

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av Lademoen stoppested, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 21/26285-71

---

#### **Kommunedirektørens forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar detaljregulering av *Lademoen stoppested, alternativ 2*. Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, i tillegg til 1:500 for regulering over og under grunnen, merket *alternativ 2, Trondheim kommune*, sist endret 05.05.2023 med bestemmelser for alternativ 2, sist endret 04.05.2023, og beskrevet i planbeskrivelsen sist endret 10.05.2023.

Bystyret ber om at en bredere kulvert blir lagt inn som rekkefølgekrav i alle reguleringsplaner i Nyhavna-området.

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

#### **SAKSFRAMSTILLING**

##### **Saken gjelder**

Saken gjelder to ulike planforslag til Lademoen stasjon. Alternativ 1 er utarbeidet av Rambøll på vegne av forslagsstiller Bane NOR. Alternativ 2 er utarbeidet av Byplankontoret på vegne av Trondheim kommune. De to alternativene er beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen er felles for alternativ 1 og 2. Begge alternativene har egne plankart og reguleringsbestemmelser.

##### **Hensikten med planen**

Hensikten med begge planforslagene er å utvide til to jernbanespor på Lademoen stoppested, og å etablere ny plattform med rampe og trapp på nordsiden av Lademoen stasjon. Hensikten med planforslagets *alternativ 2* er i tillegg bevaring av deler av bygningen Strandveien 23, og etablering av en bredere kulvert under jernbanen.

Å utvide til to jernbanespor på Lademoen stasjon er en del av prosjektet *Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen*. Målet er å realisere to regiontog i timen. Det er også et mål med økt godstransport med jernbane på strekningen Melhus–Trondheim–Steinkjer.

## Trondheim kommune



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

### Tidligere vedtak i saken

Bygningsrådet vedtok i sitt møte 07.02.23 i [sak 17/23](#) å legge alternativ 1 og 2 på høring, med tre vedtakspunkt:

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 brøyte.

Før saken sluttbehandles skal følgende utredes og vurderes:

- Stenging for biltrafikk i Strandveien ved undergangen.

Bystyret vedtok *Kvalitetsprogram for Nyhavna* i sitt møte 19.05.2022 i [sak 102/22](#). Vedtakspunkt 6, som handler om at jernbanen som barriere må brytes ned, er relevant for denne saken.

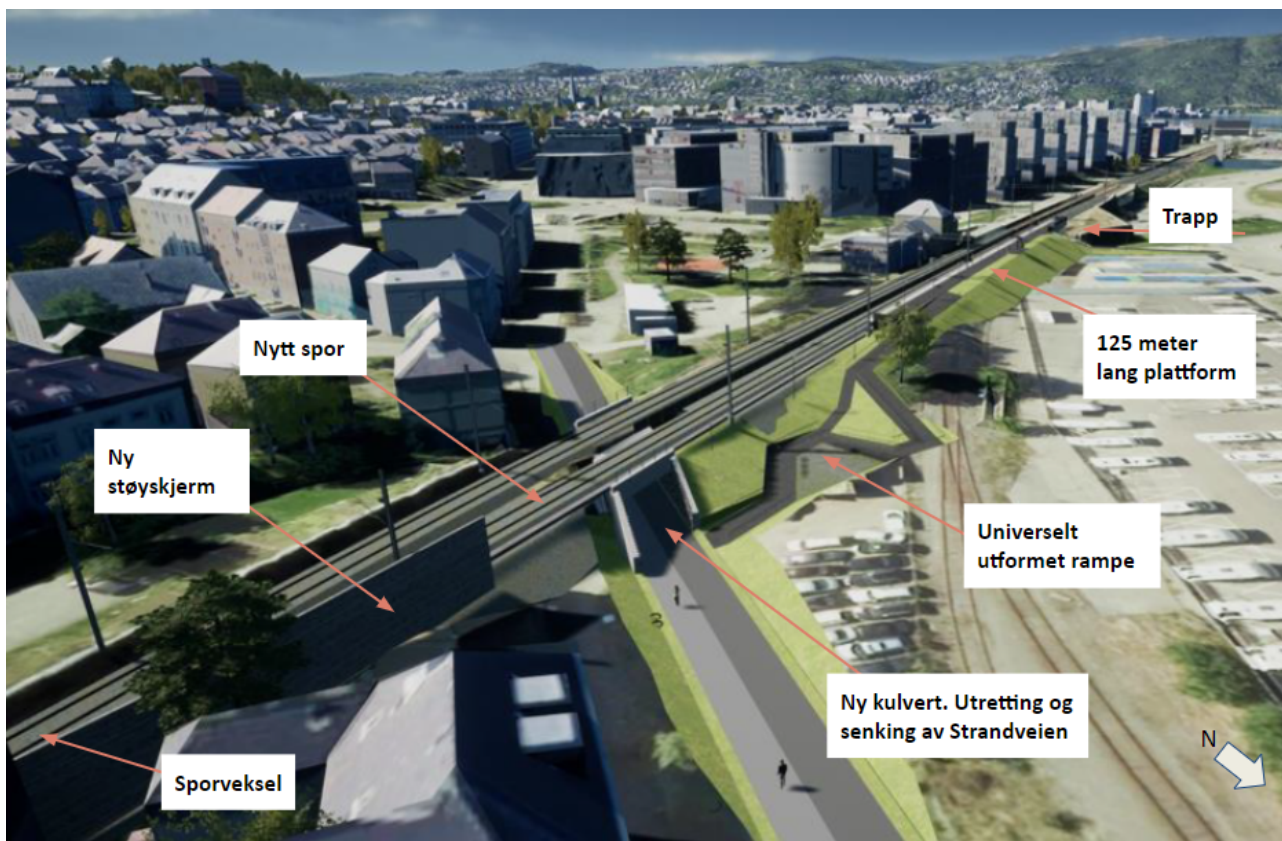
### Beskrivelse av planforslag alternativ 1 og 2

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 ett spor, som i dag. Det etableres to adkomster til den nye plattformen; én trapp i vest og én universelt utformet rampe i øst. Strandveien går under jernbanen, og det skal bygges ny kulvert. Strandveien senkes og rettes ut for å gi økt frihøyde og bedre sikt gjennom kulverten.

Det har vært uenighet mellom forslagsstiller og Kommunedirektøren om bevaring av bygningen i Strandveien 23, og bredden på og utforming av kulverten under jernbanen. Til høring og offentlig ettersyn benyttet Kommunedirektøren seg av muligheten i plan- og bygningslovens § 12-11, til å

## Trondheim kommune

utarbeide et eget alternativ. Dette var for å få belyst saken best mulig. Både høringsinnspill og videre utredninger har ført til at reguleringsplanen til sluttbehandling fortsatt består av to alternative planforslag.



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

### De største forskjellene mellom alternativ 1 og 2

I forslagsstiller sitt planforslag, alternativ 1, demonteres og fjernes Strandveien 23. I Kommunedirektøren sitt planforslag, alternativ 2, bevares deler av bygningen i Strandveien 23. I forslagsstillerens alternativ er kulverten seks meter bred, og i Kommunedirektørens forslag er kulverten 10 meter bred.

### **Beskrivelse av tema i planforslagene**

#### Strandveien 23

Det er plasskrevende å etablere et nytt jernbanespor. Det er lite tilgjengelig areal mellom bebyggelsen på Svartlamoen og eksisterende jernbane. Plasseringen av det nye sporet medfører at jernbanefyllingen og krav til sikkerhetsavstand kommer i konflikt med deler av bygningen i Strandveien 23. Dette gjør at det ikke er mulig å bevare Strandveien 23 i sin helhet.

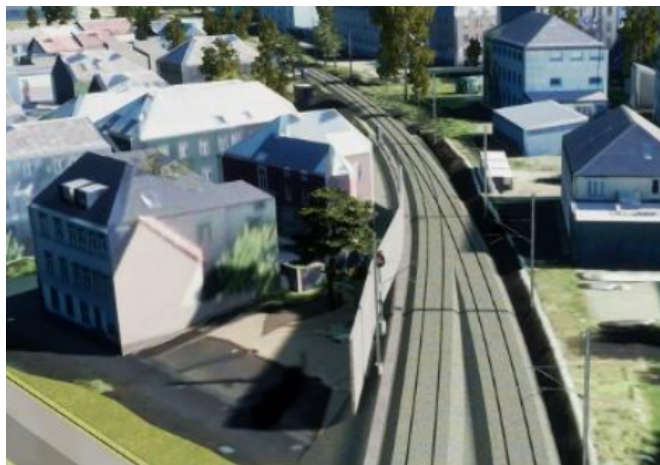
Det er utarbeidet to alternativ for hvordan eksisterende bygning i Strandveien 23 skal håndteres i planforslagene:



## Trondheim kommune

### **Strandveien 23 i alternativ 1 - forslagsstillers planforslag**

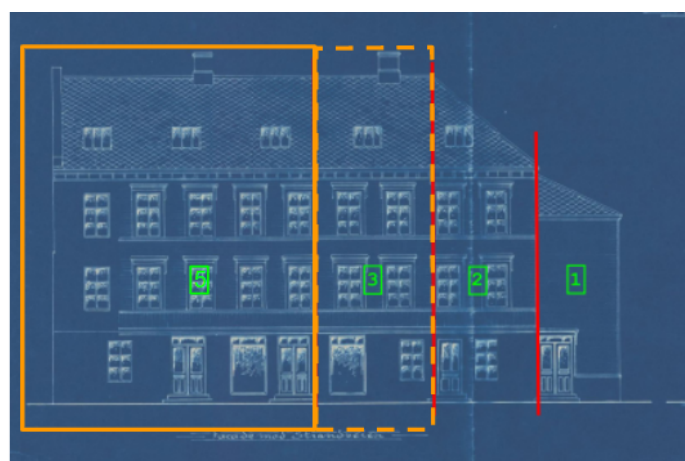
I plankart og bestemmelser for alternativ 1 skal bygningen i Strandveien 23 demonteres og fjernes, og arealet reguleres til annet uteoppholdsareal. Mulig bruk av arealet er parsellhage eller urbant landbruk. Bygningsmaterialer som demonteres vurderes for gjenbruk på Svartlamoen.



*Illustrasjonen viser alternativ 1, der bygningen i Strandveien 23 er demontert og fjernet.*

### **Strandveien 23 i alternativ 2 - Kommunedirektørens planforslag**

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 næring, og kan brukes til bolig. Bygningsmaterialer som demonteres vurderes for gjenbruk på Svartlamoen. Alternativet er utarbeidet i samarbeid med Byantikvaren.



*Illustrasjonen viser at bygget er delt inn i flere deler. Hoveddelen til venstre (5) skal bevares. Den midtre delen (3) skal demonteres og hele eller deler av den skal gjenoppbygges. De to delene til høyre (1 og 2) skal demonteres og fjernes.*



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



## Trondheim kommune

### Kulvert under jernbanen i Strandveien

Jernbanen går i dag over Strandveien på en bru. Etablering av et nytt spor gjør at jernbanebrua må byttes ut med en kulvert.

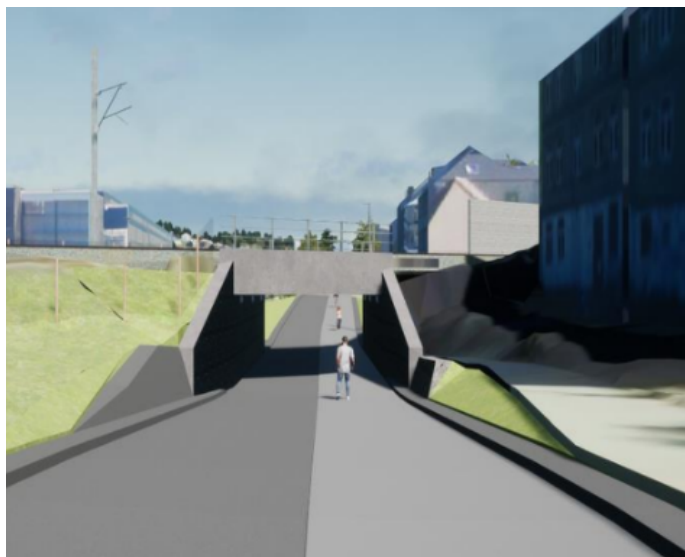


*Eksisterende jernbanebru over Strandveien, sett fra nord.*

Det er utarbeidet to alternativer for hvordan kulverten i Strandveien skal håndteres i planforslagene. I begge alternativene stenges Strandveien for biltrafikk ved at Strandveien reguleres til sykkelveg med fortau. Dette er i tråd med bygningsrådets vedtak 07.02.23, sak 17/23.

#### ***Kulvert i Strandveien i alternativ 1 - forslagsstillers planforslag***

I alternativ 1 skal kulverten i Strandveien ha seks meter bredde og 3,1 meter frihøyde. Kulvert og vingemurer skal utsmykkes, belyses og inneholde installasjoner for å gjøre den attraktiv.



*Illustrasjonen viser kulverten i alternativ 1, sett fra sør.*

## Trondheim kommune

### ***Kulvert i alternativ 2 - Kommunedirektørens planforslag***

I alternativ 2 skal kulverten i Strandveien ha ti meter bredde og 3,2 meter frihøyde. Dette er i tråd med bygningsrådets vedtak 07.02.23, sak 17/23. Kulvert og vingemurer skal utsmykkes med kunstinntallasjoner og lyskunst. Bruk av farger, bekledning eller andre uttrykksformer, skal vurderes for å gjøre den attraktiv.



*Illustrasjonen viser kulverten i alternativ 2, sett fra sør.*

### Involvering av beboere på Svartlamoen

Flere beboere på Svartlamoen mister deler av bakhagene sine og får en ny, høyere støyskjerm tett på seg. I alternativ 2 er det sikret at beboere på Svartlamoen involveres i avgjørelser knyttet til materialvalg og utforming av støyskjermen. Denne medvirkningen er ikke sikret i alternativ 1. I alternativ 2 er det sikret et rekkefølgekrav om at det skal utarbeides en detaljert geoteknisk vurdering for å vurdere om det er mulig og nødvendig å drenere rundt Strandveien 23 og Gregus gate 10. Dette er ikke sikret i alternativ 1.

### Renovasjon

Eksisterende Midtbypunkt i Strandveien må flyttes som følge av begge alternativene. Midtbypunktet står i dag på areal regulert til parkering. I begge alternativene blir dette arealet regulert til park. Kjørevegen forbi midtpunktet reguleres til sykkelveg med fortau. Renovasjonsbilen kan ikke rygge eller stå å tømme på sykkelveg med fortau. Flytting og opparbeiding av nytt Midtbypunkt ved krysset Østersunds gate/Fjæregata er sikret som et rekkefølgekrav i begge alternativene.

### **Medvirkning og innsigelser**

Planforslagene var på høring og offentlig ettersyn i perioden fra 07.02.23 til 27.03.23. Statsforvalteren i Trøndelag fikk utsatt høringsfrist til 31.03.23, for å samordne innsigelser fra Statens vegvesen og Bane NOR. Den samordnede uttalelsen ble mottatt 11.04.23. Kommunedirektøren har mottatt 33 merknader og to innsigelser. Merknader med kommentarer fra forslagsstiller og Kommunedirektøren er vedlagt.

Statens vegvesen fremmet innsigelse til begge planforslag fordi hovedsykkelveg ikke er ivaretatt. Bane NOR fremmet innsigelse til alternativ 2 fordi delvis bevaring av Strandveien 23 vil fordyre og vanskeliggjøre jernbanetiltaket og fremtidig elektrifisering av jernbanen. I tillegg vil bygningen i Strandveien 23 ligge innenfor minsteavstand ifølge *Forskrift om elektrisk forsyningsanlegg*. Bygget vil også skape vesentlige ulemper for framtidig drift og vedlikehold av jernbanen.

## Trondheim kommune

Ingen av innsigelsene er løst før denne saken ble sendt til politisk behandling. Kommunedirektøren prioriterer framdrift i denne saken, og vil ettersende notat(er) hvis innsigelsene blir løst før sluttbehandling.

### Endringer etter høringsperioden

Det er gjort endringer i begge planforslagene som følge av høringsinnspillene. De viktigste endringene er kort oppsummert her.

Arealformålet *jernbaneformål, sentrumsformål* og *torg, O\_SAA*, nord for baneformålet er tatt ut av plankartet. Dette gjør at grunnlaget for innsigelsen fra Statens vegvesen faller vekk.

Bestemmelsesområder for midlertidige rigg- og anleggsområder, som lå inne i *O\_SAA* til førstegangsbehandling, løses gjennom avtaler med grunneier.

Bestemmelsesområdet for trapp fra Skippergata opp til plattformen er et rekkefølgekrav i begge planforslag, og løses gjennom en avtale med Trondheim kommune.

Forslagsstiller har utarbeidet notatet *Utredning bro-/kulvertløsning Strandveien*, som er et vedlegg til saken. På bakgrunn av dette notatet og høringsinnspill, er kulverten utvidet med fire meter i alternativ 2, til ti meter.

Etter innspill om reduserte grøntarealer er arealformålet *annen veggrunn grønt* endret til offentlig park. Det er lagt til bestemmelser som sikrer beplantning vest for Strandveien, og at eksisterende vegetasjon søkes bevart.

De fleste høringsinnspillene handler om å bevare Strandveien 23 i sin helhet. I mange av innspillene stilles det spørsmål om flytting eller endring av spor, plattform, sporveksel og annet kan føre til bevaring av bygget. Forslagsstiller har utarbeidet et eget notat, *Vurdering av andre løsninger for etablering av jernbanetiltaket*, som svarer ut alle disse innspillene.

### Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren mener at hovedhensikten med tiltaket er ivaretatt i begge alternativene: To jernbanespor gjennom stasjonsområdet vil legge til rette for to tog i timen, som vil bedre togtilbudet på Trønderbanen. I tillegg fører tiltaket til en mer effektiv godstrafikk i hele trondheimsområdet.

Tiltakene på jernbanen gir store konsekvenser for nærområdet. Planområdet ligger i overgangen mellom store fremtidige byutviklingsområder, og Svartlamoen, som er et eksisterende boligområde med kulturminneverdier. Løsninger i planforslagene skal ivareta hensynene til alle disse områdene. Kommunedirektøren mener at alternativ 1 ikke er ambisiøst nok for fremtidens byutvikling, eller gir nok tilbake til berørte naboer.

### Bygningen i Strandveien 23

Kommunedirektøren mener at det er viktig at deler av Strandveien 23 bevares. Bygningen i Strandveien 23 har antikvarisk verdi, og er regulert til *bevaring kulturmiljø* i gjeldende reguleringsplan.



## Trondheim kommune

Det er viktig for stedskarakteren, bo- og kulturmiljøet, og for det byøkologiske forsøksområdet at deler av bygningen i Strandveien 23 blir stående. Bygget har en svært viktig historisk funksjon for det unike kulturmiljøet på Svartlamoen. Bygningen i Strandveien 23 er det første bygget man får øye på når man kommer til Svartlamoen fra sentrum. Kommunedirektøren mener at å demontere og fjerne bygget vil føre til at gateløpet mister sammenheng og fremstår som ufullstendig.

Byantikvaren vurderer delvis bevaring og gjenoppbygging av bygningen i Strandveien 23 som en mulig og god løsning. Delvis bevaring av bygget vil ha større verdi enn flytting av bygget. Da beholder kulturminnet sin opprinnelige plassering i gateløpet og i det øvrige kulturmiljøet på Svartlamoen.



*Kommunedirektørens illustrasjon av to spor på jernbanen, Strandveien og Strandveien 23. Illustrasjonen viser at hoveddelen i tillegg til midtre del av Strandveien 23 er bevart.*

Forslagsstiller mener at delvis bevaring av Strandveien 23 i alternativ 2 vil fordyre og vanskeliggjøre jernbanetiltaket og fremtidig elektrifisering, vedlikehold og drift. Videre vil Strandveien 23 ligge innenfor minsteavstanden på seks meter, som er et krav i *Forskrift om elektrisk forsyningsanlegg (FEF)*.

Kommunedirektøren har brukt de to rapportene *Tilstandsvurdering av Strandveien 23* og *Konsekvenser ved delvis riving av Strandveien 23* for å avgjøre hvilke deler av Strandveien 23 som kan bevares, og hvilke som må demonteres og fjernes. Kommunedirektøren har endret bestemmelsen om bevaring av bygningen i Strandveien 23, slik at det ligger en fleksibilitet i hvor mye av del 3 som skal gjenoppbygges. Kommunedirektøren mener dette gjør at delvis bevaring av Strandveien 23 ikke vil vanskeliggjøre jernbanetiltaket.

Byantikvaren mener rapporten *Tilstandsvurdering av Strandveien 23* ikke gir grunnlag for å konkludere med at det er nødvendig å demontere og fjerne *hele* Strandveien 23.



Illustrasjonen viser hvorfor bygningen i 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.

I alternativ 2 blir Strandveien 23 liggende omtrent fire meter fra nytt spor. Forslagsstiller sier at dette er mye nærmere enn det som normalt tillates av bebyggelse. Kommunedirektøren mener at dette argumentet ikke kan brukes om en eksisterende bygning, og at saken hadde vært en annen om det var snakk om et nybygg. Forslagsstiller mener også at det på grunn av støy og rystelser sannsynligvis ikke kan anbefales at noen bor i Strandveien 23, også etter at deler av bygget er demontert og fjernet.

Det vedlagte støynotatet viser at nesten all bebyggelse får noe redusert støynivå, bortsett fra de bygningene som ligger nært sporvekselen. Sporvekselen planlegges rett øst for Gregus gate 10. Støynivået til Gregus gate 10 blir redusert med en desibel, og Kommunedirektøren vurderer at det er sannsynlig at støynivået for Strandveien 23 reduseres tilsvarende.

Kommunedirektøren mener det vil gi en mindre negativ konsekvens for kulturmiljøet på Svartlamoen å fjerne deler av Strandveien 23, fordi dagens bruk av bygget kan videreføres i den gjenstående delen. Gateløpet vil i stor grad bevares.

I en rekke høringsinnspill foreslås det å flytte bygningen i Strandveien 23. Kommunedirektøren mener det av flere grunner vil være utfordrende å flytte bygget til framtidige erstatningsarealer for *byøkologisk forsøksområde* i pågående reguleringsplan for Maskinistgata 2. Reguleringsplan for Maskinistgata 2 er ikke vedtatt ennå. Bygget vil trolig måtte oppbevares på mellomlager i lengre tid. Det er i tillegg kun mulig å flytte deler av bygget. Det er knyttet stor usikkerhet og risiko til en flytting på grunn av byggets størrelse, byggemetode og tekniske tilstand.



## Trondheim kommune

Bygningen i Strandveien 23 er en viktig del av Svartlamoen. 25 av de 33 innspillene som kom inn i høringsperioden handler om hvor viktig bevaring av Strandveien 23 er for det sosiale fellesskapet, beboerne, kulturen og historien på Svartlamoen. Kommunedirektøren mener at forslagsstiller ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til disse innspillene. Kommunedirektøren mener at alternativ 1 er i strid med bevaringsbestemmelsene i reguleringsplan for Svartlamoen: *“Hele Svartlamoen skal sees på som et felles område, hvor målet er bevaring og videreutvikling av det eksisterende kulturmiljøet”*.

### Kulvert under jernbanen i Strandveien

Kommunedirektøren mener at planforslag alternativ 2 bidrar til å bygge ned jernbanen som barriere, ved at kulvertåpningen blir ti meter bred. Bruk av kunstinstallasjoner, lyskunst, og farger skal gjøre undergangen mer attraktiv og tryggere enn i dag. Utsmykking av kulverten og aktiviserende elementer, som buldrevegg eller lignende, skal utformes i samarbeid med Trondheim kommune.



*Eksempel på bruk av kunstbelysning i den nye sykkel tunnelen til Fyllingsdalen i Bergen.*

*Kilde: Bybanen utbygging*



*Eksempel på aktiviserende element, med buldrevegg i Ammerudtunnelen i Oslo. Over tunnelen går det en tospors t-bane. Kilde: lala.no*

Den økte bredden skal bidra til en god sammenheng mellom eksisterende og framtidige offentlige rom. Utvidelsen mot vest gjør det mulig å gå fra Strandveiparken i sør, gjennom undergangen, og til rampe opp til plattform i nord.

Utvidelsen av kulverten sees i sammenheng med det framtidige *Strandveitorget*, som blir liggende på nordsiden av kulverten. *Kvalitetsprogram for Nyhavna* forutsetter at det skal skapes visuell kontakt fra den søndre delen av Strandveien og til det nye *Strandveitorget*. Kvalitetsprogrammet beskriver også at Strandveien som en viktig adkomst til Nyhavna bør forsterkes. En raus undergang skal bygge ned jernbanens barrierevirkning, og bli en portal inn til byutviklingsområdet Nyhavna.





Illustrasjonen fra Kvalitetsprogram for Nyhavna viser Strandveien med Strandveitorget og en bred åpning, omtrent 40 meter, under jernbanebrua. Illustrasjon: White, Florian Beigel og DRDH

Forslagsstiller mener at den planlagte kulverten i alternativ 1 blir en vesentlig forbedring fra dagens situasjon. Forslagsstiller mener at en ti meter bred kulvert ikke vil gi flere positive effekter enn en seks meter bred kulvert. Denne løsningen er også gjennomførbar uten å måtte stenge jernbanen for lenge under bygging. Kommunedirektøren viser til notatet *Utredning bro-/kulvertløsning i Strandveien*, hvor det står at det vil være tilnærmet samme behov for stenging av jernbanen, både ved bygging av smal og bred kulvert. Ifølge notatet kan begge kulvertene bygges i løpet av en syv dagers stengning av jernbanen.

Forslagsstiller mener at en seks meter bred kulvert vil være den beste løsningen for Strandveitorget. Forslagsstiller mener at en kulvert med ti meter bredde vil forringe det planlagte Strandveitorget fordi det må reduseres i størrelse. Forslagsstiller mener det utvidede arealet i kulverten ikke er av samme kvalitet som arealet på Strandveitorget. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at størrelse og utforming av Strandveitorget skal avklares i pågående reguleringsplan for Maskinistgata 2.

Forslagsstiller mener jernbanen vil ha en barrieredannende effekt i begge planforslagene. Forslagsstiller mener også at det av sikkerhetshensyn ikke kan tillates aktiviserende elementer, som en buldrevegg, i kulverten. Kommunedirektøren mener at aktiviserende elementer skal vurderes, forutsatt at de ikke kommer i konflikt med jernbanen.



*Kommunedirektørens illustrasjon av hvordan kulverten i alternativ 2 kan se ut, med bruk av farger på kulvertveggene og en buldrevegg. Dekket i kulvertutvidelsen er illustrert med materialbruk/farger.*

Forslagsstiller mener at en ti meter bred kulvert vil føre til redusert sikt, fordi bunnen av kulverten blir liggende enda lavere i terrenget enn i alternativ 1. I Kommunedirektørens alternativ vil bunnen av kulverten bli liggende cirka 40 centimeter lavere enn kulvertbunnen i alternativ 1. Dette skyldes at alternativ 2 legger til rette for en frihøyde på 3,2 meter. Denne frihøyden må sikres for at Strandveien kan brøytes og driftes. Kulverten må også legges dypere fordi en bredere undergang får økt betongtykkelse. Kommunedirektøren mener at selv om den brede kulverten blir liggende noe dypere, vil en ti meter bred kulvert oppleves som åpnere, lysere og mer attraktiv enn en seks meter bred kulvert.

Et lavere bunnpunkt i kulverten fører til nærhet til grunnvannsstand og behov for permanente pumper for drenering av kulverten. Slike pumper finnes flere steder i Trondheim. Kommunedirektøren mener en økt bredde vil veie opp for ulempene med en noe lavere kulvertbunn. Ti meter bredde er den maksimale bredden for en kulvert. Skal man ha en enda bredere undergang er det kun bru som er et alternativ.

Bru er også vurdert i notatet *Utredning bro-/ kulvertløsning Strandveien*. En brukonstruksjon trenger ikke vingemurer, og vil kunne gi en enda bredere og mer åpen adkomst til Nyhavna. Kulvert-utredningen viser at en bru vil gi store negative konsekvenser for omkringliggende bebyggelse på grunn av spunting og rystelser, flytting av infrastruktur i bakken, og på grunn av langvarig stenging av både Strandveien og jernbanen. På grunn av store negative konsekvenser er Kommunedirektøren enig med forslagsstiller om at kulvert er en bedre løsning enn en bru.

Kommunedirektøren mener at en bredere kulvert ikke bare er viktig som adkomst til plattform på begge sider av jernbanesporene, men også for hele Nyhavna som byutviklingsområde. Kommunedirektøren har ikke kommet til enighet med forslagsstiller Bane NOR om finansiering av

## Trondheim kommune

bredere kulvert, da forslagsstiller mener det er de nye byomformingsprosjektene på Nyhavna, Fridheimskvartalet, Jarlheimsletta og Reina med mange nye beboere og besøkende som fører til behovet for en bredere undergang under jernbanen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at en bredere kulvert blir lagt inn som rekkefølgekrav i alle reguleringsplaner i Nyhavna-området.

### Parkarealer og grønnstruktur

I tråd med *Kvalitetsprogram for Nyhavna* sitt strategiske virkemiddel nummer tre *Gi naturen plass*, og høringsinnspill, reguleres det mer grønnstruktur i begge planforslagene enn til førstegangsbehandling. Kommunedirektøren mener at begge alternativene legger godt til rette for økte grønne arealer. I begge alternativene er reetablering av vegetasjon sikret.

I alternativ 2 regulerer Kommunedirektøren et fem meter bredt parkareal *o\_PA6* langs Strandveien, nord for jernbanen, med rekkefølgekrav om beplantning. Forslagsstiller har ikke regulert dette arealet, men har et rekkefølgekrav om en tre meter bred beplantningssone i samme område.

Forslagsstiller har ikke regulert dette arealet fordi *Maskinistgata-planen* legger opp til kjøreadkomst her. Kommunedirektøren mener at dette parkarealet ikke kommer til å legge føringer for reguleringsplan for *Maskinistgata 2*. Kommunedirektøren mener det er svært viktig at Strandveien blir mer attraktiv enn den er i dag, også i påvente av en eventuell utbygging av *Maskinistgata 2*. Tiltak for å øke attraktiviteten er etablering av trær og busker i gata.

Kommunedirektøren har bedt forslagsstiller vurdere bruk av klatreplanter på vingemurer og støttemurer for å gjøre kulverten mer attraktiv. Forslagsstiller ønsker ikke klatreplanter på grunn av sikkerhetskrav og utfordringer ved drift og vedlikehold av jernbanen. Forslagsstiller mener også at klatreplanter vil forringe levetiden og stabiliteten på konstruksjonene og jernbanefyllingen.

Kommunedirektøren mener at det bør tillates klatreplanter på støttemurer som ligger med en viss avstand til jernbanen og jernbanefyllingen, men har likevel ikke tatt med dette i alternativ 2. Forslagsstiller har en bestemmelse som sikrer at det ikke tillates klatreplanter på, eller i tilknytning til, vingemurer og støttemurer.

Kommunedirektøren har bedt forslagsstiller sikre en ny støyskjerm innenfor baneformålet, eller i formålsgrensen mot Strandveiparken, *o\_PA1*. Forslagsstiller mener at støyskjermen må stå på areal regulert til park fordi skjermen skal sikre "stille område", som er en føring i forslag til ny kommuneplanens arealdel. Kommunedirektøren har i tillegg et ønske om klatreplanter på støyskjermen, på siden som vender mot parken. På grunn av strenge krav til sikkerhet tillater ikke forslagsstiller klatreplanter. Forslagsstiller har med en bestemmelse i alternativ 1 som sier at "*Bane NOR skal godkjenne endelige planer for utforming og plassering av støyskjerm i o\_PA1*". Kommunedirektøren har ikke med denne bestemmelsen i alternativ 2, fordi det ikke bør være behov for Bane NOR sin godkjenning på kommunal grunn.

### Involvering av beboere på Svartlamoen

Kommunedirektøren mener at beboerne på Svartlamoen bør involveres mer i avgjørelser knyttet til utforming og materialbruk i planområdet. Dette er basert på ønsker i høringsinnspill. Kommunedirektøren har foreslått en bestemmelse om at arealet *annet uteoppholdsareal*, på tomten til tidligere Strandveien 23, i alternativ 1 bør utformes i samråd med beboerne på



## Trondheim kommune

Svartlamoen. Forslagsstiller aksepterer ikke en slik bestemmelse fordi den vil kunne medføre utfordringer ved drift og vedlikehold av jernbanen.

Kommunedirektøren har foreslått et rekkefølgekrav om drenering rundt Gregus gate 10. Forslagsstiller tillater ikke dette rekkefølgekravet fordi den nye jernbanefyllingen må undersøkes for å se om dette er mulig. Forslagsstiller må være sikker på at det ikke er fare for at fyllingen raser ut. Kommunedirektøren har forståelse for dette, men forventer at forslagsstiller vurderer om drenering er mulig i videre faser av planen.

I alternativ 2 har Kommunedirektøren sikret at beboerne på Svartlamoen skal involveres i avgjørelser knyttet til materialvalg og utforming av støyskjerm. Støyskjermen ligger nord for det nye jernbanesporet, innenfor baneformålet. Kommunedirektøren mener det er viktig at de får sette sitt preg på støyskjermen siden de får den så tett på seg. Forslagsstiller har ikke tatt med denne bestemmelsen i sitt alternativ 1. Det er fordi utformingen av støyskjermen må følge teknisk regelverk. Forslagsstiller informerer om at utsmykking av støyskjermen kan bli et tema med beboerne i byggefasen.

### Adkomst til plattform

Kommunedirektøren har bedt forslagsstiller om å endre trapp fra Skippergata til plattformen, til en universelt utformet adkomst. Forslagsstiller viser til Bane NOR sin stasjonshåndbok som kun krever en universelt utformet adkomst til plattformen. Forslagsstiller sier at det ikke er et passasjergrunnlag som tilsier behov for flere universelt utformede adkomster. Kommunedirektøren mener at dette er lite ambisiøst, med tanke på de store byutviklingsområdene nær jernbanestasjonen. Både flere innbyggere, og et mer attraktivt tilbud med to tog i timen, vil føre til flere togpassasjerer. Kommunedirektøren har likevel ikke regulert universelt utformet adkomst fra Skippergata i alternativ 2, fordi løsningen ikke er prosjektert. Det planlegges nye universelt utformede adkomster i pågående reguleringsplan for Maskinistgata 2.

### Renovasjon

Forslagsstiller aksepterer ikke rekkefølgekrav om etablering av nytt Midtbypunkt. Forslagsstiller mener rekkefølgekravet er knyttet til Kommunedirektøren sitt ønske om oppgradering av Strandveiparken og regulering av gang- og sykkelveg i Strandveien. Forslagsstiller ønsker ikke å gjennomføre eller bekoste midtbypunktet. Kommunedirektøren mener at flytting av Midtbypunktet ikke er knyttet til oppgradering av Strandveiparken, men til ny sykkelveg med fortau i Strandveien. Renovasjonsbilen kan ikke rygge eller stå å tømme på sykkelveg med fortau fordi det ikke er en trafiksikker løsning. Rekkefølgekravet er nødvendig for at planforslaget skal sikre god framkommelighet og trygg adkomst for gående og syklende til begge plattformene.

### **Konsekvenser for klima og miljø**

Begge alternativene legger til rette for en betydelig økning av kapasiteten på jernbanen. Det er positivt for klimaet og miljøet. Tog har lite klimagassutslipp og er et 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. I alternativ 2 er det en bestemmelse om at bygningsdelene som demonteres skal vurderes for videre gjenbruk på Svartlamoen.

## Trondheim kommune

### Konsekvenser for sosial bærekraft

Trondheim kommune har vedtatt et samfunns mål som sier at Trondheim skal være en mangfoldig by med sterke fellesskap. Kommunedirektørens alternativ 2 bidrar til å bryte ned jernbanen som en fysisk barriere mellom bydeler, fordi man legger opp til en bredere og mer attraktiv kulvert. Ved å etablere og synliggjøre *Strandveitorget* på begge sider av jernbanelinja vil alternativ 2 bidra til å skape sammenheng mellom byutviklingsområdet Nyhavna og eksisterende boligområder. Området rundt torget og kulverten vil kunne fungere som møteplass og et holdepunkt i bybildet.

Delvis bevaring av Strandveien 23 vil bidra til å ivareta dagens kulturmiljø og forsøksområde på Svartlamoen. Svartlamoen er et viktig sosialt fellesskap i et unikt bo- og kulturmiljø. Kommunedirektørens alternativ 2 sikrer disse verdiene.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Bane NOR Eiendom skal drifte ny plattform. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav. Vedlikehold av Strandveien gjennom ny kulvert skal fortsatt driftes av Trondheim kommune. Planforslag alternativ 2 med en ti meter bred kulvert kan gi økt driftsansvar for Trondheim kommune, fordi den økte frihøyden medfører behov for pumper i bunnen av kulverten. Ifølge notatet *Utredning bro-/ kulvertløsning Strandveien* slår behovet for pumper inn et sted mellom seks og åtte meters bredde på kulverten. Kommunedirektøren mener at bredden på kulverten er viktigere enn økte kostnader som følge av behov for drift av pumper.

### Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren mener at planforslaget er et nødvendig tiltak for å realisere det viktige samfunns målet om å øke kapasiteten på Trønderbanen. Å utvide med to jernbanespor ved Lademoen stasjon vil bidra til å kunne realisere to regiontog i timen. Det er også et viktig ledd i å øke godstransport med jernbane på strekningen Melhus–Trondheim–Steinkjer.

For Trondheim kommune er det samtidig viktig å holde Lademoen stasjon i fortsatt drift som kollektivknutepunkt. Dette kollektivknutepunktet kommer til å bli enda viktigere ettersom Nyhavna, Fridheimkvartalet, Jarlheimssletta og Reina utgjør et stort byomformingsområde, der det kan komme omtrent 10 000 nye beboere i framtida.

Undergangene under jernbanen utpeker seg som “dårlige og utrygge områder”, ifølge [Sosiokulturell stedsanalyse av Lademoen](#), utarbeidet som kunnskapsgrunnlag for områdesatsingen på Lademoen. I stedsanalysen er det anbefalt å jobbe videre med å bygge ned jernbanen som barriere i bydelen. Et av tiltakene er å gjøre undergangene tryggere og mer trafikksikre, og møteplassene mer synlige. Kommunedirektøren mener at alternativ 2 gir en mulighet for å bygge ned jernbanens barrierewirkning, og skape en viktig og attraktiv forbindelse og møteplass. Det er spesielt viktig at undergangen i Strandveien utformes åpen og attraktiv, fordi det er så mange andre utrygge og smale underganger i området.

Kommunedirektøren mener at bygningen i Strandveien 23 er viktig som symbol på kulturhistorien til bydelen. Fordi store deler av områdene rundt skal endres til en ny sentrumsbydel, blir det særlig viktig å bevare antikvarisk verdifulle bygninger - som symbol på kulturhistorisk viktige element i byutviklingen.

## Trondheim kommune

Kommunedirektøren mener at delvis bevaring av eksisterende bebyggelse i Strandveien 23 og en bredere, åpnere og mer attraktiv kulvert i større grad er i tråd med *Kommunedelplan for Nyhavna, Kvalitetsprogram for Nyhavna, reguleringsplan for Svartlamoen* og områdesatsingen på Lademoen.

Kommunedirektøren mener at forslagsstiller sitt alternativ 1 ikke i like stor grad er i tråd med de overordnede planene og målene for byomforming på Nyhavna.

Kommunedirektøren anbefaler at Kommunedirektørens planforslag alternativ 2 vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 15.05.2023

Bente Næverdal  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Mari Hage Basberg  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

- 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 6: Merknader, med forslagsstiller og Kommunedirektørens kommentarer
- Vedlegg 7: Utredning bro-/kulvertløsning i Strandveien
- Vedlegg 8: Geoteknisk vurdering
- Vedlegg 9: Støyrapport
- Vedlegg 10: Tiltaksplan forurenset grunn
- Vedlegg 11: Overordnet VA-plan
- Vedlegg 12: Konsekvenser ved delvis rivning av Strandveien 23
- Vedlegg 13: Vurdering av andre løsninger for etablering av jernbanetiltaket

**Kun beslutningsrelevante dokument legges ved**