

# FASE 1: STEDSANALYSE

## MELHUS

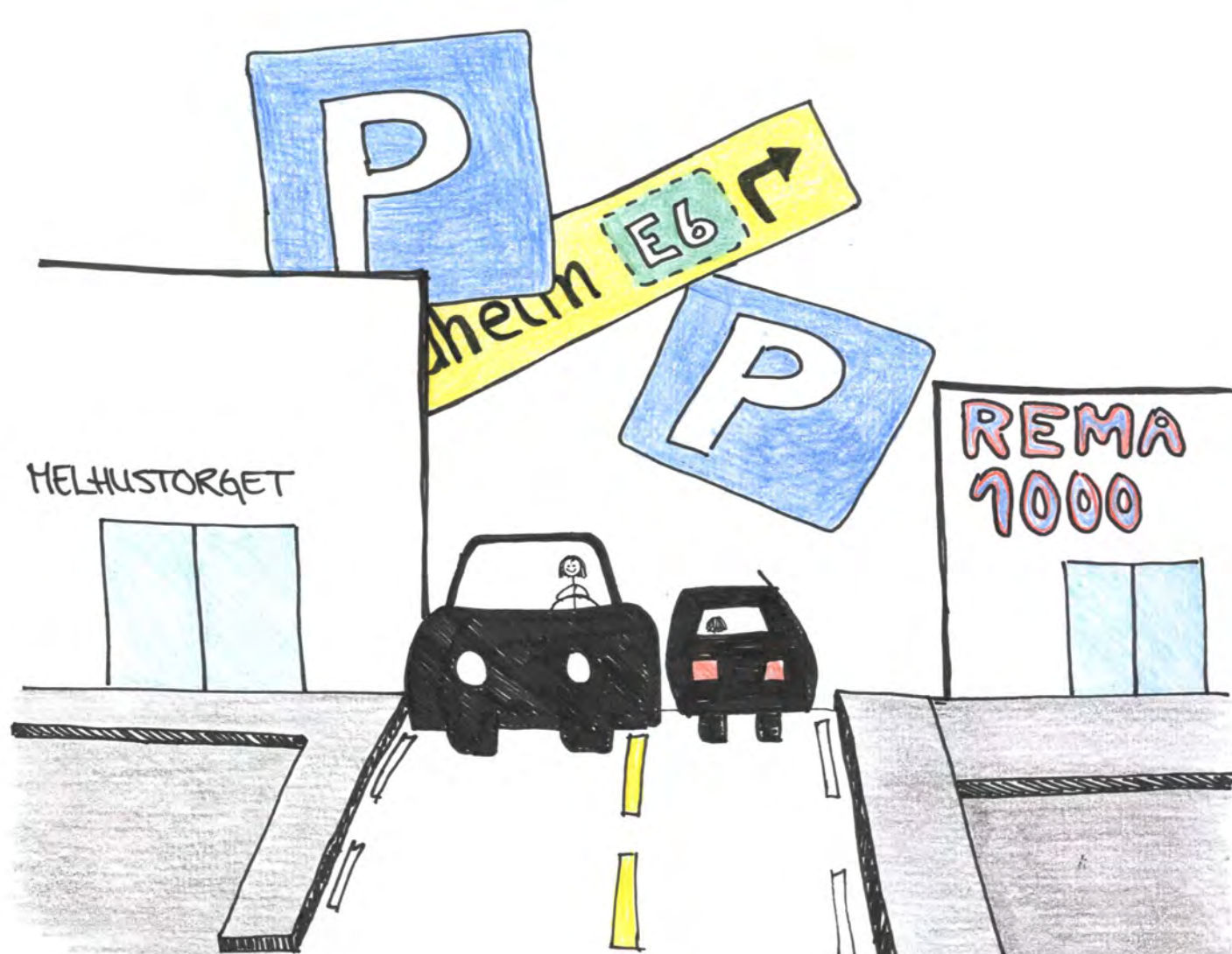
**Areal:** 694 km<sup>2</sup>  
**Innbyggertall:** 16 096 (1. jan 2016)  
**Innbyggere i sentrum:** 6002 (1. jan 2015)  
**Fylke:** Sør-Trøndelag  
**Kommunesenter:** Nedre Melhus

Melhus kommune ligger omkring 20 kilometer sør for Trondheim (avmerket med orange i kartet). Denne nærheten gjør at en stor andel av befolkningen pendler, og jernbanen spiller derfor en viktig rolle. Interkommunal arealplan (IKAP) peker, blant annet, ut Melhus skystasjon som et viktig målpunkt i Trondheimsregionen. Det betyr at det skal legges opp til en videreutvikling av stasjonsområdet, både med arbeidsplasser, handelsetableringer og boliger (IKAP 2). Det planlegges også for en 15 minutters frekvens på avganger med tog mellom Melhus og Stjørdal. Det er forventet at befolkningen skal øke med 1,5 % i året fram mot 2040.

Innbyggerne i Melhus kommune bor hovedsakelig i og rundt Melhus tettsted, også omtalt som Nedre Melhus. Nedre Melhus utgjør sentrum (øst/ vest) og boligområdene Brekkåsen, Varmbu, Gimse og Løvset. Oppgaven har tyngdepunkt i sentrum øst, som er utgangspunkt for stedsanalysen.

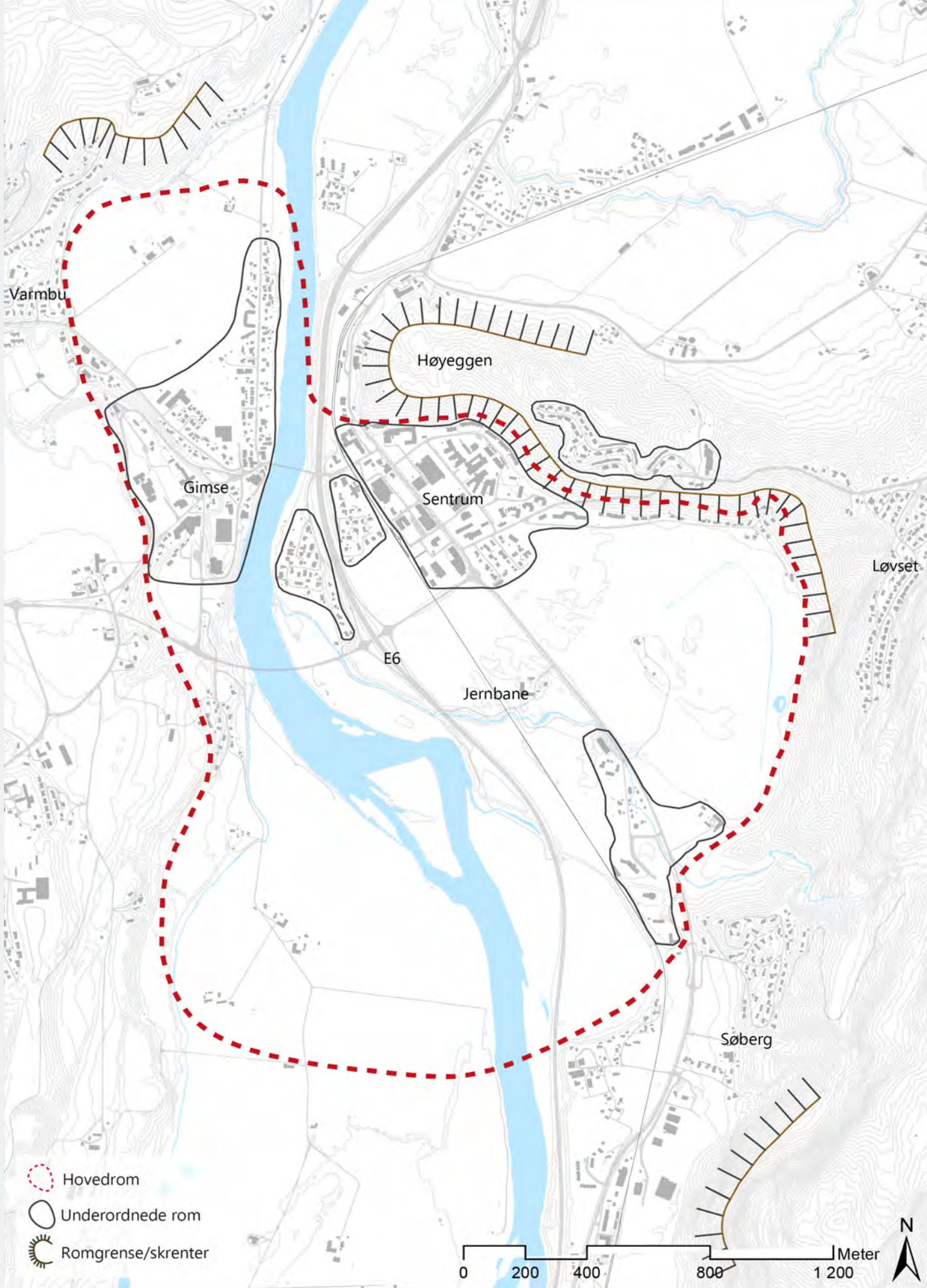


## VÅRT FØRSTEINNNTRYKK



Melhus sentrum er preget av store parkeringsarealer, lite grønnstruktur og mangel på naturlige møteplasser. Førsteintrykket er at sentrum er en stor parkeringsplass. Tettstedet mangler enhetlig stil, estetikk og uttrykk. Sentrum fremstår uoversiktlig og bilbasert, der innbyggerne kjører fremfor å sykle og gå. Det er mangel på offentlige møteplasser og uterom, som gjør sentrum til et sted der få oppholder seg.

## ROM OG LANDSKAP



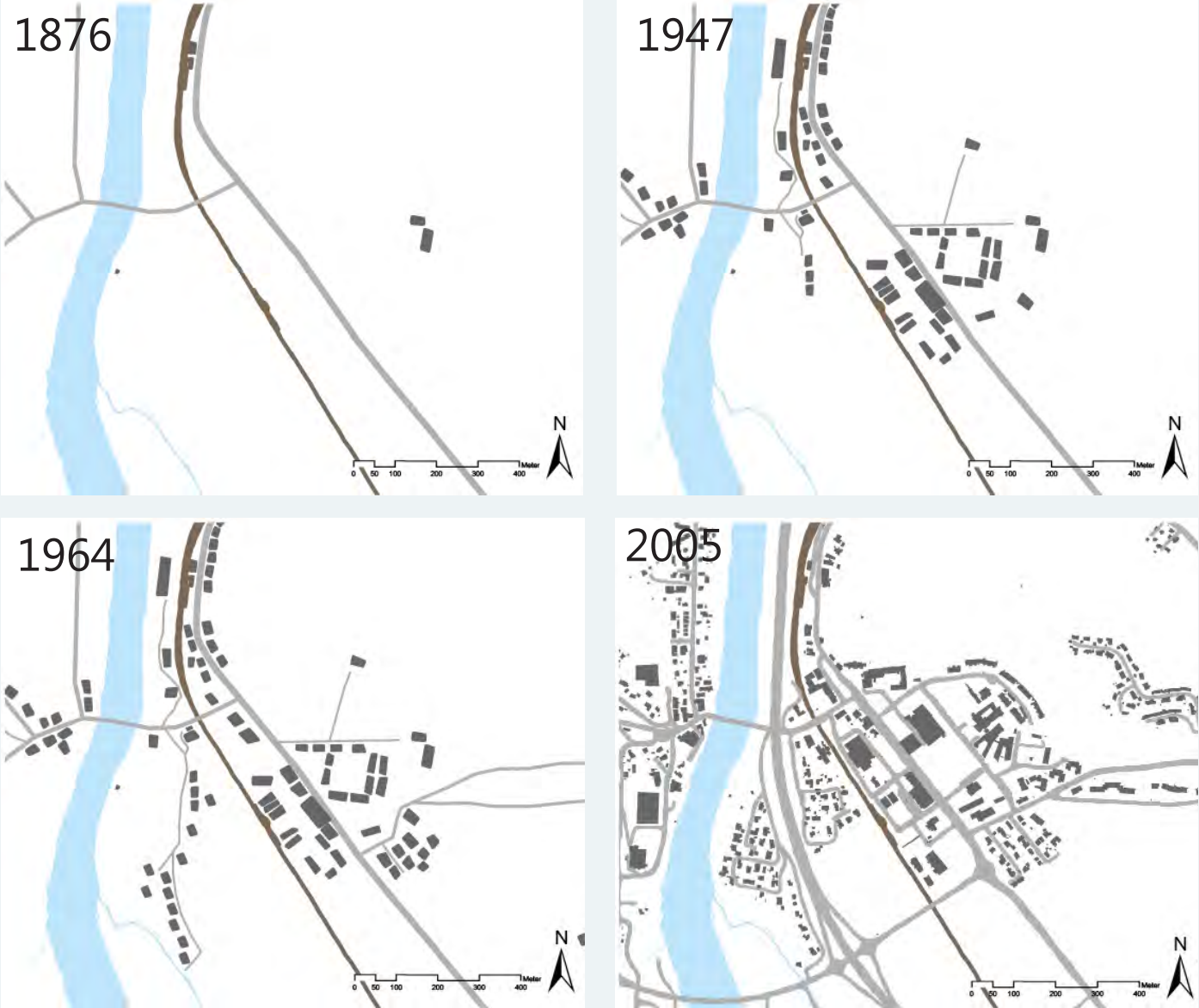
Nedre Melhus ligger i et dalsøkk langs med elva Gaula. Høyeggen, Vassfjellet og det omkringliggende terrenget er med på å definere hovedrommet. De underordnede rommene defineres i stor grad av bebyggelsen, samt etablerte veier, jernbanen og Gaula. Sentrum øst er avgrenset som et underordnet rom. Boligfeltene vest for sentrum blir delt inn i egne rom da jernbanen, E6 og Gaula fungerer som barriere mellom rommene. Romgrensene/skrentene er med å definere rommene og viser helningsretning til terrenget.

## FUNKSJONER



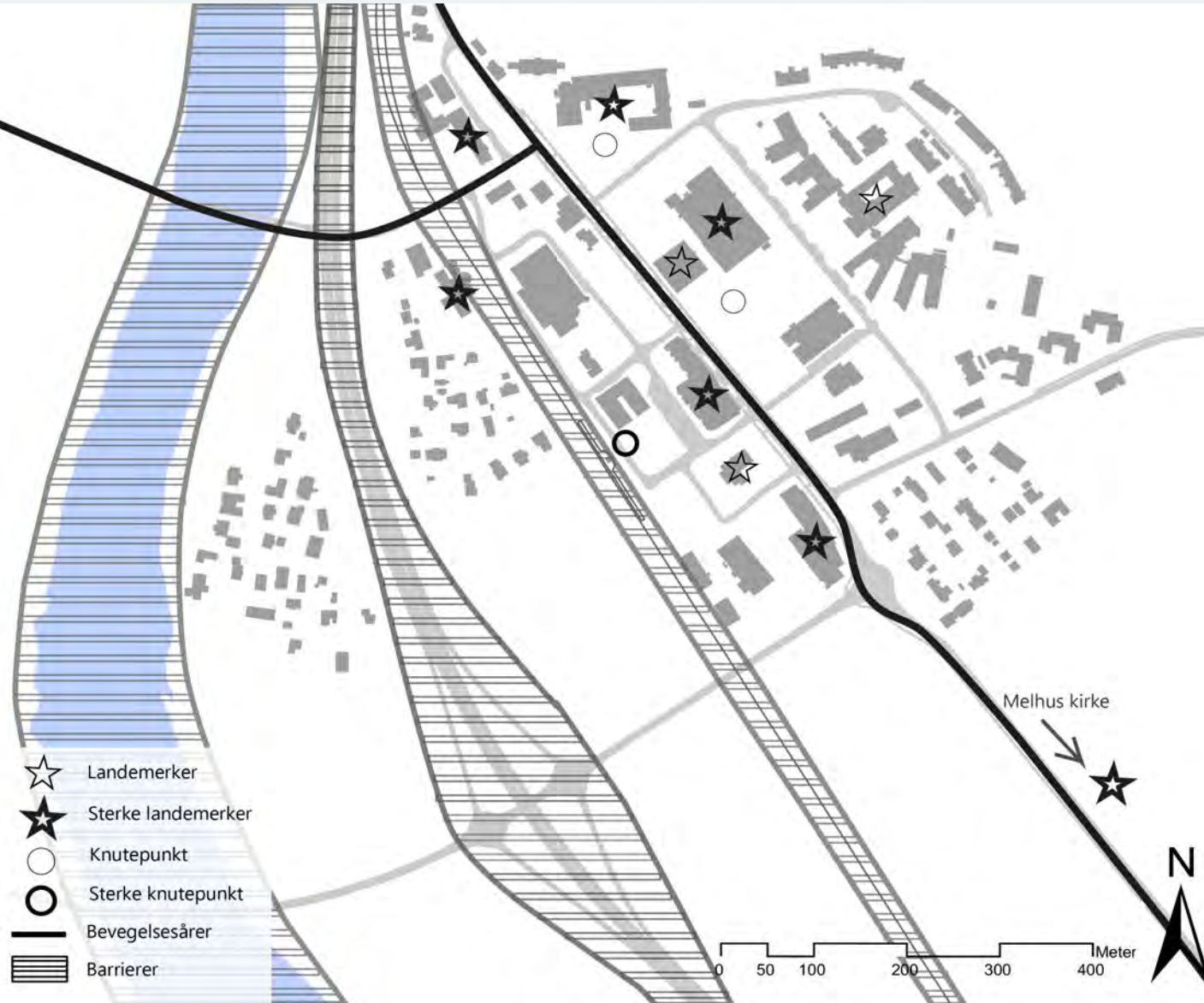
Kartet viser hvor de forskjellige funksjonene i Melhus sentrum er lokalisert. Funksjonene ligger spredt. Dette svekker sentrums funksjon da det oppleves som langt å gå mellom de ulike funksjonene. Det er lite helhet og sammenheng i bebyggelsen, som fører til få naturlige og gode byrom.

## HISTORISK UTVIKLING



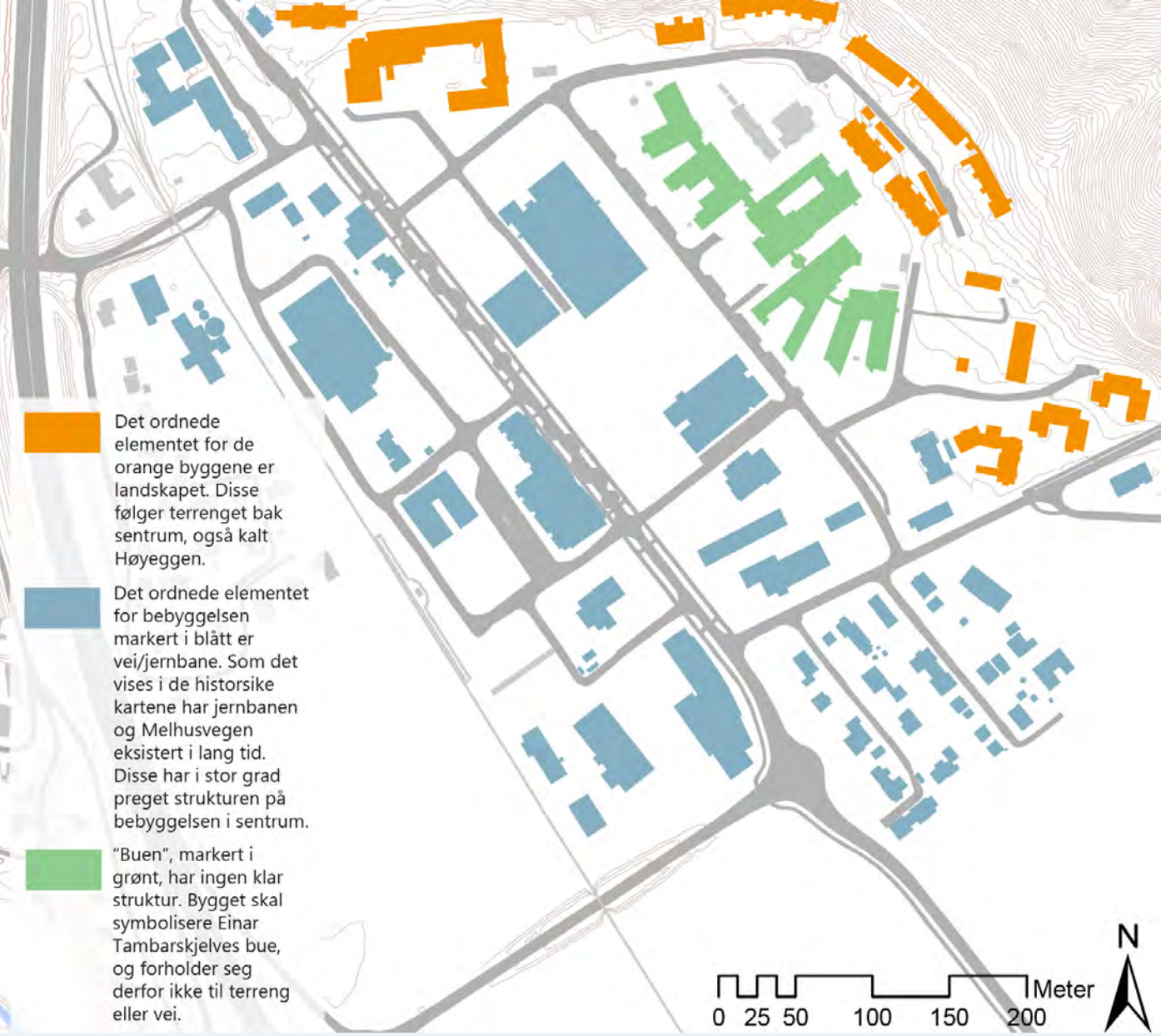
Østre Melhus (dagens sentrum) vokste frem på slutten av 1800-tallet, og i 1864 ble den gamle skystasjonen etablert. Administrasjonen i kommunen og Melhus sparebank flyttet i 1919 til Østre Melhus. Tyskernes okkupasjon preget bybildet fra 1940 årene frem til 1980-tallet. E6 var en barriere gjennom sentrum frem til 2005. Da ble europaveien flyttet utenom sentrum og sentrumsutviklingen kunne ta form (Kartkilde: Norge i bilder).

## VÅRT MENTALE KART

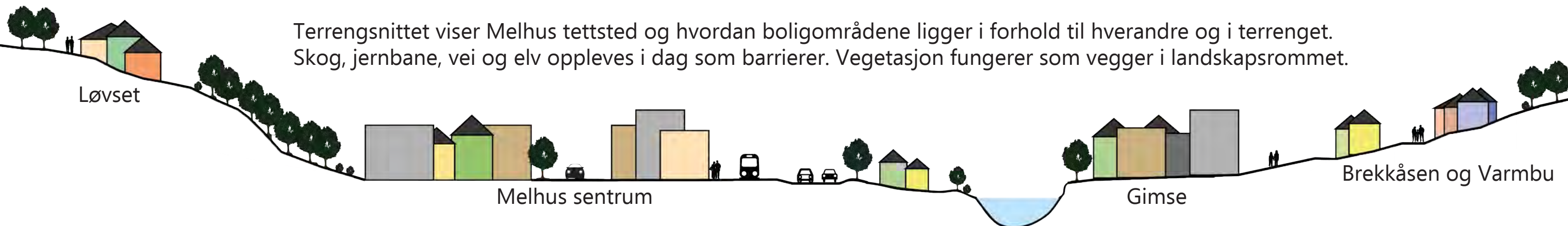


Vi har benyttet oss av Kevin Lynchs mentale kart for å vise sentrale elementer i Melhus. Kartet viser knutepunkter, landemerker, barrierer og bevegelsesårer. Analysen er basert på våre fem individuelle tegninger og viser vårt sammensatte mentale kart. Det ble ikke registrert noen klare områder og dette elementet er derfor utelatt. Landemerkene er viktige å ta vare på da de gir identitets- og orienteringsverdi. I videre utvikling ønskes det å gjøre barrierene mindre.

## STRUKTUR



Kartet viser hvordan bygningene forholder seg til terrenget eller vei og jernbane. Bygg markert i grått er vanskelig å definere. Ved videre planlegging av sentrum skal det tas utgangspunkt i kvartalsstruktur. Et annet viktig moment er å skille underordnede veier, uteoppholdsareal og parkeringsareal.



## OPPSUMMERING

Nedre Melhus er et bilbasert tettsted noe som preger sentrum. Det er store arealer avsatt til parkering, som fører til svært få grønne arealer. Tyngdepunktet i Melhus tettsted har forflyttet seg gjennom historien. Da skystasjonen, Melhus sparebank og administrasjonen i kommunen ble plassert i Østre Melhus dannet det grunnlaget for dagens sentrum. Melhus oppleves som et bygdesentrum, en kvalitet som er viktig å bevare.

Plasseringen av jernbanestasjonen gir sentrum en viktig funksjon som transportknutepunkt, blant annet for pendlere. Melhus skystasjon som utvalgt satsningsområde for IKAP, og utviklingen av jernbanetraseen, gjør Melhus attraktiv. Bebyggelsen i sentrum varierer i form, utseende og materialvalg. For enkelte bygg går teglstein og fasadeplater igjen.



# FASE 2: KONSEPT

## INTRO

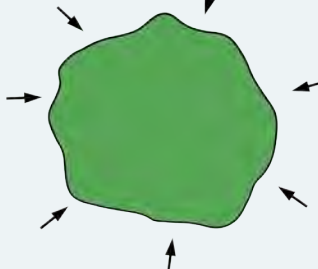
Store deler av dagens sentrum har vokst frem i løpet av de siste 50 årene. Dette preger sentrumbildet ved at det mangler sammenheng og struktur. Likevel er det noen områder som skiller seg ut, og som har vært viktig for sentrumsutviklingen. Dette gjelder særlig Melhus skystasjon.

Øst for jernbanen og kollektivknutepunktet ligger i dag et ubebyggt jorde, også omtalt som Melhustunet. I videre planlegging må det tas stilling til om jordet skal utbygges, og i så fall hvilke funksjoner som skal plasseres her.

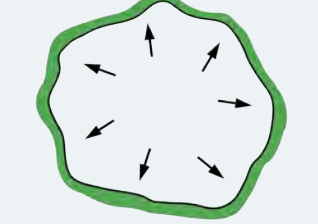
I Melhus anses terskelen for å gå eller sykle svært høy, da sentrums «uterom» i hovedsak består av parkeringsareal. Det underordnede vegnettet i sentrum er preget av dette, og er derfor lite definert. Det er også lite areal avsatt og opparbeidet til sykkelparkering.

De grønne arealene er mer eller mindre fraværende i sentrum, og har gått på bekostning av parkeringsareal. Miljøgata fungerer som en sentral åre gjennom sentrum. Den bør gjøres mer tilgjengelig, ved å knytte de forskjellige områdene sammen.

Med kvalitet i sammenheng med utbygging menes at målestokken skal være i menneskets skala og ta hensyn til miljøet. For å få til dette er det vesentlig å tilrettelegge for sosiale møteplasser og offentlige rom. I tillegg til dette må man se på bygningers høyde og deres funksjon. Inspirert av de «Gehlske prinsipper» (etter arkitekt Jan Gehl) skal planleggingen i Melhus basere seg på følgende prinsipielle rekkefølge: liv – rom – hus. Med bakgrunn i stedsanalysen og Jan Gehl's prinsipper har vi utformet 2 ulike konsept:



Konsept 1, «**GRØNT INN**» fokuserer på å etablere nye grønne areal i sentrum. Det ønskes aktivitet som gjør sentrum mer levende enn det er i dag. Dessuten ønskes det at sykkel og gange blir det naturlige fremkomstmiddelet framfor bil.



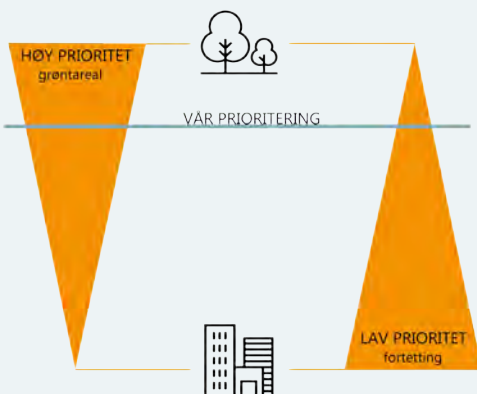
Konsept 2, «**GRØNT UT**» bygger på pendlertettstedet Melhus. Det legges opp til en omfattende fortetting i sentrum slik at et økende antall innbyggere kommer i gangavstand til jernbanen som anses som det beste pendleralternativet. Grønne areal legges på utsiden av byen.

## VALG AV KONSEPT

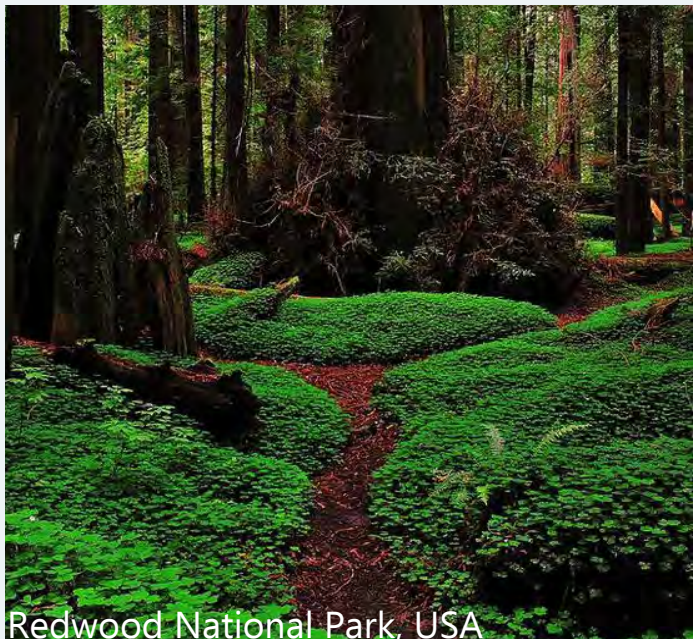
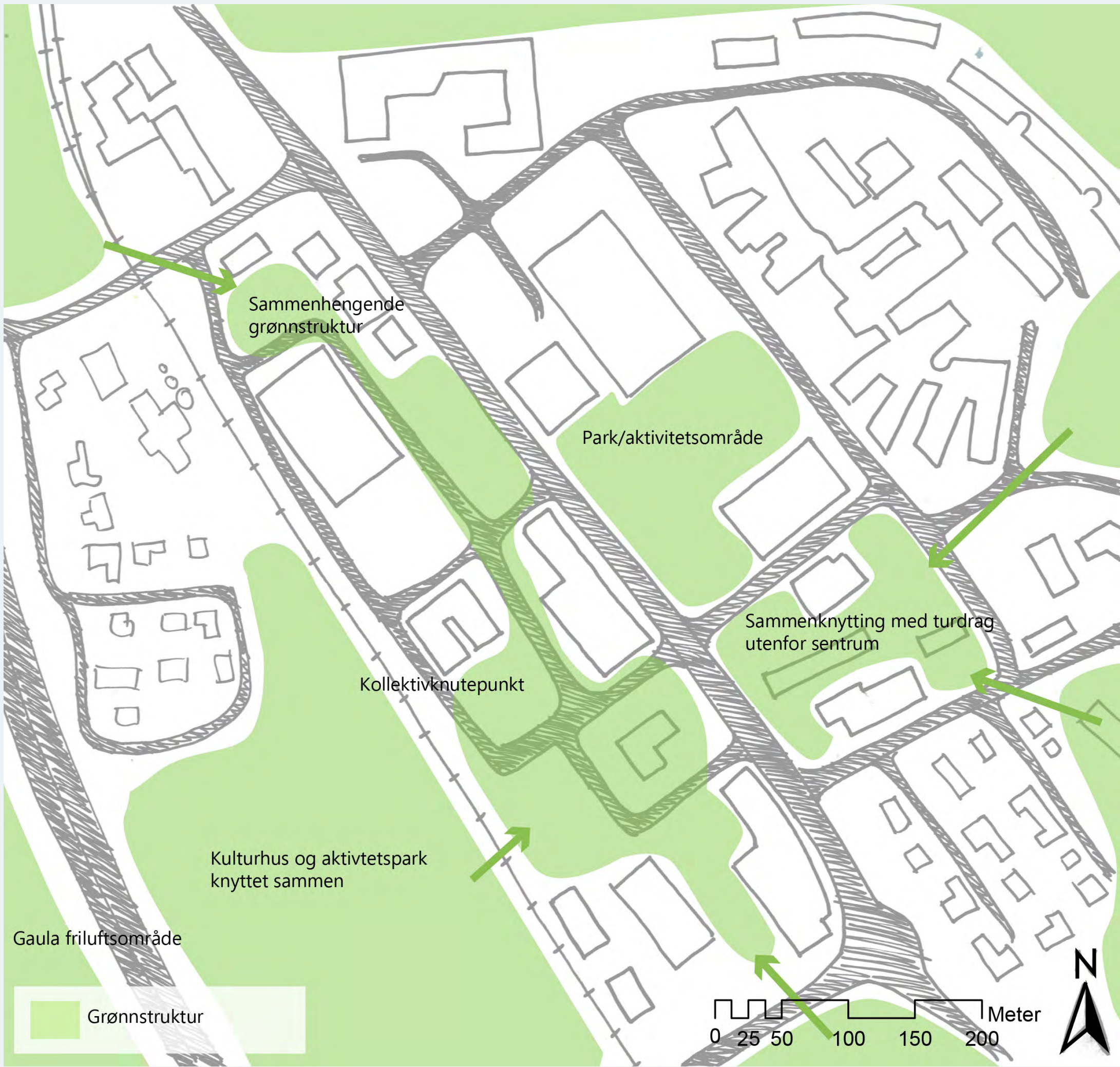
Ved valg av konsept er det viktig å se tilbake på stedsanalysen for å finne kvaliteter og forbedringspotensial i Melhus sentrum. Av de to konseptene er det valgt å gå videre med «grønt inn». Det skal likevel legges til rette for utvikling og fortetting i sentrum, men av kvalitet. I videre arbeid med konseptet skal det planlegges for ulike generasjoner, funksjoner og grøntarealer. I tillegg til dette skal vegnettet defineres, og de gående og syklende skal prioriteres. Parkeringsarealene skal så langt det lar seg gjøre plasseres utenfor sentrumskjernen og miljøgata. I sentrumskjernen skal det tilrettelegges for aktivitet og hygge.

For å fremstille planen er det, som nevnt, valgt å ta utgangspunkt i Jan Gehls 3 prinsipper om *liv, rom og hus*. Dette er et viktig planleggingsprinsipp for å oppnå en velfungerende by eller et mindre tettsted. Først undersøker man forventet liv mellom bebyggelsen, blant annet gå- og sykkeltrafikken. Deretter kan planleggingen begynne for byens rom og byens struktur. Når disse faktorene er etablert, plasseres bebyggelsen. På den måten blir det et godt samspill mellom livet, rommene og husene. Man skal i tilknytning til dette prinsippet alltid ha i bakhodet den menneskelige skala. Løsningen er å ta hensyn til menneskets kropp, sanser og bevegelsesmuligheter. Det bør bygges publikumsrettede byer og tettsteder i øyehøyde.

Som et opprør mot modernismen, der avgjørelser ble tatt på tegnebordet og den menneskelige skala glemt, skal det i dette planforslaget tas utgangspunkt i Melhus sentrums (ønskede) liv og rom.



## GRØNT INN



Konseptet «grønt inn» ønsker å gjøre sentrumskjernen grønn, gjerne med en sammenhengende grønnstruktur. Det legges opp til grønne rom som legger til rette for rekreasjon og fysisk aktivitet. Grønnstrukturen knyttes opp til utmarksområdene som ligger rundt, samt at Gaula i større grad blir brukt som et rekreasjonsområde. Gang- og sykkelveitilbudet blir forbedret og det legges opp til gågater. Biltrafikk og parkeringsplasser skal legges utenom sentrumskjernen, eller i form av parkeringskjeller. Ny bebyggelse skal legges slik at det blir minst mulig inngrep i den eksisterende grønnstrukturen, og boligene skal henvende seg ut mot grønne areal. Næringsbygg og handel skal ha aktive fasader rettet mot miljøgata. I tillegg skal det etableres flere muligheter for å ferdes trygt som gående og syklende.

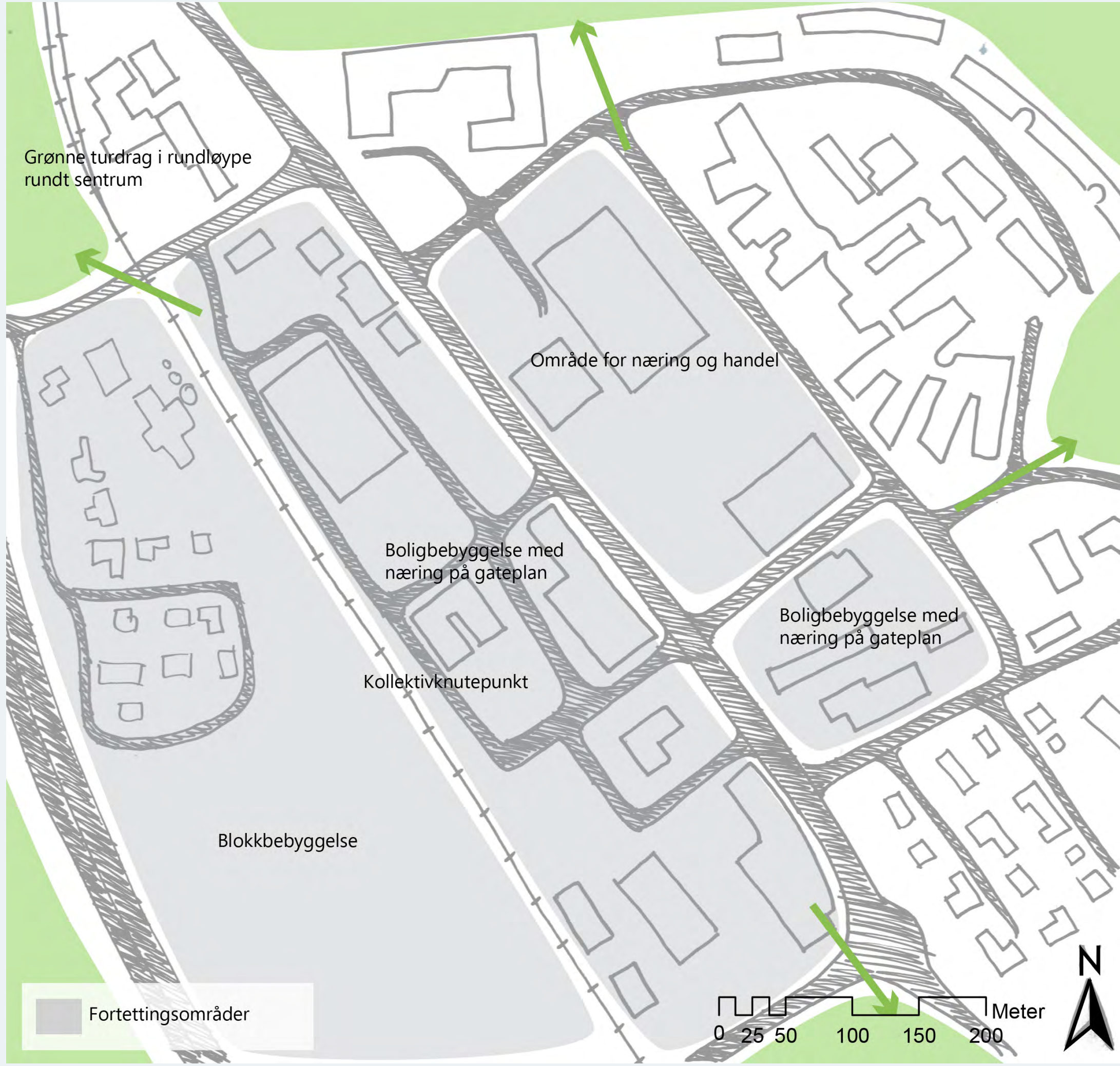
### Fordeler:

- + Rekrasjon og aktivitet i sentrum
- + Sammenhengende grønnstruktur
- + Legger til rette for biologisk mangfold
- + Melhus sin identitet som bygd bevares

### Ulemper:

- Legger ikke opp til en større fortetting
- Mer spredt bebyggelse
- Utdfordrende å oppfylle klimamål om redusert biltrafikk
- Dårligere befolkningsgrunnlag for jernbane

## GRØNT UT



Konseptet «grønt ut» viser hvordan vi tenker oss en fortetting kun i Melhus sentrum og på Melhustunet. Ved at all ny boligbygging skjer i sentrum unngår man å bygge ned dyrket mark og i flomsone. Det er en stor andel av innbyggerne i Melhus som pendler til Trondheim. Ved en fortetting kommer flere bosatte nærmere kollektivmulighetene som buss og tog. Som et hovedprinsipp skal hverdagsfunksjoner være i kort avstand og lett tilgjengelig. De grønne områdene skal i hovedsak være på utsiden av selve sentrumskjernen. Den nye bebyggelsen skal sturktureres i kvartal som følger miljøgata og jernbanen i en nordsør-retning. Eksisterende veier skal bestå, og det skal opparbeides bedre tilgjengelighet mellom sentrum øst og Melhustunet på andre siden av jernbanen.

### Fordeler:

- + Reduserer biltrafikk og oppfyller dermed klimamål
- + Nærhet til buss og tog
- + Nærhet til hverdagsfunksjoner
- + Unngår spredt bebyggelse
- + Styrker jernbane

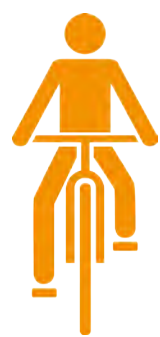
### Ulemper:

- Ingen naturlig møteplass
- Melhus mister sin bygdeidentitet
- Kan føles innestengt
- Avstand til grønnstruktur



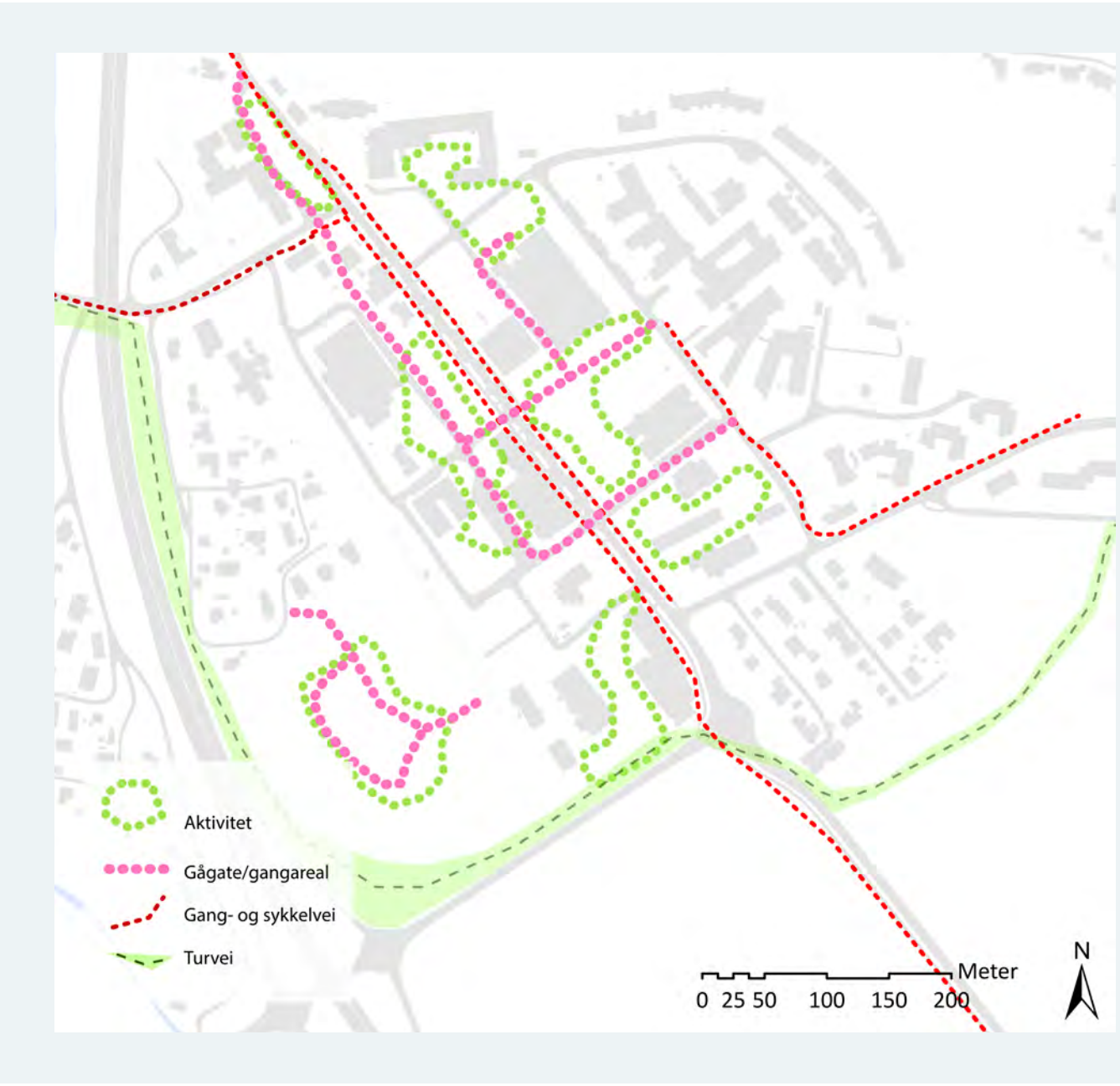
# FASE 3: PLANEN

## LIV: AKTIVITET OG BEVEGELSE



Etter Jan Gehl’s prinsipper må en starte planen med å kartlegge karakteren og omfanget av det forventende liv i sentrum.

I Melhus kommune er biltrafikken og parkeringsareal en høy prioritet. Hensikten med den nye planen for sentrum er å forandre på dette, slik at de myke trafikantene prioriteres. Kartet til høyre viser forventet aktivitet og nye bevegelseslinjer i Melhus sentrum. Det underordnede veinettet er definert og det er planlagt flere nye gågater, i tillegg til sammenhengende gang- og sykkelvei. Med aktivitet mener man hvor mennesker oppholder seg og beveger seg. Naturlige steder for dette er blant annet parker, uformelle møteplasser, torg, parkeringsplasser og bevegelsesårer.



## ROM: GRØNT OG UTEROM



Etter at livet er kartlagt, kan man gå videre og utarbeide en oversikt over rommene i sentrum.

For at et sentrum skal oppfordre til opphold og lek, er det vesentlig å legge til rette for gode uteoppholdsarealer. Det er nødvendig for å sikre mindre barns behov for lek i nærheten av boligen, samt sikre de voksnes behov for rekreasjon og møteplasser. Kartet for grønt og uterom viser i all hovedsak planlagte og fremtidige uteoppholdsareal og parker. Grunnen til dette er at flere av disse arealene fungerer i dag som parkeringsareal.

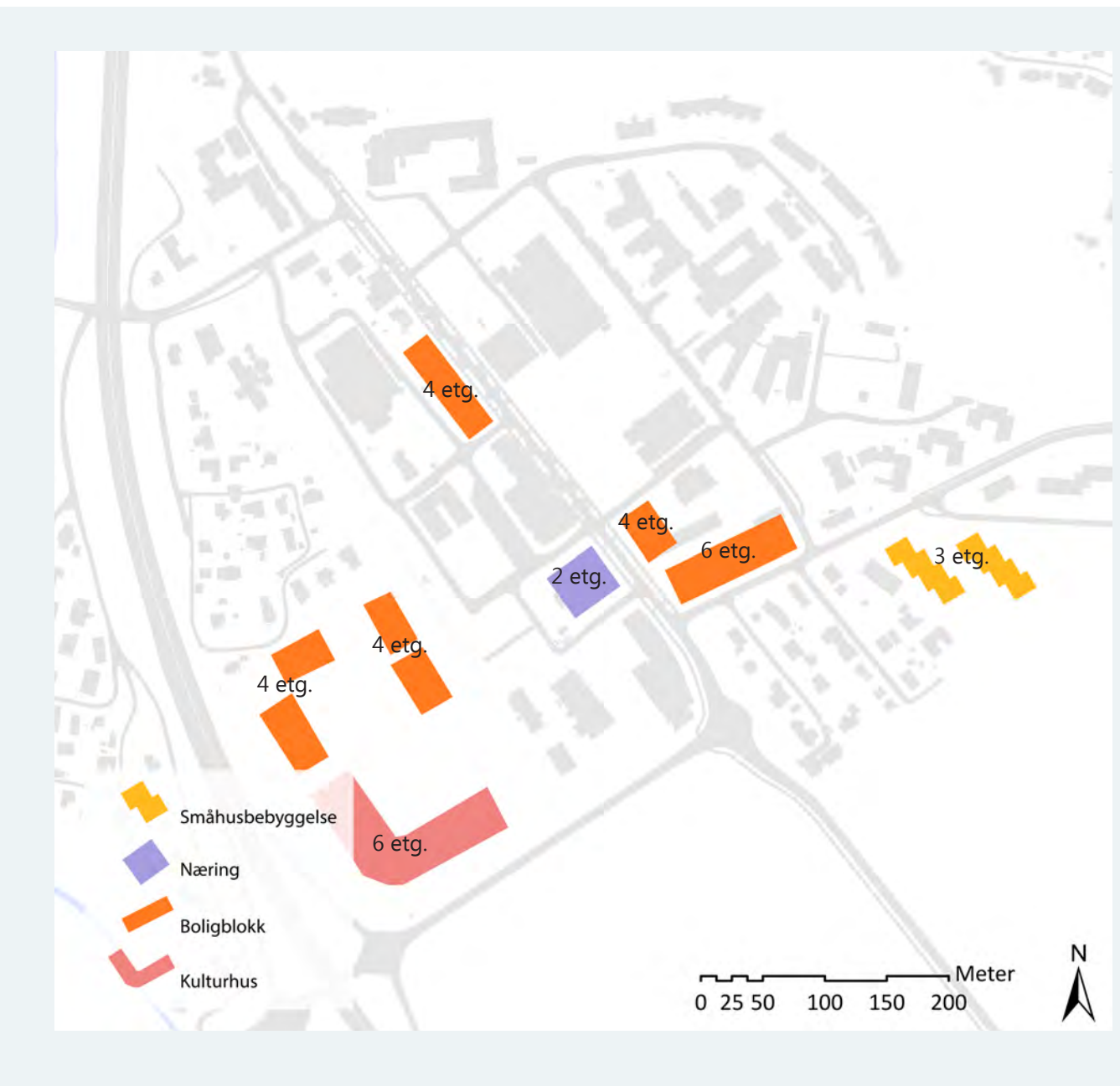


## HUS: NY BEBYGGELSE



I henhold til de tre planleggingsprinsippene plasseres bebyggelsen til slutt. Da har man fått kartlagt både liv og rom, og husene kan plasseres etter dette.

Det er kun ny bebyggelse som plasseres. Store deler av eksisterende bygningsmasse er valgt å beholde. Stedsanalysen viser at bebyggelsen følger eksisterende terreng og eksisterende vei. For ny bebyggelse i sentrumskjernen er det valgt at denne skal følge eksisterende vei. Det samme gjelder for ny bebyggelse på Melhustunet som følger eksisterende vei og jernbane.



## PLANBESKRIVELSE:

I oppsummeringen til stedsanalysen ble det konkludert med at Melhus oppleves som et bygdesentrum det er verdt å bevare. Med bakgrunn i dette ønskes det å gjøre Melhus til et bygdesentrum der det er lett å leve miljøvennlig og hvor grønne verdier blir høyt verdsatt. Det skal plasseres en park langs miljøgata mellom Melhustorget og Rema1000. For å bidra til enda mer aktivisering og sosialisering i sentrum skal det også legges til rette for flere uteoppholdsareal. Disse skal erstatte deler av det eksisterende parkeringsarealet. Videre skal planen legge til rette for et sentrum som tiltrekker forskjellige generasjoner. I dag er sentrum preget av en stor andel eldre, og det skal derfor planlegges for flere generasjoner, spesielt den yngre generasjonen i etableringsfasen.

Ved å etablere et bygg med barnehage og leiligheter i etasjene over, bidrar planen til at barnefamilier får alt lokalisert på en plass. I tillegg vil bygget ligge i nærhet til kollektivknutepunktet i sentrum. Planen legger også opp til flere boligblokker, disse er hovedsakelig lokalisert på Melhustunet. I tillegg til de nye boligblokkene er det tenkt småhusbebyggelse sør i planområdet. Som en naturlig overgang til landbruksarealene, som grenser til småhusbebyggelsen, er det planlagt parselhager.



## KONSEKVENSER:

Planen legger opp til en mer sammenhengende grønnstruktur. Dette vil være positivt i forhold til det biologiske mangfoldet, men også for rekreasjon og folkehelse. Parsellhagene som blir opparbeidet sør for sentrum gjør overgangen mellom tettsted og landbruk mildere. Slike hager åpner for sosiale relasjoner blant de ulike eierne, og kan være en naturlig møteplass. I tillegg øker det kunnskapen om egen dyrkning og produksjon av mat. Ved at barnehagen får tilgang til sin egen parselhage vil også barna tidlig tilegne seg denne kunnskapen.

Vi ønsker å få til et sentrum hvor det skal være lett å leve miljøvennlig, selv om man bor et stykke unna storbyen. Antall bosatte i sentrum vil øke som følge av de nye boligene, og styrker sentrums kollektivknutepunkt. Dette vil forhåpentligvis øke attraktiviteten til Melhus sentrum, da man kan bo i Melhus, og pendle til andre kommuner uten å være avhengig av bil. Flere boenheter av ulik størrelse vil åpne for at flere generasjoner kan bosette seg i sentrum. Det er valgt å gjøre større endringer i det underordnede veinettet, blant annet nye traseer for gågater og gang- og sykkelveier. Dette vil føre til mindre gjennomgangstrafikk og et tryggere sentrum. Store deler av det eksisterende parkeringsarealet omgjøres til ny bebyggelse, uteoppholdsareal, park og torv. For å erstatte det tapte parkeringsarealet er det tenkt at det skal anlegges parkeringskjeller under Melhustunet, og eventuelt i sentrum dersom det er behov.



# FASE 4: DETALJ

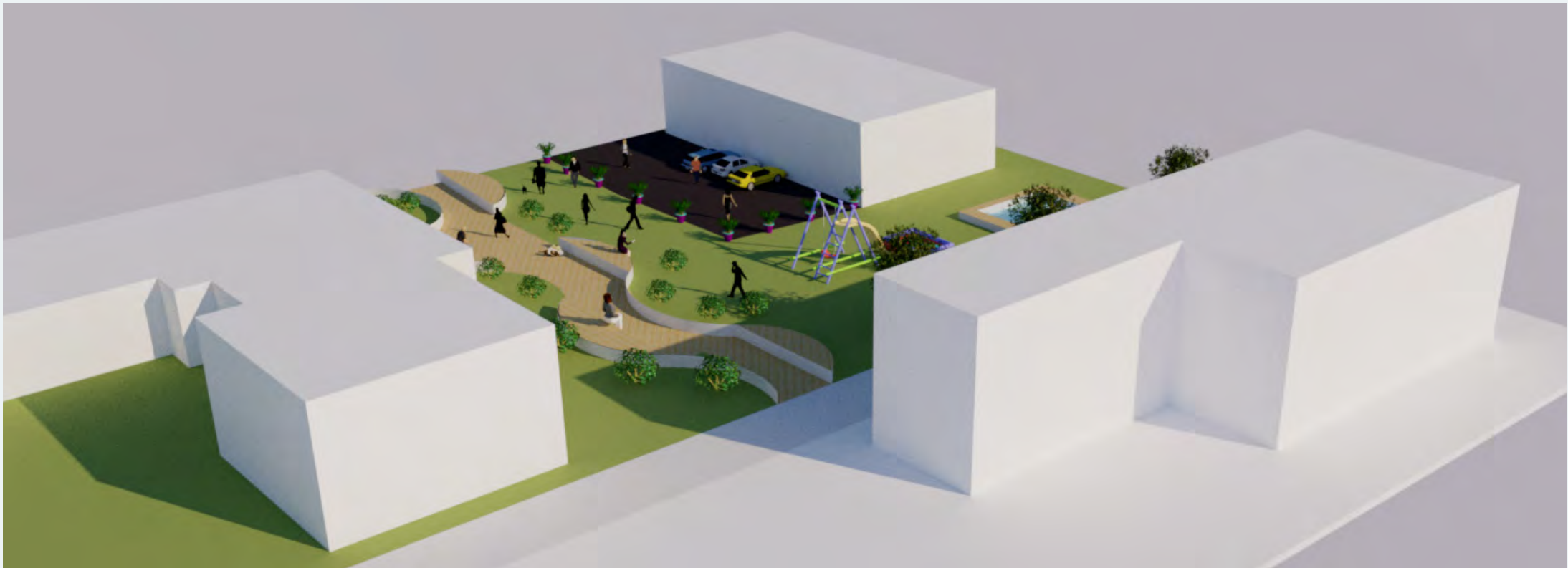
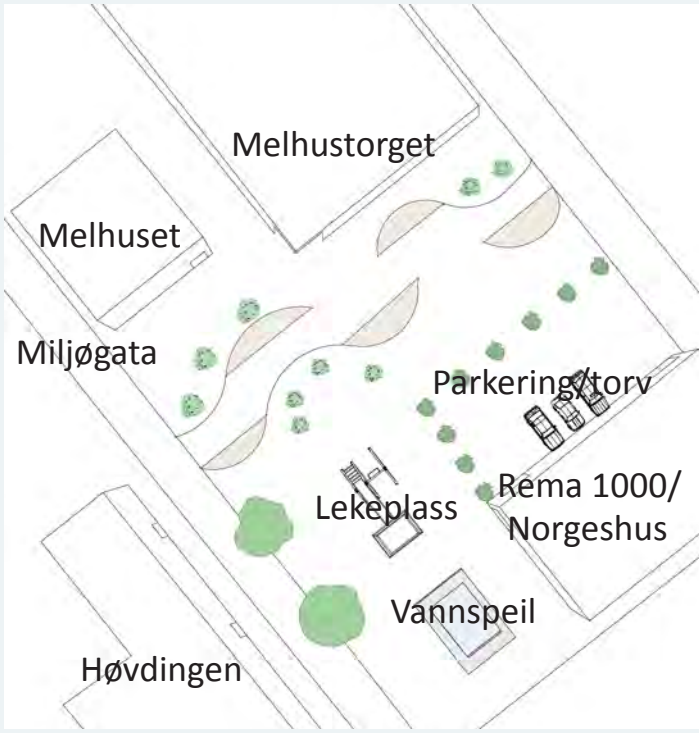
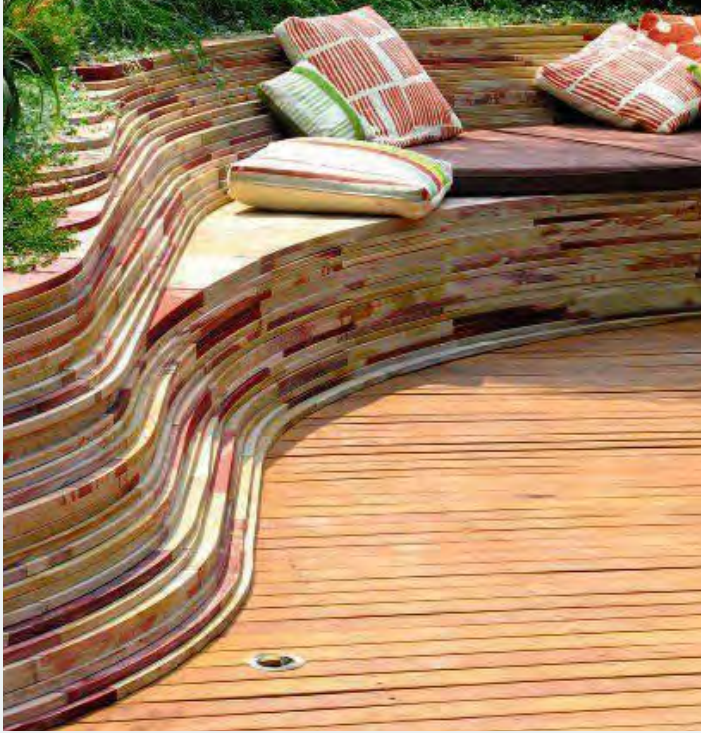
## INTRO

I fase 4 er det valgt å utforme parken/torvet i sentrum som ble vist i planforslaget. Dette fordi parken har en sentral plassering i sentrum, og er en viktig del av konseptet ”grønt inn”. I tillegg skal utforming av undergangen til Melhuset detaljeres. Hovedatkomsten til Melhuset er via denne undergangen, som vil være viktig for å integrere Melhuset med sentrum.

Parken/torvet og undergangen er viktige i konseptet ”grønt inn”, og vil bidra ytterligere til å forbedre grønnstrukturen i Melhus og gjøre den lett tilgjengelig.



## PARKEN/TORVET I SENTRUM



Parken skal være en naturlig grønn møteplass der folk kan treffes. Den har et vannspeil med sitteplasser rundt, samt lekeapparater for de minste i nærheten. Sentralt i parken er gågata som har flere bruksmuligheter.

Ved å gi parken ulike funksjoner tilpasset ulike aldersgrupper, gjøres parken attraktiv for en stor del av befolkningen. Byggene rundt har inngang vendt mot parken. Dette bidrar til at folk beveger seg gjennom, og oppholder seg her.

Gågata har benker som er gunstig plassert i forhold til sol. Formen på benkene gjør at de kan benyttes som amfi, for eksempel til barneteater. Valg av materiale på benkene er gjort for at det skal være behagelig å sitte på, derfor er de dekket i tre. Det er valgt samme materiale på sitteplassene rundt vannspeilet.

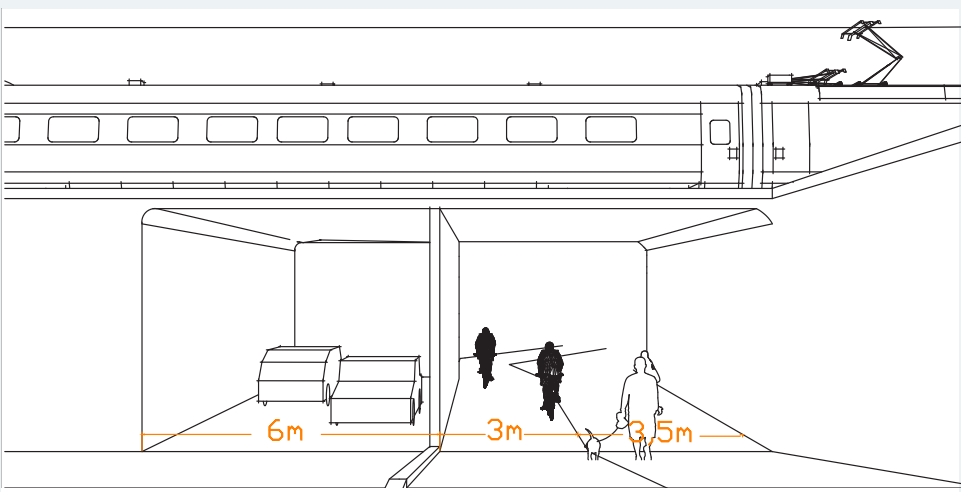
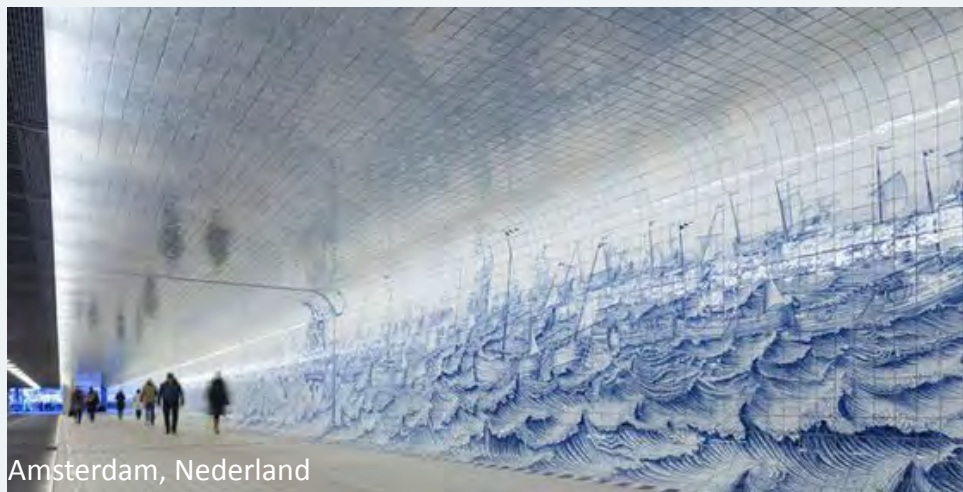
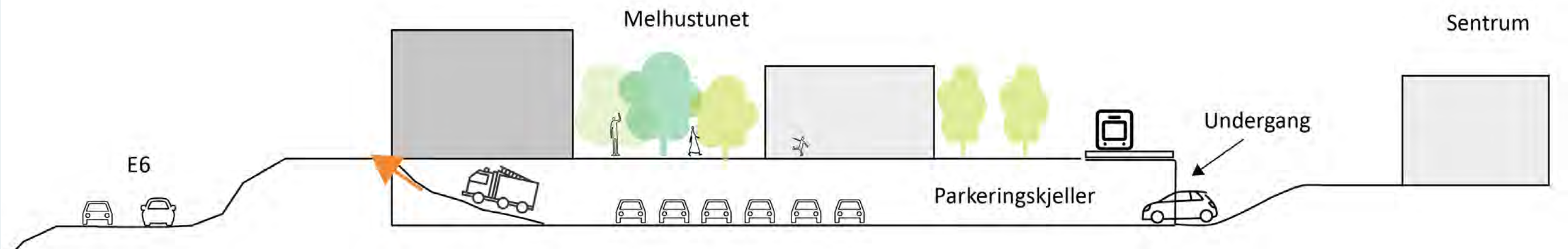
Parkeringsplassen i tilknytning til Rema 1000 kan benyttes til ulike arrangementer ved behov. Derfor skal det ikke etableres noen permanent grønnstruktur fordi dette ikke vil være fleksibelt. I stedet vil store planter i potter avgrense og definere parkeringsplassen, samtidig som de ikke skygger for sola.

Det har også vært et poeng under utformingen av parken å ikke stenge den av fra Miljøgata. Derfor er trærne plassert med godt mellomrom slik at de ikke hindrer inn- og utsyn fra og til Miljøgata, men samtidig gir parken grønn vegetasjon og avgrenser den.



## UNDERGANGEN TIL MELHUSTUNET

Komprimerte prinsippsskisser



Den nye undergangen er hovedatkomst til Melhuset både for kjørende, syklende og gående. Den kobler Melhuset med eksisterende bebyggelse i sentrum. Undergangen er delt i to med en glassvegg som skiller de myke trafikantene fra de kjørende. Glassveggen skaper en følelse av en bredere passasje som vil oppleves som mer åpen og dermed tryggere. Veggene utformes med kunst som henspiller på sagalitteraturen, noe som står sterkt i Melhus, og vil være en fin kobling til kulturhuset.

Gang – og sykkelveien vil gå opp på bakkeplan, mens bilene blir ledet til et parkeringshus under bakkenivå. Utrykningskjøretøy vil ha muligheten til å komme opp på plassen for så å bruke undergangen ut igjen.

## KONKLUSJON

Grepene som er gjort i denne oppgaven skal styrke Melhus som et viktig trafikknutepunkt og et attraktivt bygdesentrum der innbyggerne møtes og oppholder seg. De gående og syklende er prioritert, og vil oppmuntre til fysisk aktivitet i hverdagen. Forhåpentligvis vil miljøvennlig persontransport bli det naturlige valget.