
**BRATTØRKAIA 17 A, TRONDHEIM SENTRALSTASJON OG NY TVERRFORBINDELSE,
ENDRING AV REGULERINGSPLAN 477A**

Offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 08/5706-9

Saksbehandler: Randi Lile

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker vedtar å legge forslag til reguleringsplan med planbestemmelser for Brattørkaia 17 a, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse, endring av reguleringsplan 477a, ut til offentlig ettersyn, samtidig som den sendes på høring.

Planen er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II Plan AS datert 30.06.08, og i bestemmelser sist endret 30.06.08.

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

SAMMENDRAG

Planforslaget omfatter Brattørkaia 17 a, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse. Planforslaget oppfyller plankrav om bebyggelsesplan for Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse i henhold til reguleringsplan 477a, vedtatt 27.03.2008.

De byformmessige prinsippene for ny tverrforbindelse og omforming/utvikling av bebyggelsen er avklart gjennom reguleringsplan 477a. Planforslaget behandles som en reguleringsendring fordi det også omfatter noen mindre endringer av reguleringsplan 477a.

Intensjonen med reguleringsplanen er å avklare utforming av den nye tverrforbindelsen, og ny Sentralstasjon i sammenheng med omkringliggende bebyggelse. Løsningene er basert på vinnerutkastet "Ønskekvist" fra plan- og designkonkurransen om utforming av tverrforbindelsen mellom Trondheim Sentralstasjon og Brattørkaia i Trondheim med tilliggende bebyggelse, som ble gjennomført våren 2007.

Planforslaget er utarbeidet av Pir II Plan as på vegne av styringsgruppen for tverrforbindelsen som består av Brattørkaia as, ROM eiendom as, Jernbaneverket, Trondheim Parkering, Trondheim Havn, Trondheim Bussterminal, E.C.Dahls Eiendom as og Trondheim kommune.

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

INNLEDNING

Komplett planforslag er mottatt 26.05.2008. Planforslaget er utarbeidet av Pir II Plan AS som forslagstiller på vegne av styringsgruppen for Tverrforbindelsen som består av Brattørkaia as, ROM eiendom as, Jernbaneverket, Trondheim Parkering, Trondheim Havn, Trondheim Bussterminal, E.C.Dahls Eiendom as og Trondheim kommune. Andre konsulenter som har bistått i planarbeidet er SLA AS, som landskapsarkitekt og Myklebust AS som rådgiver i bygge- og anleggstekniske forhold. Planforslaget er utarbeidet i henhold til kommunens reguleringsveileder og avtaler gjort i oppstartsmøte.

BESKRIVELSE AV INNSENDT PLANFORSLAG

Den etterfølgende saksutredning bygger på forslagstillers beskrivelse av planforslaget. Byplankontoret har gjort tilføyelser og endringer av beskrivelsen for å belyse forslaget bedre.

Overordnet målsetting

Tverrforbindelsen er en ny gangforbindelse mellom Trondheim Sentralstasjon og Brattørkaia. Tverrforbindelsen skal fungere som et naturlig forlengelse av Søndre gate ut til fjorden, og skal samtidig bli en integrert del av utvikling av et nytt og effektivt knutepunkt med terminalanlegg for jernbane, buss og hurtigbåt. Utbyggingspotensialer på begge sider av jernbanen er regulert med sikte på å styrke grunnlaget for kollektivtransporten og dermed bidra til et mer miljøvennlig transportmønster.

Tverrforbindelsen spenner tvers over godsterminalområdet og Nordre Avlastningsveg.

I tillegg til å skape en fysisk kontakt mellom de to områdene er det viktig å skape en visuell kontakt slik at områdene også i bevisstheten blir knyttet sammen. For å forsterke den visuelle kontakten er det lagt vekt på å holde traseen så åpen som mulig, både oppå forbindelsen og under. Forbindelsen skal gi en glidende bevegelse mellom byens sentrum og kaiområdet slik at de ikke er to atskilte steder men en naturlig følge av hverandre.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel/ Kommunedelplan for havneområdet

I kommuneplanens arealdel 2006-2018 er området vist som "Fremtidig bybebyggelse".

I kommunedelplanen for havneområdet, vedtatt 28.06.2001, er området vist som "fremtidig næringsområde/ lett virksomhet". Det er satt rekkefølgetiltak om etablering ny gangforbindelse ved sentralstasjonen før ny bebyggelse kan tas i bruk. Tverrforbindelsen er vist i kommunedelplanen.

Gjeldende reguleringsplan

Den opprinnelige reguleringsplanen med konsekvensutredning (r 477) ble vedtatt i Bystyret 29.03.2007. Denne planen er senere endret ved at Nasjonalt senter for pop og rock ble innpasset i Mellagret, med vedtak i Bystyret 27.03.2008. Plankart med bestemmelser datert 16.11.2007 er vedlagt planforslaget i orienteringsvedlegg 7. Planbeskrivelse med konsekvensutredning for den opprinnelige reguleringsplanen er vedlagt som uttrykt orienteringsvedlegg 6. De byformmessige prinsipper for den nye tverrforbindelsen, utforming, byggehøyder og tomteutnytting for omkringliggende bebyggelse er avklart gjennom gjeldende reguleringsplan.

Viktige momenter i gjeldende plan er:

- Tverrforbindelsen, som sikrer tilgjengelighet til området, og reduserer virkningen av togspor og Nordre avlastningsveg som barriere mellom by og fjord.
- Lamellstruktur som bebyggelsesstruktur for nye bygninger langs Brattørkaia. Det er vedtatt en bebyggelsesstruktur for området som sikrer siktlinjer ut mot fjorden ved at bygningsvolumer over 3. etasje bygges som lameller orientert normalt mot kaifronten.
- Byggehøyder på stasjonssiden tilsvarer 4-5 etasjer, og på Brattørkaia legges opp til varierende byggehøyder fra 4 – 7 etasjer.
- Planen viser atkomst til tverrforbindelsen med brede trappeanlegg på begge sider. På Brattørkaia er trappeanlegget regulert inn som en del av parkeringshus over to etasjer.
- Planen viser løsninger for parkering, kollektivtrafikk, bil, sykkel og gangtrafikk knyttet til Trondheim Sentralstasjon og området som knutepunkt for kollektivtrafikken.

Reguleringsbestemmelse §3.1 Plankrav: Bebyggelsesplan for Sentralstasjonen og tverrforbindelsen:

" For felt O01,O30, T11, T31, T32, N06, N07, N33, N40 og N41 skal det foreligge vedtatt bebyggelsesplan for samtlige av de angitte feltene samlet før ramme- og/eller deletillatelse kan gis.

Bebyggelsesplanen skal vise plassering og utforming av terminalbygning og øvrig bebyggelse, trappe- og rampeanlegg og bru over jernbanesporene. Bebyggelsesplan skal vise mulighet for vendesløyfe for trikk, i henhold til tekniske spesifikasjoner for trikken i Trondheim."

Bebyggelsen og trappeanlegget på Brattørkaia er ikke omfattet av kravet om bebyggelsesplan.

Detalplaner under arbeid for tilgrensende områder:

Utarbeidelse av forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for Brattøra, kongresshotell, gnr 439 bnr 2, 179, 142 er under arbeid. Det foreligger vedtatt planprogram, bygningsrådet 05.09.06.

Det er igangsatt arbeid med reguleringsplan for Ytre havneasseng med ny hurtigbåtterminal. Tiltakshaver er Trondheim Havn. Det er planlagt en pir med uteliggere for hurtigbåtene i havnebassenget i forlengelsen av tverrforbindelsen. På piren planlegges nytt terminalbygg for hurtigbåter. Det er en intensjon for dette planarbeidet at utforming og disponering av tilgrensende kaiareal koordineres med reguleringsending for tverrforbindelsen.

Trondheim kommune

Andre relevante planvedtak:

Nordre avlastningsveg Brattøra, reguleringsplan (2001, endret 2003)

Reguleringsplan for Trondheim Pirbad (1998)

Disposisjonsplan for Kanalhavna (1995, rev.1996)

Planområdet, eksisterende forhold

Beskrivelsen av eksisterende forhold er basert på den regulerte situasjonen (Reguleringsplan 477a).



Planområdet ligger på Brattøra, på nordsiden av Trondheim sentrum. Sentralt beliggende i forhold til Midtbyen i forlengelsen av Søndre gate.

Illustrasjonen viser planavgrensning med avgrensning av gjeldende reguleringsplan 477a i stiplet strek

Størrelse på planområdet

Planområdet har en størrelse ca 15,6 daa. Planendringen omfatter ca 10 850 m² bruksareal på Brattørkaia, og ca 8 200 m² bruksareal på stasjonssiden hvorav ca 1 280 m² er eksisterende bygningsmasse.

Bebyggelsen er regulert til næringsformål og offentlig bebyggelse.

Landskap/bylandskap

Brattørkaia og Sentralstasjonsområdet ligger nord i Trondheim sentrum, og ved utløpet av elveslyngen som omkranser denne. Planområdet ligger på en flate som grenser mot Trondheimsfjorden mot nord, mens det mot øst og vest er forholdsvis åpne landskapsrom som avgrenses av Trolla mot vest og Lade mot øst. Planområdet ligger som en del av det historiske landskapsrommet som har Midtbyen som sentralpunkt. Mot nord åpner strukturen seg mot fjorden og Fosenfjellene, med Munkholmen som attraksjon og fondmotiv.

Grunnforhold

Innenfor planområdet er både original grunn og oppfylte masser i hovedsak sandmasser. Det er trolig mer enn 100 meter ned til fjell. Deltaavsetningen på Brattøra er relativt ny. Grunnen blir gradvis mer finkorning med dybden. Mudringsmassene som ble benyttet til oppfylling i 1880-årene er av samme type finkorning sand som original grunn. De oppfylte massene har middels fast lagringsfasthet og større og mindre innslag av organisk materiale.

Kulturminner/ kulturmiljø

Området grenser til den gamle stasjonsbygningen fra 1915 som er regulert til bevaring gjennom gjeldende reguleringsplan 477a. I antikvarisk klassifikasjon av bebyggelsen av sentrale byområder fra 1991 er stasjonsbygningen klassifisert i klasse C; av antikvarisk verdi.

Rekreasjonsområder

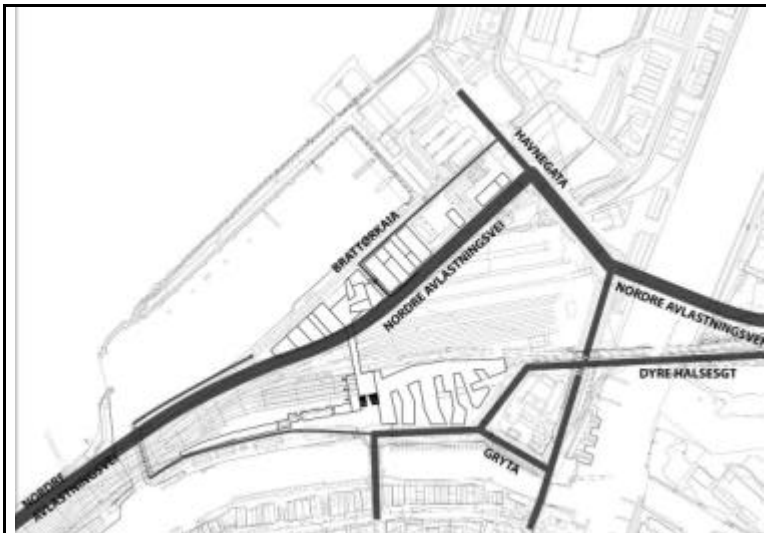
Trondheim kommune

Planområdet slik det foreligger i r477a inkluderer ny kai/strandpromenade langs Ytre Basseng som knyttes til fremtidig friområde langs fjorden til Skansen. Reguleringsplanen stiller krav til opparbeidelse av offentlige arealer innenfor planområdet. Dette innebærer en oppgradering av kaiområdet som vil bli utviklet til en bred promenadegate langs Brattørkaia.

Barn og unges bruk av området

Pirbadet ligger i umiddelbar nærhet til planområdet og benyttes aktivt av barn og unge.

Trafikkforhold



Regulert vegsystem

Trafikken i området ved Trondheim Sentralstasjon vil bli noe lavere når Nordre avlastningsveg og E6 Øst utbygd, enn i dagens situasjon. Betydelig andel av trafikken som går på Dyre Halses gate, Gryta og Jernbanebrua vil overføres til Nordre avlastningsveg (NAV) og E6 Øst.

Gjeldende reguleringsplan omfatter opprusting av veg på Brattørkaia med ny adkomst til Brattørkaia via nytt høyresvingefelt fra Nordre avlastningsveg. Kaiområdet på Brattørkaia fra den planlagte avkjøringen fra Nordre avlastningsveg og vestover, er regulert som gågate med muligheter for vareleveranser og lignende. Området mellom bebyggelsen og kaikanten ved "landingspunktet" for tverrforbindelsen er regulert som et byrom forbeholdt gang- og sykkeltrafikk.

Kollektivtilbud

Området er det viktigste kollektivknutepunktet i Trondheim med holdeplasser for busser, flybuss, taxi, jernbanestasjon og terminal for hurtigbåt. I tillegg ligger hurtigrutekaia på Brattørca ca 400-500 meter nordøst for Brattørkaia og havn for cruiseskip på yttersiden av Pirbadet.

Offentlig og privat servicedekning

Det er ikke skoler eller barnehager innenfor planområdet.

Energiforsyning

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Planprosess

Arkitektkonkurranse

Trondheim kommune

En plan- og designkonkurranse for tverrforbindelsen og ny sentralstasjon med omkringliggende bebyggelse ble arrangert i etterkant av at reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse ble vedtatt, 29.03.2007. Konkurransen ble arrangert av styringsgruppa for Tverrforbindelsen. Prosessen med bebyggelsesplan/ reguleringsendring ble startet opp umiddelbart i etterkant av arkitektkonkurransen.

Kunngjøring og varsling

Igangsatt planarbeid ble kunngjort i Adresseavisen lørdag den 15.03.2008. Varsel om igangsatt regulering ble sendt pr. brev datert 11.03.2008 til berørte parter i henhold til adresseliste. Kopi av kunngjøring og varslingsbrev ligger som utrykt orienteringsvedlegg. Oversikt over berørte grunneiere med adresse (gnr/ bnr) og navn på hjemmelshaver er vedlagt i utrykt orienteringsvedlegg 4.

Samråds- og medvirkningsprosess

Offentlige instanser har blitt involvert i planarbeidet gjennom samrådsmøter og ulike arbeidsmøter. I forkant av planarbeidet ble det avholdt en dags workshop, den 26.11.2007, der forslagsstiller, myndigheter og representanter for tiltakshavere deltok for å avklare premisser for det videre arbeidet med utvikling av de ulike delprosjektene innenfor planområdet og videre planarbeid. Tema for workshop; universell utforming, etappevis utbygging, kunstnerisk utsmykking i offentlige rom, vendesløyfe trikk, byrom for plass stasjon og plass Brattørkaia. Deltagere i workshop; Stabsenhet for Byutvikling, Trondheim Bussterminal, Trondheim Parkering, Jernbaneverket, Trondheim Havn, EC Dahl Eiendom, Realinvest, Brattørkaia as, ROM Eiendom as og representanter fra rådgivere Pir II, SLA AS, Myklebust AS.

Samrådsmøte ble avholdt den 18.04.2008 med deltagelse fra Trondheim Havn, Byplankontoret, Byggesakskontoret, Miljøenheten, Stabsenhet for Byutvikling, Statens Vegvesen distriktskontor, Statens Vegvesen Nordre avlastingsveg og Jernbaneverket. Det har vært avholdt egne arbeidsmøter med Trondheim Kommune angående universell utforming.

Det har vært avholdt flere arbeidsmøter med Trondheim Havn og forslagstiller Lusparken Arkitekter AS for å koordinere dette planarbeidet med pågående planarbeid for ny hurtigbåtterminal i Ytre havnebasseng.

Sammendrag av innkomne innspill

<i>Innkomne innspill / merknader etter varsling og samråd</i>	<i>Forslagsstillerens beskrivelse av hvordan innspill er ivaretatt i planforslaget</i>
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 15.04.2008 <i>Miljøvern</i> ; Forhold ang støy må hensyntas jf bestemmelser i gjeldende reguleringsplan <i>Samfunnsikkerhet</i> ; Ingen merknad	Bestemmelser om støy er tatt inn i bestemmelsene.
Trondheim Parkering, 14.04.2008 <i>Vendesløyfe trikk</i> Trondheim Parkering viser til notat om vendesløyfe for trikk som konkluderer med at mulighet for vendesløyfe trikk bør inkluderes i bussterminalens kjørearealer. Trondheim Parkering innvender at løsning kan medføre: -Økte byggekostnadene for parkeringsanlegget under bussterminal.	Svar fra forslagsstiller 17.april.2008 <i>Vendesløyfe trikk</i> Konsekvenser for p-kjeller: Trikkelaster vil ikke overskride vegvesenets dimensjonerende krav, og vendesløyfe for trikk vil ikke øke kostnader for p-kjeller fordi dette dekket uansett må ta hensyn til rystelser fra jernbanen. Lav fart for trikk i vendesløyfe gir ikke rystelser.

Trondheim kommune

-Rystelsesskader på konstruksjonen over p-anlegg -Komplisere trafikkbildet og medføre trafikkfarlige situasjoner. -Anbefaler at vendesløyfe etableres på Brattøra <i>Etappevis utbygging</i> Trondheim Parkering viser til notat for etappevis utbygging for terminal og tverrforbindelse. - Trondheim Parkering ønsker å koordinere utbygging av p-dekke over spor iht Jernbaneverkets planer for oppgradering av plattformer og fundamentering for tverrforbindelsen, dvs i 2009.	Konsekvenser trafikksituasjon: Vendesløyfe inn i bussoppstillingsområdet kan følge samme trasé som busser. Dette vil kunne redusere kapasiteten noe, men kan på samme måte som for buss løses slik at det ikke gir trafikkfarlige situasjoner. Trasé til Brattøra er den mest optimale løsningen. <i>Etappevis utbygging</i> - Realisering av p-dekket (og tilhørende ramper) over plattformer samtidig med Jernbaneverkets prosjekt for heving av plattformer vil være ideelt med tanke forutsatt fundamentering under plattformer. - Utbygging av p-dekket utløser krav om en egen bebyggelsesplan for hele området øst for ny sentralstasjon.
Trondheim Bussterminal 24.04.2008 <i>Vendesløyfe trikk</i> Trondheim Bussterminal viser til notat om vendesløyfe for trikk som konkluderer med at mulighet for vendesløyfe trikk bør inkluderes i bussterminalens kjørearealer. Trondheim Bussterminal AS finner det vanskelig å innordne trikk sammen med bussoppstilling/ -parkering og viser til at det mht trafikksikkerhetsmessige forhold ikke er et godt alternativ å blande trikk. <i>Etappevis utbygging</i> Viser til notat for etappevis utbygging. En etappevis utbygging vil ikke være optimal i forhold til løpende drift ved Sentralstasjon. Det er uheldig at Tverrforbindelsen bygges først, med riving av eksisterende venteområde og at ny og tilpasset Sentralstasjon bygges i etterkant, videre at parkeringskjeller bygges og næringsarealer over oppstillingsområdet bygges til slutt. Det vil ikke gi en god løsning bussdrift og utviklingen av Stasjon.	Svar fra forslagsstiller 24.april.2008 <i>Vendesløyfe trikk</i> Innarbeiding av vendesløyfe på forplassen vil ikke kunne løses uten å bryte prinsipper for trafikkkløsninger i r477a, vendesløyfe i bussterminalens kjørearealer er det beste alternativet innenfor Sentralstasjonsområdet. Av-/ påstigning for trikk bør inn i kollektivgaten for stasjonen. Konsekvenser for p-kjeller og trafikksituasjon på bussterminalen: Det vises til kommentarer over. <i>Etappevis utbygging</i> Forslagstiller er enig med Trondheim Bussterminal i at en samlet utbygging er optimal. Det må dokumenteres en etappevis utbygging som ivaretar terminalfunksjoner for buss og jernbane i perioden med utbygging. Eksisterende venteområde for buss, med tilgang til eksisterende p-dekke kan iflg redegjørelse for etappevis utbygging fortsatt opprettholdes under bygging av tverrforbindelsen, men vil måtte rives under bygging av ny terminal.
Jernbaneverket 28.04.2008	

Trondheim kommune

Heisen som vil være hovedankomsten fra stasjonssida til Tverrforbindelsen, for de som ikke kan benytte den nye trappa, må plasseres utenfor hovedplattformen ved spor 1. Heisene på mellomplattformene er tegnet for store. Heisene må plasseres sentrisk på plattformene, og det må minimum være 3 m fra heis til plattformkant. Jernbaneverket ønsker at tegningene revideres slik at trærne som er vist plassert i sporområdet fjernes.	Heis fra tverrforbindelsen og hovedplattform; Plassering er justert i planforslaget slik at bredde på hovedplattform utenfor heis er 4,2 meter. Utvendige mål på heis er 3 x 3 meter. Heiser på mellomplattformer; Plassering av heiser er justert i planforslaget slik at de ligger i midtlinje plattform med min bredde 3 meter til plattformkant. Mht trær i området for lastnedføringer fra tverrforbindelse/bro; Trær reguleres ikke, og merknaden har ikke konsekvenser for bebyggelsesplanen.
Samråd angående universell utforming med Trondheim kommunes rådgiver for universell utforming 25.04.2008, innspill fra møte: Rettløpstrapper med lik trinndybde og trinnhøyde er sikrest, retningsendringer kan tas i reposer. Annonsering av vertikale forbindelser er svært viktig. Løsning på Brattørkaia er entydig men kan styrkes ved at det etableres trapp fra som starter og slutter samme sted som inngang heis. <i>Belysning:</i> Riktig belysning i offentlige trafikkkarealer bør sikres i planen. <i>Skilting:</i> Felles og entydig skiltprogram bør sikres i planen. Skiltprogrammet skal formidle informasjon om tilgjengelighet for alle.	Alle trapper til/fra tverrforbindelsen er justert til rettløpstrapper med lik trinndybde og høyde. Retningsendringer i trappeforløpet skjer i reposer. Løsning Brattørkaia er tilført ekstra trapp sammen med heis. Annonsering av heis på Sentralstasjonen er i planmaterialet dokumentert vha illustrasjoner med standpunkt som angitt i møte <i>Belysning og skilting:</i> Krav om at opparbeidelsesplanen skal inneholde en felles belysningsplan og skiltprogram er tatt inn i bestemmelsene. Belysningsplan skal sikre god belysning ved alminnelig ferdsel og riktig bruk av lys for synshemmede. Skiltprogram skal introduseres ved atkomst og videreføres inn i anlegget. Skiltprogrammet skal formidle informasjon om tilgjengelighet for alle.

For kommentarer fra rådmannen vises det til rådmannens vurdering hvor temaene; gjennomføring, universell utforming og trikk er kommentert.

Beskrivelse av planens utforming

Innledning

Bebyggelsen på Brattørkaia er ikke omfattet av kravet om bebyggelsesplan. Dette området tas likevel med i denne detaljplanen fordi løsningen fra arkitektkonkurransen innebærer en endring i forhold til gjeldende regulering. Av samme årsak fremmes planen som en reguleringsendring av r447a og ikke som en bebyggelsesplan. Parkeringshuset på Brattørkaia erstattes av en åpen plass og det legges til rette for parkeringskjeller. Utnyttelsen over bakken Brattørkaia foreslås redusert i forhold til gjeldende reguleringsplan r447a, og volumene for næringsbebyggelsen er omdisponert ved at den delen av bebyggelsen som går opp til maks høyde c+31,2 er noe redusert. Plangrensen foreslås utvidet noe på

Trondheim kommune

stasjonssiden ved at felt N33 på stasjonssiden har utvidet utstrekning. T06, trafikkhallen for tog, var tenkt revet i opprinnelig plan, mens planforslaget legger til rette for at denne bevares.

Reguleringskartet består av tre kart som hvert definerer formålene i et nivå (cote). Der samme formål gjelder over flere etasjer er formålet angitt i det nederste planet. På hvert kartblad anviser en snitillustrasjon hvilket plan kartet omhandler. Feltbenevnelsene tilsvarer det som ble definert gjennom reguleringsplan 477a (orienteringsvedlegg 7).

Hovedgrep

Overordnet intensjon for utformingen er å skape et attraktivt byområde i forløpet av tverrforbindelsen fra Sentralstasjonen og ut til Brattørkaia. For å oppnå at broen oppleves kort og enkel å bruke er det ønskelig å gjøre lengden bro så kort som mulig. For å oppnå dette lander broen i en plassdannelse i hver ende. Disse plassdannelsene er skjermet for vær og vind av bebyggelsen som danner plassrommene.

Planforslaget endrer opprinnelig reguleringsplan ved at parkeringshuset på Brattørkaia er erstattet av en parkeringskjeller. Dette grepet skaper visuell kontakt mellom Kanalhavna på gatenivå og til et åpent byrom på nivå med gata på Brattørkaia.

Forløpet med tre byrom, forplass stasjon, tverrforbindelsen og plass Brattørkaia, kan oppleves som sekvenser, som en bevegelse mellom byen og vannet, eller hver for seg. Byrommene har hver sin identitet, noe å trakte etter på alle døgnetstider og gjennom alle årstider og med størst mulig opplevelse av foranderlighet. Byrommene innfører kvaliteter som vi ellers nyter i naturen; å oppleve den kontinuerlige endringen fra en tilstand til en annen avhengig av vær, årstid, bruk og aldring. Byrommene skal være fleksible og fungere både i stille og travle tider på døgnet, både til å haste forbi og til å oppholde seg i og til lek.

Bebyggelsens areal, høyde og utnyttelse

Arealet på flaten som inngår i planområdet er totalt 14,6 daa.

Reguleringsbestemmelsene oppgir T-BRA (tillatt bruksareal) og maks gesimshøyde for hvert enkelt byggeområde. I reguleringsplanen tilsvarer maksimalt tillatt bruksareal det illustrerte volumet i arealoppgaver og i illustrasjonsplanen. For arealoppsett vises det til uttrykt orienteringsvedlegg 5.

Trondheim Sentralstasjon, Ny Tverrforbindelse:

Planområdets del på Stasjonssida og tverrforbindelsen har størrelse 9,7 daa. Av dette arealet utgjør 0,2 daa grunnareal kontorbebyggelse, 0,7 daa grunnareal offentlig bebyggelse og 8,8 daa trafikkformål. På stasjonssiden foreslås bebyggelsen regulert til maks gesims kote+21,7. Dette tilsvarer høydene regulert og utredet gjennom reguleringsplan 477.

Samlet bruksareal på stasjonssiden er T-BRA 8 360 m². Av dette inngår 1 280 m² i eksisterende bygningsmasse. Differanse mellom T-BRA i gjeldende plan r477a og reguleringsendring er en økning av T-BRA på 940 m². Av dette er 510 m² knyttet til økt volum ved å beholde eksisterende trafikkhall. For øvrig er volumet økt med 430m² som følge av økt utstrekning vestover av planområdet for felt N33.

Byggeområde	T-BRA Reguleringsplan r477a	T-BRA Reguleringsendring
O01 Offentlig bebyggelse	1.370 m ²	1 760m ²
O03 Offentlig bebyggelse	1.120 m ²	(går ut)

Trondheim kommune

N40 Kontor	1.120 m ²	1 830m ²
N41 Kontor	920 m ²	
N06 Kontor	770 m ²	1280 m ²
N07 Kontor	840 m ²	990 m ²
N33 Kontor	1.280 m ²	2 500 m ²
SUM volum over bakken	7 420m ²	8360m ²

Brattørkaia:

Planområdet del på Brattørkaia har størrelse på 4,9 daa. Av dette arealet utgjør 2,4 daa grunnareal for kontorbebyggelse og 2,9 daa ulike trafikkformål. Samlet bruksareal BRA er 10 850 m². Bruksareal under terreng medregnes ikke i T-BRA.

Bygningsvolum og T-BRA for N03, N30 og N31 foreslås redusert med 3 160 m² i forhold til gjeldende reguleringsplan 477a som følge av at parkeringshuset utgår. Maks gesimshøyde for felt N31; kote+31,2 høyde endres ikke. Volumene for næringsbebyggelsen i N30 og N31 er omdisponert slik at den delen av bebyggelsen som går opp til maks høyde kote+31,2 er redusert.

Maks høyde for felt N30 økes fra kote+20,4 til kote+24,0 for et mindre område.

Byggeområde	T-BRA Reguleringsplan r477a	T-BRA Reguleringsendring
N03	6.950 m ²	3820 m ²
N30	990 m ²	2380 m ²
N31	6.070 m ²	4650 m ²
SUM T-BRA over bakken	14.010 m ²	10 850 m ²

Tverrforbindelsen plan 3, T30 /T31 og T32

Det vises til illustrasjonsplaner og illustrasjoner i saksvedlegg 3 og orienteringsvedlegg 2-5.

Tverrforbindelsens gjennomføring er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser i gjeldende plan r477a. Rekkefølgebestemmelsene gjentas i nye planer som fremmes i byutviklingsområdene på Brattøra siden.

Broen planlegges som et byrom som løfter seg opp fra stasjonssiden og over til Brattørkaia. Broen er et urbant plassgulv som danner gulvet i det byrommet som forbinder by og havn. Broens trapper og ramper og plassdannelser gir rom for opplevelser og sosialt liv i tillegg til at de er en del av viktig ny infrastruktur for byen og terminalen.

Broens form er uttrykk for en enkel dynamisk bevegelse. Som to omvendte piler omfavner broen de to byrom og de mange mennesker som beveger seg inn til Midtbyen fra fjorden eller fra byen ut mot kaien. Splittene skaper åpninger og slipper lys inn mot perronger og gjennom bebyggelsen på Brattørkaia. De to byrommene på hver side føyer seg inn mellom broens ben og bidrar til en variert opplevelse over broen. Broens knekte forløp vil gjøre at den visuelt fremstår som kortere.

Trapper og ramper:

Broen lander på hver side med trapper med vekslende bredde og stigning. Trappene inviterer til forskjellige former for opphold. På stasjonssiden utformes den ene trappa med en slik bredde at den inviterer til opphold. Denne brede trappen har innfelte ramper for å kunne trille bagasje, barnevogn og sykkel. På kaisiden er det ene benet en lang rampe. Det andre trappa er knyttet til bygningen og leder ned til plassen.

Trondheim kommune

Overflaten:

Tverrforbindelsens overflate er tenkt gitt et selvstendig uttrykk som distingverer den fra tilstøtende bygulv. Bro, trapper og ramper har samme overflate. Det arbeides med løsninger som gir et samlet helhetsinntrykk, men samtidig gir variasjon i dekket, f.eks. overflate av betong med innslag av små glasskule. Glasskulene kan gi broen en reflekterende overflate samtidig som den gjøres sklissikker.

Skjerming/benker:

For å skjerme mot vær og vind og for å skape gode oppholdssteder underveis foreslås skjermer og benker som foreslås plassert som "ryggfinner" inn mot midten av broen. Om natten kan skjermene lyses opp som selvlysende vinger for å skape trygghet for sene fotgjengere. Avhengig av vær og vind kan man velge side av skjerming for opphold eller forbipassering.

Belysning:

Planen krever at det skal utarbeides en felles belysningsplan for felt T06, T11, T32, T31, T30 og T12 som sikrer god belysning ved alminnelig ferdsel og riktig bruk av lys for synshemmede er sikret i bestemmelsene.

Skilting:

Planen krever at det skal utarbeides et felles skiltprogram for felt T04, T06, T11, T32, T31, T30 og T12. Skiltprogram skal introduseres ved atkomst og videreføres inn i anlegget. Skiltprogrammet skal formidle informasjon om tilgjengelighet for alle.

Kunst:

Det tas sikte på å tilføre kunst knyttet til tverrforbindelsen og tilhørende byrom som integrert del av arkitektur og landskapsarkitektur. Som overbygning foreslås det at lys, interaksjon og bevegelse, er toneangivende for det kunstneriske uttrykket. Belysningen på broen må ikke forstyrre utsikten fra broen. Belysning kan derfor inkluderes i skjermingen for vær og vind, sammen med enkelte lysende punkter i brodekket. De lysende skjermene kan bygges opp av doble vegger med akryl eller glass med lysrør loddrett mellom, og fremstår dermed svakt lysende og gir en visuell ledelinje over broen.

Byrom stasjon/forplass plan 1, T06 og T11:

Det vises til illustrasjonsplaner og illustrasjoner i saksvedlegg 3 og orienteringsvedlegg 2-5.

Det planlegges planfri adkomst til hovedplattform fra forplassen. Høydeforskjellen mellom forplassen og perrong løses via det bølgende plassdekket på forplassen. Gulvet i 1. etasje på terminalen og hovedplattformen ligger på samme nivå. Det er forutsatt fremtidig "høy" plattform 76cm opp fra spor for å gi best mulig tilgjengelighet til tog. Dagens undergang med atkomst til mellomplattformene opprettholdes. Det planlegges ny adkomst til undergang via hovedplattformen.

Utforming:

Plassen er tenkt beplantet med trær som møblerer og skaper rom, sammen med lysmaster som lyser opp og skaper trygghet. Beplantning, belysning og sitteplasser er tenkt plassert i forhold til ett felles gridmønster. Plassens gulv planlegges dannet av store lyse felter med betongoverflate omgitt av asfaltflate. Betongfeltene har retning som peker inn mot midten av plassen og markerer plassens midtpunkt.

Det foreslås prikker i asfalten, samt utfresinger i betongen som markerer ett grid hvor plassens trær, lys og sitteplasser kan plasseres i forhold til. Det arbeides med løsninger for den overordnede belysningen med lysmaster som kaster lys ned på plassen. Andre detaljløsninger det arbeides med er lamper fra mindre hull i belegget der lyset kan strøme som et vagt diffust lys. For utforming av plassen vises det til

Trondheim kommune

illustrasjonsplaner, saksvedlegg 3.

Plass Brattørkaia plan 1, felt T30:

Det vises til illustrasjonsplaner og illustrasjoner i saksvedlegg 3 og orienteringsvedlegg 2-5.

Det foreslås etablert en åpen offentlig plass på Brattørkaia på bakkenivå og under tverrforbindelsen og trappeanlegget i stedet for parkeringshuset i gjeldende plan (r477a). Dette grepet vil gi en flott annonsering av Brattørkaia, plassrommet som tverrforbindelsen lander i, Ytre havnebasseng og hurtigbåtanlegget. Ved å åpne dette området på bakkenivå oppstår ett plassrom knyttet til promenaden og kaia. Dette gir en visuell forbindelse også på bakkeplan fra forplassen foran Sentralstasjonen helt ut til Brattørkaia.

Stigningen mellom kai og tverrforbindelsesnivå blir mindre og forbindelsen blir enklere å bevege seg i enn løsningen som er vist i gjeldende reguleringsplan. Plassen er ett viktig virkemiddel for å løse logistikk knyttet til hurtigbåtterminal med plassering vest for tverrforbindelsen. Plassen som etableres muliggjør en slakere stigning mellom kai og tverrforbindelsesnivå. Plassen er i tillegg et viktig virkemiddel for å løse logistikk knyttet til hurtigbåtterminal med plassering vest for tverrforbindelsen. Løsningen innebærer også at utnyttelsen på dette feltet av Brattørkaia er lavere enn forutsatt i gjeldende reguleringsplan, og at bebyggelsen som grenser inntil plassen får fasadeflate og adkomster på bakkeplan. Dette gir en vesentlig forbedring av bebyggelsen tilknyttet plassen.

Overflate

Plassens gulv dannes av store lyse felter med betongoverflate omgitt av asfaltflate. Betongfeltene har retning som samler seg inn mot broen. Betongflater er noe hevet og danner dermed mindre platåer til opphold med mindre gangpassasjer i mellom.

Vegetasjon

Som trebeplantning på plassen foreslås robuste trær som lerk og poppel. Det foreslås at trærne plantes tett helt inne ved broen, og plantes mer spredt ut mot kaia. Trær foreslås plantet i større hull i betongfeltene, som heves for å gi plass til røtter der hvor det trærne kommer over tak på parkeringskjelleren.

Belysning

Den overordnede belysningen foreslås som lysmaster som projiserer lys ned på plassen, tilsvarende løsning som forplass stasjon.

Trondheim Sentralstasjon, felt O01 med kontor felt N40 og N41

Det vises til illustrasjonsplaner og illustrasjoner i saksvedlegg 3 og orienteringsvedlegg 2-5.

Trondheim Sentralstasjon, felt O01, planlegges som en fellesterminal for tog og buss. Stasjonsbygningen strekker seg over over tre plan med atkomst både fra forplassen (felt T06 og T11), fra tverrforbindelsen (T30, T31 og T32) og fra parkeringsdekket som er regulert gjennom r477a øst for tverrforbindelsen (plankart 2 av 4, orienteringsvedlegg 7.2).

Terminalbygget annonseres av ett høyt rom over med direkte tilknytning til både forplass og tverrforbindelsesnivå. Den øverste etasjen av bygget med næringsareal (N40 og N41) danner ett samlet tak over terminalens innvendige og utvendige funksjoner, og gir terminalen karakter av et offentlig signalbygg. Takflaten som løfter seg, åpner terminalen mot byen og kanalrommet.

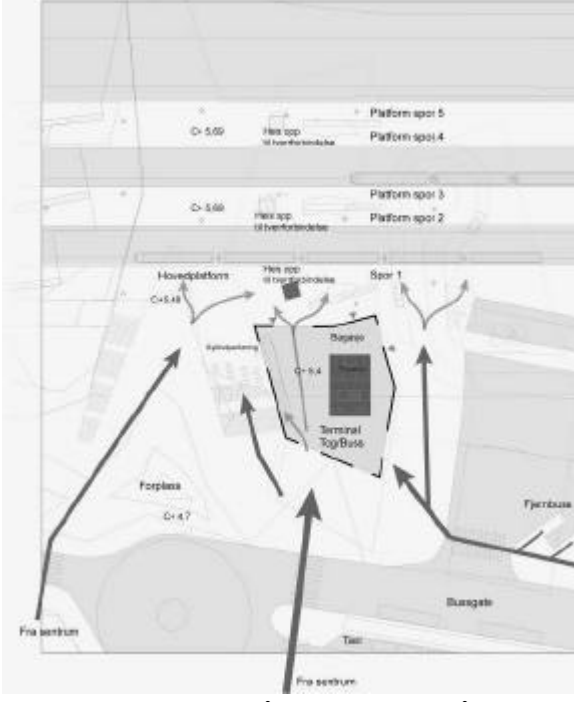
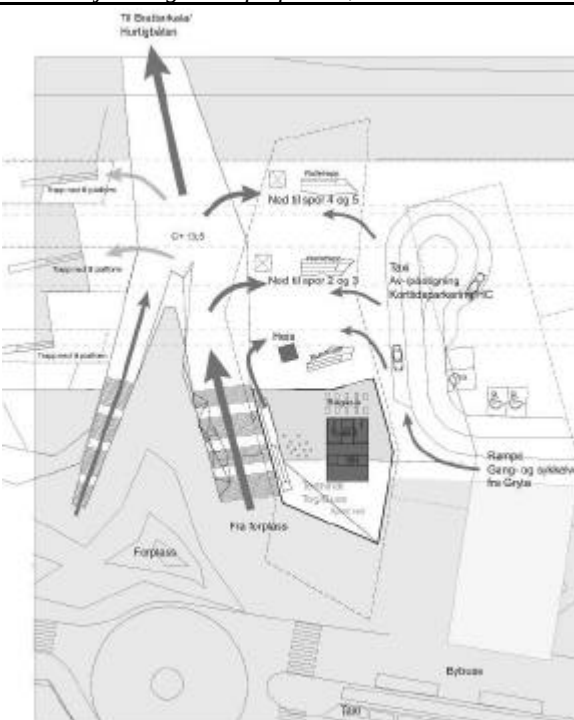
Kollektivterminalen skal være en fellesterminal for en rekke transportformer: jernbane, regionbusser, flybusser, bybusser, taxi, sykkelparkering, kortidsparkering, langtidsparkering.

Servicefunksjonene er tenkt samlet i en kjerne midt terminalhallen. Kjernen planlegges over 3 plan, og det

Trondheim kommune

vil være svært tydelig for publikum hvor betjenende funksjoner er lokalisert. Kollektivterminalens vertikalforbindelser betjener atkomst til fra forplassen til tverrforbindelsen som et supplement til utendørs heis/ og trappeforbindelser.

Organisering og logistikk

 Illustrasjon Logistikk på plan 1; bakkenivå	Terminal plan 1 Den nye stasjonshallen etableres ved siden av trappeanlegget. Stasjonshallens viktigste orientering er mot det nye offentlige rommet med henvendelse til tverrforbindelsen og Midtbyen. Hallen ligger i koblingspunktet mellom de ulike terminalfunksjonene på stasjonssiden og binder de ulike nivåene romlig sammen. Publikumsatkomst er fra både gateplan og via tverrforbindelsen og parkerings/atkomstplatå. Funksjoner: - Atkomster fra forplass, bussterminal og perrong. - Trafikk-/ vrimle- og ventesoner for publikum med plass til oppbevaring, billettautomater og informasjonstavler.
 Illustrasjon Logistikk på plan 3; cote 13,5	Terminal plan 3 Nytt bygulv knyttet til nivå for tverrforbindelsen og nivå for planlagt parkeringsanlegg: Dette nivået er også stasjonens nye atkomst til perronger. Inn mot denne plassen ligger atkomst for bil / taxi / sykkel med parkeringsanlegg. Den eksisterende løsningen der passasjerer beveger seg under spor i kulvert suppleres av ny løsning med atkomst ovenfra og ned. Den eksisterende kulverten kan opprettholdes som en sekundær atkomst. Funksjoner: - Atkomster fra tverrforbindelse og fra planlagt parkeringsdekket. - Trafikk-, vrimle- og ventesoner for publikum med plass for oppbevaring, billettautomater og informasjonstavler. - Rulletrapp og heis til plan 1.
	Plan 4: Kontor, felt N40 og N41 Den øverste etasjen av bygningen, plan 4 felt N40 og N41, planlegges tilrettelagt for næringsareal, kontor og danner ett samlet tak

Trondheim kommune

	over terminalens inne- og uterom. Takvolumet er planlagt kraget ut over forplassen foran terminalen. Det foreslås mulighet for en innfelt takterrasse med utsikt til forplassen og byen.
--	---

Stasjonssiden vest: Kontorbebyggelse i felt N06, N07, N33

Utforming av bebyggelsen inngår som en del i plankravet for tverrforbindelsen.

Illustrasjoner av bebyggelsen og konsekvensene av endringene av N33 i forhold til gjeldende plan er illustrert i orienteringsvedlegg 5.

Kontorbebyggelse i N33 og N07:

Planforslaget bygger på løsninger som ble foreslått i konkurransen. Ny bebyggelse foreslås som en lineær struktur med samme retning og bredde som plattformer under. Denne åpne strukturen mot vest gir utsikt fra tverrforbindelsen vestover, og skaper kontakt mellom de to viktige nivåene i stasjonen; perrong og tverrforbindelse. Det muliggjør at man kan følge togtrafikken til og fra stasjonen fra dette øvre planet.

Bebyggelsen går over fire etasjer, høydene er i henhold til gjeldende reguleringsplan. Bebyggelsen har henvendelse direkte til både forplass og hovedplattform, og fra tverrforbindelsen.

Bygningene går over to plan med første etasje på nivå med tverrforbindelsen. Bygningsvolumene danner samtidig tak over perrongene. Der bygningene avsluttes, er bygget tenkt fortsatt som tak over perrong, men dette er ikke en del av reguleringsplanen.

Det legges til rette for kontorer. I tillegg tillates det innslag av andre virksomheter.

Kontorbebyggelse N06:

N06 foreslås endret fra gjeldende reguleringsplan ved at eksisterende trafikkhall foreslås bevart. Trafikkhallen tillates utnyttet til næringsformål.

Brattørkaia, felt N03, N30 og N31:

Det vises til illustrasjonsplaner og illustrasjoner i saksvedlegg 3 og orienteringsvedlegg 2-5.

Bebyggelsen på Brattørkaia er detaljregulert gjennom reguleringsplan 477a og inngår ikke som en del av kravet om bebyggelsesplan. Høyder og volum for bebyggelsen er avklart og konsekvensutredet gjennom gjeldende plan. Bebyggelsen er nå ytterligere bearbeidet og detaljert i forhold til gjeldende plan.

Næringsbebyggelsen som grenser til tverrforbindelsen på Brattørkaia er orientert omkring åpninger og rom for å gi anlegget henvendelse til tverrforbindelsen, plassen mot Brattørkaia, Nordre Avlastningsveg og mulig fremtidig bystruktur i godsterminalområdet. Bygningens form gir rom for attraktive kontorlokaler med utsikt, lys og luft. Fordi parkeringshuset er tatt bort vil bebyggelsen komme helt ned til bakkeplan og plassen på Brattørkaia, noe som gir en bedre henvendelse mot omgivelsene enn ved å ligge fra plan 3 og opp.

Bygningsvolumene skal orienteres rundt ett gjennomgående åpent rom/plassdannelse fra Nordre Avlastningsveg til Brattørkaia og opp til tverrforbindelsen. Det åpne rommet i bebyggelsen skal ha utvendig gangforbindelse fra fortau langs Nordre avlastningsveg og opp til tverrforbindelsen. Plassgulvet i mellomrommet og utvendige forbindelser til mellomrommet skal utformes som sammenhengende flater med parkmessig behandling. Gangbroer knytter sammen de to lamellene (N30 og N31) på plan 3, 4 og 5.

Trondheim kommune

Bebyggelsen skal inkludere heis og trapp knyttet til tverrforbindelsen, passasje til heis på tverrforbindelsesnivå og med forbindelse til parkeringskjeller.

Parkering:

Parkeringsplan er vedlagt i orienteringsvedlegg 6.

Brattørkaia:

Den endrede løsningen er fremkommet som et forslag i vinnende konkurranseprosjekt for tverrforbindelsen. Antall parkeringsplasser baseres på grunnlaget fra parkeringsplan i gjeldende reguleringsplan som er ca. 400 plasser på Brattørkaia. Parkeringsanlegget under bakken skal etableres i hele området mellom felt N04 og frem til Mellagret felt N02A (orienteringsvedlegg 7). I løsningen med p-kjeller i stedet for p-hus forutsettes samme antall p-plasser som tidligere. Dette gir ca. 0,5 parkeringsplasser pr 100 m² næringsareal. Hoveddelen av parkeringskapasiteten forutsettes å være allment tilgjengelig som besøksparkering. Dette skal begrense arbeidsplassparkering i henhold til intensjonene for planforslaget.

Det tilrettelegges 300 sykkelparkeringsplasser innenfor området. Sykkelparkering for kontorarealene organiseres i tilknytning til de ulike byggeområdene. Sykkelparkering er planlagt etablert under utvendig trapp slik reguleringsplanen forutsetter.

Det legges til rette for atkomst fra p-kjeller direkte til plass og tverrforbindelsesnivå slik at p-anleggets tilknytning til de offentlige funksjonene er direkte og tydelig.

Trondheim Sentralstasjon og næringsbebyggelsen på stasjonssiden:

Parkering er løst i parkeringsanlegg øst for Sentralstasjonen gjennom reguleringsplan 477a, dette p-anlegget inngår ikke i denne reguleringsendringen. Det er i gjeldende reguleringsplan r477a stilt plankrav om egen bebyggelsesplan for bussterminal, parkeringsanlegg og kontorbebyggelse (ref. §3.2 i bestemmelsene orienteringsvedlegg 7.5). Reguleringsplan 447a legger tilrette for 400 parkeringsplasser, 300 av disse skal betjene byen og kollektivknutepunktet. Parkering øst for Sentralstasjonen skal dekke behov for næringsarealene innenfor dette planområdet, som er N33, N40 og N41. Det er planlagt en dekning på 0,2 parkeringsplasser pr 100 m² næringsareal. Det tilrettelegges for 300 sykkelparkeringsplasser i området fordelt på plan 3 og i sonen under trappeanlegget.

Offentlig trafikkområde jernbane, felt T04; Plattform:

For hele bygningsanlegget er det vektlagt å etablere en transparent situasjon fra plattformer til alle sider. Det vil være utsyn fra plattformene til plassdannelsene på stasjonssiden og på Brattørkaia. Konstruksjonen som velges vil kunne gi en plan underside uten dragere som underdeler rommet. Avstand til konstruksjoner fra perrong er sikret i bestemmelsene:

Minimum fri høyde fra skinnetopp til konstruksjoner er 7,0m. Langs kant av brudekke mot sporområdet skal det etableres et sikkerhetsgjerde mot høyspent kjørekabel. Gjerdet skal være etablert før brua åpnes for offentlig ferdsel og skal være godkjent av Jernbaneverket.

Persontog spor er elektrifisert. Alle kabelføringer med føringsvei under dekket må sikres med beskyttelsesskjermer (høyde minst 2 meter) i åpninger og overganger oppå dekker i henhold til Jernbaneverkets normer. Elektrifiserte tog bringer liten risiko for brann-/eksplosjon og det tillater etablering av store åpninger i dekket både ved terminal og i parkeringsdekke.

Konsekvenser av planforslaget

Trondheim kommune

Innledning

Gjeldende reguleringsplan 447a er konsekvensutredet, det vises til planbeskrivelse med konsekvensutredning i uttrykt orienteringsvedlegg 6. I denne reguleringsendringen er kun de tema som følger av en økt detaljeringsgrad, og endringer i forhold til gjeldende plan utredet. Det har vært et spesielt fokus på universell utforming, konsekvenser av gjennomføring og konsekvenser av trikk gjennom området.

Tilgjengelighet / universell utforming

Kapitlet er utdrag av notat som ligger ved planen som uttrykt orienteringsvedlegg 1. Illustrasjoner av annonsering av vertikalforbindelsen er vist i orienteringsvedlegg 8.

Planområdet utgjør et viktig kollektivknutepunkt, og tilgjengelighet for alle til samtlige områder og funksjoner innenfor planområdet skal ivaretas. Det er lagt opp til et lett tilgjengelig og lett leselig knutepunkt på alle nivå. Tilgjengelighet for alle er sikret i reguleringsbestemmelsene.

Alle gangvegglengder og fortau langs bygninger er mer enn 1,8 meter bred. Hele anlegget er lagt til rette slik at det er planfri atkomst frem til heiser som er offentlig tilgjengelig.

Tverrforbindelse, veger og plasser planlegges med fast ru overflate, tverrforbindelsen og plassene den lander på skal ha forskjellige overflatebelegg slik at overganger er tydelige. Bro og plasser dimensjoneres slik at det blir rikelig plass for benker/hvileplasser i hele traseen. Skjermede hvileplasser bør belyses fra overdekningen. Tverrforbindelsens bro, rampe og trapper, samt plassene den lander på, skal være godt belyst fra parkarmaturer på mast. Det bør vurderes å legge varme i deler av tverrforbindelsen som kontinuerlige stier.

Trondheim sentralstasjon / tverrforbindelsen:

Det er ønskelig med rampeløsninger for prosjektet både av hensyn til bevegelseshemmede, men også av hensyn til syklende, barnevogntrilling, trilling av bagasje og lignende. På Stasjonssiden er høyden som skal forseres over 7 høydemeter, dvs mer enn 140 løpemeter rampe hvis stigningen er 1:20. Det blir for langt og tungt for de fleste brukerne. Tilgjengeligheten må derfor inkludere heiser og rulletrapper. I tillegg er det innregulert gang- og sykkelveg (T09 og T20) gjennom parkeringsanlegg i gjeldende plan 477a.

Plassdekket på forplassen brukes til å opprette planfri overgang mellom forplass og høyde på plattform. Stasjonshall og hovedplattform ligger på samme nivå. Det er forutsatt fremtidig hovedplattform på 76 cm opp fra spor for å gi best mulig tilgjengelighet til tog. Dagens undergang med atkomst til mellomplattformene opprettholdes, og er koblet sammen med den nye trafikkhallen via hovedplattformen.

Brattørkaia / tverrforbindelse:

Vertikalforbindelse med heis knyttes til planlagt bygning i felt N03/ N30. Heis plasseres mot plass og kai, slik at den er lett synlig og tilgjengelig. Plasseringen nærmest mulig ny hurtigbåt- kai/terminal er prioritert. Heisen reguleres til offentlig formål. Fra øvre heisnivå til tverrforbindelsen beveger man seg planfritt i overdekket passasje parallelt med trapp. Det legges til rette for atkomst fra p-kjeller direkte til plass og tverrforbindelsesnivå slik at p-anleggets tilknytning til de offentlige funksjonene er direkte og tydelig.

Fra Brattørkaia til tverrforbindelsen er det litt mindre høydeforskjell og et større område å ta opp høydene, det er derfor i forslaget innarbeidet rampe med bredde 3,6 meter og stigning ca 1:8,5, også her er det nødvendig med offentlig tilgjengelig heis for å gi tilstrekkelig tilgjengelighet for alle brukere.

Trikk

Innledning

En målsetningen i planarbeidet for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse var å gjøre

Trondheim kommune

planene robuste slik at de også kan være grunnlag for en videre forlengelse for trikken til Brattøra for de deler hvor trikk var innenfor planområdet. Forlengelsen av trikken er planlagt i kjørevege. Det betyr at trikkens trasé kan plasseres i de områder som i denne planen er vist som reguleringsformål kjørevege, annen veggrunn og kollektivterminal.

For å muliggjøre en etappevis utbygging av trikkelinjen ble det i reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse, 477a, sikret at bebyggelsesplan skal vise mulighet for vendesløyfe for trikk, i henhold til tekniske spesifikasjoner for trikken i Trondheim. Det er nå vurdert tre ulike alternativer for å innpasse vendesløyfe for trikken i området ved Sentralstasjonen. Notat om trikk uttrykt orienteringsvedlegg 3.

Alt. 0: Trikk i rundkjøring foran ny Trondheim Sentralstasjon:

Det er ikke plass til vendesløyfe for trikk i rundkjøringen foran Sentralstasjonen, og vendesløyfe for trikk innenfor dette planområdet vil ikke kunne løses uten å bryte vesentlig med intensjoner i reguleringsplanen om tilrettelegging for ny tverrforbindelse. Det anbefales derfor at vendesløyfe ikke legges som premiss for det videre arbeidet med denne planen. Områdene som ligger innenfor planområdet for denne reguleringsendringen er utenfor trasé for trikk og buss.

Alt. 1: Trikk innenfor planområdet for bussterminalen

Det kan være mulig med vendesløyfe for trikk i oppstillingsarealet for busser i bussterminalen. Det anbefales derfor at en slik løsning vurderes nærmere gjennom bebyggelsesplan for ny bussterminal, parkeringsanlegg og kontorbebyggelse.

Alt. 2: Vending i rundkjøring Gryta.

Løsningen kan være mulig, men den er ikke optimal fordi det gir en dårlig trafikk-løsning. Løsningen er ikke ønskelig av hensyn til øvrig trafikk.

Riving av eksisterende bygninger

På Stasjonssiden forutsatte opprinnelig reguleringsplan riving av bebyggelse innenfor dette planområdet. Omfang av riving er ca 5.520 m², og omfatter Narvesenbygget med tilhørende tilbygg for terminal, noe som ble avklart i gjeldende reguleringsplan. Reguleringsendringen forutsetter at eksisterende trafikkhall ikke rives, til forskjell fra opprinnelig reguleringsplan. På Brattørkaia forutsatte opprinnelig reguleringsplan riving av bebyggelse innenfor dette planområdet. Riving her er allerede godkjent og gjennomført.

Etappevis utbygging / gjennomføring

I forbindelse med reguleringsendringen er det utarbeidet et notat (uttrykt orienteringsvedlegg 2) som beskriver etappevis utbygging med hensyn til hvordan terminalfunksjoner og universell utforming kan ivaretas innenfor de ulike etapper. De ulike etappene forutsettes planlagt slik at nyetableringer i størst mulig grad er permanente løsninger. Løsninger for oppgradering av plattformer med heving og ny adkomst er innhentet fra Jernbaneverket (mars 2008).

1. etappe: Etablering av ny tverrforbindelse med trapper og heis.

Terminal for tog planlegges i eksisterende trafikkhall evt med oppgradert løsning for plattformer med heving og ny adkomst. Terminal for buss vil kunne fungere som i dag med unntak av den interne kontakten til trafikkhallen som ivaretas foran for tverrforbindelsen. Eksisterende løsning for atkomst til terminal med parkering og drosje beholdes. Første etappe innebærer riving av Narvesenbygget.

2. etappe: Etablering av ny Trondheim Sentralstasjon/ fellesterminal med forplass

Fellesterminalen sammen med tverrforbindelsen kan fungere uavhengig av utbygging av områdene for bussterminal, parkeringsanlegg og kontorbebyggelse, men med begrenset atkomst til terminal før utbygging

Trondheim kommune

av området mot øst, for bussterminal / p-anlegg er etablert.

Denne etappen innebærer riving av atkomst til eksisterende p-dekke.

Havnetrafikk

Det vises til pågående planarbeid for regulering av Ytre havnebasseng med pir for hurtigbåterminal.

Sosiale forhold:

Vurderinger av endringer i sosiale forhold for denne planen er avgrenset til personlig sikkerhet knyttet til den nye offentlig tverrforbindelsen og ny terminal.

I dette planarbeidet fokuseres det på forebyggende problemløsning når det gjelder konsekvenser knyttet til innføring av en offentlig tilgjengelig tverrforbindelse over sporområdet.

Det er sikret i planforslaget at trasé for tverrforbindelsen knyttes direkte til en av byens hovedgater, Søndre gate, at brua er så kort som mulig, og at så stor del som mulig av gang og sykkeltrafikk til de to utviklingsområdene kanaliseres via tverrforbindelsen og bebyggelse på tverrforbindelsesnivå.

Etablering av en ny tverrforbindelse vil øke tilgjengeligheten til fjorden. På Brattørkaia vil det opparbeides ny kaipromenade. Samtidig knyttes Brattørkaiområdet til Nordre avlastningsveg. Dette innebærer at tverrforbindelsen blir en del av et nytt nettverk av attraktive ferdselsårer.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Generelt

Det er høye ambisjoner om utforming som legges til grunn for ny tverrforbindelse, og dette stiller store krav til samarbeid og koordinering for alle involverte parter i gjennomføringen. Det haster å få på plass forbindelsen. Behovet for bedre tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikk til ytre deler av Brattøra er stort, og vil bli betydelig forsterket når ny hovedvei, Nordre Avlastningsveg er etablert. Utviklingen med omforming av bebyggelsen på Brattørkaia har startet, byggingen av Nasjonalt senter for pop og rock er i gang, og det arbeides med et planarbeid for nytt kongresshotell.

Arkitektonisk grep

Løsningene i planforslaget er et resultat av en arkitektkonkurranse for tverrforbindelsen, Trondheim Sentralstasjon og omkringliggende bebyggelse. Forslaget som fremmes er en forbedring og videre utvikling av gjeldende reguleringsplan. Det viktigste grepet med forslaget fra konkurransen er at det skapes en mer visuell forbindelse mellom byen og fjorden ved at parkeringsanlegget på Brattørkaia erstattes av en parkeringskjeller. Dette medfører også at det planlegges mindre bygningsvolum på Brattørkaia 17a. Det foreslås helhetlige løsninger for de offentlige byrommene i samspill med omkringliggende bebyggelse. Løsningene er preget at et høyt ambisjonsnivå, det er viktig at det høye ambisjonsnivået også følges opp i det videre arbeidet med gjennomføringen.

Gjennomføring

Det er redegjort for etappevis utbygging. Rådmannen mener det er viktig at de løsningene som bygges er permanente løsninger. Tverrforbindelsen med trapp og heisanlegg må derfor etter Rådmannens mening bygges under ett. Gjennomføringen innebærer at "Narvesenbygget" må rives og derved også deler av dagens stasjon for buss og jernbane. Dette er nødvendig for å muliggjøre gjennomføringen av selve tverrforbindelsen. Utredningene viser at terminalene likevel kan fungere i en midlertidig situasjon, dvs før ny fellesterminal/ stasjonsbygning realiseres som vist i planforslaget.

Ny Trondheim Sentralstasjon bør bygges samtidig med nytt parkeringsanlegg øst for stasjonen. Det er svært viktig for drift av bussterminalen at det blir en anleggsperiode, og at ny bussterminal kan stå klar når Sentralstasjonen ferdigstilles. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til gjennomføring av Sentralstasjonen grunnet manglende finansiering. Rådmannen vil påpeke viktigheten av at bebyggelsesplan for Trondheim bussterminal, parkeringsanlegg og næringsbebyggelsen øst for Trondheim Sentralstasjon kommer i gang.

Trondheim kommune

Parkering

Gjeldende plan omfatter et p-hus, kombinert med noe næringsbebyggelse over, ved endepunktet for tverrforbindelsen på Brattørkaia, felt N03. Dette p-anlegget skulle dekke parkeringsbehovet for all bebyggelse som inngår i planen på nordsiden av jernbanen, inkludert ny hurtigbåtterminal. Parkeringskjelleren som nå legges under bakken, erstatter p-huset.

Gjeldende reguleringsplan bestemmer ikke antall parkeringsplasser, men konsekvensutredningen for gjeldende reguleringsplan er basert på en parkeringsdekning på 0,6 plasser pr. 100 m² kontorareal. Dette er vurdert som et fornuftig nivå på parkeringskapasiteten relatert til bl.a. trafikkproduksjon og konsekvenser for kollektivtransporten.

Parkeringa på Brattørkaia er ikke regulert til offentlig formål i gjeldende plan, dette foreslås heller ikke nå. Rådmannen er opptatt av at mest mulig parkeringa blir tilgjengelig som besøkparkering, og at plasser til hurtigbåtterminalen sikres. Rådmannen mener derfor at det er positivt at planen er endret ved at dette er tatt inn i bestemmelsene. Bestemmelsene sikrer at minimum den delen av p-kjeller som inngår i denne planendringen skal forbeholdes besøkparkering. Parkeringsanlegget øst for Trondheim Sentralstasjon vil i tillegg dekke noe av Midtbyens behov, og avlaste besøkparkeringa til Brattøra.

Universell utforming

Gjennom notat om universell utforming (uttrykt orienteringsvedlegg 1) er det redegjort for løsningene. Det er klart, på grunn av store høydeforskjeller, at god tilgjengelighet må inkludere heis på begge sider av forbindelsen.

Rådmannen har tro på løsningen for heis som velges for Brattkaia, hvor heisen er en del av bygningsmassen, offentlig regulert og godt synlig. På stasjonssiden er heisen godt synlig fra tverrforbindelsen, men plassering av heis bør vurderes justert noe slik at den blir bedre synlig fra ankomsten ved forplassen.

Trikk

Ved en forlengelse av trikken til Brattøra vil trikketraséen passere stasjonsområdet. En målsetningen for arbeidet med gjeldende plan (r477a) var å gjøre den robust slik at planen kan være grunnlag for en videre forlengelse for de deler hvor trikk er innenfor planområdet.

Det er en målsetting at løsningene for trikk skal være robust i forhold til en mulig etappevis forlengelse. Derfor ble kravet om at bebyggelsesplan skulle vise mulighet for vendesløyfe, tatt inn i gjeldende plan. Mulighet for vendesløyfe i stasjonsområdet vil være med på å sikre en eventuell etappevis utbygging av trikken fram til Brattøra. Det vil også være en driftsmessig fordel at det blir mulig å snu trikken her når det eventuelt oppstår situasjoner som forstyrrer driften. Jernbanen er også nevnt som et eventuelt endepunkt for trikkeforlengelsen i bystyrets vedtatte Miljø- og transportpakke (24.04.08).

Dette planarbeidet har omhandlet utforming av tverrforbindelsen. Utredningene som er gjennomført nå, viser at det ikke vil være plass til vendesløyfe i rundkjøringa foran Sentralstasjonen. Det bør derfor arbeides videre med vurdering av tilrettelegging for trikk i kollektivgata ved Sentralstasjonen og mulig vendesløyfe i området for bussoppstilling i terminalen. Rådmannen anbefaler at det arbeides videre med dette alternativet gjennom bebyggelsesplan for Trondheim bussterminal, parkeringsanlegg og næringsbebyggelsen øst for Trondheim Sentralstasjon.

Ny Hurtigbåtterminal

Trondheim kommune

Planarbeid for ny hurtigbåtterminal i Ytre Basseng, som en forlengelse av tverrforbindelsen er i gang. Det har vært flere møter for å koordinere arbeidet med trafikkløsningene på Brattørkaia. I planen er det som nevnt foran tatt inn en bestemmelse om at det skal tilrettelegges for besøkparkerings, og at minimum 20 plasser skal tilrettelegges for hurtigbåttrafikken. Fordi hurtigbåtterminal i Ytre havnebasseng ikke er planavklart opprettholdes inntil videre kravet om at det skal avsettes areal for terminal i N03 som det er forutsatt i gjeldende plan.

Endringer i forhold til gjeldende plan

Denne plansaken gjelder detaljering av tverrforbindelse og ny Trondheim Sentralstasjon for å oppfylle plankrav om bebyggelsesplan. Planen fremmes som en reguleringsendring av 477a. Den vesentligste endringen består i at parkeringshuset er fjernet og erstattet av en parkeringskjeller. Bygningsvolumet på Brattørkaia er redusert til fordel for en mer åpen situasjon som gir siktrom på bakkeplan fra stasjonen til Brattørkaia. Endringen er svært positiv. De øvrige endringene er noe justering av formen på bebyggelsen på Brattørkaia, samt at bebyggelse over perrongene er forlenget noe vestover. Rådmannen mener at endringene ikke innebærer vesenlige konsekvenser for bybildet jf orienteringsvedlegg 5.

Oppsummering

Planen viser et helhetlig plangrep for tverrforbindelsen, de mindre endringene av gjeldende plan 477a som foreslås er godt grunnlagt og forbedrer gjeldende plan.

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk og sentrale planer og retningslinjer, med kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen. Planen har en god utforming og er utarbeidet i henhold til kommunens retningslinjer for planfremstilling.

Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Rådmannen i Trondheim, 04.07.2008

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1:	Reguleringskart, forminsket, datert 30.07.08
Saksvedlegg 2:	Reguleringsbestemmelser, datert 30.07.08
Saksvedlegg 3:	Illustrasjonsplaner, datert 30.07.08.

Orienteringsvedlegg 1:	Omriiss av planområde
Orienteringsvedlegg 2:	Flyfoto m tverrforbindelse
Orienteringsvedlegg 3:	Snitt gjennom tverrforbindelsen, oppriss av kaifront og sentralstasjonen
Orienteringsvedlegg 4:	Illustrasjoner; perspektiver
Orienteringsvedlegg 5:	Illustrasjoner; fjernvirkning søndre gate og sett fra Brattørkaia

Trondheim kommune

- Orienteringsvedlegg 6: Parkeringsplan for bil og sykkel
- Orienteringsvedlegg 7 : Gjeldende reguleringsplan r477a, plankart (kart nr. 1 av 4), og reguleringsbestemmelser.
- Orienteringsvedlegg 8: Illustrasjoner av annonsering av vertikalforbindelsen.

Utrykt orienteringsvedlegg 1: Notat om universell utforming

Utrykt orienteringsvedlegg 2: Notat om etappevis utbygging

Utrykt orienteringsvedlegg 3: Notat om trikk

Utrykt orienteringsvedlegg 4: Liste over hjemmelshavere.

Utrykt orienteringsvedlegg 5: Arealoppsett

Utrykt orienteringsvedlegg 6: Beskrivelse med konsekvensutredning for 447.

Utrykt orienteringsvedlegg 7: Publisering av arkitektkonkurransen

Utrykt orienteringsvedlegg: Kopier av sakens dokumenter: annonser, brev, innspill og møtereferat