

Saksframlegg

Detaljregulering av Vestre Ranheim, gnr/bnr 23/309, 23/850, 23/935 m.fl., r20150012, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 13/51718

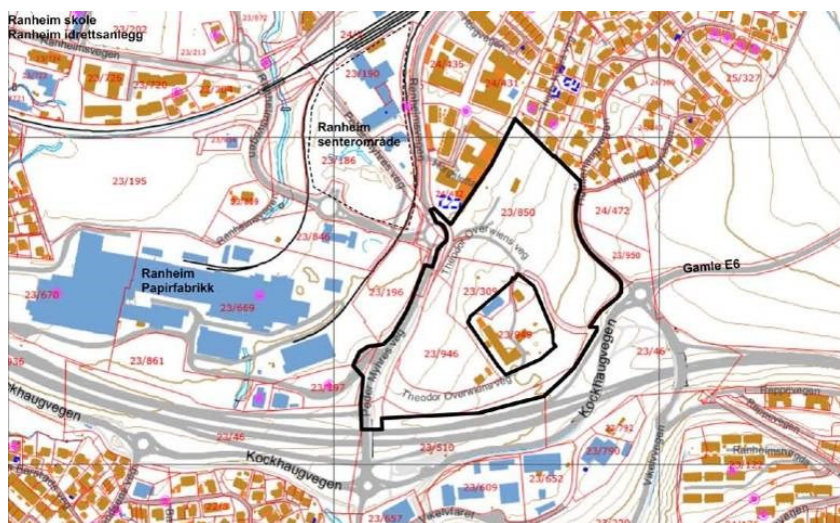
Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Vestre Ranheim, gnr/bnr 23/309, 23/850, 23/935 m.fl. som vist på kart i målestokk 1:1000, merket *pka* ARKITEKTER senest datert 21.11.2018 med bestemmelser senest datert 5.12.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 5.12.2018. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av pka ARKITEKTER som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Ranheim Vestre AS. Planen er endret etter høring i 2017, for å ivareta hensynet til nytt dobbeltspor for jernbane med tunnel under planområdet. Hovedendring er at gårdsanlegget er tatt ut av planområdet.

Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging på deler av Vestre Ranheim. Arealet nordøst for gårdsanlegget reguleres til boliger, mens områdene i sørvest reguleres til industri, lager og forretning med plasskrevende varer. Foreslåtte grønnskulpturer sikrer offentlig tilgjengelige turveger og rekreasjonsareal, og bidrar til at eksisterende gårdsanlegg får en grønn ramme.



Plangrense er markert med svart. Gårdsanlegget omfattes ikke av planen som nå fremmes til sluttbehandling.

Hovedutfordringer i planarbeidet har vært å sikre at planen ivaretar hensynet til BaneNORs planlegging av jernbanetunnel under området, samt å sikre tilfredsstillende støv- og støyforhold.

Tidligere vedtak og planpremisser

Bygningsrådet vedtok i sak 64/17 i møte 19.4.2017 å legge planforslaget for Vestre Ranheim ut til offentlig ettersyn.

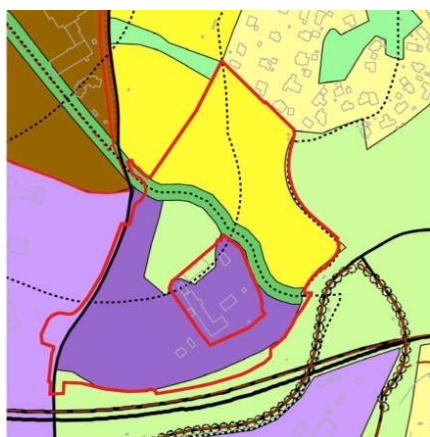
Trondheim kommune

Bygningsrådet vedtok i sak 215/18 i møte 23.10.2018 å legge forslag til kommunedel for dobbeltsporet jernbane Leangen - Hommelvik ut til offentlig ettersyn.

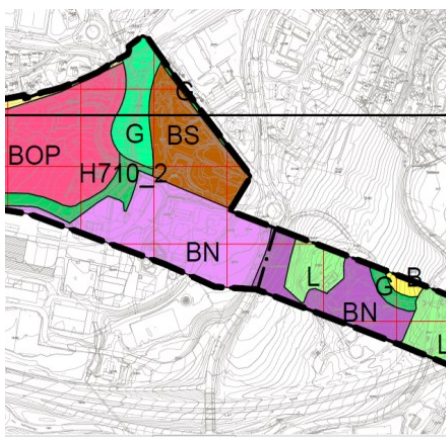
Deler av planområdet for Vestre Ranheim er innenfor plangrensen til KDP dobbeltspor.

Det er avklart med BaneNOR at reguleringsplanforslaget for Vestre Ranheim ivaretar hensynet til mulig framtidig jernbanetunnel under området (*brev datert 21.8.2018*).

Kommuneplanens arealdel viser området som boligformål, næringsvirksomhet og grønstruktur. Eiendom gnr/bnr 23/309 med våningshus og areal mot nordvest, er avsatt til LNFR. Deler av planområdet ligger innenfor avgrensning for lokalsenter. Området sørvest for gårdsanlegget er vist som næringsformål, og foreslås nå regulert til industri, lager og forretning for plasskrevende varer. Grønnstrukturen og turvegen er endret, og parkeringskravet er redusert i forhold til kravene i KPA.



Kommuneplanens arealdel, med plangrense markert i rødt (gårdsanlegget omfattes ikke av planen).



Utsnitt av høringsforslag KDP for dobbeltsporet jernbane Leangen-Hommelvik, datert 1.10.2018.



Størstedelen av planområdet for Vestre Ranheim er uregulert.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet ligger øst for papirfabrikken på Ranheim, og omfatter arealer rundt Ranheim Vestre gårdsanlegg. Planområdet er ca 90 daa, og har 35 meters høydeforskjell.

Planområdet er i dag jordbruksområde. Deler av planområdet blir brukt som rekreasjonsareal med turveg. Fem av byggene på gården har antikvarisk verdi, og det står en fredet bautastein vest for hovedbygget. Det finnes viktige naturverdier, og det er gjort barnetråkkregistreringer innenfor planområdet.

Området er utsatt for støy- og luftforurensing. Eksisterende bilatkomst langs alleen er ikke egnet som framtidig atkomst. Planområdet grenser mot tre kvikkleiresoner, men vurderes som klartert med hensyn til fare for kvikkleireskred. Det er lagt rør for avfall fra Vik avfallsterminal fram til rundkjøringa i Peder Myhres veg.

Beskrivelse av planen

I boligområdet tillates det inntil 22 300 m² bruksareal. Det foreslås leilighetshus og rekkehus i tre - fem etasjer. Det stilles krav om at det skal oppføres minimum 200 boliger. Dette gir en boligtetthet på 6 boliger per dekar ved beregningsgrunnlag 33 daa (areal avsatt til bolig i KPA). Dersom man hadde lagt til grunn en boligstørrelse på 70 m² BRA per boenhet hadde dette gitt ca 319 boliger, og en boligtetthet på 9,7 boliger per dekar.

Trondheim kommune



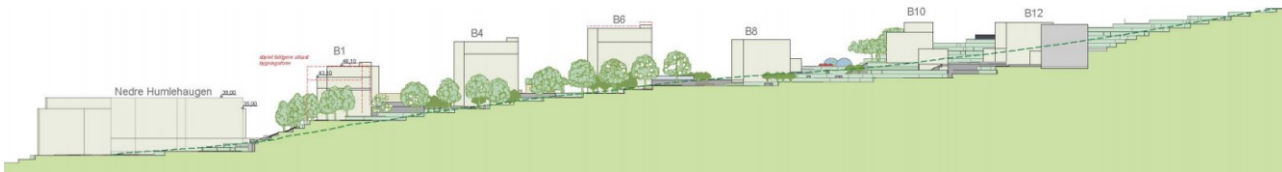
Eksisterende situasjon.



Mulig framtidig situasjon.

Innenfor felt for kombinert bebyggelse og anlegg - industri, lager og forretning for plasskrevende varer, kan det etableres inntil 20 700 m² BRA, med maksimum 56 % - BYA. Bruksarealet tilsvarer ca 180 % BRA ved beregningsgrunnlag 11,5 daa (felt i/L/F). Det stilles krav om minimum grad av utnyttning på 140 % - BRA. Maksimum areal til forretning er 8 000 m² BRA.

Det foreslås i tillegg samferdselsanlegg og grønnstruktur, inkludert turveger og friområde. Det er lagt inn hensynssone som en sikringsone for areal avsatt til mulig jernbanetunnel på de arealene som fortsatt inngår i planen, og som kan bli berørt av en framtidig jernbanetunnel.



Opprisset viser bebyggelsen sammen med planlagt bebyggelse på Nedre Humlehaugen.



Illustrasjonen viser mulig framtidig situasjon.



Blokkbebyggelsen, sett fra atkomstveg.



Næringsbebyggelsen og gårdsanlegget, fra bro over E6.



Bebyggelsen og muren, sett fra eksisterende rundkjøring i Peder Myhres veg.

Trondheim kommune

Virkninger

Det er i utarbeidet ROS-analyse, og avbøtende tiltak er innarbeidet i plankartet eller bestemmelsene.

Utforming og kvalitet

Landskapssilhuetten er i størst mulig grad bevart ved at blokkbebyggelsen er lagt i det lavereliggende området, og småhusbebyggelsen i den øverste delen.



Fjernvirkning, sikt fra Askeladdvegen bussholdeplass.

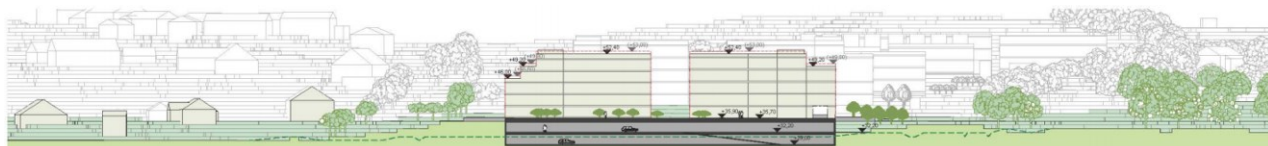
Atkomsten til Peterson fabrikker må legges om når det etableres ny rundkjøring. Det er gjennomført samrådsmøter med Ranheim Energi/Peterson, og kommet fram til et omforent forslag. Dagens avkjørsel til gårdsanlegget fra Peder Myhres veg stenges. Innpassing av gangatkomster med tilfredsstillende stigningsgrad medfører terrenginngrep og omlegging av turvegen, samt hugging av trær.

Eksisterende bebyggelse nord for planområdet, og bebyggelse på Nedre Humlehaugen, får mindre utsikt og utsyn. Nedre Humlehaugen vil i tillegg få skygge på deler av uterom og fasader på formiddagen.

Planforslaget sikrer allmennhetens tilgjengelighet til turdraget, som er en viktig forbindelse mellom Ranheim og marka. Friområdet i nord er en videreføring av offentlig friområde på Nedre Humlehaugen, og sikrer at barn og unges interesser blir ivaretatt, samtidig som det legger til rette for en viktig snarvegforbindelse mellom Ranheimsvegen og Humlehaugvegen.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen gir middels muligheter for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen av 12.2.2016. Utbyggingen på Vestre Ranheim vil øke personbiltransporten i Trondheim. Hvis kommunen innfører bilrestriktive tiltak vil det imidlertid være enkelt for folk å endre reisevaner til Metrobuss. BaneNOR's planer for dobbeltspor innebærer usikkerhet knyttet til plassering av lokalsenter og metrobusstasjon i en anleggsfase. På lengre sikt vil en utbygging av jernbane med økte frekvenser på avganger gi et svært godt kollektivtilbud for Ranheim. Det er god tilgang til hovedsykkelvegnett. Utbygging av Vestre Ranheim med høy tetthet vil gi et godt grunnlag for utvikling av et lokalsenter.



Snittet viser høyder på planlagt boligbebyggelse, og eksisterende boligbebyggelse nord for planområdet.

Trondheim kommune



Framtidig utsyn mot øst, fra Nedre Humlehaugen.



Bebyggelsen sett fra alleén.



Framtidig utsyn mot sørvest, fra Thorry Kiærs veg.



Bebyggelsen sett fra Humlehaugvegen.

Vurdering

Overordnede planer

Planforslaget tar tilstrekkelig hensyn til dobbeltsporet jernbane, med mulig jernbanetunnel under Vestre Ranheim. Det foreslås boligutbygging i tråd med KPA, og planen legger til rette for god bokvalitet. Næringsformål, i tråd med KPA, vil være et viktig bidrag for økt næringsareal i Trondheim. Det vurderes at forretning med plasskrevende varer ikke er i strid med intensjonen om næringsformål i dette området, og at det er riktig å sette et maksimum areal til forretning på 8 000 m². Forretning vil medføre mer trafikk enn lager og industri, men med plassering nær metrobussholdeplass og med atkomst rett ved avkjøringen til E6, vurderes området som et godt egnet sted for forretning.

Planforslagets utforming og kvalitet

Det kan aksepteres at området avsatt til grønnstruktur og turveg endres, fordi dette medfører at det blir en god kjøreatkomst og gangatkomster med universell utforming. Det er problematisk at det må hugges trær i den bevaringsverdige alleen, og at det legges opp til terrengendringer ved denne. Dette kan likevel aksepteres fordi det sikrer gangatkomster med universell utforming.

Byggehøyden på boligområdet er nedtrappet på en god måte mot småhusbebyggelsen og friområdet i nord og det bevaringsverdige gårdsanlegget i sør. Hensynet til nabobebyggelse på Nedre Humlehaugen er tilstrekkelig ivaretatt. Byggehøyder på deler av næringsbebyggelsen er redusert etter høring, slik at bebyggelsen i større grad tilpasses eksisterende terreng.

Boligbebyggelsens orientering gjør at solforholdene er gode i gårdsrommene og i friområdet. Friområdet vil ivareta barn og unges interesser, siden deler av planområdet i dag brukes av barn og unge. Friområdet vil bli en fortsettelse av offentlig friområde på Nedre Humlehaugen. Med tursti gjennom vil dette være en viktig snarveg mellom Ranheimsvegen og Humlehaugvegen.

Atkomstløsning som er valgt er god. På grunn av store høydeforskjeller i området har det vært utfordrende å innpasse ny atkomst. Da planen ble sendt inn som komplett våren 2016, var ikke bilatkomsten løst på en tilfredsstillende måte.

Trondheim kommune

Skolekapasitet og skoleveg

Det er ikke tilstrekkelig barneskolekapasitet i dag, og ungdomsskolekapasiteten kan bli utfordret før 2025. Kommunen jobber med å finne løsninger for utvidet skolekapasitet i området, også etter utbygging av ny skole på Jakobsli/Overvik. Det stilles rekkefølgekrav om at det skal være tilstrekkelig skolekapasitet ved utbygging. Det er trygg skoleveg til Ranheim barneskole per i dag, og det forutsettes at en eventuell omlegging av skoleveg på grunn av utbygging av jernbane løses gjennom planarbeid for jernbanen. Skoleveger til Markaplassen ungdomsskole trenger utbedring, men det anses som urimelig å stille rekkefølgekrav om konkrete tiltak gjennom dette planarbeidet.

Avveiing av konsekvenser

Det vurderes som riktig å legge til rette for en utbygging av dette området nå, i tråd KPA, og ikke vente til dobbeltspor for jernbanen er ferdig utbygget. Dette kan imidlertid medføre at flere beboere blir berørt av støy og støvulemper i forbindelse med anleggsarbeidet for jernbanen. Det forutsettes at det er mulig å finne gode løsninger for nødvendig skjerming og god transportavvikling i et eventuelt anleggsområde for jernbanen. Det er utfordrende støy- og luftforhold i området. Krav i bestemmelsene sikrer at boligene får tilfredsstillende støy- og luftforhold.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Reguleringsplanen inkluderer offentlig samferdselsanlegg, infrastruktur og grønnstruktur som skal erverves, driftes og vedlikeholdes av Trondheim kommune. Det er stilt rekkefølgekrav om opparbeidelse av samferdselsanlegg, turveg og friområde. Skole- og barnehagekapasiteten må utvides som følge av utbygging av dette området og andre boligutbygginger i området.

Medvirkningsprosess

Oppstart av planarbeidet ble første gang kunngjort i Adresseavisen 15.5.2014, og på nytt 14.2.2015 på grunn av utvidelse av planområdet. Ytterligere utvidelse av planområdet, ved eiendom gnr/bnr 24/433, ble varslet til grunneier i brev datert 25.2.2016. Det har blitt avholdt informasjonsmøte for naboer 27.5.2014, flere samrådsmøter med BaneNOR og Statens vegvesen, samt arbeidsmøte med Ranheim Energi og Norsk Energi. Det kom inn 16 merknader ved oppstart. Innkomne merknader ved oppstart er i hovedsak etterkommet, og ble svart ut i planbeskrivelse ved offentlig ettersyn.

Offentlig ettersyn var i perioden 22.4.2017 til 3.6.2017. Det kom inn ni merknader. BaneNOR fremmet innsigelse til hele planen på grunn av planer for dobbeltsporet jernbane i tunnel under Vestre Ranheim. Planen er endret og BaneNOR har i brev datert 21.8.2018 varslet at planen kan egengodkjennes med disse endringene. Fylkesmannen og Statens vegvesen stilte vilkår for egengodkjenning av planen angående minimum arealutnyttelse, maksimum bakkeparkering, utforming av støyvoll på E6 og utbygging på gårdstunet. Vilkårene er etterfulgt, med unntak av vilkår knyttet til utbygging på gårdstunet, da det forutsettes at de blir fulgt opp i forbindelse med senere regulering av dette området. Fylkesmannen har i brev datert 7.12.2018 varslet at de anser innsigelsene som imøtekommet.

Nabomerknader ved offentlig ettersyn omhandlet blant annet forhold knyttet til eiendom gnr/bnr 23/309 (våningshuset på gården), og hensynet til Nedre Humlehaugen. Merknadene er i hovedsak etterkommet. Merknader ved offentlig ettersyn er ivaretatt i planforlaget eller svart ut i planbeskrivelsen.

Trondheim kommune

Planen er endret etter offentlig ettersyn for å etterkomme innsigelse, vilkår for egengodkjenning, merknader og bygningsrådets vedtak av 19.4.2017. Det vurderes at de foreslåtte endringene ikke medfører negative virkninger, og at det derfor ikke var nødvendig med nytt offentlig ettersyn.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 16.12.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Gunnhild Nilsen
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg