

Saksframlegg

Detaljregulering av Lademoen stoppested, r20210046, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 21/26285 (870/23)

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge ut to alternative forslag til detaljregulering av Lademoen stoppested til offentlig ettersyn, samtidig som de sendes på høring.

Planforslagets alternativ 1 er vist på kart i målestokk 1:1000, i tillegg til 1:500 for regulering over og under grunnen, merket Rambøll, datert 07.09.22, sist endret 29.11.22, i bestemmelser sist endret 06.12.22 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 06.12.22.

Planforslagets alternativ 2 er vist på kart i målestokk 1:1000, i tillegg til 1:500 for regulering over og under grunnen, merket Trondheim kommune, datert 07.09.22, sist endret 15.12.22.

Før saken sluttbehandles skal:

- En bredere kulvert eller bru over Strandveien, med lysåpning på minimum 10 meter, utredes og vurderes. Kulvert eller bru skal utformes som mer åpen og attraktiv enn løsningen i planforslaget viser. Eventuelle vingemurer må skråstilles mer parallelt med jernbanesporet.
- Økt frihøyde på kulvert eller bru til 3,2 meter utredes og vurderes, slik at driftskjøretøy kan bryte.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

SAKSFRAMSTILLING

Bakgrunn

Hensikten med planforslagene er utvidelse til to spor på Lademoen stoppested, og etablering av ny plattform med rampe og trapp på nordsiden av Lademoen stasjon. Tiltaket er en del av prosjektet kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen, som skal realisere to regiontog i timen, og økt godstransport, på strekningen Melhus–Trondheim–Steinkjer.

Kommunedirektøren anbefaler å legge ut to alternativer på høring, i tråd med plan- og bygningslovens § 12-11.

Planforslag for alternativ 1 er utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Bane NOR. Komplette planforslag ble mottatt 15.09.2022. I alternativ 1 skal bygningen Strandveien 23 demonteres og fjernes.

Trondheim kommune

Planforslag for alternativ 2 er utarbeidet av Kommunedirektøren. I alternativ 2 skal deler av bygningen Strandveien 23 bevares.

Planforslagets to alternativer er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen, som er felles for alternativ 1 og 2. Begge alternativ har egne plankart og reguleringsbestemmelser.



Oversiktskart med steds- og gatenavn. Planområdet er markert med rød stiplest strek.

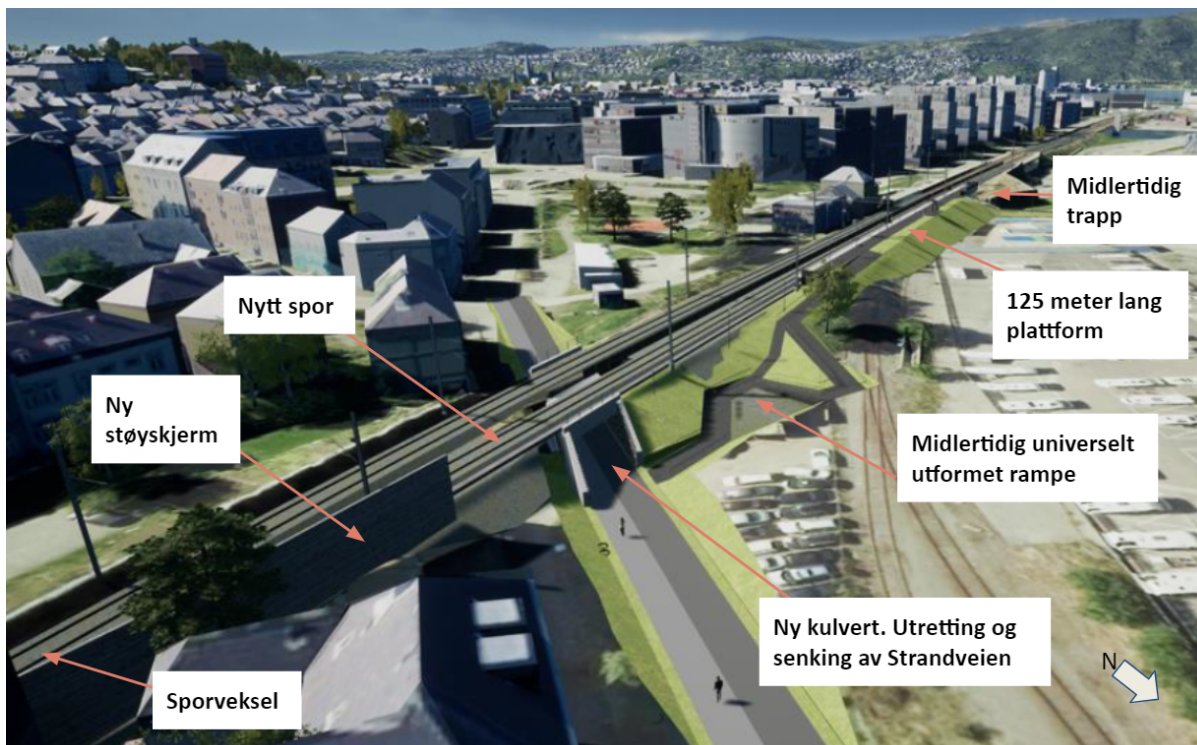
Tidligere vedtak

Bystyret vedtok *Kvalitetsprogram for Nyhavna* i møte 19.05.22 i sak 102/22. Vedtakspunkt 6 er relevant for denne saken: *Bystyret peker på at den barrieren som jernbanen representerer må brytes ned slik at folk som bor, arbeider eller oppholder seg på Nyhavna og Lademoen benytter tjeneste- og rekreasjonstilbudet på tvers av bydelene. Utviklingen av Nyhavna må sees i sammenheng med Lademoen og områdeløftet der slik at beboere på Lademoen kan benytte tilbud på Nyhavna og motsatt.*

Beskrivelse av planforslag alternativ 1 og 2

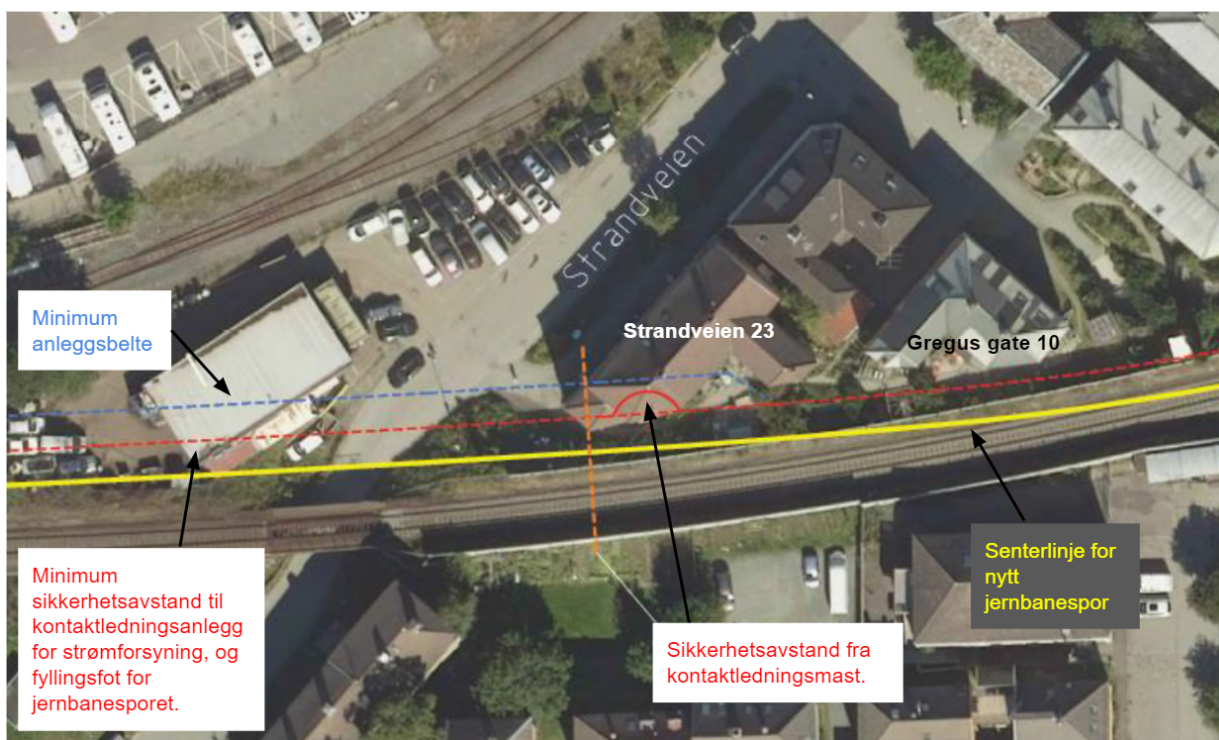
Begge planforslagene legger til rette for ny plattform på nordsiden av eksisterende jernbanespor. Det eksisterende sporet til Nyhavna kuttes ved Lademoen, og forlenges i stedet parallelt med eksisterende hovedspor østover, slik at det blir to spor gjennom stasjonsområdet. Lengst øst i planområdet etableres det en sporveksel. Det vil si at det fra dette punktet og videre østover kun skal gå et spor, som i dag. Det etableres to adkomster til plattformen; én trapp i vest og én universelt utformet rampe i øst. Begge disse adkomstene til plattformen er midlertidige, fordi de skal etableres permanent i forbindelse med pågående reguleringsplan for Maskinistgata 2. Det skal bygges en ny kulvert i Strandveien, under eksisterende og nytt spor. Strandveien senkes for å gi økt frihøyde, og rettes ut for å gi bedre sikt gjennom kulverten.

Trondheim kommune



Illustrasjonen over viser planlagte tiltak i planområdet, sett fra Svartlamon mot sentrum.

Det er plasskrevende å etablere et nytt jernbanespor og det er lite tilgjengelig areal mellom bebyggelsen på Svartlamon og eksisterende jernbane. Plasseringen av det nye sporet medfører at blant annet jernbanefyllingen og krav til sikkerhetsavstand kommer i konflikt med deler av bygningen i Strandveien 23. Det er ikke mulig å flytte det nye sporet lenger vest på grunn av lokket på Strindheimtunnelen.



Illustrasjonen viser hvorfor Strandveien 23 ikke kan bevares i sin helhet. Gul linje er senterlinje for nytt jernbanespor. Rød linje er minimum sikkerhetsavstand til kontaktledningsanlegg for strømforsyning, og fyllingsfot for jernbanesporet. Rød bue er nødvendig sikkerhetsavstand fra kontaktledningsmasten. Blå linje er minimum avgrensning av anleggsbeltet mot nord.

Trondheim kommune

Det er utarbeidet to alternativer for hvordan eksisterende bygning i Strandveien 23 skal håndteres i planforslagene:

Strandveien 23 i forslagsstiller sitt planforslag alternativ 1

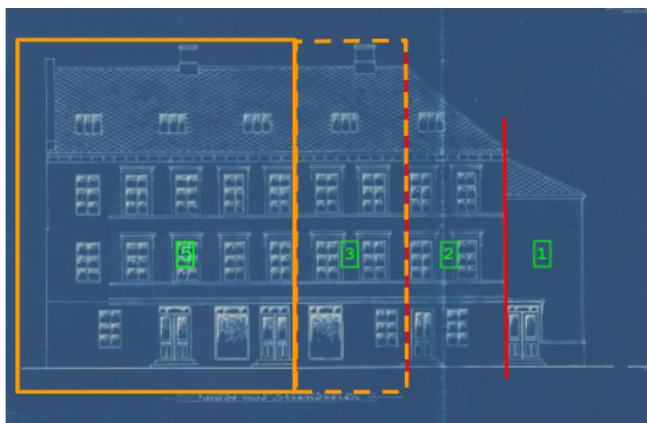
I plankart og bestemmelser for alternativ 1 skal bygningen i Strandveien 23 demonteres og fjernes, og arealet reguleres til annet uteoppholdsareal. Mulig bruk av arealet er parsellhage eller urbant landbruk. Bygningsmaterialer som demonteres vurderes for gjenbruk på Svartlamon.



Illustrasjonen viser planforslagets alternativ 1, der bygningen i Strandveien 23 er revet.

Strandveien 23 i Kommunedirektøren sitt planforslag alternativ 2

I plankart og bestemmelser for alternativ 2 skal deler av bygningen i Strandveien 23 bevares, deler av bygningen demonteres og gjenoppbygges, og deler av bygningen demonteres og fjernes. Arealet reguleres til sentrumsformål med hensynssone bevaring kulturmiljø. Den delen av bygningen som blir stående igjen skal brukes til bolig og næring, slik som i dag. Bygningsmaterialer som demonteres vurderes for gjenbruk på Svartlamon. Alternativet er utarbeidet i samarbeid med Byantikvaren.



Illustrasjonen viser at bygget er delt inn i flere deler. Hoveddelen til venstre skal bevares. Den midtre delen skal demonteres og gjenoppbygges. De to delene til høyre skal demonteres og fjernes.



Til venstre: Strandveien 23 i dag. Til høyre: Illustrasjon av planforslagets alternativ 2, der deler av bygningen i Strandveien 23 er bevart og gjenoppbygget.

Trondheim kommune

Utfordringer

Strandveien 23

Bygningen i Strandveien 23 er regulert til bevaring av kulturmiljø i gjeldende reguleringsplan. Bygget har en svært viktig historisk funksjon for det unike kulturmiljøet på Svartlamon.

I rapportene *Tilstandsvurdering av Strandveien 23* og *Konsekvenser ved delvis riving av Strandveien 23* er bevaring, demontering og flytting av Strandveien 23 vurdert. Det er ikke mulig å bevare bygningen i Strandveien 23 i sin nåværende form på grunn av konflikt med nytt jernbanespor.

Rapportene konkluderer med at det er svært utfordrende å flytte bygningen i Strandveien 23. Byggets hoveddel med tre- og murkonstruksjon over kjellernivå kan flyttes, men bør deles i to før flyttingen. Det er antakeligvis ikke mulig å flytte tilbygget i øst, grunnmur, bærende vegger i kjelleren og brannmur mot nord. Det er stor risiko knyttet til flytting, på grunn av usikkerheter rundt beregning av vekt på bygget, og skader på konstruksjonen ved flytting. Flytting har også svært høy kostnad.

Forslagsstiller anbefaler at bygget demonteres og fjernes blant annet på grunn av tilstanden på bygget, anleggsgjennomføring, sikkerhetsavstand til kontaktledningsanlegg for strømforsyning, og plassering av fyllingsfot for jernbanespor.

Kulvert eller bru over Strandveien

Å etablere nytt jernbanespor gjør at eksisterende bru under jernbanen må byttes ut med ny kulvert eller bru. I det ene planforslaget anbefales en seks meter bred kulvert med vingemurer. Infrastruktur i bakken, krav til høyde i undergangen, og det at kulverten kan settes på plass i løpet av omtrent en uke, er førende for valg av løsning i planforslaget.

En brukonstruksjon vil kunne gi en bredere og mer åpen adkomst til Nyhavna, men byggingen av en bru vil føre til stengning av jernbanen i minimum tre måneder. Strandveien vil også måtte stenges i minimum seks måneder. I tillegg vil en bru kreve omfattende peling og en større byggegrop, som kan få konsekvenser for omkringliggende bebyggelse. Infrastruktur i bakken må også flyttes.



Eksisterende bru til venstre. Kulvert med vingemurer i planforslagene til høyre, sett mot nordøst.

Trondheim kommune

Virkninger

Bygningen i Strandveien 23 sin virkning på kulturmiljøet

Å fjerne hele bygningen i Strandveien 23 vil gi svært negative konsekvenser for kulturmiljøet på Svartlamon. Riving av en bygning på Svartlamon er i strid med bevaringsbestemmelsene i reguleringsplan for Svartlamon, som sier at *Hele Svartlamoen skal sees på som et felles område, hvor målet er bevaring og videreutvikling av det eksisterende kulturmiljøet*. Riving av dette bygget medfører at gateløpet mister sammenheng og fremstår som ufullstendig.

Å fjerne kun deler av bygningen i Strandveien 23 vil gi en mindre negativ konsekvens for kulturmiljøet på Svartlamon, fordi dagens bruk av bygget kan videreføres i den gjenstående delen, og gateløpet i stor grad vil bevares.

Jernbanetiltakets virkning på stedets karakter

Jernbanetiltaket på Lademoen stoppested med ny plattform er vurdert til å gi en liten endring av stedets karakter og visuelle kvaliteter. Ny støyskjerm på nordsiden av jernbanen blir høyere og plasseres nærmere bebyggelsen enn dagens støyskjerm. Dette gir negative konsekvenser for Strandveien 23 i alternativ 2, og for Gregus gate 10 i begge alternativer. Solforholdene blir dårligere enn i dag og nevnte bebyggelse mister noe av bakhagene sine mot jernbanespoet. Utretting og senking av Strandveien kan gjøre opplevelsen av Strandveien for gående og syklende mer oversiktlig, men en lang kulvert kulvert, med vingemurer parallelt med Strandveien, gir negative konsekvenser for opplevelsen av Strandveien. En lengre men like smal kulvert vil svekke koblingen mellom Solsiden og Nyhavna og vil være negativt for trygghetsfølelse og kriminalitetsforebygging.

Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren mener at hovedhensikten med tiltaket er ivaretatt i begge planforslagene: To jernbanespor gjennom stasjonsområdet vil gi to tog i timen, som styrker togtilbudet på Trønderbanen. I tillegg fører tiltaket til en mer effektiv godstrafikk i hele Trondheimsområdet. Begge planforslagene er i tråd med Byvekstavtalen, kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Nyhavna.

Bygningen i Strandveien 23

Kommunedirektøren mener at det er bedre for stedskarakteren, bo- og kulturmiljøet, og det byøkologiske forsøksområdet at deler av bygningen i Strandveien 23 blir stående, enn at den rives. En delvis bevaring av bygget vil ha større verdi enn flytting av bygget, da kulturminnet får beholde sin opprinnelige plassering både i gateløpet og i kulturmiljøet Svartlamon. Byantikvaren vurderer delvis bevaring og gjenoppbygging av bygningen i Strandveien 23 som en mulig og god løsning. Det er etter Byantikvaren sin vurdering avgjørende for opplevelsen av den gamle gården at del 3 av bygningen gjenoppbygges etter anleggsfasen.

Kommunedirektøren mener det vil være utfordrende å flytte bygget til erstatningsarealene for byøkologisk forsøksområde i pågående reguleringsplan for Maskinistgata 2 av flere grunner. Reguleringsplan for Maskinistgata 2 er ikke vedtatt ennå, og bygget vil trolig måtte oppbevares på mellomlager i lengre tid. Det er kun mulig å flytte deler av bygget, og det er knyttet stor usikkerhet og risiko til en flytting på grunn av byggets tekniske tilstand.

Bygningen i Strandveien 23 er en viktig del av Svartlamon, og sju av 15 innspill til varsel om planoppstart handler om hvor viktig bevaring av Strandveien 23 er for det sosiale fellesskapet,

Trondheim kommune

kulturen og historien på Svartlamon. Kommunedirektøren mener at forslagsstiller ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til disse innspillene.

Kulvert eller bru under jernbanen i Strandveien

Kommunedirektøren mener at jernbanen som barriere må bygges ned, og at undergangen må utformes bredere og mer attraktiv enn det planforslagene viser. Med en mer bymessig utforming vil undergangen kunne bidra til å bygge ned jernbanen som barriere, både visuelt, funksjonelt og mentalt. Kommunedirektøren mener at en god utforming av undergangen er viktig for å lykkes med å skape sammenheng i bystrukturen og naturlige, trygge, og gode gangakser for gående og syklende. Med utviklingen av Nyhavna og andre transformasjonsområder i øst, som Reina og Jarlheimsletta, blir dette stadig viktigere.



Illustrasjonen til venstre viser en noe bredere kulvert med vingemurer mer parallelt med jernbanesporet enn det planforslagene viser. Illustrasjonen til høyre fra Kvalitetsprogram for Nyhavna, viser Strandveien med Strandveitorget og en bred åpning, omtrent 40 meter, under jernbanebrua. Illustrasjon: White, Florian Beigel og DRDH.

Kvalitetsprogram for Nyhavna forutsetter at det skal skapes visuell kontakt fra den søndre delen av Strandveien og til det nye Strandveitorget på nordsiden av undergangen. Kvalitetsprogrammet beskriver også at Strandveien som en viktig adkomst til Nyhavna bør forsterkes, og at en raus undergang skal bygge ned jernbanens barrierevirkning. Undergangen i Strandveien skal bli en portal inn til Nyhavna, som er et av de viktigste byutviklingsområdene i Trondheim. Kommunedirektøren mener at regulerings-saken er en mulighet for å endre en stor barriere i sentrum øst til en viktig forbindelse og møteplass.

I planforslagets alternativ 1 er det foreslått å bytte ut eksisterende jernbanebru med en seks meter bred kulvert. Kulverten blir cirka 34 meter lang, inkludert vingemurer. Forslagsstiller anbefaler ikke en utvidelse av kulverten i bredde, eller en bredere bru, blant annet på grunn av store, negative konsekvenser for banetrafikken i anleggsperioden, og mulige konsekvenser for omkringliggende bebyggelse. Kommunedirektøren mener at en bredere kulvert eller bru, med en mer åpen utforming må utredes fram mot sluttbehandling. Den smale og lange kulverten som Bane Nor foreslår er en konstruksjon som ikke passer inn i et sentrumsområde. Kommunedirektøren mener at dette viktige punktet i byen må endres til et trygt, attraktivt sted, med god plass for økende mengder gående og syklende, og med en bedre visuell sammenheng mellom sentrumsområder nord og sør for jernbanen.

Kommunedirektøren mener det er svært viktig for opplevelsen av byrommet Strandveien at eventuelle vingemurer skråstilles, eller legges helt parallelt med sporet. På den måten kan

Trondheim kommune

Kvalitetsprogram for Nyhavna sine ambisjoner for Strandveitorget, som et åpent og attraktivt byrom i større grad oppfylles.

Frihøyden under undergangen må være 3,2 meter, i tråd med gjeldende håndbøker. Ved denne høyden kan kommunens brøyteutstyr benyttes. Med en frihøyde på 3,2 meter kan imidlertid ikke kulverten benyttes av utrykningskjøretøy i forbindelse med brann. Positive og negative konsekvenser av økt frihøyde må utredes videre fram mot sluttbehandling.

Konsekvenser for klima og miljø

Begge alternativene av planforslaget legger til rette for betydelig økning av kapasiteten på jernbanen, som er positivt for klimaet og miljøet. Tog har minimale utslipp og er ett av de mest miljøvennlige transportmidlene. Jernbanen tar liten plass og bruker lite energi sammenlignet med andre transportformer.

Helt eller delvis demontering og fjerning av bygningen i Strandveien 23 vil ha negative konsekvenser for miljøet, da eksisterende bygningsmasse må fjernes. Bygningsdelene som fjernes skal vurderes for videre gjenbruk.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Bane NOR Eiendom skal drifte ny plattform. Vedlikehold av Strandveien gjennom ny kulvert skal som tidligere driftes av Trondheim kommune. Det forventes ingen økonomiske konsekvenser for kommunen som følge av planforslaget. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Merknader til oppstart

Varsel om oppstart ble sendt til berørte grunneiere, naboer og offentlige høringsinstanser 04.02.2022. Frist for merknader var 14.03.2022. Innspillene til varsel om oppstart er oppsummert i planbeskrivelsen, og i vedlegget *Merknader til varsel om oppstart*.

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at både alternativ 1 og 2 legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 09.01.2022

Bente Næverdøl
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Mari Hage Basberg
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Trondheim kommune

Vedlegg som følger den politiske saken

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse for begge alternativer
- Vedlegg 2: Reguleringskart alternativ 1
- Vedlegg 3: Reguleringskart alternativ 2
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser alternativ 1
- Vedlegg 5: Reguleringsbestemmelser alternativ 2

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring <store og/eller tunge vedlegg>

- Vedlegg 6: ROS- analyse
- Vedlegg 7: Geoteknisk vurdering
- Vedlegg 8: Støyrapport
- Vedlegg 9: Tiltaksplan forurenset grunn
- Vedlegg 10: VA-notat
- Vedlegg 11: Tilstandsvurdering av Strandveien 23
- Vedlegg 12: Konsekvenser ved delvis riving av Strandveien 23
- Vedlegg 13: Merknader til varsel om oppstart

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved