

**Saksframlegg**

**BRATTØRKAIA, TRONDHEIM SENTRALSTASJON OG NY TVERRFORBINDELSE**

**FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN**

**SLUTTBEHANDLING**

Arkivsaksnr.: 04/597

Saksbehandlere: Randi Lile/ Ingrid Sætherø

**Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II Arkitektkontor AS senest datert 08.12.06 med bestemmelser senest datert 08.01.07.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven 27-2 nr. 1.

# Trondheim kommune

## SAMMENDRAG

Forslaget til reguleringsplan omfatter områdene Brattørkaia, Sentralstasjonen og ny tverrforbindelse for gang- og sykkeltrafikk over jernbaneanområdet. Planforslaget er utarbeidet av Pir II Arkitektkontor på vegne av Entra Eiendom, ROM Eiendom as, Jernbaneverket, Trondheim Bussterminal, Trondheim Parkering, Trondheim Havn og Trondheim kommune.

Det formelle plan- og utredningsarbeidet ble igangsatt våren 2005, mens forarbeider til reguleringsplanen ble igangsatt våren 2004 med bl.a. en "mulighetstudie". Planarbeidet er en oppfølging av overordna planer og vedtak.

Planområdet utgjør et av Trondheims viktigste og mest sentrale byomformings-/fortettingsområder. Hovedutfordringen ligger i å redusere jernbanens barrierewirkning, å oppnå en funksjonell god tverrforbindelse, og samtidig etablere en sammenheng i bystrukturen mellom Midtbyen og fjorden. Løsningene som foreslås er basert på et høyt ambisjonsnivå som bl.a. innebærer vesentlige inngrep i eksisterende strukturer. Planarbeidet har vist at disse inngrepene er nødvendige for å oppnå et helhetlig og tydelig byplangrep.

Intensjonen med reguleringsplanen er å avklare byform og struktur for den nye tverrforbindelsen over Sentralstasjonen og for utvikling av sentrale områder omkring kollektivknutepunktet. Hovedgrepet i planen ligger i et monumentalt trapp- og rampeanlegg til tverrforbindelsen på begge sider av sporområdet. Tverrforbindelsen skal fungere som en naturlig forlengelse av Søndre gate ut til fjorden. Tverrforbindelsen blir samtidig en integrert del av et nytt og effektivt knutepunkt med terminalanlegg for jernbane, buss og hurtigbåt. Utbyggingspotensialer på begge sider av jernbanen er søkt utnyttet med sikte på å styrke grunnlaget for kollektivtransporten og dermed bidra til et mer miljøvennlig transportmønster.

Planområdet har en størrelse på ca 83,3 daa. Forslaget inneholder til sammen nærmere 118 000 m<sup>2</sup> bruksareal, hvorav ca 11 500 m<sup>2</sup> bruksareal er eksisterende bygningsmasse. Det foreslås byggehøyder på 3 – 5 kontoretasjer på stasjonssiden, mens det på Brattørkaia legges opp til byggehøyder på 6 – 7 kontoretasjer på deler av kaifronten. I vurderingen av utbyggingstetthet og byggehøyder er det lagt vekt på konsekvenser for byform og bylandskap.

Det foreslås lagt til rette for utbygging til arbeidsplassintensiv virksomhet som kontorformål med tilhørende servicefunksjoner. I tillegg åpnes det for mindre innslag av boliger på stasjonssiden vest for tverrforbindelsen. Nye parkeringsanlegg i tilknytning til kollektivknutepunktet skal primært betjene publikum til Brattøra, sentralstasjonen og Midtbyen.

Ny forskrift om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven, med virkning fra 1.april 2005, krever at reguleringsplanarbeid av dette omfanget, skal konsekvensutredes. Et planprogram for reguleringsplanarbeidet ble fastsatt i Bygningsrådet 15.11.2005 i medhold av ny forskrift. Planprogrammet avklarer premissene for reguleringsplanen og beskriver hvilke konsekvensanalyser som skal gjennomføres som en del av planarbeidet. Selve konsekvensutredningen inngår som en del av det samla planmaterialet (kap.7) og skal behandles som en del av reguleringsplanen.

Planmaterialet inneholder en omfattende dokumentasjon av virkningen planforslaget vil ha på bylandskap, transportsystem og miljø. Konsekvensutredningen viser at de samfunnsmessige konsekvensene i hovedsak er positive.

## **Trondheim kommune**

### **PLANFORSLAGET**

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for Brattørkaia, Trondheim sentralstasjon og ny tverrforbindelse legges med dette fram for sluttbehandling. Planforslaget er i sin helhet presentert i egen rapport, orienteringsvedlegg 1, som er ligger ut på Trondheim kommunes nettside [www.trondheim.kommune.no/byplan](http://www.trondheim.kommune.no/byplan). Rapporten omfatter beskrivelse av planforslaget, konsekvensutredning, plankart (målestokk 1:2000) og reguleringsbestemmelser. Sammendrag av rapporten, saksvedlegg 1, vedlegges som eget dokument.

Rapporten er utarbeidet av Pir II Arkitektkontor i samarbeid med Byplankontoret.

### **BAKGRUNN MÅLSETTINGER**

Det er i dag stort behov for å bedre tilgjengelighet til et stort antall arbeidsplasser og publikumsfunksjoner i ytre deler av Brattøra. Dette behovet vil bli forsterket når ny E6/Nordre avlastningsveg er etablert. Omformingsprosessen for Brattørkaia fra industri til kontorvirksomhet er allerede i gang, og det er stort behov for å få på plass en helhetlig reguleringsplan som avklarer utforming av ny infrastruktur og rammer for videre utbygging. Videre utvikling av sentrale områder på Brattøra betinger at det etableres bedre forbindelser for gang- og sykkeltrafikk til ytre deler av havneområdet. Rekkefølgekrav i Kommunedelplan for havneområdet (2001) sikrer at områdene langs Brattørkaia ikke omformes eller bygges ut før en ny tverrforbindelse ved Sentralstasjonen er etablert. Reguleringsplanarbeidet er en oppfølging av kommunedelplanens bestemmelser og intensjoner.

Reguleringsplanarbeidet skal fastsette byformmessige prinsipper for den nye tverrforbindelsen og for omforming/utvikling av bygningsmassen på Brattørkaia og på stasjonssiden. Planen skal gi rammer for videre detaljplanlegging og gi grunnlag for å avklare gjennomføringsstrategier for offentlig infrastruktur og terminalanlegg.

Målsettingene med reguleringsplanen er å legge til rette for utvikling av et attraktivt kollektivknutepunkt på Sentralstasjonen. Utforming av stasjonen ses i sammenheng med utforming av tverrforbindelsen. Tverrforbindelsen skal framstå som en tydelig og viktig del av gatenettet. Muligheten for å flytte hurtigbåtterminalen lengre vest i Ytre Basseng og knyttes direkte til tverrforbindelsen, skal vurderes.

En viktig intensjon er at Brattøra skal bli en mer integrert del av sentrum, slik at byen skal strekke seg helt ut til fjorden. Det er også et mål å vitalisere byens havnefront og gjøre dette området tilgjengelig og attraktivt å ferdes i. Utbyggingsarealer skal primært avsettes til næringsvirksomhet som kontor og lignende. Arbeidsparkering til nye næringsarealer skal begrenses.

For å samordne interessene og muliggjøre et samlet og helhetlig planarbeid, ble det opprettet en koordineringsgruppe. Koordineringsgruppen er sammensatt av representanter for Jernbaneverket, Trondheim Havn, Trondheim Parkering, Trondheim bussterminal, Entra Eiendom, ROM Eiendom as, Trondheim kommune v/ byplankontoret og Pir II arkitektkontor AS som utarbeider planforslagene. Byplankontoret har ledet koordineringsgruppen. Det er avholdt møter i koordineringsgruppa ca en gang pr. måned. Reguleringsplanarbeidet er komplekst og omfattende, og berører mange grunneiere og ulike offentlige etater. Helhetlige løsninger krever bl.a. at utforming av planene til en viss grad må vurderes uavhengig av eksisterende bygningsmasse, eiendomsstruktur osv.

### **FORARBEIDER**

## Trondheim kommune

Prosesen som har ledet frem til reguleringsplan startet med mulighetsstudie tverrforbindelse våren 2004. Mulighetsstudiet ble organisert som parallelle oppdrag til tre arkitektfirma; Narud-Stokke-Wiig AS, Per Knudsen Arkitektkontor AS og Pir II Arkitektkontor. Narud-Stokke-Wiig AS og Pir II Arkitektkontor AS leverte prosjektmaterialet innen fristen.

De to innkomne forslagene ble evaluert på bakgrunn av målsettinger og problemstillinger definert i prosjektbeskrivelsen datert 22.01.04. Evalueringen inneholder vurdering av alternative løsninger for byplanmessig hovedgrep og ulike ambisjonsnivå. Etter en samlet vurdering anbefalte Trondheim Havn, Jernbaneverket og Byplankontoret at forslaget fra Pir II Arkitektkontor ble lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet.

## PLANPROSESS

### Kunngjøring og varsling

Bygningsrådet ble orientert om planarbeidet i møte 15.mars 2005.

Innledningsvis ble planen utarbeidet som to separate planforslag, Brattørkaia Ytre Basseng og Trondheim Sentralstasjon, Ny tverrforbindelse til Brattøra.

Den 19.12.05 ble det besluttet å utforme planene til en samlet plan.

Kunngjøringsdato for igangsatt planarbeid samt varselbrev til alle berørte parter var for Brattørkaia Ytre Basseng den 09.05.05 og 02.05.05, og for Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse den 21.04.05.

### Samråd

Offentlige instanser har blitt involvert i planarbeidet, både før og etter høring og offentlig ettersyn, gjennom samrådsmøter og ulike arbeidsmøter. Dette gjelder Statens vegvesen Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Fosen Trafikklag, Team Trafikk og Byantikvaren.

Planarbeidet har vært presentert i Adresseavisa ved to anledninger; 16.12.05 og den 31.12.05.

Det har vært et åpent offentlig annonsert kveldsmøte i regi av Byformsentret med en bred presentasjon av prosjektet.

## PLANPROGRAM

Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 30.06.2005 – 11.08.2005.

Byutviklingskomiteen ble orientert om saken i møte 10.11.2005, og endelig vedtak av planprogrammet ble gjort i Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker 15.11.2005 (sak nr 210/05).

Sammendrag av konsekvensutredningen (KU) følger som en del av planforslaget (kap 7, i saksvedlegg 1). Konsekvensutredningen er redegjort for i sin helhet i orienteringsvedlegg 1, kap7.

Bygningsrådet fattet vedtak med følgende flertallsmerknader når planprogrammet ble fastsatt:

- 1. Formannskapet ber om at det spesielt sees på hvordan trafikken over Jernbanebrua (forlengelsen av Søndre gate) vil bli med flytting av dagens ferjeleie og ny tverrforbindelse fra Brattøras nordside til Trondheim sentralstasjon.*
- 2. Formannskapet ber om at det spesielt sees på muligheten for at en større del av kollektivtrafikken går innom jernbanen og at Midtbyen dermed kan avlastes som bussterminal.*
- 3. Formannskapet ber om at det må presenteres avbøtende tiltak som løser eventuelle negative konsekvenser, ikke bare demper dem.*
- 4. Formannskapet ber om at det utredes mulig innregulering av en ny trikke-trase til Pirterminalen*

## Trondheim kommune

og hvordan tiltaket vil påvirke kundegrnlaget for en slik trase.”

*Kommentar fra Rådmannen:*

- Framtidig trafikksituasjon på Jernbanebrua som følge av tiltakene i planforslaget, inngår i KU. Detaljløsninger for utforming av bru-tverrsnittet forutsettes avklart nærmere gjennom Gatebruksplan for Midtbyen. Spørsmålet om flytting av ferjeleie til Brattøra inngår ikke i referansesituasjonen som KU er basert på. Dette spørsmålet utredes som egen sak.
- Det er ikke sett spesielt på ruteendringer for å få en større andel av kollektivtrafikken til Sentralstasjonen. Planforslaget viser en ny buss- og jernbaneterminal som har god kapasitet og fleksibilitet for trafikkøkning både for buss, tog og trikk.
- Ny trikketrase er innarbeidet i planbeskrivelse og bestemmelser.

### **INNSPILL TIL PLANEN ETTER OPPSTART AV REGULERINGSARBEIDET**

Brev fra Kystverket, 24.05.05 har anført følgende:

”Kystverket ser at utbyggingen som reguleringsplanforslaget omfatter, er en del av totalutviklingen av havneområdet i Trondheim og at det foregår flere parallelle planprosesser. Kystverket er betenkt over at totalutviklingen i området ikke skjer samordnet gjennom en felles plan for hele området”.

Syklistenes landsforening i brev av 18.05.05

Innspill viser til konkrete løsninger som kan fremme syklistenes fremkommelighet.

I brevet fra Fylkesmannen i Sør Trøndelag 26.05.05, er det anført følgende:

”Forholdet til overordnet plan: Området er i kommuneplanen vist som område for fremtidig bybebyggelse og transportområde.

I brev fra Fylkeskommunen datert 28.06.05 anføres følgende:

Den gamle jernbanestasjonens vestfløy er foreslått revet. Vi vil klart anmode om at denne blir bevart. Nybygget vest for dette tilbygget igjen bør ikke bli for bredt. Bebyggelsen sør for sporet bør ikke bli for høy. Dette for å unngå at kanalhavna vil virke mørk og ”innestengt”.

Tollboden er en bygning med regional/nasjonal verneverdi. Hvis det skal bygges nord-øst for Tollboden må dette skje på en måte som gir et tilstrekkelig rom til gårds plass. Det er problematisk å bygge på en måte som skjuler fasaden til Tollboden mot nord-øst. Vi vil heller foreslå en park her. Dette kan også være en fordel hvis det skal være boliger i området. Felleskjøpets gamle lager ser til å ha fått en tilfredsstillende behandling i den tilsendte skissen. Når det gjelder kjølelageret, vil vi gjerne ha befart dette, også innvendig, før vi tar endelig stilling til det.

Da dette er en tidlig innspillfase i planarbeidet, har vi ikke tatt stilling til hvilke punkter over det eventuelt vil knytte seg vilkår for egengodkjenning til.

*Kommentar fra Rådmannen:*

For kommentarer til vises det til planbeskrivelse og konsekvensutredning (orienteringsvedlegg 1), og til kommentarer i forbindelse med uttalelsene til høring og offentlig ettersyn

### **VEDTAK I BYGNINGSRÅDET/ DET FASTE UTVALG FOR PLANSAKER**

Planforslag med konsekvensutredning ble behandlet lagt ut til høring og offentlig ettersyn i

Bygningsrådets/det faste utvalg for plansakers vedtak i sak 30/06 i møte 28.03.2006, samt saksvedlegg 1: 03.03.06.

Bygningsrådet fattet vedtak med følgende flertallsmerknader:

## Trondheim kommune

*Forslag til trikke-trase til Pirterminalen må innarbeides i planen til 2. gangs behandling.*

### HØRINGSUTTALELSER OG MERKNADER

#### Sør-Trøndelag fylkeskommune, 01.06.06

Fylkeskommunen mener at planen er i tråd med kommuneplanen og fortettingsstrategien i fylkesdelplan "Ny giv". Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at utredningsplikten er oppfylt.

- Som regional kulturvernmyndighet ber Sør-Trøndelag fylkeskommune om at det gjøres en samlet, prinsipiell vurdering av det landskapsrommet som Midtbyen er en del av før det tillates noen form for høyhus. Som høyhus regnes i denne sammenhengende konstruksjoner som inneholder nyttbart gulvareal med gesims over kote 34,8 (8 etg). En slik vurdering må avveie dagens behov for rasjonell bruk av sentrumsnære områder i byen mot hensynet til viktige kulturminner og Midtbyens historiske funksjon.
- Det er positivt at planen fokuserer på tilgjengelighet for alle, det er viktig at dette gjelder alle grupper, også orienterings- og miljøhemmede.
- Det bør velges løsninger som gir god energiøkonomisering og muligheter for gjenbruk.
- Av hensyn til landskap og kulturminner, vil Sør-Trøndelag fylkeskommune anbefale at den maksimale byggehøyden mot Brattørkaia reduseres fra maks 8 til maks 5 etasjer.
- Det må gjennomføres trafikkanalyser som grunnlag for å etablere en effektiv trafikkavvikling i forbindelse med jernbanestasjonen og busstasjonen. Dette gjelder også i anleggsfasen.

#### *Vilkår for egengodkjenning:*

- Foreslått nybygg mellom Mellagret og Tollkammeret må taes ut.
- Nybygg mellom Tollkammeret og Nordre Avlastingsveg (NAV) tillates i maks 2 etasjer og 14 meters bredde og må avsluttes på linje med Tollkammerets fasade mot nord-øst.
- Ny bebyggelse vest for den gamle stasjonsbygningen (N05) må ha en avstand til stasjonsbygningen på minimum 6 meter.
- "Signalbygg" på N21 med gesimshøyde på 66,0 kan ikke aksepteres før det er gjort en samlet prinsipiell vurdering av det landskapsrommet som Midtbyen er en del av.

#### *Kommentar fra forslagstiller:*

- Den foreslåtte bygningen på plassen mellom Tollkammeret og Mellagret er tatt ut av planforslaget.
- Nybygg mellom Tollkammeret og NAV er endret i henhold til det som fylkeskommunen foreslår. Bredden på nybygget er redusert til 12 meter for å gi økt dybde til gårdsrommet.
- En åpning mellom den gamle stasjonsbygningen og ny bebyggelse vil etter forslagstillers mening være uheldig med tanke på at den vil slippe støy fra jernbanen til Fosenkaia. Fylket har akseptert at deres ønske om tilpasning til gammel bebyggelse kan gjennomføres med andre løsninger. Høyden på mellombygget er redusert, og i overgangen mellom gammel og ny bebyggelse krever bestemmelsene at hjørnet på den eksisterende bygningen skal være fritt. I reguleringsbestemmelsene for område N05 kreves det at ny bebyggelse tilpasses N05A.
- Tårnet på Sentralstasjonen som ble foreslått i reguleringsforslag innsendt til 1.gangs behandling er tatt ut av planforslaget.

#### *Kommentar fra rådmannen:*

- Når det gjelder vilkår for egengodkjenning vises det til kommentarer fra forslagstiller.
- I utformingen av bebyggelsen har intensjonen om en variasjon av byggehøydene vært veid opp mot en kompakt og noe lavere bebyggelse. Rådmannen mener at det er et riktig grep at bebyggelsen organiseres som lameller av varierende størrelse. Bebyggelsen i tilknytning til knutepunktet er redusert fra maks kote +34,8 til maks kote +31,2 (dette tilsvarer 7 kontoretasjer). Illustrasjonene av prosjektet viser en

## Trondheim kommune

bebyggelse med lameller i høyder fra fem til syv etasjer. Bestemmelsene er justert slik at hvor stor andel av bebyggelsen som kan etablere opp mot maks høyder kote +31,2 (7 etasjer) begrenses noe.

- Deler av eksisterende bebyggelsen tilrettelegges til nye formål. Planforslaget stiller ingen særskilte krav til energiøkonomisering utover dette. En fortetting av virksomheter rundt kollektivkutupunktet er i tråd med overordnede målsettinger om fortetting og tilrettelegging for miljøvennlig transportløsninger.
- Bestemmelsene fastslår at det skal foreligge en plan for anleggstrafikk og trafikkavvikling under anleggsperioden. Planen skal også redegjøre for trafiksikkerheten for gående og syklende.

### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 22.05.06

Vilkår for egengodkjenning: Miljøvern: I reguleringsbestemmelsene §4,5 "Miljø", må det taes inn en presisering med henvisning til konklusjonene i kapittel 7.7 i konsekvensutredningen som er utarbeidet av COWI AS. Ut over dette har Fylkesmannen ingen merknader til planen.

### *Kommentar fra rådmannen:*

Det har vært et møte med Fylkesmannen hvor støybestemmelsene ble diskutert. Det ble også diskutert hvordan boligene bedre kan ivaretaes mht støy. Støybestemmelsene er endret, og det er tatt inn en bestemmelse som gjør at det ikke tillates ensidige leiligheter eller soverom mot baneområdet.

### Statens Vegvesen, (SV)24.05.06

- Sykkel: Det foreligger planer for tosidig sykkelfelt mot Verftsbrua, Havnegata og i retning Søndre gate som må videreføres i denne planen. Det må være en forbindelse for transportsyklister mellom Pirsentret/ rundkjøringen nord for Tollkammeret og vestover mot Ila. Det er viktig at tverrforbindelsen blir tilgjengelig for alle grupper av myke trafikanter, også syklende. Dersom det ikke bygges tilfredsstillende ramper fra Tverrforbindelsen, må det etableres et separat sykkeltilbud mellom N02 og N03 på Brattørkaia. Det må innreguleres sykkelfelt i begge retninger fra Gryta til parkeringsplanet over bussterminaler slik at syklistene får en effektiv og trygg mulighet til å nå tverrforbindelsen og parkeringsdekket.
- De ber om at det framlegges dokumentasjon på tilfredsstillende kapasitet og areal for rundkjøringen ved politihuset, i krysset mellom Dyre Halses gate og Gryta.
- SV anbefaler at reguleringsplanen sikrer at parkeringsplassene disponeres som beskrevet, slik at man hindrer en omdisponering fra kort- til langtidsparkering.
- SV anbefaler at kommunen vurderer kollektivsystemet for hele Brattøra grundig.

### *Vilkår for egengodkjenning:*

Det må innreguleres sykkelfelt i Gryta fram til rundkjøringen ved Jernbanebrua, s langs Dyre Halses gate fra Gryta og fram til T09. Det må vises en gjennomgående, sikker og effektiv sykkelforbindelse, atskilt fra gangtrafikken, mellom T10 og fram til rundkjøringen øst for Mellageret.

### *Kommentar fra forslagstiller:*

- I felt T03, vest for tverrforbindelsen på Brattørkaia, er det innført en 4 meter bred sykkelveg. Sykkelvegen føres helt inn mot gang- og sykkelveg langs NAV i vest. I Gryta, mellom rundkjøringen og Jernbanebrua, er det innført sykkelfelt på hver side av gata iht. kravet fra Vegvesenet. For å tydeliggjøre sykkeltrase via tverrforbindelsen, etableres en adskilt rampe med atskilte felt for gående og syklende. Rampen avsluttes i en offentlig plass (T30).
  - Geometri for kryssløsning er bearbeidet for å gi tydeligere kjøremønster og siktforhold i kryss for kjørende inn og ut av p-anlegg til Dyre Halses gate er innarbeidet. Frisiktzone ved veg er påført på plankartet. Dokumentasjon på kapasitet i rundkjøringen i Gryta er utarbeidet for en framtidig situasjon med NAV og det er ikke beregnet å være kapasitetsproblemer i krysset.
- For bussterminalen er det utarbeidet løsninger som unngår at busser må manøvrere via rundkjøring for å

## Trondheim kommune

komme inn i bussterminal fra bussgate. Løsningen er dokumentert i illustrasjonsplan bakkeplannivå og justert geometri innarbeidet på plankartet.

- På Brattørkaia er antall parkeringsplasser basert på maks utnyttelse. Det er tillatt å oppføre 0,5 p-plasser pr100m2 næringsareal. Dette skal begrense arbeidsplassparkering i henhold til intensjonene i planforslaget
- Hovedgrepet i planen med at hurtigbåterminal kan flyttes tett opp til det øvrige kollektivknutepunktet, sikrer svært god tilgjengelighet til hurtigbåterminalen. I reguleringsbestemmelsene knyttet til tverrforbindelsen, sikres løsning med "tilgjengelighet for alle" fra Brattørkaia til Sentralstasjonen.

### *Kommentar fra rådmannen:*

- Planen er endret slik at den sikrer muligheten for etablering av sykkelfelt i Gryta på hele strekningen mellom Havnegata og Jernbanebrua. Der hvor det ikke er kjøretrafikk er det lagt inn et eget sykkelfelt i to retninger. Langs T01 mot rundkjøringen i Havnegate skal det sykles i gata. I planen er det lagt inn kombinert gang- og sykkeltrafikk øst for P01 og langs Nordre Avlastingsveg. Det bør arbeides videre med gode løsninger for sykkel i tilstøtende planer.
- Det har vært arbeidet videre med kollektivløsningene i området. Gjennom arbeidet i tilstøtende planer bør arbeidet med gode kollektivløsninger videreføres.

### Kystverket i Midt-Norge, 15.05.2006

- Kystverket anbefaler at konsekvenser for Trondheim havn, ISPS og havnesikkerhet taes inn i konsekvensutredningen. Kystverket synes ikke at planen i tilstrekkelig grad sikrer arealer knyttet til hurtigbåterminalen og anbefaler en presisering av bestemmelsen knyttet til kombinert område N03 hvor terminal for hurtigbåtene er tenkt lokalisert.
- De mener at eksisterende kaiarealer blir "nedgradert" i forhold til sin eksisterende funksjon og mener at reguleringsformålet "offentlig kaiområde, kai" ikke er et presist reguleringsformål, da funksjonen i realiteten reguleres som friområde. De registrerer en transformasjon av havnearealer og havneanlegg til fordel for byutvikling uten at plankonsekvensene for havnefunksjon er utredet.

### *Kommentarer fra Forslagstiller:*

Løsningen er basert på at hurtigbåpassasjerer skal møte tverrforbindelsen direkte. På gateplannivå er det avsatt areal til terminal, 500m2 og på plan 2 tilsvarende. I området mellom terminal og hurtigbåkai er det en offentlig plass uten kjøretrafikk.

### *Kommentar fra Rådmannen:*

Trondheim havn er en av partene som fremmer reguleringsplanen og som ivaretar hensynet til samlet utvikling av Havneområdet.

Nye bymessige områder på Brattøra og Sentralstasjonen er søkt tilpasset nærheten til de tunge godstransportfunksjonene for havn og jernbane. Dette innebærer blant annet at det er ikke innpasset boliger på Brattørkaia.

### Fosen Trafikklag AS, 19.05.06

Fosen trafikklag har ingen innvendinger mot selve planarbeidet, men er opptatt av rekkefølgen i utbyggingen. Reguleringsplanen omfatter ikke anlegg på utsiden av kaikanten. De mener at flytting av hurtigbåterminalen må sees i sammenheng med tverrforbindelsen, og at rekkefølgebestemmelsene bør ivareta dette. De mener at utbygging av tverrforbindelsen må komme før/ samtidig med byggingen av ny terminal, og følgelig også før selve flytteprosessen.

### *Kommentar fra Rådmannen:*



## Trondheim kommune

Planen tilrettelegger for at terminal for hurtigbåtene kan flyttes. Ytre basseng omfattes ikke av planforslaget, men vurderinger om hurtigbåtenes plassering er en del av grunnlaget for løsningene som foreslås med hensyn til hurtigbåtterminalen. I reguleringsplanen for nytt kongresshotell på Brattøra reguleres ny pir for hurtigbåtene.

### E. C. Dahls Eiendom AS, 22.05.06

De eier en bygning der tverrforbindelsen forutsettes bygd, byggetomten festes.

De er positive til mye av det framlagte arbeidet. Bygging av tverrforbindelsen forutsetter en riving av det såkalte Narvesenbygget, de er negative til en riving da de mener at dette vil svekke deres interesser. Rom Eiendomsutvikling eier tomta.

#### *Kommentar fra Rådmannen:*

Rådmannen mener at lokalisering av tverrforbindelsen er svært viktig og at den valgte plassering i fond av Søndre gate gir et godt utgangspunkt for at tverrforbindelsen skal bli en naturlig del av bybildet.

### Team Trafikk AS, 19.05.06

De er positive til at det legges opp til en utbygging og utvikling av dette området der det ligger godt til rette for at kollektivtrafikken kan få en sentral rolle i transportarbeidet. Den planlagte utbyggingen på Brattørkaia vil føre til en betydelig økning i antall bussreiser. De mener at tverrforbindelsen vil være et alternativ for bussreisende til Brattørkaia, men at en flytting av hurtigbåtterminalen krever at busstraseen forlenges ut til Brattørkaia. Det er nødvendig at de rutene som skal til Brattørkaia får venteplass for reguleringstid og pauser for sjåførene. De mener at forslaget for bussrute slik det forelå ved høring ikke gir en driftsmessig god løsning for busstrafikken i området.

De mener at målsetningen for andelen kollektivreiser ikke er ambisiøs nok, men at man bør ha minst samme målsetting som for Midtbyen. Løsninger for terminalen ved Trondheim sentralstasjon og for busstrafikken ved Pirområdet/ Brattørkaia bør planlegges ut fra en forventet vekst. De mener derfor at antallet parkeringsplasser bør vurderes på nytt. Det er viktig at busstilbudet fungerer godt i anleggsfasen.

#### *Kommentar fra forslagstiller:*

Multiconsult har beregnet kapasitet i krysset Brattørkaia / NAV i forhold til venstresving for buss. Utredningen viser at lysregulert utkjøring fra Brattørkaia til NAV vil redusere kapasiteten i for stor grad. Alternativ med vikeplikt for NAV vil ikke være tilfredsstillende for buss i rushperioder. Planen vil derfor ikke legge til rette for at busser svinger til venstre ut på NAV fra Brattørkaia.

Forslagsstiller mener at hovedgrepet i planen med at hurtigbåtterminal er flyttet så tett opp til det øvrige kollektivknutepunktet som mulig sikrer svært god tilgjengelighet til hurtigbåtterminalen. I reguleringsbestemmelsene knyttet til tverrforbindelsen er det sikret løsning med "tilgjengelighet for alle" fra Brattørkaia til Sentralstasjonen gjennom terminalbyggene.

#### *Kommentar fra Rådmannen:*

Gjennom møte med Team trafikk har man kommet til enighet om en løsning knyttet til busstrasse. Det ble enighet om det etableres høyresving fra Nordre avlastningsveg inn på Brattørkaia. Denne forbindelsen benyttes av de bussene som betjener hurtigbåten, mens øvrige busser kjører i Havnegata fram til dagens endeholdeplass. Det avsettes plass for regulering av ruten ved hurtigbåtene for de bussene som henter passasjerer fra hurtigbåtene på Brattørkaia.

KU viser at kollektivknutepunktet på Brattøra vil bli vesentlig forbedret som følge av ny fellesterminal for buss/ tog og bedre logistikk og fasiliteter. Det foreslås en parkeringskapasitet som tilsvarer 0,5 plasser

## Trondheim kommune

pr.100 m<sup>2</sup> næring. Hovedandelen av parkeringsplassene forutsettes i tillegg å være allment tilgjengelig. Rådmannen mener at dette er en restriktiv parkeringspolitikk som må følges opp også i andre prosjekter i området.

### Trondheim Venstres byplanutvalg, 19.05.06

De mener at det er et riktig grep å etablere en ny gangforbindelse over jernbanesporene, i forlengelsen av Søndre gate. De har noen merknader til forslaget:

- Bebyggelsen mot kanalen må reduseres i høyden slik at bebyggelsen får samme høyde som Politihusets fasade mot kanalen, og inntil to etasjer høyere lengst bak mot jernbanesporene.
- De er skeptisk til tårnet på stasjonen som kan konkurrere med Nidarosdomens tårn.
- De ønsker en bredere åpning mot fjorden der hvor tverrforbindelsen kommer.
- Hurtigbåtkai bør flyttes vestover slik at trappen ender mot vannet og ikke mot et bryggeanlegg.
- Tilgrensende planer bør tilpasses slik at de ikke bryter med intensjonen om åpning mot fjorden.
- Området vest for den gml. Stasjonsbygningen bør holdes mest mulig ubebygd.
- De ber om at det framlegges bedre illustrasjoner på høydeforholdet mellom den nåværende og den foreslåtte bebyggelsen på Brattørkaia, samt hvordan det vil se ut fra typiske punkter fra Møllenberg.

### *Kommentarer fra Rådmannen:*

- Vedrørende høyder øst for Stasjonen kreves det bebyggelsesplan for dette området. Planforslaget legges opp til en generell byggehøyde på 5 næringsetasjer, det arbeides videre med høyder og tilpasning til bryggerekka, og omkringliggende bebyggelse.
- Tårnet utgår.
- Det er arbeidet med bebyggelsen rundt knutepunktet for i størst mulig grad både oppnå gode og sammenhengende byrom og utsyn mot fjorden. Rådmannen mener at det er god balanse mellom ønsket om fjordutsikt og størrelsen på tverrforbindelsen.
- Rådmannen mener at det kan bebygges vest for den gamle stasjonsbygning og at ny bebyggelse her kan supplere det eksisterende miljøet, bebyggelsen er her begrenset til tre kontoretasjer.
- Konsekvensutredningen er supplert med flere fotomontasjer fra Møllenberg som viser planforslagets høyder sett fra Møllenberg.
- For kommentar til plassering av hurtigbåtterminal vises det til Rådmannens vurderinger til slutt.

### Syklistenes Landsforening, 18.11.06

- De mener at det er viktig å se på løsninger for sykkel i dette planarbeidet i sammenheng med tilstøtende planer. Mellom Ilsvika og Lademoen mener de at det være naturlig å sykle sør for jernbanestasjonen og videre over Nidelv bru. Det bør tegnes inn sykkelfelt i begge retninger i Dyre Halsesgate mot Nidelv bru. I Gryta foreslår de at det anlegges sykkelfelt i to retninger i kollektivfeltet. Vest for stasjonen, langs kanalen mener de at trafikken kan blandes.
- De mener at tverrforbindelsen mangler en sykkelforbindelse til bakkeplan i nord, og at det er ikke beskrevet hvordan de syklende skal krysse på brua. For transportsyklister vil østlig rute langs Havnegata være å foretrekke.

### *Kommentar fra Rådmannen:*

- Mellom Gryta og Dyre Halses gate er det lagt inn kombinert gang- og sykkelfelt tilsvarende langs Politihuset som på et seinere tidspunkt kan tilrettelegges med adskilte sykkelfelt.
- Det er lagt inn kombinert gang- og sykkeltrafikk øst for P01 og langs Havnegata. Det bør arbeides videre med gode løsninger for sykkel også i tilstøtende planer langs Havnegata.

## **Trondheim kommune**

### Pendlerforeningen Ytre Trondheimsfjord v/ Stein Eriksen, 18.05.06

Positiv til planforslaget, men framhever noen punkter:

- Terminalen er for dårlig sikret i planen. Terminalen vil pga arbeidet med kongresshotellet bli tvunget til en flytting, og tverrforbindelsen bør være på plass før hurtigbåtterminalen flyttes.
- Viktig med kort og oversiktelig veg fra terminal til hurtigbåtkai. Det bør ikke tillates motorferdsel på kai ved hurtigbåtterminal, både mht sikkerhet og barrierevirkningen.
- Viktig med mulighet for hente- og bringetjenester av reisende med hurtigbåten i umiddelbar nærhet. Dette inkluderer korttidsparkering, drosjeholdeplass og bussholdeplass. Viktig med rulletrapp og heis fra tverrforbindelsen i hurtigbåtterminalen.

#### *Kommentarer fra forslagstiller:*

Tilgjengelighet fra hurtigbåtterminal til tverrforbindelse skal sikres i planen. Areal for terminalen er sikret gjennom bestemmelsene. Det tillates ikke allmenn motorferdsel på kai mellom hurtigbåtterminal og tverrforbindelsen. Det er tilrettelagt for buss og taxi i umiddelbar nærhet til terminal.

#### *Kommentar fra Rådmannen:*

I diskusjonen rundt ny hurtigbåtterminal og kai har det vært fokus på de punktene som Pendlerforeninga tar opp. Tilgjengelighet for brukerne må være i fokus også i den videre planlegginga. Viser for øvrig til Rådmannens kommentar til slutt.

### Fortidsminneforening, DTA, 11.05.06

De er positive til de overordnede grepene i planen og at det etableres siktlinjer mot fjorden. De mener at hensynet til de verneverdige kulturminnene stort sett er godt ivaretatt. Viktig at bygghøyden samstemmer med kulturminnene og byens øvrige arkitektur. De støtter ikke tårnkonstruksjonen. Den forstyrrer utsikten mot fjorden og skjærer med bryggemiljøet i Fjordgata og bryggerekken i kjøpmannsgata, og er i strid med byens barokke og verneverdige gatestruktur.

#### *Kommentar fra Rådmannen:*

Tårnkonstruksjonen er tatt ut av planen.

### Realinvest, 12.05.06

Realinvest eier nabotomt på Brattøra, og er tiltakshaver for planlegging og utbygging av kongresshotell på Brattøra. De er kritiske til at det i saksframstillingen er beskrevet at planforslaget som legges fram vil bli premissgivende for seinere planer. De ber om at plassering av fjordalmenningen i denne planen ses i sammenheng med valg av tomtealternativ for kongresshotellet. De har i samråd med Trondheim havn i forbindelse med planprogram for kongresshotellet plassert piren for hurtigbåtene lengre vest enn det som illustreres gjennom denne planen. De ber om at kai for hurtigbåtene plasseres som vist i planprogram for kongresshotellet.

#### *Kommentarer for forslagstiller*

Hurtigbåtterminalen skal plasseres mest mulig sentralt i forhold til tverrforbindelsen.

#### *Kommentarer fra Rådmannen:*

For kommentarer til plassering av pir for hurtigbåtene vises det til rådmannens vurderinger.

### Odd Håkon Byberg, sivilarkitekt, 11.05.06

Bussterminalen har fått en meget uheldig utforming. Han mener at bebyggelsens henvendelse mot gateplan og kanalen er svært viktig. Alternativer for bussterminal må belyses. Han har sendt inn et forslag som

## **Trondheim kommune**

illustrerer en løsning hvor bussgata legges nærmere jernbanen og hvor selve terminalen legges mellom kollektivgata og Gryta. Han mener at bestemmelsene bør være mer generelle mht bussterminalen, slik at planen åpner for flere mulige løsninger av dette området.

Det bør gjennomføres en arkitektkonkurranse for terminalfunksjonen. Han mener at de uheldige konsekvensene av prosjektet ikke kommer godt nok fram.

### *Kommentarer fra forslagstiller:*

Mindre detaljert reguleringsplan for stasjonsområdet er vurdert. Planforslaget er regulert lagdelt av hensyn de ulike funksjonene. Byggelinje mot kanalen er beholdt.

### *Kommentar fra Rådmannen:*

Forslaget fra Byberg er et innspill som synliggjør en alternativløsning for bussterminal med kollektivgate. Rådmannen mener at grepet med å ha en felles terminal for buss og jernbane er viktig. Terminalbyggets plassering i nær tilknytning til tverrforbindelsen og terminal for hurtigbåtene er viktig for å få til et velfungerende kollektivknutepunkt. På bakgrunn av innspill har det vært vurdert å trekke bebyggelsen nærmere kanalen. Det ble konkludert med at det åpne rommet langs kanalen, som de gamle pakkhusene er en del av, var viktig å beholde.

### Thor Walter Andersen, ARC Arkitekter AS, motatt 11.05.06

En flere etajser høy trapp kan bli en ny visuell barriere som på grunn av klimaet vil bli forblåst store deler av året. Foreslår at man bør vurdere å legge tverrforbindelsen i en bred kulvert under jernbanesporene. Kulverten kan romme ny jernbanestasjon og andre funksjoner. Stasjon og tverrforbindelse kan markeres visuelt via et sammenhengende glasstak.

Han savner en vurdering av å bygge mer på bysiden av Brattøra. Ved å bygge helt ned til vannkanten vil kanalrommet aktiviseres.

Strukturen for næringsbebyggelse over dekket på bussterminalen virker lite begrunnet i funksjonelle betraktninger som behov for dagslys etc.

### *Kommentar for Rådmannen:*

Det er krav til bebyggelsesplan for bussterminalen og bebyggelsen over.

Forslaget over en bred kulvert under jernbanen synliggjør en annen innfallsvinkel til krysningen. På tross av at det i enkelte perioder kan bli værhardt, mener Rådmannen at det er veldig viktig at tverrforbindelsen blir offentlig tilgjengelig hele døgnet. Det er arbeidet med bebyggelse som skjerner for vind og plassdannelser på hver side som vil redusere lengden på passasjen. I det videre arbeidet blir det viktig å fokusere på dette.

### Ila velforening, 15.05.06

Ila Velforening mener at Brattøra ikke kan bygges ut før NAV fullføres på grunn av den økte trafikkbelastningen utbyggingen vil medføre. De mener at dette må taes inn i denne reguleringsbestemmelsene som et rekkefølgekrav.

### *Kommentar fra Rådmannen:*

Reguleringsforslaget baseres på løsninger og er tilpasset en framtidig situasjon hvor NAV er ferdigstilt. Rådmannen mener at det er svært viktig at trafikkområdene innenfor planen og tverrforbindelsen ferdigstilles samtidig med at ny bebyggelse ferdigstilles, men at det ikke er ønskelig å knytte bebyggelsen her opp mot en ferdigstillelse av Nordre Avlastingsveg.

### Kommentarer fra naboer og privatpersoner:

Det kom inn mange merknader fra privatpersoner, som tar opp bebyggelsens høyde. Kommentarer fra

## **Trondheim kommune**

Rådmannen er skrevet samlet for dette tema.

### Styret i Rosenborg og Møllenberg beboerforening v/ Anne-Gine Slagsvold og Svein Rasmussen, 09.05.06

De protesterer mot den effekten den foreslåtte bygningsrekka langs Brattørkaia vil ha på sentrale bydelers synskontakt med fjorden, og reagerer på at temaet ikke er godt nok utredet.

De mener at Møllenberg er svært kompakt utbygd og utsikten fra offentlige utsiktspunkter er viktig for å oppleve kontakt med fjorden. Viktige utsiktspunkter er vist på vedlagt kartskisse. 6-8 etasjes byggehøyder på Brattørkaia vil være dramatisk for utsynet til fjorden og Munkholmen, selv 4-5 etasjer vil gi konsekvenser for denne utsikten. De mener at hovedgrepet, ved at den eksisterende sammenhengende bebyggelsen brytes opp med tversgående åpninger, ikke vil gi noen effekt. Utsikten vil være skjevt på lamellene slik at de vil framstå som sammenhengende og vil definere horisonten. Byggehøydene bør ikke overstige 4 etasjer. De ber om at utsikt som fellesgode for 6000 mennesker på Møllenberg blir tillagt vekt. Vedlagt følger et kart hvor viktige utsiktspunkter er tegnet inn.

### Borettslaget Øvre Møllenberg v/Stein Henrik Nielsen, 11.05.06

Økning av byggehøyden i dette området i forhold til det som karakteriseres som "normalhøyden", inntil 5 etasjer, reduserer fjordutsikten på Møllenberg spesielt for de som akkurat ser over dagens bebyggelse. Mange berøres. De mener det mangler at konsekvensene og omfang av redusert utsikt ikke er godt nok utredet. De ber om at konsekvensene for området på Møllenberg må utredes bedre og tas mer hensyn til i reguleringsplanene.

### Borettslag Nedre Møllenberg gt. 49 A/S, v/ Per. O Tangen og Kristin Djernæs Moe, 11.05.06

Det frykter at utsikten fra utsiktspunkter i bydelen Møllenberg, tilgjengelig for offentligheten, vil forsvinne. De mener at forringelse av utsikt som konsekvens av byggehøyde ikke er vesentlig vurdert. De mener at man, pga bebyggelsens dybde, ikke se mellom lamellene. De er kritiske til Rådmannens kommentar om at Brattørkaia tåler en høyere bebyggelse. Bygningshøyder bør være 2 etg. mot kanalen og over 4 etg. på kaifronten. Konsekvensene for beboerne på Møllenberg må utredes og de ber om at Byplankontoret vurderer en lavere bebyggelse

### Styret i Kikut Borettslag, v/A. B. Spachmo, R. Slind, J. J. Stene, H. Kanestrøm, T Holte, 11.05.06

Viser til uttalelsen fra Borettslaget Nedre Møllenberg gt. 49. I tillegg har de laget to illustrasjoner som de mener viser hvordan prosjektet påvirker utsikten med byggehøyder inntill 8 etasjer.

### Tillegg fra Kikut Borettslag, v/ Brit Mosbæk, 11.05.06: 11.05.06

Pilegrimsleden passerer ved Småbergan i en høyde med utsyn mot Munkholmen. Stedet er blitt ryddet for å ivareta utsikten. De er bekymret for at utsikten blir forringet med utbyggingen.

### Harry Amundsen, styremedlem Sameiet Båhusgt. 1, 21.04.06

Med inntil 8 etasjes bebyggelse blir utsynet til fjorden tatt vekk for mange på Møllenberg/ Rosenborg. De som bor og ferdes i midtbyen møter en vegg og ikke fjorden.

De protesterer mot planene, og vil be om at byggehøyden blir vesentlig redusert til maks 4 etasjer. Åpning mot sjøen er en viktig kvalitet i byrommet, og bør tillegges mer vekt enn det er gjort i andre saker.

### Harald Bjerkan, Bakkegt.14B og Jon Aarseth, Øvre Møllenberg gt.35, 10.05.06

Viser til uttalelsen fra Borettslaget Nedre Møllenberg gt. 49.

I tillegg har de lagt ved flere illustrasjoner, kart og foto for å illustrere hvordan prosjektet kan påvirke utsikten fra krysset Øvre Møllenberg/ Bakkegata. De mener at kotehøyder på eksisterende tak må legges inn på tegningene.

## Trondheim kommune

De har liten forståelse for at Trondheim kommune konkluderer med at de at samfunnsmessige konsekvensene i hovedsak er positive og at man skriver at Brattøra tåler en høyere bebyggelse. De ber om at Bygningsrådet ikke godkjenner prosjektet i sin form. Konsekvensene for beboerne på Møllenberg må utredes og de ber om at Byplankontoret vurderer en lavere bebyggelse.

Ola M Sæther, Weidemannsveien – Møllenberg 10.05.06

Han mener at det i de seinere årene har vært en uheldig utvikling hvor stadig nye bygg stenger for utsikten mot fjorden. Det nevnes Olavshallen, Pirsenteret, Pirbadet, Nedre Elvehavns siste byggetrinn med boliger i 9 etasjer. Enhver utbygging i høyden vil forringe utsynet fra flere deler av byen. Er ikke enig i at planen viser et helhetlig byplangrep og en bygningsstruktur som i tilstrekkelig grad er tilpasset landskap og eksisterende bystruktur. Mener at det bør gjøres oppmerksom på at det her legges opp til en større etasjehøyde enn det som var vanlig tidligere.

Mener at det er viktig å beholde utsyn mot fjorden fra de omkringliggende delene av byen mener han at det bør bygges maks 4 etasjer på Brattørkaia og 2 etasjer langs kanalen. Det nye tårnet blir i disharmoni med Tyholt tårnet.

Kjell Kristensen – Viktor Baumanns vei 10 C, 10.05.06

Er positiv til mange av løsningene som foreslås i planen og han mener at de grep som foreslås vil gjøre at havneområdet innlemmes i det sentrale Trondheim på en helt annen måte enn tidligere.

Mener det er meget uheldig med 6-8 etg. på kaifronten. En innlemmelse av havneområdet i byen dreier seg både om tilgjengelighet og visuell kontakt mellom bykjernen og sjøen. Bebyggelse nord for stasjonen bør ikke være mer enn 3-4 etg. Mener området blir mer attraktivt ved å holde igjen arealutnyttelsen.

Bodil Hope, Markveien 5 b, på vegne av 7 privatpersoner, 10.05.06

De støtter en opprusting og utbygging av området, men mener at planen som foreligger bør endres på noen viktige områder:

- Bygging av 6-8 etasjer høye blokker stenger for byen. Bebyggelsen bør trappes ned mot sjøen til maks 2-3 etasjer. De mener at det er feil at Brattøra karakteriseres som randsone til Midtbyen. De mener at planforslaget tillater større volum og større høyder enn det som normalt ligger til grunn i Midtbyen som er regulert til 4-5 etasjer. Vil 6-8 etasjer høye kontorbygg vil bli førende for andre utbygginger i havneområdene? De mener at konsekvensene av høydene er ikke godt nok utredet.
- De mener at planen gir lite inntrykk av selve byggene og byrom mellom og foran byggene, planen bør være tydeligere på uterom, både bymessige grønne kvaliteter og arealer for servering, offentlige rom etc. Trappene og tverrforbindelsen vil på grunn av vær oppleves som trekkfull og lite trivelig.
- De etterspør en store variasjon av formål da områder med mye næring oppleves som utdødd etter kontortid.

Anne Lilienthal, 10.05.06

Bebyggelsen må ikke danne en vegg mot vannet. Det må være lett å ankomme Brattøra med sykkel.

*Kommentar fra Rådmannen:*

Mange av høringsuttalelsene kom fra privatpersoner som mente at konsekvensene av høydene for områdene på Møllenberg/ Bakklandet ikke var godt nok utredet. Konsekvensutredningen er supplert til sluttbehandlingen med en tilleggsutredning som viser fotomontasjer av prosjektet fra flere standpunkt i Møllenbergområdet, se saksvedlegg 1. Fotomontasjen viser at prosjektet er synlig fra flere steder på Møllenberg. Det er klart at noen områder blir mer berørt av bebyggelsen enn andre. Det har vært en

## Trondheim kommune

intensjon at bebyggelsen ikke skal bli ei tett bygningsrekke mot fjorden og at lamellene skal utvikles med varierende høyder.

I utformingen av bebyggelsen har intensjonen om en variasjon av byggehøydene vært veid opp mot en kompakt og noe lavere bebyggelse. I vedtaket til bygningsrådet var byggehøyden ved tverrforbindelsen foreslått til maks kote +34,8 (8etasjer). I tillegg var det vist en tårnkonstruksjon ved Sentralstasjonen. Prosjektet er til sluttbehandling justert slik at maks høyde for utbyggingen er satt til kote +31,2 (7etasjer), samt at tårnkonstruksjonen på Sentralstasjonen er tatt ut av planforslaget. I tillegg er planforslaget strammet noe inn i forhold til hvor stor del av bebyggelsen som kan etableres opp mot maks høyde 7 etasjer. For Stasjonssiden er maks høyde satt til kote +26,8 (5 etasjer), dette er høyere enn Politihuset som har en høyde på + 19,8, mot Dyre Halses gate. Bestemmelsene stiller krav til bebyggelsesplan for områdene øst for den gamle stasjonsbygningen. Reguleringsplanen setter en maks høyde for bebyggelsen. Det vil kreves at prosjektet i bebyggelsesplanen fastsetter en bebyggelsesstruktur.

Brattøra er et værutsatt område på grunn av at kaiområdet ligger mot nord-vest. Det er i planforslaget arbeidet bla. med bebyggelse over jernbanespor i tilknytning til tverrforbindelsen. Bebyggelsen vil i noe grad skjerme for været, samtidig som selve bruforbindelsen blir betydelig kortere. Rådmannen mener, til tross for at det her kan være dårlig vær, at det er viktig at forbindelsen er et åpent og offentlig tilgjengelig byrom.

### **MERKNADER FRA AKTØRER I REGULERINGSARBEIDET:**

Gjennom prosessen har det vært avholdt koordineringsmøter hvor de involverte aktørene i planforslaget har deltatt. I tillegg har det vært arbeidsmøter med de respektive aktørene. Her refereres et sammendrag av de uttalelsene som kom fra aktørene i selve høringsperioden. I tillegg er det kommentert noen forhold som det har vært uenighet om i Rådmannens kommentarer til slutt.

#### Jernbaneverket, 20.05.2006

- Jernbaneverket har deltatt i prosjektgruppen for planforslaget, og de mener at forslaget gir gode muligheter for et framtidig stasjonsanlegg. De mener at det er svært viktig at det blir arrangert en arkitektkonkurranse knyttet til utforming av tverrforbindelse, og ny terminalbygning. De er opptatt og at det må arbeides videre med en strategi for gjennomføring av planen.
- Jernbaneverket er opptatt av at stasjonens primærkontakter sikres både på bakkeplan og i tilknytning til nivået for tverrforbindelsen og at det sikres gode adkomstmuligheter både til stasjonsområdet og til plattformene. De mener at det bør være mulighet for adkomst både under og over sporene. De er også opptatt av at det sikres nok dagslys til plattformene.

#### *Kommentar fra Rådmannen:*

- Det er etter 1. gangs behandling i bygningsrådet gjort endringer i plankartet og bestemmelsene for å sikre terminalfunksjoner for buss og jernbane i planen. Det er enighet om at terminal for jernbane og buss reguleres til offentlig formål. Arbeidet med en arkitektkonkurranse for tverrforbindelsen og ny terminal har kommet i gang.
- Universell tilgjengelighet til tverrforbindelsen, terminalen og til plattformene er viktig. Det vises til en felles bestemmelse om universell utforming.

#### Trafikanten Midt- Norge AS, 19.05.06

- De etterlyser en samlet trafikkplan for hvordan man ser for seg trafikkbildet når alle disse tiltakene er gjennomført, samt i gjennomføringsfasen og etterlyser en plan for økt bruk av kollektivsystemene i

## Trondheim kommune

området.

- De foreslår at parkeringskjelleren under bussterminal fjernes fordi den vil være vanskelig å gjennomføre, og av hensyn til uforstyrret drift i anleggsfasen.
- De ønsker venstresving fra NAV til Brattørkaia og egne kollektivfelt eksempelvis i Havnegata.
- De ønsker snuplass og ventemulighet for bussene i vestenden av Brattørkaia. En vurdering av om det legges inn nok kapasitet for bussterminalen bør gjøres.

### *Kommentarer fra Rådmannen:*

- Utbyggingsmønster og transportsystem for reguleringsområdene er et av utredningstemaene i konsekvensutredningen. Her konkluderes det bla med at: Kollektivknutepunktet på Brattøra vil bli vesentlig forbedret som følge av ny fellesterminal for buss/ tog med bedre logistikk og fasiliteter, bedre tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikk til stasjonen og vesentlig forbedrede forhold for ombordstigning til hurtigbåt. ”Trafikkgrunlaget for kollektivknutepunktet vil øke vesentlig som følge av utbygging av mange arbeidsplasser i umiddelbar nærhet.”
- Det foreslås at det bygges en parkeringskjeller under bussterminalen. En løsning med parkeringskjeller vil etter Rådmannens oppfatning gi en bedre bruk av arealer over bakken som frigjøres til andre formål. Disse områdene skal utredes gjennom bebyggelsesplan. En løsning med parkeringskjeller må utredes i nært samarbeid med Trondheim bussterminal hvor gjennomføring og drift for bussterminalen i anleggsperioden blir viktige utredningstema.
- Det har vært sett på en løsning med venstresving for bussene fra Brattørkaia og ut på NAV. Ut fra kapasitetsberegninger på NAV kan ikke dette anbefales.
- Kapasitet for bussterminalen er drøftet, reguleringsplanen sikrer arealer for bussterminalen, løsninger for terminalen må det arbeides videre med.

### Entra, 18.05.06:

De er fornøyd med forslaget som har ligge ut til høring, men har følgende punkter som de vil ta opp:

- De mener at det er uheldig at krav om brukstillatelse for bebyggelsen på Brattørkaia er knyttet til ferdigstillelse av hele det offentlige trafikkområdet samt friområdene. Den sårbarheten som ligger i behovet for koordinering av to forskjellige innsatsområder for å få dette til er etter vårt syn unødvendig. De ønsker at feltene N01 (Tollboden), N02A (Mellagret) og N04 unntas fra rekkefølgekravet.
- De ønsker at feltene på Brattørkaia endres fra kontorformål til; Kontor, allmenntilgjengelige formål, forretninger og hotell, og at supplerende virksomheter beskrives som gallerier/ utstillingslokaler og spisesteder. De ber om at begrensningen på 1000m<sup>2</sup> for forretning tas ut av planen og ber om at det i stedet for settes begrensning for kjøpesenter og boliger.
- Entra ber om at konsekvensutredningens kapittel 7.4.3 hvor det kommer fram at akseptable løsninger kan etableres uten inngrep i eksisterende bebyggelse legges til grunn for reguleringsplanen. Dette gjelder gang- og sykkelveg langs NAV.

### *Rådmannens kommentar:*

- Rekkefølgebestemmelsene er endret slik en ferdigstilling av offentlige trafikkområder og friområder knyttes til ferdigattest for bebyggelsen. Rådmannen mener at det ikke er hensiktsmessig å unnta noen felt fra rekkefølgebestemmelsene.
- Bestemmelsene er endret slik at det også tillates etablert allmenntilgjengelig formål innenfor feltene som regulert til kontorbebyggelse. Reguleringskartet viser hovedformålet for områdene, men gjennom bestemmelsene tillates det også andre virksomheter. Dette formuleres nå slik at dette kommer bedre fram. Det er ikke satt noen arealbegrensning for andre virksomheter. Bestemmelsen om maks 1000m<sup>2</sup> for forretning foreslås endret slik at det tillates forretninger opp mot 1500m<sup>2</sup>. Det har vært en målsetting å beskytte Midtbyen mot



## **Trondheim kommune**

for stor konkurranse, derfor mener Rådmannen at det er viktig å holde fast ved en arealbegrensningen for forretning.

- Gang- og sykkelveg langs NAV vil ikke føre til inngrep i eksisterende bebyggelse i område N04.

## **RÅDMANNENS VURDERING**

### **Generelle kommentarer:**

#### ***Helhetlig plan***

Rådmannen vil understreke at reguleringsplanen, sammen med tilgrensende reguleringsplaner, gjeldende kommunedelplan og kommuneplanens arealdel, representerer et godt helhetlig grep for utvikling av Brattøraområdet. Planarbeidet bygger videre på prinsipper og overordna rammer slik det er beskrevet i rapportens kap. 3, (saksvedlegg 1 og orienteringsvedlegg 1).

Den pågående debatten om framtidig løsning for jernbanens godsterminal, representerer en viss usikkerhet om arealdisponering på Brattøra på lang sikt. Reguleringsforslaget er basert på gjeldende vedtak om at godsterminalen skal ligge på Brattøra. Likevel er det lagt vekt på at planen skal legge til rette for robuste strukturer som kan tilpasses og videreutvikles dersom bruken av godsterminalområdet skulle bli endret i framtida.

På samme måte representerer nye prosjektideer, som ikke ligger innenfor de utbyggingsområdene som er avsatt i kommunedelplanen, en usikkerhet om de endelige løsningene. Rådmannen mener det er viktig at nye utbyggingsprosjekter tar utgangspunkt i de samme overordna grepene som denne reguleringsplanen er basert på. Reguleringsplanen vil bli premissgivende for senere planer og prosjekter, dvs at nye prosjekter må tilpasses og bygge videre på den bystrukturen som blir fastlagt i denne reguleringsplanen.

#### ***Tverrforbindelsen haster***

Det haster med å få avklart en plan for tverrforbindelsen. Behovet for bedre tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikken til ytre deler av Brattøra, er stort allerede i dagens situasjon. Dette behovet blir betydelig forsterket når ny hovedveg gjennom området er etablert. Det er klart ønskelig at gjennomføring av tverrforbindelsen koordineres med utbyggingen av Nordre avlastningsveg. Omforming og ny bruk av industribebyggelsen på Brattørkaia er også i full gang, og denne utviklingen er avhengig av at tverrforbindelsen etableres. Planavklaring for tverrforbindelsen er derfor viktig for å sikre gjennomføringsmulighet i form av utbyggingsavtaler med alle aktuelle utbyggere i området. Denne reguleringsplanen bør derfor fremmes uavhengig av ytterligere avklaring om langsiktige løsninger for godshåndteringen eller nye utbyggingsprosjekter.

#### ***Levende by uten boliger?***

Det er et mål at utbyggingsområdene på Brattørkaia skal bli en naturlig del av byens sentrum. For at bydelen skal fungere som en levende by, er det viktig at området også inneholder funksjoner som skaper aktivitet ut over det kontorvirksomheten vil tilføre på dagtid. Normalt vil en balansert blanding av boliger og næringsvirksomhet være et prinsipp som gir grunnlag for en velfungerende by med mangfold og aktivitet over døgnet. Boligetablering på Brattørkaia vil imidlertid gi grunnlag for en arealkonflikt og et uønsket press på den tunge nærings- og transportvirksomheten. Rådmannen mener derfor det i utgangspunktet ikke ligger til rette for å etablere boliger i dette området. Boligetablering er særlig vanskelig i de ytre delene av Brattørkaia, og arealer som grenser til jernbanens godsterminal. Det åpnes imidlertid for innslag av boliger på stasjonssiden, vest for den gamle stasjonsbygningen.

## Trondheim kommune

På tross av at områdene på Brattørkaia foreslås utviklet primært til kontorvirksomhet, vil den regionale kollektivtrafikken og viktige publikumsfunksjoner som Pirbadet, bidra til å skape aktivitet på Brattøra store deler av døgnet. Nye gang- og sykkelforbindelser og rekreasjonsområder langs fjorden vil også trekke folk til området. Det legges forøvrig til rette for å etablere annen servicevirksomhet, som forretninger, kafeer, hoteller og gallerier/museer.

Den store interessen for næringsarealer på Brattøra viser at det er behov og marked for betydelig utbygging til næringsformål. Med det presset som nå er på boligutbygging i sentrale strøk av byen, er det også viktig å skjerme større attraktive og sentrumsnære områder som kan gi plass for den næringsvirksomheten som byen trenger.

Rådmannen vil peke på at de fysiske bygningsstrukturene normalt har større grad av permanens enn bruken av bygningene. I et langt tidsperspektiv kan det tenkes at bebyggelsen tas i bruk også til boligformål, på samme måte som sentrumsbebyggelsen i Midtbyen gradvis omformes og endrer bruk over tid.

### **Gjennomføring**

Gjennomføring av offentlig infrastruktur er sikret i planforslaget gjennom rekkefølgebestemmelser. Det er foreslått et generelt krav om at tverrforbindelsen skal være etablert før det gies ferdigattest for ny bebyggelse innenfor planområdet. Krav om etablering og opprusting av øvrige gater, plasser, parker og kaier er fordelt på to delområder; stasjonssiden og Brattørkaia.

I forbindelse med ny reguleringsplan for Nidelv hotell tillates det at rampen opp til Nidelv bro fra Havnegata kan rives før NAV og ny Nidelv bro ferdigstilles. I en midlertidig fase vil det derfor ikke være mulig å etablere en rundkjøring i dette krysset Gryta/ Dyre Halses gate dersom rampen til Nidelv bru rives. Dette får innvirkning for gjennomføringen av denne planen som forutsetter en rundkjøring her for at trafikksystemet på kollektivknutepunktet skal fungere. Fordi NAV/ ny Nidelv bro er planlagt ferdigstilt i 2009, mener Rådmannen allikevel at det er forsvarlig at byggingen av denne rundkjøringen avventes.

Ferdigstilling av område T01, høyresving fra NAV til Brattørkaia, bør samkjøres med etableringen av NAV.

Det har i prosessen blitt drøftet etter ønske fra Entra og Rom Eiendomsutvikling om enkelte av delområdene kan unntas kravet om rekkefølge av tverrforbindelsen. Rådmannen er enig i at det for enkelte av områdene, spesielt vest for den gamle stasjonen kan stilles spørsmål om nødvendigheten av tverrforbindelsen for utvikling av arealene. Rådmannen mener likevel at planforslaget må ses på som en helhetsløsning for utvikling av hele planområdet, og at det derfor er vanskelig å differensiere rekkefølgebestemmelsene som beskrevet foran. Rekkefølgebestemmelsene gir grunnlag for kommunen til å forhandle utbyggingsavtaler med grunneiere og interessenter om gjennomføringen. Entra har tatt initiativ til å styre denne prosessen sammen med kommunen. Det er pr i dag ikke gjennomført kostnadsberegninger for tverrforbindelsen, men foreløpige betraktninger tilsier at tverrforbindelsen er gjennomførbar sett i forhold til det omfattende utbyggingspotensialet som planen legger til rette for.

Det er likevel klart at spørsmålet om finansiering, kostnadsfordeling og gjennomføring stiller store krav til samarbeid og koordinering for alle involverte parter. Etablering av tverrforbindelsen kan ikke ses uavhengig av utbygging av ny sentralstasjon. Ny sentralstasjon vil betinge betydelige statlige investeringer. Finansiering og koordinering i tid for en slik utbygging, utgjør sannsynligvis den største utfordringen i oppfølging av

## **Trondheim kommune**

reguleringsplanen.

### **Kommentarer til delområdene:**

#### ***Bussterminalområdet***

For området øst for ny sentralstasjon angir reguleringsplanen ulike arealbruksformål i ulike plan. I tillegg bestemmer planen omfanget av og maksimale byggehøyder for ny næringsbebyggelse. Planen for dette delområdet er ikke bearbeidet i den grad at det gir grunnlag for gjennomføring uten videre detaljplanlegging. Illustrasjonsplanen må for dette delområdet ses på som et eksempel på en mulig bebyggelsesstruktur. Reguleringsplanen for dette delområdet er derfor utformet som en flateregulering, med krav om bebyggelsesplan før utbygging.

Reguleringsplanen viser en betydelig utbygging i dette området. Byggehøyder på inntil 5 etasjer ligger innenfor det som kan karakteriseres som en "normalhøyde" for bybebyggelse i Trondheim, og utnyttelsen er etter Rådmannens vurdering tilstrekkelig tilpasset til at området vil oppfattes som en fortsettelse av sentrumsbebyggelsen i Midtbyen og Nedre Elvehavn.

Området utgjør den mest komplekse delen av planen med bussterminal, offentlig parkeringsanlegg og næringsbebyggelse. Det er utredet en rekke alternativer for disponering av dette området. Det er avsatt areal for offentlig parkering på ca 300 plasser. I den løsningen som foreslås, er det lagt vekt på at ny bebyggelse langs kanalen skal tilføre området aktivitet og bymessige kvaliteter. Nytt parkeringsanlegg skal i minst mulig grad eksponeres mot Kanalen. Parkeringsanlegget er derfor løst med p-kjeller under bussoppstillingen, i tillegg til et stort nytt parkeringsdekke over perrongene på jernbanestasjonen. Løsningen med p-kjeller gir mulighet for å etablere attraktive næringsarealer over hele bussoppstillingsområdet. Rådmannen mener at en merkostnad for å etablere parkeringskjeller, vil kunne dekkes av merverdien som et større utbyggingspotensiale for næringsvirksomhet innebærer. Usikkerheten knyttet til parkeringskjelleren er knyttet til gjennomføringa og drift av bussterminalen under en anleggsperiode. Rådmannen mener det er viktig at denne planen muliggjør bygging av en parkeringskjeller fordi det gir en riktigere arealutnyttelse av området. Utforming av bebyggelsen og arbeidet med parkering må det arbeides videre med i en bebyggelsesplan.

Parkeringsdekket over sporområdet er tenkt primært å betjene kollektivterminalen med bl.a. korttidsparkering, drosjer og sykkelparkering. Det forutsettes at bebyggelsen får en åpen struktur som gir dagslys til bussterminalen.

#### ***Ny Sentralstasjon og tverrforbindelse***

Gjennom planarbeidet er det utviklet et konsept for ny sentralstasjon integrert i den nye tverrforbindelsen. Arkitektoniske løsninger er imidlertid ikke endelig bestemt, og i likhet med bussterminalområdet, stilles det krav om bebyggelsesplan for ny sentralstasjon og tverrforbindelsen. På grunn av Sentralsstasjonens betydning som et viktig offentlig bygg, bør utformingen være gjenstand for en særlig grundig og åpen prosess. Det anbefales derfor at Sentralstasjonen med tverrforbindelse blir gjenstand for en arkitektkonkurranse innenfor de rammene som reguleringsplanen angir.

Det har i planprosessen vært arbeidet med forslag om høyhusbebyggelse ved tverrforbindelsen. Konsekvensutredningen har vist at eventuelle høyhus på denne delen av Brattøra vil ha store konsekvenser for bylandskapet. Forslaget om en vertikal markering av kollektivterminalen er tatt ut av planen.

## **Trondheim kommune**

### ***Gamle jernbanestasjonen og Kanalhavna***

I området fra og med den gamle jernbanestasjonen og vestover, er det lagt særlig stor vekt på tilpasning til kulturmiljøet. Planforslaget viser en ny og endret bebyggelse vest for stasjonen som er godt avpasset den verneverdige stasjonsbygningen og kulturmiljøet på Fosenkaia.

Med maks. tre etasjer og liten grunnflate, vil denne bebyggelsen ha mer begrenset utnyttingsmulighet enn de øvrige næringsområdene. ROM Eiendomsutvikling/NSB Eiendom har et sterkt ønske om at det skal åpnes for et innslag av boliger (maks 30% av T-BRA) i denne bebyggelsen. Rådmannen har kommet fram til noen faktorer som taler for å åpne for innslag av boliger her; området ligger på "bysiden", og kan slik betraktes på samme måte som innslag av boliger i næringsbebyggelsen i Midtbyen med hensyn til boligkvalitet og tilgjengelighet til servicefunksjoner og sosial infrastruktur. Bebyggelsen er sørvendt, og det kan derfor være mulig å oppnå gode bokvaliteter selv om boligene utformes som ensidige leiligheter med lukket fasade mot jernbanen. Rådmannen er derfor kommet fram til at forslaget om boliger kan aksepteres.

### ***Brattørkaia***

Bebyggelsen på Brattørkaia er i større grad enn øvrige delområder bearbeidet og utviklet med hensyn til form og struktur. Dette delområdet er derfor utformet som en detaljert reguleringsplan. Hovedgrepet og intensjonen ligger i at eksisterende sammenhengende bebyggelse skal brytes opp med tverrgående åpninger, kombinert med ny bebyggelse i form av høyere lameller. I forhold til dagens situasjon med ei tett bygningsrekke, vil etablering av tverrforbindelsen og de tverrgående åpningene gi variasjon og synskontakt mellom Midtbyen og Fosenfjellene. Nye servicefunksjoner som forretninger og lignende med innganger på bakkeplan vil bidra til å aktivisere kaipromenaden.

I forslaget som har vært ute til høring var bebyggelsen ved tverrforbindelsen foreslått til maks kote +34,8, (8 etasjer) i tillegg var det vist en tårnkonstruksjon ved Sentralstasjonen. Prosjektet er ved sluttbehandling justert slik at maks høyde for utbyggingen er satt til kote +31,2 (7 etasjer). I tillegg er tårnkonstruksjonen på Sentralstasjonen tatt ut av planforslaget.

Mange av de høringsuttalelsene som kom fra beboere på østsiden av byen, mente at konsekvensene av høydene for områdene på Møllenberg/ Bakklandet ikke var godt nok utredet. Derfor er konsekvensutredningen supplert med en tilleggsutredning som viser fotomontasjer av prosjektet sett fra flere standpunkt i Møllenbergområdet. Fotomontasjen viser at prosjektet er synlig fra flere steder på Møllenberg. Konsekvensutredningen viser utbygging med maksimal utnyttelse. Det har vært en intensjon at reguleringsplanen skal gi gode rammer for utvikling av prosjekter innenfor rammene satt av planen. Det er derfor ikke lagt vekt på i detalj å styre grensene for bebyggelsen. Det har samtidig vært en intensjon at bebyggelsen ikke skal bli ei tett bygningsrekke mot fjorden, men at lamellene skal utvikles med varierende høyder, dette er innarbeidet i bestemmelsene ved muligheten for å byggelameller til 7. etasje begrenses noe. Bygningsrekka vil bli en markert havnefront mot Ytre basseng, men Rådmannen mener dette delområdet tåler en høyere bebyggelsen enn byggesonen mot Kanalen.

### ***Ytre basseng og plassering av hurtigbåtterminal***

Ytre basseng omfattes ikke i planområdet, men vurderinger om hurtigbåtenes plassering er en del av grunnlaget for løsningene som foreslås med hensyn til hurtigbåtterminalen. Det er viktig å understreke at realiseringen av tverrforbindelsen kan gjøres uavhengig av tidspunkt for en eventuell flytting av hurtigbåtterminalen.

Det er avklart at terminalen kan flyttes lengre vest slik at denne viktige andelen av kollektivtrafikken kan knyttes direkte til tverrforbindelsen. De byplanprinsipper som er lagt til grunn ved valg av trase for

## Trondheim kommune

Tverrforbindelsen tilsier at terminalene på hver side skal knyttes så tett som mulig til hverandre. Reguleringsplanen sikrer at det avsettes tilstrekkelig plass for terminal og servicefunksjoner i område N03, som er direkte knyttet opp til selve tverrforbindelsen. Rådmannen mener at dette alternativet gir den beste tilknytningen til parkeringsanlegg, buss og taxi. Trondheim Havn har imidlertid uttalt at kai for hurtigbåtene bør etableres lengre vest, utenfor N04. Planen muliggjør en plassering av terminal for hurtigbåtene også i område N04. Det vil bli arbeidet videre med en endelig plassering av terminal og kai for hurtigbåtene. Det er en klar målsetning at området mellom tverrforbindelsen og pir for hurtigbåtene skal fungere som et byrom uten motorisert trafikk. Utfordringen med å unngå tilbringertrafikk over plassen blir større dersom piren legges vest for tverrforbindelsen. Dette må da løses med skjerming av plassen i fokus, for eksempel etter samme prinsipp som for stasjonen; det vil si korttidsparkering i P-huset som danner underetasjen i tverrforbindelsens landingspunkt.

Ytre basseng representerer en viktig ressurs for byen som et stort avskjermet havnebasseng. Flytting av hurtigbåtene lengre vest, åpner muligheten for å utnytte bassenget til andre havnerelaterte formål knyttet til for eksempel fritidsbåter, turistnæringen og ulike båt-/sjørelaterte arrangementer. Rådmannen vil også påpeke at Ytre basseng har et stort potensial som "byrom" gjennom opprusting, bearbeiding og foredling av kaiflater og kanter. Denne reguleringsplanen omfatter hele Brattørkaia på sørsiden av havnebassenget. Reguleringsplanens krav til bymessig opparbeiding av trafikkkarealene skal sikre at denne store kaiflaten blir en attraktiv del av kaipromenaden langs fjorden.

### **Oppsummering av største endringene siden 1. gangs vedtak i bygningsrådet**

#### Trafikk:

- Trikk er lagt inn som en forutsetning i planen.
- I felt T03, vest for tverrforbindelsen på Brattørkaia, er det innført en 4 meter bred sykkelveg.
- I Gryta, mellom rundkjøringen og Jernbanebrua, er det innført sykkelfelt på hver side av gata.
- Det etableres en atskilt rampe med atskilte felt for gående og syklende (T09/T20) fra Gryta til tverrforbindelsen.

#### Bebyggelsen Brattørkaia:

- Maks gesimshøyde på bebyggelsen på Brattørkaia (N31) er redusert fra kote+ 34,8 til k+31,2.
- Hvor stor andel av bebyggelsen som kan bygges til maks kote + 31,2 er redusert.
- Terminal for hurtigbåtene er sikret med et minimumsareal.
  
- Forslag til bebyggelse vest for Tollkammeret er tatt ut. Som en konsekvens av dette er friområdet P02 utvidet noe mot Tollkammeret.
- Ny bebyggelse mellom Tollkammeret og NAV er redusert i grunnflate og høyde.

#### Formål Brattørkaia:

- Det åpnes for mulighet for etablering av allmennyttig formål i bebyggelsen på Brattørkaia.

#### Bebyggelsen stasjonssiden:

- Tårnkonstruksjonen på kote +66,0 på Stasjonen utgår.
- Volumoppbygging rundt tverrforbindelsen og kollektivterminalen er endret.
  
- Område N05 er endret slik at volumet som grenser den gamle stasjonsbygningen (N05A) er redusert i høyden.

## **Trondheim kommune**

### Formål Stasjonssiden:

- Terminalen for jernbane og buss er endret til allmenntilgjengelig formål O01/ O30.

### **Konklusjon**

Planforslaget er resultat av et omfattende plan- og utredningsarbeid. Planbeskrivelsen og konsekvensutredningen som følger planforslaget, gir en grundig dokumentasjon av planens virkninger på bylandskap, transportsystem og miljø. Det er klart at de samfunnsmessige konsekvensene er positive i form av bl.a. styrket grunnlag for kollektivtransporten og redusert transportarbeid for byen som helhet. Planen viser et helhetlig byplangrep og en bygningsstruktur som i tilstrekkelig grad er tilpasset landskap og eksisterende bystruktur.

Rådmannen anser utredningsplikten for oppfylt og i samsvar med planprogram godkjent i Bygningsrådet 15.11.2005.

## **Trondheim kommune**

### **Rådmannens konklusjon og anbefaling**

På denne bakgrunn anbefales det at forslag til reguleringsplan med bestemmelser for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II Arkitektkontor AS senest datert 08.12.06 med bestemmelser senest datert 08.01.07 godkjennes.

Rådmannen i Trondheim, 16.01.2007

Håkon Grimstad  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

### **Vedlegg**

Saksvedlegg 1: Eget trykt hefte/[www.trondheim.kommune.no](http://www.trondheim.kommune.no)

Sammendrag av rapporten; "Forslag til reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim sentralstasjon og ny tverrforbindelse", 10.01.07. Rapporten inneholder følgende saksdokumenter:

#### **8.1 TRYKTE VEDLEGG**

- 8.1.1 Plankart Bakkeplan
- 8.1.2 Plankart
- 8.1.3 Plankart Plan 3 (Tverrforbindelsen)
- 8.1.4 Plankart Plan 4
- 8.1.5 Reguleringsbestemmelser
- 8.1.6 Illustrasjon Oversiktsperspektiv
- 8.1.7 Illustrasjon Situasjonsplan
- 8.1.8 Illustrasjon Situasjonssnitt, oppriss
- 8.1.9 Parkeringsplan, parkering bil og sykkel

#### **8.2 UTRYKTE VEDLEGG**

- 8.2.1 Planprogram for reguleringsplan med KU Brattørkaia, Trh Sentralst og ny tverrforbind
- 8.2.2 Delutredning; Utbyggingsmønster og Transportsystem
- 8.2.3 Vedlegg til kapittel 7.7 i KU; Støykart
- 8.2.4 Rapport; Forlengelse av trikken i Midtbyen/Brattøra  
Asplan Viak, 2. november 2006

Orienteringsvedlegg 2: [www.trondheim.kommune.no/byplan](http://www.trondheim.kommune.no/byplan)

Rapport; "Forslag til reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim sentralstasjon og ny tverrforbindelse", datert 15.12.06

