



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

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 02.12.2024

Dato for godkjenning av bystyret : 27.03.2025

Oppdatering etter bystyrets vedtak : 04.04.2025

### Endringer etter bystyrets behandling 27.03.2025:

Bystyret behandlet reguleringsplanen i møte 27.03.2025, sak PS 44/2025, med følgende vedtak:

*Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Peder Myhres veg 2, Ranheim senterområde, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Selberg Arkitekter AS, senest datert 02.12.2024, med bestemmelser senest datert 02.12.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 02.12.2024.*

*Endre 5. ledd i punkt 4.1.8 til: "Det skal etableres minimum 3 sykkelplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA for formålene forretning og tjenesteyting."*

*Legg til nytt punkt i 4.1.8.: "Der normen gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser skal det for virksomheter være garderobe med dusjfasiliteter for ansatte."*

*Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.*

I tråd med bystyrets vedtak er det gjort endringer av § 4.1.8 i bestemmelsene, og det er lagt inn ny dato, 04.04.2025, for oppdatering av bestemmelsene etter bystyrets vedtak. Planbeskrivelsen er ikke endret, men beskriver planforslaget slik det forelå ved bystyrets behandling. Det er derfor et avvik mellom planbeskrivelsen og den endelig vedtatte planen.

### 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.

Det går sidespor fra Trønderbanen og inn til Ranheim Paper & Board på øst og vestsiden av planområdet. Begge sidesporene ligger innenfor planområdet. Det vestlige sidesporet er foreslått som jernbaneformål mens det østre sidesporet er foreslått til blågrønnstruktur.



*Planområdet er merket med grønn skravur.*

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 senterområde følger opp behovet og ønsket lokalbefolkningen på Ranheim har for å få et samlende sentrumstilbud.

### **Historikk**

Planen er tidligere vedtatt av bystyret 20.10.2022, sak 176/22. Dette vedtaket ble påklaget av Ranheim Paper & Board. Etter klagebehandling ble saken oversendt Statsforvalteren i Trøndelag som opphevet planen 11.12.2023. Opphevelsen ble gjort på bakgrunn av at planen ikke var tilstrekkelig opplyst.

Etter opphevelsen er bestemmelsesområdet for østlig sidespor og bestemmelser knyttet til det østlige sidesporet tatt ut av planen. Denne endringen er sendt på en begrenset høring til sektormyndigheter og Ranheim Paper & Board for uttalelse.

### **Vesentlige utfordringer i planen**

Planarbeidet har pågått i flere år med forskjellige problemstillinger som har måttet løses. En hovedutfordring i planarbeidet har vært sidesporene som går inn til Ranheim Paper & Board fra Trønderbanen. Sidesporene ligger på øst- og vestsiden av utbyggingsområdet og innenfor plangrensen. Sidesporene har tidligere vært i drift. Det østlige sidesporet ble brukt for å frakte varer inn til fabrikk, mens det vestlige sidesporet ble brukt for å frakte varer ut fra fabrikk. Med tanke på trafiksikkerhet og støy fra jernbane, har det vært utfordrende å planlegge for mange nye boliger og nytt forretningsareal innenfor området samtidig som muligheten for at sidesporene kan gjenåpnes er holdt åpen.

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. Båndleggingssonen ble fjernet fra KDP for dobbeltspor ved vedtak av planen, 5.12.2019. Resterende båndleggingssone er nå opphevet etter at fireårsfristen har løpt ut.

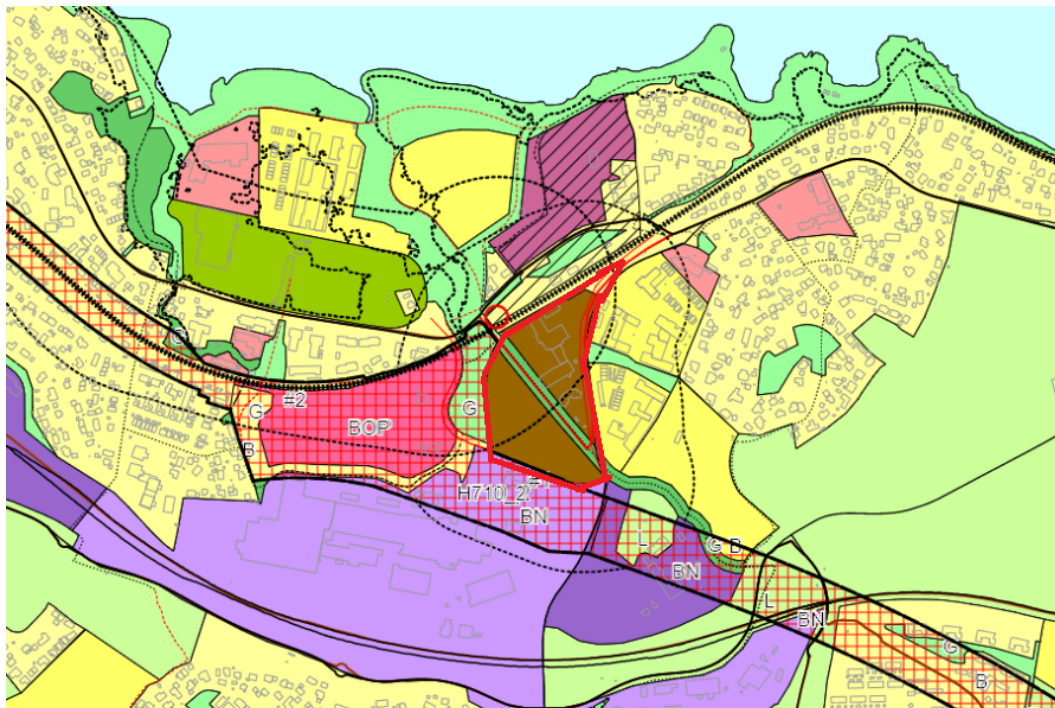
Høyder, utforming av torg og Peder Myhres veg er bearbeidet i tidligere behandling av planen. Naboer i øst ble da tilsendt endring i oppdeling og høyder på bebyggelsen langs Ranheimsvegen i øst i en begrenset høring.

## 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

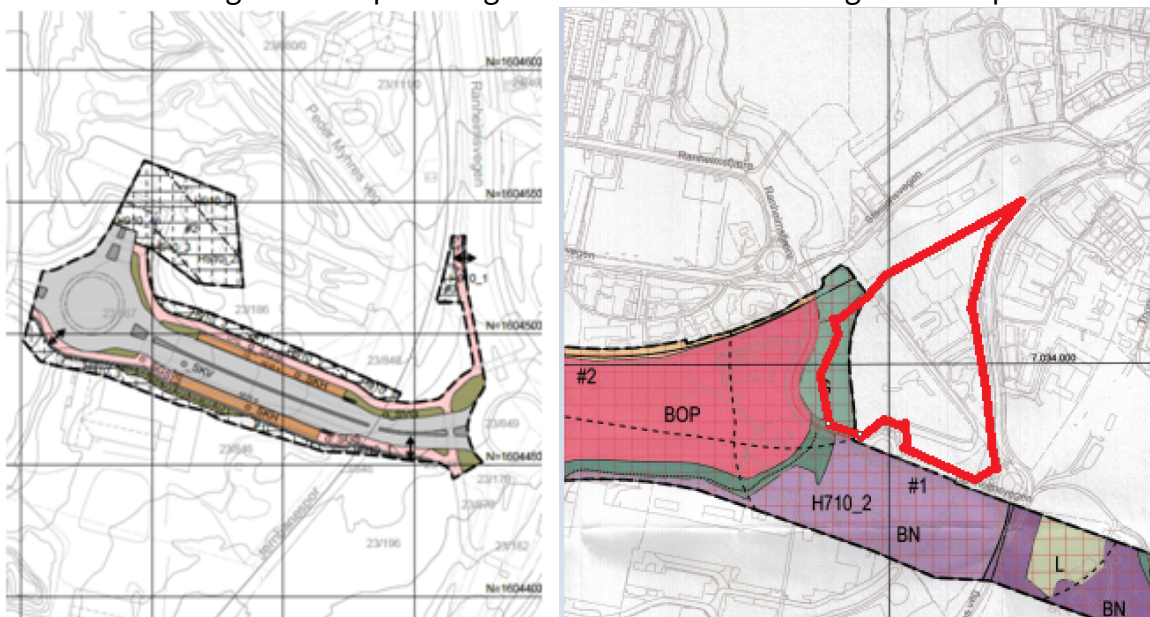
Planforslaget ble vedtatt i bystyret 20.10.2022, i sak 176/22, men planen ble opphevet av Statsforvalteren 11.12.2023 etter klagebehandling.

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 m<sup>2</sup>.»*

Vedtaket innebærer at det kan reguleres med totalt 8200 m<sup>2</sup> handelsareal. Tidligere handelsareal innenfor området var 2200 m<sup>2</sup>. Vedtaket ble fulgt opp i kommuneplanens arealdel 2012-2024, § 39.4, der det tillates inntil 8500 m<sup>2</sup> forretningsareal på Ranheim innenfor området angitt som bestemmelsesområde lokalsenter.

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



*Til venstre: Detaljregulering av omstigningspunkt Ranheim (r20180016).*

*Til høyre: Utsnitt av kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane, Leangen - Hommelvik. Ved vedtak ble KDP dobbeltspor endret slik at båndleggingssonen (skravur) kun omfattet grøntformålet mot Vikelva.*

Kommunedelplan for Ranheim er under utarbeidelse, men har vært satt i bero de siste årene. Planen skulle se på utviklingen av de sentrale delene av Ranheim og tanken var å utrede 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 m<sup>2</sup> BRA boligformål. I planforslaget er det foreslått minimum 0,5 og maks 1 bilparkeringsplass per boenhet/70m<sup>2</sup> BRA boligformål, men at man da kompenserer med minimum 3 p-plasser for sykkel pr. boenhet/70 m<sup>2</sup> 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. Utbyggingsområdet innenfor planområdet omkranses av to sidespor til Ranheim Paper & Board. Disse er ikke i drift i dag.

#### 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 forurensset 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 eller flyttet. 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 særpreg 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 skjærer 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.

Rett 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 vegen 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*

Vegsystemet 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 sidesporene krysser Ranheimsvegen.

### *Kollektivtilbud*

Ranheim ligger inne i KPA som framtidig kollektivtrasé og knutepunkt, og sentrumsområdet får en svært god kollektivdekning. Ranheim betjenes av metrobusslinje 1 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 ungdomsskoletrinnet 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 forurensset 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 780m<sup>2</sup> BRA, hvorav 45 490 til bolig, 7040m<sup>2</sup> til forretning/tjenesteyting/kontor, 3850m<sup>2</sup> til parkering og 1400m<sup>2</sup> 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 strekker seg 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 bygningsselementer 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 utnytting, inkl sum m<sup>2</sup> 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 (m<sup>2</sup> BRA) for bebyggelse over 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 m<sup>2</sup>. Av dette kan inntil 45 490 brukes til boligformål. Med gjennomsnittlig 70 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> BRA. Det tillates inntil 15 050 m<sup>2</sup> til boligformål og 6000 til forretning og tjenesteyting. Parkering under tak tillates inntil 3600 m<sup>2</sup>.

#### *Felt B/F/T2*

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 3820 m<sup>2</sup> BRA. Det tillates inntil 3350 m<sup>2</sup> til boligformål og inntil 220 m<sup>2</sup> i første etasje til forretning, kontor eller tjenesteyting. Det skal etableres nedkjøringsrampe til parkeringskjeller i bygningskroppen med maksimalt tillatt bruksareal på 250 m<sup>2</sup>.

#### *Felt B/F/T3*

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 4560 m<sup>2</sup> BRA. Det tillates inntil 2900 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>, og tillates kun i første etasje av bygg med fasade henvendt mot torg. Tillatt bruksareal for barnehage skal ikke overstige 1400 m<sup>2</sup>. Barnehage skal etableres i første og andre. etasje av bebyggelsen.

#### *Felt B/F/T4*

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 1170 m<sup>2</sup> BRA. Det tillates inntil 980 m<sup>2</sup> til boligformål. Samlet tillatt bruksareal for forretning og/eller offentlig og privat tjenesteyting er 170 m<sup>2</sup>.

#### *Felt B/F/T5*

Innenfor delfeltet er det tillatt inntil 2620 m<sup>2</sup> BRA. Det tillates inntil 2250 m<sup>2</sup> til boligformål. Samlet tillatt bruksareal for forretning og tjenesteyting er 370 m<sup>2</sup>.

#### *Felt B1 B2, B3 og B4*

Innenfor felt B1-B4 tillates det inntil 20 900 m<sup>2</sup> BRA til bolig. Tenkte plan og areal helt eller delvis under terreng medtas i beregningsgrunnlaget for samlet tillatt bruksareal.

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

|                                                                                                                                             |                             |                             |                            |                            |                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <b>B/F/T5</b>                                                                                                                               | <b>2.620 m<sup>2</sup></b>  | 2.250 m <sup>2</sup>        | 370 m <sup>2</sup>         |                            |                            |
| <b>B1</b>                                                                                                                                   | <b>20.960 m<sup>2</sup></b> | 11.160 m <sup>2</sup>       |                            |                            |                            |
| <b>B2</b>                                                                                                                                   |                             | 3.900 m <sup>2</sup>        |                            |                            |                            |
| <b>B3</b>                                                                                                                                   |                             | 3.350 m <sup>2</sup>        |                            |                            |                            |
| <b>B4</b>                                                                                                                                   |                             | 2.550 m <sup>2</sup>        |                            |                            |                            |
| <b>Sum</b>                                                                                                                                  | <b>57.780 m<sup>2</sup></b> | <b>45.490 m<sup>2</sup></b> | <b>7.040 m<sup>2</sup></b> | <b>3.850 m<sup>2</sup></b> | <b>1.400 m<sup>2</sup></b> |
| Kun i 1. og 2. etg.: 6.000 m <sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> BRA boligformål. I planen er det lagt opp til en parkeringsdekning på 0,5-1,0 p-plass per boenhet/70 m<sup>2</sup> BRA boligformål. Antall sykkelparkeringsplasser er økt til minimum 3 p-plasser pr. boenhet/70 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> BRA.

For forretning og service skal det være 1,5 - 4 parkeringsplasser for bil og minimum 1 plass for sykkel per 100m<sup>2</sup> 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 gjesteparkingsplasser 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. Hovedadkomst for varelevering til selve Nærssenteret (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.



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 det vestlige sidesporet regulert til jernbaneformål og det østlige sidesporet er regulert til blå-grønnstruktur.



#### Miljøoppfølging, miljøtiltak

##### *Støy*

Støyberegningene og støysonekartene viser at flere fasader ikke oppfyller grenseverdiene. Flere bygg ligger i gul støysone, mange balkonger og noen fasader har høyere lydnivå enn 55dB. Bestemmelsene sikrer at boenheter mot gul støysone (55dB-65 dB) skal ha en stille side (<55dB). Minst ett soverom skal vende mot stille side. Boenheter mot rød støysone (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 støysone (<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 NO<sub>2</sub> eller PM<sub>10</sub> 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 Byggeteknisk 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 m<sup>2</sup>. 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, fratrullet 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 200 m<sup>2</sup> 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 46m<sup>2</sup> BRA per 100m<sup>2</sup> bolig. Totalt er arealet til Park o\_GP1-4, langs gang- og sykkelvegen i Peder Myhres veg, 2254 m<sup>2</sup> og torget o\_ST er 2210 m<sup>2</sup>. Til sammen 4464m<sup>2</sup>. Uterommene i planen oppfyller kravene når 46 m<sup>2</sup> per bolig eller per 100 m<sup>2</sup> BRA boligformål legges til grunn.

#### *Solforhold – hele området*



Solforhold 21 mars kl 1500  
1 : 2000

Solforhold 23 juni kl 1800  
1 : 2000

*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 m<sup>2</sup>. 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 støyutsatt, 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 m<sup>2</sup> og 510 m<sup>2</sup>.

### *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 m<sup>2</sup> 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 stengt tid. 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 ledningsnettet. Ledningene har tilstrekkelig kapasitet til å betjene planområdet. Det kommunale avløpsnettet består av et separatsystem, og det nye avløpsnettet 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 ivarettatt.

#### 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.

#### Konsekvenser for Ranheim Paper & Board

Planforslaget legger opp til mye boligbebyggelse nord for fabrikken. Dette vil ha størst innvirkning på bruk av sidesporene inn til fabrikken, som ligger øst og vest for ny bebyggelse. Selv om sidesporene ikke er i bruk dag har fabrikken en rettighet til å bruke disse.

Reguleringsplanen setter rammene for fremtidig bruk av arealer, og for det vestlige sidesporet er arealet satt av til baneformål. Arealet der det østlige sidesporet ligger, gnr/bnr 23/1, 23/88 og 23/848, er foreslått regulert til blågrønnstruktur. Begrunnelsen for dette er trafiksikkerhet, da det østlige sidesporet vil få fem krysningspunkter langs planområdet når planen er ferdig utbygd. Dette omfatter tre nye krysningspunkter for gående/syklende, en ny kryssing for adkomst til parkeringskjeller og en ny kryssing for varelevering til senterbygget.

For å kunne etablere blågrønnstruktur der sidesporet ligger er utbygger avhengig av å komme til enighet med grunneier og rettighetshaver for sidesporet, eller sikre seg rettighet. Dersom østlig sidespor fjernes og det etableres blågrønnstruktur vil fabrikken miste muligheten til å frakte varer inn til fabrikken, på bane. Hvis fabrikken ønsker å ta i bruk det vestlige sidesporet igjen vil de kun ha mulighet til å få varer ut fra fabrikken på bane. Det kreves ombygging inne på fabrikkområdet dersom det skal være mulig å frakte varer både inn og ut på det vestlige sidesporet. Det må også påregnes oppgradering og søknad om ny tillatelse fra jernbanemyndigheten før bruk eventuelt kan gjenopptas.

Dersom det etableres dobbeltsporet jernbane mellom Trondheim og Stjørdal så er traséen for denne foreslått like sør for planområdet og nord for fabrikken. Det nye sporet vil komme lavere i terrenget enn sidesporene og krysse disse ca. 90 grader på. Sidesporene må antagelig fjernes under bygging av dobbeltsporet. Om det er mulig å reetablere sidespor eller om det kan etableres en ny løsning parallelt med dobbeltsporet er ikke utredet, men sistnevnte løsning er antagelig mest hensiktsmessig.

#### 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 klaring 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 planområdet 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 planområdet vil forbedre stabilitetssituasjonen mot framtidig jernbaneutbygging. Rapporten sier også at bruk av tomte 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 bebygd 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 kj/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 køproblematikk 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 støysonkartene 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 rød eller gul sone i retningslinje T-1520, hverken for dagens situasjon eller fremtidige situasjoner. Heller ikke noen av grenseverdiene for NO<sub>2</sub> eller PM<sub>10</sub> 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.

### Virkninger 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 2012-2024, 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 m<sup>2</sup> 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 7000m<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.

## **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 og høringer

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

Planen har vært på flere høringer. Siste ordinære høring var 4.8.2020, der kom det inn 42 merknader. Fylkesmannen (nå Statsforvalteren) hadde tre innsigelser til planforslaget. BaneNOR hadde seks innsigelser til planforslaget. Planen ble bearbeidet og sendt på en begrenset høring. Innsigelser er løst.

Planen ble sendt på en begrenset høring 07.04.2022. Det kom inn to merknader fra naboer

Planen ble sendt til sluttbehandling og bystyret vedtok forrige planforslag 20.10.2022, sak 176/22. Dette vedtaket ble påklaget av Ranheim Paper & Board. Etter klagebehandling ble saken oversendt Statsforvalteren i Trøndelag som opphevet planen 11.12.2023. Planen ble justert for å rette opp i feil i planmaterialet og sendt på en ny begrenset høring 17.03.2024. Det kom inn merknad fra Ranheim Paper & Board og tre fra sektormyndigheter.

### Merknader og innspill fra høring og offentlig ettersyn 2020

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. Planen regulerer det vestlige sidesporet til baneformål. Det østligste sidesporet er foreslått regulert til blågrønnstruktur. Dette er ønsket fremtidig arealbruk, men det forutsetter at utbygger kommer til enighet med Ranheim Paper & Board eller sikrer seg rettigheter til å fjerne sporet og etablere blågrønnstruktur.*

#### Merknader og innspill fra begrenset høring 2022

Planen ble bearbeidet etter høring og offentlig ettersyn 2020. Det ble også utarbeidet detaljinformasjon om sol-/skyggeforhold fra ny bebyggelse mot naboer øst for Ranheimsvegen før dette ble sendt på en begrenset høring. Det kom inn to merknader fra naboer.

En merknad var positiv til endringer, den andre mente at hele prosjektet er for stort, både høyder, forretningsareal og at prosjektet bør reduseres slik at det ikke skyggelegger naboer i øst og at utsikt ikke bør forsvinne.

*Kommentar:*

*Prosjektet er bearbeidet mot naboer i øst for å bryte opp bebyggelsen og unngå at naboer mister for mye sol. Prosjektet skyggelegger ikke på nøkkeltidspunktene 21. mars kl. 15.00 og 23. juni kl. 18.00, men etter disse tidspunktene er det mer skygge enn det har vært før siden planområdet er ubebygd. Det er politisk vedtak om å ha 8000m<sup>2</sup> BRA til forretning her.*

#### Merknader og innspill fra begrenset høring 2024

Statens vegvesen støtter vurderingen om å legge til rette for en annen arealbruk enn jernbane for det østlige sidesporet på grunn av trafikksikkerhet. Bane Nor og Statsforvalteren har ingen merknader til endringene.

Bjerkan Stav Advokatfirma har sendt inn merknad på vegne av Ranheim Paper & Board. Merknaden er oppsummert punktvis og kommentert av Byplankontoret (*kursiv*).

1. I opprinnelig plan var det en bestemmelse om at østre sidespor kunne benyttes frem til første igangsettingstillatelse innenfor planområdet var gitt. Følgelig er det lovlig å bruke sporet i dag.

*Byplankontorets kommentar til punkt 1:*

*I reguleringsplanen for Peder Myhres veg 2 som ble vedtatt i bystyret oktober 2022 var det en bestemmelse om at det østre sidesporet ikke kunne brukes etter at første igangsettingstillatelse innenfor planområdet var gitt. Denne bestemmelsen var ugyldig, og Statsforvalteren opphevet planen blant annet på bakgrunn av denne bestemmelsen.*

*Ranheim Paper & Board har bruksrett på sidespor, men må søke jernbanemyndigheten om tillatelse til opprusting og bruk før sporene kan tas i bruk igjen.*

2. Viser til at mulig gjenopptagelse av trafikk på sidesporet ligger i strategiplanen for Ranheim Paper & Board, og mulighet for inntransport av råvarer på jernbane er en viktig langsiktig rammebetingelse ift. bedriftens videre utvikling. Fabrikken er uenig i påstanden fra byplankontoret om at det på grunn av trafikksikkerhet er best å fjerne det østlige sidesporet og de viser til at muligheter for å hensynta trafikksikkerhet og fortsatt drift av sporet ikke er diskutert med fabrikken.

Det er det østlig sporet som kan brukes til å frakte råvarer inn til fabrikken. Transport av råvarer inn til fabrikken over det vestlige sporet vil i praksis være umulig da det vil kreve ombygging og omlegging av drift i et omfang som vanskelig kan gjennomføres både teknisk og økonomisk.

De mener planforslaget vil gi betydelige ulemper for Ranheim Paper & Board. Både med tanke på transport av varer inn til fabrikken, bedriftens konkurranseevne og muligheter for videre utvikling. Ved å fjerne muligheten for inntransport av råvarer på jernbane så vil fabrikken miste et av de virkemidlene som kan gi de miljøeffektene bedriften er avhengig av å vise til i tiden fremover. Viser til at planforslaget går stikk i strid med de mål og strategier som er satt, hva angår Ranheim Paper & Board AS.

*Byplankontorets kommentar til punkt 2:*

*Reguleringsplanen viser fremtidig arealbruk og det legges opp til at det skal etableres blågrønnstruktur og avkjøringer til planområdet over det østlige sidesporet. For å gjennomføre planen er det nødvendig for utbygger å få til en avtale med eier/rettighetshaver eller at det tvinges gjennom ved ekspropriasjon. Bakgrunnen for denne løsningen er at det gir en mer trafikksikker løsning der nye avkjøringer ikke krysser et jernbanespor. Løsningen kom også av at sidesporene ikke har vært i bruk på 12 år og at det er planlagt dobbeltsporet jernbane mellom planområdet og fabrikken som også vil hindre at sidesporene kan brukes. Det har vært møter mellom byplankontoret og Ranheim Paper & Board.*

*Som en konsekvens av utbyggingen av planområdet vil dette gå på bekostning av fabrikkens muligheter til å frakte råvarer på jernbane. Det vil bli kostbart å bygge om fabrikkområdet slik at det kan tas inn råvarer på det vestlige sidesporet som til nå kun har vært for varer ut.*

3. Ranheim Paper & Board mener planmyndigheten tar feil når den vurderer rettsvirkningen av planforslaget når det vises til at formålet blågrønnstruktur i seg selv innebærer et forbud mot å etablere nytt spor her, eller ruste opp eksisterende sidespor. Og videre at det er best å fjerne de østlige sidesporet med bakgrunn i trafikksikkerhet og at det som en konsekvens av planforslaget ikke lenger vil være mulig å ta i bruk det østlige sidesporet. Mener det er feil at planformålet gjør bruk av sidesporet «forbudt». Igangværende bruk vil fortsatt være lovlig. Ny bruk i tråd med planen kan ikke etableres med mindre det inngås avtale med eier/rettighetshaver, eller den tvinges gjennom ved ekspropriasjon.

*Byplankontorets kommentar til punkt 3:*

*Når byplankontoret har vist til at formålet blågrønnstruktur i seg selv gir et forbud mot å ruste opp eller ta i bruk det østre sidesporet så er det basert på statsforvalterens ordlyd i klagebehandlingen: «Østre sidespor er i planen omfattet av arealformålet blå/grønnstruktur, GBG1-4 og 6, jfr, bestemmelse 6.1. Arealformålet innebærer i seg selv et fremtidig forbud mot å tilrettelegge for jernbane».*

*Reguleringsplanen viser fremtidig arealbruk og det legges opp til at det skal etableres blågrønnstruktur og avkjøringer til planområdet over det østlige sidesporet. For å gjennomføre planen er det nødvendig for utbygger å få til en avtale med eier/rettighetshaver for å kunne gjennomføre dette eller at det tvinges gjennom ved ekspropriasjon*

4. Ranheim Paper & Board viser til at det er ved gjennomføring av planen at det vil bli avklart hva som er lovlig bruk, og hvilke rettigheter som eventuelt må innløses da. Sporet er ikke nedlagt selv om det ikke har vært i bruk i senere tid og ny bruk vil ikke være i strid med formålet i reguleringsplanen. Rettigheten til bruk av sporet er ikke uomtvistet. Sporet er avgjørende for virksomheten av fabrikken. Det er 12 år siden tog kjørte på det østre sidesporet. Hvorvidt sporet må oppgraderes, eventuelt om det må innhentes nye tillatelser fra jernbaneverket er ikke av betydning i forhold til plan- og bygningsloven § 12-4

*Byplankontorets kommentar til punkt 4:*

*Når byplankontoret har vist til at formålet blågrønnstruktur i seg selv gir et forbud mot å ruste opp eller ta i bruk det østre sidesporet så er det basert på statsforvalterens ordlyd i klagebehandlingen: «Østre sidespor er i planen omfattet av arealformålet blå/grønnstruktur, GBG1-4 og 6, jfr, bestemmelse 6.1. Arealformålet innebærer i seg selv et fremtidig forbud mot å tilrettelegge for jernbane». Byplankontoret er enig i at utbygger må tilegne seg rettigheter for å kunne gjennomføre planen.*

5. Ranheim Paper & Board viser til tidligere merknad med fem punkter:
  - a. Planforslaget må utvides til å omfatte fortsatt sameksistens med nåværende og fremtidig industri i området
  - b. Planforslaget må ivareta tilstrekkelige tiltak rundt begge sidesporene, så de fortsatt kan trafikkeres på en måte som er hensiktsmessig, trygg for alle og i tråd med nasjonale miljø- og godsoverføringsmål. I dette ligger eksempelvis gjerder, porter, signal, overganger e.l. som leder annen ferdsel utenom jernbanetraseene og muliggjør trygg drift.
  - c. Detaljplanleggingen må sikre at planlagt bebyggelse, installasjoner og anleggsarbeider ikke kommer i konflikt med kritisk infrastruktur tilhørende Ranheim Paper & Board AS.
  - d. Planforslaget må hensynta utgående biltrafikk fra fabrikkområdet gjennom nordre port, samt legge til rette for gående mellom senterområdet/metrobuss og nordre port ved fabrikkområdet.
  - e. Planforslaget må inkludere informasjon som beskriver omfanget av

virksomheten og dens tilstedeværelse i nærmiljøet, samt fremtidige byggeplaner ved fabrikken, så dette blir kjent og beskrevet for alle involverte parter, inkludert beslutningstakere.

*Byplankontorets kommentar til punkt 5:*

- a. *Det er ingen krav om at en detaljplan må ta med seg tilgrensende arealer med annen bruk. Planprosessen brukes til å tilpasse en reguleringsplan til omgivelsene.*
- b. *Planforslaget, hvis det blir realisert, går på bekostning av fremtidig bruk av sidespor for råvaretransport. Varetransport ut fra fabrikken er mulig fra vestre sidespor. Siden sidespor ikke har vært i bruk de siste 12 årene så er det ikke gjort noe for å sikre sporene ytterligere med gjerder/signalanlegg og lignende.*
- c. *Utbygger vil måtte ta hensyn til eksisterende infrastruktur når de bygger ut planområdet.*
- d. *Det er etablert rundkjøring i Ranheimsvegen ved nordre port. Det er også etablert fotgjengerfelt over veien. Dette er bygd ut etter gjeldende plan og er ikke en del av denne reguleringsplanen.*
- e. *Planforslaget beskriver tydelig konflikten mot sidesporene. Fabrikkens utbyggingsplaner i hovedsak på sørsiden av fabrikken går som en egen planprosess som er i oppstartsfasen.*

6. Hva angår de forslåtte planbestemmelsene om støy og det vestre sidesporet må planforslaget ta opp i seg at det er tale om å etablere ny, støyfølsom bebyggelse nært inntil eksisterende – lovlig - virksomhet som kan innebære støy. Utbygger må ivareta det som er nødvendig for å sikre ny bebyggelse mot eksisterende støykilder.

*Byplankontorets kommentar til punkt 6:*

*Det er ikke trafikk på det vestre sidesporet og dermed ikke støy. Vi vet ikke hvilken mengde trafikk som kan komme på sporet eller om det kommer trafikk på sporet. Det er derfor umulig å vite hvordan man kan støysikre boligbebyggelsen på korrekt måte. En støyskjerm må prosjekteres basert på en gitt bruk av sidesporet. Planen sikrer at støy må utredes før sidesporet kan tas i bruk. Støy fra sidesporet skal ikke medføre at grenseverdi for støy på fasade på boliger får et støynivå over grenseverdier for havner og terminaler i tabell 2 i t-1442/21.*

7. Ranheim Paper & Board viser til at planforslaget ikke innebærer forbud mot bruk av det østlige sidesporet. Planforslagets bruk kan kun gjennomføres dersom retten til å bruke sidesporet innløses ved avtale eller ekspropriasjon. Dette gjelder også rett til å etablere adkomster over sporet. Dette vil bli svært kostbart for utbygger og umulig å forsvare som en del av utbyggingen og derfor ikke gjennomførbart for utbygger.

*Byplankontorets kommentar til punkt 7:*

*Byplankontoret er enig i at for å gjennomføre planen er det nødvendig for utbygger å få til en avtale med eie/rettighetshaver for å kunne gjennomføre dette eller at det tvinges gjennom*

*ved ekspropriasjon. Reguleringsplanen legger opp til en fremtidig arealutnyttelse og går ikke inn på kostnader for utbygger.*

#### **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.