

Planbeskrivelse for Selbu Sentrum Sør

PLANBESKRIVELSE TIL 1. GANGS BEHANDLING

PLANBESKRIVELSE

PROSJEKT **Reguleringsplan Selbu Sentrum Sør**

OPPDRAGSGIVER **Granby AS**

KONTAKTPERSON Marius Sørensen

DATO 20.05.2022

SAMMENDRAG

Formålet med planarbeidet er å sikre fremtidig utvikling av den sørlige delen av kommunesenteret i Selbu gjennom å tilrettelegge for sentrumsfunksjoner som næring, forretninger, servicefunksjoner, bensinstasjon med verksted, samt boliger. Planen skal sikre veg- og trafikkanlegg som sikrer god trafikk sikkerhet, tilstrekkelig kapasitet for adkomst til Selbu sentrum, god fremkommelighet for kollektivtrafikken og annen trafikk.

Planforslaget legger til rette for utbygging av Selbu sentrum sør, tilpasset eksisterende situasjon i sentrum, herunder trafikk løsninger, bebyggelsesstruktur og teknisk infrastruktur. Planen tilrettelegger for trinnvis utbygging av bebyggelse og uterom, med grunnlag i konkrete utbyggingsplaner for nye virksomheter og boliger, som vil gi positive virkninger for stedet.

Planområdet er ca. 45 dekar, og formål for bebyggelse og anlegg er ca 22,5 dekar. Maksimal utnyttelse fordelt på 4 felt/byggeområder (eksklusive parkering på bakken) er 22.500 m² BRA.

Planområdet omfatter eiendommer i regulerte byggeområder gnr/bnr:

67/64, 67/74, 67/77, 67/78, 67/81, 67/87, 67/90, 67/110, 68/21, 68/22, 68/24, 68/25 og 68/4

I tillegg omkringliggende samferdselsanlegg FV 705 Selbuvegen gnr/bnr 1705/23, 1705/24, 68/2, 68/37, Gjelbakken gnr/bnr 68/20, Nestansringen gnr/bnr 68/15 og Kvellovegen gnr/bnr 67/94 og 67/111 og grønnsstruktur friområde gnr/bnr 67/1.

Planforslaget er innsendt 20.05.2022 av Pir II AS som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver Granby AS. Planforslaget er utarbeidet med bistand fra rådgivere hos Rambøll AS for fagområdene; trafikk/veg, geoteknikk og VA.

Selbu kommune har vurdert at planen ikke skal behandles etter forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven.

Det er ikke relevante pågående planarbeid med betydning for planforslaget.

Ved utarbeidelse av ROS-analyse er det vurdert at det *ikke er noen hendelser som faller inn under rød kategori*. For hendelser som faller inn under gul kategori er mulige mottiltak vurdert. Dette gjelder hendelser knyttet til *trafikkulykker/sikkerhet og anleggsperioden*.

Planen tilrettelegger for utbygging av planområdet, i tråd med gjeldende KPA. Planen følger intensjonene i gjeldende regulering, unntak er nedskalerte offentlige vegløsninger og sentrumsformål benyttes som bygge og anleggsformål i større omfang enn i gjeldende regulering.

Det vurderes at planens tilrettelegging for gradvis utvikling av bebyggelse og uterom, med grunnlag i konkrete planer om tiltak. Nye virksomheter/næringer vil gi positive virkninger for stedet, miljøet og samfunnet.

Planens felt BS1 og BS4 planlegges gjennomført i 2023-2025, med åpning av /første innflytting juni.2024. Grunnarbeider og omlegging av infrastruktur planlegges igangsatt allerede våren 2023.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.1.	Hensikten med planen	5
1.1.1	Eierforhold	5
1.2	Plankonsulent, forslagsstiller	6
1.3	Planprogram / Krav om konsekvensutredning	6
2	Planstatus og rammebetingelser	6
2.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus	6
2.1.1.	Kommuneplan og reguleringsplan	6
2.1.2.	Andre relevante føringer	7
2.2.	Pågående planer i området	7
2.3.	Forholdet til gjeldende plan	7
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	7
3.1.	Beliggenhet og avgrensning av planområdet	8
3.2.	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	8
3.3.	Stedets karakter	8
3.4.	Landskap, landbruk og grønnstruktur	8
3.5.	Kulturminner og kulturmiljø	8
3.6.	Naturverdier/naturmangfold	9
3.7.	Trafikkforhold	9
3.8.	Barn og unges interesser	9
3.9.	Teknisk infrastruktur	9
3.10.	Grunnforhold og forurensning i grunnen	9
3.11.	Miljøfaglig forhold (støy, støv, klima, mm)	10
3.12.	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	10
3.13.	Næring	10
3.14.	Eksisterende analyser og utredning	11
4	Beskrivelse av planforslaget	12
4.1	Hovedtrekk i planforslaget	12
4.2	Planlagt arealbruk, reguleringsformål	12
4.3	Bebyggelsens plassering og utforming	12
4.3.1	Bebyggelse	13
4.3.2	Grad av utnytting	13
4.3.3	Antall boliger, leilighetsfordeling	13
4.4	Ny bebyggelse og uteoppholdsareal - Bomiljø/kvalitet	14
4.5	Trafikkløsninger inkl. parkering	15
4.6	Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker	17
4.7	Teknisk infrastruktur - planlagte offentlige anlegg	17
4.7.1	Teknisk infrastruktur, inkl. planlagte offentlige anlegg	17
4.8	Universell utforming	17
4.9	Miljøoppfølging	17
4.10	Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)	17
4.10.1	Utbyggingsavtale	17
4.10.2	Nestansringen	18
5	Virkninger / konsekvenser av planforslaget	18
5.1	Endringer fra gjeldende reguleringsplan	18
5.1.1	Utforming av bebyggelse og utomhusarealer	18
5.1.2	Veg og trafikkløsninger	18
5.1.3	Utnyttelsesgrad	19
5.1.4	Bebyggelsesmønstre	19
5.1.5	Byggehøyder	20
5.1.6	Parkering	20
5.1.7	Rekkefølgekrav	20
5.2	Stedets karakter, bebyggelsesform og estetikk	21
5.3	Landskap, kulturmiljø og identitet	22
5.4	Naturverdier/naturmangfold	23
5.5	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)	23
5.6	Naturressurser, inkl. landbruk	23
5.7	Klimapåvirkning (påvirkning av ytre miljø)	23
5.8	Trafikkforhold	23
	Kollektivtransport	24

5.9	Barn og unges interesser	24
5.10	Sosial og teknisk infrastruktur	24
5.10.1	Sosial infrastruktur	24
5.10.2	Teknisk infrastruktur	24
5.11	Universell tilgjengelighet	25
5.12	Konsekvenser for næringsinteresser	25
5.13	Konsekvenser i anleggsperiode	25
5.14	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater	25
5.15	Interessemotsetninger	25
5.16	Avveininger av konsekvenser /virkninger	26
6	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse	26
7	Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill	26
7.1	Medvirkning, kunngjøring og merknader	26
8	Gjennomføring	27

1 Bakgrunn for planarbeidet

1.1. Hensikten med planen

Målet med planen for Selbu sentrum, vedtatt i 2017, var å legge til rette for en bærekraftig videreutvikling av Selbu sentrum, styrke Selbu sentrum sin posisjon som tyngdepunkt i området og bidra til økt aktivitet, samtidig som sentrumskjernen øker sin attraktivitet for besøkende utenifra.

Gjeldende plan er ikke gjennomført. Det er nå vurdert at veganlegget i gjeldende plan bør nedskaleres og tilpasses dagens vegsystem. Det planlegges en konkret utbygging på 'Biltomta' med andre atkomstforhold og annen bebyggelsesstruktur enn det gjeldende plan foreslår. Planforslaget tilrettelegger for dette.

Omregulering gjelder både bebyggelse og anlegg, og samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur langs fv. 705 Selbuvegen og Gjelbakken.

1.1.1 Eierforhold

Område og eiendommer planen omfatter: fv. 705 Selbuvegen gnr. 1705/23 og Gjelbakken gnr. 68/20, i tillegg eiendommer i regulerte byggeområder gnr.: 68/4, 68/22, 67/64, 67/77, 67/87, 67/90 og 67/110.



Figur 1. Bilde av planområdet på flyfoto med oversikt over dagens grunneiere.

1.2 Plankonsulent, forslagsstiller

Komplett planforslag er innsendt 20.05.2022 av Pir II AS som reguleringsarkitekt/plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Granby AS. Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-3 Detaljregulering.

1.3 Planprogram / Krav om konsekvensutredning

Planmyndigheten i Selbu kommune har vurdert at planprogram ikke er nødvendig og at planen ikke vil utløse krav om konsekvensutredning etter forskriften.

2 Planstatus og rammebetingelser

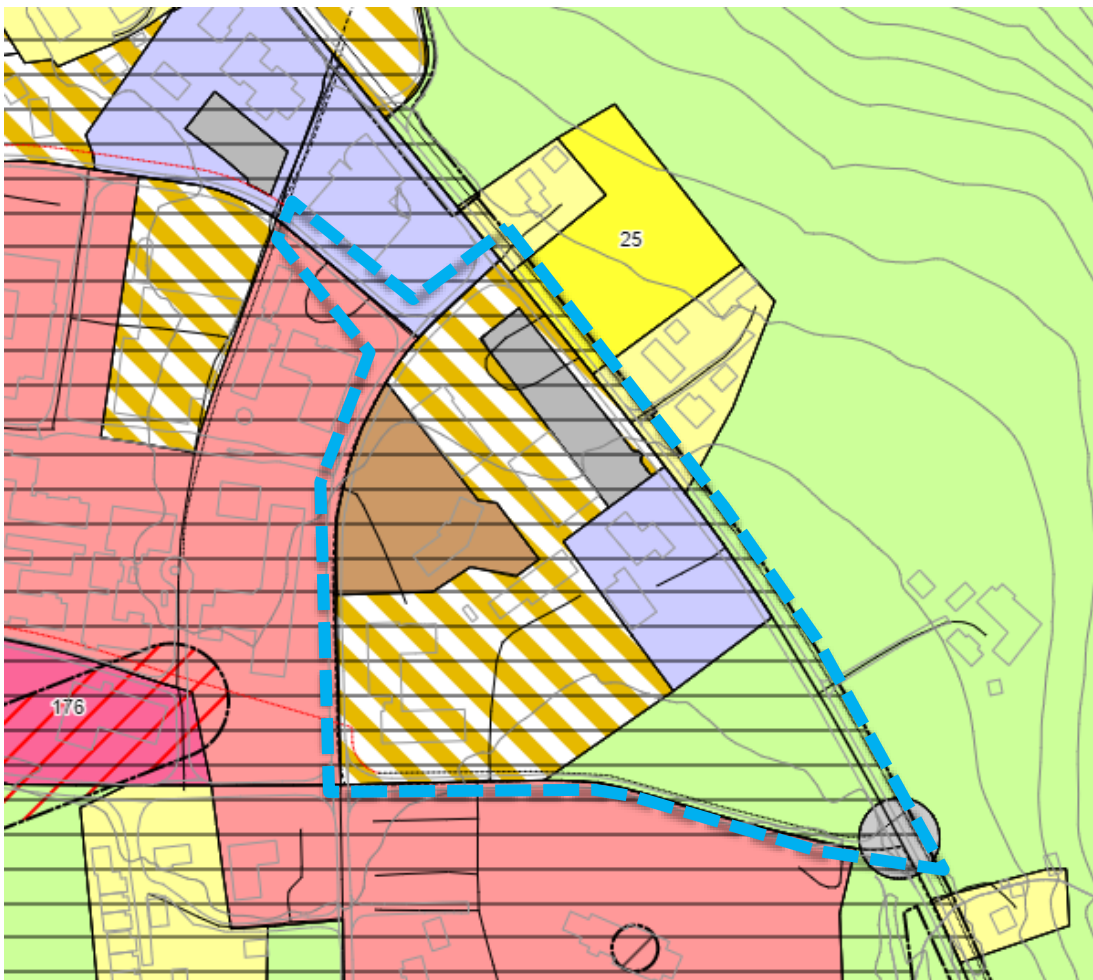
2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

2.1.1. Kommuneplan og reguleringsplan

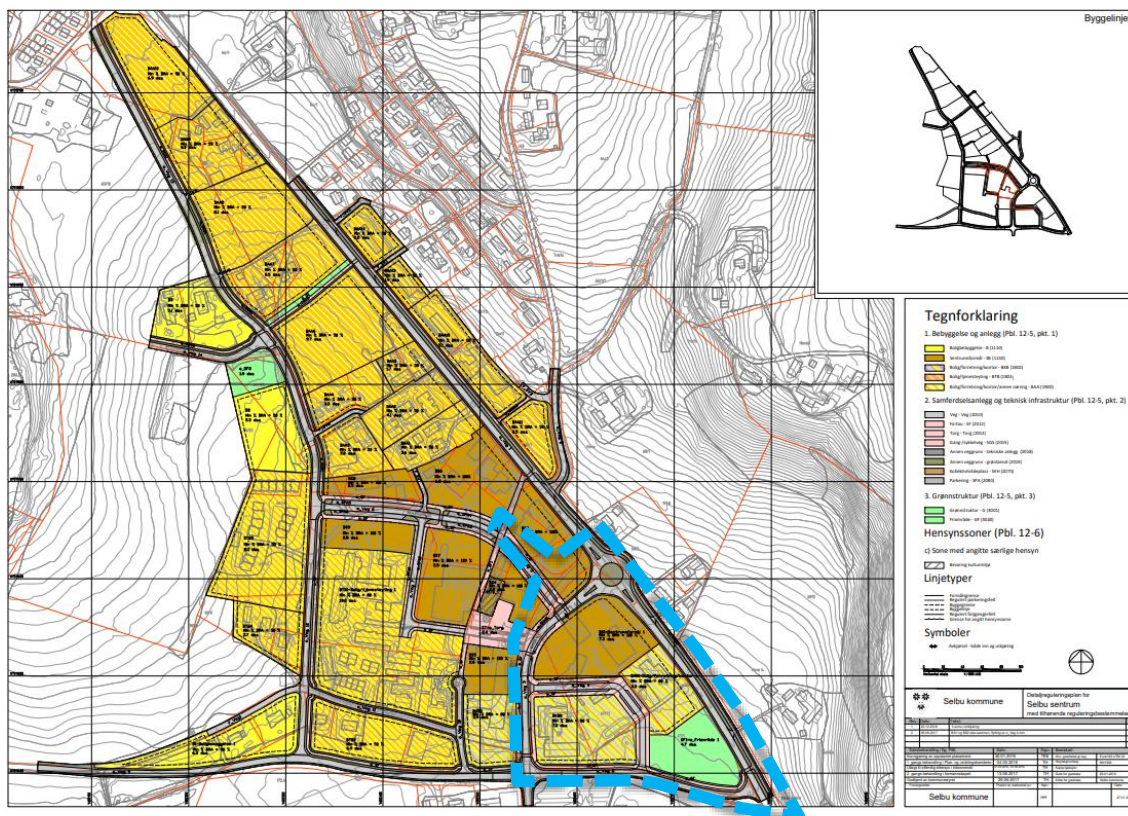
I gjeldende kommuneplan er planområdet vist som kombinert bebyggelse og anlegg, parkeringsformål, kollektivknutepunkt, forretning og LNFR-formål. Gjeldende reguleringsplan - sentrumsplanen fra 2017 gjelder foran KPA, og denne viser sentrumsformål og kombinert bebyggelse og anlegg. Planforslaget er i sin helhet innenfor areal regulert i detaljregulering Selbu Sentrum.

Intensjon bak sentrumsplanen er å legge til rette for en ny bebyggelse som gjør sentrum mer urbant, med tydeligere gaterom, gode ferdselsmuligheter for fotgjengere og mindre dominerende parkeringsareal.

Planforslaget viser sentrumsformål, og vurderes å være i tråd med intensjoner og føringer i kommuneplan og gjeldende reguleringsplan.



Figur 2. Illustrasjonen over viser kommuneplanens arealdel (KPA), med planavgrensning for denne planen med blå linje.



Figur 3. Illustrasjoner over viser gjeldende regulering fra 2017, med planavgrensning for denne planen med blå linje.

2.1.2. Andre relevante føringer

Gjeldende regulering har flere rekkefølgekrav som må vurderes og redegjøres for i ny plan, og ses i sammenheng med nye vegløsninger som utvikles i planarbeidet.

2.2. Pågående planer i området

Det er satt i gang arbeid med å revidere kommuneplanens arealdel (KPA), for å sikre en god, hensiktsmessig og langsiktig arealbruk og utvikling. Revideringen av KPA skal både sikre Selbus befolkning og ulike næringssektorer en positiv utvikling, og samtidig ta hensyn til viktige landbruk-, natur-, friluft- og reindriftsinteresser.

Selbu kommune har igangsatt arbeid med trafiksikkerhetsplan. Trafiksikkerhetsplanen har fokusområde i Mebonden. Innspill til planforslaget fra trafiksikkerhetsgruppa i Selbu kommune er vurdert, og svar innarbeidet i kap. 5.8.

2.3. Forholdet til gjeldende plan

Intensjoner i gjeldende plan videreføres i ny detaljregulering. Konkrete endringer i forhold til gjeldende plan er beskrevet i avsnitt 5.1.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Eksisterende forhold er lite endret de senere år, og beskrivelser baserer seg i stor grad på planbeskrivelse fra Planbeskrivelse for Detaljreguleringsplan for Selbu sentrum, datert 27.4.2016.

3.1. Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Området av avgrenses av Selbuvegen - FV 705 mot nord-øst, Gjelbakken mot vest og Kvellovegen mot sør. Planområdet utgjør omtrent 45 daa.

3.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

I dag består området av skysstasjon, parkerings- og manøvreringsarealer, bensin-/servicestasjon, verksted, parkering og bebyggelse for Selbu Energiverk / Tensio.

3.3. Stedets karakter

Planområdet omtales i dag som Biltomta, og lokaler for busselskap og drosje, verksteder og garasjer, og kommunalt anlegg for besøksparkering med informasjonspunkt langs fv. 705. I planområdet er også bensinstasjon med verksted med adkomst fra fv. 705, og bebyggelse for Selbu Energiverk / Tensio. Anlegg og lokaler for buss og drosje er under avvikling, og er erstattet av nye lokaler utenfor planområdet.



Figur 4. Bilde av dagens situasjon, t.v. sett fra sørøst, t.h. sett fra nordøst (2021) Kilde: Biltomta (foto Bernt Kulseth)

3.4. Landskap, landbruk og grønnstruktur

Planområdet ligger på en slette over elva Nea som renner ut i Selbusjøen ca. 1700 m nordvest for Selbu sentrum. I øst stiger landskapet med landbruksareal mot den skogkledde åsryggen. Landskapskarakteren er åpen, og solforholdene generelt gode. Innenfor planområdet synker terrenget mot sørøst med ca. 10 meter fra Selbuvegen/fv. 705 i nord til Kvellovegen i sør, fra ca. kote +183 til ca. kote +175. Helningen er i snitt mindre enn 1:25. Elva nedenfor ligger på ca. kote +160.

Sørøstre del av planområdet er i dag dyrkamark med kornproduksjon. I gjeldende reguleringsplan er området regulert til friområde.

Det er et mindre søkk i terrenget med en del trær og busker sør i planområdet, i kantsonen til landbruksarealet. Området er fuktig, og det samles vann i perioder med mye nedbør og snøsmelting, uten at dette har forbindelse til vassdrag eller andre vannforekomster.

Ellers er det enkelttrær tilfeldig plassert på grøntrabatter langs vegene og i tilknytning til eksisterende bebyggelse. Det er ikke lagt til rette for opphold eller møteplasser ute, med unntak av et par benker ved parkerings-/rasteplass langs fv. 705.

3.5. Kulturminner og kulturmiljø

Sør for planområdet ligger Selbu kirke, en steinkirke fra middelalderen. Kirka er omgitt av en kirkegård, der de fleste gravmonumentene er sør for kirken. Den gamle prestegården som nå er del av bygdemuseet, ligger rett vest for kirka.

3.6. Naturverdier/naturmangfold

Det finnes registreringer i artsdatabanken innenfor området. Disse viser enkeltobservasjoner av ulike arter, blant annet flere fugler som er observert flyvende over sentrum. Utover disse observasjonene er det ikke registrert biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser eller økologiske funksjoner av betydning innenfor planområdet.

3.7. Trafikkforhold

Planområdet omfatter, eller grenser til flere veger med ulike vegeiere. Vegene har ulik funksjon, og stor variasjon i trafikkmengde, fra ca. 3000 ÅDT på fylkesvegen og ca. 3-400 ÅDT på de kommunale vegene. Atkomster til planområdet er fra Selbuvegen som er fylkesveg 705 og fra Gjelbakken og fra Kvellovegen som begge er kommunale veger.

Dagens adkomstforhold ved eksisterende KIWI-butikk er til dels utfordrende, med tanke på nærheten til krysset med fv.705. Det er likevel kun registrert en ulykke i løpet av de siste 10 år (siden november 2011), ulykke med personskade i krysset mellom fv. 705 og Gjelbakken. Ulykken som ble registrert, inntraff 28.10.2016, og er kategorisert som «venstresving foran kjørende i motsatt kjøreretning».

Krysset mellom Gjelbakken og Nestansringen ligger i planområdet. Nestansringen er også kommunal veg, og går nordvestover fra Gjelbakken nord i planområdet.

Det er gang- sykkelveg på nordsiden av fv. 705, men uten kryssingspunkt for fotgjengere mot Gjelbakken. Det er stykker av fortau på de kommunale vegene, men det mangler et trygt sammenhengende tilbud. Det er et forgjengerfelt over Gjelbakken mellom banken og rådhuset, som knytter planområdet sammen med det bilfrie torgområdet i sentrum.

Selbu skysstasjon ligger i planområdet. Her er tilbud med lokal- og regionbusser og bestillingstransport (taxi). Taxiholdplass ligger i gjeldende regulering, som lomme langs vestsiden av Gjelbakken.

3.8. Barn og unges interesser

I planområdet er det ingen arealer som er lagt til rette for barn og unge.

Parkerings- rasteplass langs fv.705 er ofte i bruk av unge sjåførere som oppholdssted (råne plass) på kveldstid.

3.9. Teknisk infrastruktur

Det er flere vann- og avløpsledninger i planområdet, som er ført fram til dagens bebyggelse. For avløpssystemet er det etablert separatsystem både oppstrøms og nedstrøms utbyggingsområdet. Spillvann føres i egne ledninger til renseanlegg, mens overvannet føres mot Selbusjøen.

Eksisterende vannledninger er vurdert å ha tilstrekkelig sløkkevannskapasitet til å dekke kravet på 50 l/s.

3.10. Grunnforhold og forurensning i grunnen

Grunnen i planområdet består i hovedsak av et tykt morenelag, mens det ned mot elva Nea i sør er elveavsetninger, og ellers i områdene rundt er det for det meste av løsmasseavsetninger.

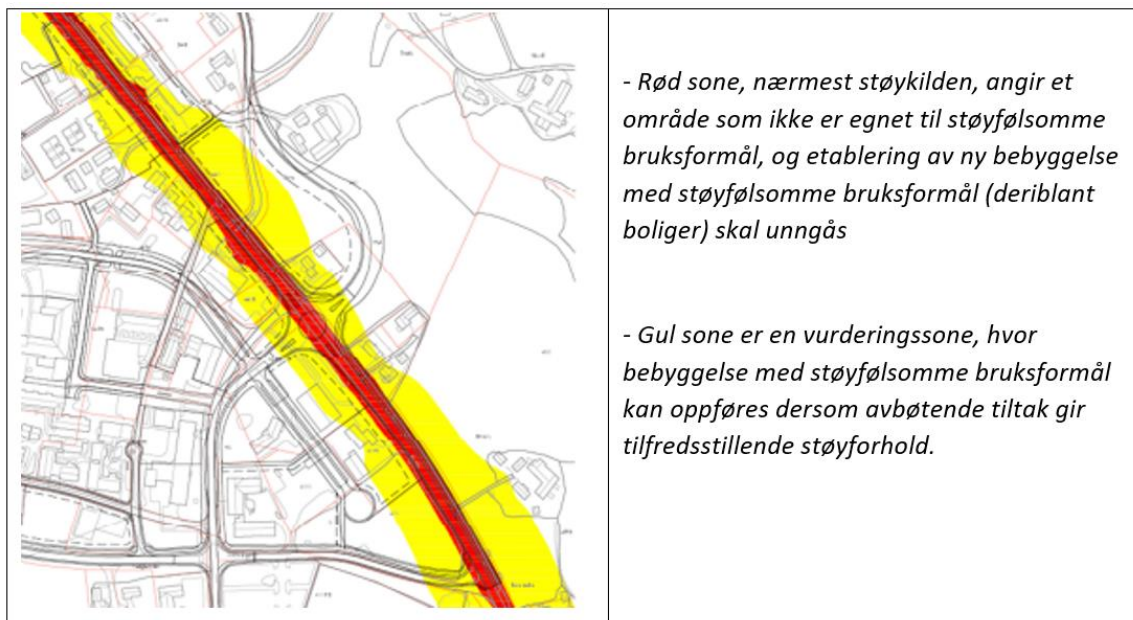
Planområdet ligger ikke i et registrert aktsomhetsområde for skred, men det ligger under marin grense. Det er ikke registrert noen kvikkleiresone på eller nært planområde. Basert på grunnundersøkelser i nærheten vurderes det som lite sannsynlig at det påtreffes kvikkleire ved nye undersøkelser.

Det har vært verksted og bilbasert virksomhet innenfor planområdet siden 1950-tallet. Det forventes derfor at det er forurenset grunn i området.

3.11. Miljøfaglig forhold (støy, støv, klima, mm)

Utklipp fra planbeskrivelse, gjeldende regulering, Selbu sentrum (2017): *Framherskende vind er fra sør, både sommer og vinter. Sentrumsområdet er noe utsatt for støy fra fylkesvegen, og kartet under viser hvilken innvirkning støyen har på tilliggende områder.*

Lekåbekken renner sør for planområdet, under fylkesvegen og på øst- og sørsiden av kirkegården og ned til Nea. I NVE Atlas er det aktsomhetsområder for flom langs bekken, og denne er så vidt i berøring med landbruksarealet i sørøst.



Figur 5. Utklipp fra planbeskrivelse gjeldende regulering, Selbu sentrum (2017)

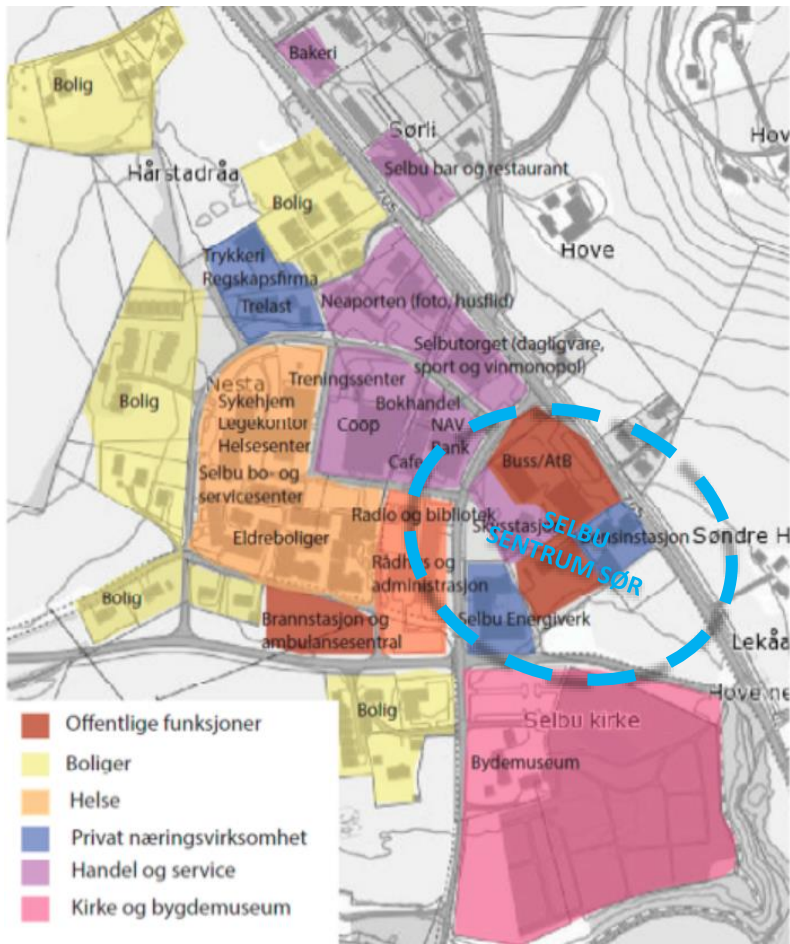
3.12. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er utarbeidet en enkel ROS-analyse i forbindelse med gjeldende regulering, Selbu sentrum (2017). Planområdet anses ikke å være særlig utsatt for særskilt risiko eller sårbarhet. Analysen viser tre mulige uønskede hendelser som innebærer middels risiko, der alle er knyttet til menneskeskapte forhold.

Avdekkede risikoforhold per i dag er støy og støv fra trafikk fra fylkesvegen, og trafikkulykker mellom kjøretøy og mellom kjøretøy og myke trafikanter.

3.13. Næring

Selbu sentrum har variert næring med forretning, service og tjenester, blant annet ligger rådhuset inntil planområdet. Innenfor planområdet er det bilbasert næring, som bussgarasje, bensinstasjon og verksted, i tillegg til administrasjons- og kontorbygg for Selbu energiverk.



Figur 6. Oversikt fra planbeskrivelse gjeldende regulering, Selbu sentrum (2017)

3.14. Eksisterende analyser og utredning

Gjeldende reguleringsplan er vedtatt i 2017. I arbeidet med planen er det laget flere utredninger som belyser relevante tema for utvikling av området, og som også er relevant for ny detaljregulering.

4.3.1 Bebyggelse

Bebyggelsen i Selbu sentrum er preget av variert høyde, volum og orientering. Bygningene har ulike takformer og henvendelser. Sentrum kjennetegnes av lav tetthet med luft og grønt mellom bygningene, og planforslaget viderefører en slik struktur, samtidig som det åpnes opp for å bygge større volum enn i dag, der næring ligger i en 'sokkel' med leilighetsbygg oppå.

Høyden på ny bebyggelse varierer fra 2-5 etasjer, og er lavest mot sør og vest, i møte med kulturlandskapet. Byggegrenser er lagt for å tilpasse seg bebyggelsen i sentrum gjennom henvendelser retninger.

Hver bygningskropp med stort fotavtrykk bør utformes som enkelstående bygningskropper, gjerne med brudd i fasadeliv, varierte gesimshøyder og fasadekledninger til inntilliggende bygningskropper, på en måte som gjør at bebyggelsen innenfor hvert felt ikke fremstår for stor i forhold til bebyggelsen ellers i Selbu sentrum.

4.3.2 Grad av utnyttning

Målet er å regulere en tomteutnyttelse som ikke forringer det bygde miljø og bokvalitet.

Planforslaget gir et prinsipp for utnyttelse/høyde som tillater større bygningshøyder og større volum enn det som er tillatt i gjeldende detaljregulering.

Utnyttelse av arealene sikres gjennom minimum og maksimum bruksareal (BRA) for bolig og næring.

Maksimal tillatt BRA og BYA for byggeområdene er definert i tabell under:

	Felt BS1 <i>(langs FV705)</i>	Felt BS2 <i>(Gjelbakken)</i>	Felt BS3 <i>(Tensio)</i>	Felt BS4 <i>(Byggevere)</i>	Felt BAA <i>(Bensinstasjon)</i>	SAMLET
Feltareal	6.900 m ²	3.000 m ²	3.900 m ²	5.800 m ²	4.000 m ²	23.600 m ²
BYA maks*	3.400 m ²	1.100 m ²	1.700 m ²	1.600 m ²	2.000 m ²	9.800 m ²
BRA min (ca %)**	5.600 m ² (80%)	3.000 m ² (100%)	3.100 m ² (80%)	2.300 m ² (40%)	-	14.900 m ² (60%)
BRA maks**	7.700 m ²	3.600 m ²	4.000 m ²	3.200 m ²	4.000 m ²	22.500 m ²

*Parkering på bakken skal ikke regnes med i BYA

**Areal under terreng skal ikke regnes med i grad av utnyttning

4.3.3 Antall boliger, leilighetsfordeling

Innenfor planområdet tillates det boliger i form av leiligheter i felt BS1 og BS2. Det stilles krav til at det skal bygges boliger i BS1 og BS2, med krav til minsteantall og maksimalt antall.

I felt BS1 kan det bli etablert fra 10 til 25 boliger, og i BS2 kan det etableres fra 5 til 30 boliger. Denne fleksibiliteten er gitt fordi boliger vil være en tilleggsfunksjon til næringsfunksjonene. Boliger er bygningsmessig mer kompleks enn planlagte næringsfunksjoner og det er ikke gitt at det vil være hensiktsmessig å kombinere primærfunksjoner med boliger.

Planen legger til rette for fleksibilitet i fordeling mellom næring og bolig, etter dette prinsippet:

Tverrsnitt av planlagt bebyggelse med bare boliger	Tverrsnitt av planlagt bebyggelse med kombinasjon av bolig og næring

Hvis nederste etasje skal utnyttes til bolig, skal overkant gulv inne, ligge minst 1 meter over terreng, med tilhørende opparbeidelse av privat uterom langs fasaden, med minimum 1,5 meter dybde.

4.4 Ny bebyggelse og uteoppholdsareal - Bomiljø/kvalitet

Ny bebyggelse og nye anlegg skal gis en utforming som tilfører sentrumsområdet kvalitet i arkitektonisk utforming og volummessig oppbygging.

Ny bebyggelse skal ha en variert og samstemt material- og fargebruk, som bidrar til at bygningskroppene tiltaket er satt sammen av, fremstår som flere bygg med hvert sitt egenartede preg. Utvendige takflater skal ha mørke farger med overflate som er tilpasset omgivelsene i Selbu. Takflatene kan utformes som grønne tak (vegetasjonsdekke), og det tillates solcellepaneler på tak og fasader. Tilplanting av uønskede, fremmede arter på taket tillates ikke.

Ved inngangssoner skal fasadene ha åpen karakter, og ha særlig gode taktile og visuelle kvaliteter, solide materialer og utførelse.

På bakkeplan skal andelen av åpne fasader være så stor som konstruksjon og bakenforliggende funksjon kan tillate. Fasader mellom inngangssoner skal gis visuelle kvaliteter og attraksjoner i øyehøyde som gjør det attraktivt å gå langs fasaden.

Utearealer skal opparbeides med universell utforming og god fysisk og visuell kontakt med omgivelsene, til offentlig fortau, parkeringssoner, gangtraseer og inngangssoner. Alle gangtraseer og områder inn mot inngangssoner skal være opparbeidet, og ha høy kvalitet på materialbruk og utforming, og være belyst, møblert og beplantet. Belysning skal legges slik at lyskilden peker mot terreng for å unngå lysforurensning i områder rundt Selbu kirke.

I randsonen av sentrumsformål nærmest Selbu kirke skal det etableres vegetasjonsskjerm mot Kvellovegen og mot friområdet.

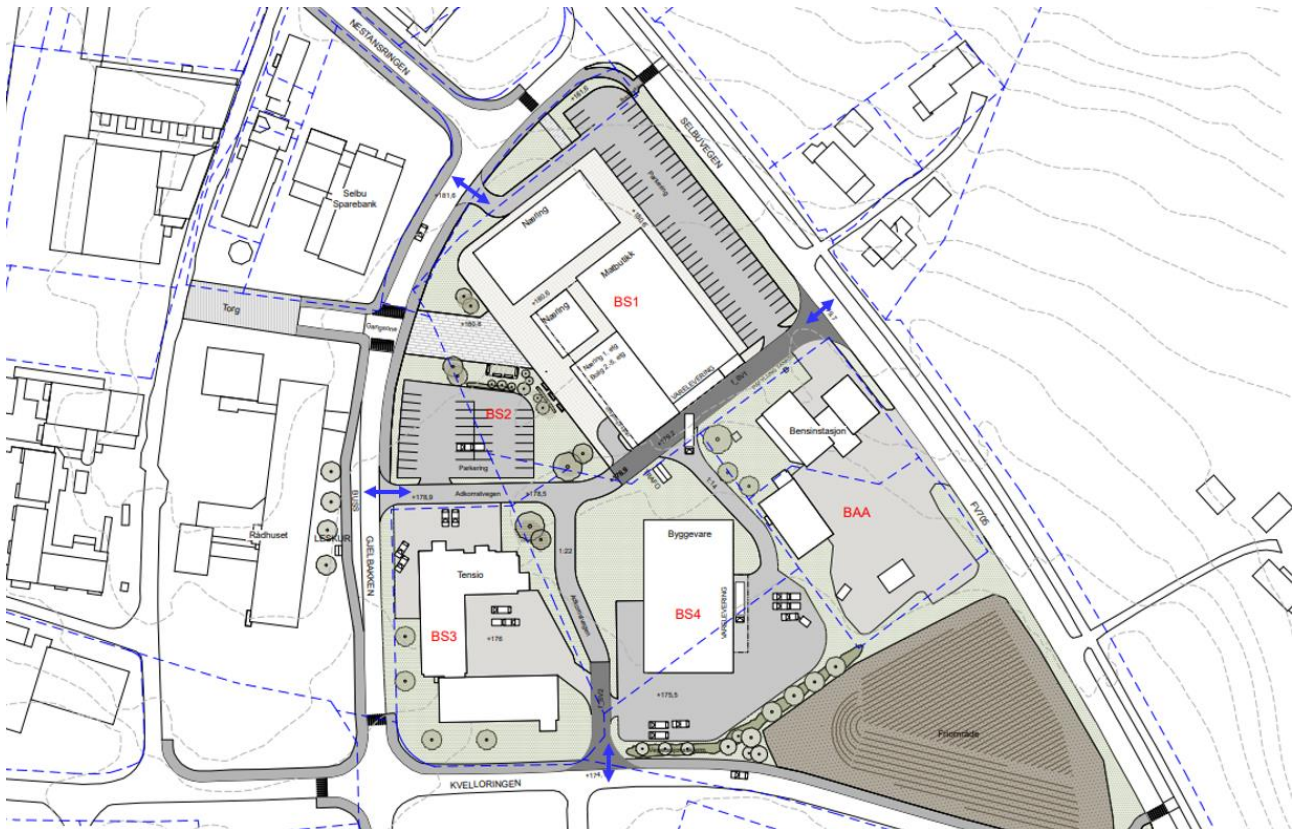
Uteareal skal gjennom størrelse, utforming og beliggenhet sikre forsvarlig oppholdssted i det fri for beboerne og i nødvendig utstrekning muliggjøre, rekreasjon, avkjørelse og parkering av sykler o.l.

Private uterom utformes og plasseres slik at de har gode solforhold. Enkelte uterom kan være støyutsatt fra vegtrafikk, og tiltak kan bli nødvendig. Det stilles krav og vilkår i bestemmelser om dokumentasjon som skal følge rammesøknad og igangsettingssøknad.

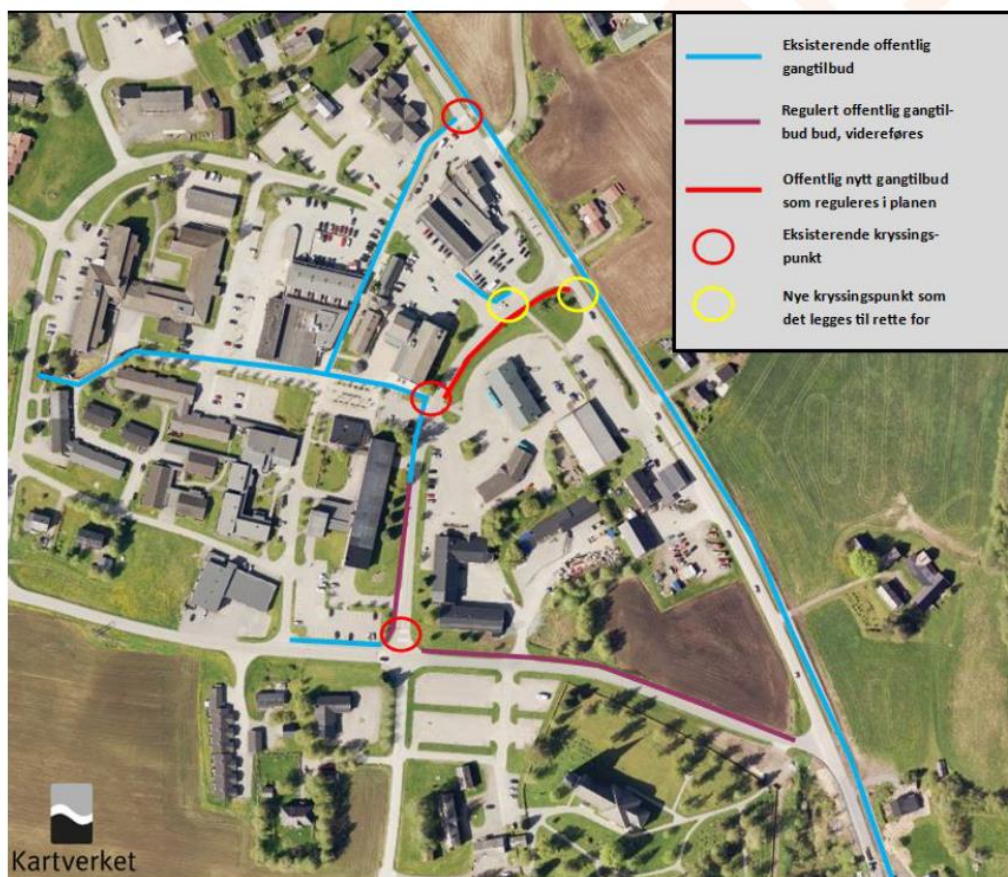
Planlagte boliger oppå næringsbygg vil ikke ha direkte kontakt med bakkeplanet, derfor vil utformingen av boligenes inngangsparti på bakkeplan være viktig. For å få tilstrekkelig kvalitet på boliger som ligger tett på næringsarealer stilles det krav om at alle boligene skal ha gode dagslys- og utsynsforhold, og at alle skal ha privat uteareal som er solrikt og som har skjerming mot innsyn.

4.5 Trafikkløsninger inkl. parkering

Planforslaget viser en trafikkløsning med en adkomst fra FV 705, og i tillegg atkomster fra Gjelbakken og fra Kvellovegen. Varelevering og renovasjon kan løses uten rygging, og det er god atkomst for nødetater. Trafikksikre og opparbeidede gangforbindelser mellom torget i sentrum og inngangssoner for planlagt bebyggelse i planområdet er sikret i planen, jf bestemmelsesområde #2.



Figur 8. Veg- og trafikkløsning viser veg, fortau og parkeringsplasser, og planlagte atkomster med svart pil.



Figur 9. Eksisterende fotgjengertilbud, tilbud som foreslås regulert og regulert tilbud som videreføres for gående nær reguleringsplanområdet. Illustrasjon fra Trafikkanalyse, Rambøll 2022.

Det er satt av nok areal langs FV 705 til å kunne regulere og bygge fortau eller gang- og sykkelveg langs sørsiden av FV 705, mellom Gjelbakken og avkjøring til bensinstasjonen om ønskelig på sikt.

Det planlegges ca. 100 bilparkeringsplasser ved de nye handels- og servicetilbudene nord i planområdet, langs FV 705. I tillegg planlegges ca. 20 parkeringsplasser ved ny byggevarehandel i sørøst og ca. 20 plasser i parkeringskjeller for nytt leilighetsbygg. Det tillates maksimalt 120 parkeringsplasser på bakkeplan samlet for feltene med sentrumsformål. Det er også stilt krav til minimumsantall parkeringsplasser.

Områdene som planlegges benyttet til parkering, brukes i stor grad til dette også i førsituasjonen, men planen innebærer en strukturering og organisering av parkeringstilbudet, slik at både trafiksikkerhet, brukbarhet og estetiske forhold forbedres. Behov for offentlige parkeringsplasser kan innpasses innenfor samlet plan for bakkeparkering. Dette kan sikres gjennom privatrettslig avtale.

I tillegg åpner planen for at det bygges parkeringsplasser under terreng, i parkeringskjeller, og at det skal etableres parkering innendørs for boliger, avhengig av hvor mange boliger som etableres.

For boliger skal det etableres minimum 2 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet eller pr. 100 m² BRA. Nedre grense parkeringsdekning skal oppfylles innenfor hvert felt. Én sykkelparkeringsplass pr. boenhet kan anlegges i sportsbod og regnes som en sykkelparkeringsplass.

For næring/forretning/kontor/tjenesteyting skal det samlet for hvert felt etableres minimum 1 sykkelparkeringsplass pr. 200 m² BRA. 50% av plassene, beregnet ut fra minimumskravet, skal etableres under tak / innendørs.

Kollektivløsning

Planforslaget viser en løsning med busslomme i Gjelbakken, i sørlig retning. Holdeplassen her skal betjene busstrafikk i retning både til og fra Trondheim. Busslomme er forlenget i forhold til gjeldende plan slik at det er plass til 2 busser samtidig med en lengde på totalt 90m. Det er behov for to samtidige busser på holdeplass i Gjelbakken for å ivareta overgang mellom buss til/ fra Trondheim og buss til/fra Tydal.

4.6 Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker

Friområde i sør, som er regulert i gjeldende plan, videreføres i nytt planforslag. Hvis området som i dag brukes til dyrket mark skal opparbeides, skal matjord flyttes iht. matjordplan godkjent av Selbu kommune. Tillatt bruk og utforming av området er videreført fra gjeldende regulering. Friområdet skal ikke være del av uteoppholdsareal for planlagt bebyggelse i planforslaget.

Ved utbygging av nye boliger er det krav i bestemmelsene om at det skal etableres felles uteareal med kvaliteter som gode solforhold og lavt støynivå. Krav til uteoppholdsareal skal oppfylles innenfor hvert felt. Felles uteoppholdsareal skal ligge i solrikt og støybeskyttet område, og opparbeides slik at det er attraktivt i bruk for alle brukergrupper.

I tillegg skal alle boliger ha privat uteoppholdsareal, angitt med minimumsstørrelse i bestemmelsene. Alle uteareal skal dokumenteres til rammesøknad, og både felles og private uteareal skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse for boligene.

4.7 Teknisk infrastruktur - planlagte offentlige anlegg.

4.7.1 Teknisk infrastruktur, inkl. planlagte offentlige anlegg

Det planlegges en ny kommunal hovedledning for vann og for spillvann i ny atkomstvei gjennom området. Planlagt utbygging skal kobles på disse med nye private stikkledninger. Overvannet i utbyggingsområdet dreneres mot sør og håndteres lokalt gjennom sluk og sandfang, som tilkobles planlagt kommunal OV-hovedledning. Ny hovedledning planlegges med større dimensjon, som også skal ta unna vannmengdene beregnet for flomsituasjoner.

I tillegg til nye VA-tiltak som skal tilknyttes kommunale ledningsnett, planlegges nye fortau og bussholdeplasser langs kommunale veger.

Det planlegges en ny nettstasjon for strøm.

4.8 Universell utforming

Alle nye tiltak vil bli bygget for å gi universell tilgjengelighet, i tråd med krav i teknisk forskrift.

4.9 Miljøoppfølging

Det er gitt bestemmelser som sikrer at det skal skje miljøoppfølging iht. gjeldende regelverk. Blant annet er det krav om tiltaksplan for forurensede masser der det har vært verksteder og bilbasert aktivitet som kan ha forurenset grunnen.

4.10 Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)

4.10.1 Utbyggingsavtale

Selbu kommune og tiltakshaver plikter å inngå en utbyggingsavtale som omfatter alle offentlige samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur innenfor planområdet.

Avtalen må klare opp i grensesnitt mellom rekkefølgekrav i gjeldende regulering for Selbu sentrum (vedtatt i 2017), og rekkefølgekrav i plan for Selbu sentrum sør. Utbyggingsavtalen må senest være inngått før igangsetting av første tiltak.

4.10.2 Nestansringen

Byggeområder langs Nestansringen, vist som Sentrumsformål i plankartet, er tilbakeført areal som følger av at linjeføring for vegtrase endres fra detaljreguleringsplan for Selbu sentrum (vedtatt i 2017) tilbake til dagens trase. Detaljregulering for Selbu sentrum Sør tar ikke stilling til byggeområdene langs Nestansringen, som følger av endret vegtrase.

Det er Selbu kommune som har bedt om at planområdet inkluderer denne delen av Nestansringen.

5 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

Ny bebyggelse følger intensjoner i gjeldende regulering av Selbu sentrum. Området er fra før bebyggt og framstår i dag som det navnet tilsier «Biltomta».

Det vurderes at planens tilrettelegging for gradvis utvikling av bebyggelse og uterom, med grunnlag i konkrete planer for tiltak, med nye virksomheter/næringer vil gi positive virkninger for stedet, miljøet og samfunnet.

5.1 Endringer fra gjeldende reguleringsplan

5.1.1 Utforming av bebyggelse og utomhusarealer

I gjeldende plan er det krav til å følge prinsipper det det er de offentlige gaterom som danner uterommene, og det stilles krav til at ny bebyggelse følger byggelinjer mot gaterommene.

I dette planforslaget stilles det krav til opparbeidede utomhusarealer mellom ny bebyggelse, og det skal i tiltakene etableres opparbeidede utomhusarealer mht. sammenhenger, bruk, funksjoner, overflater og vegetasjon.

Tiltakene planen legger til rette for skal dokumentere (3D/fotomontasjer) visuelle virkninger av tiltak for bebyggelse og utomhusarealer planforslaget legger til rette for. Virkning sett fra Selbuvegen - FV 705, Torget, Gjelbakken og fra adkomstområdet til Selbu kirke vektlegges spesielt.

5.1.2 Veg og trafikk løsninger

- a) Planforslaget legger til rette for enklere veg- og trafikkanlegg med trafikk løsninger som sikrer god trafiksikkerhet, kapasitet for adkomst til Selbu sentrum, god framkommelighet for annen trafikk og for kollektivtrafikken.
- b) Målet med trafikk løsningen er å regulere en løsning som er mer tilrettelagt og ta flere hensyn til dagens situasjon, og som ikke legger bånd på utvikling av viktige områder i sentrum, samtidig som trafiksikkerheten for gående og kjørende blir forbedret fra slik den er i dag.
- c) Fra oppstartsmøtet: «Bakgrunnen for igangsetting av planarbeid som innebærer endring av gjeldende plan for Selbu sentrum er ønske om nedskalering av samferdselsanlegg, og tilrettelegging for en bebyggelsesstruktur som er tilpasset et mer konkret utbyggingsprogram.»
- d) Plassering av krysset Gjelbakken/FV 705 i eksisterende situasjon, gir gode forhold for de regulerte avkjøringene samlet sett, da avstanden mellom avkjøringene fra FV705 ikke blir for kort. Plasseringen av krysset i dagens situasjon, gir mulighet for opparbeidelse av et mulig venstresvingefelt til den regulerte vegen f_sv1 i framtiden om det skulle bli nødvendig.

- e) Avkjørsel til nytt senterområde i BS1 fra Gjelbakken utformes som et T-kryss, slik at det blir dannet to T-kryss av den nye avkjøringen til BS1 og krysset mellom Gjelbakken og Nestansringen som ligger forskjøvet. Dette er foretrukket framfor å regulere et X-kryss. Grunnen til dette er at to forskjøvnede T-kryss har vesentlig færre konfliktpunkter i krysset enn et X-kryss og dermed er mer trafiksikkert.
- f) Kryss mellom Gjelbakken og Kiwi:

Det er 23 m fra kantlinje langs fv. 705 til midt i adkomst til dagens tomt for KIWI/Vinmonopolet. Det er plass til 3 biler eller en buss og en bil uten at det påvirker avviklingen på fv 705. Høyresving av er enkelt og gir ikke behov for stopp for å vike for annen trafikk. De som kjører ut fra parkeringen til KIWI/Vinmonopolet har vikeplikt for trafikk i begge kjøreretninger på Gjelbakken og skal normalt ikke påvirke avviklingen.

Tilbakeblokkering ut på fv. 705 er lite sannsynlig med de trafikkmengdene som er her. ÅDT 3000 på fv. 705 og ÅDT 400 i Gjelbakken. Timetrafikk ca 11% av ÅDT. Konsekvensene av tilbakeblokkering til veg med 50 km/t er også små.

Den korte avstanden mellom avkjøring til dagens Kiwi og fv. 705, gjør at en adkomst til eksisterende Kiwi fra Nestansringen likevel er å foretrekke. Da vil bare trafikk i lokalgate bli påvirket av trafikk i adkomsten, og krysset får færre konfliktpunkter.

5.1.3 Utnyttelsesgrad

Planforslaget åpner opp for en lavere minimum utnyttelsesgrad enn i gjeldende plan, på denne måten gis det større fleksibilitet for utbygging i flere etapper, samt som det gjør det mulig for eksisterende virksomhet å utvide eller gjøre mindre endringer på egen tomt.

Minimumskrav til utnyttning i gjeldende plan (2017) er: gjennomsnittlig 87%

BS1: 100%

BKB1 og BKB 2: 80%

Minimumskravet til utnyttning i planforslaget er, gjennomsnittlig: 60%

BS1: 80%

BS2: 100%

BS3: 80%

BS4: 40%

BAA: Ingen krav til nedre grense for utnyttelse

Målet for disse tallene er å legge til rette for aktiviteter som allerede er i planområdet i dag, herunder bensinstasjon med verksted.

I tillegg åpner planforslaget for et bredere tilbud av funksjoner enn i gjeldende plan, for eksempel storvarehandel; der et krav og høy utnyttelse vil være u hensiktsmessig.

Denne mulige variasjonen i tetthet er bedre tilpasset dagens situasjon i øvrige deler av Selbu sentrum, med en mer oppløst bygningsstruktur.

5.1.4 Bebyggelsesmønster

Planforslaget åpner for andre prinsipper for bebyggelsesstruktur i sentrumsformål, enn «tett bymiljø» som ligger til grunn for gjeldende plan (krav om åpne fasader, minimum utnyttelsesgrad, plassering av bygninger/byggelinjer, estetiske krav, forhold mellom privat/offentlig, krav om parkeringsanlegg). Prinsippene i planforslaget vil gi en bebyggelsesstruktur som er mer i tråd med det mindre tette sentrum som man finner i Selbu sentrum i dag.

5.1.5 Byggehøyder

Gjeldene plan legger opp til tre etasjer med maks gesims på 10m over ferdig planert terreng, med en inntrukket fjerde etasje med gesimshøyde på maks 13m.

Ut fra høydeplanen for den nye planen (kan ses i illustrasjonsvedlegget) legges det opp til maksimale høyder på. BS1, ca 11m (kote +191) over ferdig planert terreng for bebyggelsen generelt, med mulighet for ca 18,5 m (kote + 199) på et avgrenset område.

For BS2 er det mulighet for ca 10m (kote +190) over ferdig planert terreng

For BS3 er det mulighet for ca 13m (kote +190) over ferdig planert terreng.

For BS4 er det mulighet for ca 10m (kote +186) over ferdig planert terreng.

5.1.6 Parkering

Gjeldende plan forutsetter gateparkering, og i tillegg parkering i parkeringskjellere.

De funksjonene planforslaget skal legge til rette for er ikke så «bymessige» som gjeldende plan forutsetter, og både bebyggelsesstruktur og uteromsstruktur i planforslaget åpner for bakkeparkeringsplasser.

5.1.7 Rekkefølgekrav

Rekkefølgekravene i gjeldende plan for Selbu sentrum omfatter krav om opparbeidelse i et stort område. Det er avklart at planforslaget for Selbu sentrum – Sør kan etablere rekkefølgekrav som kan knyttes til tiltak i dette planområdet.

Rekkefølgekrav i gjeldende plan (2017)	Rekkefølgekrav i planforslaget
§ 7 REKKEFØLGEBESTEMMELSER (pbl § 12-7, nr. 10) § 7.1 Generelt Gjennomføring av søknadspliktige tiltak og utbygging av områder innenfor planen kan ikke finne sted før tekniske anlegg og samfunnsjenester er tilstrekkelig etablert i henhold til bestemmelsene nedenfor. § 7.2 Rekkefølge på utbygging 7.2.1 <i>Frømråde o_GF2</i> Opparbeidelse av frømrådet skal skje før brukstillatelse kan gis for boligbebyggelse innenfor felt BAA1-BAA10, BT4 eller B2-B3. 7.2.2 <i>Rundkjøring Fylkesveg 705 / Gjelbakken og atkomst til sentrumsområdet</i> Etablering av ny atkomst til sentrumsområdet i form av 3-armet rundkjøring mellom Fylkesveg 705 og Gjelbakken, samt ny påkobling Gjelbakken og Nestansringen skal gjennomføres før ny utbygging kan igangsettes innenfor feltene BS1 til BS4. 7.2.3 <i>Nytt kryss mellom Nestansringen og o_Veg13</i> Etablering av nytt kryss mellom ovennevnte vegger skal være etablert før ny utbygging kan igangsettes innenfor felt BS8 eller BS9. 7.2.4 <i>Nytt kryss mellom Gjelbakken og Kvelleringen</i> Etablering av nytt kryss mellom ovennevnte vegger i form av en overkjørbar rundkjøring skal skje før ny utbygging kan igangsettes innenfor felt BTB1 eller BKB1. 7.2.5 <i>Kollektivholdeplasser langs Gjelbakken</i> Etablering av ny kollektivholdeplass o_SKH1 skal skje før ny utbygging kan igangsettes innenfor felt BS5 eller BT1, og for eksisterende kollektivholdeplass innenfor BS2 fjernes / settes ut av drift. Etablering av ny kollektivholdeplass o_SKH2 skal skje før ny utbygging kan igangsettes innenfor felt BS4. 7.2.6 <i>o_Veg 4</i> Etablering av ovennevnte veg i sin helhet skal skje før utbygging av felt BS1, BKB1 eller BKB2 kan skje.	7.2.1 <i>Veger og avkjørsler</i> Veg <u>LSV 1</u> skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for tiltak (1. byggetrinn) innenfor <u>BS1</u> og <u>BS4</u>. Veg <u>LSV 2</u> skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for tiltak innenfor <u>BS2</u> og <u>BS4</u>. Avkjørsel fra fylkesveg 705 til <u>f_SV1</u> og opparbeidelse av <u>o_SVG8</u> (annen veggrunn langs FV 705) skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for tiltak innenfor <u>BS1</u> (1. byggetrinn) og <u>BS4</u>. Avkjørsel fra fylkesveg 705, som ikke er vist på plankartet, skal være sanert før det gis brukstillatelse for tiltak innenfor <u>BS1</u> og <u>BS4</u>. Gjelbakken <u>o_SKV2</u> skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for tiltak innenfor <u>BS1</u> og/eller <u>BS2</u>. Opparbeidelse skal skje i sammenheng med tiliggende fortau ift 7.2.3 og annen veggrunn (teknisk og grøntareal) 7.2.2 <i>Kjøreadkomst</i> Kjøreadkomst, parkering, sykkelparkering og varelevering for hvert omsøkt byggetrinn skal være etablert før det gir brukstillatelse for bebyggelse innenfor hvert omsøkte byggetrinn. Midlertidige løsninger grunnet trinnvis utbygging tillates. 7.2.3 <i>Fortau</i> Fortau langs østsiden av Gjelbakken <u>o_SF4</u> skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for tiltak innenfor <u>BS1</u> og/eller <u>BS2</u>. Fortau langs østsiden av Gjelbakken <u>o_SF6</u> kan opparbeides uavhengig av andre tiltak i planområdet. Annen veggrunn <u>o_SVG2</u> inn mot fylkesveg 705 skal være ferdig opparbeidet samtidig med fortau <u>o_SF4</u>. Fortau langs Kvellervegen <u>o_SF5</u> og <u>o_SF7</u> med sideareal <u>o_SVG6</u> inn mot kryss til fylkesveg 705, kan opparbeides uavhengig av andre tiltak i planområdet. Fortau langs begge sider av Nestansringen og vestsiden av Gjelbakken; <u>o_SF2</u> og <u>o_SF3</u> kan opparbeides uavhengig av andre tiltak i planområdet. 7.2.4 <i>Busholdeplass med tilhørende fortau</i> Busholdeplass <u>o_SH</u> med tilhørende fortau <u>o_SF1</u> og leskur <u>o_SP</u> kan opparbeides uavhengig av andre tiltak i planområdet. Ved stenging av området rundt, eller riving av eksisterende skyssstasjon/holdeplass skal nye holdeplasser eller leskur være opparbeidet i tråd med plankartet. Midlertidige løsninger tillates, og må godkjennes av Selbu kommune og <u>ATB</u>. 7.2.5 <i>Etablering av tekniske anlegg</i> Nødvendige tekniske anlegg for hvert omsøkte byggetrinn, herunder VA, nettstasjon og tele skal være etablert før det gis brukstillatelse for bebyggelse innenfor hvert omsøkte byggetrinn. Det skal sikres tilstrekkelig brannvannsdækning før det kan gis brukstillatelse for ny bebyggelse i felt <u>BS1</u>, <u>BS2</u>, <u>BS3</u> og <u>BS4</u>. 7.2.6 <i>Utomhusarealer</i> Alle utomhusarealer, innenfor hvert av feltene <u>BS1</u>, <u>BS2</u>, <u>BS3</u> og <u>BS4</u>, skal være opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan før omsøkt bebyggelse i det enkelte felt kan tas i bruk. Dersom brukstillatelse gis i vinterhalvåret, kan kravet om ferdigstilling av utomhusarealer utsettes til første påfølgende vår, for sesongavhengige arbeider. 7.2.7 <i>Støytiltak</i> Nødvendige tiltak for demping av støy på ny støvfølsom bebyggelse og støvfølsomt uteoppholdsareal, skal være ferdigstilt før ny bebyggelse kan tas i bruk.

Offentlige samferdselsanlegg innenfor planområdet er bare delvis omfattet av rekkefølgekrav i planforslaget. Disse er ikke medtatt i rekkefølgekrav:

- Fortau langs Kvellervegen o_SF5

- Fortau i Nestansringen o SF3 og langs vestsiden av Gjelbakken o SF1, o SF2, nord for torget og sør for krysset i Kvellovegen o SF7
- Fortau o SF6 langs østsiden Gjelbakken (langs BS3, Tensio)
- Justering av linjeføringer i vegkryssene i Kvellovegen

5.2 Stedets karakter, bebyggelsesform og estetikk

Ny bebyggelse vil følge intensjoner i gjeldende regulering av Selbu sentrum. Området er fra før bebyggt, den framstår i dag som det navnet tilsier «Biltomta», og det vurderes at planens tilrettelegging for gradvis utvikling av bebyggelse og uterom med grunnlag i planer for konkrete tiltak for virksomheter / næringer vil gi positive virkninger for stedet, miljøet og samfunnet.

Bebyggelsen i Selbu sentrum er preget av en variasjon i høyde, volum og orientering.

Bygningene har ulike takformer på og ulike henvendelser, området kjennetegnes også av en lav tetthet med luft og grønt mellom strukturene. Planområdet ligger i direkte tilknytning til torvet i sentrum og områdets sørligste del ligger vis av vis kirken. Tettheten på tomte skal sikres gjennom minimum og maksimum utnyttelse. Målet med planen er å sikre at bebyggelsen forsterker og viderefører Selbu sentrums karakter framfor å forringe eller endre den.

Bebyggelsen, planen legger til rette for, skal ha gode visuelle kvaliteter i både i seg selv, i forhold til dens funksjon og dens bygde og naturlige omgivelser og plassering.

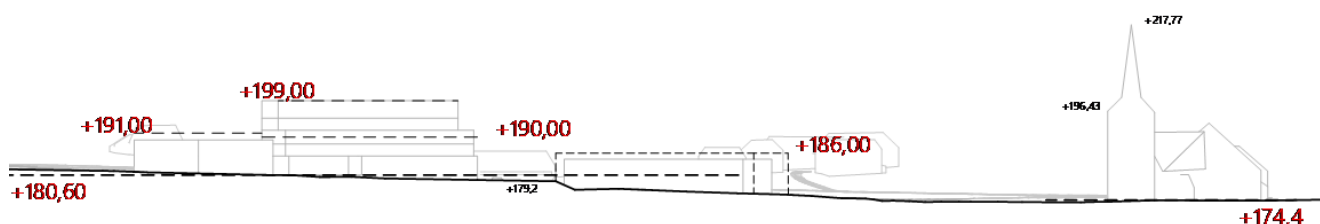
En variasjon i høyder og fasadeliv og materialbruk vil motvirke at bygningsmassen får et monotont uttrykk som skiller seg fra stedskarakteren.

Byggehøyder og byggegrenser er plassert med det formål å tilpasse seg bebyggelsen i sentrum gjennom henvendelser retninger og volum. Bebyggelsesstrukturen varierer fra 2-5 etasjer.

Bebyggelsen løser seg mer opp til mindre og lavere strukturer i møte med kulturlandskapet rundt Selbu kirke, og ned mot elva og Selbusjøen. De største volumene er plassert der de er minst synlig fra kulturlandskapet rundt kirka, inn mot FV 705. Ny bebyggelse som rager markert over øvrig bebyggelse står i fare for å bryte med stedskarakteren, og det vil derfor stilles krav til arkitektonisk utforming av tiltaket. Det viktigste hensynet er at kvaliteten kirka med sitt kulturlandskap gir i dag, som det dominerende bygningselement, ikke forringes.



Figur 10. Tverrprofil gjennom Selbu sentrum Sør, profilen viser eksisterende bebyggelse



Figur 7. Tverrprofil gjennom Selbu sentrum Sør, profilen viser maksimal høyde på bebyggelse.

En variasjon i høyde og fasadelengder vil være med på å bidra til at bebyggelsen blir situasjonstilpasset og motvirke at bygningsmassen får et monotont uttrykk som avviker fra steds karakteren.

For bebyggelse over 3.etasjes nivå bør volumvirkning for landskapsrommet, og hvordan karakteren på sentrum påvirkes sett fra innfartsåren langs FV 705, vurderes og dokumenteres. Foreløpige vurderinger i utvikling av alternativer for plangrunnlaget viser at lange og samtidig høye bygningsstrukturer kan få en markant virkning.

Planforslaget legger til rette for leiligheter, en etterspurt boligtype som det ikke er mange av i sentrum i dag. Dette vil kunne gi et bredere og mer mangfoldig boligtilbud.

5.3 Landskap, kulturmiljø og identitet

Planforslaget åpner for å kunne bygge et næringsbygg med fire boligetasjer oppå. Det er høyere enn dagens bebyggelse i sentrum, og høyere enn det gjeldende plan tillater.

I framtiden, med ny bebyggelse i tre til fire etasjer være en sannsynlig utvikling for flere tomter i andre deler av sentrum, og foreslått bebyggelse vil kunne passe godt inn.

Kulturmiljøet rundt kirka og bygdetunet kan bli påvirket av høyde på ny bebyggelse. Høyden på ny bebyggelse kan ta fokus bort fra kirka som historisk element, og ikke være tilpasset Selbu sentrum sin identitet, selv om sikten fra fylkesvegen opprettholdes med friområde og krav til friskt sør for ny bebyggelse. Ny bebyggelse som tillater høyde over fire etasjer vil ha en minste avstand til kirken på omtrent 80 meter, og har ett begrenset fotavtrykk.



Figur 10. Fjernvirkning av tiltaket fra sør, ny bebyggelse (i grått) vil bli en markert del av bebyggelseslandskapet i Selbu sentrum

5.4 Naturverdier/naturmangfold

Det er ikke registrert biologisk mangfold, viltinteresser eller økologiske funksjoner av betydning innenfor planområdet. I sør mot Kvellovegen er det en fordypning i terrenget som er fuktig, med vegetasjon. Karakteren i dette området vil bli bevart som del av bestemmelsesområde #1. Ved etablering av tiltak i BS4 skal det etableres ett sammenhengende vegetasjonsbelte.

5.5 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Grønnstruktur med friområde o_GF1 videreføres som i gjeldende plan. Område, vist på plankartet som bestemmelsesområde #2, vil gi etablere gangstrøk med direkte forbindelse til torget i sentrum. Gangforbindelsen vil være gunstig for opplevelsen og attraktiviteten for fotgjengere og syklist, og er i tråd med målsetting om økt gateliv og mindre bilbruk i sentrum.

5.6 Naturressurser, inkl. landbruk

Arealet sør i planen er i dag dyrket mark. Det er allerede regulert til friområde i gjeldende plan, og videreføres som friområde i planforslaget. I og med at kommunen allerede har valgt å omdisponere arealet, vurderes det at planforslaget ikke har virkninger for naturressurser. Hvis området som i dag brukes til dyrket mark skal opparbeides, skal matjord flyttes iht matjordplan godkjent av Selbu kommune.

5.7 Klimapåvirkning (påvirkning av ytre miljø)

Krav om høy utnyttelse av sentrumsområdet er i seg selv et energi- og miljøvennlig tiltak på grunn av gjeldende regelverk om bygg med energireduserende tiltak og miljøvennlig materialbruk. Energibruk i bygg og transportbehov vil være lavere ved en konsentrert utbygging med blandete funksjoner, særlig når det også planlegges boliger.

Nye boliger kan bli påvirket av støy fra fylkesvegen, og fra trafikk og virksomhet i planområdet. Planforslaget stiller krav om at boliger som oppføres, skal følge retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2021, med angitte grenseverdier for støy på fasade og uteoppholdsarealer.

5.8 Trafikkforhold

Det er gjort beregninger av framtidig økning i biltrafikken, som anslår ca. 1300 nye bilturer per døgn på lokalvegnettet i og rundt planområdet.

Med foreslåtte atkomstløsninger er det vurdert at trafikkøkningen i Gjelbakken kan reduseres. Direkte adkomst fra fv. 705 gjør det mulig å avvike varelevering og annen logistikk med store kjøretøy uten å benytte Gjelbakken. Med mulighet for gjennomkjøring gjennom planområdet i øst, kan det etableres et kjøremønster som ikke gir behov for å snu større kjøretøy. Dette er gunstig for trafiksikkerheten og gatemiljøet, og kan gjøre det mer attraktivt å ferdes i Selbu sentrum til fots.

Nye fortau som reguleres vil komplettere eksisterende opparbeidede og regulerte gangtilbud, og sikrer sammenhengende, trygge og attraktive løsninger.

Selbu kommune og Trøndelag fylkeskommune har dialog om å redusere fartsgrensen langs av fv.705 forbi planområdet. Selbu kommune vil også vurdere å senke fartsgrensen i Gjelbakken. Redusert fart vil gi bedre trafiksikkerhet for kryssende fotgjengere, og øvrig trafikk på strekningen.

Det planlegges både for bakkeparkering ved handels- og servicetilbud, og for parkeringskjeller for boliger. Planforslaget viser en bedre organisering av parkeringstilbudet, slik at både trafiksikkerhet, brukbarhet og estetiske forhold forbedres.

Det vurderes at de planlagte løsningene for trafikkavvikling og trafiksikkerhet vil gi positive virkninger for alle trafikanter i Selbu sentrum.

Kollektivtransport

Holdeplassløsning for all kollektivtrafikk for dagens situasjon ivaretas med ensidig holdeplass med plass til to busser (90m lengde) i Gjelbakken.

Venterom med toalett og hvilerom samordnes med serveringstilbud i tilknytning til KIWI eller i lokale leid av Trøndelag fylkeskommune i senterbebyggelsen. Koordinering med fleksibel transport kan ordnes på internveger eller nærliggende parkeringsplasser, f.eks plassen sør for rådhuset.

Trafikksikkerhets-plan 2022-2026, for Selbu kommune, er utarbeidet, og behandlet første gang i mars 2022.

Kommentarer til tema i denne planen som er relevant for planområdet:

- Behov for gangtilbud i Mebondenområdet, er ivaretatt i planen.
- Behov for kryssingssted over fv 705 i kryss med Gjelbakken, er ivaretatt i planen.
- Behov for kryssingssteder over lokalveger innenfor planområdet. Kryssingssteder og - prinsipper som vil fungere sammen med gangtilbud langs veg og ganglinjer gjennom områder er innarbeidet og illustrert i veg- og trafikkplanen som følger planforslaget
- Fartsgrense langs fv 705 kan ikke arealplanen styre. Løsningene som sikres i planen er dimensjoner for dagens 50-grense, men vi også fungere godt med lavere fartsgrense.

5.9 Barn og unges interesser

Planforslaget stiller krav til uteareal for nye boliger med mulighet for opphold, og at slikt areal skal være opparbeidet samtidig med at boligene tas i bruk. Friområde i sørøst sikrer arealer for nye utendørs møtesteder i sentrum. Nye boliger med uteoppholdsareal og nye handels- og servicetilbud kan vurderes å gi positive virkninger for barn og unge, dersom det oppnås bedre trafikksikkerhet.

5.10 Sosial og teknisk infrastruktur

5.10.1 Sosial infrastruktur

Skolekapasiteten er god etter at det er bygget ny skole i sentrum. Barnehagen i sentrum, Kvellohaugen har også ledig kapasitet.

Flere virksomheter og boliger i sentrum vil styrke det private service- og tjenestetilbudet, og gi flere tilbud samlet sett. Nye leiligheter vil supplere dagens tilbud av boligtyper, og kan føre til at flere familier eller enslige uten barn etablerer seg her, og at eneboliger som kan være attraktive for familier med barn kommer på markedet. Det kan føre til etterspørsel etter både barnehage- og skoleplasser i sentrum.

Leiligheter med universell tilgjengelighet gjør det mulig for eldre å bo hjemme lengre. Det kan redusere behovet for omsorgsboliger og -plasser på institusjon, samtidig som etterspørsel etter kommunale hjemmetjenester kan øke.

Planforslaget viderefører offentlig friområde i sørøst, der det kan etableres felles møteplasser med leke- og aktivitetstilbud.

5.10.2 Teknisk infrastruktur

Gjelbakken skal få nye fortau og bussholdeplasser, noe som vurderes som positive virkninger.

Fra VA-notat:

Selv med nye overvannsledninger kan det skje flomhendelser der overvannsnettets ikke vil ha kapasitet til å håndtere alt overflatevann. Dersom ikke flomveger holdes adskilt fra planlagt/eksisterende utbygging (f.eks. ved kantstein eller oppheving av terreng), kan det oppstå flomskader. Dette gjelder spesielt den

planlagte adkomstveien, som må utformes slik at den kan samle og lede flomvannet sørover mot eksisterende flomvei.

Forsenkningen i sørlige del av planområdet planlegges utjevnet. Sluk og sandfang innenfor planområdet må dimensjoneres slik at overflatevannet ikke samles og gir negative konsekvenser for planlagt utbygging.

5.11 Universell tilgjengelighet

Planforslaget legger til rette for nye nærings- og boligbygg med universell tilgjengelighet. Dette vil gi flere tilgjengelige og tilpassede boliger også for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Også uteareal vil få universell tilgjengelighet. Planforslaget kan gi positive virkninger for universell tilgjengelighet ift. terskelfrie ganglinjer, men må også sikre orienterbarhet og trafiksikkerhet.

5.12 Konsekvenser for næringsinteresser

Det planlegges næring på gateplan og boliger i etasjene over. Boliger i sentrum gir flere mennesker i sentrum gjennom hele dagen og kvelden, noe som skaper liv i gatene, og et større kundegrunnlag for forretninger og servicevirksomheter. Flere lokaler for ulik næringsvirksomhet vil kunne gi et større mangfold av type lokaler og flere virksomheter, som igjen kan gi flere arbeidsplasser. Det vurderes at planforslaget gir positive virkninger for næringsinteresser.

5.13 Konsekvenser i anleggsperiode

Utbygging i planområdet vil skje over tid. I anleggsperioder vil boliger og virksomheter nærmest byggetomter kunne oppleve ulemper som støy, støv og anleggstrafikk. Det vil også kunne bli omkjøringer og mer trafikk på andre gater i sentrum når Gjelbakken skal bygges om med fortau og bussholdeplasser.

5.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Selbu kommune har inngått opsjonsavtale med Granby AS, om salg av kommunale eiendommer innenfor planområdet når reguleringsplan er vedtatt. Fordeling av kostnader for utbygging av offentlige samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur innenfor planområdet, skal reguleres i utbyggingsavtale mellom Selbu kommune og Granby AS.

Flere boliger, og mulighet for flere innbyggere i Selbu vil kunne øke kommunens skatteinntekter.

5.15 Interessesemotsetninger

Som forarbeid og oppfølging av innspill etter varsling av planoppstart er det avholdt følgende dialogmøter for å avklare evt. interessesemotsetninger:

- **Opplysningsvesenets fond (OVF)**, den 18.01.2022. Tema for møtet var OVF's eiendom utenfor friområdet, med avklaring av OVF's interesser (sentralt og lokalt i organisasjonen).
- **Trøndelag fylkeskommune**, med representanter fra kommunalseksjonen, vegseksjonen/vegeier, den 20.01.2022. Temaet for møtet var trafikkløsninger langs FV 705. Møtet ble holdt som orientering i forkant av fylkeskommunens formelle uttalelse til planarbeidet, der fylkeskommunens vurdering av temaene i møtet er oppsummert. Vurderinger knyttet til fylkeskommunens uttalelse er innarbeidet i trafikkrapporten, som følger planen som vedlegg.
- **AtB**, den 03.03.2022. Tema kollektivholdeplass, plassering og utforming. AtB sendte sine kommentarer 15.03.2022 i etterkant av møtet. Vurderinger knyttet til kollektivholdeplass er innarbeidet i trafikkrapporten, som følger planen som vedlegg.

5.16 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Det vurderes at planens tilrettelegging for gradvis utvikling av bebyggelse og uterom, med grunnlag i konkrete planer om tiltak. Nye virksomheter/næringer vil gi positive virkninger for stedet, miljøet og samfunnet.

Målsettingen om å legge til rette for utvikling, med plan for veg- og trafikkanlegg som sikrer god trafiksikkerhet, tilstrekkelig kapasitet for adkomst til Selbu sentrum, god fremkommelighet for kollektivtrafikken og annen trafikk er vurdert grundig. Planforslaget dokumenterer at utvikling av byggeområdene i planområdet kan gjennomføres uten å samtidig måtte etablere de omfattende samferdselsanleggene som gjeldende plan, fra 2017, krever.

6 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

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

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Selbu sentrum Sør. ROS-analysen baserer seg på dialog med planmyndigheten og kjent kunnskap om planområdet, i tillegg til nye utredninger av blant annet grunnforhold, overvann, trafikk, m.fl.

Det er vurdert at relevante tema å vurdere i en ROS-analyse for Selbu sentrum Sør er grunnforhold/kvikkleireskred, jord-flomskred, overvannsproblematikk, trafiksikkerhet, forurenset grunn, forurensning (støy) og anleggsperioden.

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

Konsekvens Sannsynlighet	Ufarlig/ ubetydelig - 1	Mindre alvorlig - 2	Alvorlig - 3	Svært alvorlig - 4
Meget sannsynlig - 4				
Sannsynlig - 3	Forurenset grunn			
Mindre sannsynlig - 2	Forurensning		Trafikkulykker, anleggsperioden	
Lite sannsynlig - 1			Skredhendelser	

Det er gjennomført ROS-analyse i gjeldende regulering, dokumentert av Tegn3, datert 15.02.2016. Det er vurdert at planforslaget ikke har vesentlige endringer ift. gjeldende regulering, og ROS-analysen fra gjeldende regulering legges derfor til grunn. Tema fra ROS-analysen som er vurdert med middels risiko, har imidlertid vært gjenstand for en ny vurdering.

7 Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill

7.1 Medvirkning, kunngjøring og merknader

Oppstartsmøte med Selbu kommune var 14.12.2021, og det har vært flere møter med kommunen i løpet av planprosessen. Trøndelag fylke er vegeier av fv. 705, og ulike løsninger er drøftet med dem i møte 20.01.2022. Igangsatt regulering ble kunngjort i Selbyggen 07.01.2022, og på internett: <http://www.pir2.no/news/>. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 20.12.2022. I forbindelse med varsling av oppstart av planen har det kommet 14 brev/e-poster med merknader og innspill til planarbeidet.

Oppsummering av merknadene og selve merknadene følger som vedlegg.

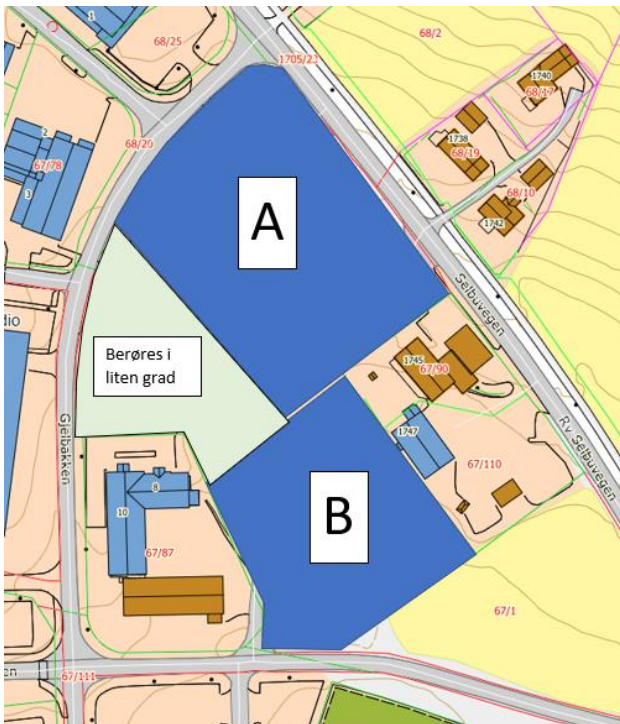
Plan for møter som skal gjennomføres, før planarbeidet sluttføres og sendes til 1.gangs behandling.

- Råd for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, dato 28.april 2022
- Trafikksikkerhetsutvalget, dato 4.april 2022
- Folkehelsegruppa, gjennomføres mai 2022
- Ungdomsrådet, gjennomføres mai 2022

Planlagt gjennomføring, fordelt på 3 faser jf. forslagstiller Granby AS:

Fase 1: Regulering, nov 2021 – des 2022

Fase 3: Bygging i byggeområde A og byggeområde B, ferdigstilling byggeområde A jan/juni 2025, ferdigstilling byggeområde B, juni 2024



Figur 11. Oversikt byggeområder

Hele arealet vil i hovedsak legges på samme nivå som eksisterende bebyggelse på området. Det er ikke planlagt med kjeller på kommende nye bygg, dermed vil vi få liten grad av bortkjøring av masser.

Bortkjøring av rivemasser vil skje direkte til FV 705, eller via Kvellovegen.

Levering av materialer til nybyggene vil ledes inn til området enten direkte fra FV 705 eller via Kvellovegen, leveranser bør tilstrebe å ikke benytte krysset Gjelbakken - FV 705.

Byggeområde A planlegges som et kjøpesenter med butikker i ett plan, med mulighet for kontorer i deler av plan 2. Parkeringsgarasje og leiligheter i plan 2-5, totalt ca. 5.800m²

Byggeområde B planlegges som byggevarebutikk med gjennomkjøring, både for privatkunder og proffmarked. Bygningsmasse på ca 1.000 m², og inngjerdet uteareal.

Resterende areal i planområdet eies av Sørflakne Bensin og Service, Selbu Energiverk og OVF, og her planlegges det foreløpig ingen utbygging. Arealer utenfor område A (felt BS1 på plankartet) og område B (felt BS4 på plankartet) berøres i liten grad i planlagte byggefaser.