

Saksframlegg

PRESTHUSOMRÅDET PÅ RANHEIM

FORSLAG TIL OFFENTLIG REGULERING FOR TO ALTERNATIVER

OFFENTLIG ETTERSYN

Arkivsaksnr.: 09/33306-19 (27426/11)

Saksbehandler: Pål Guthorm Kavli

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til offentlig regulering av Presthusområdet på Ranheim ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Forslaget er utarbeidet i to alternativer:

- A - brannstasjon, bussdepot, bensinstasjon og gjenvinningsstasjon.
- B – brannstasjon, bussdepot, bensinstasjon og friområde/boliger

Planforslaget er vist på to separate kart i målestokk 1:1000 (A1) betegnet forslag A og forslag B, merket Pir II AS, datert 17.1.2011 sist endret 28.2.2011 og i bestemmelser i to utgaver betegnet forslag A og forslag B sist endret 28.2.2011.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

Sammendrag

Dette reguleringsplanforslaget er del av et større prosjekt med formål å legge til rette for oppfylning og fornying av sentrale samfunnsmessige behov og funksjoner i Trondheim. Brannstasjonnettet skal moderniseres og effektiviseres, avfallshåndtering skal optimaliseres og bli bedre publikumsorientert og betingelsene for kollektivtransport med buss skal forbedres. Funksjonene som er tenkt plassert på Presthus på Ranheim er brannstasjon for Trøndelag Brann- og Redningstjeneste, bussdepot for AtB, gjenvinningsstasjon for Trondheims befolkning og bensinstasjon.

Forut for valg av Ranheim til de nevnte funksjonene er det gjort en grundig vurdering av mange andre lokaliseringer, men disse har ikke i samme grad imøtekommet behovene. Tiltaket har tatt utgangspunkt i at en samlokalisering av disse funksjonene er ønskelig. Som med de andre tiltakene i det samlede prosjektet er dette også lokalisert inntil det framtidige stamvegnettet for Trondheims-regionen fra Sandmoen i sør til Ranheim i nord.

Tomtearealet utgjør dyrket mark i skråning ned mot E6 på hver side rett øst for innkjøringen til Grillstadtunellen og rett vest for broen der Presthusvegen går over E6. I Kommuneplanens arealdel er området på sørsiden satt av til næring, mens på nordsiden er det forutsatt landbruk og området er i dag eid av Agri. Fylkesmannen har ikke innvendinger til å omdisponere jordbruksarealet såfremt det nyttes til samfunnsnyttig formål med god arealutnyttelse.

Planforslaget er utarbeidet som to alternative foreslag. Det er forslag A som inkluderer gjenvinningsstasjon sammen med de andre nevnte funksjonene og forslag B hvor gjenvinningsstasjon er tatt ut og erstattet av friområde og boliger.

Rådmannen anbefaler at begge forslag legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Bakgrunn

Komplett planforslag er innsendt 21.1.2011. Planforslaget er utarbeidet av Pir II AS som forslagstiller sammen med Cowi AS og Multiconsult AS. Prosjektleder for reguleringsplanen på vegne av Trondheim kommune v/ Trondheim eiendom er Optiman AS.

Tiltakshaver for planen er Trondheim kommune.

Alle eiendommene som inngår i planområdet samt berørte naboer er vist med gnr. og bnr. og navn på eier i vedlegg 15. De største eiendomsbesittere er: Gnr./bnr. 21/1 Felleskjøpet Agri BA og 21/936 Statens vegvesen Sør-Trøndelag. Trondheim kommune eier gnr./bnr. 21/636, 21/3, 21/58, 21/937 og 17/143 som i det vesentlige er vegggrunn. Det er ingen gjeldende reguleringsplan for hele området.

Planbeskrivelse

Saksutredningen bygger på forslagstillers beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer og sammenfatninger for å gjøre planforslaget enklere å lese. Forslagstiller har akseptert endringene.

Tidligere vedtak og planpremisser

Forholdet til overordnet plan

I kommuneplanens arealdel vedtatt 27. 9.2007, er området nord for E6 avsatt til LNF-område (lysegrønt). Utbygging her vil være i strid med kommuneplanens arealdel. Både planforslag A og planforslag B avviker fra KPA.

Utkast til planprogrammet ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2009.

Saksfremlegg - arkivsak 09/33306-19 (27426/11)

Trondheim kommune

Endelig versjon datert 27.04.2010 ble vedtatt i bygningsrådet den 19.05.2010.

Vedtaket der var som følger:

Bygningsrådet fastsetter planprogram for reguleringsplan for Presthusområdet på Ranheim som gjengitt i vedlegg 1.

Utredning av alternative tomter for busstransport må inneholde sammenligning mellom tomtevalg når det gjelder kjørelengde både for busser og sjåfører og de utgifter dette medfører. 0-alternativet er dagens plassering på Sorgenfri.

Konsekvensen ved redusert plassering av tappestasjonen for gass på Presthus må utredes.

Det vises til plan- og bygningsloven § 4.1.

FLERTALLSMERKNAD- Ap, Sp, H, FrP og V:

Bygningsrådet ser Presthusområdet som lite aktuell for lokalisering av alle virksomheter som ligger i forslaget til planprogram. Flere alternativer må utredes, spesielt i forhold til miljøstasjon. Bygningsrådet ber derfor rådmannen, i forbindelse med alternativutredningene, ta kontakt med Malvik kommune for å undersøke mulighetene for en lokalisering av miljøstasjon i Leistad-området.

Kommentar.

Vurdering av kjørelengde for buss er vist i "Poengskjema for alternativ lokalisering av bussdepot og gjenvinningsstasjon" i vedlegg 12.

Vurdering av kjørelengde for sjåfører er gjort på bakgrunn av beregning av avstand langs veg for ansatte i Team Trafikk (basert på bedriftsregisterdata 2005 og grunnkretsbaserte avstandsberegninger) og tre lokaliseringalternativ for bussdepot. Vedlegg 17, uttrykt.

Lokalisering på Sorgenfri gir korteste arbeidsreiser. Det bør ikke være argument for å opprettholde bussdepot på Sorgenfri, men heller et argument for å få inn flere arbeidsplassintensive bedrifter i det området.

Utgiftene er ikke vurdert spesielt, men vil være proporsjonale med de beregnede kjørelengdene.

Spørsmålet vedr. tappestasjonen er avklart med spørsmålstiller og berodde på en misforståelse.

Utredning av alternativer er vist i "Alternative lokaliseringsforslag Bussdepot og Gjenvinningsstasjon" Rapport 25.11.2010. Den er vist i vedlegg 13, uttrykt. Ordføreren i Malvik er kontaktet og resultatet av det er redegjort for under andre innspill på side 11/12 i dette saksfremlegget.

Planprogram

Denne ligger til grunn for konsekvensutredningene som er utført og oppsummert i denne planbeskrivelse.

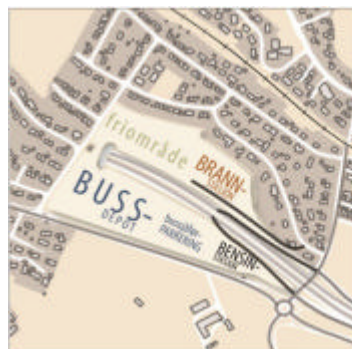
Planprogrammet slo fast hvilke alternative hovedgrep for Presthusområdet som skulle konsekvensutredes i reguleringsarbeidet vist nedenfor. Alternativene representerer ulikt omfang/ ulike program, ulik områdedisponering og bringer inn andre tomtealternativer for funksjonene. "Bestillingen" representerer programmet som opprinnelig er foreslått av tiltakshaverne. Alternativ 1A, 1B og 1C er varianter der gjenvinningsstasjonen er tatt ut av planområdet. Alternativ 2 er en variant der både gjenvinningsstasjonen

Trondheim kommune

og bussdepot er tatt ut av planområdet.



Bestilling



alternativ 1A



alternativ 1B



alternativ 1C



alternativ 2

I planprogrammet ble gjort rede for hvorfor det var tatt initiativ til regulering for brannstasjon, bussdepot, gjenvinningsstasjon og bensinstasjon på Ranheim.

Brannstasjon:

Bystyret i Trondheim vedtok 13.12.2007 at de eksisterende brannstasjonene på Leangen, i Kongens gate og på Flatåsen, skulle erstattes av 4 nye brannstasjoner i Trondheim. Presthus var en av de fire lokalitetene. (De andre var Sandmoen, Nyhavna og Sluppen.) Det har ikke vært vurdert noen annen lokalisering av brannstasjonen i dette reguleringsarbeidet. Forut for vedtaket i 2007 var det vurdert til sammen 9 ulike lokaliteter i 14 forskjellige alternative kombinasjoner. Beboere i Presthusområdet og Ranheim Arbeidersamfunn har pekt på en annen tomt på Ranheim som alternativ for brannstasjonen ved Ranheim Vestre/ved rundkjøring til Vikåsen/Hummelhaugen.

Bussdepot og gjenvinningsstasjon:

Som resultat av høringsen av planprogrammet, skulle det videre arbeidet med planforslaget også inkludere vurderinger av andre tomtealternativer for bussdepot og gjenvinningsstasjon. De alternative hovedgrepene vist over (1A, 1B, 1C og 2) forutsetter at det finnes slike alternativer (eventuelt at planene skrinlegges).

De to funksjonene har møtt sterk motbør i lokalmiljøet på Presthus, særlig gjenvinningsstasjonen. Forslagsstiller har forståelse for at etablering her innebærer en viss belastning på bomiljøet bl.a. ved at

Trondheim kommune

anleggene vil oppfattes som en visuell forringelse av området i forhold til dagens situasjon.

Trondheim kommune

Utredningen konkluderer med at noen tomter kan egne seg for alternativ plassering av gjenvinningsstasjonen og bussdepotet. Det er imidlertid ikke konkludert med om disse totalt sett er bedre eller dårligere egnet enn Presthusalternativet. Dette vil kreve en avveining av hva slags hensyn som skal veie tyngst. Det vises til rapport fra Pir II: *Alternative lokaliseringsforslag - Bussdepot og Gjenvinningsstasjon*, 17.01.2011.

Alternative planforslag

Konsekvensutredningen, vurderingen av alternative lokaliseringsforslag for gjenvinning og buss samt mottatte innspill og reaksjoner har ført til at man velger å fremme to alternative planforslag:

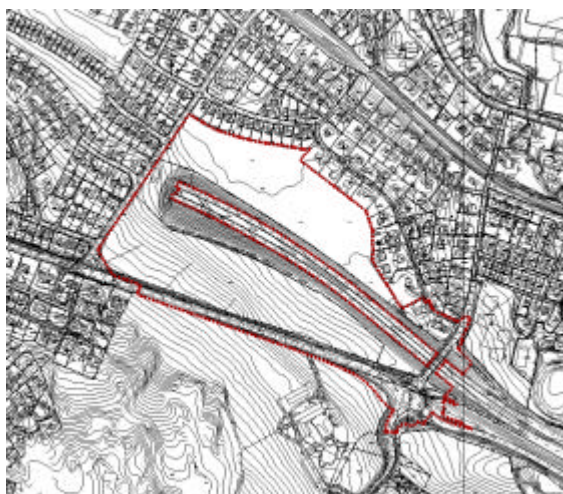
Planforslag A har samme program og hovedgrep som "Bestillingen".

Planforslag B bygger på en kombinasjon av planprogrammets "alternativ 1A" og "alternativ 1C" som innebærer at gjenvinningsstasjonen tas ut og erstattes med friområde og boligbebyggelse.

Den politiske behandlingen av saken vil avgjøre hvilket alternativ som velges. Hvis det blir planforslag B må gjenvinningsstasjonen finne en annen lokalisering enn den valgte på Presthus. Utredning av alternativene er behandlet i "Alternative lokaliseringsforslag Bussdepot og Gjenvinningsstasjon" Rapport 25.11.2010 vist i vedlegg 13, uttrykt. En prioritert liste over vurderingene er vist i "Poengskjema for alternativ lokalisering av bussdepot og gjenvinningsstasjon" i vedlegg 12. Det jobbes også med en løsning uavhengig av disse alternativene og avklaring av hele spørsmålet blir gjort til sluttbehandling.

Planområdet, eksisterende forhold

Mer utdypende beskrivelser av eksisterende forhold og premisser for planen, er gitt i KU-/tema-utredningen som følger planforslaget.



Beliggenhet

Planområdet ligger på begge sider av E6 øst for Grilstadtunnelen og vest for papirfabrikken (Peterson) på Ranheim.

Arealbruk og størrelse

Området er i hovedsak i bruk som dyrka mark og veganlegg. I øst ligger 2 boligeiendommer som berøres av planforslaget. Tilliggende områder er boligområder i vest og nord, dyrka mark og friområde i sør. Mot øst er et boligfelt under planlegging/oppføring og industri (Peterson fabrikk) Arealet innenfor planavgrensningen er på 117 dekar.

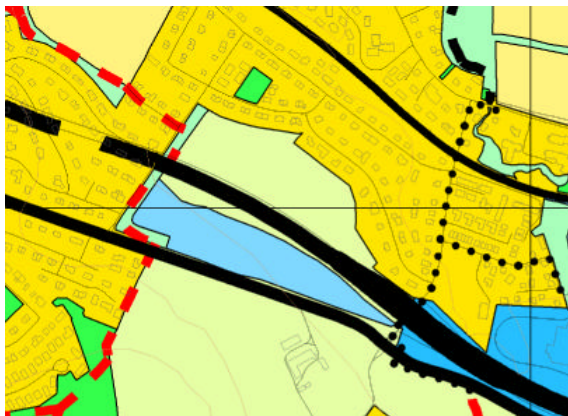
Trondheim kommune

Planstatus

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel vedtatt 27. 9.2007, er planområdet sør for E6 avsatt til fremtidig byggeområde for erverv (lyseblått). Området nord for E6 er avsatt til LNF-område (lysegrønt). I vestre del av planområdet er det avsatt et areal til fremtidig grønnstruktur langs en fremtidig turveg.

E6 ligger innenfor planområdet og er definert som stamveg / fjernveg i likhet med gamle E6 (=fylkesvei 950/ Innherredsvegen). KPA er gjeldende plan for det meste av dyrkamarka, da det ikke eksisterer (gyldig) reguleringsplan for denne. Se også omtale lengre opp under Avvik fra gjeldende plan.



Grunnforhold

Rasfare

Multiconsult har utført en områdevurdering ved bygging av Ranheim skole, rapport 4129754 rev A. I rapporten er kvikkleireområder på Ranheim opptegnet, og ved Presthusvegen bru er det påvist kvikk/sensitiv leire. Kvikkleira ligger imidlertid i det laveste punktet i terrenget, avgrenset av fastere leire rundt. Det er derfor ingen fare for et stort kvikkleireskred forårsaket av denne kvikkleira.

Trondheim kommune utførte grunnundersøkelser våren 2009, rapport 1452, Presthus Nedre. Her ble det påvist kvikkleire i et borepunkt nordvest i området. Sonderinger utført av Statens Vegvesen for E6 og av Multiconsult for Ranheim skole sør og nord for dette borepunktet indikerer ikke kvikk-/sensitiv leire. Det er dermed ikke fare for et kvikkleireskred fra denne lokaliteten.

Trondheim kommune, stabsenhet for byutvikling v/Tone Furuberg, har uttalt i et notat fra 02.02.2009: Det er mulig at det er setningsgivende grunn på området nord for E6. Sør for E6 antas å ha rimelig gode grunnforhold.

Forurensning i grunnen

Multiconsult har vurdert temaet i rapport fra "TBRT-Ranheim Miljøgeologisk rapport" 20.01.2010. Rapporten gjaldt brannstasjonstomten, men vil være gyldig også for det øvrige jordbruksarealet:

Konklusjonene derfra er: Det er ikke registrert forurensning i Klifs database eller i kommunens aktsomhetskart. Plantevernmidler kan ha blitt tilført. Tungmetallholdig materiale brukt som "jordforbedringsmiddel" kan ha blitt tilført siden det er lokalisert slikt enkelte steder.

Kulturminner i grunnen

For avmerkede områder i temakart kalt Aktsomhetskart for kulturminner i grunnen gjelder skjerpede krav om melding, alle tiltak i grunnen skal meldes på forhånd til riksantikvaren. Kartet viser ingen registreringer i området. Sør-Trøndelag fylkeskommune er fagmyndighet vedrørende kulturminner i grunnen og har imidlertid pekt på muligheten for funn i området og har bedt om arkeologisk påvisningsundersøkelse. Det

Trondheim kommune

vil bli utført til sluttbehandling.

Offentlige ledninger og bekker

Blir redegjort for under: Annen infrastruktur.

Landbruksverdi

Den aktuelle dyrkamarka er av god bonitet, er godt arrondert og vurderes som lettdrevet.

Andre jordressurser

Matjorda i planområdet er en verdifull ressurs.

Naturverdier

Registrerte verneverdige naturområder

Det er ikke registrert verneverdige naturområder innenfor planområdet.

Biologisk mangfold

Av kornkråkebestanden i Norge finnes 2/3 i Trondheim, og et av dens tilholdssteder er Charlottenlund som grenser inntil planområdet i vest. Det er dokumentert hekking på Hasselbakken, Nedre Charlottenlund, men ikke i planområdet. Det er sannsynlig at jordene i planområdet nyttes som matfat.

Det er ikke registrert naturtyper av verdi innenfor planområdet. Planområdet er ikke registrert som område viktig for vilt og det er ikke registrert noen trekkveg gjennom området. Innbyggerne har registrert elg og rådyr på jordene. Det er registrert flere oppslag av platanlønn, Acer pseudoplatanus, langs nordsiden av Fv 950, gamle E6. Platanlønna sprer hvert år store mengder vingefrukt.

Rekreasjonsverdi

Grønnstruktur, offentlige friområder

Kommuneplanens arealdel viser ”grønnstruktur” med fremtidig turveg vest i planområdet. Dette er et viktig grøntdrag med tursti fra Trondheimsfjorden til ”Markaområdene” ovenfor Ranheim. Fremtidig turveg skal ivaretas i planen, jf. pkt. 9.2.4.

Friluftsområde, markaområde.

Aktuelle friluft- og lekearealer i planområdet er jordbruksland og driftes som åker. Området, bortsett fra smale kantsoner, er kun tilgjengelig for ferdsel og opphold vinterstid. Det er lett tilgjengelig fra boligområdene i nærheten. Store deler av de aktuelle jordene er preget av trafikkstøy fra E6 og Fv 950, gamle E6. Området rundt tunellåpningen er skjernet med nettingjerde. I den østlige delen er E6 kantet med rekkverk. Ellers er det ikke noe fysisk skille mellom jordene og E6.

Fra beboere opplyses det at jordene blir brukt vinterstid og i barnetråkkregistreringen vises det til at jorden nord for E6 nyttes til spaserturer og hundelufting hele året. I notat fra fylkeskommunen er det registrert aktivitet langs Askeladdvegen og i nordvestre hjørne av planområdet vinterstid.

I boligområdet like nord for planområdet finnes et område for aktivitet og leik med atkomst både fra Huldervegen og Nerviksvegen, og i sør finnes det store friområdet Chamonix med skog og stier. Begge områdene blir omtalt i barnetråkkundersøkelsen, og langs Presthusvegen og Askeladdvegen som planområdet grenser mot er det tilrettelagt gangsystem som er mye brukt til ferdsel.

Stedets karakter

Topografi

Arealet nord for E6 er nesten flatt med en svak helling mot nordøst ved Grillstadtunellen. Arealet mellom

Trondheim kommune

Fv 950 og E6 har helling på ca. 1:12 og er synlig på lang avstand fra øst og nord. E6 ligger i en kile med bredde på 50-80 m og dybde på fra 5-10 m fra bunn til topp. Skråningshellingen i skjæringene er fra 1:2 til 1:2,5.

Landskapets estetiske og kulturelle verdi

Planområdet i bydelen

Planområdet hører til det gamle, åpne jordbrukslandskapet på Ranheim med vidt utsyn over Trondheimsfjorden. Landskapet er oppdelt av vegene E6, Fv950 og Presthusvegen og preges sterkt av dette både visuelt og lydmessig. Peterson fabrikker er iøynefallende like øst for planområdet.

Planområdet er synlig fra nærliggende boligbebyggelse og veganlegg, fra Presthusjordene sør for planområdet, fra de omkringliggende åsene og fra Reppe-plataet. Planområdet er eksponert langs E6.

Landskapets verdi og sårbarhet

Både influens- og planområdet vurderes å ha noe over middels verdi siden de underbygger de særegne trekkene i det regionale landskapet. For øvrig vurderes det å ha middels verdi:

- Det ligger i sammenheng med de store jordbruksarealene som strekker seg sørover.
- Søndre del i planområdet gir en flott utsikt nordover.
- Utforming og vegetasjonsbruk gir anlegget sør for E6 middels verdi, men manglende kontakt med omkringliggende landskap trekker verdien ned.
- Nordre del av planområdet vurderes å ha under middels verdi fordi det mangler fjordutsikt.

Landskapets sårbarhet er middels fordi det er åpent og synlig fra store områder. Det ligger på grensen mellom jordbrukslandskap og bebygd landskap, samt at planområdet allerede er sterkt oppsplittet og belastet som en følge av E6.

Bebyggelsens struktur og form

Det er to boliger innenfor planområdet. Begge foreslås revet. Området avgrenses av småhusbebyggelse i vest og nord fra andre verdenskrig og fram til i dag. I nordøst er området i direkte kontakt med boligene med hager vendt mot sør. Det finnes flere gårdsanlegg i det store landskapsrommet, og like sør for arealet ligger gårdsbebyggelsen med trønderlånet på Presthus gård. Fabrikkanlegget like øst for planområdet er utbygd over tid. De lyse bygningene har opp til fire etasjer samt to markante piper.

Antikvarisk verdifull bebyggelse eller anlegg

Det er ikke registrert bebyggelse eller anlegg med antikvarisk verdi i planområdet.

Trafikkforhold:

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Planområdet ligger på hver side av E6 øst for Grillstad tunnelen uten atkomst direkte til E6 per i dag. Området nord for E6 har heller ingen etablerte atkomster til fylkesveg Fv 950, "Gamle E6". Eksisterende kryss mellom Presthusvegen og E6 har i dag kun østvendte ramper. E6 har fartsgrense 80 km/t og øvrige kommunalt vegnett har fartsgrense 30 km/t.

Fv 950 har vegbredde 6,5 m. Fv 950 er skiltet med fartsgrense 60 km/t forbi planområdet med overgang til 40/kmt like ved kryss med Askeladdvegen. Fv 950 er i temakart tilhørende kommuneplanens arealdel angitt som en hovedkollektivåre for buss (stamrute). Det er én busslomme i planområdet ved Fv 950 mot sentrum.

Trafikale forhold

Trondheim kommune

Trafikk mellom sentrum/Omkjøringsvegen og Presthusvegen/Fv 950 videre østover går over Skovgård i dagens situasjon i mangel av en vestvendt direkte kobling til E6. Dagens trafikk på E6 er målt til drøyt 19 000 kjøretøyer i døgnet (ÅDT). ÅDT for Presthusvegen er 1600 (før stengingen av jernbaneundergangen) og Fv 950 har ÅDT 9700.

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

Presthusvegen er sentral som skoleveg til Ranheim skole. Denne krysser Presthusbrua og i plan over Presthusvegen til fortau på østsiden nord for brua. Det er i dag sammenhengende gang- og sykkelvegsystem (g/s-system) i området med delvis planfrie kryssinger. Dagens kryssing av E6 for gående og syklende er via felles bru med kjørende, Presthusbrua, hvor "betonggriser" definerer en g/s-stripe. Kryssing av E6 ved Presthusvegen betjener gang og sykkeltrafikk mellom sentrale deler av Ranheim og områdene i sør og øst for rundkjøringen på sørsiden av Presthusbrua (Fv 950). G/s-trafikk fra vest benytter eller kan benytte Askeladdvegen og Huldervegen /Nerviksvegen.

Nordøst for planområdet er det nylig bygd nytt fortau langs Presthusvegens østside. Det er g/s-veg langs nordsiden av Fv 950 i planområdet. Den skifter side via underganger ved rundkjøring i Presthusvegen, og fortsetter videre østover på sørsiden av Fv 950. I sykkelkartene til kommunen er Fv 950 vist som anbefalt sykkelrute og er definert inn i hovedvegnett for sykkel, Malvikruta. Den er en sentrumsrettet hovedrute også angitt i kommunens transportplan.

Kollektivtilbud

Planområdet har tilgang til kollektivtrafikk ved to holdeplasser langs fylkesvegen. Her stopper både flybuss og rutebuss linje 7. Det er en holdeplass for ekspressbuss langs E6 ved Ranheim fabrikker, øst for planområdet. Se illustrasjonsvedlegg for kart over kollektivtrafikk.

Støy fra trafikk

Med utgangspunkt i dagens situasjon vil boliger nærmest E6 og Fv950 ha støynivåer på uteareal og ved fasader som overstiger grenseverdiene i T-1442 "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging" fra Miljøverndepartementet på $L_{den} = 55$ dB. Det er ikke etablert skjerming av disse boligene mot E6 og Fv950 i dag. Støynivå for mest utsatte boliger i Østmivegen nærmest ny E6 beregnes til opptil $L_{den} = 70$ dB for dagens situasjon med trafikk tall fremskrevet til år 2020.

Luftforurensning fra trafikk

Planområdet er på begge sider av E6 med en ÅDT på ca. 19 000. Sør for den sørlige delen av planområdet går Fv 950 med en ÅDT på ca. 10 000 i dagens situasjon. Planområdet ligger allerede i et sterkt trafikkert område, og planområdet med omegn vil være utsatt for noe luftforurensning.

Trafikksikkerhet

I dag er det sammenhengende gang- og sykkelvegsystem (g/s-v.system) med noen kryssinger med bilveger i plan. Dagens g/s-veg over Presthusbrua ligger på vestsida av brua, mens de fleste brukerne kommer på g/s-v. langs Fv 950 fra sørøst. For å komme opp på g/s-v. over brua må en ta undergangen under Presthusvegen, gå en sløyfe først vestover og så tilbake østover parallelt med Fv 950. Denne "omveien" gjør at enkelte skolebarn først krysser Fv 950 øst for rund-kjøringen, for så å krysse den østvendte påkjøringsrampen til E6 og så Presthusvegen rett nord for rundkjøringen for å komme opp på g/s-v. på brua. Dette er trafikkfarlig med flere uoversiktlige situasjoner og konfliktpunkter. Når man går over på nordsiden av Presthusbrua må man krysse Presthusvegen i plan, pga. at fortauet langs Presthusvegen nord for brua ligger på østsiden av veggen.

Trondheim kommune

Annen infrastruktur

Energiforsyning

El-forsyning. Planområdet er i dag ikke tilknyttet e-verkets forsyningsnett. Det er eksisterende infrastruktur for el-forsyning i nærheten av planområdet. Like øst for planområdet i Østmoveien og Presthusveien, samt vest for planområdet i Askeladdveien, ligger en eksisterende høgspenning.

Fjernvarme. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet til Trondheim Energiverk Fjernvarme. Alle anlegg vil derfor ha tilknytningsplikt til fjernvarmenettet.

Kapasitet for vannforsyning og avløp

Planområdet er i dag ikke tilknyttet kommunalt VA-nett. Det er eksisterende infrastruktur for vann/spillvann/overvann like i nærheten av planområdet. E6 deler Presthusområdet i to delområder som vil ha egne separate VA-løsninger.

Nord for E6:

Vann. Like øst for planområdet i Østmoveien og Presthusveien ligger en eksisterende Ø 100 mm vannledning. Like vest for området i Askeladdveien ligger en Ø 200 mm vannledning. Det forutsettes at nevnte ledninger har stor nok kapasitet til å forsyne planområdet med nødvendig vann.

Spillvann. Øst for planområdet i Østmoveien ligger en eksisterende Ø 200 mm spillvannsledning. Ledningen har en kapasitet på ca. 28 l/s. Dette skal normalt være tilstrekkelig.

Overvann. Like øst for planområdet i Østmoveien og Presthusveien er eksist. Ø 200 mm overvannsledning. Kapasiteten i Østmoveien er ca. 30 l/s mens den øker ned i Presthusveien til ca. 90 l/s.

Sør for E6:

Vann. Like vest for planområdet i Askeladdveien ligger en eksisterende Ø 200 mm vannledning. Det forutsettes at ledningen har stor nok kapasitet til å forsyne planområdet med nødvendig vann.

Spillvann. Øst for planområdet (ca. 260 m) ligger en eksisterende Ø 600 mm AF-ledning. Ledningen antas å ha stor nok kapasitet.

Overvann. Ved siden av eksisterende AF-ledning ligger en eksisterende Ø 1400 mm overvannskulvert. Det antas at denne har stor nok kapasitet.

Samråds- og medvirkningsprosess

Kunngjøring og varsling:

Oppstart av planarbeid ble varslet 01.10.2009 i brev til berørte naboer, organisasjoner og myndigheter, samtidig med varsel om offentlig høring av planprogrammet. Kunngjøring ble trykket i Adresseavisen 06.10.2009. Kommentarer og innspill til planprogrammet ble hensyntatt i endelig versjon 12.04.2010, vedtatt i bygningsrådet den 04.05.2010.

20.01.2010 var det åpent møte i Folkets hus på Ranheim. Møtet fungerte som et forum for innspill ved høring av planprogrammet. Samrådsmøter ble avholdt i juni 2010. Egne referat foreligger.

Med Statens Vegvesen har det i tillegg vært særmøter 29.05.2009, 11.09.2009 og 01.09.2010. Det har vært møter vedrørende administrativ og politisk behandling av planprogram, koordinering av planarbeidene på Ranheim, Nyhavna og Sluppen samt faglige problemstillinger.

Åpent informasjonsmøte 24.11.2010

Saksfremlegg - arkivsak 09/33306-19 (27426/11)

Trondheim kommune

Møte på Fykenborg vedrørende lokaliseringalternativene for gjenvinningsstasjon og bussdepot øst i Trondheim. Trondheim kommune og rådgiverne orienterte om de alternativene som er vurdert.

Innkomne innspill i tilknytning til samrådsmøtene

14.06.2010 Samrådsmøte Statens Vegvesen og Politiet

Gjennomgang av alternative lokaliseringer for bussdepot og gjenvinningsstasjon, hvor fortsatt drift på Sorgenfri og plassering av gjenvinning på Leistad i Malvik ble bedt spesielt vurdert. Ulike løsninger for kryssing av veg ble diskutert; bro med spiral nevnt som ugunstig.

Kommentar: Alternative lokaliseringer er vurdert i egen rapport, jf. denne. Forslagsstiller vil fremme gangbru med spiralløsning fordi denne gir korteste vei for skolebarn som er primære brukere.

14.06.2010 Samrådsmøte naboer og lag

Forslag om arealene fra Reppe til Væretunnelen som ny alternativ lokalisering for bussdepot og gjenvinningsstasjon. Alternativ lokalisering av brannstasjon ved Ranheim Vestre eller ved rund-kjøringen på toppen av Humlehaugen. Friområder er viktig for utviklingen på Ranheim – bør ikke "nordområdet" reguleres til friområde? Kan brannstasjonen senkes med 1-2 m. Alternativet med kun å etablere påkjøringsrampe i nord og berge eiendommene er det beste for beboerne. (Gjenvinning og bussdepot ut, brannstasjon og bensinstasjon i sør. Kun påkjøringsrampe mot sentrum i nord.)

Kommentar: Vedr alternative lokaliseringer: Jf. egen rapport. Vedr. løsning Presthus: Det legges fram to planforslag til førstegangsbehandling, hvorav ett inneholder et friområde.

15.06.2010 Brev fra lirekassemannen Ole Vestergaard

Foreslår at Presthusområdet blir disponert til etablering av kolonihager.

Kommentar: Kolonihager anses ikke som et aktuelt formål. Ranheim er et område preget av småhusbebyggelse med hager, brukerne måtte i tilfelle komme fra andre bydeler.

15.06.2010 Tilbakemelding fra Politiet

Politiet er kritisk til inn- og utkjøring fra bussdepot og bensinstasjon fra FV 950 – Innherredsvegen for økt trafikk over Skovgård og konfliktfylte krysningspunkt med gang- og sykkelvegen. De er skeptisk til plassering av bussdepot og gjenvinning på Lade (Franzefoss), Grilstadfjæra og Dragvoll.

Kommentar: Planforslaget legger opp til at gang- og sykkelvei etableres på sørsiden av FV 950. Vedr alternative lokaliseringer: Jf. egen rapport.

15.06.2010 Samråd med fylkesmannen og Sør-Trøndelag fylkeskommune

Gjennomgang av alternative lokaliseringer for bussdepot og gjenvinningsstasjon, hvor det ble kommentert at - Flere av alternativene utfordrer LNF og at kjøreavstander er viktig mhp. miljø.

Kommentar: Vedr. alternative lokaliseringer: Jf. egen rapport.

18.06.2010 Samråd med enheter i Trondheim kommune

- Plassering av gasstank mest optimal, sikkerhet må ivaretas.
- Mulig med dekker over bussoppstilling med beplantning? Svar i møte: Fullt mulig, men kostbart.
- Det må vurderes om lokalgate skal være privat eller offentlig.

Gjennomgang av alternative lokaliseringer for bussdepot og gjenvinningsstasjon.

Trondheim kommune

Kommentar: Plan og bygningsloven behandler fundamentering for tank og eventuelle bygningsmessige installasjoner. Norsk Gassnorm dekker regelverk knyttet til gassutstyret. Lagringstillatelse av gass avgjøres av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og lokalt Brannvesen. Det er ikke overdekning av bussparkering i planforslaget. Lokalgate foreslås regulert offentlig. I forslag med boliger /friområde reguleres veien som felles innen området. Dette kan revurderes i detaljplan.

18.06.2010 Samråd med direkte berørt nabo Eva Dahl

Berørte vil kreve innløsning av eiendom.

Kommentar: Prosess mhp. å starte samtaler om utkjøp kan først igangsettes når bygningsrådet har behandlet planforslaget første gang (vår 2011). Avtale kan signeres når bystyret har vedtatt plan (sommer 2011).

28.06.2010 Samråd med direkte berørt nabo Ivar Berg

Blant alternativene mener berørte at dette er det beste:

Gjenvinningsstasjon og bussdepot ut, brannstasjon og bensinstasjon/annet formål i sør. Kun påkjøringsrampe mot sentrum i nord. Kombinert med maksimale tiltak for støydemping.

Kommentar: Nabo kan uansett velge å kreve innløsning mot markedspris og ulempestillegg i form av dekket utgifter til flyttebyrå. Prosess som ved nabo Eva Dahl.

30.06.2010 Tilbakemelding fra Avdeling for landbruk og bygdeutvikling, fylkesmannen

Flere av de foreslåtte alternative lokaliseringsforslagene er i konflikt med nasjonal jordvernpolitikk. En del av alternativene berører areal avsatt til ervervs- eller boligformål i kommuneplanen. For å erstatte disse kan det bli press på andre arealer i nærheten. Fylkesmannen vil i så fall være kritisk dersom dette utløser behov for å ta i bruk nye områder med dyrka mark.

Kommentar: Vedr. alternative lokaliseringer: Jf. egen rapport.

05.07.2010 Tilbakemelding fra Statens Vegvesen

SVV gir tilbakemelding på lokaliseringsalternativene for buss og gjenvinning, mener Tungaområdet er best egnet. Minner om byggegrense på 50 m fra riksveg. Presthus: Er kritisk til utkjøring fra bussdepot til FV 950, ønsker vurdering av direkte avkjørsel fra E6-rampe.

Kommentar: Vedr. alternative lokaliseringer: Jf. egen rapport.

Direkteavkjørsel er utredet. Terreng og tomteforhold gjør løsningen urealistisk.

Andre innspill

06.05.2010 Uttalelse fra Ranheim Arbeidersamfunn (RAS)

- RAS beklager at det ikke er utarbeidet kommunedelplan for Ranheim.
- RAS krever at området nord for E6 bevares som LNF-område i samsvar med kommuneplanens arealdel (KPA) og at alternativ lokalisering utredes.
- RAS mener brannstasjon er uforenlig med boliger og foreslår lokalisering ved Ranheim Vestre.
- RAS ber om utredning av alternative lokaliseringsforslag for gjenvinningsstasjon.
- RAS ber om regulering av GS-vei fra Dahlsminde til Ranheimsvegen vest for Grilstad gård.

Kommentar: Det er i planprogrammet gjort kort rede for hvordan KDP-arbeidet som ble igangsatt for Ranheim, senere inngikk i KPA.

-LNF: Det vises til fylkesmannens uttalelse om omdisponering til samfunnsnyttig bruk.

Trondheim kommune

- Bygningsrådet ba ved behandling av planprogram om vurdering av alternativ lokalisering kun for bussdepot og gjenvinningsstasjon – og ikke for brannstasjon. Forslaget er derfor ikke utredet.
- Vedr. alternative lokaliseringer gjenvinning: Jf. egen rapport.
- GS-vei: Forslaget ligger utenfor rammene av reguleringsoppdraget og må eventuelt følges opp i annen sammenheng.

08.11.2010 Innspill fra Sør-Trøndelag fylkeskommune v/ Enhet for Regional Utvikling

Sannsynlig at det i reguleringsområdet finnes ukjente automatisk fredete kulturminner. Det er registrerte jernaldergravminner på Presthus gård. Flere separate undersøkelser foretatt de siste fem åra har påvist spor av forhistorisk bosetting andre steder i Ranheimsområdet. Krav om arkeologisk påvisningsundersøkelse ved hjelp av maskinell flateavdekkingsmetode som bør skje frostfritt.

Kommentar: Tiltakshaver ønsker å inngå avtale om påvisningsundersøkelse våren 2011 så snart området er bart og frostfritt slik at resultatet av undersøkelsen tas inn som et innspill til planen

Trondheim kommune

under høringsperioden. Riksantikvarens eventuelle vilkår for frigivning av funn vil da tas inn som bestemmelser til planen før endelig planvedtak.

25.11.2010 Møte mellom ordførere Trondheim og Malvik

Vedr. alternative lokaliseringer for gjenvinning og bussdepot: Ved behandling av kommuneplanens arealdel for Malvik kommune høsten 2010, ble det vedtatt at Leistad/Kvegjardet skal opprettholdes som kjerneområde for landbruk. Det er ikke aktuelt å utrede annen bruk av dette området.

Alternativ for lokalisering av gjenvinningsstasjon kan være på område som disponeres av Ragn Sells syd for E6 ved Reitan-krysset (syd for Storsand). Ragn Sells har her et deponi som nå er avsluttet og hvor det kan være aktuelt med fortsatt drift som miljøstasjon. Mulig fortsatt drift er bl.a. avhengig av grunneieravtaler. Det anbefales at denne muligheten kan utredes som et mulig samarbeidsprosjekt. Mulig alternativ for bussdeponi i Malvik kommune er ikke aktuelt å utrede.

Kommentar: Malvik sør for Reitan-krysset er tatt inn som mulig alternativ for gjenvinningsstasjon. Jf. egen rapport.

Beskrivelse av planforslaget

Det legges fram to planforslag til førstegangsbehandling i bygningsrådet, jf. tidligere avsnitt om alternative planforslag:

Planforslag A har samme program og hovedgrep som planprogrammets ”bestilling” og er en detaljering og videreføring av denne: Gjenvinningsstasjon og brannstasjon nord for E6. Bussdepot med bussjåførparkering og bensinstasjon sør for E6.

Planforslag B bygger på en kombinasjon av planprogrammets ”alternativ 1A” og ”alternativ 1C” i det forslaget innebærer at gjenvinningsstasjonen tas ut og erstattes med en kombinasjon av friområde og boligbebyggelse nord for E6.

Sør for E6 er de to forslagene identiske. Begge forslagene regulerer dessuten inn turveg vest i området, i samsvar med kommuneplanens arealdel. Ved gjennomgangen nedenfor beskrives for hvert avsnitt egenskapene ved planforslag A, deretter hvordan planforslag B avviker fra dette.

Plandata

Antall boliger

Planforslag A: Ingen

Planforslag B: Det er stilt krav til detaljplan for felt o_F/BO2. Utnyttelse og antall boliger må derfor endelig fastsettes i denne. Det kan antydes ca. 60 boliger.

Arbeidsplasser

Planforslag A

Bussdepot: Ca. 208 arbeidsplasser (Admin: ca. 18, Driftspersonell: ca. 10, Bussjåfører: ca. 180)

Brannstasjon: Ca. 7 arbeidsplasser

Gjenvinningsstasjon: Ca. 10 arbeidsplasser

Bensinstasjon: Ca. 5 arbeidsplasser

Trondheim kommune

Planforslag B

Arbeidsplasser på gjenvinningsstasjon utgår i planforslag B.

Dersom felt o_F/BO2 reguleres for institusjonsbruk i detaljplan (f.eks. omsorgsboliger eller sykehjem), vil det også her bli arbeidsplasser.

Planlagt arealbruk

Planlagte byggeområder

Planforslag A

”Bebyggelse og anlegg”

Boligbebyggelse (1110) 430 m²

Brannstasjon (1590) 9 670 m²

Gjenvinningsstasjon (1590) 21 790 m²

Bussdepot og bensinstasjon (1590) 36 150 m²

”Samferdsel og teknisk infrastruktur”

Kjøreveg (2011) 11 260 m²

Fortau (2012) 570 m²

Gang- og sykkelveg (2015) 4 660 m²

Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018) 270 m²

Annen veggrunn – grøntareal (2019) 22 140 m²

Kollektivholdeplass (2073) 150 m²

”Grøntstruktur”

Turdrag (3030) 8 970 m²

Turveg (3031) 1 280 m²

Planforslag B

Gjenvinningsstasjon (1590) utgår og erstattes med:

”Grøntstruktur”

Frrområde og boligbebyggelse (3900) 21 890 m² med omtrentlig fordeling:

10 daa til frrområde og 12 daa til bebyggelse.

Planlagte byggeområder

Beskrivelse av arealformål

Planforslag A

Felt BO1: Boligbebyggelse.

Dette er gjenværende del av boligtomta i Østmoveien 2. Området er foreslått regulert til bolig-bebyggelse og planen åpner da for at arealet f.eks. benyttes som hage for planlagt bebyggelse i Østmoveien 4 (jf R472). Det er stilt krav om detaljplan før det gis tillatelse til eventuelt byggetiltak.

Felt BST: Brannstasjon. Her etableres brannstasjon for TBRT.

Felt GST: Gjenvinningsstasjon. Her etableres gjenvinningsstasjon for Trondheim kommune. Der inngår administrasjons-/og lagerbygg, areal for levering av avfall til gjenvinning og gjenbruk, areal for levering av restavfall, areal for levering av hageavfall, oppstillingsareal for containere.

Felt BD/BEN: Bussdepot og bensinstasjon. Her etableres bussdepot for kollektivtrafikken i Trondheim

Trondheim kommune

og omegn. I bussdepotet inngår oppstillingsplasser for ca. 180 busser, 150 p-plasser for ansatte, vaskehall og administrasjonsbygg. I tillegg tillates etablering av bensinstasjon på området østre del.

Planforslag B

Gjenvinningsstasjon utgår. I stedet reguleres området til friområde og boligbebyggelse (felt o_F/BO2) med krav om detaljregulering for feltet. Resten blir som planforslag A.

Grad av utnytting

Planforslag A

Brannstasjon i felt BST reguleres med en maksimal utnyttelse på 20 % BYA.

Areal under terreng inngår ikke i grad av utnytting.

(Det settes ikke bestemmelser om utnytting for felt GST gjenvinningsstasjon og felt BD/BEN bussdepot og bensinstasjon. Anleggene skal utformes i samsvar med hovedlinjene i illustrasjonsplan og det er satt maksimale høyder på plankartet.)

Planforslag B

Felt o_F/BO2: Grad av utnytting for boligdelen av feltet skal ikke overstige 6000 m² BRA (som tilsvarer 50 % BRA). Arealer under terreng skal ikke regnes med i grad av utnytting. Høyder, plassering og utnyttelse skal fastsettes i detaljplan. Resten som planforslag A.

Bebyggelsens plassering og utforming:

Stedstilpasning

Planforslag A

Bebyggelsens funksjon gir andre volumer, utforming og struktur enn tilliggende boligområder og jordbruksland. Det kreves store asfalterte flater som vil bli relativt synlig.

Opp mot boligbebyggelsen i nord planlegges det et belte med skjermende vegetasjon / støyvoll.

Eksisterende og ny vegetasjon i turvegdraget skjærmer mot vest. Langs Fv950 og langs skjæringene langs E6 planlegges beplantning som også vil gi noe avskjerming mot innsyn og et grønnere preg.

Bussdepotet vil terraseres og komme lenger ned i terrenget og bli mindre ruvende.

Planlagt bebyggelse planlegges med nøytral kledning og fargebruk.

Planforslag B

I planforslag B vil gjenvinningsstasjonen erstattes av boliger og et friområde noe som gir mindre innslag av asfalterte flater i den nordlige delen av planområdet. Høyde, utnyttelse og tilpasning til nabobebyggelse må vurderes i detaljplan.

Bebyggelsens struktur og plassering

Det vises også til beskrivelse av bebyggelsen i KU/ temautredning og til illustrasjonsvedlegg.

Planforslag A

Brannstasjon

Tegninger og illustrasjoner fra LINK Signatur AS finnes i illustrasjonsvedlegget. Teksten under er et utdrag av deres beskrivelse:

”Brannstasjonene var opprinnelig er del av Trondheim kommunes trebyggprosjekt, men av praktiske årsaker skal den konstrueres i stål. Uttrykket som trebygg er beholdt ved hjelp av trespiler og platekledning. Bygget har flere ulike høyder og fasaden beveger seg ut og inn. Det fremstår ikke som en stor og tung kasse, men som et lett og mangefasettert bygg. Vindusbåndene er livet opp med farget glass og taket over vognhallene skrår ned mot sørvest. Brannstasjonen består av flere ulike høyder, hvor den

Trondheim kommune

høyeste er 10,25 meter. Plan 1 er planlagt på c+28. Bygget vil dermed nå c+38,25. Brannstasjonens utearealer er organisert slik at områdene bak bygningen (i nord) er lite brukt og beplantet, mens arealene i front er for manøvrering av brannbiler, parkering og øvingsareal.”

Aktivitet innenfor brannstasjonens utearealer vil være mindre stasjonsøvelser – slangeutlegg etc. som er lite støy og arealkrevende.

Gjenvinningsstasjon

I reguleringsarbeidet er det utarbeidet skisseforslag til gjenvinningsstasjon med en bestemmelse om at anlegget skal utformes i samsvar med hovedlinjene i illustrasjonsplan. Bebyggelsen er lagt mot nord for å skjerme. Gjenvinningsstasjonen trenger et låsbart bygg på omtrent 1000 m². Det skal ha mottak av farlig avfall og gjenbrukstorg, garderober, spiserom, wc for både ansatte og kunder og vaskehall. Bygget har én etasje, men trenger opptil 6 meter takhøyde pga. lager- og vaskefunksjon. Uttrykket er tenkt enkelt og nøytralt. Uteområdene vil bestå av asfalterte flater i ulike nivå, med rabatter mellom kjørebaneer.

Containerne, med den mest støyende aktiviteten, skal ligge mot E6. Skilting og lyssetting på området vil være enhetlig og nøytral. Hele anlegget vil bli avstengt utenom åpningstid. For sikring vil det bli brukt gjerder, alarmer og vaktelskap. Hageavfall skal leveres på en asfaltert plass på omtrent 1600 m² helt vest på tomte. Denne vil ikke være i bruk i vinterhalvåret og det foreslås at den da åpnes for allmennheten.

Plassen kan da f.eks. brukes som skøytebane. Kverna for hageavfall produserer en del støy og er derfor foreslått plassert lengst ut mot E6 i egen bygning.

Bussdepot

Bussdepotet ligger i terrenget langs sydsiden av motorveien. Terreng og arealbegrensning krever en terrassert løsning for bussoppstilling og ansatteparkering. Anlegget tilpasses terrenget og gis et skjul bak vegetasjon langs FV950 og langs E6-skjæringen. Bygg og fellesområder ligger lavt i terrenget nærmest adkomsten i øst. Depotet har behov for to bygninger; administrasjonsbygg i to etasjer med garderober, kantine, resepsjon og kontoravdeling, samt vaskehaller for renhold av bussene. Totalt brutto areal på ca. 1800 m². Separate bygg muliggjør individuell utvidelse av byggene. Lusparken Arkitekter AS har utarbeidet et skisseprosjekt som viser: Vaskehall: 6,85 m høy med et 2,5 m høyt lysinnslipp midt på taket. Administrasjonsbygget er totalt 7,75 m høyt, med øverste etasje 3,95 m over nedre nivå for busser. Bygningene kles utvendig med varmebehandlet trekledning på vegger og tak. Bygningene skal bidra til å bryte opp de store flatene og gi større visuell variasjon.

Bensinstasjon

Bensinstasjonen foreslås lagt til det sørøstre hjørnet av området, nær av- og påkjøringene til E6. Prosjektering er ikke utført, men det er skissert et forslag til arealfordeling, volumoppbygging og bruk. Form og uttrykk passer drivers profil. Stasjonsbygget ligger under en forlengelse av depotets nedre dekke. Pumpetaket vil kunne utformes som en forlengelse/ avslutning av dekket. Sammen med bussdepotets bygninger, vil bensinstasjonen og taket bryte opp de store flatene og gjøre de mer uttrykksfulle. Stasjonsområdet fungerer som innkjøring til bussjåførparkeringen og til mulig innfartsparkeringsanlegg (park&ride). Vaskehall kan legges i sokkeletasjen under bussene, inn mot bussjåførparkeringa. Mot rundkjøringen i sydøst legges kundeparkering og plasser for vask ute.

Planforslag B

I planforslag B erstattes gjenvinningsstasjon med boliger og friområde i nordvestre hjørne av planområdet. Det er ikke gitt utbyggingsprogram for arealet. I illustrasjonsplanen er derfor bygningsmasser tilsvarende fire leilighetshus på 3-4 etasjer vist som mulig disponering. Skissen er estimert til å kunne inneholde opptil 60 boliger, eller opp mot 3 boliger pr. dekar. Tatt i betraktning at ca. 10 daa av 22 daa reguleres til friområde, vil skissen tilsvare en tetthet på ca. 6 boliger pr. dekar for boligområdet isolert sett. Endelig retningslinjer for utforming av bebyggelsen skal gis i detaljplan.

Trondheim kommune

Universell utforming

Tiltak i planområdet skal planlegges og gjennomføres i samsvar med gjeldende offentlige bestemmelser om tilgjengelighet og brukbarhet. Ved søknad om igangsettingstillatelse for tiltaket (dvs. før byggestart) kreves det at den ansvarlige for arkitekturprosjekteringen bekrefter at kravene i TEK10 er ivaretatt i prosjektet. Dette skjer ved signering av s.k. samsvarserklæring. Universell utforming etter loven sikres således ved gjennomføring av byggesaken. Universell utforming blir derfor i mindre grad et anliggende i reguleringsaken.

Planforslag A

Deler av gjenvinningsstasjonens bygning regnes som publikumsbygning og skal tilfredsstillende krav fra Trondheim kommune. Brannstasjonen og bussdepotets admin.bygg er ikke publikumsbygg. Bebyggelsen skal utformes i samsvar med plan- og bygningsloven, jf. bl.a. bestemmelsene om utforming av arbeidsbygning. Bestemmelsene gjelder både bygning og tilrettelegging av utearealer.

Området er bil- og bussbasert og utearealer skal opparbeides slik at bevegelseshemmede kan bruke dem på linje med andre. Av planlagte utomhusanlegg er det i forhold til allmennheten lagt opp til mulig opparbeidelse av skøytebane vinterstid på hageavfallsmottaket. Dersom denne blir offentlig bør atkomst tilpasses i forhold til universell utforming.

Planforslag B

Da det foreslås at en del av planområdet brukes til bygging av boliger, forutsettes tilgjengelighet i samsvar med gjeldende forskrifter både for bygg og utearealer. Forhold som ikke er ivaretatt i plan- og bygningsloven, reguleres i detaljplan.

Boligmiljø/ Lokalmiljø

Leilighetsfordeling

Planforslag A. Ikke relevant.

Planforslag B. Ved detaljregulering av felt o_F/BO2 vil det gjøres rede for leil.fordelingen.

Universell utforming av bygg

Se avsnitt lengre opp.

Størrelse, lokalisering, utforming og kvalitet på uterom

Se avsnitt lengre opp (Bebyggelsens struktur og organisering).

Ivaretagelse av eksisterende og etablering av ny vegetasjon

Planforslag A

Vegetasjon langs sørlig del av Askeladdvegen samt ned mot E6 skal bevares med planbestemmelser om at eksisterende vegetasjon søkes bevart. Anleggenes randsone skal beplantes med busker og trær for skjermingseffekt mot omgivelsene. Mot boligbebyggelsen i nord skal det etableres skjermende vegetasjon, i kombinasjon med støyvoll. Dette reguleres som hensynssone på plankartet.

Planforslag B

Samme som planforslag A, men område o_F/BO2 vil få et innslag av vegetasjon som fastsettes nærmere i detaljplan.

Trondheim kommune

Eventuell medvirkning av barn og unge i utforming av lekeplasser

Utforming av lekeplasser skal skje i samråd med barnas representant i plansaker.

Planforslag A

Dette vil gjelde opprusting av lekearealet i Hulderveien 7.

Planforslag B

Som forslag A og i tillegg utforming av friområdet nord i planområdet.

Støytiltak

Planforslag A

Jf. "T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging", Miljøverndepartementet.

T-1442 skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Vesentlige avvik kan imidlertid gi grunnlag for innsigelse til planen fra statlige myndigheter, bl.a. fylkesmannen. Retningslinjene kommer til anvendelse ved:

- etablering av nye boliger eller annen støyfølsom arealbruk ved eksisterende eller planlagt støykilde
- etablering av ny støyende virksomhet (for eksempel ny vei)
- utvidelse eller oppgradering av eksisterende virksomhet, forutsatt at endringen er så vesentlig at det kreves ny plan etter plan- og bygningsloven
- i tillegg er det gitt retningslinjer om håndtering av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet.

Støyberegningene i konsekvensutredningen viser at det er behov for tiltak mot støy fra E6 og fra gjenvinningsstasjonen. Det skal være tiltak som sikrer retningslinjene i T-1442. Aktuelle støytiltak er: Voll mot boligbebyggelsen i nord, delvis supplert med støyskjerm på toppen, støyskjerm langs Askeladdvegen og støyskjerm langs ny adkomstvei. Dette er vist i illustrasjonsplanen. Det er også nødvendig i byggesaken å utføre mer detaljerte beregninger av utstrekning, høyde og dimensjoner på støyskjermer for å sikre tilfredsstillende forhold på utearealene. I forbindelse med byggesak på gjenvinningsstasjonen må fremtidige driftsforhold avklares mer nøyaktig, og evt. beregningene revideres.

Planforslag B

Støy fra gjenvinningsstasjonen utgår. Regulert boligbebyggelse og friområde må skjermes mot støy fra E6. Dette må det gjøres rede for i detaljplan og i byggesak.

Bevaring av bygninger, natur

Det er to boliger innenfor innenfor planområdet i dag. De foreslås revet. Vegetasjon langs sørlig del av Askeladdvegen bevares.

Privat/felles trafikkløsning

Private gater, kjøre- og gangtrafikk, hvem de er felles for

Planforslag A

Kjøre- og manøvreringsareal innen hvert felt reguleres ikke, men skal følge hovedlinjene i illustrasjonsplanen. Disse vil være private/ felles for hvert felt.

(Alle veger, fortau og gang-/sykkelveger vist på plankartet er offentlige.)

Planforslag B

Felles trafikkområder fastsettes ved detaljregulering av felt o_F/BO2.

Trondheim kommune

Parkering

Planlagt antall parkeringsplasser eller parkerings krav for biler og sykler, fordelt på brukskategorier

Planforslag A

Brannstasjon. Det tillates inntil 20 bilplasser, hvorav minst én tilpasset bevegelseshemmede.

Gjenvinningsstasjon. Det tillates inntil 6 bilplasser, som eventuelt deles med brannstasjonen.

Bussdepot. 180 oppstillingsplasser for buss i to nivåer. 150 parkeringsplasser for bussjåfører/ansatte under terreng.

Det tillates også etablert inntil 150 parkeringsplasser som innfartsparkering.

Det er p.t. ikke kjent hvor aktuelt det er å legge denne funksjonen til Presthus.

Bensinstasjon. Ansatte deler parkering under bakken med bussdepot. Besøkende parkerer på bakken.

Planforslag B

Parkering for gjenvinningsstasjon utgår.

Boligbebyggelse

Det må i forbindelse med detaljplan redegjøres for parkeringsløsning for felt BO2.

Utforming og lokalisering av parkeringsanlegg

For utforming og lokalisering av parkeringsanlegg, se illustrasjonsplaner;

Universell utforming, tilrettelagt parkering med tilfredsstillende atkomst til inngang

Planforslag A

Bussdepotets sjåførparkering er lagt på nivå med bensinstasjonen, under nedre bussnivå. Herfra er det trinnløs adkomst til administrasjonsbyggets underetasje. Bygget har heis.

Brannstasjonen er planlagt med trinnfri adkomst fra parkeringsplass og har heis.

Planforslag B

Tilrettelagt parkering for bolig evt. institusjon utarbeides i detaljplan.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur

Adkomst til offentlig vei

Planforslag A.

Adkomster til offentlig veg fra søndre del av planområdet skjer fra Fylkesvei 950. På norddelen av planområdet etableres ny offentlig adkomstvei parallellt med E6.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Energiløsning

Planforslag A

El-forsyning

Nord for E6: Området kan forsynes fra høgspenning i Østmovengen og Presthusvegen. Alternativt kan

Trondheim kommune

området forsynes fra høgspenningen i Askeladdvegen. Det er foreløpig avtalt med Trønder Energi at det etableres ny nettstasjon på brannstasjonens tomt. Nettstasjonen plasseres på tomtens vestre del. Sør for E6: E-verkets foretrukne løsning er forsyning fra ny nettstasjon i nord via lavspente stikkledninger lagt i rør under E6. Området kan forsynes fra høgspenning i Askeladdvegen.

Fjernvarme

Fjernvarmenettet for Ranheim var i 2010 under utbygning. Hovedtrase for fjernvarmen fra sentrum vil følge Ranheimsvegen. Ledninger som vil dekke omtalt arealer i dette planprogrammet vil fra Ranheimsvegen følge Anders Søyseths veg - Prinsessevegen - Askeladdvegen med avgreninger til planområdet.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Ledningsplan: omlegginger, tilknytning

Planforslag A

E6 deler Presthusområdet i to delområder som vil få egne separate VA-løsninger.

Nord for E6:

Vann. For å sikre vanntilførselen med tanke på kapasitet, trykkforhold etc. kan det legges en ringledning fra eksisterende Ø 100 mm ledning i Østmovegen, gjennom planområdet og med tilkobling til eksisterende Ø 200 mm vannledning i Askeladdvegen. Ledningen i Askeladdvegen tilhører en høyere trykksone enn påkoblingspunktet i Østmovegen. Reduksjonsventil må da monteres på ringledningen. Vannbehovet til gjenvinningsstasjon og brannstasjon er ikke kjent. I forbindelse med et forprosjekt/detaljprosjekt må vannbehovet dimensjoneres ut fra utbyggingsalternativer. Videre utføres nødvendige trykktapsberegninger, valg av dimensjon og utforming på nytt forsyningssystem. Nytt ledningsnett forutsettes kommunalt.

Spillvann. Ny spillvannsledning legges med selvføll langs planområdet og kobles til eksisterende Ø 200 mm spillvannsledning i Østmovegen. Nytt ledningsnett forutsettes kommunalt.

Overvann. I planområdet vil det bli etablert store tette flater som vil gi store vannmengder ved dimensjonerende regn. Eksisterende ledninger i Østmoveien og Presthusveien vil ikke ha stor nok kapasitet til å ta full utbygging. Ved full utbygging av planområdet må overvann føres via fordrøyningsanlegg på hver tomt ut av planområdet østover via Østmoveien, kryssing av Presthusveien og videre ca. 130 m østover langs E6. Her tilknyttes overvannsledningen til eksisterende Ø 1400 mm overvannskulvert. Det antas at denne har stor nok kapasitet.

Dimensjon på ny overvannsledning dimensjoneres i forbindelse med et forprosjekt/detaljprosjekt. Nytt ledningsnett forutsettes kommunalt.

Sør for E6:

Vann. Ny vannledning til planområdet vil få ensidig forsyning fra eksisterende Ø 200 mm i Askeladdveien. Ledningen er tilknyttet et forsyningsområde som har et vannspeil lik kt. 115. Statisk trykk ved påkoblingspunktet er ca. 65-70 mVs. Reduksjonsventil må trolig monteres på ny vannledning for den nedre del av planområdet i øst. Vannbehovet til bussdepot og bensinstasjon er ikke kjent. I forbindelse med et forprosjekt/detaljprosjekt må vannbehovet dimensjoneres ut fra utbyggingsalternativer. Nytt ledningsnett forutsettes privat.

Spillvann. Ny spillvannsledning legges med selvføll fra planområdets østre del, gjennom Presthusveien på sørsiden av E6 og videre østover langs E6. Her tilkobles ledningen til eksisterende Ø 600 mm AF-ledning. Kryssing av Presthusveien må trolig skje ved at rør presses gjennom veisystemet. Her må det tas hensyn til

Trondheim kommune

bru over E6, rundkjøring og undergang for gang- sykkelvei. Nytt ledningsnett forutsettes privat vest for Presthusvegen og kommunalt øst for Presthusvegen.

Overvann. Overflatevann fra planområdet samles opp ved hjelp av sluk, sandfang og ledninger og føres via fordryningsanlegg ut av planområdet med selvfall østover i samme trase som spillvannsledningen.

Overvann her tilknyttes overvannsledningen til eksisterende Ø 1400 mm overvannskulvert. Dimensjon på ny overvannsledning dimensjoneres i forbindelse med et forprosjekt/detaljprosjekt. Nytt ledningsnett forutsettes privat vest for Presthusvegen og kommunalt øst for Presthusvegen. Til sluttbehandling skal det undersøkes nærmere om overflatevannet kan brukes mer aktivt som et miljøskapende element i løsningen.

Vannforsyning og avløp

Oljeholdig vann fra vaskehaller, servicehaller, tankanlegg og lignende skal passere sandfang og oljeutskiller før det ledes til kommunal spillvannsledning.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Avfallsløsning

Planforslag A

Det forutsettes ordinær avhenting av avfall etter avtale med operatør. Det forutsettes ikke nedgravde containere eller søppelsug. Det er foreløpig ikke stipulert avfallsproduksjon fra tiltaket. Det planlegges ikke avfallssug som er en løsning primært beregnet på boligområder.

Planforslag B

Avfallsavhenting som i planforslag A.

Avfallsløsning og evt avfallssug for bolig/institusjonsbebyggelsen vurderes i detaljplan.

Tankingsanlegg

Tankingsanlegg bussdepot

Detaljutforming og plassering av enkeltelementer av tankingsanlegget på bussdepotet er ikke fastlagt i denne fasen. Dette må gjøres iht. gjeldende lover og regelverk i en senere fase. Nedenfor er beskrevet noen av de forutsetningene som må legges til grunn, samt de viktigste lover og regler som man må forholde seg til i forbindelse med slike tiltak.

Gasstanker

For gassdrift av busser er det planlagt bruk av biogass og flytende naturgass (LNG). Biogass blir levert på høytrykksflasker (CNG) stablet på gassflak (en form for container). Naturgass leveres til fyllestasjon på tankbil som LNG. En fyllestasjon for naturgass og biogass vil derfor bestå av en stor gasstank for LNG (20 - 80 m³), en kompressorbygning, fordamper og en container med høytrykks gassflasker (CNG), samt gassflak med høytrykksflasker med biogass (CNG). I tillegg kommer dispenserne for fylling. Fylling av gass til busser skjer fra disse høytrykksflaskene. Bussene lagrer gass i sine respektive tanker i form av CNG.

Gjeldende regelverk knyttet til gassinstallasjoner og sikkerhetsavstander er beskrevet i Norsk Gassnorm, utdrag finnes som vedlegg. Der vises hvilke krav som settes til sikkerhetsavstander rundt gasstankinstallasjonen. En er mest fokusert på brann i bygning og lignende i nærhet av tanken som vil føre til oppheting av gasstank. Tanken må likeledes sikres mot påkjørsel fra kjøretøy. Selve tanken med fordamper og utstyr vil være inngjerdet.

Trondheim kommune

Plan- og bygningsloven dekker fundamentering for tank og evt. bygningsmessige installasjoner. Norsk Gassnorm dekker regelverk knyttet til selve gassutstyret. Søknad om lagringstillatelse av gass avgjøres av DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) og det lokale Brannvesen.

Nedgravde dieseltanker

Det er planlagt tre nedgravde dieseltanker på bussdepotet, hver tank på 80 000 liter. Diesel klassifiseres som brannfarlig væske klasse C. For sikkerhetsavstander henvises til "Veiledning til forskrift om anlegg som leverer motordrivstoff (bensinstasjon, marina ol)", DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) juni 2000. Et utdrag fra denne veiledningen er gjengitt under avsnittet som omhandler tankingsanlegg bensinstasjon.

Etablering av dieseltanker er et tiltak som omfattes av et annet lovverk enn plan- og bygningsloven, derfor er det ikke knyttet til bestemmelser til denne etableringen i denne saken.

Tankingsanlegg bensinstasjon

Detaljutforming av bensinstasjonen er ikke fastlagt i denne fasen. Dette må gjøres iht. gjeldende lover og regelverk i en senere fase. Nedenfor er beskrevet noen forutsetninger som må legges til grunn, samt de viktigste lover og regler som man må forholde seg til i forbindelse med slike tiltak.

Nedgravde bensin og dieseltanker

Bensin klassifiseres som brannfarlig væske klasse A og diesel i klasse C. For sikkerhetsavstander henvises til "Veiledning til forskrift om anlegg som leverer motordrivstoff", DSB juni 2000.

Fra denne veiledning er følgende gjengitt:

For nedgravde tanker for A-væske eller for gass vil sikkerhetskravene være oppfylt når de horisontale avstandene nevnt nedenfor til nabogrense, offentlig ferdselslinje, tennkilde, brennbar bygning og brennbart opplag, åpning i vegg som vindu, dør o.l., er lik eller større enn:

- 5 meter til lufterørsåpning og pumpe.
- 3 meter til påfyllingsstuss og peileinnretning.

På anlegg der bensindamp føres tilbake på tankkjøretøyet ved levering, gjelder også normalt avstandene for A-væske. Sikkerhetssonen ved bensinlufterør kan imidlertid reduseres til 3 meter hvis lufterørsåpning føres minst 4,5 meter over terreng, og det treffes tiltak som sikrer at kun tankkjøretøy med utstyr for bensindampretur leverer til anlegget.

For nedgravde tanker for B- og C-væsker kan avstanden fra lufterørsåpninger og pumper til nabogrense reduseres til 4 meter. De øvrige avstandene kan reduseres ytterligere, men ikke slik at væske kan trenge inn i bygning eller infisere brennbart materiale ved søl og spill. Avfallskurver av brennbart materiale eller uten lokk, er å betrakte som brennbart opplag/materiale.

Planlagte offentlige anlegg

Veger

Planforslag A

E6 ramper

Det foreslås å etablere vestvendte av- og påkjøringsramper fra E6 til Presthusvegen. Det vil med komplett rampesystem gi ett fullverdig kryss mellom Presthusvegen og E6. Langs avkjøringsrampen trengs støttemurer mot E6 og bensinstasjonsområde grunnet store høydeforskjeller og lite tilgjengelig areal for fyllinger. Påkjøringsrampe trenger også støttemur mot bl.a. ny atkomstveg til den nordlige delen av planområdet. For å sikre avviklingen i kryssene med rampene på hver side av brua er arealet til dagens g/s-

Trondheim kommune

veg over brua tatt i bruk for å få plass til venstresvingefelter.

Atkomster til de ulike områdene i planen

Atkomst til norddelen av planområdet, nord for E6, har krav i forhold til etablering av brannstasjon. Atkomsten starter fra påkobling ved eksisterende kommunal veg, Østmovegen, med ny veg fram til brannstasjon. Atkomstveg vil ha snuareal for lastebil i henhold til vegnormalene regulert som vendehammer i enden. Fv 950 vil langs planområdet få to nye atkomster hhv. til bussdepot og bensinstasjon. Ved flytting av g/s-veg til sørsiden av Fv 950 blir vegen liggende igjen med kjørebredde inklusive skuldre på 6,5 m (tilsvarende vegtype Sa2, samleveg fartsgrense 50 km/t).

G/s-system

Eksisterende g/s-veg langs nordsiden av Fv 950 foreslås flyttet til sørsiden av vegen for blant annet å unngå kryssing av atkomstene til bussdepot og bensinstasjon. Kryssing av Fv 950 i plan med Askeladdvegen er trafiksikkerhetsmessig å foretrekke fremfor kryssing av 2 store atkomster lengre nede (øst) i bakken hvor spesielt farten på de syklende er større. Foreslått kryssing av Fv 950 ved Askeladdvegen kombineres med turvegkryssing samme sted. Dagens g/s-veg fjernes og arealet innlemmes i bussdepot og bensinstasjon.

Trondheim kommune

Ved Presthusvegen foreslås det at ny g/s-veg tilkobles eksisterende system med ny undergang under Presthusvegen på sørsiden av rundkjøringen. G/s-veg langs Fv 950 foreslås med sykkelfelt mot kjørebane og fortau atskilt med kantstein iht. vegnormalene. Eksisterende g/s-veger både øst og vest for planområdet har ca. 3 m total bredde. Eksisterende g/s-veg ned Presthusvegen faller med ca.

12 % ned mot eksisterende undergang under Fv 950, noe som innebærer at det blir relativt bratt ned mot kryss med ny g/s-veg som kommer gjennom foreslått ny kulvert under Presthusvegen.

Eksisterende undergang under Presthusvegen på nordsiden av rundkjøringen beholdes som offentlig g/s-veg frem til bensinstasjonsområdet. Bensinstasjon og bussdepot vil være pliktig til å koble egne g/s-atkomster til eksisterende undergang. Gangfelt reguleres ikke, men må tilpasses i senere byggeplaner for området. Det vil lokaliseres på Fv 950 ved Askeladdvegen der turveg krysser. Det må også anlegges gangfelt ved Presthusvegen der Østmogvegen starter.

Ny gangbru

Ved opparbeidelse av tosidig rampesystem fra E6 ved Presthusbrua er det behov for nye trafiksikre g/s-løsninger i området. Kryssing av E6 for gående og syklende trenger ny gangbru. Det foreslås en ny gangbru tett på østsiden av eksisterende bru med integrerte trappe- og rampeløsninger. Dette gir kortest mulig kryssing og er gunstig ved at en holder seg på østsiden av Presthusvegen uten behov for kryssinger av Presthusvegen i plan på nordsiden av brua som i dag. Det skal også bygges nye underganger under eksisterende østvendte ramper til E6. Driftsmessig er det aktuelt med varme-kabler i brua inklusive underganger. Ved denne g/s-bruløsningen bør eksisterende østvendte ramper justeres noe for å oppnå størst mulig plass og høyder ved tilknytninger med nye underganger.

Kollektivtilbud - busslomme

Dagens busslomme på nordsiden av Fv 950 vil komme i konflikt med reguleringen og foreslås flyttet til østsiden av Presthusvegen. Der vil busslommen ligge på motsatt side av eksisterende busslomme for motgående retning, samt like ved eksisterende busslomme på rampe til E6. En kan plassere ny busslomme i eksisterende avrampe fra E6 øst mot Presthusvegen. Det er ikke vist buss-lomme i reguleringskart, og eventuell busslomme vil måtte lokaliseres i areal for annen veggrunn.

Eierforhold til de offentlige vegene

Ramper og gangbru med underganger vil være eid av Statens vegvesen og de resterende regulerte kjøreveger, gang/-sykkelveger, fortau og turveg vil bli eid av Trondheim kommune.

Planforslag B

Formål bolig som erstatning for gjenvinningsstasjon medfører ikke endringer i vegløsningene i forhold til planforslag A. Hvordan området hvor det etableres bolig "kobles" til det omkringliggende vegnettet må vurderes nærmere dersom dette alternativet skal realiseres. I forhold til trafikkmengder antas dette å medføre kun små endringer i forhold til planforslag A.

Friområder og parker

Planforslag B

I forslag B er en del av jorden nord for E6 avsatt til friområde og boliger. Minst 10 dekar skal etableres som friområde med installasjoner for lek og aktivitet, støyskjerming og vegetasjon. Området skal detaljreguleres.

Turveier/turdrag

Planforslag A

Den vestre delen av planområdet avsettes til turdrag med turveg langs Askeladdvegen i tråd med

Trondheim kommune

kommuneplanens arealdel.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Adkomst og tilgjengelighet

Planforslag B

Friområdet i planforslag B har adkomst fra Askeladdvegen og fra Østmovengen, samt fra ny adkomstveg parallell med E6.

Eierforhold

Planforslag A

Turdrag med turveg reguleres som offentlig formål.

Planforslag B

Også friområdet reguleres som offentlig.

Retningslinjer for drift og skjøtsel

Det er stilt krav om plante- og skjøtelsplaner.

Planteplanene vil sikre at det ikke blir innført nye uønskede arter, og skjøtelsplanene vil sikre kontinuitet i skjøtsel og opprettholdelse av god hevd som er de beste tiltakene for at eksisterende uønskede planter fjernes og at det ikke skjer sjøletablering av nye individer.

Gjennomføring, miljøoppfølging

Krav om rekkefølge for gjennomføring av tiltak innenfor planområdet

Det er stilt rekkefølgekrav som skal sikre etablering av nødvendig infrastruktur og grøntarealer. Kravene omfatter:

Planforslag A

- Adkomstveg o_V1 på nordsiden av E6.
- Vestvendt avkjøringsrampe fra E6.
- Vestvendt påkjøringsrampe til E6 .
- Gang- og sykkelbru over E6. Underganger under E6-rampene.
- Gang- og sykkelveg langs FV950. Undergang under Presthusveien.
- Vegetasjon og støyskjermingstiltak.
- Turdrag og turveg langs Askeladdvegen.
- Nødvendige tekniske anlegg skal være etablert før det gis brukstillatelse for byggetiltak.

Planforslag B

- Som forslag A.
- I tillegg krav om etablering av friområde.

Vilkår om gjennomført tiltak utenfor planen før utbygging

- Opprusting av aktivitetsområdet / lekeplassen i Huldervegen 7.

Støytiltak utenfor planområdet

Det planlegges ikke tiltak utenfor planområdet.

Krav om tiltak i grunnen

Geoteknisk kontroll av kvikkleireforekomst i område ved brukar for ny gangbru over E6 kan utføres når

Trondheim kommune

telen har forsvunnet og resultat foreligge til andre gangs behandling.

Forurensning i grunnen

Planforslag A

All graving og disponering av masse skal gjøres på bakgrunn av en miljøteknisk undersøkelse.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Krav til anleggsfasen

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold, støvdemping og støyforhold. Gjeldende retningslinjer for støy og luftforurensning skal legges til grunn for planen. *Støy fra bygg- og anleggsvirksomhet skal være i henhold til anbefalte støygrenser som vist i kapittel 4 i T-1442.* Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Biologisk mangfold

Riktig vegetasjonsetablering vil på sikt kunne gi kornkråkene nye hekke- og tilholdssteder. I begge alternativene vil det derfor være aktuelt å etablere egnet trevegetasjon.

Gjennomføring av begge planforslag vil føre til behov for tiltak mot uønskede arter. Dette vil gjelde behandling av anleggsjord som fraktes ut av området full av frø fra platanlønn, samt hindring av å innføre jord som er infisert av invaderende arter.

Kulturminner i grunnen

Planforslag A

Arkeologisk fagmyndighet (Sør-Trøndelag fylkeskommune) ser det som sannsynlig at deler av reguleringsområdet inneholder hittil ukjente automatisk fredete kulturminner. De har derfor bedt om arkeologisk påvisningsundersøkelse ved hjelp av maskinell flateavdekkingsmetode. Tiltakshaver ønsker å inngå avtale om påvisningsundersøkelse våren 2011 slik at resultatet av undersøkelsen tas inn som et innspill til planen under høringsperioden.

Den arkeologiske undersøkelsen i regi av fylkeskommunen er en **påvisning** av eventuelle automatisk fredete kulturminner. Skulle det forekomme slike innenfor omsøkte områder og planene for utbyggingstiltaket ikke kan legges om, vil den videre saksbehandling bli oversendt Riksantikvaren som er frigivningsmyndighet. Det må da søkes om og tilstås dispensasjon fra kulturminneloven for å frigi slike kulturminner. Hvis det tilstås dispensasjon fra kulturminneloven er dette som regel under forutsetning av at området blir gjenstand for en arkeologisk **utgraving**. Det vil si at området må graves ut av Vitenskapsmuseet for tiltakshavers regning før det blir frigitt til tiltenkte formål. Man må altså påregne en utsettelse og kostnadsøkning for tiltak i området i tilfelle funn og arkeologisk utgraving.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Miljøoppfølgingsplaner

Det er stilt krav om miljøoppfølgingsplaner for både anleggsfasen og for driftsfasen jf. planprogrammets pkt. 9.8.5.

Planene bør etableres allerede i prosjekteringsfasen.

Trondheim kommune

Virkninger av planforslaget

Kort sammenfattende omtale av planforslagets virkninger. Det vises også til KU/ temautredningene som følger planforslaget.

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

Planforslag A

Planforslag A vil endre stedets karakter vesentlig. Det vises til illustrasjonsvedlegget for nærmere visuell beskrivelse av tiltakene, fjernvirkning, sol- og skyggevirksom mv. Det er alminnelig oppfatning at planen fører til en forringelse av områdets estetiske kvaliteter knyttet til landskapet. Blant beboerne er det en utbredt oppfatning at særlig gjenvinningsstasjonen (men også bussdepotet og brannstasjonen) vil bli ”stygg”. Det er ingen tradisjon i Norge for at denne typen anlegg etableres med arkitektonisk kvalitet og god landskapsbearbeiding. Anlegg og bygninger ved bl.a. jernbanen viser imidlertid at det er mulig. Organisering, opparbeiding og ikke minst skjøtsel av uteområdene vil dessuten være like viktig som bygningenes arkitektoniske uttrykk.

Planforslag B

Gir også en vesentlig endring av stedets karakter. Den mest konfliktfylte funksjonen er tatt ut. Friområdet forventes å bli oppfattet som en positiv endring både funksjonelt og visuelt.

Foreslått bolig-/institusjonsbebyggelse har høyere tetthet enn eksisterende småhusbebyggelse. Evt. skyggevirksom og utsiktstap for boligene i nord må avklares i detaljplan.

Avbøtende tiltak

Uheldige virkninger av landskapsinngrep søkes dempet ved:

Skjerming gjennom terrengforming og vegetasjon. Utforming, material- og fargevalg på støttemurer og gjerder, samt nye konstruksjoner for gående og syklende, bygninger og andre installasjoner.

Skjerming mellom boligområder og foreslåtte anlegg etableres før bygging av anlegg igangsettes.

Kulturminner

Planforslag A

Det er ikke kjent at planen vil få virkninger for kulturminner i grunnen, men funn må påregnes.

- Konsekvensen *for kulturminnene* vil være utgraving og konservering, evt. fredning på stedet (ved ekstraordinære funn).
- Konsekvenser av funn *for tiltakene* i planområdet vil typisk være utsettelse og kostnader til utgraving, eventuelt omlegging av planer eller i ytterste fall at tiltak må skrinlegges.
- Konsekvenser *for miljø og samfunn* utover dette anses ikke som relevante her.

Planområdet skal undersøkes ilt. høringsperioden og ved funn vil riksantikvarens vilkår for frigivning tas inn i endelige planbestemmelser.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Kulturmiljø

Planforslag A

Ved gjennomføring av planforslagene vil all dyrka mark forsvinne. Konsekvensen for kulturlandskapet vil først og fremst ramme Presthus gårdsanlegg, som vil få sin ramme av dyrka mark innskrenket. Etter utbygging vil dyrka mark nord for gårdsbebyggelsen være redusert til et belte med en bredde på 50 meter. I forhold til kulturmiljøet rundt Presthus gård oppfattes avgrensingen av planområdet mot sør basert på en veglinje som kunstig. Begge planforslagene vil påvirke både nær- og fjernvirkningen av Presthus

Trondheim kommune

gårdsanlegg som kulturminne og kulturmiljø.

Så fremt det opprettholdes siktlinjer til Ranheim kirke fra Fv 950, vil planlagte utbygging ikke påvirke forholdet til Ranheim kirke som kulturminne i nærmiljøet. Og når det gjelder Ranheim fabrikk så vil den stå nærmest upåvirket av foreslått utbygging, fordi dimensjonene på fabrikkens bebyggelse går mange ganger utenpå det som er foreslått av anlegg i planområdet.

Avbøtende tiltak

Alle tiltak som demper inntrykket av bebyggelse og harde flater i området er positivt. Dette kan skje ved å nytte alle restareal innenfor planområdet til å etablere vegetasjon.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Naturmangfold

Planforslag A

Begge planforslagene vil føre til omdisponering av alt jordbruksareal innen planområdet.

For kornkråka vil planen gi mindre tilgang på åkerland. Riktig vegetasjonsetablering vil kunne gi kornkråkene nye hekke- og tilholdssteder. Det vil derfor være aktuelt å etablere egnet trevegetasjon. For uønsket vegetasjon vil utarbeiding og gjennomføring av plante- og skjøtselsplaner for alle delområder være nyttig. Disse vil sikre at det ikke blir innført nye uønskede arter og sikre kontinuitet i skjøtsel og opprettholdelse av god hevd som er de beste tiltakene for at eksisterende uønskede planter fjernes og at det ikke skjer sjøletablering av nye individer.

Nedbygging vil gi mindre besøk av streifende elg og rådyr. Sett ut fra nærheten til veganlegg og jernbane er det heller ikke ønskelig med dyr som kan forville seg inn i trafikkareal. Større dyr, som elg, er som oftest også uønskede gjester i boligstrøk grunnet sikkerhet.

Med riktig behandling av jordmasser, beplantning og skjøtsel vil gjennomføring av planen være et godt tiltak mot invaderende arter i planområdet.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Transportproduksjon /trafikale forhold

Planforslag A

I forhold til nyskapt trafikk i området som følge av de planlagte tiltakene er følgende forutsetninger og beregninger lagt til grunn:

- Gjenvinningsstasjon: 50 000 årlig besøkende og åpent 6 dager i uken gir en gjennomsnittlig trafikk pr. døgn ved åpen gjenvinningsstasjonen på 300-350 kjøretøyer. I tillegg kommer containerbilene som er anslått til maks 50 biler pr. åpningsdøgn. Denne trafikken vil benytte ny atkomstveg til den nordlige delen av planområdet, for så hovedsakelig å kjøre ut på E6 via rampesystemet.
- Bussdepot (busser): 170 bussoppstillingsplasser, alle busser kjører ut morgen, halvparten kjører innom på formiddagen og alle kommer inn på kvelden. Dette gir en hverdagsdøgntrafikk på 500- 550 busser pr. døgn. Denne trafikken vil kjøre via rundkjøringen i Presthusvegen og fordele seg mest ut på E6 mot sentrum, men noen kan gå østover på E6 eller Fv 950.
- Bussdepot (personbiler): 150 P-plasser og full utskifting 2 ganger pr. dag gir totalt 600 bilturer pr. døgn. Denne trafikken vil hovedsakelig gå via rundkjøringen i Presthusvegen og fordele seg ut på de ulike kjøreretningene, men noe av trafikken vil komme til å velge kjøreruten over Skovgård

Trondheim kommune

fordi det er mest praktisk/raskest i forhold til hvor de skal eller hvor de kommer fra.

- Bensinstasjon: 500 besøkende med bil/døgn gir 1 000 bilturer /døgn i all hovedsak til/fra E6.
- Brannstasjon: Usikkert, men ca. maks 100 bilturer pr. døgn. Denne trafikken vil benytte ny atkomstveg til den nordlige delen av planområdet, for så å kjøre ut på E6 via rampesystemet.

Vegsystem som vist i reguleringsplanforslaget vil lette atkomstforholdene for bydelen mot sør/vest med nye ramper til/fra E6 og gi en generelt bedre trafikkavvikling. Utbygget infrastruktur for veg vil bedre beredskapsforholdene i området og et godt stykke utenfor planområdet.

Atkomst til Presthus gård fra Fv 950 opprettholdes så lenge det er jordbruksdrift. Deretter vil den kun være atkomst for gående og syklende. Hovedatkomst til Presthus gård er fra Presthusvegen.

Det er avgjørende at formgivning av ny gangbru får en best mulig tilpasning til omgivelsene blant annet eksisterende bru og vegsystem.

Det kan i senere plangjennomføring være aktuelt å vurdere tverrsnittet for ny g/s-veg sør for Fv 950 (2 m fortau og 3 m sykkelbane) i sammenheng med tverrsnitt på eksisterende g/s-veger øst og vest for planområdet, i forhold til hva som er mest enhetlig/tjenlig for området sett under ett.

Trafikkavvikling

I dagens situasjon går det i størrelsesorden 19 000 kjøretøyer pr. døgn (kjt/d) på E6 forbi planområdet og ca. 9 000 kjt/d på Fv 950. Beregnet maksimal økning i trafikken som følge av de planlagte tiltakene er 2 650 kjt/d, noe som tilsvarer en økning på under 10 % i forhold til dagens trafikk. All nyskapt trafikk vil med det nye vegsystemet i all hovedsak kjøre enten via ny adkomstveg til den nordlige delen av planområdet og Presthusvegen og ut på E6, eller via nedre del av Fv 950 og rundkjøringen i Presthusvegeveg og ut på E6.

Med etablering av vestvendte ramper til E6 og venstresvingefelt på Presthusbrua, forventes den økte trafikken ikke å gi noen kapasitetsmessige problemer i vegsystemet. De vestvendte rampene forventes å gi reduksjon i trafikken over Skovgård. Det vil bedre forholdene i det området både mhp. trafikksikkerhet, miljø og trafikkavviklingsforhold.

Trafikksikkerhet

Planen vil generelt bidra til bedre sammenheng i g/s-systemet i bydelen. Vegtiltakene, spesielt med bygging av ny gangbru på østsiden av Presthusvegen, vil gi en mer sikker skoleveg. Dette gir en kortest mulig kryssing, og vil forhindre at skolebarn som kommer sørøstfra krysser Fv 950, den østvendte påkjøringsrampen til E6 og Presthusvegen for å komme opp på g/s-vegen over E6. Løsningen er trafikksikkerhetsmessig også gunstig i forhold til at systemet holder seg på østsiden av Presthusvegen uten behov for kryssing av Presthusvegen i plan på nordsiden av brua som i dag.

Gangfelt i og utenfor planområdet må ses i sammenheng og opparbeides, eventuelt flyttes, samtidig med gjennomføring av vegtiltakene i planen. Ny g/s-veg og kryssing av turveg genererer behov for ny vurdering av fartshumpeplassering langs Fv 950.

Den nyskapte trafikken vil være til lite sjenanse for beboere i området. Med det nye g/s-systemet vil graden av separasjon mellom myke og harde trafikanter være større, slik at biltrafikken i mindre grad kommer i konflikt med gående og syklende.

Gjennomføring

En etablering av brannstasjonsområde vil kreve rask atkomst til vegnett. Dette betinger en samtidig bygging

Trondheim kommune

av påkjøringsrampe mot vest og ny atkomstveg. En etablering av gjenvinningsstasjon, bussdepot eller bensinstasjon vil i tillegg kreve at avkjøringsrampe fra vest er etablert.

Det vil være utfordringer i bygge- og anleggsfasen som følge av trafikk tett ved anleggsområdene. Anleggsområde nært E6 vil stille strenge krav til anleggsgjennomføring. Planområdet er så stort at det skal være greie muligheter for at anleggstrafikk kan gå gjennom området uten at det skal forstyrre andre trafikanter. Rekkefølgekravene skal sikre berørte trafikanter i området. Det stilles også krav til sikkerhet under anleggsperioder i bestemmelsene.

Avbøtende tiltak

Med vestvendte ramper i krysset mellom E6 og Presthusvegen vil Fv 950 få langt mindre gjennomgangstrafikk og slik mer en lokalvegfunksjon. I tillegg med to nye avkjørsler og ny g/s-veg uten rabatt vil det være behov for en lavere fartsgrense på Fv 950 enn dagens grense på 60 km/t.

Med ny gangbru vil ikke siktforholdene fra dagens avkjøringsrampe fra øst bli gode nok mot kjørfeltet fra brua. Det vil være aktuelt med oppsetting av full stoppskilt for kjørende på rampen.

Trondheim kommune

Anleggsteknisk stilles det krav til gjennomføring for å skjerme berørte beboere og sikre tilfredsstillende gang-/sykkeltraseer i/gjennom planområdet i anleggsperioden.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Energiforbruk

Planforslag A

Etablering av fjernvarmen må koordineres med etablering av øvrig infrastruktur for området.

El-forsyning: Framdrift på prosjekt må koordineres med Trønder Energi. Koordinering mot annen infrastruktur må påregnes.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Jordressurser

Planforslag A

Fortsatt drift

Ved gjennomføring vil det være ønskelig at jordbruksarealet driftes så lenge det er mulig i forhold til anleggsvirksomhet. For at dette skal være gjennomførbart må det opprettes midlertidige og hensiktsmessige atkomster. Dette er sikret i planbestemmelsene.

Bevaring av matjord for bruk annet sted

Matjorda i planområdet er en verdifull ressurs som kan brukes samfunnsnyttig positivt i andre sammenhenger. Planbestemmelsene sikrer forsvarlig håndtering ved gjennomføring av anleggsarbeidene samt mellomlagring i godkjent deponi eller permanent deponering på godkjent areal. Trondheim kommune skal godkjenne både midlertidig og varig deponering av matjord.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Rasfare

Planforslag A

Etablering av gangbro ved kvikkleiresonen nær Presthusbrua er utfordrende: Stabiliteten av området med kvikkleire må dokumenteres, og eventuelle sikringstiltak i og utenfor planområdet må utredes i slik at en kan dokumentere at planen kan gjennomføres og bebyggelsen kan få tilstrekkelig sikkerhet innenfor teknisk, økonomisk og miljømessige akseptable rammer. NVE krever at dette gjøres i tilknytning til reguleringsarbeidet. Det blir gjort når tela har gått i april/mai og vil være utført til sluttbehandling.

Begge planforslagene vurderes som gjennomførbare. Ved planering av tomta sør for E6 (bussdepotet) vil en relativt høy skråning skape utfordringer mhp. stabiliteten opp mot gamle E6 og ned mot ny E6. Videre utbygging i dette området bør skje i samråd med geoteknisk prosjekterende.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Flomfare, herunder risikoer ved havstigning

Planforslag A

Den største fare for flom er knyttet til oppsamling av regnvann eller smeltevann på de store tette asfalterte flatene. Det må derfor etableres fordrøyningsanlegg på hver tomt. Overvannet føres via disse og ut på det

Trondheim kommune

kommunale nettet. Det må etableres nye overvannsledninger på begge sider av E6 med fall østover fram til eksisterende 1400 mm kulvert som ligger ca. 130 m øst for Presthusbrua.

Planforslag B

Ved kun bygging av brannstasjon nord for E6, vil trolig eksisterende overvannsledninger i Østmoveien/Presthusveien ha nok kapasitet. Ny overvannsledning tilkobles i Østmoveien. Fordrøyningsbasseng må da etableres før påslipp. Øvrige løsninger som for planforslag A.

Forurensning i grunnen

Planforslag A

Verken tidligere bruk av plantevernmidler eller bruk av tungmetallholdige "jordforbedringsmiddel" (fra papirfabrikken på Ranheim) antas å få praktiske konsekvenser for utformingen eller gjennomføring av prosjektene.

Tiltakene selv antas ikke å representere noen fare for forurensning, forutsatt at de gjennomføres iht. gjeldende regelverk. Oljeholdig vann fra vaskehaller, servicehaller, tankanlegg og lignende skal passere sandfang og oljeutskiller før det ledes til kommunal spillvannsledning.

Planforslag B

Samme som planforslag A.

Støy

Planforslag A

Veitrafikkstøy og bussdepot

For boliger langs Gamle E6 vil man få en økning på inntil 1 dB i L_{den} på fasader på grunn av tiltaket. Endringene i støynivå for disse boligene er så liten at de vil knapt være merkbare.

For boliger i Askeladdvegen vil man få inntil 5 dB økning i L_{den} , mens boligene i Huldervegen som ligger nærmest planlagt gjenvinningsstasjon vil få en økning på inntil 5 dB i L_{den} . For Østmoveien vil enkelte boliger få en økning på inntil 3 dB, mens andre vil få en reduksjon på inntil 6 dB. Reduksjonen i støynivå for enkelte boliger skyldes skjerming pga. nye bygg og planlagt støyvoll.

Bussdepoet gir liten støypåvirkning på omkringliggende boliger. Terrengendringene i tilknytning til gjenvinningsstasjonen som fører til mindre skjerming av støy fra E6 for boligene på nordsiden, samt etablering av ny tilkomstveg til brannstasjon/gjenvinningsstasjon har størst støypåvirkning på omkringliggende boliger.

Avbøtende tiltak:

Med hensyn på veitrafikkstøy for boliger i Huldervegen og Østmovegen vil det være aktuelt med økning i høyde på støyvoller, eller bruk av støyskjerm oppe på planlagte støyvoller, samt bruk av skjerm langs ny tilkomstveg. For boliger i Askeladdvegen vil det være aktuelt med støyskjerm plassert langs deler av Askeladdvegen mot E6 og planlagt gjenvinningsstasjon.

Gjenvinningsstasjon

Beregningene viser at når kvernen i tilknytning til mottak av hageavfall ikke er i drift vil støy fra gjenvinningsstasjon ved omkringliggende boliger ligge på opptil $L_{den}=50$ dB, som er grenseverdien for industri med impulslyd.

Når kvernen for hageavfall er i drift i perioden 1. april til 1. november vil støynivå ved omkringliggende boliger i Askeladdvegen, Huldervegen og Østmovegen være overskredet dersom det ikke utføres tiltak rundt kvern.

Trondheim kommune

Avbøtende tiltak:

Dersom hageavfallskvern skal benyttes er det helt nødvendig med tiltak i forbindelse med denne. Kvernen kan f.eks. bygges inn i et bygg med minimum 20 dB fasadedemping. Det kan i tillegg være

Trondheim kommune

aktuelt med en økning i høyde på støyvoller, eller bruk av støyskjerm oppe på planlagte støyvoller mot boliger i Huldervegen og Østmovegen, samt støyskjerm plassert langs deler av Askeladdvegen.

Anleggsstøy

Miljøverndepartementet har i T-1442 "Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging", kapittel 4, gitt anbefalinger til støygrenser fra bygg- og anleggsvirksomhet. Bygg- og anleggsarbeidene bør varsles til naboer som er utsatt for vesentlig støy. For en del støyende aktiviteter, som f.eks. riving, boring, pigging, spunting og pæling, kan det være vanskelig å tilfredsstillende grenseverdiene. For spesielt støyende aktiviteter som ikke gjentas i anleggsperioden åpnes det for at man kan avvike noe fra retningslinjen. Ved store overskridelser av grenseverdiene bør driftstiden begrenses og evt. beboere tilbys alternativt oppholdssted. Dispensasjon fra grenseverdiene må søkes bygningsmyndighetene evt. fylkesmannen. I byggeperioden er det viktig å ha fokus på bruk av støysvake prosesser for å unngå unødig støybelastning for området.

Planforslag B

Som forslag A, men unntatt tiltak mot støy fra gjenvinningsstasjonen.

Ny boligbebyggelse og friområde må skjermes mot støy fra E6, jf. illustrasjonsplanen.

MERKNAD: Støyberegningene er gjort på grunnlag av foreløpig illustrasjonsplan. Avbøtende tiltak som beskrevet over er senere tatt inn i illustrasjonsplan av 17.01.2011 og planbestemmelsene er tilpasset slik at de kan gjennomføres. I byggesak vil det være nødvendig å se endelig utforming av bygninger, terreng og støyskjermingstiltak i sammenheng samt gjennomføre detaljerte beregninger for å sikre tilfredsstillende forhold på utearealer i henhold til T-1442.

Luftforurensning

Planforslag A

Endringene for naboene i forhold til dagens situasjon vil være små. Tiltaket vil ikke gi merkbare endringer i konsentrasjonen i luftforurensning mht. svevestøv eller nitrogenoksider fra vanlig veitrafikk. Planområdet får et luftforurensningsnivå som ligger godt under gjeldende grenseverdier gitt i Nye nasjonale mål for luftkvalitet i byer fra Miljøverndepartementet. Det er derfor ingen grunn til å gjøre spesielle tiltak mhp. luftforurensningsbidraget fra biltrafikken.

Tiltaket vil likevel kunne ha stedlige virkninger som kan gi noe lokal forurensning utenom kjørende trafikk.

Gjenvinningsstasjonen vil kunne ha biler som går på tomgang, samt trucker og lignende som kan avgi lokal forurensning. Avstanden til nærmeste boliger blir 50-60 m. Dette er såpass langt at selve avgassene ikke vil gi vesentlige konsentrasjoner. Største problem vil kunne være støvflukt dersom en ikke utfører feiing, renhold og vanning av flatene rundt containerne, spesielt i tørre perioder. Dette er helt og holdent avhengig av driftsopplegg og -rutiner.

Øvrig virksomhet innenfor forslaget vil ikke avgi luftforurensning utover trafikk til og fra disse.

Gjennomføring

I anleggsperioden er det viktig at man sørger for at det utføres renhold på anleggsveier, samt at det feies og vannes i tørre perioder for å forhindre støvflukt.

Avbøtende tiltak

Innføre rutiner slik at man forhindrer støvflukt, bl.a. ved å sørge for regelmessig renhold/feiing og eventuell vanning i tørre perioder.

Trondheim kommune

Planforslag B

Som planforslag B, men uten gjenvinningsstasjon.

Trondheim kommune

Beredskap og ulykkesrisiko, herunder trafikkulykker, brann m.m.

Områdene som er vurdert er listet opp nedenfor. Hele vurderingen finnes i vedlegg 13.

Områdepreg og bomiljø

Trafikk og trafikksikkerhet

Byggetiltak og anleggsvirksomhet

Andre hendelser

Barns og unges oppvekstvilkår, herunder eventuelle erstatningsareal for lekeområder

Planforslag A

Forslaget medfører tap av jordbruksareal som også er i bruk til friluftsliv og lek vinterstid. Planlagte formål vil vanskelig kunne kombineres med barns og unges utfoldelse. Forslaget gir også et tilskudd av friareal ved at det etableres turdrag/turveg langs Askeladdveien. Dette vil være tilgjengelig hele året og bl.a. gi trafikksikker ferdsel til friområdet Chamonix sør for FV950.

Planforslag B

Det reguleres til friområde i tilslutning til turdraget. Planlagt friområde vil være allment tilgjengelig. Arealet avsatt til bolig og friområde vil også gi et tilskudd av privat/felles uterom i området, men dette vil ikke nødvendigvis bli tilgjengelig for alle barn og unge i nærmiljøet. Forslaget gir reduksjon av tilgjengelig areal til skuleik mv. vinterstid, men et stort tilskudd av friareal sommerstid.

Avbøtende tiltak

Økt standard på og vedlikehold av lekeplass i Huldervegen 7 kan også forbedre nærmiljøtilbudet for barn og unge. Opprusting er sikret ved rekkefølgebestemmelser.

Det foreslås at hageavfallsdelen på gjenbruksstasjonen islegges om vinteren slik at den kan brukes til skøytebane for nærmiljøet. Det er imidlertid ikke gitt bestemmelser om dette.

Avveining av konsekvenser

Tabellen i vedlegg 12 viser at begge planforslagene medfører flere negative virkninger *for nærområdet*.

- Riving av to eneboliger: Østmovegen 2 og Presthusvegen 23.
- Tap av arealer i bruk til skuleik mv.
- Tap av ca. 77daa jordbruksareal.
- Landskapets hovedkarakter og kulturmiljøet knyttet til Presthus gård vil svekkes.
- Bygg i større skala enn naboer, kaster (ved lav sol) skygge mot naboer i nord som mister dagens utsyn sørover. Store bygg og store asfalterte utearealer (spesielt planforslag A) gir en omfattende nærvirkning som må karakteriseres som negativ, selv om dette for naboskapet i nord delvis avbøtes ved etablering av vegetasjonsbelte og støyvoll.
- Tiltakene medfører støy fra veitrafikk (begge) og fra aktivitet på gjenvinningsstasjonen (planforslag A). Dette må håndteres ved etablering av støyskjermingstiltak (voll/skjermer, jf. ill.plan).

Forslagene gir samtidig *lokale forbedringer* i forhold til dagens situasjon:

- Etablering av turveg mot Chamonix.
- Opprusting av lekeareal Huldervegen 7 (AB). Mulig skøytebane på hageavfallsplass (forslag A).
- Etablering av nytt friområde (planforslag B)
- Bedre atkomstforhold for bydelen. Bedre trafikkavvikling. Bedre beredskapsforholdene i

Trondheim kommune

omegnen. Bidrar til bedre sammenheng i gs-systemet i bydelen. Ny gangbru vil bidra til sikrere skoleveg.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslag A

Tiltakshaverne innenfor planområdet har foretatt en samlet vurdering av de økonomiske konsekvensene for de tiltak som er innenfor planområdet. Vurderingene er gjort for begge alternativer, dvs. A og B. Tomtekjøp og erstatning er ikke vurdert på dette tidspunkt da dette vil bli erstattet i henhold til markedsverdi som først vil kunne gjøres etter man har en vedtatt plan.

Planens samlede infrastrukturbehov er kostnadsberegnet til å utgjøre ca. 33.000.000,- eks. mva. Man har da blant annet medtatt kostnader for adkomstvei nord, gang- og sykkelbro over E6 med tilhørende underganger under E6 rampene, gang- og sykkelveg langs FV950 med avsluttende undergang Presthusveien i sør og på- og avkjøringsrampe fra E6.

Når det gjelder kommunens og det offentliges økte drifts- og vedlikeholdskostnader er dette vurdert / kommentert nedenfor:

- Etablering av gjenvinningsstasjon utgjør ca. 5 millioner i året.
- Etablering av ny brannstasjon behandles ikke i denne utredningen all den tid bystyret allerede har fattet vedtak om ny brannstasjonsstruktur med tilhørende investeringsbudsjett. Det er ikke grunnlag for å tro at en annen lokalisering i samme område av byen vil medføre lavere drifts- og vedlikeholdskostnader.
- Etablering av to nye bussdepot er en følge av at Trondheim kommune har vedtatt at eksisterende anlegg på Sorgenfri skal legges ned. Etableringa skjer samordna med at organiseringa av kollektivtransporten er endra med etablering av driftselskapet AtB og utsetting av busstransport på anbud. Fylkets investeringskostnader skal mer enn utlignes av kommunens og samfunnets fordeler med miljøvennlig byutvikling av det sentrale Sorgenfri. Drifts- og vedlikeholdskostnader for depotene antas å være lik tilvarende kostnader for Sorgenfri regna pr. buss, men de to nye depotene har litt større kapasitet.

Planforslag B

- Eventuell etablering av boliger alternativ B er ikke vurdert i denne omgang.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Vurdering

Rådmannen mener konsekvensene av planforslaget er grundig belyst. Utredningene og reaksjonene i naboskapet viser at gjenvinningsstasjonen oppfattes som en større ulempe enn bussdepotet.

Muligheten for lokalisering andre steder er også vurdert: Det er gjort en utredning av alternative lokaliseringer for bussdepot og gjenvinningsstasjon. I dette arbeidet ble Presthus stående som det klart beste alternativet for begge funksjoner dersom man ser bort fra konflikten med naboskapet. En nødvendig vurdering blir derfor avveiningen mellom de planlagte funksjonenes samfunnsnytte opp mot de lokale virkningene og protester fra naboskapet.

Bussdepotet: Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten satser gjennom miljøpakken på økt kollektivandel. Etablering av nye to bussdepoter på hver kant av byen inngår som nødvendige ledd i denne satsinga. Samlet vil disse romme flere busser enn dagens depot på Sorgenfri. Kollektivsatsingen skal føre til avlastning av vegnettet på Ranheim som i resten av byen. Planlagt bussdepot på østsida av Trondheim hører naturlig sammen med byveksten på samme side. Veksten her vil medføre styrking av

Trondheim kommune

eksisterende bussruter og planlegging av nye ruter, slik at depotet vil ligge klart mer strategisk i framtida enn det gjør i dagens by.

For bussdepotets del vil de andre *aktuelle tomtealternativene* ha færre konflikter i forhold til naboskap/boliger, men dårligere beliggenhet mht. til kjøreavstand. Man må dessuten ta i bruk jordbruksareal der jordverninteressene veier tyngre enn på Presthus.

Gjenvinningsstasjonen: Byen trenger større kapasitet på mottak. Gjenvinningsstasjonen er et servicetiltak for østre bydeler med en sentral plassering. Transportbehovet vil minke med denne plasseringen.

Miljøbelastningen fra gjenvinningsstasjonen blir mindre enn det i flere sammenhenger har vært hevdet: Det skal ikke tas imot matavfall eller restavfall iblandet matrester. Skadedyr og sjenerende lukt vil ikke være et problem. Stasjonen og innkjørselsveier skal holdes ryddig og støvfritt. Området vil bli sikret med gjerder, alarmer, vaktelskap og evt. videoovervåkning.

De andre tomtene som er vurdert for gjenvinningsstasjonen har enten dårligere beliggenhet i forhold til jordverninteressene eller har tilsvarende naboskapsproblematikk som Presthus. Det har i ettertid også kommet opp et alternativ i et møte 25.11.2010 mellom ordførerne i Malvik og Trondheim: Området som disponeres av Ragn Sells syd for E6 ved Reitan-krysset. Et samarbeidsprosjekt her ble drøftet.

Beliggenheten vil være dårligere enn Presthus med tanke på kjøreavstand, men bedre med tanke på naboskap. Jordvernet bør vurderes av landbruksfaglig myndighet.

Planområdet representerer et areal hvor de planlagte tiltakene ut i fra egne behov vil fungere godt.

Utredningene som er gjort viser at de vil være gjennomførbare innenfor gjeldende lovverk og retningslinjer.

Lokaliseringen på Presthus vil være meget god i forhold til brannstasjonens, gjenvinningsstasjonens, bussdepotets og bensinstasjonens funksjon og områdedekning. Også boligområdet i forslag B vil kunne fungere godt. Tiltakene vil teknisk sett være gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer.

Trondheim kommune

Konklusjon

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Oppstart av planarbeidet er lovlig annonsert og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte. Planforslaget er utført i samsvar med planprogram vedtatt i bygningsrådet 4.05.2010.

Planen har en god planfaglig kvalitet.

Rådmannen anbefaler at begge alternativer sendes på høring og offentlig ettersyn, og at valg av alternativ gjøres ved sluttbehandling.

Rådmannen i Trondheim, 08.03.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Vedlegg 1:	Plankart Forslag A datert 17.1.2011 sist endret 28.2.11
Vedlegg 2:	Plankart Forslag B datert 17.1.2011 sist endret 28.2.11
Vedlegg 3:	Bestemmelser, Forslag A sist endret 28.2.2011
Vedlegg 4:	Bestemmelser, Forslag B sist endret 28.2.2011
Vedlegg 5:	Illustrasjonsplan Forslag A datert 17.1.2011
Vedlegg 6 :	Illustrasjonsplan Forslag B datert 17.1.2011
Vedlegg 7 :	Oversiktskart 1: 7500
Vedlegg 8:	3D illustrasjoner Forslag A m. sol-/ skyggediagram
Vedlegg 9:	3D illustrasjoner Forslag B m. sol-/ skyggediagram
Vedlegg 10	Illustrasjoner av funksjoner, Forslag A
Vedlegg 11:	Illustrasjon av boliger, Forslag B
Vedlegg 12:	Poengskjema for alt. lokalisering av bussdepot og gjenvinningsstasjon
Vedlegg 13, utrykt	Alt. lokaliseringsforslag Bussdepot og Gjenvinningsstasjon. Rapport 25.11.2010
Vedlegg 14, utrykt	Illustrasjon av KU- utredningene
Vedlegg 15, utrykt	Avveining av de ulike virkningene i KU
Vedlegg 16, utrykt	ROS-analysen
Vedlegg 17, utrykt	Varsling og oversikt over naboer til planområdet m/gnr/bnr. og navn
Vedlegg 18, utrykt	Tabell, ulik kjørelengde for bussjåfører

[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)

