

Saksprotokoll

Utvalg: Bygningsrådet
Møtedato: 19.12.2017
Sak: 222/17

Tittel: **Saksprotokoll - Detaljregulering av Trondheim stasjonscenter, gnr. 7 bnr. 439/159 m.fl., offentlig ettersyn**

Resultat: Behandlet
Arkivsak: 14/6520

Vedtak:

To alternativer for forslag til detaljregulering av Trondheim stasjonscenter gnr/bnr. 439/159 m.fl. er lagt frem for bygningsrådet:

- *Forslagsstillers alternativ 1A:* Planforslaget vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 10.05.17, sist endret 10.05.17, i bestemmelser sist endret 20.11.17.
- *Rådmannens alternativ 2A:* Planforslag vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 10.05.17, sist endret 10.05.17, i bestemmelser sist endret 20.11.17.

Bygningsrådet vedtar å legge to alternativer til detaljregulering av Trondheim stasjonscenter ut til offentlig ettersyn, samtidig som de sendes på høring.

Rådmannen anbefaler at følgende innarbeides i begge alternativene før sluttbehandling:

- Reduksjon i byggehøyde med én etasje, det vil si maks 7 etasjer.
- Bestemmelse om at det ikke tillates etablert bolig der det er støy (Lden) på mer enn 70 dBA.
- En utvidelse av arealet til Kollektivanlegg (SKA) på bekostning av Forretning/tjenesteyting (B/K/B) for å sikre mulighet for framtidig utvidelse av kollektivanlegget.
- Rekkefølgekrav som gir økt antall sykkelparkeringsplasser i tilknytning til kollektivknutepunktet.
- Rekkefølgebestemmelsene skal revideres slik at alle bestemmelsene er formulert slik at de er bestemmende og nødvendige.

Før sluttbehandling må materialet kompletteres med følgende:

- En grundigere vurdering av luftkvalitet med målinger av PM₁₀, PM_{2,5} og NO₂.
- Tredjepartskontroll på støyberegninger og vurderinger opp mot gjeldende regelverk.
- Godkjent beredskapsplan som sikrer tilgjengelighet for brannvesenets utrykningskjøretøy fra godsterminal og sporområde.
- Løsning for langtidsoppstillingsplass for buss etter bygging av stasjonen må være på plass.

Trondheim kommune

Bygningsrådet ber om at det frem til sluttbehandling innarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer større variasjon i byggehøydene slik at bygningsmassens volum blir brutt opp.

Bygningsrådet mener at fasadene og utformingen av bygningsmassen på Trondheim stasjonscenter vil være særlig viktig for at området skal fungere som et bindeledd mellom Brattøra og bryggene i Fjordgata. Bygningsrådet ber derfor om at byggesaken sendes til politisk behandling.

Behandling:

Dokumenter til møtet:

- E-post med vedlegg 8.12.2017 fra Arkiplan v/Leif Arne Skei
- Notat fra rådmannen 11.12.2017

Mats Ramo (FrP) alternativt forslag:

To alternativer for forslag til detaljregulering av Trondheim stasjonscenter gnr/bnr. 439/159 m.fl. er lagt frem for bygningsrådet:

Forslagsstillers alternativ 1A:

Planforslaget vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 10.05.17, sist endret 10.05.17, i bestemmelser sist endret 20.11.17.

Rådmannens alternativ 2A:

Planforslag vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 10.05.17, sist endret 10.05.17, i bestemmelser sist endret 20.11.17.

Bygningsrådet vedtar å legge to alternativer til detaljregulering av Trondheim stasjonscenter ut til offentlig ettersyn, samtidig som de sendes på høring.

Bygningsrådet ber om at følgende innarbeides i begge alternativene før saken sendes på høring:

- Økning i byggehøyden til maks 10 etasjer.

Før sluttbehandling må materialet kompletteres med følgende:

- Tredjepartskontroll på støyberegninger og vurderinger opp mot gjeldende regelverk.
- Godkjent beredskapsplan som sikrer tilgjengelighet for brannvesenets utrykningskjøretøy fra godsterminal og sporområde.
- Løsning for langtidsoppstillingsplass for buss etter bygging av stasjonen må være på plass.

Marek Jasinski (Ap) tilleggsforslag 1 på vegne av Ap, Sp, SV, MDG, KrF, V:

Bygningsrådet ber om at det frem til sluttbehandling innarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer større variasjon i byggehøydene slik at bygningsmassens volum blir brutt opp.

Marek Jasinski (Ap) tilleggsforslag 2 på vegne av Ap, KrF, V, SV, MDG, Sp:

Bygningsrådet mener at fasadene og utformingen av bygningsmassen på Trondheim stasjonscenter vil være særlig viktig for at området skal fungere som et bindeledd mellom

Trondheim kommune

Brattøra og bryggene i Fjordgata. Bygningsrådet ber derfor om at byggesaken sendes til politisk behandling.

Votering:

Ved alternativ votering mellom innstillingen og Ramos forslag ble innstillingen vedtatt mot 3 stemmer (2H, 1FrP) avgitt for Ramos forslag.

Jasinskis forslag 1 ble enstemmig vedtatt.

Jasinskis forslag 2 ble enstemmig vedtatt.

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Saksframlegg

Detaljregulering av Trondheim sentralstasjon gnr/bnr. 439/159 m.fl., r20140024, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 14/6520 (165103/17)

Forslag til vedtak:

To alternativer for forslag til detaljregulering av Trondheim stasjonssenter gnr/bnr. 439/159 m.fl. er lagt frem for bygningsrådet:

- *Forslagsstillers alternativ 1A:* Planforslaget vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 10.05.17, sist endret 10.05.17, i bestemmelser sist endret 20.11.17.
- *Rådmannens alternativ 2A:* Planforslag vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 10.05.17, sist endret 10.05.17, i bestemmelser sist endret 20.11.17.

Bygningsrådet vedtar å legge to alternativer til detaljregulering av Trondheim stasjonssenter ut til offentlig ettersyn, samtidig som de sendes på høring.

Rådmannen anbefaler at følgende innarbeides i begge alternativene før sluttbehandling:

- Reduksjon i byggehøyde med én etasje, det vil si maks 7 etasjer.
- Bestemmelse om at det ikke tillates etablert bolig der det er støy (Lden) på mer enn 70 dBA.
- En utvidelse av arealet til Kollektivanlegg (SKA) på bekostning av Forretning/tjenesteyting (B/K/B) for å sikre mulighet for framtidig utvidelse av kollektivanlegget.
- Rekkefølgekrav som gir økt antall sykkelparkeringsplasser i tilknytning til kollektivknutepunktet.
- Rekkefølgebestemmelsene skal revideres slik at alle bestemmelsene er formulert slik at de er bestemmende og nødvendige.

Før sluttbehandling må materialet kompletteres med følgende:

- En grundigere vurdering av luftkvalitet med målinger av PM₁₀, PM_{2,5} og NO₂.
- Tredjepartskontroll på støyberegninger og vurderinger opp mot gjeldende regelverk.
- Godkjent beredskapsplan som sikrer tilgjengelighet for brannvesenets utrykningskjøretøy fra godsterminal og sporområde.
- Løsning for langtidsoppstillingsplass for buss etter bygging av stasjonen må være på plass.

Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim stasjonssenter AS, som eies av Trondheim Bussterminal med 40 %, Bane NOR Eiendom med 40 % og Trondheim kommune med 20 %. Kommunen mottok komplett planforslag 30.10.2017.

Trondheim kommune

Det er innlevert to alternative planforslag. Alternativ 1A har T-kryss og alternativ 2A har rundkjøringer i buss- og bilgata Gryta. Forslagsstiller har fremmet alternativ 1A, men har utarbeidet alternativ 2A etter ønske fra rådmannen. Begge forslagene gir tilsammen et godt bilde av mulig framtidig trafikksituasjon. Den vesentlige forskjellen mellom alternativene er:

- at de prioriterer trafikk ulikt i planområdet. Alternativ 2A har større kapasitet for bil og avlaster dermed Fjordgata mer enn alternativ 1A, mens alternativ 1A har mer fortausareal.
- Alternativ 2A har separat inn-/utkjøring for buss til bussterminalen, mens 1A har sidestilt bussløsning.
- Alternativ 1A har adkomst til parkeringskjeller i Gryta, mens i alternativ 2A er adkomsten fra Fv. 910 vest for Nidelvbro.

Rådmannen anbefaler at begge alternativene legges ut til offentlig ettersyn.



Figur 1: Flyfoto som viser planområdet

Hensikten med planen er å legge til rette for å etablere et attraktivt og funksjonelt hovedkollektiv-knutepunkt for byen som også skal bidra til god sentrumsutvikling, med ca. 530 boliger, arbeidsplasser og gode offentlige rom. Det ble vedtatt en reguleringsplan for Trondheim sentralstasjon i 2008. De vesentligste endringene i planforslaget nå er høyere utnyttelse, større byggehøyder, mer boligbebyggelse, mer parkeringsareal for bil og sykkel og i alternativ 1A: ny utforming av vegarealet i Gryta. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

Nasjonale- og regionale planpremisser:

- *RPR for samordnet areal- og transportplanlegging* – planforslaget fremmer samfunnsøkonomisk effektiv arealutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.
- *Felles fylkesplan for Trøndelag (2009-2012)* – planforslaget ivaretar viktige miljø- og klimahensyn som krever minst mulig arealbeslag, energi og transport.

Trondheim kommune

- *Interkommunal arealplanen (IKAP2)* – planforslaget bidrar til å sikre passasjergrunnlag for økt jernbanetilbud og bygge opp under et viktig målpunkt i regionen.

Kommunale planhensyn:

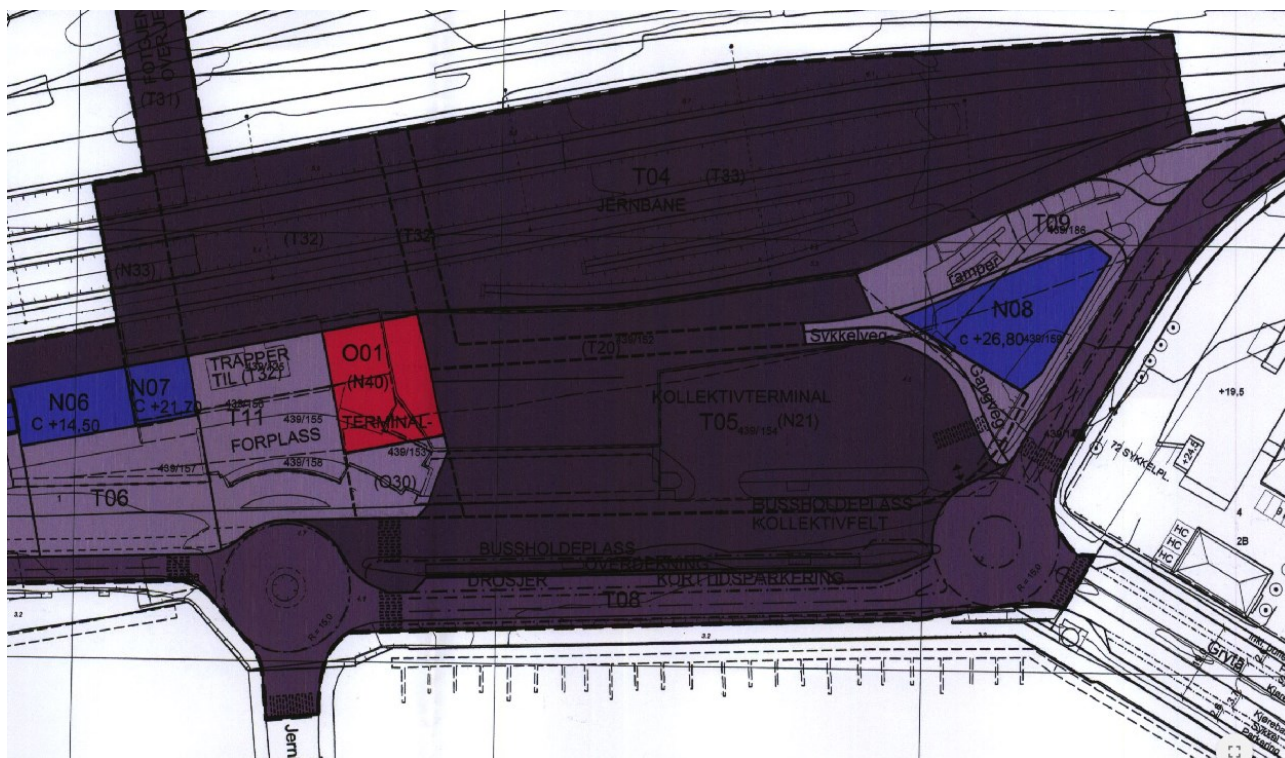
- *Kommuneplanens samfunnsdel 2009-2020* – planforslaget bidrar til å styrke byens viktigste kollektivknutepunkt og ivaretar mål om at i 2020 er Trondheim en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig.
- *Kommuneplanens arealdel 2012-24* – planforslaget bidrar til å styrke byens viktigste kollektivknutepunkt og ivaretar mål om å fortette, redusere transportbehov og lokalisere arbeidsintensiv virksomhet i sentrum og langs viktige kollektivåre.

Planforslaget er i tråd med utbyggingsformål i KPA; knutepunkt, baneformål, havn, kollektivtrase, hovedvei, jernbane og gangvei. Areal på Fosenkaia som ligger innenfor planområdet er avsatt til fremtidig sentrumsformål. Del nærmest Kanalen er avsatt til hensynssone kulturmiljø og kulturlandskap. Deler av planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde for havstigning og for regionalt handelssenter.

Avvik fra kommuneplanens arealdel

- § 9.3 Det foreslås høyhus i Midtbyens landskapsrom.
- § 14.1 angir et minimumskrav på 0,5 parkeringsplasser pr. boenhet i indre sone. Planforslaget stiller ikke krav til parkering for bolig.
- § 21.3 tillater ikke støvfølsom arealbruk i rød støvsone. Planforslaget åpner for etablering av nye boliger med støynivå på over 70 dBA ved fasade.

Gjeldende reguleringsplan for stasjonscenteret er fra 2008.



Figur 2: Gjeldende reguleringsplan. Gryta er regulert med to rundkjøringer, separat bussgate og kjøregate og gangvei og sykkelvei gjennom bebyggelsen fra nord for rundkjøring i øst.



Plass H: Fra Bratlerbrua

Figur 3: Illustrasjon av gjeldende reguleringsplan

Avvik fra gjeldende reguleringsplaner

I gjeldende plan åpnes det opp for en maksimal kotehøyde på +26,8 moh, mens det i denne planen foreslås en maksimal kotehøyde på +32,5 moh. Ny plan foreslår tillatt bruksareal på inntil 92 000 m², mens det i gjeldende plan er ca. 15-25 000 m² mindre dersom man beregner utnyttning på samme måte. Planforslagets alternativ 1A (forslagsstillers plan) legger til rette for en annen utforming av veganlegget med T-kryss og nedkjøring til parkeringskjeller fra gata mellom Politihuset og Kanalen, mens alternativ 1B (rådmannens forslag) er mer i tråd med trafikkløsninger i gjeldende plan. I gjeldende reguleringsplan er det krav om bebyggelsesplaner for hvert enkelt delfelt, mens det i planforslaget ikke er ytterligere plankrav.

Tidligere vedtak

Vedtak i ungdommens bystyre 18.10.2017:

“Vi i Ungdommens bystyre stiller oss positive til utbygging av sentralstasjonen, men ser på volumet på det nye forslaget som problematisk. Nytt planforslag må forholde seg til gjeldende plan. Vi tror et kjøpesenter vil gagne denne delen av byen, som ellers ikke blir så mye brukt. Dette vil tiltrekke nye folk, og er spesielt viktig for ungdom. Vi mener også at potensielle leiligheter i denne planen må være studentboliger. Dette fordi Trondheim ønsker å bli en bedre studentby. Å ha studentboliger så sentralt vil derfor være viktig. Det at togstasjonen og bussterminaler er så nære vil også gjøre det mer ønskelig å bo i dette området. Denne planen er positiv for både det kommende kjøpesenteret og studenter som søker leiligheter.”

Vedtak i formannskapet 27.6.2017, sak 179/17 Orientering om utbygging av Trondheim stasjonscenter samt Trondheim kommunes ev. kjøp/bygging av parkeringskjeller:

“1. Formannskapet ser positivt på forslaget om å etablere et parkeringsareal under Gryta og ber rådmannen komme tilbake med en sak til bystyret om finansiering av bygging eller kjøp av parkeringskjeller. 2. Formannskapet tar for øvrig rådmannens redegjørelse til orientering.”

Vedtak i bygningsrådet 22.9.2015, sak 136/15 Fastsettelse av planprogram:

“Bygningsrådet fastsetter planprogram for detaljregulering for Trondheim stasjonscenter som gjengitt i vedlegg 1. Det vises til plan- og bygningsloven § 12-9, jfr. § 4-1.”

Trondheim kommune

Planprogrammet fastslår at følgende temaer skal utredes: Konsekvenser for overordnet infrastruktur og byvekst, visuelle virkninger, kulturminner, byrommenes attraktivitet og kvalitet, trafikk, trafikkavvikling og trafikksikkerhet, bymiljø, næringslivet, befolkningen, teknisk infrastruktur og anleggsperioden. Alle konsekvenser er sammenlignet med alternativ 0 som er gjeldende reguleringsplan fra 2008. Utredningsplikten vurderes som oppfylt.

Planområdet

Planområdet ligger på Brattøra i Trondheim sentrum. Planområdet er relativt flatt, ca. 37 dekar stort og avgrenses av godsterminalen i nord, Politihuset i øst, Kanalen i sør og Sjøgangen i vest.



Figur 4: Planområdet.



Figur 5: Foto av bussterminalen i dag.

Bussterminalens bebyggelse fra 1995 er oppført i en langstrakt etasje, med parkering på taket. Trondheim sentralstasjon er hovedjernbanestasjon i Trondheim med fjerntog, regiontog og lokaltog, og er det viktigste kollektivknutepunktet i Midt-Norge. På bussterminalen trafikkerer både nasjonale, regionale og lokale bussruter. Sjøgangen forbinder stasjonsområdet direkte med Trondheim hurtigbåtkai. Trondheim sentralstasjon er et av seks knutepunkt i Metrobussprosjektet

Trondheim kommune

og defineres som et nav i kollektivsystemet der det skal være høy tetthet av boliger og arbeidsplasser og som skal kunne vokse i takt med transporten og bidra til mer kollektivbruk.

Beskrivelse av planen

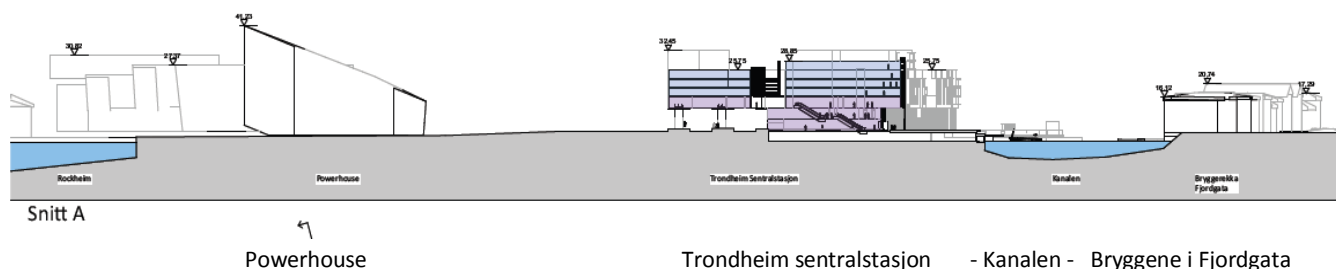
Planen har et mål om å gi byen et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt og at utvikling av Trondheim S vil bidra til god sentrumsutvikling. Målet med planarbeidet er å utvikle eiendommen slik at den legger til rette for en levende bydel og en mer urban situasjon, med opprusting av gate og publikumsrettede funksjoner med innganger mot gateplan. Planen skal bidra til at flere kan arbeide og bo i sentrum, til et større tilbud av parkering, handel, og service.

Eksisterende bebyggelse på sentralstasjonen øst for Sjøgangen, er planlagt revet. Det foreslås ny utbygging med inntil 92 000 m² BRA, samt parkeringskjeller under bebyggelse og vegareal i Gryta. Ny bebyggelse er foreslått benyttet til kollektivanlegg, forretning og næringsvirksomhet, sykkelparkering og bolig.



Figur 6: Perspektivtegning av forslag til nytt stasjonscenter.

Hovedgrepet i planen er å etablere et lokk over sporområdet på samme nivå som Sjøgangen. Kollektivterminalen, sykkelparkering og byfunksjoner foreslås i bebyggelsens "sokkel", mens kvartalsbebyggelse over lokket foreslås tilrettelagt for boliger, kontor/næring og offentlig/privat uterom.



Figur 7: Snitt som viser planforslag for Trondheim stasjonscenter og bryggene i Fjordgata.

Ny bebyggelse planlegges med byggehøyder på 6 etasjer mot Kanalen og inntil 8 etasjer mot godsterminalen. Det foreslås at det åpnes for takoppbygg på inntil 10 % av takflaten, men med begrensninger om at det ikke kan etableres takoppbygg på den høyeste bebyggelsen.

Det er foreslått ca. 6 000 m² BRA handelsareal i tillegg til areal til terminalfunksjoner i plan 1 og plan 2. I tillegg er det en mulighet for å etablere handel på plan 3 på lokket. Dersom hele plan 3

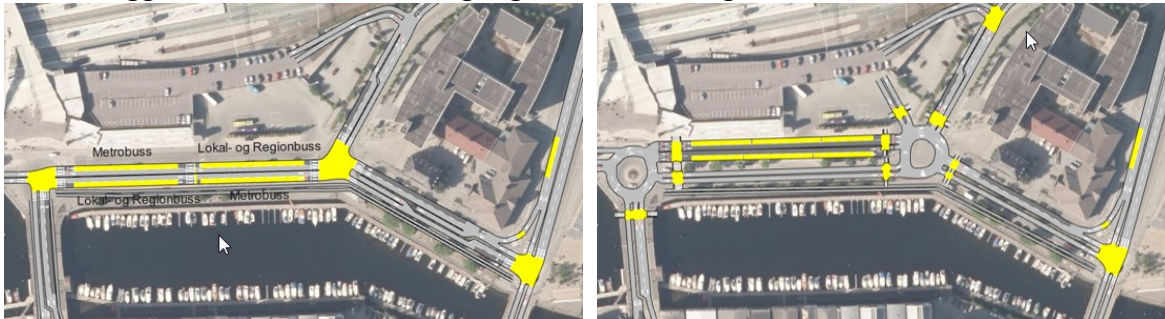
Trondheim kommune

utnyttes til detaljhandel/forretning gir dette et tilleggsareal på drøyt 9 000 m². Det er utredet inntil 17 000 m² handelsareal i handelsanalyse og trafikkanalyse.

Det foreslås inntil 35 670 m² BRA boligareal, noe som ved beregning av 70 m² BRA pr. boenhet gir 510 boliger. Boligbebyggelsen er foreslått utformet med kvartalsstruktur oppe på lokket. Kvartalsstrukturen definerer uterommene og skjermer for støy og luftforurensning. Det er foreslått at uteareal etableres i gårdsrom, på takterrasser, på private balkonger/forhager og på parkareal. Bestemmelsene for uterom er i tråd med kravene i kommuneplanens arealdel.

Planforslaget legger til rette for 526 plasser i parkeringskjeller under bebyggelsen. Planforslaget innebærer å fjerne 130 parkeringsplasser på lokk over dagens bussterminal og 60 plasser på bakkeplan. Parkeringskjelleren er foreslått med to alternative adkomster; Den ene adkomsten er fra Fv. 910 vest for Nidelv bro og den andre adkomsten er i Gryta, sør for politihuset. Det foreslås etablert et heis- og trappehus ved jernbanebrua med direkte gangadkomst til parkeringskjelleren.

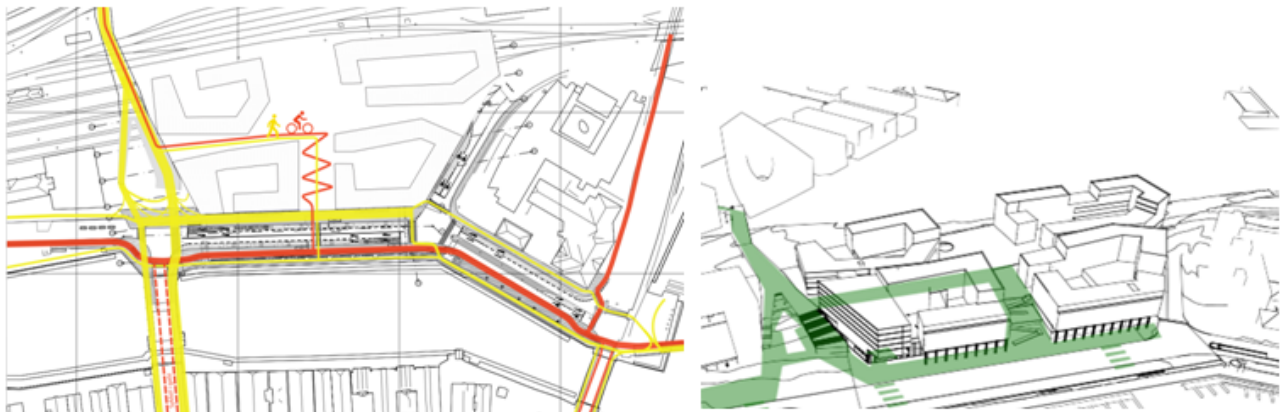
Det foreligger to alternativer for veg- og adkomstløsninger:



Figur 8 og 9: Ved- og adkomstløsninger i alternativ 1A til venstre og alternativ 2A til høyre.

Alternativ 1A forutsetter signalregulerte T-kryss, signalregulerte fotgjengerkryssinger, adkomst til p-kjeller utenfor Politiet i Gryta, adkomst til bussterminalen og varelevering fra fv. 910. Alternativ 2A har rundkjøringer i begge kryss, egen bussgate parallelt med gate for biltrafikk, egen innkjøring til bussterminal fra Gryta, egen innkjøring til p-kjeller, varelevering fra fv. 910 og fotgjengerfelt med vikeplikt i østre rundkjøring og signalregulert gangfelt som i dag i vest.

I bussterminalen er det planlagt 11 dokkingplasser for regionalbuss og tre plasser til lokalbusser. Det er foreslått bussoppstillingsplasser i en sekketerminal som vist på skisse nedenfor. Passasjerer vil ha adkomst til bussterminalen fra terminalbygning/togperrong.



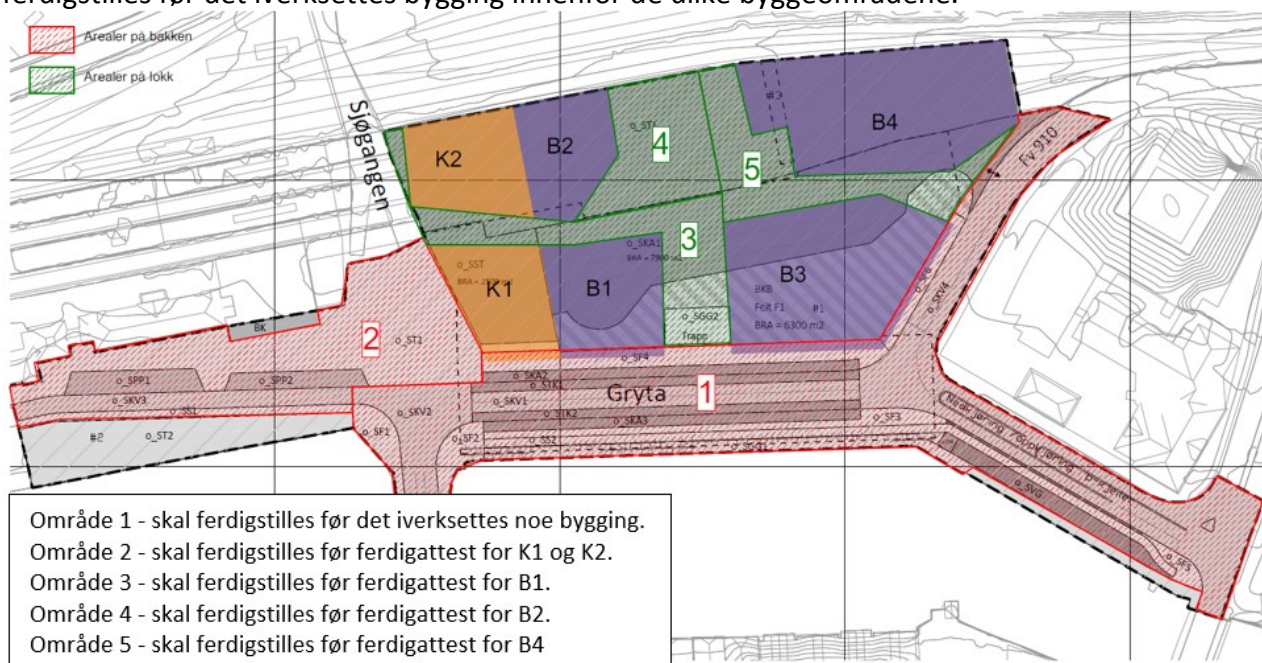
Figur 10 og 11: Rød linje er prinsippetegning for sykkeltrase i området til venstre og til høyre er en prinsippskisse som viser fotgjengerareal med brede fortau.

Trondheim kommune

Prinsippkissene viser hvordan planforslaget tilrettelegger for myke trafikanter. Gående er prioritert på Stasjonsplassen og langs butikkfasaden til stasjonssenteret på nordsiden av Gryta. Det er foreslått separat sykkelveg på sørsiden av Gryta. I kryssene er det foreslått å blande syklende og gående. På Jernbanebrua er det foreslått sykkelfelt. For å komme opp på Sjøgangen er det foreslått å etablere en rampe gjennom bebyggelsen og opp til plan 3

Det er foreslått å tilrettelegge for ca. 2000 parkeringsplasser for sykkel innenfor planområdet. Av disse ligger 1550 i plan 2 i stasjonsbygningen med adkomst fra trapp/rampe gjennom kvartalsbebyggelsen. Det er i planforslaget stilt krav om opparbeidelse av 500 p-plasser for sykkel. 750 parkeringsplasser er vurdert som hensiktsmessig kapasitet for framtidig sykkelparkering for kollektivknutepunkt. Ca. 300 plasser er vist på gateplan, de fleste under trappa til Sjøgangen, samt 150 parkeringsplasser på plan 3 nær inngangspartier til boliger/kontorer. Det er i planen sikret plass for 20 bysykler på Stasjonsplassen. Oppstillingsplasser for taxi og kiss&ride er foreslått på samme sted som i dag, langs Fosenkaia.

Opparbeidelse av offentlige veg- og torgareal i Gryta, Stasjonsplassen og Fosenkaia er rekkefølgekrav i planen. Prinsippkissen nedenfor illustrerer hvilke offentlige områder som skal ferdigstilles før det iverksettes bygging innenfor de ulike byggeområdene.



Figur 12: Illustrasjon av hvilke offentlige arealer som skal opparbeides i de ulike fasene.

Virkninger

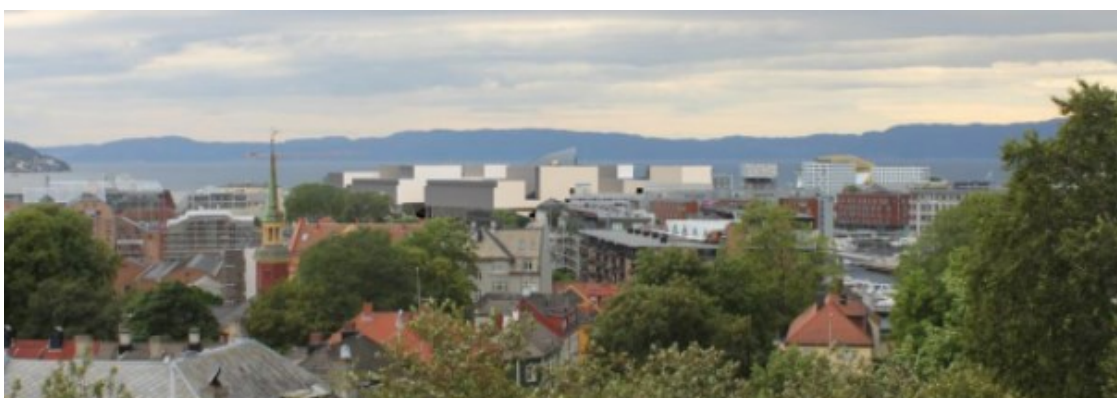
Utbygging av så omfattende prosjekt midt i eksisterende by innebærer naturlig interessemotsetninger. Av vesentlige virkninger har det vært mest oppmerksomhet rundt:

- **Byggehøyder:** Bebyggelse med høyder på inntil åtte etasjer vil gi vesentlige virkninger for bybildet. Fjern- og nærvirkninger fra flere steder i byen er illustrert for både planforslaget, dagens situasjon og gjeldende reguleringsplan (alternativ 0) i vedlegg til saken.
- **Bokvaliteten for nye boliger:** Støyverdiene fra vegtrafikk, jernbanetraffic og godsterminalen innebærer støyverdier over 70 dBA ved fasade for boliger i rød støysone jfr. kommuneplanens § 21.3, samt at det er lavfrekvent støy og rystelser som påvirker støybildet. Støy på uteoppholdsareal i gårdsrommene og på takterrasser er ifølge støyvurderingen tilfredsstillende dersom det etableres støyreducerende tiltak.

Trondheim kommune



Figur 13: Nærvirkning fra Søndre gate.



Figur 14: Fjernvirkning fra Bispehaugen skole.



Figur 15: Støy på nordfasaden mot jernbane og godsterminal. KPA tillater ikke boliger der det er over 70 dBA ved fasade.

- Trafikale forhold: Det gjelder særlig tilrettelegging for en offentlig parkeringskjeller, utforming av bussgate i Gryta og utforming av bussterminalen og adkomsten ved Nidelv bru både for regionbusser, biler til parkeringskjeller og renovasjon/varelevering. Naboer i Fjordgata frykter at tilrettelegging for intensivert bruk av Gryta til bussterminal, vil presse personbiltrafikken over til Fjordgata i øst.
- Omfanget av handelsvirksomhet: Det foreslås i planen å åpne for et betydelig handelsareal på stasjonsområdet (inntil 17 000 m² BRA). Handelsrapport konkluderer med at sentrum samlet sett trolig vil komme styrket ut av en etablering på Trondheim sentralstasjon. Konkurransen med et nytt kjøpesenter på Trondheim Sentralstasjon vil virke sterkest i Midtbyen og på Nedre Elvehavn. Dersom folk imidlertid handler på stasjonsområdet i stedet for på kjøpesenter utenfor sentrum, betyr det at flere vil gå, sykle eller reise kollektivt til sin innkjøpsreise. Dette vil virke positivt på CO₂ konsekvensene av tiltaket.

Trondheim kommune

- Beredskap: I risiko- og sårbarhetsanalysen, har det vært særlig fokus på tilkomst for brannvesenet med slokkemateriell fra nord over godsterminalen og togsquinnene. Dette er ikke løst til førstegangsbehandling og må jobbes videre med fram til sluttbehandling.

Vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse viser at det er risiko knyttet til å bygge bolig over jernbanespor, støy og vibrasjoner, støv, trafikkikkerhet, flom/havstigning, forurensing av grunn, grunnforhold, kanalveggenes stabilitet, håndtering av overvann og anleggsfasen og terror, men at forholdene skal ivaretas gjennom prosjektering og planlegging i byggefasen.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget vil styrke regionens viktigste kollektivknutepunkt og i være i tråd med mål om fortetting, reduksjon av CO₂ og om å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Planforslaget er også i tråd med målet lokalisering av arbeidsintensiv virksomhet i sentrum og langs viktige kollektivårer.

Vurdering

Trondheim stasjonscenter er et viktig regionalt knutepunkt som har kort avstand mellom ulike transportmidler; buss, tog og hurtigbåt. Det er bra at det kommer et planforslag som legger til rette for å videreutvikle det mest sentrale knutepunktet vi har i dag, til et mer urbant og bymessig preg. Samtidig må vi sikre nok areal til at de ulike transportmidlene får dekket sine framtidige behov, noe som må balanseres mot ønsket om å utvikle eiendommen til andre formål som også er med på å gi et mer attraktivt knutepunkt. Denne balansegangen er vanskelig, noe som har resultert i ett planforslag fra forslagsstiller (alternativ 1A) og ett fra rådmannen (alternativ 2A).

Planforslagets utforming og kvalitet

Byform

Planforslaget vil gi en bymessig bebyggelse i tråd med knutepunkt og baneformålet i kommuneplanens arealdel. Byggehøyder og tetthet har vesentlige virkninger for den visuelle kontakten mellom byen og fjorden. Fjernvirkningsstudier viser at ny bebyggelse vil forringe fjordutsikten fra Møllenberg og Småbergan, som er en vesentlig kvalitet i Trondheim.

Plankonsulentene mener at akseptabel byggehøyde vurderes til å være samme byggehøyde som den eksisterende, nyere bebyggelse på Brattørkaia (kote +30,3). Silhuetten av Fosnalpene og Munkholmen vil da ikke i større grad enn i dag bygges igjen, fra viktige utsiktspunkt i byen. I planforslaget foreslås det en maksimal byggehøyde på kote +32,5, altså 2,2 meter høyere enn på Brattøra. Forslagsstiller vurderer at høydeforskjellen ikke er større enn at bebyggelsen vil oppleves som jevn med bebyggelsen på Brattørkaia.

Byantikvaren påpeker at en høy utnyttingsgrad vil kunne styrke sentrum og "avlaste" den historiske Midtbyen, men viser også til at planområdet ligger delvis innenfor hensynssone kulturmiljø for Midtbyen med bryggene i Fjordgata som nærmeste nabo og at bryggene er av nasjonal kulturminneinteresse. Byantikvaren mener at bebyggelsen er minst én etasje for høy, at det må sikres i reguleringsplanen at bebyggelsen i større grad forholder seg til bryggene som kulturmiljø, ved at volumene blir brutt opp og at det lages tilstrekkelig markerte sprang i fasaden slik at det blir en tydelig vertikalitet i uttrykket.

Rådmannen viser til at det er et omforent mål om fortetting rundt kollektivknutepunkter for å nå ambisiøse klimamål. Den foreslåtte byggehøyden er lavere enn toppunktet på Powerhouse. Rådmannen viser til at Powerhouse er definert som et signalbygg i tråd med Veileder for byform

Trondheim kommune

og arkitektur som ble vedtatt 20.8.2013 og høyhusrapporten "Høyhus i Trondheim" vedtatt 14.6.2007. Det vil være i henhold til god byforming å la den generelle bystrukturen som stasjonscenteret inngår i bli så høy at Powerhouse som markør for Sjøgangen som forbindelse mellom Midtbyen og Brattøra ikke vil fungere som et referansebygg i byen. Dette påpekes også i foreløpig uttalelse fra Sør-Trøndelag fylkeskommune. Åpenheten og utsikt mot fjorden i nord er en verdifull kvalitet i Trondheim som også vil bli forringet som følge av planforslaget. Den høye, og ca. 200 meter lange, bebyggelsen vil svekke den visuelle kontakten mellom by og fjord. Rådmannen anbefaler at maksimal byggehøyde (8 etasjer) reduseres med minst én etasje og at dette innarbeides i planforslaget før sluttbehandling. I bestemmelsene § 4.5 er det sikret at fasader skal gjennom fargebruk, sprang i fasadene, og plassering og form på vindusfelt vil få en vertikal karakter. Rådmannen mener at planforslaget kan sendes på høring med en slik utforming for å få innspill før sluttbehandling av planen.

Byggeformål, støy og luftkvalitet

Planforslaget åpner for blandet formål for bolig, kontor og tjenesteyting i plan 3-8, men åpner også for å etablere kun boliger eller kun kontor. Bebyggelsen som vender mot jernbane og godsterminal i nord i felt B2 og B4 på plankartet vil få høye støyverdier på fasader med opptil 76 L_{den} . Kommuneplanens arealdel stiller krav til maksimalt 70 L_{den} på fasade for boliger. I følge kommunelegen innebærer det en økning som medfører en firedobling av lydenerginivået som treffer trommehinnen.

Plankonsulenten viser til at det på nordfasaden må være vinduer som ikke kan åpnes på grunn av krav til sikkerhet mot jernbane og mener derfor at det er et paradoks at det er beregnet støy på fasade som er dimensjonerende. Med støyreducerende tiltak vil krav til innendørs støy i boligene være tilfredsstillende. Plankonsulent viser også til at grenseverdiene for støysoner i T-1442/16 er 3 dB «mildere» for bane kontra vei med hensyn til plagegrad og støyens karakter. I enkelte andre kommuner er denne differensieringen inkludert i kommuneplanbestemmelsene. Eksempelvis tillates støyfølsom arealbruk i område med inntil 70 dB veitrafikkstøy og 73 dB jernbanestøy i Skedsmo kommune. Støyrapporten viser at det også vil være lavfrekvent støy, vibrasjoner og nattestøy, men at tunge fasadeelementer som støyreducerende tiltak i fasaden gir tilfredsstillende innendørsstøy for boliger.

Kommuneoverlegen vurderer at prosjektet er i strid med de helsebegrunnede støybestemmelsene i KPA og nasjonale retningslinjer for støy. Det er ikke dokumentert at det er tilfredsstillende luftkvalitet innendørs og på uteareal. Kommuneoverlegen karakteriserer at det er ekstreme overskridelser av støynivå. Kommuneoverlegen mener videre at det ikke gir god nok bokvalitet å bygge rom for varig opphold uten åpningsbare vinduer. Kommuneoverlegens anbefaling er at den støyutsatte fasaden mot nord utvikles som kun næring/kontor-bebyggelse.

Rådmannen har vurdert om det kan være aktuelt å avvike fra bestemmelser i kommuneplanens arealdel om støy fordi stasjonsområdet er det mest sentrale knutepunktet i Trondheim. Rådmannen mener at dersom kommuneplanens bestemmelser om støy skal avvikes et sted i byen, vil det kunne være nettopp på dette spesifikke og helt sentrale knutepunktet inntil Midtbyen som regionens identitetsbærer og viktigste handels- og kultursentrum. Utbygger ønsker boligformål på hele arealet på lokket fordi de mener det gir attraktive boliger med god utsikt og fordi det gir best lønnsomhet i prosjektet. Rådmannen mener at det er behov for flere boliger i og rundt Midtbyen, men at behovet for boliger ikke er så presserende at man bør gå på akkord med helseperspektivet. Rådmannen viser også til at det ved knutepunkt anbefales å etablere arbeidsplassintensive

Trondheim kommune

virksomheter og at god lokalisering av arbeidsplasser er like viktig som sentrale boliger for å få en god areal- og transportutvikling i byen.

Rådmannen mener at støyyverdiene er for høye på nordfasaden til at det kan etableres boliger med tilfredsstillende boligkvalitet. Støybildet fra nord er sammensatt og består ikke kun av jernbane, men en kombinasjon av jernbane, godsterminal og veg. Det vil derfor ikke være mulig å beregne en riktig sumstøy av disse faktorer, og derfor frarådes det å legge banestøy på 73dB Lden til grunn.

Rådmannen anbefaler at det før sluttbehandling, tas inn i bestemmelsene at det ikke tillates etablert bolig der det er støy (Lden) på mer enn 70 dBA. Det åpner for at eventuelt kontor eller næringsareal kan gjøres om til bolig etter at godsterminalen er flyttet og støy fra jernbanen ventelig kan bli lavere enn 73 dB Lden (bane) og at støy (Lden) fra veg er under 70 dBA.

Parkering

Rådmannen ønsker at planen sikrer at det etableres et stort offentlig parkeringsanlegg i planområdet med god tilknytning til Nordre avlastningsveg. Det vises også til sak i formannskapet 20.6.17 om parkeringskjeller i Gryta. Et stort offentlig parkeringsanlegg under Gryta må være attraktivt for besøkende til kollektivknutepunktet, Midtbyen og Solsiden. Rådmannen mener at det er positivt at det i planen er foreslått en trapp/heisoppgang ved Jernbanebrua, noe som vil gjøre avstanden til den nordøstre kvadrant, hvor det er størst behov for parkeringsplasser, relativt kort. Ansatte og bosatte innenfor planområdet kan leie parkeringsplasser, slik som i andre parkeringshus. Avvik fra kommuneplanens parkeringskrav til boliger kan derfor aksepteres. Planen sikrer slik den foreligger ikke kommunalt eierskap av parkeringskjelleren.

Trafikale forhold

Plankonsulenten foreslår en ombygging av dagens rundkjøring til T-kryss (alternativ 1A) fordi det vil sikre korte gangforbindelser og sikker kryssing for store fotgjengerstrømmer, samtidig som signalregulering sikrer en forutsigbar reisetid for busstrafikken. Plankonsulenten anbefaler ikke rundkjøring fordi løsninger for myke trafikanter blir dårligere og det blir lite forutsigbarhet hvis det blir endringer i trafikkstrømmer i området. Slike endringer kan gi uheldig påvirkning i fremkommelighet for bussen, som ikke kan prioriteres i rundkjøring. Rundkjøringer er også mer plasskrevende, men har en fleksibilitet ved behov for snuing av bussen.

Rådmannen mener at rundkjøring i vest gir nødvendig fleksibilitet ved behov for snuing for buss og har stor betydning for å etablere en godt fungerende kollektivterminal. Det er fordi terminalen ligger sårbart til ved åpning/stenging av både Jernbanebrua, Brattørbrua eller Nidelv bru. Ved stengt bru må bussene snu ved stasjonen. I alternativ 1A vil ikke bussene kunne snu og må kjøre en annen rute når Jernbanebrua er stengt for trafikk.

Rådmannen mener at rundkjøring i øst gir en bedre adkomst til bussterminalen. Da blir adkomsten rett fra rundkjøring øst i Gryta og direkte inn i terminalen. I alternativ 1A foreslås adkomsten ved Nidelv bru - som ligger høyere i terrenget, der man får sammenblanding med annen trafikk. Begge alternativene gir en god trafikkavvikling gjennom området for buss, og reisetiden for buss vil være tilnærmet lik. Alternativ 2A tåler en økning i biltrafikken gjennom Gryta, for eksempel som følge av stenging av gjennomkjøring i Olav Tryggvassons gate, men er sårbare dersom fotgjengertrafikken øker mye. Hvor mye man skal tilrettelegge for personbiltrafikken gjennom området henger sammen med arbeidet med ny gatebruksplan for sentrum. Det er mulig at det blir aktuelt med tiltak som øker biltrafikken i Gryta for å avlaste den østre delen av Fjordgata der vi har boligbebyggelse i dag.

Trondheim kommune

Bussterminalen

Den foreslåtte bussterminalen er planlagt uten mulighet for å utvide kapasiteten i fremtiden ettersom det tillates etablering av handelsareal inntil bussterminalen. Dersom man skal legge mål om en tredobling av dagens antall kollektivreisende over Trondheim sentralstasjon for buss, hurtigbåt og tog til grunn, vurderes arealet som er avsatt til bussterminal som for lite. For å være helt sikker på at terminalen møter fremtidens behov, mener rådmannen at det må vurderes om arealet til bussterminalen skal utvides på bekostning av noe handelsareal i plan 1. Planforslaget sendes likevel på høring med plankonsulentens forslag til utforming av bussterminal, og endelig vurdering avventes til etter høringsperioden. Planforslaget svarer dessuten ikke ut hvor langtidsoppstilling av busser etter byggetiden for ny stasjon skal skje. Rådmannen mener at det må avklares før sluttbehandling av planforslaget.

Sykkelløsning

Rådmannen vurderer at sykkelrampe gjennom bebyggelsen og opp til plan 3 med forbindelse til Sjøgangen ikke er en optimal løsning for syklister som skal til og fra Brattøra. Løsningen har ikke optimal plassering, den er ikke rettlinjert og heller ikke godt utformet. Som et minimum mener rådmannen at dagens sykkelstier i Sjøgangen må utbedres som et tillegg.

Rådmannen mener at det må stilles rekkefølgekrav til at det skal etableres minst 750 offentlige parkeringsplasser for kollektivknutepunktet, og ikke 500 som foreslått. Plankonsulent viser til at avtaler om finansiering ikke er på plass. Rådmannen mener at planforslaget kan legges ut på høring med 500 plasser, og men at dette kan økes til 750 før sluttbehandling. At finansieringen ikke er på plass er vanlig ved behandling av reguleringsplaner. Å sikre at arealene satt av til sykkelparkering blir opparbeidet er et viktig premiss for å sikre at ny stasjon med en tredobling i kollektivreisende, ikke medfører en økning i personbiltrafikken til stasjonen.

Tilkomst med slokkemateriell fra nord

Planen legger opp til at brann i boligene mot nord skal slukkes ved at utrykningskjøretøy krysser og benytter jernbanespor for oppstilling av slokkebil. For at tilgjengeligheten skal være god nok for brannvesenets utrykningskjøretøy, må tilrettelagt tilkomsttrasé over og mellom sporene være sikret. Rådmannen savner en beredskapsstrategi som sikrer at togsett ikke sperrer tilkomstveg. Dette er ikke sikret i planforslaget. I bestemmelsene foreslås det at en godkjent beredskapsplan skal foreligge før det gis byggetillatelse. Rådmannen mener beredskap for brannvesenet er et så viktig forhold, at det må stilles krav til at det synliggjøres at det er løsbart, at denne dokumentasjonen må foreligge før sluttbehandling av planen.

Avveining av konsekvenser

Utbygging av Trondheim stasjonscenter er viktig for å gi Trondheim et godt kollektivknutepunkt for tog, buss og båt. Planen vil være et svært viktig bidrag til å nå kommunens ambisiøse mål for klimagassutslipp fram mot år 2030 ved at flere vil kunne reise kollektivt – mer effektivt. Rådmannen legger stor vekt på å finne optimale løsninger for de kollektiv, gange og sykkel på det nye stasjonscenteret, og stiller derfor spørsmål ved ulike løsninger som er foreslått i planen. For å få et optimalt knutepunkt mener rådmannen at det er viktig med en funksjonsblanding av bolig og kontor og en aktiv første etasje. Det sikrer planen godt. For bybildet mener rådmannen det er viktig med reduksjon av maksimal byggehøyde til maksimalt 7 etasjer, men at planen har kommet langt i å vise oppdeling av fasadene med sprang og fargebruk, slik at prosjektet blir mindre massivt og snakker bedre med bryggene i Fjordgata.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Opparbeiding av infrastruktur er satt som rekkefølgekrav i planen. Kommunen må påregne kostnader til drift av de offentlige anleggene: veier, gang- og sykkelveier, offentlig parkeringsanlegg og offentlig grønnstruktur. Kjøreveg gjennom Gryta er fylkesveg, slik at fylkeskommunen vil ha ansvar for drift av denne veien.

Utbyggingen vil også kunne ha konsekvenser for skolekapasiteten ved Ila skole. Planområdet ligger innenfor Kalvskinnets skolekrets, som i dag er slått sammen med Ila skolekrets.

Dersom det besluttes offentlig utbygging av hele parkeringskjelleren slik som planen kan legge til rette for, vil det innebære kommunale investeringer. Dette vil bli lagt frem i egen sak til bystyret.

Medvirkningsprosess

Planarbeidet ble varslet igangsatt og planprogram lagt ut på høring ved annonse i Adresseavisen og brev til berørte parter og offentlige myndigheter 7.5.2014, med høringsfrist 18.6.2014. Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet 22.9.2015. Det ble varslet justert planavgrensning 15.4.2016, i brev til berørte parter og offentlige myndigheter.

Prosjektet har stor offentlig interesse, med sin sentrale og godt synlige plassering i byen, beliggende i et område hvor mange ferdes. Det har vært avholdt samrådsmøter, informasjonsmøter og arbeidsmøter med offentlige instanser og berørte parter i høringsfasen og i planprosessen.

I planprosessen har det kommet 14 skriftlige innspill fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Jernbaneverket, Sør-Trøndelag politidistrikt, Norges vassdrag- og energidirektorat, Trondheim Havn, Næringsforeningen i Trondheimsregionen, AtB, Trondheim parkering KF, TrønderEnergi Nett, Trøndelag brann- og redningstjeneste, Syklistenes landsforening i Trondheim og Borettslaget Fjordgata 26-28. Merknader med kommentarer er oppsummert i vedlagt planbeskrivelse.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslagene i alternativ 1A og alternativ 2A kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring. Før sluttbehandling må maksimale byggehøyder på plankartet reduseres med én etasje samt at det må tas inn en bestemmelse om at det ikke tillates etablert bolig der det er støy (Lden) på mer enn 70 dBA på fasade.

Planforslagene anbefales endret i tråd med rådmannens forslag til vedtak før det kan legges ut til offentlig ettersyn. Materialet er i hovedsak komplett, men rådmannen mener det er behov for ytterligere materiale om luftkvalitet, tilkomst for brannvesenet, langtidsoppstilling for buss etter byggeperioden, potensielle utvidelser av kollektivanlegget og avklaring av rekkefølgekrav om antall sykkelparkeringsplasser, for å få godt nok oversikt over konsekvensene av planforslaget. Rådmannen ser at sykkeløsningen opp mot Sjøgangen ikke er optimal, men forholdene til stigning og vegsystem gjør at det er vanskelig å finne andre alternativer. Skissert løsning med rotunde kan gi et bedre tilbud, men må utformes slik at den ikke blir et hinder for gående.

Trondheim kommune

Rådmannen anbefaler bygningsrådet å legge planforslagene ut til offentlig ettersyn, selv om ikke alle punktene over er løst, for å sikre fremdrift, særlig for metrobusstiltak, og for å få innspill fra regionale myndigheter og andre berørte. Før sluttbehandling skal det tas endelig stilling til trafikkforhold og avklares hvilket alternativ som anbefales lagt frem til sluttbehandling av planen.

Rådmannen i Trondheim, 28.11.2017

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
byplansjef

Elise Sangereid
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart alternativ 1A på bakken
- Vedlegg 3: Reguleringskart alternativ 2A på bakken
- Vedlegg 4: Reguleringskart Over bakken
- Vedlegg 5: Reguleringskart Under bakken
- Vedlegg 6: Reguleringsbestemmelser med vedlegg (helhetsplan for Brattøra og Trondheim sentralstasjon og faseplan)
- Vedlegg 7: Illustrasjonsplan gateplan
- Vedlegg 8: Illustrasjonsplan på lokk på plan 3
- Vedlegg 9: Illustrasjonsplan takhager
- Vedlegg 10: Illustrasjonshefte fjernvirkning, KU for visuelle virkninger
- Vedlegg 11: KU-tema, Visuelle virkninger og kulturminner
- Vedlegg 12: Perspektiver og sol- og skyggevirkninger
- Vedlegg 13: ROS- analyse
- Vedlegg 14: ROS Beredskap
- Vedlegg 15: Geoteknisk utredning
- Vedlegg 16: Støyrapport
- Vedlegg 17: Støy nattetid
- Vedlegg 18: VA-notat
- Vedlegg 19: Vegsystem alternativ 1A
- Vedlegg 20: Vegsystem alternativ 2A
- Vedlegg 21: Trafikksimulering av alternativer - presentasjon
- Vedlegg 22: Handelsvurdering
- Vedlegg 23: Uttalelse fra kommuneoverlegen
- Vedlegg 24: Uttalelse fra Ungdommens bystyre
- Vedlegg 25: Sak om parkeringskjelleren i Formannskapet 27.6.2017, sak 179/17