



Detaljregulering av Gildheimskrysset - Leangen stasjon, hovedsykkelveg, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 11.11.2021

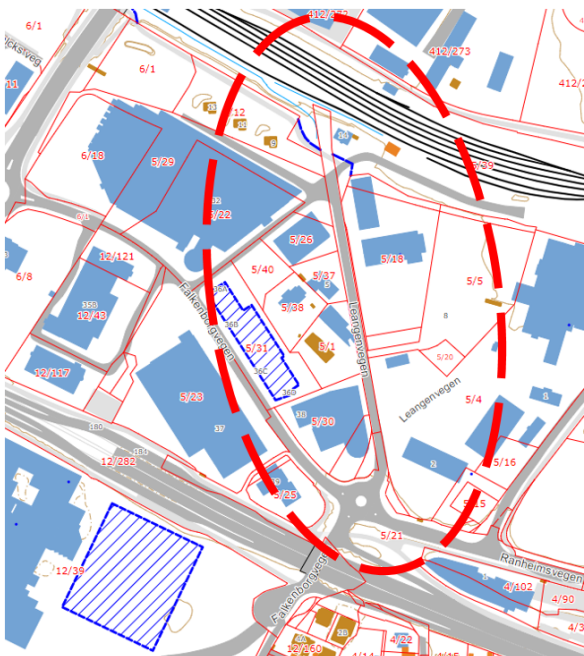
Dato for godkjenning av bystyret : 18.11.2021

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av ViaNova Trondheim AS og Selberg arkitekter som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Statens vegvesen. Prosjektet er finansiert gjennom Miljøpakken.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for en ny hovedsykkelveg som vil gi flere et tilbud om en attraktiv sykkelveg som i stor grad betjener de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. Strekningen starter ved Gildheimkrysset, går under Ranheimsvegen i kulvert, går videre nordover langs Leangenvegen, frem til Leangen stasjon, i bru over toglinjene og kobler seg på eksisterende hovedsykkelveg nord for jernbanen. Det er tilrettelagt for en sykkelrundkjøring ved Gildheimkrysset. Foreslått bruløsning er en stålkassebru i rustfritt stål.

Planen vil være et positivt bidrag til at målene i byveksttalen lettere kan nås.

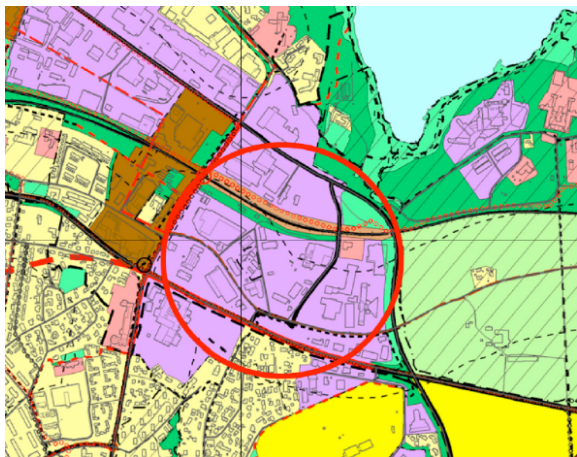


Planområdet går fra Ranheimsvegen i sør



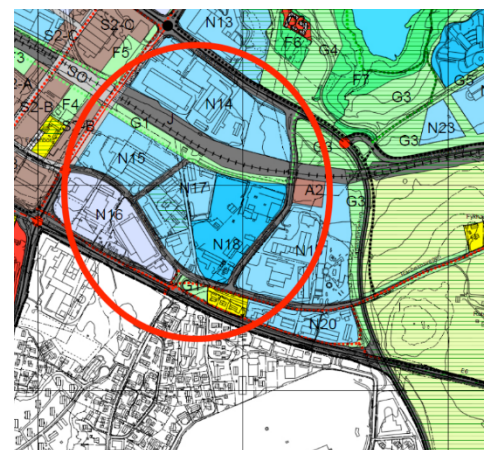
Strekningen ned mot Ranheimsvegen sett fra nord

Planstatus



I gjeldende kommuneplanens arealdel er hovednett for sykkel anvist langs Nordlandsbanen og Rv. 706. Innenfor planområdet er det i tillegg jernbaneformål, sentrumsformål, næringsbebyggelse, og ved Leangen stasjon er området langs jernbanen avsatt til eksisterende og framtidig grønnstruktur.

I kommunedelplan for Lade-Leangen-Rotvoll som ble vedtatt i Trondheim bystyre 28.4.2005 er ikke hovednett for sykkel vist langs Nordlandsbanen.



Planområdet omfattes av gjeldende reguleringsplaner:

- r20110035 Haakon VII's gate 27 og 27B, gnr. 412 bnr. 271 og gnr. 412 bnr. 272. 24.5.2012
- r20130001 Haakon VII's gt 27 og 27B, gnr. 412 bnr. 271 og gnr. 412 bnr. 272. 22.5.2014
- r0425 Leangen, ny godsterminal. 27.9.2001
- r20160021, Leangen stasjon. 21.6.2018
- r20130001, Sykkelekspressvegen øst. 22.5.2014
- r0336d, Bromstadvegens forlengelse. 18.9.2007
- r0336, E6, Falkenborg - St. Hanshaugen m/tilknytninger til Haakon VII's gate og Innherredsveien. 31.5.1990
- r0119, Innherredsveien og Nordlandsbanen fra Dalen blindeskole til Rotvold. 12.4.1960
- r0119i, Louiselyst, Thoning Owesens gt.36, Leangenvegen 3 A og 3 B. 3.3.1994
- r0119f, Leangenvegen 7, gnr. 5/26. 24.7.1984
- r20120032, Falkenborgvegen 36, gnr. 5 bnr. 31. 20.11.2014
- r0248, Ladeforbindelsen mellom Amalienlyst og jernbanen med tilstøtende områder, med bestemmelser. 18.12.1986
- r1139a, Leangen nordre, gnr.4/1 og Rotvold nedre, gnr.16/4. 10.6.1975
- r1170a, E6-øst, delplan 3, Strindheim / Gildheimsområdet. 23.11.2006
- r20130022, E6 Innherredsveien og Ranheimsvegen, gnr. 4 bnr. 20 og 4/102. 19.6.2013

I tillegg til gjeldende reguleringsplaner er det en plan for Falkenborgvegen 32, 33, 35, 37 og 39, Leangen sentrum øst, r20190028, under arbeid. Det har også vært en plan r20100052 på høring for Leangenvegen 10. Denne planen er per dags dato ikke vedtatt, men den la til rette for fortau langs store deler av Leangenvegen da dette mangler i dag.

Sykelstrategi for Trondheim ble utarbeidet av Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Strategien ble vedtatt i bystyret i Trondheim kommune våren 2014.

Sykelstrategien skal bidra til å alminneliggjøre sykling i Trondheim. Tiltaksbeskrivelsen inneholder forslag til bedre og flere fysiske anlegg for syklister. Trondheim skal få et sammenhengende hovednett for sykkel med høy standard. En stor del skal bestå av sykkelveg med fortau, der syklister og fotgjengere får separate felt.

En forutsetning for gjennomføring av planen har vært at Bane NOR, av hensyn til framtidig elektrisering av jernbanen, har krav om at konstruksjoner over jernbanen skal ha fri høyde på 7,6 meter.

Planen vurderes til å i hovedsak være i tråd med overordna planer, men forbindelsen langs Leangenvegen er ikke vist i disse planene. Sykkelveg er vist langs jernbanesporet, Ranheimsvegen og Rv. 706.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet og stedets karakter

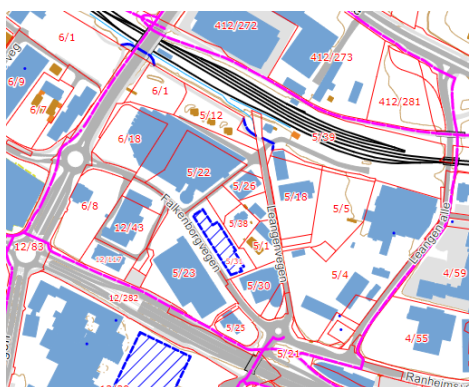
Planområdet ligger i bydel Leangen, ca. 3 km øst for Trondheim sentrum. Totalt er planområdet på 10,1 daa.

Planforslaget starter ved rundkjøringen hvor Ranheimsvegen, Falkenborgvegen og Leangenvegen møtes. Ny gang- og sykkelveg legges i kulvert under Ranheimsvegen, fortsetter langs Leangenvegen nordover, krysser over jernbanen ved Leangen stasjon i bru, går langs jernbanesporet på nordlig side til eksisterende gang- og sykkelveg ved Leangbrua.



Områdene hovedsykkelvegen skal bygges i er preget av store infrastrukturanlegg (Nordlandsbanen), og både større og mindre veganlegg som Rv. 706 Innherredsveien, Ranheimsvegen og Falkenborgvegen. Langs Leangenvegen er det større arealer med lager og industri med tilhørende utendørslagring og parkeringsplasser. Unntaket er Louiselyst gård og Leangen stasjon.

Det er lite aktivitet og lite sosial overvåkning i de områdene sykkelvegen planlegges i etter arbeidstid. De aktivitetene som finnes er knyttet til jernbanen og 3T Leangen som holder til i Leangenvegen 10.

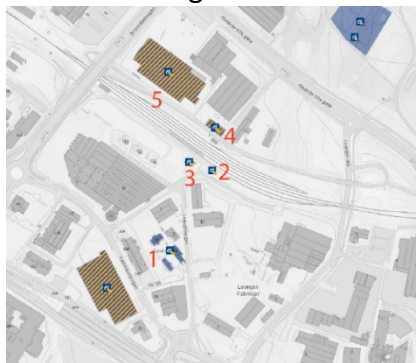


Planområdet omfatter eiendommene: 5/1, 5/4, 5/5, 5/12, 5/18, 5/21, 5/24, 5/26, 5/29, 5/30, 5/37, 5/39, 5/42, 5/44.

Vedtatt hovedsykkelnett er vist med rosa strek.

Antikvariske forhold

Det er flere registrerte kulturminner og bygninger i nærheten av planområdet som vist i kart.



1. Louiselyst gård er et historisk gårdstun med høy antikvarisk verdi fra midten av 1800-tallet som i dag benyttes som et selskapslokale.
2. Staalstua som har antikvarisk verdi klasse C.
3. Gamle Leangen stasjon med stasjonsbygning fra 1944.
4. Lagerbygning rett nord for planområdet med antikvarisk verdi klasse C.
5. Flyhangaren på Lade som har antikvarisk verdi klasse B og har vært ombygd i nyere tid.

Biologisk mangfold og fremmede arter

Det er ingen registrerte naturverdier i området. Området er preget av bebygde areal for veg og bebyggelse.

Det er registrert to fremmede arter innenfor planområdet. Disse er hagelupin og svensk skrinneblom.

Rekreasjonsverdier

Området fremstår i dag med liten rekreasjonsverdi. Det er avsatt et belte med grønnstruktur langs jernbanesporene ved Leangen stasjon, men området er i praksis et anleggsområde. Gang- og sykkelvegene i området innehar en viss rekreasjonsverdi som tur- og joggeløyper, men opplevelsesverdien innenfor planområdet vurderes som begrenset da de i stor grad beveger seg gjennom industri- og lagerområder.

Leangen stasjon er et kartlagt som et friluftslivsområde i Trondheim kommunes arbeidsprogram «Plan for friluftsliv og grønnstruktur». Det er avsatt areal langs jernbanelinjen til fremtidig grønnstruktur. Store deler av arealet langs jernbane er skjermet fra allmenn ferdsel og ikke i bruk av barn og unge. Fremtidig grønnstruktur avsatt i kommuneplanen og kommunedelplan er i dag ikke opparbeidet som tilgjengelige areal for barn og unge.

Trafikkforhold

Det er registrert en ÅDT på 3500 i Falkenborgvegen, 1300 langs Ranheimsvegen og 438 langs Leangen allé. Det er ikke registrert trafikktegn i Leangenvegen, men det antas at den har relativt lav ÅDT da det er få veldig besøksintensive bedrifter eller butikker langs denne vegen. Avkjørslene langs Leangenvegen går inn til treningssenteret 3T, restauranten Louiselyst gård, Trondheim Pole Studio, Rockwool og Polarbad. Rockwool har to adkomster i starten av Leangenvegen, men trafikken i dit antas å være lav. Leangenvegen går i en sløyfe fra Gildheimskrysset og Falkenborgvegen.

Det er få registrerte trafikkulykker langs vegene innenfor planområdet de siste ti årene. Samtlige er registrert som skadegrad «lettere skadd».

Teknisk infrastruktur



VA og fjernvarme

Det ligger eldre kommunale ledninger langs Leangenvegen som er av dårlig kvalitet. Sør for jernbanesporene ligger det kommunal felles avløpsledning mot Leangen allé. Det ligger også infrastruktur for eksisterende fjernvarmeanlegg i deler av Leangenvegen.

Elektro

Det ligger flere telekabler og en høyspentkabel i bakken ved ny hovedsykkelveg. Kablene er blant annet for eksisterende gatelys og telekabler, og går til teleskap/signalskap.

Grunnforhold

Ifølge NGUs berggrunnskart består berggrunnen i området av grønnstein og grønnskifer. Løsmassekartet fra NGU viser at løsmassene består av fyllmasser over marine avsetninger. Ifølge NGUs rapport om Geologiske bakgrunnsdata for kartlegging av radonfare i Norge, er det liten radonstråling fra grønnstein og grønnskifer.

SVV foretok en boring på nordsiden av Ranheimsvegen i mars 2020. Boringen indikerte fyllmasser over fast leire fra ca. 3 meters dybde. Boringer i området indikerte ikke kvikkleire eller noe som vil medføre fare for skred i området.

Forurenset grunn

Det er påvist registrerte lokaliteter med forurenset grunn, samt lokalitet hvor det foreligger mistanke om forurenset grunn. Utgraving av forurenset grunn er tidligere gjennomført i nordre og søndre del av planområdet, men det er rapportert at det er gjenværende forurensede masser.

Støy

Tiltaket er ikke å regne som støyfølsomt, og det vil heller ikke generere støy mot omkringliggende omgivelser.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Arealtabell – Formål på grunnen	
§12-5 Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1150 - Forretninger	1,8
1340 - Industri	1,8
Sum areal denne kategori:	3,6
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg	0,6
2012 - Fortau (4)	2
2015 - Gang-/sykkelveg (3)	1,1
2017 - Sykkelanlegg (3)	3,3
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (6)	2,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (3)	1

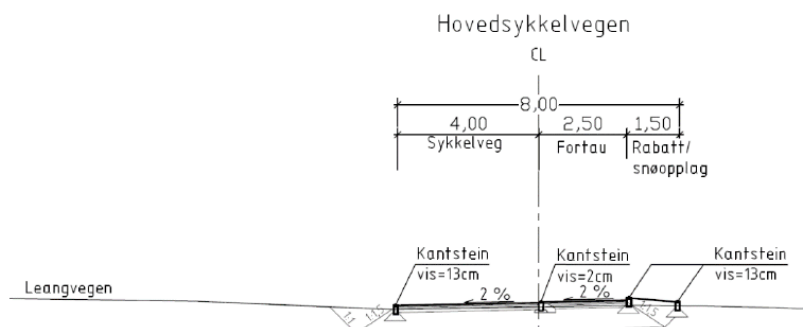
2020 - Bane (nærmere angitt baneformål) (2)	4,4
2021 - Trasé for jernbane	0,8
Sum areal denne kategori:	15,4
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3030 - Turdrag	2,6
Sum areal denne kategori:	2,6
Totalt alle kategorier:	21,6
Arealtabell – under grunnen (undergang ved Ranheimsvegen)	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2012 - Fortau	0
2017 - Sykkelanlegg	0,1
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	1
Sum areal denne kategori:	1,1
Totalt alle kategorier:	1,1
Arealtabell – over grunnen (bru ved Leangen stasjon)	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2012 - Fortau	0,2
2017 - Sykkelanlegg	0,3
Sum areal denne kategori:	0,5
Totalt alle kategorier:	0,5

Arealet for hovedsykkelvegen reguleres til ytterkant av skulder. Areal utenfor dette reguleres til annen veggrunn-teknisk, annen veggrunn-grøntareal eller til gjeldende formål.

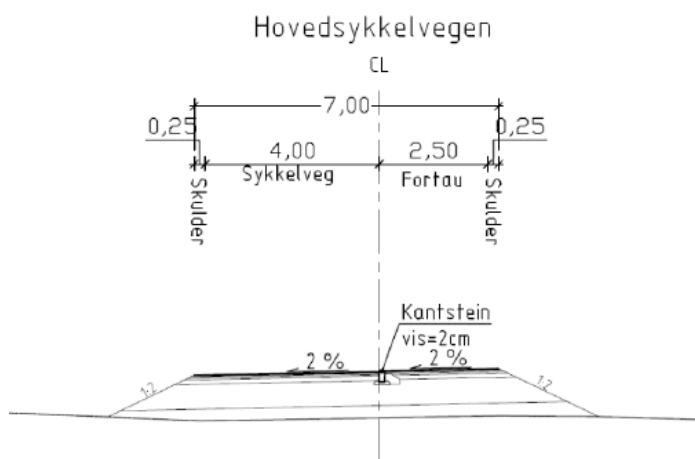
For å sikre tilstrekkelig areal til anleggsperioden er det avsatt areal til bestemmelsesområde-midlertidig anleggsområde.

Planlagte samferdselsanlegg

Hovedsykkelvegen skal utformes etter Statens vegvesens håndbok N100 «Veg og gateutforming». Hovedsykkelvegen planlegges med bredde på 4,0 m sykkelveg og 2,5 meter fortau. Sykkelvegen vil beslaglegge en korridor på 6,5 meter pluss bredden på kantstein. Det settes av plass til 1,5 meter snøopplag mot østsiden av sykkelvegen. Hovedsykkelvegen beslaglegger ikke eksisterende vegareal, men legger seg langs Leangenvegen.



Der veien ligger på fylling vil den ha skulder på 0,25 meter på hver ytterside.



Hovedsykkelveg på fylling



Sykkelvegen sett mot nord

For kryssing av Ranheimsvegen er det planlagt en plasstøpt undergang med bredde 6,5 m og høyde 3,1 m. For å forbinde gang- og sykkelvegene som møtes like sør for undergangen på en trafiksikker måte, er det her planlagt en rundkjøring for syklister.



Dagens kryssløsning mellom gående og syklende som ligger mellom Ranheimsvegen, Rv. 706 og Gildheimkrysset er utformet som et T-kryss (tre armer). Planlagt løsning gir en ekstra arm i kryssområdet, der tre av armene vil være hovedsykkelveger mens en er en gang- og sykkelveg (langs Ranheimsvegen).

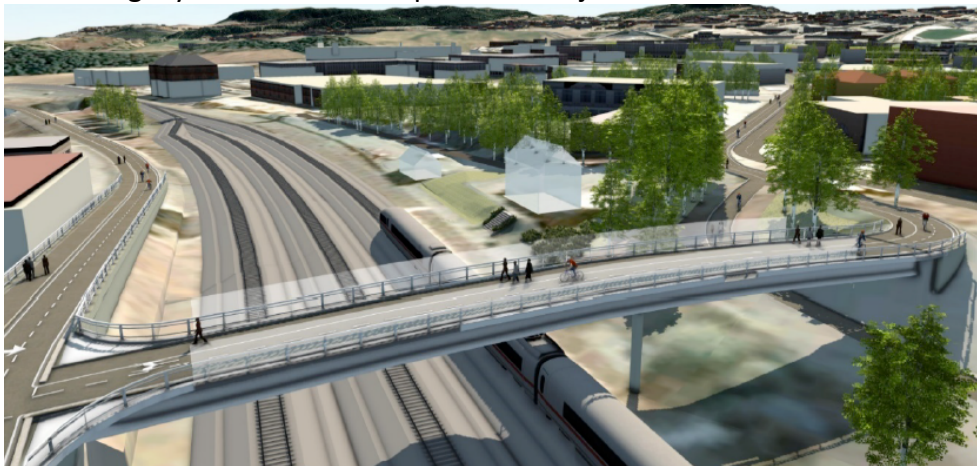
Hensikten med rundkjøringen er å få ned farten til de syklende samtidig som det er trafiksikkert, lesbart og oversiktlig kjøremønster. De gående må tas hensyn til slik at de ikke kommer i konflikt med syklende i høy fart. De syklende må ikke inviteres til å ta snarveier over rundkjøringen, eller krysse direkte mot kjøreretningen til venstre.

Leangen GS-bru er planlagt utført med en total brulengde på ca. 65 m i to spenn og en føringsbredde på 6,5 meter. Det er fastsatt et frihøydekrav på 7,6 meter over jernbanen og det innebærer at eksisterende gang- og sykkelveg på nordsiden av jernbanen må heves.

Brua får en breddeutvidelse inn mot T-krysset på nordsiden for å skape et romslig og oversiktig kryss. Planer om framtidig elektrifisering av jernbanen gjør at det må monteres beskyttelsesskjerm på utsiden av rekkverket over sporene.

I vedtatte planer for Leangen stasjon er det tilrettelagt for forlengelse av perrong, utretting av eksisterende jernbanespor og nytt spor (spor 13). Disse planene er, med det grunnlag som er tilgjengelig, tatt hensyn til for å sikre at Bane NOR har tilstrekkelig areal for sine framtidige planer.

På brua og betongtrauet er det tenkt benyttet lett gang- og sykkelrekkverk. På trauekonstruksjonen vil det være naturlig med sprossepener, mens på brua må det monteres brøytetette paneler over underliggende jernbane. Belysning vil enten monteres integrert i håndløper på rekkverk, eller som vanlige lysmaster montert på konstruksjonene.



På grunn av høyden på brua grunnet elektrifisering av jernbane, og maksimal stigning på hovedsykkelvegen vil det være behov for støttemurer på nordsiden av jernbanen der brua slutter. Støttemurene vil bli fylt inntil så mye det lar seg gjøre slik at den virker så lave som mulig. Muren vil være mot jernbanen, og mot baksiden av bebyggelsen ved den gamle hangaren.



Det er behov for støttemurer for å fange opp høyden på ny bro og samtidig få universell utforming med tanke på stigning

Grønnstruktur

Planen regulerer midlertidig anlegg- og riggområde over regulert grønnstruktur (turveg) i planen for Leangen stasjon. Disse områdene må tas med for å regulere midlertidig anleggsområde, og gjeldende plan for Leangen stasjon vil fortsatt gjelde. Det stilles krav til gjennomføring i planen for Leangen stasjon om at tekniske planer skal omfatte disse områdene.

Universell utforming

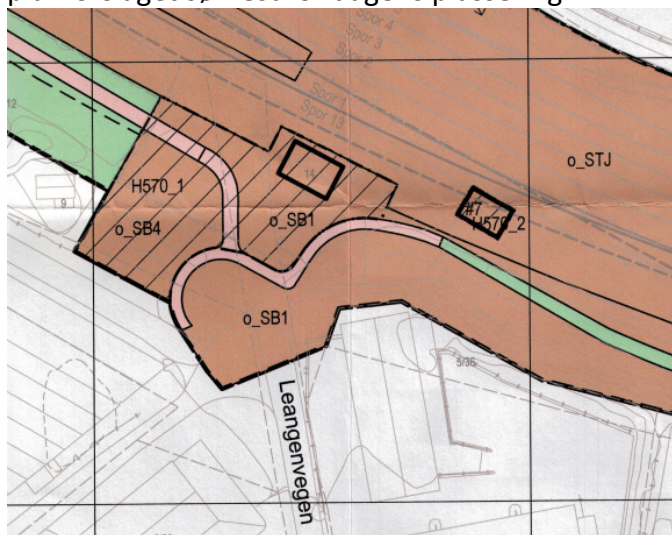
Det er lagt til grunn utforming av gang- og sykkelvegen etter håndbok N100 og tabell D.9: Maksimal stigning for gang- og sykkelveger utenfor sentrumsområder. Dette gir en maksimal stigning på 7 % på rampe opp til bru over jernbanesporene på Leangen stasjon.

Teknisk infrastruktur

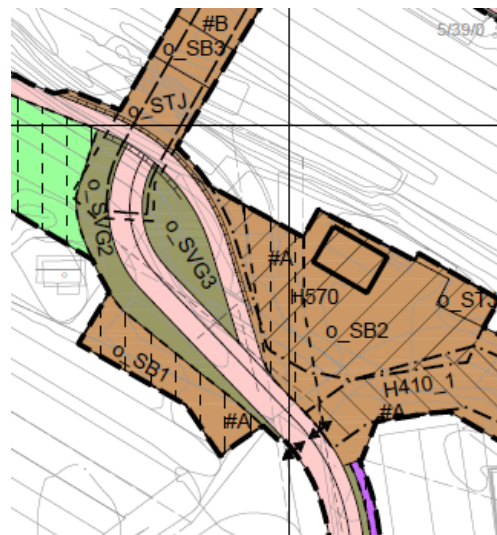
Kommunalt ledningsnett skal prosjekteres og bygges i henhold til Trondheim kommunes VA-norm. Vannledningen i Ranheimsvegen / Falkenborgvegen skal legges om for å unngå konflikt med kulvert for hovedsykkelvegen. Spillvannsledninger til eksisterende bebyggelse skal ivaretas og overvann fra området skal fordrøyes før påkobling til kommunalt nett.

Kulturminner

Hensynssone for framtidig plassering av Staalstua omfattes av planen. Planforslaget tilrettelegger for at det er mulig å flytte bygningen når Bane NOR ønsker å rette ut spor 1. Det er ikke på nåværende tidspunkt konkrete planer om utretting av spor 1, og dermed ingen planer om flytting av Staalstua. Det legges opp til at hensynssonen for plassering av Staalstua reguleres inn i planforslaget sørvest for dagens plassering.



Gjeldende plan r20160021



Ny plan

Hensynssonens plassering er avklart med byantikvaren og Bane NOR. Bestemmelsene og plankart ivaretar at gjeldende plan blir ivaretatt. Rekkefølgegrav i plan for Leangen stasjon vil derfor kunne innfris.

Det er behov for at deler av jernbaneområdet benyttes som riggområde. Området vil overføre de samme bestemmelsene og formålene som i gjeldende plan for Leangen stasjon.

ROS-analyse

Ros-analyse viser at det totalt sett er registrert liten fare for uønskede hendelser innenfor planområdet eller som følge av tiltaket. Det stilles krav til sikkerhetsgjerder mellom offentlige trafikkareal for sykkelvegen for å hindre uvedkommende å komme inn på området. Det skal etableres sikkerhetsgjerder mot jernbanesporene. Adkomster for Rockwool stenges i Leangenvegen og etableres i Leangen allé.

Virkninger av planforslaget

Planen vil i hovedsak følge opp det overordnede grepet i kommuneplanens arealdel (kpa) til Trondheim kommune. I kpa er hovedsykkelruten vist langs jernbanelinjen og rv. 706

(Innhærredsveien). En ny hovedsykkelveg mellom Gildheim og Leangen bidrar til å bygge et sammenhengende sykkelvegnett som binder sammen bydelene i Trondheim, og det gjør det mer attraktivt å benytte sykkel istedenfor personbil. Sykkelvegen planlegges med en bredde på minimum 4 meter og gangdelen med en bredde på 2,5 meter, noe som gjør vintervedlikehold lettere.

Landskap

De største endringene i landskapet er etableringen av gang- og sykkelbru over jernbanelinjene ved Leangen stasjon. Utover dette vurderes ikke planforslaget å medføre store konsekvenser som synes i det bebygde landskapet. Gang- og sykkelvegene bygges langs eksisterende vegger i et område der veg, fortau og gang- og sykkelveger er omfattende.

Ny bru over Leangen stasjon vurderes til å ikke medføre store negative konsekvenser for landskapsbildet. Brua vurderes som akseptabel på nært hold og i et fjernvirkningsperspektiv. Ny bru ligger ca. 0,6 meter høyere enn Leangenbrua, men vil være en mindre/lettere konstruksjon.



Det meste av bebyggelse i området består av lager, industri, treningsentre og forretninger. Det er igangsatt planlegging av boligbebyggelse sør for brua, og konstruksjonen kan få en fjernvirkning og nærvirkning for disse boligene.

Staalstua er ivaretatt i planen, og andre kulturminner vurderes som at de i liten grad vil påvirkes.

Grunnforhold

Det er ikke funnet kvikkleire eller sprøbruddmateriale som tilsier at det skal være fare ved bygging av støttemurer og inngrep langs Leangenvegen og fram til jernbanen.

Naturverdier

Det vurderes som lite sannsynlig at større naturverdier er oversett. Kunnskapen om hvordan tiltaket vil kunne påvirke naturverdier ansees som god.

Bestemmelsene sikrer at det under anleggsfasen skal innarbeides nødvendige beskyttelsestiltak for å forhindre spredning av fremmede og skadelige plantearter.

Friluftsliv

Det er ikke vurdert at planforslaget beslaglegger areal som forhindrer en eventuell opparbeidelse av grønnstruktur i området.

Trafikkvurderinger

Det er vurdert at siden tyngdepunktet i befolkning flytter seg i retning Lade, er det naturlig at hovedtraseen legger seg langs jernbanelinja. Det er også nevnt at denne strekningen i stor grad er ivaretatt gjennom eksisterende planer og kommunedelplaner. Traseen ligger i jevn høyde og har få kryssinger. Fremkommeligheten er vurdert til å kunne bli meget god, men det er vist til at utfordringen er å finne en naturlig trasé fra Ranheimsvegen og over til nordsiden av jernbanen ved Leangenområdet. Denne planen vil i stor grad løse denne utfordringen.

Alternativ til kryssing over jernbanen ville vært via Peder Falcks veg hvor det har vært ønske om å bygge ny bru over jernbanen på sikt. Denne er vist i kommunedelplanen for Lade – Leangen – Rotvoll. Denne strekningen vil medføre en ekstra kryssing av kjøreveg i plan ved rundkjøringen i Bromstadvegen, og den vurderes til ikke å kunne holde standarden som hovedsykkelvegen ellers legger opp til (total bredde 7 meter). Alternativ strekning ville blitt 200 meter lenger.



Barns interesser

Planen vil legge til rette for trafiksikre ferdselsårer på sykkel og til fots mellom Gildheimskrysset og Leangen stasjon, med forbindelse vestover mot Lilleby og Lade. Tiltaket er planlagt for å minimere konfliktpunkter med biltrafikk gjennom avkjørselssanering. Disse momentene er med på å gjøre det mer attraktivt og trafiksikkert for barn og unge å gå og sykle på denne strekningen.

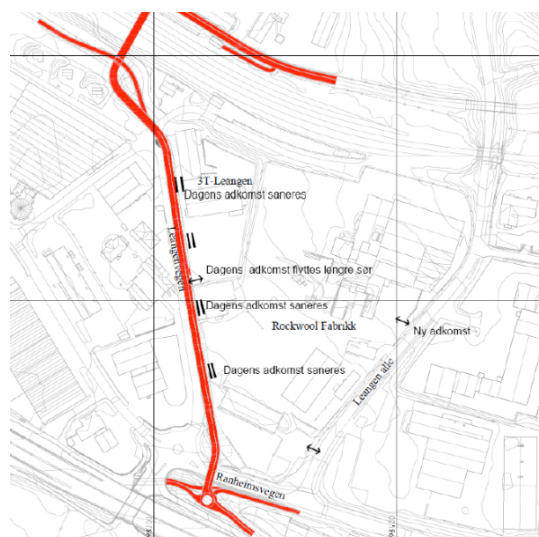
Konsekvenser for næringsinteresser

Planen legger til rette for en ny hovedsykkelveg som i et overordnet perspektiv forbinder tett bebygde boligområder, både eksisterende og planlagte. Boligområdene i Trondheim øst vil få et sammenhengende utbygd gang- og sykkelvegnett som forbindes med flere næringsområder. Tiltaket gjør det lettere for brukere av området å nå ulike målpunkt til fots eller med sykkel.

Brua over jernbanen ved Leangen stasjon gjør at kryssingen av en ellers sterk barriere mellom Ladeområdet og Leangenområdet blir lettere.

Kryssingen er plassert for å gi færre kryssinger av biltrafikk, syklist og gående i plan, samtidig som at strekningen blir forbeholdt syklende som en ren transportetappe. Dette vil kunne bidra til at sykkel blir det foretrukne alternativet framfor personbil.

For Rockwool og 3T som ligger øst for Leangenvegen vil adkomstene legges om. Rockwool har to adkomster fra Leangenvegen som saneres, og som erstattes med ny adkomst i Leangen allé. Gjeldende plan regulerer denne adkomsten. Den nordligste adkomsten til 3T foreslås stengt, og den sørlige opprettholdes. Intern veg som forbinder parkeringsplassene vil vises i tekniske planer.



Nullvekstmålet

Miljøpakken har mål om å begrense bilbruken gjennom å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Utbygging av sykkelanlegg er et viktig grep for å nå målet. Et godt tilrettelagt tilbud for syklende og gående fremmer en positiv folkehelse. Hovedsykkelruta vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. Planen vil være et positivt bidrag til at målene i byveksttalen lettere kan nås.

Planlagt gjennomføring

Prosjektet ligger inne i Statens vegvesen sine tidsplaner med reguleringsplanfasen fra mars 2020 til desember 2020. Byggeplan er foreløpig planlagt fra januar 2021 – juni 2021. Byggeperioden er planlagt fra juni 2021 – desember 2022. Kostnadene er beregnet til 160 millioner kroner.

Innspill til planforslaget

Det ble avholdt oppstartmøte med Trondheim kommune 3.4.2020.

Varsel om oppstart ble sendt ut til berørte grunneiere, rettighetshavere og naboer, samt offentlige myndigheter 28.4.2020.

Innspill til planforslaget ved offentlig ettersyn

Statens vegvesen (SVV) la planforslaget ut til offentlig ettersyn 21.10.2020 med frist for å komme med uttalelser fram til 4.12.2020. Statens vegvesen mottok åtte merknader inkludert merknad fra egen planavdeling og Trondheim kommune. Merknadene er behandlet i det videre planarbeidet. Merknadene er oppsummert og besvart under.

Asplan Viak (AV), datert 2.11.2020

Asplan Viak jobber parallelt med plan for Falkenborgvegen 32, 33, 35, 37 og 39, Leangen sentrum øst som blir berørt av planen for hovedsykkelveg, og mener at konsekvensene for sentrumsplanen ikke er tilstrekkelig belyst i planbeskrivelsen for hovedsykkelvegen. Blant annet gjelder dette adkomst til boligområdet, at planlagt bebyggelse må reduseres og at deler av bebyggelsen må flyttes sørover. Videre skriver AV at sykkelvegen medfører negative konsekvenser for tilgjengelig uterom og solforhold for hele boligområdet. Asplan Viak skriver at hovedsykkelvegen vil ha stor betydning for nærvirkningen, da bru og fylling vil ligge med tilsvarende høyde som andre etasje på boligbebyggelsen. AV mener at dette blant annet vil medføre innsynsproblematikk. AV mener videre at hovedsykkelveg ikke tar hensyn til antikvariske forhold, og AV ønsker at hovedsykkelvegen skal ta hensyn til nedkjøring til parkeringskjeller.

AV vil at en framtidig sykkelveg gjennom bydelen må tilpasse seg den framtidige urbane situasjonen den vil bli en del av.

Kommentar:

Fremtidig avkjørsel til området bør være løsbart innenfor planområdet til planen som er under planlegging. Et godt gjennomgående sykkelanlegg bør prioriteres foran framtidig avkjørsel, og nedkjøring til parkeringskjeller bør justeres. Overgang mellom sykkelveg og uterom bør tilpasses slik at man ikke bare får en ubrukbar skråning ned mot bebyggelsen. Høyden på fylling der hvor hovedsykkelveg skal ligge vil være under 2 meter over terreng på det høyeste som er sørsiden av brua. Antikvariske kvaliteter vurderes som ivaretatt gjennom planen. Det har vært dialog med byantikvaren.

Rockwool AS, datert 13.11.2020

Rockwool er bekymret for hva som vil skje med hovedatkomstene virksomheten har langs Leangenvegen. De merker at flytting av avkjørsler vil medføre store kostnader for bedriften og at hovedsykkelveg vil redusere eget areal.

Kommentar:

SVV har pågående dialog med Rockwool for å få til løsning med atkomst fra øst for virksomheten. Kryssing av sykkelvegen bør unngås.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 23.11.2020

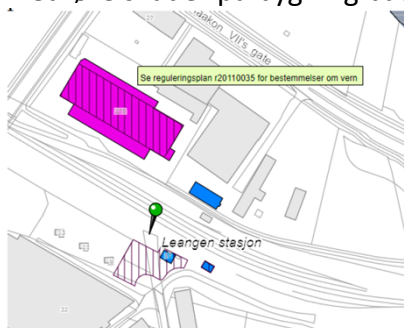
NVE savner en beskrivelse av hvilke konsekvenser planforslaget får for eksisterende flomveger.

Kommentar:

Tiltaket vurderes til å ikke endre eksisterende flomveger bortsett fra ved kulverten under Ranheimsvegen, og prosjektet vurderes til å ivareta overvannsproblematikk. Det er en bestemmelse om at Trondheim kommune må godkjenne VA-plan.

Trondheim kommune v/byantikvaren, datert 30.11.2020

Byantikvaren har vært i dialog med SVV om gamle Leangen stasjon på sørsiden av jernbanesporet, men de har også kommentar vedrørende verneverdig lagerbygg på nordsiden av jernbanen der hvor brua ender. Byantikvar er bekymret for at endring av sykkeltraseen på nordsiden kan medføre skader på bygning både i byggefase og som resultat av vedlikehold.



Kommentar:

Planen forutsetter at lagerbygget nord for jernbanesporet blir stående, og det er vurdert i planprosessen at dette skal være gjennomførbart.

Bane Nor (BN), datert 24.11.2020

Bane Nor forutsetter at anleggsarbeidet for ny sykkelveg ikke påvirker jernbanetrafikken. Bane Nor ønsker at anleggsområdet mellom jernbanespor og o_SVG1 tas ut av reguleringsplan. BN mener bestemmelsene har en misvisende beskrivelse av hvordan tiltaket gir føringer for togtrafikken. BN ønsker at framtidig turveg gjennom området sikres i bestemmelser og at det avsettes baneformål i området som omfatter jernbaneeiendommen øst for gamle Leangen stasjon.

Kommentar:

Planarbeid og bygging skal gjennomføres i henhold til Jernbanelovens §10 og i samarbeid med Bane Nor. Anleggsområdet er fjernet i reguleringsplanen. Plankart og bestemmelser er revidert i henhold til ønsker fra BN.

Fylkesmannen i Trøndelag – nå Statsforvalteren, datert 26.11.2020

Fylkesmannen gir råd om at universell utforming tas inn i et punkt i bestemmelsene.

Kommentar:

Merknad tas til etterretning.

Trøndelag fylkeskommune (TRFK), datert 3.12.2020

TRFK er positive til tiltaket og minner om kulturminner i tråd med byantikvars uttalelse.

Kommentar:

Merknad tas til etterretning.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.

Virkninger av planforslaget

Beskriv vesentlige virkninger av planforslaget, fortrinnsvis med egne avsnitt med temaoverskrifter (vanlig tekst med understreking). Beskriv avbøtende tiltak. Begrunn avveining av konsekvenser.

Det skal i alle saker svares ut hvordan planen forholder seg til bymiljøavtalen av 12.2.2016, det vil si nullvekstmålet.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling skal beskrives i saker der dette er relevant.

Lag eventuelt disposisjon ut fra stikkordliste i mal for planbeskrivelse (reguleringsveilederen). Er det fremkommet vesentlig risiko- og sårbarhet må virkningene beskrives her.

Planlagt gjennomføring

Kan disponeres som planbeskrivelse til 1.gangs behandling, men husk at dette er kommunedirektørens beskrivelse av kommunens forslag.

Innspill til planforslaget

Beskriv innledningsvis planprosessen (inkludert hvordan og når det er varslet og kunngjort planoppstart). Suppler med offentlig ettersyn/høring.

Referer innspill og merknader og hvordan disse er ivaretatt i planforslaget.

Interne innspill skal ikke tas med i merknadsbehandlingen. De skal belyses på annen måte i saksfremstillinga.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.