

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Peder Myhres veg 2, Ranheim senterområde, r20100073, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/25-98

#### Kommunedirektørens forslag til innstilling:

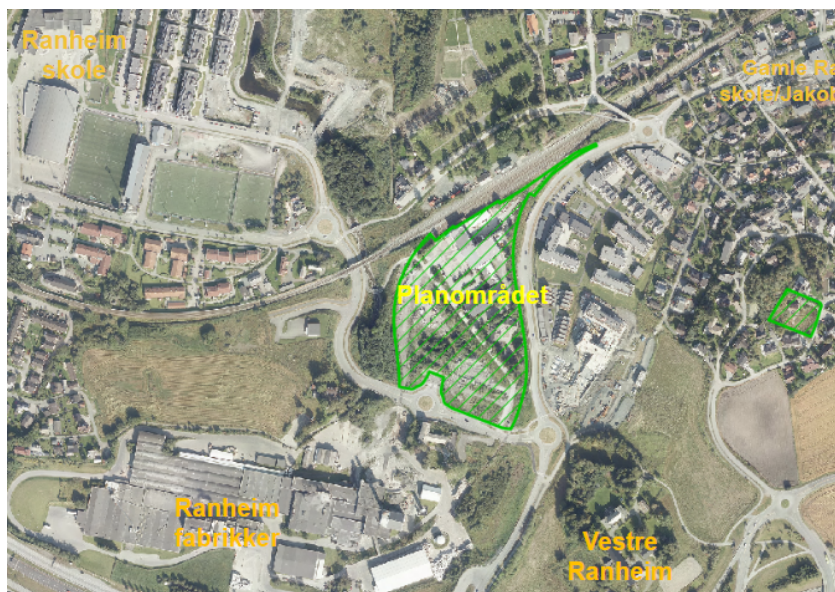
Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Peder Myhres veg 2, Ranheim senterområde, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Selberg arkitekter. Plankart under grunnen og plankart over grunnen er senest datert 24.6.2022 med bestemmelser senest datert 1.7.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 1.7.2022.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningssloven § 12-12.

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Selberg arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av Ranheim utvikling AS. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Planen legger til rette for utbygging av et lokalt senter og boligbebyggelse mellom Ranheimsvegen, Vikelva og Ranheim stasjon. Ny bebyggelse kommer på sørvest- og nordøstsiden av Peder Myhres veg.



Planområdet er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel (KPA), og ligger innenfor bestemmelsesområde lokalsenter.

#### Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planen er å legge til rette for tydelige senterfunksjoner, boligbebyggelse, offentlig torg, en offentlig grønnstruktur langs Peder Myhres veg samt offentlig barnehage. Tomten har i

# Trondheim kommune

dag eldre næringsbebyggelse og en barnehage nord for Peder Myhres veg som ikke er i drift. Sør for Peder Myhres veg er tomten ubebygd.

Totalt er det lagt opp til 7 020 m<sup>2</sup> forretning og/eller tjenesteyting, hvorav 6 000 m<sup>2</sup> vil ligge innenfor senterbygget (B/F/T1). De resterende arealene er plassert rundt det offentlige torget. Boliger er både planlagt over forretning og tjenesteyting og i rene boligbygg. Peder Myhres veg er foreslått med gang- og sykkelveg med langsgående parkdrag.

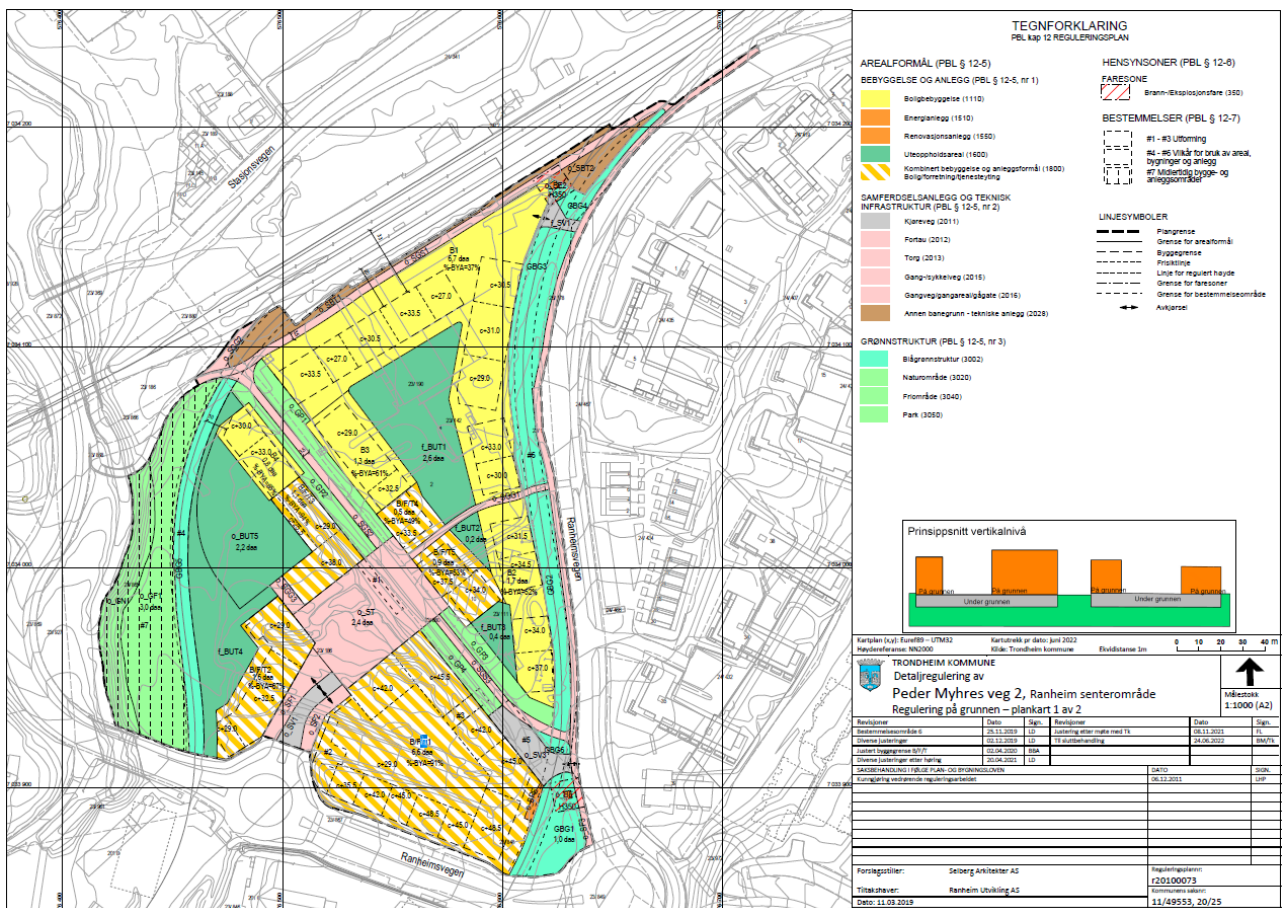
Med en gjennomsnittstørrelse på 70 m<sup>2</sup> per bolig blir det 649 boliger innenfor planområdet og en tetthet på 12,7 boliger per dekar.

Sør for planområdet planlegges det for dobbeltsporet jernbane som skal gå inn i tunnel under gårdsanlegget på Vestre Ranheim.

Flere tema har forsinket planprosessen, som ny metrobussholdeplass, dobbeltsporet jernbane og båndlegging av planområdet. Disse er nå løst.

## Vurdering

Planområdet har fått en god utforming med et sentralt torg og en offentlig grønn åre gjennom området, langs gang- og sykkelvegen i Peder Myhres veg.



## Trondheim kommune

### Konsekvenser for naboer

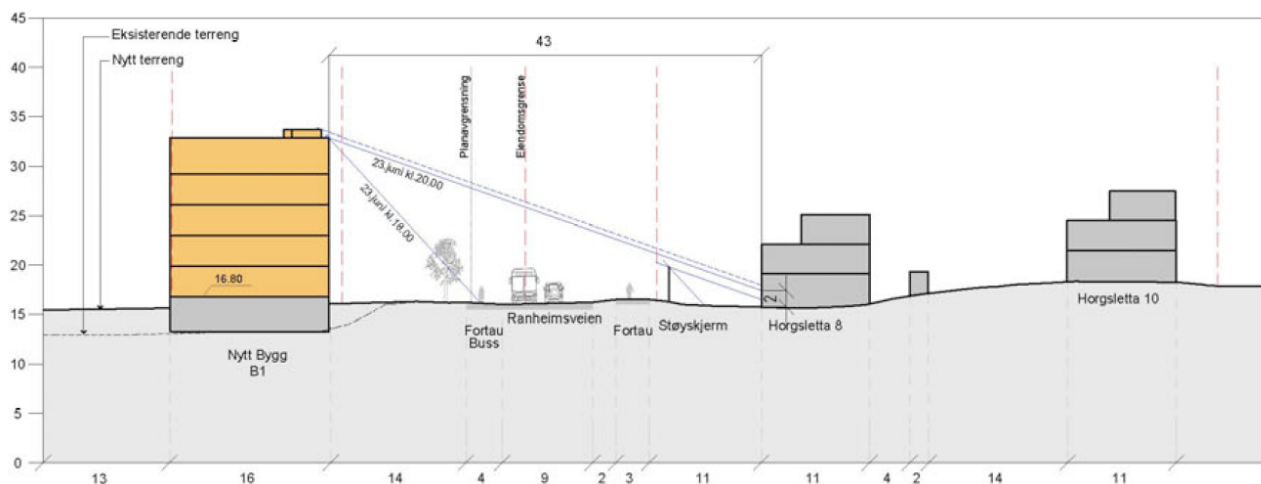
#### Høyder på bebyggelsen

Det er i høringsperioden kommet flere merknader om at bebyggelsen i prosjektet er for høy og at naboer i eksisterende boliger ville bli skyggelagt og miste utsikt. I dag er det lav bebyggelse innenfor planområdet, nordøst for Peder Myhres veg, og ingen bebyggelse sørvest for Peder Myhres veg. Som et resultat av merknadene, ble bebyggelsen øst i planforslaget delt opp i flere volum og høyden ble trappet ned og senket.



Endringer i bebyggelsen mot Ranheimsvegen i øst etter høringen i 2020.

Den nye bebyggelsen vil ikke skyggelegge naboer i øst på nøkkeltidspunktene 21. mars kl. 15.00 og 23. juni kl. 18.00, men planforslaget vil føre til at naboer blir skyggelagt tidligere på ettermiddag og kveld enn i dagens situasjon.



Ny bebyggelse skyggelegger ikke naboer 23. juni kl. 18.00. Kl. 20.00 samme dag vil ny bebyggelse begynne å skyggelegge Horgsletta 8.

Det justerte planforslag ble sendt på en begrenset høring. Det kom inn to merknader, en positiv til endringene og en som fortsatt mente at prosjektet burde bearbejdes mer. Kommunedirektøren har vurdert at justeringen har hensyntatt naboer tilstrekkelig, samtidig som man får en god fortetting i et nytt boligområde.

## Trondheim kommune



Planforslaget sett fra sør. Senterbygget som ses vil fremstå høyt og voluminøst.

### Trafikk og varelevering

Naboer har kommet med merknad om at det vil kunne bli for mye trafikk på vegnettet, med økt støy og støv og trafikkfare, samt støy fra varelevering til senteret som vender mot naboer i øst. Trafikknotat viser at vegnettet har tilstrekkelig kapasitet til all trafikken fra planområdet. Vareleveringen skal tidsstyres; Dette sikres av skiltplan som skal være godkjent og i drift før bebyggelsen kan tas i bruk. Kommunedirektøren mener man må akseptere økt trafikk i området når det skal utvikles. Det har ikke vært nødvendig å gjøre noe med vegnettet siden det er kapasitet i dag. Det vil komme et nytt fortau langs Ranheimsvegen øst i området og gang- og sykkelveg langs jernbanen i nord. Dette er et godt supplement for myke trafikanter i området.

### Konsekvenser for beboere

#### Trafikksikkerhet i planområdet

Det er lagt opp til at all varelevering til senterbygget skjer fra egen avkjøring fra Ranheimsvegen i øst. Til arealene rundt torget og barnehagen er det åpnet for at varelevering kan skje over torget. Det er små arealer i hvert bygg slik at det er begrenset hvor mange vareleveranser det kommer i uka, men samlet sett til de fire ulike feltene pluss barnehagen blir det en viss mengde trafikk. I planprosessen er det jobbet mye med å få trafikken bort fra de sentrale områdene i planen (torget og Peder Myhres veg). Gjennomkjørende varelevering, privatbiler, renovasjon, taxi samt hente/bringe plasser til barnehage har fått andre løsninger i parkeringskjeller og innkjøring fra Ranheimsvegen i øst. Kommunedirektøren har akseptert løsningen med varelevering over torget til de små forretnings- og tjenesteytingslokalene som ligger rundt selve torget.



#### Uteoppholdsareal

Kravet til uterom nås ikke for de ulike utbyggingsfeltene isolert sett. Det betyr at det er mindre arealer tilgjengelig nært der beboerne bor, sett i forhold til om kravet i KPA hadde vært oppfylt. Kommunedirektøren har akseptert å gå ned til 46 m<sup>2</sup> per boenhet/100 m<sup>2</sup> BRA fra kravet om 50 m<sup>2</sup>

## Trondheim kommune

i KPA. Det er gjort med begrunnelse i det store offentlige torget og det regulerte offentlige parkdraget langs gang- og sykkelvegen i Peder Myhres veg som er tilgjengelig innenfor planområdet. Torget og parkdraget er til sammen 4 464 m<sup>2</sup> og vil da være ekstra uterom for beboerne.

### Konsekvenser for naturmiljø og geoteknikk

#### Naturmiljø og geoteknikk

Vikelva er et svært viktig lokalt bekkedrag. Bekken og vegetasjon skal tas vare på og det er sikret en 10 meter bred buffer til naturmiljø langs elva. På grunn av geoteknikken blir denne sonen først etablert etter at området på toppen av skråningen er avlastet for å sikre seg mot ras. Kommunedirektøren og Statsforvalteren har akseptert dette.

#### Solforhold

Planområdet ligger i skrånende terreng mot nord, og bebyggelsen er orientert langs Peder Myhres veg som går fra sørøst til nordvest. Sol på Peder Myhres veg er best på formiddagen, mens torget får mest sol midt på dagen og ettermiddagen. Barnehagens uteområde får best sol fra 12.00-13.00 og får gode solforhold på ettermiddag og kveld. Boligbebyggelsen nord for Peder Myhres veg og senterbygget vil med sin kvartalsstruktur skygge på sitt eget uterom fra forskjellige vinkler gjennom dagen. Boligene vil likevel få gode solforhold på balkonger til ulike tider gjennom dagen.



Vikelva ligger like vest for planområdet, vist innenfor den røde firkanten.



Solforhold 21 mars kl 1500  
1 : 2000



Solforhold 23 juni kl 1800  
1 : 2000

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

## Trondheim kommune

### Konsekvenser for nullvekstmålet

Planområdet ligger inntil metrobussholdeplass, Ranheim stasjon og fremtidig dobbeltspor. Alle boliger og ansatte innenfor planområdet vil ha god tilgang til forretning og tjenester. Det vil dermed være enkelt å leve uten å bruke bil her. Boligparkering er redusert til 0,5-1 bil per boenhet med 70 m<sup>2</sup> boligareal. Sykkelparkeringsplasser er økt fra 2 til 3 plasser per boenhet med 70 m<sup>2</sup> boligareal. Parkeringsdekning for forretning, tjenesteyting og barnehage følger KPA og barnehageveileder. Det planlegges 7 000 m<sup>2</sup> 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.

### Konsekvenser for kommunen

Det har vært en forutsetning i planarbeidet at det skal være offentlig torg i planområdet. Dette er i konflikt med at det planlegges en privat parkeringskjeller under torget. Dette kan gi utfordringer ved vedlikehold og rørføringer etc. Det vil være nødvendig med omfattende avtaler for å sikre eierskapet mellom det private og offentlige. Det er usikkert om avtaler er tilstrekkelig for å hindre utfordringer med dette, men Kommunedirektøren mener det må være offentlig torg i et viktig lokalsentrum som dette. Et alternativ kunne vært å fjerne parkeringskjelleren under torget, men utbygger ønsker fleksibilitet med parkeringskjellerne. Det er også planlagt offentlig uterom for barnehage over parkeringskjeller som vil kunne få lignende utfordringer.

### Medvirkning

Planen startet opp i 2011. Den var på høring i 2015, 2020 og en begrenset høring våren 2022.

Ved siste høring og offentlig ettersyn (høsten 2020) kom det inn flere merknader. Statsforvalteren hadde tre innsigelser til planforslaget. BaneNOR hadde seks innsigelser til planforslaget.

Planen er justert for å imøtekomme innsigelsene. Innsigelsene er nå trukket.

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

- for høy bebyggelse, som forringer boliger i nrområdet (skygge, utsikt, innsyn, støy).
- for høyt forretningsareal, varelevering kan gi uønsket støy, redd for belastende anleggstrafikk og økt trafikk.

#### *Kommentar til merknadene:*

Planen er i tråd med overordnet plan i forhold til utnytting. Det er jobbet med å minske skyggevirksomhet på naboer øst for planområdet. Planforslaget skygger nå ikke på naboer på nøkkeltidspunktene 21. mars kl. 1500 og 23. juni kl. 18.00. Siden det er lav bebyggelse på deler av tomten og resten ikke er bebygd, vil planforslaget ta mye utsikt i forhold til dagens situasjon. Varelevering styres av skiltplan som skal være iverksatt før bebyggelsen tas i bruk. Vegnettet har god kapasitet til ny trafikk. Anleggstrafikken vil bli vurdert i byggesaken da det kreves en plan for anleggsgjennomføring.

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 ned. Dette gir en mer variert og oppdelt bebyggelse som er en forbedring visuelt sett.

## Trondheim kommune

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbyggingen av lokalsentrum på Ranheim er planlagt med et areal til kommunal barnehage. Dette vil bli en kostnad for kommunen, men bygging av barnehagen er ennå ikke tidsbestemt. Offentlige nye samferdselsareal, torg og park vil gi økte driftskostnader.

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

### Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 22.7.2022

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Jogeir Engeset Mikalsen  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg
- Vedlegg 4: Vedlegg til bestemmelsene: Geoteknisk utredning fra NGI, «Ranheim senter. Geoteknisk vurdering av muligheter og begrensninger for byggegrop og fundamentering av nybygg». Dok.nr.20170875-02-R. Rev.nr. 4/2021-04-23.