



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Delegasjonsvedtak i plansak

NR: FBR 1470/17

Vår saksbehandler	Vår referanse	Deres referanse	Dato
Christina Føllesdal Brown	15/46621-42 L12 oppgis ved alle henvendelser		21.12.2017

Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn av Leangen stasjon, detaljregulering, r20160021

Byplansjefen har etter delegasjon fattet følgende vedtak:

VEDTAK

Byplansjefen vedtar å legge forslag til detaljregulering av Leangen stasjon ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket COWI/Bane NOR datert 20.1.2017, sist endret 31.10.2017, og i bestemmelser sist endret 19.12.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 20.12.2017.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11 og etter Trondheim kommunes delegasjonsregler.

SAKSFRAMSTILLING

Planforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

Innledning

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av COWI som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Bane NOR. Komplette planforslag forelå 1.3.2017, med revidert materiale 6.11.2017.

Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av en ny jernbanestasjon ved Leangen senterområde, litt vest fra dagens Leangen stasjon. Dagens stasjon oppfyller verken krav fra Bane NORs (tidligere Jernbaneverket) tekniske regelverk eller universell utforming, men det er gitt dispensasjon til å benytte dagens mellomplattform frem til 2019.

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
Internettadresse: www.trondheim.kommune.no/byplan/

Planforslaget legger til grunn et kompakt omstigningspunkt på Leangbrua med direkte omstigning mellom vertikalkommunikasjon til perrongen (stasjonsområdet) og stasjon for MetroBuss. Denne løsningen forutsetter en tosidig utvidelse av Leangbrua for å sikre tilstrekkelig bredde for sykkelveg med fortau, stasjon for MetroBuss og kollektivfelt. Det er ønskelig med en mest mulig kompakt jernbanestasjon, med god kobling og i nær avstand til stasjon for MetroBuss, som til sammen danner grunnlag for et kollektivpunkt/omstigningspunkt.

Det legges til grunn en etappevis utbygging av nye Leangen stasjon. Trappe- og heishuset øst for Leangbrua, og perrong på 125 meter med mindre omfattende endringer av sporene, er planlagt etablert først. I senere etapper tenkes det etablert vertikalkommunikasjon vest for Leangbrua, forlengelse av perrongen med ytterligere 125 meter, større endringer i sporene med etablering av to nye spor, samt tilpasning til henholdsvis elektrifisering av jernbanen og dobbelspor. Alle disse forhold er hjemlet og ivaretatt i planforslaget. Utbygging av første etappe vil ikke være til hinder for utbygging av et fremtidig lokk over jernbanen, og er i tråd med bygningsrådets vedtak 21.6.2016 (hvor lokk er omtalt).



Illustrasjon av nye Leangen stasjon

Forhold som har vært særlig vektlagt i planarbeidet er å finne frem til en god og kompakt løsning for omstigning mellom bane og buss, forholdet til stasjon for MetroBuss på kort og lang sikt, samt å ivareta muligheten for etablering av et fremtidig lokk over jernbanen.

Tidligere vedtak og planpremisser

Leangen er, sammen med Heimdal og Trondheim S, ett av tre knutepunkt for byutvikling langs jernbanen i Trondheim og den eneste i øst. MetroBuss omtaler Nye Leangen jernbanestasjon med stasjon for MetroBuss som et omstigningspunkt. 300 meter sør for planområdet er Strindheim et viktig knutepunkt for den nye rutestrukturen, der 14 linjer, inkludert to MetroBuss-linjer, har stopp. Nye Leangen stasjon og kollektivterminalen på Strindheim vil sammen utgjøre et svært viktig kollektivknutepunkt, og ha stor betydning for kollektivtilgjengeligheten til de store utbyggingsområdene i øst. Knutepunktet har også viktig regional verdi. I strategien for at flest mulig reiser skal skje med kollektiv, sykkel eller til fots, samt at transportbehovet i regionen skal reduseres, er Leangen stasjon nevnt som et prioritert omstigningspunkt som skal videreutvikles. Nye Leangen stasjon er særskilt nevnt i Nasjonal Transportplan, og finansiering for utbygging av nye Leangen stasjon ligger inne i denne.

I den nye rutestrukturen vil MetroBuss-linje 2 (M2) samt fire bylinjer ha trasé for Lade/ Leangen via Leangbrua. For å muliggjøre omstigning mellom jernbane og buss er det forutsatt etablert en ny stasjon for MetroBuss i tilknytning til stasjonsområdet.

I gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll (vedtatt i 2005) er Leangen utpekt som sentrumsområde, med forutsetning om en sentrumsutvikling oppå en lokkløsning over ny jernbanestasjon. Intensjonen i kommunedelplanen er å utvikle Leangen til et lokalt sentrum ved å legge til rette for blandet arealbruk og høy utnyttelse i tilknytning til kollektivtrafikk.

Planområdet er avsatt til stasjonsområde for ny Leangen stasjon i overordnede planer. Både i gjeldende kommuneplan, gjeldende og revidert forslag til kommunedelplan for Lade-Leangen, og i områdeplan for Leangen senterområde er dette gjort. I både kommunedelplan og områdeplan for Leangen senterområde (R20100009 fra 2013), er det forutsatt etablert lokk over jernbanen i tilknytning til ny Leangen stasjon.

Lokk- og bruløsning for Leangen senterområde ble også vurdert av formannskapet i Trondheim kommune i møte den 21.6.2016. Følgende ble vedtatt:

"Formannskapet ber om at etableringen av Leangen stasjon ikke skjer på en måte som vil være til hinder for en eventuell framtidig etablering av lokk med bebyggelse vest for Leangbrua.

Formannskapet ber rådmannen om å gå i dialog med Jernbaneverket med formål om å utarbeide ny detaljregulering og finansieringsavtale for en eventuell framtidig lokkløsning.

Formannskapet ber om at partene i tråd med bymiljøavtalen arbeider for en helhetlig knutepunktsutvikling på Leangen/Strindheim. Dette gjelder både for å skape gode forbindelser og omstigningsforhold mellom MetroBuss, tog og myke trafikanter i området, samt en høy utnyttelse av byggeområdene rundt som kan være med på å bygge opp om knutepunktets funksjon og nullvektsmålet."

Avvik fra overordnet plan

Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll (vedtatt 2005) og områdeplanen for Leangen senterområde (R20100009 fra 2013) forutsetter at det skal etableres lokk over jernbanen i tilknytning til ny Leangen stasjon.

Planforslaget legger til grunn en åpen stasjon, der lokk over jernbanen ikke er en forutsetning i planforslaget. Utbygging av et åpent stasjonsområde endrer imidlertid mange av forutsetningene som lå til grunn for områdeplanen, og har konsekvenser for blant annet adkomstsituasjonen til ny stasjon og for utforming av tilgrensende områder. Stasjonsområdet (plattformen) og etablering av knutepunktet på Leangen er imidlertid i tråd med gjeldende overordnede planer.

Da planforslaget legger opp til å etablere sykkelekspressveg vestover fra Leangbrua på terreng og ikke på lokk, som i områdeplanen, er det foreslått en gang- og sykkelrampe som knytter sykkelekspressvegen til Leangbrua.

Planforslaget avviker fra deler av reguleringsplanen for Bromstadveiens forlengelse (R00336d), da det foreslås nye stasjoner for MetroBuss på Leangbrua. En etablering av stasjoner for MetroBuss vil kreve en tosidig breddeutvidelse av Leangbrua.

Planområdet

Planområdet ligger i bydel Leangen, ca. 3 km øst for Trondheim sentrum.

Leangen stasjon er en jernbanestasjon på Nordlandsbanen (Trønderbanen). Dagens stasjonsbygg og godshus er fra 1944, men har vært ubetjent siden 1984.

Adkomst til plattformen skjer via trapp eller tursti fra Leangbrua, og krever kryssing av spor (ikke planskilt). Det er gitt dispensasjon til å benytte dagens mellomplattform til år 2019. Dagens plattform er 55 meter lang. I hovedplanen for Leangen stasjon er det angitt omtrent 40 000 reisende til/fra Leangen i 2009 (Jernbaneverket 2011).

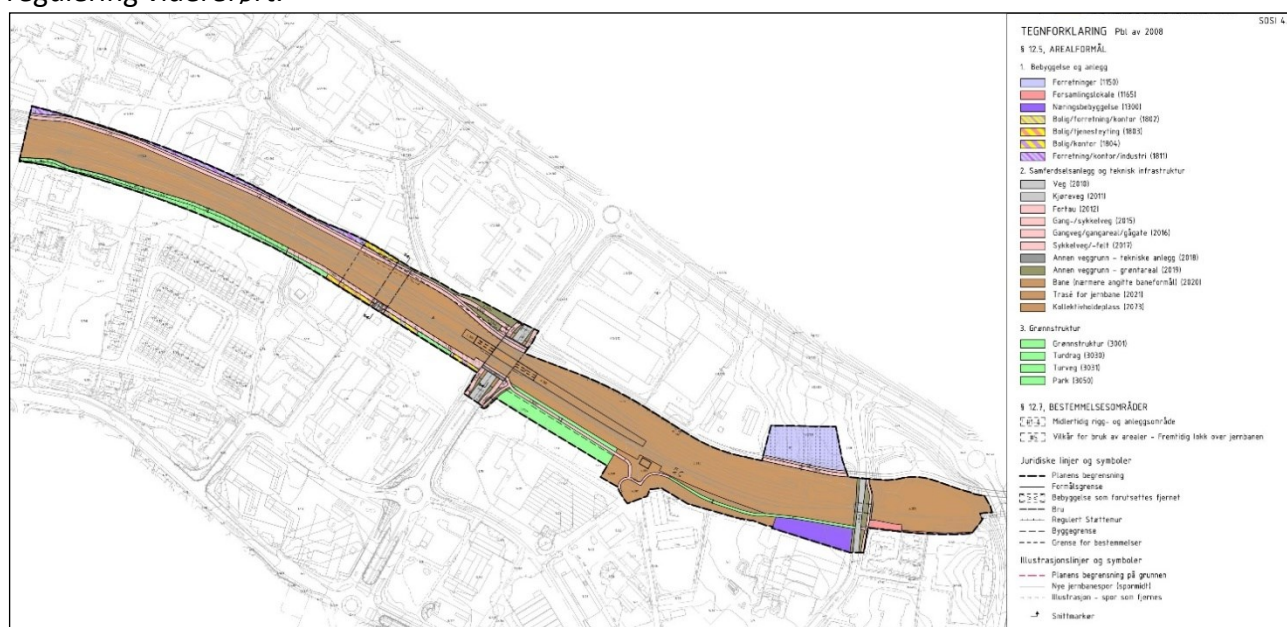
Beskrivelse av planen

Planlagt arealbruk

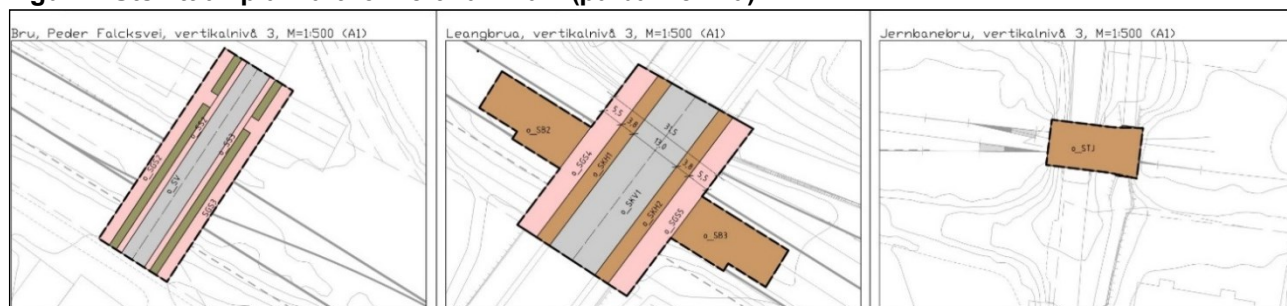
Baneformål

Areal som foreslås regulert til baneformål omfatter trasé for jernbane, mellomplattform, jernbanetekniske anlegg, adkomst til plattform, sykkelparkering, og mulighet for "kiss & ride" (areal for å hente og levere passasjerer) ved dagens stasjonsbygg.

Planforslaget inkluderer nødvendig areal for å ivareta byggegrense 20 meter fra nærmeste spormidtd, samt rigg- og anleggsområder. For areal som er foreslått som midlertidige rigg- og anleggsområder, samt areal inkludert for å ivareta byggegrense fra jernbanen, er gjeldende regulering videreført.



Figur 1: Utsnitt av plankart for vertikalnivå 2 (på bakkenivå).



Figur 2: Utsnitt av plankart for vertikalnivå 3 (over bakken).

Trasé for jernbane

Leangen stasjon foreslås flyttet og bygget ny noe lengre vest enn dagens plassering. Det er behov for bygging av mellomplattform ved etablering av ny Leangen stasjon. Etablering av mellomplattform fordrer ombygging av spor, som igjen må tilpasses løsningene som planlegges for nytt framtidig dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal.

Planforslaget legger opp til at det kan etableres fire jernbanespor (dobbeltspor (to), kryssingsspor og hensettingsspor).

Plattform

Ny plattform foreslås etablert som mellomplattform med 125 meter lengde med mulighet for utvidelse på ytterligere 125 meter, til sammen 250 meter lengde, østover. Plattformen blir 10 meter bred og er delt inn i tre soner, henholdsvis: sikkerhetssone, adkomstsone og servicesone.

Trappe- og heishus – adkomst til plattform

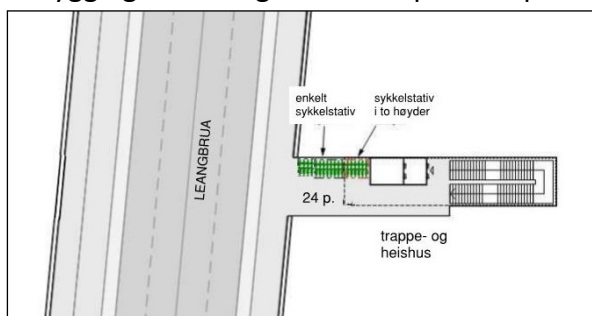
Planen legger opp til at adkomst ned til plattform kan etableres med en plattform ut fra fortau på begge sider av Leangbrua. Grensesnittet bru/stasjon er tilpasset en fremtidig utvidelse av Leangbruas bredde som følge av etablering av stasjoner for MetroBuss. Det østre trappe- og heishuset er planlagt etablert først. Grunnet finansiering og koordinering mot elektrifisering av jernbanen med tilhørende sporendringer, er det per dags dato ikke avklart hvorvidt det vestre trappe- og heishuset skal etableres i første utbyggingsetappe av Leangen stasjon.

Kollektivknutepunkt på Leangbrua

Leangbrua foreslås regulert med en utvidelse på omtrent 4,5 meter i østlig retning og i underkant av 2 meter i vestlig retning for framtidig etablering av stasjoner for MetroBuss, samt for å få plass til sykkelveg og fortau på begge sider av Bromstadvegen. Utvidelsen av brua gjelder for hele bruas lengde.

Stasjonene for MetroBuss er foreslått regulert med bredde på 3,75 meter og lengde på omtrent 70 meter. Det tillates også etablering av sykkelparkering i areal for bussholdeplass, slik at det øvrige arealet innenfor disse feltene, som ikke benyttes til holdeplass med tilhørende installasjoner og utstyr, kan benyttes til sykkelparkering.

Det legges til grunn en etappevis utbygging av nye Leangen stasjon. Det er sett på en mulig utbyggingsrekkefølge for knutepunktet på Leangbrua:



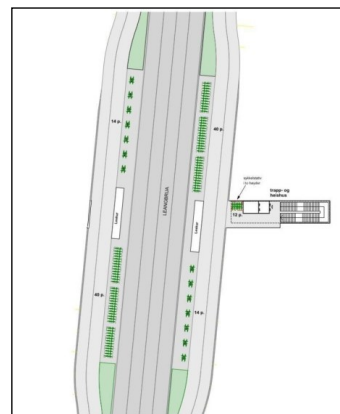
Illustrasjon av utviklingstrinn 1

Etappe 2:

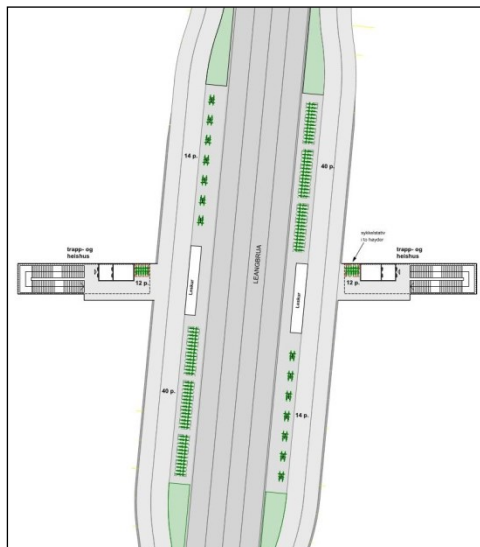
Stasjon for MetroBuss og breddeutvidelsen av Leangbrua med ett heis- og trappehus øst for Leangbrua:
Leangbrua utvides i bredden på begge sider, slik at det kan etableres (fullverdig) sidestilte stasjoner for MetroBuss samt gang- og sykkelveg på begge sider av Leangbrua. Det etableres ett heis- og trappehus øst for Leangbrua.

Etappe 1:

Etablering av ett heis- og trappehus øst for Leangbrua, før breddeutvidelsen av Leangbrua:
Heis- og trappehus kobles på den eksisterende Leangbrua ved hjelp av et dekkekonstruksjon mellom heis- og trappehuset og Leangbrua.



Illustrasjon av utviklingstrinn 2

Etappe 3:

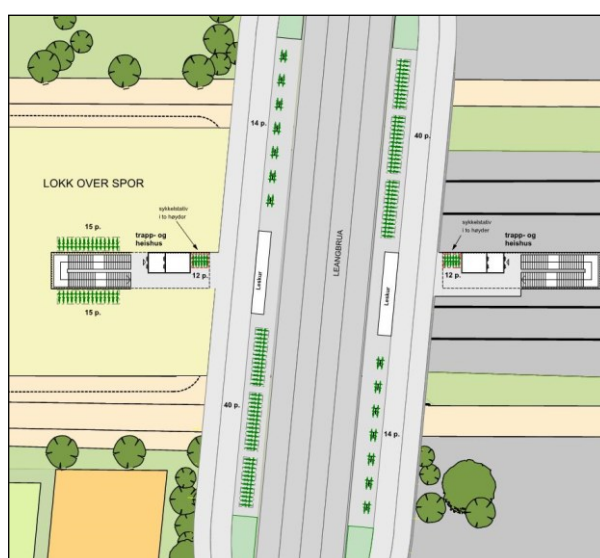
Stasjoner for MetroBuss og breiddeutvidelsen av Leangbrua med to heis- og trappehus:

Leangbrua utvides i østlig og vestlig retning, slik at holdeplasser for MetroBuss samt gang- og sykkelveg på begge sider av Leangbrua kan etableres. Det etableres to heis- og trappehus, på begge sider av Leangenbrua.

Illustrasjon av utviklingstrinn 3

Etappe 4: lokk over jernbanelinjen jf. R20100009 Områdeplan for Leangen senterområde:

Utvikling i henhold til områdeplanen som forutsetter lokk over jernbanen, vest for Leangbrua.



Illustrasjon av utviklingstrinn 4

VirkningerKonsekvenser for klima og det ytre miljø

Bymiljøavtalen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange («nullvekstmålet»), videre skal togets fortrinn med hurtighet og kapasitet utnyttes.

Planforslaget vil bidra til å bygge opp om jernbanen som transportmiddel samt legge til rette for et kompakt og attraktivt omstigningspunkt mellom MetroBuss og jernbane. En utbygging av nye Leangen stasjon er som sådan et viktig prosjekt for området, som har et betydelig potensial for knutepunktsutvikling i tråd med sentrale grep i bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten.

VurderingPlanforslagets utforming og kvalitet

Planforslaget er godt utredet og belyst. Konseptet som er lagt til grunn er enkelt og lett forståelig, og muliggjør et kompakt omstigningspunkt mellom jernbane og MetroBuss. En utvikling av omstigningspunktet i tråd med planforslaget forutsetter imidlertid omfattende koordinering og samkjøring mellom aktørene i området, særlig Bane NOR/Jernbanedirektoratet, SVV og

MetroBuss/Miljøpakken.

MetroBuss

Planforslaget legger til grunn et kompakt omstigningspunkt på Leangbrua med direkte omstigning mellom vertikalkommunikasjon til perrongen(stasjonsområdet) og stasjon for MetroBuss. Denne løsningen forutsetter en tosidig utvidelse av Leangbrua for å sikre tilstrekkelig bredde for sykkelveg med fortau, stasjon for MetroBuss og kollektivfelt. Konstruksjonsmessig innebærer dette to selvstendige brukonstruksjoner med sammenhengende dekke/forbindelse til dagens Leangbrua og piren til trappe-/heishusene/konstruksjonen, med understøttelse midt i perrongen. Finansiering av dette er imidlertid ikke sikret eller avklart i MetroBuss prosjektet. Breddeutvidelse av Leangbrua forutsetter fundamentering i området for perrongen, og etablering samtidig med perrongen. Det er tatt inn en bestemmelse som ivaretar dette. Gjennomføring krever imidlertid en samkjøring mellom Miljøpakken/MetroBuss og BaneNOR.

Løsning for MetroBuss ved Leangbrua på kort sikt, til oppstart av MetroBuss i 2019, har vært et sentralt tema i planarbeidet. Ulike løsninger har vært diskutert, men så langt er det ikke konkludert om valg av løsning. Prinsipper for MetroBuss på Leangbrua må ses i sammenheng med valg av løsning for MetroBuss i Haakon VII's gate. For å få til et godt og attraktivt omstigningspunkt er det viktig å samlokalisere adkomst til perrongene og stasjon for MetroBuss, med kortest mulig avstand i mellom. Planforslaget for nye Leangen stasjon vil ikke være til hinder for noen av løsningene som nå vurderes. Valg av prinsipper for Haakon VII's gate og Bromstadvegen, med MetroBuss-stasjoner, skal legges frem for politisk behandling i en egen sak.

Planforslaget muliggjør et omforent, kompakt og endelig forslag til omstigningspunkt, i tråd med overordnede statlige, regionale og kommunale føringer. Da planforslaget ikke vanskeliggjør de ulike løsningene for MetroBuss, og av hensyn til fremdrift for nye Leangen jernbanestasjon, legges saken ut på høring før spørsmål knyttet til MetroBuss er avklart.

Lokk

Planforslaget vil ikke være til hinder for etablering av et fremtidig lokk, jf. vedtak i formannskapet 21.6.2016. Planforslagets bestemmelsesområde #5 angir område der det tillates etablert lokk. Angitt første utbyggingsetappe, med etablering av kun én vertikalkommunikasjon øst for Leangbrua og mindre omfattende endringer i sporplanen, er ikke til hinder for etablering av et fremtidig lokk.

Som ledd i oppfølging av formannskapetets vedtak har man gjennom møter og verksted (23.5.2017) med berørte parter avklart at et lokk vil være gunstig for utviklingen av området, samt bygge opp om knutepunktet, og det er vist interesse for å etablere et lokk. Dette forutsetter imidlertid en nøktern realisme i forhold til kostnaden ved å etablere et lokk over jernbanen. Et lokk med omfattende bebyggelse, som forutsatt i områdeplanen, er derfor mindre sannsynlig. Trondheim kommune er åpen for å diskutere en annen utforming og størrelse av lokket enn den som er hjemlet i områdeplanen. Trondheim kommune er i prosess med å utarbeide intensjonsavtale med Jernbanedirektoratet om rettighetene for utbygging av lokk over jernbanen. Det skal også igangsettes en mulighetsstudie for utvikling av lokket og tilgrensende arealer.

Avveining av konsekvenser

Utvikling av knutepunkt på Leangen vil være samfunnsøkonomisk positivt og i tråd med vedtatte overordnede planer. Planforslaget forventes å ha positive virkninger for miljø, folkehelse og

tilgjengelighet for gående og syklende gjennom tilretteleggelse for ekspressykeltrasé samt turveger.

Planforslaget gjør rede for en etappevis utbygging av nye Leangen stasjon som ivaretar hensynet til fremtidig elektrifisering av Trønderbanen samt fremtidig dobbeltspor. Til sammen vil disse fremtidige endringene medføre betydelige endringer i sporplanen. Etablering av en ny jernbanestasjon ved Leangbrua er imidlertid ikke avhengig av disse sporendringene. Grunnet kostnadshensyn og usikkerhet knyttet til tidspunkt for breddeutvidelse av Leangbrua vurderer forslagstiller Bane NOR å etablere trappe- og heishuset øst for Leangbrua, og perrong på 125 meter med mindre omfattende endringer av sporene først.

Det er både positive og negative aspekter ved en slik etappevis utbygging, da særlig knyttet til første utbyggingsetappe. En sentral problemstilling i planarbeidet har vært å ivareta muligheten for et fremtidig lokk, jf. formannskapetets vedtak av 21.6.2016.

Skissert første etappe, med mindre sporendringer og etablering av kun østre trappe- og heishus, vil ikke være til hinder for utbygging av et fremtidig lokk over jernbanen. Det gir og et handlingsrom for å konkretisere spørsmålet om lokk, med hensyn til utforming, finansiering, prosjektering av fundamenter med mer, gjennom arbeidet med mulighetsstudiet som skal igangsettes på nyåret. Planlegging og utbygging av et lokk over jernbane betinger en stor grad av koordinering og samkjøring mellom Bane NOR/Jernbanedirektoratet, Trondheim kommune og andre aktører.

En etappevis utbygging, med etablering av kun en vertikalkommunikasjon øst for Leangenbrua i første fase, er særlig utfordrende i forhold til trafiksikkerhet i forhold til krysningsulykker og universell utforming ved driftsavbrudd. Faren for krysningsulykker er størst i en situasjon der det etableres stasjon for MetroBuss på Leangbrua samtidig som det er adkomst til plattform fra kun ett heis-/trappehus fra Leangbrua. Et avbøtende tiltak kan være å etablere en fotgjengerovergang i tilknytning til stasjon for MetroBuss. Avbøtende tiltak som ivaretar trafiksikkerheten må derfor vurderes dersom en slik situasjon skulle oppstå.

Konsekvenser for universell utforming ved driftsavbrudd er tidligere omtalt i planbeskrivelsen, og de beskrevne løsningene forutsetter rutiner ved driftsavbrudd. Dette er forhold som er vanskelig å sikre i bestemmelser da det går ut over rammene av en reguleringsplan. Med bakgrunn i erfaringer fra Trondheim S og kapasitetsutfordringer mht. heis, er det også ønskelig at etablering av rulletrapp vurderes på nytt før sluttbehandling.

Etablering av "kiss & ride" ved eksisterende Leangen stasjon er uheldig i forhold til at det er langt fra adkomst til perrongen. Det er derfor stor sannsynlighet for at enkelte vil stoppe ved stasjon for MetroBuss for å slippe av folk, med de utfordringer det vil medføre for trafiksikkerhet og fremkommelighet for MetroBuss. Det er derfor viktig å vurdere annen mulig lokalisering av "kiss & ride" i forbindelse med planarbeid for tilgrensende arealer.

Godshuset Staalstua ved dagens Leangen stasjon er registrert med antikvarisk klasse C. I planforslaget er Staalstua forutsatt revet da det kommer i konflikt med påkrevde endringer i sporene/sporplanen, noe som vil ha negativ virkning for kulturmiljøet. Fra antikvarisk hold er det ønskelig å bevare Staalstua. Et alternativ kan være å flytte Staalstua, dersom det er mulig. Spørsmålet er da hvor kan/skal det flyttes? Det er utfordrende å finne en fornuftig plassering

innenfor planområdet. Det er ønskelig med innspill om dette.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Etablering av et framtidig lokk vil medføre store investeringer. Størrelsen av investeringen vil være avhengig av valg av løsning. Gjennom mulighetsstudie vil bl.a. valg av løsning, kostnader, fordeling av kostnader og finansiering bli nærmere avklart.

Etablering av holdeplassene for MetroBuss på Leangbrua vil medføre behov for en utvidelse av bruas bredde. Finansiering av en breddeutvidelse av Leangbrua, for å gi plass for stasjon til MetroBuss samt sykkelveg med fortau, er ikke sikret eller avklart. Dette er kostnader som det antas vil tilfalle Miljøpakken.

Planforslaget legger til rette for både ekspressykkelveg, tidligere regulert ny bru over jernbanesporet (Peder Falcks veg) og turstier henholdsvis nord og sør for jernbanen. Etablering og drift av disse anleggene vil ha økonomiske konsekvenser for Trondheim Kommune.

Medvirkningsprosess

I forbindelse med planarbeidet har det vært flere runder med samråd og medvirkning med berørte parter. Først gjennom utarbeidelse av mulighetsstudie som ligger til grunn for planforslaget. I dette arbeidet har det blitt gjennomført prosjektgruppemøter og en workshop med deltagere fra Trondheim kommune, Sør- Trøndelag fylkeskommune, AtB, Statens vegvesen, Bane NOR og COWI som Bane NORs konsulent. Workshopen ble avholdt 19.1.2016.

I forbindelse med varsling av oppstart og samråd har det vært mulighet for å komme med innspill til planen. Oppstart av planarbeid ble varslet 1.6.2016, med frist for innsending av merknader 22.6.2016. Det har kommet inn mange merknader til planen. Innspillene har i all hovedsak omhandlet innspill til utvikling av omstigningspunktet, forhold for gange og sykkel, samt grensesnitt til naboeiendommer. De viktigste merknadene er omtalt i planbeskrivelsen, og alle innkomne merknader fra samråd og medvirkningsprosessen er oppsummert og kommentert i vedlegg 11.

Det har i tillegg vært en rekke møter med SVV og Miljøpakken der MetroBuss og endringer av den jernbanetekniske detaljplanen har blitt drøftet, da spesielt med tanke på en etappevis utbygging og trafiksikkerhet på Leangbrua.

Andre hensyn:

Før sluttbehandling er det ønskelig at gang- og sykkelforbindelsen mellom Leangbrua og supersykkelvegen får en endret geometri som ivaretar sikkerhetshensyn på en bedre måte, jf. innspill fra Syklistenes landsforbund (se planbeskrivelsen).

Konklusjon

Byplansjefen anbefaler at planforslaget for Leangen stasjon legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

TRONDHEIM KOMMUNE

Hilde Bøkestad
byplansjefChristina Føllesdal Brown
saksbehandler*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift***Vedlegg**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser 19.12.2017
- Vedlegg 4: ROS- analyse
- Vedlegg 5: Støyrapport
- Vedlegg 6: Støykart fra veitrafikk
- Vedlegg 7: Nordlandsbanen støykart eksisterende situasjon
- Vedlegg 8: Nordlandsbanen støykart fremtidig situasjon
- Vedlegg 9: VA- utredning
- Vedlegg 10: Notat til eierskapsenheten
- Vedlegg 11: Oppsummering og kommentar til innkomne innspill
- Vedlegg 12: Referat fra samrådsmøter med SVV