



Nye Trondheim S

Bane Nor Eiendoms ambisiøse prosjekt Nye Trondheim S går fremover, og like før jul ble byggetrinn 2 overlevert fra totalentreprenøren Veidekke. Dette byggetrinnet rommer et nytt kollektivknutepunkt med tilhørende kommersielle arealer og kontorer i øvre etasjer.

John Inge Vikan
redaksjonen@bygg.no

Det nye stasjonsbygget er en av fasene i en stor utbygging av stasjonsområdet i Trondheim. Det første byggetrinnet var en kraftig oppjustering av gateområdet foran stasjonsområde, med bussholdeplasser for lokaltrafikk på gatnivå og et stort parkeringshus under bakken.

Arbeidet med det tredje byggetrinnet er allerede i gang, for øvrig med Veidekke som entreprenør.

Størst og viktigst

Fra før har Bane Nor Eiendom også bygget Trapphuset som ligger mellom den tidligere og den nye stasjonsbygningen, og enda tidligere er det også bygget gangbru, som fikk navnet Sjøgangen, over jernbanesporene til kaionrådet på

Brattøra der blant annet hurtigbåtterminalen ligger.

Trondheim sentralstasjon er ett av Midt-Norges viktigste kollektivknutepunkt og største jernbanestasjon der gående, syklende, lokal- og regionalbuss, tog-, båt- og biltrafikk møtes. Det neste byggetrinnet vil også inneholde en ny bussterminal.

Arne Hognestad, prosjektsjef i Bane Nor Eiendom, sier prosjektet på Trondheim S treffer veldig godt inn i strategien selskapet har for knutepunktutvikling.

– Det svarer godt til de parametrene som er lagt til grunn for denne strategien. Målet er å utvikle arealene rundt kollektivknutepunktene til å skape liv og aktivitet og gjennom det å legge til rette for at flere kan bruke kollektive reisemetoder og dermed redusere biltrafikken. Vi bygger på «grå flater», og

berører grøntarealer i veldig liten grad, slik at vi sparer miljøet for nedbygning av dyrket mark, myr og skog, sier han.

Hognestad viser til at på Trondheim S skal det bygges boliger, handels- og kontorarealer i tråd med reguleringsplanen fra 2019.

Krevende jobb

Resultatet av prosjektet står nå klart både i form av en funksjonell terminal som også inneholder kontorarealer. Mesteparten av disse er allerede leid ut.

Noe av det spesielle med bygget er at deler av det ligger over sporene for persontrafikk på stasjonen, og det har vært full togtrafikk og drift av stasjonen i hele byggeperioden. Arealene over sportene står på fundamenter som holder oppe et lokke over jernbanen, og under Byggeindustriens møte med Bane

Nor Eiendom og Veidekke satt vi så å si over spor 4 og 5.

– Vi har ikke fått noen meldinger om at vi har hindret den planlagte togtrafikken eller vært til hinder for de reisende, sier han.

God løsning

I selve stasjonsbygningen kommer man først inn i en stor adkomsthall, der det er godt med sitteområder, med benker å sitte på, og ventearealer sammen med butikker og serveringssteder.

For å komme til sporene er det en helt annerledes løsning enn i den tidligere stasjonsbygget, der man måtte bruke kulverter med trapper og svak heiskapasitet for å komme til de ulike sporene. I det nye stasjonsbygget er det direkte adkomst til spor 1, mens man for å komme til de øvrige fire sporene kan bruke heis eller rulletrapp for å komme til



Foto: Bane Nor Eiendom



Stasjonen ligger inn mot Sjøgangen – gangbrua som fører over til hurtigbåtterminalen.



Den store og lyse hallen som de reisende møter først.

overetasjen og derfra bruke heis eller rulletrapp ned til plattformene, der men kan stå under tak.

Det er ikke til å legge skjul på at den arkitektoniske fasadeløsningen er blitt diskutert, men selv om det er delte meninger om eksteriører er det mange godord om hvordan man har løst trafikflyten og også utforming av inneområdene for de reisende.

Transparent og trygt

– Og det er naturligvis tillatt å ha forskjellige meninger om hva som er pent eller ikke. Det som imidlertid har vært viktig for oss og arkitekten er at dette er en jernbanestasjon og trafikkterminal, og det skal være et trygt sted å være samt funksjonelt. Derfor er det store vinduer og godt innsyn for å skape trygghet, og det skal være funksjonelt i form av at det er lett å finne frem, sier Hognestad, som også sier at personlig synes han bygget blir godt inn i miljøet omkring.

– Om vi ser på rekken her, med den opprinnelige stasjonsbygningen fra 1880-tallet, stasjonsbygningen fra cirka 1960 som har vært i bruk til nå og trappehuset som sto klart for noen få år siden og den nye stasjonsbygningen, viser det på

en måte den historiske utviklingen i området. Stasjonsbygningen fra 60-tallet vil for øvrig ikke bli revet, og Bane Nor Eiendom er allerede i gang med å vurdere fremtidig bruk, sier han.

– Vi skal benytte den kommersielt på en eller annen måte, men vi har ikke landet helt på løsningen ennå. legger Hognestad til.

En side ved prosjektet er for øvrig at det i tråd med reguleringsplanen skal bygges en gangvei inne i bygningsmassen og over sporene fra Sjøgangen og helt frem til Politistasjonen som ligger ved enden av kvartalet slik at det blir tilgang til stasjonsområdet også derfra.

Spesiell jobb

Maria Venås har vært prosjektleder for Veidekke på byggetrinn 2, og hun forteller til Byggeindustrien at hun skal være med videre som prosjektleder også for det tredje byggetrinn. Der man allerede er godt i gang med grunnarbeidet, som pelling, spunting og betong.

Hun forteller at det har vært en spennende, men også krevende jobb, ikke minst siden man skulle bygge over jernbanespor som hele tiden har vært i bruk.

FAKTA

Sted: Trondheim

Prosjekttype: Kontor- og terminalbygg

Bruttoareal: 18.000 kvadratmeter

Byggherre: Bane Nor Eiendom

Totalentreprenør: Veidekke

Kontraktssum totalentreprise: 722 millioner kroner

Arkitekt: Arkitema Architects

Byggeledelse: Advansia (nå AFRY)

Rådgivere: RIBr, RIAku: Sweco | RI Rør: Cowi | RIV, RIByfy: Norconsult: | RIB: Siv. Ing. Danielsen, Aas-Jakobsen Trondheim | RIE: Vintervoll | RIG: Multiconsult

Underentreprenører og leverandører: Grunn- og utomhusarbeid: Tverås Maskin og Transport | Fundamentering:

Geo Fundamentering & Bergboring | Prefab elementer:

Veidekke Prefab | Trekonstruksjoner: Moelven Limtre |

Stålkonstruksjoner: Skanska Stålfabrikken | Brannsikring:

Firesafe | Maling, tepper og belegg: Rosenborg Malerteam

| Systeminnredninger: Valtec | Glassvegger, glasstak: Glassbygg | Dører: Daloc | Vinduer: Tore Ligaard | Elektro: Bravida

| Rør, ventilasjon og automasjon: GK | Porter: Hörmann

| Flis: Ivar S Moe | Spiler og kryssfiner: ProTre | Byggevarer:

Optimera | Matter: Matteleverandøren | Mur og puss:

Johannessen og Hagen | Parkett: Bo Andren | Himlinger:

Meta | Takteking: Norgestak | Blikkenslager: Mesterblikk |

Innredninger: Byåsen Trevare | Fasadevasksystem: Høyden |

Kjøkken: HTH | Rister: Ferrozink | Smedarbeider: Trondheim

Stål | Storkjøkken: Myhrvold | Heis: TKS Heis, Kone



Foreløpig står bygningen alene og utgjør den andre fasen av stasjonsutbyggingen. Arbeidet med neste fase er allerede i gang til høyre.

Veidekke

Totalentreprenør for
Nye Trondheim S



Veidekke Bygg Trondheim

veidekke.no

Rådgivende ingeniør
byggeteknikk

SIV ING
Danielsen as

VESTRE ROSTEN 81, 7075 TILLER
TLF: 920 18 221 - www.danielsenas.no
E-post: erik@danielsenas.no

Spunt- og pele-
arbeider er utført av



GEO
fundamentering
& bergboring AS

Tlf 32 08 59 00
post@geofb.no
www.geofb.no



Ventearealene er store og lyse, med benker og stoler som er behagelig å sitte i.

– Det har gitt utfordringer både når det gjelder planlegging, logistikken, selve fremdriften og også opp mot HMS, sier hun.

Når det gjelder HMS mener hun det har gått veldig bra.

– Vi er veldig fornøyde med hvordan jobben er gjort i Veidekke, og vi har hatt et godt samarbeid med byggherren. Prosjektet har gått videre med HMS-prisen i distriktet, og jeg opplever at vi har hatt god struktur når det gjelder vernerunder, ukentlige vernemøter i etterkant og verneledere som

har tatt jobben på alvor. Det har ikke vært personskader som har ført til fravær.

Hun forteller også at det har vært stor bruk av lærlinger, med en lærlingandel på 15 prosent.

Selve bygget er for så vidt ganske tradisjonelt teknisk sett. Bortsett fra betongarbeidene for å lage lokk over sporet og grunnarbeidene som ble noe krevende, er bygget i hovedsak prefab opp gjennom etasjene, med ferdige elementer på fasader med ferdig overflate på innsiden. Det er også brukt mye



Etasjene bindes sammen med både heiser og rulletrapper, og det samme gjelder adkomsten til plattformene.

treverk innvendig.

Gode energiløsninger

Både terminal- og kontordelen av bygget er sertifisert i Breeam Excellent. Det leveres med energiklasse A.

– Gjennom de kravene byggherren har satt til energi og bærekraft har vi også fått bekreftet at det gir et godt bidrag til det grønne skiftet. Vi har fått sertifikat fra finansieringsselskap om at vi er hundre prosent berettiget til finansiering med miljøobligasjoner og en bekreftelse

til at vi bidrar til FNs bærekraftsmål nr. 11, sier Hognestad.

CO₂-utslippene sammenlignet med referansebygg viser en reduksjon på 21 prosent knyttet til materiale i byggefasen, 31 prosent knyttet til energibruk i driftsfasen og 24 prosent knyttet til transport til og fra bygget i bruksfase, basert på 60 års brukstid.

Videre sier han at grunnenergiforsyningen er basert på fjernvarme.

– For å nå målene vi har på miljø og bærekraft har vi i tillegg

Grunn- og utomhusarbeider er utført av

TMT TVERÅS
MASKIN & TRANSPORT AS

tveraas.no

UTFØRELSE AV SYSTEMHIMLING,
SPILEHIMLING OG
SYSTEMVEGGER:

VALTEC

et selskap i **vivify**

Tlf 99 60 48 00 | post@valtec.no | valtec.no

ProTre
– En proff partner på tre

Vi har levert brannlakkert kryssfiner og brannlakkerte spiler til vegg og himlinger.

Tlf 70 27 58 00 | post@protre.no | www.protre.no



Det er luftig i ankomsthallen, og bruken av mye treverk gir et fint inntrykk.

installerer solcelleanlegg med 550 paneler og estimert produksjon på cirka 180.000 kW i året. Den energien bruker vi direkte i de offentlige arealene og avlaster strømforbruket der. Ettersom dette er en

jernbanestasjon har vi mye lengre åpningstid enn i et kontorbygg og vi vurderer at det ikke er formålstjenlig å legge kostnader i eventuell lagring eller salg av noe av denne energien, sier han.



I tillegg til stasjonsarealene inneholder bygget også flere etasjer som er leid ut til private bedrifter. Her fra en av spiserommene i den delen av bygget.

Sammen med byggingen blir det også gjennomført en oppgradering og fornyelse av uteområdet ved inngangen og foran Sjøgangen. Plassen nærmest det nye stasjonsbygget er ferdigstilt, mens resten av utearealene utenfor den gamle trafikkhallen og den originale togstasjonen fortsetter utover våren.

God adkomst

Når stasjonsbygg og uteområder står ferdig, vil det bli god adkomst for alle trafikkgruppene. Sjøgangen

gir kort vei til hurtigbåtterminalen på andre siden av jernbanesporene.

Parkeringskjelleren under bakken gir lånemuligheter for elbil, og bildelingstilbud. Foran stasjonen blir det «kiss-and-ride»-parkering, og det blir parkering for sykler og bysykler. Utenfor stasjonen er det både taxiholdeplass og bussholdeplasser.

Totalarealet er på cirka 18.000 kvadratmeter bygg og omkring 2.000 kvadratmeter nytt uteareal.

Glasstak og glassvegger
i atrium er utført av

GLASSBYGG as

Tlf 916 53 860 – post@glassbygg.as
glassbygg.as

Malerarbeider, tepper og
gulvbelegg er utført av

**Rosenborg
malerteam**

Tlf 93 49 70 00 • rosenborg-maler.no

Byggevarer og kjøkken
er levert av Optimera

AUBO
Dansk kjøkken på sitt beste

OPTIMERA

Optimera Proff Trondheim
optimera.no



GK har prosjektert og utført inneklimate-,
rør- og automasjonsinstallasjoner.

Vi bygger bærekraftige samfunn for generasjoner.



gk.no