



Uttalelse fra Byarkitekten

Referanse: NS/GKH/LS Dato 26. aug. 2025

Til:	Byråd for byutvikling, Byplankontoret
Fra:	Byarkitekten

Planforslag for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardo, før høring og offentlig ettersyn

Hva notatet gjelder

Byarkitekten har vurdert planforslaget for Nardoporten opp mot overordnede planer for Trondheim. Vurderingen har særlig fokus på hvordan planen lykkes med å følge opp føringene i [Arkitekturstrategi for Trondheim](#).



Forslaget innebærer store byggehøyder med høy næringsetasje pluss inntil ti boligetasjer, og nær full utbygging av planområdet.

Byarkitektens overordnede konklusjon

Planforslaget for Nardoporten er i betydelig konflikt med kommunens vedtatte byutviklingspolitikk og arkitekturstrategiens fire hovedmål om en vakker, karakterfull, menneskevennlig og varig by.

Det er positivt med nye boliger og næringsetablering i umiddelbar nærhet til fremtidig Nardo lokalesenter, men planforslagets tetthet, skala, terrengtilpasning og kvalitet står ikke i forhold til de vedtatte ambisjonene, og det bryter med stedets karakter og sprenger byens skala.

Arkitekturstrategien sier at nye tiltak skal skape byrom og bygninger som oppleves tiltalende og stimulerende, og at arkitekturen skal berike omgivelsene. Planforslaget lykkes ikke med dette og påfører nabolaget og byen betydelige ulemper i form av lange slagskygger og en dominerende fjernvirkning, uten å tilføre tilsvarende positive kvaliteter tilbake. Med opptil 11 etasjer bryter også forslaget med **KPA § 8.5**, som fastslår at Trondheim ikke skal utvikles til en høyhusby.

Den massive, to-etasjes sokkelen og den monotone utformingen av bygningsvolumene skaper ikke en positiv estetisk opplevelse, en god by i øyenhøyde eller sammenhengende bystruktur. Planforslaget fremstår som et isolert «frimerkeplan» med krevende logistikk-løsninger som ignorerer stedets topografi og bebyggelsesstruktur i nabolaget. Planforslaget styrker heller ikke et fremtidig Nardo lokale sentrum, eller nabolaget som sådan.

Forslagsstiller har valgt å arbeide videre med et forslag som i liten grad imøtekommer tidligere faglige tilbakemeldinger, og det er heller ingen overbevisende sammenheng mellom forslagsstillers stedsanalyse og planforslaget som foreligger. Prosjektets grunnleggende svakheter er fremdeles til stede, og er på enkelte områder blitt forverret. Et prosjekt av denne karakteren vil sette en negativ presedens for fremtidig byutvikling i lignende områder. Byarkitekten støtter Byplankontorets faglige vurdering om at planforslaget i sin nåværende form ikke bør legges ut på høring.

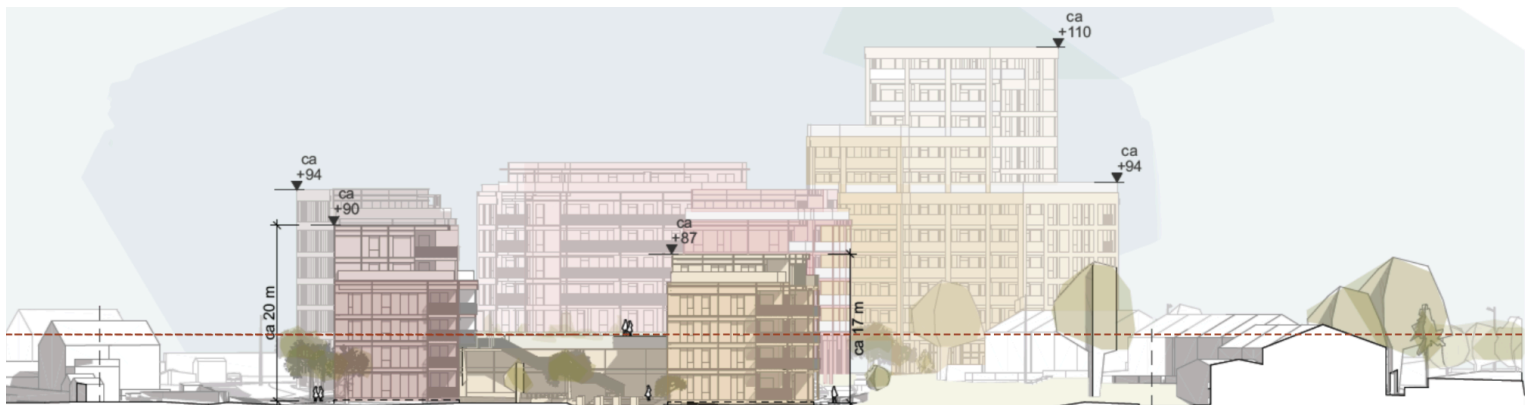
Byarkitektens vurdering av tre problematiske grep

Byarkitektens vurdering er strukturert rundt tre sentrale, problematiske grep i planen: høyhus i et småhusområde, feilslått fortetting og en toetasjes sokkel som barriere.

1. Høyhus i et småhusområde

Planforslaget introduserer et prosjekt som er unødig fremmed i et etablert småhusområde, med høy utnyttelsesgrad og høyhus i opptil elleve etasjer. Det bryter med Arkitekturstrategien på følgende punkter:

- **Fremmed skala:** Prosjektet introduserer en fremmed skala som bryter med arkitekturstrategiens prinsipp 3.1 om å [ivareta Trondheims jevne bysilhuett](#) og KPA § 8.5, som fastslår at Trondheim ikke skal utvikles til en høyhusby.



Skalaspranget fra nabolagets 2 etasjer til 11 etasjer er unødig stort. Sökkelen er en stor barriere, og er omtrent like høy som eksisterende nabobebyggelse (vist med rød strek).

- **Svekket særpreg:** Den høye utnyttelsesgraden svekker bydelens eksisterende kvaliteter, i strid med arkitekturstrategiens prinsipp 4.1 om å [styrke bydelenes unike karakter](#). Forslagsstillers eget fremtidsscenario, som forutsetter en massiv transformasjon av hele bydelen for å rettferdiggjøre prosjektets skala, bekrefter at planen ikke er tilpasset dagens situasjon. Dette strider også mot arkitekturstrategiens prinsipp 4.1, som krever at en stedsanalyse av *eksisterende* kvaliteter skal være førende for arbeidet.
- **Ulempe for sine omgivelser:** [Arkitekturen skal berike sine omgivelser](#), arkitekturstrategiens prinsipp 1.1, og [ny bebyggelse skal inngå i en helhetlig sammenheng](#), arkitekturstrategiens prinsipp 1.3. Planforslaget fører til ulemper som lange slagskygger for naboer og vesentlige negative fjernvirkninger. Prosjektet må vise hvordan det tilfører verdier for både nye og eksisterende beboere, utover en nærbutikk.

2. Feilslått fortetting

Trondheims byutviklingsstrategi og KPA er tydelige på prinsippet om riktig tetthet på riktig sted. Planforslaget fremstår som en isolert «frimerkeplan» som hverken tar hensyn til de overordnede strategiene eller området:

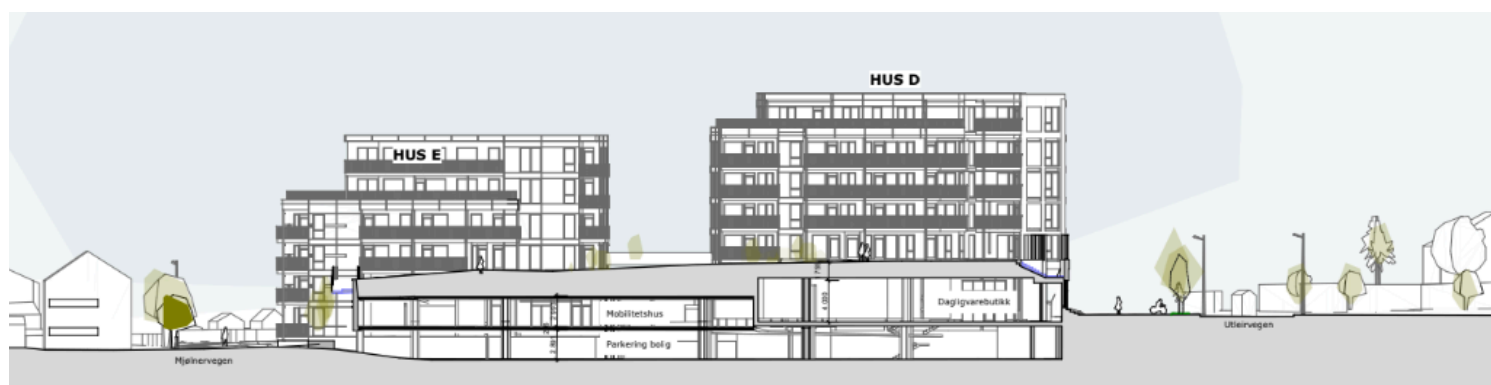
- **Undergraver målet med fortetting:** Fortetting er et hovedgrep for å nå nullvekstmålet, der veksten i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Når et fortettingsprosjekt som dette anlegges etter bilens premisser, med et massivt parkeringsanlegg og trafikkavvikling med flere felt, motarbeider det selve hensikten med strategien. Fortettingen mister da sin kraft som et bærekraftig verktøy – man bygger tett, men oppnår ikke de ønskede gevinstene for hverken miljø eller bysamfunn.

- **Unødig høy utnyttelse:** KPA har et mål om utnyttelse på minimum 100 % BRA. I dette prosjektet er utnyttelsen 213 % BRA - uten å medregne cirka 4 600 m² parkering for bolig. Parkeringen er åpen og over terreng mot Mjølnervegen i øst, så det er naturlig å anse den som en del av utnyttelsen. Da er den reelle utnyttelsen rundt 277 % BRA.
- **Undergraver Nardo lokale sentrum:** Planområdet ligger i byggesone 2, men har en skala og et program som konkurrerer direkte med det definerte lokale sentrumet på Nardo (byggesone 1, S3). Dette er i strid med arkitekturstrategiens prinsipp 6.4 om å [styrke lokale sentrum som samlende møtesteder](#). Planen må bygge opp under, ikke svekke, det fremtidige sentrumsområdet.
- **Uklart mobilitetskonsept:** Konseptet «mobilitetshus» er udefinert i planen, og areal til parkering for bil er høyt. Slik det fremstår, er anlegget lite fleksibelt og strider mot arkitekturstrategiens prinsipp 7.6 om å [utforme fleksible parkeringsanlegg](#). Forslagsstiller må tydelig definere hvordan en slik funksjon fremmer mer [bærekraftige reisevalg](#) (prinsipp 8.2) for et større område, ikke bare eget prosjekt.

3. En toetasjes sokkel som barriere

Arkitekturstrategien etterspør en mer bevisst arkitektur innen dagligvarehandelen. En toetasjes sokkel for varelevering, parkering og butikk skaper en hard barriere. Dette er en løsning som Arkitekturstrategien spesifikt advarer mot, og grepet bryter med strategien på flere punkter:

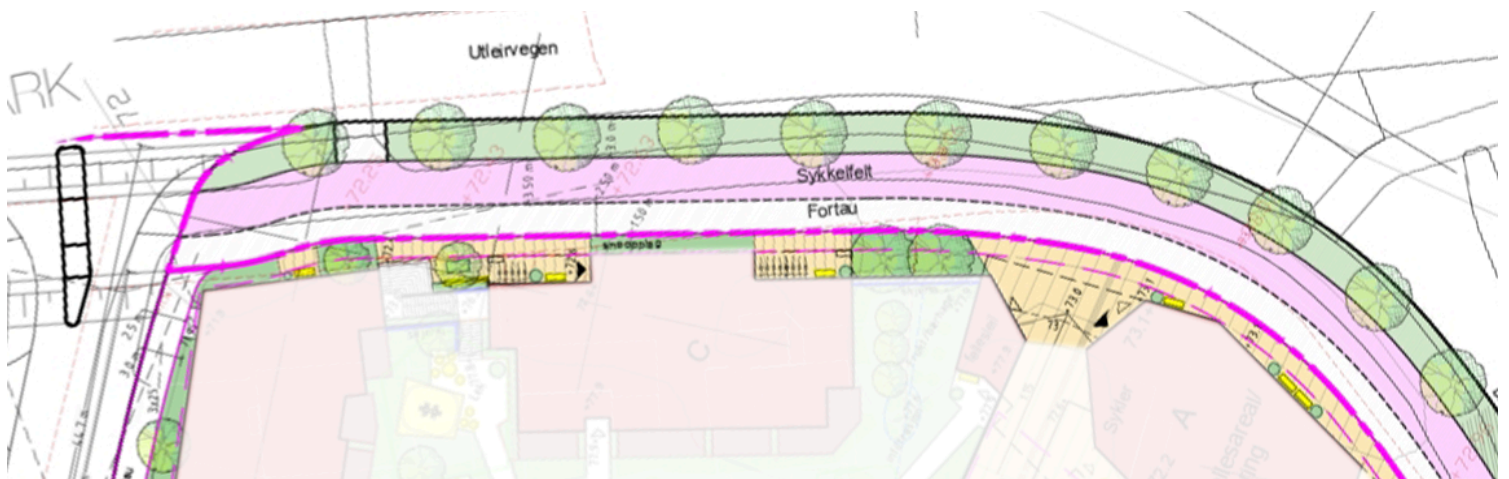
- **Dårlig terrengtilpasning:** Den høye sokkelen bryter med områdets flate topografi. En toetasjes sokkel skaper en hard barriere og bryter med arkitekturstrategiens prinsipp 3.5 om at [bebyggelsen skal følge terrenget og møte bakken](#). Dette er også i strid med KPA § 8.7 om god terrengmessig tilpasning.



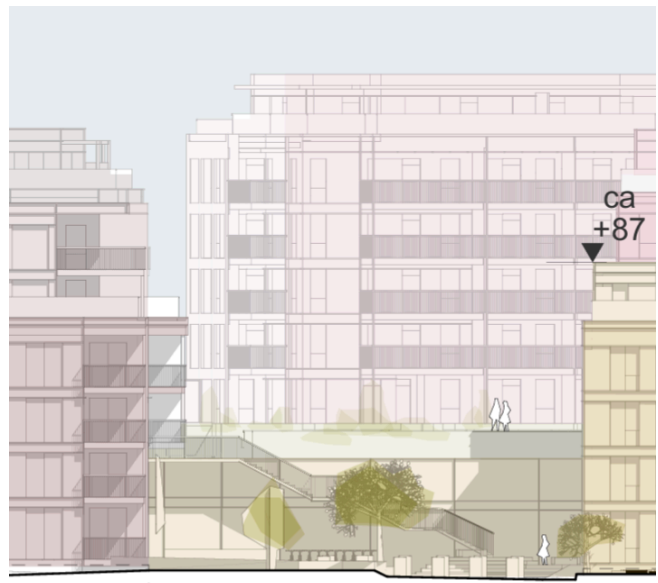
Sokkelen er en stor barriere, og er omtrent like høy som eksisterende nabobebyggelse.

- **Svekket grønn kvalitet:** Å bygge over nesten hele planområdet og heve felles uterom på tak, kan gi utilstrekkelig grobunn for større trær og frodig vegetasjon. Dette svekker kvaliteten på uteoppholdsarealene, i strid med arkitekturstrategiens prinsipp 8.5 om å [integre bytrær og vegetasjon i byrom](#) for å skape gode og varige grønne kvaliteter.

- **Brutte forbindelser:** De viste *snarveiene* er ikke reelle, fordi de er trappeløp over en 7 meter høy sokkel og er utformet med en privat karakter.. Dette hindrer utviklingen av [et finmasket nettverk](#) for gående, i strid med arkitekturstrategiens prinsipp 5.6 , og skaper ikke en [sammenhengende bystruktur](#) som kreves i arkitekturstrategiens prinsipp 1.4.
- **Passivt gatemiljø:** Vil det bli attraktivt for gående? Prioritering av bil og mangel på oppholdssoner gir et dårlig gatemiljø, i strid med arkitekturstrategiens prinsipp 5.3 om å [lage gode gatesnitt](#) for mennesker. Det er heller ikke lagt tilstrekkelig vekt på [overgangssonen mellom bygg og byrom](#), i tråd med arkitekturstrategiens prinsipp 5.5.



Det er fokus på fremkommelighet for sykkel og bil, men mangel på et finmasket nettverk for gående. Fra gaten legger forslaget opp til lange strekk med fasader og sykkelparkering, men uten gode oppholdssoner.



Tilnærmet alt uteareal er på tak, vist i blått (bilde til venstre).
Veien opp til felles uteoppholdsareal er via lange trappeløp (bilde til høyre).

- **Utilgjengelige fellesarealer:** Mesteparten av utearealene heves opp fra bakken, noe som svekker tilgjengelighet og strider mot arkitekturstrategiens prinsipp 6.3 om å [skape arenaer for fellesskap](#), fortrinnsvis på bakkeplan. Det bryter også med kravet i KPA § 10.4 for byggesone 2, som krever at minst 50 prosent av fellesarealet skal ligge på bakkeplan. Den høye sokkelen motvirker en naturlig overgang mellom felles uteoppholdsrom og grønnstrukturen i sør. Hva slags bomiljø vil dette føre til, for fremtidige og eksisterende beboere på Nardo?

Byarkitektens anbefaling

Sammenliknet med Bergen og Oslo, har Trondheim [en betydelig boligreserve](#). Dette, sammen med fallende befolkningsvekst, gir oss som bysamfunn tid og anledning til å stille krav til kvalitet i nye prosjekt, fremfor å kun fokusere på arealutnyttelse. Målet i Leangenerklæringen om 1 800 nye boliger årlig bør oppnås uten å gå på akkord med ambisjonene vi har for kvalitet for byens innbyggere. Ny KPA legger opp til en attraktiv og tettere by. Det er viktig at nye prosjekter som vedtas ikke bare handler om tetthet, men også ivaretar ambisjonene om et godt og attraktivt bo- og bymiljø, og ikke skaper uheldige presedens. Slik «frimerkeplanlegging», som dette er et eksempel på, mangler en analytisk tilnærming til byforming med grunnlag i kommunens overordnede strategier og i områdets stedlige kvaliteter.

Byarkitekten anbefaler at forslagsstiller starter prosessen på nytt, med en reell vilje til å utvikle et prosjekt som tilfører området kvaliteter og som svarer på byens felles mål for arkitektur og byutvikling. En grundig stedsanalyse må ligge til grunn og være førende for det videre arbeidet. Det bør undersøkes flere løsninger gjennom mulighetsstudier som utforsker scenarier for skala, volum og form, og som viser en sammenhengende bystruktur.

I Arkitekturstrategien etterlyser vi en [mer bevisst arkitektur for dagligvarehandelen](#), og spesielt der det planlegges boliger på tak. Det er også viktig at butikkparkering og varelevering integreres på en måte som skaper et aktivt og attraktivt bymiljø. Her kan vi innovere.

Byarkitekten kan bistå i en tidlig fase med å drøfte premisser og forme mulighetsstudier etter en slik ny tilnærming.

Med vennlig hilsen

Nadja Sahbegovic, byarkitekt,
Lucas Scheffer, arkitekt hos Byarkitekten