



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20170040

Arkivsak:17/28186

Detaljregulering av Anders Søyseths veg, MetroBusstasjon, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 16.2.2018

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken. Komplette planforslag forelå 30.1.2018.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av to kantstoppestasjoner tilrettelagt for MetroBuss i Ranheimsvegen, mellom Anders Søyseths veg og Grillstadfjæra. Det skal også legges til rette for gangforbindelser i tilknytning til kantstoppestasjonene.

Stasjonene i Anders Søyseths veg skal erstatte dagens holdeplasser Hitravegen og A. Jenssens veg.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort mindre endringer for å belyse planforslaget bedre.



Planområdets beliggenhet på Ranheim, vist med rød sirkel.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel

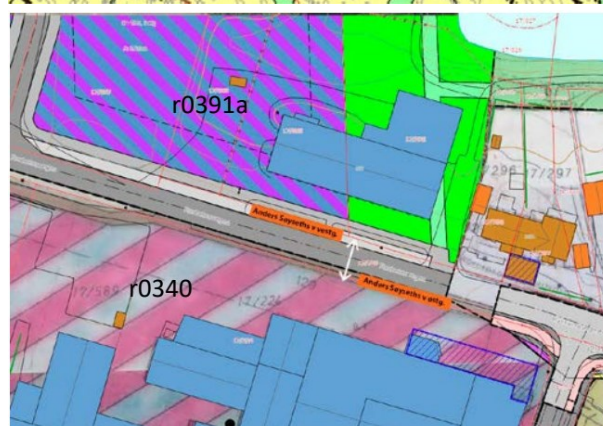
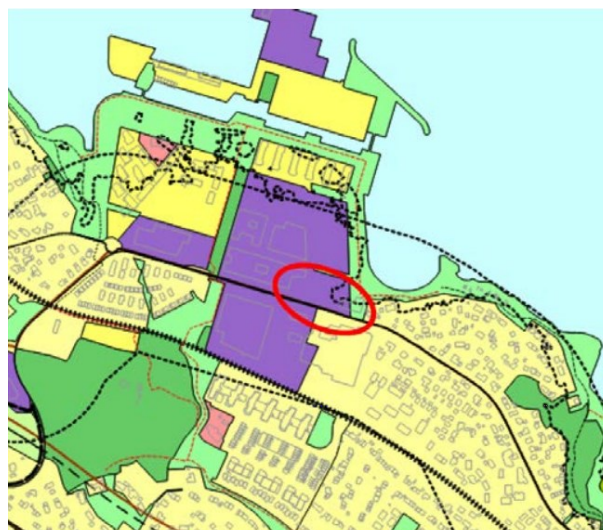
Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Området er i gjeldende kommuneplans arealdel 2014-2024 vist som framtidig næringsbebyggelse, eksisterende boligbebyggelse, grønstruktur og hovedveg.

Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar kommuneplanens arealdel.

Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplaner for området er:

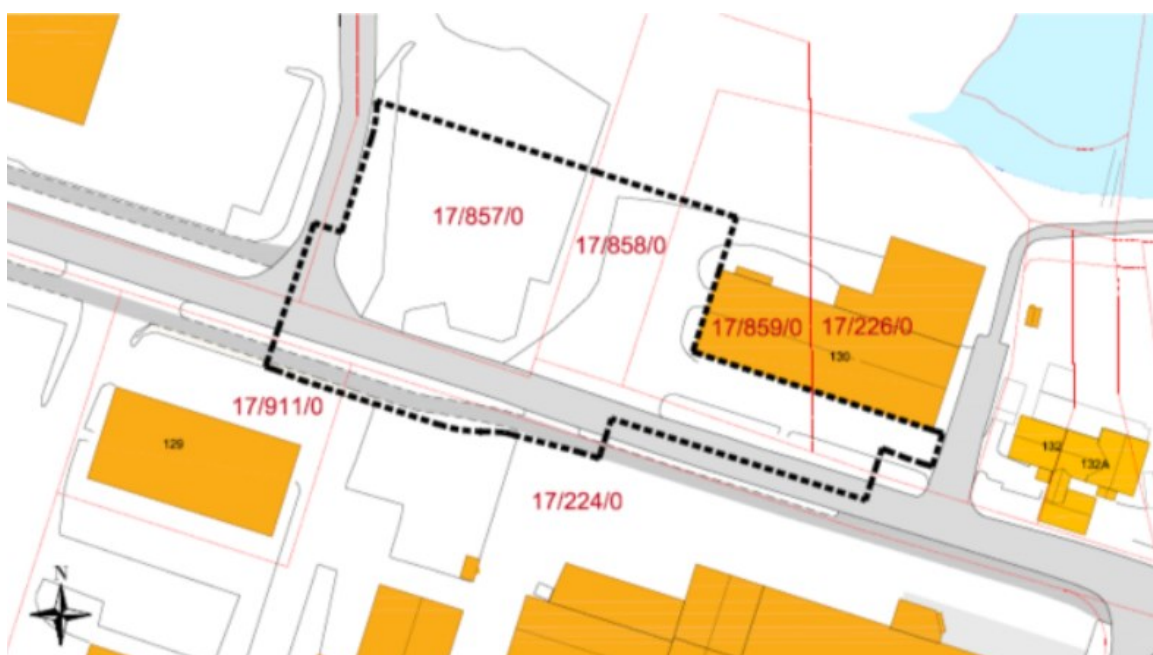
- r0391a – Grillstadfjæra, Grillstad båthavn, vedtatt 28.5.2009. Omfatter areal regulert til offentlige trafikkarealer (Ranheimsvegen). Arealer nord for Ranheimsvegen er regulert til kombinert kontor/industri og grønstruktur.
- r0340 – Grilstad Gård, gnr 17 bnr 1, Ranheimsvegen, jernbanen, vedtatt 26.9.1991. Omfatter areal sør for Ranheimsvegen, regulert til kombinert forretning, kontor/industri, verksted, lager.



Øverst: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024. Under: Gjeldende regulering.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene: gnr./bnr. 17/729, 17/224, 17/226, 17/857, 17/858, 17/859 og 17/911.



Svart stiplet linje viser planområdets avgrensning.

Beliggenhet, avgrensning, arealbruk, landskap

Planområdet ligger i Ranheimsvegen, mellom Strindfjordvegen og Anders Søyseths veg. Området ligger ca. 7 m.o.h. og omfatter ca. 4 daa.

Området er relativt flatt. På eiendommen i Ranheimsvegen 130 faller terrenget nordover mot fjorden. Området består i dag av trafikkarealer og næringsbebyggelse.



Ranheimsvegen 130, ved østre avkjørsel på eiendommen (17/859 og 17/226).



Ranheimsvegen, sett vestover. Ranheimsvegen 129 med Grilstad fabrikk til venstre i bildet



Grilstad fabrikk (17/224) har varemottak fra krysset mellom Anders Søyseths veg og Ranheimsvegen.



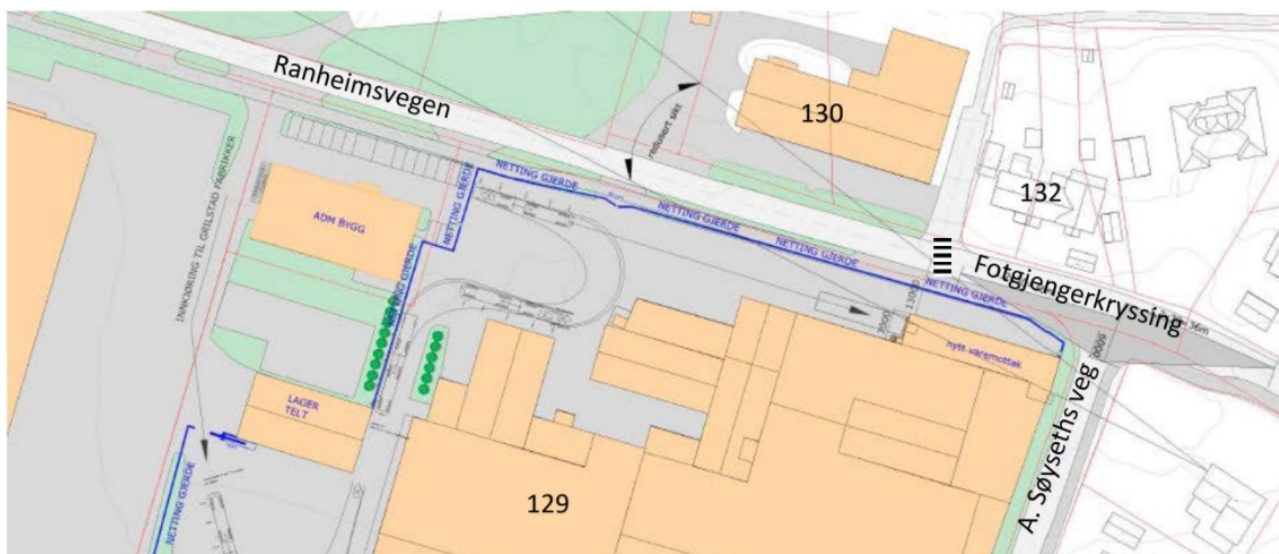
Ranheimsvegen, sett vestover. Ubebygde tomt, gnr./bnr 17/857, til høyre på bildet.

På nordsiden av Ranheimsvegen er det en ubebygde, men regulert tomt (17/857). Tomta øst for denne er bebygde med en lagerbygning, Ranheimsvegen 130 (17/858, 17/859 og 17/226), som er regulert sammen med 17/857. Disse eiendommene vil ifølge grunneieren bli utviklet så raskt det er interesse for næringslokaler i området. Grunneier vil ev. søke om å omregulere tomten til bolig. Dagens bygg vil trolig stå i 4-5 år. I dag leier Grilstad fabrikk lagerlokaler i kjelleren på bygget, så adkomsten må ivaretas.

Øst for lagerbygningen på 17/226 og atkomst til turveg til Grillstadsanden, ligger boliger. Boligen i Ranheimsvegen 132 (17/298) har avkjørsel fra østre avkjørsel på nr. 130. Adkomsten skjer ifølge eieren fra den vestre avkjørselen på nr. 130 og langs lagerbygget, da adkomsten mellom de to eiendommene er for bratt på vinterføre.

På sørsiden av Ranheimsvegen ligger Grilstad fabrikk (Ranheimsvegen 129). De har i dag porter for varemottak og levering mot fortauet som forutsetter at fortauet brukes som

manøvreringsareal for varemottak. Grilstad fabrikker har søkt om nytt tilbygg for å etablere nytt varemottak og å sette opp gjerde mot fortauet. Innkjøring til fabrikken er planlagt vest for administrasjonsbygget. Tiltaket ble godkjent av kommunen i 2016. Saken ble påklaget og kommunen behandler nå klage på byggesaken. Dersom Grilstad fabrikker får tillatelse mener de at det vil være etablert nytt varemottak og gjerde innen 2019.



Situasjonsplan til søknad om rammetillatelse for nytt varemottak, gjerde og innkjøring til Grilstad fabrikker (Voll arkitekter). Tegningen viser også plassering av den eksisterende fotgjengerovergangen og avkjørsler til Ranheimsvegen 130.

Kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Sør-Trøndelag fylkeskommune uttaler at det er liten risiko for at tiltaket vil komme i konflikt med slike.

I Ranheimsvegen 136 er det registrert ett bygg med antikvarisk verdi, samt en annen Sefrak-bygning. Vest for planområdet, sør for Ranheimsvegen, er det registrert en gravrøys, datert til jernalderen. Disse vil ikke bli berørt av tiltak i planen.

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Naturbasen og Artsdatabanken viser ingen registreringer av arter av nasjonal forvaltningsinteresse, naturtyper eller verneområder innenfor planområdet. I Ranheimsfjæra, ca. 60 meter nord for planområdet, er det registrert områder med arter av nasjonal forvaltningsinteresse og naturtype.

Miljøenheten har registrert fremmede arter i området. Det ble registrert legepestrot langs sjøen, men ikke i umiddelbar nærhet til stasjonen i Ranheimsvegen.

Nærmiljø/friluftsliv

Langs Ladestien, ca. 60 meter nord for planområdet, er det statlig sikra friluftsområde. Det er i dag mulig å komme ned til fjæra og tursti på begge sider av bygningen i Ranheimsvegen 130. Den østre delen av denne eiendommen, som omfatter dagens atkomst til fjæra, er regulert til friområde.

Barn- og unges interesser

Området er i hovedsak et trafikk- og næringsområde. Det er ikke kjent eller grunn til å tro at planen berører arealer som brukes av barn og unge til lek og opphold.

Ca. 0,8 km øst for planområdet ligger Ranheim skole, idrettsanlegg og barnehager. Det ligger boliger vest for planområdet, blant annet i Grillstadjæra og Anton Jenssens veg. Det er stor sannsynlighet for at denne strekningen av Ranheimsvegen er skoleveg, og at barn og unge går og sykler strekningen til fritidsaktiviteter ved skole og idrettsanleggene.



Oversiktskart som viser bevegelseslinjer for mange trafikanter.

Trafikkforhold

Ranheimsvegen har innenfor planområdet en ÅDT på 3200 og fartsgrense 40 km/t. Fartsgrensen går over til 50 km/t ved Grillstadjæra, rett vest for de planlagte stasjonene. Vegbredden er 6,5 meter. Ranheimsvegen er rett og oversiktlig på den aktuelle strekningen.

Det er i dag holdeplasser ved Hitravegen og A. Jenssens veg. Holdeplassen ved Hitravegen er etablert som kantstopp og holdeplassen A. Jenssens veg er etablert som busslomme. Disse skal fjernes og erstattes av kantstoppstasjonene i Anders Søyseths veg.

Det er etablert gang- og sykkelveg langs nordsiden av Ranheimsvegen vestover fra Grillstadjæra. Det er regulert, men ikke etablert, gang- og sykkelveg videre østover til Ranheimsvegen 132. På sørsiden av Ranheimsvegen er det etablert gang- og sykkelveg vestover fra innkjøringen til Ranheimsvegen 129. Øst for avkjørselen til 129 er det fortau. Dette flyter delvis sammen med trafikkarealer for inn- og utkjøring og vareadkomst til Grilstad fabrikker i Ranheimsvegen 129.

Mellom Ranheimsvegen 130 og 132, er det krysningspunkt for fotgjengere. Det mangler imidlertid et krysningspunkt for mange trafikanter over Ranheimsvegen for de som kommer fra nordvest og sørvest.

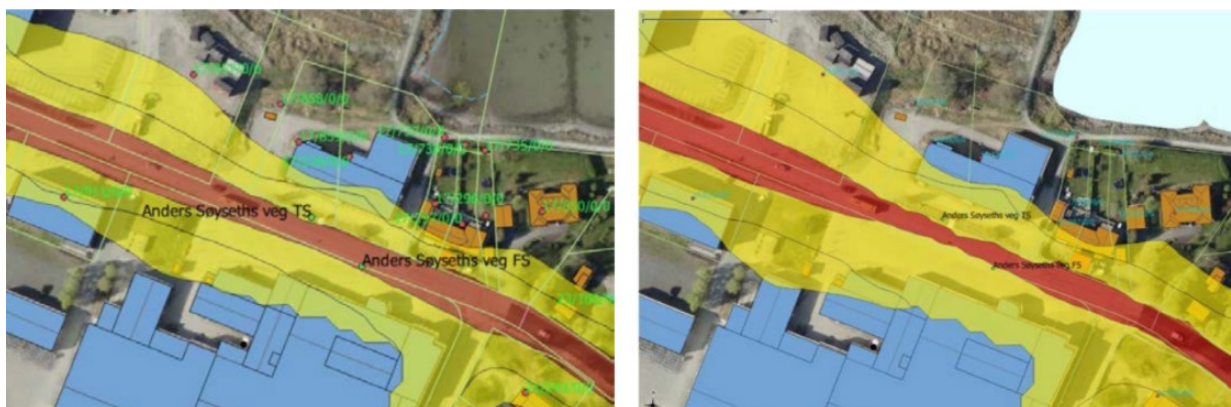
I følge NVDB er det registrert fire ulykker på den aktuelle strekningen i Ranheimsvegen (fra år 2000 til 2017). Ingen av ulykkene har buss som involvert kjøretøy, og det er ingen grunn til å tro at bussen har vært medvirkende årsak til ulykkene. Ulykkene gjelder påkjøring bakfra, utforkjøring, fotgjenger og uhell ved svingebevegelse.



Registrerte trafikkulykker, dagens holdeplasser og planlagte holdeplasser (Statens vegvesen NVDB).

Støy- og støvforhold

Miljøpakken har gjennomført støykartlegging ved MetroBuslinje 1. Det er utarbeidet støysonekart datert 26.10.2017 for stasjonen Anders Søyseths veg, for 1,5 og 4 meter over bakken. Kartleggingen viser at ingen støysensitive bygg ligger i rød sone. Naboene er i hovedsak industri og næringsbygg. De fleste nærliggende boligene har uteoppholdsarealer vendt bort fra veg. Unntaket er på gnr/bnr 21/243 (Ranheimsvegen 131).



Støysonekart 1,5 meter og 4 meter.

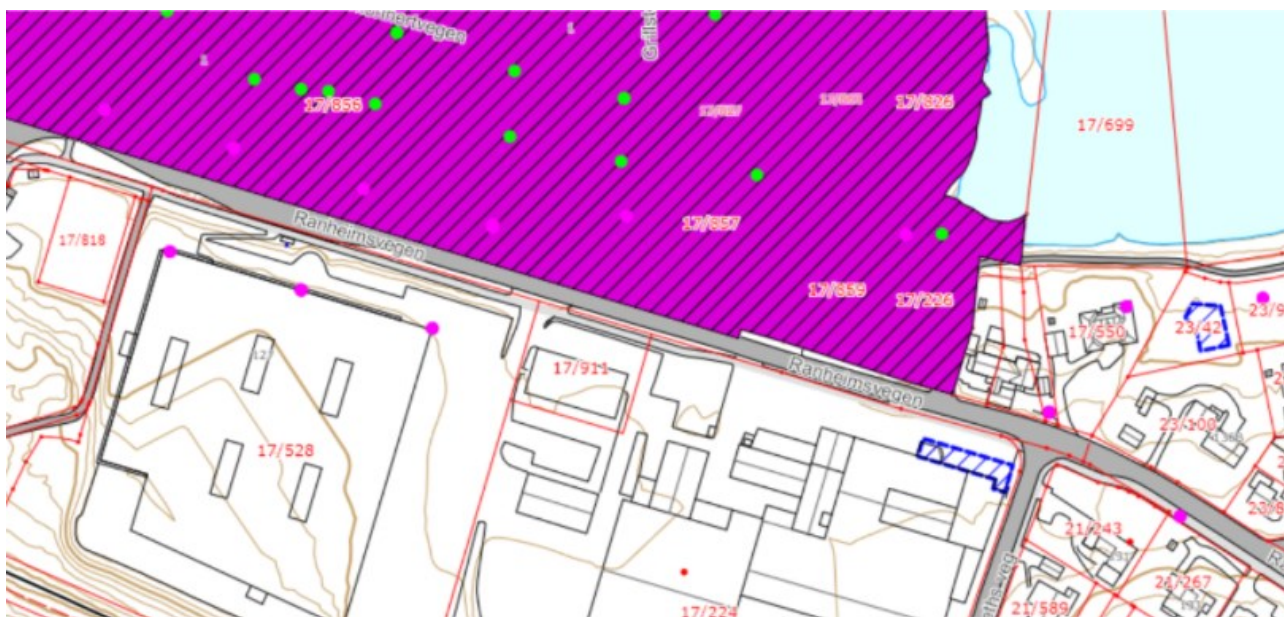
Planområdet ligger i et område med relativt mye trafikk, men i et område som antas å ha god luftgjennomstrømning. Trondheim hadde i 2015 15 døgn med svevestøv over anbefalte verdier og 0 timer der konsentrasjonen av NO₂ overskred anbefalte verdier (Trondheim kommune, Miljøenheten, Luftkvalitet i Trondheim 2015).

Grunnforhold og flom

Løsmassene innenfor planområdet består av fyllmasser. Tilgrensende områder til fyllmassene består av marin strandavsetning og forvitningsmateriale. NVE Atlas viser ingen aktsomhetsområder for skred eller steinsprang.

Det er tidligere utført grunnboringer i nærheten av planområdet. Det er ikke registrert punkt med kvikkleire innenfor eller i nærheten av planområdet.

Nord for Ranheimsvegen er det kartlagt aktsomhet for forurenset grunn der det foreligger tiltaksplan. Tiltaket ligger i en bilveg og det kan være kilde til forurensning (vegkanter).



Skarp rosa og grønne sirkler viser grunnboringer som er utført i området. Skarp rosa flate med skravur viser områder med aktsomhet for forurenset grunn der det foreligger tiltaksplan (Trondheim kommunes kart)

NVE atlas viser ingen områder med aktsomhet for flom innenfor planområdet. Området ligger høyere enn forventet gjennomsnittlig havnivå og over nivå for forventet stormflohendelse i år 2100. Det er kartlagt flomveger ved Ranheimsvegen på begge sider av planområdet, ved innkjøringen til Grilstad fabrikk og vestover langs Ranheimsvegen og i Anders Søyseths veg - Grillstadjæra. Det er ingen forsenkninger i terrenget innenfor planområdet.



Flomveger (blå linjer), områder med forsenkninger i terrenget (grønne flater) og områder som er berørt av forventet fremtidig havnivå og forventet 100 års stormflohendelse (blå flater).

Teknisk infrastruktur

Det er vannledninger, overvannsledninger, el- og telekabler og fjernvarmeledninger i Ranheimsvegen som kan bli berørt av tiltaket. Disse er vist på Q-tegning og må ivaretas i byggeplan.

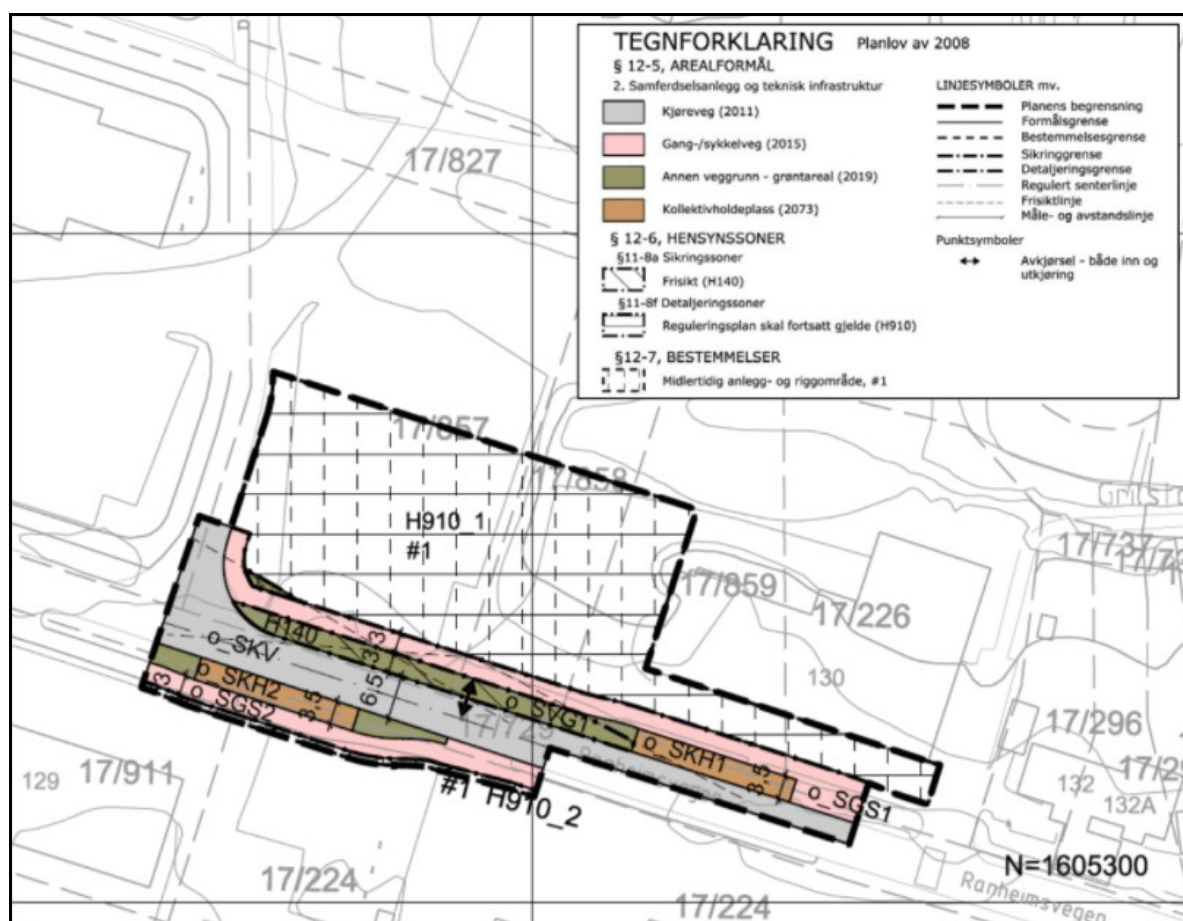
Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Det reguleres areal til kjøreveg, kollektivholdeplasser, gang-/sykkelveg, annen veggrunn og midlertidige anlegg- og riggområder.

Tabellen under viser arealformål i planen, størrelse og vertikalnivå:

Arealformål	Sosi	Feltnavn	Vertikalnivå	Daa
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR				
Kjøreveg	2011	o_SKV	På grunnen	0,65
Gang- og sykkelveg	2015	o_SGS	På grunnen	0,54
Annen veggrunn – grøntareal	2019	o_SVG	På grunnen	0,26
Kollektivholdeplass	2073	o_SKH	På grunnen	0,18
Anlegg- og riggområde		#1		2,38
Sone hvor gjeldende reguleringsplan skal gjelde		H910		2,38
PLANOMRÅDE				4,01



Utsnitt av plankartet

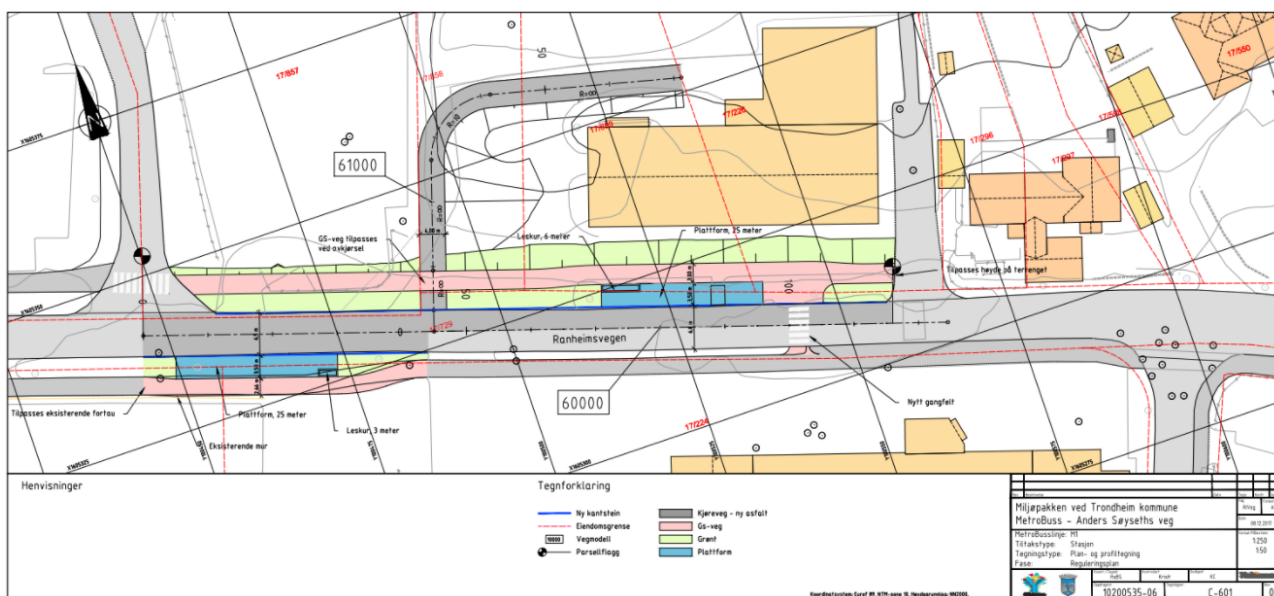
Kjøreveg (o_SKV) og avkjørsler

Ranheimsvegen reguleres til offentlig kjøreveg med utgangspunkt i eksisterende senterlinje og bredde, dvs. 6,5 meter bredde. Krysset med Grilstadfjæra er strammet opp i forhold til dagens regulering.

Vestre avkjørsel til Ranheimsvegen nr. 130 reguleres med avkjørselspil. Avkjørselen er av hensyn til høydeforhold flyttet ca. 10-15 meter vestover i forhold til gjeldende reguleringsplan.

Kollektivholdeplass (o SKH) og gang-/sykkelveg (o SGS)

Holdeplassene skal anlegges som kantsteinstopp etter standard MBS 3 i prosjekteringsanvisning for MetroBuss. Plattformene reguleres med 25 meter lengde og 3,5 meter bredde. Det skal etableres lehus med 6 meter lengde på plattformen på nordsiden av veien, og 3 eller 6 meter lengde på plattformen på sørsiden av veien. Størrelsen på lehuset på sørsiden må vurderes nærmere i byggeplanen. Plattformene legges i areal som i dagens reguleringsplan er regulert til annen veggrunn.



Tegning som viser utforming av planlagte plattformer, fortau, gang-/sykkelveg, veg- og grøntarealer.

Gang-/sykkelveg føres bak plattformene og reguleres med 3 m bredde. Gang-/sykkelvegen på nordsiden av Ranheimsvegen reguleres stort sett iht. gjeldende plan, men flyttes ca. 0,5 m nordover inn på eiendommene 17/859 og 17/226 for å få plass til plattformen. Øst for plattformen reguleres gang-/sykkelvegen ut til kjørevegen for å etablere ny fotgjengerkryssing.

Holdeplasser og gang-/sykkelveg skal være universelt utformet med bl.a. fast dekke. Gang-/sykkelvegen vil i nødvendig omfang bli opparbeidet og asfaltert samtidig med utbygging av holdeplassen.

Det blir behov for fylling på eiendommene i Ranheimsvegen 130 for å etablere plattform og gang-/sykkelveg. Gang-/sykkelvegen på sørsiden av veien begrenses mot eksisterende mur nedenfor parkeringsplass til Ranheimsvegen 129.

Annen veggrunn – grøntareal (SVG)

Mellom kjørevegen og gang-/sykkelvegen reguleres, i samsvar med gjeldende reguleringsplan, et areal med 3 meter bredde til annen veggrunn – grøntareal. Hensikten er å etablere en grøntrabatt med beplantning.

Anlegg og riggområde (#1) og hensynssone der gjeldende regulering skal gjelde (H 910)

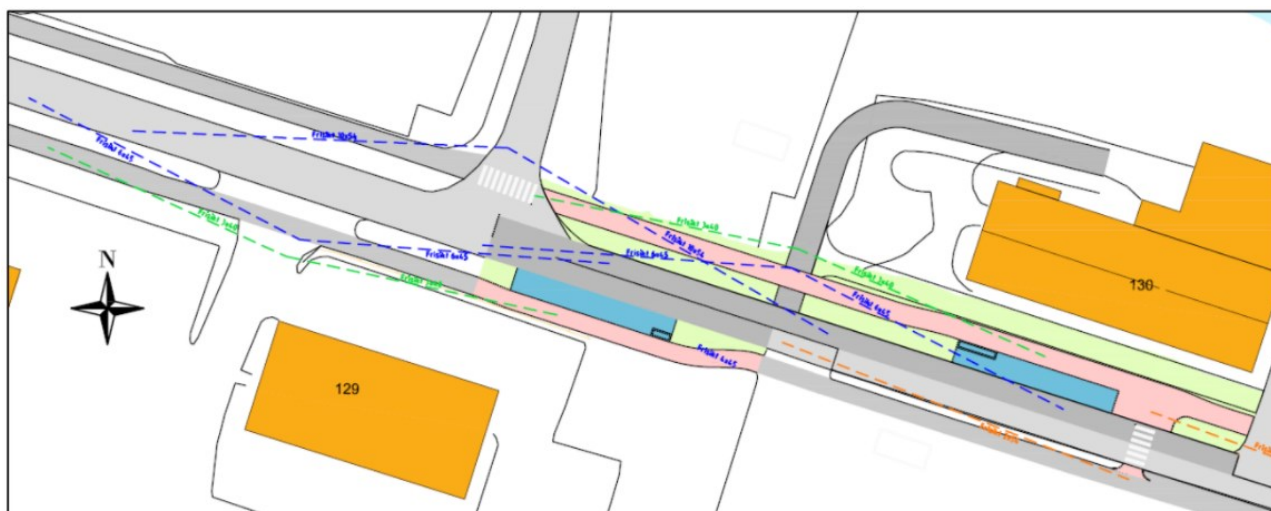
Områdene #1 viser de områder som det kan være behov for å bruke midlertidig i anleggsfasen for å få gjennomført og bygd tiltaket. Disse reguleres til anlegg og riggområde. Områdene skal istandsettes og revegeteres i tråd med det som er dagens situasjon og i nær dialog med berørte

grunneiere. Innenfor regulert detaljeringszone H_910 skal gjeldende reguleringsplaner r0391a og r340 fortsatt gjelde.

Frisiktsoner (H140) og frisktlinjer

Frisiktlinjer og frisktsoner er lagt inn for krysset mellom Ranheimsvegen og Grillstadfjæra, og for avkjørsel til Ranheimsvegen 130.

Ranheimsvegen er i dag uregulert på strekningen. Ved beregning av siktsoner er det forutsatt at dette endres ved utbygging av holdeplassene, slik at Ranheimsvegen blir forkjørsvog og at Grillstadfjæra får vikeplikt.



Illustrasjon av frisktsoner. Blå linjer viser friskt for kjøreveg, grønne linjer viser friskt for gang-/sykkelveg og oransje linjer viser friskt for fotgjengerovergang.

Eiendomsforhold

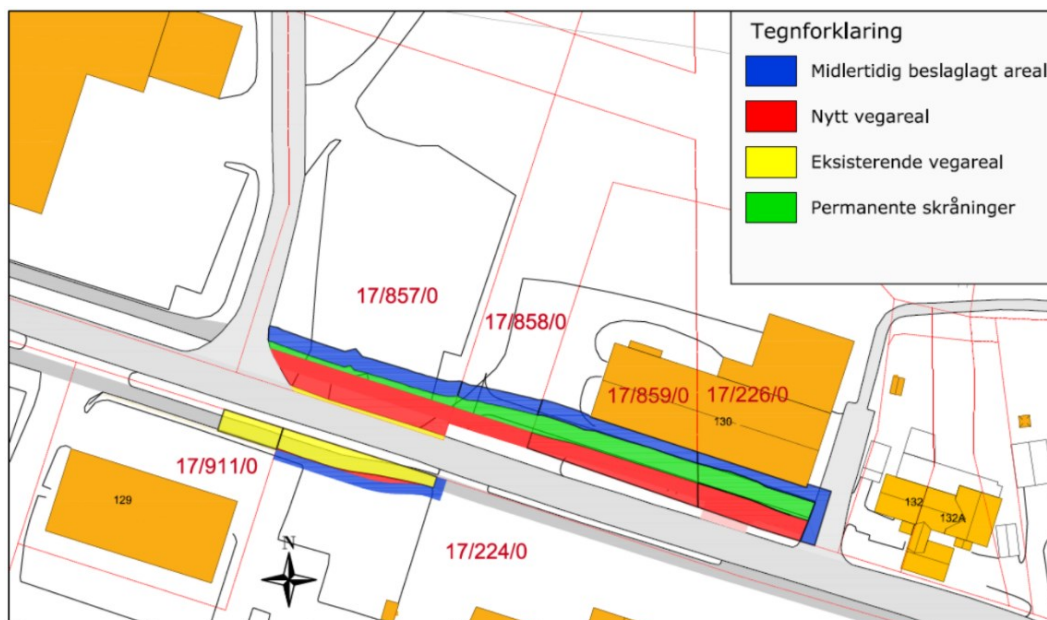
Gjennomføring av planen forutsetter erverv av grunn fra private eiendommer. Det vil være behov for å erverve deler av eiendommer permanent der det skal anlegges holdeplasser, fortau, gang-/sykkelveg og annen veggrunn. Det vil være behov for å erverve deler av eiendommer midlertidig i anleggsfasen for å kunne få tilgang for å utføre det praktiske arbeidet, for lagring av masser mv.

På eiendommen med gnr/bnr 17/224, Ranheimsvegen 129, reguleres et areal med bredde fra 2 m på det smaleste til 5 meter på det bredeste og lengde 62 meter til samferdselsformål.

Mesteparten av dette er i dag fortau. I tillegg reguleres et midlertidig anleggsbelte med 1 meter bredde.

For eiendommen med gnr/bnr 17/857 utvides areal til samferdselsformål i svingen ved krysset Ranheimsvegen – Grillstadfjæra med ca. 10 m² i forhold til gjeldende reguleringsplan. I tillegg reguleres 1,2 daa av eiendommen til midlertidig anlegg- og riggområde.

For eiendommene i Ranheimsvegen 130, med gnr/bnr 17/226 og 17/859, er areal som reguleres til samferdselsformål utvidet med 0,5 meter i en strekning på til sammen ca. 44 meter. I tillegg reguleres ca. 670 m² til midlertidig anleggsområde for å kunne anlegge nødvendig fylling for å etablere plattform og gang-/sykkelveg, og for å gjennomføre tiltak for å ivareta atkomst til eiendommen.



Kart som viser sannsynlig behov for midlertidig og permanent erverv av arealer.

Virkninger av planforslaget

Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

Planområdet ligger i et område med forretnings- og næringsvirksomhet, med forholdsvis store bygninger og trafikkarealer. Tiltaket vurderes til å ikke endre landskapet eller stedets karakter. Anleggning av holdeplasser og gang-/sykkelveg ved Ranheimsvegen 130 krever oppfylling. En tilsvarende oppfylling som på eiendommen lenger vest, anses å være i samsvar med videre utvikling av eiendommen.

Nærmiljø/friluftsliv

Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for gående og syklende langs nordsiden av Ranheimsvegen, ved at gang-/sykkelvegen opparbeides og forlenges videre østover. Tilgang til Grilstadsanden og tursti ved sjøen er ivaretatt i gjeldende reguleringsplan. Tiltaket vurderes ikke å medføre vesentlige negative endringer for nærmiljø eller friluftsliv.

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Temaet er utredet ut fra de fem prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet.

Det er ikke påvist naturmangfold som blir berørt av tiltaket. Det vurderes at det er liten sannsynlighet for at det finnes forekomster av sjeldne arter eller viktige naturtyper innenfor planområdet da området består av eksisterende nærings- og trafikkarealer.

Det ble registrert legepestrot langs sjøen, men ikke i umiddelbar nærhet til holdeplassen i Ranheimsvegen. Det vurderes derfor ikke å være behov for tiltak med tanke på fremmede arter ved gjennomføring av planen. Tiltakets samlede ulemper for naturmiljø vurderes til å være langt mindre enn de samfunnsmessige fordelene som oppnås ved å gjennomføre tiltaket.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner som tiltaket vil komme i konflikt med. Tiltaket vurderes ikke å berøre SEFRAK-registrert bygg og bygning med antikvarisk verdi, Ranheimsvegen 136, som ligger øst for planområdet, og gravrøys som ligger vest for planområdet.

Iht. kulturminnelovens § 8 er det generell aktsomhets- og meldeplikt. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen.

Trafikkforhold

Framkommeligheten for buss vil bli tilsvarende som i dag. Kryssene mellom Ranheimsvegen og Anders Søyseths veg, samt Grillstadfjæra, er i dag uregulert. Buss fra sentrum vil da ha vikeplikt for kjørende som kommer ut fra gaten og kan i spesielle tilfeller føre til forsinkelser. I forbindelse med utbygging av stasjonen er det forutsatt at Anders Søyseths veg og Grillstadfjæra vikepliktreguleres.

Fremkommelighet for kjørende vil være omtrent tilsvarende som i dag, men kan bli noe redusert ved plattformene i perioder det står busser der, da kantstopp kan føre til tilbakeblokkering for øvrig trafikk.

Fremkommelighet for myke trafikanter vil bli noe forbedret ved at gang-/sykkelvegen på nordsida av Ranheimsvegen forlenges østover, forbi holdeplassen. Etablert gangfelt flyttes vestover slik at det ligger øst for den planlagte plattformen på nordsida av veggen, som vurderes å bli et naturlig krysningspunkt for myke trafikanter.

Siktforhold i kryss, avkjørsler og for gang-/sykkelveg er beregnet iht. Statens vegvesen håndbok N100 og er ivaretatt i plankartet med frisiktsoner og siktlinjer.

I Ranheimsområdet er det planlagt fire MetroBusstasjoner. Stasjonen Anders Søyseths veg vil ligge mellom stasjonene Grilstadkleiva og Ranheim idrettsplass. Holdeplassen Anders Søyseths veg skal betjene nye Grilstad Marina, boliger og næringsområde. (www.miljopakken.no)

Avstanden fra stasjonen Anders Søyseths veg til Grilstadkleiva vil være ca. 0,5 km og avstanden til Ranheim idrettsplass vil være ca. 1 km. Stasjonen i Anders Søyseths veg burde ideelt sett vært plassert 200-300 meter lenger øst, for å gi jevn avstand mellom stasjonene. Alternative lokaliseringer av stasjonen er vurdert i forprosjekt. Reguleringsplanen tar utgangspunkt i anbefalt lokalisering fra forprosjektet.

Ved bearbeiding av løsningen i forprosjektet, er stasjonen på nordsida av veggen flyttet ca. 50 meter lengre vest. Dette gir en løsning som er vesentlig bedre tilpasset tilgrensende eiendom, terreng og infrastruktur, og som gir bedre trafiksikkerhet. Ulempen er at avstanden til stasjonen Ranheim idrettsplass blir 50 meter lengre fra boligområdene ved Dalsminde i øst. Samtidig blir avstanden tilsvarende kortere til det relativt tette boligområdet i Grillstadfjæra, nye Grilstad Marina og arbeidsplasser i området. I sum vurderes det at antallet potensielle brukere som får kortere avstand er vesentlig større enn antall



Kartutsnitt som viser MetroBusstasjoner ved Ranheim. Grå sirkler viser holdeplasser som opprettholdes, røde sirkler viser holdeplasser som legges ned og blå sirkel viser ny holdeplass. (www.miljopakken.no)

potensielle brukere som får lengre avstand. 50 meter lengre gangavstand vurderes også å være en marginal økning. Fordelene ved flyttingen er vurdert som vesentlig større enn ulempene.



Røde sirkler viser plassering av MetroBusstasjonene Grilstadkleiva, Anders Søyseths veg og Ranheim Idrettsplass og bebyggelse med potensielle brukere.

Støy og støv

Støysonekart viser at det ikke er noen støysensitive bygg i rød støysone. Det er ikke behov for avbøtende tiltak.

Tiltaket ligger i et trafikkert område og medfører noe økning i trafikken. Det er ikke forventet at tiltaket vil føre til vesentlig økning av svevestøv i forhold til dagens nivå. Trondheim kommune arbeider sammen med Fylkeskommunen og Statens vegvesen for å bedre luftkvaliteten. Tiltaket tilrettelegger for kollektivtrafikk og bedrer forholdene for myke trafikanter i området, og vil derfor kunne bidra til bedre luftkvalitet i Trondheim.

Teknisk infrastruktur

Tiltakene berører ledninger i grunnen. Ledninger i grunnen må ivaretas i byggeplan.

Grunnforhold

NGUs kvartærgeologiske løsmassekart viser at planområdet ligger i et område med fyllmasse. Det bemerkes at kvartærgeologisk kart er basert på grunne prøver av løsmassene. Følgelig kan løsmassene i dybden bestå av andre masser. Kvikkleirekart fra NVE viser at planområdet ikke ligger i eller i utløpsområdet for noen kartlagt kvikkleiresone. Utførte grunnundersøkelser indikerer heller ikke kvikkleire eller sprøbruddmateriale i grunnen. Planområdet er dermed klarert med hensyn til fare for kvikkleireskred.

Ved graving i jord som er/ kan være forurenset, må det lages en tiltaksplan for forurenset grunn, jf. forurensningsforskriften kapittel 2, som skal godkjennes av miljøenheten. Dette er ivaretatt med reguleringsbestemmelse.

Anleggsgjennomføring

Miljøpakken har stort fokus på bygge- og anleggsfasen i alle MetroBussprosjekter. Det er stilt krav om at det skal utarbeides plan for bygge- og anleggsfasen i reguleringsbestemmelsene. Planen må ivareta beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen.

Ranheimsvegen er skoleveg, og mye brukt av barn og unge. Det er viktig at det legges en god plan for bygge- og anleggsfasen, som sikrer gode forhold for myke trafikanter. Trafikkavviklingsplan må redegjøre for dette og for hvordan tilgang til og forbi planområdet skal løses under anleggsperioden. Under bygging må anleggsområdet være skiltet og merket, uten nivåforskjeller, orienterbart og tilgjengelig.

Det er lagt inn bestemmelsesområder i planen som muliggjør midlertidig anlegg- og riggområde.

Driftsfasen/vedlikehold

Gang-/sykkelveg reguleres med 3 meter bredde slik at maskinell brøyting vil være mulig.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

ROS-analyse er utarbeidet som eget notat og er vedlegg til planen. Samlet risikovurdering fremgår av tabellen under. Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak. Hendelser med slikt risikonivå samt forslag til avbøtende tiltak er kommentert nærmere under.

Vurderinger av flom (12), ledninger i grunnen (34-36), støy (42), støv (43) og forurensning i grunnen (44) er nærmere beskrevet under virkninger av planen og i ROS-analysen.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig	34, 35, 36			
2. Mindre sannsynlig	42, 43	61, 62, 67		
1. Lite sannsynlig		12		

Samlet risikovurdering

61. Ulykke i av-/ påkjørsler

Beskrivelse: Vegkart viser at det er registrert ulykker i krysset mellom Ranheimsvegen og Anders Søyseths veg og ved Grillstadfjæra, samt ved avkjørsel til Ranheimsvegen 130. Ulykker kan oppstå, uavhengig av om tiltaket gjennomføres eller ikke.

Avbøtende tiltak: Planen ivaretar siktforhold ved kryss og avkjørsel iht. Statens vegvesen håndbok N100. Tiltakene vurderes ikke å øke risiko for ulykker.

62. Ulykke med gående/syklende

Beskrivelse: Vegkart viser at det er registrert ulykke med fotgjenger i krysset med Anders Søyseths veg. Ulykke kan oppstå, uavhengig av om tiltaket gjennomføres eller ikke.

Avbøtende tiltak: Planen tilrettelegger for gang-/sykkelveg og for kryssing av Ranheimsvegen på naturlig krysningspunkt. Siktforhold ved gang-/ sykkelveg og holdeplasser er også ivaretatt. Tiltakene vurderes ikke å øke risiko for ulykker. Sikt ivaretas iht. Statens vegvesen håndbok N100.

67. Ulykker ved anleggsgjennomføring

Beskrivelse: Det er alltid risiko for ulykker ved anleggsarbeid. Dette gjelder spesielt i forhold til trafikkavvikling.

Avbøtende tiltak: Det skal utarbeides plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Denne skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak igangsettes.

Nullvekstmålet

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet. Trondheim endrer busstilbudet, ved å gå over til MetroBuss-systemet. Ryggraden i systemet er tre linjer (M1, M2 og M3) med ekstra lange busser som i så stor grad som mulig skal ha egen trasé. Foreliggende reguleringsplanforslag gir grunnlag for å etablere en del av MetroBuss-systemet.

Naboer og framtidig utvikling

Eksisterende avkjørsler er ivaretatt. Avkjørsler som blir berørt av tiltaket er utformet iht. Statens vegvesen håndbok N100. Siktforholdene er også ivaretatt iht. denne.

Etablering av holdeplassen på nordsida av Ranheimsvegen medfører oppfylling på eiendommene i Ranheimsvegen 130. Oppfyllingen vurderes å være i samsvar med planene for framtidig utvikling av området.

Stasjonen på sørsiden av veggen er plassert slik at den berører Grilstad fabrikker og deres planer for utbygging av nytt varemottak og avkjørsel til området, minst mulig.

Barn og unges interesser

Planen omdisponerer ikke arealer som er regulert til lek, friområde e.l. eller som er kjent brukt av barn og unge til lek og opphold. Skoleveg langs Ranheimsvegen ivaretas ved at det reguleres gang-/sykkelveg bak holdeplassene. Det er viktig at det legges god plan for bygge- og anleggsfasen, som sikrer myke trafikanter. Planen vurderes ikke å medføre vesentlige negative konsekvenser for barn og unges interesser.

Universell utforming

Gang-/sykkelveger og holdeplasser skal gis universell utforming. Planområdet er relativt flatt og det ligger godt til rette for å ivareta gode stigningsforhold.

Interessemotsetninger

Det er ikke registrert spesielle arealbrukskonflikter for tiltakene.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket forutsettes å være en del av Miljøpakken og finansieres av midler satt av i bymiljøavtalen til MetroBuss. Trondheim kommune har ansvar for drift og vedlikehold. Det betyr at valg av mer bestandige materialer vil kunne medføre lavere driftsutgifter på lengre sikt.

Planlagt gjennomføring

MetroBusstasjonene er planlagt bygd i 2018. Før utbyggingstiltak igangsettes skal det utarbeides komplette byggeplaner for tiltaket. Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes. Det skal utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn. Disse skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak kan igangsettes.

Offentlige veganlegg som er detaljvklart i plan, og som anlegges i henhold til vegloven, er unntatt søknadsplikt.

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering er kunngjort i Adresseavisen og på Trondheim kommunes nettsider. Berørte grunneiere, parter og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 06.11.2017. Frist for å komme med uttalelser var den 23.11.2017. Det kom inn fire innspill til varsel om oppstart.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert 13.11.2017

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor området i kulturminneregisteret. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Minner også om § 1-1 i plan- og bygningsloven, som sier at prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Forslagsstillers kommentar:

Det reguleres fortau i tilknytning til tiltakene. Fortau og holdeplasser skal gis universell utforming. Sikt ivaretas iht. krav i Statens vegvesen håndbok N100.

Statens vegvesen, datert 24.11.2017

Vegvesenet forutsetter at prosjekteringsanvisninger for MetroBuss legges til grunn, slik at funksjonalitet og arealbehov sikres gjennom plankartet og reguleringsbestemmelser i tilstrekkelig utstrekning.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging legger opp til at det skal planlegges for et godt samspill mellom løsninger for kollektivtransport, sykkel og gange. Sykkelstrategien for Trondheim kommune 2014-2017 angir at Ranheimsvegen er en del av hovedvegnettet for sykkel. Med utgangspunkt i at en forventer økt trafikkvekst for gående og syklende i området, bør det reguleres sykkelveg med fortau (5,5 meters bredde) iht. håndbok N100 Veg og gateutforming. Ved leskur skal gang- og sykkelvegen ledes bak leskuret for å sikre trygge passeringer med sykkel forbi stasjonen.

Planen må vurdere behov og muligheter for tilrettelegging/ tilpasning av krysninger på strekningen og ev. snarveier fra tilstøtende tomter for å gjøre stasjonene mest mulig tilgjengelig. Det må reguleres frisikt i kryss og avkjørsler iht. håndbok N100 Veg og gateutforming. Det forutsettes at prinsippene for universell utforming ivaretas i utforming av stasjon og øvrige samferdselsarealer.

Forslagsstillers kommentar:

Planen omfatter en begrenset strekning av Ranheimsvegen på ca. 110 meter. Eventuell regulering av sykkelveg må sees i en større plansammenheng. Planen vurderes ikke å hindre en senere regulering. Øvrige innspill tas til etterretning.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 23.11.2017

Det er positivt at den regulerte gang- og sykkelvegen videreføres. Fylkesmannen har ingen merknader til arealbruken.

Boligeiendommene lengst nordøst i planområdet ligger ifølge støykart fra Statens vegvesen i øvre gul støysone. Fylkesmannen forutsetter at det gjøres en vurdering av støysituasjonen for nærliggende boliger i henhold til Fylkesmannens «Støyvurdering i forbindelse med miljø- og sikkerhetstiltak», datert 8.9.2017.

Asfalt og annen veggrunn er å anse som forurenset masse. Det er mulig å mellomlagre asfalt og annen veggrunn ved anlegget for gjenbruk i anlegget/på plassen. Asfalt og øvrig overskuddsmasse som ikke skal gjenbrukes må deponeres på godkjent deponi.

Fylkesmannen forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS- analyse), og peker på at analysen også skal omfatte vurdering av hvordan fremtidige klimaendringer vil påvirke tiltaket. ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Planområdets utstrekning tilsier at det også kan omfatte krysningspunkt for fotgjengere. Trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter, er et viktig tema i folkehelsearbeidet. MetroBussene er forutsatt å ta unna en økt andel reisende med kollektivtrafikk, og da må det forventes økt ferdsel av myke trafikanter til og innenfor planområdet. Det er derfor viktig at det legges opp til oversiktlig trafikkavvikling og at de myke trafikanter i størst mulig grad fysisk adskilles fra vegbane for kjøretøy. Det framgår av oppstartsvarslet at regulert gang- og sykkelveg videreføres. Detaljutformingen bør ta hensyn til at også bevegelseshemmede skal benytte MetroBussene. Dette inkluderer at en ved universell utforming sikrer lett tilgang til holdeplassene og at på- og avstigning kan gjøres uten eller med minst mulig bistand.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillene tas til etterretning. Det er utarbeidet ROS-analyse som vedlegg til reguleringsplanen.

Bjørn-Einar Kolstad, datert 21.11.2017

Bor i Ranheimsvegen 132 (17/296). Huset har adkomst til Ranheimsvegen gjennom strekningen mellom det tidligere administrasjonsbygget (17/226, 17/859) og Ranheimsvegen, og kommer opp på Ranheimsvegen vest for det tidligere administrasjonsbygget. Oppkjørselen ovenfor garasjen er trafikkfarlig og for bratt til å kunne brukes om vinteren.

Ber om at stasjonene blir lagt lengre vest, da jeg finner det rimelig at vi har tilgang til veg fra huset. Basert på dette regner jeg med at dere finner gode løsninger som alle kan akseptere og bli fornøyd med.

Forslagsstillers kommentar:

Det er vurdert at Ranheimsvegen 132 skal benytte seg av avkjørsel i øst. Denne avkjørselen inngår ikke planen, og planen endrer ikke forholdene for denne avkjørselen. Vurdering av om det må gjøres avbøtende tiltak for å gjøre noe med stigningen må gjøres i byggeplanleggingen.

Byplansjefens kommentar:

Byplansjefen vurderer at det må ses nærmere på sikt- og stigningsforhold før sluttbehandling av planen.

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.