



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20100073

Arkivsak:20/25

Peder Myhres veg 2, Ranheim senterområde Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 01.07.2022

Dato for godkjenning av bystyret : 20.10.2022

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av *Selberg arkitekter AS* som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Ranheim utvikling AS.

Hensikten med planen er å etablere et lokalt senter og knutepunkt på Ranheim i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA). Det lokale senteret skal betjene bydelen med nødvendige tjenester og service. Lokalsentrum skal ha høy arealutnyttelse med tydelige sentrumsfunksjoner, torg, boliger og barnehage. Planområdet vil ligge inntil endestasjon for metrobuss i Ranheimsvegen, og Bane NOR planlegger nytt dobbeltsporet jernbane med stasjon like sør for planområdet.

Ranheim har i dag sine sentrumstilbud ved Ranheim stadion der det blant annet er sykehjem, bibliotek, spiseplass, idrettshall, folkets hus og en dagligvarebutikk.

Forslag til detaljregulering for Peder Myhres veg 2 - Ranheim lokalsenter følger opp behovet og ønsket lokalbefolkningen på Ranheim har for å få et samlende sentrumstilbud.



Planområdet er merket med grønn skravur

Historikk

Bygningsrådet vedtok 18.3.2011 en anbefaling om at det settes i gang detaljregulering av området Peder Myhres veg 2, Ranheim senterområde.

Planforslaget har ligget ute til høring februar-mars 2015. Som følge av innkomne uttalelser og etter avtale med Byplankontoret ble det foretatt ytterligere endringer av reguleringsforslaget, og revidert planmateriale ble oversendt 15.11.2015 og senere 4.7.2017.

Endringene i planforslaget ble av Trondheim kommune da vurdert til å være så omfattende at planforslaget måtte til ny førstegangsbehandling.

Planarbeidet ble høsten 2017 overtatt av Selberg Arkitekter AS, på vegne av tiltakshaver Ranheim Utvikling AS, og foreliggende planforslag er en justering av forslaget fra juli 2017.

Planforslaget ble sendt på en ny høring 4.8.2020 og en begrenset høring 07.04.2022.

Vesentlige utfordringer i planen

Planarbeidet har pågått i flere år med forskjellige problemstillinger som har måttet løses. Planforslagets henvendelse mot Ranheimsvegen i sørøst, samt en mulig løsning for varelevering til forretninger, ble omarbeidet og avklart ved detaljregulering av Ranheim omstigningspunkt, metrobusstasjon. Denne planen ble vedtatt 6.9.2018.

I arbeidet med kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane, Leangen - Hommelvik ble arealet sør for Peder Myhres veg båndlagt. Det ble gjennomført møter med Bane NOR for å finne en løsning for Bane NOR og Ranheim utvikling AS uten å komme til enighet. Båndleggingssonen ble fjernet fra KDP for dobbeltspor ved vedtak av planen, 5.12.2019.

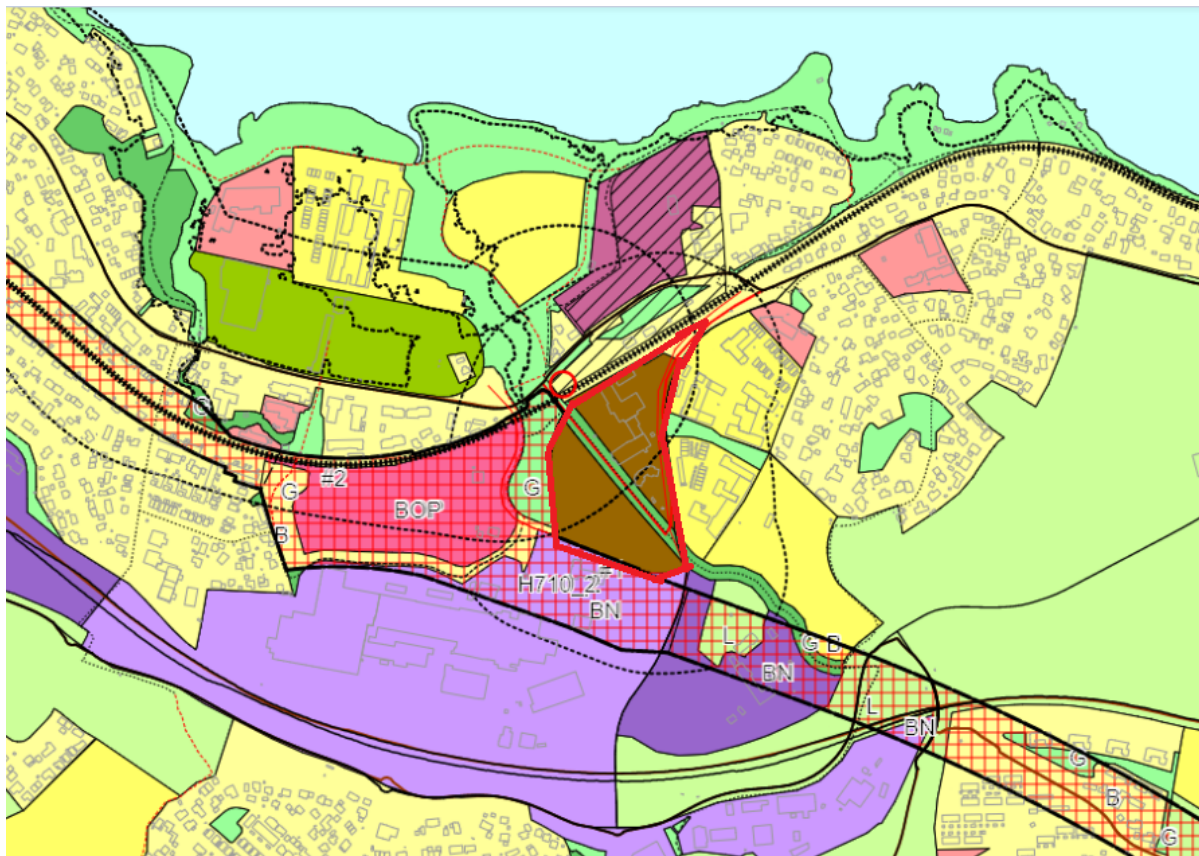
Høyder, utforming av torg og Peder Myhres veg er bearbeidet fra forrige behandling av planen. Naboer i øst ble tilsendt endring i oppdeling og høyder på bebyggelsen langs Ranheimsvegen i øst i en begrenset høring.

Planstatus

Overordnede planer

Planområdet er avsatt til fremtidig sentrumsformål og grønnstruktur i KPA, og ligger innenfor bestemmelsesområde lokalsenter og delvis innenfor bestemmelsesområde for kollektivåre og knutepunkt.

Peder Myhres veg er vist som grønnstruktur og nåværende gangveg i KPA. Denne går gjennom planområdet fra sørøst til nordvest.



Kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane Leangen - Hommelvik (k20180015). Omriss av planområde for Peder Myhres veg 2 - Ranheim sentrum er vist med rød strek

Grønnstrukturen utgjør en sentral kobling i en sammenhengende grønnstruktur fra strandsonen i nord til markaområdene i sør.

Tidligere vedtak i saken

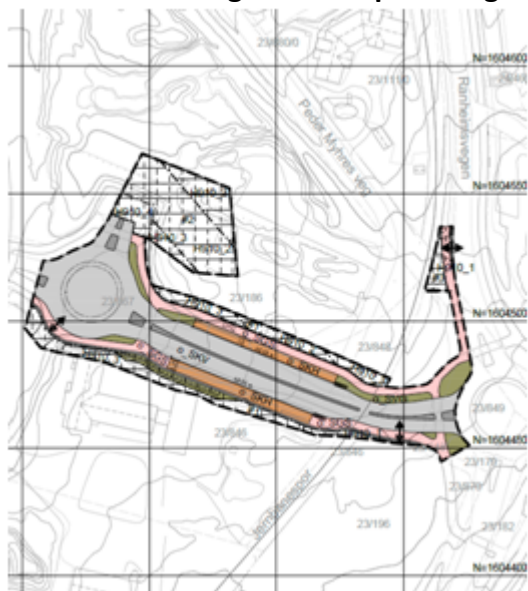
Handelsareal:

Spørsmål om hvor mye handelsareal som skal tillates innenfor Ranheim sentrumsområde ble behandlet som forespørselssak i bygningsrådet 8.3.2011. Bygningsrådet gjorde følgende vedtak:

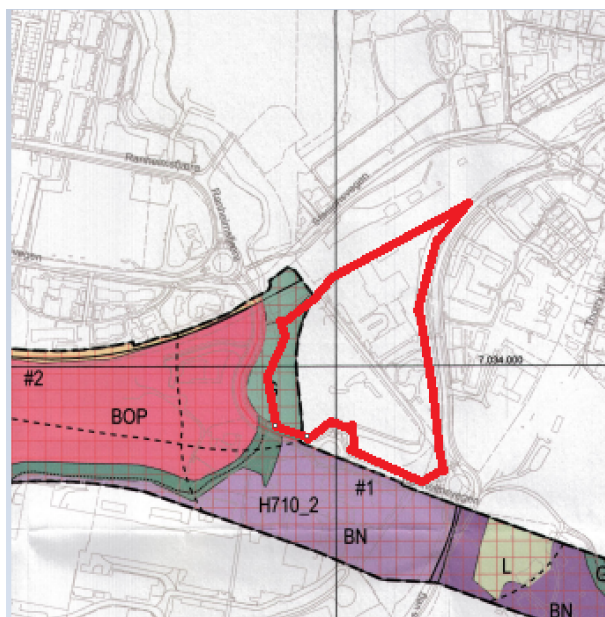
«Bygningsrådet anbefaler at det settes i gang detaljregulering av området Peder Myhres veg 2, Ranheim senterområde, under forutsetning av at nytt handelsareal ikke overstiger 6.000 m².»

Vedtaket innebærer at det kan reguleres med totalt 8.200 m² handelsareal. Daværende handelsareal innenfor området var 2.200 m². Vedtaket ble fulgt opp i kommuneplanens arealdel 2012-2024, § 39.4, der det tillates inntil 8500 m² forretningsareal på Ranheim innenfor området angitt som bestemmelsesområde lokalsenter.

Kart som viser tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer



Detaljregulering for metrobuss, omstigningspunkt Ranheim (r20180016)



Ved vedtak ble KDP dobbeltspor endret slik at båndleggingssonen (skravur) kun omfattet grøntformålet mot Vikelva.

Temaplaner

Kommunedelplan for Ranheim er under utarbeidelse, men har vært satt i bero de siste årene. Det er planlagt å ta opp igjen dette arbeidet høsten 2022. Planen skal se på utviklingen av de sentrale delene av Ranheim. Det vil bli utredet hvilke konsekvenser utviklingen av Ranheim vil ha i en midlertidig situasjon før utbygging av dobbeltspor, i utbyggingsfase for dobbeltspor og i framtidig situasjon med ferdig dobbeltspor.

Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Planforslaget viser en bredde på grønnstrukturen langs Peder Myhres veg på 20 meter, med unntak av ved torget der torget strekker seg over vegen frem til forretningslokalene i første etasje (B/F/T4 og 5). I KPA er grønnstrukturen vist med en bredde på 25 meter.

I KPA er minimumskravet for ytre sone 1,2 bilparkeringsplasser per boenhet/70 m² BRA boligformål. I planforslaget er det foreslått minimum 0,5 og maks 1 bilparkeringsplass per boenhet/70m² BRA boligformål, men at man da kompenserer med minimum 3 p-plasser for sykkel pr. boenhet/70 m² boligformål.

Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet er ca. 51 dekar og ligger på Ranheim, øst i Trondheim. Planområdet avgrenses i nord av jernbanen. Mot vest avgrenses området av Vikelva. Mot øst grenser planområdet mot Ranheimsvegen øst, og i sør grenser planområdet mot Ranheimsvegen sør.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Sørvestre halvdel av planområdet, sørvest for Peder Myhres veg, har vært brukt som deponiområde for avfall fra papirproduksjonen. Store deler av disse massene ble fjernet i forbindelse med opprydding i 2009 og 2018, men noe ligger igjen. Kjemiske analyser viser at disse massene er svakt forurenset av oljeforbindelser og har et høyt innhold av organisk materiale. Et tidligere industrianlegg er revet, og området er nå ubebygget.

Nordøst for Peder Myhres veg ligger Ranheim barnehage (som er flyttet til Ranheimsfjæra), og et mindre, nedlagt forretningssenter i to lager- og industribygninger og Ranheim næringspark. Tidligere virksomhet i Trægården forretningssenter er nedlagt. Sør for planområdet, på motsatt side av Ranheimsvegen, ligger papirfabrikken Ranheim Paper & Board AS. Vest for planområdet ligger Vikelva med tilhørende grøntdrag. Nord for planområdet ligger Nordlandsbanen og Ranheim stasjon. Øst for planområdet, på motsatt side av Ranheimsvegen, ligger boligfeltet nedre Humlehaugen. Gården Vestre Ranheim ligger sørøst for planområdet på et høydedrag. Dagens servicefunksjoner, møteplasser og tilbud ligger i dag i hovedsak ved idrettsanlegget nordvest for planområdet.

Stedets karakter

Eksisterende bebyggelse består av et stålplatekledd lagerbygg fra 1980-tallet. All eksisterende bebyggelse innenfor planområdet er forutsatt revet.

I de tilstøtende områdene er det stor variasjon i bebyggelsens struktur og form. Nedre Humlehaugen omfatter leilighetsbebyggelse i tre–fem etasjer, rekkehusbebyggelse og eneboliger. Lenger øst er bebyggelsen i hovedsak eneboliger. I sør ligger papirfabrikken Ranheim Paper & Board som skiller seg ut i området med en stor eldre bygningsmasse med den karakteristiske fabrikkpipen.

Rundt planområdet er fabrikkpipen, stasjonsbygningene, kirken og gården Vestre Ranheim alle byggverk med ulikt særpreget som er med på å gi området sin historiske karakter. Bygningene har også antikvariske verdier. Bebyggelsen innenfor planområdet er ikke vurdert å ha antikvarisk verdi.

Viktige siktlinjer i området er langs Ranheimsvegen, Peder Myhres veg, ut mot fjorden, og mot viktige bygg som Ranheim kirke.

Landskap, topografi, kulturminner og kulturmiljø, naturverdier og rekreasjonsverdi

Topografi

Planområdet er en del av det store nordvestvendte landskapsrommet som strekker seg fra Strindamarka ned til Ranheimsfjæra ved Trondheimsfjorden. Selve planområdet utgjør en jevn, svakt skrånende flate med ca. 11 meters fall mot nordvest, fra kote + 22 i sør og ned til kote + 11 og jernbanen i nord.

I vest, langs planområdet, skjærer Vikelva en dyp, svingete fure i landskapet. Sørøst for planområdet stiger terrenget bratt opp mot Vestre Ranheim. I øst avgrenses landskapsrommet av Humlehaugen.

Området er nordvestvendt, men har likevel gode solforhold. Humlehaugen skjerner i stor grad for vind fra øst. Området er eksponert for vind fra nordvest.

Ranheim utgjør en overgangssone mellom de mer bymessige områdene vestover mot Trondheim sentrum og de mer jordbrukspregede områdene østover langs Trondheimsfjorden. Landskapet på Ranheim har både estetiske og kulturelle verdier med sitt skålformede landskapsrom ut mot Trondheimsfjorden, rester av gammelt og karakteristisk jordbrukslandskap. Planområdets nordøstre del med bebyggelse har, med unntak av barnehagen, i sin helhet vært benyttet til næringsformål siden ca. 1945.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet.

Ved arkeologiske undersøkelser på naboområdet Nedre Humlehaugen, og på jordet mellom papirfabrikken og jernbanen, er det imidlertid funnet viktige spor etter tidligere bosetninger omkring Vikelva.

Naturverdier

Det er registrert flere naturverdier innenfor planavgrensningen. Alleen i Peder Myhres veg er klassifisert som kategori C – svært viktig lokalt (parklandskap). I vestre del av planområdet er mesteparten av arealet klassifisert som kategori D – viktig lokalt (skrotemark). Vest for planområdet er det et område ved Vikelva som er registrert som kategori C – svært viktig lokalt (viktig bekkedrag). Nord for planområdet, langs Vikelvas nedre del, er det et stort område klassifisert som kategori A – svært viktig nasjonalt (gråor-heggeskog).

Gjenværende allétrær langs Peder Myhres veg er registrert og innmålt, og det er foretatt en tilstandsanalyse av trekyndig konsulent. Av den opprinnelige alleen er det kun ni gjenstående trær, hvorav åtte er i svært dårlig forfatning.

Rekreasjonsverdi

Peder Myhres veg er i kommuneplanens arealdel avmerket som framtidig grønnstruktur med gangveg. Peder Myhres veg inngår også i Trondheim kommunes kartlagte friluftsområder, og er kategorisert som svært viktig. Korridoren inngår som en del av et større nettverk av friluftsområder, og kobler områdene ved fjorden med markaområdene i sør og sørøst.

Retten nordvest for sentrumsområdet ligger Vikelva med sideareal. Dette arealet er regulert til offentlig friområde, og er gitt verdien svært viktig friluftsområde i Trondheim kommunes plan for grønne områder.

Trafikk

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

I 2010 ble det opparbeidet et nytt vegsystem på Ranheim, nye Ranheimsvegen, som leder lokaltrafikken rundt planområdet i stedet for forbi kirken og Ranheim stasjon. Den nye vegegen fanger også opp trafikken fra E6 og fordeler trafikken henholdsvis vestover og østover lokalt på Ranheim. ÅDT i Ranheimsvegen sør er 1150 kjt/d. ÅDT i Ranheimsvegen nordøst er 2500. Dagens fartsgrense er 50 km/t langs vegene innenfor og i tilslutning til planområdet.

Jernbane og industrispor

Nordlandsbanen med Ranheim stasjon går nord for planområdet. Planområdet er avgrenset i øst og vest av de privateide industrisporene fra Ranheim stasjon og til papirfabrikken Ranheim Paper & Board. Begge er tidligere benyttet til varetransport til og fra papirfabrikken, men er ikke i bruk i dag. Tidligere har frekvensen på bruken vært lav, ca. en gang i uka hver veg og risiko knyttet til disse sporene er vurdert som lav.

Det er foreslått dobbeltsporet jernbane sør for planområdet som vil gå inn i tunnel under gårdsanlegget på Vestre Ranheim. I KDP for dobbeltspor er det foreslått ny stasjon, som foreløpig er vist på "Kruskajordet" sørvest for planområdet.

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

Planområdet har god tilgjengelighet til nærområdene via gange og sykkel da området har et godt utbygd gang- og sykkelvegnett.

I løpet av 30 min gange når man hele Ranheimsområdet, Olderdalen, og deler av Grillstad og Reppe. Jakobsli barneskole, Ranheim barneskole og Ranheim idrettspark nås med 10 min gange. Med sykkel når man helt til Vikhammer i øst, og Lademoen i vest i løpet av 30 minutter.

Trafikksikkerhet

Nytt vegsystem rundt planområdet med avkjørsler og kryssløsninger er utformet med tanke på krav til trafikksikkerhet. Nye gang- og sykkelveger har ført til bedre skille mellom trafikantgruppene. Det er montert bom og signalregulering der industrisporene krysser Ranheimsvegen.

Kollektivtilbud

Ranheim ligger inne i KPA som framtidig kollektivtrasé og knutepunkt, og sentrumsområdet får en svært god kollektivdekning. Ranheim betjenes av metrobuslinje M1 med omstigningspunkt for linje 41 Reppe-Ranheim-Væretrøa (frekvens på 10/20/20 min, i henholdsvis rushtrafikk/normaltrafikk/lavtrafikk mandag-fredag). En eventuell framtidig jernbanestasjon sørvest for sentrumsområdet på «Kruskajordet» vil gi god tilgjengelighet fra planområdet.

Barns interesser

Det ligger i dag en fire-avdelings barnehage på østsiden av Peder Myhres veg, men driften er flyttet til ny barnehage i Ranheimsfjæra (høsten 2019). Utover dette er det ikke kjent at området benyttes til aktiviteter for barn og unge.

Skolekapasitet og barnehagedekning

Området sogner til Ranheim skolekrets med Ranheim barneskole og Markaplassen ungdomsskole. Det er ikke kapasitet på ungdomsskoetrinnet i dag. Det ligger flere barnehager i nærområdet.

Teknisk infrastruktur

Anlagt hovedtrasé for fjernvarme, vann og avløp er lagt i Peder Myhres veg gjennom planområdet. Rør for avfallssug er lagt klart ved rundkjøring sørvest for planområdet.

Grunnforhold

Sørvest for Peder Myhres veg er det 2-7 m med fyllmasser, stedvis under et tynt lag med matjord. Fyllmassene består av leire, silt, sand og grus. Langs Peder Myhres veg er det påvist avfall av plast- og papirbiter i fyllmassene.

Overgang til original grunn ligger på ca. kote +20 i sør, ca. kote +16 midt på området og på kote +8-10 i nord. Øst for Peder Myhres veg er det påvist 0,5-1 m matjord over 1-2 m med fyllmasser av sand og grus langs Ranheimsvegen. Original grunn består av over konsolidert middels fast til fast leire. Leira har middels til høy sensitivitet. Det er påvist kvikkleire både øst og vest for Peder Myhres veg.

Stabiliteten mot et større skred med fare for planområdet vurderes som tilfredsstillende. Den lokale stabiliteten av skråningen mot Vikelva er imidlertid noe lav. Det må derfor gjennomføres tiltak for å bedre lokalstabilitet mot Vikelva.

Støy- og luftforhold

Det er støy fra jernbanen nord for planområdet, og fra trafikk i Ranheimsvegen sør, sørvest og øst for planområdet. Det er også registrert støy fra papirfabrikken Ranheim Paper & Board.

Luftkvaliteten er akseptabel for planområdet.

Risiko- og sårbarhet

Gass

Papirfabrikken Ranheim Paper & Board sør for planområdet lagrer den brann- og eksplosjonsfarlige gassen LNG på sitt område. Lokale tiltak ved gasstanken vil kunne redusere risiko knyttet til anlegget ytterligere.

Klimaforhold

Planområdet ligger på det nærmeste ca. 300 meter fra Trondheimsfjorden. Laveste punkt innenfor planområdet ligger på kote +11. Området vil derfor ikke berøres av havnivåstigning. Det er registrert en flomveg langs Peder Myhres veg, gjennom planområdet.

Forurensning i grunnen

Miljøgeologiske grunnundersøkelser viser at området delvis består av fyllmasser fra virksomheten til Ranheim Paper & Board. Store deler av disse massene ble fjernet i forbindelse med opprydding i 2009 og 2018, men noe ligger igjen. Kjemiske analyser viser at disse massene er svakt forurenset av oljeforbindelser og har et høyt innhold av organisk materiale.

Området rundt Ranheim barnehage ble undersøkt i 2008. Registrerte forurensninger ble delvis fjernet og erstattet med rene masser. Resterende forurensning må håndteres i forbindelse med graving.

Det ble utført feltarbeider i november 2012 som omfattet graving av 10 prøvegroper. I tre av disse er det registrert forurensningsnivå tilsvarende tiltaksklasse 2, og i de resterende prøvegroperne er det kun registrert rene masser.

Beskrivelse av planforslaget

I planforslaget er det fokusert på gode forbindelseslinjer for gående og syklende, samt kobling mot kollektivtilbud. De offentlige byrommene skal ha god kvalitet, og senterområdet skal tilby et bredt innhold av funksjoner og tjenester.

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Det planlegges følgende byggeformål:

Boligbebyggelse, energianlegg, renovasjonsanlegg, kombinert formål bolig/forretning/tjenesteyting og kombinert formål for bolig/barnehage/forretning/tjenesteyting

Planen omfatter også samferdselsareal, til kjørende, gående, syklende og jernbane, grønnstruktur, samt torg.

Total BRA innenfor planområdet er 57 780m² BRA, hvorav 45 490 til bolig, 7040m² til forretning/tjenesteyting/kontor, 3850m² til parkering og 1400m² til barnehage.

Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen er i hovedsak organisert i store kvartaler som skal skjerme mot støy fra veg og jernbane, samtidig som det dannes definerte uterom. Høyde- og volummessig er bebyggelsens tyngdepunkt i senterbygget i sørøst.

Sentrumsfunksjoner

De offentlige funksjonene som bydelstorg og senter med butikker, servering og andre servicefunksjoner er samlet på sørvestsiden av Peder Myhres veg, i nær tilknytning til hovedatkomsten inn til området. Denne bebyggelsen er planlagt med kombinerte formål med boliger i etasjene over sentrumsfunksjonene. Det er også lagt inn noen områder med fleksible areal i første etasje mot de offentlige byrommene der boligformål kan erstattes med sentrumsfunksjoner. Det legges til rette for at det kan etableres felles funksjoner som bydelshus o.l. i disse arealene. Torget og Peder Myhres veg er offentlig.

Torget

Torget ligger sentralt i området og bevegelseslinjene går naturlig over torget. Torget skal opparbeides med høy kvalitet på utforming og materialbruk med en kombinasjon av harde og myke, grønne flater. Torget skal tilrettelegges for både opphold og aktivitet med ulike «passive» og «aktive» soner. Det skal tilrettelegges for uteservering og torghandel, samt midlertidige arrangementer.

Planen sikrer forretning, bevertning og annen tjenesteyting på plan 1 i bebyggelsen rundt torget. Forretnings- og bevertningsfasader på gateplan mot torget skal ha inviterende, åpne fasader, slik at virksomheten innenfor henvender seg ut mot og er synlig fra torget.

Peder Myhres veg (o_SGS2-3, og o_GP1-4)

Peder Myhres veg er avsatt til grønnstruktur i KPA. I planforslaget er Peder Myhres veg regulert til offentlig gang- og sykkelveg med offentlig park på hver side. Torget er utvidet siden høring og strekker seg nå over hele Peder Myhres veg sentralt i planområdet. Gaterommet er regulert med en bredde på 20 meter mellom bygg.

Bebyggelsen langs Peder Myhres veg utgjør en tydelig byggelinje, og fasadene skal brytes opp med bruk av ulike arkitektonisk virkemidler for å unngå monotoni.

Eksisterende trerekke innenfor området er, med unntak av ett tre, i for dårlig stand til å beholdes. Terrenget i gata skal også heves slik at det siste treet også må fjernes. Det skal imidlertid etableres en ny trerekke, og en høy grad av beplantning for å gi gata sitt grønne preg. Gang- og sykkelvegen etableres med vanlig asfaltert standard. Bestemmelsene sikrer at brann- og redning har tilgang via gang og sykkelveg og nødvendig ekstra areal i overgangen mot park.

Kollektivknutepunkt

De offentlige sentrumsfunksjonene og senteret er plassert helt inntil holdeplass for metrobuss og omstigningspunkt i Ranheimsvegen sør. Metrobussholdeplassen med tilhørende areal vil utgjøre et viktig byrom i området.

Det skal etableres åpne og inviterende fasader mot metrobussholdeplassen.

Arkitektur og materialbruk

Bestemmelsene sikrer at bebyggelsen skal ha høy kvalitet på utforming og materialbruk. Bebyggelsen skal fremstå helhetlig utformet, med et variert arkitektonisk uttrykk der volumoppbygging, materialbruk og fargesetting er virkemidler som kan benyttes.

Bebyggelse skal utformes slik at det oppnås variasjon i lange fasadeløp, gjennom fasadesprang, relieffvirkning og bruk av farger og materialer. Fasadeutforming av første etasje skal vise en tilhørighet til bebyggelse i etasjen over med tanke på utforming, material- og fargebruk. Langs offentlige byrom og gater skal variasjon i fasadeutforming/materialbruk skje for minimum hver 30. meter.

Tekniske anlegg som heisoppbygg, ventilasjonsanlegg o.l., samt bygningselementer på takterrasser, skal integreres i den helhetlige arkitektoniske utformingen ved lik bruk av farger og materialer.

Bebyggelsens høyde

Bebyggelsen varierer i høyde. Innenfor B/F/T1, er det planlagt to etasjer forretningsareal med boliger i to til seks etasjer over. Den høyeste delen er i det sørøstre hjørnet med en total høyde på ca. 30 meter over bakkenivå.

Innenfor felt B/F/T2, sørvest i planområdet er bebyggelsen i tre og fire etasjer.

Vest for torget innenfor felt B/BH/F/T varierer bebyggelsen fra tre til seks etasjer, der første etasjen er en høy etasje.

Innenfor felt B1 varierer boligbebyggelsen fra fire til seks etasjer.

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

Planforslaget er illustrert og angitt med maks tillatt bebygd areal (% BYA – «fotavtrykket») i plankartet sammen med maks høyder. Bestemmelsene sikrer maks tillatt bruksareal (m² BRA) for bebyggelseover bakken i reguleringsplanen. Maks tillatte kotehøyder og byggegrenser er styrende på volumene i de enkelte delfeltene. Byggegrenser og maks kotehøyder er vist på plankart.

Maks tillatt BRA innenfor planen er totalt 57 780 m². Av dette kan inntil 45 490 brukes til boligformål. Med gjennomsnittlig 70 m² BRA per boenhet gir det ca. 649 boliger innenfor planområdet og 12,7 boliger per dekar.

Felt B/F/T1

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 24 600 m² BRA. Det tillates inntil 15 050 m² til boligformål og 6000 til forretning og tjenesteyting. Parkering under tak tillates inntil 3600 m².

Felt B/F/T2

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 3820 m² BRA. Det tillates inntil 3350 m² til boligformål og inntil 220 m² i første etasje til forretning, kontor eller tjenesteyting. Det skal etableres nedkjøringsrampe til parkeringskjeller i bygningskroppen med maksimalt tillatt bruksareal på 250 m².

Felt B/F/T3

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 4560 m² BRA. Det tillates inntil 2900 m² til boligformål. Boliger tillates ikke etablert i første etasje i bygg med fasade henvendt mot torg. Samlet tillatt bruksareal for forretning og/eller offentlig og privat tjenesteyting er 260 m², og tillates kun i første etasje av bygg med fasade henvendt mot torg. Tillatt bruksareal for barnehage skal ikke overstige 1400 m². Barnehage skal etableres i første og andre. etasje av bebyggelsen.

Felt B/F/T4

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 1170 m² BRA. Det tillates inntil 980 m² til boligformål. Samlet tillatt bruksareal for forretning og/eller offentlig og privat tjenesteyting er 170 m².

Felt B/F/T5

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 2620 m² BRA. Det tillates inntil 2250 m² til boligformål. Samlet tillatt bruksareal for forretning og tjenesteyting er 370 m².

Felt B1 B2, B3 og B4

Innenfor felt B1-B4 tillates det inntil 20 900 m² BRA til bolig. Tenkte plan og areal helt eller delvis under terreng medtas i beregningsgrunnlaget for samlet tillatt bruksareal.

Felt / Formål Alle arealer gitt i bruksareal (BRA)	Maks. utnyttning	Bolig	Forretning *) og/eller tjenesteyting (offentlig og / eller privat)	Parkering **) = P-rampe	Barnehage (kun i 1. og 2. etg.)
		Inngår i og summeres horisontalt til kolonne for "maks. utnyttning".			
B/F/T1	24.650 m²	15.050 m ²	6.000 m ² *	3.600 m ²	
B/F/T2	3.820 m²	3.350 m ²	220 m ²	250 m ² **	
B/F/T3	4.560 m²	2.900 m ²	260 m ²		1400 m ²
B/F/T4	1.170 m²	980 m ²	190 m ²		

B/F/T5	2.620 m²	2.250 m ²	370 m ²		
B1	20.960 m²	11.160 m ²			
B2		3.900 m ²			
B3		3.350 m ²			
B4		2.550 m ²			
Sum	57.780 m²	45.490 m²	7.040 m²	3.850 m²	1.400 m²
Kun i 1. og 2. etg.: 6.000 m ² forretning *) = hvorav inntil 3.000 tjenesteyting (som erstatning for inntil like mye forretning)					

For bebyggelse som ligger inntil offentlige byrom og gater, herunder offentlig torg o_ST og o_GP1-4 og metrobussholdeplass i sør, kan det etableres balkonger/karnapper som krager ut inntil 1,0 m over byggegrense (og formålsgrense der byggegrense og formålsgrense samsvarer). Frihøyde til balkonger skal være 3,1 meter for å ikke hindre drift.

Videre åpner bestemmelsene opp for at rekkverk tilknyttet takterrasse tillates utover maks kotehøyde for gesims så fremt disse gis en åpen eller transparent utforming (glass e.l.).

Tekniske installasjoner på tak tillates over gesimshøyde på maks 5 % av takflaten. Heis- og trappeoppbygg tillates over maks gesimshøyde med inntil 3 m fra maks tillatt gesimshøyde, på 10 % av takets flate.

Enkle konstruksjoner tilknyttet takterrassens uteområder (pergola o.l.), tillates med inntil 2,5 m over tillatt maksimal gesimshøyde, på 10 % av takterrassens flate.

Tekniske installasjoner og konstruksjoner på takterrasse skal ha en avstand på minimum 2 meter fra gesims. Tekniske installasjoner skal utformes helhetlig med bebyggelsen for øvrig.

Parkeringsdekning

Bestemmelser til KPA angir i krav til ytre sone for bolig, minimum 1,2 p-plass for bil, og 2,0 sykkelplasser pr. boenhet/70 m² BRA boligformål. I planen er det lagt opp til en parkeringsdekning på 0,5-1,0 p-plass per boenhet/70 m² BRA boligformål. Antall sykkelparkeringsplasser er økt til minimum 3 p-plasser pr. boenhet/70 m² boligformål.

Parkering tilknyttet senterbygget i f_SPH1 er i utgangspunktet forbeholdt forretning/næringsparkering. Boliger innenfor felt B1 dekkes inn i p-kjeller felt f_SPH3.

For kontor skal det være 1 - 2 p-plasser for bil og minimum 1,5 p-plasser for sykkel per 100 m² BRA.

For forretning og service skal det være 1,5 - 4 parkeringsplasser for bil og minimum 1 plass for sykkel per 100m² BRA.

For barnehage (fem-avdelings) er det planlagt 5 - 9 parkeringsplasser for bil og 0,15 p-plasser for sykkel og 0,05 plasser for sykkelvogner per barn og 0,4 sykkelplasser per årsverk, hvorav minimum halvparten skal være overdekket eller i bod.

Tilknytning til infrastruktur

Trønderenergi har vurdert det som nødvendig med etablering av to nye trafostasjoner innenfor området for å betjene ny boligbebyggelse og sentrumsfunksjoner.

Trafikkløsning

Hovedadkomst til området skal være via rundkjøring i Ranheimsvegen sør. Rundkjøringen er allerede etablert. Adkomsten er regulert som offentlig veg o_SV1 med tilhørende fortau, o_SF1-2.

Parkering og adkomst til senterbygget (B/F/T1) er fra o_SV1. Adkomst og parkering til B/F/T2-3 og torg er fra o_SV1.

Boliger innenfor felt B1-3 har adkomst til p-kjeller fra Ranheimsvegen i nordøst. Det er planlagt seks gjesteparkeringsplasser tilknyttet atkomst i nordøst.

Varelevering til B/F/T4-5 er tillatt over torget.

Varelevering, brann og redning

Det er planlagt to adkomster for varelevering inn til området. Hovedatkomst for varelevering til selve Nærsenteret (B/F/T1) er planlagt fra Ranheimsvegen øst, via Peder Myhres veg.

Det er regulert kjøreveg (o_SV3) med #5 for varelevering, atskilt fra gang- og sykkelveg i Peder Myhres veg. Det er også avsatt manøvreringsareal på østsiden av senterbygget til renovasjonsbil i forbindelse med næringsavfall og returpunkt for glass/metall og papir. Denne atkomsten ivaretar også tilgjengelighet for redning, brann, politi og ambulanse.

Myke trafikanter

Området har et godt utbygd gang- og sykkelvegnett, som også går fra planområdet til Ranheim barneskole og Jakobsli barneskole. Området ligger sentralt på Ranheim med tanke på tilgjengelighet for gående og syklende til viktige målpunkt.

Avgrensning
regulert
utover



————— GANG- OG SYKKELVEG
- - - - - MULIG FRAMTIDIG PÅKOBLING

Det er skissert en kobling fra midt på Peder Myhres veg og nordøstover til Ranheimsvegen. Det er også foreslått en ny offentlig gang- og sykkelveg som vil gå langs dagens jernbanelinje og koble fortau i Ranheimsvegen nord med eksisterende gang- og sykkelveg ved Vikelva i vest.

Industrispor jernbane

Det går to separate sidespor fra Ranheim stasjon og til Ranheim Paper & Board på øst- og vestsiden av bebyggelsen i planforslaget. Begge er tidligere benyttet til varetransport til og fra papirfabrikken, men er ikke i bruk i dag. Det må påregnes oppgradering og søknad om ny tillatelse fra Jernbanetilsynet før bruk eventuelt kan gjenopptas. Det er ikke avklart om sporene vil tas i bruk, eller om de er forenlig med fremtidig dobbeltsportrasé. I planforslaget er ikke sidespor gitt et eget reguleringsformål, men er lagt under bestemmelsesområde #4 og #6 på plankart på grunnen. Bestemmelsene sikrer at det østlige sidesporet kan benyttes fram til første igangsettingstillatelse er gitt og at det vestlige sporet skal beholdes.

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Støy

Støyberegningene og støysonkartene viser at flere fasader ikke oppfyller grenseverdiene. Flere bygg ligger i gul støyzone, mange balkonger og noen fasader har høyere lydnivå enn 55dB. Bestemmelsene sikrer at boenheter mot gul støyzone (55dB-65 dB) skal ha en stille side (<55dB). Minst ett soverom skal vende mot stille side. Boenheter mot rød støyzone (65 dB-70 dB) skal ha en stille side (<55dB). Boenheten skal være gjennomgående, minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side.

For mange av balkongene må det gjennomføres tiltak som lokal skjerming for å oppnå tilfredsstillende lydforhold for uteoppholdsareal. Felles uteoppholdsareal på bakkeplan i senter av planområdet er i hvit støyzone (<55dB).

Følgende skjermingstiltak må utføres innenfor planområdet:

- Skjermingstiltak i nord mot jernbane ved Ranheim stasjon. I beregningene er det lagt til grunn en støyskjerm på 3 meter.
- Tiltak ved støykildene tilknyttet fabrikken Ranheim Paper & Board.

Tilstrekkelig støyskjerming er sikret gjennom bestemmelser til planen.

Støv og luftkvalitet

Resultatene av spredningsberegningene for områdene ved Ranheim sentrum viser at det er en del luftforurensning fra de sterkest trafikkerte vegene E6, Kockhaugvegen og Malvikvegen sør for planområdet. Imidlertid havner ikke noen deler av planområdet inn under T-1520 rød eller gul sone, hverken for dagens situasjon eller for en fremskrevet situasjon. Heller ikke noen av grenseverdiene for NO₂ eller PM₁₀ i forurensningsforskriften overstiges ved planområdet. Spredningen fra togtrafikken ved Meråkerbanen/Nordlandsbanen og lokal industri (Ranheim Paper & Board og Statkraft Varmes planlagte energisentral) er liten.

Forurensning i grunnen

Ved behov for masseutskifting på deler av området må masser i tiltaksklasse 2 håndteres som forurenset og leveres til godkjent mottak. Her vil trolig det høye innholdet av organisk materiale i fyllmassene vest for Peder Myhres veg være styrende for valg av mottak. Ettersom det er påvist

forurensede masser, skal det i henhold til Forurensningsforskriftens kapittel 2 utarbeides en tiltaksplan som beskriver håndtering av forurensede masser. Tiltaksplanen skal godkjennes av Miljøenheten i Trondheim kommune før graving kan igangsettes.

Geoteknikk

NGI har utført en overordnet geoteknisk vurdering for byggegrop og fundamentering for området. Fyllmassene på området er ikke egnet som grunn for fundamentering. Massen må enten utskiftes eller graves bort slik at nybygg fundamenteres under dette laget. Grunnen under fyllmassene består av over konsolidert middels fast til fast leire med varierende sensitivitet. Det er påvist kvikkleire enkelte steder, men områdestabiliteten er funnet tilfredsstillende. NGI har utført grunnundersøkelser for å kartlegge overgangen mellom fyllmasse og leire, styrke- og setningsegenskap i leira og dybden til berg.

Det må gjennomføres tiltak for å bedre lokalstabiliteten mot Vikelva. En mulig løsning er avlastning på toppen av elveskråningen, antatt 2-3 m høyde i en bredde på 10-15 m. Avlastning må utføres før utbygging sørvest for Peder Myhres veg starter.

Universell utforming

Føringene fra plan- og bygningsloven (§ 1-1) vedrørende prinsippet om universell utforming og bestemmelser i Byggteknisk forskrift (TEK 17) er lagt til grunn og forutsettes ivaretatt i planforslaget.

Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal

Felles uteoppholdsareal skal utformes for flere aktiviteter og bruk for ulike aldersgrupper. Uteoppholdsareal tilknyttet boliger og barnehage, etablert på dekket over parkeringskjeller, skal dimensjoneres for å kunne etablere et fullverdig uteareal med en jordoverdekning på gjennomsnittlig 40 cm. Minimum 5% av arealet skal dimensjoneres for å tåle en jordoverdekning på minimum 80 cm.

Krav til uteoppholdsareal for boligbebyggelsen innenfor planområdet er totalt ca. 20 955 m². Halvparten skal ligge på grunnen og være felles. Gårdsrommet på tak i B/F/T1 er regnet inn som felles uterom på bakken i denne saken. Ved beregning av krav til uteoppholdsareal for boligformål innenfor planområdet er det tatt utgangspunkt i bruksareal BRA for boligbebyggelse på grunnen, fratrukket areal til parkering og areal som skal brukes til uterom (herunder balkonger/veranda/terrasse o.l.).

Kravet til uterom nås ikke for de ulike utbyggingsfeltene isolert sett. Kravet til uterom er vurdert totalt sett innenfor planområdet. Barnehagen når sitt uteromskrav med 200m² ekstra. Barnehagen er ikke medregnet som en del av felles uteoppholdsareal for boligene.

Det er store offentlige arealer innenfor planområdet. Med bakgrunn i dette er det kommet frem til at man kan senke kravet til uterom til 46m² BRA per 100m² bolig. Totalt er arealet til Park o_GP1-4, langs gang- og sykkelvegen i Peder Myhres veg, 2254 m² og torget o_ST er 2210 m². Til sammen 4464m². Uterommene i planen oppfyller kravene når 46 m² per bolig eller per 100 m² BRA boligformål legges til grunn.

Solforhold – hele området



Oversikt som viser solforhold i området på nøkkeltidspunktene 21. mars, kl 15.00 og 23. juni, kl. 18.00

Felt B/F/T1

Boligene innenfor felt B/F/T1 etableres på tak av senteret (tredje plan og oppover). Gårdsrommet planlegges også tilgjengelig via åpning og trapp fra Peder Myhres veg. Felles gårdsrom med uteoppholdsareal vil være på ca. 2575 m². Bebyggelsen rundt vil virke som en naturlig støyskjerm. Det tenkes også etablert takterrasser på deler av bebyggelsen på til sammen ca. 1,8 daa.

Gårdsrommet åpner seg litt opp mot vest, noe som gir gode solforhold i gårdsrommet, i tillegg til at det tenkes noen mindre åpninger/slisser ellers i bebyggelsen som også gir utsikt og lys inn i gårdsrommet. Det er ca. 61 % solbelyst areal 23.juni klokka 18.00. Det er derimot umulig å oppnå 50 % solbelyst areal 21.mars klokka 15.00 på grunn av bebyggelsen i sørvest som fungerer som naturlig støyskjerm. Det er imidlertid gjort en analyse av solforhold på boligfasader innenfor B/F/T1 som viser at fasader mot sør vil ha gode solforhold bl.a. 21. mars kl. 15.00. Sørvendt fasade inn mot Ranheimsvegen er støyuksatt, men det vil ikke være sammenfallende negative miljøforhold med både støy og lite sol for denne fasaden.

Det er tilgang til takterrasser for B/F/T1 med svært gode solforhold på dette tidspunktet, og ikke minst øvrige felles og offentlige uteoppholdsareal innenfor planområdet som har gode solforhold også 21. mars klokka 15.00.

Felt B/F/T2 og B/F/T3

Boligene innenfor felt B/F/T2 og felt B/F/T3 vil i hovedsak ha felles uteoppholdsareal på bakkenivå på bebyggelsens vestside. Dette er areal med gode solforhold som grenser inn til offentlig friområde langs Vikelva. Det er i tillegg tenkt takterrasser på deler av bebyggelsen på henholdsvis ca. 700 m² og 510 m².

Felt B1-3 og f_BUT1

3,1 daa uteoppholdsareal i felt f_BUT skal være felles for alle boliger innenfor planområdet. Området skal opparbeides parkmessig med variert vegetasjon og områder for lek og opphold. Bebyggelsen i øst virker som en naturlig støyskjerming fra Ranheimsvegen. Dette uteoppholdsarealet skal opparbeides som et park- og lekeområde, mens torget og Peder Myhres veg tenkes opparbeidet med et mer urbant og formelt formspråk.

I tillegg til felt f_BUT, inngår øvrig kvalitativt uteareal mellom boligene innenfor delfelt B1-3 som uteoppholdsareal. Uteoppholdsareal innenfor Felt B1-3 og f_BUT1 er på totalt ca. 6,5 daa. Det tenkes i tillegg takterrasser på rundt 675 m² innenfor bebyggelsen på felt B1 – i hovedsak på bygninger langs Peder Myhres veg.

Størrelsen på området gjør at det vil være store solfylte areal på viktige tidspunkt gjennom året, men det vil også her være vanskelig å oppnå hele 50 % solbelyst areal på bakken 21. mars kl. 15.00. Det er 33 % solbelyst på dette tidspunktet innenfor areal som er definert som kvalitative. B1 har også tilgang til takterrasser med svært gode solforhold, samt offentlige uteareal som torget og deler av Peder Myhres veg med gode solforhold på dette tidspunktet.



Barnehage

Barnehagens utearealer skal etableres i henhold til Trondheim kommunes krav om arealstørrelse, med varierte overflater og tilrettelagt for flerbruk, bevegelse og allsidig lek. Det er planlagt en fem- avdelings barnehage med et uteareal på drøye 2 daa, noe som er i henhold til krav.

Barnehagens uteområder er plassert skjermet. Barnehagen har gode solforhold på ettermiddagen og ligger inn mot offentlig friområde langs Vikelva i vest. Det er lite sol på barnehagens uteareal på formiddagen 21. februar. Som man ser av solstudien under er det ikke sol kl. 10.00. Kl. 11.00 er det 20 % sol, kl 12.00 er det to oppdelte felt med sol på tilsammen 29 %. Kl. 13.00 er 33 % sol. Først kl. 14.00 følges barnehageveilederen med 58 % sol. Etter dette blir solforholdene bedre, og det er mest sol på ettermiddagen når barnehagen er stengt.

I sommerhalvåret er det gode solforhold på uteområdet til barnehagen.

Barnehagens uteareal er ikke medregnet i boligens uteromsregnskap, men barnehagens uteareal vil være tilgjengelig for beboere innenfor planområdet etter barnehagens stengtids. Det vil være en viktig kvalitet og supplement til øvrige uteoppholdsareal.

Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Energiforsyning

Anlagt hovedtrasé for fjernvarme på Ranheim går i Peder Myhres veg gjennom planområdet. Ny bebyggelse innen planområdet skal betjenes av denne.

Det må etableres to nye trafostasjoner innenfor området for å betjene ny boligbebyggelse og sentrumsfunksjoner. Det er regulert plassering til trafostasjon som skal betjene boligområde B1-3 innenfor felt o_ BE2 på plankart på grunnen. Denne er plassert med enkel tilgjengelighet for drifting fra Ranheimsvegen i øst. Det må også etableres en trafostasjon (BE1) som kan betjene bygningsmassen innenfor felt B/F/T1.

VA-løsninger

Eksisterende offentlige vann- og avløpsledninger som ligger i Peder Myhres veg vil være stammen i ledningsnett. Ledningene har tilstrekkelig kapasitet til å betjene planområdet. Det kommunale avløpsnett består av et separatsystem, og det nye avløpsnett fra planområdet må være separatsystem.

Avfallshåndtering

Planområdet skal kobles til stasjonært avfallssug for alle boligene og barnehagen. Det er allerede lagt rør for avfallssug i området, som er tilkoblet avfallssugsentralen som ligger rett på andre siden av Vikelva. Det er lagt klart et stikk for avfallssug i rundkjøringen sørvest i planområdet.

Hvis ny boligbebyggelse eller barnehage tas i bruk før infrastruktur for avfallssug er ført fram til området, skal midlertidige avfalls løsninger via containere på bakkenivå benyttes. Det skal redegjøres for plassering av midlertidige løsninger ved søknad om tillatelse til tiltak, senest ved igangsettingstillatelse.

Avfallshåndtering for næringsvirksomhet skal løses innomhus.

Virkninger av planforslaget

Landskap (nær- og fjernvirkning) og siktlinjer

Landskapet på Ranheim har både estetiske og kulturelle verdier med sitt skålformede landskapsrom ut mot Trondheimsfjorden, og sine rester av gammelt og karakteristisk jordbrukslandskap. Ranheim utgjør en overgangssone mellom de mer bymessige områdene vestover mot Trondheim sentrum og de mer jordbrukspregede områdene innover langs Trondheimsfjorden. Landskapsrommet lokalt på begge sider av Vikelva har estetisk verdi, mens landskapet lokalt innen planområdet vurderes å ha lav verdi.

Planforslaget vurderes ikke å ha negative landskapsvirkninger på omliggende områder. Høydemessig er bebyggelsen gitt en variasjon og et tyngdepunkt mot sørøst. Høydene følger også tomta som er svakt skrånende fra sør mot nord, med utsikt over Trondheimsfjorden. Peder Myhres veg utgjør en viktig akse gjennom planområdet fra sørøst til nordvest. Viktige siktlinjer er ivare tatt.

Konsekvenser for nabobebyggelse

Ny bebyggelse i planområdet vil gi noe endrede solforhold og en ny utsikt for nabobebyggelsen i nedre Humlehaugen, øst for planområdet. Det åpne landskapsbildet vil bli endret til en bystruktur. Bebyggelsen er skråstilt mot Ranheimsvegen for å bevare de viktigste siktlinjene mot fjorden i nordøst og gløtt inn til sentrumsområdet mellom bebyggelsen langs Ranheimsvegen.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, og tiltaket vurderes ikke til å ha negative konsekvenser for kulturminner eller kulturmiljø.

Bestemmelse sikrer at det skal foretas arkeologisk gransking før igangsettingstillatelse kan gis.

Grønnstruktur

En viktig gjennomgående grønnstruktur for ferdsel og opphold er Peder Myhres veg som er avsatt til fremtidig grønnstruktur i KPA med 25 meters bredde. Den urbane grønnstrukturen kan by på andre opplevelseskvaliteter til gåturen enn hva man f.eks opplever i marka eller på turvegen langs fjorden.

Gaterommet er regulert med en bredde på 20 m. Dette er et avvik fra bredden på grønnstrukturen i KPA der arealet er vist med 25 meters bredde.

Peder Myhres veg er regulert som gang- og sykkelveg med offentlig park på hver side. Peder Myhres veg skal opparbeides som en urban grønn gate korridor med gang- og sykkelveg i midten. Gang- og sykkelvegen skal opparbeides på en måte som ivaretar en kjørbær klarings på min. 4,5 m til bl.a. brann- og redningskjøretøy. Plassering av denne sonen varierer ned langs gata, slik at det ikke skal oppleves som en kjøreveg.

Offentlig fortau, o_SF1-2 langs hovedatkomsten o_SV1, er forbundet med gaterommet Peder Myhres veg via torget o_ST.

Planforslaget vil berøre en del av grønnstruktur langs Vikelva mht. nødvendig geotekniske sikringstiltak. Terrenget må justeres for å avlaste området for masser, men formålet offentlig friområde videreføres, og det stilles krav i bestemmelsene til at området skal istandsettes og at det skal replantes med stedegen vegetasjon langs elva.

Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Kvikkleire

Sikkerhet mot kvikkleireskred er tidligere utredet av Multiconsult. Nærmeste kvikkleiresone er sone 399 Ranheim øst for planområdet. Soner øst for denne sonen vurderes ikke å utgjøre noen fare for planområdet siden de er for langt unna og vil ha utløp i nordøstlig retning. I tillegg har Multiconsult etablert fire lokale kvikkleiresoner, A, B1, B2 og C, i forbindelse med tidligere prosjekt. Planområdets sørvestlige del ligger innenfor sone B1. Multiconsult har dokumentert tilfredsstillende sikkerhet mot områdeskred. Undersjøiske ras i fjorden er av Multiconsult ikke vurdert å utgjøre noen fare for planområdet.

Stabiliteten mot et større skred med fare for planområdet vurderes som tilfredsstillende av NGI. Utførte grunnboringer indikerer at forekomsten av kvikkleire/sprøbruddmateriale ved Ranheim sentrum ikke er sammenhengende med registrert kvikkleire/sprøbruddmateriale i naboområdene mot øst og sørøst. Topografiske kriterier for utbredelse av skred tilsier heller ikke at disse områdene kan være utsatt for naturlige skred utløst langs Vikelva vest for Ranheim sentrum.

Lokalstabiliteten for Ranheim sentrum må forbedres med stabiliseringstiltak. Det må derfor gjennomføres tiltak for å bedre lokalstabiliteten mot Vikelva. En mulig løsning er avlastning på toppen av elveskråningen, antatt 2-3 m høyde i en bredde på 10-15 m. Avlastning må utføres før utbygging sørvest for Peder Myhres veg starter.

Geoteknikk knyttet til dobbeltsporet jernbane

NGI har sannsynliggjort at byggingen av Ranheim sentrum vil forbedre stabilitetssituasjonen mot framtidig jernbaneutbygging. Rapporten sier også at bruk av tomta for Ranheim sentrum som riggområde for jernbaneutbygging og mellomlagring av masse ikke er mulig uten stabilitetsforbedrende tiltak.

Naturverdier

Alleen i Peder Myhres veg er klassifisert som kategori C – svært viktig lokalt (parklandskap). Gjenværende allétrær langs Peder Myhres veg er registrert og innmålt, og det er foretatt en tilstandsanalyse av trekyndig konsulent. Av den opprinnelige alleen er det kun ni gjenstående trær, men alle er forutsatt fjernet. Det er krav til etablering av nye trær i offentlig park (o_GP1-4) langs Peder Myhres veg.

I vestre del av planområdet er mesteparten av arealet klassifisert som kategori D – viktig lokalt (skrotemark). Området vil bli bebyggt og opprinnelig mark erstattet med samferdselsanlegg, bygg og uteområder.

Langs Vikelva er det registrert to soner med verdi C, lokalt viktig og verdi A svært viktig nasjonalt. Begge disse ligger utenfor planområdet. Planområdet for Ranheim sentrum omfattes ikke av viktige områder for vilt, viltdrag eller områder med viltinteresser i dagens situasjon.

På bakgrunn av dette vurderes det som at naturmiljø og naturverdier ikke vil få særlige negative konsekvenser som følge av planforslaget.

Friluftsliv og rekreasjon

Planforslaget påvirker rekreasjonsinteresser ettersom turdraget vil gå via den grønne, urbane gata i Peder Myhres veg, som også er et offentlige byrom og felles uterom for planområdet, og offentlig friområde langs Vikelva. Rekreasjon vil også påvirkes av støv og støy fra trafikk.

Hvis geoteknisk sikringstiltak på østsiden av Vikelva gjennomføres med avlastning av masser, vil terrenget innenfor denne delen av friområdet endres. I dag består terrenget av en bratt skråning langs Vikelva som går over i et flatt platå. Nytt avlastet terreng vil medføre et mer jevnt skrånende terreng (1:3 og 1:5) ned mot Vikelva. Det flate platået blir mindre, men tilgjengeligheten ned mot Vikelva vil kunne bli bedre.

Deler av det offentlige friområdet langs Vikelva inngår i planforslagets avgrensning på grunn av nødvendig geotekniske sikringstiltak som må gjøres som følge av utbyggingsplanene.

Trafikkøkning, vegforhold

Trafikkmengder

Totalt for hele planområdet er det beregnet en økning på 3782 bilturer per døgn. Dette er et grovt estimat. Boliger innenfor B1 har adkomst til p-kjeller fra Ranheimsvegen i nordøst, og 725 av bilturene forventes derfor herfra. Resterende 3057 bilturer forventes via adkomst med rundkjøring i Ranheimsvegen sør.

Den antatte økningen av trafikk er for Ranheimsvegen nordøst fra 2500 til 3225 kjøretøy per døgn (kjt/d), og for Ranheimsvegen sør fra 1150 til 4207 kjt/d.

Turproduksjonen kan bli lavere ettersom flere av de reisende vil besøke flere av formålene samtidig. En del av den eksisterende trafikken i vegnettet vil også kunne stoppe for å handle, og dermed ikke gi tilsvarende trafikkøkning. Kollektivreisende vil også utgjøre en del av besøkende til senteret og dermed ikke generere trafikk.

Kapasitet i vegnett

Det er gjort en grov vurdering av hvorvidt den nyskapte trafikken vil gi kjøproblematikk i rundkjøringen med adkomst til planområdet fra Ranheimsvegen sør (kapasitetsanalyse i SIDRA av rundkjøringen). Resultatene fra denne tilsier at det ikke vil oppstå problemer med avviklingen i noen av tilfartene til rundkjøringen.

Trafikksikkerhet

Planforslaget vurderes ikke til å ha negative konsekvenser for trafikksikkerheten.

Det er godt tilrettelagt for gående og syklende til og fra sentrumsområdet og til omliggende barne- og ungdomsskole, med et tett gang- og sykkelvegnett med vid utstrekning fra området og god separasjon av trafikanter. Varelevering er planlagt for best mulig separasjon fra andre trafikanter. Det er planlagt eget snuareal i vest, og rygging er begrenset til å foregå inn mot innomhus-ramper for varelevering i sørøst. Alle adkomster til området er kontrollert mot siktkrav i Hb N100, og utformingen er i henhold til dette. Varelevering til de mindre arealene i B/F/T3-5 og barnehage i B/F/T3 vil foregå på torget.

Kollektivknutepunkt

Nytt lokalsentrum samlokalisert med kollektivknutepunkt bidrar til å redusere personbiltrafikken i området, og støtter opp under 0-vekstmålet.

Samlet sett vil dette kunne utgjøre et sentralt kollektivknutepunkt for buss og fremtidig jernbane med tilhørende gode gang- og sykkelforbindelser. Det planlegges økt frekvens til to tog i timen, og Ranheim stasjon er allerede gjenåpnet.

Planforslag legger godt til rette for god tilgjengelighet til Ranheim stasjon, og ikke minst en fremtidig stasjon tilknyttet ny, dobbeltsporet jernbane. Det er tilrettelagt for gode gangvegkoblinger mellom metrobussholdeplass og eksisterende Ranheim stasjon gjennom sentrumsområdet, og det er som del av prosjektet også skissert muligheten for en gangbru over jernbanesporet - selv om dette ikke er regulert i selve reguleringsplanforslaget.

Sentrumsområdet vil utgjøre en viktig del av kundegrunnlaget for å skape et konkurransedyktig kollektivtilbud i området, i kraft av nye beboere i umiddelbar nærhet, og ikke minst et godt handels- og servicetilbud som skaper liv og gir kollektivknutepunktet økt tiltrekningskraft.

Barns interesser

I Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen er det lagt vekt på hvordan arealer og anlegg som skal benyttes av barn og unge skal utformes. Områdene skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I forhold til utforming skal områdene være tilstrekkelig store, være egnet for ulik lek og opphold hele året. Arealene skal kunne brukes av barn med forskjellige funksjonsnedsettelse, og i tillegg bidra til samhandling

mellom barn og voksne.

Planforslaget følger opp denne retningslinjen, og vurderes til å være positivt med tanke på barns interesser. Planforslaget legger opp til trygge og varierte byrom og felles uteoppholdsareal tilrettelagt for lek og aktivitet. Planområdet har trygg veg til nærliggende skoler, barnehager og idrettsanlegg.

Teknisk infrastruktur

Eksisterende offentlige vann- og avløpsanlegg i området har kapasitet til utbyggingen av Ranheim sentrumsområde. Det legges et nytt internt vann- og avløpssystem som vil betjene de nye utbyggingsfeltene. For elforsyningen vil det bli etablert to nye nettstasjoner. Det er kapasitet i området. Planforslaget vurderes ikke til å ha negative konsekvenser for teknisk infrastruktur i området.

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Prinsippet om universell utforming er lagt til grunn og ivaretatt i planforslaget.

Forurensning

Miljøforholdene vurderes ikke til å ha negative konsekvenser i plan- eller nærområdet gitt avbøtende tiltak.

Støy

Støyberegningene og støysonekartene viser at flere fasader ikke oppfyller grenseverdiene, og planforslaget omfatter derfor avbøtende skjermingstiltak som vil gi tilfredsstillende støyforhold.

Luftkvalitet

Resultatene av spredningsberegningene viser at det er en del spredning ut fra de sterkest trafikkerte vegene E6, Kochhaugvegen og Malvikvegen sør for planområdet. Imidlertid havner ikke noen deler av planområdet inn under T-1520 rød eller gul sone, hverken for dagens situasjon eller fremtidige situasjoner. Heller ikke noen av grenseverdiene for NO₂ eller PM₁₀ i forurensningsforskriften overstiges ved planområdet. Spredningen fra togtrafikken ved Meråkerbanen/Nordlandsbanen og lokal industri (Ranheim Paper & Board og Statkraft Varmes planlagte energisentral) er liten.

Forurensning

Gjennomføring av planforslaget vil samlet sett bedre forurensningssituasjonen i området gjennom opprydding og rensing av masser i anleggsfasen. Planen omfatter ikke arealbruk som medfører fare for økt forurensning til nærområdet eller til Vikelva.

Virknings som følge av klimaendringer

Det vurderes ikke å være flomfare i tilknytning til planområdet. Vikelva vurderes ikke å representere flomfare da høydeforskjellen mellom elva og planområdet er ca. 6 meter. Vikelva går i kulvert under Ranheim fabrikk oppstrøms fra planområdet, og kulverten vurderes å sette begrensninger på vannføringen i elva.

Planområdet ligger fra kote + 11 til + 22 over dagens havoverflate, og vurderes ikke å omfattes av risiko ved havstigning.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Planforslaget legger til rette for gode, trygge og varierte offentlige byrom, grønne uterom og bomiljø. Planforslaget legger videre opp til et nettverk av trygge og effektive gang- og sykkelforbindelser som fremmer en aktiv hverdag for de som bor innenfor og besøker området. Planforslaget vurderes som positivt i et folkehelseperspektiv.

Hvordan planen forholder seg til byvekstavtalen

Planforslaget omfatter boliger innenfor et lokalsentrum med et godt kollektivtilbud, gang- og sykkelveg gjennom området og sentrumsfunksjoner. Samlet gir dette muligheten for å leve uten å være avhengig av bil. Samtidig vil et nytt senter også generere trafikk fra andre områder og til planområdet.

Konsekvenser i anleggsfasen

I anleggsfasen vil det erfaringsmessig oppstå både støy- og støvplager ved transport av byggematerialer, ev. transport av masser m.m. Dette må vurderes nærmere i forbindelse med byggesøknad, når en vet hva omfang av anleggsarbeid vil bli.

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen for hvert delfelt skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, riving av bygg, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442 tilfredsstilles.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er laget en risiko- og sårbarhetsanalyse som eget vedlegg til planen. Analysen ligger til grunn for planarbeidet og er særlig relevant for *struktur og form, planbestemmelser og avbøtende tiltak*. Gjennomføring av planforslaget medfører ingen større risiko for miljø og samfunn, og det er ikke avdekket forhold i området rundt planområdet som skulle tilsi at foreslåtte tiltak ikke bør eller kan gjennomføres.

Vurdering av nullvekstmål for personbiltrafikk

Ranheim er definert som lokalsenter i KPA, og er målpunkt for en av metrobusslinjene. Alle boliger og ansatte innenfor planområdet vil ha god tilgang til forretning og mange tjenester. Boligparkering er redusert til 0,5-1 bil per bolig eller per 70 m² boligformål. Sykkelparkeringsplasser er økt. Planområdet ligger inntil metrobussholdeplass, Ranheim stasjon og fremtidig dobbeltspor. Det vil dermed være enkelt å leve uten å bruke bil her. Det planlegges 7000m² BRA til forretning og tjenesteyting, dette vil kunne øke bilbruken ettersom senteret trolig vil betjene et større område enn Ranheim. Med bakgrunn i arealet til forretning og tjenesteyting samt avstand til Trondheim sentrum, vil det bli nødvendig med bilrestriktive tiltak og infrastrukturinvesteringer i kommunen som helhet for å hindre økning i personbiltrafikken.

Planlagt gjennomføring

Tidsplan

Første planlagte utbyggingstrinn vil være etablering av nærsenteret på Ranheim i felt B/F/T1.

Andre utbyggingstrinn vil kunne være felt B/F/T2-5 med etablering av torget med tilliggende bebyggelse. Begge feltene ligger på sørvestsiden av Peder Myhres veg. Denne utbyggingsrekkefølgen åpner for at eksisterende næringslokaler på området i Peder Myhres veg 2, kan benyttes som riggområde, for utbygging av feltene på sør-vestsiden av Peder Myhres veg. Utbyggingen av felt B1 har færre avhengigheter vedrørende infrastruktur, og kan utvikles mere fritt i flere utbyggingstrinn. Det er naturlig å starte utviklingen av feltet B1 i sørøst.

Økonomiske konsekvenser

Utbyggingen av lokalsentrum på Ranheim har en offentlig barnehage. Det vil bli en utgift for kommunen. Offentlige nye samferdselsareal, torg og park vil gi økte driftskostnader.

Planprosess og innkomne innspill

Planoppstart, medvirkningsprosess

Kunngjøring om igangsatt regulering

Varsel om igangsatt regulering ble sendt ut som brev til berørte parter, datert 02.12.2011.

Medvirkning

Planen var på høring og offentlig ettersyn i februar-mars 2015, en ny høring og offentlig ettersyn august-september 2020 og en begrenset høring april 2022.

Ved høring i 2020 kom det inn 42 merknader. Fylkesmannen (nå Statsforvalteren) hadde tre innsigelser til planforslaget. BaneNOR hadde seks innsigelser til planforslaget.

BaneNOR

1. Nordlandsbanen med samtlige spor, anlegg og sidearealer avsettes til jernbaneformål.
2. Byggegrensa for boligbebyggelse (B1) og formålsgrense for Parkeringshus/-anlegg (f_SPH3) trekkes lenger unna jernbanen.
3. Støyskjermen fjernes fra Bane NORs grunn i plankartet.
4. Det tas inn tillegg i planbestemmelsene §§ 8.6 og 8.7 om geoteknikk og sikkerhet for jernbanen.
5. Arealformål grønnstruktur (GF1 og GF) avsettes til et formål som ivaretar anleggs- og riggområde for framtidig dobbeltspor. Etter bygging av dobbeltsporet, kan arealet gå over til grønnstruktur.
6. Arealet innenfor bestemmelsesområde #6 avsettes til et arealformål som ivaretar drift, vedlikehold og fornying av sidesporene

Kommentar

Planen er bearbeidet og BaneNOR har trukket innsigelsene i brev av 06.12.2022

Fylkesmannen (nå statsforvalteren)

1. Med bakgrunn i SPR-BATP punkt 4.3 fremmes det innsigelse til manglende minimumskrav til arealutnyttelsen, dette gjelder både boligdelen og de andre virksomhetene. Som minimum må det tas inn krav som sikrer en utbygging i tråd med føringer i kommuneplanens arealdel.

2. Med bakgrunn i SPR-BATP punkt 4.3 fremmes det innsigelse til manglende maksimumskrav til bruk av bakkeareal parkeringsformål. Som minimum må det tas inn bestemmelser som imøtekommer føringene i kommuneplanens arealdel.

3. Inntil planforslaget sikrer ivaretagelse av eksisterende og etablering av ny vegetasjonssone på minimum 10 meter fra elvekant, jf. vannressursloven § 11, har Fylkesmannen innsigelse til planforslaget.

Kommentar

Planen er bearbeidet og bestemmelser om utnyttelse og parkering er tatt inn i bestemmelsene. Plankartet og bestemmelsene sikrer naturområde på 10 meter ved Vikelva. Statsforvalteren har trukket innsigelsene til planen etter at dette ble gjort.

Naboer hadde flere innspill til planen. Oppsummert gikk merknadene på:

Ny bebyggelse skaper en massiv mur, forringer boliger i nærområdet (utsikt, innsyn støy)

Bør redusere arealet til butikker og unngå at det bygges et bilbasert senter ala sirkus shopping.

Ny bebyggelse vil gi skygge for nabobebyggelsen i øst

Ny bebyggelse tilpasser seg ikke eksisterende bebyggelse i nærområdet

Varelevering kan gi uønsket støy

Redd for belastende anleggstrafikk

Bekymret for trafikk

Kommentar

Planområdet er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel, og har en tetthet som gjenspeiler dette. Det er skissert 12,7 boliger per dekar. Bestemmelsene sikrer minimum 10 boliger per dekar.

Kommuneplanens arealdel åpner for mye forretningsareal her. Planforslaget er en videreføring av dette. Det totale arealet vil betjene et større område enn Ranheim, men vil være mye mindre enn Sirkus shopping.

Bebyggelsen er høyest i sørøst, og vil skille seg ut fra strukturen i området. Ny bebyggelse vil kaste skygge på kveldstid. På nøkkeltidspunktene 21. mars kl. 1500 og 23. juni kl. 18.00 vil ikke ny bebyggelse skyggelegge nabobebyggelsen, men det vil bli mer skygge på ettermiddag/kveld etter disse to tidspunktene. I dag er det ingen skygge på naboer fra planområdet. Bebyggelsen i nord og vest vil være mer lik eksisterende bebyggelse øst for Ranheimsvegen, med blokker, leilighetsbygg i fire til seks etasjer.

Planen er bearbeidet etter høringen 2020 og spesielt bebyggelsen langs Ranheimsvegen i øst er endret. Byggene nærmest Horgvegen og Horgsletta er mer oppdelt og redusert i høyde. De tre sørligste rene boligbyggene (mot Ranheimsvegen i øst) er også trappet i høyde. Dette gir en mer variert og oppdelt bebyggelse som er en forbedring visuelt sett.

Tidsstyring av varelevering skal styres av skiltplan som skal utarbeides før bebyggelsen kan tas i bruk.

Det kreves en plan for beskyttelse av omgivelsene i anleggsfasen som skal leveres ved søknad om igangsettingstillatelse.

Trafikk er utredet og ny trafikk vil ikke gi kapasitetsutfordringer på vegnettet.

Fellesforbundets avdelinger i Trondheim:

Planen må ivareta Ranheim Paper & Board sine behov og sikre jernbanetilknytning til fabrikk. Sikre at bydelen legger til rette for bolig, handel og næring.

Kommentar

Planen legger opp til at det østlige sidesporet fjernes. Det legges også opp til en kombinasjon av bolig, forretning og tjenesteyting, inkludert barnehage innenfor planområdet. Industri tillates ikke innenfor planområdet.

Norges handicapforbund Trøndelag:

Fraråder senkning av parkeringskrav, vil ha et minimumsantall HC- parkering.

Kommentar

P-kravet er senket til 0,5-1,0 parkeringsplasser for bil for boliger. Kravet til sykkelparkering er økt fra 2 til 3 plasser. Parkering for forflytningshemmede sikres i TEK for alle bygninger med boenhet med krav om heis og byggverk med krav om universell utforming.

Stiftelsen Folkets hus Ranheim,

Reagerer på høy utnyttelsesgrad og nærhet til jernbanen og at forslaget fremmes før planprogram for kommunedelplan Ranheim er ferdigbehandlet.

Kommentar:

Planområdet har vært avsatt til sentrumsformål og nytt senterområde på Ranheim siden 2012 og er planlagt deretter. Ranheim har et langstrakt område med funksjoner, noe denne planen ikke har klart å rydde opp i. Planen åpner opp for å kunne samle flere funksjoner på samme plass, i tilknytning til et torg, metrobussholdeplass, jernbanestasjon og mulig fremtidig jernbanestasjon for dobbeltspor. Planprogrammet til KDP Ranheim ble stadfestet 20.10.2020.

Ranheim Paper & Board AS

Ønsker utvidet regulering som tar hensyn til nåværende og fremtidig industri og samspill mellom bolig, handel, industri og offentlige tjenester. Må ivareta sikkerheten rundt begge sidesporene.

Kommentar

Planen legger ikke begrensninger på nåværende industri utenfor planområdet. Bestemmelsene sikrer videreføring av det vestlige sidesporet. Det skal ikke etableres nye krysningspunkt over dette sporet. Det østligste sporet tillates brukt frem til første igangsettingstillatelse innenfor planområdet gis.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.