



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20170040

Arkivsak: 17/28186

Detaljregulering av Anders Søyseths veg, metrobusstasjon, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 2.5.2018

Dato for godkjenning av bystyret : 21.6.2018

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken.

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.



Planområdets beliggenhet på Ranheim, vist med rød sirkel.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel

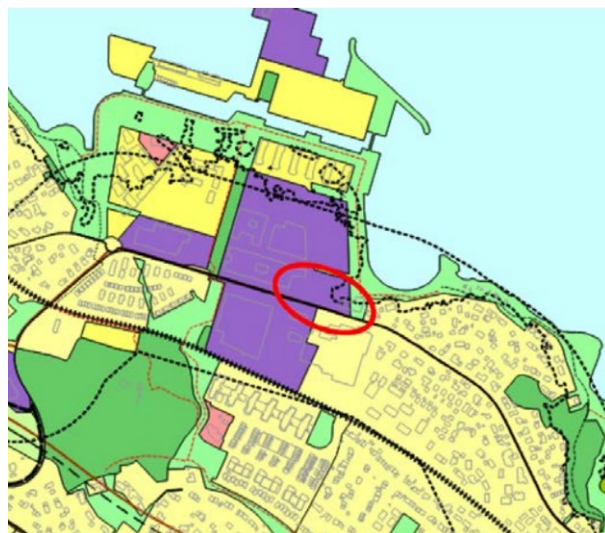
Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Området er i gjeldende kommuneplans arealdel 2014-2024 vist som framtidig næringsbebyggelse, eksisterende boligbebyggelse, grønnsstruktur og hovedveg.

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 grønnsstruktur.
- 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.



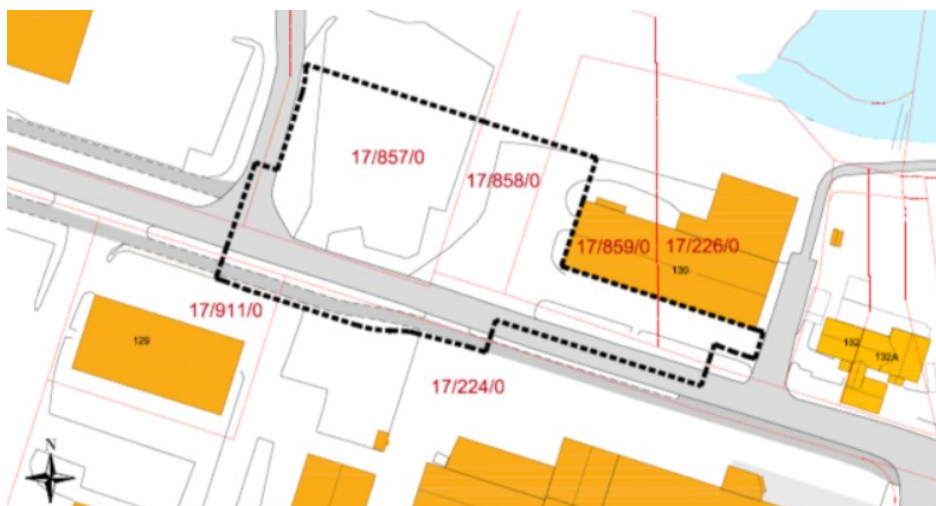
Øverst: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024. Under: Gjeldende regulering.

Tidligere vedtak i saken

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak NR: FBR PLN 21/18 19.2.2018 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn med følgende endringer: "Før sluttbehandling skal det gjøres nærmere vurderinger av sikt- og stigningsforhold for avkjørslar, samt krysset Ranheimsvegen/Grillstadfjæra.

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.



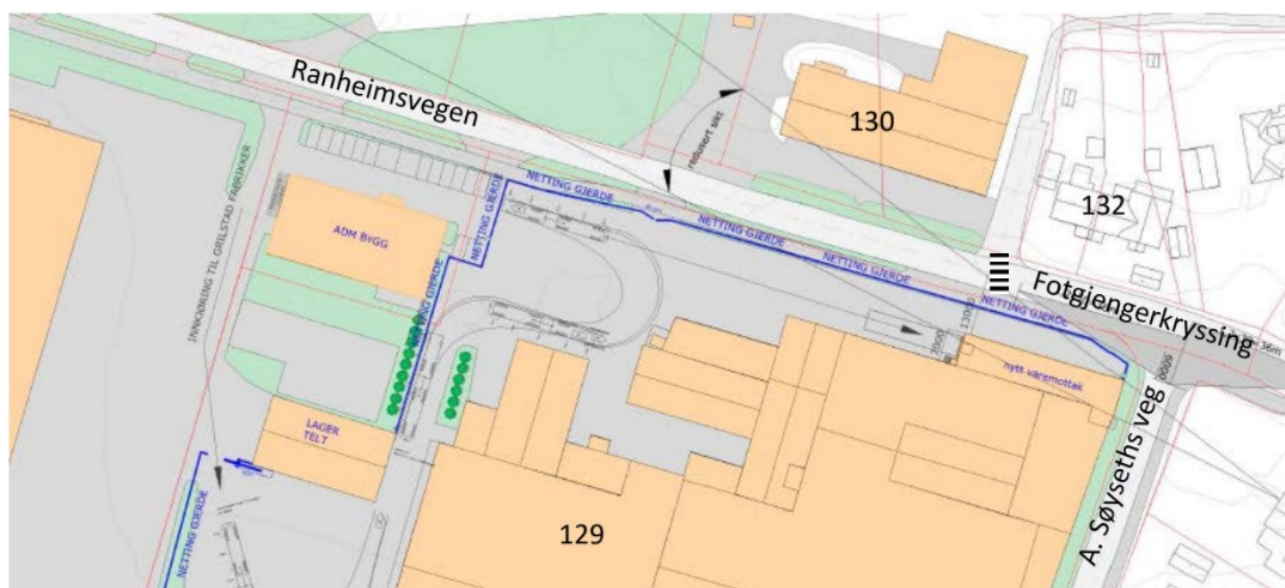
Ranheimsvegen, sett vestover. Ubebyggt tomt, gnr./bnr 17/857, til høyre på bildet.

På nordsiden av Ranheimsvegen er det en ubebyggt, men regulert tomt (17/857). Tomta øst for denne er bebyggt 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 bygget, så adkomsten til både første etasje og sokkeletasje må ivaretas.

Øst for lagerbygningen i Ranheimsvegen 130 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, fordi adkomsten i øst er bratt og uoversiktlig..

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 å etablere et nytt tilbygg for nytt varemottak og om å sette opp gjerde mot fortauet. Innkjøring til fabrikken er planlagt vest for administrasjonsbygget. Tiltaket ble godkjent av kommunen i 2017. Saken er påklaget og oversendt til Fylkesmannen i Trøndelag for endelig avgjørelse. 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

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. Ranheimsvegen

er skoleveg, og barn og unge går og sykler langs strekningen til fritidsaktiviteter ved skole og idrettsanleggene.

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.



Oversiktskart som viser bevegelseslinjer for myke 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 myke trafikanter over Ranheimsvegen for de som kommer fra nordvest og sørvest.

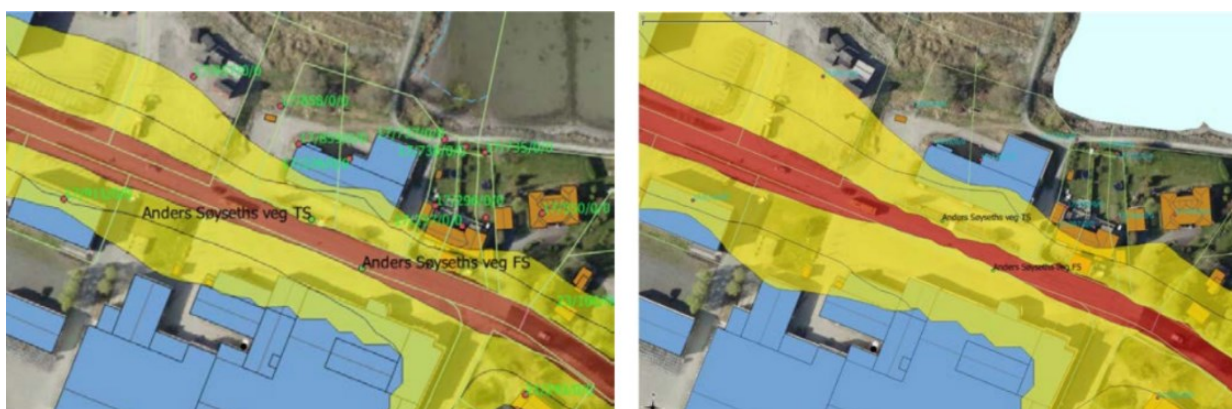
I følge NVDB er det registrert fire ulykker på den aktuelle strekningen i Ranheimsvegen (fra år 2000 til 2017). Ingen av ulykkene har buss som involvert kjøretøy, og det er ingen grunn til å tro at bussen har vært medvirkende årsak til ulykkene. Ulykkene gjelder påkjøring bakfra, utforkjøring, fotgjenger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

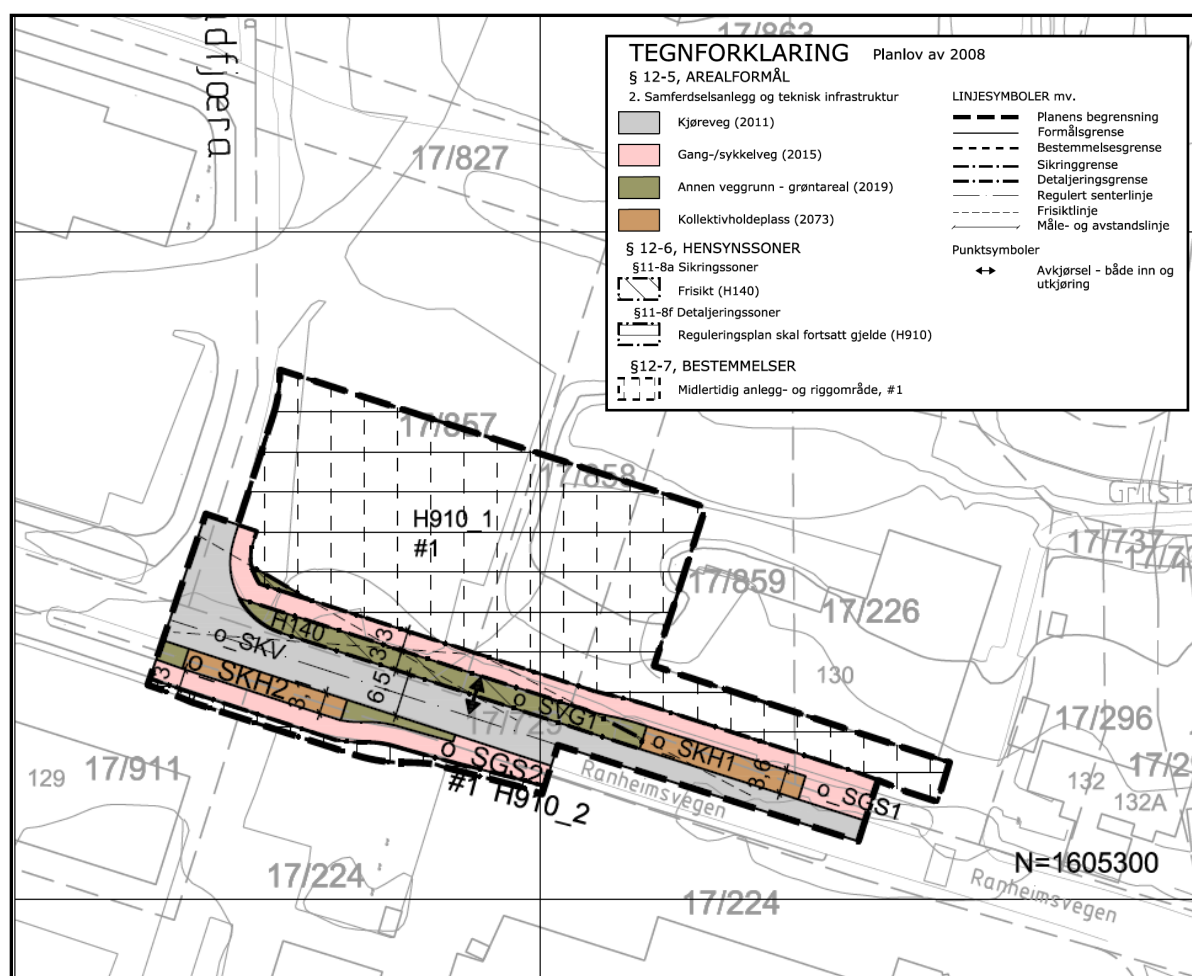
Beskrivelse av planforslaget

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	Felt navn	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

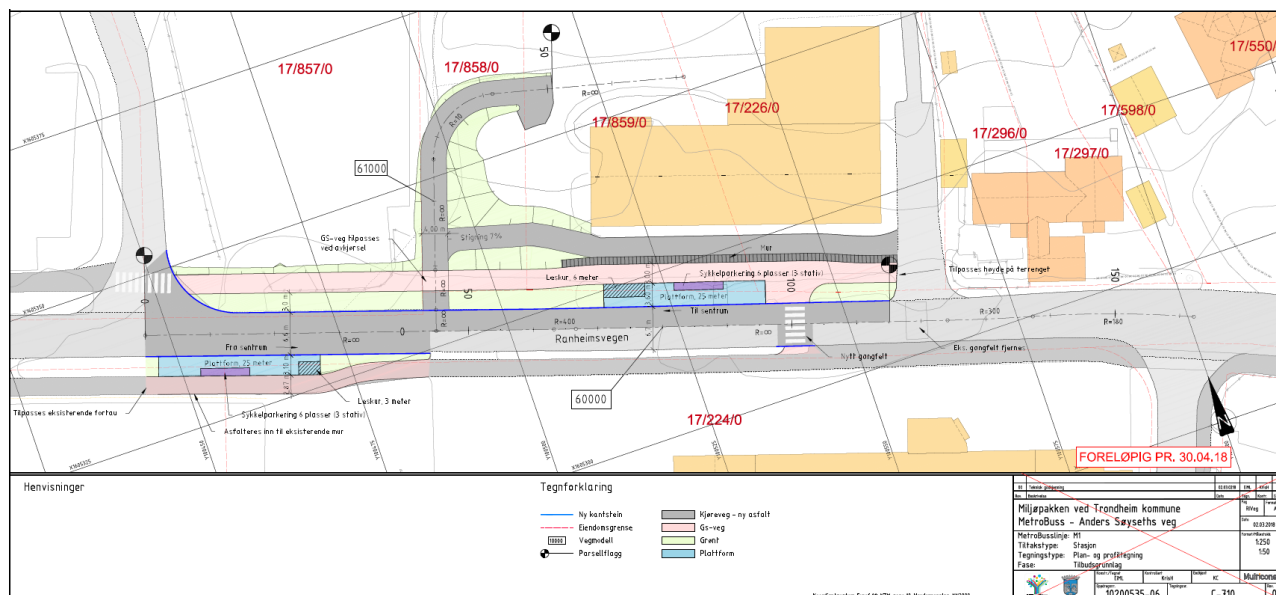
Kjøreveg (o_SKV) og avkjørsler

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, 3,5 meter bredde på nordsiden og 3,1 meter bredde på sørsiden. Det skal etableres lehus med 6 meter lengde på plattformen på nordsiden av vegen, og 3 eller 6 meter lengde på plattformen på sørsiden av vegen. 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 å anlegge mur på eiendommene i Ranheimsvegen 130 for å etablere plattform og gang-/sykkelveg. Gang-/sykkelvegen på sørsiden av vegen begrenses mot eksisterende mur nedenfor parkeringsplass til Ranheimsvegen 129. Løsningen må detaljutføres i byggeplan.

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 grøntribatt med beplantning.

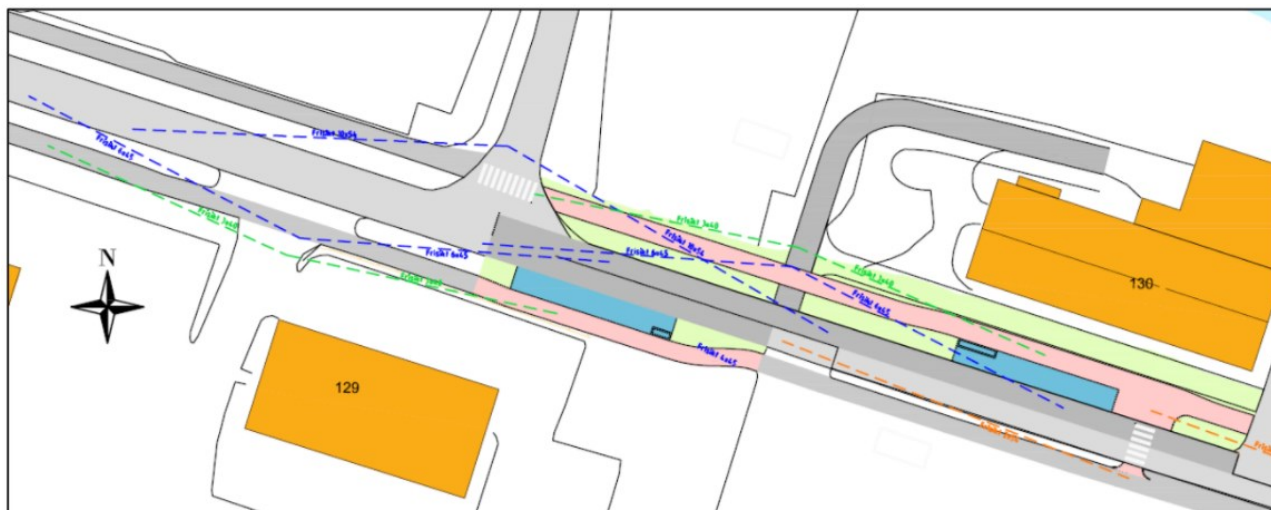
Anlegg og riggområde (#1) og hensynssone der gjeldende regulering skal gjelde (H_910)

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 vikeplass.



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

Eiendomsforhold

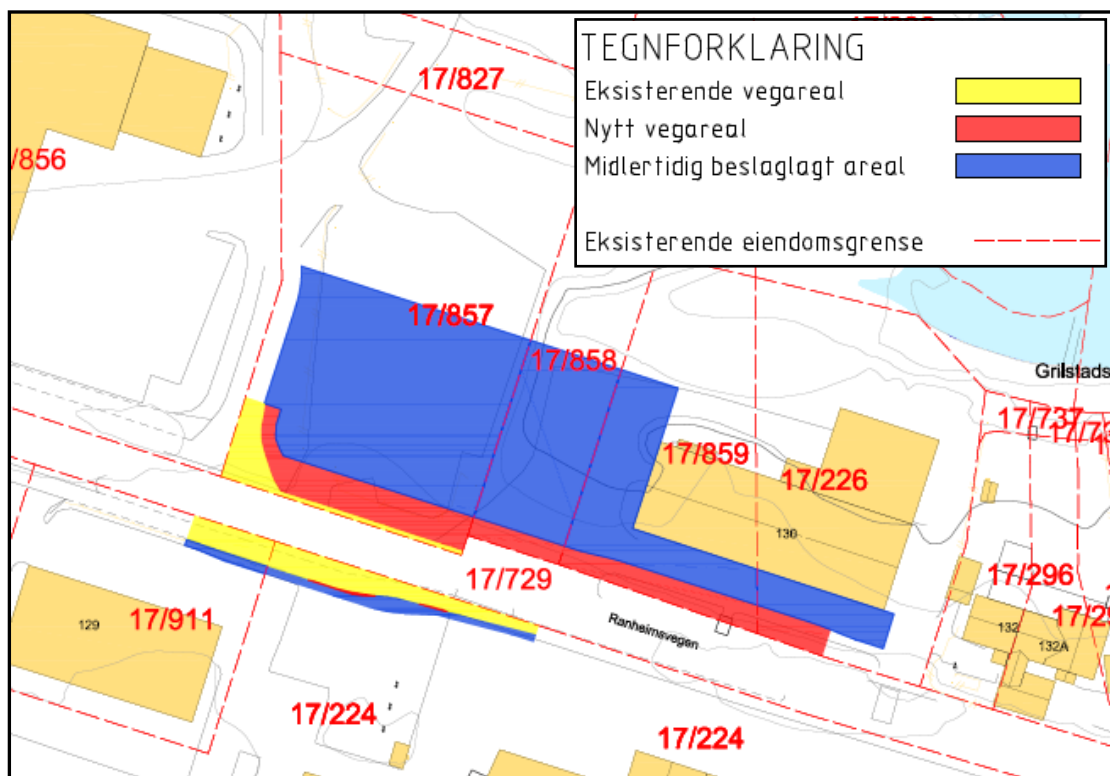
Gjennomføring av planen forutsetter erverv av grunn fra private eiendommer. Det vil være behov for å erverve deler av eiendommer permanent der det skal anlegges holdeplasser, fortau, gang-/sykkelveg og annen veggrunn. Det vil være behov for å erverve deler av eiendommer midlertidig i anleggsfasen for 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. Anlegging 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 ivarettatt 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 vikepliktregeres.

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 vegen, 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 ivarettatt i plankartet med frisktsoner 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 vegen 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



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)

stasjonen Ranheim idrettsplass blir 50 meter lengre fra boligområdene ved Dalsminde i øst. Samtidig blir avstanden tilsvarende kortere til det relativt tette boligområdet i Grilstadfjæra, nye Grilstad Marina og arbeidsplasser i området. I sum vurderes det at antallet potensielle brukere som får kortere avstand er vesentlig større enn antall 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 forurensset, må det lages en tiltaksplan for forurensset 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 Grillstadjæra, 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 etablering av mur mot Ranheimsvegen 130. Muren vurderes å ikke være til hinder for framtidig utvikling av området.

Stasjonen på sørsiden av vegen 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.

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.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av Byplansjefen 19.2.2018. Frist for innspill var 7.4.2018. Det kom inn åtte merknader og ingen vilkår for egengodkjenning.

Trøndelag fylkeskommune, datert 1.3.2018

Trøndelag fylkeskommune minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven, men har ingen ytterligere merknader til planforslaget.

Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Statens vegvesen, datert 14.3.2018

Vegvesenet har ingen merknader til løsninger på selve holdeplassene, men gir faglige råd om følgende:

- Det bør settes av areal i ytterligere 1 meter bredde til annen veggrunn, nord for GS-veg på den siden plattformen mot sentrum ligger. Dette vil gi mulighet for framtidig utvidelse til sykkelveg med fortau. En framtidig løsning på 2 meter fortau og 2 meter sykkelveg kan bli akseptabel forbi plattformen.
- Avkjørselsforholdene på nordsiden av Ranheimsvegen bør vurderes nærmere før sluttbehandling. Avkjørslene til Ranheimsvegen 130 og 132 har utilfredsstillende stigning opp til Ranheimsvegen. Ved Ranheimsvegen 132 er det i tillegg en tett skjerm/gjerde inntil avkjørselen som bidrar til at det ikke er friskt. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner i forbindelse med utkjøring på Ranheimsvegen. Selv om arealene for avkjørsel til Ranheimsvegen 132 ikke inngår i planområdet og plan i nord fortsatt skal gjelde, bør det vurderes om Ranheimsvegen 132 for framtida bør gis atkomst via atkomst til Ranheimsvegen 130. Dette bør i så fall komme som en rekkefølgebestemmelse, slik at avkjørselsforholdene etableres i forbindelse med at holdeplassen tas i bruk.

Kommentar:

Løsning for GS-veg og atkomst til Ranheimsvegen 130 og 132 må ses i sammenheng med utviklingen av området, og må løses ved detaljregulering av byggeområdet. Fram til en fremtidig, permanent løsning etableres, ivaretas muligheten for å kjøre langs framsiden av bygget i Ranheimsvegen 130, ved at det anlegges mur istedenfor fylling langs gang- og sykkelvegen.

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 5.4.2018

Strekningen benyttes som skoleveg, og det stiller særlige krav til bygge- og anleggsfasen.

Bestemmelsen som hjemler etablering av plan vurderes å være dekkende, og planen skal godkjennes av kommunen. Det er likevel viktig at det under arbeidene løpende følges med på hvor god sikkerheten for skolebarna er, og det gjøres best ved observasjon av hvor de ferdes. Det kan være grunn til å tilpasse maskinelt arbeid til perioder det ikke passerer barn.

Planlagt gjerde mellom gang-/sykkelveg og Grilstad fabrikk vil, sammen med nytt gangfelt, bidra til en mer oversiktlig trafikksituasjon og bedre adskillelse av kjøretøy og myke trafikanter. Det er viktig at gjerdet etableres og at man avslutter bruk av fortauet som manøvreringsareal for varelevering.

Grunnet kantstopp vil det kunne bli tilbakeblokkering, spesielt i rushtrafikken. Vestgående trafikk i kø kan da skape dårlig oversikt ved det nye gangfeltet, og bildet kompliseres av at det ligger mellom holdeplassen og vegkryss.

Kommentar:

Tas til etterretning ved behandling av plan for anleggsfasen.

NVE, datert 22.3.2018

NVE prioriterer å gi uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av brev til kommunene 29. 9.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen, der vi ber kommunen om å skrive tydelig i oversendelsesbrevet hva en eventuelt ønsker bistand til i den enkelte sak. I denne saken kan vi ikke se at det er bedt om slik bistand. NVE gir derfor ikke konkret uttalelse i denne saken.

Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Trøndelag brann og redningstjeneste IKS (TBR), datert 12.3.2018

Minner om at det må tas hensyn til at brann - og redningstjenesten til enhver tid skal (også i anleggsperioder) kunne utføre effektiv rednings - og slokkeinnsats. Det betyr at det fortsatt skal være en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, med forskriftsmessig slokkevannskapasitet i området, og at tilgjengeligheten til områdene som blir berørt, heller ikke er redusert. Dersom det i tilgrensende bygninger er automatisk sprinkleranlegg, må det sikres at anleggene fungerer som forutsatt, både i og etter anleggsperioden. Dersom anleggsarbeidet medfører at det ikke er tilstrekkelig vanntilførsel i perioder, må det innføres kompensierende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.

Kommentar:

Tilstrekkelig og tilgjengelig slukkevann vil ivaretas i byggeplan.

Kari Gulla, datert 6.3.2018

Gulla mener at Ranheimsvegen bør reguleres og skiltes som forkjørsveg av hensyn til fremkommelighet for Metrobuss og trafiksikkerhet.

Kommentar:

Det er satt i gang prosess med å få omregulert Ranheimsvegen til forkjørsveg. Dette skal gjennomføres før Metrobusstraseen tas i bruk i august 2019.

Bjørn-Einar Kolstad, datert 5.4.2018

Avkjørsel til Ranheimsvegen 132:

Kolstad benytter i dag adkomsten til Ranheimsvegen mellom det tidligere administrasjonsbygget til Grilstad fabrikker (17/226, 17/859) og Ranheimsvegen, og kommer opp på Ranheimsvegen vest for det tidligere administrasjonsbygget. Dette fungerer godt også sett fra et sikkerhetsmessig ståsted. Adkomst til Ranheimsvegen øst for det tidligere administrasjonsbygget er trafikkfarlig, da adkomsten både er bratt og uoversiktlig. Plassering av plattformen (nord) slik som skissert og ev. beplantning i mellom GS-vegen og kjørevegen vil også føre til at sikten forverres. Det er også mange som går øst for det tidligere administrasjonsbygget til turstien i fjæra. Viser til byplansjefens kommentar knyttet til min forrige tilbakemelding 21.11.17, jf. Planbeskrivelsen: "Byplansjefen vurderer at det må sees nærmere på sikt- og stigningsforhold før sluttbehandling av planen". Ønsker tilbakemelding på hvordan dette vil behandles i god tid før sluttbehandling av planen.

Barn og unges interesser:

Selv om området ikke nødvendigvis er ment brukt for lek, er det viktig å være klar over at veldig mange barn og unge passerer området flere ganger for dagen, både til og fra skole og til og fra fritidsaktiviteter. Barn bruker også slike ferdselsveier til lek og moro. Dette gjelder i stor grad også for området øst for det tidligere administrasjonsbygget, dvs. dagens adkomst til turstien i fjæra.

Støy- og støvforhold:

Kolstad påpeker at opplysningen i planbeskrivelsen om at "De fleste nærliggende boligene har uteoppholdsarealer vendt bort fra veg", ikke stemmer. Kolstad bruker uteområdet mot veien i store deler av året pga. solforholdene. Forventer at det gjøres en vurdering av støysituasjonen for nærliggende boliger i henhold til Fylkesmannens "Støyyvurdering i forbindelse med miljø- og sikkerhetstiltak" ut over beskrivelsen i ROS-analysen.

Mange av utfordringene synes å kunne vært løst ved å flytte den nordlige stasjonen lenger vestover. Likeså at atkomsten til turstien langs fjæra flyttes på vestsiden av det tidligere administrasjonsbygget. Ønsker at nærmeste beboere blir involvert i den videre prosessen.

Kommentar:

Innspill om avkjørsel imøtekommes ved at muligheten for å bruke vestre atkomst på Ranheimsvegen 130 ivaretas ved at det anlegges mur istedenfor fylling.

Det er utført støyberegning. Denne viser at økning av støy som følge av tiltaket ikke utløser krav om støytiltak. Boligen ligger også utenfor grensen der tiltaket ev. kan utløse krav om støytiltak.

Lokaliseringen av stasjonen er vurdert i forhold til avstand til brukere og stasjonen ved Ranheim idrettsanlegg. Avstanden til nærmeste stasjon lenger øst er større enn anbefalt. Overordnet vurdering sier at stasjonen må ligge så langt øst som mulig. Turstien må ivaretas og vurderes i detaljreguleringsplan for utvikling av Ranheimsvegen 130.

Voll arkitekter, datert 4.4.2018

Ang. plassering av stasjonen på sørsiden:

Grilstad fabrikker vil sette i gang bygging av nytt gjerde og varemottak når naboklage er avklart. Tiltakene vil medføre omlegging av trafikk til varemottak mot Ranheimsvegen, slik at trailere må snu på areal som i dag er parkeringsplass. Dette arealet er knapt. For ikke å begrense dette arealet ytterligere må Metrobusstasjonen på sørsiden av Ranheimsvegen flyttes foran administrasjonsbygget, så langt vest som mulig. Gjerde og plass for snøopplag må følge tomtegrense så langt det er mulig av hensyn til fremtidig snuareal på fabrikkområdet.

Ang. plassering av stasjonen på nordsiden:

Tidligere administrasjonsbygg i Ranheimsvegen 130 benyttes av fabrikken. Det er nødvendig med adkomst i begge etasjer. Den foreslåtte fyllingen foran inngangen til første etasje aksepteres ikke da det vil gjøre at det ikke vil bli kjøreatkomst til inngangen.

Sokkeletasjen må også ha lett atkomst for truck. Den foreslåtte oppfyllingen og omleggingen av atkomstvegen medfører en vesentlig lengre adkomst til sokkeletasjen og er svært uheldig for driften. Fyllingen vil også båndlegge flere P-plasser. Dette vil være svært uheldig for driften i byggeperioden til nytt varemottak og gjerde. Mener at løsningen er lite hensiktsmessig. Stasjonen bør derfor bygges midlertidig vest for nr. 130 frem til det er avklart hvordan tomten skal bygges ut.

Kommentar:

Innspill om plassering av stasjonen på sørsiden imøtekommes ved at stasjonen flyttes ca. 3 m vestover, holdeplassen gjøres 0,5 m smalere og kurvaturen på fortauet tilpasses.

Innspill om tilgang til første etasje i administrasjonsbygget imøtekommes ved at planen endres slik at det anlegges mur istedenfor fylling, slik at adkomsten ivaretas.

Lokaliseringen av stasjonen er vurdert i forhold til avstand til brukere og avstand til stasjonen ved Ranheim idrettsanlegg. Avstanden til nærmeste stasjon lenger øst er større enn anbefalt. Overordnet vurdering sier at stasjonen må ligge så langt øst som mulig.

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.