

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Trondheim sentralstasjon, sluttvedtak

Arkivsak.: 14/6520

---

#### Forslag til innstilling:

##### **Alternativ 1 – rådmannens anbefaling:**

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Trondheim sentralstasjon, som vist på tre plankart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak senest datert 10.5.2017, sist oppdatert 28.11.2018 med bestemmelser senest datert 28.11.2018, og beskrevet i planbeskrivelsen senest datert 28.11.2018.

Bystyret ber om at byggesaken sendes til politisk behandling.

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

##### **Alternativ 2 – alternativt forslag:**

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Trondheim sentralstasjon, som vist på tre plankart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak senest datert 10.5.2017, sist oppdatert 28.11.2018 med bestemmelser senest datert 28.11.2018, beskrevet i planbeskrivelsen senest datert 28.11.2018.

Bebyggelsen tillates etablert med 8 etasjer mot godsterminalen og 6 etasjer mot Gryta, som vist i planforslaget ved førstegangs behandling. Bestemmelser, planbeskrivelse og plankart oppdateres i tråd med dette.

Bystyret ber om at byggesaken sendes til politisk behandling.

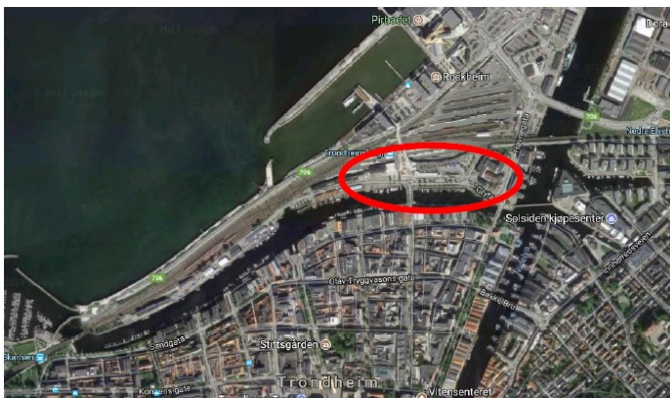
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

#### **Saken gjelder**

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim stasjonscenter AS, som består av Trondheim Bussterminal med 40 %, Bane NOR Eiendom med 40 % og Trondheim kommune med 20 %.

Hensikten med planen er å legge til rette for å etablere et attraktivt kollektivknutepunkt som skal bidra til god sentrumsutvikling, med ca. 490 boliger, arbeidsplasser og gode offentlige rom. Tettheten er svært høy, 31 boliger/daa. I 2008 ble det vedtatt en reguleringsplan for Trondheim sentralstasjon. De vesentligste endringene i planforslaget som foreligger nå, er høyere utnyttelse, større byggehøyder, mer boligbebyggelse, mer parkeringsareal for bil og sykkel og ny utforming av vegarealet i Gryta. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

## Trondheim kommune



Figur 1: Flyfoto som viser planområdet.

To alternative planforslag ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn. Forskjellen mellom disse var trafikkløsningene i buss- og bilgata Gryta: Alternativ 1A med T-kryss og alternativ 2A med rundkjøringer. På bakgrunn av innkomne merknader og etter en samlet vurdering, legges alternativ 1A med noen mindre endringer til grunn for sluttbehandling.

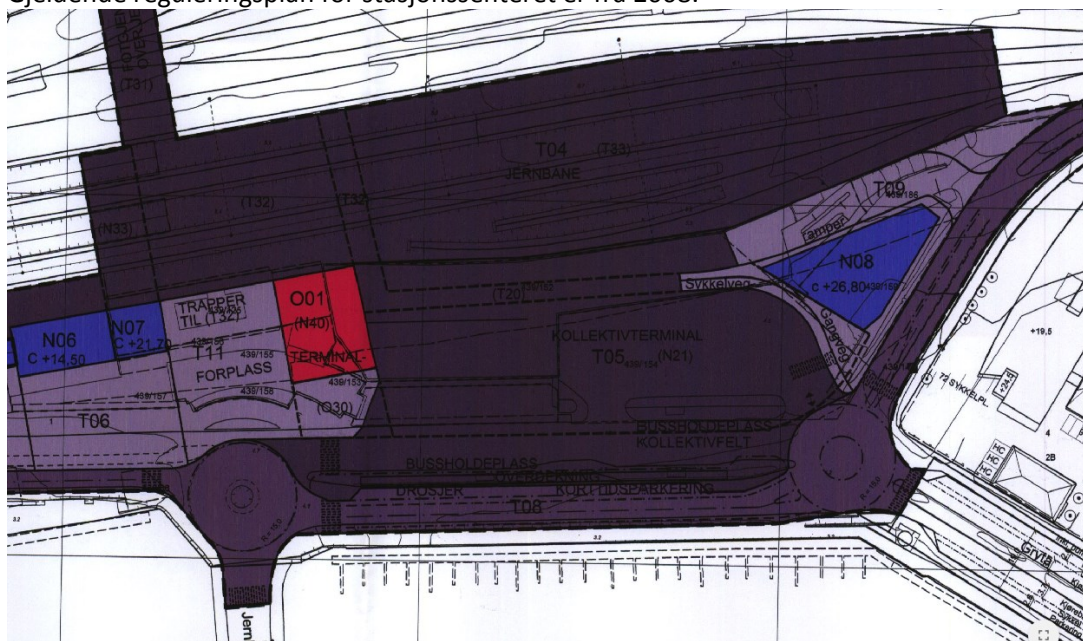
### Tidligere vedtak og planpremisser

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. Delen 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. Tiltak fra 8-13 etasjer defineres som høyhus i Midtbyens landskapsrom i Veileder for byform og arkitektur fra 2013 som vedlegg til Kommuneplanens arealdel 2012-2024 og Høyhusrapporten fra 2007.

Gjeldende reguleringsplan for stasjonssenteret 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.



Figur 3: Illustrasjon av gjeldende reguleringsplan (vedtatt i 2008).

### **Avvik fra gjeldende reguleringsplaner**

I gjeldende plan åpnes det opp for en maksimal kotehøyde på +27,6 moh, mens det i denne planen foreslås en maksimal kotehøyde på +32,5 moh. Ny plan foreslår tillatt bruksareal på inntil 90 600 m<sup>2</sup>, det er 24 000 m<sup>2</sup> mer enn i gjeldende plan. Planforslaget legger til rette for en annen utforming av veganlegget med T-kryss og nedkjøring til parkeringskjeller fra gata mellom Politihuset og Kanalen. I gjeldende reguleringsplan er det krav om bebyggelsesplaner for hvert enkelt delfelt, mens det i planforslaget ikke er ytterligere plankrav.

### **Tidligere vedtak**

I bygningsrådets møte 19.12.2017 sak 222/71 ble følgende vedtatt:

«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 10.5.2017, sist endret 10.5.2017, i bestemmelser sist endret 20.11.2017.*

*Rådmannens alternativ 2A: Planforslag vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 10.5.2017, sist endret 10.5.2017, i bestemmelser sist endret 20.11.2017.*

*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, PM2,5 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 stasjonssenter 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.»*

Vedtak i Formannskapet 27.6.2017, sak 179/17 Orientering om utbygging av Trondheim stasjonssenter 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 stasjonssenter som gjengitt i vedlegg 1. Det vises til plan- og bygningsloven § 12-9, jfr. § 4-1.»

### **Varsel om egengodkjenning av planen**

Ved høring av planen ble det varslet vilkår for egengodkjenning fra Fylkesmannen i Trøndelag og Bane NOR.

Fylkesmannen:

1. Med bakgrunn i T-1442/2016 har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil støybestemmelsene er presisert ved at det tas inn grenseverdier for støy. Bestemmelsene må være utformet slik at de sikrer tilfredsstillende støyforhold for nye boliger med tanke på nattestøy, impulsstøy, sumstøy.
2. Med bakgrunn i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (T-1520), har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil det er laget en oppdatert rapport for luftforurensning med kart som viser utbredelse av luftforurensning i området, samt inntil bestemmelsene er presisert med grenseverdier og angir om grenseverdiene skal oppnås på utearealer eller fasade.
3. Med bakgrunn i SPR-BATP og med henvisning til nullvekstmålet, bymiljøavtalen og byutredningen har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil antall parkeringsplasser er redusert mot dagens nivå, eller inntil det er dokumentert behov for parkeringsplasser ut over dagens 180 plasser.

Bane NOR:

4. Arealformål Forretning/tjenesteyting (BKB Felt F2), alternativ 2A, må trekkes 5 meter unna arealformålgrensa til Trasé for jernbane (o\_STJ).

Faglige råd fra fylkesmannen:

1. Fylkesmannen anbefaler at støybestemmelser samles og ikke spres over flere punkter slik det nå er gjort (bestemmelser om støy i §§ 3.6, 4.6, 7.7 og 8.2). Bestemmelse 5.4 som angir at «Leiligheter, med unntak av hjørneleiligheter, skal være gjennomgående», bør også vurderes presisert opp mot kravet om gjennomgående leiligheter i rød støysone.
2. Fylkesmannen anbefaler at sikringstiltak mot stormflo og havnivåstigning blir tilstrekkelig vurdert og dokumentert før godkjenning av planen.

### **Behandling av vilkår for egengodkjenning**

Partene er enige om vilkårene for egengodkjenning. Planforslaget er supplert med tilleggsutredninger om støv, støy og parkering.

- Vilkår om parkering er bekreftet trukket etter oversendelse av ytterligere beskrivelse, 25.5.2018.
- Vilkår om støv er bekreftet trukket etter oversendelse av nytt forslag til bestemmelse, 15.10.2018.



## Trondheim kommune

- Vilkår om støy er bekreftet trukket etter oversendelse av reviderte støybestemmelser og nye notater med støyvurderinger, under forutsetning av at bestemmelse om støy omarbeides, 28.11.2018.
- Bane NOR sitt vilkår er knyttet opp mot alternativ 2A som ikke legges til grunn til sluttbehandling og vilkåret anses derfor ikke som relevant til sluttbehandling av alternativ 1A.

### **Supplering av planmaterialet**

Planmaterialet er supplert med bakgrunn i vedtak til førstegangsbehandling og innkomne innspill i høringen.

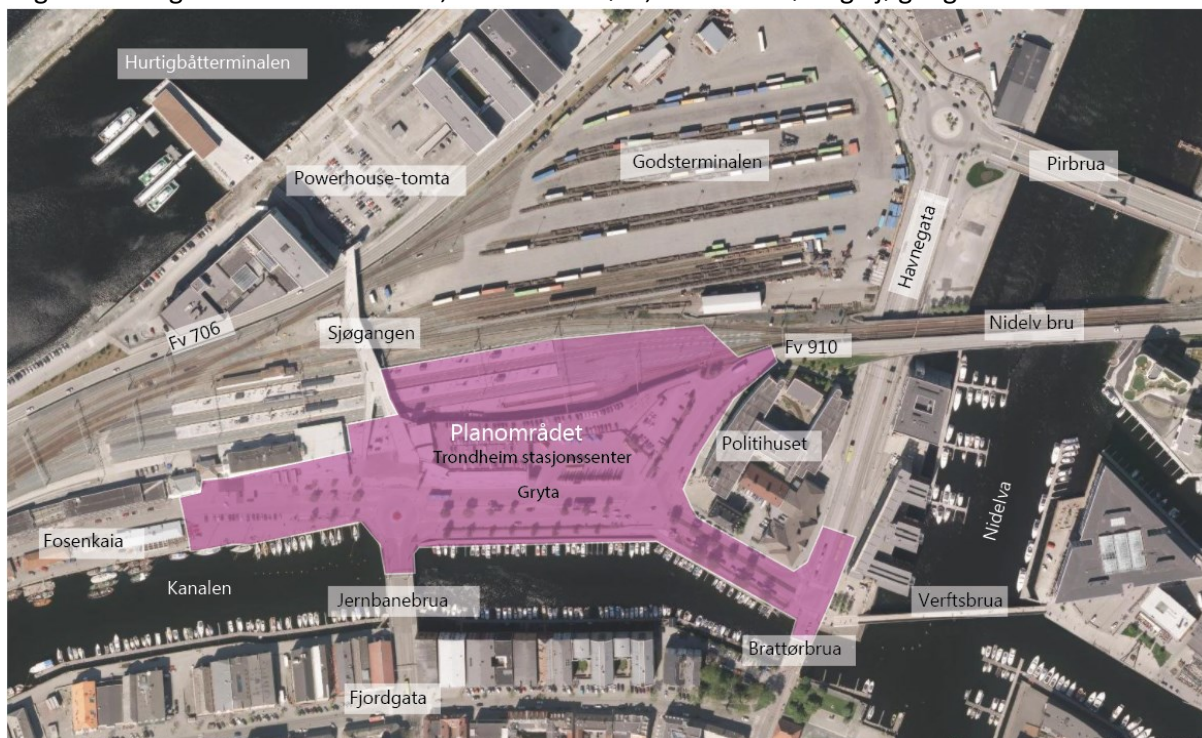
- Utredning av støy – supplerende utredning, 3. partskontroll og reviderte bestemmelser
- Utredning av støy - nytt notat med målinger og nye bestemmelser
- Strategi beredskap - nytt notat
- Risiko og sårbarhetsanalyse - revidert notat
- Rapport med geotekniske vurderinger
- Vurdering av setningsrisiko mot jernbanespor
- Vurdering av flom og havnivåstigning
- Notat om endringer fra førstegangsbehandling
- Notat om sykkelløsninger
- Notat om parkering
- Notat om trafiksikkerhet

### **Endringer i planmaterialet etter offentlig ettersyn**

Eget notat med oppsummering av endringer av planmaterialet er vedlagt saken.

### **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.

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,

## Trondheim kommune

regionale og lokale bussruter. Sjøgangen forbinder stasjonsområdet direkte med Trondheim hurtigbåtkai. Trondheim sentralstasjon er et av seks knutepunkt i Metrobussprosjektet 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

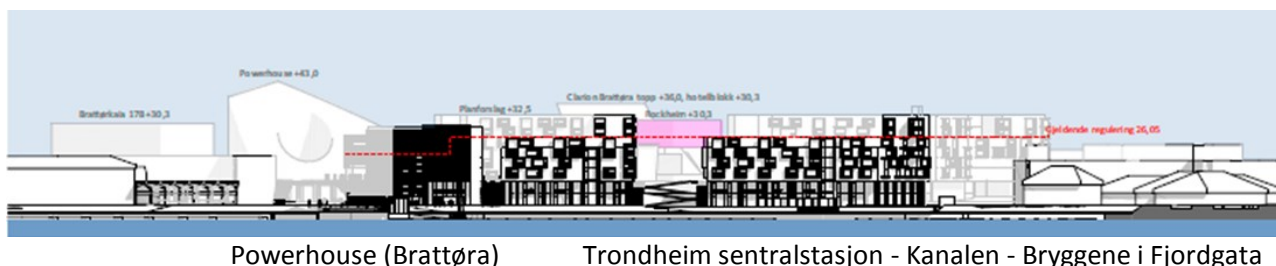
Målet med planarbeidet er å utvikle eiendommen slik at den legger til rette for en levende bydel og en mer urban situasjon, med opprusting av gate og publikumsrettede funksjoner med innganger mot gateplan. Planen har et mål om å gi byen et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt og at utvikling av Trondheim 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.

Eksisterende bebyggelse på sentralstasjonen øst for Sjøgangen, er planlagt revet. Det foreslås ny utbygging med inntil 90 400 m<sup>2</sup> BRA, inklusive parkeringskjeller under bebyggelse og vegareal i Gryta. Ny bebyggelse er foreslått benyttet til kollektivanlegg, forretning og næringsvirksomhet, sykkelparkering og bolig.



Figur 5: Perspektivtegning av forslag til ny sentralstasjon, samt bolig, handel, service og kontor.

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. Stasjonsbygget skiller seg ut fra den øvrige bebyggelsen og skal være et tydelig offentlig bygg som det er lett å orientere seg mot.



Figur 6: Snitt som viser forslagsstillers planforslag for Trondheim stasjonssenter og bryggene i Fjordgata.

Ny bebyggelse planlegges med byggehøyder på 5-6 etasjer mot Kanalen og inntil 8 etasjer mot godsterminalen (maks. 50 % av bebyggelsen). Det foreslås at det åpnes for takoppbygg på inntil 10 % av takflaten, men med begrensninger om at det ikke kan etableres takoppbygg på 8. etasje.

Det er foreslått ca. 6 000 m<sup>2</sup> 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 utnyttes til

## Trondheim kommune

detaljhandel/forretning gir dette et tilleggsareal på drøyt 9 000 m<sup>2</sup>. Det er utredet inntil 17 000 m<sup>2</sup> handelsareal i handelsanalyse og trafikkanalyse.

Det foreslås inntil 34 270 m<sup>2</sup> BRA boligareal, noe som ved beregning av 70 m<sup>2</sup> BRA pr. boenhet gir 490 boliger. Boligbebyggelsen er foreslått utformet med kvartalsstruktur oppe på lokket. Kvartalsstrukturen definerer uterommene og skjermer for støy. 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. Tettheten er høy, 31 boliger/daa (beregnet ut i fra BKB felt B1-4, ST3 og SGG3 som til sammen er 15,7 daa).

Planforslaget legger til rette for 526 parkeringsplasser for bil i parkeringskjeller under bebyggelsen. Planforslaget innebærer å fjerne 130 parkeringsplasser på lokk over dagens bussterminal og 60 plasser på bakkeplan. Parkeringskjelleren er foreslått med adkomst i Gryta, sør for politihuset. Det foreslås etablert et heis- og trappehus ved jernbanebrua med direkte gangadkomst til parkeringskjelleren.

Reguleringsplanen forutsetter signalregulerte T-kryss, signalregulerte fotgjengerkryssinger, adkomst til parkeringskjeller utenfor Politihuset i Gryta, adkomst til bussterminalen og varelevering fra fv. 910. I bussterminalen er det planlagt 11 dokkingplasser for regionalbuss og tre plasser til lokalbusser. Passasjerer vil ha adkomst til bussterminalen fra terminalbygning/togperrong. Langtidsoppstillingsplasser for buss må løses et annet sted enn i planområdet.



Figur 7 og 8: I figuren til venstre er rød linje prinsipptegning for hovedsykkeltrase i området og til høyre er en prinsippskisse som viser fotgjengerareal med brede fortau. Det er etter offentlig ettersyn i tillegg sikret opparbeidelse av en gang- og sykkelrampe fra lokket på plan 3 og ned til krysset i øst ved Politihuset.

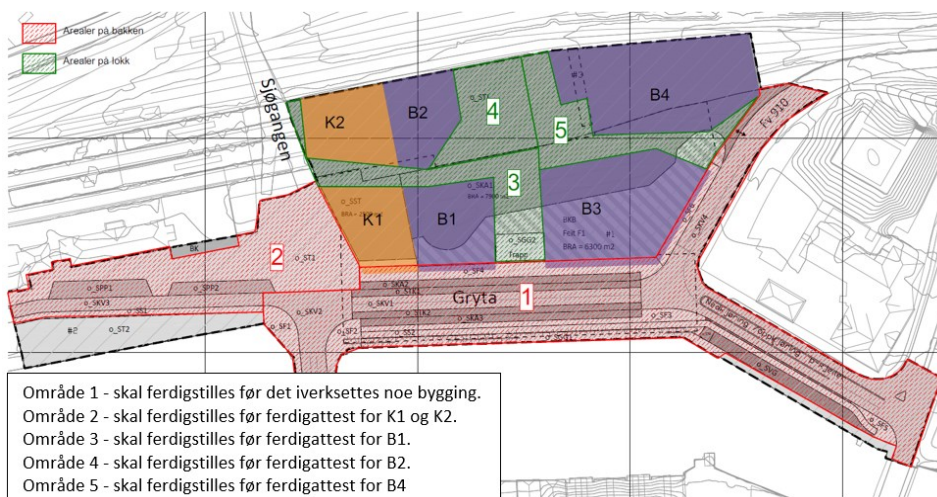
Gående er prioritert på Stasjonsplassen og langs fasadene til butikk/servering til stasjonssenteret på nordsiden av Gryta. Det er foreslått separat sykkelveg på sørsiden av Gryta. I kryssene blandes syklende og gående. For å komme opp på Sjøgangen er det to ramper gjennom bebyggelsen og opp til plan 3.

Det er i planen tilrettelagt for ca. 2000 parkeringsplasser for sykkel i planområdet. Av disse ligger 1550 i plan 2 i stasjonsbygningen med adkomst fra trapp/rampe gjennom kvartalsbebyggelsen. Det er stilt krav om opparbeidelse av 750 parkeringsplasser for sykkel. 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 korttidsparkering 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. Prinsippskissen nedenfor illustrerer hvilke offentlige områder som skal ferdigstilles før det iverksettes bygging innenfor de ulike byggeområdene.



## Trondheim kommune



Figur 9: 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. De to illustrasjonene nedenfor viser nær- og fjernvirkning fra to av standpunktene.



Figur 10: Nærvirkning fra Søndre gate med forslagstillers høyder



## Trondheim kommune



Figur 11: Fjernvirkning fra Bispehaugen skole. Figur med forslagstillers høyder

- Bokkvaliteten for nye boliger: Støyverdiene fra vegtrafikk, jernbanetraffikk og godsterminalen innebærer støyverdier over 70 dBA ved fasade for boliger i rød støysone, samt at det er lavfrekvent støy og rystelser som påvirker støybildet. I KPA tillates ikke boliger med fasade i støy med over 70 dBA. Støy på uteoppholdsareal i gårdsrommene og på takterrasser er ifølge støyvurderingen tilfredsstillende dersom det etableres støyreducerende tiltak. Det er før sluttbehandling sikret i planen at det innenfor felt B2 og B4 tillates etablert utvendig glass-skjerm foran boligfasader der hvor grenseverdiene overskrides som avbøtende tiltak for å redusere støypåvirkningen på fasade. I felt B4 kan dessuten ikke bygges boliger før godsterminalene er flyttet.



Figur 12: Støy på nordfasaden mot jernbane og godsterminal. KPA tillater ikke boliger der det er over 70 dBA ved fasade.

- Trafikale forhold: Endringene i vegsystemet samt nedkjøringen til parkeringskjelleren gjør at Gryta ikke lenger egner seg som en del av hovedvegnettet. Dette påvirker gatebruksplanen for Midtbyen da trafikken må ledes inn over Brattørbrua. En del av trafikken som i dag går via Gryta vil overføres til Fjordgata. Jernbanebrua må sikre prioritering av bussene til planområdet, noe som medfører at det må reserveres gjennomgående kollektivfelt i begge retninger på brua. Da vil det ikke bli plass til sykkeløsning. Ved bruedlikehold på Jernbanebrua kan Metrobussen og andre busser ha behov for å snu her i lengre perioder. Utforming av snumrådet og sikring av myke trafikanter må ivaretas på en god måte.

- Tilkobling til forbindelseslinjer i omkringliggende by for myke trafikanter:

Den nye bebyggelsen etablerer et lokk som ligger langt over bygulvet forøvrig. En utfordring vil være å bryte ned skillet mellom de to nivåene, slik at det er lett å bevege seg fra omkringliggende by og gjennom den nye bebyggelsen.

- Omfanget av handelsvirksomhet: Det foreslås i planen å åpne for et betydelig handelsareal på stasjonscenteret (drøyt 9 000 m<sup>2</sup> BRA). En 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 kommune

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 CO<sub>2</sub> konsekvensene av tiltaket.

- Beredskap: I risiko- og sårbarhetsanalysen, har det vært særlig fokus på tilkomst for brannvesenet med slokkemateriell fra nord over godsterminalen og togskinne. Ved uønsket hendelse på toglinjene under «lokket», må det være tilgjengelighet for utrykningskjøretøy. Det vil være mulig for brannvesenet å ha oppstillingsplass på området ved godsterminalen for bekjempelse av brann i fasadene mot nord. Dette sikres gjennom beredskapsplan for Bane Nor. Kjørbar adkomst skal være ivarettatt uansett årstid. Det samme gjelder oppstillingsplass for brannvesenets høyderedskap og andre utrykningskjøretøy. Det er utarbeidet et eget notat om beredskapsstrategi som beskriver ansvarsforhold ved beredskap.

- 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, 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 CO<sub>2</sub> 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 kollektivåre. Det er lagt til rette for en rekke tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet. Planforslaget er i tråd med samordnet areal- og transportplanlegging, og ivaretar mål om å fortette, redusere transportbehov og lokalisere arbeidsintensiv virksomhet i sentrum og langs viktige kollektivåre, slik kommunen har forpliktet seg til i gjeldende bymiljøavtale. Det legges til rette for et nytt og bedre kollektivknutepunkt i byen, som i seg selv er et viktig virkemiddel for å få flere til å reise kollektivt. Det legges i tillegg til rette for boliger og kontorer i sentrum, levende og utadrettede fasader på gateplan, gode byrom og trygge forbindelser som til sammen vil gjøre dette området mer attraktivt å ferdes gjennom til fots eller på sykkel enn det er i dag.

### Vurdering

Trondheim sentralstasjon et 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 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, men rådmannen har valgt å legge alternativ 1A til grunn for sluttbehandling da dette ivaretar byrommene godt og gir best forhold for gående. Alternativet gir brede og gode fortausarealer og gjør at man kan få til mer aktive fasader på bakkeplan.

### Planforslagets utforming og kvalitet

#### *Byform*

Planforslaget legger til rette for en bymessig bebyggelse i et område som ligger i ytterkant av den tette bybebyggelsen. Det har vært et mål for planarbeidet etter førstegangsbehandling å finne bedre løsninger for byform, blant annet ved å legge til rette for større arealer til byrom, lage et bedre nett av gang- og sykkelforbindelser som er bedre koblet til omgivelsene, ved å bearbeide bygningsmassen med ulike høyder og volum med bedre tilpasning til omgivelsene. For å skape bedre muligheter for byliv, har det vært et poeng å gi fotgjengere og syklister mer plass mellom bebyggelsen og kanalen. På bakgrunn av dette er alternativ 1A lagt til grunn til sluttbehandling. Dette alternativet prioriterer i større grad fotgjengere og syklister, og reduserer de store trafikkarealene vi har i dag. Større fortausarealer, samt den brede tverrforbindelsen opp mot lokket og byrommet på lokket sikrer gode utearealer med sol. I tillegg bedres forbindelsene mellom Sjøgangen og omgivende gatenett både gjennom tverrforbindelsen i

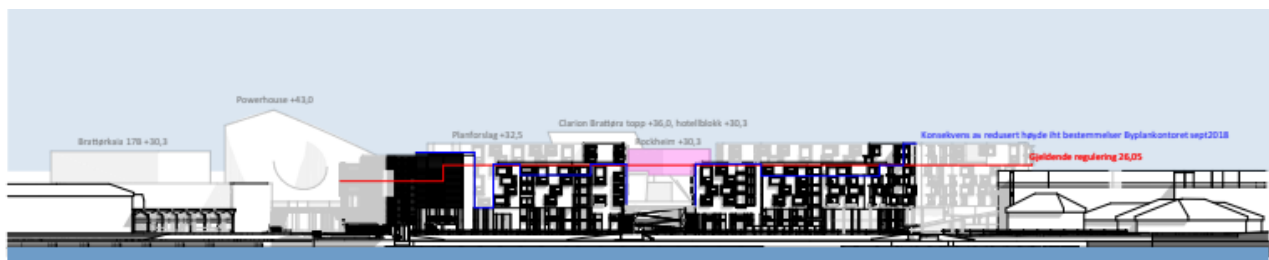
## Trondheim kommune

midten av bebyggelsen, men også med en ny rampe i øst langs fylkesvegen. På sikt er det lagt til rette for at det kan etableres enda en forbindelse i nord-øst, nordvest for politihuset.

Byggehøyder og tetthet har vesentlige virkninger for den visuelle kontakten mellom byen og fjorden. Utredningen av fjernvirkninger viser at ny bebyggelse vil forringe fjordutsikten fra Møllenberg og Småbergan. Denne utsikten er en vesentlig kvalitet i Trondheim. I tillegg har det vært viktig å begrense nærvirkning og ivareta bryggene i Fjordgata. På bakgrunn av vedtaket om større variasjon i byggehøyder fra bygningsrådet, har forslagsstiller arbeidet videre med høydene for bebyggelsen i samarbeid med rådmannen og byantikvaren.

Byantikvaren påpeker at en høy utnyttingsgrad vil kunne styrke sentrum og "avlaste" presset på utbygging i 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 mot bryggene 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. Byantikvaren mener at samlet tilbaketrukket volum i område B3 bør være inntil 25 % av samlet fasadelengde for å sikre tydelige vertikale sprang. Rådmannen vurderer at inntil 15 % er tilstrekkelig for å sikre vertikalitet mot Bryggene. Materialbruken blir også helt sentral, for å dempe massiviteten i prosjektet. Det er ellers viktig at prosjektet fargesettes godt slik at det blir godt tilpasset bryggene på andre siden av kanalen, og at det stilles høye arkitektoniske krav til prosjektet. Dette er innarbeidet i reviderte bestemmelser.

Planforslaget har en maksimal byggehøyde på kote 32,5 noe som er 2,2 m høyere enn på Brattøra. Til førstegangsbehandling ble det vedtatt å redusere bebyggelsen med en etasje, til maks. 7 etasjer. Rådmannen mener at det ikke er bygningenes høyde som er den største utfordringen, men bygningenes totale volum. Rådmannen foreslår derfor at halvparten av bebyggelsen mot Brattøra kan ha åtte etasjer og den andre halvparten kan ha sju etasjer. Dette vil skape større variasjon i byggehøydene i tråd med vedtaket fra bygningsrådet ved førstegangsbehandling, samtidig som bebyggelsen blir mindre ruvende. Fjordutsikten fra Møllenberg og Småbergan vil likevel forringes betydelig i forhold til i dag.



Figur 13: Illustrasjon av byggehøyder mot gjeldende plan og Brattøra.



Figur 14: Illustrasjon med 8 etasjer mot Brattøra.



## Trondheim kommune



Figur 15: Illustrasjon der 50 % av bebyggelsen mot Brattøra er redusert til 7 etasjer og 50 % er i 8 etasjer.

Hensynet til bryggene i Fjordgata er også forsøkt ivarettatt bedre ved en delvis reduksjon i byggehøyden, slik at man får en variasjon mellom fem og seks etasjer. I tillegg er det utarbeidet bestemmelser i samarbeid med byantikvaren som sikrer sprang i fasader og inntrukne felt som bryter bygget opp vertikalt, for å redusere prosjektets påvirkning på bryggene. Større variasjon i byggehøydene og krav til god utforming vil redusere prosjektets massivitet. I bestemmelsene § 4.5 er det sikret at fasader gjennom fargebruk, sprang i fasadene, i tillegg til plassering og form på vindusfelt, vil få en vertikal karakter.



Figur 16: Illustrasjon med 6 etasjer på bebyggelsen mot Gryta.



Figur 17: Illustrasjon der 50 % av bebyggelsen er redusert til 5 etasjer av hensyn til bryggerekka.

Forslagsstiller er ikke enig i endringene av byggehøyder og ønsker å opprettholde 8 etasjer mot Brattøra og 6 etasjer mot Gryta, slik som i planforslaget som ble sendt til førstegangsbehandling. Ved endring i byggehøyder er samlet reduksjon beregnet til drøyt 1400 m<sup>2</sup>, det vil si 20 boliger i henhold til KPA 70 m<sup>2</sup> T-BRA/bolig. Forslagsstiller mener reduksjon ikke er nødvendig for visuell virkning og at prosjektets fortettingspotensial bør utnyttes. Det vises til at en reduksjon til 5 etasjer på deler av bebyggelsen mot

## Trondheim kommune

Gryta gir en lavere byggehøyde enn det som er tillatt etter gjeldende plan. Fasaden mot Gryta har allerede en åpning mellom Stasjonsbygg og boligbebyggelse og mot trapp/amfi mot parken på lokket.

Ved behandling av en ny reguleringsplan gjøres det en ny samlet vurdering. Byantikvaren har vært tydelig på at høydene mot Gryta må ha større variasjon av hensyn til bryggerekka på motsatt side av kanalen. Byantikvaren ønsker en ytterligere reduksjon av høyde på bebyggelsen i de to kvartalene mot Gryta. Her har rådmannen vurdert at man ved å redusere halvparten av de fremste etasjene med en etasje ivaretar bryggene, og at man av hensyn til utnyttelsen lar de bakre delene av kvartalene opprettholde høydene.

### *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 73  $L_{den}$ . Kommuneplanens arealdel stiller krav til maksimalt 70  $L_{den}$  på fasade for boliger. Rådmannen legger bestemmelse § 21.3 i kommuneplanens arealdel til grunn, men grenseverdiene for støy skjerpes grunnet støy fra tre kilder, veg, bane og godsterminal. Kravet til støy på fasade kan maks være  $L_{den}$  67 dB fra veg,  $L_{den}$  70 dB fra bane og  $L_{den}$  62 dB fra godsterminalen der det planlegges boliger. Til tross for denne skjerpingen av bestemmelsene, som er i tråd med statlige planretningslinjer, vil fortsatt en del av bebyggelsen ligge i rød støysone fra de enkelte kildene. Det er vist to alternative løsninger for den mest støyutsatte bebyggelsen mot nord, enten ved å etablere næringsformål eller ved å skjerme fasaden med en glasskjem. Dette løser imidlertid ikke at stille side også vil være utsatt for impulsstøy fra godsterminalen.

Nylig ble grenseverdiene for hvilke støynivåer som regnes som skadelige senket av Verdens helseorganisasjon (WHO). Dersom dette gir endringer for regelverket i Norge (med skjerpede innslagspunkt for rød støysone), vil vi før denne saken kommer til bygging ha en verre situasjon. Dette tar rådmannen alvorlig og vektlegger føre-var-prinsippet i saken.

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, taler den sentrale beliggenheten på dette kollektivknutepunktet til dets fordel. 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. Samtidig er det nødvendig med en ekstra glasskjem utenfor fasaden i den retningen det er best utsikt. Rådmannen mener at behovet for boliger ikke er så presserende, og viser til at det ved knutepunkt anbefales å etablere arbeidsplasser. God lokalisering av arbeidsplasser er viktigere enn sentrale boliger for å få en god areal- og transportutvikling i byer.

Det er spesielt bebyggelsen i felt B4, det nordøstre hjørnet, som har et vanskelig støybilde. Bebyggelsen vil være utsatt for støy fra tre kilder, og ha mer eller mindre døgkontinuerlig støy fra veg, jernbane, busser og næringstransport. I tillegg pekes det på at impulsstøy fra jernbanen også kan berøre stille side inne i gårdsrommene, dersom man lufter med vindu. Rådmannen mener dette gjør at man ikke kan etablere boliger med tilfredsstillende boligkvalitet. Det anbefales derfor at boliger ikke kan etableres i felt B4 på plankartet før godsterminalen er flyttet. Dette begrunnes i usikkerhet i beregningsgrunnlaget og konklusjoner, samt at det påpekes problemer med å sikre stille side uten at dette går på bekostning av bokvalitet. Dette er innarbeidet i bestemmelsene og er i tråd med kommunelegens anbefalinger. Det åpnes for at eventuelt kontor eller næringsareal kan gjøres om til bolig etter at godsterminalen er flyttet og støy fra jernbanen dermed kan bli lavere enn 73 dB  $L_{den}$  (bane) og at støy ( $L_{den}$ ) fra veg er under 70 dBA. Fylkesmannen har med bakgrunn i reviderte støybestemmelser trukket innsigelse ved offentlig ettersyn av planforslaget.

## Trondheim kommune

### *Parkering*

Rådmannen ønsker at planen sikrer etablering av et offentlig parkeringsanlegg i dette planområdet som har god tilknytning til Nordre avlastningsveg. Det vises også til sak i formannskapet 20.6.2017 om parkeringskjeller i Gryta. Et offentlig parkeringsanlegg under Gryta vil være attraktivt for besøkende til kollektivknutepunktet, Midtbyen og Solsiden. Rådmannen mener at det er positivt at det i planen er foreslått en trapp/heisoppgang fra parkeringskjelleren opp til Jernbanebrua, noe som vil gjøre avstanden til den nordøstre kvadrant, hvor det er størst behov for parkeringsplasser, relativt kort. Det er samtidig satt krav til sykkelparkering, da dette er viktig i kollektivknutepunktet for å legge til rette for en kombinasjon av reisemidler.

### *Trafikale forhold*

Planforslaget innebærer en ombygging av dagens rundkjøring til t-kryss fordi det vil sikre kortere gangforbindelser og sikker kryssing for store fotgjengerstrømmer, samtidig som signalregulering sikrer en forutsigbar reisetid for busstrafikken. Planen har kantstopp i kollektivfelt for buss vest i Gryta og nedkjøring til parkeringskjeller i øst. Dette gjør at kapasiteten i gata går ned og gjør at Gryta ikke er egnet som hovedvegssystem. Endringene kan påvirke fremtidig metrobusstrasé over Nyhavna mot Lade. Den kan få ny trasé i østre del av Gryta mot Havnegata. Løsningen i Gryta medfører også at all trafikk mot øst vil få påbudt venstresving mot Havnegata. Dette er lagt inn som forutsetning i planen for å sikre akseptabel trafikkavvikling, men vil kunne oppfattes som svært ulogisk for trafikantene.

Endringene påvirker arbeidet med ny gatebruksplan, da trafikk overføres til Brattørbrua og videre inn i byen via Fjordgata. For å prioritere bussene som skal inn og ut av Gryta, bør det etableres gjennomgående kollektivfelt i begge retninger på jernbanebrua.

### *Sykkelløsning*

Hovedsykkelvegene går langs Gryta og langs fylkesvegen. Rådmannen vurderer at sykkelrampe gjennom bebyggelsen og opp til plan 3 med forbindelse til Sjøgangen ikke er en optimal løsning for syklistene 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 sykkelskinne i Sjøgangen må utbedres som et tillegg, noe som til sluttbehandling er sikret i bestemmelsene. Det er til sluttbehandling også sikret opparbeidelse av en rampe i øst mellom lokket og Gryta. Denne kan være et mer rasjonelt alternativ for syklistene som kommer over Sjøgangen og skal mot Nedre Elvehavn. På sikt kan det også opprettes en ny og bedre kobling til lokket på nordvestsiden av politihuset.

Det er til sluttbehandling sikret et rekkefølgekrav om at det skal etableres minst 750 offentlige parkeringsplasser for sykkel i kollektivknutepunktet. Å sikre at arealene satt av til sykkelparkering blir opparbeidet er et viktig premis for å sikre at ny stasjon med en tredobling i kollektivreisende, ikke medfører en økning i personbiltrafikken til stasjonen.

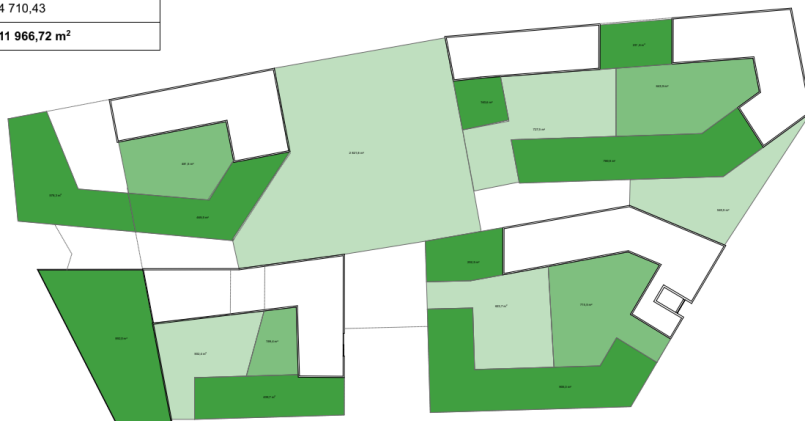
### *Uteoppholdsarealer/uteromskrav*

Planen legger opp til at 45 % av uterommet ligger på lokket, mens resten er løst på takflatene i plan 4 og 6. Normalt skal minst 50 % av uterommene være på terrengnivå. I dette tilfelle anses lokket (plan 3) og takflater som terrengnivå, da det er etablert gode forbindelser mot andre målpunkt i området og mot de indre gårdsrommene. Plan 4 er også ansett som terrengnivå fordi det planlegges knyttet til plan 3 med trapper. UU tilgjengelighet til plan 4 er sikret i bestemmelsene. I kommunens veileder om uterom står det at: *I områder med krav til høy utnyttelse kan det vurderes å tillate uterom eller lekeplass på tak.* Dette er et område med krav til høy utnyttelse og er sikret god fysisk og visuell tilgjengelighet gjennom prosjektets utforming. Uterommene har akseptable solforhold når takterrassene medregnes, men må sikres tilfredsstillende støv og støyforhold for å kunne medregnes. Dette er ivaretatt i bestemmelsene.



## Trondheim kommune

Kvartalalt Uteopphold Bolig		
ID		Areal
BAKKE		5 415,39
Plan 4		1 840,90
Plan 6		4 710,43
		11 966,72 m <sup>2</sup>



Figur 18: Oversikt over uteoppholdsarealer oppe på lokket og på tak.

### Kriminalitetsforebyggende tiltak

I planarbeidet har det vært fokus på gode og trygge uterom. Det er likevel flere utfordrende punkter i planen der utforming blir viktig for å skape trygge byrom. Dette gjelder spesielt den frittstående heisen på lokket ved Sjøgangen, samt passasjer inn mot de private gårdsrommene og fasadepartiene for boligene på lokket, som er dradd ned til bakkenivå i gryta.

### Universell utforming

Det er sikret i bestemmelsene at publikumsbygg, samt offentlige og private uteoppholdsområder og samferdselsanlegg, skal være universelt utformet. Foreløpige plantegninger for stasjons- og terminalbygget viser at heis og rulletrapp ikke er plassert i nærheten av hverandre og at vanlig trapp ikke er tegnet inn.

Løsningen er uheldig for å oppnå et godt universelt utformet publikumsbygg. Å ha trapp, heis og rulletrapp i umiddelbar nærhet er en forutsetning for å oppnå god orienterbarhet for alle trafikanter. Orienterbarheten er særdeles viktig i dette publikumsbygget, særlig ettersom flere togspor krever at publikum må bevege seg fra plan 1 i stasjonsbygget opp til plan 3, så ned til togspor i plan 1. Plantegningene er kun foreløpige og var vedlagt som orienteringsvedlegg i plansaken til 1.gangsbehandling. Plantegninger skal ferdigstilles og behandles i byggesaken. Rådmannen foreslår i forslag til vedtak at byggesaken blir politisk behandlet, i tråd med vedtaket ved førstegangsbehandling. Det gjøres også oppmerksom på at stigningsforholdet i foreslått trapp/rampe fra Gryta til plan 3 er på det bratteste ikke tilfredsstillende krav til universell utforming. Universelt utformet forbindelse fra Gryta til Brattøra foreslås løst med heis som i dag.

### Avveining av konsekvenser

Utbygging av Trondheim stasjonssenter er viktig for å gi Trondheim et godt kollektivknutepunkt for tog, buss og båt. Planen vil bidra sterkt til å nå kommunens ambisiøse mål for klimagassutslipp fram mot år 2030 ved at flere vil kunne reise kollektivt – mer effektivt. For å få et optimalt knutepunkt mener rådmannen at det er viktig med en funksjonsblanding av bolig og kontor og en aktiv første etasje, og det sikrer planen godt. For bybildet mener rådmannen det er riktig at bebyggelsen har en variasjon i byggehøyder, og at planen har kommet langt i å vise oppdeling av fasadene med sprang og fargebruk, slik at prosjektet blir mindre massivt og forholder seg bedre til bryggene i Fjordgata.

### Støy

I kommuneplanens arealdel står det følgende:

§ 21.3 I rød støysoner tillates det ikke støyfølsom arealbruk. Etablering av nye boliger kan likevel vurderes

## Trondheim kommune

*i sentrale byområder og andre viktige for tetttingsområder langs kollektivtrase med støynivå (Lden) inntil 70 dBA ved fasade, dersom boenhetene er gjennomgående og har en stille side hvor uterom kan plasseres. Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side.*

Planforslaget viser at man klarer å skjerme den mest støyutsatte bebyggelsen mot godsterminalen tilstrekkelig dersom man etablerer en glasskjerme. Imidlertid er det vist at det ikke er sikkert at stille side blir tilstrekkelig skjermet mot impulsstøy fra godsterminalen. Denne impulsstøyen vil ikke bare kunne opptre på dagtid, men også på nattetid. Kommunelegen viser til at støy på natt vil endre det naturlige søvnmønsteret, vanskeliggjøre innsovning og føre til oppvåkning. Søvn-mangel er en belastning som kan gi nedsatt stemningsleie og yteevne, samt bidra til utvikling og forverring av sykdomstilstander. Det er i denne saken ikke vist at 50 % av støyfølsomme rom kan legges mot stille side og at soverom skjermes mot nattetstøy. Fylkesmannen vurderer at glassvegg på den nordlige fasaden gir bedre støybilde, men ikke løser utfordringene med stille side, og at man frem til godsterminalen er flyttet, ikke kan tillate boliger i felt B4 på plankartet. Rådmannen er enig i denne vurderingen og det er derfor innarbeidet i bestemmelsene at det kan etableres glass-skjerm som avbøtende tiltak og at det ikke kan etableres boliger i felt B4 på plankartet før godsterminalen er flyttet og stille side sikret.

### *Bomiljø og bokvalitet*

Planforslaget tillater boliger i B2 og etter hvert B4 (når godsterminalen er flyttet) med lufting ut mot klimaskall. Rådmannen er skeptisk til om vi får til et godt bomiljø i området med slike løsninger. Boligene oppfyller i teorien de tekniske kravene, men det stilles spørsmål til hva slags kvalitet det blir på boliger som skal luften ut i luftspalten mellom en husvegg og en glasskjerme. Dersom man får til gode og skjermede uterom inne i kvartalene, kan dette kompensere for dette. Kvaliteten på uterommene vil avhenge av utforming, hvor godt de kan skjermes for støy, og solforhold.

Rådmannen har lagt inn en bestemmelse om boligtypeinndeling for å sikre variasjon i leilighetsstørrelse. Forslagsstiller er uenig i dette og ønsker at det skal åpnes for et framtidig boligkonsept der oppholdsrom tilbys i fellesareal. Rådmannen vurderer at dersom et slikt konsept utvikles i fremtiden, får utbygger beskrive og dokumentere konseptet, og søke dispensasjon fra denne bestemmelsen i byggesaken.

Rådmannen har lagt inn en bestemmelse om at det ikke tillates svalgangsløsninger mot offentlig gate eller byrom. Forslagsstiller er uenig i disse bestemmelsene og ønsker at det tillates noe svalgang (maks 30 %). Svalgang vurderes som en uegnet løsning mot offentlig gate eller byrom, da løsningen ikke gir kvalitet til boligene.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Trondheim kommune har en eierandel i prosjektet på 20 %, og har dermed en økonomisk egeninteresse i planforslaget.

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, offentlig grønnstruktur og offentlige byrom. Byrommet på tak i plan 3 vil være vanskelig å drifte og dermed kostnadskreven. Rådmannen vurderer likevel at det er viktig at dette sentrale byrommet er offentlig og anbefaler endring fra felles til offentlig areal av o\_ST3 på plankartet til sluttbehandling av planen. Kjøreveg gjennom Gryta er fylkesveg, slik at fylkeskommunen/SVV vil ha ansvar for drift av denne veien.

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

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

## Trondheim kommune

### Medvirkningsprosess

Planen ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn etter vedtak i bygningsrådet 19.12.2017. To alternative planforslag ble lagt ut på høring med frist for innspill 10.2.2018.

Prosjektet har stor offentlig interesse, med sin sentrale og godt synlige plassering i byen, beliggende i et område hvor mange ferdes. I planprosessen har det kommet 17 innspill fra private, foreninger og offentlige etater. Merknader med rådmannens kommentarer er oppsummert i eget vedlegg til saken (se vedlegg 6).

Det har kommet innspill fra følgende:

- Trønderenergi Nett
  - Politiet
  - Sameiet Kanalgården Trondheim
  - Trondheim Havn IKS
  - Trøndelag brann og redningstjeneste IKS
  - Kystlaget Trondhjem
  - Asplan Viak
  - Dale Licata
  - Trondhjems Arkitektforening
  - Fortidsminneforeningen - Trondheim lokallag
  - Trondheim Bussterminal AS
  - AtB
  - Knut Viken
  - Statens vegvesen
  - Syklistenes landsforbund
  - Trøndelag fylkeskommune
  - Fylkesmannen i Trøndelag (samordnet uttalelse med Bane NOR)
- Innsigelser:
- Støy, støv og parkering fra fylkesmannen
  - Avstand til spor i alternativ 2 fra Bane NOR

### Innspillene gjelder i hovedsak:

- Konsekvenser av utbyggingens nærhet til politihuset må vurderes og hensyntas.
- Krav til tilleggsutredninger for å dokumentere beredskap bedre.
- Bekymring for økt støy for boliger i Fjordgata.
- Ønske om reduksjon og omforming av bebyggelsen. Volumet av utbyggingen må vurderes og fasadene må brytes opp.
- Utformingen av bebyggelsen må ta hensyn til nærheten til bryggene.
- Konsekvenser av de trafikale endringene.
- Ønsker om at alternativ 1A legges til grunn til sluttbehandling.
- Positiv til utbyggingen med et godt knutepunkt med innslag av boliger.
- Løsning for varelevering må endres.
- Gang- og sykkeltrafikk må utredes bedre og sikres gode løsninger.
- Støy og støv må utredes bedre og bestemmelser må sikre tilfredsstillende støyforhold for boligene.

Innspillene har gitt endringer i planforslaget. Endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn er omtalt i eget notat som ligger vedlagt. Det er i tillegg gjennomført flere tilleggsutredninger blant annet på temaene støv, støy og beredskap som ligger vedlagt planforslaget til sluttbehandling.

### Rådmannens vurdering og konklusjon

Planforslaget vil bidra til å bygge opp om jernbanen som transportmiddel samt legge til rette for et kompakt og attraktivt regionalt kollektivknutepunkt.



## Trondheim kommune

Det er uenighet mellom forslagsstiller og rådmannen når det gjelder høyder på bebyggelsen. Rådmannen anbefaler at planen vedtas med reduserte høyder, av hensyn til fjernvirkning, byform og kulturminner. Forslagsstiller er uenig i dette og derfor fremmes det en alternativ innstilling med opprinnelige høyder fra førstegangsbehandling.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas med reduserte høyder.

Rådmannen i Trondheim, 4.12.2018

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Elise Sangereid  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg:

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart På bakken
- Vedlegg 3: Reguleringskart Over bakken
- Vedlegg 4: Reguleringskart Under bakken
- Vedlegg 5: Reguleringsbestemmelser med vedlegg (helhetsplan for Brattøra og Trondheim sentralstasjon og faseplan)
- Vedlegg 6: Sammendrag av merknader ved offentlig ettersyn med kommentarer
- Vedlegg 7: Notat med endringer i prosjektet etter offentlig ettersyn, datert 2.7.2018
- Vedlegg 8: E-post fra Fylkesmannen med avklaring av innsigelse, datert 28.11.2018
- Vedlegg 9: Uttalelse fra kommuneoverlegen, datert 12.10.2018
- Vedlegg 10: Revidert støyutredning, utarbeidet av Sweco datert 25.9.2018
- Vedlegg 11: Tredjepartskontroll støyberegninger, utarbeidet av Brekke Strand, datert 27.9.2018
- Vedlegg 12: Illustrasjonsplan gateplan
- Vedlegg 13: Illustrasjonsplan på lokk på plan 3 og 4
- Vedlegg 14: Illustrasjonsplan takhager på plan 6
- Vedlegg 15: Illustrasjonshefte fjernvirkning, KU for visuelle virkninger
- Vedlegg 16: KU-tema, Visuelle virkninger og kulturminner
- Vedlegg 17: Perspektiver og sol- og skyggevirksomheter
- Vedlegg 18: ROS- analyse