



Detaljregulering for hovedsykkelveg Gildheim-Leangen og Lilleby

Trondheim kommune

Planbeskrivelse for oppstartsmøte

Planbeskrivelse til oppstartsmøte

Vår referanse

Vår dato

Saksnr.

Innhold

1. Bakgrunn	3
1.1 Hensikten med planen	3
1.2 Plankonsulent, forslagsstiller	3
1.3 Vedtak i saken	3
1.4 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering	4
2. Gjeldende plangrunnlag	4
2.1 Kommuneplanens arealdel	4
2.2 Reguleringsplanstatus	5
3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	7
3.1 Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet	7
3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	9
3.3 Trafikkforhold	10
3.4 Landskapsbilde/bybilde	11
3.5 Kulturminner	11
4. Beskrivelse av forslag til detaljregulering	12
4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål	12
4.2 Beskrivelse av tiltaket	12
4.3 Eiendomsforhold	14
5. Virkninger av planforslaget	14
5.1 Trafikkforhold og trafiksikkerhet	14
5.2 Universell utforming	15
5.3 Grunnforhold	15
5.4 Landskap	15
5.5 Kulturminner	15
5.6 Kabler og ledninger	15
6. Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse	16

1. Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Langs rv. 706 skal det etableres en hovedrute for gående og syklende. Ruta skal ha høy standard og god kapasitet samtidig som tilbudet skal ivareta trafiksikkerheten for gående og syklende.

1.2 Plankonsulent, forslagsstiller

Planforslaget utarbeides av ViaNova Trondheim AS på vegne av Miljøpakken i Trondheim ved Statens vegvesen.

1.3 Vedtak i saken

Byvekstavtale:

Det er inngått en bymiljøavtale mellom staten, Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Byvekstavtalen ble vedtatt den 15.03.2019. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Følgende er angitt i mht. tiltak staten skal finansiere i byvekstavtalen:

Ytterligere tiltak for gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med en riksvegfunksjon innenfor hele avtaleområdet som kommer i tillegg til de tiltakene som alt inngår i denne avtalen, bl.a.:

- *Tiltak for videre utbygging av hovedruter for sykkel*

Sykelstrategi for Trondheim 2014 – 2025:

Sykelstrategi for Trondheim er 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 bl.a. forslag til bedre og flere fysiske anlegg for syklist. Trondheim skal få et sammenhengende hovednett for sykkel med høy standard. En stor del skal bestå av sykkelveg med fortau, der syklist og fotgjengere har hver sine felt.

1.4 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering

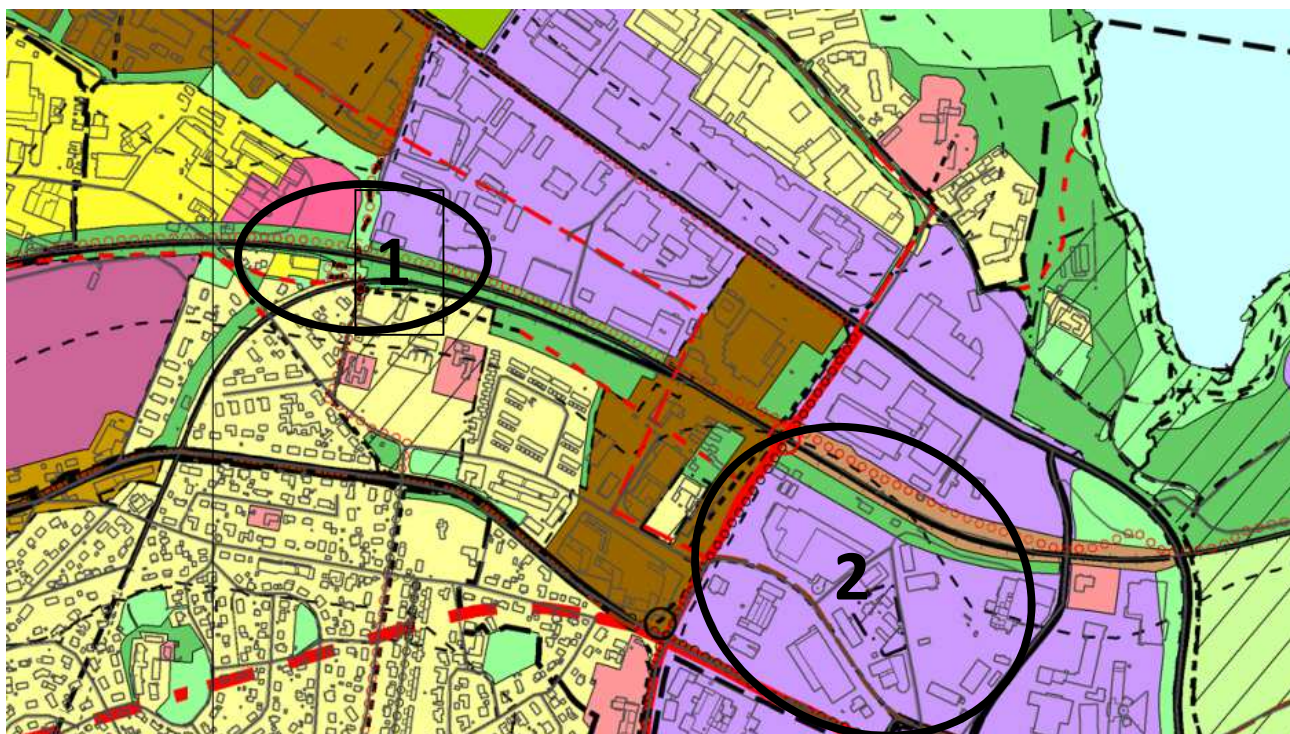
Tiltaket anses ikke å ha vesentlig virkninger for miljø og samfunn og er derfor ikke konsekvensutredningspliktig.

2. Gjeldende plangrunnlag

2.1 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel:

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i Trondheim bystyre den 24.04.2014.



Figur 1: Viser utsnitt for kommuneplanens arealdel (24.04.2014). Delplan ved Lilleby smelteverk er markert 1 og delplan ved Leangen stasjon er markert 2

Et utsnitt av kommuneplanens arealdel er vist i figur 1. Det er vist et hovednett for sykkel langs Nordlandsbanen.

Ved Lilleby smelteverk er området langs Nordlandsbanen (nord for banen) avsatt til eksisterende og framtidig grønnstruktur.

Leangen stasjon er avsatt til framtidig grønnstruktur. Denne grønnstrukturen følger Nordlandsbanen fra Bromstadveien i øst til Haakom VII's gate i øst. Mellom Leangen stasjon og Ranheimsveien er området avsatt til eksisterende næringsbebyggelse. Nord for Nordlandsbanen er området avsatt til eksisterende bane.

2.2 Reguleringsplanstatus

Reguleringsstatus ved delplan 1 (ved Lilleby smelteverk):

Følgende reguleringsplaner er gjeldende for området:

- r20100014, Dalen – Lade. Tverrforbindelsen gang- og sykkelveg
- r0634, Lade
- r0425, Leangen ny godsterminal
- r20090017, Lillebyområdet
- r2010014, dalen – Lade. Tverrforbindelsen gang- og sykkelveg

Reguleringsstatus ved delplan 2 (ved Leangen stasjon og Leangenvegen):

- r20110035 Haakon V11's gate 27 og 27B, gnr. 412 bnr. 271 og gnr. 412 bnr. 272
- r20130001 Haakon VII's gt. 27 og 27B, gnr 412 bnr 271 og gnr 412 bnr 272
- r0425 Leangen, ny godsterminal (PBL 1985)
- r20160021, Leangen stasjon (utsnitt i Figur 2)
- r20130001, Sykkelekspressvegen øst
- r0336d, Bromstadvegens forlengelse (PBL 1985)
- r0336, E6, Falkenborg - St. Hanshaugen m/tilknytninger til Haakon VII's gate og Innherredsveien (PBL 1985)
- r0119, Innherredsveien og Nordlandsbanen fra Dalen blindeskole til Rotvold (PBL 1985)
- r0119i, Louiselyst, Thoning Owesens gt.36, Leangenvegen 3 A og 3 B (PBL 1985)
- r0119f, Leangenvegen 7, gnr. 5/26 (PBL 1985)
- r20120032, Falkenborgvegen 36, gnr 5 bnr 31
- r0248, Ladeforbindelsen mellom Amalienlyst og jernbanen med tilstøtende områder, med bestemmelser (PBL 1985)
- r1139a, Leangen nordre, gnr.4/1 og Rotvold nedre, gnr.16/4 (PBL 1985)
- r1170a, E6-øst, delplan 3, Strindheim / Gildheimsområdet (PBL 1985)
- r20130022, E6 Innherredsveien og Ranheimsvegen, gnr 4 bnr 20 og 4/102

Planbeskrivelse til oppstartsmøte

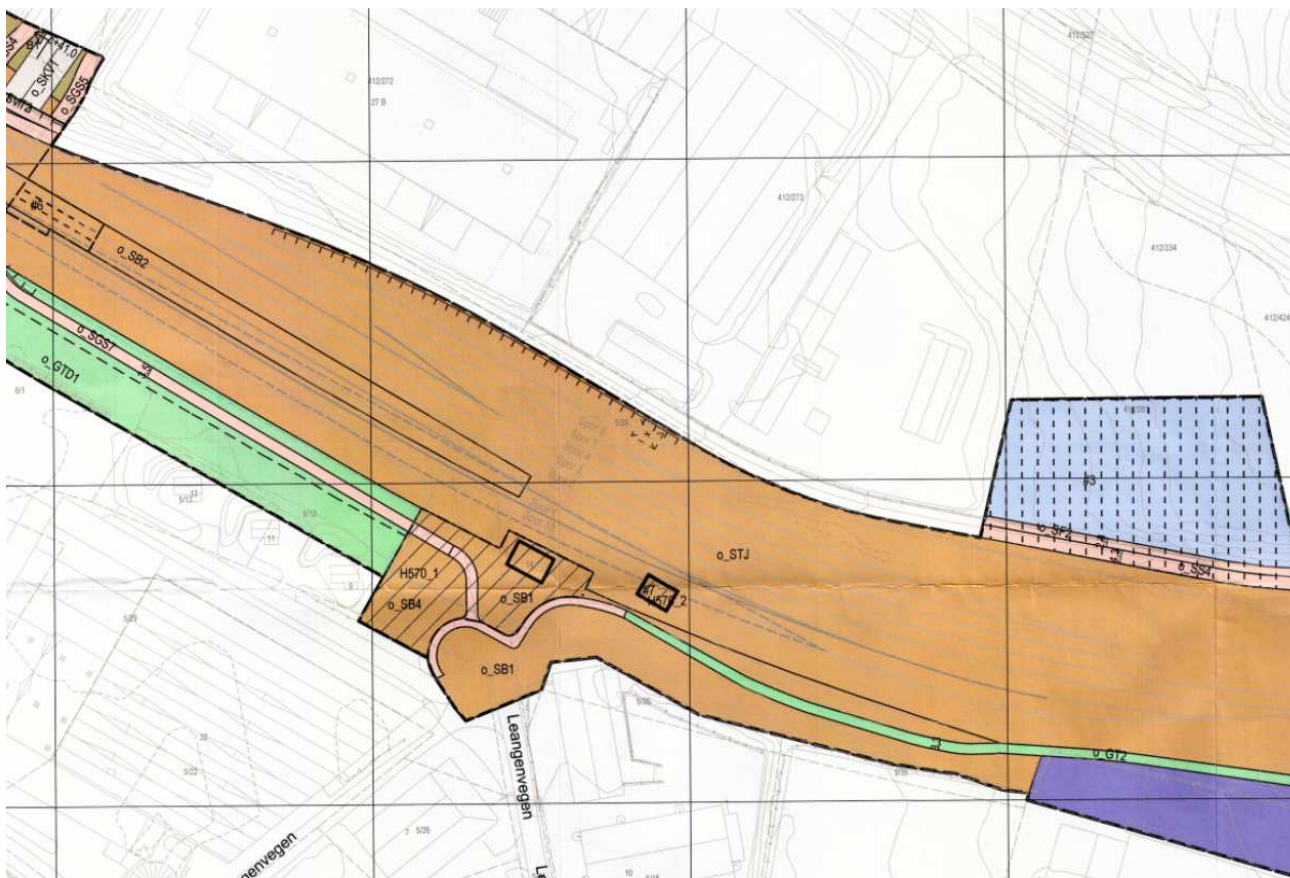
Vår referanse

Vår dato

Saksnr.

Følgende reguleringsplaner er under arbeid ved delplan 2 (ved Leangen stasjon og Leangenvegen):

- r20190028 Falkenborgvegen 32, 33, 35, 37 og 39, Leangen sentrum øst
- r20100052, Leangenvegen 10



Figur 2: Utsnitt av reguleringsplan for Leangen stasjon.

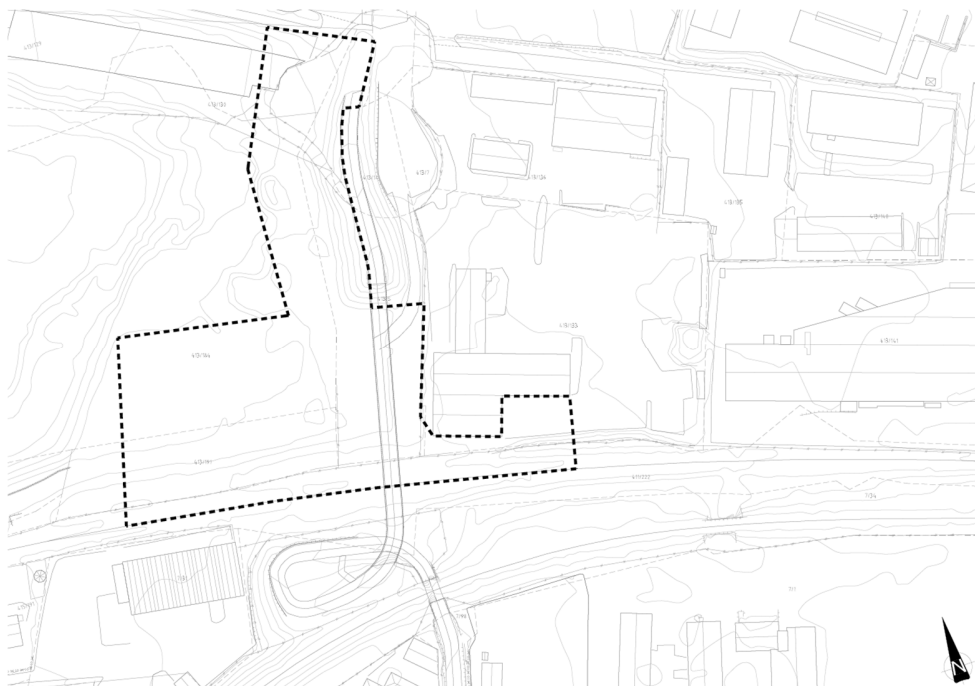
3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

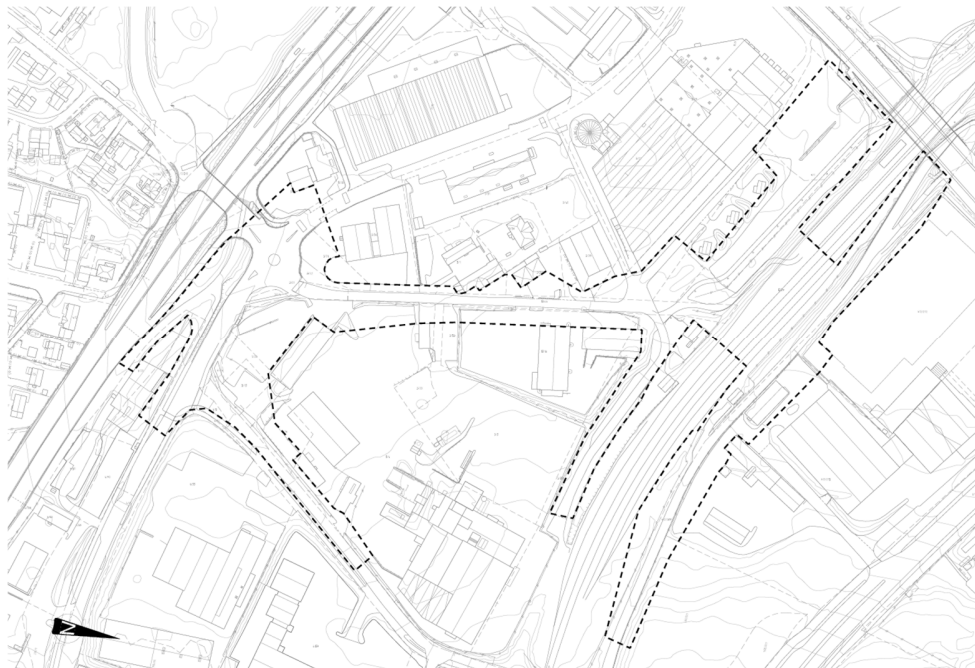


Figur 3: Oversiktskart. Delplan ved Lilleby smelteverk er markert 1 og delplan ved Leangen stasjon er markert 2

Planområdet ligger i bydel Leangen ca. 3 km øst for Trondheim sentrum. De to delplanene er markert i **Feil! Fant ikke referanseilden..** Størrelsen på planområdet blir beskrevet når forslag til planavgrensning er avklart (etter oppstartsmøte med kommunen).

Reguleringsstatus ved delplan 1 (ved Lilleby smelteverk):

Figur 4: Foreløpig planavgrensning. Delplan 1

Reguleringsstatus ved delplan 2 (ved Leangen stasjon og Leangenvegen):

Figur 5: Foreløpig planavgrensning. Delplan 2.

3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området er preget av store infrastrukturanlegg (Nordlandsbanen) og er lokalisert på «baksiden» av forretnings- og lager bebyggelses i Haakon VII's gate og Rv. 706.

Den planlagte sykkelvegen med fortau skal henge sammen med dagens system for gående og syklende i området. Dette er illustrert i Figur 6.



Figur 6: Utsnitt av miljøpakken sitt sykkelkart for Trondheim. Blå linjer illustrerer de to områdene det skal planlegges sykkelveg med fortau og hvordan disse henger sammen med øvrig system.

3.3 Trafikkforhold

Delplan 1 (ved Lilleby smelteverk):



Det er ingen biltrafikk i planområdet. Som vist i Figur 7 er området preget at baneanleggene Nordlandsbanen og Stavne – Leangenbanen.

Tverrforbindelsen sykkelveg med fortau mellom Dalen – Lade er avgrenset i figur 6. Dette området er bilfritt. Adkomst til industriområdene er lagt parallelt med eller under sykkelvegen.

Figur 7: Trafikkforholdene ved delplan 1

Delplan 2 (ved Leangen stasjon):

I Figur 8 vises vegstatus og trafikk mengder ved Leangen stasjon. Trafikkmengde i Leangenvegen er ikke registrert.

Figur 8: Trafikkforholdene ved delplan 2 (ved Leangen stasjon)

3.4 Landskapsbilde/bybilde

Viser til kap. 3.2

3.5 Kulturminner

Stasjonsbygget på Leangen stasjon og godshuset (Staalstua) er registrert med antikvarisk verdi i Byantikvarens Aktsomhetskart kulturminner (kategori C: Antikvarisk verdi). Den bevaringsverdige bebyggelsen er ivaretatt i vedtatt reguleringsplan for Leangen stasjon (r20160021) ved at stasjonsbygget og området rundt samt Staalstua er angitt som hensynssone bevaring kulturmiljø (se Figur 2). Følgende er angitt i reguleringsbestemmelsene § 5.2:

Bebyggelsen innenfor hensynssone bevaring kulturmiljø H570_1 og H570_2, skal bevares og tillates ikke revet. Opprinnelig utseende eller andre karakteristiske eksteriøruttrykk skal beholdes. Ved restaurering og/eller reparasjon skal opprinnelig eller eldre fasadeuttrykk bevares. Istandsetting av eksteriør skal skje ved bruk av tradisjonelle materialer og teknikker.

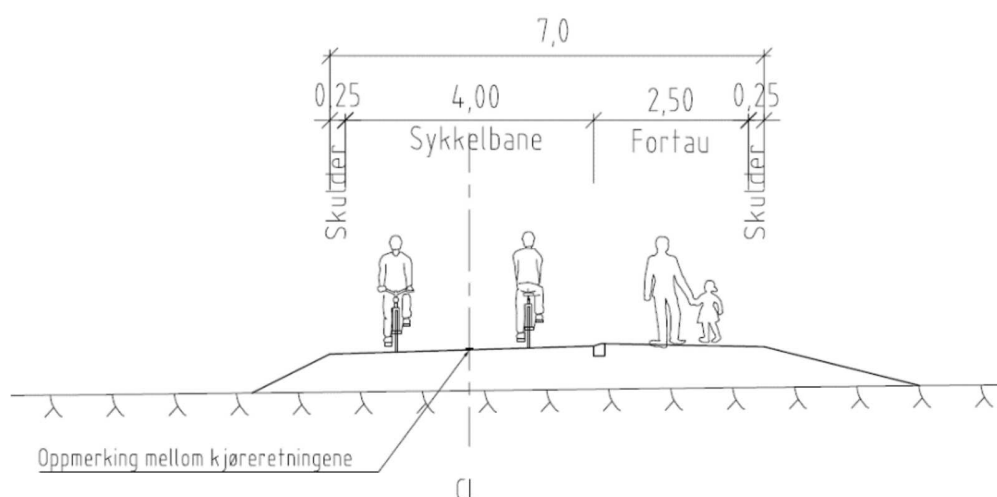
Tilbakeføring til opprinnelig situasjon kan gjøres etter søknad forutsatt at den er basert på et sikkert, dokumentert grunnlag. Innenfor felt H570_1 og H570_2 må arbeid eller tiltak nevnt i plan- og bygningslovens §§ 20-1, 20-2 og 20-3, utføres i samråd med byantikvaren.

Bebyggelsen innenfor H570_2 kan flyttes til felt o_SB4, innenfor hensynssone H570_1.

4. Beskrivelse av forslag til detaljregulering

4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området skal reguleres til kjøreveg, gangveg, sykkelveg, annen veggrunn grøntareal, annen veggrunn tekniske anlegg, bane, grønstruktur og næringsbebyggelse. De to sistnevnte gjelder områder som beslaglegges midlertidig i anleggsfasen (BO – Midlertidig rigg- og driftsområde).



Figur 9: Normalprofil for sykkelveg med fortau. Sykkelveg med fortau reguleres med 4 m sykkelbane og 2,5 m fortau. I tillegg 0,25 meter skulder på hver side, total bredde 7 m.

4.2 Beskrivelse av tiltaket

I delplan 1 (ved Lilleby smelteverk) er det et lite område mellom regulert sykkelveg med fortau fra Leangen som planmessig (reguleringsplan) mangler sammenkobling med eksisterende tilbud. Figur 10 viser området som ikke er regulert.

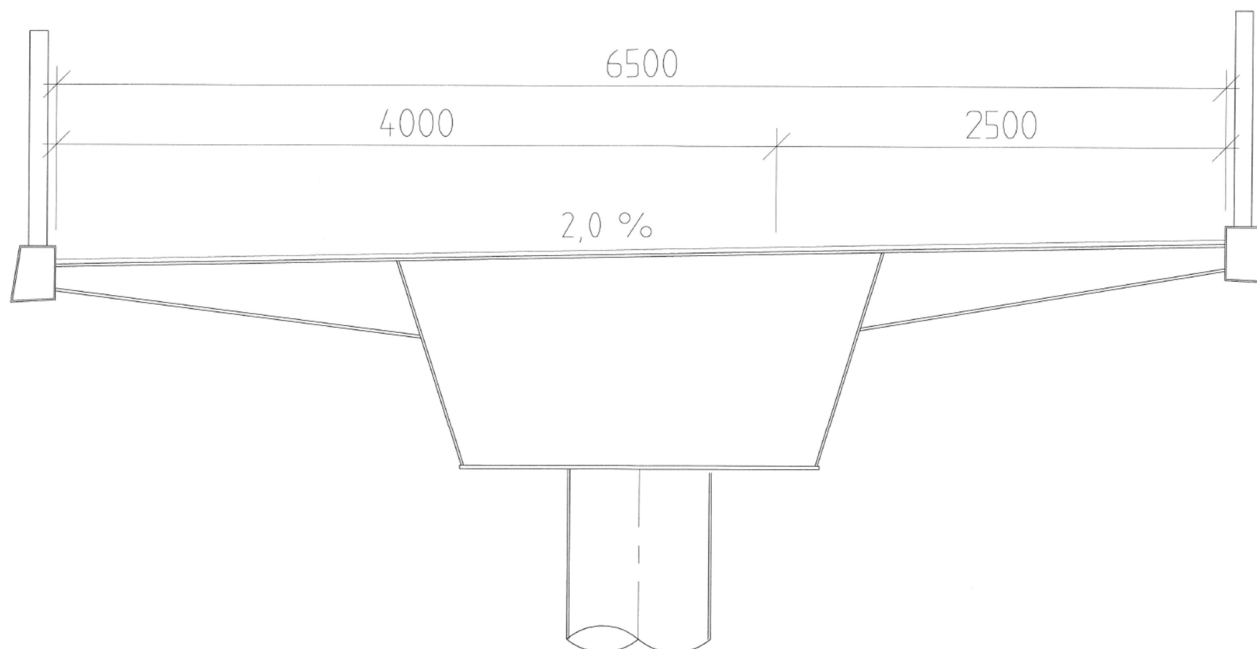


Figur 10: Området hvor sammenkobling mellom regulert sykkelveg med fortau fra Leangen ikke henger sammen med tverrforbindelsen mellom Dalen og Lade.

I delplan 2 (ved Leangen stasjon) skal eksisterende tilbud på nordsiden av Nordlandsbanen knyttes sammen med tilbudet som finnes ved Ranheimsvegen. Det planlegges bru for gående og syklende over Nordlandsbanen, sykkelveg med fortau langs Leangenvegen og kulvert under Ranheimsvegen.



Figur 11: Foreløpig utsnitt fra arbeidsmodell. Området viser ny kryssing over Nordlandsbanen.



Figur 12: Brutversnittet for brua over Nordlandsbanen. Brua bygges i rustfritt stål

Ny bru over Nordlandsbanen er planlagt utført som en lukket stålkassebru i rustfritt stål. Dette for å minimere fremtidig behov for vedlikehold over jernbanen. Total brulengde er ca. 63 meter, fordelt på to spenn på hhv. 26 og 37 meter.

4.3 Eiendomsforhold

Grunneierliste utarbeides når forslag til planavgrensning er vurdert og det skal sendes ut varsel om planoppstart.

5. Virkninger av planforslaget

Under virkninger er det bare beskrevet virkninger som er avdekket tidlig i planprosessen og må avklares videre.

5.1 Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Planforslaget vil gi et bedre tilbud for de gående og syklende i området. Tiltaket er også en del av en etappevisutbygging av planlagt hovedrute for sykkel langs rv. 706. Når denne hovedruta er ferdig bygget i sin helhet vil den gi et godt tilbud til de som skal sykle over lengre etapper.

Langs Leangenvegen vil avkjørsler kunne bli sanert eller strammet opp. Gjenstående avkjørsler vil kunne skape trafikkfarlige situasjoner for gående og syklende (høy hastighet på syklende).

5.2 Universell utforming

Stigning på rampene på ca. 7 % tilfredsstiller kravene til stigning utenfor sentrumsområder (Statens vegvesen, HB N100). Med Bane NOR sitt krav om frihøyde på brua over jernbanen på 7,6 m er det ikke sikkert det er mulig å innfri stigningskravet.

5.3 Grunnforhold

Geoteknisk vurdering og evt. supplerende grunnundersøkelser blir gjennomført som en del av planforslaget.

Miljøtekniske undersøkelser og behandling av evt. forurensset grunn vil bli vurdert på byggeplannivå.

5.4 Landskap

Området er allerede preget av store infrastrukturanlegg (Nordlandsbanen) og er lokalisert på «baksiden» av forretnings- og lager bebyggelses i Haakon VII's gate og Rv. 706. Likevel kan det være behov for å vurdere avbøtende tiltak ved større konstruksjoner som bruer, murer el. Med god estetisk tilpassing kan brua framstå som et forskjønnende element i området.

5.5 Kulturminner

Tiltakets påvirkning på hensynssonen ved Leangen stasjon vurderes av Byantikvaren. Evt. avbøtende tiltak må vurderes. En ny plassering av Staalstua skal vurderes som en del av planforslaget. Denne skal flyttes til området merket o_SB4 iht. vedtatt reguleringsplanen for Leangen stasjon (Planid: r201600021).

5.6 Kabler og ledninger

Det ligger en 66 kV kabel langs Ranheimsvegen og Leangenvegen.

Hvordan denne skal behandles i planforslaget må vurderes.

Evt. omlegging av andre ledninger (VA) diskuteres videre med Bydrift og Bane NOR. Evt. virkninger det gir i denne planprosessen må vurderes videre.

6. Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Kilde/Kommentar/Tiltak
Virksomhetsrisiko		
<i>Berøres planområdet av, eller medfører planen/tiltaket risiko for:</i>		
1. Sikkerhet mht. nærføring til jernbane: Persontrafikk i nærheten av jernbanelinjer innebærer alltid faremomenter.	Ja	Sikring av området skal vurderes.
2. Trafikksikkerhet: Tverrforbindelsen ved Leangen stasjon vil føre til økt trafikk av fotgjengere og syklistene i Leangenvegen. Det er flere direkte avkjørsler til eiendommer langs Leangenvegen i dag.	Ja	Bygging av sykkelveg med fortau vil gi fotgjengere og syklistene et bedre tilbud enn det de har i dag. Sanering av avkjørsler må vurderes
3. Sikkerhet for brukerne: Gang- og sykkelveien vil gå gjennom et noe "øde" område, med lite sosial overvåking.	Ja	Kan gi utrygghetsfølelse hos brukerne. Tiltak som bidrar til mindre fare for kriminalitet kan vurderes.
4. Støy og støv Gjelder anleggsfasen	Ja	Det er lite boliger i området.
5. Ulykker i anleggsfasen Dette må også vurderes spesielt i samråd med Bane NOR pga. nærhet til Nordlandsbanen og Stavne Leangenbanen.	Ja	

Planbeskrivelse til oppstartsmøte

Vår referanse

Vår dato

Saksnr.

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Kilde/Kommentar/Tiltak
6. Kulturminner Området ved Leangen stasjon er angitt som hensynssone «bevaring av kulturmiljø, dette er videreført i vedtatt reguleringsplan for Leangen stasjon (r20160021)	Ja	Se kap. 3.5 ang. kulturminner
7. Grunnforhold	Ja	Geotekniker involveres i planprosjektet. Vurderes spesielt mht. konstruksjonene.
8. Forurensset grunn	Ja	Ved baneanlegg er det alltid fare for forurensset grunn (kreosot el.). Tidligere Lilleby smelteverk er registrert i Trondheim kommune sitt aktsomhetskart for forurensset grunn som deponi: https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=4641
9. Kabler 66kV kabel langs Ranheimsvegen og Leangenvegen		Hvordan denne kabelen behandles i anleggsfase og ferdig situasjon kan påvirke risiko og sårbarheten i området.



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Miljøpakken ved Statens vegvesen

N-

Vår saksbehandler
Erlend Wold

Vår referanse
20/30843-3 (43177/20) L12
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

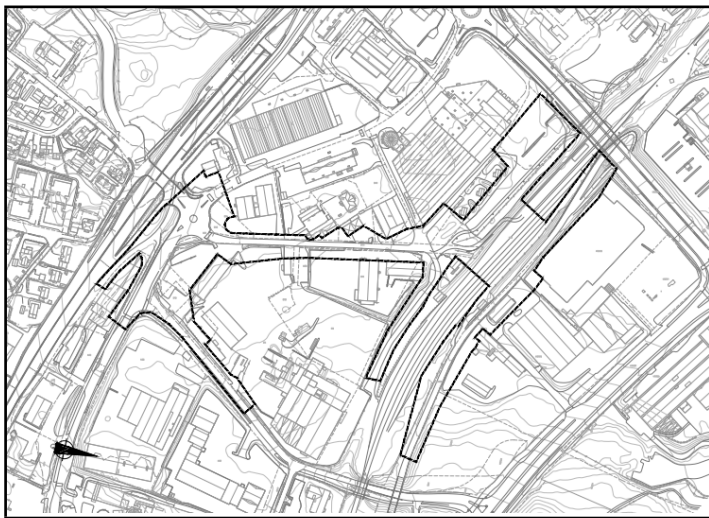
Dato
03.04.2020

Gildheim-Leangen og Lilleby, tilbakemelding etter oppstartsmøte

Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 30.1.2020 og til møte med kommunen 3.3.2020.

Planarbeidet gjelder detaljregulering for hovedsykkelveg for områdene Gildheim - Leangen og Lilleby. Det ble i forbindelse med oppstartsmøtet bestemt at planen skal deles opp i to separate planer.



Planavgrensning Gildheimkrysset – Leangen stasjon

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Internettadresse:

*Planavgrensing Ladalen – Thron Nergaards veg*

Planenes navn er:

Hovedsykkelveg Gildheimkrysset - Leangen stasjon

Hovedsykkelveg Ladalen - Thron Nergaards veg

Plankonsulent er ViaNova Trondheim AS ved Hege Bjerka Pedersen, e-post

hege.bjerka.pedersen@vianova.no

Forslagsstiller er Miljøpakken i Trondheim ved Statens vegvesen, Camilla Svendgård, e-post

camilla.svendgaard@vegvesen.no.

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

Erlend Wold, e-post: erlend.wold@trondheim.kommune.no , tlf 72542746

Jenny L. H. Skjellnes, e-post: jenny.skjellnes@trondheim.kommune.no

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en høystandard hovedrute for gående og syklende parallelt med rv. 706. Hovedsykkelrute er i enkelte deler regulert, bl.a. gjennom Leangen stasjon og i Lillebyplanen. Det mangler en kobling mellom hovedsykkelruta langs rv. 706 som fortsetter over Rotvolljordene, og en kryssing over til nordsiden av jernbanen ved Leangen stasjon. Det mangler også en kobling mellom det som er regulert av hovedsykkelruta gjennom reguleringen for Leangen stasjon og Lilleby-planene.

Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Det er i overordnet plan ikke vist linje for fremtidig hovedvegnett for sykkel på strekningen mellom Leangen stasjon og rv. 706.

Byvekstavgift:

Det er inngått en byvekstavgift mellom staten, Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Byvekstavgiften ble vedtatt den 15.03.2019. Det overordnede målet for byvekstavgiften er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Følgende er angitt mht. tiltak staten skal finansiere i byvekstavtalen:

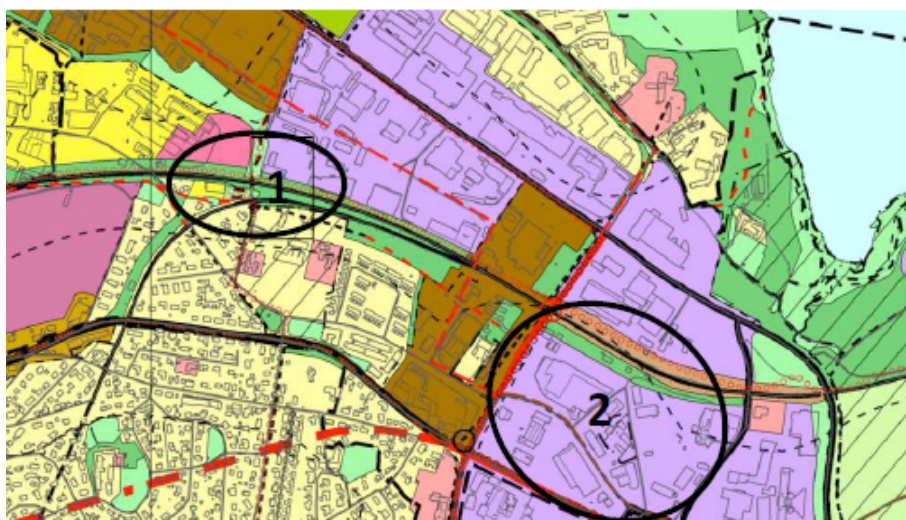
Ytterligere tiltak for gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med en riksvegfunksjon innenfor hele avtaleområdet som kommer i tillegg til de tiltakene som alt inngår i denne avtalen, bl.a.:

- Tiltak for videre utbygging av hovedruter for sykkel

Sykelstrategi for Trondheim 2014 – 2025:

Sykelstrategi for Trondheim er 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 bl.a. forslag til bedre og flere fysiske anlegg for syklist. Trondheim skal få et sammenhengende hovednett for sykkel med høy standard. En stor del skal bestå av sykkelveg med fortau, der syklist og fotgjenger har hver sine felt.



Utsnitt av planområdene i KPA

Viktige utfordringer i planområdet

Viktige utfordringer vil være å ivareta trafikksikkerheten langs ny trasé. Spesielt gjelder dette langs Leangvegen hvor det i dag er flere direkte avkjørsler som skal krysse gang og sykkelveg. Det vil i tillegg alltid være faremomenter med persontrafikk i nærheten av jernbanelinjer.

Forholdet til kulturminner som godshuset på Leangen stasjon og Louiselyst gård må belyses. Ved Louiselyst gård kan sykkeltrasé komme i konflikt med låvebru. Godshuset på Leangen stasjon er bevaringsverdig, men må flyttes. Det har vært vurdert å plassere godshuset der sykkelvegen er planlagt.

Det vil være viktig å se på gjennomføring av en helhetlig løsning for sykkel helt til Midtbyen og Brattøra. I retning vestover ved Lilleby skole er ikke traseen endelig avklart.

Det kan bli vanskelig å tilfredsstille krav om maksimum 7% stigning på ramper mot bro som skal krysse jernbanen med tanke på Bane NOR sitt krav om fri høyde over jernbanen.

Hovedsykkelvegen skal gå igjennom et område som er utsatt for støy fra veg og bane.

Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for de to planområdene.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomriset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

Råd for videre planarbeid:

Byplankontoret anbefaler at planområdet for Lilleby utvides opp til Haakon VII's gate for å se på forholdet til myke trafikanter helt frem til kryssingen over Haakon VII's gate. Koblinger til eksisterende planer er viktig for begge planene med tanke på helhetlig løsning, og gjennomførbarhet med tanke på koter.

Det må redegjøres for behovet for valg av trasé, og hvor mange som vil kunne bruke denne traseen. Det er viktig å vise gode koblinger mot hovedsykkelvegen.

Planen skal samordnes med Lade mobilitetsplan, og med planarbeidet i Nyhavna.

Vann og avløp:

Det er ledninger i grunnen som går i områdene. Det er en 150 mm ledning på Gildheim, og det er kulverter ved Lilleby på 1600 mm. Det må være en bestemmelse om teknisk plangodkjenning før igangsettingstillatelse gis.

Miljø

Det må legges inn bestemmelser om forurensset grunn og kartlegging av fremmede arter.

Planavgrensningen innehar grønnsstruktur i KPA. Det må redegjøres ordentlig for dette, og må være krav om opparbeidelse av grønnsstrukturen. Dette skal gjøres i samarbeid med kommunen, og ha teknisk plangodkjenning.

Det er mange nyplantede trær innenfor området, disse skal ivaretas og forsterkes. Man bør tenke på å få til grønne koblinger.

Samferdsel

Forholdet til den planlagte Peder Falcks bro må beskrives. Det må beskrives om hovedsykkelvegen skal bruke denne, og eventuelt hvorfor den ikke skal brukes. Det samme gjelder forholdet til bro langs Bromstadvegen, og om det vil være et alternativ å bruke denne framfor å bygge egen bro ved Leangen stasjon.

Valg av trasé vil få konsekvenser for videre planlegging av hovedsykkelveg. Byplankontoret vil ha en beskrivelse av hvordan sykkelvegen er tenkt videreført, og øvrige sammenhenger. Det er noen konfliktpunkter på vestsiden av planområdet ved Lilleby og ved Lade stasjon. Disse bør diskuteres overordnet før detaljløsningene. Det er viktig å koordinere planlegging mot pågående planer innenfor området slik at det ikke oppstår parallelle planer.

Det må ved høring foreligge en trafiksikkerhetsanalyse. Det er viktig å få med løsningen inn mot bro ved Leangen.

Planbeskrivelsen bør ta inn en forklaring på sammenhenger og hvor trafikkstrømmene kommer fra.

Det må gjøres rede for om dobbeltspor-utredningene vil kunne medføre en skvis for sykkelvegen.

Krav til komplett planmateriale

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i vår eksterne reguleringsveileder på <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/utarbeide-privat-reguleringsplan/> samt vedlagte liste med krav til komplett materiale. Fristen begynner ikke å løpe før det er levert materiale i samsvar med kravene i listen.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3. Forskriften finnes her: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-06-26-861>

Planprogram og konsekvensutredning

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder ikke gjelder for dette planarbeidet.

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen.

Nullvekstmålet for personbiltrafikk må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

- Sikkerhet tilknyttet nærføring jernbane
- Trafikksikkerhet
 - Spesielt med tanke på anleggsfase
- Sikkerhet for brukere. Gang- og sykkelvegen vil gå gjennom et øde område med lite sosial overvåking.
- Støy og støv. Gjelder spesielt anleggsfasen.
- Ulykker i anleggsfasen.
- Kulturminner. Området ved Leangen stasjon er angitt som hensynssone «bevaring av kulturmiljø»
- Grunnforhold.
- Forurensset grunn. Ved baneanlegg er det alltid fare for forurensset grunn. Tidligere Lilleby smelteverk er registrert i aktsomhetskart.
- Infrastruktur som kabler og ledninger i grunnen

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker, som finnes her:

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-2012-2024/illustrasjonsveileder_plansaker_rev-9-10-2017.pdf

Samarbeid

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Behandlingsfrist

Statens vegvesen skal selv legge planene ut til offentlig høring.

Byplankontoret ønsker at planmaterialet oversendes oss for gjennomgang før det legges ut til høring.

Med hilsen
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Erlend Wold
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:
Planinitiativ
Planomriss
Adresseliste for samrådsparter
Krav til komplett materiale

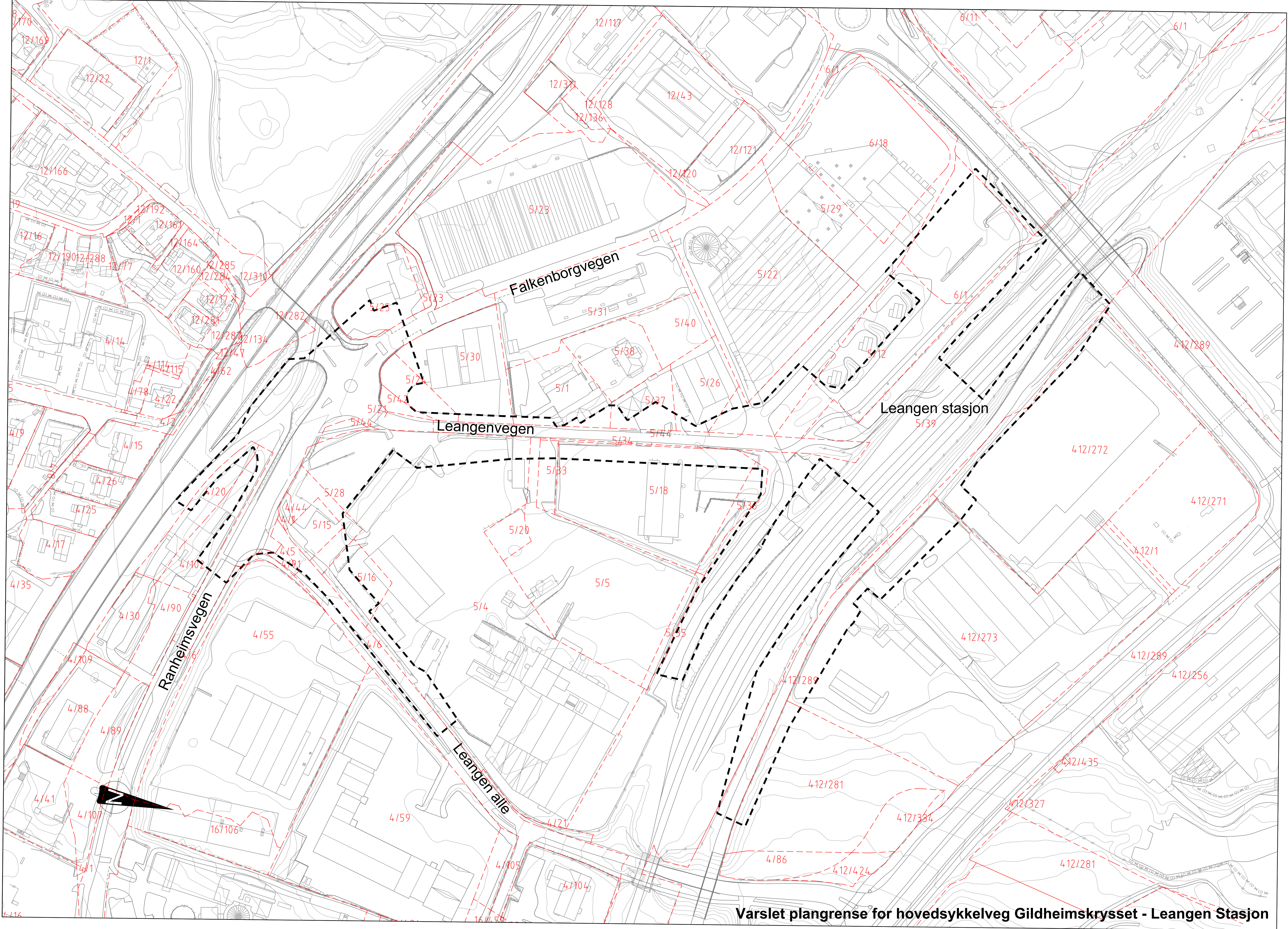
Kopi:
Trøndelag fylkeskommune

TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret

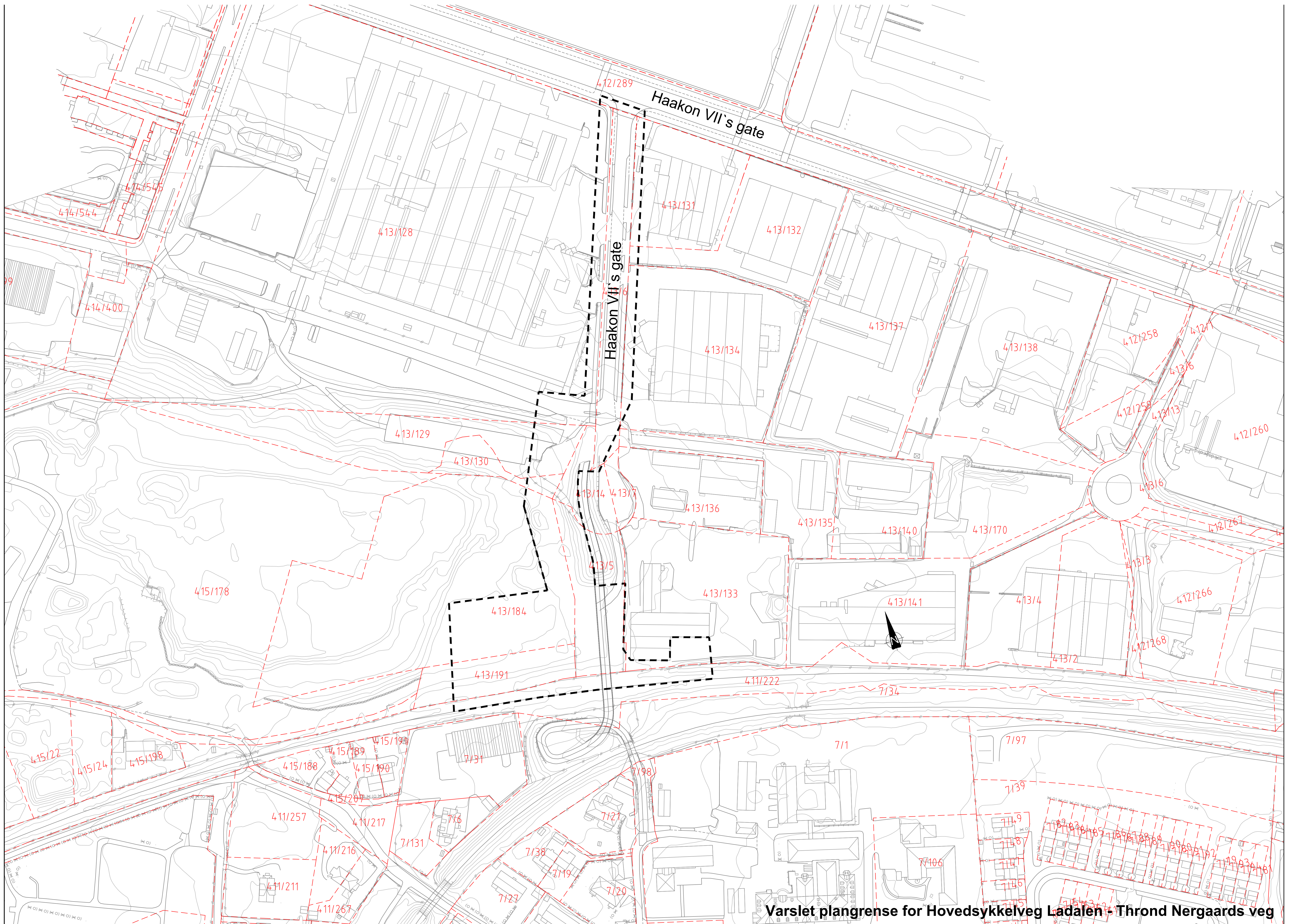
Vår referanse
20/30843

Vår dato
03.04.2020

ViaNova Trondheim AS v/Hege Bjerka Pedersen
Fylkesmannen i Trøndelag, Postboks 2600, 7734 STEINKJER



Varslet plangrense for hovedsykkelveg Gildheimskrysset - Leangen Stasjon



Varslet plangrense for Hovedsykkelveg Ladaen - Thron Nergaards veg