

Saksframlegg

DETALJREGULERING AV PRESTHUSOMRÅDET PÅ RANHEIM,

BRANNSTASJON M.M.

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 09/33306-37

Saksbehandler: Åse Bollingmo

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Presthusområdet på Ranheim, som vist på kart i målestokk 1:1000, merka Pir II AS datert 17.01.2011, sist endra 01.07.2011 med bestemmelser senest endra 01.07.2011.

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

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Sammendrag

Hensikten med reguleringsplanforslaget er å legge til rette for ny brannstasjon og bussdepot på Presthus på Ranheim. Opprinnelig inngikk også en gjenvinningsstasjon i planen, men denne er nå tatt ut. Valget av Presthus har bakgrunn i en omfattende vurdering av mange plasseringer.

Til første gangs behandling i bygningsrådet var det utarbeidet to alternativer, A og B. I alternativ A lå gjenvinningsstasjon og brannstasjon nord for E6 og bussdepot og bensinstasjon sør for E6. Bygningsrådet vedtok at alternativ A ikke skulle legges ut til offentlig ettersyn.

I alternativ B, som ble lagt ut til offentlig ettersyn, var det i stedet for miljøstasjonen foreslått boliger og friområde. For øvrig var forslaget likedan som alternativ A. Ved vedtak om offentlig ettersyn ba bygningsrådet ”rådmannen i tillegg vise muligheten for flytting av bensinstasjon ut av planområdet til alternativ lokalisering, og brannstasjon lokalisert på sørlig jorde isteden for bensinstasjon. I dette alternativet vil det nordlige jordet forbli LNF-område”.

Et forslag der brannstasjon og bussdepot er samlokalisert i sør er vurdert og gjort rede for i vedlegg. Rådmannen vil ikke anbefale å gå videre med dette, blant annet fordi det innebærer betydelige merkostnader sammenlikna med det forslaget som var lagt ut til offentlig ettersyn.

I dag er det dyrka mark på begge sider av E6 mellom Grilstadtunnelen og brua der Presthusvegen krysser E6. I kommuneplanens arealdel er det vist ervervsområde sør for E6 og LNF-område nord for E6. Fylkesmannen hadde ikke innvendinger mot å omdisponere jordbruksarealet nord for E6 til brannstasjon og miljøstasjon, men har innsigelse mot at arealet omdisponeres til boliger og friområde. Bolig- og friområde er derfor tatt ut av planen, og en videre vurdering av dette arealet vil bli gjort i arbeidet med kommuneplanens arealdel.

Statens vegvesen har varslet innsigelse i forhold til den viste ”spiralløsningen” for gang- sykkelkryssingen ved Presthusbrua. Dette ble drøftet i møte 23.06.11, og det ble konkludert med at planforslaget ikke endres nå, men at kommunen og vegvesenet arbeider videre med å optimalisere gang- sykkeløsningen, uten at dette skal forsinke framdriften for brannstasjon og bussdepot.

De viktigste endringene som er gjort etter offentlig ettersyn er:

- Boliger og friområde nord for E6 er tatt ut av planen, jfr. fylkesmannens vilkår.
- Bensinstasjonen er markert med eget formål/farge på plankartet.
- Rekkfølgekrav for å imøtekomme vegvesenets vilkår for egengodkjenning.
- Presisering i bestemmelsene § 3.8 om støy.
- Bestemmelse om innfartsparkering er tatt ut.
- Formålgrense på 1 meter er lagt inn på plankartet sør for g/s.
- Støyskjerm mot boligene nord-øst for brannstasjonen er avmerka på plankartet.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Bakgrunn

Komplett planforslag ble innsendt 21.01.2011. Det er utarbeidet av Pir II AS som forslagstiller, sammen med Cowi AS og Multiconsult AS. Optiman AS er prosjektleder for reguleringsplanen, på vegne av tiltakshaver Trondheim kommune.

Trondheim kommune

De største eiendomsbesitterne 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 veggrunn. Det er ingen gjeldende reguleringsplan for hele området.

Tidligere vedtak og planpremisser

Forholdet til overordna plan

I kommuneplanens arealdel er planområdet sør for E6 avsatt til erverv, nord for E6 til LNF-område.

Brannstasjon:

Bystyret vedtok 13.12.2007 at de eksisterende brannstasjonene på Leangen, i Kongens gate og på Flatåsen skal erstattes av 4 nye brannstasjoner i Trondheim, lokalisert til Presthus, Sandmoen, Nyhavna og Sluppen. Forut for vedtaket i 2007 var det vurdert til sammen 9 ulike plasseringer i 14 alternative kombinasjoner. Det er ikke gjort ytterligere alternativsvurderinger for brannstasjonene i reguleringsarbeidet.

Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet den 19.05.2010. Utredning av alternative tomter for busstransport skulle inneholde sammenligning mellom tomtevalg for kjørelengde, både for busser og sjåførere, og de utgifter dette medfører. 0-alternativet er dagens plassering på Sorgenfri. Planprogrammet slo fast hvilke alternative hovedgrep for Presthusområdet som skulle konsekvensutredes. Alternativene representerer ulikt omfang/ulike program, ulik områdedisponering og bringer inn andre tomtealternativer for funksjonene.

Ved fastsetting av planprogram ble det lagt ved følgende 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 gjenvinningsstasjon. 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.

Bussdepot og gjenvinningsstasjon:

De to funksjonene har møtt sterk motbør i lokalmiljøet på Presthus, særlig gjenvinningsstasjonen. Som resultat av høringen av planprogrammet skulle det videre arbeidet med planforslaget også inkludere vurderinger av andre tomtealternativer for bussdepot og gjenvinningsstasjon. Det er gjort en egen utredning av alternativer, og denne fulgte reguleringsplansaken til 1.gangsbehandling.

Bensinstasjon:

Strandvegen Auto var opprinnelig lokalisert på Svartlamon. For å få flyttet denne virksomheten ble det inngått en avtale om flytting til Tungaområdet der de nå har bygd nytt. Tomta langs Omkjøringsvegen var eid av Texaco, og denne måtte kommunen erverve. Det ble da inngått en avtale mellom Trondheim kommune og Texaco om at kommunen skulle skaffe ny tomt som erstatning for den tomten på Strandvegen Auto skulle bygge på. Et vesentlig moment i avtalen var et minimum omsetningsvolum på 3 mill liter pr år. I mellomtida er Texaco blitt kjøpt opp av YX/Rema Eiendom AS.

Siden avtalen ble inngått har administrasjonen lett og vurdert mulige alternative lokaliseringer uten å lykkes med det. Vesentlig krav for lokalisering av en bensinstasjon er nærhet til hovedvegssystem. For Trondheimsområdet vil dette si langs E6 for bl.a. også å tilfredsstillende omsetningsvolum.

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Presthusområdet ser man nå mulighet for å kunne realisere avtalen.

Trondheim kommune

Vedtak om offentlig ettersyn, 05.04.11: Til førstegangsbehandling var det utarbeidet to alternative planforslag, A og B. Forslag A inneholdt brannstasjon, busstasjon, gjenvinningsstasjon og bensinstasjon. I alternativ B var gjenvinningsstasjonen erstattet av bolig- og friområde. Bare alternativ B ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn, og i en flertallsmerknad ble det bedt om at rådmannen vurderte å flytte brannstasjonen til sørsida av E6, slik at hele arealet på nordsida kunne opprettholdes som LNF-område.

Planområdet, eksisterende forhold

Grunnforhold: Multiconsult har utført en områdevurdering ved bygging av Ranheim skole. Det er påvist kvikk/sensitiv leire ved Presthusvegen bru, i det laveste punktet i terrenget, avgrenset av fastere leire rundt. Trondheim kommunes grunnundersøkelser på Presthus Nedre våren 2009 påviste 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, har uttalt i et notat fra 02.02.2009: Det er mulig at det er setninggivende grunn på området nord for E6. Sør for E6 antas å ha rimelig gode grunnforhold. I et revidert notat 30.06.2011 fra Multiconsult konkluderes det med at gang- og sykkelbru inntil Presthusbrua ikke vil medføre skredfare.

En rapport fra Multiconsult om forurensning i grunnen gjaldt brannstasjonstomta, men vil være gyldig også for det øvrige jordbruksarealet. Det er ikke registrert forurensning i Klifs database eller i kommunens aktsomhetskart. Plantevernmidler kan ha blitt tilført, og tungmetallholdig materiale brukt som ”jordforbedringsmiddel” er funnet enkelte steder.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har befart området, men ikke observert automatisk freda eller andre verneverdige kulturminner.

Dyrkamarka i planområdet er av god bonitet, er godt arrondert og vurderes som lettrevet. Matjorda er en verdifull ressurs.

Naturverdier

Det er ikke registrert verneverdig natur innenfor planområdet. 2/3 av kornkråkebestanden i Norge finnes i Trondheim. Det er ikke dokumentert hekking i planområdet, men det er sannsynlig at jordene nyttes som matfat. Planområdet er ikke et viktig viltområde og har ikke trekkveger.

Rekreasjonsverdi

Kommuneplanens arealdel viser ”grønnstruktur” med fremtidig turveg vest i planområdet. Dette er et viktig grøntdrag med tursti fra Trondheimsfjorden til markaområdene ovenfor Ranheim. Åkrene i planområdet er kun tilgjengelige for ferdsel og opphold vinterstid. I barnetråkk- registreringen fremgår det at jorden nord for E6 brukes til turer og hundelufting hele året. Jordene preges av støy fra E6 og Fv 950, gamle E6. Det er ikke noe fysisk skille mellom jordene og E6, bortsett fra nettinggjerdene rundt tunellåpningen og rekkverk et stykke langs E6.

Stedets karakter

Landskapet er oppdelt av vegene E6, Fv950 og Presthusvegen, og preges sterkt av dette både visuelt og lydmessig. Jorden nord for E6 heller svakt mot nordøst. Området sør for 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. Planområdet hører til det gamle, åpne jordbrukslandskapet med vidt utsyn over Trondheimsfjorden. Peterson fabrikk er iøynefallende like øst

Trondheim kommune

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

Området avgrenses av småhusbebyggelse i vest og nord. Det er flere gårdsanlegg i det store landskapsrommet, og like sør for planområdet ligger gårdsbebyggelsen med trønderlåna på Presthus gård. Fabrikkanlegget like øst for planområdet er utbygd over mange tiår. Bygningene har opp til fire etasjer samt to markante piper. Det er ikke registrert bebyggelse eller anlegg med antikvarisk verdi i planområdet.

Trafikkforhold

Planområdet er uten atkomst direkte til E6 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. 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 en hovedkolektivåre for buss (stamrute). Det er ei busslomme i planområdet, ved Fv 950 mot sentrum.

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

Skolevegen til Ranheim skole følger Presthusvegen, går over Presthusbrua og krysser i plan over Presthusvegen til fortau på østsiden nord for brua. Det er sammenhengende gang- og sykkelvegssystem (g/s-system) i området, med delvis planfrie kryssinger. Dagens kryssing av E6 for gående og syklende er felles med kjørende over Presthusbrua, hvor "betonggriser" definerer en g/s-stripe. G/s-trafikk fra vest kan benytte Askeladdvegen og Huldervegen/Nerviksvegen. Situasjonen er tildels trafikkfarlig. 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. Fv 950 inngår i hovedvegnett for sykkel, Malvikruta. Planområdet har to bussholdeplasser langs fylkesvegen. Det er en holdeplass for ekspressbuss langs E6 ved Ranheim fabrikk, øst for planområdet.

Boliger nærmest E6 og Fv950 har i dag støynivåer på uteareal og ved fasader som overstiger grenseverdiene i T-1442, retningslinje for støy i arealplanleggingen. Boligene mot E6 og Fv950 har ikke støyskjerming i dag. Støynivå for de mest utsatte boligene i Østmovengen nærmest ny E6 beregnes til opptil $L_{den} = 70$ dB for dagens situasjon med trafikk tall fremskrevet til år 2020.

Annen infrastruktur

Planområdet har infrastruktur for el-forsyning og kommunalt VA-nett i nærheten. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Det ble avholdt møte på Fykenborg om lokaliseringalternativene for gjenvinningsstasjon og bussdepot øst i Trondheim.

Møte med Statens Vegvesen og Politiet

Tema var alternative lokaliseringer for bussdepot og gjenvinningsstasjon, fortsatt drift på Sorgenfri og gjenvinningsstasjon i Malvik. Ulike løsninger for kryssing av veg ble diskutert og bru med spiral

Trondheim kommune

ble nevnt som ugunstig. *Kommentar:* Alternative lokaliseringer er vurdert i egen rapport. Gangbru med spiralløsning gir korteste vei for skolebarn, som er primære brukere.

Møte med naboer og lag

Innspill refereres kort: 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: Alternative lokaliseringer er vurdert i egen rapport. Vedr. løsning Presthus: Det ble lagt fram to planforslag til førstegangsbehandling, hvorav ett inneholder et friområde.

Brev fra 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.

Tilbakemelding fra Politiet

Politiet er kritisk til inn- og utkjøring fra bussdepot og bensinstasjon til FV 950, 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. Vedrørende alternative lokaliseringer: Se egen rapport.

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: Se egen rapport.

Sør-Trøndelag fylkeskommune v/ Enhet for Regional Utvikling

Sannsynlig at det finnes ukjente automatisk fredete kulturminner i reguleringsområdet. 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 under høringsperioden.

Enheter i Trondheim kommune

- Plassering av gasstank mest optimal, sikkerhet må ivaretas.
- Mulig med dekke 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.

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

Trondheim kommune

bussparkering i planforslaget. Lokalgate foreslås regulert

Trondheim kommune

offentlig. I forslag med boliger /friområde reguleres veien som felles innen området. Dette kan revurderes i detaljplan.

Nabo Eva Dahl

Vil kreve innløsning av eiendom.

Kommentar: Konkrete samtaler om utkjøp kan først igangsettes når bygningsrådet har behandlet planforslaget første gang. Avtale kan signeres når bystyret har vedtatt plan.

Nabo Ivar Berg

Foreslår at gjenvinningsstasjon og bussdepot utgår, brannstasjon og bensinstasjon/annet formål i sør. Kun påkjøringsrampe mot sentrum i nord. Kombinert med maksimale tiltak for støydemping.

Kommentar: Vestvendt rampe vil uansett berøre Bergs eiendom. For øvrig vises det til saksframstillingen.

Statens Vegvesen

SVV gir tilbakemelding på lokaliseringalternativene 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

Ranheim Arbeidersamfunn (RAS)

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

Kommentar: Det er i planprogrammet gjort kort rede for hvordan kommunedelplanarbeidet som ble igangsatt for Ranheim, senere ble tatt inn i kommuneplanens arealdel. Det vises til fylkesmannens uttalelse om omdisponering av LNF til samfunnsnyttig bruk. 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.

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, området sør for Reitan-krysset er tatt inn som mulig alternativ for gjenvinningsstasjon. Jf. egen rapport.

Trondheim kommune

Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

Det kom 12 høringsuttalelser, inkludert 2 fra kommunale enheter og en fra reguleringsarkitekten (gjelder bensinstasjonen). De tre sistnevnte er ikke kommentert i saksframlegget.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag setter følgende vilkår for egengodkjenning:

- Reguleringsbestemmelsene punkt 3.8 må endres slik at det henvises til T 1442.
- Teksten i punkt 7.8 må endres slik at støyskjermingstiltak skal være ferdig etablert før det gis brukstillatelse til bygg og anlegg i alle de aktuelle feltene, ikke kun et felt.
- Areal avsatt til bolig- og friområde må unntas planområdet eller reguleres til landbruk.
- Det må innarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer innfartsparkeringen og at parkeringsplassene for bussjåfører/ansatte legges under terreng.

Kommentar: Reguleringsbestemmelsene punkt 3.8 og punkt 7.8 endres slik fylkesmannen foreslår. Ny bestemmelse om parkering under bakken. Areal avsatt til bolig- og friområde (felt o_F/BO2) tas ut av planforslaget, og området forblir LNF i samsvar med kommuneplanens arealdel. En eventuell endring av arealbruken i området vurderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Det er avklart at det ikke ønskes innfartsparkering her, og dette er tatt ut av planen.

Sør-Trøndelag fylkeskommune

Som sektormyndighet: Ingen automatisk freda kulturminner er observert. Minner om kulturminnelovens generelle aktsomhetsplikt.

Som tiltakshaver: Mener at redusert arealbehov ved bensinstasjonen gir mulighet for bedre løsning av bussdepotet. Behov for justering av planforslaget av hensyn til innpassing av leddbusser, større servicebygg(vaskehall), to systemer for gassfylling av bussene. Ønsker at gasstank unntas fra høydebestemmelsene i reguleringsbestemmelsenes § 3.3, videre at

- bestemmelse § 3.6 om maks helning i anleggenes randsoner endres til 1:1,5 fra 1:2.
- plankartet endres, maks byggehøyde bussdepot på øvre plan økes fra c+43 til c+44,5. Maks byggehøyde bussdepot på mellomplan økes fra c+38 til c+39. Maks byggehøyde bygningene på mellomplan økes fra c+45 til c+46.

Kommentar: Bestemmelsenes § 3.3 og § 3.6 endres. På plankartet endres felt BD/BEN iht. ovenstående. Justeringene gir ikke virkninger som gir grunnlag for ny høring av planforslaget.

Statens vegvesen mener gang- og sykkelbru ikke er tilfredsstillende løst. De ønsker "utbrettet" bru, ikke spiralløsning. De krever at rekkefølgebestemmelser sikrer at gang- og sykkelveger, underganger, bru over E6 og ramper etableres før utbygging starter i feltene. Alminnelig byggegrense 50 m mot fylkes- og riksvei er ikke overholdt. Er skeptisk til løsning av bensinstasjon mv. Krever støyrapport med plan for eventuelle støybeskyttende tiltak. Påpeker tilstrekkelig siktsoner ved underganger og stoppsikt sykkel.

Kommentarer: Det er avtalt videre prosess med Statens vegvesen (møte 23.06.). Planforslaget endres ikke nå, men kommunen og vegvesenet arbeider videre med å optimalisere gang- sykkelløsningen, uten at dette skal forsinke framdriften for brannstasjon og bussdepot. Dersom det blir nødvendig vil det bli gjennomført en planprosess for endring av gang- sykkelløsningen i ettertid.

Rekkefølgekravene er ivaretatt i henhold til dialogen med vegvesenet. COWI har utarbeidet støyutredning datert 20.01.2011, med forslag til avbøtende tiltak. Siktsoner er markert på plankart iht. krav. Stoppsikt ved avkjørsler er ikke aktuelt i planen. Rekkefølgebestemmelsene er endret og plankartet justert.

Trondheim kommune

Dalsminde Velforening v/ Bente Reiten tar opp mange tema. Fullstendig merknad (19 sider) er gjengitt i vedlegg. Velforeninga har innvendinger/spørsmål om total støy-, støv- og trafikkbelastning, trafikksikkerhet, fremkommelighet generelt, troverdighet ved trafikktall, og alternativsvurderinger, boliger som må rives, uheldig blanding bolig/industri, mangel på helhetlig plan for Ranheim, tap av dyrka mark, byggegrensar langs E6 og fylkesvegen, kostnad på gangveg/løsning, arealberegning for bussdepot/ bensinstasjon(feil?), antall miljøtekniske prøver, utforming av turveg, geoteknisk dokumentasjon, lagring av LNG-gass, avgasser fra Grillstad tunnelen og utforming av plankartet. Velforeninga vil ha park/bolig/lett industri/kontorbygg av hensyn til eksisterende bebyggelse.

Kommentar: Regulert støyskjerming skal vises på plankartet, og dette er nå justert. Dette vil gjelde langs Østmovengen og der det er overlapp med gjeldende reguleringsplan i Presthusvegen. Dette blir også sett i sammenheng med eventuell justering av bruløsning. Det reguleres inn 1 m "annen veggrunn-grøntareal" langs g/s-vegen på sørsiden av Fylkesveg 950. Fullstendige kommentarer til merknaden er gjengitt i vedlegg.

Dalsminde Velforening har klaget på manglende respons fra kommunen og dokumenter som ikke har vært tilgjengelige. Velforeningen sendte likevel en omfattende merknad innen den opprinnelige fristen. De fikk i tillegg utsatt frist til 10. juli, for å komplettere merknaden.

I merknaden viser velforeningen til at fylkesmannen i sin uttalelse til reguleringsplanen, datert 24.05.2011, ikke har kommentert flytting av gang/-sykkelveg langs Fv. 950 fra nord til sør. Velforeningen fremholder videre at fylkesmannens uttalelse legger føringer som bør føre til at det må fremmes en revidert reguleringsplan.

Kommentar: Gang- og sykkelvegen lå på sørsida av Fv. 950 i planforslaget som ble sendt på høring, blant annet til fylkesmannen. Fylkesmannen har ikke kommet med innvendinger til at dyrkamarka tas i bruk til gang- og sykkelvei. Området som var foreslått til bolig/friområde nord for E6 er derimot tatt ut av planen, i tråd med fylkesmannens vilkår.

Etter rådmannens vurdering inneholder reguleringsplanforslaget ikke endringer som medfører behov for nytt offentlig ettersyn.

Syklistenes Landsforening har innvendinger til flytting av g/s-veg langs fylkesvegen, trafikksikkerhet ved undergang GT4/GT3 og bruforslaget (ramper, tunnelhøyder, kurvatur). De ønsker fartsdempende tiltak ved kryssing av fylkesvegen øst for Askeladdevegen i tillegg til 30 km/t på Fv mellom Presthusvegen og Grilstadvegen. De mener ny overgang som knytter Presthus barnehage med gs-vegen på nordsiden av fylkesvegen må etableres. Form på nye underganger og GT3 bør være konkave av trafikksikkerhetshensyn. Attraktiv sykkelveg til og fra bussdepot må reguleres inn. De mener fylkeskommunen bør anmodes om godt tilrettelagt sykkelparkering for ansatte ved bussdepot, og anbefaler gs-veg gjennom friområdet/boligområdet som del av øst-vestakse for syklistar som kan kobles til fremtidig "supersykkelveg".

Kommentar: Tilkopling av gs-veg ned Presthusvegen er flyttet litt lengre øst og atkomst for gående og syklende sikres i reguleringsbestemmelsene. Fullstendig svar på merknaden er gjengitt i vedlegg.

Presthus gård barnehage påpeker viktigheten av støyskjerming og av at leik og friområder tilrettelegges for å unngå slitasje på barnehagens uteområde.

Kommentar: Støynivået ved fasade på barnehagen er beregna å øke med inntil 1 dB som følge av gjennomføring av tiltaket. Resultatene viser at deler av barnehagens uteareal vil ha støynivåer som ligger

Trondheim kommune

over grenseverdien på $L_d = 55$ dB. Det bør oppføres et tett gjerde/støyskjerm eller voll i grensa mot barnehagens uteareal. Forslag til plassering er vist i støykart utarbeidet av COWI datert 17.06.2011. Innenfor planområdet bygges det ikke boliger eller institusjoner som vil medføre nye brukere av barnehagens uteareal. Planen legger til rette for bedre ferdselssystem for gående og syklende både langs Gamle E6, Presthusvegen og Askeladdvegen. Etter gjennomføring vil alle komme seg mer trafikksikkert til eksisterende leike- og friområder i strøket. Støyskjerming av barnehagen sikres i rekkefølgebestemmelsene.

Ranheim Arbeidersamfunn krever at bensinstasjonen tas ut av planen, da dette er privat næringsvirksomhet og i strid med KPA/offentlig formål. Videre krever de utredning av mulig brannstasjon på arealet mellom motorveg øst (E6), Peder Myhres vei og Ranheim vestre. De foreslår å utrede innplassering av gjenbruksstasjonen sør for motorvegen, mellom Reppevegen og Væretunnelen, evt. ved Ranheim fabrikker. De krever at påkjøringsrampen fra bussdepotet vestover til motorvegen trekkes så langt vestover at det ikke blir nødvendig å rive hus. De bifaller forslaget om å ta i bruk LNF-området (Presthus nord) til leke/friområde/bydelspark, og foreslår en gang-sykkelvei fra Dahlsminde/Grilstad Park, forbi Grilstad gård, til Ranheimsvegen på Charlottenlund.

Kommentar: Bensinstasjonen ligger på areal som i kommuneplanens arealdel er avsatt til erverv, og er ikke i strid med KPA. Utredning av annen plassering av brannstasjon inngår ikke i det vedtatte planprogrammet. Gjenvinningsstasjonen er tatt ut av planforslaget. Forslag om annen plassering vil bli vurdert i egen prosess. Rådmannen ser ikke hvordan flytting av påkjøringsrampen vestover løser problematikken ved boligene i Østmoeien 2/ Presthusveien 23. Forslaget forutsetter i tilfelle ny separat bro for bussene vest for Presthusbrua og brannstasjonen må ut av planforslaget. Bruk av LNF-området (Presthus nord) til leke/friområde/bydelspark er frafalt, jf fylkesmannens merknad. Forslaget om gang-sykkelvei faller utenfor rammene av reguleringsplanen, men vil bli vurdert i annen sammenheng.

Ole Christian Øverkil Kvam og Signe Marie Søråunet, beboere i Østmoevegen mener planen gir dårligere trafikksikkerhet, spesielt for barna. Det blir økt trafikk, i området generelt og over Skovgård spesielt. Bussdepotets utkjøring til Fv 950 er trafikksikkerhet. Planen forverrer forholdene for gående i Presthusvegen. De frykter trafikkuulykker i bygge- og anleggsperiodene og beklager at jorden nord for E6 nedbygges. De foreslår Leangen travbane som et alternativt område for utbygging, betviler kundegrunnlaget for bensinstasjonen og stiller spørsmål ved den samfunnsøkonomiske kost-/nytteverdien av planen.

Kommentar: Trafikksikkerhet har vært eget utredningstema og er etter rådmannens mening tilstrekkelig ivaretatt. Krav til trafikksikkerheten i bygge- og anleggsperioden er stilt i reguleringsbestemmelsene. Areal avsatt til bolig- og friområde tas ut av planforslaget, området forblir LNF-område, jf merknad fra Fylkesmannen. Forslag om turveg/turdrag vest i planområdet opprettholdes. Forslag om bruk av Leangen travbane faller utenfor rammene av denne reguleringsplanen. Bensinstasjonen vil ligge nært stamvegnettet, og rådmannen vurderer dette som en hensiktsmessig plassering av en bensinstasjon. Planen inneholder samfunnsnyttige funksjoner som kan gjennomføres innenfor realistiske økonomiske rammer for de enkelte prosjektene.

Barnas representant mener alternativ B er best og peker på viktigheten av å legge til rette for grønne lunger og friområder samt ivareta sikkerheten for myke trafikkanter.

Kommentar: Forslag om turveg/turdrag vest i området opprettholdes selv om boligområdet er tatt ut av planen. Trafikksikkerhet har vært eget utredningstema og anses som ivaretatt.

Beskrivelse av planforslaget

Det ble lagt fram to planforslag til førstegangsbehandling i bygningsrådet, men bare alternativ B ble lagt ut til

Trondheim kommune

offentlig ettersyn. Til sluttbehandling fremmes et justert Alternativ B der formålene friområde og bolig er tatt ut av planen. Nord for E6 reguleres da bare brannstasjon, sør for E6

Trondheim kommune

bussdepot og bensinstasjon. En videre vurdering av det arealet som er tatt ut av planforslaget gjøres i forbindelse med kommuneplanens arealdel.

Bygningsrådets spørsmål om muligheten for å flytte bensinstasjonen ut av planområdet og lokalisere brannstasjonen på det sørlige jordet er besvart i eget notat fra Pir II. Forslaget har flere negative konsekvenser, bl.a. betydelige merkostnader sammenlignet med forslaget som fremmes til sluttbehandling. Det er redegjort nærmere for dette i vedlegg.

Plandata

Arbeidsplasser

Bussdepot ca. 208 arbeidsplasser (administrasjon ca. 18, driftspersonell ca. 10, bussjåfører ca. 180), brannstasjon ca. 7 arbeidsplasser, bensinstasjon ca. 5 arbeidsplasser.

Planlagt arealbruk

Brannstasjon (1590)	9 670 m ²
Bussdepot og bensinstasjon (1590)	36 150 m ²
Kjøreveg (2011)	11 260 m ²
Fortau (2012)	570 m ²
Gang- og sykkelveg (2015)	4 660 m ²
Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018)	270 m ²
Annen veggrunn – grøntareal (2019)	22 140 m ²
Kollektivholdeplass (2073)	150 m ²

Bebyggelsens plassering og utforming:

Mellom brannstasjonen og boligbebyggelsen i nord planlegges det et belte med skjermende vegetasjon/støyvull. Langs Fv. 950 og langs skjæringene langs E6 planlegges beplantning som også vil gi noe skjerming mot innsyn, samt gi et grønnere preg. Bussdepotet vil terraseres og komme lenger ned i terrenget og bli mindre ruvende. Bebyggelse planlegges med nøytral kledning og fargebruk. Vegetasjon langs sørlig del av Askeladdvegen bevares.

To boliger innenfor planområdet, Østmovegen 2 og Presthusvegen 23, foreslås revet.

Brannstasjon: Brannstasjonene var opprinnelig en 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. Vindusbåndene er livet opp med farget glass og taket over vognhallene skråer ned mot sørvest. Brannstasjonen er i flere ulike høyder, hvor den høyeste er 10,25 meter. Aktivitet innenfor brannstasjonens utearealer vil være mindre stasjonsøvelser – slangeutlegg etc. som er lite støy og arealkrevende.

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 atkomsten 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 er ca. 1800 m². Separate bygg muliggjør individuell utvidelse av byggene. 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.

Trondheim kommune

Bensinstasjon: Bensinstasjonen foreslås lagt til det sørøstre hjørnet av området, nær av- og påkjøringene til E6. Det blir kun satt opp bensinpumper med et enkelt pumpetak over. Stasjonsområdet fungerer som innkjøring til bussjåførparkeringen.

Privat/felles trafikkløsning: Det tillates inntil 20 parkeringsplasser for brannstasjonen, hvorav minst én tilpasset bevegelsehemmede. For bussdepotet tillates 180 oppstillingsplasser for buss i to nivåer. 150 parkeringsplasser for bussjåfører/ansatte under terreng.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur: Atkomst til offentlig veg fra søndre del av planområdet skjer til Fylkesvei 950. I nord-delen av planområdet etableres ny offentlig atkomstvei parallelt med E6.

Energi: Nord for E6 kan forsynes fra høgspenning i Østmovengen og Presthusvegen. Alternativt kan 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 er E-verkets foretrukne løsning forsyning fra ny nettstasjon i nord via lavspente stikkledninger lagt i rør under E6. Området kan forsynes fra høgspenning i Askeladdvegen. Hovedtrase for fjernvarmen fra sentrum vil følge Ranheimsvegen. Anders Søyseths veg - Prinsessevegen - Askeladdvegen med avgreninger til planområdet.

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

Avfallsløsning: Det er foreløpig ikke stipulert avfallsproduksjon fra tiltaket. Det planlegges ikke avfallssug, som er en løsning som primært benyttes i boligområder, men ordinær avhenting av avfall etter avtale med operatør.

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 byggefasen. Nedenfor er beskrevet noen av de forutsetningene som må legges til grunn, samt de viktigste lover og regler tiltakshaver må forholde seg til i forbindelse med slike tiltak.

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, fordampner 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 for gassinntallasjoner 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 gasstanken som vil føre til oppheting av tanken. Tanken må også sikres mot påkjørsel fra kjøretøy. Selve tanken med fordampner og utstyr vil være inngjerdet.

Plan- og bygningsloven har regler for fundamentering for tank og evt. bygningsmessige installasjoner. Norsk Gassnorm dekker selve gassutstyret. Søknad om lagringstillatelse av gass avgjøres av Direktoratet

Trondheim kommune

for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og det lokale brannvesenet.

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, juni 2000. Etablering av dieseltanker er et tiltak som omfattes av et annet lovverk enn plan- og bygningsloven, derfor er det ikke gitt bestemmelser til etableringen i reguleringsplanen.

Tankingsanlegg bensinstasjon

Detaljutforming av bensinstasjonen er ikke fastlagt i denne fasen. Dette må gjøres iht. gjeldende lover og regelverk i en senere fase. Bensin klassifiseres som brannfarlig væske klasse A og diesel i klasse C. Sikkerhetsavstander er angitt i "Veiledning til forskrift om anlegg som leverer motordrivstoff", DSB juni 2000.

Planlagte veganlegg

E6-ramper

Det foreslås å etablere vestvendte av- og påkjøringsramper fra E6 til Presthusvegen. Det vil med komplett rampesystem gi et fullverdig kryss mellom Presthusvegen og E6. Langs avkjøringsrampen trengs støttemurer mot E6 og bensinstasjonsområdet, 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-veg på brua tatt i bruk for å få plass til venstresvingefelter.

Atkomster til de ulike områdene i planen

Atkomst til nord-delen av planområdet, nord for E6, har rekkefølgekrav knyttet til igangsettingstillatelse for 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, til bussdepotet og bensinstasjonen. Ved flytting av g/s-veg til sørsiden av Fv 950 får veien 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 veien, blant annet for å unngå kryssing av atkomstene til bussdepot og bensinstasjon. Kryssing av Fv 950 i plan med Askeladdvegen er trafiksikkerhetsmessig å foretrekke fremfor kryssing av to 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.

Ved Presthusvegen foreslås det at ny g/s-veg tilkobles eksisterende system med ny undergang under Presthusvegen på sørsiden av rundkjøringa. 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 nord for rundkjøringa beholdes som offentlig g/s-veg frem til

Trondheim kommune

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 turvegen 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 trafikk sikre g/s-løsninger i området. Kryssing av E6 for gående og syklende trenger ny gangbru. I planforslaget er det lagt inn 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 til nye underganger.

Statens vegvesen har hatt innvendinger til denne løsningen, og har varslet innsigelse. I et møte mellom vegvesenet, utbygger, forslagsstiller og kommunen 23.06.2011, ble det avtalt at "spiralløsningen" kan opprettholdes på kartet, men bestemmelse skal sikre at andre alternativer blir vurdert i en egen planprosess i etterkant, alternativt i byggesaken.

Kollektivtilbud - busslomme

Dagens busslomme på nordsiden av Fv 950 vil komme i konflikt med reguleringen, og foreslås flytta 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 rampe 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 offentlig regulerte kjøreveger, gang/-sykkelveger, fortau og turveg vil bli eid av Trondheim kommune.

Turveier/turdrag

Den vestre delen av planområdet avsettes til offentlig turdrag med turveg langs Askeladdvegen i tråd med kommuneplanens arealdel.

Planlagt gjennomføring

Tidsplan og rekkefølge av utbygging

Det er forutsatt at bygging igangsettes umiddelbart etter at reguleringsplanen er godkjent. Det er stilt rekkefølgekrav som skal sikre etablering av nødvendig infrastruktur og grøntarealer.

Støytiltak utenfor planområdet

Det planlegges ikke tiltak utenfor planområdet, med unntak av skjerming ved Presthus gård barnehage.

Forurensning i grunnen

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

Trondheim kommune

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. Støy fra bygg- og anleggsvirksomhet skal være i henhold til anbefalte støygrenser som vist i kapittel 4 i T-1442.

Trondheim kommune

Reguleringsbestemmelse 8.5 sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak blir etablert før bygge- og anleggsarbeider igangsettes.

Kulturminner i grunnen

Arkeologisk fagmyndighet (Sør-Trøndelag fylkeskommune) har befart planområdet, og observert ikke automatisk fredete, eller andre verneverdige kulturminner.

Miljøoppfølgingsplaner

Det er stilt krav om miljøoppfølgingsplaner for både anleggsfasen og for driftsfasen. Planene bør etableres allerede i prosjekteringsfasen.

Virkninger av planforslaget

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

Planforslaget gir en vesentlig endring av stedets karakter.

Avbøtende tiltak:

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.

Boliger innenfor planområdet

To boliger innenfor planområdet, Østmovegen 2 og Presthusvegen 23, foreslås revet. Det har vært kontakt med eierne fra vinteren 2010. I løpet av juli er det gjennomført verditakstvurdering av eiendommene.

Prestmovegen 2: Etter ønske fra eier har rådmannen skaffet leilighet på Valentinlyst. Denne er renoveret og ledig for overtakelse. Det er pr dato (1. august 2011) ikke skrevet endelig avtale, men avtaleutkast vil bli utarbeidet i løpet av august måned.

Presthusvegen 23: Eier er motstander av den utbyggingen som planlegges, og er således negativ til flytting. Dersom flytting likevel blir nødvendig ønsker eier tilsvarende eiendom i Ranheimsområdet, det vil si enebolig med utskilt utleiedel. Ulike prospekt vil bli presentert for eier de nærmeste ukene.

På bakgrunn av bygningsrådets vedtak ved utlegging til offentlig ettersyn, er det vurdert å flytte brannstasjonen til sørsida av E6. Atkomstvegen kan dermed utgå, men vestvendt påkjøringsrampe vil likevel gripe såpass mye inn på eiendommen Presthusvegen 23 at denne eiendommen anbefales innløst.

Kulturminner

Det er ikke kjent at planen vil få virkninger for kulturminner i grunnen, men funn kan påregnes. Konsekvensen for kulturminnene vil være utgraving og konservering, evt. fredning på stedet (ved ekstraordinære funn). Konsekvenser av funn for tiltakene i planområdet vil være utsettelse og kostnader til utgraving, eventuelt omlegging av planer eller i ytterste fall at tiltak må skrinlegges.

Kulturmiljø

Ved gjennomføring av planen vil mye 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. Utbygginga vil påvirke både nær- og fjernvirkningen av Presthus gårdsanlegg som kulturminne og kulturmiljø. Så fremt det opprettholdes siktlinjer til Ranheim kirke fra Fv 950, vil utbygging ikke påvirke kirka som kulturminne i nærmiljøet. Også Ranheim fabrikk vil være nærmest upåvirket av foreslått utbygging, da fabrikkens bebyggelse er mye større enn det som er foreslått av anlegg i planområdet.

Trondheim kommune

Avbøtende tiltak

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

Naturmangfold

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. 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.

Transportproduksjon/trafikkale forhold

Følgende forutsetninger og beregninger er lagt til grunn for nyskapt trafikk i området som følge av de planlagte tiltakene:

Bussdepot (busser): 170 bussoppstillingsplasser, alle busser kjører ut om morgenen, 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 hovedsaklig gå via rundkjøringen i Presthusvegen og fordele seg ut på de ulike kjøreretningene, men noe av trafikken vil velge kjøreruten over Skovgård fordi det er mest praktisk/raskest ut fra hvor de skal eller kommer fra.

Bensinstasjon: 500 besøkende med bil/døgn gir 1000 bilturer/døgn i all hovedsak til/fra E6.

Branntasjon: 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.

Vegsystemet som er 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 formgiving av ny gangbru får en best mulig tilpasning til omgivelsene, blant annet til 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, ut i fra hva som er mest tjenlig for området sett under ett.

Trafikkavvikling

Beregna maksimal økning i trafikken som følge av de planlagte tiltakene er 2650 kjt/d, noe som tilsvarer en økning på under 10 % sammenlignet med 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 Presthusvegen og ut på E6.

Med etablering av vestvendte ramper til E6 og venstresvingefelt på Presthusbrua, forventes ikke den økte trafikken å gi noen kapasitetsmessige problemer i vegsystemet. De vestvendte rampene forventes å gi

Trondheim kommune

reduksjon i trafikken over Skovgård. Det vil bedre forholdene i området når det gjelder trafiksikkerhet, miljø og trafikkavviklingsforhold.

Trafiksikkerhet

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

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 medfører behov for ny vurdering av plassering av fartshumper langs Fv 950.

Den nyskapte trafikken vil være til lite sjenanse for beboere i området. Med det nye g/s-systemet vil myke og harde trafikanter skilles mer, og biltrafikken vil i mindre grad komme i konflikt med gående og syklende.

Avbøtende tiltak

Med vestvendte ramper i krysset mellom E6 og Presthusvegen vil Fv 950 få langt mindre gjennomgangstrafikk og dermed mer en lokalvegfunksjon. 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 kjørefeltet fra brua. Det vil være aktuelt med oppsetting av stopp-skilt for kjørende på rampen.

Det stilles krav i anleggsperioden for å skjerme berørte beboere og sikre tilfredsstillende gang-/sykkeltraseer gjennom planområdet.

Jordressurser

Ved gjennomføring vil det være ønskelig at jordbruksarealet driftes så lenge det er mulig. For at dette skal være gjennomførbart må det opprettes midlertidige atkomster. Dette er sikret i planbestemmelsene. Matjorda i planområdet er en verdifull ressurs som kan brukes samfunnsnyttig i andre sammenhenger. Bestemmelsene sikrer forsvarlig håndtering ved gjennomføring av anleggsarbeidene, samt mellomlagring i godkjent deponi eller permanent deponering på godkjent areal.

Rasfare

Det har vært stilt spørsmål om etablering av gangbro ved kvikkleiresonen nær Presthusbrua. Stabiliteten i området med kvikkleire er dokumentert i et nytt notat datert 30.06.2011 fra Multiconsult. Planforslaget vurderes som gjennomførbart. Ved planering av tomte sør for E6 (bussdepotet) vil en relativt høy skråning kunne skape utfordringer for stabiliteten opp mot gamle E6 og ned mot ny E6. Videre utbygging i dette området bør skje i samråd med geoteknisk prosjekterende.

Flomfare, herunder risiko ved havstigning

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

Ved bygging av kun brannstasjon nord for E6, vil trolig eksisterende overvannsledninger i Østmoeien/Presthusveien ha nok kapasitet. Ny overvannsledning tilkobles i Østmoeien.

Trondheim kommune

Fordrøyningsbasseng må da etableres før påkobling.

Forurensning i grunnen

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.

Støy

At gjenvinningsstasjonen utgår har betydning for terrenghøyder og dermed støyutbredelsen. Det er foretatt ny beregning av støynivå og vurdering av behov for avbøtende tiltak mot Askeladdvegen, boliger ved Gamle E6 og Østmovegen basert på framtidig situasjon uten gjenvinningsstasjon. Utfyllende beskrivelse av beregninger og støykart er vist i rapport utarbeidet av COWI med revisjonsdato 17.06.2011.

Beregningene viser at boliger i Huldervegen vil ha tilfredsstillende støynivå etter at gjenvinningsstasjonen er tatt ut av planen. Økning i støynivå for boliger langs Askeladdvegen skyldes støy fra E6. Effekten av endring i støynivå som følge av tiltaket er imidlertid minimal, dvs <1/2 dB, og dermed uvesentlig. Økning i støynivå for boliger langs gamle E6 skyldes støy fra gamle E6. Effekten av tiltaket er minimal, dvs < 1/2 dB også for disse boligene, og dermed uvesentlig.

Med hensyn til boliger sørøst i Østmovegen vil det være nødvendig med tiltak pga. økt støybidrag hovedsakelig fra nye ramper tilknyttet E6. Forslag til plassering og høyde for voll + skjerm mot ny tilkomstveg for brannstasjon er vist i støysonekart. Etablering av voll+ skjerm viser støyforhold som blir betraktelig forbedret i forhold til dagens situasjon for boliger i Østmovegen.

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.

Luftforurensning

Endringene for naboene sammenlignet med 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 av Miljøverndepartementet i Nye nasjonale mål for luftkvalitet i byer. Det er derfor ikke nødvendig med særskilte tiltak mhp. bidraget til luftforurensning fra biltrafikken.

Avbøtende tiltak

I anleggsperioden er det viktig med renhold på anleggsveier, samt feiing og vanning i tørre perioder for å forhindre støvflukt.

Trondheim kommune

Gjennomføring

En etablering av brannstasjonsområde vil kreve rask atkomst til vegnett. Dette betinger samtidig bygging av påkjøringsrampe mot vest og ny atkomstveg. En etablering av 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 å forstyrre andre trafikanter. Rekkefølgekravene skal sikre berørte trafikanter i området. Det stilles også krav til sikkerhet under anleggsperioder i bestemmelsene.

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

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

Barns og unges oppvekstvilkår, herunder eventuelle erstatningsareal for lekeområder

Forslaget innebærer nå at bare brannstasjonen plasseres nord for E6, og det er dermed mulig å opprettholde dagens bruk til skole mv. vinterstid på resten av arealet nord for E6.

Avveining av konsekvenser

Planforslagene medfører flere negative virkninger *for nærområdet*.

- Riving av to eneboliger: Østmolvegen 2 og Presthusvegen 23.
- Tap av ca. 45daa jordbruksareal.
- Landskapets hovedkarakter og kulturmiljøet ved Presthus gård vil endres. Bygg i større skala enn boliger kaster (ved lav sol) skygge mot naboer i nord som mister dagens utsyn sørover. Store bygg og store asfalterte utearealer gir en omfattende nærvirkning som må karakteriseres som negativ, selv om dette delvis avbøtes ved etablering av vegetasjonsbelte og støyvoll. Tiltakene medfører støy fra veitrafikk. Dette må håndteres ved etablering av støyskjermingstiltak (voll/skjermer, jf. ill.plan).

Planforslaget gir samtidig *lokale forbedringer* sammenlignet med dagens situasjon:

- Etablering av turveg mot Chamonix.
- Bedre atkomstforhold for bydelen. Bedre trafikkavvikling. Bedre sammenheng i gs- systemet i bydelen. Ny gangbru vil bidra til sikrere skoleveg.
- Bedre brannberedskap.
- Bedring av busstilbud.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltakshaverne innenfor planområdet har foretatt en samla vurdering av de økonomiske konsekvensene for tiltakene innenfor planområdet. Tomtekjøp og erstatning er ikke vurdert på dette tidspunktet, da dette vil bli erstattet i henhold til markedsverdi etter at reguleringsplanen er vedtatt. Det samlede infrastrukturbehovet er kostnadsberegnet til ca. 33.000.000,- eks. mva. Det inkluderer blant annet kostnader for atkomstvei i nord, gang- og sykkelbru 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.

Bystyrets har tidligere fattet vedtak om ny brannstasjonsstruktur med tilhørende investeringsbudsjett.

Trondheim kommune

Etablering av to nye bussdepot skal erstatte det eksisterende anlegget på Sorgenfri. Etableringa samordnes med at organisering 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 kostnadene for Sorgenfri regna pr. buss, men de to nye depotene har større kapasitet.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Innfartsparkering i forbindelse med bussdepotet ble bestemt utredet i planprogrammet. Gjennom den perioden som har gått siden oppstart av planarbeidet, har det blitt klarlagt at innfartsparkering likevel ikke er en aktuell byggeoppgave på Presthus i overskuelig fremtid.

Rådmannen mener konsekvensene av planforslaget er grundig belyst. Alternative lokaliseringer for bussdepot og gjenvinningsstasjon er utredet og vurdert. I dette arbeidet ble Presthus stående som det klart beste alternativet for begge funksjoner, dersom en ser bort fra konflikten med naboskapet. Utredningene og reaksjonene i naboskapet viser at gjenvinningsstasjonen oppfattes som en større ulempe enn bussdepotet og brannstasjonen, og gjenvinningsstasjonen er nå tatt ut av planforslaget.

De to omtalte boligene nord for E6, blir berørt uansett valg av løsning, som følge av vestvendt påkjøringsrampe til E6. Dette kom ikke tydelig frem i saksfremlegget til førstegangsbehandling.

Bussdepotet: Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten satser gjennom miljøpakken på økt kollektivandel. Etablering av to nye 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 både på Ranheim og i resten av byen. Planlagt bussdepot på østsida av Trondheim hører naturlig sammen med byveksten på samme side. Veksten her vil medføre styrking av eksisterende bussruter og planlegging av nye ruter. 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 med nærliggende boligområder, men dårligere beliggenhet hva gjelder kjøreavstand. Man må dessuten ta i bruk jordbruksareal med tyngre jordverminteressr enn på Presthus.

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 04.05.2010.

Planen har en god planfaglig kvalitet. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 02.08.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Vedlegg 1: Plankart datert 17.1.2011 sist endra 01.07.2011

Vedlegg 2: Bestemmelser sist endra 01.07.2011

Vedlegg 3: Illustrasjonsplan endra 01.07.2011

Vedlegg 4: Notat datert 27.05.2011 om konsekvenser ved evt. flytting av brannstasjon

Vedlegg 5: Oversiktskart

Vedlegg 6: Sammendrag av merknader med kommentarer

Utrykte vedlegg:

Vedlegg 7: Supplerende dokumentasjon geoteknikk, støy, gass

Vedlegg 8: Alt. lokaliseringsforslag Bussdepot og Gjenvinningsstasjon

Vedlegg 9: Illustrasjon av KU- utredningene

Vedlegg 10: Avveining av de ulike virkningene i KU

Vedlegg 11: ROS-analyse

Vedlegg 12: Tabell, ulik kjørelengde for bussjåfører

Vedlegg 13: Illustrasjon situasjon bussdepot

Vedlegg 14: Illustrasjon nedre plan bussdepot

Vedlegg 15: Illustrasjon midtre og øvre plan bussdepot

Vedlegg 16: Illustrasjon nedre plan

Vedlegg 17: Illustrasjon snitt bussdepot

Vedlegg 18: E-postutveksling med Dalsminde Velforening

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