

# Stasjonsplassen

situasjonsplan/skisseprosjekt  
8.12.2015

## BESKRIVELSE

# STASJONSPLASSEN, SKISSEPROSJEKT



## DAGENS SITUASJON OG PREMISER SOM LIGGER TIL GRUNN

### DAGENS SITUASJON

Planen omfatter området sør for Trondheim Sentralstasjon. Innbefattet er da plassdannelse mellom vei og bygningsmasse som omfatter; gammel stasjon (Fosenkaia 3, "Gulbygget" heretter stort sett omtalt som «gammel stasjon»), dagens stasjonsbygg, «Trappehuset» og trappekonstruksjonen «Sjøgangen». Området er langstrakt, kileformet og sørvendt, med utsikt og romlig avgrensning mot kanalen og bryggene på motsatt side av kanalen. I gjeldende regulering har arealene benevnelsene T07, T06 og T11.

Trondheim kommune, ved Byplankontoret, har utarbeidet en byroms strategi «Byrom i sentrum» høringsutkast datert 27.05.2015. Der er Stasjonsplassen trukket frem som ett av ti utvalgte byrom. Plassen beskrives der som et ankomstpunkt til byen fra tog, båt, og buss. «Sjøgangen» har kommet som en viktig gangforbindelse mellom Brattøra og Midtbyen. Med brede sørvendte trappeløp som tilbyr mulighet for opphold. Plassen har stor gjennomfart av gående, og er også del av promenaderuten Skansen-Brattøra-Midtbyen. Det er påpekt i strategi dokumentet at plassrommet mangler intimitet og sitteplasser, og oppfattes som et areal hvor kjørende oppfattes å ha hovedprioritet. Dekker består av asfalt, gatestein og betongheller. De benytter overskriften "Velkomstplass"

Bebyggelsen utgjør en sammenhengende vegg mot nord, og det er stort spenn mellom det nye, moderne Trappehuset under oppføring, og det gamle og ærverdige stasjonsbygget fra 1882. Dagens stasjonsbygning har et veggliv som stikker ca. 6 meter lengre ut i sørlig retning enn tilstøtende bygg. I tillegg kommer et takoverbygg med søyler. Dette gjør at det gamle stasjonsbygget i for liten grad "kommer til sin rett". I gjeldende

reguleringsplan er fremtidig byggelinje for N06 (dagens stasjonsbygg) trukket inn på linje med øvrige bygg, et grep som vil gjøre mye positivt for området.

Utearealet fremstår i dag som meget uryddig og bilorientert. Eksisterende sykkelparkering med takoverbygg er uheldig i forhold til bygningsmessige og romlige kvaliteter, og belysning er mangelfull. Gangforbindelser mellom Midtbyen og stasjonsområdet er utydelige og ytterligere problematisk pga. kryssing av taxi-oppstilling. Rundkjøringen er dominerende, med påtagelig mange fotgjengere vandrende rett over kjørearealene.

### PREMISER I VÅRT LØSNINGSFORSLAG

Vårt forslag tar utgangspunkt i at terminalen flyttes fra dagens stasjonsbygg til nytt bygg øst for Sjøgangen. Ny detaljregulering for området er under utarbeidelse. Det er altså per dags dato en god del uklarheter vedrørende nye funksjoner som skal inn i bygningsmasse under planlegging, ut over togterminal og bussterminal, men det kan ventes en del boliger i tillegg til ulik næringsvirksomhet. På bakkeplan forventes det økt fotgjengeraktivitet i området. At terminalen flyttes til østsiden av «Sjøgangen» betyr også et endret bevegelsesmønster i området noe som blir et viktig forhold i planen.

Trappehuset som er under oppføring vil også være et viktig fokuspunkt. Narvesen vil ved åpning være lokalisert i 1. plan med henvendelse ut mot plassen, og annen servering blir tilbudt på plan med «Sjøgangen», samt annen aktivitet i bygget for øvrig. Fremtidige funksjoner i dagens Stasjonsbygg vil også være meget viktig for området. Det vil bidra positivt om det også her kommer service-tilbud som henvender seg ut mot



Jernbanestasjonen på Brattøra sto ferdig to år før innvielsen i 1884. Mannen bak den store havneplanen, stadsingeniør Carl Adolf Dahl, troner foran stasjonsbygningen. Bildet er tatt i 1946. Foto: Schrøder.

plassrommet. Gammelt stasjonsbygg er i dag i bruk som kontorlokaler, og det er ikke andre planer for bruk pr. i dag.

I dag har taxi oppstillingsplass sør for Stasjonsbygget. Det knyttes usikkerhet til fremtidig løsning. Sannsynligheten for at taxioppstilling også i fremtiden blir på bakkeplan i området er stor, og vi har dette som en forutsetning i planen.

Alternativ til dagens rundkjøring er også vurdert i samarbeid med pågående regulerings arbeid.

Som premiss for utforming av området ligger en helhetsplan «Uterom Brattørkaia og Trondheim sentralstasjon» utarbeidet av SLA, datert 2011. Denne har klare føringer i forhold til både formspråk/design, materialbruk, og programmering. Planen er tydelig i forhold til ambisjonsnivå, og dette er forutsatt videreført i detaljprosjekteringen. I visjonsbeskrivelsen skisserer SLA et konsept hvor byrommene gradvis inn mot byen, skal bli mere raffinerte, bearbejdet og styrt. Det er tettere mellom mennesker, møblering og aktiviteter. Det skal finnes steder med le og ly for naturkreftene. Trær, terreng, lysmaster og byromsinventar gjør byrommene mindre og mer intime i en menneskelig skala.



# DAGENS SITUASJON



TAXI-OPPSTILLING / GATE



BRATTØRKAIA

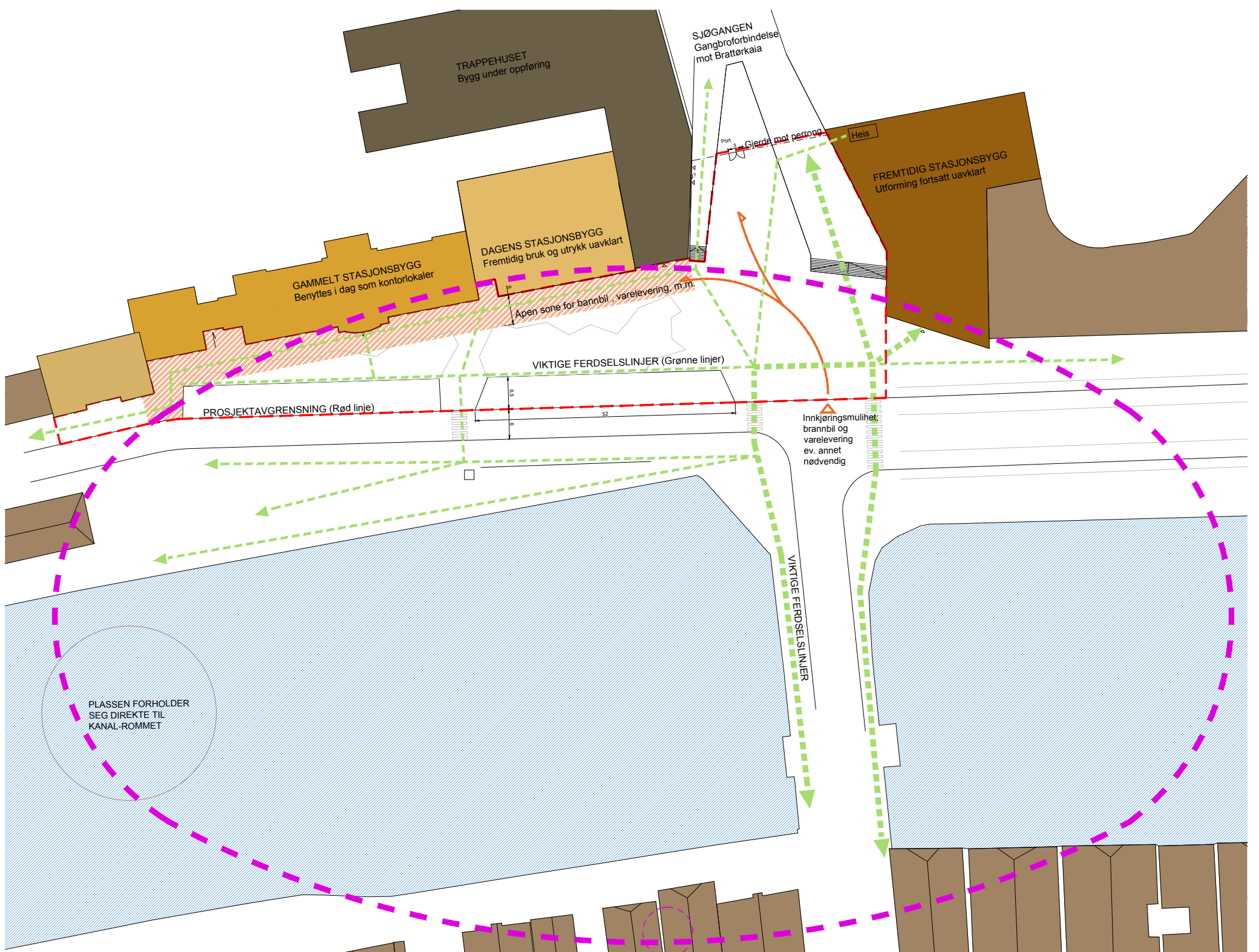
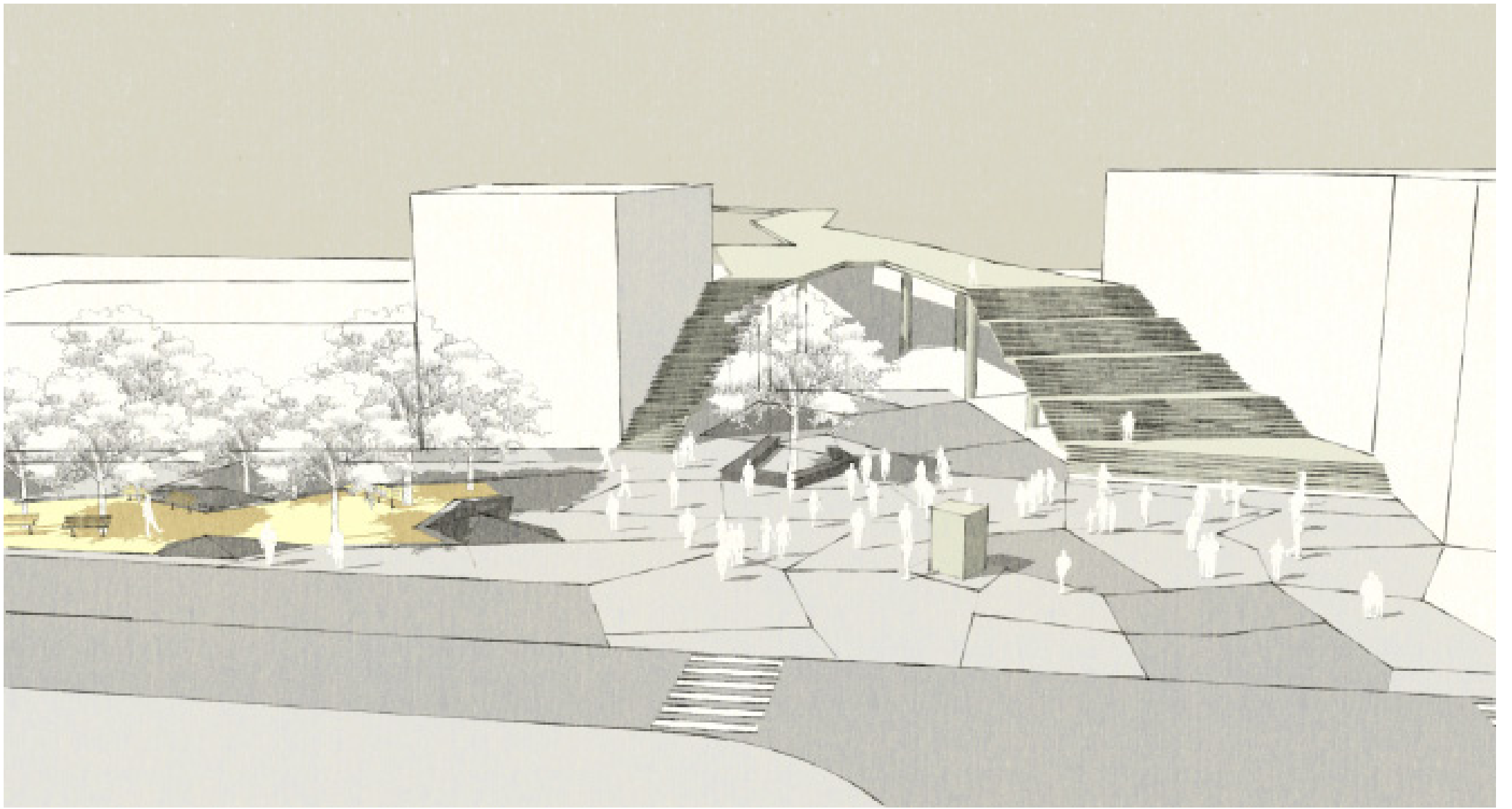


SJØGANGEN



BRATTØRKAIA GAMMELT STASJONSBYGG FRA 1882







# LØSNINGSFORSLAG

## FORSLAGET

Vi har sett på muligheten for et trafikalt grep som gjør mye for rammene for prosjektet. Ved å erstatte dagens rundkjøring med et T-kryss får vi en plassdannelse med nødvendig romslighet ved ny terminal og «Sjøgangen». Dette er viktig for at området kan håndtere tidvis store mengder mennesker. Disse har behov for orienterbarhet, ryddige og lett lesbare omgivelser. Kanskje er det første gang man er i byen. Det kan være en "velkomstplass", men kanskje like mye også en møteplass og en plass for et farvel. En fleksibel og funksjonell Stasjonsplass.

Nevnte kryss-løsning med lysregulering gir fordeler for kollektivtrafikk som kan gis prioritet, og får mere oppstillingsplass enn ved rundkjøring. Men de største fordelene ligger i det at gangfelt kan komme mye tettere inn mot krysset og leder direkte mot fortau over Jernbanebrua. Trafikksituasjonen vil derfor bli mye ryddigere og man unngår farlige situasjoner med fotgjengere som går «snarveien» med høy risiko. Ny terminal, sammen med hoved løpet til Sjøgangen», vil flytte hovedstrøm av gående mot østside av Jernbanebrua. Å tilby en direkte og enkelt lesbar adkomst mot Midtbyen er et vesentlig moment.

Man kan si at Helhetsplanen til SLA har et konsept for utforming av området. Det gis en «palett» det skal jobbes innenfor, og noe av styrken er fleksibiliteten og elastisiteten som gis. Med dette utgangspunktet har vi foreslått et grep, som innenfor dette konseptet, favner en noe endret situasjon. Og går lengre i romlig og funksjonell tilnærming.

Vi definerer det langstrakte rommet i to tydelige soner; hver med sin funksjon og karakter – «Stasjonsplassen» og «Stasjonsparken».

**Stasjonsplassen** omfatter området mellom og sør for «Sjøgangen». Her vil som nevnt

flyten av mennesker være stor, både til og fra byen. For å sikre god flyt i gangtrafikken og at tilreisende opplever å ha oversikt i møte med byen er Stasjonsplassen holdt relativt åpen. Fokuspunktene er en «sitteøy» med et tuntre og mulighet for ytterligere beplantning, samt et frittstående kunstverk. Plassering, nære omgivelser og funksjon for kunstverk vil være en del av en detaljprosjektering av plassen. Visualiseringer i dette skisseprosjektet yter kunstverket ingen rettferdighet og er kun ment som en nøytral illustrasjon som utgangspunkt for mulig plassering.

Åpenhet er viktig for en del nødvendige funksjoner som brannbil/sykebil og eventuell varelevering. Dekket i bevegelsessonene er lyse betongpolygoner met stål omramming, i samsvar med helhetsplanen. Ved hjelp av disse flatene skapes det naturlige ledelinjer og bevegelseslinjer. Plassen er ca. 1300m<sup>2</sup> (litt etter hvor langt inn under «Sjøgangen» det måles) Ambisjonen er en flott plassdannelse med et robust dekke bestående i hovedsak av plastøst betong, med stor tetthet mellom polygoner. Det viderefører konseptet fra Brattøra som fortettes inn mot Midtbyen.

**Stasjonsparken** har, som navnet tilsier, et frodigere uttrykk. Den har en menneskelig skala, og er direkte inspirert av den gamle stasjonspark-tradisjonen i Norge. Anslaget strekker seg fra Trappehuset i øst til Fosenkaia 5 i vest. Med en tydelig vegetasjonsbruk og en raus tre-plantering, utgjør «Stasjonsparken» en transparent grønn vegg vest for «Stasjonsplassen». Det frodige grepet supplerer og definerer den åpne plassen.

Selve parken defineres ved et lyst sammenhengende dekke med en annen karakter enn resten av området. Dekket kan være barrikade eller naturstein. Målsettingen er et rolig og lyst preg. Her legges det til rette for å skape ulike mindre rom med mulighet for å sette seg ned og vente på transport eller folk, nyte sola og utsikten eller

betrakte folkemassene som strømmer til og fra stasjonen. Rommene vi er ute etter skapes av tregrupper, et mellomhøyt vegetasjonssjikt (busk/hekk), og prisme/sitteelementer. Trærne danner transparente «veggen» og «tak» som legger opp til en blanding av åpne og skjermede rom.

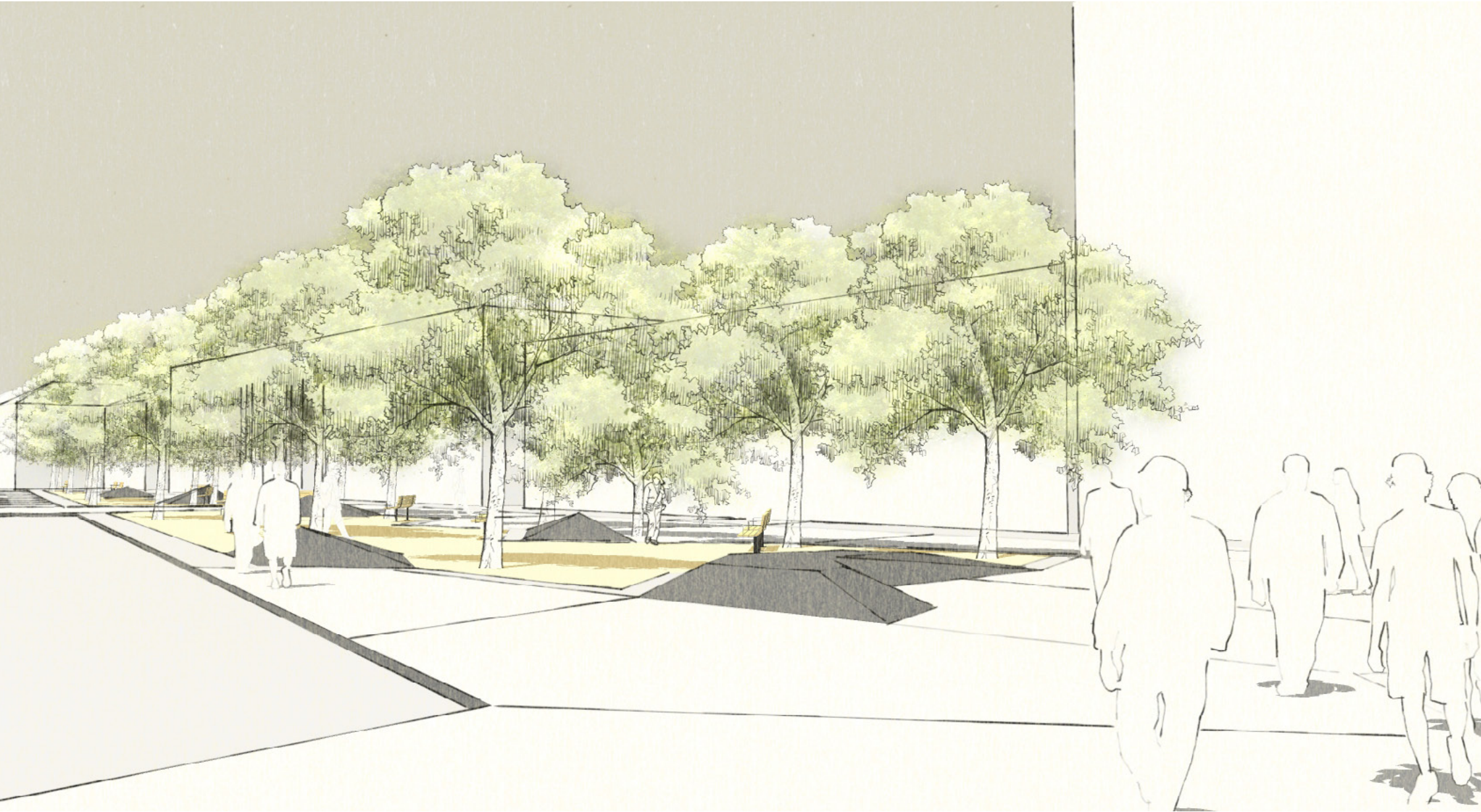
I en sone på 3m langs bygningsfasadene er det foreslått et dekke i naturstein, f.eks granitt, for å håndtere dekkets møte med bygg med ulik karakter og funksjon. Det gir byggene et tydelig anslag på bakkeplan. En verdig omramming. Dette gir også en naturlig ledelinje gjennom området. Denne sonen kan benyttes til møblering foran bygg (løs eller fast), sykkelparkering eller andre nødvendige funksjoner. Materialvalg må nøye tilpasses byggenes uttrykk.

Forslaget skal ivareta krav om enkel bevegelse mellom viktige målpunkter i området, krav om universell utforming med ledelinjer, oppmerksomhetsfelt, harde dekker og tilkomst, samt krav om tilkomst for brannbil og varelevering. Vegetasjonen skal ramme inn det gamle stasjonsbygget, og åpne tilstrekkelig opp, til at bygget får den synlighet og oppmerksomhet som det fortjener. Nyankomne skal få et godt førsteinntrykk av byen. Og det tilbys både den åpenhet og den lunhet og frodighet som er Trønderhovedstaden verdig.

Det er som tidligere nevnt for øyeblikket mange usikkerhetsmomenter i forbindelse med området. Men konsept og grep har den nødvendige fleksibilitet og robusthet som gjør at det kan tilpasses påkrevde justeringer. Detaljutforming må følgelig tilpasses tilstøtende prosjekter.

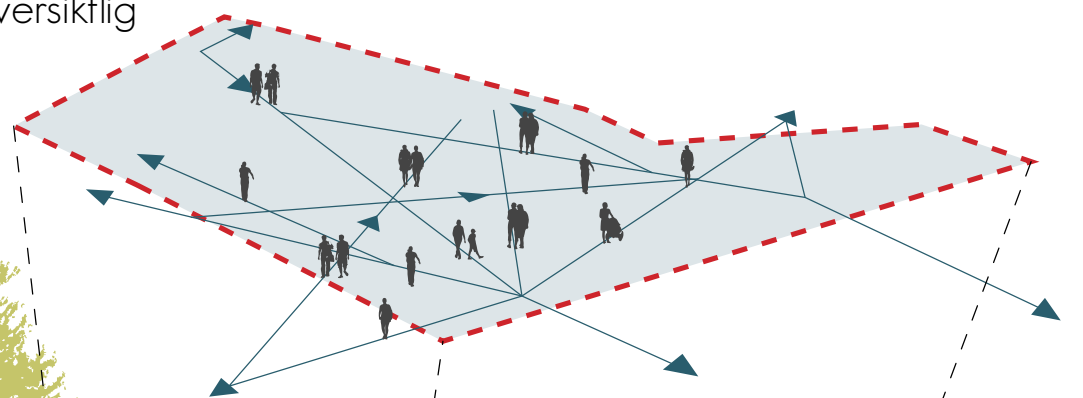
SLA nevner i sin visjonsbeskrivelse; "attraksjon" og "herlighetsverdi". Vi mener dette planforslaget er et godt utgangspunkt i så måte. En "Stasjonsplass" og en "Stasjonspark" for alle anledninger!





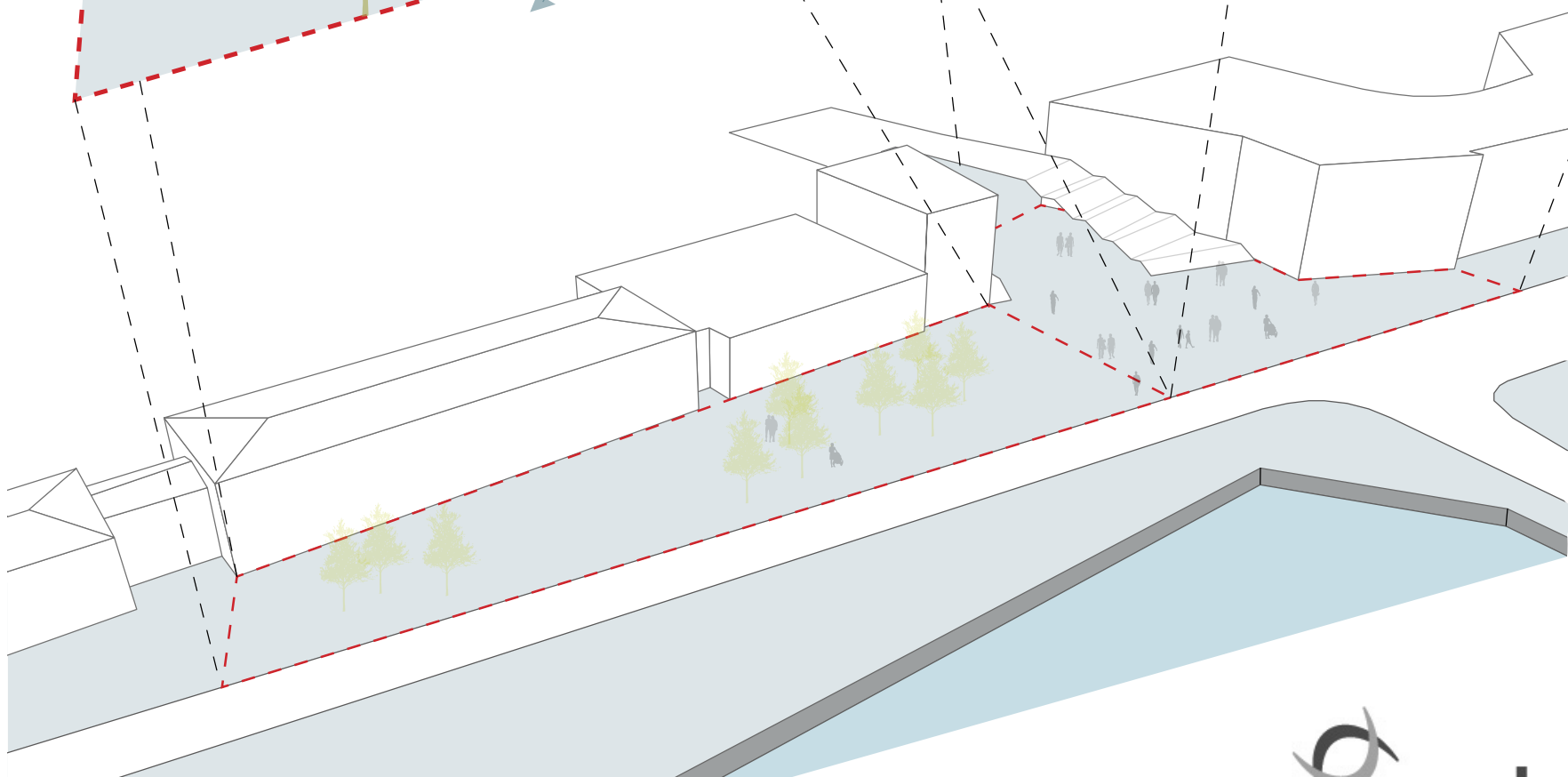
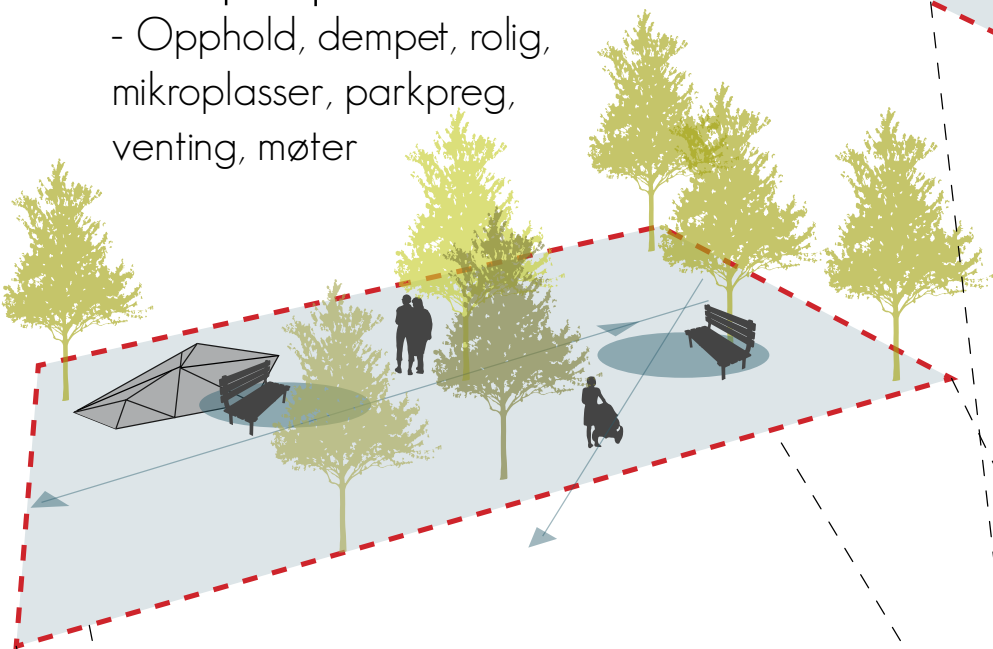
### “Stasjonsplassen”

- Bevegelse, mylder, åpent, oversiktig

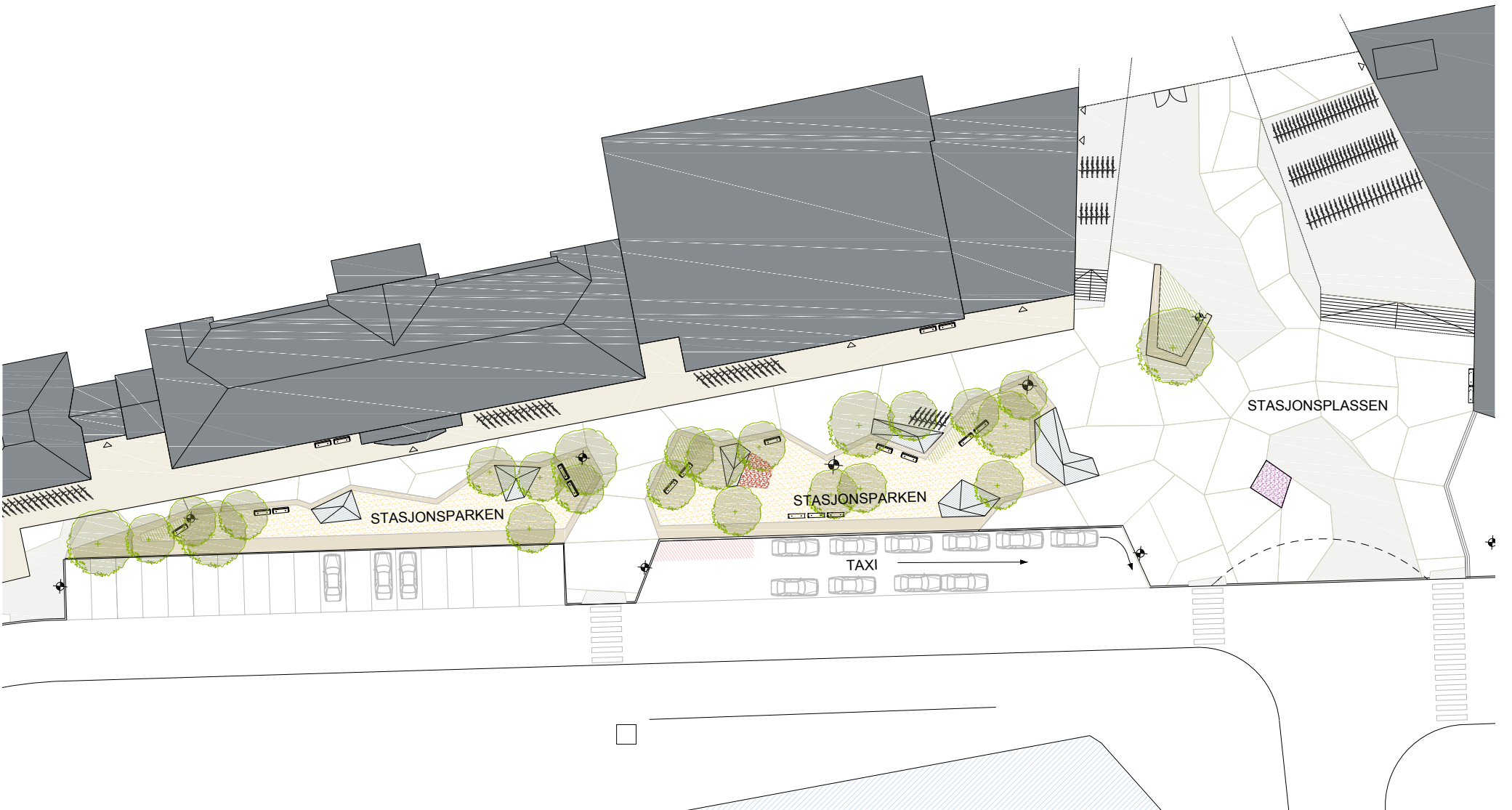
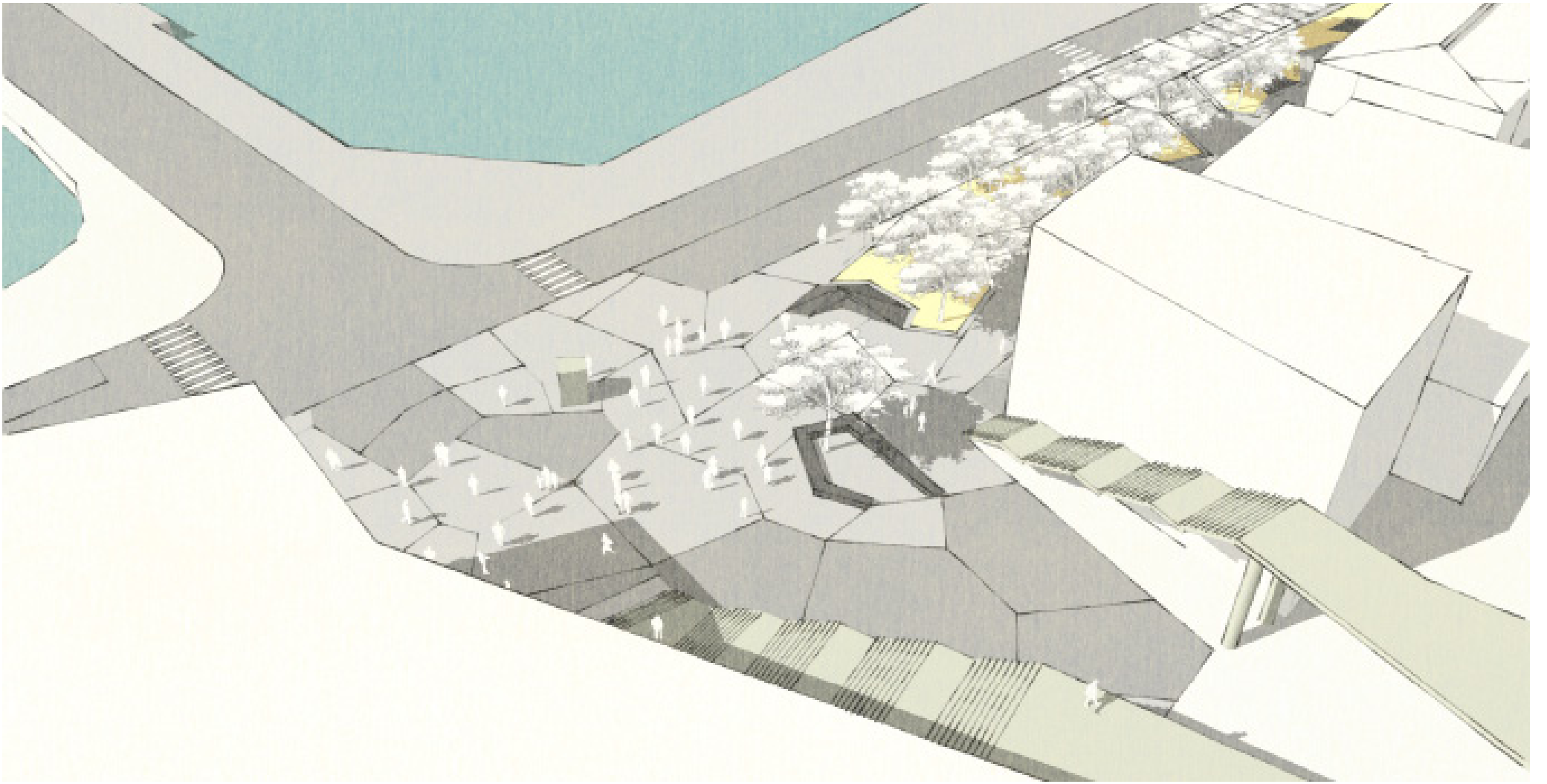


### “Stasjonsparken”

- Opphold, dempet, rolig, mikroplasser, parkpreg, venting, møter









VISUALISERING





By-sykler

Plassering innganger uavklart

NYTT TERMINALBYGG

SJØGANGEN

Heis

Sykkelp under tak/bro. 150 stk.  
(begge sider av bro)

Mulig innkjøring v/ behov

Dekke av betong-polygoner m/  
omrammende stålkant

Asfalt

Avgrensning reg. rundkjøring

Kunstverk (mulig plassering)

Gjerde mot perrong

Gangbro "Sjøgangen"

Plassbelysning

Port i gjerde, 3m. bredde

Sitteelement i naturstein

Asfalt

TRAPPEHUSET

Plan 1, Narvesen

Prismer i betong (enkelte flater av  
polert stål)

DAGENS STASJON  
(Fremtidig situasjon/bruk uavklart)

Hekk / busk

Plassering innganger uavklart

Taxi-oppstilling

Mulig areal for uteservering

Lyst dekke. Barrikade/naturstein

Sone for aktivitet

Natursteins kant/dekke

Oppstillingssone for varelevering

Dekke av naturstein, f.eks granitt

Varselfelt

Linje for naturlig leding

Sykkelp uten tak, totalt 50stk.

Prismer i betong (enkelte flater av polert stål)

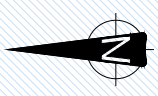
HC-parkering, 2 stk.

GAMMEL STASJON  
"Gulbygget"/Fosenkaia 3

Betongpolygoner leder til/fra innganger

Parkering, 16 stk.

Asfalt



Tegningsnummer <b>LO-- 001</b>		Revisjon <b>X-XX</b>	
O-01 Tegning opprettet		08.12.15 RH SV	
Rev.	Tekst	Rev. dato	Tegn. Korr.
<b>SKISSEPROSJEKT</b>			
			
Prosjekt: <b>STASJONSPLASSEN</b> Oppdragsnr: Rom Eiendom <b>Situasjonsplan</b>			
Oppdragsleder: ØBE	Koordinatsystem:	Målestokk: 1:250	Rev.
Oppdragsnr.: 605080-01	Hayledatum:	Anformal: A1	<b>X-XX</b>
Tegn. nr. <b>LO-- 001</b>	Fag	Type	Etg.
Leperr:			



