

Saksframlegg

NEDRE RANHEIM
REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER FOR DEL AV NYTT HOVEDVEGSSYSTEM
SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 07/42366-23 (119223/08)

Saksbehandler: Torry Unsgaard

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for Nedre Ranheim, del av nytt hovedvegssystem som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune senest datert 3.7.08 med bestemmelser senest datert 3.7.08.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven 27-2 nr. 1.

Trondheim kommune

Sammendrag

Hensikten med planen er å etablere gode vegforbindelser på tvers av Meråkerbanen mellom Ranheimsvegen på Nedre Ranheim og E6/gamle E6. De nye vegene skal også gi adkomst til nye utbyggingsområder. Dagens plankryss mellom jernbanen og Peder Myhres veg er trafikkfarlig og bør fjernes snarest.

En hovedutfordring i planarbeidet er å få etablert et nytt planskilt kryss med jernbanen vest for Vikelva uten at dette i for stor grad skader de kulturverdier som i dag befinner seg langs Vikelva.

Vegene som foreslåes er i samsvar med kommuneplanens arealdel fra 2007. De inngikk også i kommunedelplan for Nedre Ranheim.

Saken ble lagt ut til offentlig ettersyn ved vedtak av 25.1.08. Det er bare gjort noen mindre endringer av planen og rådmannen anbefaler at planen vedtas.

Bakgrunn

Planforslaget ble innsendt 29.10.07 av Reinertsen AS, divisjon Engineering som forslagstiller på vegne av oppdragsgiver Trondheim kommune. Også private utbyggingsinteresser deltar i finansieringen av prosjektet.

Det innsendte planforslaget er i hovedsak lik det som nå legges fram til vedtak. Det gjøres nedenfor rede for noen mindre endringer som er gjort på bakgrunn av merknader som er kommet inn.

Planområdet berører følgende eiendommer:

Gnr./Bnr:	Navn	Adresse
23/797 23/178 23/195 23/204 23/213 24/115 24/341 24/52	Trondheim kommune	7004 Trondheim
23/186 23/669	Peterson Ranheim AS	Ranheim 7492 Trondheim
23/369	Byggteknikk prosjekt AS	Leirfossvegen 27 7038 Trondheim
23/1 24/1 24/340	Norske Skogindustrier ASA	Postboks 329 1329 Lysaker

Trondheim kommune

Planstatus

Kommuneplan

Reguleringsplanen bygger på kommuneplanens arealdel vedtatt 27.09.2007.

Reguleringsplaner

Planforslaget berører følgende reguleringsplaner:

R 0267 ”Reguleringsplan for ny E6 Rotvoll-Reppe”, vedtatt 25.06.1987. Inneholder planlagt trase for Messevegen. Denne er avvikende i forhold til trase som er vist i kommuneplanen og derfor ikke gjeldende. Traseen som er vist i den planen som nå fremmes, bygger på forslag til trase i reguleringsplan **R1166B**.

Reguleringsplan **R1166B** Peder Myhres veg, grenser til denne plan i sør hvor Ranheimsvegen og Messevegen møtes i en rundkjøring. **R1166B** er vedtatt 30.08.2007.

R 1166 ”Reguleringsplan for Ranheim papirfabrikk, Trondheim kommune”, vedtatt 26.09.1973.

I øst vil planen delvis overlape reguleringsplan **R1142** for Humlehaugen, Ranheim. Denne planen er vedtatt 22.05.2003.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Planområdet ligger på Nedre Ranheim. Planområdets nordlig del består av jernbanespor (Meråkerbanen), mens sørlig del ligger rett nord for Ranheim papirfabrikk og E6. Ranheim preges i dag av store åpne flater (åker) med bebyggelse tilknyttet de mer kupertene delene av landskapet. Landskapet skråner lett oppover fra Trondheimsfjorden. Peder Myhres veg utgjør hovedforbindelsen i planområdet. Ranheim stasjon ligger i mellom de to foreslåtte vegene Veg B (ny Ranheimsveg) og Veg A (Messevegen).

Dagens arealbruk

Området som Veg B blir planlagt i, består i dag av jordbruksareal. Vegen vil ligge inntil sidespor til jernbanen til Peterson Ranheim. På Norske Skog sin eiendom er det planlagt boligutbygging.

Området som Veg A planlegges i, består av jordbruksareal. Peder Myhres veg utgjør i dag en hovedforbindelse mellom Ranheimsvegen og E6. Peder Myhres veg krysser jernbanen i plan, noe som er trafikksikkerhetsmessig uønsket. I tillegg går det en grusveg mellom Ranheimsvegen og Peterson fabrikk. Vikelva er et vernet vassdrag, som går igjennom et grøntdrag (friorråde), som ønskes beholdt.

Grunnforhold

Trondheim kommune

Det er ikke foretatt tilstrekkelig med grunnundersøkelser for det aktuelle prosjektet. Men det finnes rapporter fra tidligere undersøkelser i området. Grunnundersøkelser fra år 2000 i senterlinje for Veg A kan indikere kvikkleire i dybden. Dagens foreliggende senterlinje for Veg A avviker noe fra denne linjen, og det vil være behov for ytterligere grunnundersøkelser i hele området før tiltakene gjennomføres.

Avløpssystem

Planområdet har naturlig fall ned mot Ranheimsvegen. I Ranheimsvegen ligger det en AF400 fra 1981 som vest for Vikelva går over i en AF500. Dette er en avskjærende ledning for stort sett hele Ranheim avløpssone. Den avskjærende ledningen går til Sjøskogbekken pumpestasjon som pumper avløpsvannet videre til Ladehammeren renseanlegg. Mellom Vikelva og Sjøskogbekken pumpestasjon er det 2 regnvannsoverløp på den avskjærende ledningen. Fra Ranheim stasjon og til Sjøskogbekken er den avskjærende ledningen høyt belastet. Ved et 20 års regn er det noen ledningsstrek med underkapasitet og flere ledningsstrek der 80-100 % av ledningens kapasitet benyttes.

I vest ligger det en hovedavløpsledning langs Sjøskogbekken. Denne ledningen har underkapasitet rett sør for Dovrebanen. Etter at kapasitetsberegningene ble utført er det imidlertid gjort tiltak på denne ledningen som sannsynligvis har bedret situasjonen.

I Peder Myhres veg ligger det en AF300. Denne ledningen fører kloakk fra hele Vikåsen og Reppe området. Ledningen har underkapasitet på nedre del ned mot Ranheimsvegen.

I tillegg har Peterson Ranheim AS flere private avløpsledninger som skjærer rett gjennom planområdet. Peterson har også planlagt å legge en ny ledning for prosessvann langs Vikelva, på østsiden, og helt ned til sjøen.

Områdene som i dag er tilknyttet hovedledningene i området består både av separatsystem og fellesavløpssystem.

Vannforsyning

I Ranheimsvegen ligger det en VL150 fra 1993. Vest for planområdet i Prestmovegen ligger det en VL150. Gjennom fabrikkbygget til Peterson Ranheim AS ligger det en VL 160 fra 1990 og langs industrispor til Peterson, på sørsiden ligger det en ny VL200. Ledningsnettet er knyttet sammen via flere svært gamle ledninger med dimensjon 75 og 100 mm. Generelt må det sies at vannforsyningssystemet i området er svakt i forhold til kapasitet.

Planprosess

Reguleringsarbeidet er lovlig kunngjort og varslet i Adresseavisen og på Trondheim kommunes internettsider, begge steder 31.5.07.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

De innspill som kom før 1. gangs behandling førte bare til mindre justeringer av planforslaget.

Trondheim kommune

Første gangs behandling

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak FBR 63/08 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Det vises til uttrykt orienteringsvedlegg 3.

Ny lekeplass

I saksframstillingen til 1. gangsbehandling ble det drøftet følgende 3 alternativer for å erstatte lekeplass ved krysset Ranheimsvegen / Ranheimslivegen:

1. Lekeplass i forbindelse med barnehagen på Norske Skog sin eiendom (24/1)
2. Lekeplass ved Ranheim skole sitt område etter at denne er nedlagt.
3. Erverv av eiendommen Ranheimslivegen 4 (24/115) for bruk som lekeplass.

Utbygger har nå vurdert disse forslagene og funnet at bare alternativ 3 kan realiseres i nær fremtid.

Eiendommen Ranheimslivegen 4 er nå ervervet og vil bli brukt som anleggskontor under bygging av veg B. Denne vegen er planlagt oppstartet allerede inneværende år (2008). Så snart anleggsarbeidene er ferdig vil eiendommen Ranheimslivegen 4 kunne taes i bruk som lekeplass.

Det er ikke tatt stilling til om boligen på eiendommen skal rives, eller om den vil kunne nyttes til kommunale formål som f. eks. kultur eller lek.

Høringsuttalelser og merknader

Fylkesmannen viser til viktigheten av å bevare grøntdraget mot Vikelva, også med tanke på de utbyggingsplaner som finnes for Ranheimsfjæra og elvas betydning for nærrekreasjon. Fylkesmannen er også opptatt av at forholdene for fisken i elva ikke forringes ved den planlagte senkingen av Vikelva under jernbanebrua. For øvrig har han ingen merknader.

Kommentar: Byggeplanene for veg A, ny Messeveg, er enda ikke klare i detalj. Det var opprinnelig aktuelt med en betydelig senking av Vikelva for å unngå at den flommer inn over veg A. Nå viser det seg at gang-/og sykkelvegen som ligger langs østsida av veg A, mellom vegen og elva, kan legges betydelig høyere enn kjørevegen, som en elveforbygning. Det er aktuelt å legge den opptil 1,5m høyere enn bilvegen der denne krysser under jernbanen. Med en slik forbygning vil det ikke være nødvendig å senke Vikelva særlig mye. Inngrepene i dagens terreng langs elva blir dermed mindre, og verneverdige elementer vil da være enklere å bevare. Dette utredes nå i detalj.

Sør-Trøndelag fylkeskommune skriver at det som forventet ble gjort funn av automatisk fredete kulturminner i planområdet, under arkeologiske registreringer som er foretatt. Det ble påvist 9 spredtliggende kokegroper innenfor plangrensen. Fylkeskommunen vil søke på vegne av tiltakshaver Trondheim kommune om dispensasjon fra kulturminneloven, om tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner. Følgende bestemmelse bes tatt inn i planen:

Før reguleringsplanen kan realiseres skal det foretaes arkeologiske undersøkelser av de registrerte bosetningssporene, deler av ID nr 115553 og 115554 fra forhistorisk tid innenfor planområdet. Undersøkelsen bekostes av tiltakshaver i henhold til kulturminneloven §10. Den arkeologiske granskingen skal gjennomføres i sommerhalvåret. Det skal taes kontakt med Sør-Trøndelag fylkeskommune i god tid før tiltaket blir gjennomført, slik at omfang og kostnader for de nødvendige undersøkelsene kan fastsettes etter søknad fra tiltakshaver.

Trondheim kommune

En dispensasjon skjer formelt først gjennom kommunens planvedtak. Riksantikvaren er dispensasjonsmyndighet.

Kommentar: Fylkeskommunens forslag er tatt inn i planbestemmelsene.

Statens Vegvesen har ingen merknad til planen.

Jernbaneverket skriver at det er svært gledelig at realisering av planforslaget innebærer fjerning av planovergangen ved Peder Myhres veg.

De setter følgende vilkår for egengodkjenning av planen (innsigelse) :

- Plangrensa for den del av planen som omfattes av veg A må utvides sørover slik at kryssingspunktet mellom vegen og østre sidespor blir med på plankartet.
- Kryssingene mellom veg A og vestre/østre sidespor skal sikres med bomanlegg. Dette må framgå av bestemmelsene.
- Plankryssinga i Peder Myhres veg skal stenges umiddelbart etter at den første av de to vegene etableres. Dagens kryssingsspor skal stenges med gjerde for å unngå ulovlig ferdsel på sporet.

Jernbaneverket mener for øvrig at Peder Myhres veg bør fjernes som kjøreveg, slik at plankrysset med østre sidespor utgår.

Ranheim stasjon har ikke togstopp i dag. Gjenåpning vurderes, avhengig av aktivitet i senteret.

Kommentar:

Det er tatt inn følgende reguleringsbestemmelser i §4:

”Plankryss mellom veg A og vestre og østre sidespor skal sikres med bomanlegg, før det settes trafikk på veg A. Kryss med østre sidespor inngår i reguleringsplan R1166B fra 30.08.07.

Plankryss med Peder Myhres veg skal stenges for biltrafikk umiddelbart etter at veg A eller veg B er etablert.”

Dette er ikke nøyaktig oppfylling av de krav som stilles i innsigelsen, men formuleringene er drøftet med jernbaneverket og godkjent i møte/befaring 2.7.08.

Planlagt gang- og sykkelveg fra Peder Myhres veg nordover under jernbanen er endret etter høringsrunden. Bakgrunnen for det er at gangvegen ble for bratt og eksisterende undergang under jernbanen for liten, slik at maskinelt vintervedlikehold ble umulig. Gang- og sykkelvegen føres nå med fall på ca 1:10 i bru over Vikelva til gang- og sykkelveg langs veg A.

I den videre planleggingen av senteret vil det bli tatt stilling til status for Peder Myhres veg sør for jernbanen.

Telenor har ingen merknader til selve planen, men gjør oppmerksom på at gravearbeider må varsles Geomatikk for påvisning på vanlig måte.

Bente Rødahl Arkitekter AS, skriver på vegne av eier av Peder Myhres veg 2, Ranheim Næringspark

Trondheim kommune

AS og ytrer skepsis når det gjelder tilgjengelighet til senterområdet når Peder Myhres veg skal erstattes med ny adkomst FA3. Det er ikke vurdert hvordan denne nye adkomstvegen skal føres inn i området. De ønsker en envegskjørt vegtrase mellom barnehage og Tregården fra vest.

Kommentar: Peder Myhres veg blir opprettholdt som adkomst til senteret sørfra, inntil ny adkomst er detaljregulert og etablert. I denne fremtidige reguleringen må også vegen mellom Tregården og barnehagen vurderes på nytt. I dagens situasjon finner rådmannen ikke å kunne koble vegen mellom barnehagen og Tregården sammen med veg B, for annet enn gang- og sykkeltrafikk.

Beskrivelse av anbefalt planforslag

Planlagt arealbruk

Området foreslås regulert til offentlige trafikkområder (kjøreveg, annen veggrunn, fortau, gang- og sykkelvei, bussholdeplass, jernbane), friområde, spesialområde (jernbane, bevaring av bygninger og anlegg) og fellesområder (felles avkjørsel). Foreslåtte reguleringsformål bygger på kommune-planens arealdel.

Veger

Hovedhensikten med dette planforslaget er å etablere et nytt samlevegssystem som legger til rette for god tilgjengelighet til det planlagte senterområdet, fjerne farlig planovergang med jernbane, samt lede mer av trafikken direkte mot eksternt hovedvegnett.

Peder Myhres veg, som i dag er hovedforbindelsen mellom Ranheimsvegen og E6, blir erstattet av Veg B og Veg A. Planovergangen på Peder Myhres veg stenges. Veg B er foreslått langs det østre jernbanesporer til Peterson Ranheim. Veggen vil hovedsakelig ligge på Norske Skog sin eiendom, som i dag består av jordbruksland. I øst er det planlagt tilknytning til Ranheimsvegen med rundkjøring. Denne vil blant annet ta av tomt som i dag er lekeplass. Lekeplassen flyttes noe sørover til eiendommen Ranheimslivegen 4 (24/115)

Eksisterende Ranheimsveg blir stengt for kjøretrafikk vest for stasjonen. Det reguleres her inn en snuplass. Ved Veg A etableres det felles avkjørsel for fremtidig lokalsenter og tosidige busslommer i tilknytning til denne.

Det blir etablert gang – og sykkelvei på sørøstsida av Veg B. Det oppnåes da en sammenhengende øst – vest – forbindelse, som også vil være en viktig skoleveg. I planområdet er gang- og sykkelveien regulert med rabatt mot kjørebanen. Gangforbindelsen i planområdet vil ha tilknytning til gang- og sykkelvei i Peder Myhres veg (nord – sør retning) som vil være adkomsten til det fremtidige lokalsenteret. Veg A vil ha gang- og sykkelvei på nordøstsiden av vegen med rabatt mot kjørebane, med tilknytning til Peder Myhres veg.

For å få Veg A i tilstrekkelig høyde under jernbanebru (4,80 m), må terrenget senkes over en distanse. Dette betyr at Vikelva ved samme område må justeres og senkes. Gang- og sykkelvegen langs veg A legges betydelig (opptil 1,5m) høyere enn bilvegen som flomvern (voll) mot Veg A og de tilliggende

Trondheim kommune

omgivelser. På sørsiden av jernbanebrua ønskes grøntdraget ved Vikelva å bli opparbeidet med tanke på å øke verdien av dette området som lokalt rekreasjonsformål. Nord for jernbanebrua ønskes grøntdraget tilsvarende bevart i forhold til biologisk mangfold.

Det planlegges turveg langs Vikelvas østside gjennom friområdet. Turvegen legges gjennom eksisterende hvelvkulvert under jernbanen. Se bilde 2.2.4 i orienteringsvedlegg 2. Turvegen planlegges i nært samarbeid med vernemyndighetene. Den er ikke tegnet på reguleringsplanen fordi den enda ikke er planlagt i detalj. Den legges under gang- og sykkelvegen mellom Peder Myhres veg og Veg A og knyttes til denne med en trapp.

Avløpssystem

Hele planområdet forutsettes utbygd med separatsystem. Hovedtyngden av overvannet slippes ut i Vikelva. Fra den vestligste delen av planområdet vil noe overvann slippes ut i Sjøskogbekken. Noe overvann som i dag er tilknyttet det avskjærende fellessystemet vil dermed bli separert ut, og det vil redusere belastningen på det avskjærende hovedledningsnett. Spillvannsbelastningen til det avskjærende hovedledningsnett vil øke, men samtidig vil overvannsbelastningen bli redusert som en følge av utbyggingen av planområdet. Det er derfor sannsynlig at overløpsutslippene fra fellessystemet vil reduseres.

Den nye rundkjøringen i Ranheimsvegen rett vest for Vikelva skal senkes i forhold til dagens nivå på Ranheimsvegen. Eksisterende AF400/500 i dette området må derfor legges om for å få nok overdekning. Ledningen har relativt godt fall på denne strekningen og foreslås derfor lagt om i en sløyfe på sørsiden av Ranheimsvegen slik at den krysser Vikelva ca 80 meter oppstrøms dagens krysningspunkt. I dag henger ledningen over elveløpet, men med det nye krysningspunktet vil det være mulig å krysse under elvebunnen. På den foreslåtte omleggingen er ledningen oppdimensjonert til 500 mm på hele strekningen. Det bør imidlertid vurderes om dimensjonen skal økes ytterligere fra det punktet ledningene fra Peder Myhres veg blir tilknyttet.

I Peder Myhres veg er det tatt med en oppdimensjonering av eksisterende hovedledninger.

I østre del av planområdet er alt overvann som avskjæres av Meråkerbanen og industrispor til Peterson Ranheim, og i dag er tilknyttet fellessystemet, tenkt ført ut i Vikelva med en ny overvannsledning. I planen er det vist 2 alternativer for denne overvannsledningen. Alternativ 1 som er benyttet i kostnadsoverslaget er en kombinasjon av tradisjonell grøftegraving og rørpressing under jernbanespor. Alternativ 2 er styrt boring fra sørsiden av jernbanesporene og helt fram til Vikelva. Mulighetene for å kunne gjennomføre en styrt boring på denne strekningen er ikke undersøkt utover det at det høydemessig vil kunne la seg gjøre.

Dimensjoneringen som er utført er grov, og angitte dimensjoner på ledningsplanen må derfor kun betraktes som orienterende.

Vannforsyning

Vannforsyningssystemet i området forsterkes ved at eksisterende ledning i Prestmovegen, eksisterende ledning i Ranheimsvegen, ledning gjennom fabrikkbygget til Peterson og ny ledning fra 2006 til Humlehaugen knyttes sammen gjennom planområdet. Planområdet vil derfor forsynes fra flere kanter, og vannforsyningen må kunne anses som sikker.

Trondheim kommune

Konsekvenser av planforslaget

Planlagt gjennomføring

Oppstart av detaljplanlegging vil skje umiddelbart etter at reguleringsplanen er vedtatt og finansiering er avklart. Målet er at vegsystemet skal være klart ved skolestart 2009. Det er imidlertid fare for at gjennomføringen av Veg A, ny Messeveg, vil kreve noe lengre tid.

Konsekvenser for natur og miljø

Vikelva med grøntdrag ønskes bevart i kommunedelplanen for Nedre Ranheim. Sør for jernbanebrua ønskes området gitt en parkmessig opparbeidelse, nord for jernbanebrua ønskes elveløpet bevart som naturvernområde (biologisk mangfold). Videre planlegging vil avklare dette nærmere.

Det nye vegsystemet vil bety opparbeidelse av mer vegareal på Nedre Ranheim, og inngrep i jordbruksareal. Dette er nedfelt i overordnet plan, kommuneplanens arealdel. Det nye vegsystemet vil bety naturinngrep, men vil samtidig legge til rette for foretting og etablering av lokalt senter, som vil bety mindre transportarbeid.

Samfunnsmessige konsekvenser

Planen legger opp til planfri kryssing av jernbanen. Dette oppnåes når Meråkerbanen går i bru over Veg A. Trafikksikkerhetsmessig vil dette bli en forbedring av dagens situasjon, hvor Peder Myhres veg i dag krysser sporet i plan. Peder Myhres veg stenges vest for stasjonen.

Lokalsporene til Peterson fabrikker vil krysse Peder Myhres veg. Det er i utgangspunktet uheldig at sporet krysser vegen i plan. Togtrafikken til Peterson fabrikker er riktignok av en langt lavere frekvens enn trafikken på Meråkerbanen, slik at tiltak der (planfri kryssing) er samfunnsmessig viktigere. Lokalsporene for jernbanen må sikres med bomanlegg.

For nærmiljøet vil situasjonen bli bedre når vegsystemet legges om og trafikken som ikke er lokal, vil raskere bli "drenert" ut på hovedvegnettet. Det nye vegsystemet legger til rette for framtidig bebyggelse. Ny bebyggelse vil generere mer trafikk i området. Samtidig vil området få en mer helhetlig senterfunksjon, som gjør at det lokale servicetilbudet vil bli bedre. Intensjonen med planen tilfredsstiller rikspolitiske retningslinjer om å bygge tettere der senterfunksjonene finnes eller planlegges (rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transport). Planen vil føre til at behovet for transportarbeid minskes ettersom eksisterende og planlagte boliger tilknyttes et område med fremtidig lokalsenterfunksjon.

Det legges opp til et noe endret kollektivtilbud. Bussruta som nå er tilknyttet Ranheimsvegen forutsettes i kommunedelplanen å følge det forslåtte vegsystemet og betjene det fremtidige lokalsenteret ved de nye holdeplassene som blir lokalisert ved avkjørsel til senteret. Den endrede busstrasén vil ikke gi noe forringelse av busstilbudet, men være fremtidsrettet i forhold til ny bebyggelse. Tilsvarende for tog vil det

Trondheim kommune

den nye utbyggingen av bolig- og næring i området, føre til økte muligheter for gjenåpning av togstoppet ved Ranheim stasjon.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Rådmannen finner at det planlagte vegsystemet på Ranheim vil gi betydelige trafikkmessige forbedringer. Nye boligområder og nye virksomhetsområder kan etableres uten at eksisterende miljøer forringes. Både stengning av Ranheimsvegen ved Vikelva og etablering av to nye veger mellom Ranheimsvegen og E6/gamle E6 vil forbedre trafikksituasjonen.

Stengning av Peder Myhres veg ved jernbanen vil etter Rådmannens vurdering være et viktig trafiksikkerhetstiltak.

Oppsummering/konklusjon

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

Planen er utarbeidet i henhold til kommunens retningslinjer for planfremstilling.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 05.08.2008

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

Saksvedlegg 1: Reguleringskart

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart med planomriss

Orienteringsvedlegg 2: Bilder av verneverdier

Utrykt orienteringsvedlegg 3: Kopi av sak FBR 63/08

Arkivsak:07/42366

Nedre Ranheim, reguleringsplan for del av nytt hovedvegssystem.

REGULERINGSBESTEMMELSER

Kommunens arkivsaksnummer:	07/42366
Planforslag er datert:	27.09.07
Dato for siste revisjon av plankartet:	03.07.08
Dato for siste revisjon av bestemmelsene:	03.07.08
Dato for godkjenning:	

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på plankart merket Trondheim kommune og datert 27.09.07.

§ 2 Formål med reguleringsplanen

Området reguleres til:

- Bygeområder (område for boliger med tilhørende anlegg)
- Offentlig trafikkområder (kjøreveg, annen veggrunn, fortau, gang- og sykkelveg, bussholdeplass, jernbane)
- Friområde (grøntområde, annet friområde i sjø/vassdrag (Vikelva), lekeplass)
- Spesialområde (jernbane, bevaring av bygninger og anlegg)
- Fellesområde (felles avkjørsel, felles gangareal)

§ 3 Bygeområder

Trondheim kommune

Arealene kan nyttes som tilleggsareal til eksisterende boligeiendommer.

§ 4 Offentlige trafikkområder

Veg B skal anlegges med kjøreareal på 7 m (mellom kantstein). Det skal være 1,5 m skulder/snøopplag på vestsida av vegen. På østsida skal det være 3 m grøntrabatt, 3 m gang- og sykkelveg og 0,5 m skulder.

Det anlegges busslommer på begge sider av Veg B sør for rundkjøring, og ved felles avkjørsel til senterområde, som vist på kart.

Veg A skal anlegges med kjøreareal på 7 m (mellom kantstein). På vestsida av vegen skal opparbeides 2,5 m fortau. Østsida av vegen skal opparbeides med 3 m grøntrabatt, 3 m gang- og sykkelveg og 0,5 m skulder.

Det skal anlegges bru over Vikelva der Veg A krysser denne. Det kan anlegges tursti under bru på østsiden av Vikelva.

Vestre sidespor fra jernbanen til Ranheim papirfabrikk skal krysses i plan.

Meråkerbanen er regulert med bredde for to spor i bru over veg A. For å få tilstrekkelig frihøyde på vegen under jernbanebrua må Vikelva senkes over en strekning. Strekningens lengde avklares i detaljprosjekteringen. Der jernbanen krysser Veg A skal det være en voll mot Vikelva.

Oppmurt undergang i eksisterende østlig landkar skal beholdes og brukes som turveg-undergang.

Det skal anlegges busslommer i Veg A på østsiden av felles avkjørsel til senterområde, og en ny busslomme vest for ny rundkjøring som vist på plankartet.

§ 5 Friområder

Areal mellom Veg A og sidespor til jernbanen, reguleres til friområde. Det skal anlegges tursti på østsida av Vikelva.

Vikelva reguleres som annet friområde i sjø/vassdrag.

§ 6 Spesialområder

Jernbane

Østre sidespor for jernbanen skal benyttes som intern jernbane til Ranheim papirfabrikk, gnr. 23/669. Det reguleres et jernbaneareal langs dette sidesporet med bredde 5 m. I tillegg skal areal mellom jernbane og veg reguleres til jernbaneformål.

Bevaring av bygg og anlegg

Det er knyttet verneinteresser til en del bygninger og industrianlegg på Ranheim. Spesialområdet for bevaring av bygninger og anlegg, som er vist på plankartet, inneholder slike verneinteresser. Ved

Trondheim kommune

planlegging og utbygging av veg-, vann- og jernbaneanleggene i dette spesialområdet må det tas hensyn til bevaringsverdige byggverk og industrianlegg som en ønsker å ivareta.

§ 7 Fellesområder

Felles adkomst FA1 skal være felles for eiendommene gnr. 23/188, 23/189, 23/145.
Felles adkomst FA2 skal være felles for boliger og trafostasjon på eiendommen 23/204.
Felles adkomst FA3 skal være felles for eiendommene i senterområdet. (23/186 m.fl.)

§ 8 Rekkefølgekrav

Før reguleringsplanen kan realiseres skal det foretas arkeologiske undersøkelser av de registrerte bosetningssporene, deler av ID nr 115553 og 115554 fra forhistorisk tid innenfor planområdet. Undersøkelsen bekostes av tiltakshaver i henhold til kulturminneloven §10. Den arkeologiske granskingen skal gjennomføres i sommerhalvåret. Det skal tas kontakt med Sør-Trøndelag fylkeskommune i god tid før tiltaket blir gjennomført, slik at omfang og kostnader for de nødvendige undersøkelsene kan fastsettes etter søknad fra tiltakshaver.

De deler av eksisterende friområde som anvendes som midlertidige riggområder, skal settes tilbake til opprinnelig stand etter endt anleggsfase.

Lekeplass på eiendommen 24/52 kan ikke omdisponeres til trafikkområde i henhold til planen før den er erstattet av annen lekeplass med tilfredsstillende kvalitet og beliggenhet.

Plankryss mellom veg A og vestre og østre sidespor skal sikres med bomanlegg, før det settes trafikk på vegen. Kryss med østre sidespor inngår i reguleringsplan R1166B fra 30.08.07.

Plankryss med Peder Myhres veg skal stenges for biltrafikk umiddelbart etter at veg A eller veg B er etablert.