

Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050



 **rodeo**
SANDEN + HODNEKVAM
Even Smith Wergeland

Prosjektteam:



Magnus Jørgensen
Ingrid Roalsø
Knut Schreiner
Salas Montes
Thao Nguyen

&

SANDEN + HODNEKVAM

John Sanden
Ingvild Hodnekvam

&

Even Smith Wergeland
Norsam
SINTEF

Kontakt:

Rodeo arkitekter as
v/ Magnus Jørgensen
Partner + faglig leder plan og urbanisme
e: mj@rodeo-arkitekter.no
t: 957 07 231

Oppdragsgiver:

Trondheim kommune © 2019



Mål for Trondheim sentrum

FLERE FOLK I SENTRUM.

FLERE SKAL BO OG JOBBE I SENTRUM,
OG FLERE SKAL BESØKE OG OPPHOLDE
SEG LENGRE I SENTRUM.

FLERE SKAL GÅ, SYKLE OG TA
KOLLEKTIVTRANSPORT, OG FÆRRE SKAL
KJØRE PERSONBIL I SENTRUM.

Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi skal bidra til å nå flere eksisterende mål, blant annet fra kommuneplanens samfunnsdel og arealdel. Under har vi listet opp målene og tiltak for å nå dem:

1
Styrke Midtbyen som identitetsbærer

Å styrke Midtbyen som identitetsbærer for hele byens befolkning gjennom å bevare og foredle de unike historiske kvalitetene og det eksisterende kulturmiljøet, og bygge bro mellom fortid, nåtid og framtid.

2
Lett å leve miljøvennelig

En klimavennlig og bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennelig gjennom å legge til rette for økt tetthet av boliger og arbeidsplasser i sentrum, med byrom og gater som er attraktive og trygge for myke trafikanter, og redusert transportbehov.

3
Nullvekst for personbiltrafikk

Å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom å legge til rette for lavere bilandel, strengere parkeringsbestemmelser for personbiler, og tettere nett for gående og syklende.

4
Tilrettelegge for bedre folkehelse

En by der befolkningen får bedre folkehelse gjennom å legge til rette for økt daglig fysisk aktivitet og mindre forurensning fra transportsektoren.

5
Styrke kunnskapsaksen

En internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby gjennom å legge til rette for en kunnskapsakse som strekker seg fra Sluppen via campus på Elgeseter, St. Olavs hospital på Øya og Midtbyen til Nyhavna, og som bindes sammen av det nye metrobussystemet.

6
Et mer attraktivt og levende sentrum

Et mer attraktivt og levende sentrum gjennom å legge til rette for høyere tetthet, gjøre det triveligere å gå og oppholde seg der, og legge til rette for flere kulturaktiviteter og arrangementer.

7
Attraktivitet for barnefamilier og bedre utearealer

Langt flere boliger og mer stabile bomiljø i sentrum gjennom å legge til rette for flere og bedre steder å bo, et mer variert boligtilbud med fokus på attraktivitet for barnefamilier og bedre utearealer.

8
Tilrettelegge for flere arbeidsplasser i sentrum

Et attraktivt jobbmarked i sentrum gjennom å legge til rette for flere arbeidsplasser i sentrum og bedre kollektivsystem til og fra sentrum.

9
Legge til rette for handel, service og kultur

Å styrke Midtbyen som regionens viktigste handels- og kultursentrum gjennom å legge til rette for bedre steder å drive handel, service og kultur og å øke kundegrunnet ved at sentrum blir mer attraktivt for folk å oppholde seg i og besøke.

Tre hovedtema

KULTURMINNEVERN



BYLIV



STEDSIDENTITET



I tillegg til å forsøke å svare ut målsettingene over, har vi i dette arbeidet hatt et spesielt fokus på tre overordnede tema som har vært gjennomgående i alle faser av prosjektet: Kulturminnevern, byliv og stedsidentitet. Temaene har vært drøftet i bred forstand, og kulturminnevern

Strategi for Urban Bevaring

OVERORDNET TILNÆRMING

Innenfor nyere tids arkitekturvern og kulturminne-forvaltning har det i økende grad blitt lagt vekt på bevaring som ledd i en områdeutvikling, ikke bare som en øvelse i å sikre utvalgte enkeltobjekt. Internasjonalt har denne fremgangsmåten blitt samlet under fellesbetegnelsen urban preservation, som på norsk blir urban bevaring. Det er dette som er den sentrale inngangen i vår strategi for kulturminner i de områdene av Trondheim vi har utforsket. I utgangspunktet innebærer urban bevaring en fot i hver leir; at man alltid tar utgangspunkt i den strukturen som finnes, tar historien på alvor, men samtidig prøver å identifisere mulige handlingsrom for fornyelse.

Hva innebærer så urban bevaring i denne sammenhengen? Det betyr at vi har satt oss inn i rådende retningslinjer for bevaring så vel som utvikling i Trondheim og, med bakgrunn i dette, kommet opp med

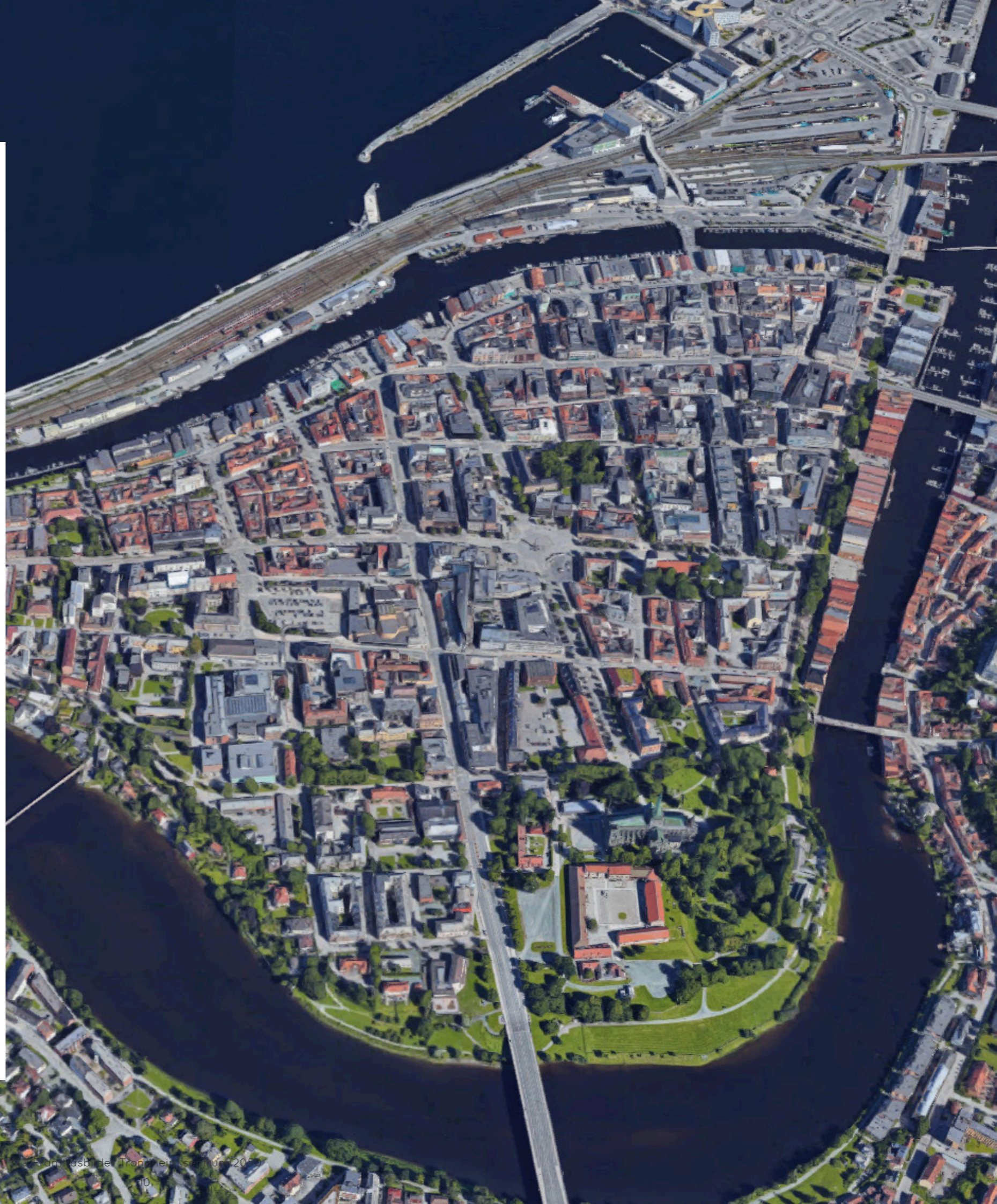
en todelt strategi: én tilnærming for Midtbyen og én for Nyhavna. For førstnevnte foreslår vi en strategi basert på henholdsvis bevaring gjennom luking og differensiert skalatilpasning. Dette går kort sagt ut på at vi legger til rette for å kultivere den historiske bebyggelsen gjennom å fjerne enkelte element og legge til andre, samt å foreslå at nye innslag i Midtbyen kan tilpasses ulike skalatyper – ikke bare den tradisjonelle trehusbebyggelsen i to etasjer.

Når det gjelder Nyhavna går vi inn for vern gjennom gjenbruk, med vekt på det vi kaller aktiviserende kulturminnevern – å beholde nok eksisterende bygninger til at den industrielle havnekarakteren består, samt å fylle disse med variert bruk gjennom tilrettelagt transformasjon. Det følgende er en nærmere redegjørelse for de to tilnærmingene.



Del 1: Midtbyen

IMidtbyen møtes noen av de viktigste historiske strukturene i Trondheim og de viktigste ambisjonene for byens fremtid, særlig knyttet til å skape mer liv i sentrum og gjøre området med attraktivt for barnefamilier. Det handler om å stimulere til mer handel, skape mer boltreplass for barn og unge, samt tryggere omgivelser med tanke på ferdsel. Sistnevnte handler i stor grad om trafikale forhold, men også om hvordan eksisterende og fremtidige bomiljøer utformes. Deler av den historiske bebyggelsen representerer en utfordring fordi den er veldig tettpakket – små kvartalsstrukturer med mye bakgårdsbebyggelse av variabel kvalitet. At Trondheim sentrum har tette strukturer er for så vidt i tråd med samtidens ideer om kompakt byutvikling, men mindre i tråd med idealet om nok uteoppholdsareal til de som skal bo i de aktuelle kvartalene. Noe av dette kan løses ved at eksisterende åpne byrom, som skolegårder, tas i bruk mer fleksibelt, men vi ser også nødvendigheten av å gripe inn i noen av de tette kvartalene for å gjøre dem mer luftige og brukbare som oppholdsarealer. Dette vil i noen tilfeller utfordre erkjente verneverdier, men det er samtidig vanskelig å komme utenom slike konflikter dersom Midtbyen skal utvikles i en mer familieorientert retning. Vi foreslår derfor bevaring gjennom luking som første ledd i vår strategi.



BEVARING GJENNOM LUKING

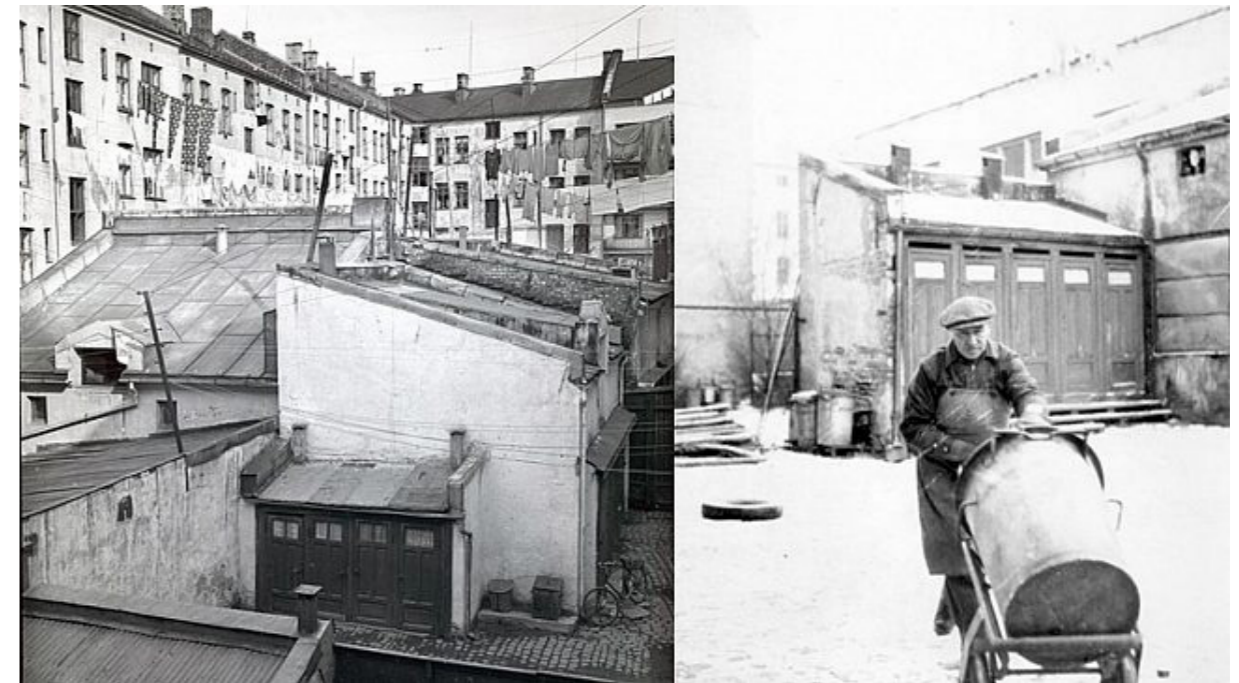
I Midtbyen møtes noen av de viktigste historiske strukturene i Trondheim og de viktigste ambisjonene for byens fremtid, særlig knyttet til å skape mer liv i sentrum og gjøre området med attraktivt for barnefamilier. Det handler om å stimulere til mer handel, skape mer boltre plass for barn og unge, samt tryggere omgivelser med tanke på ferdsel. Sistnevnte handler i stor grad om trafikale forhold, men også om hvordan eksisterende og fremtidige bomiljøer utformes. Deler av den historiske bebyggelsen representerer en utfordring fordi den er veldig tett pakket – små kvartalsstrukturer med mye bakgårdsbebyggelse av variabel kvalitet. At Trondheim sentrum har tette strukturer er for så vidt i tråd med samtidens ideer om kompakt byutvikling, men mindre i tråd med idealet om nok uteoppholdsareal til de som skal bo i de aktuelle kvartalene. Noe av dette kan løses ved at eksisterende åpne byrom, som skolegårder, tas i bruk mer fleksibelt, men vi ser også nødvendigheten av å gripe inn i noen av de tette kvartalene for å gjøre dem mer luftige og brukbare som oppholdsarealer. Dette vil i noen tilfeller utfordre erkjente verneverdier, men det er samtidig vanskelig å komme utenom slike konflikter dersom Midtbyen skal utvikles i en mer familieorientert retning. Vi foreslår derfor bevaring gjennom luking som første ledd i vår strategi.

Dette grepet er inspirert av tilsvarende tiltak i byer som rommer lignende kvartalsstrukturer som Midtbyen. Et velkjent eksempel i norsk sammenheng er Oslo Byfornyelse, som på 1980-tallet medførte vesentlige oppgraderinger av bebyggelse på byens østkant. En hovedstrategi var å sanere bakgårdsbebyggelse i områder som Grünerløkka og Tøyen, der murgårder fra andre halvdel av 1800-tallet dannet kvartaler som i mange tilfeller var helt tettpakket av bakgårdsbebyggelse. Deler av denne var i bruk, men mye hadde også ut-

gått, særlig utetoaletter, uthus for husdyr og gamle verksteder. Det var ikke uten protester at slik bebyggelse ble revet – og det som var i best stand ble dessuten spart – men det har i senere tid blitt sett på som et vellykket inngrep, ikke minst med tanke på å gjøre de aktuelle bydelene mer barnevennlige. Dagens Grünerløkka – et av de mest attraktive bo- og handelsområdene i Oslo – ville neppe vært det samme uten denne lukingen.

Det kan også argumenteres for at Byfornyelsen ikke bare fjernet historie, men at de historiske strukturene som ble stående igjen kom styrket ut av det. Ved å prioritere boligbebyggelsen som rammer inn kvartalene fikk denne kvalitetene den ikke før hadde hatt, i form av lys og plass, samt at det totalt sett ble mindre å vedlikeholde i hvert kvartal. Fra 90-tallet og fremover har flertallet av de kvartalene som ble omgjort på 80-tallet blitt pusset opp. Den arkitektoniske arven har dermed kommet mer til sin rett, blant annet fordi det er mulig å oppleve bygningene fra innsiden på en helt annen måte. Dette er urban bevaring på sitt beste, der man styrker et historiefortellende element samtidig som man oppgraderer i tråd med samtidens behov.

I forlengelsen av et slik luking vil det også kunne oppstå nye strukturer inne i bakgårdene i de tilfellene der man har plass og velger å beholde utvalgte bygg. Dette forekom flere steder i Oslo i forbindelse med Byfornyelsen, som etterlot brukbare stallbygninger og lignende fasiliteter i enkelte bakgårder. I dag er disse tatt i bruk på variert vis, enten som kompakte boliger for familier eller som nyttige fellesbygninger for borettslag. Vi tror at en lignende kombinasjon av omstrukturering og ombygging kunne vært meget interessant med tanke på Midtbyen.



En bakgård ryddes i Munkedamsveien 69, Oslo. Tidlig eksempel på den systematiske byfornyelsen som fulgte på 1980-tallet. © Norsk Folkemuseum

Rent typologisk sett har denne blandingen av hovedbygninger og bakbygninger vært aller vanligst i England, i form av såkalte mews houses. Disse var tradisjonelt sett plassert på baksiden av terrasserte rekkehus av typen man finner i de fleste engelske storbyer. Den opprinnelige funksjonen var slett ikke ulik norsk bakgårdsbebyggelse: Det var ofte staller, verksted eller oppholdsrom for arbeidere. De var ofte organisert rundt en liten bakgate inne i det aktuelle kvartalet. I dagens byer tilbyr disse strukturene en kompakt, tilbaketrukket livsstil som harmonerer godt med småbarnsliv. Selv om denne boformen ikke kan importeres direkte til Trondheim, representerer den en innfallsvinkel som kunne vært svært spennende å prøve ut i tilpasset form. De trondheimske veitene er jo en lignende type bakgate som dem man ofte ser i engelske mews-strukturer, bare smalere og noe mer krokete i stilen. Dette er noe som kunne latt seg utvikle i lys av den pågående ambisjonen om å vitalisere veiter og gårdsrom i Midtbyen, en prosess ledet av Byantikvaren i Trondheim kommune. I Midtbyen er de fleste kvartalene noe mindre enn dem man finner i Oslo, og for den del typisk mews-byer som London og Birmingham, så det ville nok være aller mest aktuelt i form av infill-prosjekter i etterkant av at noe har blitt fjernet.

Det store spørsmålet er jo da hva som er fjerneverdig? For å svare helt presist på dette må det mer detaljert analyse til, men det som i alle tilfeller er sikkert er at verneverdiene ligger

omtrent like tett som bebyggelsen i store deler av Midtbyen. Dette er og blir det mest sentrale kulturminneområdet i hele byen, ikke minst på grunn av Hensynssone 11.1 Midtbyhalvøya, som figurerer i arealdelen av gjeldende kommuneplan for Trondheim. Aktsomhetskartet viser dessuten spesifiserte verneverdier i de aller fleste kvartalene. Det som imidlertid også er tilfelle er at vektingen er temmelig forskjellig, fra innslag av sterkt formelt vern som fredning etter kulturminneloven og bevaring etter plan- og bygningsloven til den noe mer uforpliktende kategorien «kommunalt listeført». Det innebærer et visst handlingsrom, og det er nærliggende

Å begynne i de kvartalene der det formelle vernet er minst tilstedeværende. Situasjonen er også slik at flere av de aktuelle vernesonene, som Sanden og Løkkaområdet i den nordvestre delen av Midtbyen, begynner å bli nokså gamle med tanke på når vedtaket falt. Sanden og Løkkaområdet ble for eksempel regulert til bevaring i 1981. Mye har skjedd siden gang, både med tanke på vernediskusjoner og byutvikling. Innenfor den aktuelle sonen er store deler av bebyggelsen merket i verneklasse C, det vil si erkjent antikvarisk verdi, men ikke nødvendigvis veldig høy på enkeltobjektnivå. Tiden virker nå moden for en revisjon av gjeldende forhold, og vi anbefaler å åpne opp for historisk luking kombinert med gjenbruk og infill som en potensiell tilnærming.



En enebolig på 20 kvadratmeter inne i en bakgård i Oslo. © E24



To boliger med plass til familier i Conradis gate 5 C, Oslo. © Anja Standal



Et foto fra Thorvald Meyers gate 49, Oslo, som viser hvordan bakgårder også kan benyttes til andre formål en bolig, i dette tilfellet kafédrift (Godt brød) og utleie til kontorvirksomhet © Oslo kommune.



Kolonibagen Restaurant, Frogner, Oslo. © Oslo kommune.

DIFFERENSIERT SKALATILPASNING

Et annet viktig aspekt ved utviklingen av Midtbyen er hvordan å håndtere ulike skalatyper. Tradisjonelt sett har Trondheim hatt en 'monumental-arkitektur' som sjelden overskred to etasjer i høyde. Det er jo ikke spesielt ruvende, og det er heller ikke alltid helt i tråd med dagens krav til plass, enten man skal lagre varer eller sikre gode boforhold til flere enn dem som allerede bor i Midtbyen. Når det er sagt er jo også den lave, eldre trehusbebyggelsen selve kjernen i Trondheims kulturminneprofil. Den bør åpenbart spille en viktig rolle i utviklingen videre, og det er neppe i de mest inntakte områdene med lav bebyggelse at det passer best med nyere innslag som er vesentlig høyere og voluminøse.

Samtidig er jo Midtbyen, som andre deler av Trondheim sentrum, preget av ulike trinn av historisk utvikling med forskjellige skalatyper. Et godt eksempel på dette i ett og samme gateløp er Søndre gate, som rommer bygninger fra flere generasjoner. Vi mener derfor at det vil være hensiktsmessig å utvikle en modell for videre utvikling som hensynstar de ulike typene, uten at en av dem nødvendigvis blir dominerende fremfor de andre. Grovt sett kan vi si at det finnes tre hovedkategorier i Midtbyen: Trehus fra 17- og 1800-tallet i to etasjer, bygårder i mur fra andre halvdel av 1800-tallet og tidlig 1900-tall i fire til fem etasjer (ofte med innturket tak), og moderne kontor-, forretnings og boligbygg fra etterkrigstiden og fremover, hvor av mange forholder seg til høyden på eldre bebyggelse (gjerne fem etasjer + én inntrukket) og enkelte overskrider dette. Disse kategoriene er hverken absolutte eller uttømmende – det finnes jo også høyere etasjebygninger i tre, særlig ut mot vann – men de angir en veksling i

høyder og tomteutfylling som i sum er ganske typisk for Midtbyen.

Ut fra denne kjensgjerningen vil det være interessant å la utviklingen fortsette i lignende spor som de tre skalatypene legger opp til. Altså: Å holde høydene nede i de områdene der den eldre trehusbebyggelsen er sammenhengende, men ellers legge opp til et visst handlerom i og rundt de kvartalene som er dominert av høyere og større bebyggelse. I tilfeller der disse grenser mot hverandre – det er jo ikke til å komme utenom – kan det være aktuelt å tenke avtrapping, det vil si at høyden på eventuelle nybygg trappes ned mot den eldre og lavere bebyggelsen. På denne måten vil Midtbyen fortsette å kunne ekspandere i format, samtidig som det vil kunne oppstå fleksible møtepunkt mellom nytt og gammelt fra ulike perioder.

Denne tilnærmingen er veldig i tråd med et av kjernepunktene innenfor urban bevaring slik det blant annet blir praktisert av den amerikanske arkitekten Jorge Otero-Pailos, professor i arkitekturvern ved Columbia University, New York. Otero-Pailos har vært en talsmann for å se på historiske områder i byer som «urbane ensembler», der alle leddene – ikke bare de som tradisjonelt har vært mest verdsatt – kan settes i spill og bidra til å forme utviklingen. Det betyr at også innslag som har brutt med normen, som ekstra høye bygninger, uvanlige materialtyper etc., kan bli en del av et historisk narrativ, og ikke bare ses på som unntak. Da må de også telle med i handlingsrommet, slik vi tenker oss at større bygninger fra nyere tid kan gjøre i Midtbyen.



Et foto fra Søndre gate i Trondheim, 1972, som viser et møte mellom eldre trehusbebyggelse og murgård fra rundt 1900
© Byantikvaren i Trondheim.



Nye Sentrum Hotell på Cicignons plass, her avbildet i 1983, viser en skala som helt klart utfordrer ideen om Trondheim som en utpreget to-etasjers by.
© Trondheim kommune.

VERNEVERDIG BEBYGGELSE

Mesteparten av bebyggelsen i Midtbyen har antikvarisk verdi. Kartet til høyre ble laget av Byantikvaren i 2009 og angir grad av vern for bebyggelsen i Midtbyen. En god del av byggene innenfor verneklasse A er i tillegg fredet, de fleste av dem på Kalvskinnet og langs praktgatene Munkegata og Kongens gate. Vi har valgt å ikke skille på disse her, da vi uansett ikke ser noe handlingsrom innenfor denne verneklassen.

For oss representerer de klasse A og B den historiske identitetsbærende bebyggelsen i Midtbyen, og mener man må praktisere en meget streng vernepolitikk for denne bebyggelsen. Innenfor klasse, derimot, mener vi det må være rom for mer eksperimentell form for vern, transformasjon, og i visse tilfeller kunne diskutere riving for å kunne opprettholde et levende bysentrum.



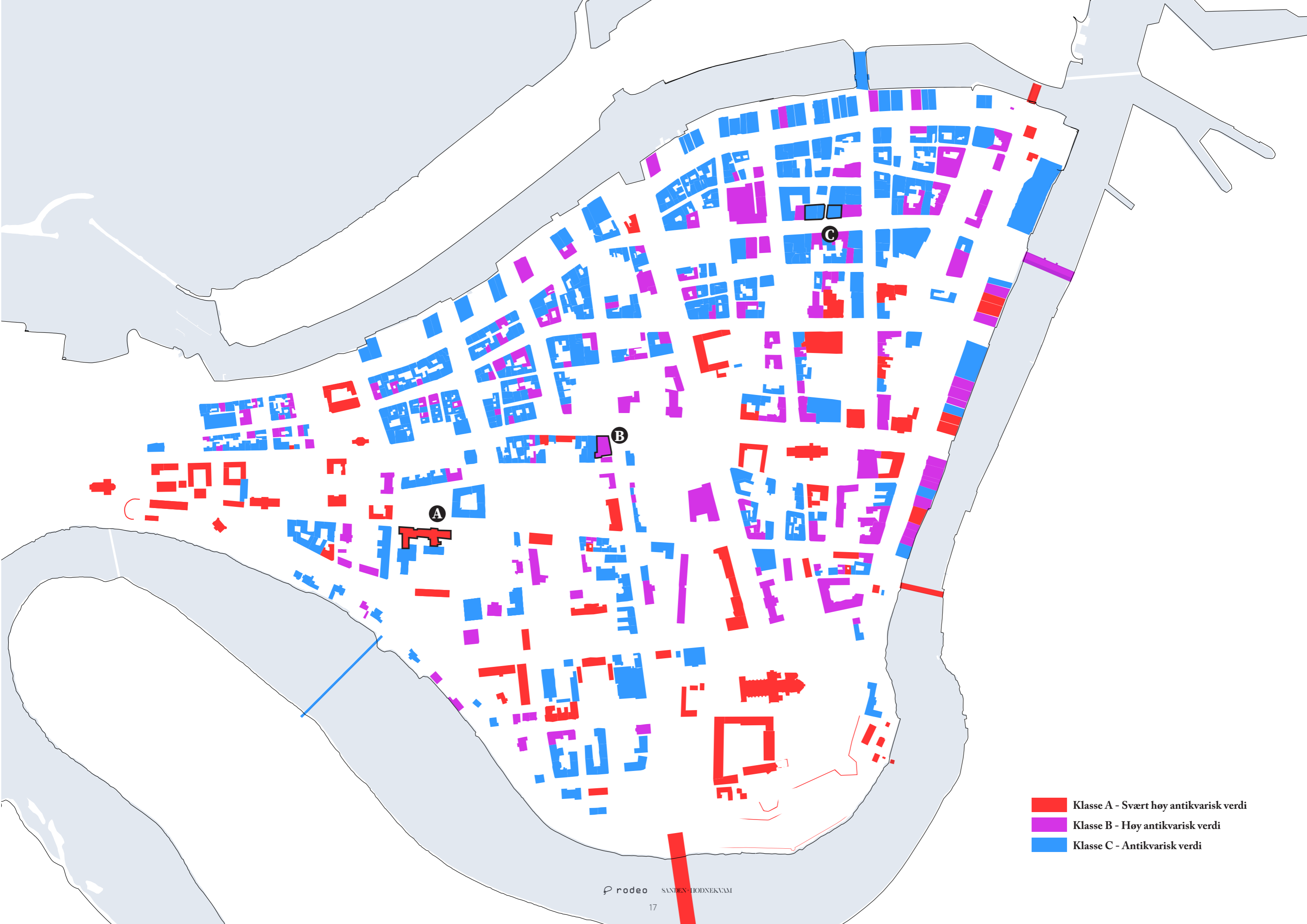
*Klasse A - Svært høy antikvarisk verdi
Vitenskapsmuseet, Erling Skakkes gate*



*Klasse B - Høy antikvarisk verdi
Trondhjems Arbeiderforening, Prinsens gate*



*Klasse C - Antikvarisk verdi
Trehusbebyggelse, Olav Trygvassons gate*



- Klasse A - Svært høy antikvarisk verdi
- Klasse B - Høy antikvarisk verdi
- Klasse C - Antikvarisk verdi

“FJERNEVERDIG” BEBYGGELSE

Fjernekartet for Midtbyen tar utgangspunkt i den bebyggelsen som ikke er omfattet av Byantikvarens aktsomhetskart. I tillegg inkluderer det bakgårdsbebyggelse og enkelte bygg fra den laveste aktsomhetsklassen. Fjernekartet må leses som en konseptuelt transformasjonstrategi for Midtbyen, som grunnlag for en debatt rundt vern i Midtbyen. Vi har ikke gått inn og gjort vurderinger av hvert enkelt bygg, da dette er et eget og svært omfattende arbeid iseg selv, men ønsker å belyse handlingsrommet man har i Midtbyen med tanke på sanering, transformasjon og byutvikling, fremfor å kun fokusere på hva man ikke kan gjøre noe med.

Vi mener praksisen kommunen har hatt med å tillate fortetting i bakgårdene, har gått på bekostning av bokvalitet i Midtbyen og stiller spørsmål ved om dette er rett strategi får å få flere boliger i Midtbyen. Vi har heller ikke tro på at Midtbyen er et sted hvor man skal utfordre byggehøyder i for stor grad. Vi ønsker derfor å forslå en strategi for Midtbyen som betsår av en streng praksis for vern av bebyggelse i de høyere verneklassene - A og B - samtidig som vi anbefaler å åpne for et større og mer liberalt handlingsrom når det gjelder transformasjon av bebyggelse i verneklasse C.



- Ingen vernestatus**
Stort transformasjonspotensial
- Klasse C - antikvarisk verdi**
Noe transformasjonspotensial

Tiltakskatalog for Midtbyen

OVERORDNET TILNÆRMING

Diskursen og praksisen rundt vern og bygging i Midtbyen fremstår som hemmende på god byutvikling. På den ene siden er vernehensynene så strenge at det blir vanskelig å bygge noe nytt, samtidig som det til stadighet åpnes for dispensasjoner og fortetting som er i strid med Midtbyplanens intensjoner.

Vi har derfor laget en tiltakskatalog som eksemplifiserer potensial og prinsipper for transformasjon og fortetting i Midtbyen som grunnlag for en bredere diskusjon for hvordan man kan tenke vern i det historiske sentrum. Noen av tiltakene kan virke radikale, men representerer likevel fullt gjennomførbare byutviklingsstrategier, som har blitt implementert eller er under gjen-

nomføring i andre vesteuropeiske byer.

I tillegg til tiltakene som utfordrer vernehensyn og transformasjon av bebyggelse presenteres også tiltak som utfordrer hvordan vi bruker og opplever byen. Vi stiller blant annet spørsmål ved bilens forrang i byen, og presenterer tiltak som vil forbedre fotgjengernes og barnefamilienes kår i byen, på bekostning av biltilgjengelighet.

Vi håper innspillene vil bidra til å åpne diskusjonen om Midtbyens fremtid og hvordan vi tilrettelegger for bedre bomiljøer og økt byliv i Trondheim sentrum, samtdig som byen ivaretar sine historiske arv og antikvariske kvaliteter.



Midtbyen i dag



Midtbyen 2050



Kan man tillate seg noe høyere bebyggelse...



...koste på seg noen smykker?



...og hvor stort er budsjettet?



Uansett, behov for å vurdere ny regulering

BAKGÅRDSSANERING

I den innledende teksten beskrev vi bakgårdssanering som en *bevaring gjennom luking*. På samme måte som man luker i kjøkkenhagen for å gi grønnsakene de beste vekstvilkårene, tror vi på en strategi der man gjennom å rive noe kan dyrke frem kvalitetene i noe annet og gi den bebyggelsen som bevares en større verdi og bli en bedre historieformidler. Ikke minst tror vi en slik strategi vil bidra til en økt vilje til oppgradering, investeringer og bruk av bygningsmassen som på sikt vil ivareta den historiske arven på en langt bedre måte enn i dag. Baklandet er et nærliggende eksempel på hvordan et slitent område kan rustes opp og få nytt liv.

I motsetning til Baklandet er kvartalene i Midtbyen svært trange og mørke, med få og små uteoppholdsarealer i bakgård. Praksisen med å tillate fortetting i bakgårdene mot å spare lav bebyggelse langs gaten er delvis mislykket og har forringet bokvaliteten for de få som bor i Midtbyen. I andre byer opplever man nå en økt etterspørsel blant middelklassefamilier til å flytte til sentrale bydeler og leve en urban livsstil - også fam-

ilier med barn. Dette krever bedre bokvaliteter enn det man opplever i Midtbyen i dag. Vi tror en systemisert uttynning av bakgårdene i kvartaler med stor andel boliger vil gi bedre bokvalitet, og at man kan få mer attraktive boliger i Midtbyen som også bedre legger til rette for barnefamilier.

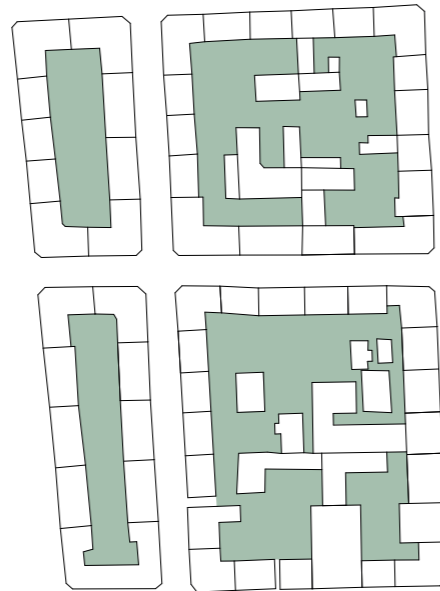
En økt aksept for riving og/eller transformasjon av bakgårdsbebyggelse vil også kunne fremme næringsinteresser, da man vil kunne få større og mer hensiktsmessige lokaler bak de verneverdige bebyggelsen mot gaten. Bakgårdssanering har vært gjennomført i stor skala her til lands tidligere, jf. Grünerløkka på 80-tallet, men i Midtbyen noen tiår senere er situasjonen riktignok annerledes og vil dermed kreve en annen tilnærming. Å åpne for et større og målrettet program for uttynning av bakgårdsbebyggelse til fordel for grønne fellesarealer i bakgårdene, eller mer rasjonelle næringslokaler på bakkeplan, tror vi likevel er en byutviklingsstrategi som vil øke attraktiviteten både for beboere, investorer og næringsaktører.





 **Bakgårdssanering**
Ca. 49 000 m²

BAKGÅRDSSANERING



GRÜNERLØKKA

BYA: 17 140 m²
Ubebygd: 11 520 m²

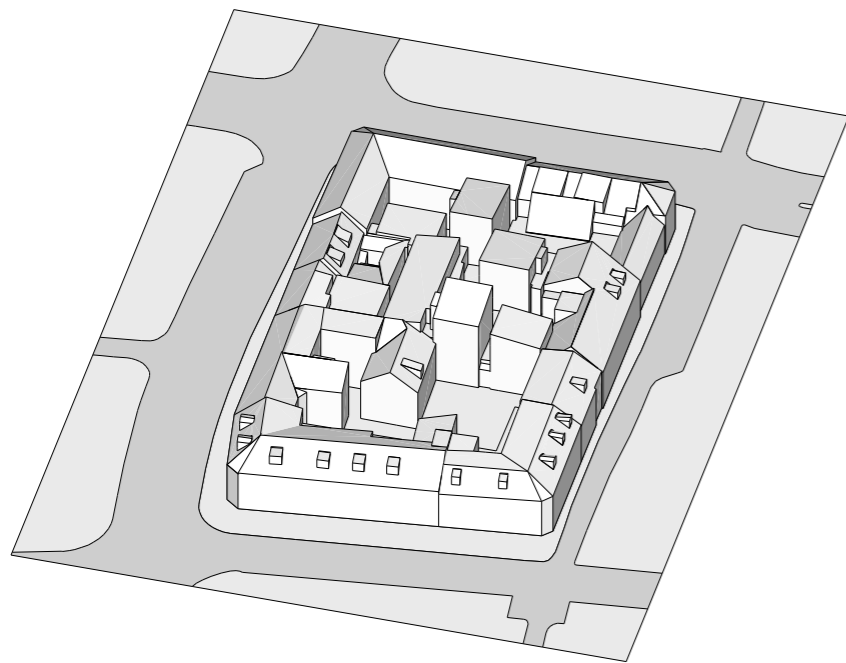
Forhold BYA/uteoppholdsareal: 1,48



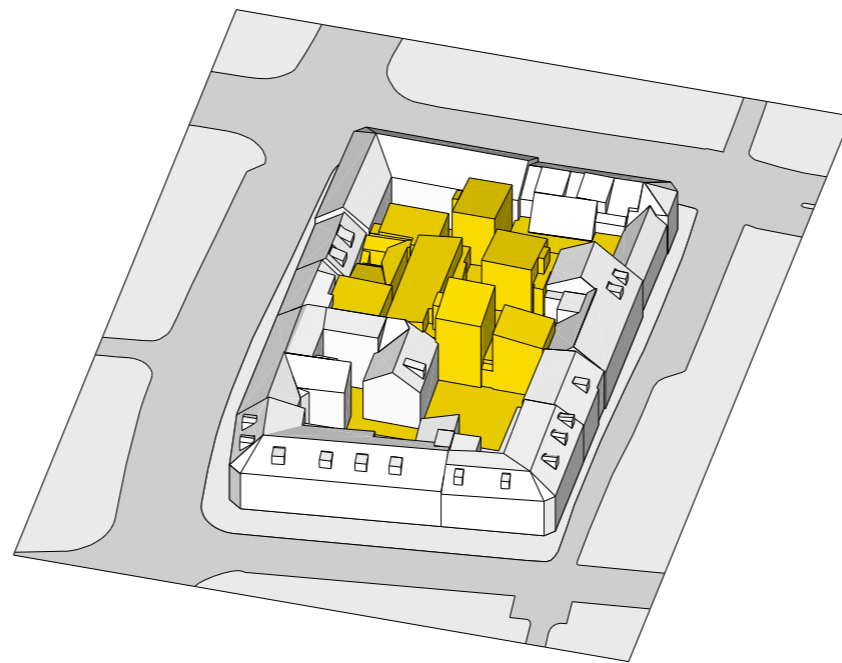
MIDTBYEN

BYA: 8 210 m²
Ubebygd: 460 m²

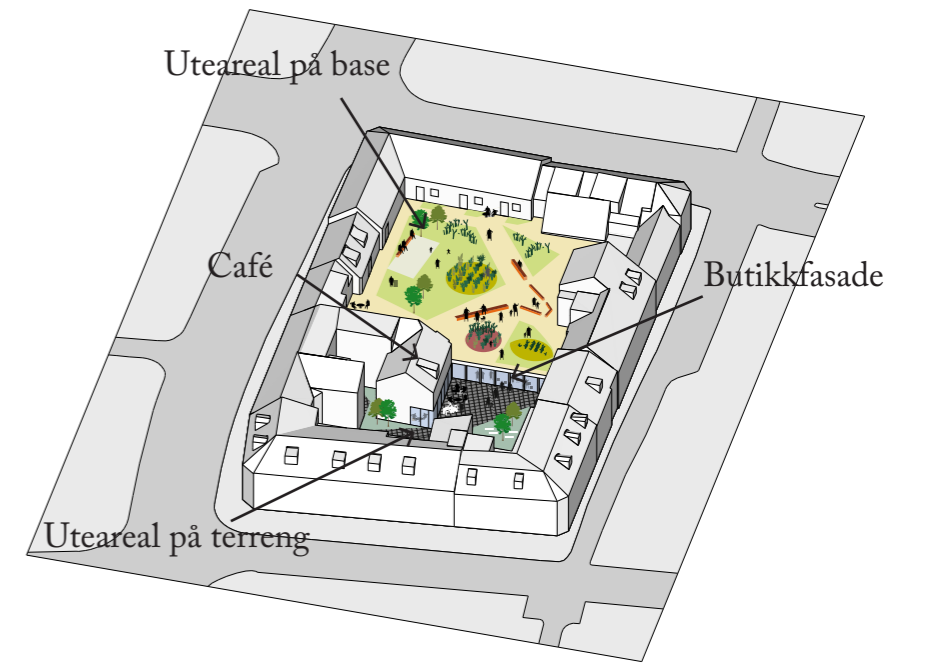
Forhold BYA/uteoppholdsareal: 17,8



Eksisterende situasjon



Riv bakgårdsbebyggelse



Ny bakgårdssituasjon

TRANSFORMASJON

En by er i stadig endring, en kontinuerlig metamorfose, hvor behov og funksjonalitet endrer seg over tid. Det som var etterspurt for 20 år siden kan være irrelevant for de kommende 20 år. Bygningsmassen har derfor behov for å tilpasse seg tiden. Dette gjelder både enkeltbygninger, men også selve strukturen og det lover som regulerer den. De aller fleste byggene som vil være i Midtbyen i 2050 står der allerede idag. Utfordringen er bare å klare å fylle de med ny bruk og nye programmer. En fleksibel holdning til transformasjon av eksisterende bygningsmasse er en nødvendighet for at Midtbyen igjen skal blomstre.

Det er en felles målsetting for kommunen og utbyggerne at det ønskes flere boliger i Midtbyen. I følge en større utvikler vi snakket med, er det i dag i størrelsesorden 100.000m2 tomme kontorlokaler i Midtbyen. Mange av disse kontorlokalene kunne rent teknisk sett fint la seg transformere til bolig, slik man har gjort i stor

stil bl.a. i Oslo. Utfordringen for Midtbyen er at kostnaden for transformasjon målt opp mot kvadratmeterprisen for boliger gjør at det ikke lønner seg. Det er særlig en rekke tekniske krav og forskrifter som driver prisene opp. Er det tiltak Trondheim kommune som planmyndighet kan gjøre med tanke på å akseptere fravik eller dispensasjoner fra TEK og Plan- og bygningsloven? Eksempelvis kostnadsdrivende krav om tilgjengelighet (heis, universell utforming, tilgjengelighet på bad), energikrav, MUA-krav o.l.

Det ligger altså et stort potensiale til å øke boligandelen i Midtbyen gjennom transformasjon av eksisterende bebyggelse. I dag handler mye av diskusjonen rundt boligpotensialet i Midtbyen om fortetting og nybygg, men den bør også i større grad inkludere transformasjonspotensialet og hvilke virkemidler man har til rådighet for å forenkle prosess og dempe kostnadsveksten.



Pbl § 31-2

“Kommunen kan gi tillatelse til bruksendring og nødvendig ombygging og rehabilitering av eksisterende byggverk også når det ikke er mulig å tilpasse byggverket til tekniske krav uten uforholdsmessige kostnader, dersom bruksendringen eller ombyggingen er forsvarlig og nødvendig for å sikre hensiktsmessig bruk. Kommunen kan stille vilkår i tillatelsen.”





■ **Transformasjonspotensial**
Ca. 100 000 m2 kontor midtbyen

■ **Transformasjonspotensial**
Større bygningsmasse med transformasjonspotensial

INFILL / KVARTALSKOMPLETTERING

En del av bebyggelsen i Midtbyen må anses som mulige objekter for omfattende transformasjon eller riving i et 2050-perspektiv. Dette kan dreie seg om felleferdig trehusbebyggelse, bygg som har utspilt sin funksjon, ineffektive bygg som ikke utnytter potensialet på tomte og kan forsvare sin plass i kvartalsbebyggelsen eller bygg fra etterkrigstiden som bryter med intensjonene i Midtbyplanen og ikke bidrar til å styrke gateløpet.

Midtbyen trenger en plan for vedlikehold av "tanngarden". På motsatt side vises et kart over potensielle bygg som kan rives og erstattes med mer tilpasset bebyggelse. Vi har markert ut enkeltstående bygg og randsonebygg med ingen eller lav antikvarisk verdi (klasse C i dårlig forfatning).

Kartleggingen må leses på et konseptuelt nivå - som et forslag til et eget prosjekt som bør gjennomføres i det videre planarbeidet for Midtbyen.

Antwerpen er kjent for sin infill-strategi hvor byen selv tar en aktiv rolle med å identifisere, kjøpe opp gamle bygg og bygge nytt, før de selger ut igjen. Dette er et system som også kunne fungert i Trondheim, men er ikke avhengig av at det er kommunen som kommer inn som utvikler og utbygger. Det viktigste grepet er å tydeligere identifisere hvilke tomter man ønsker utviklet og definere krav og rammer som gjør at det blir økonomisk lønnsomt og pratisk gjennomførbart, samtidig som de arkitektoniske kvalitetene blir ivaretatt.



Jan de Laetstraat 37, Antwerpen



Antwerpen i Belgia er en by som - ikke ulikt Trondheim - har et historisk sentrum med en plan bl.a. etter modell av Haussmann i Paris. Her har byen som del av sin progressive byutviklingsstrategi foretatt en tilsvarende strategisk kartlegging av "råtne tenner" i kvartalsstrukturen, som så systematisk kjøpes opp og skiftes ut over tid med moderne, men nøysomt tilpasset arkitektur. Oppdragene går til unge arkitektkontor som har en form for rammeavtale med byen. Gjennom denne byutviklingsstrategien har byen selv kontroll over byreparasjonen og er bedre i stand til å sikre at den arkitektoniske kvaliteten på prosjektene som bygges hensyntar konteksten.



Rives - randzone + enkeltstående
Ca. 51 000 m²

INFILL / KVARTALSKOMPLETTERING

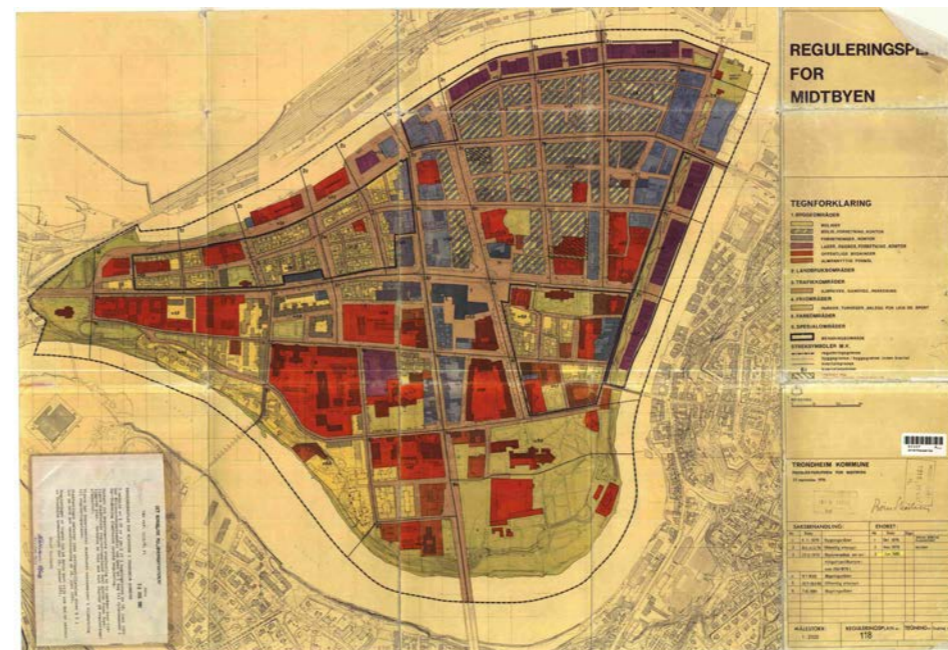
Infillpolitikken i Midtbyen har variert gjennom historien med skiftende trender og arkitektoniske idealer. I Veileder for plan- og byggesaker i Midtbyen (2013) kan man lese følgende:

I middelalderen lå håndverkernes boder med gavlene ut mot gata, og med våningshuset bakenfor. Utover 1600-tallet ble en representativ fasade viktig, og husene fikk i stedet langsider mot gatene. På 1700-tallet ble det bygd toetasjes saltakshus. Bak hovedbygningen var det åpen gårds plass og bakgårdsfløyer mot nabobebyggelsen. Denne bebyggelsesstrukturen er tydelig i store deler av Midtbyen i dag.

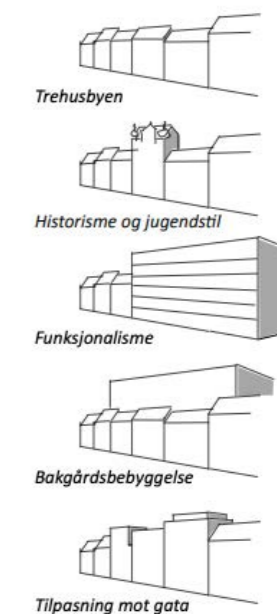
Fra 1880-tallet ble det bygd murgårder på

tre og fire etasjer, på tomtestørrelser tilsvarende noen få trehus. Bredden på gårdene gjorde at rytmen stort sett ble beholdt, mens høyden varierte sterkt. Med funksjonalismen økte både bredden og høyden på bebyggelsen. Mange tomter ble slått sammen for én bygning. Dette svekket rytmen i gatebildet. Utover 70- og 80-tallet blir det mer fokus på tilpasning. Det bygges fortsatt store gårder på sammenslåtte eiendommer, men arbeides mer med en vertikal oppdeling av fasadene.

Variasjoner av bygningsvolum i Midtbyen, med ulike idealer. Bakgårdsbebyggelsen skulle verne bygningsrekka mot gata, men virker i mange eksempler i stedet utkonkurrerende.



Midtbyplanen fra 1981



Veileder for plan- og byggesaker i Midtbyen (2013)

- 1 Trehus fra 17- og 1800-tallet i to etasjer
 2 Bygårder i mur fra andre halvdel av 1800- og tidlig 1900-tall i fire til fem etasjer (ofte med inntrukket tak)



Et foto fra Søndre gate i Trondheim, 1972, som viser et møte mellom eldre trehusbebyggelse og murgård fra rundt 1900 © Byantikvaren i Trondheim.

- 3 Moderne kontor-, forretnings og boligbygg fra etterkrigstiden 5-6 etasjer






Nye Sentrum Hotell på Cicignons plass, ber avbildet i 1983, viser en skala som helt klart utfordrer ideen om Trondheim som en utpreget to-etasjers by. © Trondheim kommune.

- 4 Eksemplarisk tilpasning med moderne arkitektonisk uttrykk på branntomt i Nordre gate fra tidlig 2000-tall. 4-6 etasjer erstattet 2-etasjers trehusbebyggelse.



Branntomt xx-kvartalet - et nyere eksempel til etterfølgelse



-  **Ny bebyggelse 1 etg NÆRING**
ca. 22 500 m²
-  **Ny bebyggelse 4-6 etg BOLIG**
ca. 87 500 m²
-  **Offentlig program LEUTENHAVEN**
Ca. 14 000 m²

INFILL / KVARTALSKOMPLETTERING

- en ny Midtbystandard

Midtbyplanen fra 1981 definerer maks 4 etg og ikke over 14 meters bygningshøyde. I dagens byutviklingsvirkelighet har Midtbyplanen så store begrensninger at rådende praksis nærmest har blitt dispensasjon fra regulering. Dette erkjennes også langt på vei i Veileder for plan- og byggesaker i Midtbyen (2013). Denne realiteten må man ta innover seg; det er på tide med en ny Midtbyplan.

Som et diskusjonsunderlag på veien dit foreslår vi en ny Midtbystandard som vi mener både ivaretar krav til tilpasning til historisk bebyggelse og kvartalsstrukturen, men også legger til rette for en noe høyere utnyttelse enn det som ligger i dagens reguleringsbestemmelser. Vi mener det ut fra praksis er riktigere å tillate en noe høyere utnyttelse, som gir nødvendig økonomi i prosjektene, samtidig som det vil være en grense det går an å håndheve.

Fra vår vurdering tåler flere av kvartalene i Midtbyen godt seks-syv etasjer, og ny tillatt bygningshøyde bør ligge i dette skiktet. Vi foreslår en rådende bygningshøyde i 4-6 etasjer, maksimalt 7 etasjer, og en maksimal total bygningshøyde på 21,0.

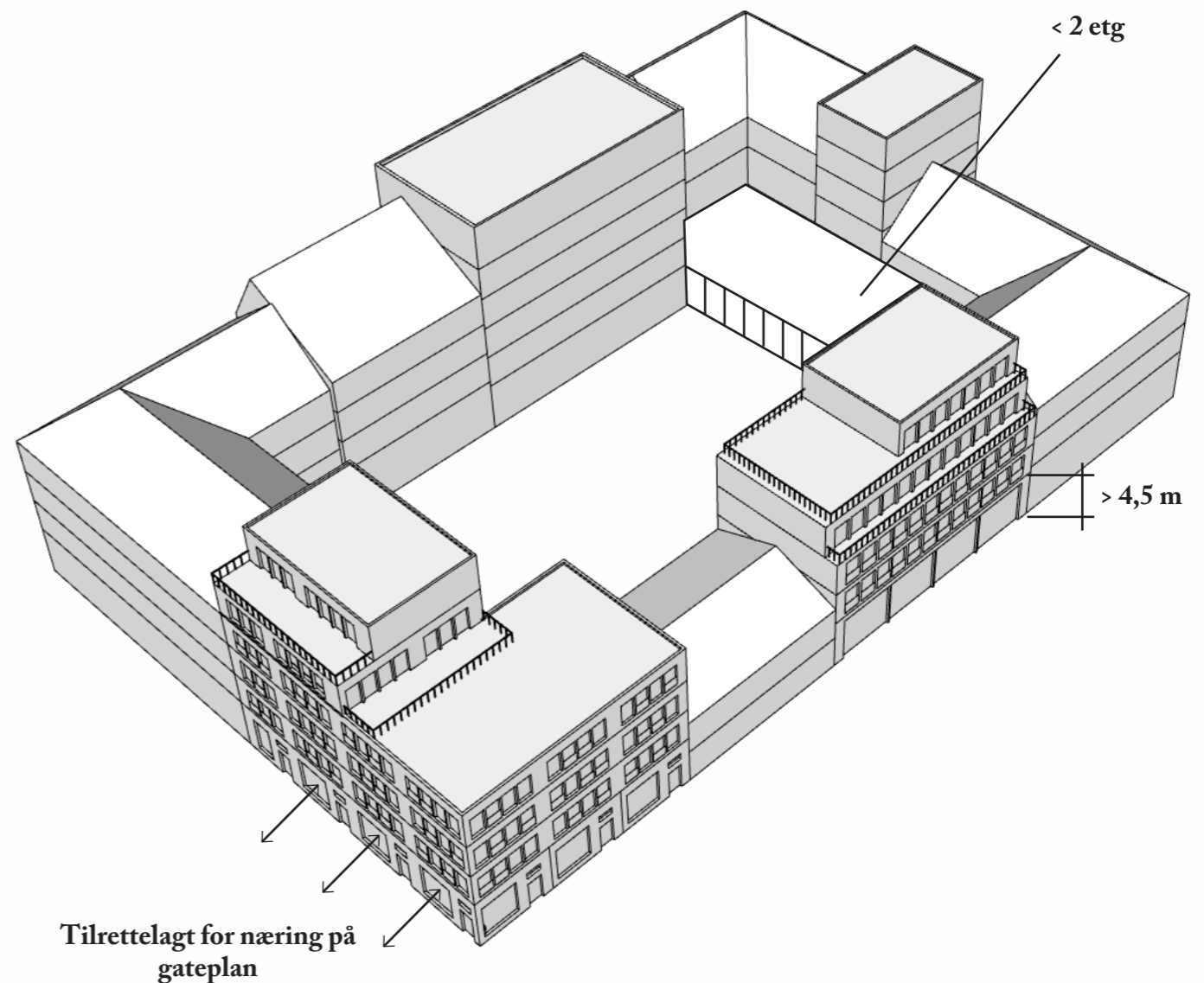
For å ivareta tilpasning til eksisterende bebyggelse, foreslår vi i tillegg at det ikke tillates å gå høyere enn to etasjer over tilliggende bebyggelse i verneklasse A og B. Vi stiller ikke det samme kravet til bebyggelse i verneklasse C eller bebyggelse

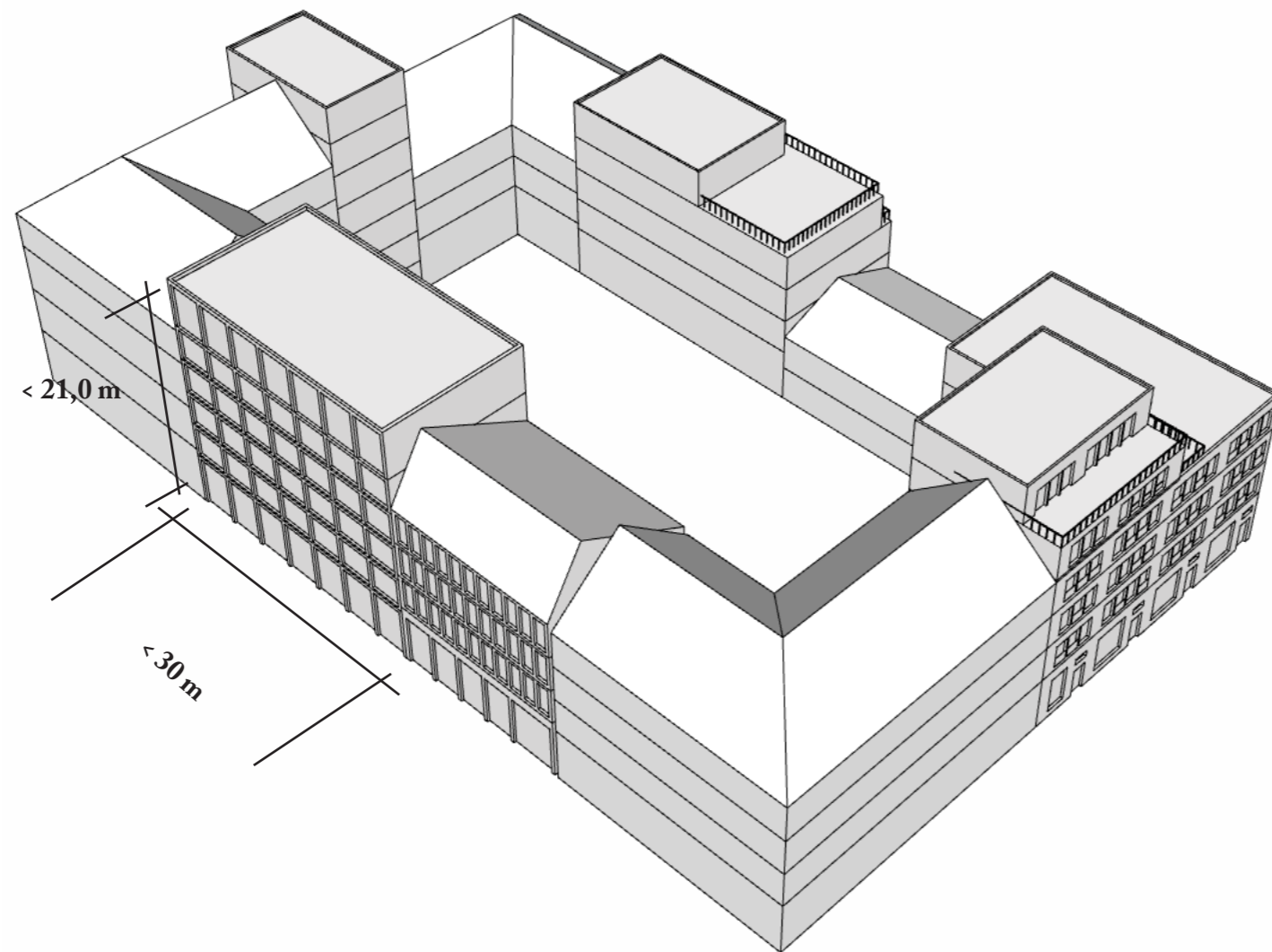
uten vernehensyn, da sannsynligheten for at denne transformeres over tid er høyere og således ikke skal legge føringer for fremtidig nabobebyggelse.

Det bør primært kun tillates å bygge høyt i kvartalenes randsone, og det bør ikke tillates mer enn toetasjers bebyggelse i bakgård, slik at tak på baser kan utnyttes som uteoppholdsareal for beboerne. Det tillates opp til fire etasjer mot veiter.

Det bør stilles krav om lukkede kvartaler. 1. etasjer skal ha min. 4,5 m takhøyde og ha åpne fasader som muliggjør næringslokaler på bakkeplan. Det skal spesielt tilrettelegges for næringslokaler på alle hjørner. Fasaderrekken i kvartalene skal ha variasjon og rytme, og det tillates ikke mer enn 30,0 meters sammenhengende bygningsskropp.

MUA-kravene i Midtbyen gjør det praktisk og økonomisk svært krevende å bygge gode urbane boligtypologier som passer inn i en kvartalstruktur med lukkede hjørner. Dagens krav til uteoppholdsarealer i Midtbyen foreslås derfor redusert fra 30m² pr. 100m² bolig til 16m² pr 100m² bolig for å gjøre det mulig å bygge gode urbane boligtypologier. Dette grepet må sees i sammenheng med øvrige grep med forslag til bilfrie nabolagsgater og oppgradering av nabolagsparker som vil kompensere for manglende uteareal i direkte tilknytning til bolig.





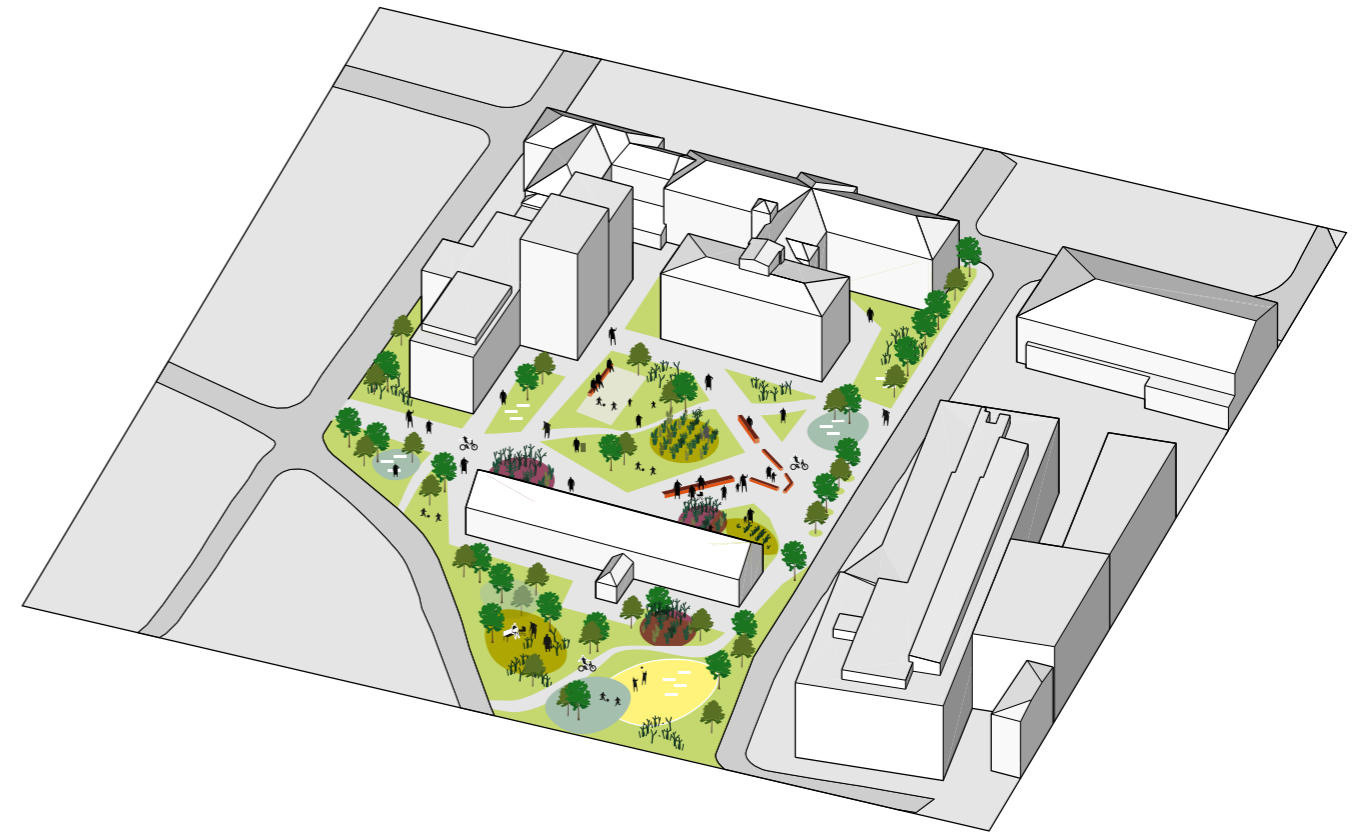
§

KRAVTIL UTEOPPHOLDSAREAL

*- MUA-krav 30m² pr 100m² bolig gjør det vanskelig - om ikke umulig
 - å bygge urbane boligtypologier som tilfredsstillter kravene i Midtbyen.
 Det er derfor et behov for å justere ned dette tallet i det tette sentrum. Til sammenlikning opererer man med 12% i Oslo sentrum (områdetype 1) og 16% i sentrumsranden og knutepunkt (Områdetype 2) og 20% for sammensatte områder, tett kvartalsbebyggelse som Bislet og Grünerløkka (Områdetype 3).*

Dette betyr ikke at man skal se gjennom fingrene for krav om uteoppholdsarealer, men at man må tenke annerledes i bykjernen. I sentrumsområdene har man en rekke offentlige rom som må tas med i det overordnede bildet for tilgjengelig uteoppholdsareal. Derfor foreslår vi også oppgradering, tilrettelegging og sambruk av andre typer uterom i Midtbyen, som f.eks. skolegårder, parkeringsplasser, parker og nabolagsgater.

STRATEGIER FOR ØKT BYLIV transformasjon av parkrom



Midtbyen har mange flott opparbeidete parker og grønne lommer, men felles for mange av disse er at de har en typisk representativ utforming med geometriske former, skulpturer og store blomsterbed som ikke inviterer til lek og opphold. Det er som man leter etter et skilt hvor det står "trå ikke på gresset". En historisk by som Trondheim trenger noen staselige representative byrom og parker, men enkelte av disse, spesielt de som ligger i nærhet til boliger, kunne med fordel vært utformet på en måte som inviterte mer til aktiv bruk. Bolignære park- og lekearealer bør kunne medregnes som tilgjengelig uteareal for Midtbyens beboere, og slik sett

avbøte for mangel på uteoppholdsarealer i direkte tilknytning til boligen, men da må de være av en art hvor det går an å utfolde seg for små og store barn.

Samtidig som det legges enorme summer og innsats i å holde den representative fasaden i hevd for enkelte parker, finnes det også neglisjerte torg og uterom som blir tilsvarende stemoderlig behandlet. Midtbyen trenger en ny strategi for transformasjon og programmering av parkareal som skaper en bedre balanse mellom representative og rekreative kvaliteter.



Skatepark, Torsboddalen




Parkour, Verdensparken Furuset



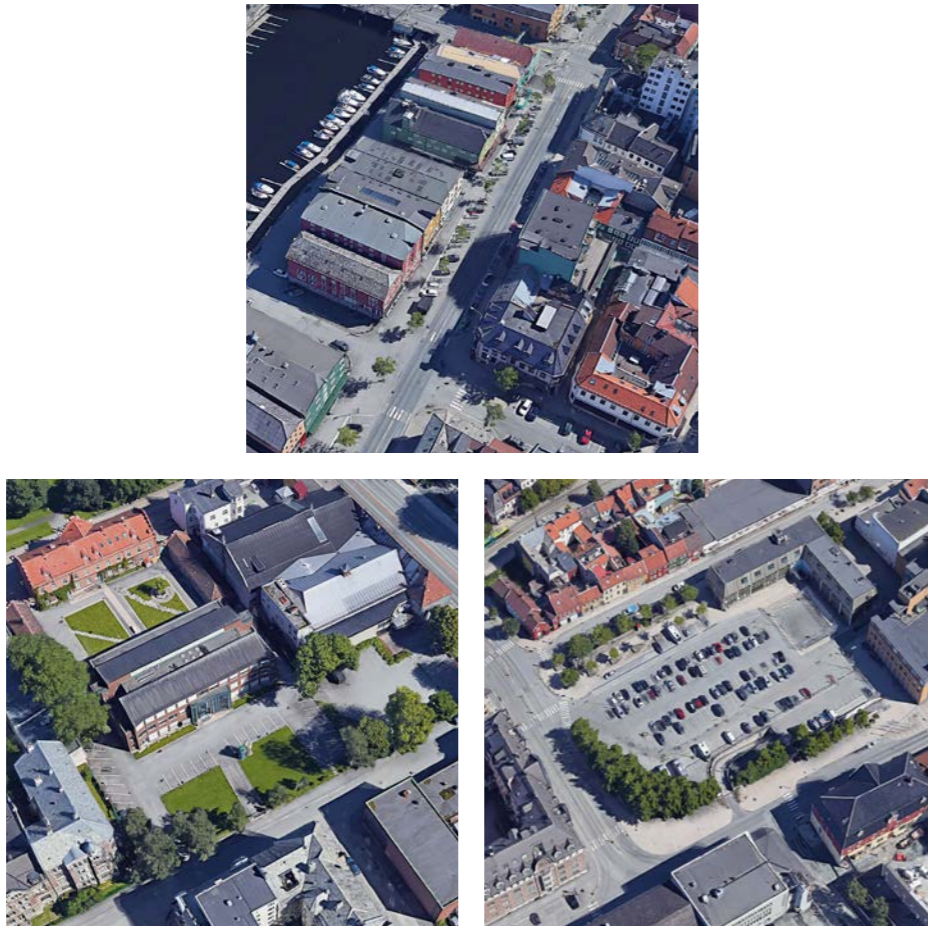
Bålpanne, Verdensparken Furuset



 Parkrom med transformasjonspotensial
Ca. 25 000 m2

STRATEGIER FOR ØKT BYLIV

transformasjon av grå-arealer



Mange av de store ubebygde flatene man finner i Midtbyen arealer benyttet til overflateparkering. Enkelte av disse er åpenbare byggetomter, som f.eks. Leutenhaven, men det ligger også et stort potensial i å transformere flere av disse arealene til parker, byrom og rekreasjonsarealer. Spesielt Fjordgata og tilliggende gråarealer er et område som med fordel kunne blitt transformert til en bylivsgate med begrenset eller ingen trafikk.

Gaten fremstår trafikkert og forfallen i dag, men har en bredde som gir gode solforhold og plass til mye aktivitet. Istedet for bruke energien på å skape byliv i trafikåren Olav Tryggvasonsgate, mener vi det ligger et større potensial i å utvikle Fjordgata som en gate tilrettelagt for aktivitet og opphold. De tilliggende åpne plassene i bryggerekka vil også aktiveres av et slikt grep, og det vil være et stort løft for denne delen av byen.



Fjordgata i dag



Fjordgata i 2050?



Overflateparkering med transformasjonspotensiale
Ca. 28.600 m²

STRATEGIER FOR ØKT BYLIV

bilfritt byliv

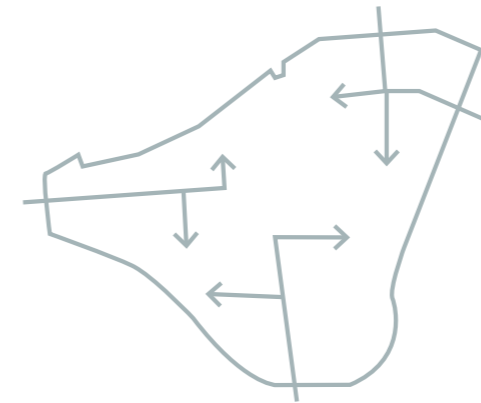


I 1959 ble det åpnet for salg av privatbil i Norge, og siden den gang har byene våre blitt planlagt på bilens premisser. I dag ser vi en trend i stadig flere byer rundt om i Europa og Verden at bilen skyves ut av bygatene og fotgjengere og byliv slippes inn (igjen). I Oslo har byrådet igangsatt et omfattende arbeid med å tilrettelegge store deler av indre by for mer eller mindre bilfrie miljøer. Der man før hadde prioritet for bilen i alle gater, ser man nå fremveksten av et nytt og mer finkornet gatehierarki med gågater, gatetun, bylivsgater, shared space, sykkeleक्सpressveier, kollektivgater osv. Det gjennomgående mønsteret er at man kan kjøre inn til byen, men derfra skal man helst bevege seg på byens eget mobilitetsnettverk med kollektivtrafikk, sykkel, gange og annen mikromobilitet.

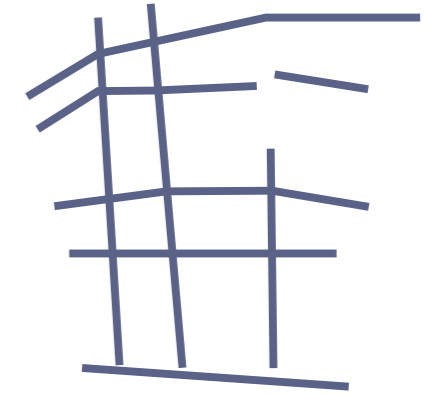
Vi ser altså en omfattende omprioritering fra bil til myke trafikanter. Dette er en ut-

vikling som vi tror på sikt vil generere et rikere byliv i sentrum og en annen måte å bruke byen på, hvor fokus skiftes fra sentrum som handelsdestinasjon til sentrum som destinasjon for opplevelser, arbeid, rekreasjon, service - og bosted.

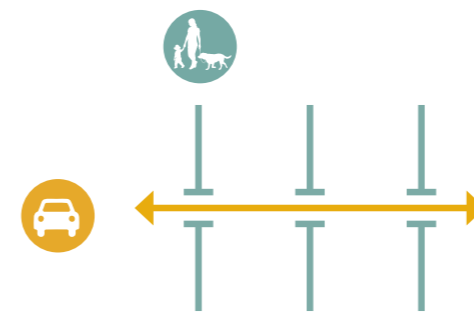
Det er vanskelig å ikke tenke at bilen er den nye siggen. De fleste som var glad i en tur på byen, husker motstanden mot røykeloven på begynnelsen av 2000-tallet, men det er få som i dag ønsker røyking gjeninnført på restauranter og utesteder. På tilsvarende måte tror vi motstanden mot bilfrie bymiljøer kommer til å stilne og vi vil lure på hvorfor vi protesterte mot en åpenbar kvalitetsheving i byene våre. I 2050 er antakelig Midtbyen bilfri, men det er en vei å gå frem til det. Her presenterer vi noen konkrete grep man kan foreta som del av strategien mot målet.



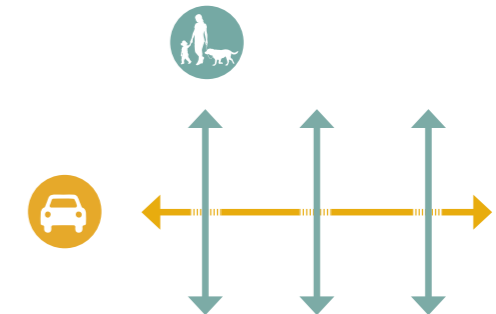
Ingen gjennomkjøring for privatbil i Midtbyen, kun tilkomst via hovedårene Kongens gate, Prinsens gate og Olav Tryggvasons gate



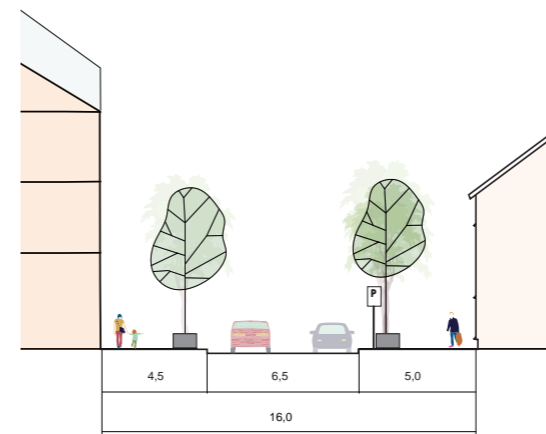
Hele nordøstre kvadrant blir bilfri gågatestruktur



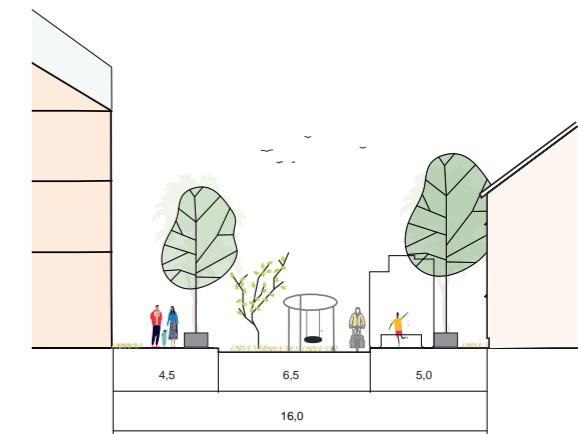
Før:
Prioritet for bil i kryssinger mellom gågate og kjøregate.



Etter:
Prioritet for fotgjengere i gatekryss. Gågatedekket krysser kjørebanelen.



Før:
Smågater i boligkvarterer domineres av bilkjøring og gateparkering



Etter:
Smågater i boligkvarterer transformeres til bilfrie nabolagsgater eller gatetun for lek og opphold



- Gågater / shared space / bylivsgater
- Bilfrie nabolagsgater
- Prioritert trasé kollektiv og biltrafikk
- Kjørbare adkomstgater



STRATEGIER FOR ØKT BYLIV

gratis gategrunnsleie



Gateservering i bilfri del av Hegdebaugsveien i Oslo



Gateservering på Karl Johan i Oslo



GRATIS GATEGRUNNSLEIE

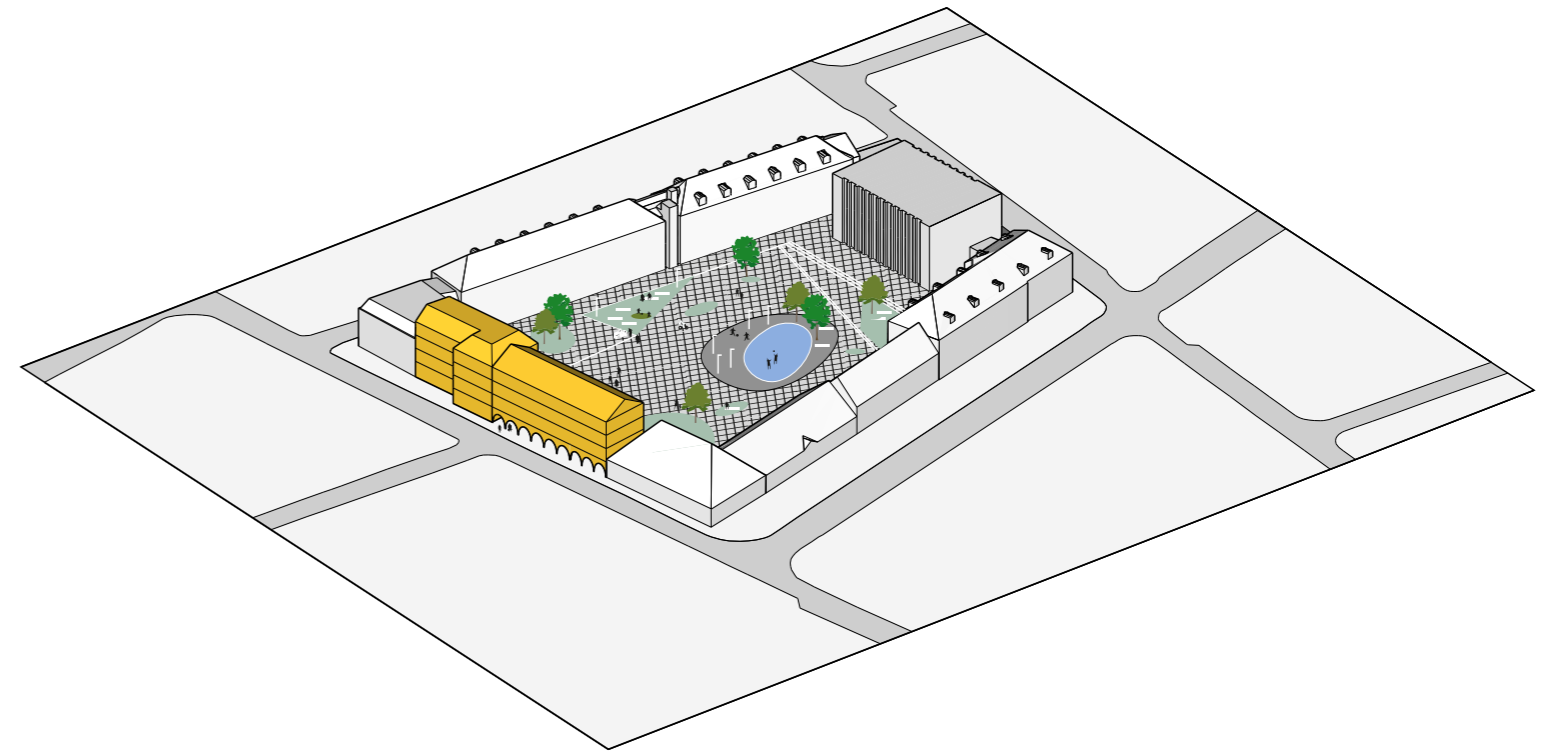
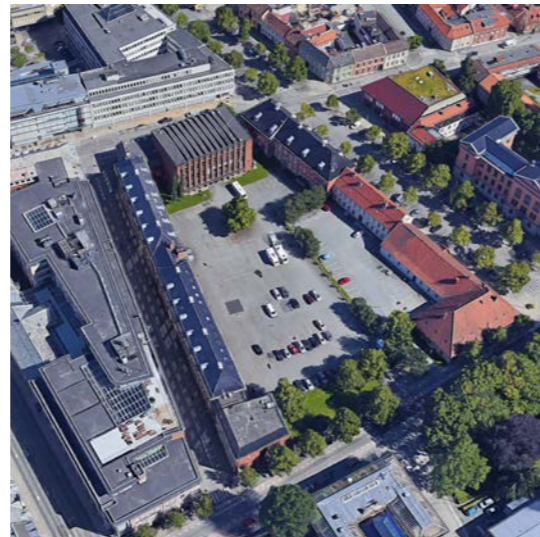
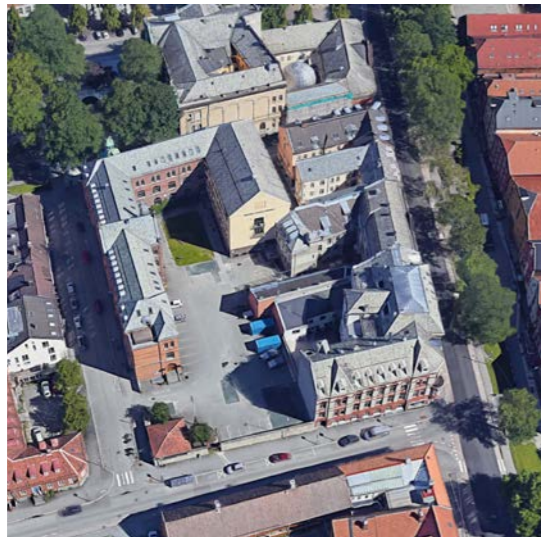
Uteservering gir et verdifullt bidrag til økt byliv og er også kanskje det første folk forbinder med ordet byliv. Midtbyen har ikke mange gode uteserveringer, og været har kanskje litt av skylda her, men de dagene sola skinner...

Mange utelivsaktører driver med små marginer. Det mest lavterskeltiltaket man kan gjennomføre for å generere mer byliv, er derfor å gi gratis tillatelse til bruk av fortau og offentlige rom til servering. I København, f.eks. ser man at det koster penger i den indre sentrumskerne, men at det i utkanten er gratis. I Midtbyen ville det gjort en stor forskjell for utelivsbransjen og bylivet om man sluttet å kreve inn gategrunnsleie for uteservering. Og kanskje også for bruk av offentlige rom til mindre arrangementer?

Et annet tiltak er å tillate gateservering i perioder av året, hvor hele gaten stenges av. Dette har blitt gjort med stor suksess på Karl Johan i Oslo, men også i mer lokale nabolagsgater i bydelene.

STRATEGI FOR ØKT BYLIV

sambruk av skolegårder/offentlige rom



Skolegårdene i Midtbyen representerer også et uutnyttet potensial som generator for byliv. Spesielt de to store skolegårdene ved Thora Storm vgs og Trondheim Katedralskole har stort potensial utover dagens bruk på dagtid. Aktivisering av disse uterommene vil kunne tilføre nye tilbud i Midtbyen som både kan gi bolignære arealer for lek og rekreasjon for beboerne i Midtbyen, men som også kan bli nye destinasjoner som genererer byliv på kveldstid og helger.

Summen av tiltak for aktivisering av Midtbyen skaper flere grunner for flere til å bruke Midtbyen. En av utfordringene for Midtbyen i konkurranse med kjøpesentrene, er at disse kan tilby program for barn og unge mens foreldrene handler. En ny type rekreasjonsarealer vil derfor også kunne virke positivt på sentrumshandel og andre tilbud i Midtbyen. Midtbyen blir en destinasjon for hele familien.



Israels plass, København



Sommerset, London



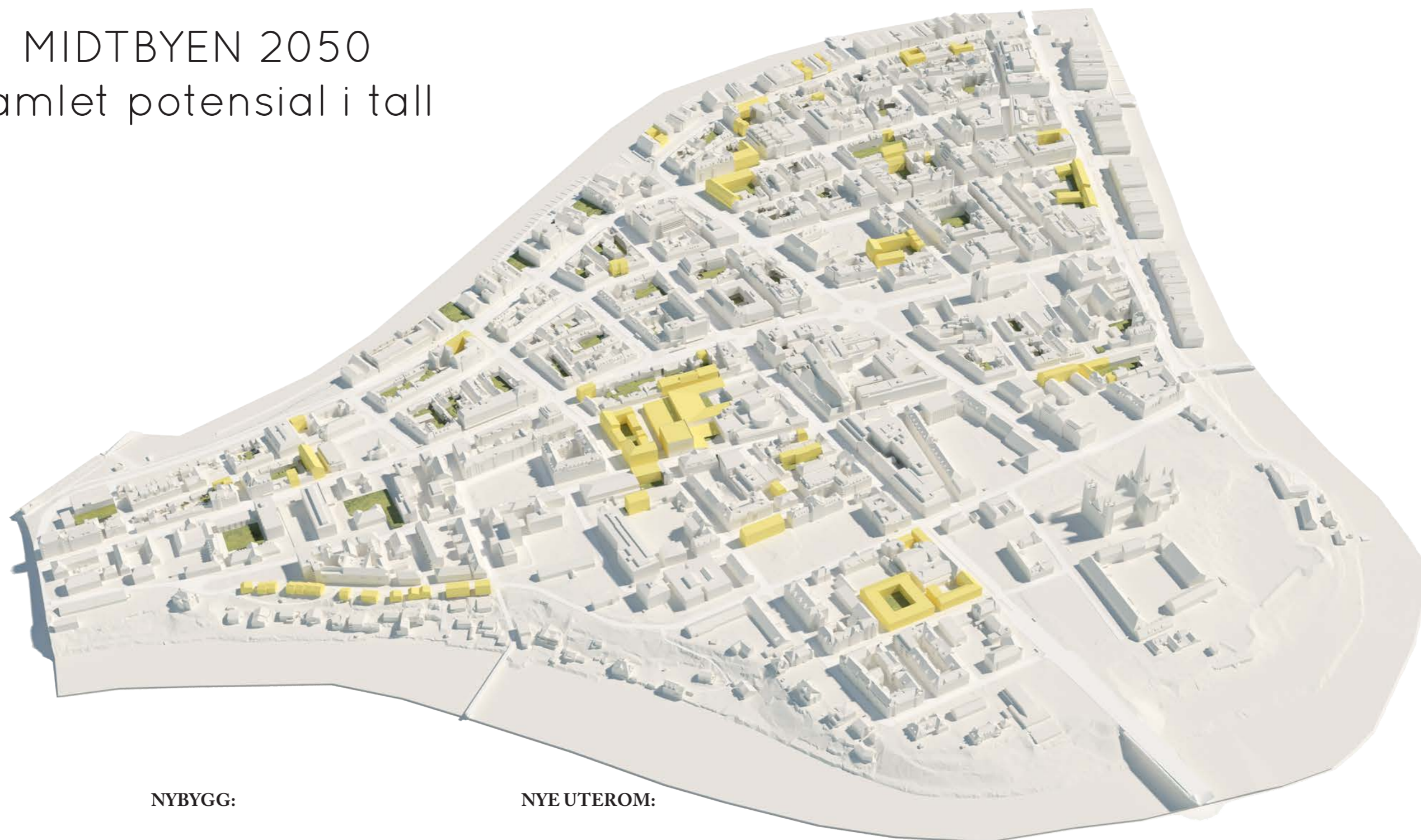
Sommerset, London



■ Skolegård med sambrukspotensial
Ca. 10.600 m²

MIDTBYEN 2050

samlet potensial i tall



RIVES:

- Bakgårdssanering
ca. 49 000 m²
- + ■ Rives - randsoner + enkeltstående
Ca. 51 000 m²

- = **Ca. 100 000 m²**

NYBYGG:

- Transformasjonspotensial
Ca. 100 000 m² kontor midtbyen
- + ■ Ny bebyggelse 1 etg NÆRING
ca. 22 500 m²
- + ■ Ny bebyggelse 4-6 etg BOLIG
ca. 87 500 m²
- + ■ Offentlig program LEUTENHAVEN
Ca. 14 000 m²

- = **Ca. 124 000 m²**

NYE UTEROM:

- Skolegård med sambrukspotensial
Ca. 10 600 m²
- + ■ Parkrom med transformasjonspotensial
Ca. 25 000 m²
- + ■ Overflateparkering med transformasjonspotensiale
Ca. 28 600 m²
- + ■ Ny uterom etter riving
Ca. 15 500 m²

- = **Ca. 79 700 m²**



Del II: Møllenberg

I det foregående kapittelet har vi argumentert for et moderat fortetningspotensial i Midtbyen, men Midtbyen kan også styrkes ved at et større antall beboere i bydelene rundt i økende grad benytter seg av Midtbyen på daglig basis. Møllenberg er et slikt sentrumsnært område som har et stort potensiale for familieboliger. Vi har derfor valgt å bruke Møllenberg som eksempel når vi presenterer tiltak for barn i by.

Møllenberg og typiske boligkvarterer som nordvestre kvadrant i Midtbyen, Ila og Bakklandet har en del fellesstrekk, så mange av tiltakene vi har presentert for Midtbyen vil også være relevante for disse områdene, og vice versa, men Møllenberg har også en del unike særtrekk som gir bydelen en sterk identitet. En av utfordringen til Møllenberg, er høy andel utleieenheter, hyblifisering og manglende vedlikehold av bygningsmasse og uterom. Utleie til studenter er vanlig i bydelen og fyller helt klart et behov, men kan også virke negativt på stabiliteten i bomiljøet og eierskapet til fellesarealene. Området er også preget av mye veiareal og asfalt, bratte bakker og trange bakgårder som skaper utfordringer for lek og utfoldelse.

Området er potensielt et av de flotteste boligområdene i byen og fortjener et skikkelig kvalitetsløft for de offentlige arealene. Vi foreslår kun ett grep for Møllenberg, men det er til gjengjeld et raust et. Prinsippet er forøvrig også gyldig for boligkvarterer i Midtbyen.

MØLLENBERG

barn i byen

Et av hovedmålene for byutvikling i Trondheim sentrum er å tilrettelegge for langt flere boliger og mer stabile bomiljø, med spesielt fokus på barnefamilie. For å tiltrekke seg barnefamilie til sentrum, er man nødt til å tenke nytt rundt alt fra reguleringsbestemmelser, boligtyper og hvordan man praktiserer vernepolitikken.

Utearealer

Enkelte sentrumsboliger i Trondheim (men langt fra alle) disponerer i dag private utearealer. Det finnes også større offentlige parkområder som Marinen, Skansenparken og Festningen i, og i nærhet til, sentrum. Det som i stor grad savnes er fellesarenaene i direkte og umiddelbar nærhet til boligen: Gårdsrom, nærlekeplasser og områdelekeplasser, dette gjelder i særdeleshet for Midtbyen. For nybygg bør kravene til uteareal paradoksalt nok senkes for å oppnå ønsket kvalitet. Kravene til uteoppholdsareal er så høye at det går på bekostning av god arkitektur og tilpasning til kvartalsstrukturen. Regnskapet for uteareal i sentrumsområder bør inkludere mer enn egen grunn og sees i sammenheng nabolaget som helhet.

Bokvalitet

Skal man legge til rette for boliger i sentrum som tiltrekker seg barnefamilier er man nødt til tenke annerledes rundt

bakgårdsbebyggelse, bokvaliteter og leilighetsstørrelser. Det må gjøres enklere og gis bedre insentiver til å oppgradere og transformere bebyggelsen fra små trange leiligheter til større familieenheter. Målet om vern kan ikke gå på bekostning av en levende by.

Trygge bomiljøer

Barn bruker i dag langt mindre tid enn sine foreldre til utendørs lek. Internett og gaming kan kanskje ta sin del av skylden, men en annen utfordring er biltrafikk. For at sentrum skal bli et attraktivt sted for barnefamilier, må man tørre å tenke langt større deler av sentrum som et tilnærmet bilfritt miljø. Boliggater må transformeres fra veier til bilfrie, eller tilnærmet bilfrie, byrom hvor barna kan sendes ut for leke. Dette henger igjen sammen med de foregående punktene om uteareal og bokvalitet.

Fra gate til linjeparker

Vårt forslag for Møllenberg er et grep som svarer til alle disse hensynene: Ved å transformere langsgående gater til en serie linjeparker, gatetun og bylivsgater skapes nye fellesareal som er trygge for barn og inviterer til lek og opphold for hele byen. Biltrafikken henvises til bakkene og Kirkegata.



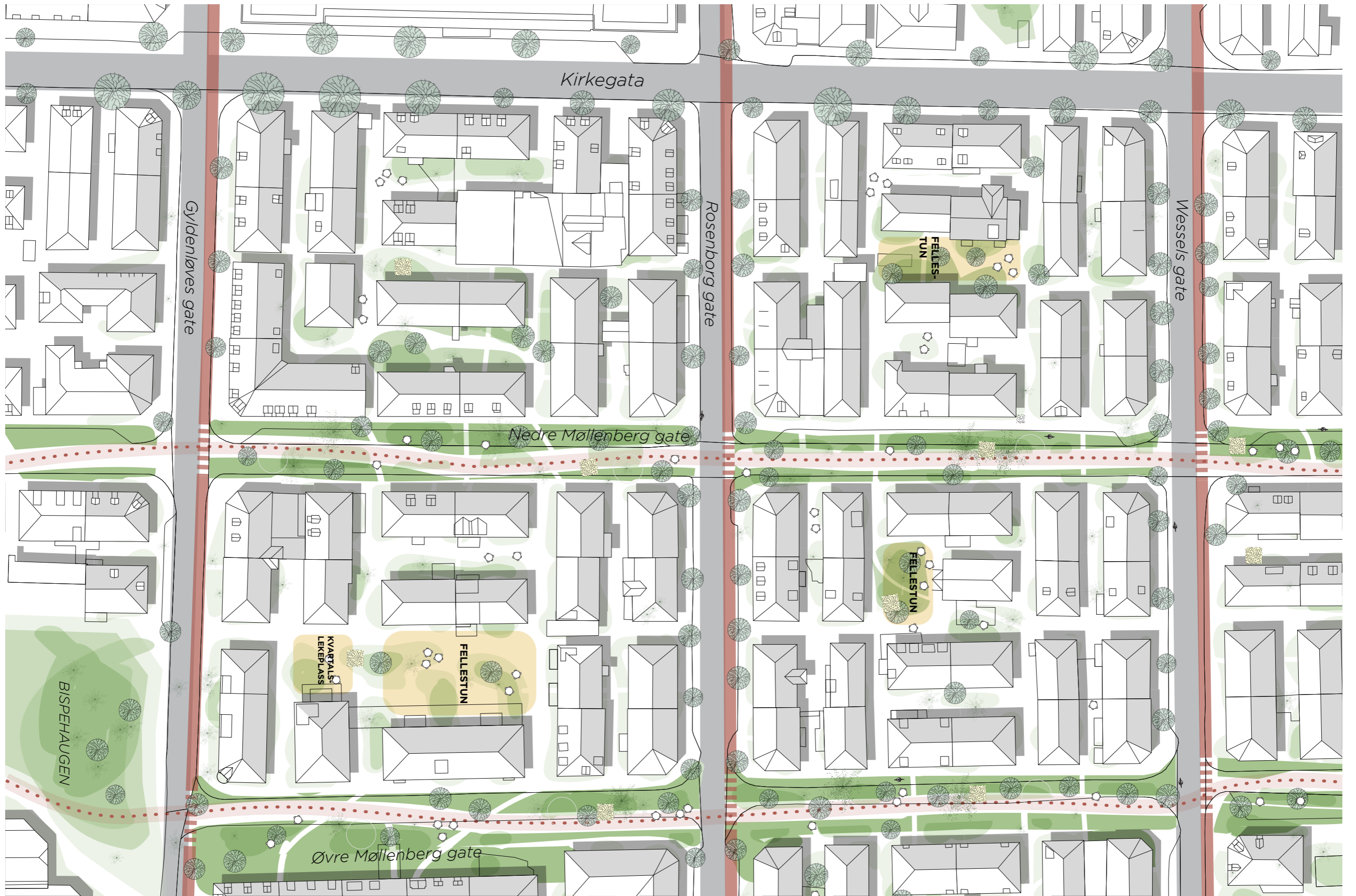
Privat



Felles

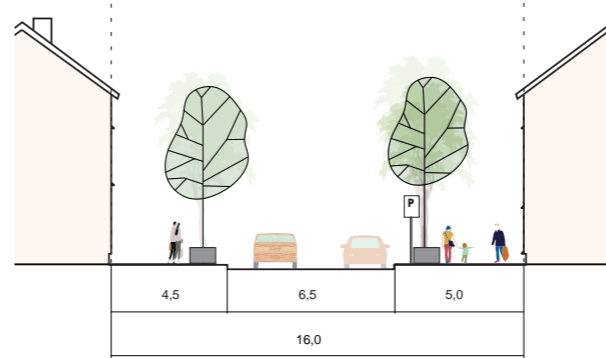
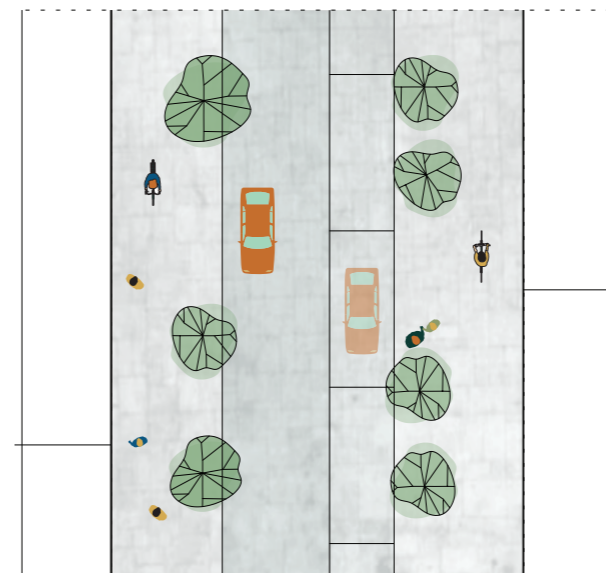


Offentlig

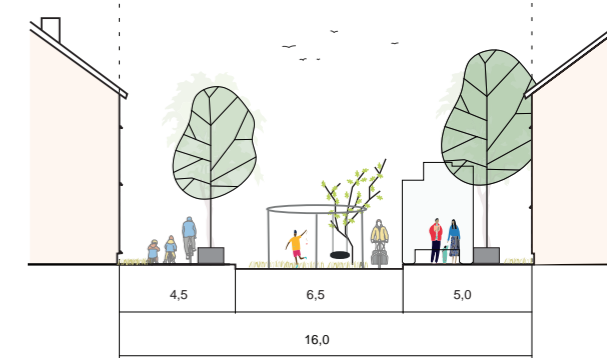
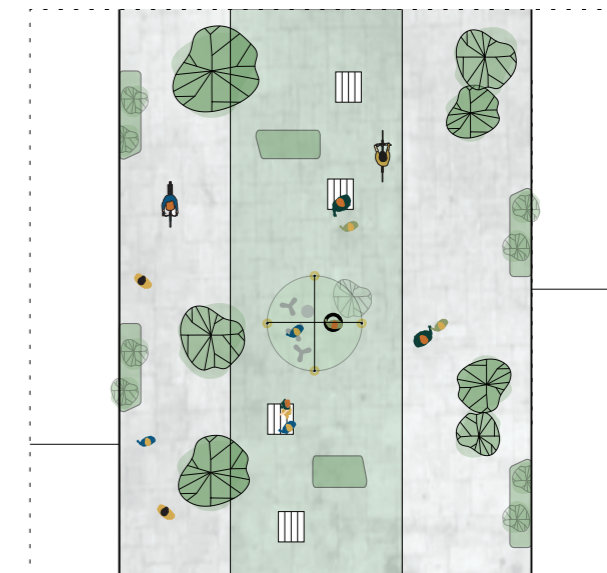


MØLLENBERG

barn i byen



Nedre Møllenberg gate i dag



Nedre Møllenberg gate i 2050?



Del III: Nyhavna

Havnefrontutvikling har vært en svært utbredt byfornyelsesstrategi i Europa de siste 20 årene. Når Trondheim nå følger etter denne trenden, er det slik sett ingen banebrytende begivenhet. Det som Trondheim imidlertid har anledning til å gjøre på en helt nyskapende måte – i alle fall i norsk sammenheng – er å ta den eksisterende havnestrukturen på langt større alvor enn det mange andre byer har gjort når de har stått ovenfor tilsvarende utvikling. Det vanlige har nemlig vært å betrakte postindustrielle havner som tabula rasa – altså en mulighet til å fjerne alt og drive byutvikling fra bunn av, som om det ikke fantes noe av verdi i de etterlatte maritime områdene. Se på bare på de første trinnene av Fjordbyen i Oslo: I Bjørvika er nesten alle spor av havnehistorie borte, erstattet av helt nye innslag. Det kan selvsagt være fint, men noe har gått tapt på veien. Det har også Oslo begynt å innse. Neste store etappe av Fjordby-utviklingen, Vippetangen, vil inneholde langt flere av de eksisterende elementene, som en kornsilo og et fiskelager, nettopp for å beholde noe av kvaliteten i det historiske særpreget.



INDUSTRIAL HERITAGE

Det finnes eksempler på lignende grep har blitt gjort med stort hell i andre europeiske byer, som København, der som områder som Kødbyen på Vesterbro har blitt revitalisert primært gjennom gjenbruk av eksisterende bebyggelse. Københavnerne har gjort noe lignende med havnerelatert bebyggelse også, på Papirøen, der det inntil nylig var et matmarked. Dette har nå flyttet videre til en annen urban øy, Refshaleøen, også der med utgangspunkt i nedlagt industribebyggelse.

Tilsvarende prosesser forekommer for tiden i andre europeiske storbyer også, som Berlin, der det for tiden pågår en storstilt transformasjon av elvenære industriområder i den vestre delen av byen. Her har sågar gjenbruken av historisk industriarkitektur blitt gjenstand for en helt ny type turisme: Industrial Heritage, som i Berlin markedsføres tungt av ressurssterke aktører. Det er også koblet opp mot et europeisk nettverk, European Route of Industrial Heritage (<https://www.erih.net>), som formidler reiseruter der den industrielle kulturarven står i fokus. Plutselig har tidligere stigmatiserte områder som Ruhr-distriktet blitt populære destinasjoner.

Mye av suksessen bygger på at slike områder tilbyr noe helt annet enn det turister tradisjonelt sett har blitt tiltrukket av. Blir du lei av marmor, er det få ting som er like god medisin som betong, stål og utbrent asfalt, for å sette det litt på spissen. Det er sammenblandingen av det røffe, upolerte og annerledes utseende som trekker mennesker, samt at disse områdene innbyr til spennende re-design. I hardkokte industrielle landskap kan man gå tøffere til verks når det gjelder å bygge om. Det er ofte snakk om svære strukturer og anlegg som tåler en støyt. Innenfor internasjonalt arkitekturvern har dette avstedkommet flere interessante publikasjoner, som antologien *Industrial Heritage Re-tooled* (red. James Douet, 2013), der det argumenteres for at den industrielle

kulturarven fra 1900-tallet gir et helt annet verdsett og spillerom enn eldre, mer sårbare kulturminner.

Med utgangspunkt i Nyhavna har Trondheim en spennende mulighet til å bli den første norske byen som virkelig tar dette på alvor som et helhetlig utviklingskonsept. Alt ligger egentlig til dette for det. Nyhavna utgjør et mylder av interessante, funksjonelle bygninger, og området er samtidig stort nok til at mye nytt kan komme til i møte med deler av den eksisterende bebyggelsen. Et viktig poeng å ta med seg, som drøftet i bøker som *Blue Urbanism* (Timothy Beatley, 2014), er at mange byer ser ut til å ha glemt verdien av produktive områder. Det gjelder særlig havet sin historiske tilknytning til byen gjennom frakt, omsetning og foredling som har pågått på havna. Når dette har blitt nedlagt, har iveren etter å omgjøre alt til boliger og rene rekreasjonsområder tatt overhånd, på den måten at alternative former for utvikling har måttet vike.

I Trondheim er allerede den alternative utviklingen av Nyhavna i gang, eksempelvis i form av kulturell virksomhet. Hvis dette pleies videre kan det legges til rette for en interessant overgang fra industriell produktivitet til kulturell produktivitet. Kulturbunker Dora er allerede et foregangseksempel. Dora-bunkerne og flere av de tilstøtende bygningene har nettopp slike kvaliteter som har gjort Industrial Heritage til et turismefenomen på kontinentet: De er store, robuste, anvendelige og utpreget logistiske. Det er bygninger som er laget for å være i bruk, sm tåler endring og tilpasning til nye bruksområder. I følge enkelte kulturminneforskere, som Laurajane Smith, forfatter av boken *Uses and Heritage* (2006), er det nettopp fortsatt bruksverdi som er den fremste kulturarven en by kan forvalte.



Kødbyen i København. Ny suksess i gamle bygg © Scandinaviantraveler.com



Matball på Papirøen, København. Ny suksess i gamle bygg, som har flyttet videre til Refshaleøen. © Tabinitravels.com

TRANSFORMASJON GENERASJON II

Nyhavna har alle kvaliteter som skal til for å kunne bli et flaggskip innenfor det som høyst sannsynlig blir «Transformasjon Generasjon II» i Norge. Den mer pittoreske teglsteinsarkitekturen fra andre halvdel av 1800-tallet er i stor grad 'brukt opp' som ressurs, i den forstand at flertallet av slike bygninger enten har blitt revet eller fått ny bruk. Nå venter storskalaindustrien fra 1900-tallet. For at dette skal ha en effekt blir det viktig å bevare kritisk masse, altså nok til at den industrielle havnekarakteren overlever. Dette handler også om å sikre nok rom, i veldig konkret forstand, til aktører som ønsker å igangsette noe. Nyhavna har dessuten en romlighet og en struktur som bidrar positivt med tanke på havna som et værutsatt område. Nok gjenværende bygninger vil gi tiltrengt vindskjerming.

Vårt forslag om å bevare mer av Nyhavna (se eget dokument) enn det som tidligere har vært foreslått handler også om at det vil kunne gi en bestemt urban følelse, ikke minst i den overgangsperioden som vil komme når og hvis deler av den nåværende virksmeten flyttes eller avvikes. Da vil ny bruk av eksisterende fasiliteter skape liv, og samtidig etablere seg som et viktig aktivitetsområde for de omkringliggende områdene. I tillegg til kultur er det også behov for aktivitet i mer konvensjonell forstand, som idrettshaller og lignende tilbud som vil kunne appellere til unge så vel gamle.

Vi mener at Nyhavna er perfekt til en slik aktivitetsrettet byutvikling, fordi den i stor grad rommer arkitektur som ikke er 'vakker' i tradisjonell forstand, men som er en ressurs fordi den er ekstremt praktisk, brukbar og anvendelig. Det mest spennende er å se hvordan

utvalgte bygninger, også utenom de som har formell vernestatus, kan gjenbrukes på interessante vis – la bruken styre vernet. Her kan det justeres, ombygges og tilrettelegges. I samme ånd som Laurajane Smith tenker vi at det er brukbarheten som ligger i disse praktiske bygningene som først og fremst bør videreføres. Da vil Trondheim kunne bedrive en aktiviserende form for kulturminnevern som setter bruk over estetikk i denne delen av byen.

Ut over det rent praktiske skal man heller ikke glemme verdien av havna som et slags mytisk grunnmotiv i fortellingen om Trondheim. Selv om det er andre deler av byen som gjerne vekker klare assosiasjoner, kanskje særlig utenfor Trondheim, har jo Nyhavna vært et meget viktig arbeidssted for tallrike av byens innbyggere over mange tiår. Lokalhistorisk er den helt essensiell. Det har dessuten skjedd at de store industrielle anleggene har vekket begeistring blant prominente tilreisende. Da den velrennomerte arkitekturkritikeren Reyner Banham besøkte Trondheim i 1967, ble han nærmest slått i bakken av den monumentale tilstedeværelsen av Dora-bunkerne, som for han var det mest skjellsettende kulturelle byggverket i hele byen. Det Banham formidlet i den etterfølgende rapporten fra turen minner om et artig begrep fra norsk kulturminneforvaltning: «Forbløffelsesverdi» - når noe har en snurrig, særegen kvalitet, som man ikke finner på hvert gatehjørne eller i enhver norsk by. Nyhavna er full av forbløffende anlegg; en kvalitet som absolutt hører med i den videre utviklingen av området.



Norske og tyske arkitekturvern-studenter på befaring i Havelwerke i bydel Spandau, Berlin, juni 2016. Dette er et stort industrikompleks like ved elva Havel. I dag er området under transformasjon til en rekke produktive industrier, som filmstudio og mikrobryggeri © Even Smith Wergeland

Tanker om Nyhavna

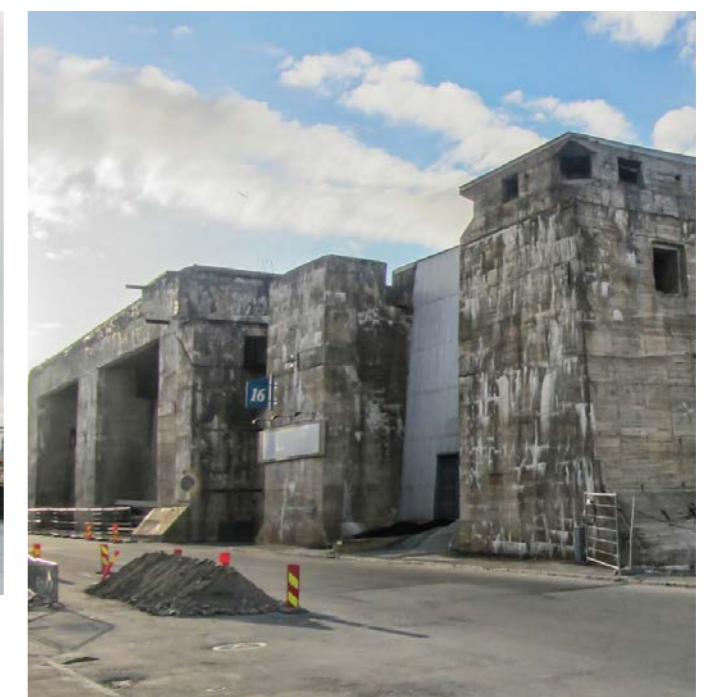
AUTENTISITET OG UNIKHET

Framfor å tilnærme seg NYHAVNA som en tabula rasa, og lage et helt nytt sted, kan man bygge videre på den stedsidentiteten Nyhavna har i dag.

En stedsidentitet som handler om havneaktiviteter, historiske- og kulturminner, en arena for byutviklingsentusiasme, eksperimentell byutvikling og midlertidighet, innovasjon, og kunstnere og kunstmiljøer. Nyhavna er også et spennende by-miljø, med bygnings- og skalavariasjon, farger og et labyrintisk gatenett. I tillegg er det assosiert med alternative livsstiler og miljøer, fra mc-klubb til Svartlamoen.

Autentisitet er et kulturelt ideal. Derfor har det autentiske en verdi. I opplevelsesøkonomien oppsøker mennesker det unike, og verdien ligger i de personlige følelsene som oppstår i møtet mellom opplevelsen, varen eller stedet og brukeren. Man kan stille seg spørsmålene: Hvilken autentisitet har Nyhavna? Hvilken rolle kan den verdien spille i en transformasjonsprosess?

Autentisitet kan ikke lages og planlegges. Det vokser fram gjennom bruk og praksis over mange år. Hvor lang tid tar det før et helt nytt sted får «sjel»?



NYHAVNAS ROLLE

«Rett ting på rett sted» heter det i Trondheims kommuneplan. I en attraktiv finner man en variasjon av steder med ulike og roller. Nyhavna må skille seg ut fra Brattøra og Nedre Elvehavn og andre bydeler i Trondheim.

Brattøra henvender seg til det nasjonale og regionale, og byr på store publikumsattraksjoner, hotell og signalbygg. Det representerer en ovenfra-og-ned byutvikling, og er kritisert for manglende byliv og dårlige offentlige rom.

Nedre Elvehavn har identitet som et high

end area. Her er det marina, shopping og kontorer, man er nærmere sentrum, og man har i liten grad vernet om kulturminner.

Nyhavna har en historisk sjanse til å bli noe annerledes. I Danmark ser man eksempler på havnetransformasjoner som i større grad tar vare på industriarven, og gir plass til småskala-produksjon, kulturelt entreprenørskap, urbant landbruk, rekreasjon og helsebringende aktiviteter.

Kanskje Nyhavna kan bli den første Havnetransformasjon 2.0. av sitt slag i Norge?

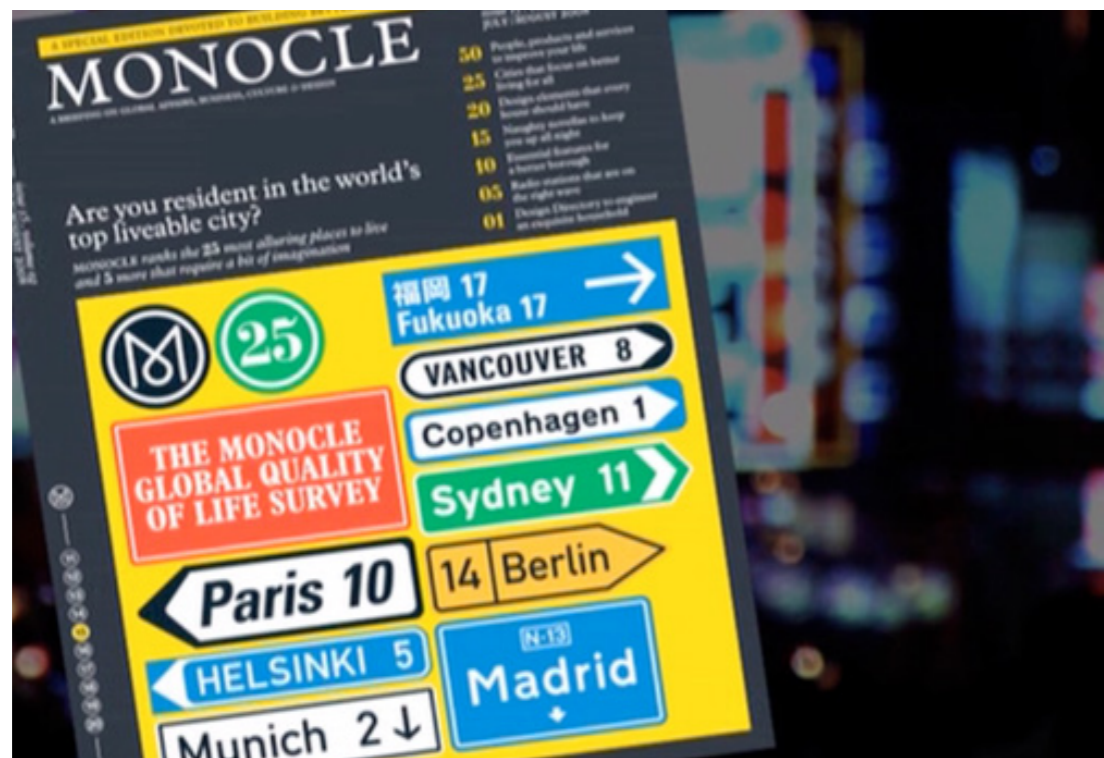


TRONDHEIMS PROFIL

Trondheim, som nylig har fått status som en gourmet-by, bør vise at den er internasjonalt orientert, med en ambisiøs og vågal byutvikling. Nyhavna kan bli «spydspissen» for dette prosjektet.

Byer konkurrerer seg i mellom om etablering av arbeidsplasser og humankapi-

tal. Grad av såkalt liveability er sentralt for byers attraktivitet. Byer trenger å profilere seg som merkevarer med særskilte egenskaper og kvaliteter. Nyhavna kan være stedet som forteller en ny historie om Trondheim.



ET NARRATIV...

Nyhavna er et kompleks byutviklingsprosjekt med lang tidslinje. For å sikre sammenheng og helhetlig utvikling, bør det etableres en enighet om retning og mening i form av et narrativ: Hva er Nyhavna? Hvem er Nyhavna? Hvordan er Nyhavna? En fortelling som sier hvordan ting henger sammen: Hvor kom vi fra, hva gjør vi nå, hvor er vi på vei?

«Mennesket er et historiefortellende vesen, som tenker i historier heller enn tall og grafer, og som tror selv universet fungerer som en historie, komplett med helter og skurker, konflikter og løsninger, klimaks og lykkelig slutt» skriver Yuval Noah Harari i sin siste bok 21 Lessons for the 21st Century.

Fortellinger blir stadig viktigere i byplanlegging, fordi voksende byer trenger å redefineres: hva slags sted er dette og hvem er det for? I byutvikling handler narrativ om å gi oppmerksomhet til én valgt retning, på bekostning av alternativer, og handler derfor om interesser. Når byer utvikles likere og mer homogene, vokser behovet for å både være annerledes og bevare en unik karakteristikk.

Hvem definerer narrativet? Det kan formuleres av et råd eller et styringsorgan med representanter fra ulike grupper og interesser; politikere, representanter fra kulturlivet, naboer, grunneiere, eiendomsviklere, gründere, utdanningsinstitusjoner m.fl.





Hvem forvalter narrativet?

- en tverrsektoriell styring - ulike bransjer og grupper?
- et utvalg - eksperter?
- et råd - representanter fra befolkningen?

NARRATIVETS INNHOLD

- Hva handler Nyhavna om?
- Hva slags sted skal Nyhavna være?



Havnen som sted for utveksling av ideer, nye varer og fenomener, kulturer, møte med den fremmede, maritime aktiviteter, og produksjon.



Historie og kulturvern:
Se verdien av bevaring - ikke bare for pynts skyld, som historiefortellende element, men som integrert tidsdybde og egenart i arkitekturen.



Kunst og kultur
Man bør legger til rette for og bygge videre på dagens kulturaktører på Nyhavna. Nyhavna kan fortelle om en overgang fra industriproduksjon til kulturproduksjon.



Nabolaget

Nyhavna kan stå i dialog med Svartlamoen, som et kulturhistorisk og bygningsteknisk unikt sted i Norge.



Tilsammen gjør dette Nyhavna til en **metafor**; et bilde på den reisende og den fremmede. Nyhavna blir et sted som representerer det man i antropologien kaller liminal tilstand – det som befinner seg mellom, i overgangen, eller på utsiden av samfunnets fastsatte posisjoner. Her er det plass til outsidersen, rebellen, ungdommen, de som ikke finner en plass andre steder. Her er de hjemme.

Eksperimentell by

Nyhavna kan tilby nye måter å være i byen på, nye ideer om hva en by kan være, og nye måter å skape og utveksle varer og tjenester på.



Fun

Nyhavna kan gjerne være litt frekt og artig. Den pompøse kulturen og høytidelige opplevelsene finner man andre steder.





17. rives



18. Lagerhall i grei stand. Rives. Bruke kledning?



19. Lager. Rives.



20. Lager. Deler av det i tegl/betong. Mulig transformasjon? Veldig sentral tomt.



1. Lagerhall med kultur Kultur i sørlige del?



2. Dora 2. Bevares. Bruk?



3. lagerhall. Rives?



4. lagerhall. Bygget rives?



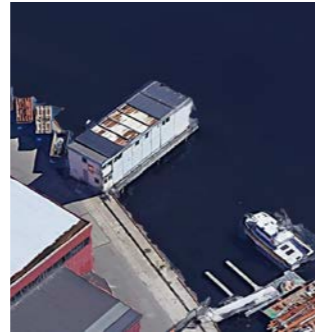
5. Trønderstål AS . rives



22. Lagerhall. Rives eller er det mulig å bruke betongfundament?



23. Trebygg. Rives.



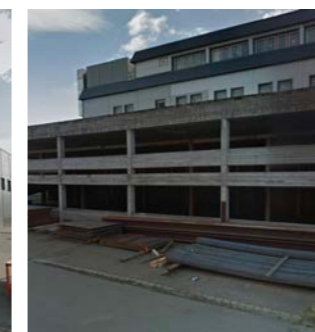
24. Snedig sak som kan transformeres til offentlig badstu, kurbad?



25. Lagerbygg. Ligger veldig sentralt til. Rives. Bruke kledning?



6. Nidaros turn, Åpen bhg, Paintball. . Nytt bygg med dårlig



7. Tibnor parkering. Flott betongkonstruksjon. Bevares.



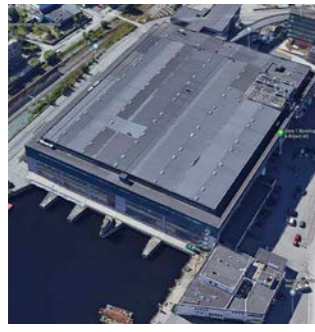
8. lagerhall, uviss bruk. Bevares og omgjøres. Math-



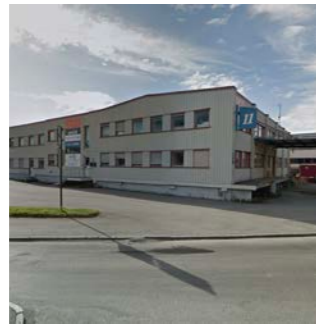
9. Stålkonstruksjon strekker seg nedover hele Transittgata



10. Trønderstål AS. Rives



27. Dora. Verneverdig. Beholdes.



28. Kontorer. Atelier Dora ++. Rives?



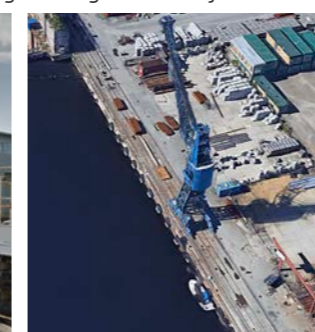
29. Lager. Rives



30. Nybygg. Rambøll. Bevares.



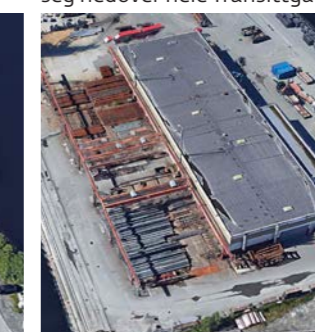
11. Norsk stål? Rives. Evt beholde en del til innendørs aktivitet-



12. Kran. Bevares



13.



14. Lager av noe slag. Stålkonstruksjonen kan muligens



15. Trondheim Havn. Bygg i god stand. Cortenstålplater i fasade.



32. Kjeldsberg. Bevare betongdel nordvest på tomta. Kjelds kafé. Bevare rød fargen på bygget.



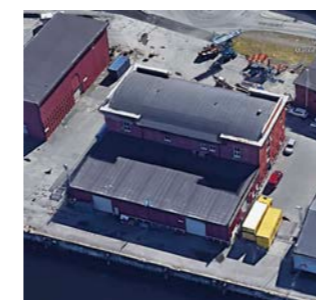
33. Værnes rørlegger. Få kvaliteter. Rives.



34. Ny brannstasjon. Bevares



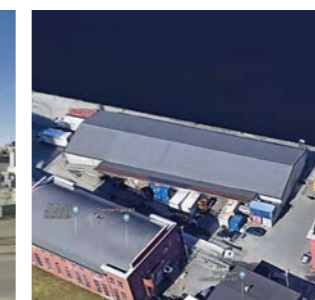
35. Lagerhall. Rives eller transformeres til allmentlig formål: innendørs fotball/håndball etc.



46. Bevares og opprustes. Lager mot vannkant rives. restaurant med uteservering?



47. Bevares.



48. Lagerbygning. Rives



49. Rives



50. Lager. Rives



37. Betongstruktur. Bevares.



38. Trondheim Byarkiv. Er ikke veldig sterk arkitektonisk, men bør vel bevares.



39. Betongkonstruksjonen må bevares. Mulig å transformere resten? Formen bør opprettholdes uansett.



40.



51. Lager. Rives



52. Betongkonstruksjon. Bevares



53. Lager. Rives?

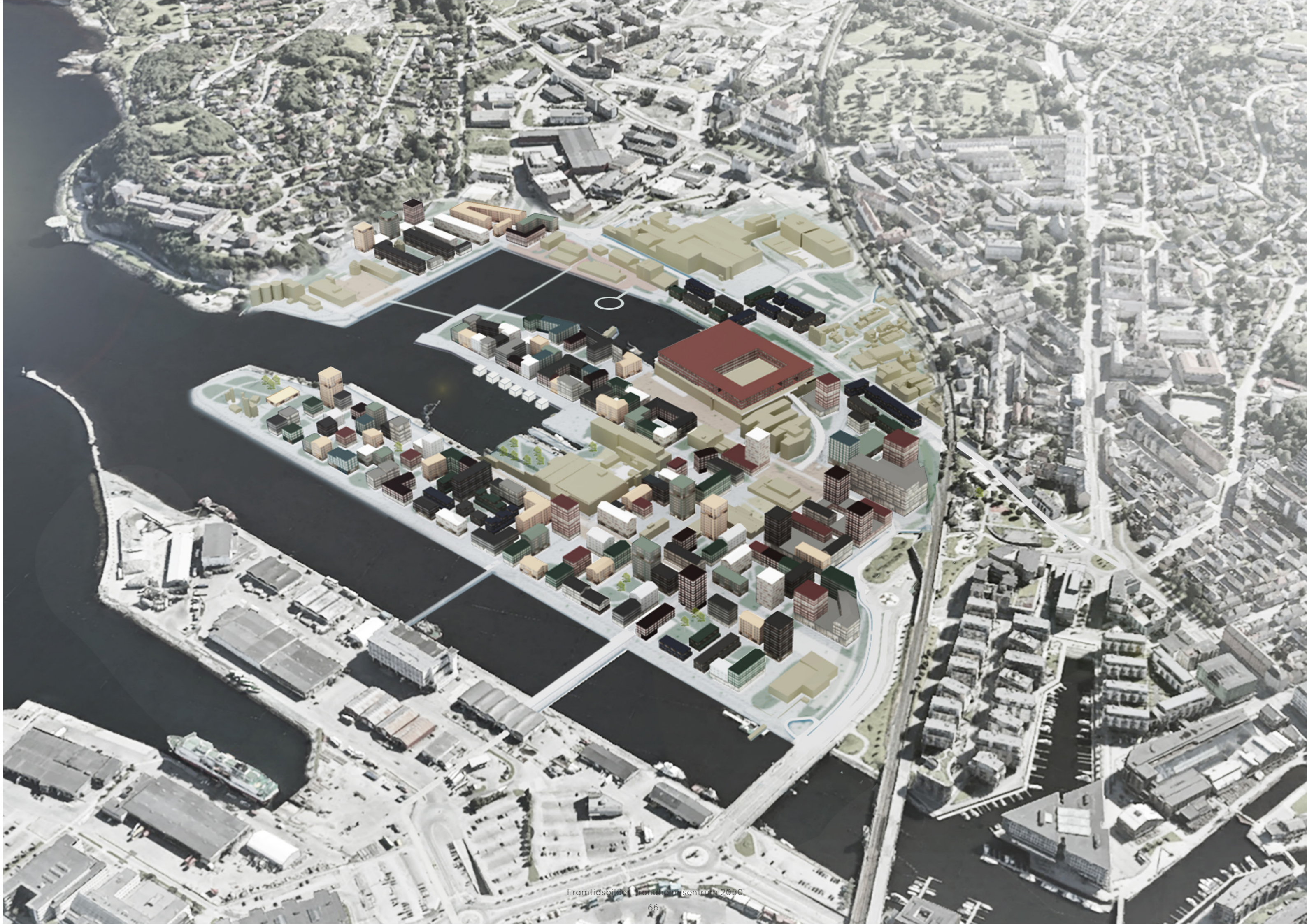


54. Bevares. Transformeres til bolig+ næring i 1. etg



55. Skinne over vei. Bevares

Plangrep for Nyhavna



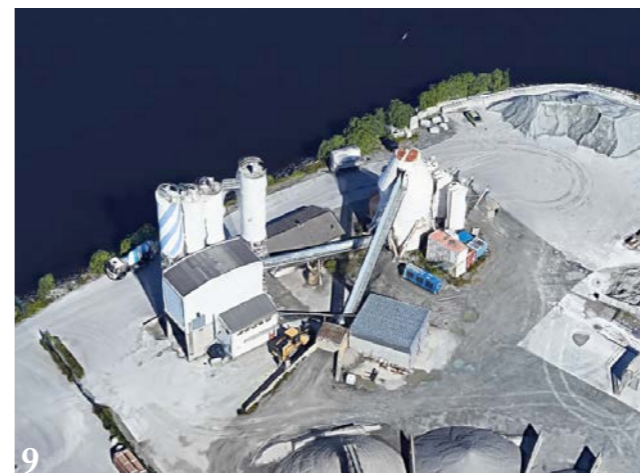
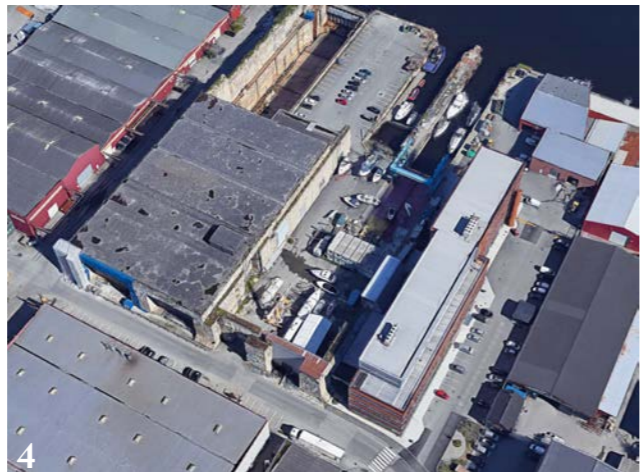


BYROMSPOTENSIAL
 - *Potensial i eksisterende industri og historiske miljøer*



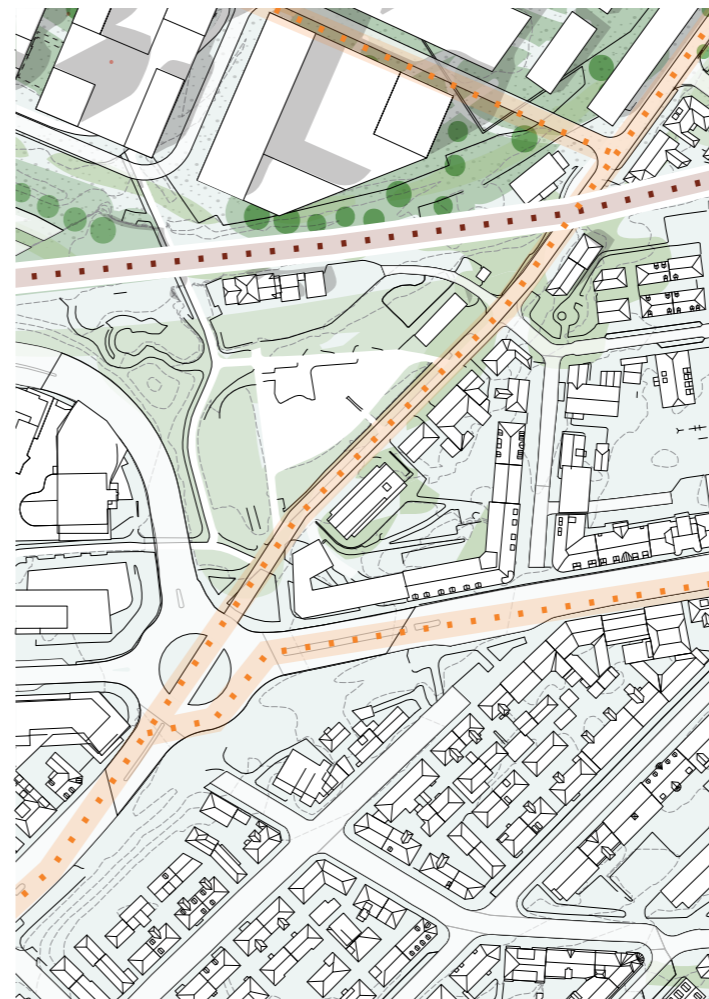
VERNEVERDI +
 - *Eksisterende strukturer med verdi i fremtidig utvikling av Nyhavna*





MOBILITET

kollektivtrafikk



Superbusstrasé i Strandveien?

Superbusstrasé til Nyhavna fra sør foreslås via rundkjøring i Innherredsveien i eget gjennomgående kollektivfelt etter modell fra Carl Berners plass i Oslo. Dette gir den strakeste og mest direkte traséen. Strandveien opparbeides som en lokal bygate for kollektivtrafikk og sykkel, uten gjennomgående biltrafikk. Dette grepet frigjør store arealer mellom Svartlamoen og

DORA som i dag ligger inne i planene med to parallelle veitraseer.

Grepet krever at man bygger om både jernbaneundergangen til Svartlamoen og det nylig etablerte parkområdet over tunnelen. Utenkelig? Husk at også Bispelokket i sin tid virket å være en urokkelig infrastrukturbarriere.



Perpsktiv fra Strandveien som en urban kollektiv- og sykkelgate

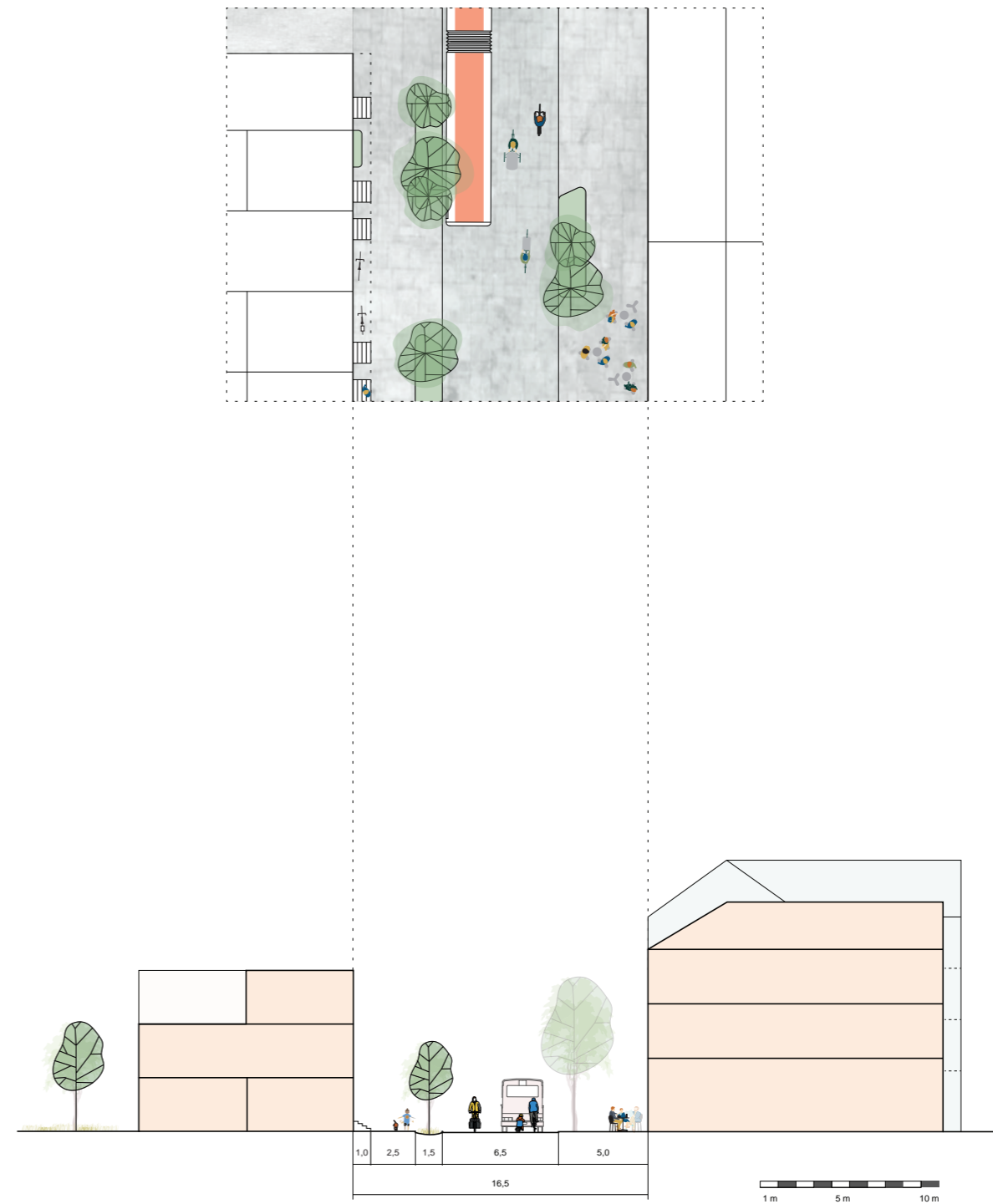
MOBILITET

bil og kollektiv

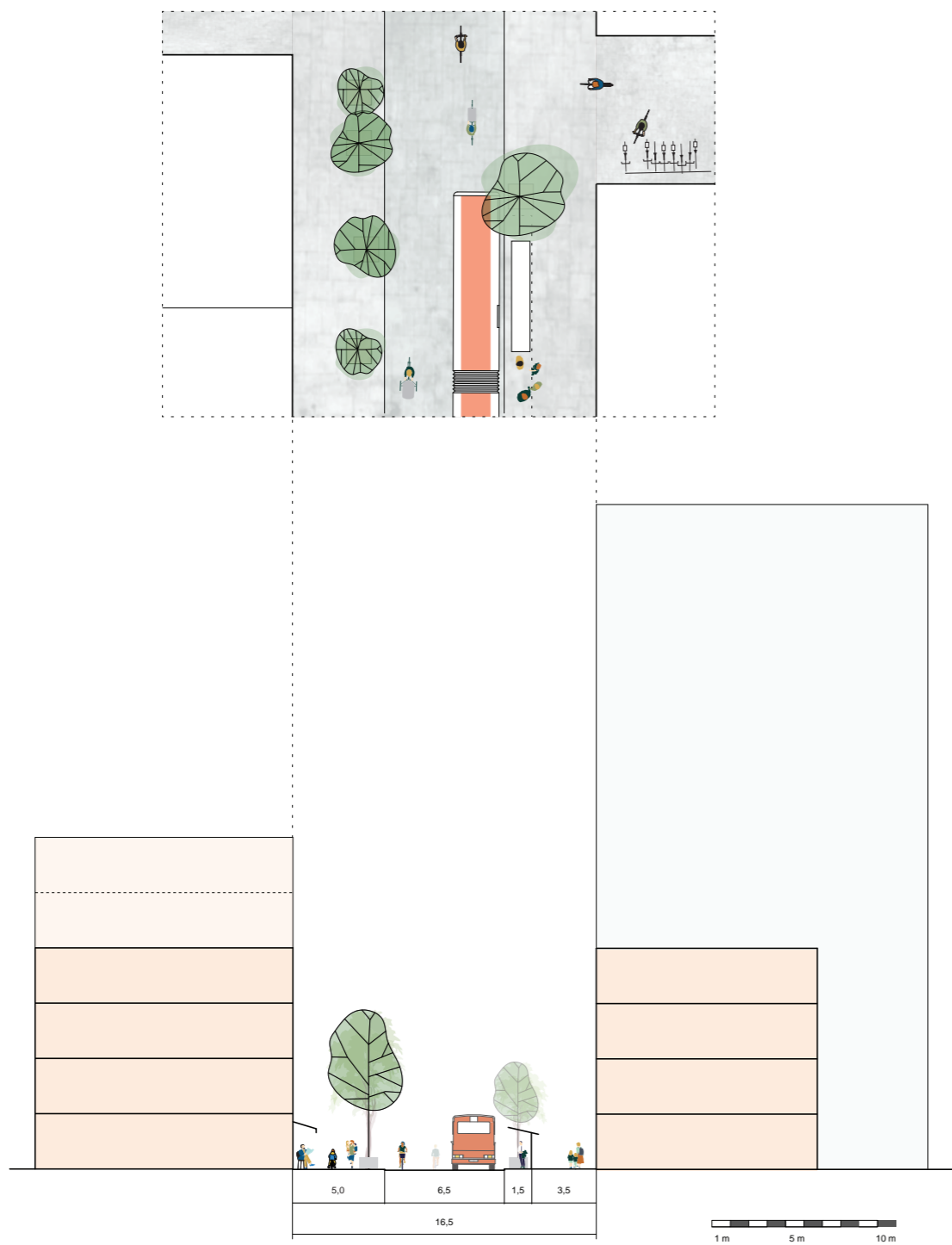


I vårt forslag vil det ikke være gjennomgående biltrafikk på Nyhavna. Nabolagene i sydvest nås fra 706 via Skippergata og nabolagene i nord og øst via Stiklestadveien. Strandveien vil være forbeholdt kollektivtrafikk og kjøring til eiendommene på Svartlamoen.

Snitt Strandveien



Snitt Båtsmannsgata

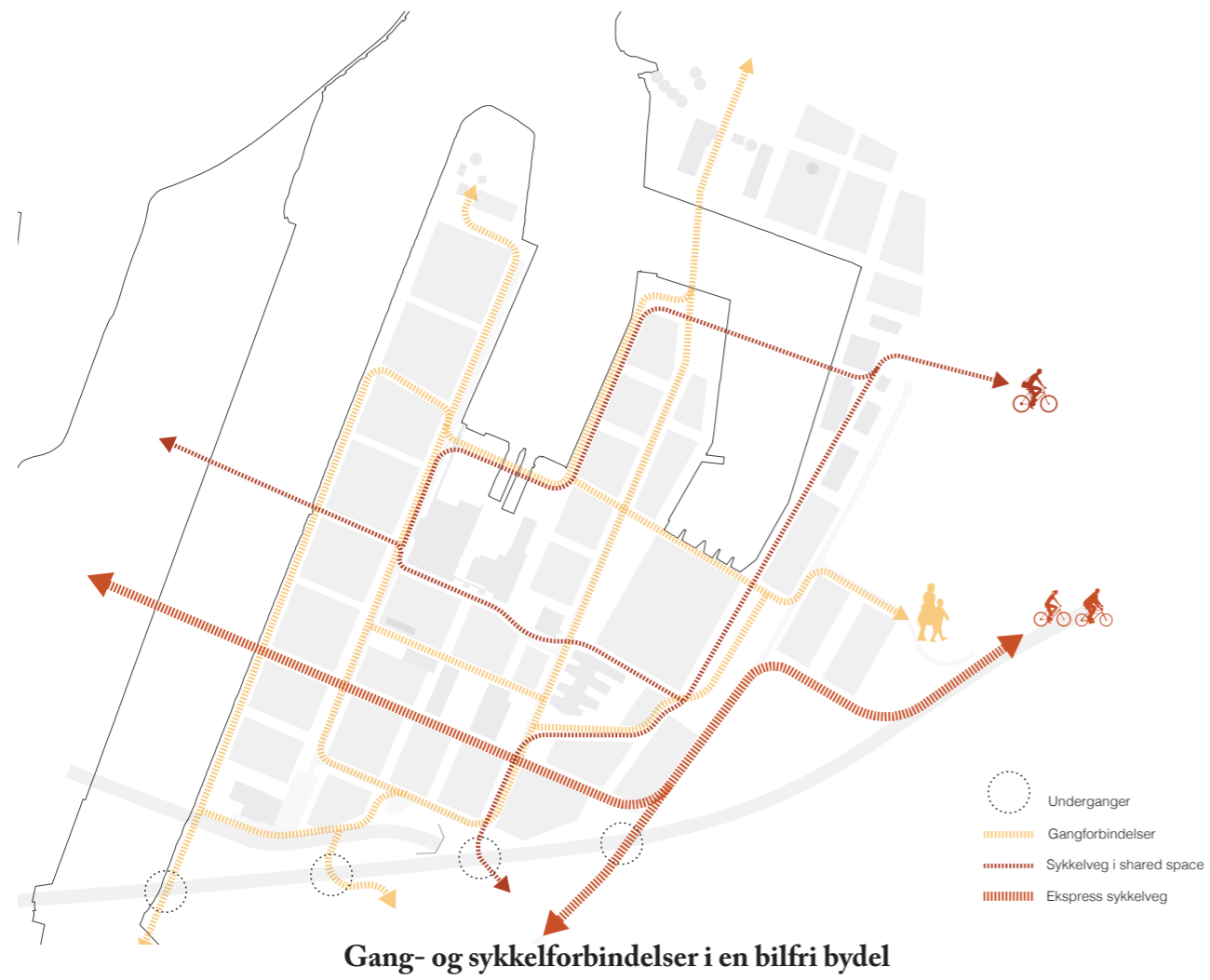


Snitt Transittgata

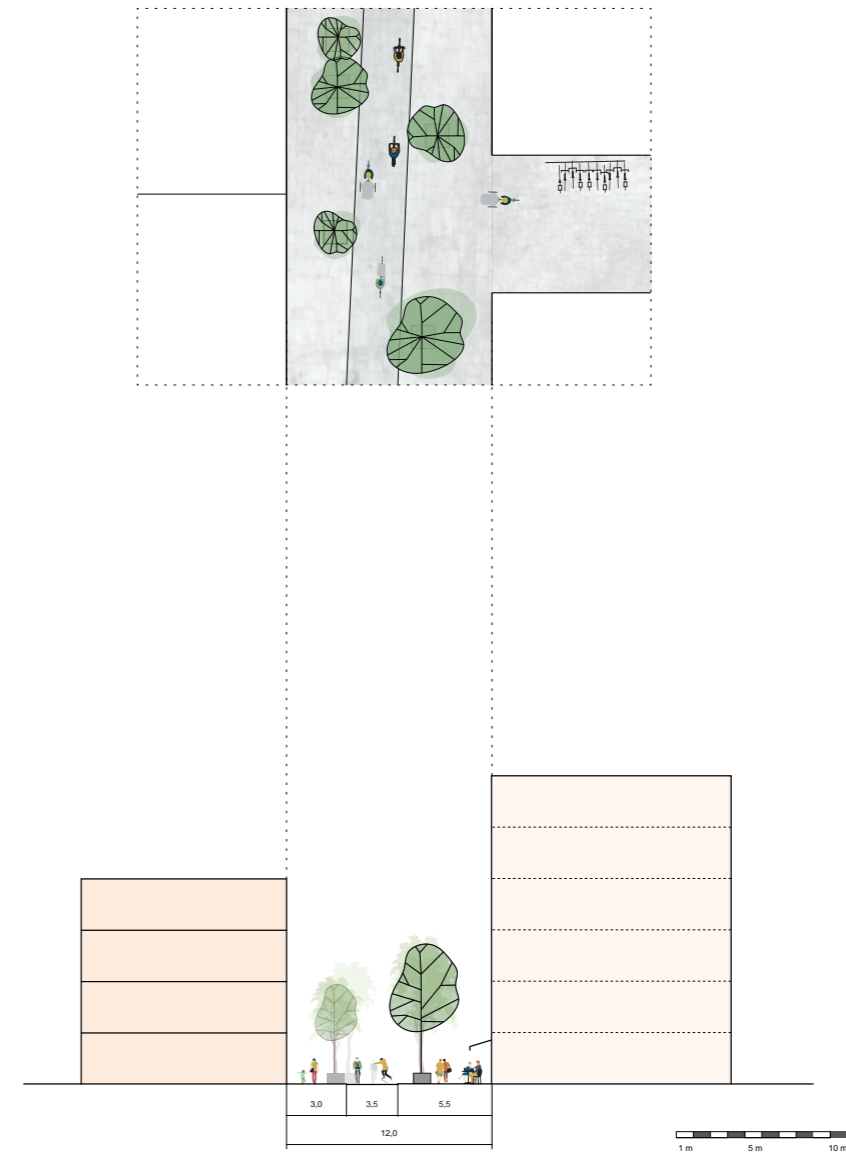


MOBILITET

gange og sykkel



Snitt Skippergata



BEBYGGELSESTRUKTUR gatenettverk



Nyhavnas veiter og akser

Siktlinjene til Ladehamneren og Munkhølen som er definert i planprogrammet ivaretas i planforslaget. Ellers parallellforskyves bebyggelsen, både innad i kvartalene og kvartalene selv for å bryte opp vindkorridorer. Dette skaper spennende gateforløp, samtidig som de lokalklimatiske forholdene bedres.



BEBYGGELSESTRUKTUR

bebyggelse og høyder

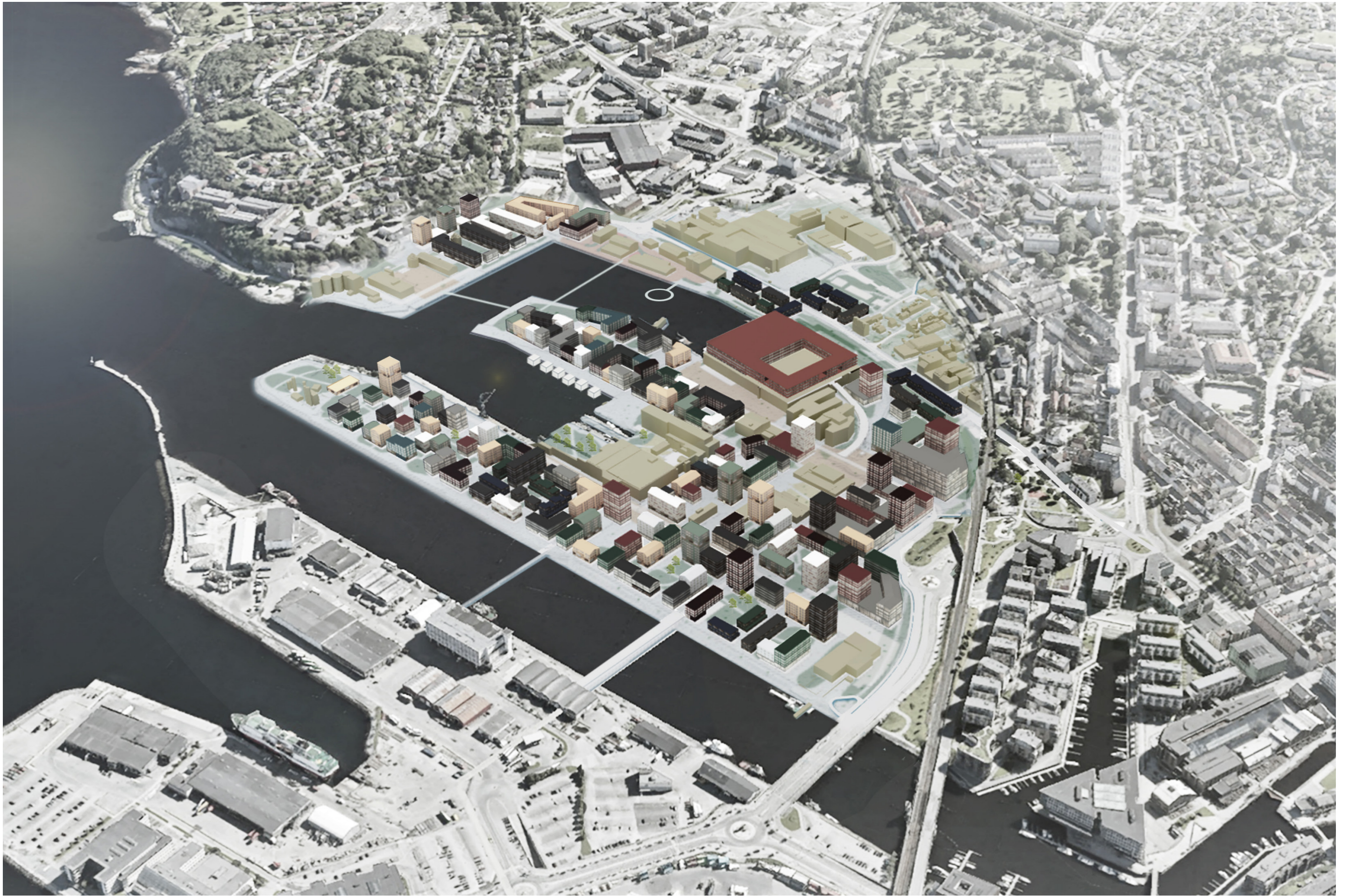


Høyt og tett i sentrum og menneskelig skala mot vannet



Utnyttelsesgraden og bebyggelsen er høyest mot syd. Her ligger også den største delen av næringsarealene pga støyforhold som gjør det vanskeligere med boliger i denne delen av planen. Bebyggelsen trappes ned mot vest for å slippe lys inn i gårstommene og sikre utsikt også for den bakenforliggende

bebyggelsen. Det tillates å bygge høyere i de sentrale områdene mot at bebyggelsen trappes ned utover mot fjorden. Dette skaper også en spennende dynamikk i området. På denne måten bevares også silhuetten av Persaune sett fra fjorden.



BEBYGGELSESTRUKTUR

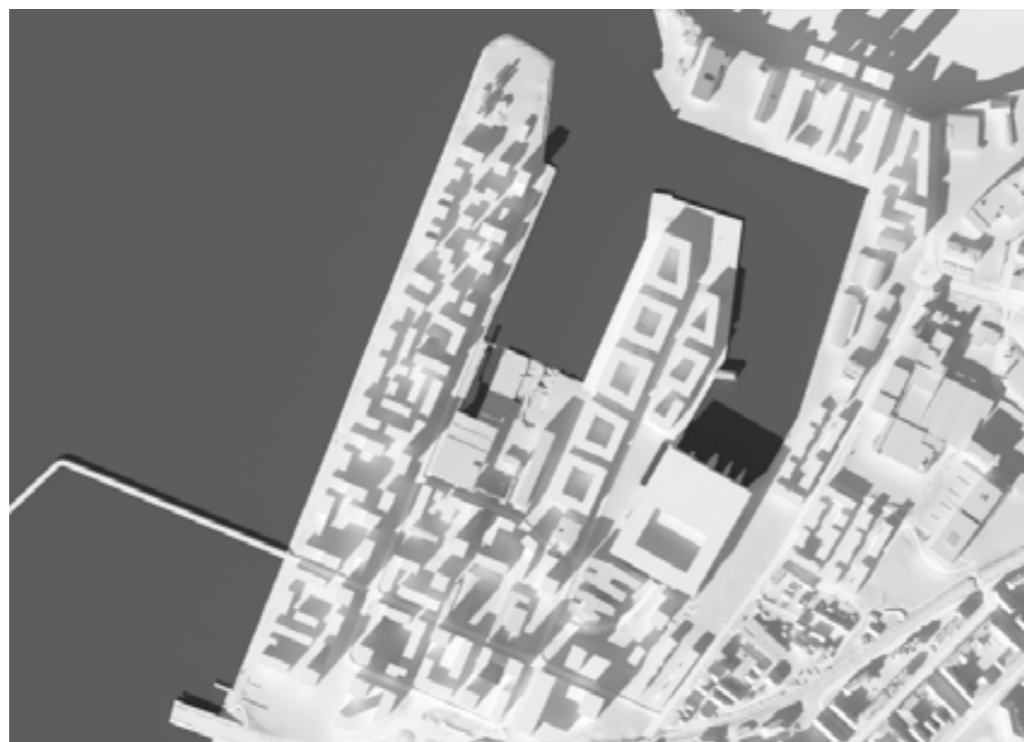
sol- og skyggediagram



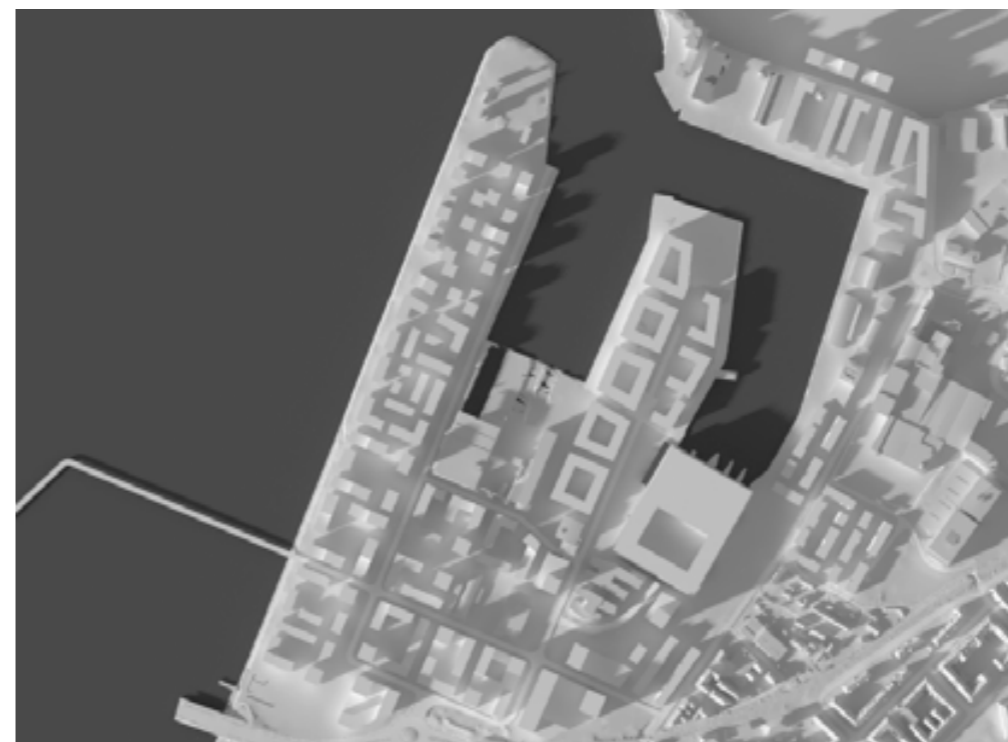
21. mars - 09.00



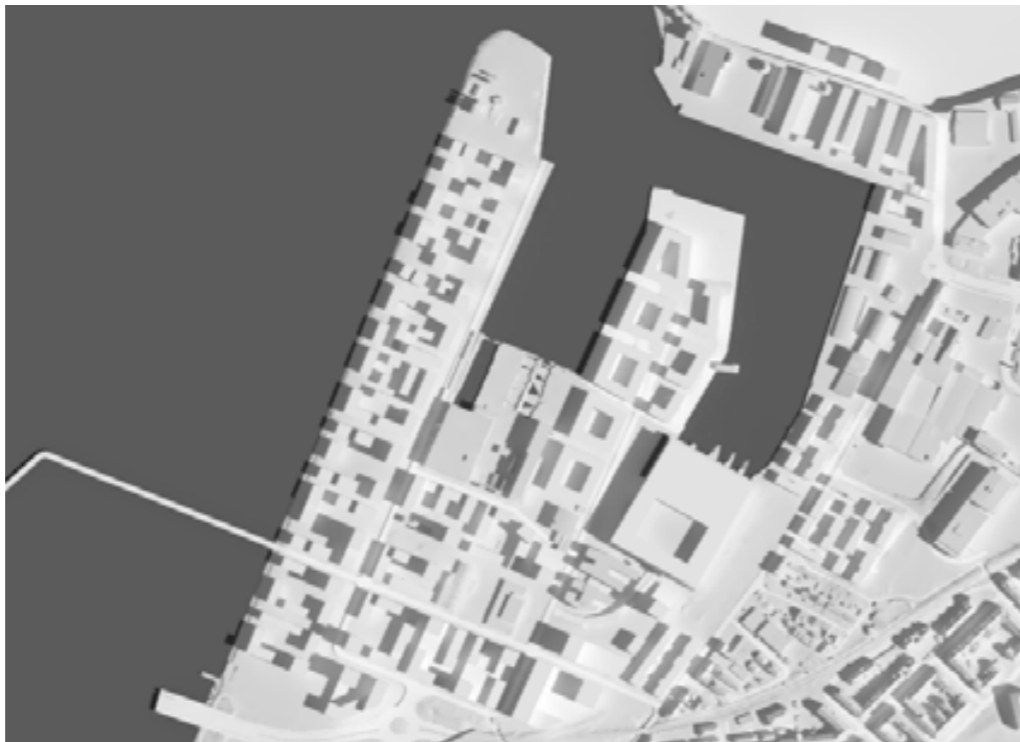
21. mars - 12.00



21. mars - 15.00



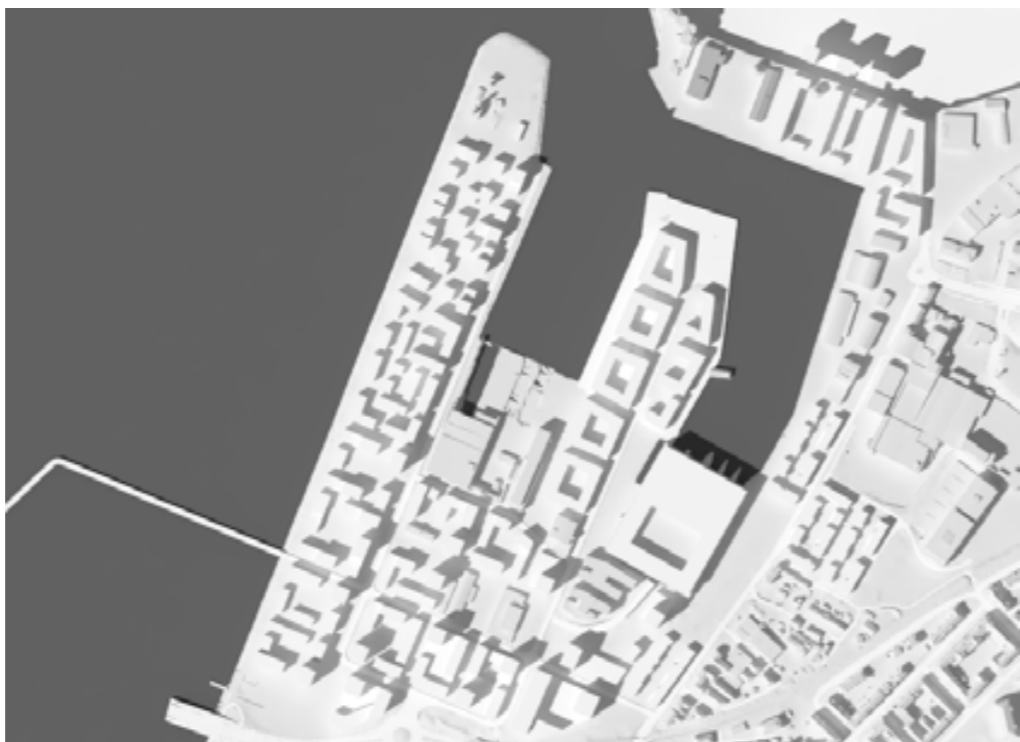
21. mars - 18.00



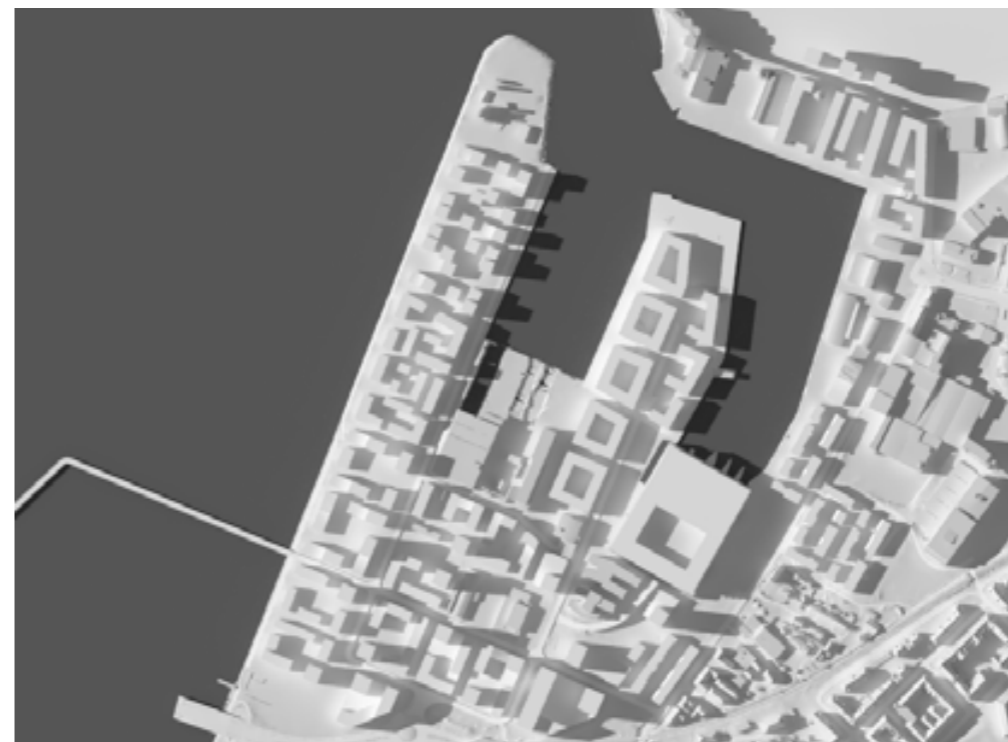
21. juni - 09.00



21. juni - 12.00



21. juni - 15.00



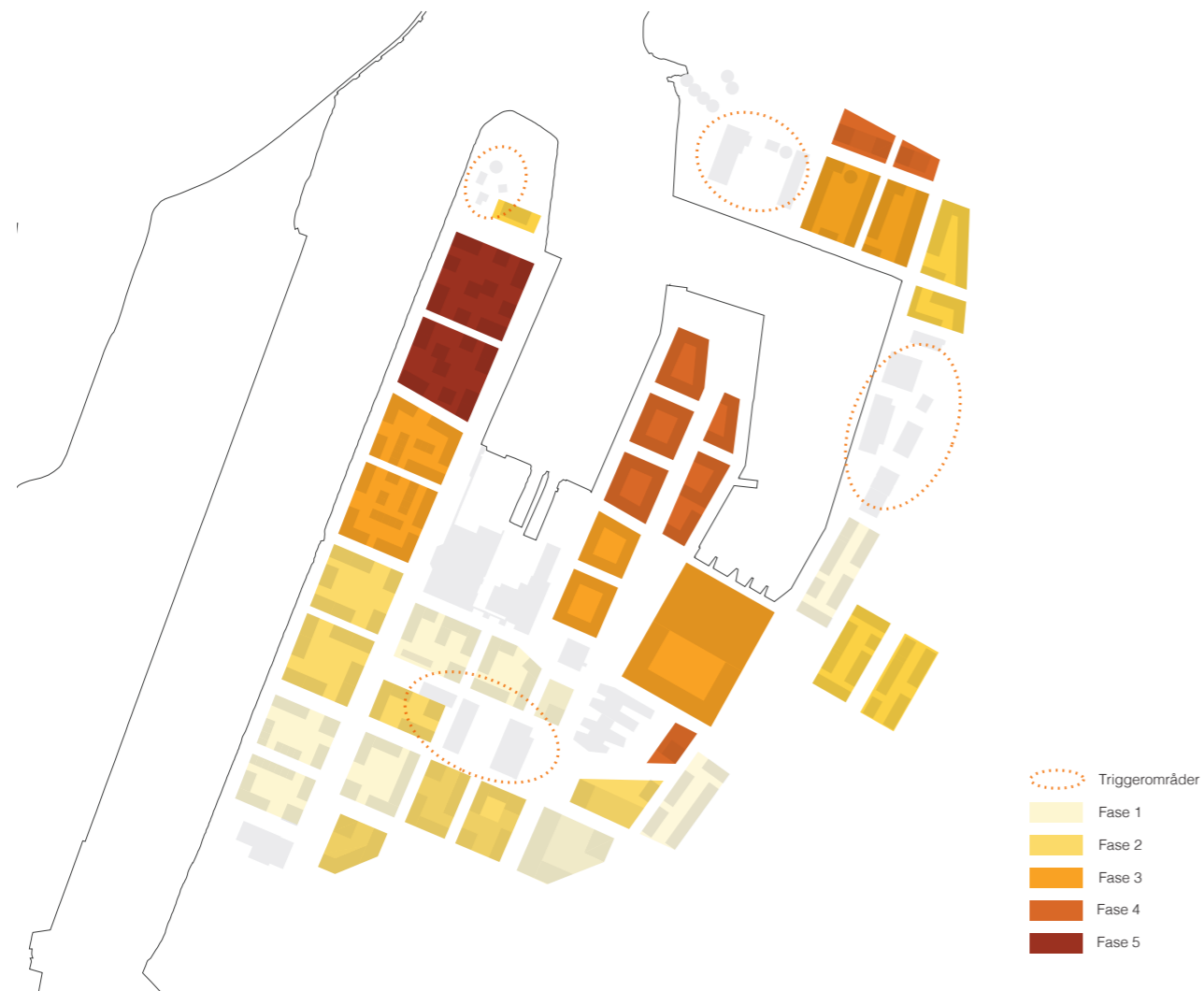
21. mars - 18.00





FASEUTVIKLING

trinnvis utvikling



Trinnvis utvikling med utgangspunkt i stedets strukturer som generator

Triggerområdene består i eksisterende bygningsmasse og tilhørende uterom hvor det allerede finnes et stort potensial for byliv og videreutvikling av konsepter. Vi har definert fire områder som vi mener har et spesielt stort potensial til

å starte en organisk byutvikling med midlertidige programmer. Områdene har også interessante bygningsstrukturer som kan transformeres og bli kulturelle meningsbærere for en Nyhavna-identitet inn i fremtidige byutviklingsfaser.



På Weestkai i Antwerpen utposjonerer byen ut utviklingstomter etter behov. Tomtene legges ut til konseptkonkurranser, med fastsatt tomtepris, hvor utvikleren med det beste konseptet vinner anbudet. Dette vil også kunne være en fornuftig strategi på Nyhavna, da man ikke kjenner byens

fremtidige behov. Det gir også kommunen og Trondheim Havn større kontroll og styring på utviklingen. Dette er en spennende modell som vil passe godt inn i fortellingen om Nyhavna som et annerledes og spennende byutviklingsområde.

FASEUTVIKLING sammendrag



FASE 1:

FELT	1-9
Byggefelt	33 072
BYA	18 737
Bolig	62 604
Næring	32 118
BTA	94 722
Utnyttelse	286%

FASE 2:

FELT	10-21
Byggefelt	39 332
BYA	23 980
Bolig	66 261
Næring/Off.funksjoner	50 675
BTA	116 936
Utnyttelse	297%

FASE 3:

FELT	22-28
Byggefelt	40 316
BYA	24 657
Bolig	61 537
Næring/Off.funksjoner	22 859
BTA	85 152
Utnyttelse	211%

FASE 4:

FELT	29-36
Byggefelt	17 638
BYA	11 619
Bolig	49 971
Næring/Off.funksjoner	11 371
BTA	61 342
Utnyttelse	348%

FASE 5:

FELT	37-38
Byggefelt	14 230
BYA	5 850
Bolig	26 705
Næring/Off.funksjoner	2 095
BTA	28 800
Utnyttelse	202%

TOTALT UTBYGGINGSPOTENSIALE

BYA: 84 843 m²

BTA: 386 952 m²

Bolig: 267 079 m²

Næring/off.: 119 873 m²

Utnyttelse: 268 %

BRA: 348 256 m²

Bolig: 240 371 m² (≈ 70 %)

Næring/off.: 107 886 m² (≈ 30 %)

Nye boliger: 3001 (BRA 80 m²)

Nye innbyggere: 6572 (2,19 per bolig)

FASEUTVIKLING

fase 1



FASE 1:

FELT	1-9
Byggefelt	33072
BYA	18737
Bolig	62604
Næring	32118
BTA	94722
Utnyttelse	286%

FELT	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Byggefelt	3557	3955	4378	4469	3460	1144	4773	3253	4083
BYA	1764	1650	2185	2185	1400	1144	4760	1911	2366
Bolig	9740	8907	12142	11272	7021	3237	-	5503	6752
Næring	-	323	758	1358	879	2288	26964	230	348
BTA	9740	9230	12900	12630	7900	5525	26964	5733	7100
Utnyttelse	274%	233%	295%	283%	228%	483%	502%	176%	174%

FASEUTVIKLING

fase 2



FASE 2:

FELT	10-21
Byggefelt	39332
BYA	23980
Bolig	66261
Næring/Off.funksjoner	50675
BTA	116936
Utnyttelse	297%

FELT	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Byggefelt	5565	5371	2908	2847	3184	3556	3130	3797	3797	1917	3260	950
BYA	2576	2251	1525	2604	1678	3556	2107	2223	2223	1150	2087	427
Bolig	13849	12440	8248	-	-	-	3874	6321	6671	4858	10000	-
Næring/Off.funksjoner	966	1160	948	12240	13700	16802	3710	350	-	442	230	427
BTA	14815	13600	9196	12240	13700	16802	7584	6671	6671	5300	10230	427
Utnyttelse	266%	253%	316%	430%	430%	472%	242%	176%	176%	276%	314%	45%

FASEUTVIKLING

fase 3

FASE 3:

FELT	22-28
Byggefelt	40316
BYA	24657
Bolig	61537
Næring/Off.funksjoner	22859
BTA	85152
Utnyttelse	211%



FELT	22	23	24	25	26	27	28
Byggefelt	6426	5280	2853	2640	14503	3842	4772
BYA	3155	1931	1994	1893	11360	2150	2174
Bolig	14105	9416	9020	8875	-	10340	10537
Næring/Off.funksjoner	695	584	950	590	19280	350	410
BTA	14800	10000	9970	9465	19280	10690	10947
Utnyttelse	230%	189%	349%	430%	133%	278%	229%

FASEUTVIKLING

fase 4



FASE 4:

FELT	29-36
Byggefelt	17638
BYA	11619
Bolig	49971
Næring/Off.funksjoner	11371
BTA	61342
Utnyttelse	348%

FELT	29	30	31	32	33	34	35	36
Byggefelt	2890	2745	2760	1430	3001	1131	1188	2113
BYA	2129	2052	2060	1012	1767	918	606	1075
Bolig	9915	9670	9816	4632	8160	-	2598	5180
Næring/Off.funksjoner	730	590	484	430	675	5100	1212	2150
BTA	10645	10260	10300	5062	8835	5100	3810	7330
Utnyttelse	368%	374%	373%	354%	294%	451%	321%	347%

FASEUTVIKLING

fase 5



FASE 5:

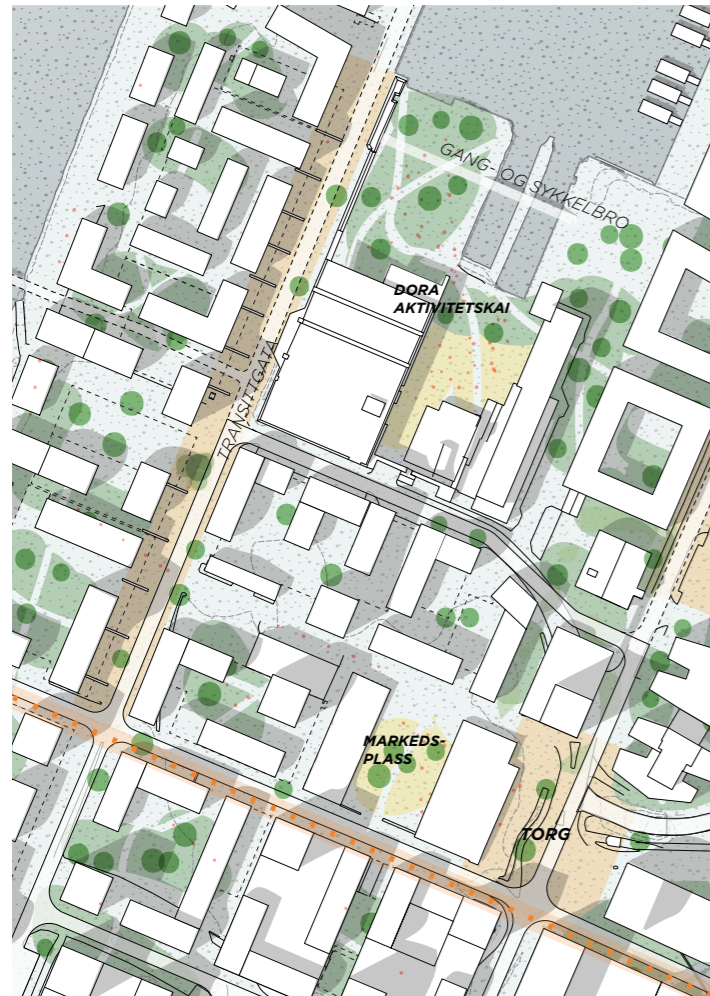
FELT	37-38
Byggefelt	14230
BYA	5850
Bolig	26705
Næring/Off.funksjoner	2095
BTA	28800
Utnyttelse	202%

FELT	37	38
Byggefelt	6630	7600
BYA	2700	3150
Bolig	12375	14330
Næring/Off.funksjoner	1125	970
BTA	13500	15300
Utnyttelse	204%	201%

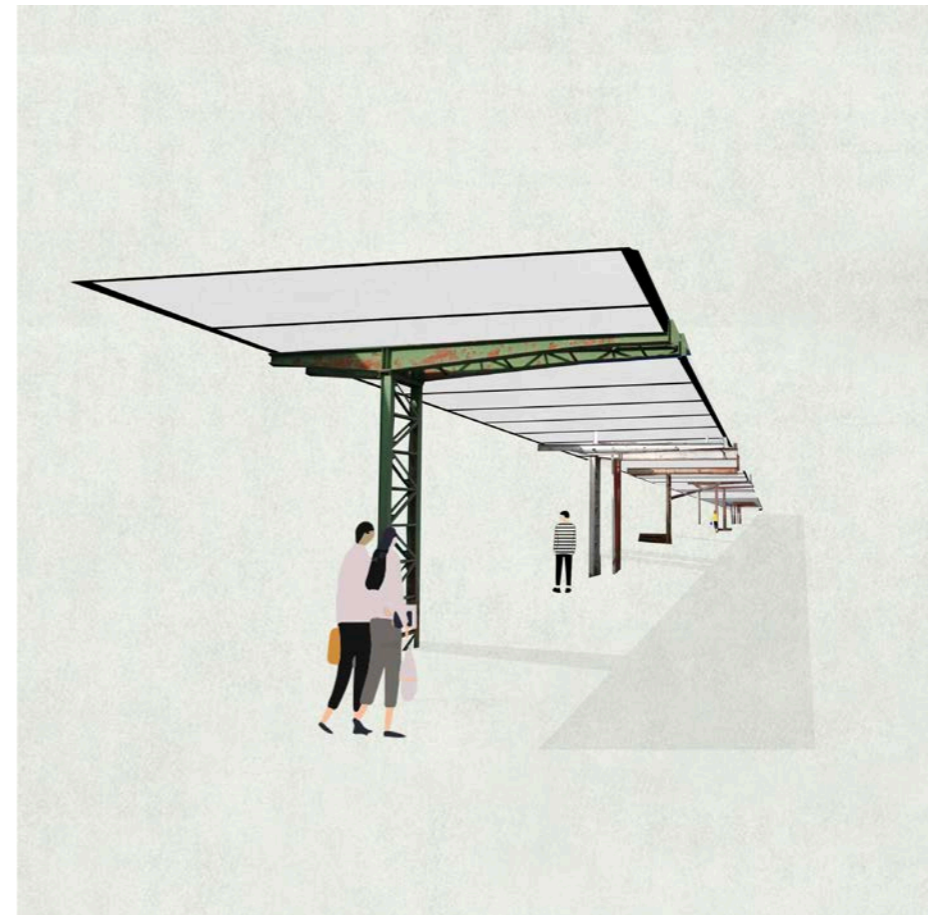


PROGRAM

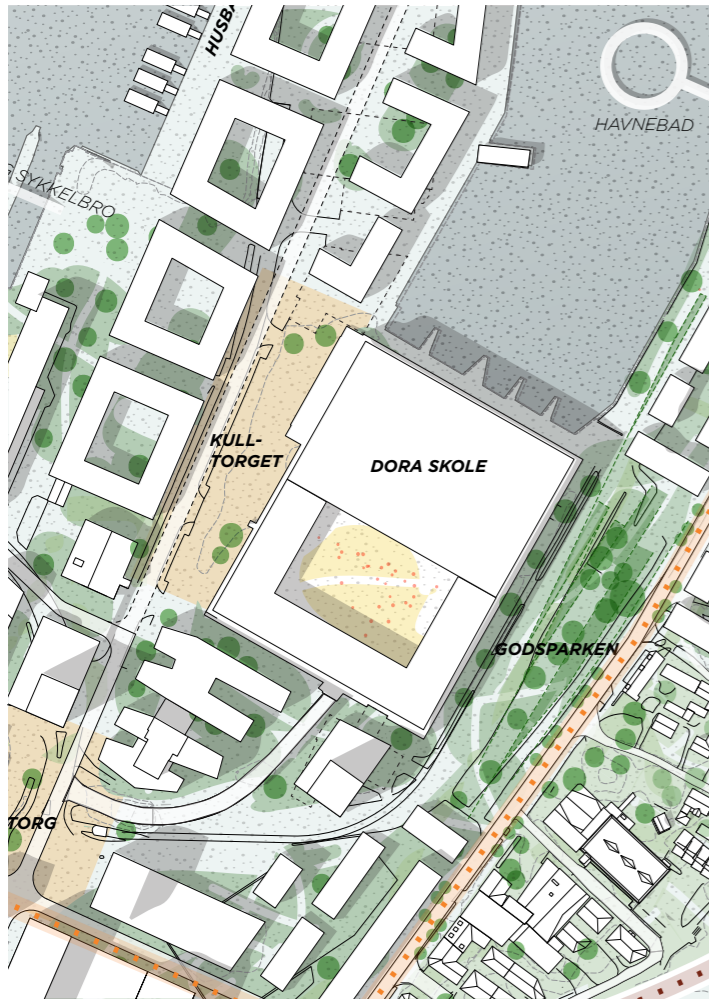
kultur og aktivitet



Snitt Transittgata



PROGRAM skole





PROGRAM

maritim aktivitet





IDENTITET OG HISTORIE

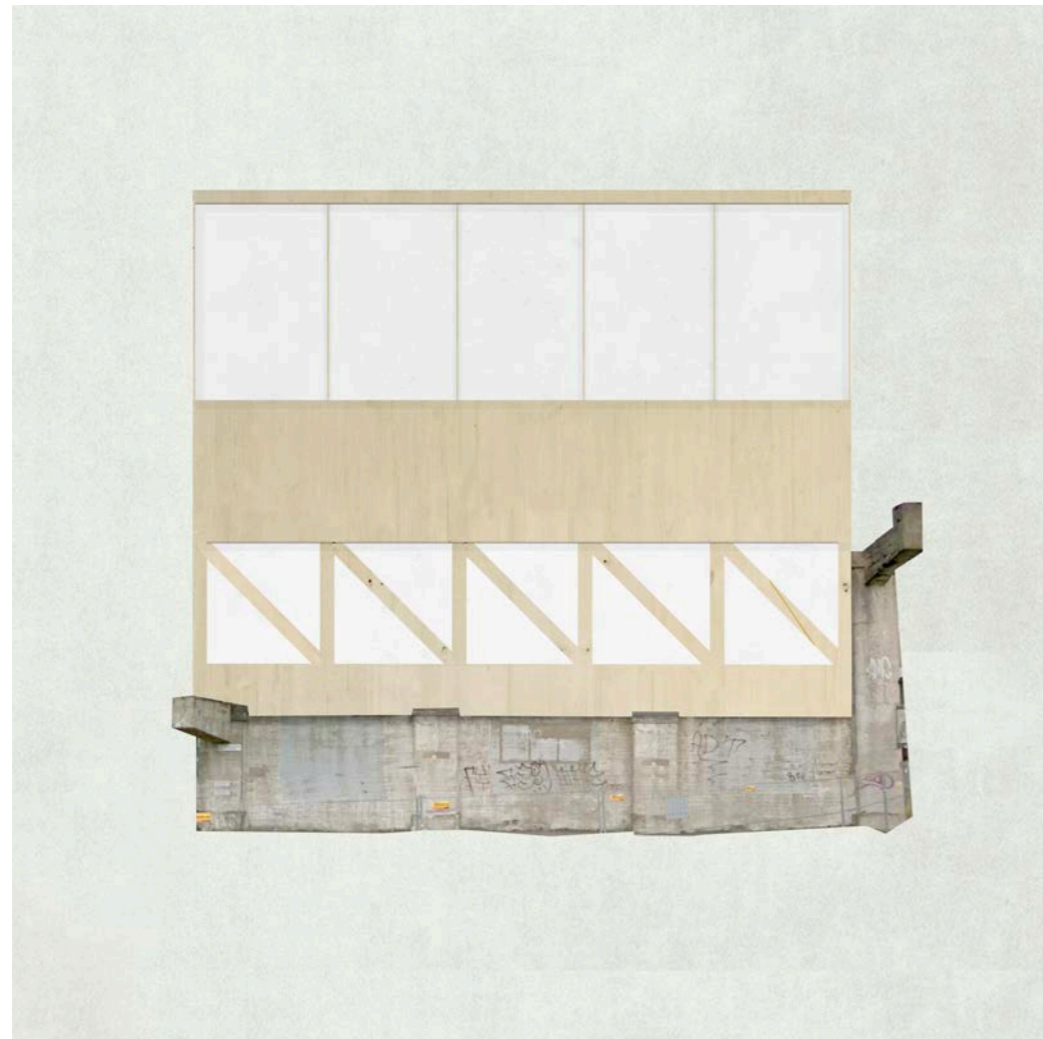
benspenn



SMÅSKALA MURBYGG
- Videreføring av industrielt formspråk



METALLSTRUKTURER
- Aktivering for å skape byrom



STØTTEMUR I BETONG
- *Iscenesettelse gjennom kontrast i materialer*



BETONGSILO
- *Transformasjon gjennom reprogrammering*



KRANPARKEN

SILO-TORGET

KULLKRANPIREN

STRANDVEIKAIA
KULTURSENTER

HAVNEBAD

DORA
AKTIVITETSKAIA

KULL-
TORGET

DORA SKOLE

GODSPARKEN

MARKEDS-
PLASS

TORG

BRANNSTASJON



 rodeo
SANDEN + HODNEKVAM

Kontakt:
Rodeo arkitekter as
v/ Magnus Jørgensen
Partner + faglig leder plan og urbanisme
e: mj@rodeo-arkitekter.no
t: 957 07 231

Trondheim kommune © 2019