



Uttalelse fra Byarkitekten

Referanse: GKH/NS

Dato 24. apr. 2026

Til:	Byplankontoret
Fra:	Byarkitekten

Høringsinnspill til detaljregulering av Transittkaia

Hva notatet gjelder

Notatet er en uttalelse fra Byarkitekten til høringen av planforslaget for Transittkaia på Nyhavna. Uttalelsen tar for seg høyder, arkitektonisk utforming, og utforming av byrom. Vurderingen tar utgangspunkt i Arkitekturstrategi for Trondheim, og støtter seg på faglige vurderinger fra Byplankontoret i fagnotat, og Byantikvaren og Rådet for byarkitektur i uttalelser.



Illustrasjon av planforslaget sett fra elvekanten.

Byarkitektens overordna vurdering

Transformasjonen av Transittkaia fra industrihavn til et bymessig, bærekraftig og tilgjengelig nabolag er et svært viktig byutviklingsgrep for Trondheim. Planforslaget har høye ambisjoner for arkitektonisk utforming av bygg og byrom, og etableringen av en ny, offentlig elvepromenade til glede for hele byen. For å lykkes med å skape en [varig](#), [menneskevenlig](#) og [karakterfull](#) by, er det imidlertid avgjørende at bebyggelsen underordner seg det store landskapsrommet og at de offentlige rommene gis tilstrekkelig plass og kvalitet.

Postadresse:
Trondheim kommune
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Byarkitekten
Kjøpmannsgata 36

Telefon:
72 54 61 20

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse:
byarkitekten@trondheim.kommune.no

Byarkitekten er kritisk til de foreslåtte høyhusene i forslagsstillers alternativ 1 og 2, og mener at elvepromenaden er underdimensjonert for den tiltenkte offentlige bruken. Byarkitekten støtter derfor Byplankontorets alternativ 3 når det gjelder vesentlig reduserte byggehøyder, en bredere elvepromenade og en oppstrammet gatestruktur som tar vare på viktige siktlinjer.

Byarkitektens vurdering av deltema av planforslaget

1. Høyder på bebyggelse og høyhus

Trondheims bybilde preges av et stort og samlende landskapsrom – en skålform hvor bebyggelsen følger terrenget og underordner seg de grønne åssidene og Nidarosdomen. Arkitekturstrategien fastslår at en [jevn bysilhuett](#) er et særpreg for byen, og at en restriktiv høyhuspolitikk skal videreføres.

Forslagsstillers alternativ 1 og 2 legger opp til høyhus på henholdsvis 15 og 16 etasjer. Forslagsstiller argumenterer med at disse skaper et "hengekøyemotiv" i bylandskapet. Dette avvises av både Byantikvaren, som understreker at massiviteten ikke må gå i høyden da dette utfordrer Nidarosdomens dominans og Midtbyens landskapsrom, og Rådet for byarkitektur, som påpeker at høyhusene svekker opplevelsen av det skålformede landskapsrommet. Å markere en ny bydel på Nyhavna med høyhus er i direkte konflikt med målsettingen om å skape en by i øyehøyde og en [menneskevennlig](#) skala. Byarkitekten fraråder sterkt å tillate høyhusene, og anbefaler at høydene vesentlig reduseres for å harmonere bedre med bysilhuetten.

2. Arkitektonisk utforming av bebyggelsen

Forslaget viser en bebyggelse med saltak som bygger videre på formen til de eksisterende industrilagerhallene som skal rives og de verneverdige bryggene. Dette er et positivt grep som støtter opp om arkitekturstrategiens mål om en karakterfull by som bygger på lokal egenart.

Bestemmelsene åpner for en ytre fasadekonstruksjon, et "rammeverk" med en dobbel fasade, inntil 1,5 meter ut over byggegrensen for å bære balkonger, solceller og støyskjerming. For bygninger opp til åtte etasjer kreves det at denne konstruksjonen oppføres i tre og/eller ombrukte materialer, og at den utformes slik at den harmonerer med den bakenforliggende fasaden. Dette er et spennende arkitektonisk konsept som kan gi bygningene relieff, variasjon og dybde, men materialbruken kan også føre til lite varig kvalitet over tid. Som Rådet for byarkitektur påpeker, er det avgjørende at intensjonene knyttet til de doble fasadene og den ytre konstruksjonen sikres enda tydeligere juridisk i bestemmelsene, slik at man unngår at dette kun blir et "påheng" med lav kvalitet i gjennomføringsfasen. Byarkitekten anbefaler en formingsveileder som gir et tydelig rammeverk for kommende utvikling over lang tid, der kvaliteten er ytterligere beskrevet og sikret.

Det er svært positivt at førsteetasjene sikres med minimum 4 meter brutto etasjehøyde og høye krav til transparens, minimum 75 prosent for forretning, mot offentlige rom. Slik material- og fargebruk, supplert med krav om lyse og varierte farger med forankring i historisk bebyggelse, sikrer at byggene bidrar til et levende bymiljø i øyehøyde.

3. Elvepromenaden

Elvepromenaden blir et av Trondheims viktigste nye byrom og rekreasjonsområder. I alternativ 1 og 2 er det lagt opp til et delt ferdselsareal (shared space) med en bredde på kun 4,75 meter, hvor det også tillates varelevering, flyttransport og kjøring for forflytningshemmede.

Byarkitekten deler Byplankontorets og Rådet for byarkitekturs bekymring for at promenaden er underdimensjonert. En bredde på 4,75 meter med blandet trafikk er for smalt til å sikre en opplevd offentlig tilgjengelighet, trygg ferdsel for gående og syklende, og rom for opphold og møblering. Når bredden er for knapp, vil det også bli utfordrende å etablere gode kantsoner (overgangssoner) som sikrer nødvendig privatliv for boligene på bakkeplan, samtidig som byrommet aktiveres. Avstanden mellom de private kantsonene, den offentlige ferdselen og naturkanten blir for liten. Vi anbefaler å sikre en mer robust bredde på elvepromenaden, slik at den fleksibelt kan håndtere både byliv, ferdsel og klimasikring for framtida.

4. Gater og byrom

Gatene er de viktigste byrommene våre, og må planlegges i en menneskelig skala med et frodig gatemiljø. Transittgata vil fungere som både nabolagets infrastruktur og hovedmøteplass. Som Rådet for byarkitektur påpeker, fremstår Transittgata frodig i illustrasjonene, men er i plankartet i stor grad satt av til samferdselsformål. De grønne kvalitetene og møbleringssoner i gater og allmenninger må forankres stramt i bestemmelsene, slik at de ikke reduseres til rene transportkorridorer i påfølgende faser.

Utarbeidelsen av en egen designmanual for de offentlige rommene er et meget godt grep. Den viser gode intensjoner for materialbruk, overvannshåndtering og kantsoner. For å sikre at overgangene mellom de helt offentlige byrommene og de halvprivate gårdsrommene fungerer godt, bør manualen og bestemmelsene imidlertid i enda større grad sikre kantsonenes utforming mot de offentlige forbindelsene.

Byarkitektens konklusjon

Detaljreguleringen for Transittkaia har høye ambisjoner og kan bli et spennende tilskudd til Trondheim, med vekt på industriell kulturarv, aktive bygulv og oppgradering av havnefronten. For at området skal oppfylle arkitekturstrategiens mål om å bidra til en vakker, menneskevennlig karakterfull og varig by, må imidlertid byggehøydenes reduseres for å tilpasse seg byens landskapsrom, og de offentlige rommene – spesielt elvepromenaden – må gis tilstrekkelig plass. I tillegg må rammene for de doble fasadene og de grønne kvalitetene i gatene sikres enda tydeligere i bestemmelsene.

Nadja Sahbegovic
byarkitekt

Grete Kristin Hennissen
arkitekt hos Byarkitekten