



Trondheim Stasjonsenter AS
KU-tema Konsekvenser for visuelle virkninger og kulturminner
Trondheim sentralstasjon

Utgave: 1
Dato: 22.12.16

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Trondheim Stasjonscenter AS
Rapporttittel:	KU-tema Konsekvenser for visuelle virkninger og kulturminner Trondheim sentralstasjon
Utgave/dato:	1/ 22.12.16
Oppdrag:	534414-01–Trondheim S. Reguleringsplan med KU
Oppdragsleder:	Leif Arne Skei
Avdeling:	Plan og urbanisme
Fag	Reguleringsplan
Skrevet av:	Ida Haukeland Janbu
Kvalitetskontroll:	Ingrid Sæther
Asplan Viak AS	www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Trondheim Stasjonscenter AS for utarbeidelse av komplett reguleringsforslag for Trondheim sentralstasjon, bebyggelsen som ligger øst for Sjøgangen, og trafikkområdet mellom stasjonsområdet og Gryta. Trondheim Stasjonscenter AS er eid av Trondheim bussterminal, Rom Eiendom AS og Trondheim kommune. Hensikten med planen er å gi byen et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt og at utvikling av Trondheim S vil bidra til god sentrumsutvikling, med kanalområdet som et sentrumsnært område for rekreasjon. Planen skal bidra til at flere kan arbeide og bo i sentrum, til et større tilbud av parkering, handel og service.

Tiltakshaver mener dagens reguleringsplan av 2008 gir for liten utnyttning av eiendommen og de vil utrede et alternativ som i hovedsak legger til rette for en mer bymessig utforming av områdene mellom stasjonen og kanalen og økt utnyttelse med flere boliger og mer areal til handel og parkering.

Reguleringsforslaget gir bruksareal over 15 000 m² mer enn det som er tillatt i gjeldende reguleringsplan, inn under §2 i forskrift om konsekvensutredning; planer som alltid skal behandles etter forskriften. Planprogrammet avklarer premisene for reguleringsplanen og beskriver hvilke konsekvensutredninger som skal gjennomføres som en del av planarbeidet. Planprogrammet ble fastsatt i Bygningsrådet 22.09.2015.

Hos Trondheim Stasjonscenter AS har Ann-Margrit Harkjerr ledet arbeidet med reguleringsplanen. Utredningen for temaet konsekvenser for visuelle virkninger og kulturminner er gjennomført av Asplan Viak AS. Ida Haukeland Janbu har vært temaansvarlig. Ingrid Sæther har kvalitetssikret utredningen. Leif Arne Skei har vært oppdragsleder for Asplan Viak.

Trondheim, 22.12.2016

Leif Arne Skei

Oppdragsleder

Ingrid Sæther

Kvalitetssikrer

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn	4
1.1	Hensikten med planarbeidet	4
1.2	Planprogrammet	4
1.3	Studieområde	5
2	Metode	5
2.1	Beskrivelse av alternativene	5
3	Overordnede føringer	7
4	Kort historikk Brattøra	9
5	Kulturminner og kulturmiljø	11
6	Virkninger av tiltaket	15
6.1	Visuelle virkninger	15
6.2	Kulturminner	22
7	Oppsummering	26

1 BAKGRUNN

Planforslag for Trondheim sentralstasjon utarbeides av Asplan Viak på vegne av tiltakshaver Trondheim Stasjonscenter AS. Trondheim Stasjonscenter AS er eid av Trondheim Bussterminal, Rom Eiendom AS og Trondheim kommune.

Forslag til reguleringsplan omfatter Trondheim sentralstasjon, bebyggelsen som ligger øst for den nye tverrforbindelsen (mellom sentralstasjonen og Brattøra (landgangen)). Planforslaget omfatter i tillegg trafikkområdet foran stasjonsområdet (Gryta).

Planområdet utgjør Trondheims viktigste kollektivknutepunkt og er hovedsentral for både tog og buss. Sentralstasjonsområdet utgjør et viktig byomformingsområde, som på sikt skal knyttes ytterligere til bebyggelsen på Brattøra. Utfordringen ligger i å kunne etablere et mest mulig funksjonelt kollektivknutepunkt for buss og samtidig få en bebyggelse godt tilpasset bybildet for øvrig.

Det er i forbindelse med utredningsarbeidet utredet to alternativer. Se beskrivelse av alternativene.

1.1 Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planen er å gi byen et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt med nytt terminalbygg, og at utvikling av Trondheim sentralstasjon skal bidra til god sentrumsutvikling. Trondheims befolkning skal også lett kunne komme seg til fjorden via tverrforbindelsen «Sjøgangen», som går mellom Trondheim sentralstasjon og Brattørkaia.

Kanalområdet skal fremstå som et sentrumsnært område for rekreasjon. Planen skal bidra til at flere kan arbeide og bo i sentrum, og gi et supplerende tilbud av handel og tjenesteyting til Midtbyen. Planforslaget legger til rette for flere nye offentlige rom og en ny flerfunksjonstilpasset bebyggelse; kollektivterminal med tilhørende funksjoner, boliger, næring/kontor og forretning.

I planarbeidet har det vært et mål å utvikle eiendommen slik at det legges til rette for en levende bydel og en mer urban situasjon, med opprusting av gate og publikumsrettede funksjoner som vil få innganger mot gateplan.

1.2 Planprogrammet

Reguleringsforslaget gir bruksareal over 15 000 m² mer enn det som er tillatt i gjeldende reguleringsplan, inn under §2 i forskrift om konsekvensutredning; planer som alltid skal behandles etter forskriften. Planprogrammet ble lagt ut på høring 7. mai 2014, med høringsfrist 18. juni 2014.

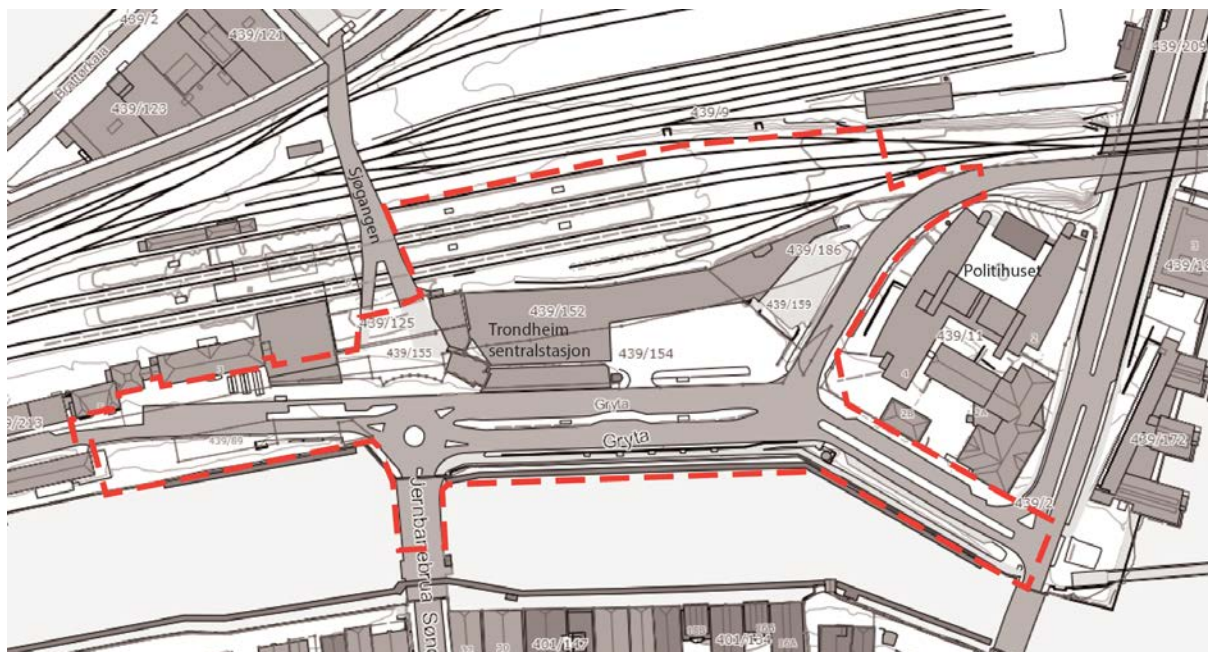
Planprogrammet ble fastsatt i Bygningsrådet 22.09.2015. Vedtak: Bygningsrådet fastsetter planprogram for detaljregulering for Trondheim sentralstasjon som gjengitt i vedlegg 1. Det vises til plan- og bygningsloven § 12-9, jfr. § 4-1. Planprogrammet avklarer premissene for reguleringsplanen og beskriver hvilke konsekvensutredninger som skal gjennomføres som en del av planarbeidet.

I henhold til planprogrammet skal konsekvenser for visuelle virkninger og kulturminner utredes, herunder temaene byggehøyder, siktlinjer, det historiske byrommet, viktige silhuetter og forholdet til Nidarosdomen.

1.3 Studieområde

Planområdet ligger på Brattøra. Planområdet avgrenses av stasjonsbygningen og godsterminalen i nord, Politihuset i øst, Kanalen i sør og Fosenkaia 4 og 7 i vest. Planområdet er på 35 daa.

Jernbanesiden av Brattøra består av jernbanestasjon og bussterminal med tilhørende trafikk- og parkeringsarealer. Bebyggelsen er strukturert av kanalen, jernbanelinjer og tilgrensende vegsystem. Dagens bebyggelse i området henvender seg i stor grad mot kanalen.



Figur 1 Planavgrensning

2 METODE

Utredningsarbeidet knyttet til byform og kulturmiljø har bestått i å utvikle og vurdere planskisser for bebyggelsesstruktur, utbyggingstetthet og byggehøyder opp imot overordnede føringer for området. Det er fokusert på noen deltema som anses å være særlig viktige eller har kritiske konsekvenser for det historiske byrommet; bystruktur, fjernvirkning og siktlinjer.

Konsekvenser for kulturminner/ antikvariske bygninger og bygningsmiljø er vurdert. Kulturmiljøene er verdivurdert med utgangspunkt i Riksantikvarens verdikriterier; opplevelsesverdi, kunnskapsverdi og bruksverdi.

2.1 Beskrivelse av alternativene

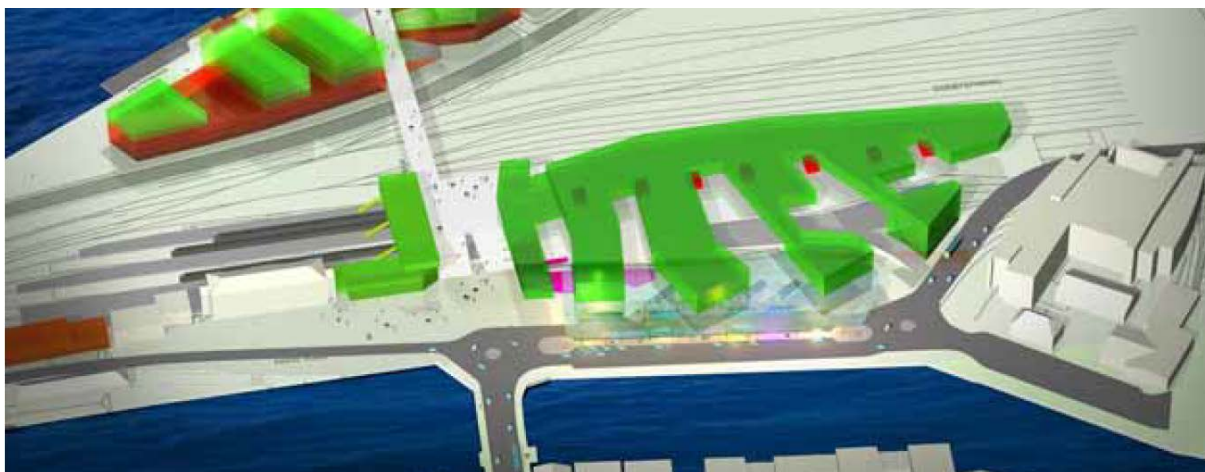
Konsekvenser for planforslaget er utredet i henhold til utredningsprogram gitt av planprogrammet. Det er konkludert med at følgende alternativer skal utredes:

- Alternativ 0: Utbygging i tråd med gjeldende reguleringsplan.
- Alternativ 1: Utbygging i tråd med nytt reguleringsplanforslag.

Alternativ 0 Utbygging i tråd med gjeldende reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan for området ble vedtatt i 2008. Planen legger til rette for bussterminal i plan 1, parkering i plan 2, og kontorformål i plan 4 og 5. Det åpnes for innslag av boliger og handel.

Det er foreslått byggehøyder på 3-5 etasjer, med en maksimal kotehøyde på 26,8 meter. Totalt BRA er ca. 70.000 m², inkludert parkeringskjeller under bakken, bussterminal på bakkeplan og parkering på plan 3. Dagens utforming av Gryta med separate gater for buss og personbil er videreført.



Figur 2 Alternativ 0. Illustrasjon av Pir 2.

Alternativ 0 er i påfølgende illustrasjoner vist med 5 etasjer, som foreslått og illustrert i reguleringsplanen. Regulerte kotehøyder åpner derimot opp for 6 etasjer, (med etasjehøyde på 3,6 meter). Denne siste etasjen er vist med gjennomsiktig farge.

Alternativ 1 Planinitiativet

Planen har en målsetning om å gi byen et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt og at utvikling av Trondheim S vil bidra til god sentrumsutvikling. Planen skal bidra til at flere kan arbeide og bo i sentrum og til et større tilbud av parkering, handel og service. I alternativ 1 er det foreslått 82.000 m² BRA. Den største forskjellen fra alternativ 0, er at 38.000 av disse er foreslått til boligformål og 10.000 til handel. I tillegg foreslås det en større parkeringskjeller. Det er foreslått byggehøyder på 8 etasjer. Det er tilsvarende byggehøyder som Entra sitt bygg på Brattøra, vest for Sjøgangen. Maksimal kotehøyde er her satt til 31,65 meter. Planinitiativet legger til rette for en mer urban situasjon, med opprusting av Gryta og publikumsrettede funksjoner med innganger mot gateplan.



Figur 3 Alternativ 1.

For alternativ 1 er det for temaet kulturminner også utredet en variant med nedkjøring til parkeringskjeller i Gryta øst, foran Politihuset.

3 OVERORDNEDE FØRINGER

Under følger en oversikt over gjeldende planer og veiledninger, der det er gitt føringer for temaene visuelle virkninger og kulturminner i området.

Kommuneplanens Arealdel 2012-2024

Bebyggelsen skal underordnes viktige landskapstrekk og landemerker. Veileder for Byform utdyper dette. Høyhus tillates ikke kun i eksisterende høyhusområder eller der det skal markere en viktig fellesskapsfunksjon. Det skal ikke plasseres høyhus i Midtbyens landskapsrom.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2013-2025

Planområdet ligger delvis innenfor hensynssone kulturmiljø Vestre og Østre Kanalhavn. I vedlegg til kommuneplanen Hensynssoner for kulturmiljø er Fjordgatas bryggemiljø trukket frem som det ene av Midtbyens to store sjøhus- eller bryggemiljøer, som sammen med kanalen og kaiområdene langs nordsiden et enestående sjøfarts- og fiskerihistorisk miljø.

Midtbyveilederen (2013)

Nidarosdomen skal dominere i landskapet og bybildet. Virkninger for Nidarosdomen skal vurderes fra viktige utsiktspunkter og siktakser.

Veileder for byform (2013)

Det anbefales å ta vare på særpreget. Bebyggelsen skal underordnes viktige landskapstrekk og landemerker. Byen skal ha en jevn silhuett. Det skal ikke plasseres høyhus i Midtbyens landskapsrom. Nidarosdomen skal dominere i landskapsrommet rundt Midtbyen. Ny bebyggelse skal ikke bryte viktige landskapssilhuetter eller viktige grønne vegger. Det bør etableres sikt mot fjorden fra de sentrale byrommene og eksisterende, viktige siktakser mot fjorden skal ivaretas. Høyder på ny bebyggelse på Brattøra skal vurderes i sammenheng med bygningens øvrige kvaliteter.



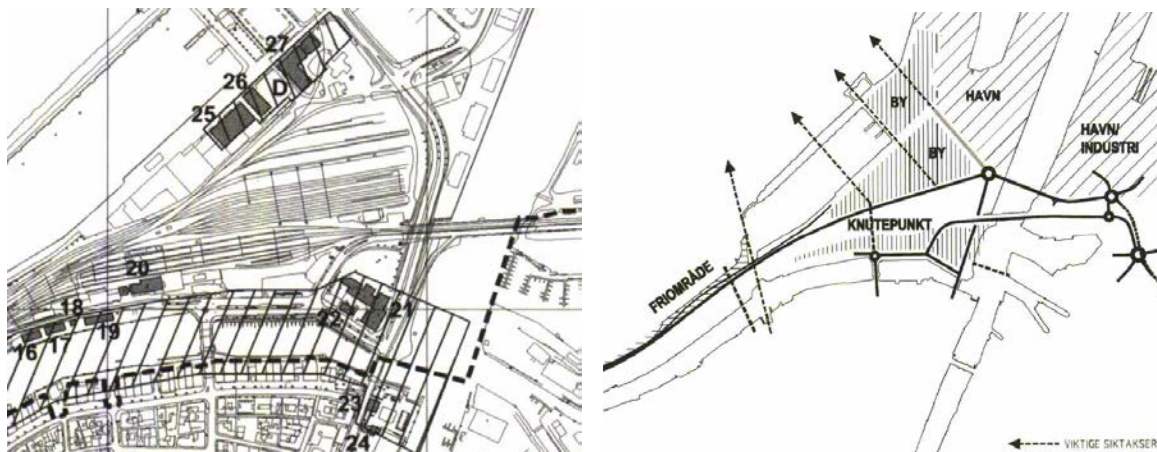
Figur 4 Utsnitt fra Veileder for byform. Trondheim silhuett kjennetegnes av Nidarosdomen, Gløshaugen og Tyholtårnet.

Gatebruksplan for Midtbyen (2007)

Byromsregistreringer i Midtbyen (2006)

Kommunedelplan for Havneområdet (2001)

Både den visuelle og fysiske kontakten med fjorden skal sikres gjennom en styrking av viktige siktlinjer, etablering av offentlige rom og allmenninger og ved en fornuftig utforming av bebyggelsen. I bestemmelsene står det: Viktige siktlinjer er vist på eget temakart. Det skal ved all videre utbygging innenfor kommunedelplanens grenser sikres fri sikt langs de vist siktlinjene. Framtidig utbygging skal inneholde dokumentasjon for dette.



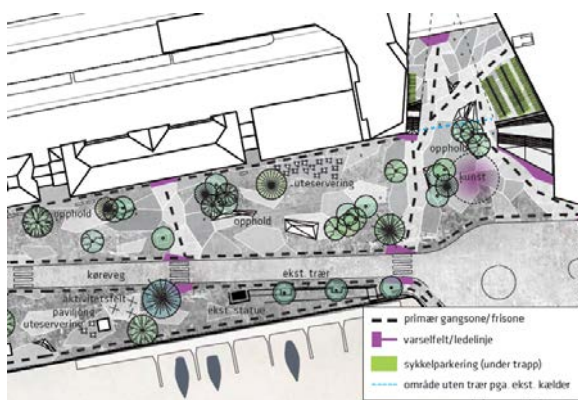
Figur 5 Til høyre: Utsnitt fra temakart for kulturminner i Kommunedelplan for havneområdet av 2001. Kanalhavna er vist som et område med særlig kulturminneinteresse som er sårbar for inngrep. Til høyre: Utsnitt fra den samme planen, som viser prinsipp for By- og havneutvikling og viktige siktlinjer.

Byrom i sentrum (høringsutkast 27.05.15)

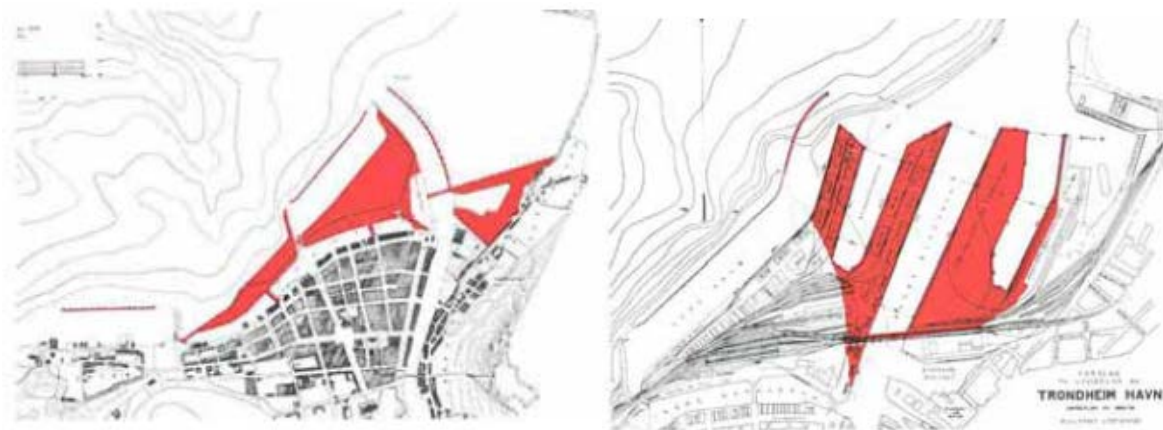
Stasjonsplassen er trukket frem som ett av ti valgte byrom. Plassen beskrives som et ankomstpunkt til byen fra tog, båt og buss. I strategidokumentet er det påpekt at plassrommet mangler intimitet og sitteplasser og oppfattes som et areal hvor kjørende har hovedprioritet.

Helhetsplan Uterom Brattørkaia og Trondheim sentralstasjon (2011)

Definerer Stasjonsplassen som et gjennomfartssted og knutepunkt i byen. Bindeleddet mellom havna og byen. Skal ha et markant kunstverk. Viktig å skape gode, solrike oppholdsplasser.



4 KORT HISTORIKK BRATTØRA



1830-1909: Byens infrastruktur forbedres



Basert på Stadsingeniør Dahls planer ble kanalen mudret opp og Brattøra fylt ut med nye landmasser. Toglinjene fra sør og øst ble forbundet i 1884. Industri ble anlagt på Nedre Elvehavn. Det ble etablert flere nye broer: Elgeseter bro, Bakke bro og tre broer til Brattøra. Brattøra skjermet Midtbyen mot fjorden, og ga en forbedring av klimaet i gatene.

1830– 1909

Perioden omfatter ekspansjonstiden fra ca. 1850 fram til årene før første verdenskrig.

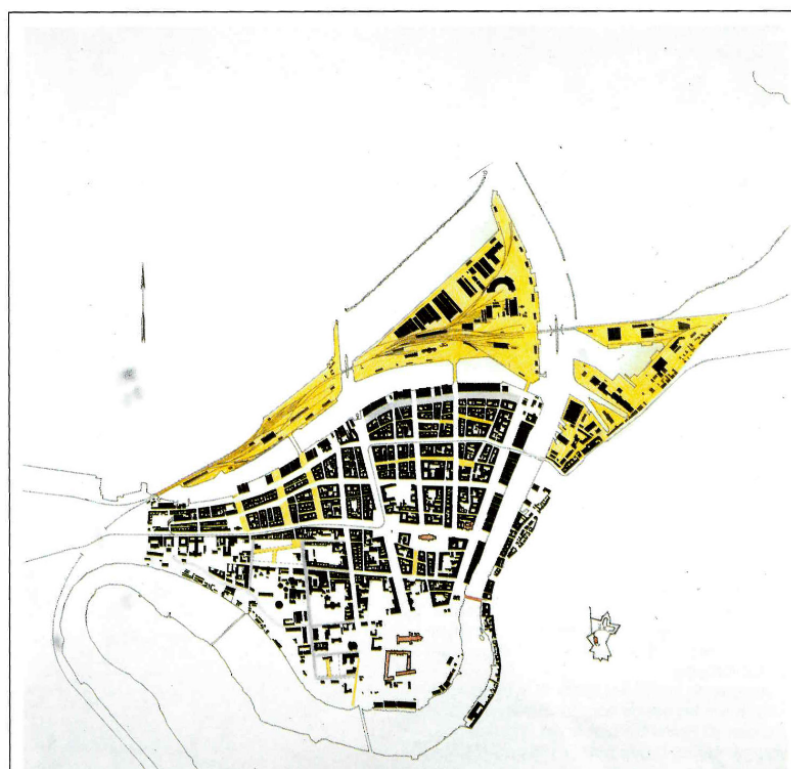
Ny teknikk, nye kommunikasjonsmidler og industri omformet det gamle samfunnet og skapte nye former for sosialt liv, nye organisasjons- og styreformers.

Århundret er preget av nærings- og byvekst. Det viktigste tilbakeslaget var krisen i den internasjonale handelen først på 1870-tallet som førte til en bølge av falliter i Trondheim.

Hovedpunkter i den fysiske utviklingen var nye kommunikasjonsmidler, havneutvidelser, ytterligere oppdeling av de store kvartalene etter brannene 1841– 42, og trinnvis utbygging av Kalvskinnet. Byen vokste kraftig østover og noe sørover. I 1846 ble Bakklandet innlemmet i byen. Jernbanen.

Stadsingeniør Dahl arbeidet aktivt for å gjøre Trondheim til en moderne by gjennom tiltak som: nytt vannverk, kloakksystem, brolegging, gatebelysning og beplantning. Hans mest iøynefallende byggverk er Gamle Bybro.

Høykonjunkturen fra 1890 førte til endringsarbeider på trehusene i Midtbyen. Sammen med murtvengen i 1846 var dette drivkrefter som omdannet byens arkitektur i denne perioden.





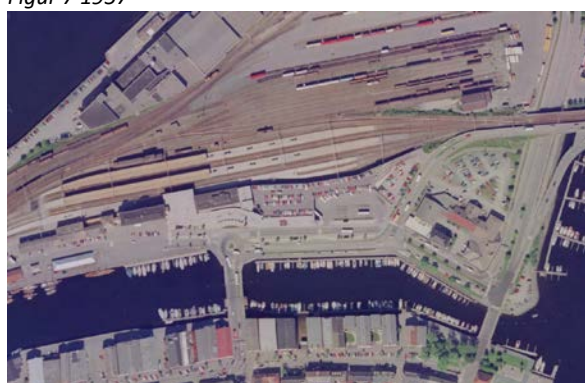
Figur 6 1937



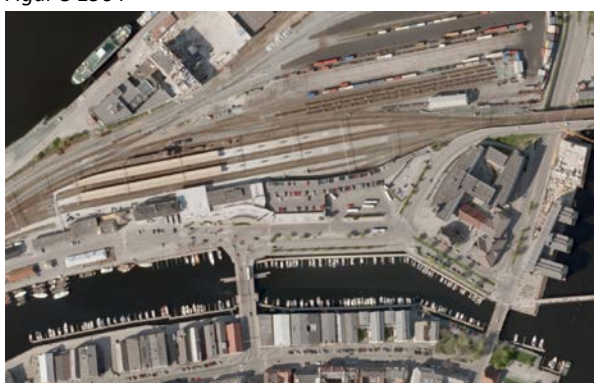
Figur 7 1957



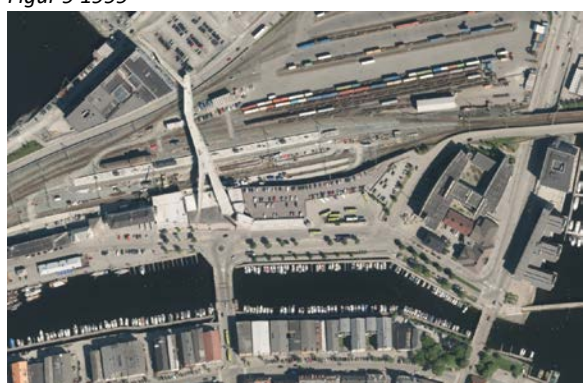
Figur 8 1964



Figur 9 1999



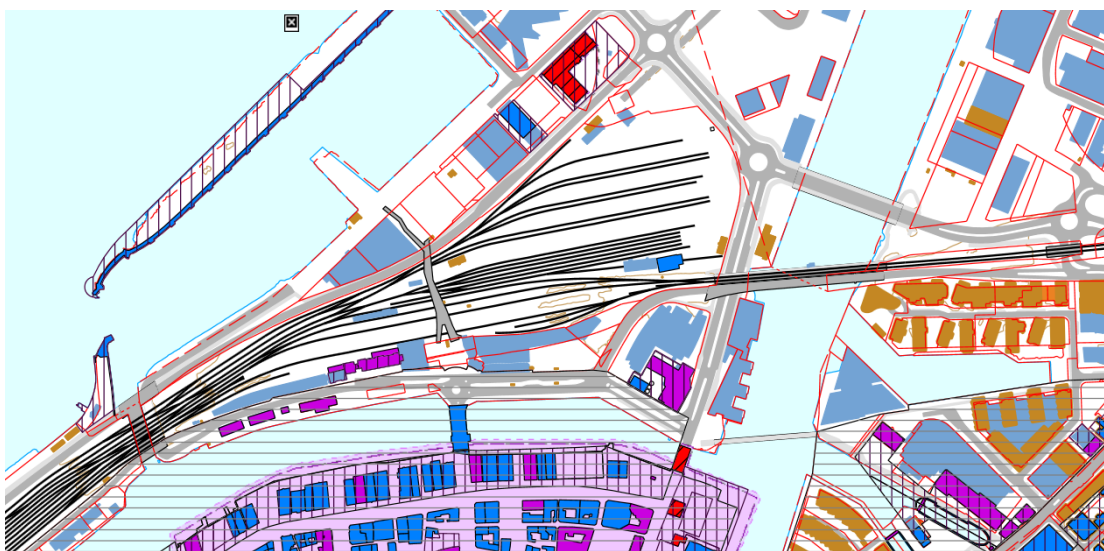
Figur 10 2008



Figur 11 2013

5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Kartutsnittet under viser registrerte kulturminner og kulturmiljøer i området. Det ligger ingen bebyggelse innenfor planområdet med antikvarisk verdi, men to bruer.

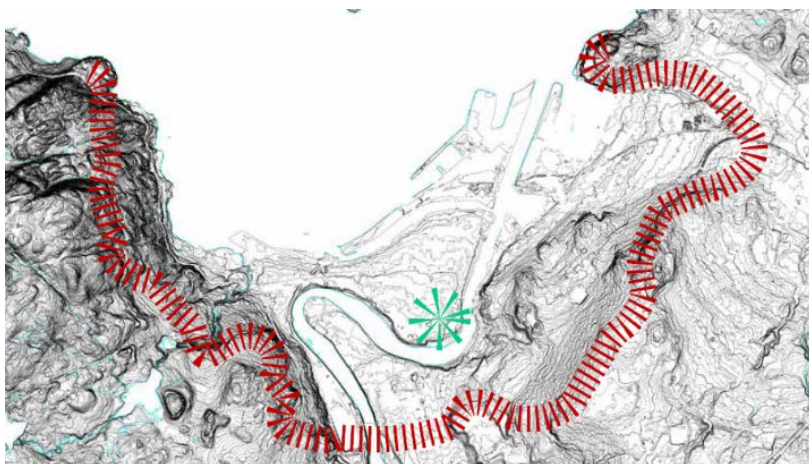


Figur 12 Utsnitt fra kommunens kartløsning som viser registrerte kulturminner og kulturmiljøer i området.

Innenfor analyseområdet er det registrert følgende kulturminner og kulturmiljøer:

Landskapsrom Midtbyen

Midtbyhalvøya har alltid vært Trondheim sentrum og de første 650 årene utgjorde halvøya hele byen. Midtbyen er omkranset av elva og fjorden. Landskapet stiger mot øst (Strindaplatået) og vest (Byåsen), men åpner seg mot fjorden i nord. De mange siktlinjene fra gater og plasser gjør at landskapet, særlig fjorden er synlig i byens rom. Mot nord ligger det store fjordrommet, avgrenset av Fosenfjellene.



Det viktigste elementet i Trondheims bystruktur er selve byplanen som fortsatt er preget av Cicignons plan som ble utarbeidet etter bybrannen i 1681. Karakteristisk for denne planen er de brede rette hovedgatene, og med veitene som deler opp storkvartalene. Hovedgatenes karakter preges av at de møter byens omkringliggende landskap i fonden. De omkringliggende høydedragene vest og øst for midtbyen er silhuetter som forsterker dette byrommet. Innenfor elveslyngen er bystrukturen ett homogent teppe av store kvartaler. Mot nord åpner strukturen seg mot fjorden og Fosenfjellene, med Munkholmen som attraksjon og fondmotiv. På utsiden av Kanalhavna ligger Brattøra som ett belte mellom byen og fjorden.

Nidarosdomen

Nidarosdomen er Nordens største middelalderkirke og Trøndelags viktigste historiske bygning. Kirken har en lang og spennende bygningshistorie, med bygningsdeler som er mellom 850 og 30 år gamle. Trondheim kjennetegnes blant annet av kirkens silhuett, og kirken har stor identitetsverdi og kulturhistorisk verdi som landemerke. Nidarosdomen skal dominere landskap og bybilde i Midtbyen. Høy bebyggelse nær kirken vil svekke dens dominans. Med spir er kirken ca. 90 meter høy, og er den høyeste bygningen i Trondheim.

Vestre og Østre Kanalhavn

Området har en spesiell plass i byens havne- og samferdselshistorie: Gjennomføringen av stadsingeniør Dahls havneplan på 1870-tallet, der Kanalen og Brattøra inngår, er trolig den største anleggsentreprise i Trondheim noen sinne, og ga i sin tid byen et av landets største og mest moderne havneanlegg. Området, som opprinnelig rommet hovedjernbanestasjon, godsterminaler og havnearealer, er i senere år blitt tilført stadig flere byfunksjoner. Miljøets kvaliteter som byens historiske havneområde er i dag under økende press.

I gjeldende plan er det i merknad fra Fylkeskommunen anmodet om at bebyggelsen sør for sporet ikke bør bli for høy. Dette for å unngå at kanalhavna vil virke mørk og «innestengt».

Fjordgatas bryggemiljø

Bryggene i Trondheim er som helhet særdeles betydningsfulle historiske kulturmiljøer, både lokalt og nasjonalt. På andre siden av Kanalen for planområdet ligger det brygger oppført med stort spenn i tid, fra 1700-tallet til 2000-tallet, men med en enhetlig struktur og høyde. Bryggene oppført i nyere tid er i bruk som boliger, mens de opprinnelige er i bruk til forretning, kontor og bolig. Fra bryggene er det utsyn mot planområdet.



Figur 13 Bryggerekka i Fjordgata.

Fosenkaia

På bruas nordre side ligger i vest en rekke pakkhus, som tidligere ble benyttet av diverse dampskipsselskaper og lokalbåtselskaper; blant annet Fosen Trafikklag A/S. Disse pakkhusene benyttes nå til diverse kulturformål, og de utgjør en integrert del av Trondheim Havn, nemlig Fosenkaia. Havna ble 1997 valgt som byens kulturminne til Kulturminnestafetten. Det ble da fokusert sterkt på Fosenkaia som var senter for Kystkulturmønstringen i Trondheim. Mange av seilskipene som deltok i regattaen Cutty Sark ankret da opp her. Bak pakkhusene ligger Trondheim Sentralstasjons eldre bygninger.

Trondheim jernbanestasjon

Trondheim jernbanestasjon utgjør den eldste delen av stasjonsbygningen på Trondheim sentralstasjon. Stasjonen ble åpnet i 1881 og ble tegnet av arkitekt Balthazar Lange. Arkitekten jobbet som jernbanearkitekt, og stasjonsbygningen har likhetstrekk med en rekke stasjonsbygninger oppført på samme tid, blant annet Østbanehallen i Oslo. Mellom 1913 og 1968 var stasjonen endeholdeplass for trikken. Mot stasjonsplassen utgjør bebyggelsen en sammenhengende vegg mot

nord, og det er stort spenn mellom det nye, moderne Trappehuset under oppføring, og det gamle og ærverdige stasjonsbygget. Dagens stasjonsbygning har et veggiv som stikker ca. 6 meter lengre ut i sørlig retning enn tilstøtende bygg. I tillegg kommer et takoverbygg med søyler. Dette gjør at det gamle stasjonsbygget ikke «kommer til sin rett». I gjeldende reguleringsplan er fremtidig byggelinje trukket inn på linje med øvrige bygg, et grep som vil gjøre mye positivt for området

I gjeldende plan er det vurdert at den gamle stasjonsbygningen ikke framstår som opprinnelig på grunn av gjentatt ombygging/ påbygging. I antikvarisk klassifikasjon av bebyggelsen av sentrale byområder fra 1991 er stasjonsbygningen klassifisert i klasse C; av antikvarisk verdi.



Figur 14 Postkort med Jernbanebrua (Meråkerbrua) og jernbanestasjonen. Kilde: Wikipedia



Figur 15 Jernbanestasjonen anno 2016.

Trondheim Slaktehus

Bygningene ble oppført som et kommunalt slakteri i 1919. Arkitekt var Johan Christensen. Anlegget som ble oppført 1915-18 i Havnegata 2A og Gryta 2A bestod av handelsfjøs, kjølehus, kjøttball, kjøttkontrollstasjon, kjøttutsalg og slaktehall, samt Slaktehuskaféen. Slakteriet ble i 1980 flyttet til nybygg i Fossegrenda. Bygningene på Brattøra ble overtatt av Brattøra forskningssenter. Senere ble de to bygningene som står igjen i området i dag, inkorporert i Politihuset. Bygningene er oppført i 1-2 etasjer i pusset mur og fremstår som relativt uendret. De er regulert til bevaring og vist med antikvarisk verdi og høy antikvarisk verdi i kommunens temakart for kulturminner.



Figur 16 De to bygningene fra gamle Trondheim Slaktehus som gjenstår. Kilde: Gule sider.

Jernbanebrua

Byggeår: 1948-1950. Vurdering: verneverdig, ikke fredet. Begrunnelse: fin bru av nyere opprinnelse.

Brua krysser østre Kanalhavn i retning nord-sør. Den fører fra Søndre gate til Trondheim Sentralstasjon. Brua ble oppført 1948-50. Den er en bjelkebru med fire spenn, hvorav det ene tidligere kunne åpnes for gjennomfart av båter. Jernbanebrua fikk økt tungtrafikk (busser) etter at Trondheim Sentralstasjon åpnet 1995. Det ble da oppdaget at den var i dårlig stand, og den gjennomgikk 1998 en hovedreparasjon. Brua kunne tidligere åpnes for gjennomfart av båter, men den fikk ved hovedreparasjonen støpt dekke. Følgelig kan den ikke lenger åpnes. Den har på østsiden et firkantet bruvokterhus.

Brua har originalt rekkverk av tettstilte jernstenger, festet i en øvre og nedre jernskinne. Over brua finnes to stålbøyler, som tidligere bar trikkeledningene, men som i dag kun fungerer som feste for bommene som tidligere kunne senkes når bruklaffene var hevet. Jernbanebrua har trappeforbindelse med kaien foran bryggene i Fjordgata vest for søndre brufeste. Brua hadde tidligere doble trikkespor, men disse ble fjernet kort tid etter at trikken ble nedlagt. Den første brua på dette stedet, Meraaker Bro (kalt slik fordi den førte over til Meraakerbanen) ble bygget 1881 og modernisert 1912.

Brattørbrua

Brattørbrua krysser Gryta kanalhavn og er en del av en arm av Europavei 6 til Brattøra. Brattørbrua er ei rullebru med rullende (bevegelige) bruklaffer, en sjelden brutype i Norge. Brua ble bygd i 1880, ombygd i 1938/39 og igjen ombygd under andre verdenskrig. I 2000 ble brudekket skiftet ut med aluminiumsdekke. Brattørbrua ble i 2002 foreslått vernet i Nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner. Riksantikvaren fredet brua 17. april 2008.

6 VIRKNINGER AV TILTAKET

6.1 Visuelle virkninger

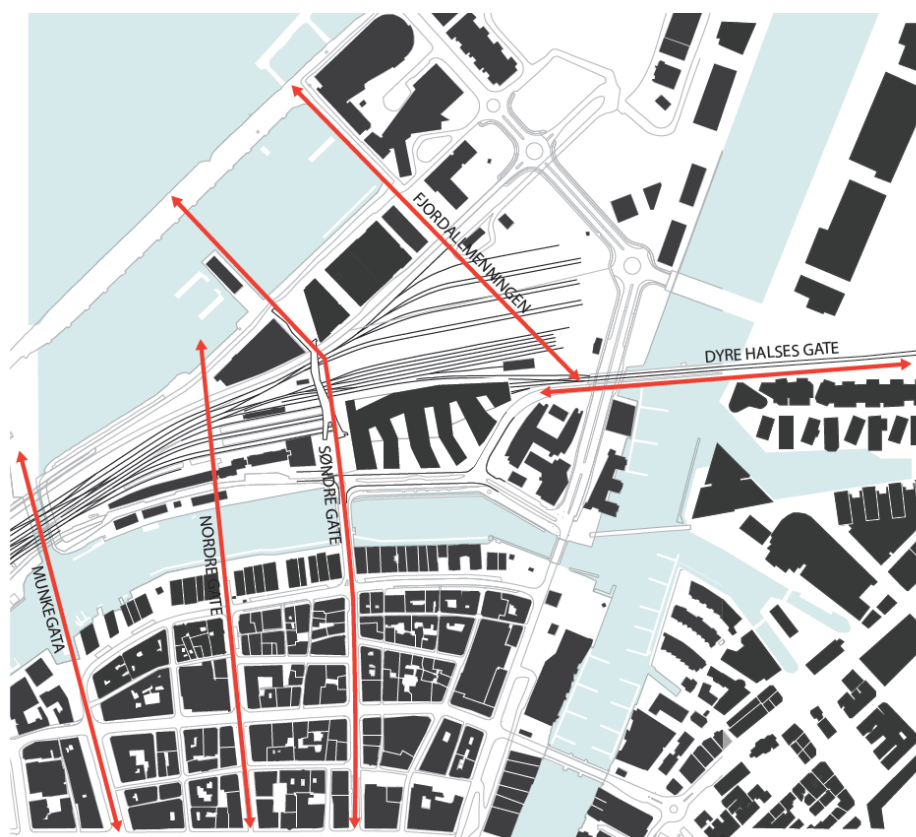
Det historiske landskapsrommet omkring Midtbyen

Planområdet ligger i overgangen mellom det historiske landskapsrommet og fjorden. Utbygging i denne situasjonen krever at det tas hensyn til virkningene en ny bygningsmasse gir, sett fra viktige ståsteder i det omkringliggende stigende landskapet. Når det gjelder Midtbyen er det virkningene fra nært hold som er de viktigste, med bakgrunn i at planområdet og Midtbyen ligger på samme lave nivå. Planen skal sikre at bebyggelsen ikke danner en barriere mellom eksisterende omgivelser og fjorden, eller bryter med silhuetter av høydedragene vest og øst for Midtbyen slik at det historiske byrommet berøres.

Begge alternativene vurderes til å bygge opp under det homogene teppet av store kvartaler med jevn høyde i Midtbyen. Det legges ikke til rette for punkthus. Alternativ 0 tilpasser seg til høydene på bebyggelsen innenfor Elveslyngen, mens alternativ 1 tilpasser seg til høyder på bebyggelsen på Brattørkaia. Ingen av alternativene vurderes til å utfordre opplevelsen av det historiske landskapsrommet omkring Midtbyen.

Siktlinjer i Midtbyen

De viktigste siktaksene fra Midtbyen er i dette området Søndre gate (Tverrforbindelsen), Nordre gate og Munkegata, i tillegg til Fjordallmenningen. Fjorden og Fosnalpene ligger i foden av siktaksene mot nord. Virkningene for siktakse fra Søndre gate og Dyre Halses gate er illustrert under. Planforslaget berører ikke de andre siktaksene, og fjorden vil være synlig i byens rom som i dag.



Figur 17 Viktige siktlinjer fra Midtbyen, alternativ 0



Figur 18 Viktige siktlinjer fra Midtbyen, alternativ 1

Siktlinjen fra Søndre gate endrer seg ut i fra hvor du står. Fra den sørligste delen av Søndre gate har man i dag utsyn mot Fosnalpene. Dette endrer seg mens man beveger seg nordover, og fra Olav Tryggvasonsgate har man kun utsyn mot nordhimmelen. Når Powerhouse bygges, vil denne ligge i fond av siktlinjen. Siktlinjen vurderes til å ha stor verdi som plassrom. Bebyggelsen i begge alternativene er trukket inn ved Sjøgangen, slik at siktlinjen fra Søndre gate bevares. Alternativ 1 bygger seg noe lenger ut og opp enn alternativ 0, slik det kommer frem på illustrasjonene under.



Figur 19 Siktlinje fra Søndre gate. Alternativ 0 til venstre, alternativ 1 til høyre. Se vedlagt illustrasjonshefte for større illustrasjoner.

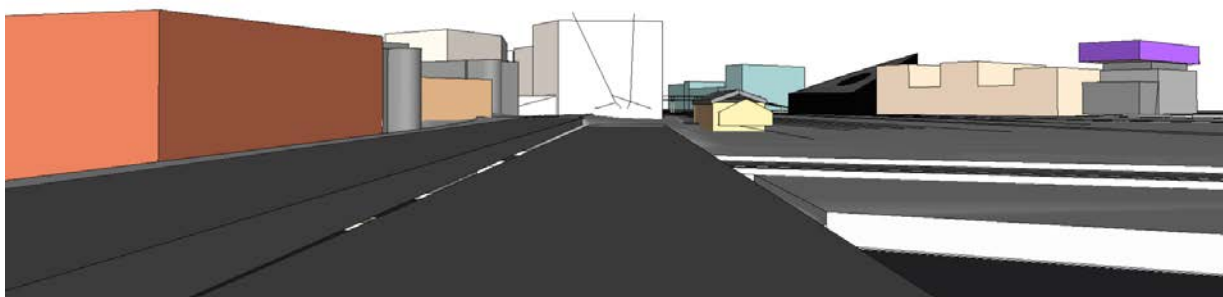
I Dyre Halses gate møtes Byåsen i fonden i dagens situasjon. Både alternativ 0 og 1 vil medføre at siktlinjen fra Dyre Halses gate brytes. Silhuetten fra høydedraget vil i mindre grad være synlig.



Figur 20 Byåsen i fond fra Dyre Halses gate i dagens situasjon. Foto: Google maps.



Figur 21 Alternativ 0, sett fra Dyre Halses gate.



Figur 22 Alternativ 1, sett fra Dyre Halses gate.

KONKLUSJON: Planforslaget ivaretar forutsetningene som er lagt i kommunedelplan for havna (Fjordallmenningen). Siktlinje fra Søndre gate er i begge alternativene tilstrekkelig ivaretatt til å oppnå tydelighet i situasjonen samt sikre god kontakt med nordhimmelen og Fosenfjellene. Alternativ 0 vil gi noe mer utsyn enn alternativ 1. Fra Dyre Halses gate vil silhuetten av Byåsen brytes i begge alternativene.

I alternativ 1 etableres et nytt, sentralt byrom på samme nivå som Sjøgangen, som åpner seg mot fjorden i nord, og vil gi en helt ny siktlinje i denne retningen. Det etableres også en visuell akse mot Rockheim og Rockheimparken som vil kunne være naturlig hovedstruktur for eventuell ny bebyggelse mot Brattøra.

Viktige silhuetter

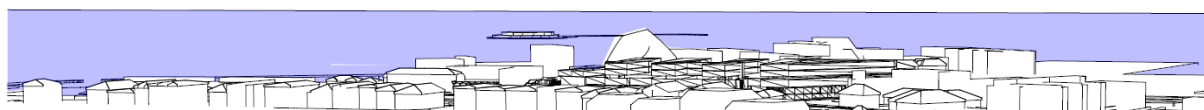
Følgende viktige silhuetter er vurdert;

- Midtbyens silhuett fra fjorden
- Midtbyens silhuett fra høydedrag i øst (Kristiansten festning kote 65 og Småbergan kote 45.)

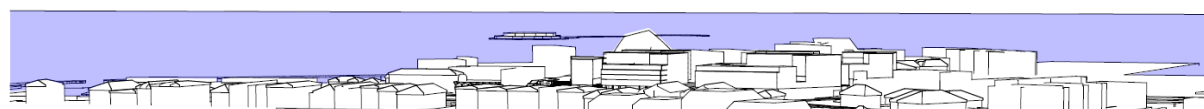
Silhuettene fra Midtbyen og mot høydedragene er vurdert under temaet viktige siktlinjer.



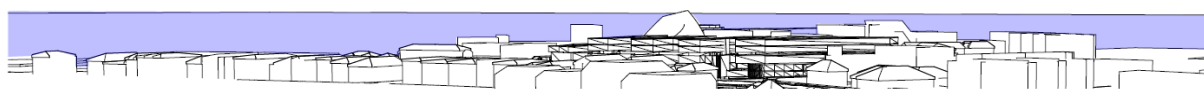
Figur 23 Bilde fra Festningen



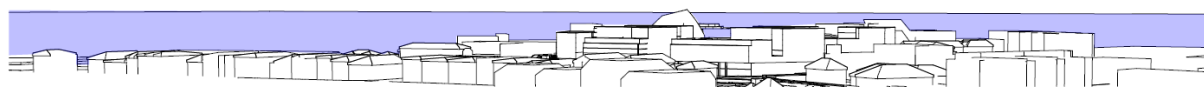
Figur 24 Perspektiv fra Kristiansten festning, kote 65. Alternativ 0.



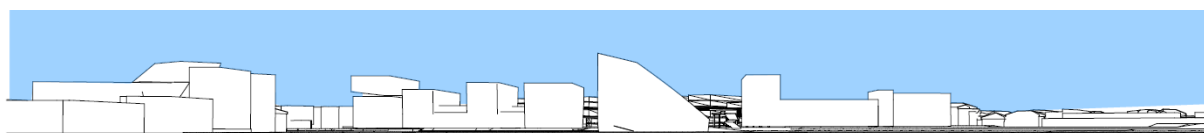
Figur 25 Perspektiv fra Kristiansten festning, kote 65. Alternativ 1.



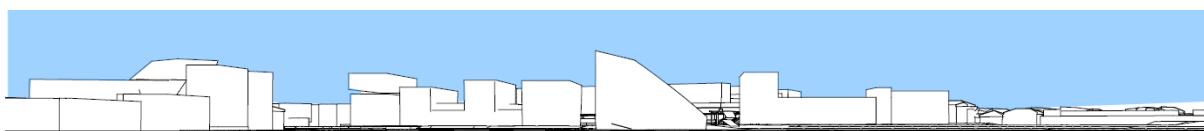
Figur 26 Perspektiv fra Småbergan (Festningsparken) kote 45. Alternativ 0.



Figur 27 Perspektiv fra Småbergan (Festningsparken) kote 45. Alternativ 1.

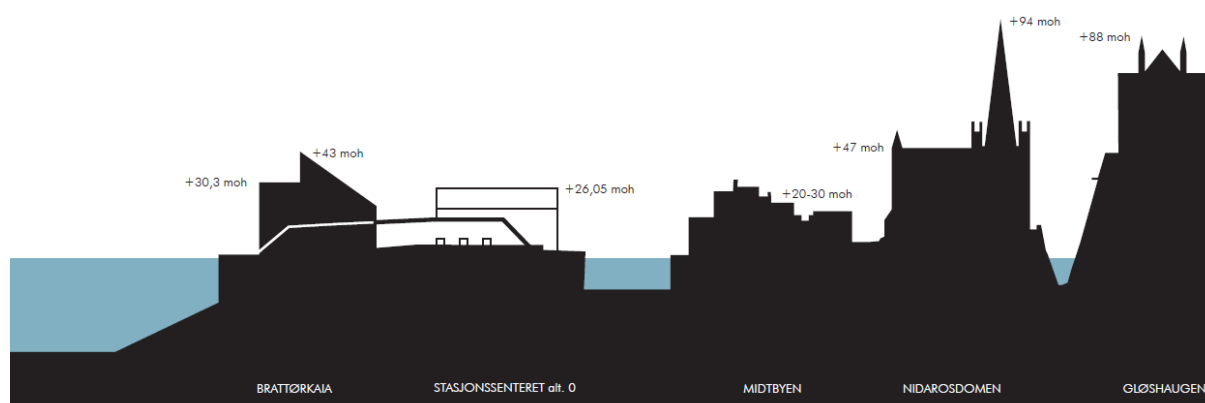


Figur 28 Perspektiv fra fjorden, kote 3. Alternativ 0

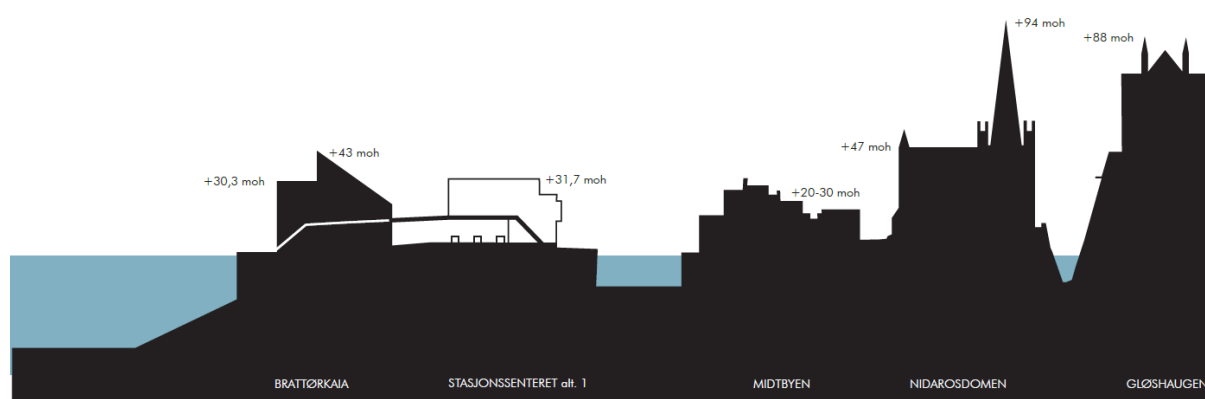


Figur 29 Perspektiv fra fjorden, kote 3. Alternativ 1

Forholdet til Nidarosdomen



Figur 30 Komprimert snitt, alternativ 0



Figur 31 Komprimert snitt alternativ 1

KONKLUSJON: Begge alternativene er vesentlig lavere enn Nidarosdomen og vurderes ikke til å utfordre Nidarosdomens dominans i landskapet og bybildet.

Akseptabel byggehøyde i området

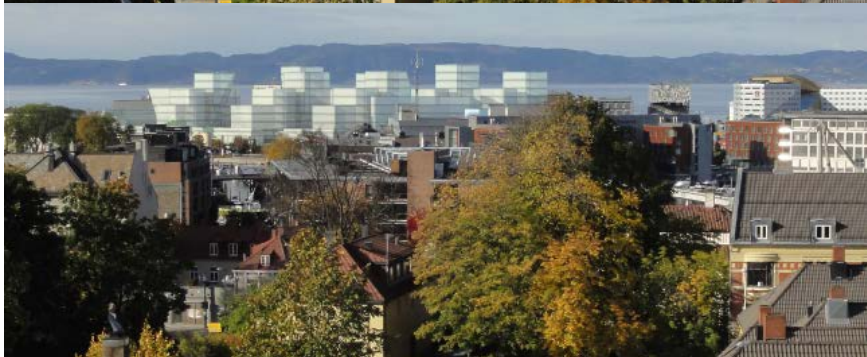
Det er på ulike nivåer i planarbeidet testet ut flere bebyggelsesstrukturer, med ulik tetthet og høyde for å finne tålegrensen for Sentralstasjonen. Det er gjennomført parallelloppdrag for å få opp flere gode alternativer. Det er testet ut punkthus, lamellstruktur og kvartalsstruktur over lokket. Virkningene ved ulik høyde på bebyggelsen kommer særlig godt frem fra Møllenberg, ca. kote +45. Under er det klippet inn noen av alternativene som har blitt vurdert i prosessen. Se også evaluering av parallelloppdraget.



Figur 32 Bebyggelse med inntil 12 etasjer. Høyhus øst i bygningsstrukturen. Bebyggelsen bryter silhuetten av Fosenalpene.



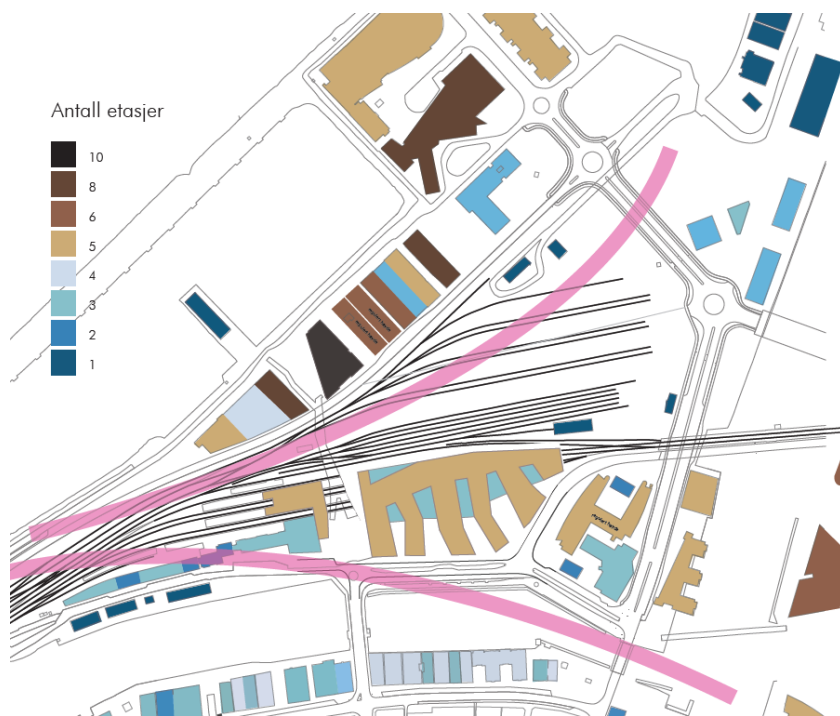
Figur 33 Bebyggelse med inntil 10 etasjer.



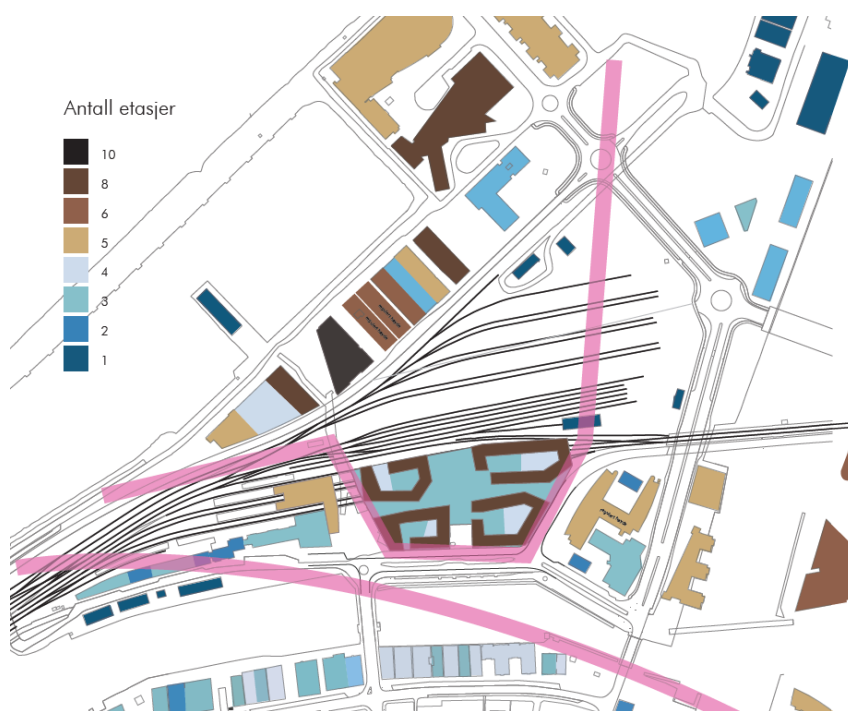
Figur 34 Bebyggelse med åpen kvartalsbebyggelse på lokket med enkelte tårn på inntil 10 etasjer.



Figur 35 Kvartalsbebyggelse med jevn høyde på inntil 9 etasjer.

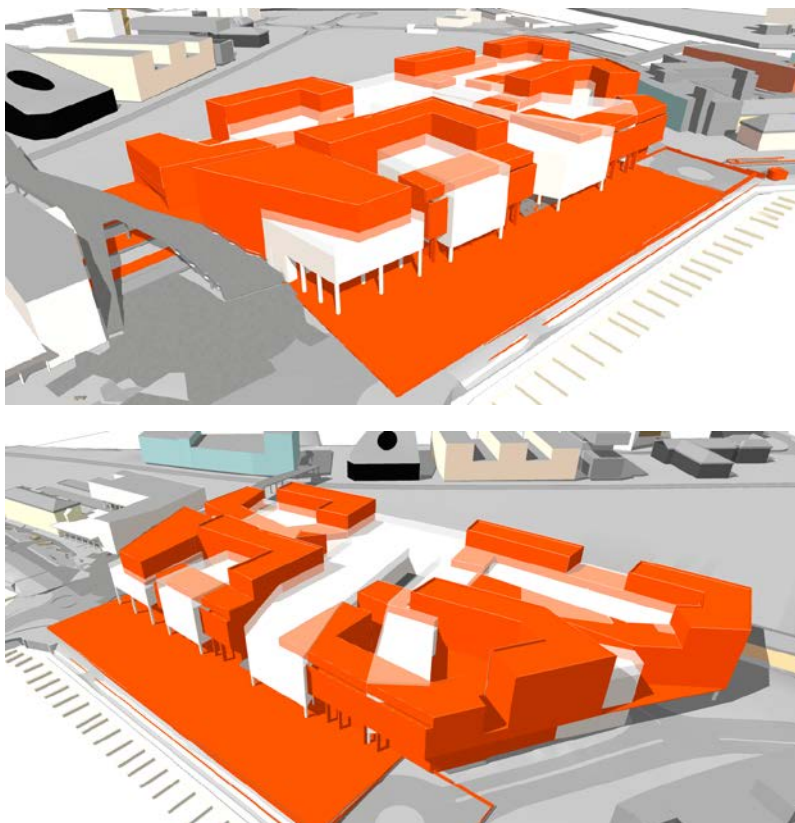


Figur 36 Antall etasjer på bebyggelse i området, alternativ 0.



Figur 37 Antall etasjer bebyggelse i området, alternativ 1.

I alternativ 0 får den nye sentralstasjonen tilsvarende høyder som omkringliggende bebyggelse mellom kanalen og godsterminalen. I alternativ 1 legges det til rette for en sentralstasjon med omtrentlig samme høyder som på Brattøra. (Kote +30,3 på Brattøra, og kote + 32,5 i planforslaget.) Bebyggelsen vil i alternativ 1 fremstå som en del av Brattørabebyggelsen.



Figur 38 Illustrasjonene over viser regulerte høyder i alternativ 0 med hvitt og foreslått bebyggelse i alternativ 1 med rødt. Den øverste etasjen i gjeldene plan er vist som gjennomsiktig, da det i bestemmelsene åpnes opp for at en andel av denne etasjen kan bebygges.

6.2 Kulturminner

Kulturminneverdier som berøres av tiltaket er beskrevet under, og nær- og fjernvirkninger er illustrert med fotoillustrasjoner.

Silhuetten fra Midtbyen mot fjorden

For å kunne vurdere tiltakets virkning for Midtbyen er planforslaget visualisert sett fra sentrale steder i Midtbyen der Sentralstasjonen vil kunne oppleves fra. Det er få eller ingen steder der Sentralstasjonen vil oppleves fra indre del av Midtbyen. Under er utredningsalternativene visualisert fra allmenningen i enden av Jomfrugata og Brattørbrua. Virkningen av planforslaget fra Søndre gate er illustrert under «Siktlinjer».



Figur 39 Figur 30 Alternativ 0 til venstre og alternativ 1 til høyre, sett fra allmenningen nederst i Jomfrugata. Se vedlagt illustrasjonshefte for større illustrasjoner.



Figur 40 Alternativ 0 til venstre og alternativ 1 til høyre, sett fra Brattørbrua. Se vedlagt illustrasjonshefte for større illustrasjoner.

KONKLUSJON: Bebyggelsen i begge alternativene knytter seg til Midtbyens struktur med hensyn til volum, høyder og størrelser.

Uheldig visuell dominans i forhold til viktige kulturmiljø

TRONDHEIM JERNBANESTASJON. Det planlagte tiltaket berører ikke den gamle stasjonsbygningen direkte, men vil oppleves i sammenheng med denne. Den gamle stasjonsbygningen vil kunne fremstå som underordnet i skala i forhold til tiltaket, mer ved alternativ 1 enn ved alternativ 0. Sentralstasjonens vestre fasade vil i alternativ 1 kunne fremstå som dominerende mot den gamle stasjonsbygningen. Bebyggelsens utforming i alternativ 0 tar i større grad hensyn til den gamle stasjonsbygningen og vil ha en mindre dominerende virkning på denne.

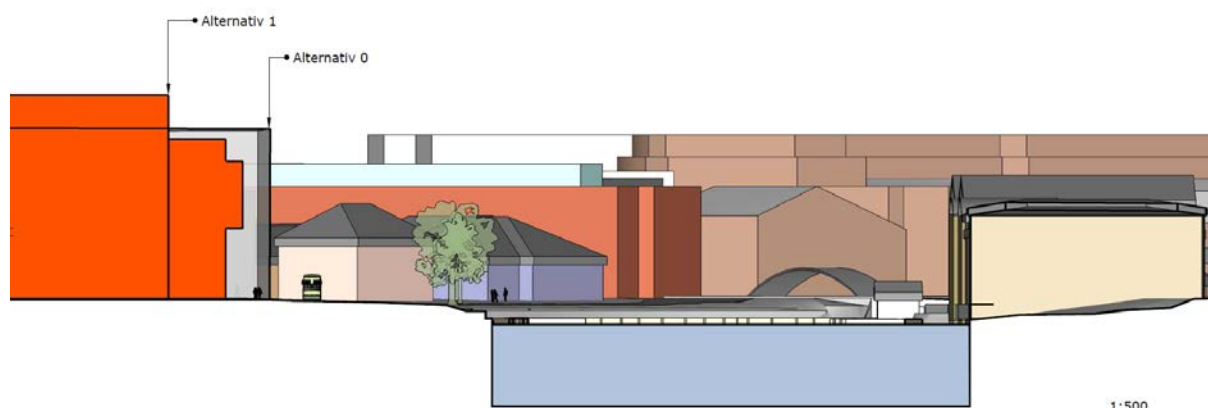


Figur 41 Alternativ 0 til venstre og alternativ 1 til høyre. Sett fra Fosenkaia. Se vedlagt illustrasjonshefte for større illustrasjoner.

KANALHAVNA OG FJORDGATAS BRYGGEMILJØ. Det vil i begge alternativer skje en forrykning av skala, slik at bryggerekka fremstår som mindre dominerende enn i dag. Begge alternativene er derimot trukket godt tilbake fra kanalen, slik at dominerende virkning reduseres noe.

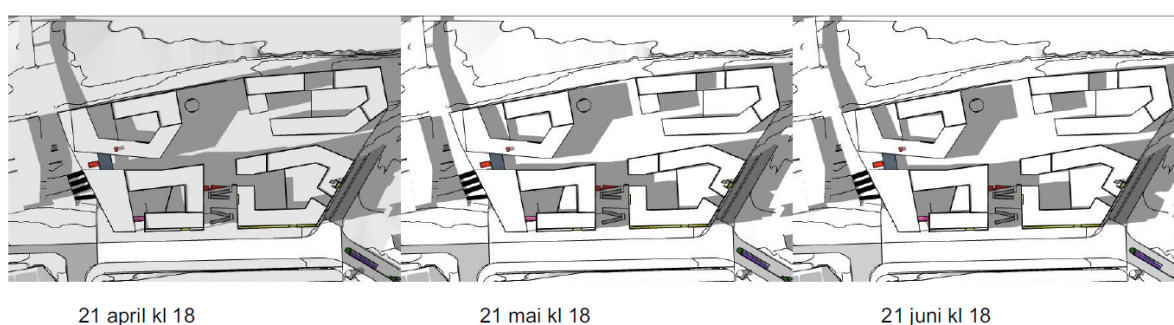


Figur 42 Alternativ 0 til venstre og alternativ 1 til høyre. Pumpehuset i Gryta. Se vedlagt illustrasjonshefte for større illustrasjoner.



Figur 43 Snitt Sentralstasjonen, kanalen og bryggerekka.

Snittet over viser hvordan vegglivet til Sentralstasjonen i alternativ 1 er trukket noe tilbake i forhold til alternativ 0. Bebyggelsen trappes ned på Gryta, for å tilpasse seg høyden på bryggerekka på andre siden og unngå at kanalhavna skal virke mørk og innstengt. Forhold mellom høyde og bredde i snittet tilsier tvert imot at byrommet vil oppleves som lyst og luftig. Illustrasjonen under er klippet ut fra sol- og skyggestudiene og viser skyggevirkningen fra Sentralstasjonen i alternativ 1 i april, mai og juni kl. 18.



Figur 44 Sol- og skyggestudier april, mai og juni kl. 18.

TRONDHEIM SLAKTEHUS. Nedkjøring til parkeringskjeller fra Gryta øst som foreslått i alternativ 1B vil bli liggende i umiddelbar nærhet til Trondheim slaktehus og vil kunne være visuelt uheldig for kulturmiljøet. Veganlegg i flere nivåer vil virke fremmed på det historiske miljøet. I alternativ 1A og 0 er dagens løsning med trekke i Gryta videreført, og vurderes ikke til å ha negative konsekvenser for kulturminnet.



Figur 45 Utsnitt fra illustrasjonsplanen som viser variant av alternativ 1 med nedkjøring til parkeringskjeller fra Gryta.



Figur 46 Gryta øst med en av de to murbygningene som står igjen av Trondheim slaktehus.

JERNBANEBRUA. Trappehus ned til parkeringskjeller i alternativ 1 vil kunne komme i konflikt med kulturminnet Jernbanebrua. Trappehuset bør utformes på en måte som tar hensyn til bruens utforming, og ikke virker konkurrerende på bruvokterhuset.



Figur 47 Utsnitt fra illustrasjonsplanen viser foreslått plassering av trappehuset ned til parkeringskjeller. På bildet til høyre er bruvokterhuset på Jernbanebrua.

7 OPPSUMMERING

Hverken i alternativ 0 eller 1 utfordrer byggehøyden skalaen til bryggebebyggelsen på andre siden av kanalen og den gamle jernbanestasjonen. Den foreslåtte byggehøyden i alternativ 1 ligger på omtrent samme høyde som det som tidligere er godkjent for andre bygninger på Brattøra. Bebyggelsen sperrer ikke for viktige siktlinjer fra Midtbyen eller bryter med viktige silhuetter, med unntak av fra Dyre Halses gate. I alternativ 1 legges det til rette for en ny siktlinje mot Rockheim. Begge alternativene er vesentlig lavere enn Nidarosdomen og vurderes ikke til å utfordre Nidarosdomens dominans i landskapet og bybildet. Trappehuset ned til parkeringskjeller bør utformes på en måte som gir den et visst slektskap til bruvokterhuset på Jernbanebrua.

Et viktig preg ved Trondheims bybebyggelse er vertikale fasader som summerer seg. Slik er det viktig å bryte opp lange fasader og få klare vertikale trekk i form av fasadesprang, vindusutforming og -plassering mm. På denne måten vil den nye bebyggelsen kunne få et visst «slektskap» med tidligere bebyggelse – samtidig som den kan få sitt eget preg. Det bør videre legges vekt på en materialbruk og fargesetting som ikke gjør bygningene «tyngre» og mer massive enn nødvendig.

8 VEDLEGG

- Illustrasjonshefte Fjernvirkning