

Saksframlegg

Detaljregulering av Marienborg nord, r20150006, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 14/62494 (126170/18)

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Marienborg nord ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Arkitektene Astrup og Hellern AS, datert 13.4.2018, sist endret 7.8.2018, i bestemmelser sist endret 7.8.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 7.8.2018.

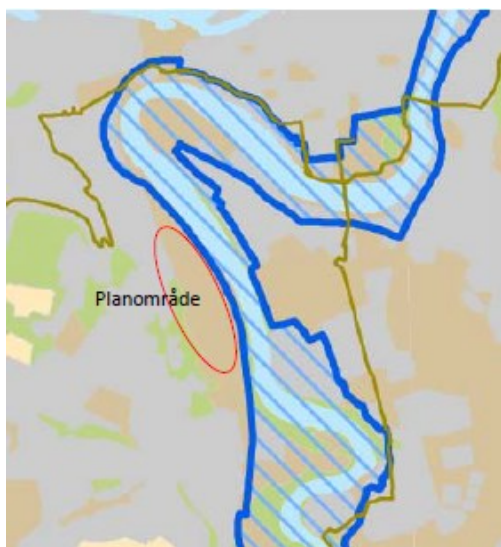
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av Arkitektene Astrup og Hellern AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Bane NOR. Kommunen mottok komplett planforslag 3.7.2018 (siste revisjon 7.8.2018).

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av en ny vedlikeholdshall, og som er tilpasset nye og lengre togsett av typen FLIRT. Reguleringsplanen muliggjør samtidig en fristilling av eksisterende jernbanearealer på Brattøra og Vestre Kanalhavn, slik at disse arealene kan inngå i en videre byutvikling.



Planområdets plassering i forhold til Nidelvkorridoren og byen.

Trondheim kommune



Oversiktsperspektiv med ny vedlikeholdshall.

Innen planområdet settes det av plass til grønstruktur, vegetasjonsskjerm og sykkelveg med fortau langs Osloveien. Endelig avklaring av Osloveiens utforming må komme senere og som del av arbeidet med miljøpakken. Skråningen mot Nidelva er vist som grønstruktur, naturområde, med hensynssone bevaring naturmiljø. Det foreslås en kort gangpromenade på søyler helt sør i naturområdet, fra Ceciliebrua.

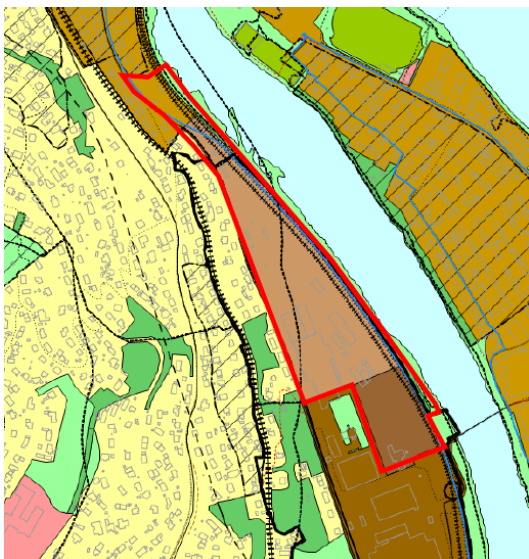
Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse fra forslagsstiller (vedlegg 1).

Utfordringer i planen

Utfordringer i planen er knyttet til forholdet til omgivelsene (barrierer, landskap, friområder), de bevaringsverdige jernbanebygningene og Nidelvkorridoren. Planforslaget søker å løse utfordringene på en god måte. Utfordringene og forslag til løsninger er nærmere omtalt under.

Tidligere vedtak og planpremisser

Området er satt av til baneformål i kpa (kommuneplanens arealdel), med unntak av sonen mot Nidelva som er regulert til grønstruktur og et mindre område helt i nord som er vist til sentrumsformål: I planforslaget reguleres dette området i nord til baneformål tilknyttet traseen til Dovrebanen, og til grønstruktur- med sikring av tilgang til eksisterende rømningsvei til Steinberg tunnelen. Planforslaget anses å være i tråd med kpa.

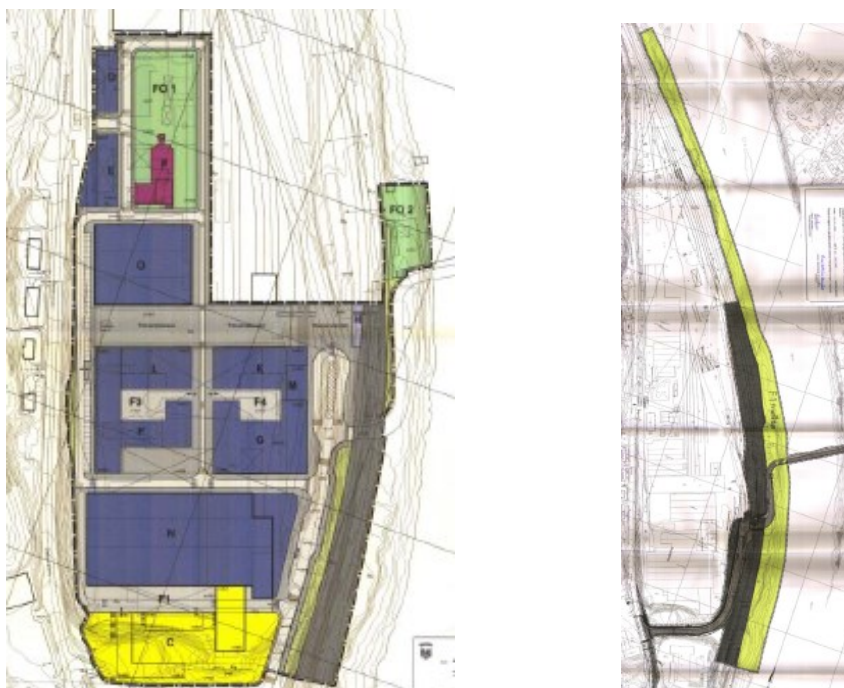


Kommuneplanens arealdel – planområdet er markert med rødt strek.

Trondheim kommune

Sør for planområdet er Marienborg-området satt av til fremtidig sentrumsformål. Dette er i tråd med den gjeldende reguleringsplanen for Marienborg sør (2003). Denne planen til rette for en bymessig utbygging av søndre deler av Marienborg-området med parker, plasser og formål som kontor, hotell, bolig. Sentrumsformålet i kpa omfatter også Cecilienborg-området – der planlegges det nå en omfattende utbygging av boliger og noe forretningsareal.

”Plan for friluftsliv og grønn områder” ble vedtatt 26.10.2017 og er et strategidokument som gir en oversikt over tilgangen til arealer for rekreasjon og friluftsliv, og retningslinjer for videre utvikling. Målsetningen med planen er at vi skal ha *nok* grøntarealer, *nært* der vi bo og de skal være *varierte og sammenhengende* – det vises til handlingsdelen av planen. Ved Marienborg og Cecilienborg er tilgangen til rekreasjonsarealer svært dårlig, noe som er uheldig med tanke på (kvaliteter knyttet til) den planlagte boligutbyggingen i naboområdet.



Reguleringsplaner for Marienborg sør (fra 2003) og for Marienborg (fra 1999, gjelder Ceciliebrua)

I øst grenser planområdet til reguleringsplan for Marienborg (1999). Denne planen omfatter Ceciliebrua med tilhørende kjøreveier. Området langs Nidelva er vist som friområde. I følge planens bestemmelser skal det opparbeides en tursti her slik at det kan legges til rette for offentlig ferdsel.

Osloveien 64-66 (tidligere bensinstasjon) er nå under regulering til kontor- og næringsformål.

Planområdet

Marienborg-området er et tilnærmet flatt område mellom Byåsen i vest og Nidelva i øst. Området har en sentral beliggenhet, men er samtidig ikke av de mest tilgjengelige på grunn av barrierene som jernbanen, terrenget og elva utgjør. Det jobber totalt 230 personer innenfor planområdet i dag, og det foregår skiftarbeid. Kollektivtilgjengeligheten (på dagtid) er vurdert som grei med ca. 700 meter til nærmeste bussholdeplass, og vil trolig bli noe bedre i framtiden med blant annet ny endestasjon for el-buss ved Marienborg stasjon.

Marienborg-området var tidligere landbruksareal og rommet også i en kort periode en kirkegård. Utbyggingen av området til jernbaneformål startet rundt 1914, og den bevaringsverdige lokstallen ble bygd i flere etapper i perioden 1930-1960. Av andre bevaringsverdige bygninger innen

Trondheim kommune

planområdet, er en diagnosestasjon for diesellokomotiv i sør og ”to tårn” – de gamle vann- og sandtårnene i nord som i dag benyttes til mikrobryggeri.



Lokstallen med de karakteristiske gavlfasadene, samt vann- og sandtårnet lenger nord er særpregede bygninger med bevaringsverdi.

Planområdet grenser til Osloveien i vest. På andre siden av veien ligger det i dag småhusbebyggelse med boliger og noe næringsvirksomhet. Det går et ensidig fortau langs østsiden. Osloveien inngår i det planlagte hovedsykkelvegnettet i Trondheim. Veien har fått betraktelig mindre trafikk etter at Steinberg-tunnelen ble bygd, men fungerer som avlastningsvei i de periodene tunnelen er stengt.

Planområdet inkluderer også grøntsonen langs Nidelva – dette er et område som framstår som relativt urørt og utilgjengelig med tett vegetasjon og bratt terreng. Denne delen av Nidelva er begrenset for alminnelig ferdsel både på vest og østsiden – i øst fordi det ligger private boligeiendommer her, helt ned til vannkanten. Nidelvkorridoren er gitt status som et regionalt svært viktig naturområde (verdi A), først og fremst på grunn av funksjonen for vannfugl. Det finnes ingen bekreftede registreringer av truede fuglearter på strekningen, men området vurderes som et av de mest verdifulle naturområdene vi har sentrumsnært, nettopp fordi det er så skjermet for påvirkning fra menneskelig aktivitet og ferdsel. Inngrep som oppsplitter areal og medfører økte forstyrrelser fra mennesker eller bysamfunn vil kunne virke negativt inn på naturverdiene her.

Trondheim kommune gjennomførte høsten 2017 en overordnet stedsanalyse for de nordlige delene av Osloveien med registreringer og gjennomføring av en tverrfaglig workshop. Stedsanalysen peker blant annet på at det er viktig å gjenopprette en ensidig allé langs Osloveien, ivareta gode løsninger for gående og syklende, sikre kontakten med elva, samt opparbeide friområder med møteplasser og sammenhengende grøntstrukturer blant annet som ledd i å få til gode bomiljøer.

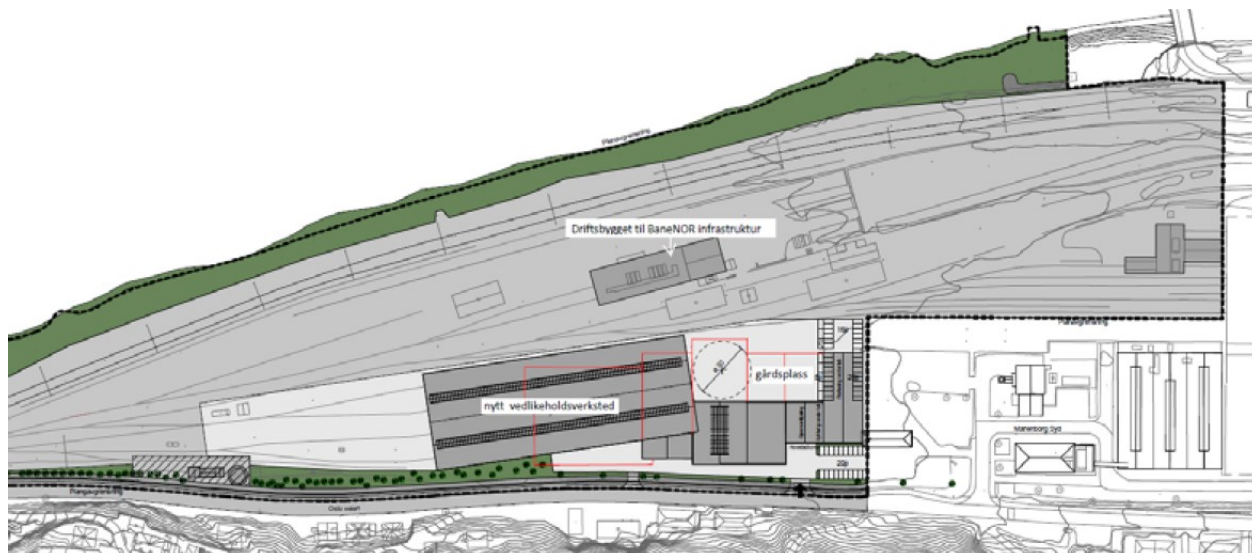
Beskrivelse av planen

Hovedformålet i planen er *samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*, med underformål *bane*. Dette formålet er delt inn i to felt. Felt 2 er et mindre område i nord der det åpnes opp for næring i tilknytning til sand- og vanntårnet, jamfør dagens bruk. Felt 1 er hoveddelen, og her legges det til rette for utbygging av en ny vedlikeholdshall og en omlegging av sporområdet. Maks BRA skal ikke overstige 22 000 kvadratmeter. Adkomst til området skal skje fra Osloveien, og gjennom del av eksisterende bebyggelse.

Bane NOR ser for seg en utbygging i to etapper. I fase 1 bygges det et nytt vedlikeholdsverksted, og deler av eksisterende bebyggelse rives for å gi plass til dette. Sporområdet og den store overflateparkeringen beholdes som i dag i denne fasen.

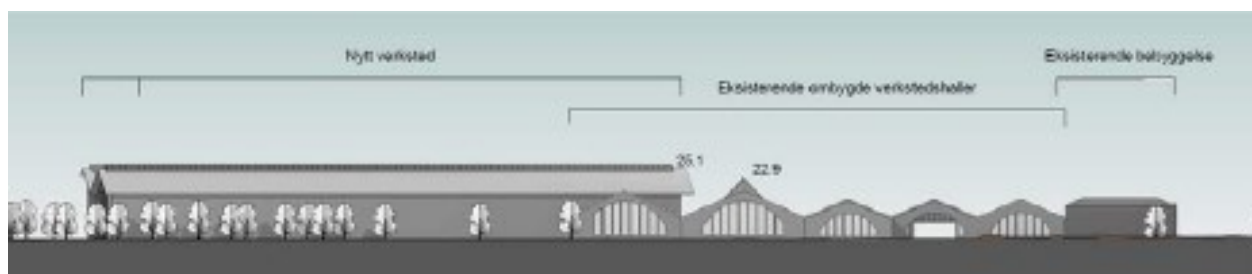
Trondheim kommune

I fase 2 bygges selve driftsbanegården/ sporområdet om, blant annet for å gi plass til funksjonene fra Brattøra og Vestre kanalhavn. Driftsbygget til baneNOR vil trolig rives i denne fasen. Dagens parkering for sykehuset/ st. Olavs vil avvikles. I den framtidige situasjonen vil det være totalt 40 parkeringsplasser innen planområdet – dette for å dekke opp behovet for parkering på nattid for de som jobber skift i forbindelse med jernbanedriften.



Illustrasjonsplan for fase 1 med nytt vedlikeholdsverksted (fase 2 innbefatter nytt sporområde). De røde linjene indikerer eksisterende bebyggelse som helt eller delvis vil bli revet.

Når det gjelder den bevaringsverdige bebyggelsen sikres denne med hensynssoner for bevaring av kulturmiljø. Vann- og sandtårnene og diagnosestasjonen bevares som i dag. Dagens lokstall vil dels bli ombygget, dels revet. De karakteristiske gavlfasadene vil bli bevart i tråd med byantikvarens anbefalinger. Hallen som utgjør det seneste byggetrinnet vil bli revet, til fordel for en ny og lengre hall med mønehøyde på 14 meter – om lag to meter høyere enn eksisterende lokstall. Hallens plassering, høyde og lengde er gitt av sporbaner og tekniske krav.



Fasadeoppriss som viser ny hall og bevaring av eksisterende gavlfasader.

Reguleringsforslaget legger opp til en sykkelvei med fortau langs Osloveien, i tråd med planene for hovedsykkelveinett. Om dette blir den endelige utformingen her er imidlertid ikke avklart – det viktige nå er at det settes av plass til gode løsninger for gående og syklende i framtiden. Det reguleres også en vegetasjonsskjerm langs Osloveien som gir rom for en ensidig allé og møteplasser.

Grøntsonen langs Nidelva er foreslått regulert til grøntstruktur, naturområde med hensynssone for bevaring av naturmiljø. Det åpnes opp for en kort gangvei på søyler (bestemmelsesområde #1) i søndre del fra Ceciliebrua og i tilknytning til det som er regulert som park i Marionborg sør-planen.

Virkninger



Virkningen av ny hall i landskapet, sett fra Ceciliebrua.

Virkninger fase 1

Planforslaget er i hovedsak en videreføring av eksisterende bruk og formål. Den nye hallen er sentral for innføringen av nye togsett, og vil etter hvert også erstatte bruken av dagens haller lenger sør, slik at reguleringsplanen for Marienborg sør vil kunne gjennomføres på sikt.

Den nye hallen vurderes å ligge godt i landskapet – den er trukket inn på flata og ligger i overgangen til lia opp mot Byåsen. Taket er foreslått som et todelt saltak, noe som demper inntrykket av et stort bygningsvolum. Den lange bygningskroppen vil medføre at det bygges foran nabo som tidligere hadde utsyn over sporområdet. Denne boligen ligger tilbaketrukket fra Osloveien og er i dag dels skjermet med vegetasjon, slik at konsekvensene av dette vurderes som begrenset.

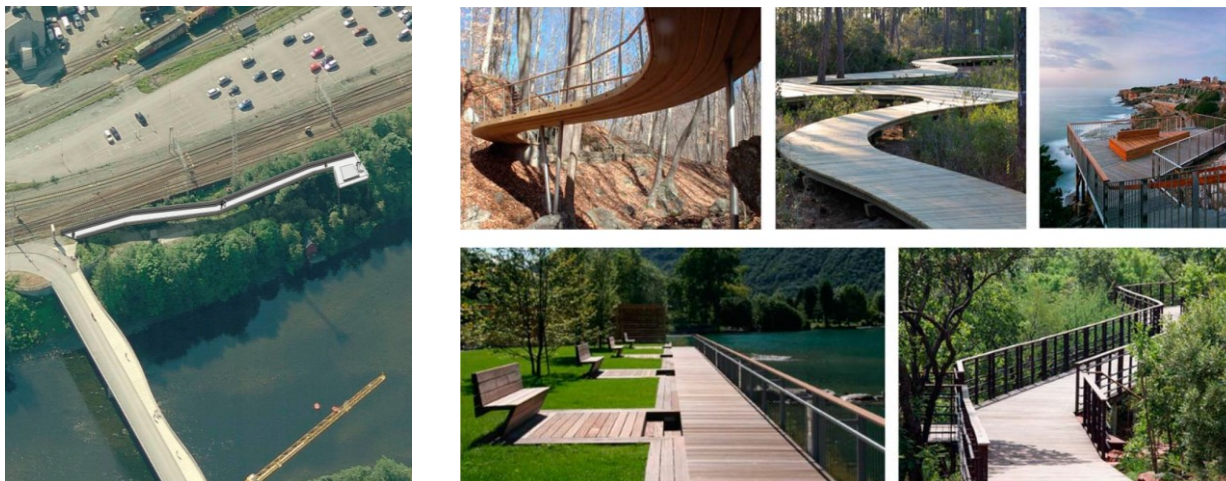


Snitt som viser Osloveien med bebyggelse (eksisterende bolig og planlagt hall).

Eksisterende parkering vil opprettholdes i denne fasen, noe som gjør at en ikke kan forvente mindre biltrafikk til området i første fase.

Grøntstrukturen mot Nidelvkorridoren reguleres som nevnt til grøntstruktur, naturområde, med hensynssone for bevaring av naturmiljø – dette er et noe strengere vern i planforslaget enn i gjeldende plan fra 1999 som regulerer det til friområde (bestemmelsene åpner opp for samme type vern og bruk som i kpa). Planforslaget sikrer naturverdiene som finnes der i dag, men reduserer muligheten det å få til sammenhengende turdrag sentralt og for naturopplevelser, læring og rekreasjon for folk flest – noe som igjen er uheldig med tanke på kvaliteter knyttet til framtidig bomiljø og målsettingen om boligutbygging i by eller bynære områder. Det er foreslått en kort gangpromenade fra sør for å kompensere noe for dette og sikre kontakt med elva – men dette vil igjen kunne forstyrre fuglelivet.

Trondheim kommune



Forslag til "svevende" turveg/ utikikspunkt, og eksempler på hvordan det er gjort andre steder.

Virkninger fase 2

Ombygging og utvidelse av driftsbanegården frigjør arealer på Brattøra og Vestre kanalhavn. Dagens store parkering for sykehuset St. Olavs med flere avvikles i denne fasen, og området tas i bruk til jernbaneforhold – dette er nødvendig for å få plass til all framtidig banevirksomheten. Når fase 2 skal gjennomføres er uklart, og noe baneNOR ikke kan gi oss svar på enda. Dette er uheldig fordi reduksjonen av antallet parkeringsplasser sentralt er et viktig miljøtiltak.

Planforslaget vil medføre en oppgradering av Osloveien – når dette skjer er avhengig av planlegging og gjennomføring fra miljøpakken. Foreslåtte grøntstruktur med blant annet trekker og gode løsninger for gående og syklende kan bidra til å skape et godt gatemiljø i et område som i dag framstår som noe forsømt.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Tiltakene som reguleringsforslaget legger til rette for, vurderes å ha en totalt stor positiv verdi for klima og ytre miljø. Satsningen på bane er bra ut fra målsettingen om mer miljøvennlig transport. Planforslaget vil frigjøre andre bynære arealer, og med det legge til rette for mer utbygging sentralt – noe som er viktig for å redusere det totale transportbehovet:

Som et svar på klimautfordringene, vedtok Stortinget i 2012 målet om nullvekst for personbiltrafikken. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport i byområdene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Trondheim kommune har forpliktet seg til å jobbe for å nå dette målet gjennom bymiljøavtalen av 12.2.2016.

Gjennomføring av fase 1 vil ikke begrense privat bilbruk siden dagens parkeringsarealer ikke blir redusert før i fase 2.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planforslaget har vært gjennom en lang prosess med en del endringer, og det vurderes nå å ha fått en god utforming og kvalitet. Det vil være et positivt tilskudd til området, og byens, utvikling. Det er snakk om relativt få arbeidsplasser på et stort og sentralt areal, men området ligger godt plassert i forhold til sentralbanestasjonen og er godt egnet til dette formålet. Videreføringen av baneformål her framstår som god transportpolitikk. I den videre planprosessen må det vurderes om det skal stilles krav til redusert parkeringsdekning også i første fase.

Trondheim kommune

Et minus for byen er den store barrierevirkningen av anlegget – banevirksomheten nødvendiggjør sikringstiltak med gjerder, og gjør det vanskelig å komme seg fra øst til vest, og fra de vestre delene av byen og ned til elva. Forbindelsen øst-vest vil bli vesentlig forbedret ved en framtidig gjennomføring av Marienborg sør-planen. Denne planen legger til rette for å gjøre "Traversen" til en åpen og urban plass, og med gangforbindelse mellom Ceciliebrua og Osloveien.



Gateperspektiv med virkning av ny hall.

Muligheten vi har til å gjøre Osloveien om til en hyggelig veistrekning, har bedret seg vesentlig med den reduserte trafikken som følge av Steinberggtunnelen. Miljøpakka arbeider nå med å se på løsninger for gående og syklende. Sykkelvei med fortau er en mulig utforming, det er også tosidig fortau som vil gi et gatepreg, og det å ha sykkelfelt som del av kjørebanelen.

Vern og bruk av grøntsonen mot Nidelva er kanskje det mest konfliktfylte temaet i planforslaget. Hensynet til naturverdier henger høyt, samtidig som det er viktig å legge til rette for parker og grøntdrag når det bygges ut boliger i bynære strøk. Reguleringsforslagets sikring av naturmiljøet i kombinasjon med at det åpnes for bygging av en kort gangvei, kan ses som et kompromiss der det tas delvis hensyn til begge forhold.

En annen løsning kunne være å ta bort gangveien fra planforslaget, og forby tilrettelegging for ferdsel her helt, eller motsatt – regulere det som friområde der allmennheten har full tilgang. Det foreslås å bruke høringen for å lande den løsning som totalt sett er den beste. Planens hovedhensikt er å tilrettelegge for ny vedlikeholdshall og baneformål (noe som i mindre grad henger sammen med Nidelva), slik at en annen mulighet kan derfor være å ta hele denne grøntsonen ut fra planen.

Avveiing av konsekvenser

Planforslaget balanserer hensynet til behovet for utbygging med bygningsvern på en god måte. Vedlikeholdshallen vurderes å ha fått en fin plassering i forhold til landskap og med tanke på en gjennomføring av Marienborg sør-planen.

Gjennomførbarheten av planens første fase med bygging av hall anses som høy. Det er knyttet mer usikkerhet til fase to med avvikling av dagens parkering og bygging av driftsbanegård/ nytt sporanlegg – fase to ligger noen år fram i tid og konkrete løsninger vil også måtte utvikles over tid, men innenfor reguleringsplanens rammer.

Ut fra et rent folkehelseperspektiv burde Nidelvkorridoren her vært åpnet for allmenn ferdsel. Den foreslåtte "svevende" gangveien vurderes likevel til å kunne bli en spennende attraksjon som styrker området verdi for rekreasjon og opplevelser. Utbedring av Osloveien for gående og syklende er også et positivt folkehelseiltak, og vil bidra til at flere vil bevege seg i og gjennom området til fots og som syklende.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbedring av Osloveien vil være et prosjekt i regi av miljøpakken og staten. Osloveien er kommunal på strekningen, noe som på sikt kan medføre økt behov for drifting. Oppføring av en gangvei på søyler mot elvekorridoren er satt som et rekkefølgekrav, knyttet til ferdigstillelse av ny vedlikeholdshall. Gangveien vil stille krav til kommunalt vedlikehold.

Medvirkningsprosess

Oppstart av planarbeid ble kunngjort og varslet i mars/april 2015. Det har kommet totalt seks merknader til planforslaget, hvorav fem er fra offentlige høringsinstanser og én er fra privatperson (vedlegg 5). Merknadene går på forhold som støy og annen forurensing, samfunnssikkerhet, kulturminner og forholdet til Nidelvkorridoren. Konseptet har blitt en del endret etter varslingen, dels som følge av innspill og i samråd med byantikvaren.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Rådmannen i Trondheim, 27.8.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Reidunn Rustad
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplaner, fase 1 og 2
- Vedlegg 5: Merknadsnotat