

MØTEREFERAT - Nr. 5/2022

Møtet gjelder	Rådet for byarkitektur
Møte nr.	5 - 2022
Møtetidspunkt	31.05.2022, 12:00 - 15:00
Sted	Møterom Tuba - Kjøpmannsgata 38
Deltakere	Rådsmedlemmer: Torgeir Rønning Steffen Wellinger Michelle Wright, fra 13:30 (inhabil i sak 5.2) Lisbeth Haug Ragnhild Snustad Møteleder: Are Risto Øyasæter (Byarkitekt) Referent: Einar Bye Mette Bye (Byantikvar) Gjester/innledere: Páll Tómasson, Hanne Norgård (Byplankontoret) fra 12 - 13:15 Vidar Vollan, Øystein Ask, Marianne Rooth (Byplankontoret) fra 13:30
Møteinnkaller	Byarkitekten
Forfall	
Kommentarer til referat sendes	einar.bye@trondheim.kommune.no
Materiell utsendt med møteinnkalling	Presentasjon til sak 5.2 Brøset - mobilitetsløsninger Saksframlegg: Arkivsaksnr.: 21/2906 (40071/22)
Referat dato	30.06.2022
Habilitetsvurdering	Michelle Wright, inhabil til sak 5.1 - møter etter pausen
Vedlegg:	

5.1. Godkjenning av referat/agenda

Ingen innspill

5.2 Sak: Del av Brøset med tilliggende veger, r20210042, mobilitetsløsninger i ny reguleringsplan

Innledning ved Páll Tómasson, Byplankontoret.

Se egen presentasjon utsendt i forbindelse med møteinnkalling.

Rådet for Byarkitektur vil komme med en uttalelse til høringsperioden, frist 31.08.2022.

Viktige momenter:

- Et foregangsprosjekt for Byutvikling og et eksempel som Trondheim kan vise frem
- Fellesskap grønne omgivelser og bilfrie nærområder.
- Klimaregnskap
- Parkeringsrestriksjoner gir lavere bilbruk
- P-kjellere gir dårligere kvalitet på grøntområder over
- Desentralisert parkering legger opp til møter mellom folk på bakkeplan. P-kjeller gjør det motsatte.
- Nedkjøringsramper stjeler arealer hvis innvendig og forringer bomiljøet dramatisk hvis utvendig.
- P-kjellere er svært vanskelig å integrere i landskapet på en måte som gir åpne og bymessige fasader.

Generelt sett kan dette ansees som en veldig god plan, men parkeringsløsning har stor betydning for området. Brøsetplanen var en innovativ satsing da den ble vedtatt i 2013, men i dag er ikke dette så ambisiøst. Dette er et felt av en stor plan og det bør prøves ut nye modeller. I Malmø mener man at 500 meter avstand til parkering er akseptabelt og at det fungerer.

Utbygger presenterer parkeringshus som en betongkoloss - men et mobilitetsbygg kan og bør få en bedre utforming. Det trenger ikke være et standard parkeringshus, men kan gis flere funksjoner, som f.eks energisentral, og kan gis et design som gjør det enkelt å transformere i fremtiden. Mobilitetshus kan bygges ut etappevis etter hvert som behovet melder seg (Freiburg-modellen.)

Dersom man ikke er strategisk i møte med politikere og utbyggere er det fare for at alle ambisjoner forsvinner. Kan man senke krav til parkeringsdekning? Flere mobilitetshus i mindre skala kan være et alternativ. En annen tanke er at de som ikke vil betale for parkering kan slippe.

Bystyret har erklært klimakrise. Klimaregnskap for de to alternativene må etterspørres.

Saksopplysning: Bygningsrådet vedtok 14.06 å sende ut planen på høring med noen endringer:

Bygningsrådet viser til at det er uenighet mellom kommunedirektøren og tiltakshaver når det gjelder mobilitetsløsninger. Kommunedirektøren påpeker at et felles parkeringshus, som vedtatt i områdeplanen, er nødvendig for å innfri planens klimaambisjoner. Tiltakshaver ønsker en løsning med mobilitetskjellere under bakken, som ikke er i tråd med områdeplanen. Bygningsrådet ønsker at disse skal kobles sammen slik at all trafikk til og fra mobilitetskjellere skal gå via Tunga.

Bygningsrådets vedtak kan leses i sin helhet [her](#)

5.3 Nytt fra Byarkitekten

Utgår

Pause (13:15 - 13:30)

5.4 Orienteringssak: Reguleringsplan Reina

Rådet har bedt Byplankontoret om orientering angående reguleringsplanprosessen på Reina. Innledning ved Vidar Vollan, Byplankontoret.

Se egen presentasjon utsendt i forbindelse med møteinnkalling.

Dette har vært en langvarig prosess allerede, men planforslaget er nå levert komplett. Byplan er i ferd med å gi sin første tilbakemelding. I denne planen vil Byplan ha en negativ innstilling. Bakgrunnen for denne vurderingen angår flere aspekter som avfall, trafikk, avkjørsler, trafikk, parkering. Dette tenker vi ikke rådet trenger å fokusere på. Byplan etterlyser heller innspill angående byplangrepet, høyder, balkonger, fasader, materialitet og form.

Kommentarer og innspill:

Høyder: Det argumenteres for tårnbygg med tanke på orientering, men det er ingen god begrunnelse. Carlsbergbyen er en referanse her. Når du bygger et tårn så bør resten av planen legge seg på et jevnt lavere nivå, som 5 etasjer og kanskje en inntrukket 6.etasje. I denne planen virker høyder veldig tilfeldig. Høyest mot vest. Kan man etablere noen faste regler i stedet for at det alltid blir en diskusjon om høyder? Her opererer man med høyder som er noe nytt i forhold til Lademoen og andre etablerte områder. En del gårdsrom får svært lite sollys.

Balkonger: Balkonger. Skal de være uthengende, delvis inne/ute, eller helt inntrukne? Definer et halvprivat rom rundt boliger hvor balkonger kan stikke ut og hvor man kan lage forhager i første etasje. I veileder for uterom i Oslo defineres gatetverrsnitt fra balkong til balkong. Balkonger bør kunne brukes til å forme et fasadeuttrykk, ikke som en tvangstrøye, men som en mulighet. Inntrukkede balkonger gir et flatt og utydelig preg. Også sett i et historisk perspektiv er det ikke nødvendigvis slik at inntrukkede balkonger er bedre. I en kvartalsstruktur vil du helst ha balkongen inn mot det private gårdsrommet, men her er egentlig gårdsrommet gjort om til det offentlige. Sol på balkong er selvsagt avgjørende.

Grønt: Det må etableres parkområder som har kompromissløse kvaliteter som reelt kommer alle beboere til gode - også beboere fra andre bydeler. Her er det grønne i stor grad integrert i passasjer og gårdsrom. Bruksverdien er ikke den samme, og på grunn av høydene er solforhold ikke alltid gode.

I orienteringssaker vil Rådet ikke komme med en formell uttalelse.

5.5 Gjennomgang av øvelse Arkitektur som verktøy

Vi går gjennom det rådsmedlemmene har skrevet og ber hver enkelt komme med sitt synspunkt på hvordan det har fungert å jobbe med Arkitektur+ som utgangspunkt og hvilke andre erfaringer man har gjort seg.

Øvelse: Rådets medlemmer skriver en kort uttalelse, maksimalt en halv side, med fokus på hvert sitt tema fra Arkitektur+. Bruk arkitekturveilederen som utgangspunkt.

Temafordeling var som følger: Vakker: Ragnhild, Særpreget: Jan, Inkluderende: Michelle, Grønn: Steffen

OPPSUMMERT - Vakker (Ragnhild)

Planområdet er i dag meget sammensatt; det har flere verneverdige bygg, tidligere småindustri av høy arkitektonisk verdi, åpne områder med lange blikk og samtidig en mer intens og tett situasjon opp mot Lerkendalbanens bro over Innherredsveien. Planen kunne løst denne sammensattheten med en overordnet og helhetlig ide og skapt en lesbar sammenheng både mellom bygg og uterom, og nytt og eksisterende både langs og på tvers av Innherredsveien. Samtidig kunne man løst åpenbare utfordringer som undergangen under Innherredsveien ved Thomas von Westens gate, og den tidvise støyen toget skaper.

Istedenfor virker det som om bebyggelsen innenfor planen er plassert for høyest mulig arealmessige utnyttelse på det konkrete stedet, uten å se på mulige sammenhenger innad i planen og til omkringliggende bebyggelse. Kulturminnene i og grensende til planområdet virker heller ikke å få påvirke helheten i nevneverdig grad, da de hverken får tilstrekkelig plass eller synes å påvirke den nye bebyggelsens form eller plassering.

Planen virker dessverre å mangle en samlende arkitektonisk ide som utløser stedets potensial. Dessuten er estetikken svært varierende hensyntatt og vist i illustrasjonsmaterialet.

OPPSUMMERT - Inkluderende (Michelle)

De tre delområdene har alle bygningskropper og fasader tett på gaten. Tilstrekkelig avstand til veien og trafikken er avgjørende for å kunne lykkes med kantsoner som gir kvalitet til gateløpet og for alle trafikanter. Gode gatesnitt med varierende og romskapende elementer som tilbaketrukne fasader, variert materialbruk, møbleringssoner mm bør prioriteres.

Det er flere offentlige plasser/torg tegnet inn i det samlede grepet. Lystgården Kathrinelyst og bensinstasjonen i nord-øst, tilfører på hver sin måte historisk dybde til planområdet. Disse områdene bør gis ytterligere kvaliteter i form av vegetasjon, bygulv, materialitet og møblering som åpner for økt bruk gjennom året.

Området som helhet har en tydelig midtstilt barriere; Innherredsveien. Dette bidrar til at delområde 1 blir isolert uten åpenbar tilknytning til delområde 2 og 3. Sammenheng og tilhørighet bør sikres ved visuelle grep i bygulv, materialitet, fasader, vegetasjon mm.

OPPSUMMERT - Særpreget (Lisbet/Jan)

- Gi de to gårdsanleggene nok rom Ja
- Tenke litt på høyder – er de passe ut fra det som er her av bebyggelse fra før ? Ja
- Beholde det grønne preget i stor nok grad Ja
- Dette er et konglomerat fra før. Sånn sett OK å fortsette å addere til ? Ja, men jobb det sammen

KONKLUSJON - Grønn (Steffen)

Prinsippene fra Arkitektur+ for delstrategi GRØNN relevante for en bærekraftig byutvikling. En raskt (og kanskje litt overfladisk) gjennomgang av de foreliggende planene viser stor avstand mellom målsettingen i Arkitektur+ og planenes utforming og bestemmelser.

Utover siktkorridoren til Saxenborg og bevaring av eksisterende bensinstasjon har planene får overordnede ambisjoner mht byform, struktur eller bærekraftig byutvikling. At det foreligger tre så usammenhengende planer i et viktig byutviklingsområde problematiserer behovet for overordnede plangrep. Bør og kan (ressurser) det lages overordnede planer, VPOR eller kvalitetsprogram for forventete områder for bytransformasjon ?

Foreløpig kan det se ut som Arkitektur+ i liten grad er egnet som evalueringsverktøy og jeg vil foreslå at dokumentet heller brukes som veileder i planprosesser. I tillegg må det undersøkes planfaglig og juridisk om hvilke av prinsippene/ambisjonene som kan reguleres gjennom bestemmelsene.

Diskusjon:

-Ved slike planer bør egentlig kommunen være i forkant. Med lokale sentra vil det etter hvert komme mange lokale sentra. Det kreves ikke stedsanalyser i dag. Arkitektur+ er nok best egnet som en veileder i planprosesser og ikke som evalueringsverktøy.

5.6 Byggeskikkprisen nye statutter

Endringer i statutter er nå sendt til politisk behandling.

Fristen for å sende inn kandidater til Byggeskikkprisen var 15.mai 2022.

Saksopplysning: Statuttene ble enstemmig vedtatt i formannskapet 08.06.2022.

Saksframlegget kan leses [her](#).

5.7 Neste møte

Neste møte er tirsdag 21. juni, 12 - 15. Det er siste møte før sommeren.

Møteinnkalling og informasjonsmateriale sendes ut senest torsdag 14. juni.

Byggeskikkprisen - Sekretariatet legger frem hvilke prosjekt som har blitt nominert

Orienteringssak - Rammegodkjent høyhus på Tempe. Ola Frosts veg 5.

5.8 Eventuelt