

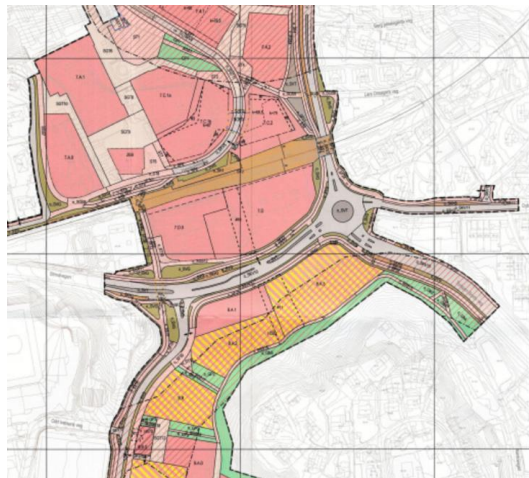


TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Strindvegen 4, planinitiativ

møte 30.08.2024, viktige tema

Områdeplan



ny plan 2023

regulert

Maks. høyde = c 75

Maks. BRA = 17 350m²

Bebyggelse mot Strindvegen skal trappes ned fra regulert maks. høyde mot Strindvegen. Bebyggelse mot Sintefs administrasjonsbygg og Lerchendal Gård skal trappes ned til maksimalt 4 etasjer.

“Byromsprinsipper” for utvikling av campus skal ligge til grunn

Grønn korridor #10 (§10.3)

Bilparkering som fjernes skal ikke erstattes (§6.1.7.2)

foreslått

Høyde “Kurvatur” = c 81 “Vertikal” = c 77/106 (tårn)

BRA “Kurvatur” = ca. 22 230m² “Vertikal” = ca. 23 111m²

Ingen nedtrapping, kun lett inntrukket toppetasje (“Kurvatur”)

Forholder seg i liten grad til Byromsprinsipper for campus

Forholder seg i liten grad til grønn, flersjiktet korridor (utstrakte arealer går til kjøring og manøvrering)

P- kjeller med ca. 20 plasser

Landskapsrommet

Kurvatur



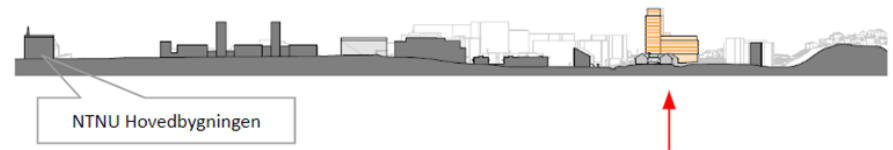
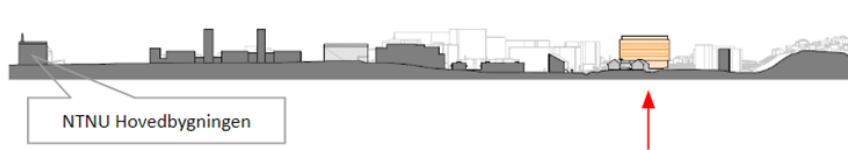
Vertikal



Begge forslagene bryter med med landskapets omriss.

Dokumentasjonen viser at både “Kurvatur” og “Vertikal” må anses som høyhus med negativ fjernvirkning. Når det naturlige landskapsrommet brytes vil mye av Trondheims verdifulle karakter forsvinne.

Områdeplanen regulerer maksimale høyder, blant annet, for å ivareta landskapsrommet.



Høyhus

fra ny KPA § 8.5

- Trondheim skal ikke utvikles til en høyhusby.
- Det kan vurderes høyhus i etablerte høyhusområder på Tempe, Rosten og Sluppen.

Høyhus er her bygg over 10 etasjer, eller over 3 etasjer høyere enn omkringliggende bebyggelse.

“Kurvatur” = rundt 12 etasjer → høyhus

Arkitekturstrategi:

Hvorfor bør en tettere by være restriktiv til høyhus? Karakteren til Trondheim kan beskrives som en lav by hvor byens bebyggelse i stor grad følger byens terrengform, i pakt med Trondheims naturlige landskapsrom. Høyhus må forstås og behandles som avvik fra denne klare karakteren. Trondheim ligger langt mot nord i Europa, hvor lokale klimatiske-, vind- og solforhold gjør at høy bebyggelse ofte påvirker nabolaget negativt. Høyhus bidrar i liten grad til en bærekraftig by, utfordrer byens silhuett og bør kun tillates når spesielle kriterier er løst.

“Kurvatur” og “Vertikal”:

- bryter med landskapsrommet
- høydene overstiger Nardobakken, Realfagsbygget og skalaen av øvrig regulert bebyggelse

“Vertikal”:

- høyere enn NTNUs hovedbygning
- høyere enn høyblokkene på Gløshaugen, selv om den ligger betydelig lavere i terrenget
- utfordrer hierarkiet og viktigheten til campus

Stedstilpasning

6.1.3 Maksimal utnyttelse og byggehøyde

Ved detaljregulering skal endelig utnyttelse og byggehøyder fastsettes etter vurdering av virkninger for nabobebyggelse, sol og skygge samt hensyn til kulturmiljø.

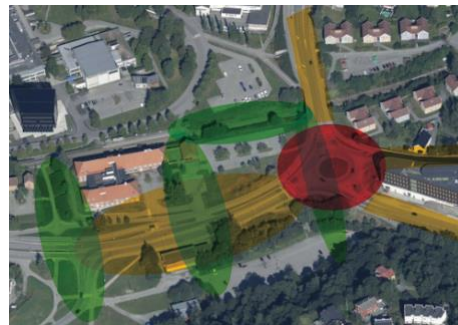
Bebyggelse mot Strindvegen skal trappes ned fra maksimal regulert høyde for å ivareta landskapsrom, siktrom og tilliggende bygningsmiljø. Bebyggelse mot Lerkendal gård, Sintefs administrasjonsbygg og Lund gård skal trappes ned til maksimalt fire etasjer. Byggehøyder mot Richard Birkelands vei skal hensynta Perleportens monumentale virkning. Unntatt fra dette kravet er felt uten plankrav, jmfør punkt 4.1



- Ivaretar ikke bestemmelsene i områdeplanen. Ingen av forslagene ivaretar verneinteressene i området.
- Flere av de illustrerte nær- og fjernvirkningsmontasjene viser tydelig de negative konsekvensene av høyder og volum.
- Områdeplanenens rammer legger opp til svært høy tetthet på alle kanter fra før. Forslagene overskrider tomtas tåleevne.
- For å oppnå gode kvaliteter her er det nødvendig å fokusere på en menneskelig skala. Slik det er skissert går hele volumet fra null til langt over maks antall etasjer.
- Forslagene introduserer høyhus i et større landskapsrom der det ikke er høyhus i dag, og hvor det skal skje en stor fortetting gjennom store kvartalsbygg. Tiltak som Berg studentby og Realfagsbygget representerer en stor fortetting som samtidig ivaretar landskapsavlesningen. Landskapsform skal fortsatt være lesbar. Prosjektet ligger tett på lavere bebyggelse med antikvarisk verdi. Utforming må i større grad hensynta dette.

Byromsprinsipper Campus

- Kvartalet forholder seg til flere ulike byromssituasjoner. Dette må i større grad reflekteres i hvordan bebyggelsen utformes. En situasjon mot Strindveikrysset/rundkjøringen, en situasjon langs Strindvegen mot sør, en situasjon mot Hermann Krag-bygget.
- Urban setting→ Ambisiøse mål for å lage gode byrom etterlyses. Bebyggelsens forholdningssett til bakkeplanen i byrommene blir særlig viktig.
- Hvordan ivaretas prinsipper om en inkluderende by?
- Bruken av uterommene: Vil disse tilrettelegges for alle på Campus?
- Konsept med fri passasje, for eksempel, a la Wesselkvartal?
- Byrommet #10 som henger sammen med #11 er ikke hensyntatt i konseptet.



Samferdsel



- Trafikksfarlig avkjørsel → Bør legges opp til så lite som mulig kjøretrafikk
- Løsning for varelevering, renovasjon og parkering bør samles og sambrukes for de to byggene → Mindre asfalt, mindre kjøring, mer grønt
- Om varemottak og parkeringsatkomst plasseres lenger sør og fotavtrykket reduseres → Mulighet for et godt byrom med flersjiktet vegetasjon
- Varelevering til alle virksomheter i bygget må skje ved ett felles varemottak
- Planområdet bør utvides mot vest for å inkludere opparbeidelse av sykkelveg med fortau i tråd med VPOR for Campus
- Adgang til sykkelparkering bør ikke dele rampe med bilparkering
- Planbestemmelser må sikre åpne fasader mot fortau langs Strindvegen, i hht områdeplan med byromsprinsipper og mål for bycampus
- Positivt med oppstillingsplass mellom sykkelvegen og Strindvegen

Miljø, lokalklima

Kartlegging av klimakonsekvenser

- § 3.3 Overvannshåndtering, styrtregn
- § 5.1.5 vind
- vegetasjon
- xxx

Miljøprogram

- § 5.1.4

Klimagassregnskap

- bør være med allerede i planfasen

Ambisjonsnivå

- Breeam outstanding
- ombruk, gjenbruk, materialbruk
- anleggsperiode
- massehåndtering (mulig forurensset masse)
- energibruk og kilder
- xxx

5.1.5 Vindsimulering

Ved detaljregulering av felt 7.D skal vindsimulering med foreslått bebyggelse utarbeides. Denne skal legges til grunn for vurdering av nødvendige tiltak i utforming av bebyggelsen som begrenser konsekvens for opphold og ferdsel i tilliggende gate, forplasser og inngangsområder i og rundt feltet, herunder bussholdeplass i Strindvegen.

5.1.4 Miljøprogram

Ved detaljregulering skal det utarbeides miljøprogram med prinsipper som skal legges til grunn for detaljprosjektering og byggeprosess.

Prosess videre

Byplankontoret anbefaler oppstart med vilkår, enten:

1. Utvikle ett prosjekt der hovedtrekkene i all hovedsak er i tråd med områdeplanen
 - ikke høyhus/ kraftig reduksjon av høyder
 - kraftig reduksjon av BRA
 - avtrapping/ tilpasning mot antikvarisk bebyggelse og avtrapping mot Strindvegen
 - bymessig 1. etasje som har en bevisst holdning til byrommene

Vi vil da kunne behandle planforslaget delegert og innenfor 12-ukers frist.

1. Alternativt må det illustreres et prosjekt som er i tråd med områdeplanen – i tillegg til foretrukket forslag, slik at forslagene kan vurderes opp mot hverandre. Begge prosjektene må illustreres med samme detaljeringsgrad.

Det må da utredes for konsekvensene som oppstår ved avvikende prosjekt.

Saken må til politisk behandling og byplankontoret trenger forlenget frist på 8 uker, til sammen 20 uker.

pbl § 12.3 Detaljregulering (forarbeidene): Private planforslag skal følge opp overordnede rammer og bidra til dens gjennomføring. Endringer skal utredes.

Planlagt bebyggelse i “Klokkersvingen” må også inngå i illustrasjonsmaterialet.