

## Saksframlegg

### Orientering om utbygging av Trondheim stasjonscenter samt Trondheim kommunes eventuelle kjøp eller bygging av parkeringskjeller i Gryta

Arkivsak.: 13/26209

---

#### Forslag til vedtak:

1. Formannskapet ser positivt på forslaget om å etablere et parkeringsanlegg under Gryta og ber rådmannen komme tilbake med en sak til bystyret om finansiering av bygging eller kjøp av parkeringskjelleren.
2. Formannskapet tar forøvrig rådmannens redegjørelse til orientering.

#### Saken gjelder

Forslag til ny reguleringsplan for Trondheim stasjonscenter forutsettes lagt fram til første gangs behandling i bygningsrådet i løpet av sommeren. Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet 22.9.2015.

Formålet med denne saken er todelt:

- gi en foreløpig orientering om økonomiske konsekvenser av reguleringsplanen
- avklare om kommunen skal gå videre med planer for offentlig parkeringshus under Gryta

Første del av saken gjelder hele byggeprosjektet, mens del to behandler den delen av parkeringsanlegget som planlegges under Gryta.

#### Reguleringsplanen

Planområdet ligger øst for Sjøgangen, og omfatter ny jernbanestasjon, boliger, næring og trafikkområde. Trondheim sentralstasjon er byens viktigste kollektivknutepunkt. Fra august 2019 skal området, i tillegg til dagens transportmidler, også trafikkeres av MetroBuss.

Forslagsstiller er Trondheim stasjonscenter AS. Trondheim Stasjonscenter AS ble stiftet 13.6.2013. Eiere er Trondheim bussterminal AS, som igjen eies av Sør-Trøndelag fylkeskommune med 40 %, ROM eiendom med 40 % og Trondheim kommune med 20%.

Gjeldende reguleringsplan for området er fra 2008 og omfatter et større område med Brattørkaia, Sjøgangen og stasjonsområdet. Grunnen til at det fremmes ny plan, er at eierne ønsker en høyere utnyttning, som åpner for boliger og handel. Dette vil styrke kollektivknutepunktet og bidra til å knytte sammen Brattøra og Midtbyen. Planforslaget og rådmannens vurdering vil bli presentert i reguleringsaken.

## Trondheim kommune

### Utnytting og arealbruk

Planforslaget legger til rette for bygging av nytt stasjonsbygg i 3 etasjer, bussterminal i plan 1, forretning og tjenesteyting i plan 1 og 2 og bolig/næring/kontor i plan 3-8. Eierne ønsker et betydelig antall boliger. Illustrasjonen viser 510 boliger. Publikumsrettede funksjoner skal ha innganger mot gateplan og områdene langs Kanalen skal i større grad enn i dag tilrettelegges for opphold.

Planen rommer til sammen 80 000 - 90 000 m<sup>2</sup> BRA. Dette er ca 15 000 m<sup>2</sup> mer enn i gjeldende plan, dersom en beregner utnyttingen på samme måte. Bebyggelsen ligger delvis på lokk over jernbanespor. Lokket inngår i gjeldende reguleringsplan. Ved bygging av plattformer ble det satt ned fundamenter for lokk i de nye plattformene. Dette utgjør omtrent  $\frac{2}{3}$  av lengden på lokket.

Trafikkområdene foreslås ombygd, slik at de får en mer bymessig utforming med mer areal til fotgjengere og syklistene enn i dagens løsning. Planen legger til rette for parkeringsanlegg under ny bebyggelse, eventuelt også under Gryta, med til sammen 540 plasser. Videre foreslås det et stort innendørs sykkelparkeringsanlegg over bussterminalen og ett under Sjøgangen.

### Kostnader

Prosjektet er på et tidlig stadium, og kostnader er bare grovt estimert. Totalt er kostnadene for prosjektet anslått til 1,8 milliarder kroner eksklusive merverdiavgift. I dette inngår all bebyggelse, også jernbanestasjonen, som skal bygges og eies av Bane Nor. Parkeringsanlegg, ny spunt mot Kanalen, gater, plasser og vann- og avløpsanlegg inngår også.

Rekkefølgebestemmelser avklares gjennom reguleringsplanen og vil sannsynligvis omfatte omlegging av vann- og avløpsnett og opparbeiding av gater og torg i området. I henhold til tidligere inngått finansieringsavtale skal prosjektet også bidra til finansiering av Sjøgangen.

Det antas at Miljøpakken kan dekke noen av kostnadene til sykkelfelt, sykkelparkering og holdeplasser for MetroBuss. Arbeid med modeller for fordeling av kostnader er igangsatt. Opparbeidelseskostnader for utearealer skal deles mellom nytt prosjekt og Trapphuset, som også har rekkefølgebestemmelse om opparbeiding av utearealene i området.

### Totalt investeringsbehov

Basert på anslått total kostnad for prosjektet er det laget en prognose for investeringsbehov i perioden 2018-23. Beløpene varierer fra år til år, og ligger i størrelsesorden 108 - 326 millioner pr år. Det er bare kostnader som er tatt inn i prognosen. Salg av deler av prosjektet og kostnader som skal dekkes av andre er ikke tatt hensyn til.

Eierne av aksjeselskapet kan ikke selge aksjene i selskapet før ny reguleringsplan er godkjent av bystyret. Når reguleringsplanen er godkjent, vil det være mulig å selge aksjer, og Trondheim kommune må da ta stilling til på hvilket tidspunkt det anses som mest gunstig å selge seg ut. Rådmannen vil fremme en egen sak om dette. Dersom kommunen ønsker å beholde sin 20 %-andel i selskapet, må kommunen bidra med 20 % av årlig investeringsbehov. I foreløpige anslag er dette til sammen 360 millioner kroner eksklusive mva fordelt over 7 år. Dersom Trondheim sentralstasjon AS får lånefinansiert deler av beløpet vil dette kunne redusere kommunens investeringsbehov. Eventuell kontantinnbetaling fra kommunen til selskapet må finansieres over driftsregnskapet. Dette ligger så langt ikke inne i økonomiplanen.

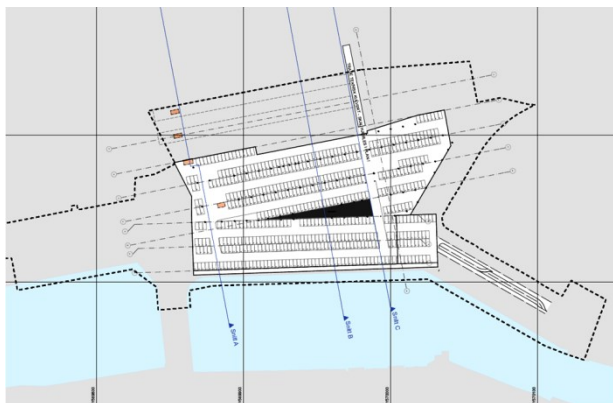
## Trondheim kommune

I ovennevnte inngår alle kostnader, også jernbaneterminalen, parkeringsanlegget og all infrastruktur. Det forventes derfor at de investeringsbeløpene selskapet må dekke blir lavere.

### Parkeringsanlegget

I dag har Trondheim parkering 139 parkeringsplasser på lokket over bussterminalen. Dette må rives når området skal bygges ut. I tillegg forsvinner 22 offentlige parkeringsplasser på gateplan ved politistasjonen og ca 60 plasser som leies ut til NSB og enkelte andre leietakere på stasjonsområdet.

Forslaget til reguleringsplan viser parkeringskjeller både under den nye bebyggelsen og under Gryta. Det er plass til 285 parkeringsplasser under bebyggelsen og 199-237 plasser under Gryta. Antallet plasser under Gryta er avhengig av hvilken nedkjøringsløsning som blir valgt. Nedkjøringsramper i Gryta gir flest plasser, det vil si 237 plasser.



Plan parkeringskjeller i forslag til reguleringsplan.

I gjeldende parkeringsnorm for indre sone er det krav om minimum 0,5 parkeringsplasser per boenhet eller 70 m<sup>2</sup> BRA. For kontor og forretning/service gjelder maksimumskrav på henholdsvis 0,5 og 1,25 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA. Slik prosjektet er illustrert nå, betyr det minimum 255 plasser til boligene og maksimum 105 plasser til kontor og forretning/service, altså mer enn det parkeringskjelleren under bebyggelsen rommer. Siden bebyggelsen ligger på kollektivknutepunktet, kan det forsvares å ikke stille krav om et minimumsantall parkeringsplasser for boligene, men for at boligene skal være attraktive i markedet, er det ønskelig å kunne tilby noe parkering. Det forutsettes at parkeringsplassene ikke skal selges sammen med boligene, og fordelingen mellom bolig- og næringsparkering vil kunne endre seg over tid. For næringsarealene gjelder uansett maksimumskrav til parkering. Parkeringskrav for sykler forutsettes dekket blant annet med egne anlegg over regionbussterminalen og under Sjøgangen.

Anlegget under Gryta er ikke nødvendig for å dekke parkeringsbehovet til den nye bebyggelsen, og bør være offentlig parkering knyttet til kollektivknutepunktet og Midtbyen. Dersom anlegget under Gryta ikke bygges, og den nye bebyggelsen skal kunne tilby et antall parkeringsplasser som er i nærheten av dagens parkeringsnorm, vil antallet offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i området gå betydelig ned i forhold til dagens tilbud.

### Byutvikling og lokalisering av offentlig parkering

Trondheim kommune har forpliktet seg til nullvekst i biltrafikk, og ut fra dette er det ikke ønskelig å øke parkeringstilbudet der det er mulig å velge andre transportmidler enn bil. På den annen side er det ønskelig å flytte parkering fra bakken til parkeringshus, slik at arealer på bakken kan tas i

## Trondheim kommune

bruk til andre formål. Det er også ønskelig å ha noe offentlig parkering ved sentralstasjonen for å betjene kollektivknutepunktet.

Et parkeringsanlegg under Gryta vil samtidig være attraktivt for besøkende til nordøstre del av Midtbyen. Det er mulig å få til utgang ved Jernbanebrua, og avstanden til Olav Tryggvasons gate er da kort. Samtidig vil biltrafikken til anlegget ikke belaste Midtbyen. I forhold til byutvikling vil dermed et offentlig parkeringsanlegg ved sentralstasjonen være gunstig.

Styret i Trondheim Parkering har i møte 25.4.2017 behandlet denne saken, og hvor det ble fattet følgende vedtak:

*“Styret i Trondheim Parkering finner det ikke økonomisk forsvarlig å realisere prosjektet med mindre det ytes økonomisk bistand, da det er estimert en byggepris på kr 746.800,- per p-plass.*

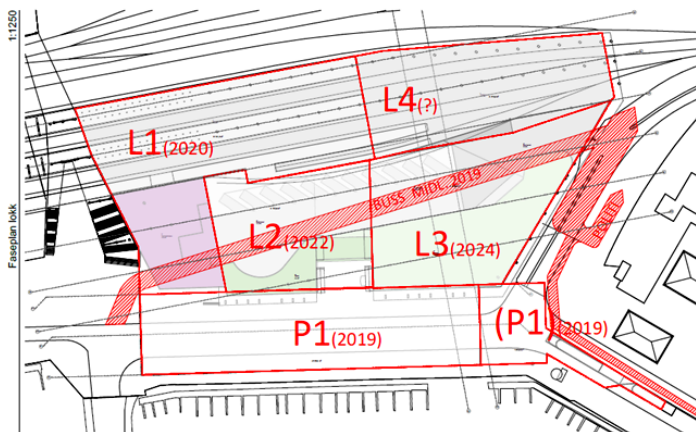
*Styret i Trondheim Parkering mener offentlig parkering bør sikres gjennom vedtak i reguleringsplan for Trondheim Stasjonscenter. Dette er alminnelig praksis ved bygging av næringseiendom, og anses som spesielt viktig i et transportknutepunkt som Trondheim Stasjonscenter. Styret i Trondheim Parkering er enig i at det aktuelle P-anlegget bør realiseres av parkeringsfaglige årsaker.*

*Styret vedtar å sende saken videre til politisk behandling slik at økonomien i prosjektet kan avklares. Styret stiller seg bak forslaget om at rådmannen i Trondheim kommune er riktig instans for å fremme saken politisk*

*Trondheim Parkering som fagorgan for parkering gir således sin tilslutning til at anlegget realiseres av parkeringsfaglige årsaker.”*

### Framdrift og tilpassing til MetroBussprosjektet

Det forutsettes at Trondheim sentralstasjon skal være i full drift i anleggsperioden og tilgjengelig for alle. Det må derfor anlegges en midlertidig veg med bussholdeplasser der det nå er bebyggelse, slik at Gryta kan opparbeides i henhold til ny reguleringsplan. Dersom det skal bygges parkeringsanlegg under Gryta, må dette bygges før området øst for Sjøgangen tas i bruk til bebyggelse. For at anlegget skal kunne være ferdig til august 2019, når MetroBussen skal trafikere området, vil det være nødvendig å starte bygging våren 2018. Dette forutsetter at reguleringsplanen for området er endelig vedtatt i bystyret innen dette tidspunktet. Selve utbyggingen av Trondheim stasjonscenter er så omfattende at en ser for seg at utbyggingen bør skje over for eksempel en 10-årsperiode, avhengig av markedet både for næringsbygg og boliger.



Etappevis utbygging av området.

## **Trondheim kommune**

### **Kjøp/bygging av parkeringskjeller under Gryta**

Gryta eies i dag i et sameie mellom Trondheim havn og Trondheim kommune, og det forutsettes at kommunen kan disponere arealet under gata vederlagsfritt til en parkeringskjeller. Det kan også opplyses at Trondheim Parkering har en intensjonsavtale med utbygger som sikrer rettighet til kjøp eller leie av arealet til samme vilkår som tilbys øvrige aktører.

Trondheim Stasjonssenter Gryta AS kan stå for utbyggingen av anlegget og selge dette til Trondheim kommune. Dette kan være problematisk i forhold til Lov om offentlig anskaffelse, og rådmannen vil utrede dette alternativet nærmere.

Sannsynligvis må kommunen selv stå som byggherre til anlegget.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Avgiftsparkering på dagens parkeringsdekke tilfører Trondheim kommune ca. 3,6 millioner kroner årlig via Trondheim Parkering KF. Avviklingen av parkeringsdekket ligger som et tingsinnskudd for Trondheim kommunes eierandel på 20 % i Trondheim stasjonssenter AS.

En utbygging av en ny parkeringskjeller er så langt Trondheim Parkering KF har beregnet, ikke bedriftsøkonomisk forsvarlig. Dette med bakgrunn i skisserte byggekostnader og det sannsynlige inntekspotensialet. Prosjektet er anslått til 170 millioner kroner. Sannsynligvis vil nettoinntektene fra en utleie dekke bare rundt 70 % av finans- og driftskostnadene ved en fullfinansiering. Dette vil si at det må dekkes inn ca. 50 millioner kroner. Aktuelle bidragsytere kan være Miljøpakken, Trondheim stasjonssenter AS og Trondheim kommune.

Det er en forutsetning i de økonomiske beregningene at hverken Trondheim kommune eller Trondheim havn krever vederlag for avståelse av grunn under bakken.

Et eventuelt kommunalt kjøp av selve parkeringskjelleren vil kunne finansieres over kommunens investeringsbudsjett, mens kjøp av aksjer vil måtte finansieres via driftsbudsjettet.

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Utvikling av Trondheim sentralstasjon som et attraktivt kollektivknutepunkt med høy utnyttning og et betydelig antall boliger, vil bety at flere vil velge miljøvennlige transportmidler. Dette er positivt for klima og miljø, og vil bidra til at Trondheim kommune kan nå målet om 0-vekst i biltrafikk. En utbygging av parkeringskjeller under Gryta vil for en stor del erstatte parkeringsplasser som må fjernes når området bygges ut. I tillegg kan det bidra til at en del gateparkeringsplasser kan omdisponeres til formål som øker Midtbyens attraktivitet.

### **Rådmannens vurdering**

Når reguleringsplanen er godkjent, vil det være mulig å selge aksjer. Trondheim kommune må da ta stilling til på hvilket tidspunkt det anses som mest gunstig å selge seg ut. Rådmannen vil fremme en egen sak om dette.

Dersom Trondheim kommune ønsker at parkeringskjelleren i Gryta skal bygges for å oppnå ønsket byutvikling og etterleve den til enhver tid gjeldende parkeringspolitikk, mener rådmannen at alternativene er at kommunen enten selv står som eier eller inngår et sameie med for eksempel Trondheim stasjonssenter om parkeringskjelleren. Trondheim Parkering KF kan forvalte, drifte, vedlikeholde og leie ut plassene. Nettoinntekten fra Trondheim Parkering KF overføres Trondheim kommune på samme vis som det skjer med andre anlegg i dag.

## Trondheim kommune

Utfordringen blir å få aktører som Miljøpakken (MetroBusstasjon, sykkelvei og sykkelparkering) og Trondheim stasjonscenter AS til å bidra med å dekke den delen av kostnadene som ikke dekkes av framtidige leieinntekter sammen med Trondheim kommune.

Dersom Trondheim Parkering skal bære hele investeringen har de beregnet at dette vil medføre et årlig gjennomsnittlig underskudd på prosjektet for foretaket på 3,2 millioner kroner. Ser en det totale investeringsbehovet over en lengre tidshorisont vil det ta ca. 20 år før prosjektet gir et positivt resultat.

Dersom Trondheim kommune eller Trondheim Parkering KF skal dekke hele kostnaden er rådmannen usikker på om prosjektet bør realiseres.

### Konklusjon

Rådmannen har gjennom dette saksframlegget orientert om den framtidige utbyggingen av Trondheim stasjonscenter.

Rådmannen anbefaler at det arbeides videre med et kjøp eller bygging av parkeringskjelleren, og rådmannen vil arbeide for en finansieringsløsning sammen med Miljøpakken og Trondheim stasjonscenter AS.

Rådmannen vil komme tilbake med en sak til bystyret om finansiering av kjøp eller bygging av parkeringskjelleren.

Rådmannen i Trondheim, 15.6.2017

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Siri Amundsen Rasmussen  
eierskapssjef

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*