

Saksframlegg

Leangen stasjon, detaljregulering, sluttbehandling

Arkivsak.: 15/46621

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Leangen stasjon som vist på kart i målestokk 1:1000, merket BaneNor/COWI senest datert 2.5.2018, med bestemmelser senest datert 30.4.2018, og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 30.4.2018.

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

Saken gjelder

Innsendt planforslag utarbeidet av COWI som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Bane NOR.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av en ny jernbanestasjon litt vest fra dagens Leangen stasjon, i tilknytning til Leangbrua ved Leangen senterområde. 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.

Utfordringer i planen

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 det 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.

Trondheim kommune

I den nye rutestrukturen vil Metrobuss-linje 2 (M2) samt fire bylinjer ha trasé over 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. 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."

Planforslaget for Leangen stasjon ble i delegasjonsvedtak 1470/17 den 21.12.2017 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Bygningsrådet ble orientert om vedtaket 23.1.2018 i sak RS 0004/18.

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. Muligheten for å etablere et lokk i fremtiden er imidlertid ivaretatt i planen. Utbygging av et åpent stasjonsområde endrer 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 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 er på 95,7 daa. Planområdet ligger i bydel Leangen, 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). Dagens plattform er 55 meter

Trondheim kommune

lang. I hovedplanen for Leangen stasjon er det angitt omtrent 40 000 reisende til/fra Leangen i 2009 (Jernbaneverket 2011).

Beskrivelse av planen

Planen legger til grunn et kompakt omstigningspunkt på Leangbrua med direkte omstigning mellom vertikalkommunikasjon til perrongen (stasjonsområdet) og stasjon for Metrobuss. Denne



Figur 1 - Illustrasjon av nye Leangen stasjon

løsningen forutsetter en tosidig utvidelse av Leangbrua for å sikre tilstrekkelig bredde for sykkelveg med fortau, stasjon for Metrobuss og kollektivfelt.

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

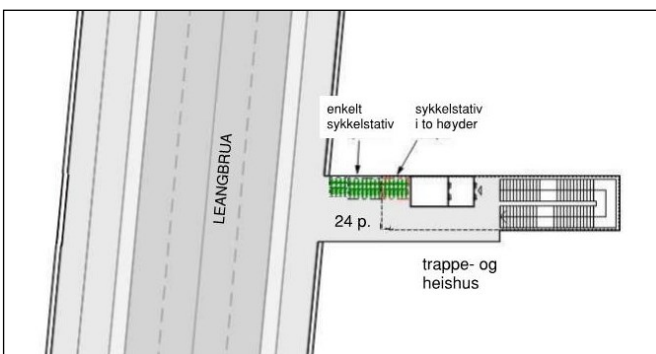
senere etapper tenkes det etablert vertikalkommunikasjon vest for Leangbrua, forlengelse av perrongen med ytterligere 125 meter, større endringer i sporene med etablering av to nye spor, samt tilpasning til henholdsvis elektrifisering av jernbanen og dobbelspor. Alle disse forhold er hjemlet og ivarettatt 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.

Areal som foreslås regulert til baneformål omfatter trasé for jernbane, mellomplattform, jernbanetekniske anlegg, adkomst til plattform, sykkelparkering, og mulighet for "kiss & ride" ved dagens stasjonsbygg. Planforslaget legger opp til at det kan etableres fire jernbanespor (dobbeltspor (to), kryssingsspor og hensettingsspor).

Reguleringsplanen regulerer og trasé for ekspress-sykkelveg mellom Leangbrua og Lilleby med rampe opp til Leangbrua, turveg sør for jernbanen samt forbindelser opp til Leangbrua. Planen inkluderer også nødvendig areal for å ivareta byggegrense 20 meter fra nærmeste spormidtd.

Eksisterende stasjonsbygning og godshuset "Staalstua" er bygninger av antikvarisk verdi (klasse C), som skal ivaretas og sikres vern i hensynssone bevaring kulturmiljø.

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



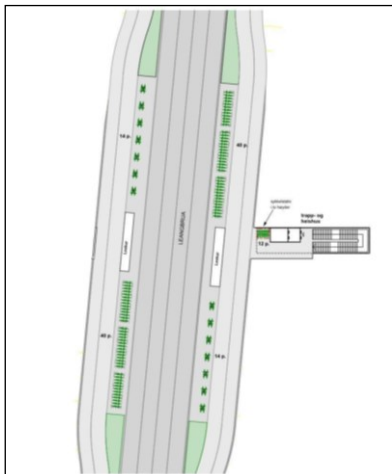
Figur 2- Illustrasjon av utviklingstrinn 1

Utviklingstrinn 1:

Etablering av ett heis- og trappehus øst for Leangbrua, før breddeutvidelsen av Leangbrua:

Trondheim kommune

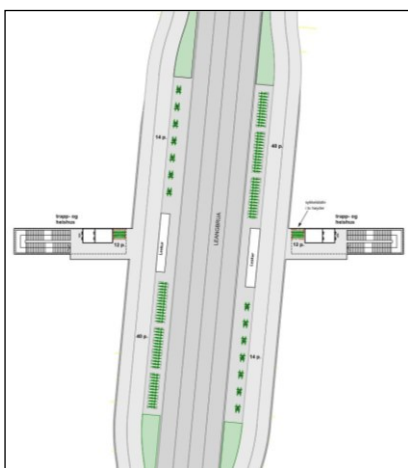
Heis- og trappehus kobles på den eksisterende Leangbrua ved hjelp av en dekkekonstruksjon mellom heis- og trappehuset og Leangbrua.



Utviklingstrinn 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

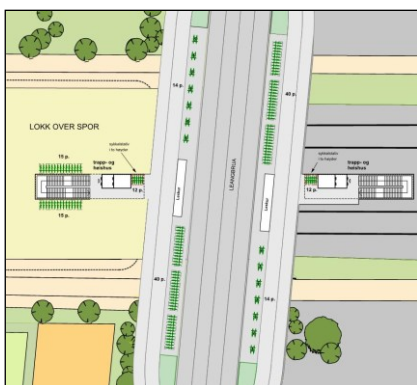
Figur 3- Illustrasjon av utviklingstrinn 2



Utviklingstrinn 3:

Stasjon for Metrobuss og breddeutvidelsen 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.

Figur 4- Illustrasjon av utviklingstrinn 3



Utviklingstrinn 4:

Lokk over jernbanelinjen jf. R20100009 Områdeplan for Leangen senterområde: Utvikling i henhold til områdeplanen som forutsetter lokk over jernbanen, vest for Leangbrua.

Figur 5- Illustrasjon av utviklingstrinn 4

Virkninger

Konsekvenser 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

Trondheim kommune

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.

Vurdering

Planforslagets 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, Statens Vegvesen og Miljøpakken.

Metrobuss

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 legger til grunn et kompakt omstigningspunkt på Leangbrua med direkte omstigning mellom vertikal-kommunikasjon til perrongen 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 bruer med sammenhengende dekke/forbindelse til dagens Leangbrua og piren til trappe- og heishuskonstruksjonen, med understøttelse midt i perrongen. Finansiering av dette er imidlertid ikke sikret eller avklart i Metrobuss prosjektet. Denne løsningen vil ikke stå ferdig til 2019.

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 samkjøring mellom Miljøpakken 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. Prinsipper for Metrobuss på Leangbrua må ses i sammenheng med valg av løsning for Metrobuss i Haakon VII's gate. Valg av prinsipper for Haakon VII's gate og Bromstadvegen, med Metrobusstasjoner, ble behandlet som en egen sak (PS 48/18) i formannskapsmøte 6.3.2018. Der ble det vedtatt å gå videre med en midlertidig løsning som kan stå ferdig til 2019, med sidestilt kollektivløsning og Metrobusstasjon direkte nord for Leangbrua som ikke krever utvidelse av dagens bru. Fortau og sykkelveger på begge sider av Bromstadvegen legges i bakkant av plattformen.

Planforslaget muliggjør et omforent og kompakt forslag til omstigningspunkt, i tråd med overordnede statlige, regionale og kommunale føringer.

Lokk

En sentral problemstilling i planarbeidet har vært å ivareta muligheten for et fremtidig lokk, jf. formannskapets vedtak av 21.6.2016. Planforslaget ivaretar dette. 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 formannskapets vedtak er det 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

Trondheim kommune

nøktern realisme med hensyn til kostnaden ved dette. Rådmannen 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 pågår og en mulighetsstudie for utvikling av lokket og tilgrensende arealer i regi av Trondheim kommune og Haakon VII's gate 25.

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 ekspressykelveg 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 planene 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 trinnvis utbygging, da særlig knyttet til første utbyggingstrinn.

Skissert første utbyggingstrinn, 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. 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 for trafiksikkerhet, spesielt for 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.

Etablering av "kiss & ride" ved eksisterende Leangen stasjon er uheldig ettersom 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. I et framtidsperspektiv er det ønskelig å få etablert "kiss & ride" og parkering nærmere kollektivknutepunktet. Dette har ikke vært mulig i dette planarbeidet. Det er derfor viktig å vurdere annen mulig lokalisering av "kiss & ride" i forbindelse med planarbeid for tilgrensende arealer.

Trondheim kommune

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 og påfølgende prosesser 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. Både fundamentering og selve breddeutvidelsen er kostnader som det antas at Miljøpakken må ta høyde for.

Planforslaget legger til rette for både ekspressykelveg, 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.

Det har i tillegg vært en rekke møter med Statens vegvesen 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.

Planforslaget for Leangen stasjon ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn den 21.12.2017 med høringsfrist 10.2.2018. Det kom inn fem merknader til planen som tok opp forholdet til Metrobuss, løsning for "kiss & ride", trafiksikkerhet i de ulike utbyggingstrinnene, ivaretagelse av godshuset Staalstua, forholdet til naboeiendommen Haakon VII's gate 25, høyspentkabler som krysser planområdet, støy i bygge- og anleggsfasen og løsning for overvannshåndtering. Alle innkomne merknader til offentlig ettersyn er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen.

I etterkant av utlegging til offentlig ettersyn kom uenighet om ordlyden i bestemmelsen om etablering av fundament for breddeutvidelse av Leangbrua samt rekkefølgekravet om etablering av heis- og trappehus vest for Leangenbrua til syne. På bakgrunn av denne uenigheten fremmet BaneNORr vilkår for egengodkjenning angående dette. Til sluttbehandling er vilkåret avklart med BaneNOR og frafalt (se vedlegg 4). Ordlyden i bestemmelsen er endret og rekkefølgekravet om etablering av vestre heis- og trappehus samtidig som breddeutvidelse av Leangbrua/etablering av stasjon for Metrobuss er opprettholdt. Det er også tatt inn et tilsvarende rekkefølgekrav i nytt forslag til Kommunedelplan for Lade og Leangen.

I etterkant av høringen er det gjort en rekke mindre endringer av planforslaget på bakgrunn av innkomne merknader. De mest vesentlige endringer har omhandlet endret utforming av rampe fra Leangbrua til ekspressykelvegen, ivaretagelse av bebyggelse med antikvarisk verdi ved eksisterende stasjon (stasjonsbygning og godshuset "Staalstua") samt trafiksikkerhet og

Trondheim kommune

tydeliggjøring av risiko og avbøtende tiltak i en situasjon med stasjon for Metrobuss på Leangbrua og ensidig adkomst til perrongen (vertikalkommunikasjon).

Rådmannens vurdering og konklusjon

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 i tilknytning til et fremtidig senterområde. 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.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 4.5.2018

Einar Aasved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Christina F. Brown
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Plankart
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: Planbeskrivelse
- Vedlegg 4: Brev fra BaneNor – frafalt vilkår om egengodkjenning
- Vedlegg 5: Støyutredning
- Vedlegg 6: ROS analysen
- Vedlegg 7: Om gjennomføring av lokk