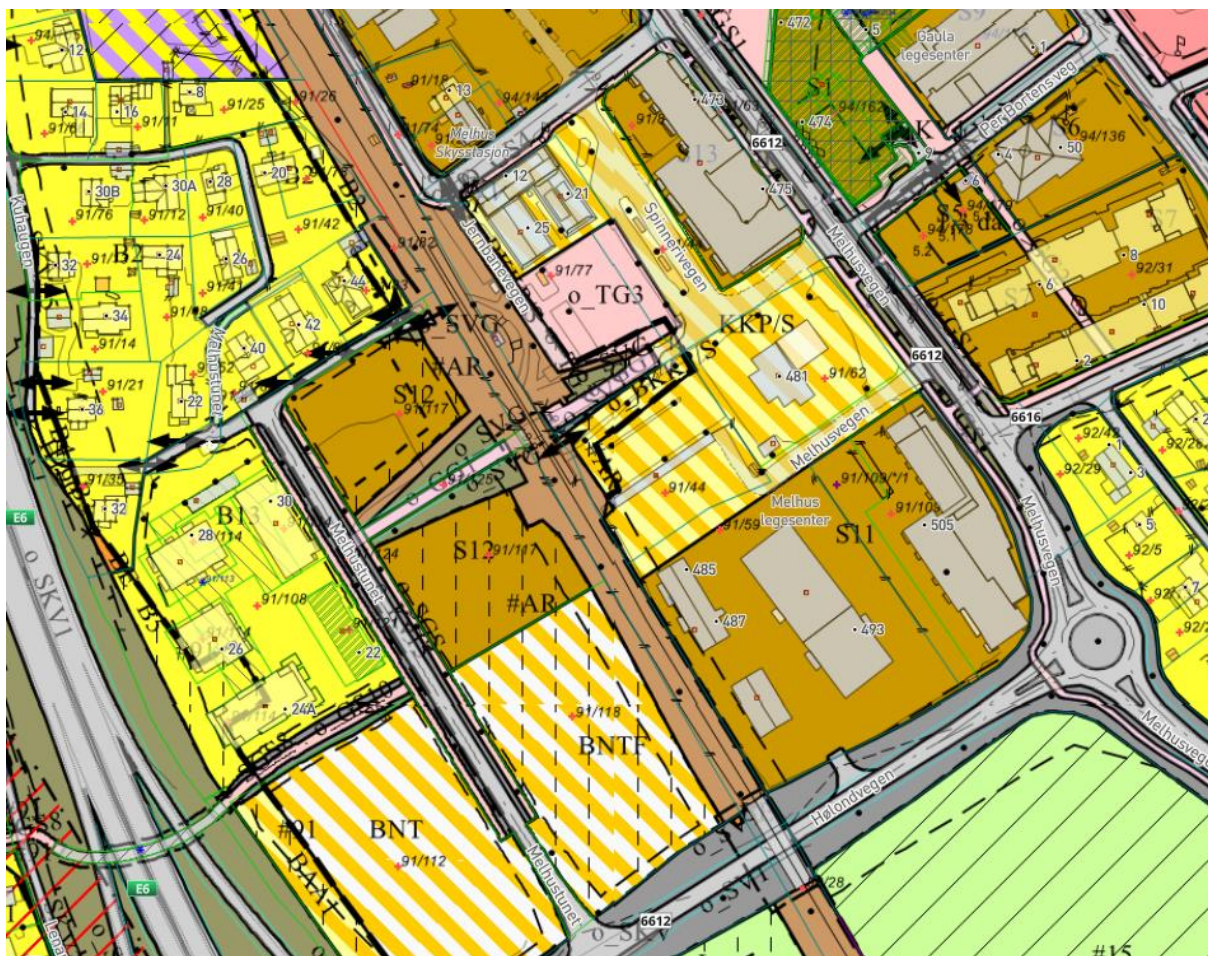
Plan og bygningsloven er et slagkraftig verktøy for å sikre fysiske forutsetninger som muliggjør en bærekraftig arealplanlegging. Dette er forankret gjennom overordnet plan. Detaljreguleringen skal bygge videre på sentrumsplanen, men også utfordre den på de områdene hvor bærekraftig utvikling kan forbedres. Knutepunktet skal legge til rette for sosiale forhold, miljøvennlig stedsutvikling og økonomisk bærekraft. Det økonomiske aspektet forutsetter blant annet at planen skal være gjennomførbar, samtidig som at kommunens økonomiske rammer blir opprettholdt.



1.1. Bakgrunn for planarbeidet og historikk

Områdeplan for Melhus sentrum ble vedtatt i september 2019. Den stiller krav om detaljreguleringsplan for områdene KKP/S, S11, S12, S13 (for nye bygg), og BNTF.

I Melhus kommunes planstrategi for 2020-2023, vedtatt i 2020, ble utvikling og detaljregulering av Skysstasjonen prioritert (PS 36/20). Denne prioriteringen ble videreført den påfølgende planstrategien for 2024-2027 (PS 70/2024), vedtatt sommeren 2024.



Figur 1: Utsnitt av plankart for områdeplan for Melhus Sentrum.

I desember 2021 fattet kommunestyret i Melhus vedtak om at det i forbindelse med utarbeiding av planprogram for detaljregulering av skysstasjonen, at områdene KKP/S, o_TG3 og S12 i områdeplanen for Melhus sentrum ble inkludert i planområdet. Dette i formål om en mer helhetlig utbygging av området, med mulig sambruk av kulturhus, kulturskole, kino, bibliotek, kollektivknutepunkt, hotell og samling av kommunens administrative virksomheter inkl. voksenopplæring (14.12.2021, PS 11/21).



Et planprogram tilknyttet detaljreguleringen ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i 2022. I 2023 fattet kommunestyret et vedtak om at det i det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen for skysstasjonsområdet skulle tas høyde for mulighetene for ett nytt rådhus og kulturhus (PS 55/2023).

I slutten av 2023 ble det utlyst en konkurranse, hvor Melhus kommune utlyste utarbeiding skisseprosjekt og detaljreguleringen av Knutepunktet for, og i samarbeid med, kommunen. Konkurransen besto av en kvalifiseringsrunde, hvor alle interesserte kunne sende inn bidrag. Totalt 19 firma leverte bidrag. Fire av disse kvalifiserte seg til en hovedrunde, hvor et nytt konkurransebidrag ble levert. I februar 2024 ble konkurransen avsluttet, og i mars ble det inngått avtale med C.F. Møller (med underleverandører) som vinner av konkurransen.

Gjennom 2024 har det pågått en oppstarts – og utredningsperiode i samarbeid med leverandør. I løpet av denne prosessen har det blitt utført en spørreundersøkelse og stand på Skysstasjonen av Melhus kommune, hvor hensikten var å innhente informasjon om bruken av pendlerparkeringen. Undersøkelsen var dermed fokusert på mennesker som benytter parkeringsplassen ved Skysstasjonen som pendlerparkering. Resultatene fra denne undersøkelsen er tilgjengelig på kommunens nettsider.

I videre arbeid med prosjektet i 2024 har det blitt vurdert hensiktsmessig å utarbeide et nytt planprogram, som utgjør innværende dokument. Dette har flere årsaker, og henger sammen med videre planprosess. Et planprogram utgjør grunnlaget for planarbeidet. Dette nye planprogrammet er tiltenkt som en videreføring av det tidligere arbeidet, og skal utgjøre et mer konkret, informativt og oppdatert grunnlag for prosjektet. Formålet med dette nye planprogrammet er derfor å danne et

Planprogram

For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om planprogram for reguleringsplaner.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn normalt samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram..

Plan og bygningsloven, §4-1



bedre grunnlag for detaljreguleringen i samarbeid med leverandør, samt å legge til rette for innspill og medvirkning tidlig i planprosessen som er basert på et mer konkret og detaljert kunnskapsgrunnlag. Med andre ord, ønsker kommunen å få innspill fra høringsparter og befolkning på dette nye grunnlaget, og dette utføres dermed som en ny høringsperiode og medvirkningsprosess tilknyttet dette nye planprogrammet.

Videre har det, i løpet av 2024, blitt utarbeidet tre ulike alternativer som forslag til innhold i planområdet. Disse er utarbeidet av leverandør, i samarbeid med Melhus kommune, og har også blitt presentert i formannskapet i form av en workshop onsdag 17. september. Disse tre alternativene presenteres i dette planprogrammet (se kap. 6), og danner grunnlag for videre utredning og planforslag. Kommunen ønsker innspill på disse alternativene i høringsperioden.

1.2. Planens mål og grep

1.2.1. Planens formål

Som nevnt tidligere er dette planprogrammet en videreføring av tidligere planprogram, og planens formål som presentert tidligere videreføres i planarbeidet. Formålet med planen konkretiseres til tre hovedpunkter:

- *Knutepunktet skal bli et levende byrom*
- *Etablere et effektivt kollektivknutepunkt*
- *Bidra til helhetlig og estetisk utforming*

1.2.2. Planens hovedgrep

Det har også blitt definert åtte hovedgrep som skal ligge til grunn, og være følgende for detaljreguleringen. Hovedgrepene er utarbeidet med utgangspunkt i rammer og føringer.

1. *Knutepunktet*

Et knutepunkt skal ikke bare være et kollektivknutepunkt, men et sted som innehar kvaliteter og funksjoner som bidrar til et levende og godt sentrum. Dette innebærer at knutepunktet ikke bare skal være et knutepunkt for reisen i seg selv, men også et sted å reise til.



Knutepunktet skal gis en utforming med høy standard i materialbruk og arkitektonisk utforming, og skal samordnes med tilstøtende oppholdsareal og byrom (samordnet areal – og transportplanlegging).

2. Kollektivknutepunktet

Kollektivknutepunktet skal være et sted der bevegelseslinjer krysser eller tangerer hverandre. Kollektivreisende, syklende, gående, pendlere og bilister skal enklest mulig ledes fram og «knytes» sammen, og effektivt kunne bytte til en ny transportform. Kollektivknutepunktet skal tilrettelegge for hyppige tog og bussforbindelser, slik at reisende trygt og effektivt kan komme til, vente på og skifte mellom transportformer. Kollektivknutepunkt skal ha første prioritet i utformingen av området.

3. Gang – og sykkelforbindelser

Planen skal bygge videre på gangforbindelser gjennom knutepunktet (over Gaula). Dette vil gi en viktig øst-vest forbindelse, samtidig som det vil gjøre knutepunktet mest mulig tilgjengelig for myke trafikanter.

Det skal være tilrettelagt for gode interne gangveger innenfor planområdet.

4. Torg

Torget skal være et offentlig rom og sosial møteplass. Sitteplasser, lekeapparat, belysning og blågrønne løsninger er elementer som skal være med på å forme det offentlige rommet. Torget skal universelt utformes.

5. Sentrumsformålet

Skysstasjonen skal ha en bygningsmasse med høy utnyttelse. Bebyggelsen skal ha en funksjonalitet som kombinerer høy arbeidsintensitet, og samtidig medvirke til et levende byrom (rett virksomhet på rett sted). Bestemmelsene i reguleringsplanen slår fast at etasjehøyden skal ligge på 4-6 etasjer (200% BRA) og inneha en kombinasjon av ulike formål.

6. Offentlig institusjon

En offentlig naturlig samlingsplass er en viktig arena for mangfold og identitetsskaping.

Med sin sentrale beliggenhet og tilgjengelighet er tomten egnet for bebyggelse av offentlig interesse. Med sentrale offentlige roller, får knutepunktet en signaleffekt som bør synliggjøres når rom og bebyggelse skal utformes.

7. Kultur, underholdning og fritid

Knutepunktet er velegnet for publikumsvennlig aktivitet som aktiviserer og skaper. Kulturhus, kulturskole, kino, konsertlokaler, klatrevegg, bingo lokale, museum og bibliotek er eksempler på egnede funksjoner. Dette kan også bidra til å tiltrekke nye innbyggere, og gi et bedre offentlig tilbud i kommunen.



8. Parkering

Knutepunktet skal inneha en rekke parkeringsfunksjoner; parkeringskjeller, sykkelhotell, taxiholdeplass, kiss&ride, pendlerparkering og parkeringsplasser for det bebyggelsen i seg selv genererer. Knutepunktet skal ikke inneha dagens overflateparkering. Knutepunktet må også inneholde trafikale løsninger med inn og utkjøring, korttidsparkering, serviceparkering og nedkjøring til parkeringskjeller.

1.3. Krav om konsekvensutredning

Plan og bygningslovens §4-1 fastslår at et planprogram skal gjøre rede for bl.a. behovet for utredninger.

Etter kommunens vurdering utløser ikke planen krav for konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger.

Krav etter forskrift om konsekvensutredninger §6

Det følger av forskrift om konsekvensutredninger §6 bokstav b. at «Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding: reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen».

Reguleringen ansees på dette tidspunkt til å være i samsvar med områdeplan for Melhus Sentrum. Videre kan ikke kommunen se at planens tiltak faller under noen av kategoriene i vedlegg 1.

Det kan nevnes at punkt 24. som lyder «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).» i utgangspunktet kunne gjelde for planen. Det fremkommer derimot av Kommunal – og moderniseringsdepartementets veileder «Konsekvensutredninger for planer etter plan – og bygningsloven» at «Utredningsplikten utløses når en plan åpner for 15 000 m² mer enn det som gjeldende plan åpner for.» (s. 40). I denne sammenhengen vises det til Områdeplan for Melhus sentrum som gjeldende plan.

Krav etter forskrift om konsekvensutredninger §8

Videre skal, etter forskriftens §8, bokstav a, følgende planer og tiltak konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter [§ 10](#), men ikke ha planprogram eller melding: «reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.»



Reguleringen kan sies å falle inn under vedlegg II – pnkt. 10b: «*Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg.*» samt pnkt. 11J: «*Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilrettelegging.*».

Det vil si at det skal vurderes hvorvidt reguleringen skal konsekvensutredes etter kriterier som fremstilt i forskriftens §10. Kommunens vurderer at reguleringen ikke faller under paragrafens kriterier og anser derfor at en konsekvensutredning ikke kreves etter forskriftens §8.

Det må påpekes at det vil være behov for vurdering av tema ved utarbeiding av planforslag, og disse tenkes omtalt i planbeskrivelsen. Disse temaene inkluderer bl.a.

- Klimagassutslipp, både direkte og indirekte virkning av forlaget
- Nasjonale og internasjonale miljømål
- Geoteknikk
- Hydrologi
- Trafikk og trafiksikkerhet
- Universell utforming
- Teknisk infrastruktur
- Arkitektonisk og estetisk utforming
- Stedsidentitet og lokalhistorie
- Interessesmotsetninger
- Naturmangfold
- Forurensning, deriblant støy
- Transportbehov
- Beredskap og ulykkesrisiko
- Virkninger som følge av klimaendringer (f.eks. flom)
- Tilgjengelighet til uteområder og gang – og sykkelnettverk
- Barn og unges oppvekstvilkår
- Kriminalitetsforebygging



2. Planprosess og medvirkning

2.1. Plan og utredningsprosessen

Planprosessen kan deles opp i tre hovedtrinn som vist på figuren under. Det første trinnet omfatter å varsle om at planprosessen er i gang, samt utarbeide et planprogram. Planprogrammet legger grunnlaget for utarbeidingen av planen, og legges ut på høring og offentlig ettersyn i minst 6 uker.

I neste trinn utarbeides det et kunnskapsgrunnlag og følgelig et planforslag. Planforslaget skal så behandles politisk, noe som utgjør trinn tre. Forslaget legges ut på høring i minst 6 uker. Etter bearbeiding av planen legges et bearbeidet forslag frem til kommunestyret for vedtak.



Figur 2: Planprosessen

2.2. Medvirkning

Plan – og bygningsloven stiller klare krav til en medvirkningsprosess i forbindelse med utarbeiding av en reguleringsplan, jf. §5-1, 12-8, 12-12, 4-1 og 4-2. Kommunen har ansvar for å sikre – og legge til rette for gode medvirkningsprosesser. Det er mange interesser og ønsker om hva et nytt knutepunkt skal inneholde. Det er også ulike eierforhold og eierinteresser for det aktuelle planområdet. Prosessen skal derfor tilrettelegge for en bred medvirkningsprosess, slik at krav, etterspørsel, behov og kunnskap blir innarbeidet i planforslaget.

Det vil forekomme flere muligheter til å bli orientert om prosjektets fremgang, samt bidra med både muntlig og skriftlige innspill i løpet av prosessen. Det vil være minst to innspillsrunder der kommunen ber om innspill. I første omgang vil det varsles om oppstart ved annonsering i minst én avis. I tillegg vil grunneiere og andre direkte berørte bli varslet med digitalt brev (pbl, §12-8).



Medvirkning

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte.

Plan og bygningsloven, §5-1

Videre vil planprogrammet, og senere planforslaget, bli lagt ut på høring og offentlig ettersyn i minst 6 uker (pbl, §12-9 og §12-10). I forbindelse med disse høringsperiodene vil det legges opp til innspillsrunder, og det er et mål for kommunen å utføre en medvirkningsprosess som når ut til flest mulig innbyggere, da utvikling av Knutepunktet vil påvirke alle deler av kommunen.

Blant annet legges det opp til flere folkemøter, samt møter for velforeninger og lag. Det legges også opp til møter med bl.a. eldreråd, ungdomsråd, næringsråd og råd for personer med funksjonsnedsettelse. Prosjektets progresjon vil også kunne følges på Melhus kommunes hjemmeside, som vil oppdateres jevnlig.

Prosjektet har tidlig i prosessen, etter politisk bestilling, opprettet et samråd bestående av grunneiere i og ved planområdet som vurderes til å bli direkte berørt av planen. I tillegg er også AtB, Bane NOR og Trøndelag fylkeskommune og Melhus Skystasjon AS representert.

For innspill fra offentlige høringsparter og nabokommuner vil planprogram og planforslag presenteres i regionalt planforum.



3. Overordnede rammer og føringer for prosjektet

3.1. Statlige føringer og retningslinjer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. De nasjonale forventningene skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes planarbeid. Gjeldende nasjonale forventninger ble vedtatt ved kongelig resolusjon 20.juni 2023, og det er fem hovedforventninger til kommunens planlegging:

1. Samordning og samarbeid i planleggingen
2. Trygge og inkluderende lokalsamfunn
3. Velferd og bærekraftig verdiskaping
4. Klima, natur og miljø for framtida
5. Samfunnssikkerhet og beredskap

Statlige planretningslinjer

Statlige planretningslinjer brukes for å konkretisere de nasjonale forventningene til planlegging. De kan gjelde for hele landet eller et geografisk avgrenset område, og skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging; og for enkeltvedtak som treffes.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Inneholder retningslinjer for hvordan kommunen gjennom planlegging skal stimulere til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

I 2014 kom statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging hvor målet om at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange ble til, noe Melhus har fulgt opp gjennom å gå inn i byveksttalen i 2019.

Planlegging av arealbruk og transport skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det er et mål at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet).



3.2. Regionale føringer

Regional plan for arealbruk 2022-2030

Planen skal skape en forpliktende ramme for arealplanlegging i hele Trøndelag. Planen oppfordrer til gode avveier der det tas hensyn til både det økologiske, sosiale og økonomiske bærekraftsperspektivet, og til stedstilpasset arealpolitikk.

Trondheimsregionen

Trondheimsregionen er et tett samarbeid mellom kommunene Stjørdal, Malvik, Trondheim, Melhus, Skaun, Orkdal, Midtre Gauldal og Indre Fosen som skal styrke Trondheimsregionen i en nasjonal og internasjonal konkurransesituasjon. Trondheimsregionen har som overordnet mål å øke regionens andel av landets verdiskaping slik at den tilsvarer vår andel av befolkningen. Andre mål:

- Å gjøre regionen til det beste stedet å utvikle eksisterende næringsliv og å starte nye bedrifter.
- Trondheimsregionen skal tilby attraktive nærings- og boligarealer samt effektiv infrastruktur.
- Trondheimsregionen skal være rollemodell for et attraktivt og bærekraftig, regionalt utbyggingsmønster.
- Vi skal doble antall teknologiselskaper og ansatte i disse fra 2014 til 2025.

Trøndelagsplanen 2019-2030

Planen gir føringer for alle planer i fylket. Bolyst og livskvalitet er et av hovedmålene, og i det ligger det av samfunnet skal legge til rette for god helse, sosial utjevning, trygge lokalsamfunn og oppvekstmiljø. Videre fokuseres det på at nærmiljøet og møteplasser er tilrettelagt for opplevelser og aktivitet.

Interkommunal arealplan (IKAP)

IKAP er utarbeidet av kommunene i Trondheimsregionen og tidligere Sør-Trøndelag fylkeskommune. Planen er ikke juridisk bindende, men forutsettes fulgt opp av kommunene. Kommunene er forpliktet til å følge opp i kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner. Slik bidrar alle til å oppnå målene for utvikling av trondheimsregionen. **IKAP 2**, som er gjeldende versjon, har som formål å legge til rette for en bærekraftig og konkurransedyktig arealutvikling gjennom å samordne arealbruken i Trondheimsregionen. Den angir nærmere retningslinjer for å avveie forholdet mellom dyrkamark og klimavennlig utbygging, og sikre passasjergrunnlaget for buss og tog. Det gis også føringer som gjelder bokvalitet, næringsarealer og massedeponi. Arbeidet med rullering av IKAP 3 ble igangsatt i 2023, og er forespeilet fullført i 2025.

3.3. Byvekstavtalen

Melhus er med i **Byvekstavtalen for Trondheimsområdet**. Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved



at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling.

Ny byvekstavtale ble signert høsten 2023 og er gjeldende for perioden 2023-2029. Avtalen omtaler bl.a. knutepunktsutvikling langs Trønderbanen:

«Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts-, by- og tettstedsutvikling. Stasjonsbyer og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet.» Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029, s. 7.

Fra 2019 ble Melhus kommune, i forlengelse av byvekstavtalen, med i Miljøpakken som er et samarbeid mellom staten, fylket og kommunene i Trondheimsområdet. Pakken gjennomfører små og store prosjekter, med mål om å nå nullvekstmålet i tråd med Byvekstavtalen. Samarbeidet skal vare til og med 2033. Halvparten av pengene i Miljøpakken er dedikert til vei, mens den andre halvparten fordeles mellom kollektiv, sykkel, trafikksikkerhet, støyskjerming og gåing. Den økonomiske rammen for pakken er omtrent 27 milliarder kroner (2010-2029), hvor omtrent 50% kommer fra staten, 40% fra bompenger og fylkeskommunen og kommunene står for de resterende 10%.

3.4. Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens samfunnsdel 2024 - 2037

Kommuneplanens samfunnsdel er kommunens øverste styringsdokument, og tar strategiske valg for utviklingsretningen i kommunen. Høsten 2023 ble ny samfunnsdel vedtatt med nye mål og strategier.

Samfunnsdelen inneholder 11 hovedmål som skal ligge til grunn for kommunens utvikling:

- Barn og unge: Barn og unge opplever et godt og trygt oppvekstmiljø, hvor deres behov er ivaretatt
- Innbyggerdeltagelse: Alle innbyggere opplever å være inkludert og kan delta i samfunnet
- Tjenestebehov: Vi legger grunnlag for å oppleve mestring og selvstendighet
- Bomiljø: Melhus er et godt sted å bo og leve
- Beredskap: Vi har innarbeidede rutiner for beredskap og jobber forebyggende mot uønskede hendelser
- Natur: Vi tar vare på naturen vår med bærekraftig bruk og vern
- Klimatilpasning: Melhus har kapasitet til å håndtere lokale ekstremværhendelser
- Infrastruktur: Infrastrukturen dekker vårt behov og gir grunnlag for å nå nullvekstmålet
- Næring: Det er attraktivt å etablere og drive næringsvirksomhet i Melhus
- Klima og energi: Melhus er et lavutslippssamfunn
- Kommunen som organisasjon: Melhus kommune er en attraktiv og ansvarlig arbeidsgiver som fører en bærekraftig forvaltning av ressursene våre



Områdeplanens overordnede mål er:

- Mennesker i alle aldre bosetter seg i sentrum fordi sentrum er funksjonelt og attraktivt med gode bo- og oppvekstmiljø, godt kollektivtilbud og sentrumstilbud og gode muligheter for rekreasjon.
- Melhus sentrum framstår som helhetlig med Gaula som en naturlig livsnerve som knytter sentrum sammen.
- Sentrum framstår som et attraktivt handelssentrum med et variert tilbud.
- Flere reiser kollektivt som følge av at kollektivknutepunktet er lett tilgjengelig og har gode overgangsordninger mellom bil, buss, tog, sykkel og gange. Transportmulighetene er fleksible, trafikksikre og lesbar for alle transportgrupper (gående, syklende, kollektivbrukeren og bilisten).
- Det satses på universell utforming ved all planlegging og bygging i sentrum.
- Det sikres gode arenaer for fysisk aktivitet, både nær naturen og i tettbebyggelsen, tilpasset forskjellige gruppers funksjonsnivå.

Fellesbestemmelser:

Fellesbestemmelser F1-F5 og F7-F34 skal følges opp i planarbeidet.

Øvrige bestemmelser:

Øvrige bestemmelser tilknyttet områdeplan for Melhus sentrum skal følges opp. I særlig grad gjelder dette: 2.1, 2.5.1, 2.5.8, 2.5.9, 2.12, 3.1, 3.1.3, 3.2, 3.2.1, 3.3 – 3.9.

Vilkår for gjennomføring:

Vilkår for gjennomføring tilknyttet områdeplan for Melhus sentrum skal følges opp. I særlig grad gjelder dette: 9.1.1 – 9.1.6.

Rekkefølgekrav:

Rekkefølgekrav angitt i områdeplan for Melhus sentrum skal følges opp. I særlig grad gjelder dette: 9.2.1 – 9.2.7, 9.2.42, 9.2.43.

3.5. Tidligere utførte analyser og mulighetsstudier

Melhus kommune har, i samarbeid med ulike konsulenter, utarbeidet flere analyser og mulighetsstudier for området i og ved planområdet. Disse omhandler hovedsakelig muligheter for rådhus og kulturhus, og mobilitetsanalyser.



Mulighetsstudie: Melhus kulturarena, Pir II, 2019

I 2019 ble det utført en mulighetsstudie som utforsker muligheten med et nytt kulturhus tilknyttet rådhuset, der hvor det ligger i dag. Studiet tar høyde for at eksisterende kultursal rives og gir plass for kulturskole og ny sal langs Melhusvegen, samt parkeringskjeller.

Mobilitetsplan Knutepunktet, Multiconsult, 2022

I 2020 ble det utarbeidet en mobilitetsplan for Melhus kommune, av Multiconsult. Analysen benyttet GIS-analyser, reisevanedata og turproduksjonsberegninger for å beregne fremtidige trafikkmengder for et trendscenarior og et nullvekstscenarior i 2040. Det ble også gjennomført kapasitetsberegninger, og på bakgrunn av disse ble vurdert at det er kapasitet for den beregnede økte trafikken på hovedvegnettet i Melhus, med unntak av kryss-systemet vest for Gimse bru.

Videre ble det anbefalt etablering av et større parkeringsanlegg sør for Knutepunktets planområde, samt sambruk av parkeringsplasser, i tillegg til parkeringsområder/parkeringskjellere i utviklingsområder i sentrum – med adkomst i utkanten av sentrum.

Videre ble det vurdert at Melhus har et stort potensial til å bidra til å nå nullvekstmålet med områdeplanen for Melhus sentrum, samt utvikling av Knutepunktet.

Mulighetsstudie: Melhus Rådhus, Arkitektene Vis-A-Vis, 2023

I april 2023 ble det utarbeidet en mulighetsstudie på alternativer for fremtidige løsninger for kulturhus og rådhus i Melhus. Det ble utarbeidet 4 alternativer;

Alternativ 0: Oppgradering av nåværende rådhus

Alternativ 1: Ombygging av eksisterende rådhus, med tilbygg i form av et minikulturhus

Alternativ 2: Nybygg på Melhus Skysstasjon

Alternativ 3: Ombygging og delvis riving av eksisterende rådhus, men nybygg av kulturhus (viser til tidligere studie av Pir II i 2019).

Alternativene inkluderte beregning av antall m², samt kostnadsestimering. Det ble også gjort en vurdering av fordeler og ulemper med de ulike alternativene.

Mulighetsstudier i forbindelse med områdeplan for Melhus sentrum

I tillegg til de overnevnte studier, kan også nevnes studier som har blitt utført i forbindelse med områdeplan for Melhus Sentrum, vedtatt i 2019. I forbindelse med denne ble det, for eksempel, utarbeidet en mulighetsstudie for stasjonsområdet av Asplan Viak i 2018. Studiet er en mulighetsstudie for kollektivknutepunktet, og ble utarbeidet for å trekke fram kunnskap og utarbeide ulike muligheter for områdeplanen, og som et grunnlag for videre arbeid med detaljreguleringen.

Det ble også utarbeidet f.eks. stedsanalyse og byromsutredning.



4.2. Dagens arealbruk

Planområdet har mange funksjoner i dag. Øst for jernbanesporet ligger togstasjon (perrong), bussholdeplass, oppstillingsplass for taxi, pendlerparkering, sykkelparkering, veg, bensinstasjon, undergang for gang og sykkel under jernbanespor, og oppstillingsplass for buss med pauserom for bussjåfører. Lengst i sørøst benyttes arealet til næringsformål, bl.a. bilforhandler og verksted.

Vest for jernbanen utgjør arealet gresskledte flater, omringet av bilveg. Områdene øst og vest for jernbanen er knyttet sammen ved en undergang for gående og syklende.

Nordøst i planområdet ligger Melhusvegen 473 og 475 (gbnr. 91/8) som inneholder både bolig og næring, bl.a. restaurant og treningsstudio.



Figur 5: Oversikt over planområdet, bildet er tatt mot nord. Foto: Melhus kommune/Mariken Lie.



4.3. Veg

Innenfor planområdet ligger det flere kommunale vegger. På østsiden av jernbanesporet ligger Jernbanevegen i nord og vest. Denne har stedvis fortau på sørlig side, og stedvis skrå parkering i sør. Spinnerivegen krysser planområdet i sørøst/nordvestlig retning, og er tilknyttet bussholdeplass på vestsiden og et langsgående fortau i øst. Per Bortens veg i sørlig del har fortau i nord og innkjørsel til bensinstasjon i sør. Disse tre vegene brukes i dag som inn – og utgjøring for alle rutebusser som passerer Melhus Skysstasjon. De benyttes også som tilkomst til pendlerparkering som ligger øst for perrongen tilknyttet jernbanen.

I østlig del av planområdet ligger det en fylkesveg; Fv 6612 Melhusvegen. Melhusvegen er en miljøgate med fortau, trær, benker og lysstolper på hver side av veien. Vegstrekningen som passerer planområdet langs Melhusvegen har en ÅDT på omkring 5600 (per juli 2024).

Vest for jernbanen ligger veien Melhustunet i nordlig og vestlig avgrensing av planområdet. I sørvestlig del av planområdet møter denne veien Fv 6612 Hølundvegen i et kryss uten rundkjøring eller lysregulering.

4.4. Kollektivtrafikk, sykkel og gange

Knutepunktet fungerer i dag som kollektivknutepunktet for kommunesenteret. I området møtes tog, buss, taxi og biltrafikk (pendlerparkering), samt gående og syklister.

4.4.1. Buss

I 2020 utførte AtB en mobilitetsplan for Melhus kommune, på bestilling fra fylkeskommunen. Planen utforsker blant annet reisestrømmer til og fra kommunen, tilgjengelighet, reisetider og frekvens, reisetid m.m.. Utredningen konkluderte med at daværende kollektivtilbud i Melhus ikke var tilstrekkelig, og dette resulterte i forslag til nye alternativer for bybusstilbudet i Melhus, hvorav to av alternativene ble anbefalt innført. Det ble også anbefalt å opprette en pendellinje Hofstad – Varmbo.

1. september 2020 vedtok Formannskapet i Melhus kommune at alternativ 3 skulle velges, noe som innebar å opprette en pendellinje mellom Hesttrøa og Brekkåsen. Linjen skulle passere Melhus Skysstasjon, hvor passasjerene kunne bytte til en linje som går til Trondheim. Videre skulle linjen Hofstad – Varmbo skulle innarbeides.

Pendellinjen mellom Hofstad - Varmbo ble delvis opprettet høsten 2022; det vil si at det ble opprettet en linje som strakk seg fra Hofstad til Melhus Skysstasjon, men ikke videre til Varmbo. Denne linjen ble deretter avviklet våren 2024 grunnet lite belegg.

Pendellinjen mellom Hesttrøa – Brekkåsen ble iverksatt sommeren 2024.



Per 2024 betjener dermed Melhus Skysstasjon både by – og regionbusslinjer, samt skolelinjer. Fra 12. august vil stasjonen inkludere følgende linjer:

LINJE	STREKNING
BYLINJER	
71	Brekås – Melhus – Trondheim Sentrum - Dora
82	Hesttrøa - Melhus
REGIONLINJER	
340	Trondheim – Støren
440	Trondheim – Støren – Røros
480	(Trondheim) – Støren – Oppdal
504	Melhus – Hølonda
505	Melhus – Skaun - Børsa
SKOLELINJER	
5001	(Brannåsen) – Rødde – Gimse
5002	Ilhaugen – Øysand – Gimse – Melhus
5003	Melhus – Øyås – Varmbu - Melhus
5004	Melhus – Kvål - Støren
5009	Kregnes – Lete – Brekkåsen - Melhus

Fra 12. august 2024 har både linje 71 og 82 en frekvens på hvert 10. min i rushtid, og hvert 20 min i normaltid, og hver halvtime på kveldstid. Dette medfører en betydelig økning i antall stopp på skysstasjonen per dag, sammenlignet med tidligere rutetabell. Tidligste avgang/ankomst fra Skysstasjonen er kl. 05:33, og seneste kl. 00:48.

Det er i dag 4 oppstillingsplasser for buss på Melhus skysstasjon. Disse ligger langs Spinnerivegen, med to plasser på hver side av en midtre plattform. Plassene medfølger busskur som står plassert på plattformen.

4.4.2. Tog

Det to ruter som stopper på Melhus skysstasjon; R60 Rørosbanen og R70 Trønderbanen. Begge betjenes av SJ Nord. Ifølge rutetabellen har R60 endestasjoner i Trondheim og Hamar, med én avgang til/fra Oslo S. R70 har varierende endestasjoner, men hovedsaklig Steinkjer og Støren. Noen avganger ikke går lengre enn Trondheim i nordgående retning, og Melhus Skysstasjon eller Lundamo i sørgående retning. Én avgang i sørgående retning går helt til Oppdal. Reiser til/fra Oslo S krever minst ett togbytte.

Ifølge SJ Nord's rutetabell (21. mai – 14. desember 2024) stopper det i dag 25 tog i døgnet på Melhus Skysstasjon i nordgående retning, med første avgang 04:37 og siste 22:48. I sørgående retning stopper det 24 tog, med første avgang 06:03, og siste avgang 00:08. Dette gir totalt 49 stopp, med aktivitet på Skysstasjonen fra 04:37 til 00:08. Disse tallene gjelder mandag til fredag utenom sommerruter.



Byvekstavtalen for Trondheimsområdet forplikter staten til å utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Det har derfor blitt igangsatt et prosjekt, hvor målet er å øke kapasiteten på Trønderbanen til to tog i timen, i strekningen Melhus – Trondheim – Steinkjer, innen 2028. Dette vil medføre en større mengde aktivitet på Skysstasjonen enn det som finnes i dag. Basert på vedtatt reguleringsplan (mai 2023) skal dagens løsning med plattform kun på én side av jernbanesporet, økes til å ha én plattform for av – og påstigning på hver side (se også kap. 4.8.1.).

4.4.3. Taxi

Det er i dag reservert 11 plasser 11 biler ved skysstasjonen til taxi, deriblant 3 store plasser til Maxi-taxi. 4 av plassene ligger ved bussholdeplassene, 4 ligger på parkeringsplassen, og 3 ligger på vestsiden av Skysstasjonen, mot jernbanelinjen.

4.4.4. Bilparkering

Parkeringsplassen på Melhus skysstasjon drives i dag av Trondheim Parkering. Parkeringen brukes mye som pendlerparkering og er stort sett full. Det i dag omtrent 122 plasser tilgjengelig. Prisene for å stå parkert her er 35kr per døgn, 100kr per uke og 400kr per måned.



Figur 6: Parkeringsplass ved Melhus Skysstasjon. Foto: Melhus kommune/Heidi Eltoft.

Tirsdag 27. august 2024 gjennomførte Melhus kommune en spørreundersøkelse som skulle innhente informasjon om bruken av pendlerparkeringen i området. Informasjonen skal brukes som underlag til videre arbeid med detaljreguleringen av Skysstasjonen. Spørreundersøkelsen er ment til å gi indikasjoner på bruken av pendlerparkeringen.

Resultatene gav følgende indikasjoner:



- Det kom inn totalt 87 svar på spørreundersøkelsen – av disse er det 64 som benytter parkeringsplassen i forbindelse med pendling.
- Mange av de som benytter pendlerparkeringen, benytter den alle, eller mange, hverdager i uka.
- Mange av pendlerne kommer fra Løvset, Gimse og Brekkåsen, eller områder vest for Gaula med dårlig kollektivdekning.
- De aller fleste reiser fra Skysstasjonen til Trondheim, og de fleste til sentrumsområdet.
- Dersom pendlerparkeringen hadde blitt avviklet, hadde en stor andel av pendlere valgt å kjøre bil til destinasjonen. En avvikling av pendlerparkeringen ville dermed trolig medført økt biltrafikk mellom Melhus og Trondheim.
- Dersom pendlerparkeringen hadde blitt avviklet, virker det å være mer attraktivt å oppsøke alternative parkeringsmuligheter, enn å gå over til å benytte kollektivtrafikk, sykkel eller gange.

4.4.5. Sykkelparkering

Det finnes i dag to parkeringsmuligheter for sykkel på Melhus Skysstasjon. Den ene er i AtB SykkelSafe, som er låsbare sykkelskap med betalingsfunksjon. Disse står plassert på sørsiden av Skysstasjon-bygget, og det er i dag plass til 4 sykler i disse sykkelskapene.



Figur 7: Sykkelsafe. Foto: Melhus kommune/Heidi Eltoft.

Den andre muligheten er en åpen sykkelparkering med eller uten tak, som står plassert like øst for togperrongen. På totalt 4 ulike oppstillingsplasser er det plass til omtrent 22 sykler. I tillegg er det flere steder hvor det observeres at det stilles sykler, hvor det ikke i utgangspunktet er tilrettelagt til denne bruken.





Figur 8: Det er omtrent 10 plasser under tak, og de øvrige 12 har ikke tak.

4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke, på nåværende tidspunkt, registrert funn av kulturminner eller kulturmiljø i eller ved planområdet.

4.6. Naturmangfold

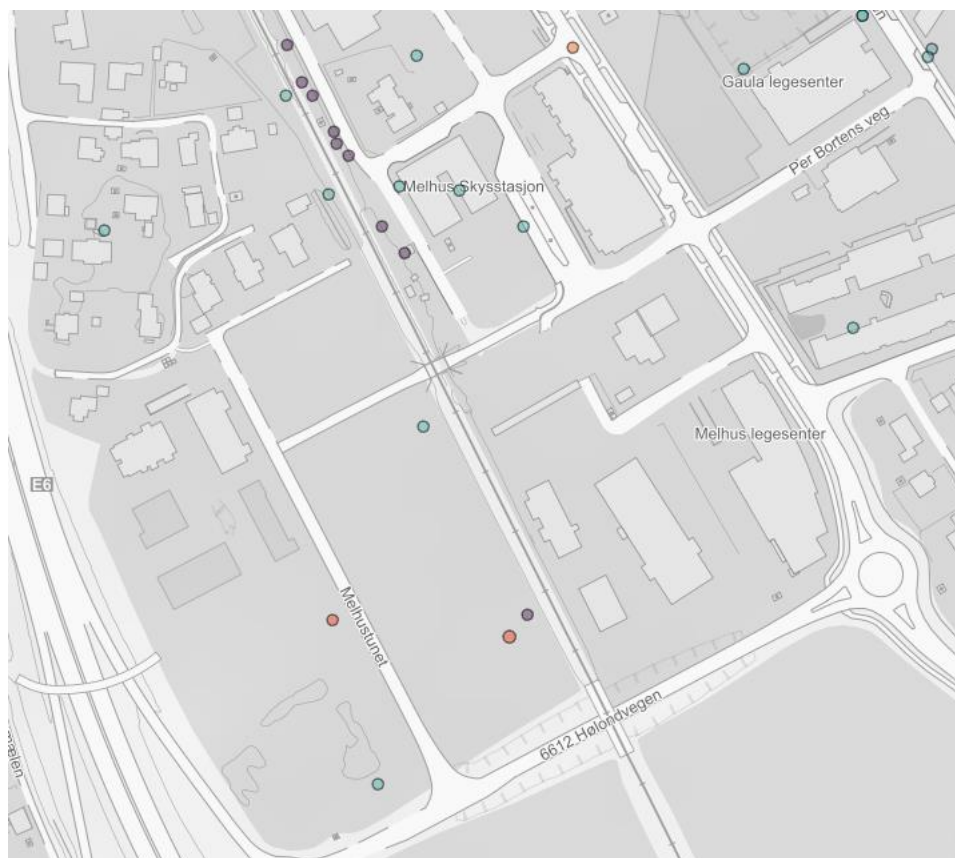
Ifølge artsdatabankens kartløsning er det registrert 7 artsobservasjoner innenfor planområdet. To av disse utgjør fremmedarter (sees som lilla markører i kartet nedenfor), begge i form av Skjermeleddved (*Lonicera involucrata*).

I krysset mellom Melhusvegen og Jernbanevegen ligger det registrert en observasjon av Laks (Fisk, *Salmo salar*), en rødlistet art (oransje markør i kartet). Denne observasjonen er tidfestet til 1974, og det tas utgangspunkt i at stedfestingen av denne observasjonen ikke er riktig.

De øvrige 4 observasjonene utgjør Seljebrannmåler (sommerfugl, *Epione repandaria*), *Bruchus loti* (bille), Femprikket mariehøne (Bille, *Coccinella quinquepunct ata*) og Trane (fugl, *Grus grus*). Ingen av disse er rødlistet (grønne markører i kartet).

Like utenfor planområdet, i sørvest, er det påvist to rødlistede arter, bestående av henholdsvis Gulspurv (fugl, *Emberiza cintrinella*) og *Dryops nitidulus*, (bille).





Figur 9: Kartutsnitt fra artskart. Hentet 02.07.2024 fra [Artsdatabanken - Kunnskapsbank for naturmangfold](#).



4.7. Tilgrensende planer

4.7.1. Detaljregulering Kryssningsspor Melhus sentrum

Detaljregulering Kryssningsspor Melhus sentrum er ett av til samme 12 prosjekter som utgjør prosjektporteføljen «Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen» (se kap. 4.4.2.). Målet med disse prosjektene er å øke dagens kapasitet til to regiontog i timen på strekningen Melhus – Trondheim – Steinkjer innen 2028.

Detaljreguleringen som omfatter arealet ved Melhus Skysstasjon har som formål å regulere nødvendig areal til å etablere et kryssningsspor og et vendespor i området. Dette inkluderer også nødvendige saneringer og arealer for anleggssoner. Videre er det også lagt inn i planen at Melhus Skysstasjon skal ha to plattformer – én for hver retning, og det skal følgelig etableres en ny plattform på vestsiden av dagens spor.

Planen ble vedtatt av Melhus kommune i mai 2023, og ligger innenfor Knutepunktets plangrense. Etablering av Knutepunktet må dermed sees i sammenheng med tiltenkte tiltak fra BaneNor i området, for å kunne oppnå en helhetlig og sammenhengende utforming av tilbudene i området – deriblant bevegelseslinjer mellom de ulike kollektivtilbudene.



Figur 10: Utsnitt av plankart fra vedtatt detaljregulering Kryssningsspor Melhus sentrum.

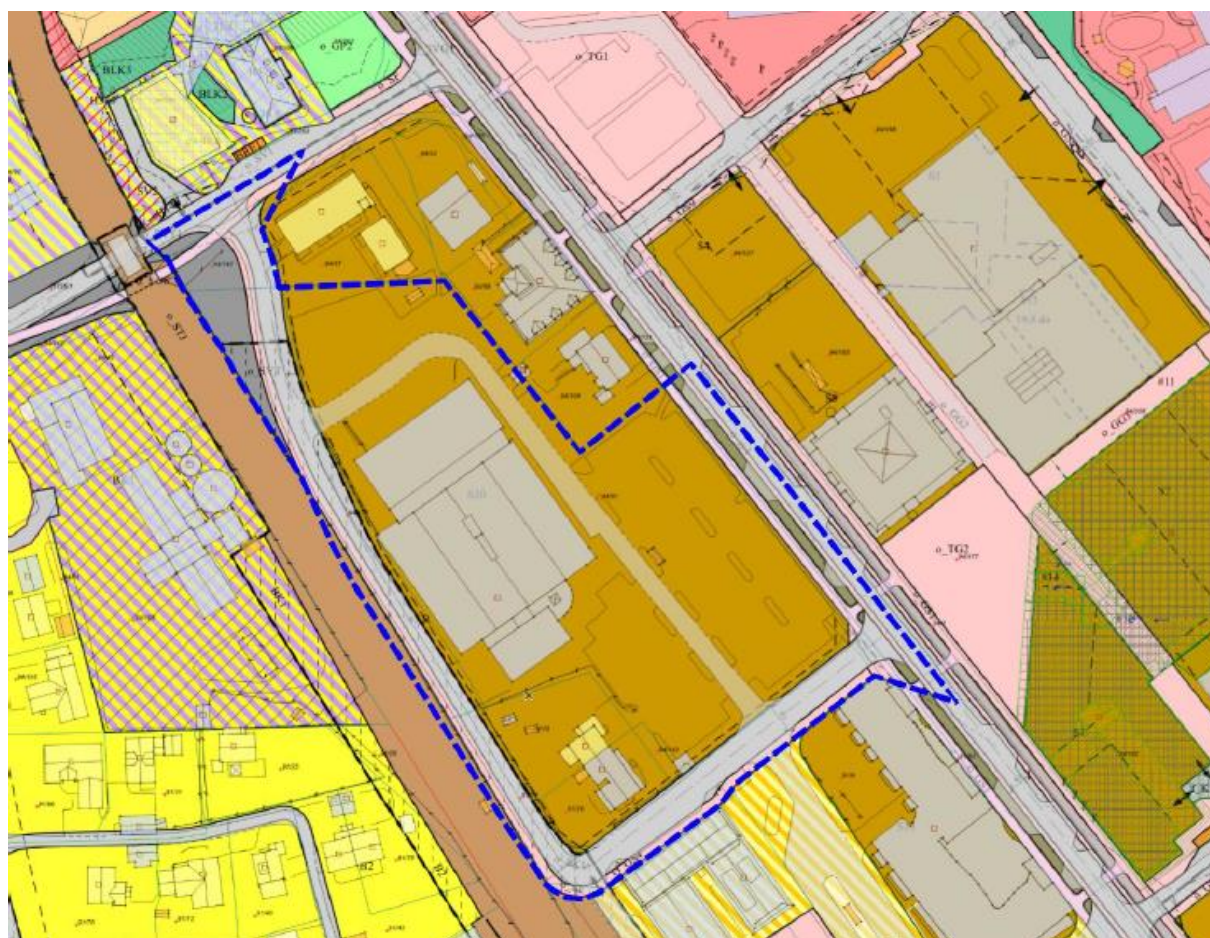


4.7.2. Detaljregulering for Jernbanevegen 11, gnr. 94, bnr. 11 m.flere

I området som grenser til Knutepunktets plangrense i nord, utarbeides det i skrivende stund en reguleringsplan for gbnr. 11/94 m.fler. Forslagstiller har ikke enda varslet oppstart.

Forslagstiller ønsker å tilrettelegge for boligbebyggelse, kontor og forretningsarealer, og større utnyttelse enn dagens situasjon.

Prosjektet vil grense til Knutepunktet, og disse to prosjektene bør dermed sees i sammenheng for danne en helhetlig utvikling av sentrum.



Figur 11: Planlagt plangrense.

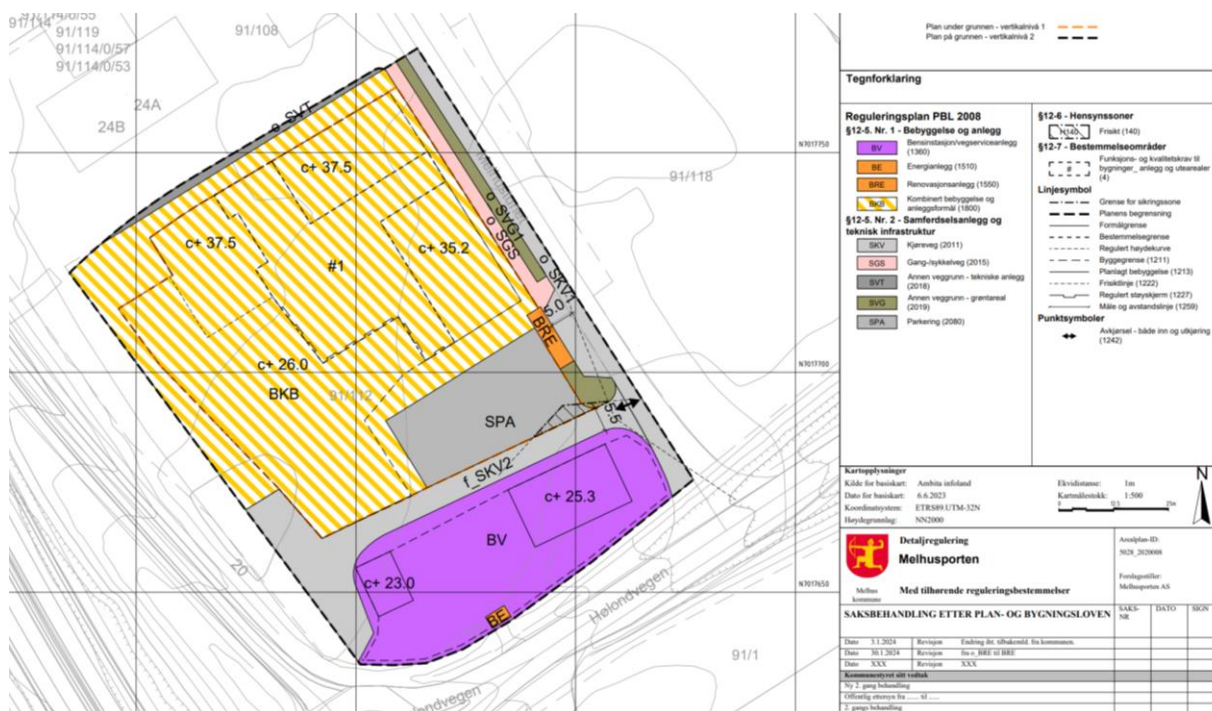


4.7.3. Detaljregulering Melhusporten

Detaljregulering Melhusporten har som hensikten å legge til rette for leilighetsbygg, næringsareal og energistasjon, med tilhørende parkeringskjeller og uteareal, sørvest for Knutepunktets planområde. Forslagsstiller er Melhusporten AS, og planen er utarbeidet av PLAN arkitekter. Planforslag ble lagt ut til offentlig ettersyn 12.03.2024 med frist 24.04.2024.

Planområdet utgjør omtrent 10,9 daa. Det legges opp til 48 leiligheter fordelt på 3 bygg, med størrelser fra 37m² til ca. 104m². Av næringsareal tilrettelegges det for tre virksomheter med totalt 2725m² gulvflate i tillegg til lagerplass. Energiestasjonen presenteres med 450m² fotavtrykk i form av kioskbygg og vaskehall i to etasjer.

Videre legges det opp til 58 biloppstillingsplasser for bolig og 64 biloppstillingsplasser for handel og service. Det vises også til 109 plasser for sykkelparkering. Parkering for både sykkel og bil er lagt både i og utenfor parkeringskjeller.



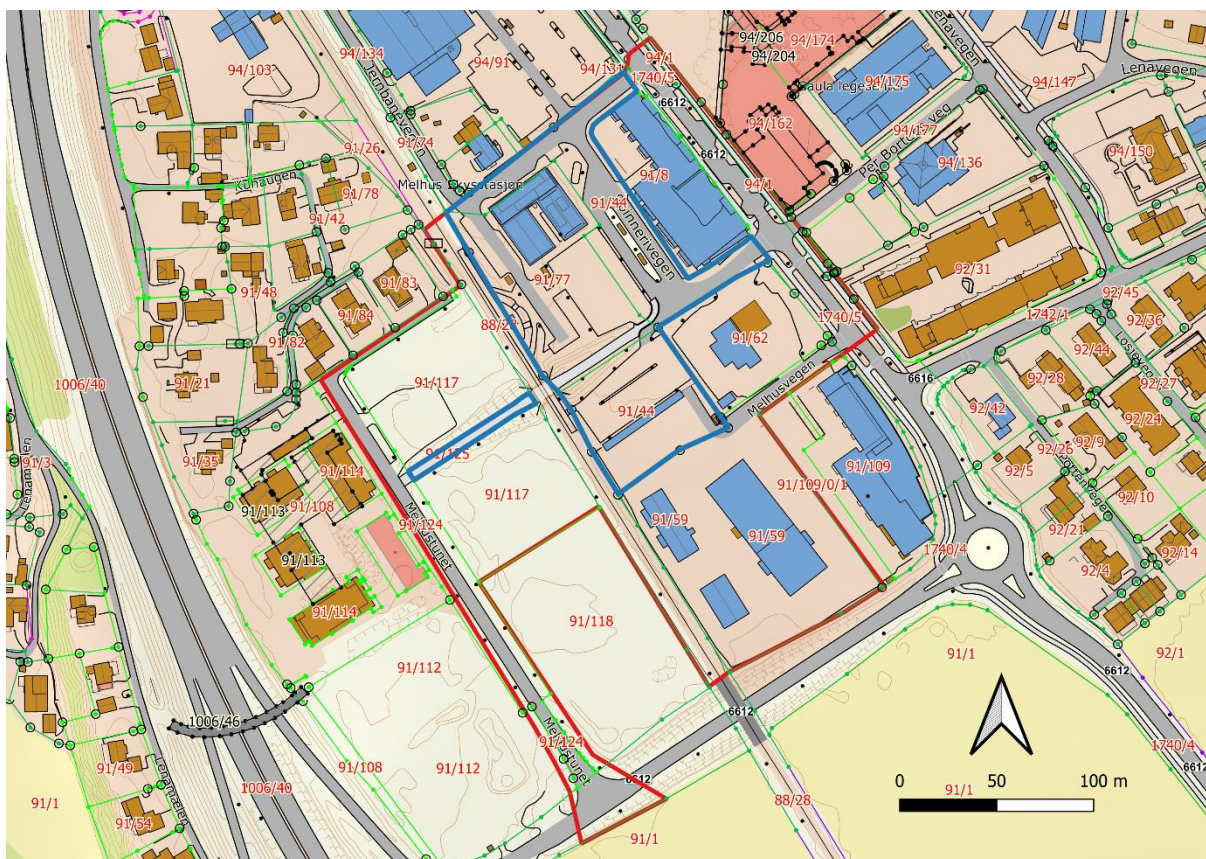
Figur 12: Utsnitt av plankart for detaljregulering Melhusporten.



5. Eiendomsforhold

Av de 54,6 daa som planområdet utgjør, utgjør omtrent 15,3 daa kommunal eiendom. Øvrige eiere utgjør Melhusstunet S12 AS, Melhusstunet AS, Statens vegvesen, Melhus Eiendom AS, Certas Properties AS, Trygve O.S. Resell, samt flere eiere i Melhusvegen 475 (gbnr. 91/9).

Selve bygget som utgjør Melhus Skysstasjon eies i dag av Melhus Skysstasjon AS, hvor Melhus kommune eier 1/3.



Figur 13: Plangrense vises i rødt og kommunal eiendom vises i blått.



6. Alternativer

Etter områdeplanen for Melhus sentrum skal planområdet område KKP/S og TG3 inneholde en rekke formål, hvorav kollektivknutepunktet skal være prioritering i reguleringen. I desember 2021 fattet kommunestyret i Melhus vedtak om at det i forbindelse med utarbeiding av planprogram for detaljregulering av skysstasjonen, at områdene KKP/S, o_TG3 og S12 i områdeplanen for Melhus sentrum ble inkludert i planområdet. Dette i formål om en mer helhetlig utbygging av området, med mulig sambruk av kulturhus, kulturskole, kino, bibliotek, kollektivknutepunkt, hotell og samling av kommunens administrative virksomheter inkl. voksenopplæring (14.12.2021, PS 11/21).

Områdeplanen sier også følgende for KKP/S (se kart under):

Det skal være en kombinasjon av formål.

Hoved-reguleringsformål er sentrumsformål med underformål bolig, forretning, kontor, servering, hotell, undervisning og forsamlingslokale, samt samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller, gågate, plasser, torg, taxiholdeplass, kiss&ride og pendlerparkering.

Bestemmelser for KKP/S, Områdeplan for Melhus sentrum



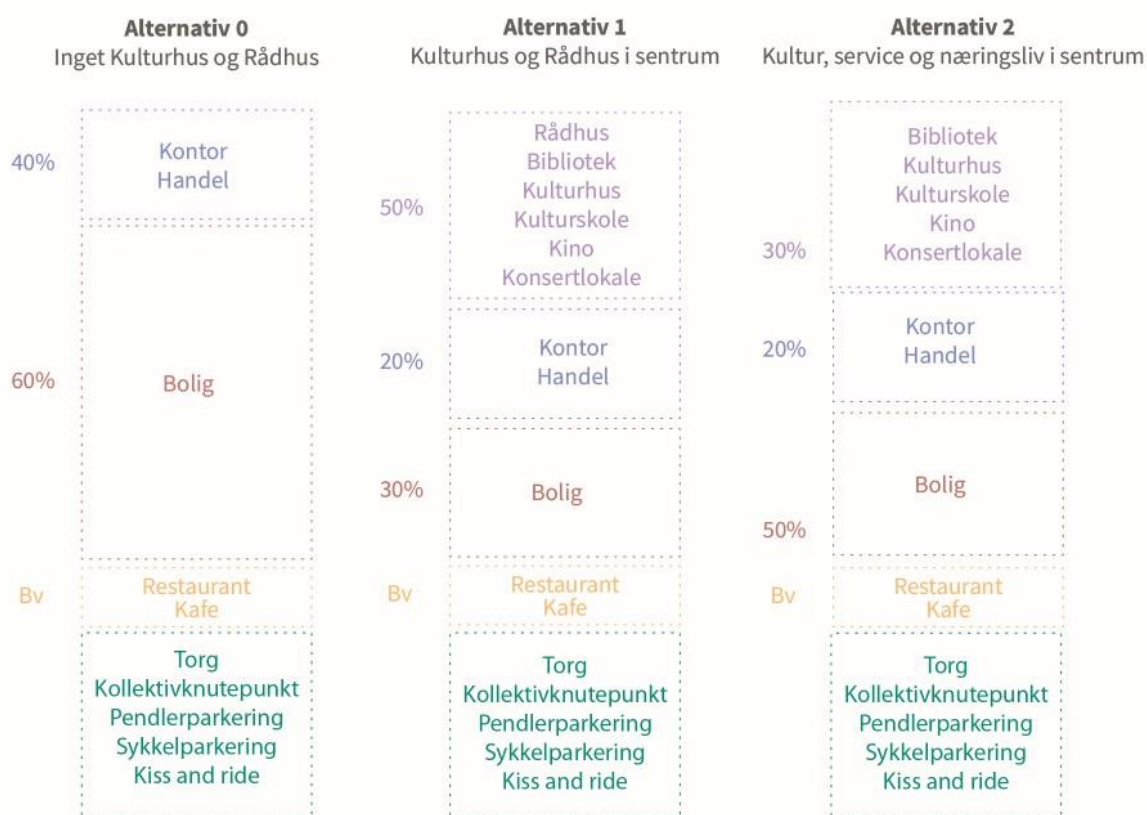
Figur 14: Utsnitt fra områdeplan for sentrum.



Videre, i 2023, fattet kommunestyret et vedtak om at det i det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen for skysstasjonsområdet skulle tas høyde for mulighetene for ett nytt rådhus og kulturhus (PS 55/2023). I 2024 har Melhus kommune, i samarbeid med engasjert leverandør, utarbeidet 3 alternativer til fremtidige funksjoner på Knutepunktet; deriblant inneholder to av alternativene inneholde rådhus og/eller kulturhus. Kommunen ønsker gjerne, i høringsperioden av dette planprogrammet, å få innspill til de følgende alternativene.

De skraverte områdene inngår i planområdet i samsvar med områdeplan for Melhus sentrum (se for øvrig bestemmelser i kap. 7). Den prosentvise fordelingen må ansees som omtrentlig, og er beregnet for planområdet i sin helhet.

Plassering av bygg innenfor hvert alternativ må sees på som ett av flere muligheter for å løse tilsvarende sammensetninger av funksjoner.



Figur 15: En sammenstilt versjon av alternativene.

Illustrasjon: Arkitekt: C.F. Møkker Architects & PKA Arkitekter
Landskap: Bjørbekk og Lindheim Landskapsarkitekter
Ing: WSP.

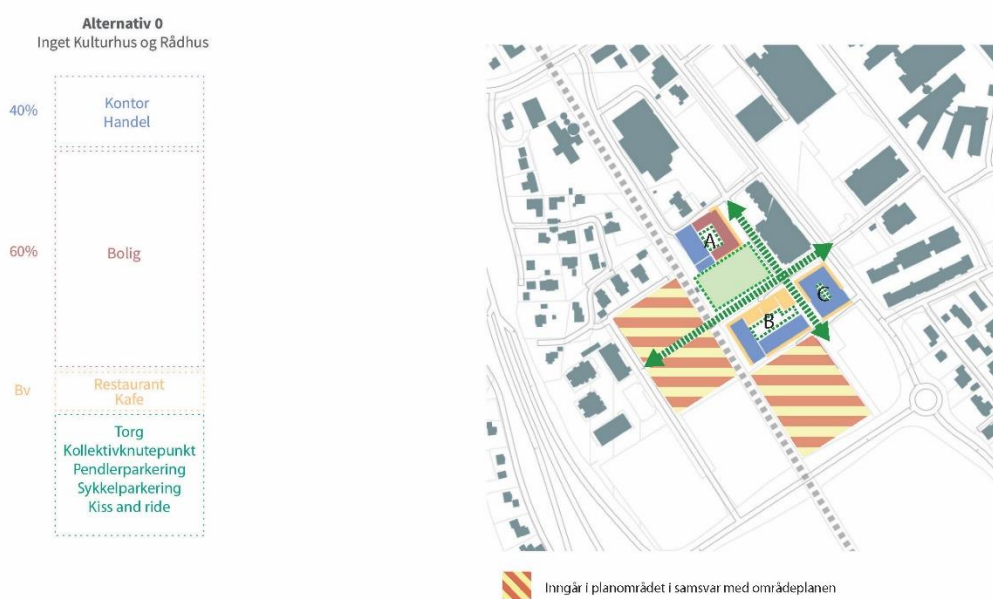


Alternativ 0

Alternativ 0 inneholder kun funksjoner som kreves av områdeplanen for sentrum, som listet i tabellen til venstre. Dette alternativet inneholder verken kulturhus eller rådhus.

ALTERNATIV 0 | INGET KULTURHUS OG RÅDHUS

ARBETSMATERIAL



40 | 2024.08.09 - KNUTEPUNKT MELHUS - C.F. MØLLER ARCHITECTS LARK PKA WSP

Figur 16: Illustrasjon:

Arkitekt: C.F. Møkker Architects & PKA Arkitekter
Landskap: Bjørbekk og Lindheim Landskapsarkitekter
Ing: WSP.

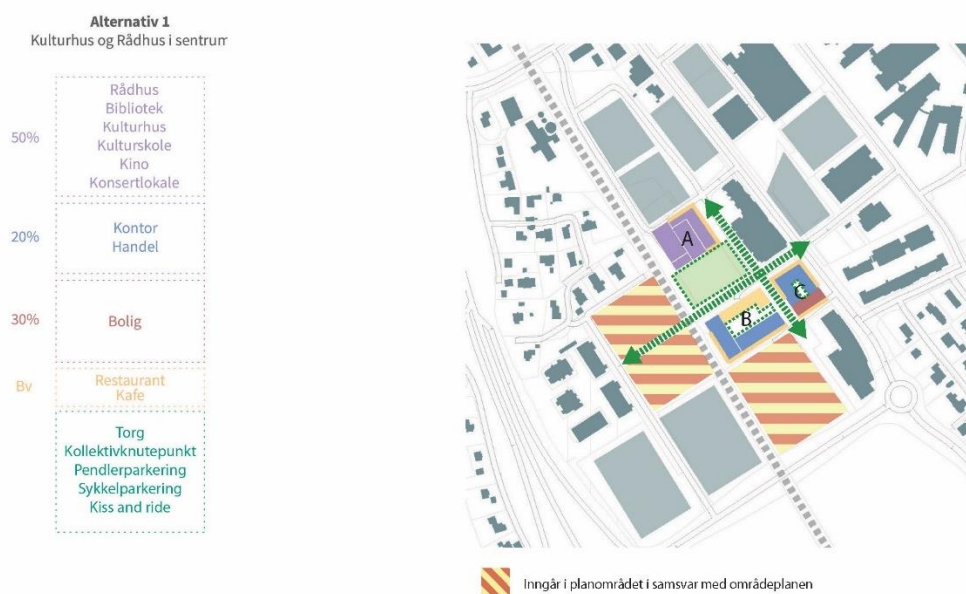


Alternativ 1

Alternativ 1 åpner for både kulturhus og rådhus, m.m. på Knutepunktet.

ALTERNATIV 1 | KULTURHUS OG RÅDHUS I SENTRUM

ARBETSMATERIAL



50 | 2024.08.09 - KNUTE PUNKT MELHUS - C.F. MØLLER ARCHITECTS LARK PKA WSP

Figur 17: Illustrasjon:

Arkitekt: C.F. Møkker Architects & PKA Arkitekter
Landskap: Bjørbeek og Lindheim Landskapsarkitekter
Ing: WSP.

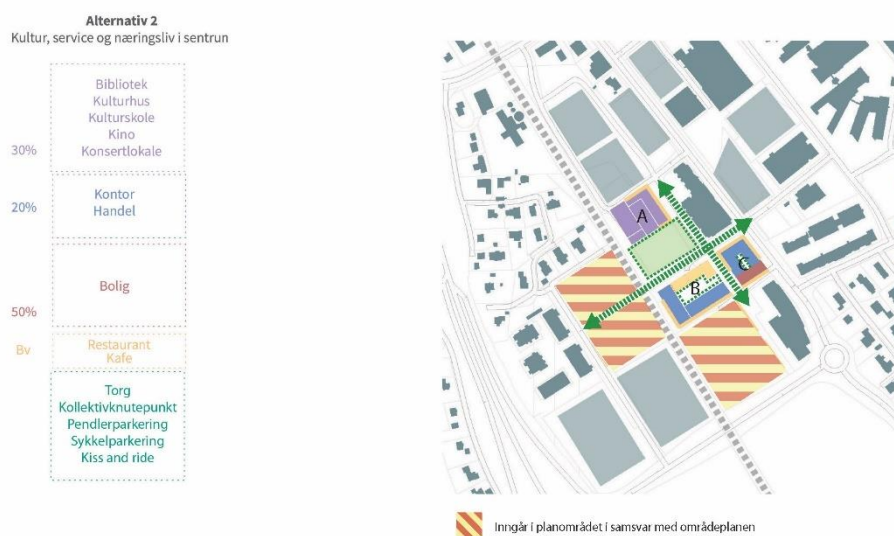


Alternativ 2

Alternativ 2 åpner for kulturfunksjoner på Knutepunktet.

ALTERNATIV 2 | KULTURHUS, SERVICE OG NÆRINGS LIV I SENTRUM

ARBETSMATERIAL



52 | 2024.08.09 - KNUTEPUNKT MELHUS - C.F. MØKKER ARCHITECTS LARK PKA WSP

Figur 18: Illustrasjon:

Arkitekt: C.F. Møkker Architects & PKA Arkitekter
Landskap: Bjørbekk og Lindheim Landskapsarkitekter
Ing: WSP.



7. Gjeldene bestemmelser for planlagte tiltak etter områdeplan for sentrum etter tema

7.1. Kollektivknutepunkt

«Etablering av et godt kollektivknutepunkt skal ha første prioritet i utforming av området. Knutepunktet skal ha en attraktiv, oversiktlig, funksjonell og bymessig løsning med dimensjonering for framtidig vekst og kunne betjene både det lokale og det regionale buss- og togtilbudet. Det skal være god lesbarhet og orientering mellom reisemidlene buss og tog.

Korttidsparkering for regulering av buss kan løses annet sted. Ny løsning skal finnes ved utarbeidelse av detaljplan. Detaljreguleringsplanen skal dokumentere hvordan fullverdig terminalfunksjon sikres i byggeperioden.»

Bestemmelser for KKP/S, Områdeplan for Melhus sentrum

7.2. Offentlig/privat tjenesteyting

Området kan bebygges med inntil 6 etasjer. Det tillates inntil 12 etasjer med formål hotellvirksomhet. I en sone på 15 m fra formåls grensen mot nord, trappes bebyggelsen ned til maksimum byggehøyde kote 27 for å slippe sollys ned mot eksisterende bebyggelse på Kuhaugen.

Bestemmelser for S12, Områdeplan for Melhus sentrum



7.3. Torg

Torget o_TG3 skal opparbeides som attraktivt areal med høy kvalitet i utforming, detaljering og materialbruk.

Torget skal være tilrettelagt for korte opphold med sitteplasser og enkle lekeapparat. Plassen skal ha hardt dekke med tydelige soner for gjennomgående trafikkstrømmer. Området skal være tilknyttet tilgrensede o_GG1 på en god måte for gående og syklende. Terrengsprang mellom plassen og jernbaneundergangen o_GG1 bør utnyttes som vestvendt amfi/oppholdssone.

Det skal etableres kunstinntallasjoner/vannelementer i byrommet.

Bestemmelser for o_TG3, Områdeplan for Melhus sentrum

7.4. Sykkelparkering

Det skal etableres sykkelparkering nært både tog-perrongen og bussholdeplassen, som ikke blokkerer viktige gangakser. Området skal ikke benyttes som allmenn kjøreadkomst eller til varelevering.

Det skal etableres sykkelhotell med plass til ca. 200 sykler.

Bestemmelser for o_TG3 og KKP/S, Områdeplan for Melhus sentrum



7.5. Bolig

Minimum boligandel 10 %. Det skal tilrettelegges for varierte boligstørrelser. Kvartalene skal ha publikumsorientert virksomhet på gateplan. Høyde: 4-6 etg- Minimum utnyttelse er 200 % BRA.

Bestemmelser for o_TG3 og KKP/S, Områdeplan for Melhus sentrum

50 % av boenhetene innenfor planområdet skal utformes etter prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming. For å sikre god tilgjengelighet til uteområdene for alle brukere, herunder bevegelses- og orienteringshemmende, skal disse utformes i henhold til gjeldende krav om universell utforming.

Bestemmelser for S12, Områdeplan for Melhus sentrum

Minimum 10 boliger pr. daa. Området kan bebygges med 3- 5 etasjer. Ved nybygging skal fasaden i hovedsak ligge mot byggelinje langs Melhusvegen.

Bestemmelser for S11, Områdeplan for Melhus sentrum

7.6. Byrom og utearealer

Knutepunktet skal gis en utforming med høy standard i materialbruk og arkitektonisk utforming, og skal samordnes med tilstøtende oppholdsareal og byrom. Åpen overvannshåndtering med nødvendig rensing skal legges til grunn for utformingen av utearealene. I tilknytning til undergang under jernbanen skal det etableres et uterom med sammenhengene bygulv. Uterom skal ha parkkvaliteter.

Bestemmelser for KKP/S, Områdeplan for Melhus sentrum

Kvartalsstruktur, maks bredde på kvartal = 60 meter. Det skal planlegges for gående og syklende. Snarveger skal kartlegges og opprettholdes, evt erstattes.

Bestemmelser for S11, Områdeplan for Melhus sentrum



7.7. Infrastruktur

Nødvendige tilpasninger i avkjørsler og kjøremønstre i tilstøtende gater skal inkluderes i detaljreguleringsplan for knutepunktet. Per Bortens veg skal videreføres i samme linje.

Trafikkløsningen må sikre god kvalitet og romslighet for gang- og sykkeltrafikken på alle sider av kvartalene.

Bestemmelser for KKP/S, Områdeplan for Melhus sentrum

8. Fremdrift

	1. kvartal 2024	2. Kvartal 2024	3. Kvartal 2024	4. kvartal 2024	1. kvartal 2025	2. kvartal 2025	3. kvartal 2025	4. kvartal 2025	1. Kvartal 2026	2. Kvartal 2026
Konkurranse og engasjering av leverandør										
Utredninger og interesseavklaringer										
Varsel om oppstart										
Planprogram, 1. gangs behandling										
Fastsette planprogram										
Medvirkning og innbyggerdialog										
Utarbeide/revidere planforslag										
1. gangs behandling										
Høring/off. ettersyn										
Merknadsbehandling										
Sluttbehandling										

