

Sak 2.3 - 2025:

Detaljregulering Transittkaia

Status: Førstegangsbehandling

Byplankontoret ønsker at planforslaget drøftes av Rådet for byarkitektur før den sendes til politisk behandling. Formålet med planen er å transformere Transittkaia fra havn til en urban og levende nullutslippsbydel i tråd med kommunedelplan og kvalitetsprogram for Nyhavna.

Planforslaget er presentert av forslagsstiller Nyhavna Utvikling AS. Byplankontoret har videre orientert rådet om sine viktigste innspill og innvendinger til planforslaget.

Tema som Byplankontoret ber rådet om tilbakemelding på er:

- **Bystruktur og siktakser:** I [kommunedelplanen](#) er det lagt opp til åpne siktakser ut mot elverommet, men foreslått bystruktur bryter flere av disse siktaksene. Byplankontoret mener disse bruddene kan bidra til å privatisere allmenningene, begrense tilgang til et stedlig særtrekk og påvirke orienterbarheten i området.
- Nyhavna utvikling svarer at forslaget følger kommunedelplanen mot elva og møter gateløpene i øst, med de viktigste aksene ivaretatt. Bruddene bidrar blant annet til en viss variasjon og reduserer vind inn i gårdsrommene.
- **Elvepromenaden og elvekanten:** Planen legger opp til utfylling i Nidelva for å oppnå bedre tilrettelegging mot vannet. Det er stor usikkerhet knyttet til slike tiltak i elva. Vil man være i stand til å realisere de opplevelseskvalitetene man legger opp til, eller vil ulike begrensninger føre til at resultatet blir noe annet? Byplankontoret frykter også at selve promenaden er for smal, og at avstanden til bebyggelsen (primært boliger) blir for liten.
- Nyhavna utvikling svarer at de har engasjert rådgivere for å undersøke relevante forhold knyttet til natur, vannmiljø, strømninger og klima med mer langs elvebredden. Videre presiseres det at det er en høydeforskjell mellom boligene og promenaden som skaper et skille mellom disse.
- **Høyder/høyhus:** Byplankontoret mener høyhusene bryter bysilhuetten i Midtbyens landskapsrom fra flere perspektiver, tilfører en ny høydeskala uten kobling til offentlig funksjon og gir uheldige konsekvenser for nærmiljøet, pga. vind med mer.
- Nyhavna utvikling har begrunnet høyder i planforslaget. Noen av argumentene er at høyhusene gir et siktpunkt i hver ende av Transittgata og løfter denne gatas rolle i gatehierarkiet. Høyhusene markerer også inngangen til en ny bydel.

Rådet for byarkitektur har tidligere uttalt seg til:

- [Høyder på Nyhavna og omkringliggende områder](#) (sak 2.5 - 2024) og
- [Hovedsykkelrute over Nyhavna](#) (sak 5.3 - 2024)

Rådets uttalelse

Rådet er opptatt av at Transittkaia ikke behandles som et isolert planområde, men at man er bevisst på planens rolle i utviklingen av Nyhavna som en sammenhengende og integrert del av Trondheim. Rådet vil også legge vekt på at dette er en plan med svært lang tidshorisont. Det betyr at kvalitetene i prosjektet må forankres tydelig i planmaterialet, og at man sikrer nødvendig spillerom for fremtiden. Rådet er generelt sett positiv til utformingen av kvartalene og grepet med den foreslåtte elvepromenaden. Rådet er derimot meget kritisk til høydene på de foreslåtte høyhusene, og stiller seg samtidig tvilende til om foreslått avstand mellom elv og bebyggelse gir tilstrekkelig fleksibilitet til å oppnå tilsiktede kvaliteter og nødvendig robusthet over tid.

Gatestruktur:

Rådet er ikke veldig bekymret for den foreslåtte kvartals- og gatestrukturen, hvor siktakser fra øst mot elva er brutt. Løsningen fører til en annen og mer skjermet opplevelse av gårdsrommene, og bidrar til mer mangfold og variasjon i en ellers ganske stram plan. Grepet bidrar også til å styrke de viktigste aksene, som fortsatt er uavbrutt mot elva. En mulig negativ konsekvens, er at overgangen mellom privat og offentlig blir mer uklar gjennom gårdsrommet. En annen mulig ulempe er at Transittgata og gatene øst for denne kan oppleves mer lukket mot den høye bebyggelsen. I Styrmannsgata ender gateløpet i en bygningsvegg, noe som stiller særlige krav til hvordan dette hjørnet skal utformes og programmeres. Opplevelsen av de ulike gatene bør vurderes mer inngående gjennom nye illustrasjoner. Rådet vil på nåværende tidspunkt ikke anbefale én løsning fremfor en annen, men vi legger vekt på at de kvaliteter som er vist i illustrasjonene, med flotte offentlige passasjer gjennom gårdsrommene, må sikres juridisk i planmaterialet.

Transittgata

Rådet vil rette fokus mot Transittgata, som har stor betydning for området i sin helhet og for Nyhavnas videre utvikling. Det er viktig at denne gata gis nødvendige kvaliteter, slik at den oppleves som en viktig og trivelig bygate. Illustrasjonene viser gata med generøse grønne områder, men i plankartet er det angitt som kombinert formål for samferdselsareal. Hvis dette blir bare grått areal, vil det påvirke karakteren til hele strøket. Illustrasjonene må følges bedre opp i plankart/bestemmelser.

Kantsoner

Kantsonene er viktige i denne planen. Rådet er svært positive til at det er laget en designmanual for offentlige rom, men bemerker at den i liten grad tar for seg gårdsrommene, noe som også bør inngå for å sikre de offentlige passasjene i noe som kan oppfattes som mer private rom.

Langs elvepromenaden ligger alle fasader i samme liv, en dobbelfasade, uten forskyvninger og sprang som kunne bidratt til variasjon. Det gjør at elvepromenaden kan oppleves som veldig lang og noe ensformig. Det er påpekt at juryen trakk fram dette elementet som noe positivt, som en fortsettelse av bryggenes typologi. Når man velger dette konseptet er det desto viktigere at opplevelseskvaliteter og variasjon i forbindelse med allmenninger er tilstrekkelig forankret i planen.

Elvepromenaden:

Det er en spennende idé å utvikle elvekanten som illustrert, med vegetasjon som er levedyktig i dette miljøet. Samtidig er det ikke til å legge skjul på at ambisjonene kommer med en del usikkerhet knyttet til hvordan dette skal gjennomføres og hvordan det vil fungere i praksis. Rådet er spent på å følge denne prosessen framover og understreker viktigheten av dette grepet for den samlede opplevelsen av elvepromenaden.

Rådet anser at foreslått bredde mellom elv og bebyggelse kan være akkurat tilstrekkelig sett i forhold til tiltenkt bruk, men er tvilende til om planen etterlater nok fleksibilitet og robusthet med tanke på utvikling over tid, tilpasningsbehov og usikkerhet i gjennomføring. Sett i dette perspektivet er det grunn til å vurdere noe økt bredde. Elvepromenaden er et svært viktig grep, og det er synd hvis knapphet i bredden blir sterkt begrensende for hva man kan oppnå nå og i fremtiden.

Høyder:

Bebyggelsesstrukturen har et høyhus i hver ende av Transittgata. Begrunnelsen, om at man med dette refererer til formen på landskapsrommet, holder ikke. Tvert imot bidrar disse høyhusene ytterst i elveosen til å svekke opplevelsen av det skålformede landskapsrommet mellom Ladehamneren og Midtbyen. Å markere en bydel med høyhus er også et svakt argument når byens uttalte målsetting er å skape en by i øyehøyde. Sammenlignet med f.eks Dyre Halses gate, som allerede med sine ni boligetasjer rager høyt i Midtbyens og Nedre Elvehavns målestokk, fremstår den foreslåtte bebyggelsen i en helt annen skala og ruvende i landskapsrommet. Rådet vil samtidig påpeke at høyhuset lengst mot nord kaster skygger over beredskapshavnen, noe som kan være en ulempe for fremtidig bruk av dette området.

Det er vist to alternativ for høyhus i sør. Rådet anser at de to alternativene i realiteten er varianter av samme løsning, og etterlyser et reelt alternativ med lavere høyde. Rådet forstår til en viss grad valget om å legge et stort bygg opp mot planområdetets vanskeligste punkt,

nemlig rundkjøringen i sør, men denne løsningen bidrar også til å sementere dette vanskelige punktet. Rådet mener man bør se framover, og jobbe for en bedre og mer menneskevennlig overgang mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn.

Arkitektur:

Illustrasjonsmaterialet er overbevisende, men til syvende og sist er det bestemmelser og plankart som forplikter. Rådet er opptatt av at de arkitektoniske intensjonene, for eksempel knyttet til de doble fasadene, må være sikret juridisk i planen. Rådet er glad for at det er utarbeidet en designmanual for offentlige rom på Transittkaia, men skulle gjerne sett at den ble utvidet til å også omfatte bebyggelsen i noe større grad.

Rådet for byarkitektur