



## MØTEREFERAT - Nr. 7/2022

Møtet gjelder	Rådet for byarkitektur
Møte nr.	7 - 2022
Møtetidspunkt	30.08.2022, 12:00 - 15:00
Sted	Møterom Tuba - Kjøpmannsgata 38
Deltakere	Rådsmedlemmer: Torgeir Rønning, (digitalt 12-13:30), Steffen Wellinger Lisbeth Haug Ragnhild Snustad  Møteleder: Are Risto Øyasæter (Byarkitekt) Mette Bye (Byantikvar) Referent: Einar Bye
Møteinnkaller	Byarkitekten
Forfall	Michelle Wright, Svein Skibnes (vara).
Kommentarer til referat sendes	einar.bye@trondheim.kommune.no
Materiell utsendt med møteinnkalling	Lenker til saksdokumenter vedrørende sak 7.3
Referat dato	31.08.2022
Habilitetsvurdering	Michelle Wright erklært inhabil i sak 7.3
Vedlegg:	Rådets høringsuttalelse til sak 7.3: Reguleringsplan "Del av Brøset med tilliggende veger, r20210042"



## 7.1. Godkjenning av agenda/referat

## 7.7 Byantikvaren orienterer om Elgeseter gate 30 B

Lørdag 27.08 brant den vernede ungdomsgården Elgeseter gate 30 B. Hvordan skal rådet forholde seg til dette?

Bygningen har vært i spill siden 50-tallet, men i oktober 2020 vedtok bystyret å verne bygningen, sammen med ungdombyggene Elgeseter gate 4 og 6. Alle gårdene eies av Trøndelag fylkeskommune. Byantikvarens standpunkt er at det ikke kan være noen tvil om at bygget skal bevares, men at diskusjonen må gå på hvordan man går fram for å bevare det. I første omgang må bygget sikres, det må dekkes til og tørkes ut.

“Dronninga” er viktig som enkeltobjekt, som landemerke og som en del av et større miljø sammen med nr. 4 og 6, men dette handler også om hvordan vi ønsker at Elgeseter gate skal være. Gatemiljøet kan ikke bare preges av ferdsel. Dette gjelder også for Kongens gate og Innherredsveien, alle er fylkeskommunale veier.

Hvordan jobber vi med de store innfartsårene i det hele tatt? Nylig ble det vedtatt at Kongens gate skal fortsette å ha tre felt med trafikk - på tross av at gata oppleves som trang og uhyggelig for fotgjengere. Det er en veldig gammeldags tankegang å henvise myke trafikanter til sidegatene og det sier mye om hvordan de store gatene våre blir behandlet. Dette er også vesentlig sett i lys av byggingen av Nydalsbroa, som fullfører ringveien rundt byen. Det er duket for en ny tankegang når det gjelder byens innfartsårer.

Den avviste plansaken ved Elgeseter gate 26 er også relevant og bør vurderes av Rådet i neste omgang.

Brannen bringer på bane en del spørsmål av “prinsipiell art” og det er naturlig at det kommer en uttalelse i en eller annen form, i første omgang fra Byarkitekten. Dersom Rådet skal uttale seg til saken bør det helst komme som svar på en forespørsel, for eksempel fra politisk hold.

Følges opp av Byarkitekten.

## 7.2 Nytt fra Byarkitekten

### 7.2.1 Nyhavna konkurranse

Det har vært noen kontroverser knyttet til tidsbruken som er angitt ved vurdering av team til prekvalifisering for den begrensede konkurransen. Byarkitekten har fått flere henvendelser i den forbindelse og diskutert tilfellet med Arkitektbedriftene og NAL. Nå har Byarkitekten blitt bedt om å sitte i juryen for den begrensede konkurransen og har takket ja til forespørselen etter å ha drøftet det internt i kommunen. Rådet stiller seg bak beslutningen.

### 7.2.2 Byggeskikkprisen

Befaringer i forbindelse med Byggeskikkprisen blir avholdt som planlagt. Se punkt 7.5 Neste møte.

### 7.2.3 Ny arkitekturstrategi

Arbeid med ny arkitekturstrategi starter nå. Se punkt 7.4.



## 7.3 Sak til uttalelse:

### Del av Brøset med tilliggende veger, r20210042 - Mobilitetsløsninger

Etter at Rådet for byarkitektur fikk presentert mobilitetsløsninger for Brøset i rådsmøte 5 har saken blitt endelig behandlet i Bygningsrådet 14.06.22. Kommunedirektørens innstilling var at reguleringsplanen burde avvises med bakgrunn i at planforslaget ikke er i samsvar med mobilitetsløsninger beskrevet i vedtatt områdeplan. Bygningsrådet fulgte ikke Kommunedirektørens innstilling, men vedtok i stedet å sende tiltakshavers forslag ut på høring og offentlig ettersyn, med en del krav om endringer før sluttbehandling. Forslag til uttalelse fra Rådet må derfor revurderes i lys av dette.

Saksframlegg: [Kommunedirektørens forslag til vedtak](#)

Saksprotokoll: [Vedtak i Bygningsrådet](#)

Rapport: [Mobilitetsstrategi](#) (utarbeidet av Norconsult for Brøset Utvikling AS)

Andre møtedokumenter tilknyttet saken kan ses [her](#).

Høringsfristen for denne saken er 31.08.2022.

Rådets høringsuttalelse sendes med som vedlegg til møtereferatet.

## Pause (13:15 - 13:30)

## 7.4 Ny arkitekturstrategi for Trondheim

Byarkitekten skal utarbeide en ny arkitekturstrategi for Trondheim. Dette er en naturlig utvikling i forbindelse med opprettelse av stillingen og rullering av KPA. Vi ønsker å bruke Rådet i denne prosessen.

- Hvilke utfordringer og muligheter har Trondheim? Hvilke tema bør vi sette spesielt fokus på?
- Hva er hensikten med en arkitekturstrategi? Hva kan vi oppnå?
- Hvordan utforme en arkitekturstrategi slik at den er nyttig for flere brukergrupper?

### Diskusjon:

Byarkitekten uttaler seg til mange planer. Vi trenger et verktøy som ikke overlapper med Byplan- og Byggesakskontorets sjekkpunkt. Vi skal ikke innføre enda en sektorinteresse, men lage et verktøy som sikrer helheten.

Hvis vi skriver inn føringer som gjelder lokalt (KPA) og nasjonalt, så er det allerede en del der. Det går an å låne fra Bergen sin Arkitektur+, som fungerer som en sjekklister, men den er ikke spesifikk for Trondheim.



# TRONDHEIM KOMMUNE

Det er viktig med en innledning som sikrer de lange linjene - som forteller om at vi forvalter en by for fremtiden. Grepene vi gjør i dag setter langvarige og noen ganger permanente spor. Det er avgjørende at vi former byen på en måte som ikke bare svarer på våre umiddelbare behov, men at vi sikter oss inn på en visjon om et fremtidig Trondheim. De grep vi gjør for å løse dagens utfordringer skal ikke være til hinder for den byen vi ønsker oss i framtiden. Vi må hele tiden bygge videre. Det er en stafett og dette er vår generasjons etappe.

Særpreget må understrekes og tydeliggjøres. Hva skal vi bygge videre på? Hva er det umistelige? Det er viktig å sikre byens særpreg, men vi trenger også mer generelle føringer for periferien og bydelene. De er ikke så sterkt tilstede i vår felles identitet. Balansen mellom det spesifikke og det generelle er viktig.

En arkitekturstrategi kan følge Stavangers eksempel og dele inn i tre ulike nivå: Byen, stedet og husene. Man kan også snakke om det globale som et fjerde nivå.

## 7.5 Neste møte

Neste møte blir erstattet av befarung i forbindelse med byggeskikkprisen 28.september, 12:00 - 16:00. Egen innkalling med program kommer. Første rådsmøte etter dette er satt opp 25.oktober. Møteinnkalling og informasjonsmateriale sendes ut senest tirsdag 18. oktober.

## 7.6 Eventuelt

Spørsmål ang. reguleringsbestemmelser knyttet til privat kontra felles uteoppholdsareal i reguleringsplan for City Syd.

**Sak: Del av Brøset med tilliggende veger, r20210042,  
Mobilitetsløsninger i ny reguleringsplan**

Arbeidet med en klimanøytral bydel på Brøset satte en gang Trondheim på kartet i det nasjonale nettverket "Framtidens byer". Et bredt samarbeid med forskningsmiljøene på NTNU bidro til kunnskap om hva klimanøytralitet kan bety i moderne byplanlegging. Utvikling av en klimanøytral bydel på Brøset ble en viktig spydspiss i nettverket "Framtidens byer", og var et spesielt omfattende eksempel på samarbeid mellom kommune og forskningsmiljø. Trondheim kommune fulgte opp dette gjennom utviklingen av en framtidrettet områdeplan for Brøset som ble vedtatt i 2013. Moderne mobilitetsløsninger og klimagassregnskap er vesentlige sider av denne planen. Det er av svært stor betydning for fremtidig byutvikling at riktige løsninger videreutvikles og prøves ut nettopp i denne planen. Samfunnsutviklingen har dessuten vist at arbeidet som ble sett på som radikalt for ti år siden i mange tilfeller er allmenn praksis i dag.

Rådet for byarkitektur legger til grunn for sin uttalelse to viktige forutsetninger:

- Bystyret i Trondheims erklæring fra november 2019 om at "den globale oppvarmingen og tap av naturmangfold representerer en krisesituasjon som også vil ramme Trondheim kommune."
- At klimaregnskap blir avgjørende for valg av mobilitetsløsning.

Rådet for byarkitektur er enig med Kommunedirektøren i at planforslaget følger opp mange av de gode intensjonene fra områdeplanen. Rådet anbefaler at planen også holder fast på de mobilitetsløsninger som områdeplanen legger føringer for.

I et utdrag fra vedtaket i Bygningsrådet heter det:

*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 mobiltetskjellere under bakken, som ikke er i tråd med områdeplanen. Bygningsrådet ønsker at disse skal kobles sammen slik at all trafikk til og fra mobiltetskjellere skal gå via Tunga.*

Rådet for byarkitektur vil framheve følgende problemstillinger som følge av å fravike vedtatt områdeplan:

- Det er store klimagassutslipp knyttet til masseforflytning og bruk av betong. Det må kreves at et troverdig klimaregnskap legges til grunn for valg av løsning.
- Sammenkoblede mobilitetskjellere for all trafikk via Tunga innebærer en stor og kompleks underjordisk struktur. Bylogistikkparkering krever dessuten ekstra takhøyde. Dette medfører ikke bare redusert opplevelseskvalitet for mennesker som ankommer stedet via kjeller, men legger også føringer for livet på bakkeplan. Så store parkeringskjellere kan vanskelig tilpasses et variert landskap og man risikerer å få en terrengetilpasning basert på bilens premisser, noe som bryter med prinsippet om en by i øyehøyde. Store trær kan ikke plantes over parkeringskjeller.
- Vi er skeptiske til gjennomførbarheten til konseptet og ser en risiko for at man i løpet av prosessen ender opp med noe som er svært likt dagens konvensjonelle parkeringsløsninger, med adskilte mobilitetskjellere, flere nedkjørsler og ankomst med privatbil over bakken.
- Å legge all kjøring under bakken flytter også mye av dagliglivet. Når all biltrafikk, inkludert varelevering, hjemmetjeneste og besøkende skal ankomme og finne fram gjennom et nettverk av underjordiske parkeringskjellere går det på bekostning av sosialt liv og naboskap. En løsning med et sentralt mobiltetshus vil ikke bare redusere bilbruk, men også bidra til at mange vil gå gjennom området. Det gir trygghet og bidrar til et naturlig byliv. Det ligger mye folkehelse i at flere går i området.
- Sammenhengende mobilitetskjellere under boligene gjør privatbilen mer tilgjengelig og medfører økt bilbruk. Dette er i strid med nullvekstmålet.
- Løsninger med sentrale mobiltetshus er etablert flere steder og har gitt ønsket effekt når det gjelder reduksjon av privatbilbruk.
- Vedtak om forholdsvis massiv boligbygging i rød støysone mot Tunga er et underkommunisert brudd med områdeplanen.

Konklusjon:

Rådet for byarkitektur anser ikke at en løsning der all mobilitet legges under bakken er den riktige løsningen for en fremtidsrettet og klimavennlig bydel. Vi etterlyser et klimaregnskap og stiller samtidig spørsmål ved gjennomførbarheten i konseptet. Vi vil advare mot en videre prosess der man ender opp med noe som er svært likt dagens konvensjonelle parkeringskjellere. Det vil i så fall gå kraftig ut over de klima- og folkehelsegevinstene som var ambisjonen i prosjektet opprinnelig. Vi er overbevist om at Trondheims befolkning er moden for å prøve ut mobilitetsløsninger som områdeplanen legger opp til.

Rådets uttalelse er enstemmig, med 1 representant erklært inhabil.

Rådet for Byarkitektur