

Saksframlegg

Detaljregulering av Ranheim omstigningspunkt, Metrobusstasjon, r20180016, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 17/42283-33

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Ranheim omstigningspunkt, Metrobuss som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Multiconsult datert 9.3.2018, sist revidert 22.6.2018 med bestemmelser senest datert 27.6.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 27.6.2018.

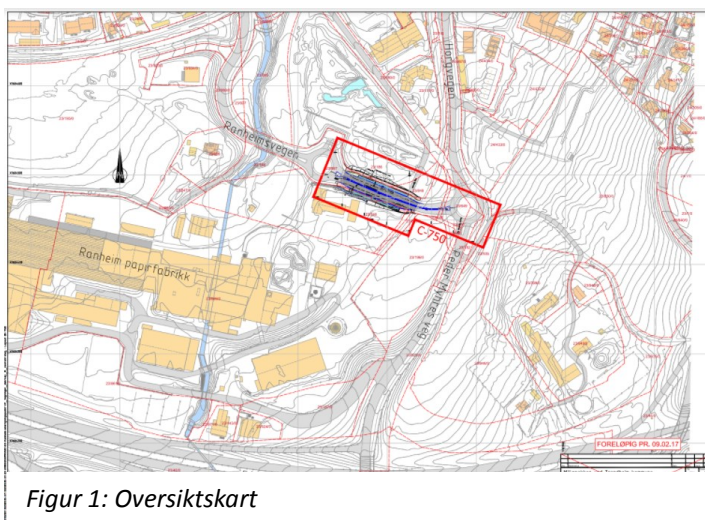
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Multiconsult Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken, Trondheim kommune. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av omstigningspunkt, med tilhørende reguleringsareal for Metrobuss på Ranheim. Holdeplassene skal ha en plattform på 60 meter med tilhørende leskur på hver side av Ranheimsvegen. Planen omfatter også breddeutvidelse av gaten, etablering av midtdeler/midtrabatt, og senkning av vegens stigningsgrad.

Avkjørsler har vært en sentral diskusjon i saken. For å gi tilstrekkelig med plass ved plattform fra sentrum, er eksisterende avkjørsel til eiendommene gnr/bnr 23/196 og 23/846 flyttet og erstattet med to nye. Den ene av avkjørslene blir etablert i vestre rundkjøring, noe som gir gode vilkår for trafiksikkerheten. Den andre er i planforslaget plassert mellom holdeplassen fra sentrum og østlige rundkjøring. Etter råd fra Statens vegvesen er avkjørselen flyttet fire til fem meter nærmere jernbanesporet, slik at man får bedre sikt mot rundkjøring i øst, enn det som var foreslått til offentlig ettersyn.

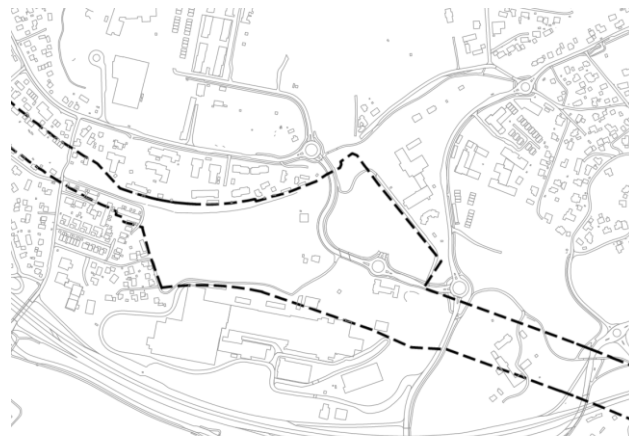


Figur 1: Oversiktskart

Trondheim kommune

I høringsperioden har Statens vegvesen rådet å flytte avkjørselen til eiendom 23/196 til Peder Myhres veg. Peder Myhres veg er å regne som en samleveg for området. Rådmannen anbefaler at samleveger holdes mest mulig atkomstfri, da det kan gi trafikale og trafikksikkerhetsmessige utfordringer. Rådmannen legger til grunn at avkjørslene opprettholdes slik som foreslått.

Båndleggingssonen for Bane NORs kommunedelplan gir planen utfordringer ved at det på eiendommen blir visse begrensninger i muligheten for å gjennomføre byggearbeider. Byggesøknad innenfor sonen skal derfor oversendes Bane NOR til uttalelse. Videre arbeid og utførelse vil skje i dialog mellom Miljøpakken og Bane NOR.



Figur 2: Båndleggingssone

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

Statlige føringer:

I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen for jernbanen er det lagt båndleggingssone over planlagt trasé. Ranheim omstigningspunkt faller delvis inn under båndleggingssonen.

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA):

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk i KPA. Området er i gjeldende KPA vist som eksisterende næring, fremtidig sentrumsformål og fremtidig samleveg.

Reguleringsplanstatus

Reguleringsplaner i og nær planområdet står beskrevet i planbeskrivelsen. Planforslaget er i all hovedsak i tråd med reguleringsplaner i og nær planområdet, da tiltakene i all hovedsak forholder seg til allerede regulert veggrunn.

Pågående reguleringsplanarbeid for Ranheim senterområde:

Det pågår en reguleringsplanprosess for Peder Myhres veg 2 – Ranheim senterområde (r20100073). Denne planen regulerte opprinnelig også holdeplassene. Holdeplassene ble tatt som egen plansak grunnet fremdriften for Metrobussprosjektet.



Figur 3: Gjeldende reguleringsplaner

Tidligere vedtak i saken

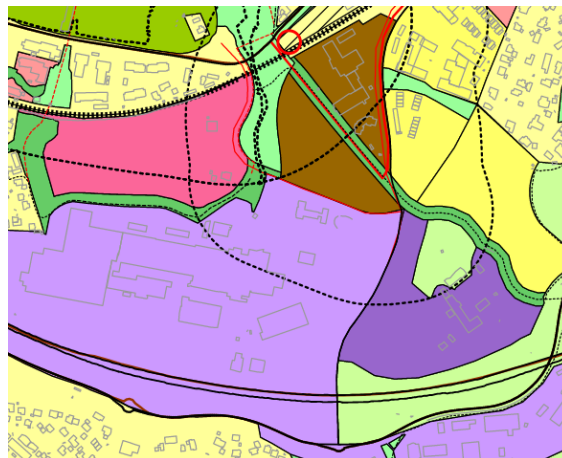
Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak nr.: FBR PLN 31/18, 27.3.2018 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

Planområdet

Planområdet preges av å være et samferdselsanlegg, 8,6 daa stort. Området rundt er preget av industri i sør og boliger i nord-øst. Området som er avsatt til Ranheim senterområde er i dag preget av åpen mark med spredt vegetasjon. Vikelva renner vest for området.

Trondheim kommune

Ranheimsvegen som passerer gjennom planområdet har ca. 2 500 ÅDT, fartsgrensen er 50 km/t. Peder Myhres veg nordover har ca. 1 500 ÅDT, sørover mot E6 har veggen ca. 4 100 ÅDT, og fartsgrense 50 km/t. Det er ikke registrert støy som overstiger rød sone (≥ 65 db Lden) mot støysensitive bygg. Det krysser i dag et privat jernbanespor over Ranheimsvegen.



Figur 4: KPA

Beskrivelse av planen

Arealformål	Sosi	Felt navn	Vertikalnivå	daa
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR				
Kjøreveg	2011	o_SKV	På grunnen	2,94
Gang/sykkelveg	2015	o_SGS	På grunnen	1,08
Annen veggrunn – tekniske anlegg	2018	o_SVT	På grunnen	0,44
Annen veggrunn – grøntareal	2019	o_SVG	På grunnen	0,41
Kollektivholdeplass	2073	o_SKH	På grunnen	0,45
Midlertidig anleggsområde	91	#1		1,09
Midlertidig anlegg- og riggområde	91	#2		1,48
Midlertidig anleggsbelte	91	#3		0,20
Hensynssone der gjeldende reguleringsplan skal gjelde	910	H910		3,34
PLANOMRÅDE, totalt			På grunnen	8,66

Planens formål er vist i tabell over. Formålene knytter seg i all hovedsak til samferdselsformål. Arealer som ikke har reguleringsformål er arealer avsatt til midlertidige anleggs- og driftsområder der gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde.

Kjøreveg

Det reguleres ca. 170 meter kjøreveg (o_SKV). Kjørevegen vil få slakere stigningsgrad, fra 7 % til 5 %, enn dagens nivå. Dette krever ny mur i forlengelsen av eksisterende mur i sør. Ny mur vil bli ca. 40 meter lang og maks 3 meter høy, og skal ha et estetisk uttrykk som dagens mur.

Kollektiv

Nye busslommer reguleres til kollektivholdeplass (o_SKH) med plattform på 60 meter og bredde 3,5 meter mot sentrum (nord), og 4,25 meter for holdeplass fra sentrum (sør).

Gang- og sykkelveg

Det reguleres inn gang- og sykkelveg (o_SGS), 3 m bredde, i bakkant av plattformen mot sentrum (nord). Ved plattform fra sentrum (sør), vil gang- og sykkelvegen dele areal med plattformen. Plattformen i sør skal derfor ha bredde 4,25 meter for å minimere konflikter mellom ventende og ferdende.

Midtrabatt

Midtrabatten vil redusere villkryssing av fotgjengere, samt hindre forbikjøring av busser som står ved stasjonen, og ha en fartsreduserende effekt.

Trondheim kommune

Virkninger

Planen er i samsvar med overordna planer. Planen ligger i båndleggingssonen for kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim-Stjørdal.

Trafikkforhold

Tiltaket vil føre til noe mer busstrafikk i Ranheimsvegen. Det vil bli et ryddigere og tryggere gatebilde.

Grunnet lengdeutvidelse av holdeplass fra sentrum, må avkjørsel til eiendommene gnr/bnr 23/846 og 23/196 stenges, og det må etableres to nye avkjøringer. Avkjøringspil som reguleres ved rundkjøring i vest er tenkt å erstatte avkjørselen til eiendom gnr/bnr 23/846, mens avkjøringspil mellom jernbane og rundkjøring i øst skal erstatte allerede regulert avkjøring til eiendom gnr/bnr 23/196.

Grunnforhold

Det er kartlagt aktsomhetsområde for forurenset grunn i store deler av planområdet. Ved graving i grunn som er eller kan være forurenset, må det lages en tiltaksplan for forurenset grunn. Dette er ivarettatt i reguleringsbestemmelsene. Det er ikke registrert kvikkleire innenfor planområdet.

Interesse motsetninger

Det har vært dialog mellom Veidekke ASA og Miljøpakken for hvordan man best mulig skal samkjøre plan for Ranheim senterområde (r20100073), og med NorgesGruppen og Lord eiendom for løsning med ny avkjøring til eiendommene gnr/bnr 23/196 og 23/846.

Det er uenigheter knyttet til avkjørselen for eiendom gnr/bnr 23/196 (figur 5). Dette grunnet at det vil kun bli mulig å svinge høyre inn i og høyre ut av avkjørselen, i motsetning til dagens fullstendige kryssløsning. Grunnen for at denne avkjørselen plasseres i Ranheimsvegen, er for å redusere flere avkjørsler i Peder Myhres veg, som er en samleveg for området.



Figur 5: Nye avkjørsler, avkjørsel til 23/196 markert med rød ring.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen forholder seg til dagens samferdselsanlegg og vil i så måte ikke påvirke de omkringliggende ytre omgivelsene. Håndtering av fremmede arter er ivarettatt i planen, jf. bestemmelsene § 7.6.

Planen bygger opp under etablering av Metrobuss som vil gi kapasitetsøkning i kollektivtrafikken i området. Dette kan være et godt tiltak i lys av bymiljøavtalen, gitt at bilbruken går ned som følge av økt kapasitet i kollektivdekningen.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planen forholder seg til Metrobussprosjektets standardutforming og vil derfor ha et karakteristisk uttrykk som kjennetegner Metrobuss, samt være universelt utformet. Senkning av vegens stigningsgrad sikrer god fremkommelighet og kvalitet i prosjektet. Flytting av avkjørsel til eiendom gnr/bnr 23/846 er løst på en god måte. Avkjørselen til eiendom gnr/ bnr 23/196 er etter offentlig ettersyn flyttet fire til fem meter nærmere jernbanesporet, dette gir bedre trafiksikkerhet. Det er

Trondheim kommune

sikret god fremkommelighet for Metrobussen ved at det er «høyre inn og høyre ut»-løsning i krysset.

Avveining av konsekvenser

Plassering av avkjørsler er håndtert som vist i planen for å unngå trafikale utfordringer på Peder Myhres veg. Peder Myhres veg regnes som en samleveg for området, og rådmannen anbefaler ikke å legge avkjørsler til Peder Myhres veg da det vil kunne forringe vegens funksjon som samleveg for området.

Rådmannen anser plassering av avkjørsler som tilstrekkelig for trafikksikkerheten og trafikkavviklingen i området. Foreslåtte avkjørsel til eiendom gnr/bnr 23/196, til offentlig ettersyn, ligger noe nærmere gangfelt ved rundkjøring i øst, dette begrenser sikten til gangfeltet. Avkjørselen flyttes derfor nærmere jernbanesporet, slik at man får bedre oversikt mot gangfeltet. Rådmannen vurderer dette dithen at det vil være en god løsning som gir bedre trafikksikkerheten.

Senkning av vegens stigningsgrad anses som positivt for fremkommeligheten for både kollektivtrafikken, og for gående og syklende.

Tilrettelegging for Metrobuss er et viktig samfunnsnyttig grep.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket finansieres av Trondheim kommune og Metrobussprosjektet. Det må forventes noen økte driftskostnader på og rundt stasjonsområdene med den planlagte standard som det legges opp til for Metrobusstasjonene.

Medvirkningsprosess

Det ble avholdt åpent informasjonsmøte om tiltaket og andre Metrobusstasjoner på Ranheim den 8.1.2018.

Det ble varslet oppstart 22.12.2017. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert 22.12.2017. Følgende myndigheter kom med innspill til varsel om planoppstart: Fylkesmannen i Trøndelag, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane Nor, Trøndelag brann- og redningstjeneste og NVE.

Planen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av byplansjefen 23.3.2018 med frist 19.5.2018. Følgende myndigheter kom med innspill til offentlig ettersyn: Statens vegvesen og Trøndelag brann- og redningstjeneste. Andre parter som kom med innspill: NorgesGruppen v/ advokat Steenstrup og Stordrange DA.

Oppsummert omfatter innspillene følgende temaer:

- Avkjørsel til eiendom gnr/bnr 23/196 – forringelse av eiendommens verdi og uhensiktsmessig avkjørsel. Ny løsning oppleves ikke som en fullverdig erstatning av eksisterende avkjørsel.

Kommentar: Det vil ikke bli avkjørsel i Peder Myhres veg da dette er en samleveg og skal ha færrest mulig avkjørsler. Ved hjelp av rundkjøringene øst og vest for avkjørselen kan man kjøre begge veger uten for store omveger.

- Trafikksikkerhet.

Kommentar: Avkjørselen til gnr/bnr 23/196 flyttes noe nærmere jernbanesporet for å bedre sikt mot gangfeltet ved rundkjøring i øst.

Trondheim kommune

- Råd om tilgjengelighet for brann tjenester.

Kommentar: Dette er ivare tatt i planen.

Alle innspill er ytterligere kommentert i planbeskrivelsen.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Tilrettelegging for Metrobuss er et viktig samfunnstiltak, og viktig for å kunne nå målene i byveksttalen.

Rådmannen i Trondheim, 2.8.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Lars Erik Krogtoft
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse, datert 14.6.2018
- Vedlegg 2: Reguleringskart, datert 9.3.2018, sist revidert 22.6.2018
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, datert 27.6.2018
- Vedlegg 4: ROS-analyse
- Vedlegg 5: Illustrasjon, C750-01
- Vedlegg 6: Snittegning, F750-01