

Nyhavna Transittkaia

Illustrasjonsprosjekt - Planalternativ 1

revidert - 30.01.2026



Innhold

Plassbenevnelse og feltnavn	s.3
-----------------------------	-----

1. Konseptdiagrammer

Overordnet struktur og forbindelser	s. 5
Interne forbindelser og urbane akser	
Prinsipper for kvartalsstruktur	
Stedsidentitet som inspirasjon	

2. Utomhus og trafikksystem

Utomhusplan	s. 10
Elveparken	
Planutsnitt	
Snitt	
Offentlige rom	
Funksjoner på bakkeplan	
Sporingsplan	
Varelevering og flyttebiler	
Søppel - indkast og øvrigt avfall	
Biler og parkering	
Sykkelparkering og bodareal	
Kjøretøy samlet	

3. Bebyggelse

Etasjer og kotehøyder	s. 32
Oversikt høyder i snitt - boligkvartaler	
Utnyttelsesgrad	
Områdeutnyttelse	

Formålsfordeling

Arealoversikt

Plantegninger 1 - 16 etasje

Boligtypologier - eksempler

Mobilitetshus

Snitt

4. Mikroklima

Mikroklima - Støy	s. 57
-------------------	-------

Mikroklima - Vind

Avbøtende tiltak mot støy og vind i kantsone
--

5. Uteareal, MUA, solforhold

Uteareal MUA	s. 62
--------------	-------

Balkongstørrelser og takterrasser

Solbelyst MUA

Solbelyst lekeareal barnehage

6. Fjernvirkning av høyder

Høyder	s. 73
--------	-------

Identitetsmarkører for byområder

Innpassing i byens silhuett

Fjernvirkning

7. Perspektiver

Visualiseringer	s. 88
-----------------	-------

Modellbilder

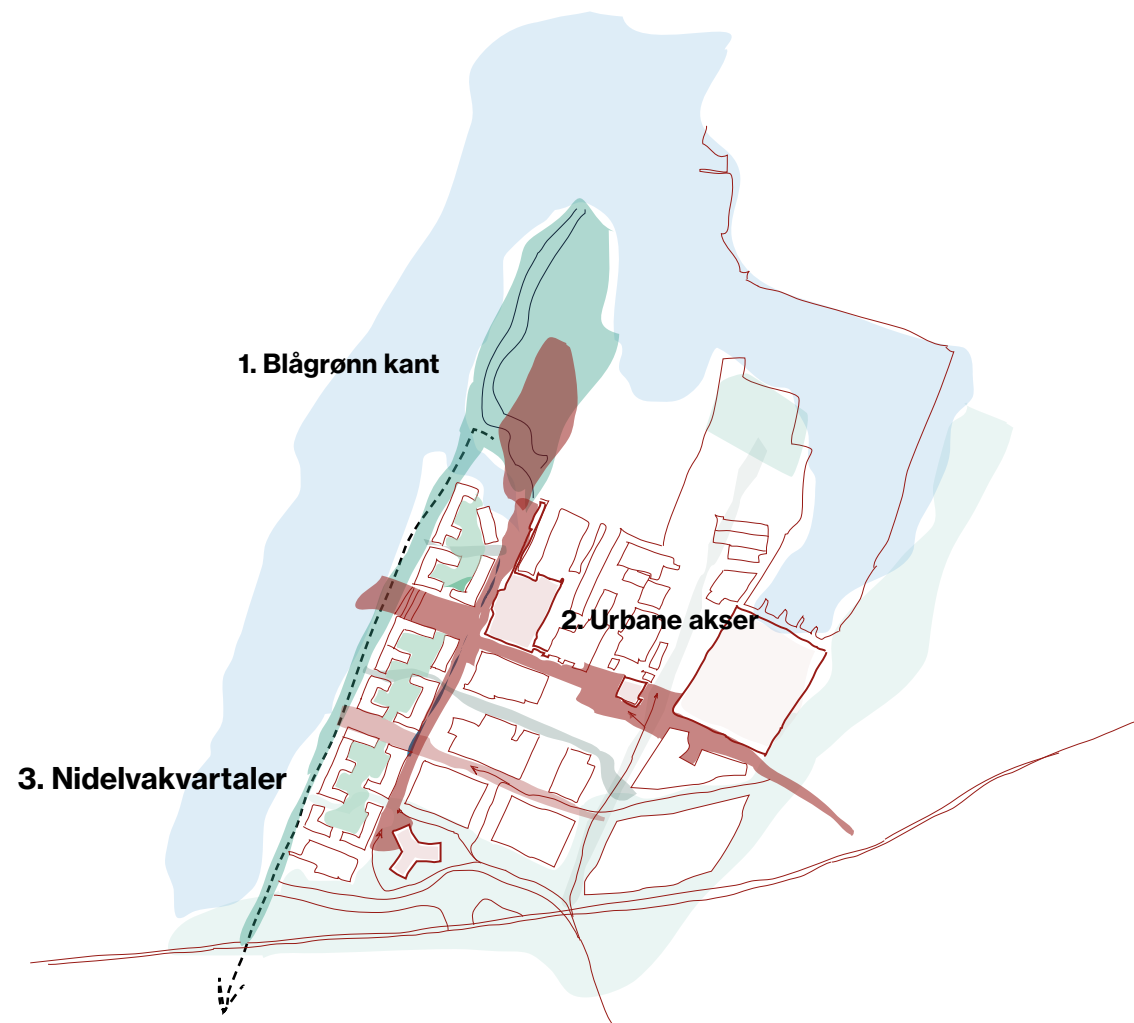
Plassbenevnelser og feltnavn



Konseptdiagrammer

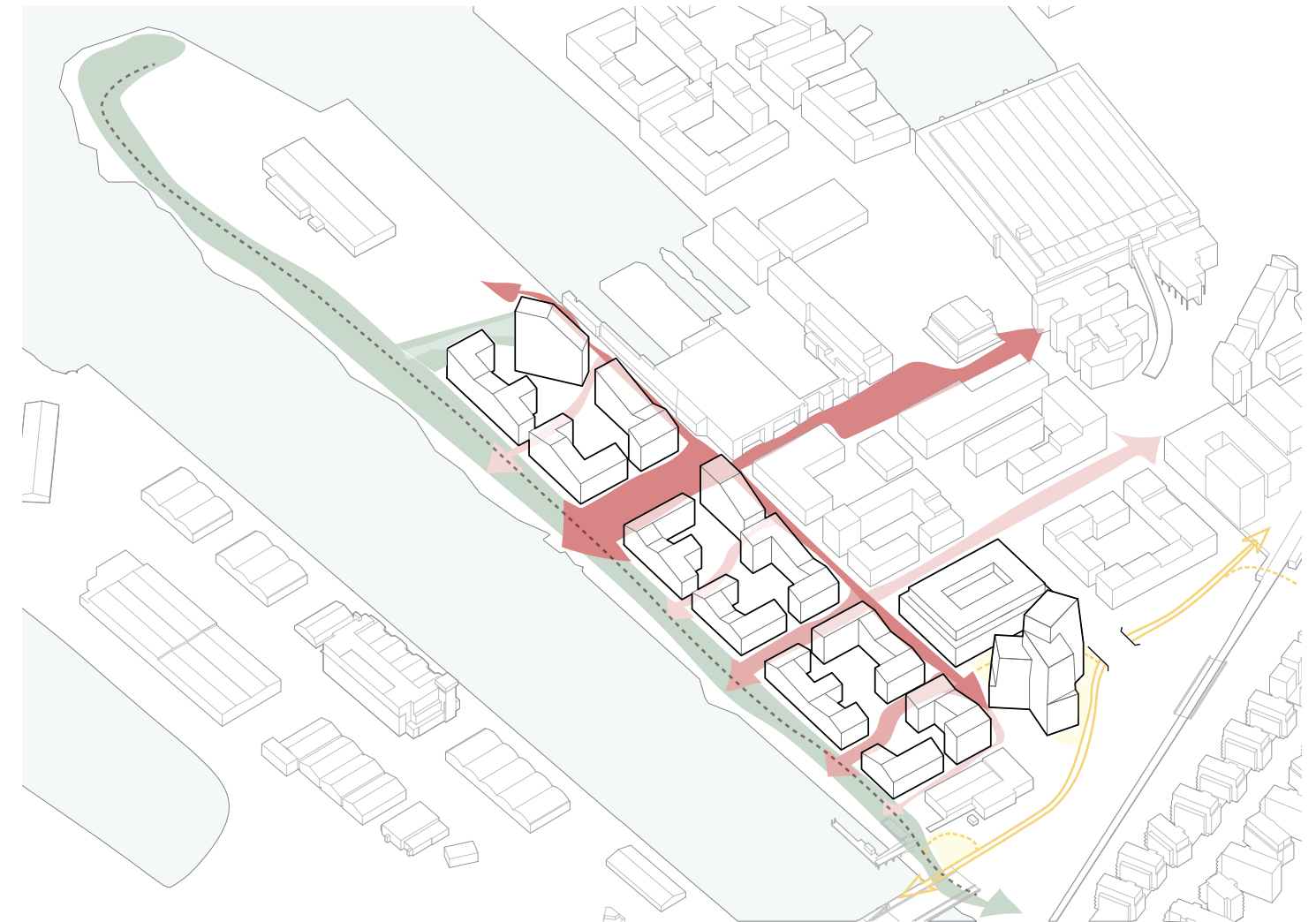
Overordnet struktur og forbindelser

Bearbejdet konseptkisse fra arkitektkonkurransen for Transittkaia:



- Tre hovedelementer med bakgrunn i overordnede føringer.
- 1) En blågrønn kant mot elven som tilbyr rekreasjonsverdien for mennesker og forbedrer levekår for planter og dyr i vann og på land.
- 2) Urbane akser i Transittgata og Skippergata (kulturaksen) med aktive fasader og fokus på byliv. Torget som et viktig møtested i kryss mellom aksene ved Dora II.
- 3) En bymessig kvartalsstruktur, inspirert av områdets stedsidentitet, tilpasset det Trønderske klimaet.

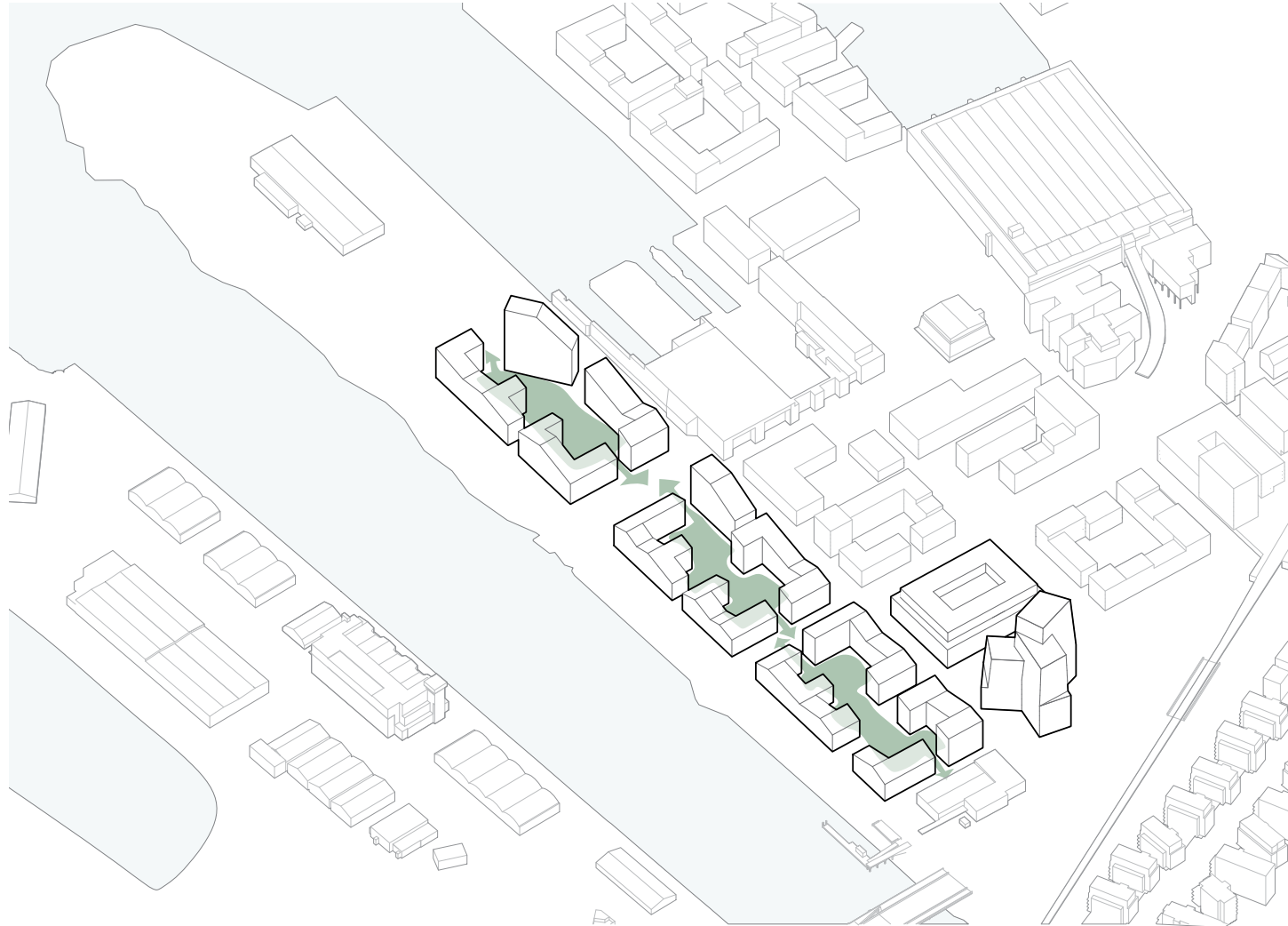
Planalternativ 1



- Kulturaksen og Transittgata har en urban karakter, Nidelvaparken en tydelig grønn karakter.
- Allmenningene er bilfrie forbindelser, grønn "shared space" hvor kjøring kun unntaksvis er tillatt.
- Tverrgående forbindelser gjennom kvartalene mellom Transittgata og elverommet
- Elvepromenaden knytter Nidelvaparken mot Solsiden under Pirbrua i sør.
- Kulturaksen og Båtsmanssgata knytter Transittkaia til resten av Nyhavna.
- Sykkekekspressveien kobler den sørlige delen av planområdet direkte til Lademoen stasjon via ny kulvert under den framtidige metrobusstraseen i Skippergata/Maskinistgata.

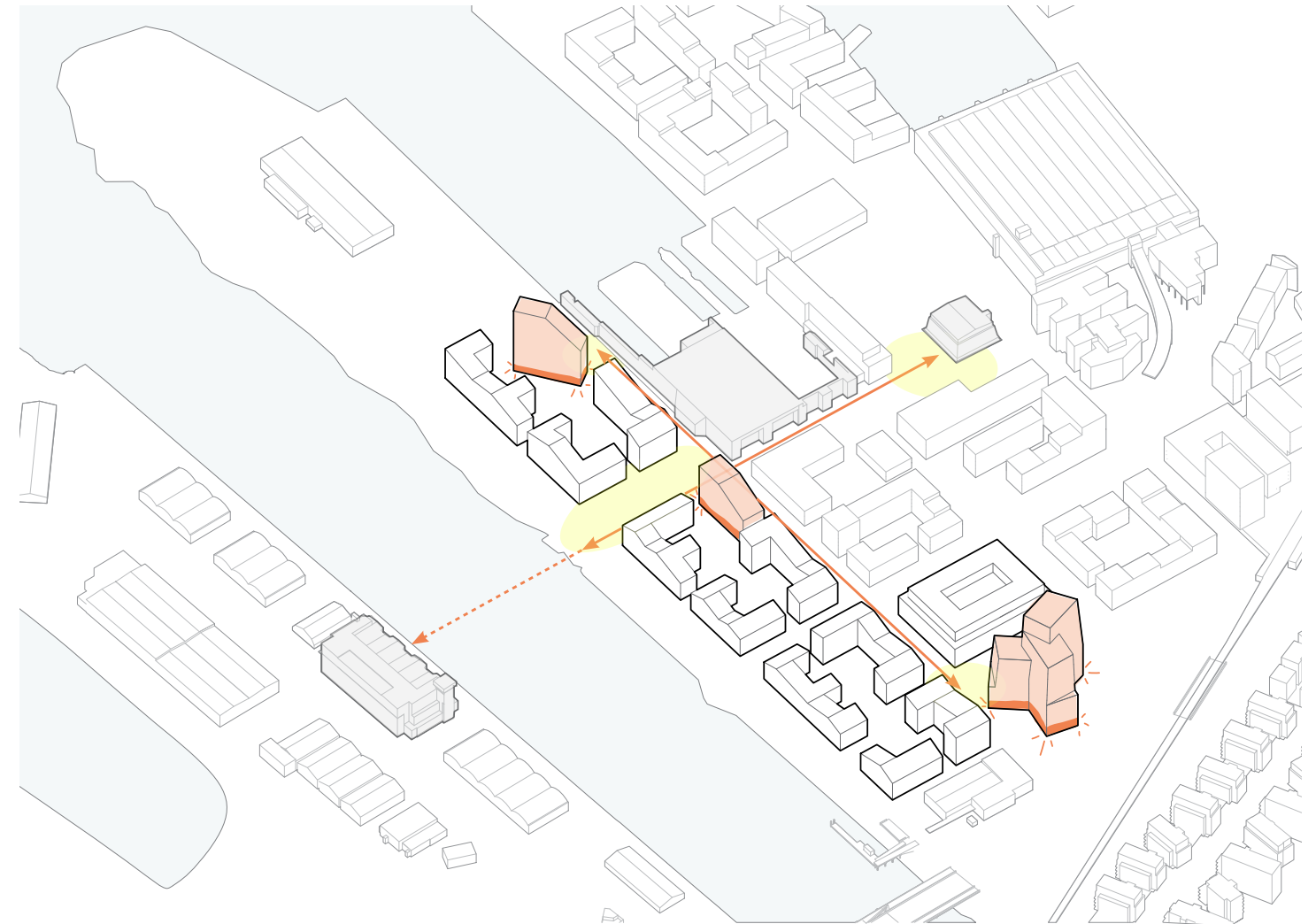
Interne forbindelser og urbane akser

Et grønt indre drag



- De grønne gårdsrommene står i forbindelse med hverandre og skaper et indre grønt drag hvor både mennesker, dyr og insekter kan bevege seg på tvers.
- Den nord-sør gående stiforbindelsen gjennom kvartalene er underordnet Transittkaia og Elvepromenaden, og gis et mindre offentlig karakter.
- Utforming av landskap og kantsoner med små høydeforskjeller og beplantning bidrar til å tydeliggjøre ulike overganger og soner.

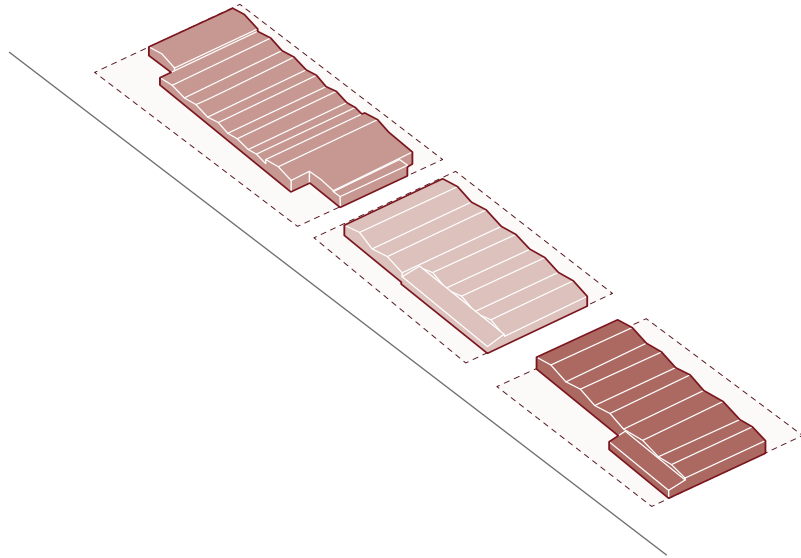
Viktige akser og siktlinjer forsterkes og suppleres med nye målpunkter.



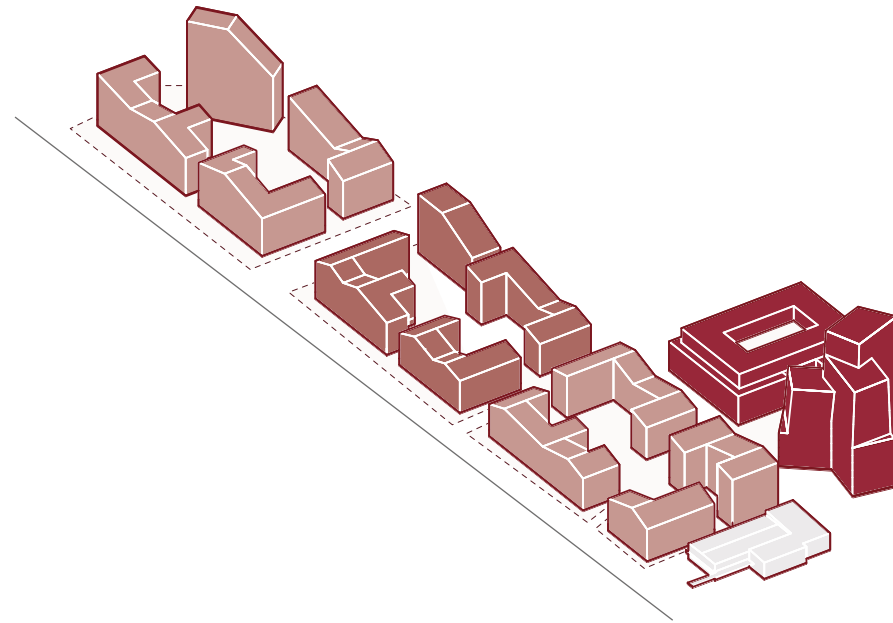
- Høyhusene i nord og sør gir Transittgata en destinasjon i hver ende (porten til beredskapshavn og manøvreringsareal til brannstasjonen er ikke destinasjoner). Begge høyhus programmeres med utadvente funksjoner i 1.etasje. Tilstøtende byrom opparbeides med høy kvalitet
- I tillegg til høyhuset i nord vil også den blågrønne parken være en destinasjon.
- I kryss mellom aksene aksentueres bebyggelsen noe i høyde, for å markere krysningspunktet mellom planområdets to urbane akser.

Prinsipper for kvartalsstruktur

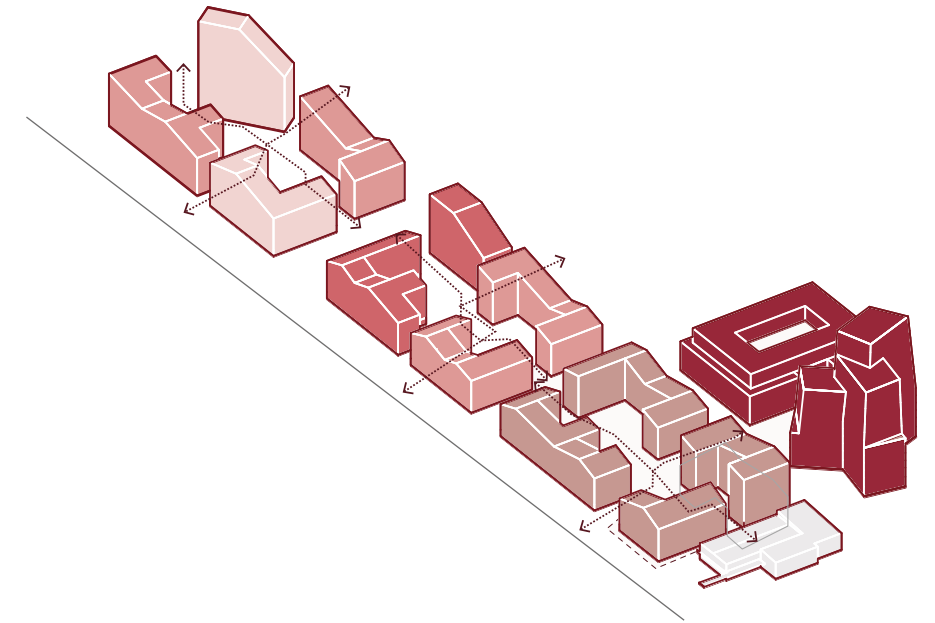
- Inndeling av kvartalen basert på de tre eksisterende industrihallene lang elva.



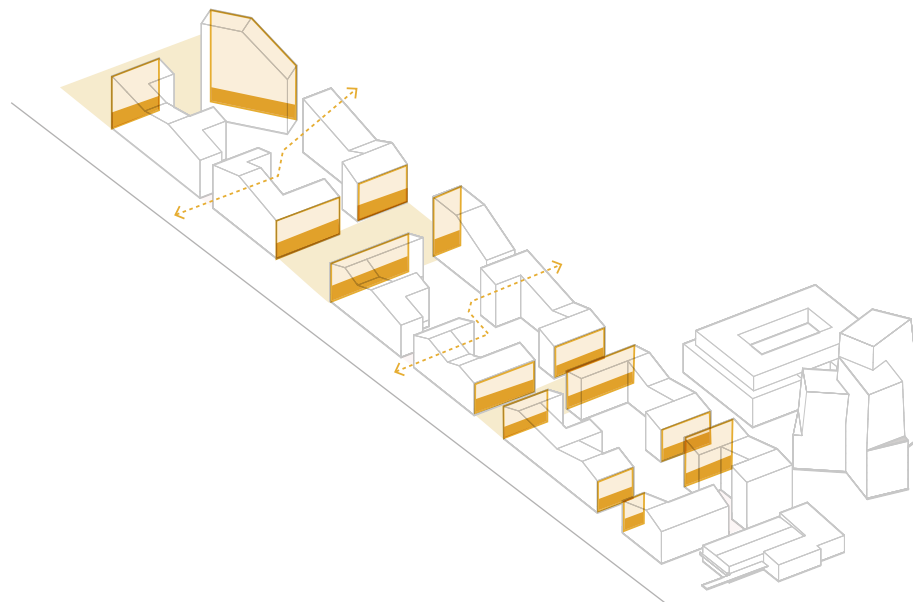
- Tre storkvartaler, stram byggelinje mot elven, skråtak, lav mot vest, høyere mot øst.



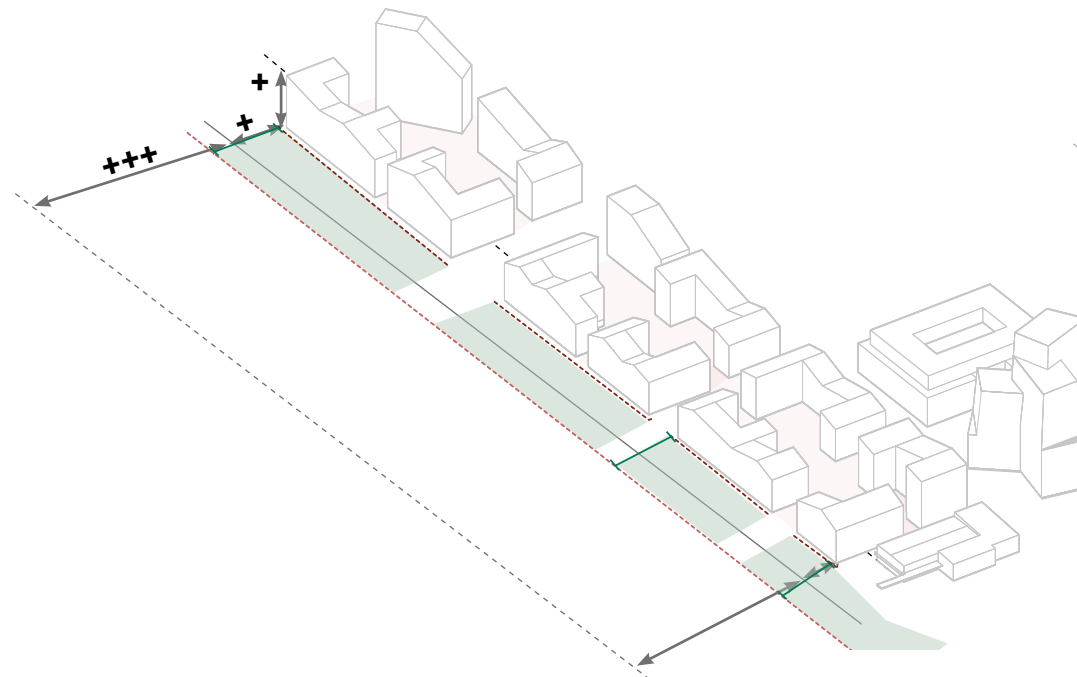
- Delt opp med 4 åpninger i 4 bygg hver. Forbindelser gjennom i øst-vest og nord-sør.



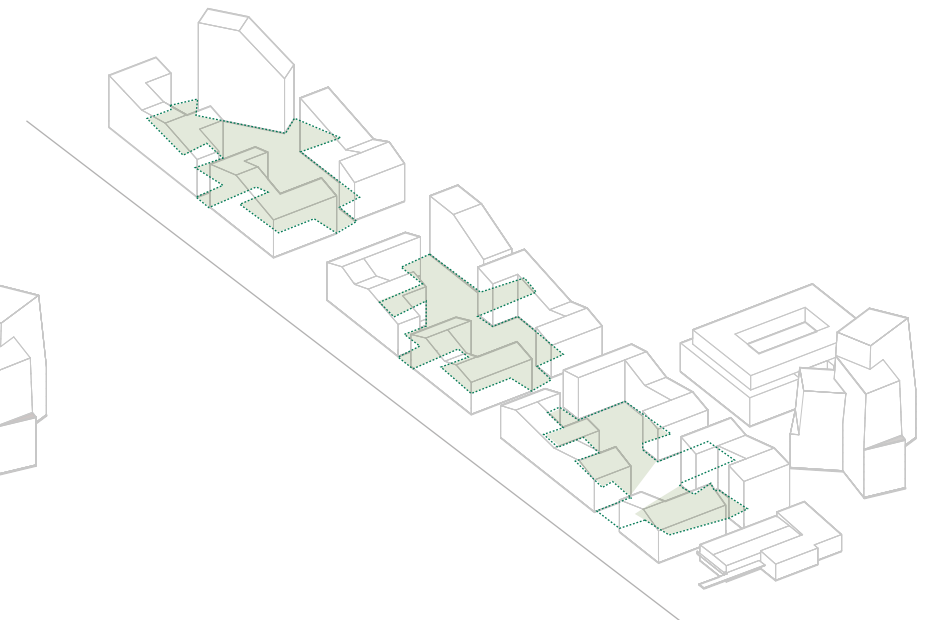
- Solfylte, mest mulig bilfrie øst-vest gående allmenninger, plassert i tråd med KDP.



- Elven og elvepromenaden øker gradvis i bredde mot nord, gjenspeiles i høyden mot elven.

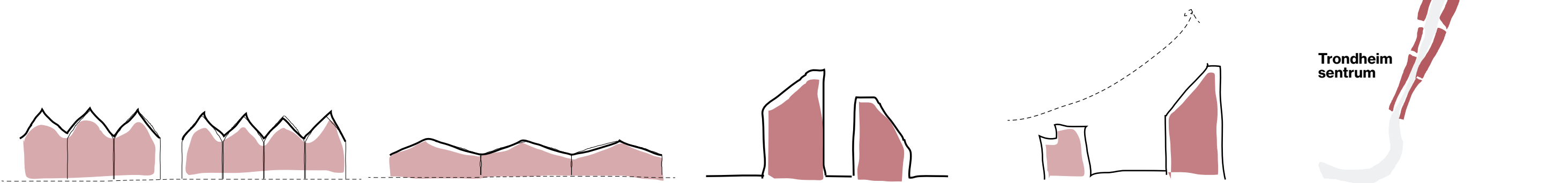


- Større sammenhengende gårdsrom med gode solforhold, delt internt i flere mindre soner.



Stedsidentitet som inspirasjon

Fem prinsipper fra nærområdet som ligger til grunn for prosjektets utforming:



1. Tradisjonell lagerhusbebyggelse

Inspirasjon fra og sammenheng med den historiske bebyggelsen langs elven.

2. Havn- og industribebyggelse

Inspirasjon fra og henvisning til nåværende industrihaller, på Nyhavna og i tilstøtende havnområder.

3. "Dora" bunkerne

Inspirasjon fra og tilknytting til bunkerne og deres unike formspråk.

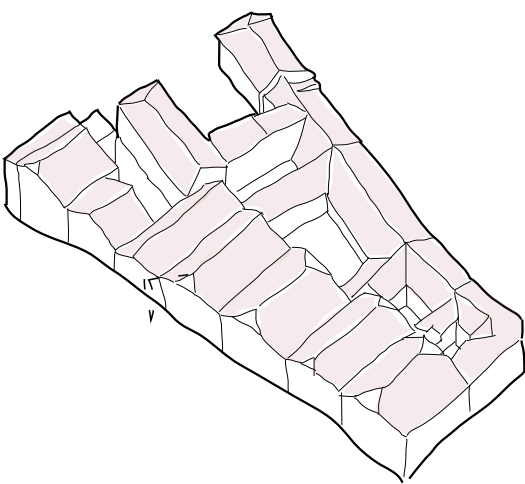
4. Lokalklima

Hensyn til Trøndersk vær: 4 sesonger på en dag, lav sol og vind.

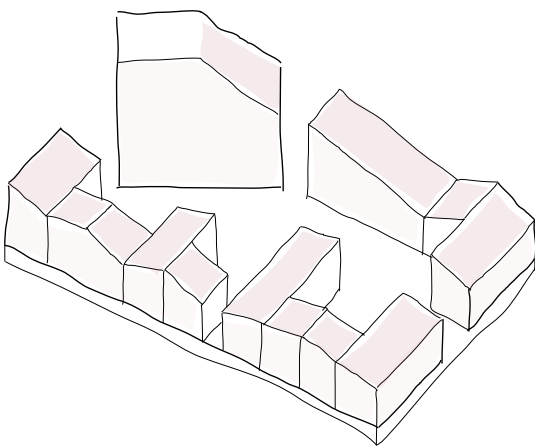
5. Det store elverommet

Fokus på å videreføre opplevelsen av et sammenhengende elverom.

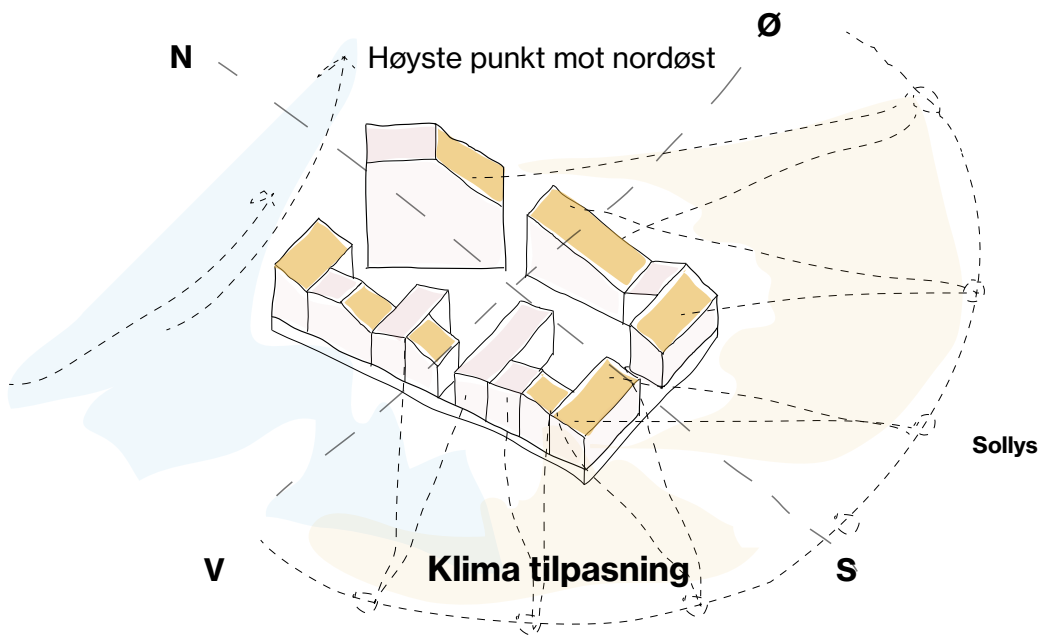
Fra historisk kvartal til Nidelvakartal:



Historisk kvartal



Nidelva kvartal



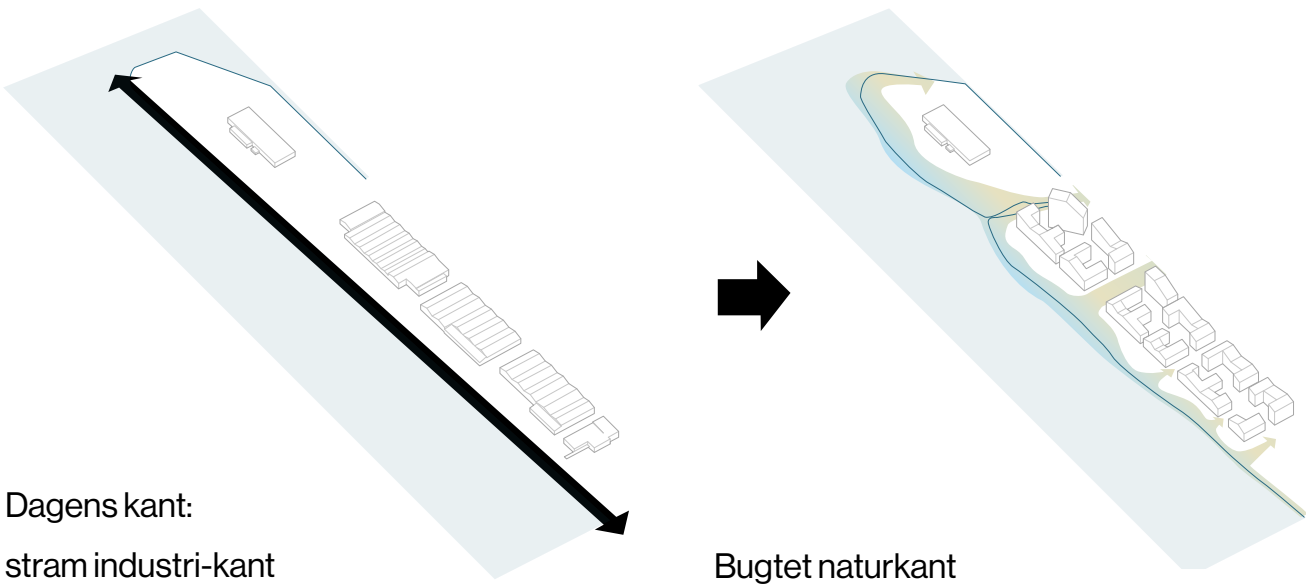
Utomhus og trafikksystem

Utomhusplan

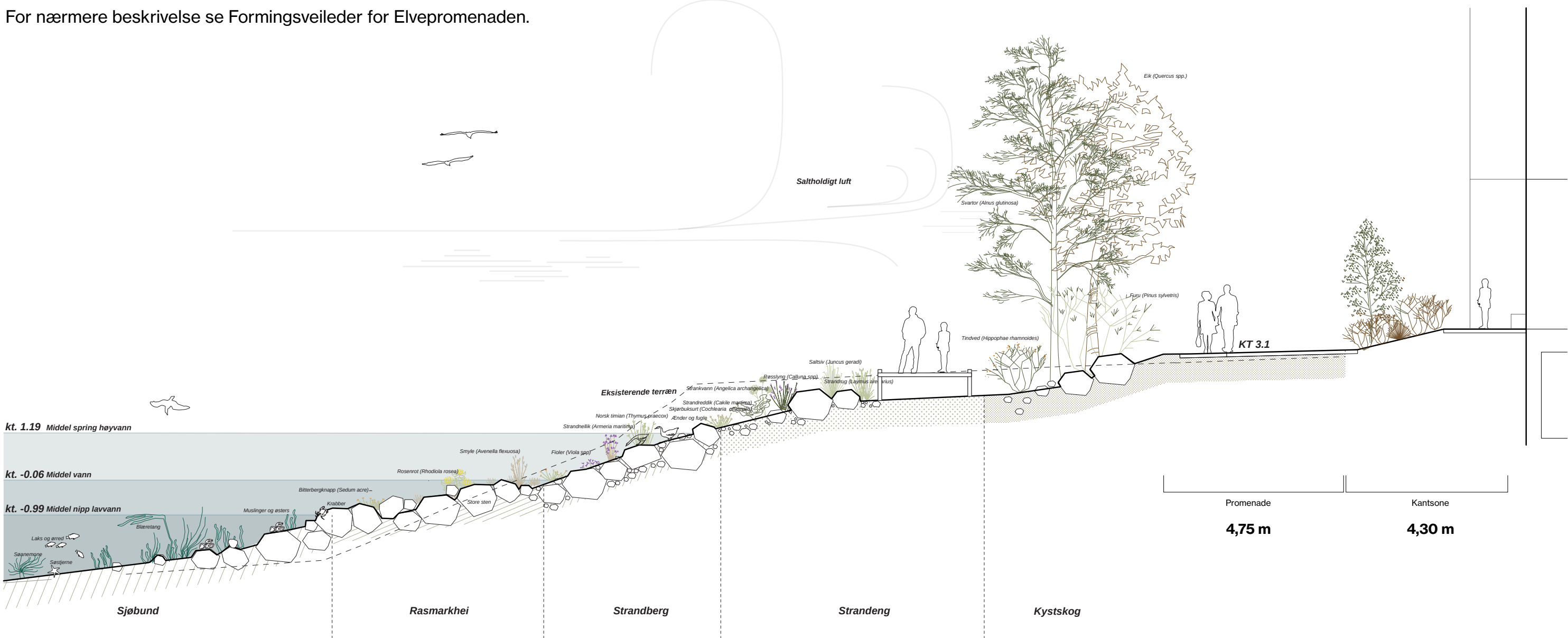


Se bilag for utomhusplan i skala.

Elveparken - kant mellom vann og land



For nærmere beskrivelse se Formingsveileder for Elvepromenaden.



Elveparken og KDP

Areal avsatt til offentlig rom i KDP er vist med rød trukket strek.
Areal avsatt til grønnstruktur langs elven i KDP er vist med røde flater. Foreslått byggegrense mot elven er vist med rød stiplet linje.

Ytterkant formålsgrense KDP mot elven samsvarer med dagens vannkant. Foreslått buktning av kanten skjer både innover og utover ift. dagens vannkant.

Buktningene er et tiltak for å øke naturmangfold i overgangen mellom vann og land. Endelig utforming av kanten må prosjekteres iht. rammene gitt i bestemmelse §3.7.

eksempel på buktning
innover ift. dagens kant

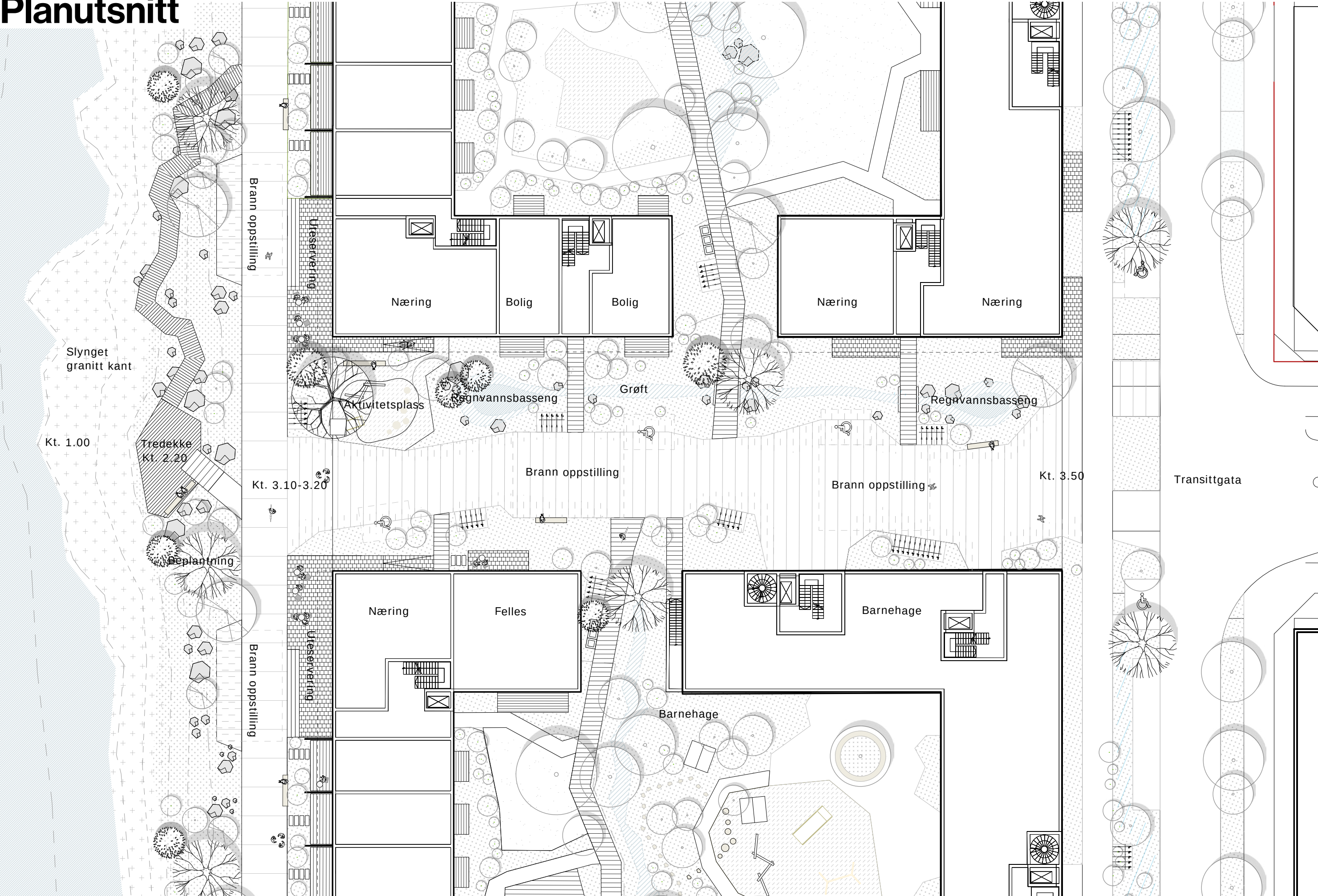
eksempel på buktning
utover ift. dagens kant

ytterkant formålsgrense KDP =
ytterkant o_P1 og o_P2 i planforslaget =
dagens vannkant (kote 0)

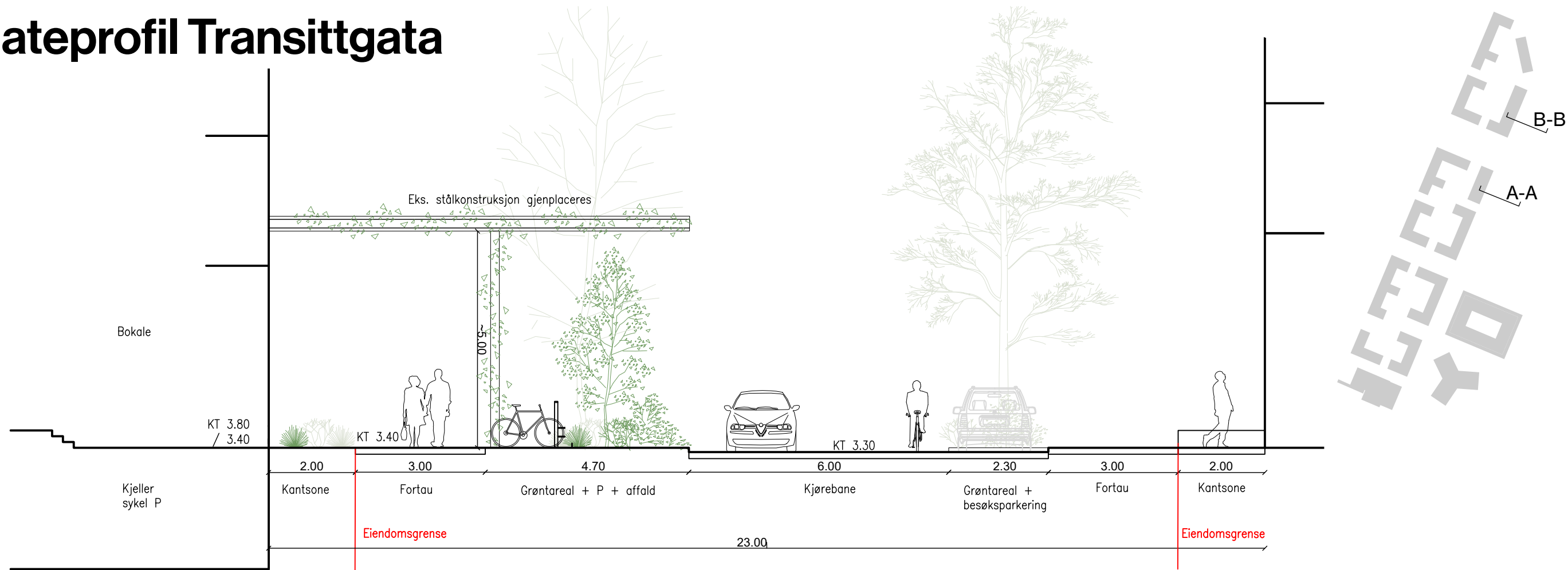
- KDP formålsgrense
- KDP formål grønnstruktur
- - - Byggegrense i planforslaget



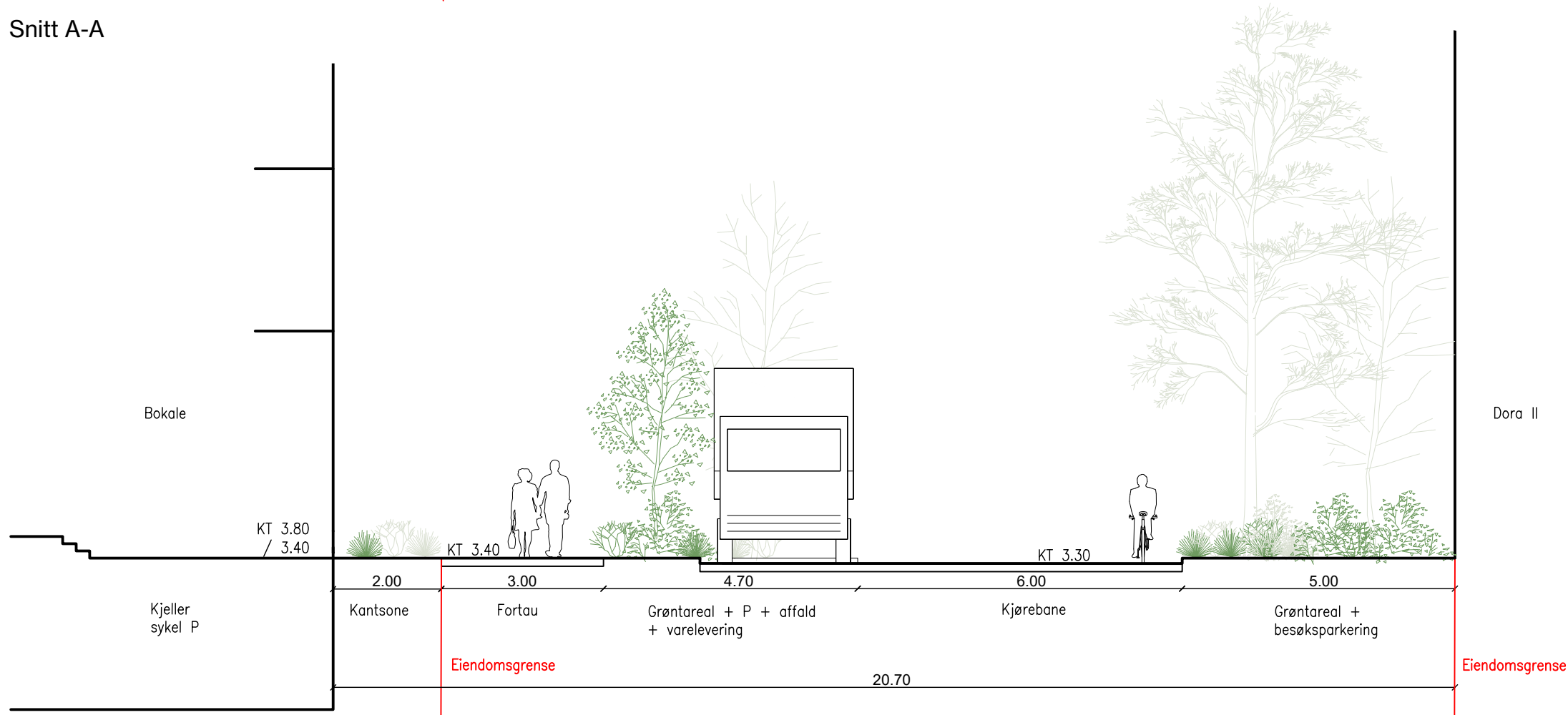
Planutsnitt



Snitt gateprofil Transittgata



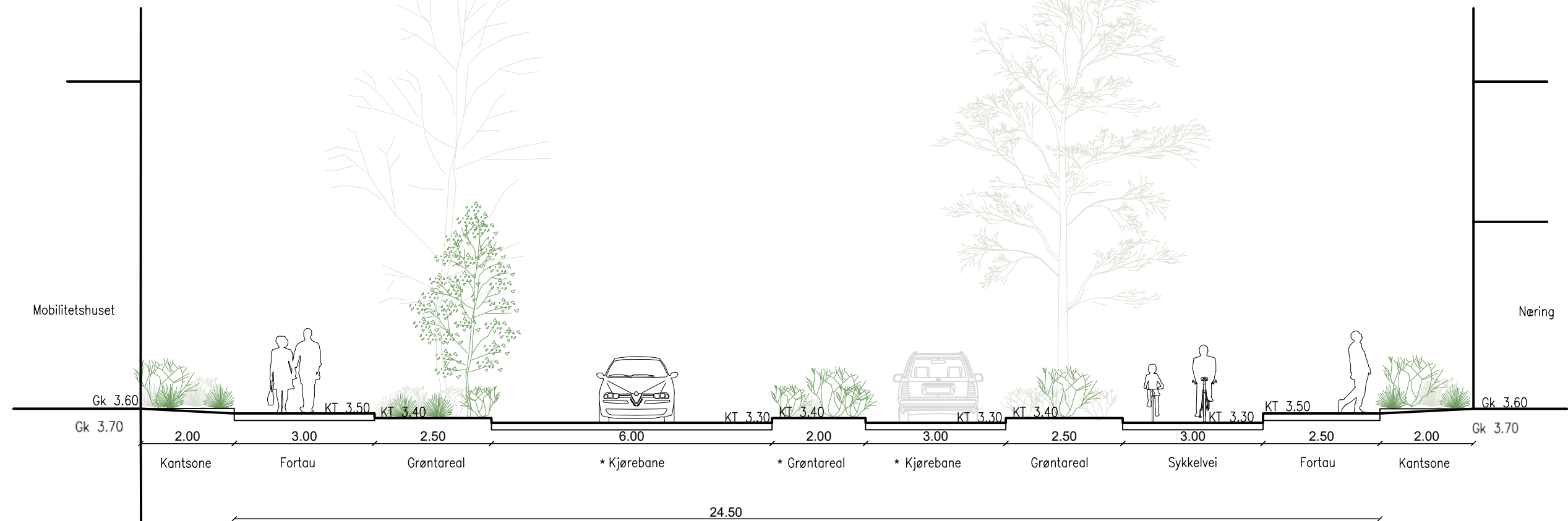
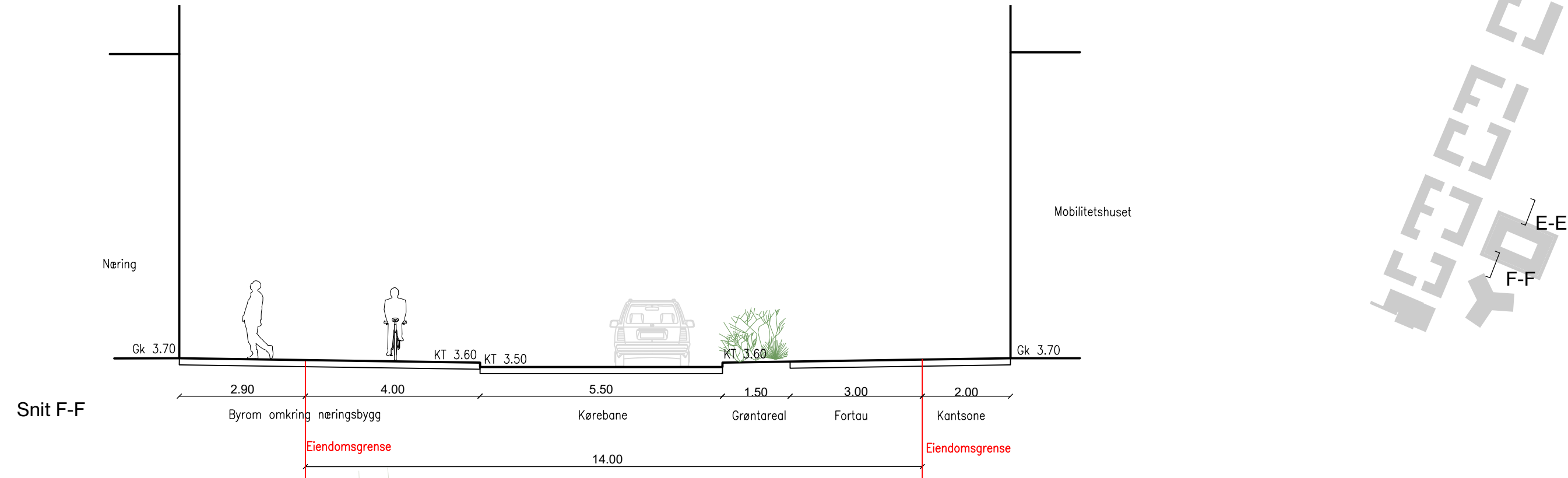
Snitt A-A



Snitt B-B



Snitt Losgata og Båtsmannsgata

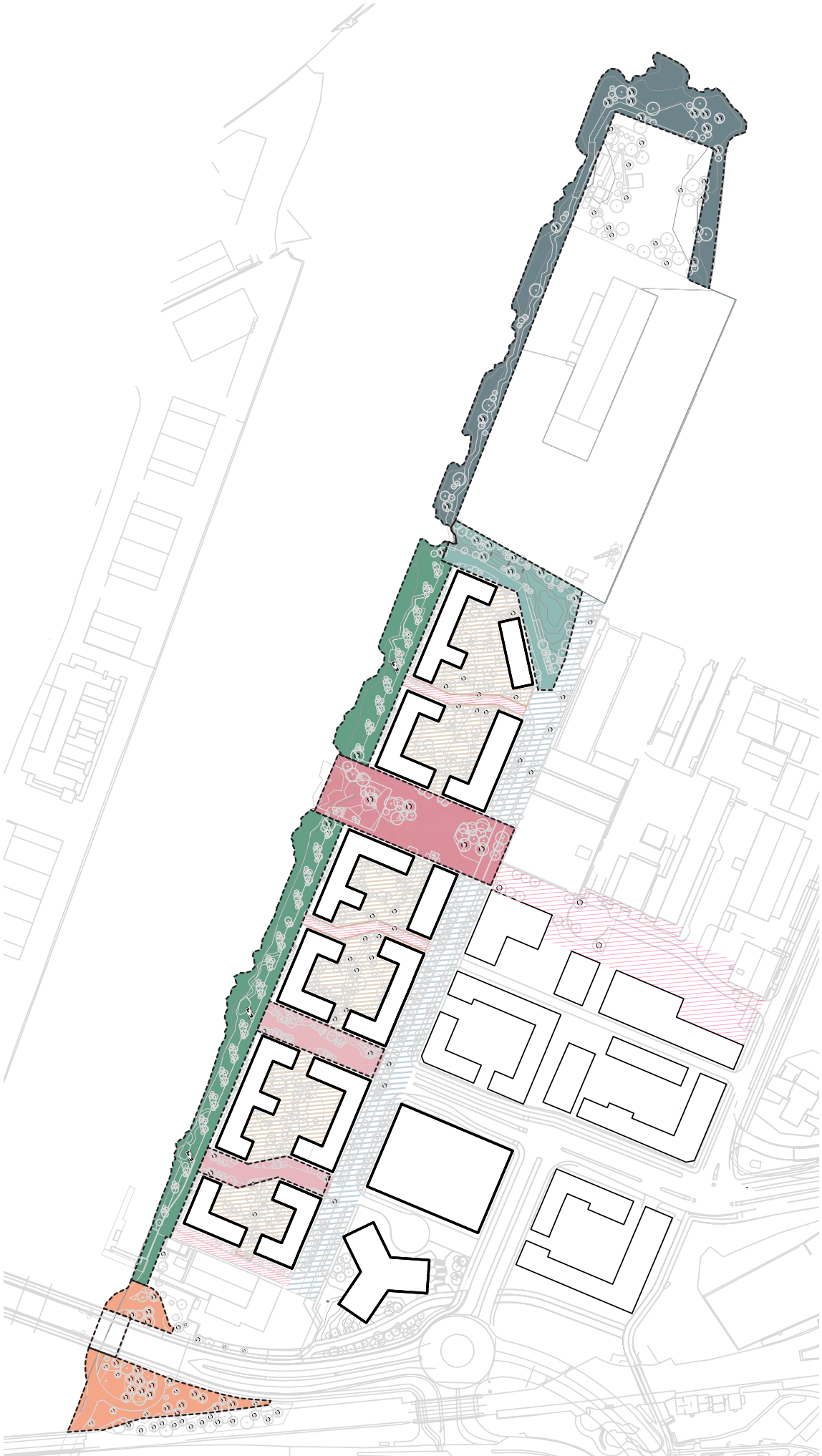


Snit E-E

* Endelig bredde på kjørebane og midtrabatt må koordineres med veisnittet i metrobussprosjektet.
Hele arealet mellom siderabattene er regulert til kjørevei i plankart.

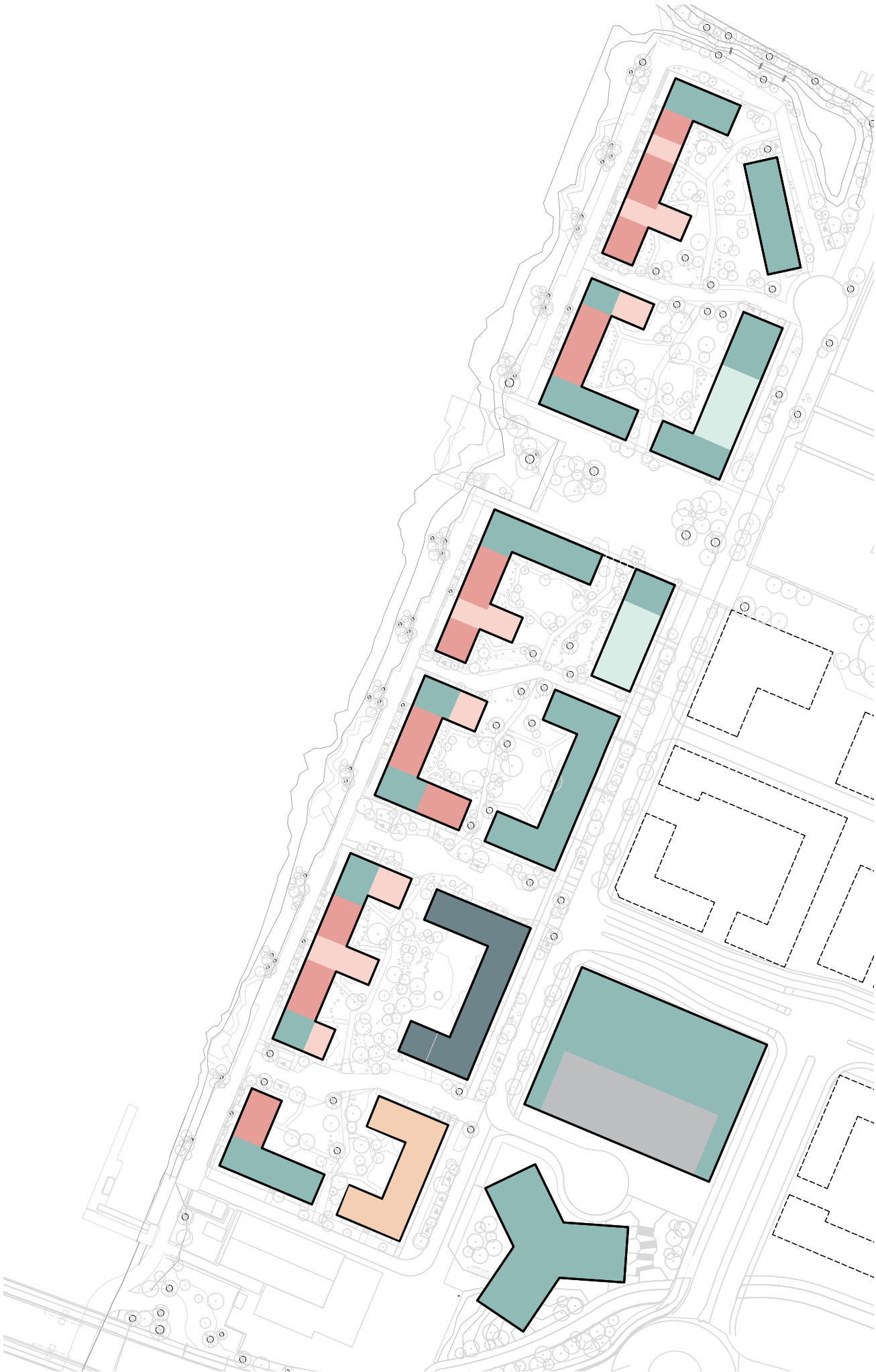
Offentlige rom

- Gårdrom, naboernes mødested
- Nidelvaparken,
byen og kvarterets mødested
- Torget, byen og kvarterets
mødested
- Almenninge og tværgående passager,
lokale mødesteder
- Den blå-grønne park, lokalt mødested
- Transitt parken
- Fokusområde for Formningsveilederen



Funksjoner på bakkeplan

- Næring (inkl. dagligvarebutikk i mobilitetshus)
- Barnehage
- Boliger
- Studentboliger
- Fellesfunksjoner, boliger
- Bokaler
- Parkering



Møtet med bakken kantsoner

Kantsonediagrammer - se eget vedlegg



Eksempel på boligkantzone
mod Elvepromenaden



Eksempel på boligkantzone
mod almenning



Eksempel på næringskantzone
mod Elvepromenaden



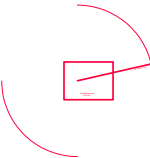
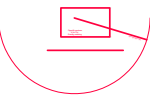
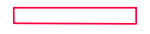
Eksempel på næringskantzone
mod Transittgata

- Boligkantsoner (inkl. felleslokaler): 2 - 4,4m
- Kantzone bokaler: 2m
- Kantzone næring: 2 - 4,4m
- Kantzone barnehage: 2m
- Kantzone mobilitetshus: 0,90 - 2m
- Kantsoner i gårdsrom



Prinsipper for brann og redning

Transittkaia indrettes ud fra et princip om at redning med stigevogn udelukkende sker fra ydersiden af kvartalerne og i øst-vest gående passager. Dette med det formål, at friholde gårdsrom for brandveje og opstillingspladser.

- 
- Dobbelsidig redning H15m
- 
- Ensidig redning H15m
- 
- Ensidig redning H23m
- 
- Slangelængde
- 
- Brandvej m kørefast belægning (uden bakning)
- 
- Brandvej m kørefast belægning (med bakning)
- 
- Etager
- 
- Højhus/næringsbygg/mobilitetshus uden behov for stigevognsredning
- 
- Tagterrasse



Varelevering

Servicetrafikken vil i hovedsak kjøre i Transittgata og Losgata.

Vareleveringslommer integreres i gatesnittet, forslag til

plassering vist på tegning (4stk). Den søndre delen av

Transittgata sør for Losgata utformes som "shared space" og

kjøreveien avsluttes i Losgata, for å unngå at biler må snu på

brannstasjonens manøvreringsareal.

Det etableres to snuplasser, en i den nordlige enden av

Transittgata med bredde 11m - lengde 12m og en i Losgata, med

radius $r=12m$.

Videre legges opp til at varebiler kan kjøre enveis rundt det

søndre og nordre kvartalet, for å betjene de funksjonene som

ligger nærmest elven. Omfang av dette er begrenset, og skjer

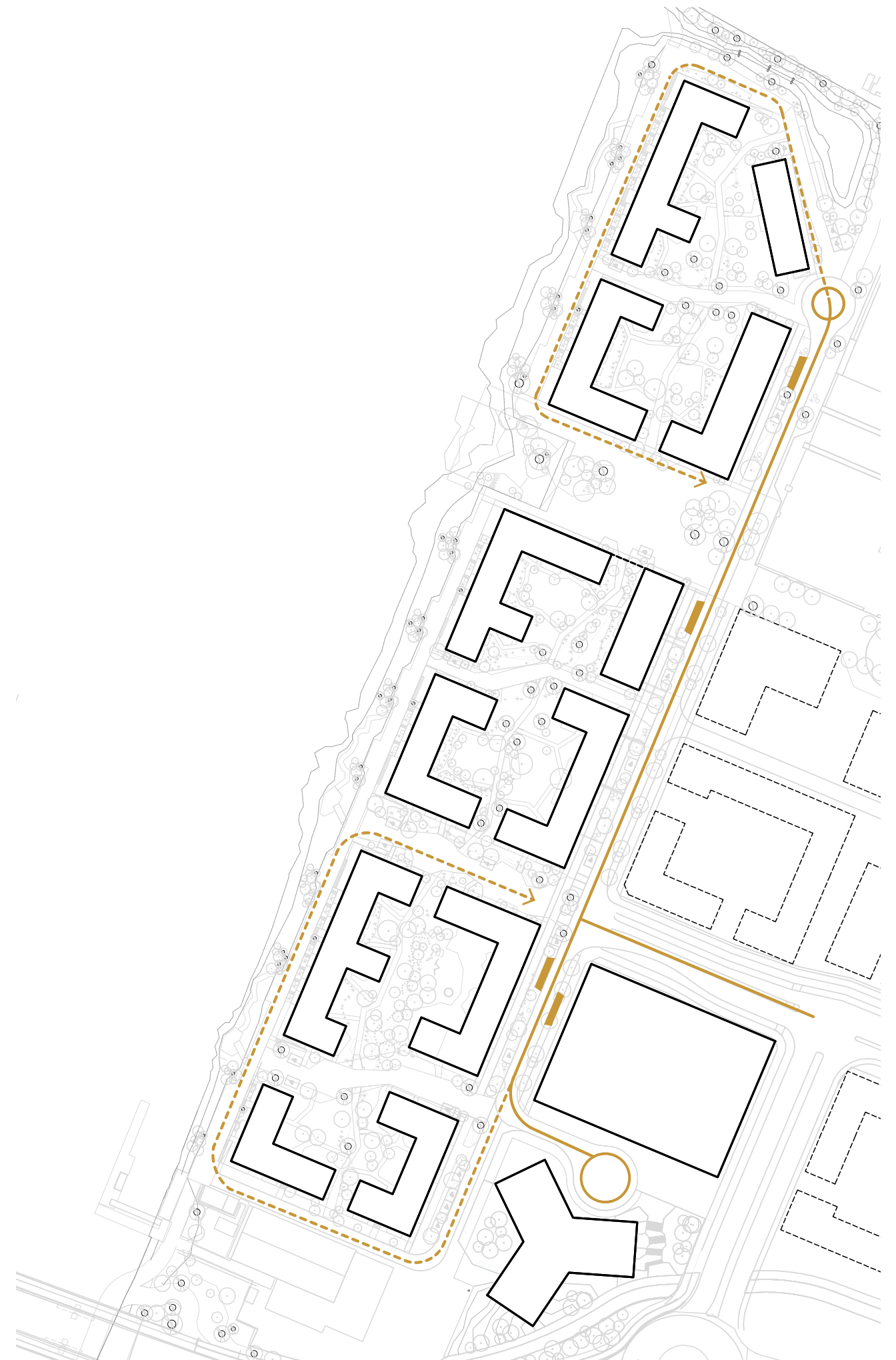
i lav hastighet i "shared space", på fotgjengernes premisser.

Kjøremønster er lagt opp slik at det ikke er behov for rygging.

Varelevering til funksjoner på vestsiden av det midtre kvartale

skjer via torget og Båtsmannsallmeningen, og det tillates ikke

kjøring vest for kvartalet, med unntak av billister med HC-kort.



Snusirkel



Hovedkjørerute for lastbil/varebil



Mulig kjørsel med lastebil/varebil



Holdeplass lastebil/varebil i Transittgata, 4 stk.

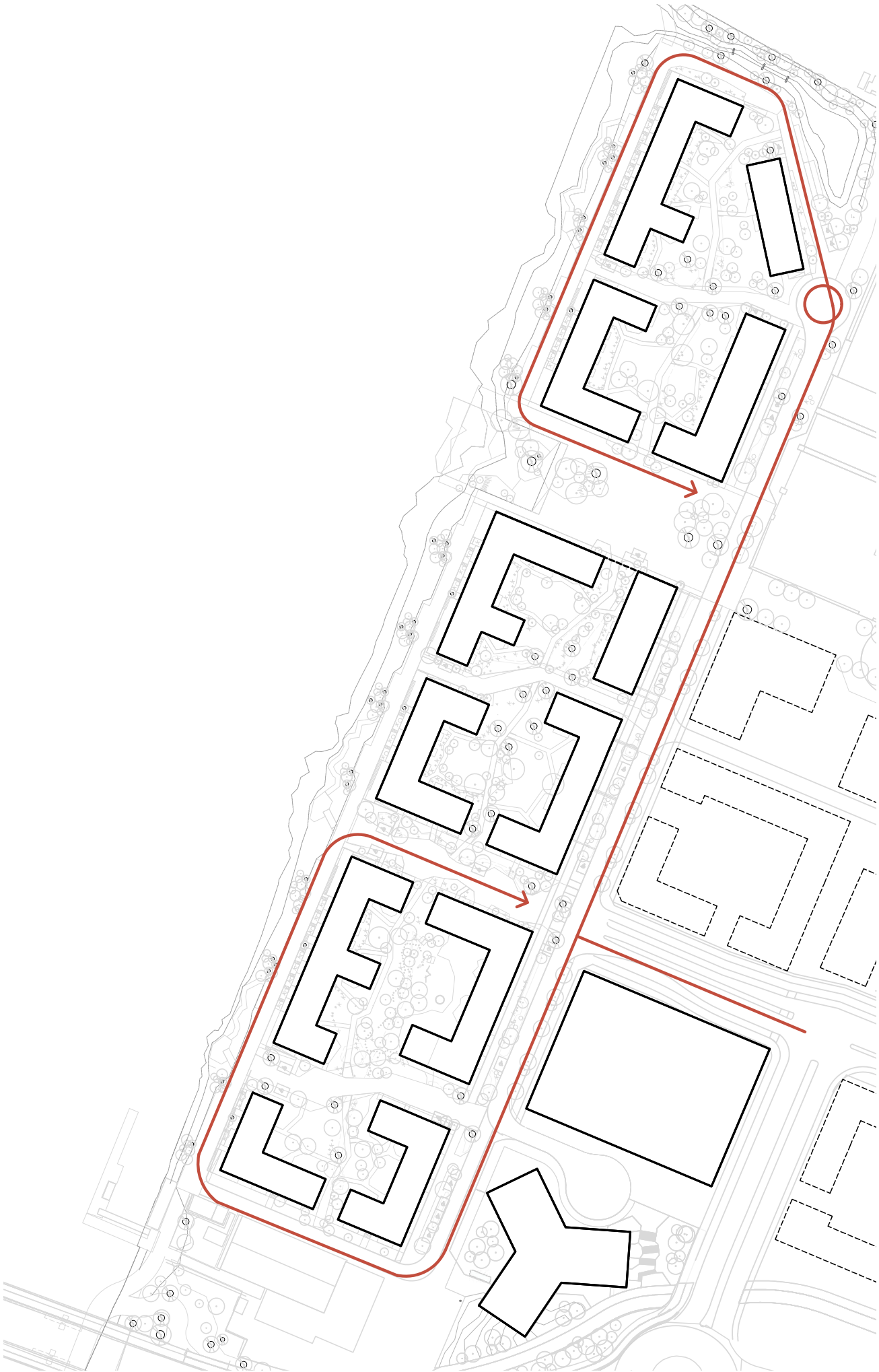
Flyttebiler til boliger



En smart indretning af promenaden tilbyder mulighed for et adgang for flyttebil i områder der samtidig tilgodeser cykler og gående. Arealet vist på billede tillader kørsel med en udformning der sikrer lav hastighed og sikker passage.

Foto: Nordhavn, København

- Flow flyttebil
- Snusirkel



Avfallshåndtering

Det etableres tre løsninger for avfallshåndtering:

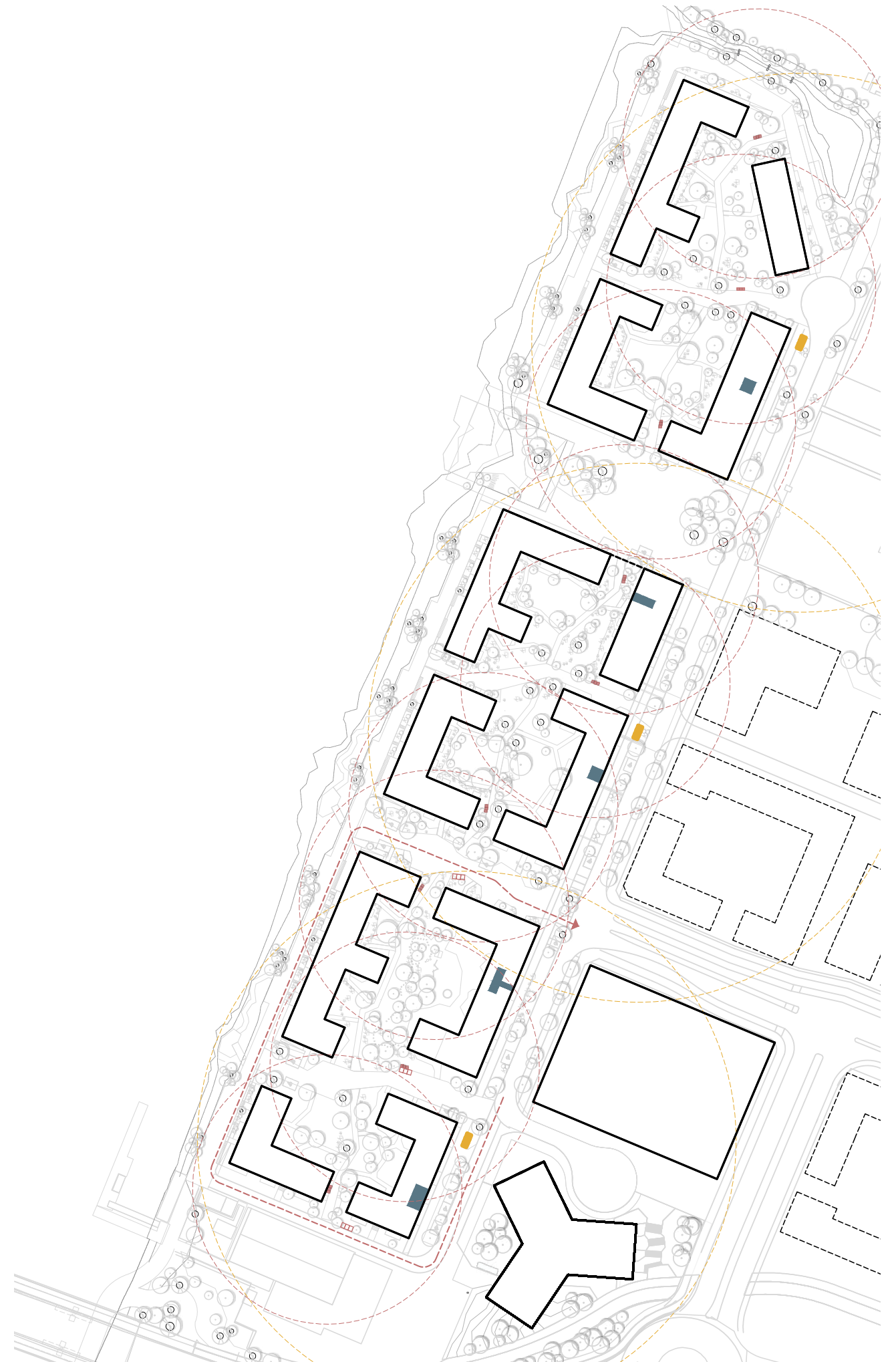
1. Søppelsugstasjoner til husholdningsavfall med innkast for rest- og plastavfall, matavfall og papiravfall, plassert maks. 50m fra inngangspartier i luftlinje. Disse plasseres ved innganger til kvartalene, 3stk. per kvartal.
2. Nedgravde containere til husholdningsavfall for glass, metall og papp som ikke håndteres med søppelsug. Plasseres langs Transittgata med tilgang for søppelbil m/ kran. Maks. 100m fra inngangsparti.
3. Næringsavfall: håndteres i egne avfallsrom med tilgang fra Transittgata.

Permanente forhold:

-  Innkast til rest- og plastavfall, matavfall, og papir: 9 stk.
-  Nedgravde containere i Transittgata til glass, metall, papp
-  Avfallsrom til næring i bebyggelse
-  Radier 100m avstand til nedgravde containere

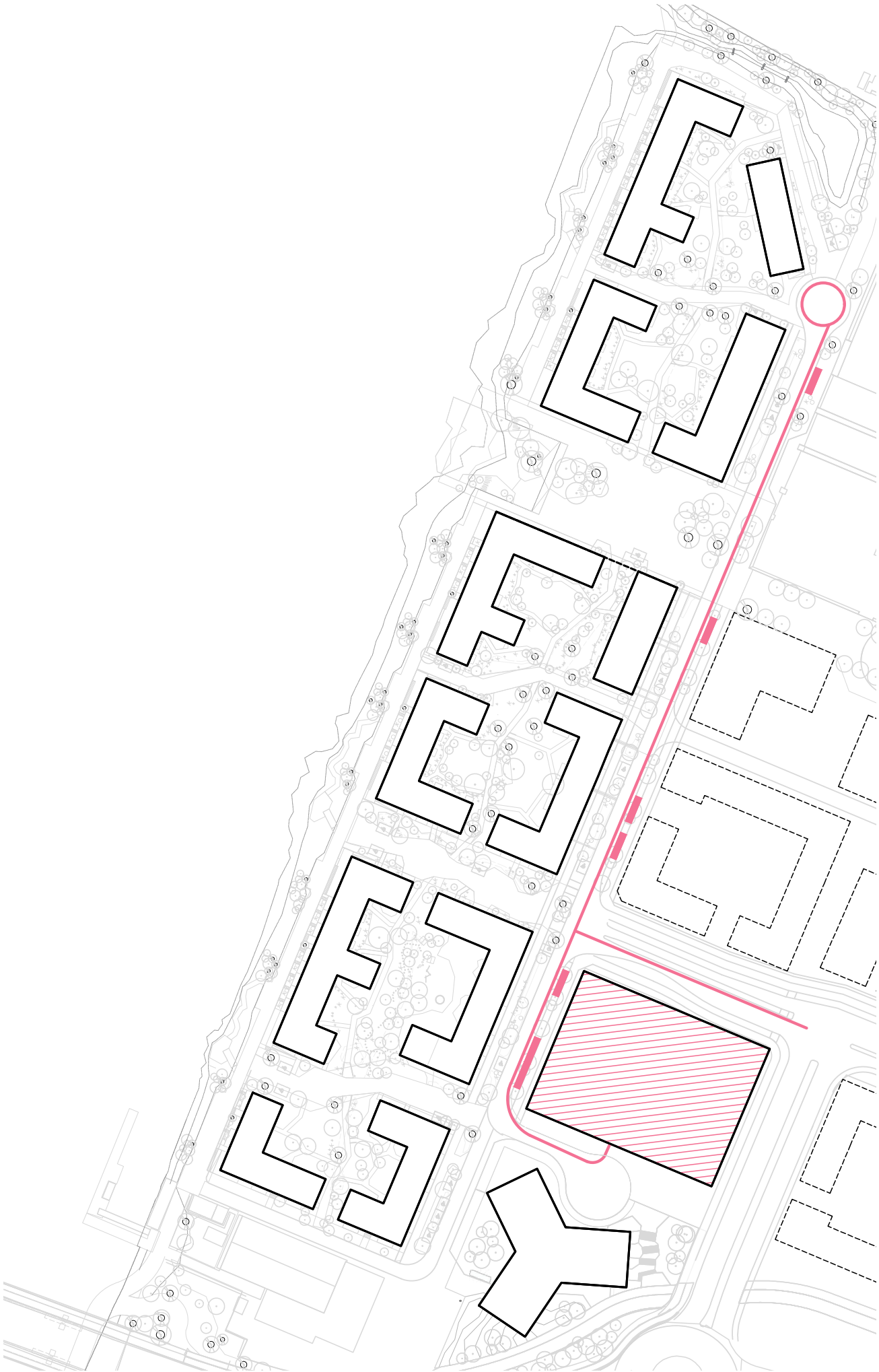
Midlertidige forhold (før søppelsugterminal er på plass):

-  Rute søppelbil i midlertidig løsning uten søppelsug
-  Midlertidige overflatecontainere



Personbiler

Kørsel af personbiler kan finde sted i Transittgata som til og fra kørsel til mobilitetshuset og i forbindelse med korttidsparkering.



-  Parkering i mobilitetshus, 453 stk.
-  Korttidsparkering i Transittgata, 14 stk.
-  Flow personbiler
-  Snusirkel

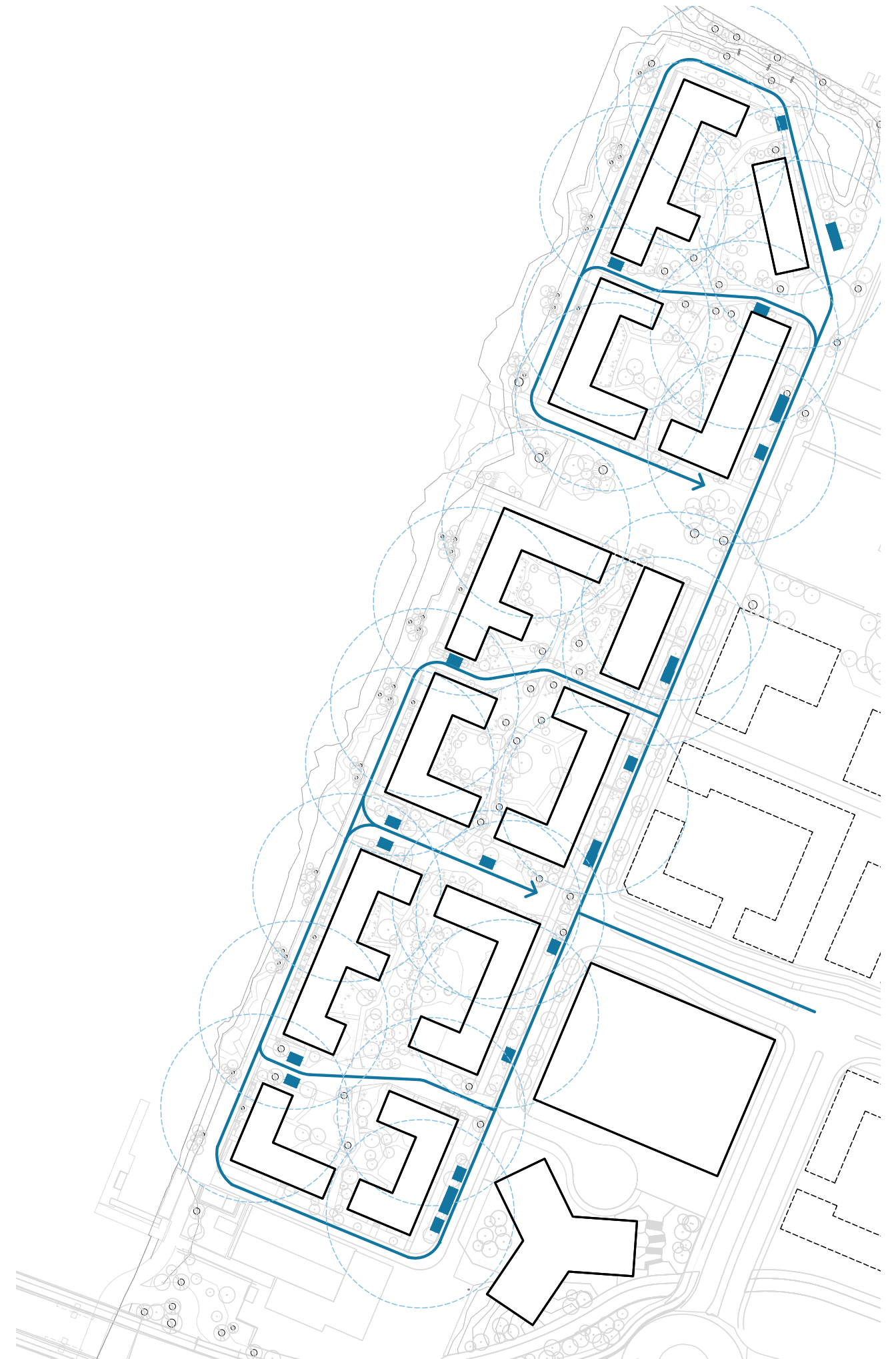
HC-parkering

HC parkering til boliger plasseres på terreng, mens HC-parkering til næringsbygget plasseres i mobilitetshuset.

Det er et overordnet mål å holde området vest for Transittgata mest mulig bilfritt. Samtidig er det ønskelig å legge HC-plasser nærmest mulig inngangspartier til boligene. På illustrasjonen er det illustrert 35m radier fra alle inngangspartier, som viser at alle innganger unntatt to har tilgang til en eller flere HC-plasser innenfor 35m luftlinje. I bestemmelser er dette oversatt til en maks. gangavstand på 50m.

To innganger på vestsiden av torget, med henvendelse mot torget har ikke HC-plasser innenfor 35m radius, da det ikke er ønskelig med bilparkering på torget. Her er det regulert en maks. gangavstand på 90m.

HC-plasser på terreng etableres i tilknytting gatetun og Transittgata mens Nidelvaparken, torget og gårdsrom holdes fri for parkeringsplasser. Det tillates kjøring for bilister med HC-kort i lav hastighet i alle gatetun og på nordside av torget.



-  HC parkering, 25 stk. på terreng
-  Kjøreadkomst til HC-Plasser
-  Radius fra inngangsparti: 35m

Bilparkering - beregning

KVARTAL / FELT	BRA	KRAV BIL		BEREGNING BIL			ILLUSTRASJONSPROSJEKT					PROSENTER		
		faste plasser sone S1	besøk+ nyttekjøretøy	faste plasser	besøk+ nyttekjøretøy	SUM beregnet	P-plasser i mob.hus	på terreng besøk/nytte	på terreng HC-plasser	HC-plasser i mob.hus	SUM tegnet	andel HC	andel på terreng	andel i mob.hus
		pr. 100m2	pr. 100m2 BRA	stk	stk	stk	stk	stk	stk	stk	stk	%	%	%
Kvartal S1a	BRA	maks	min	maks	min	sum								
Boliger	8500	0,2	0,1	17,0	8,5	25,5								
Næring	550	0,5	-	2,8	-	2,8								
SUM	9050			19,8	8,5	28,3	24	0	4	0	28	14,3 %	14,3 %	85,7 %
Kvartal S1b	BRA	maks	min	maks	min	sum								
Boliger	10327	0,2	0,1	20,7	10,3	31,0								
Næring	494	0,5	-	2,5	-	2,5								
Barnehage	1152	2 totalt	-	2,0	-	2,0								
SUM	11973			25,1	10,3	35,5	30	2	4	0	36	11,1 %	16,7 %	83,3 %
Kvartal S2	BRA	maks	min	maks	min	sum								
Boliger	21087	0,2	0,1	42,2	21,1	63,3								
Næring	1428	0,5	-	7,1	-	7,1								
SUM	22515			49,3	21,1	70,4	59	4	7	0	70	10,0 %	15,7 %	84,3 %
Kvartal S3	BRA	maks	min	maks	min	sum								
Boliger	25025	0,2	0,1	50,1	25,0	75,1								
Næring	2220	0,5	-	11,1	-	11,1								
SUM	27245			61,2	25,0	86,2	76	2	8	0	86	9,3 %	11,6 %	88,4 %
Mobilitetshus	BRA	maks	min	maks	min	sum								
Leilighetshotell	4730	0,5	-	23,7	-	23,7								
Næring	367	0,5	-	1,8	-	1,8								
Dagligvarer	2000	1	-	20,0	-	20,0								
SUM	7097			45,5	0,0	45,5	34	4	1	7	46	17,4 %	10,9 %	89,1 %
Næringsbygg D1	BRA	maks	min	maks	min	sum								
Kontor	19400	0,1	0,1	19,4	19,4	38,8	32	2	1	4	39	12,8 %	7,7 %	92,3 %
Hele planforslaget	97280			220,2	84,3	304,6	255	14	25	11	305	11,8 %	12,8 %	87,2 %
Brannstasjon D1		14 totalt		14		14	12	0	2	0	14			
Totalsum inkl. brannstasjon			-	234,2	84,3	318,6	267	14	27	11	319	11,9 %	12,9 %	87,1 %

Premisser:

BRA fellesareal til boliger regnet som boliger.
BRA studentboliger regnet som boliger.
BRA teknisk er regnet som næring.

Totalt er det behov for 319 P-plasser i planforslaget hvorav 278 skal ligge i mobilitetshuset.
Mobilitetshus med full kjelleretasje som illustrert har en maks. kapasitet på ca. 453 P-plasser.
Resterende plasser/areal i mobilitetshuset kan anvendes ifm. utbygging av D8 eller omdisponeres til annet bruk.

P-krav næring i S1 t.o.m. S3 og leilighetshotell regnet med 0,5 plasser / 100m2 BRA.
Minst 10% HCP - maks. 35m fra inngang.
Minst 80% av plassene i mobilitetshus.

Sykkelparkering

Krav til sykkelparkering:

3stk pr 100kvm næring/boliger og 2,5 stk pr 100kvm kontor: totalt 2821 sykler. Heraf 15% lastesykler.

Sykel P til boliger:

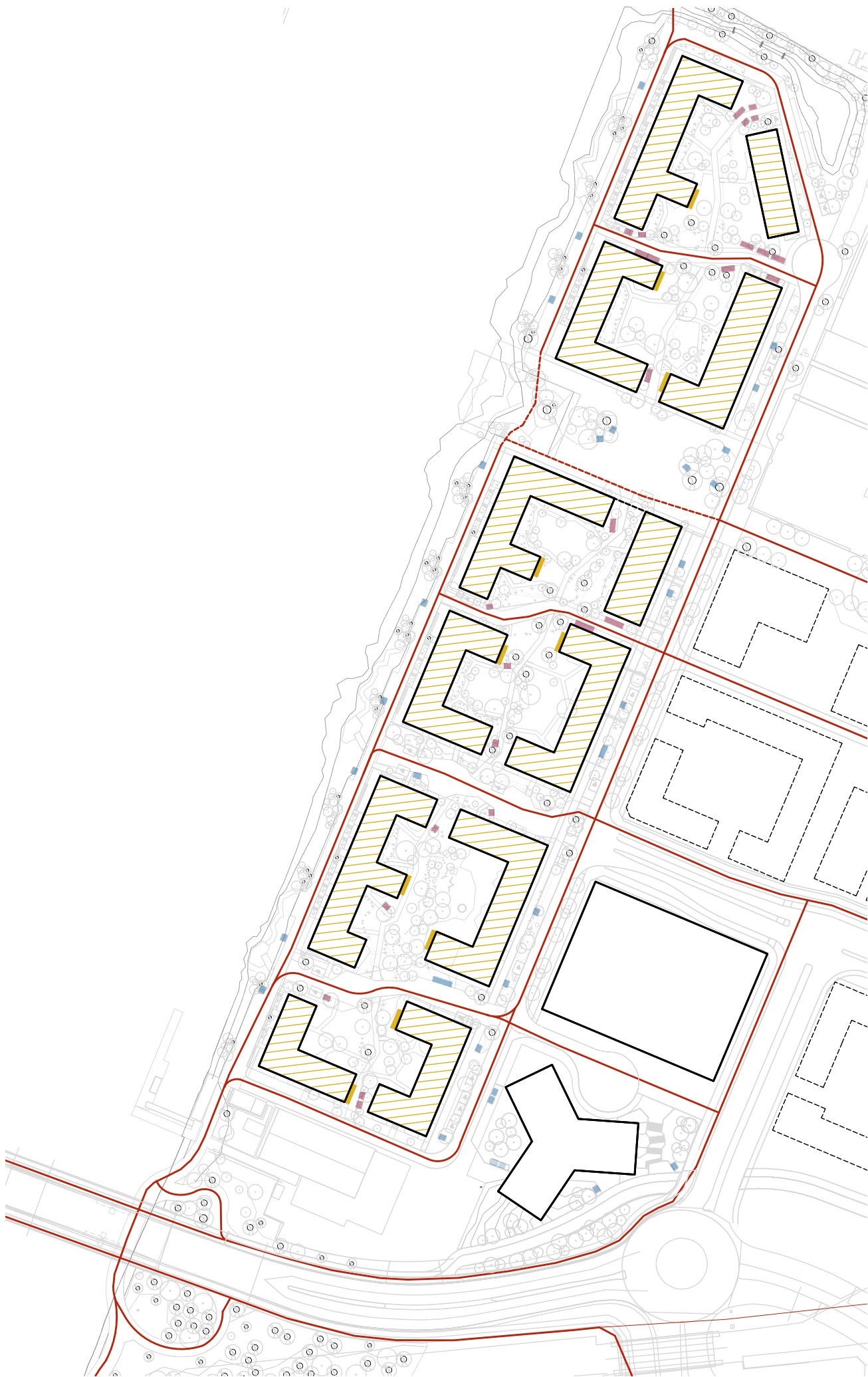
Placeres i kjeller (ca. 80-90%) samt på terræn (ca. 10-20%). Sykler på terræn placeres som hovedregel på indersiden af kvartaler i forbindelse med kvartalsåbninger. Lastesykler parkeres dels i kjeller via heis og på terræn.

Sykel P til næring:

Placeres i kjeller (ca. 80-90%) samt på terræn (ca. 10-20%). Sykler på terræn placeres primært på ydersiden af kvartaler tæt på indgangspartier til næringslokaler.

Cyklister får adgang til at køre overalt i Transittkaia af hensyn til at gøre denne transportform mest attraktiv. Kørsel ad nord-syd gående strøg er dog mindre attraktivt, da stien er smallere og bugtet. Ligeledes er sykel-kørsel på Doratorget også begrænset, her vil de fleste trække deres sykel.

-  Adkomst til kjeller for vanlig sykkel/lastesykkel (trapper m/skinne i alle bygg untatt høyhus + lastesykkel-kjeller via heis)
-  Sykelparkering i kjeller
-  Sykelparkering boliger på terræn
-  Sykelparkering næring på terræn
-  Flow sykler. NB. tracé for sykeleक्सpressti i sør er uafklaret



Sykkelparkering og boder i kjeller



Kjeller

Antall boder til leiligheter er tegnet opp etter gjeldende krav fra Tek17:

"Boenheter skal ha oppbevaringsplass eller bod på minimum 5,0 m2 BRA for sykler, sportsutstyr, barnevogner og lignende. For boenheter inntil 50 m2 BRA skal arealet være minimum 2,5 m2 BRA."

"I bygninger som oppføres som studentboliger gjelder ikke krav om bod etter § 12-10 annet ledd"



- Boder til leiligheter
- Næring lager
- Lager og evt. plass til boder til studentboliger (bod er ikke et krav)

Sykkelparkering - beregning

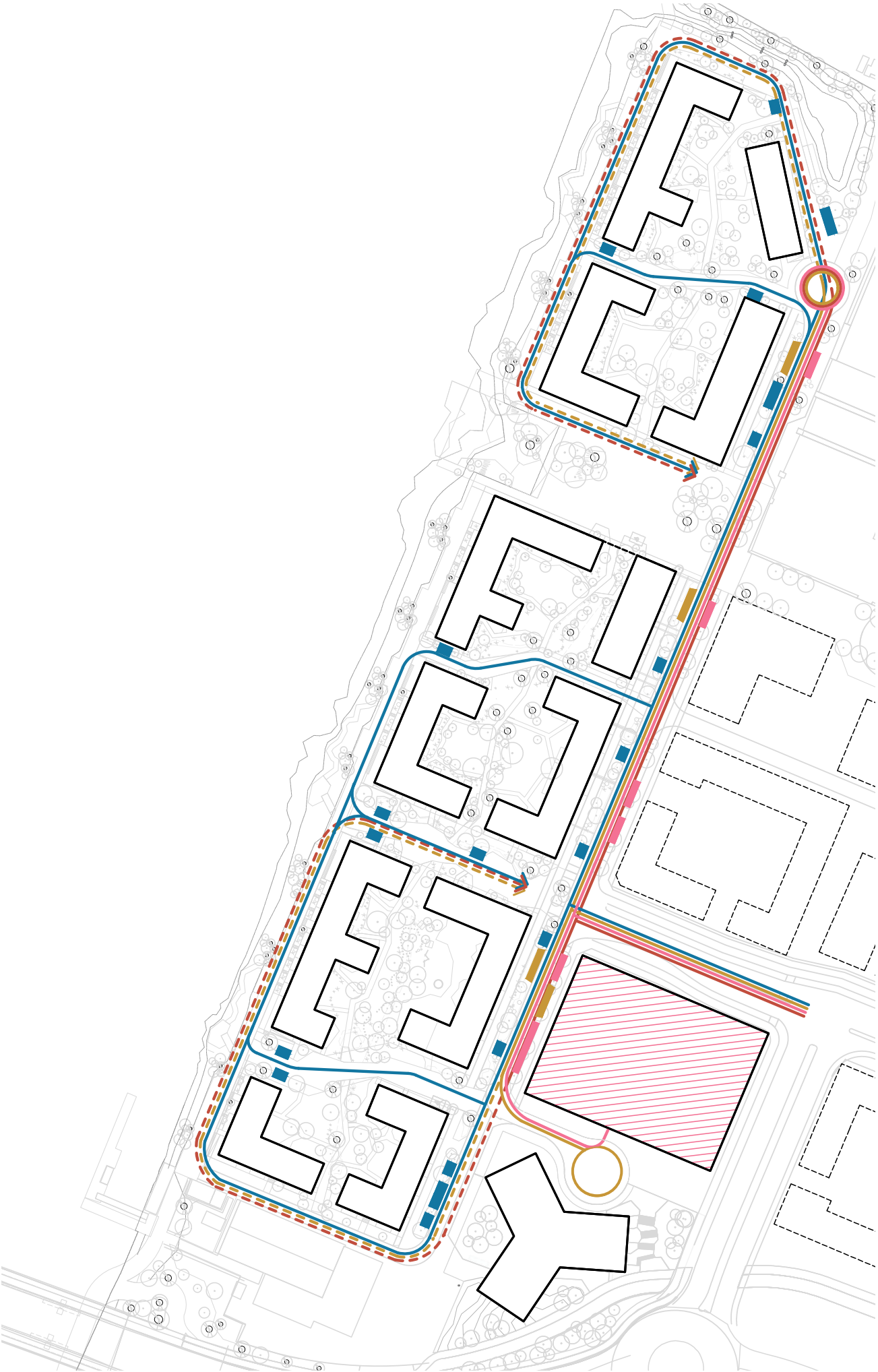
KVARTAL / FELT	GRUNNLAG	KRAV SYKKEL		SUM PÅ TERRENG	SUM I KJELLER	PROSENT
	BRA	3stk pr. 100m2 næring/boliger	herav lastesykler (15% av total)	Sum plasser på terreng (10% av total)	Sum sykler i kjeller	Andel overdekket (minst 50%)
	m2	2,5stk pr. 100m2 kontor	stk	stk	stk	%
Kvartal S1a						
Boliger	8500	255		26		
Næring	550	17		2		
SUM	9050	272	41	27	244	90 %
Kvartal S1b	BRA					
Boliger	10327	310		31		
Næring	494	15		1		
Barnehage	1152	35		3		
SUM	11973	359	54	36	323	90 %
Kvartal S2	BRA					
Boliger	21087	633		63		
Næring	1428	43		4		
SUM	22515	675	101	68	608	90 %
Kvartal S3	BRA					
Boliger	25025	751		75		
Næring	2220	67		7		
SUM	27245	817	123	82	736	90 %
Mobilitetshus	BRA					
Leilighetshotell	4730	142		14		
Næring	367	11		1		
Dagligvarer	2000	60		6		
SUM	7097	213	32	21	192	90 %
Næringsbygg D1	BRA					
Kontor	19400	485	73	49	437	90 %
Hele planforslaget	97280	2821	423	282	2539	90 %

Premisser:
BRA fellesareal til boliger regnet som boliger.
BRA studentboliger regnet som boliger.
BRA teknisk er regnet som næring.

Andel på terreng for leilighetshotell og kontor lik bolig
P-krav næring i S1 t.o.m. S3 regnet som forretning.
P-krav leilighetshotell regnet som næring

Kjøretøy samlet

-  Parkering i mobilitetshus
-  Korttidsparkering på terreng (gjester)
-  Kjøremønster personbiler
-  HC parkering på terreng
-  Kjøremønster til/fra HC-parkering
-  Kjøremønster flyttebil
-  Primært kjøremønster lastebil/varebil
-  Sekundært kjøremønster liten lastebil / varebil
-  Varelomme lastebil/varebil
-  Snuplass



Bebyggelse

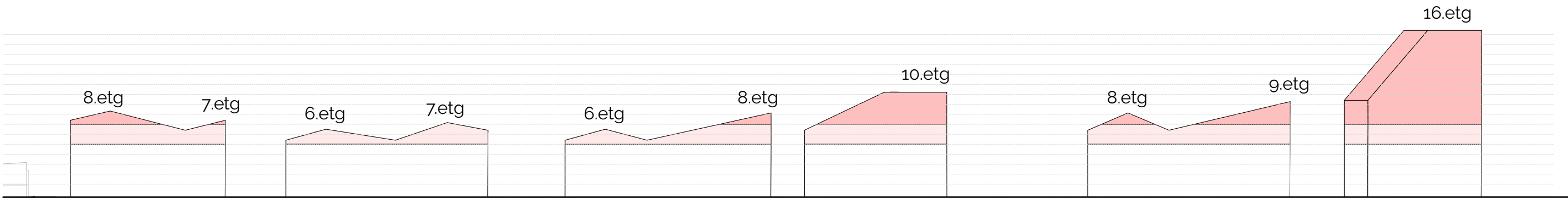
The image is a detailed architectural site plan of a residential development in Reykjavik, Iceland. The plan shows a series of building footprints, some of which are numbered (1 through 16). The development is situated along a waterfront, with a large body of water to the left. A dashed line indicates the boundary of the development. The plan also shows existing infrastructure, including a bus stop (Búsbíllstasjon) and a train station (Brannstasjon). The surrounding area includes a park (Dóra II) and a cultural center (Kulturakse). The plan is oriented with North at the top.



Oversikt høyder i snitt - boligkvartaler



Oversikt høyder mot Nidelva - Planforslag



Oversikt høyder mot Transittgata - Planforslag

- Byggehøyde mellom 6 og 7 etasjer
- Byggehøyde over 7 etasjer

Utnyttelsesgrad



Utnyttelse for planområde Transittkaia

Brannstasjon inkludert.

Brannstasjon: 3.160 m2 BRA

Ny bebyggelse: 97.650 m2 BRA*

Sum bebyggelse: 100.810 m2 BRA*

Sum netto tomt: 39.753 m2

Tomteutnyttelse samlet*: 254%

Utnyttelsesgrad per byggefelt

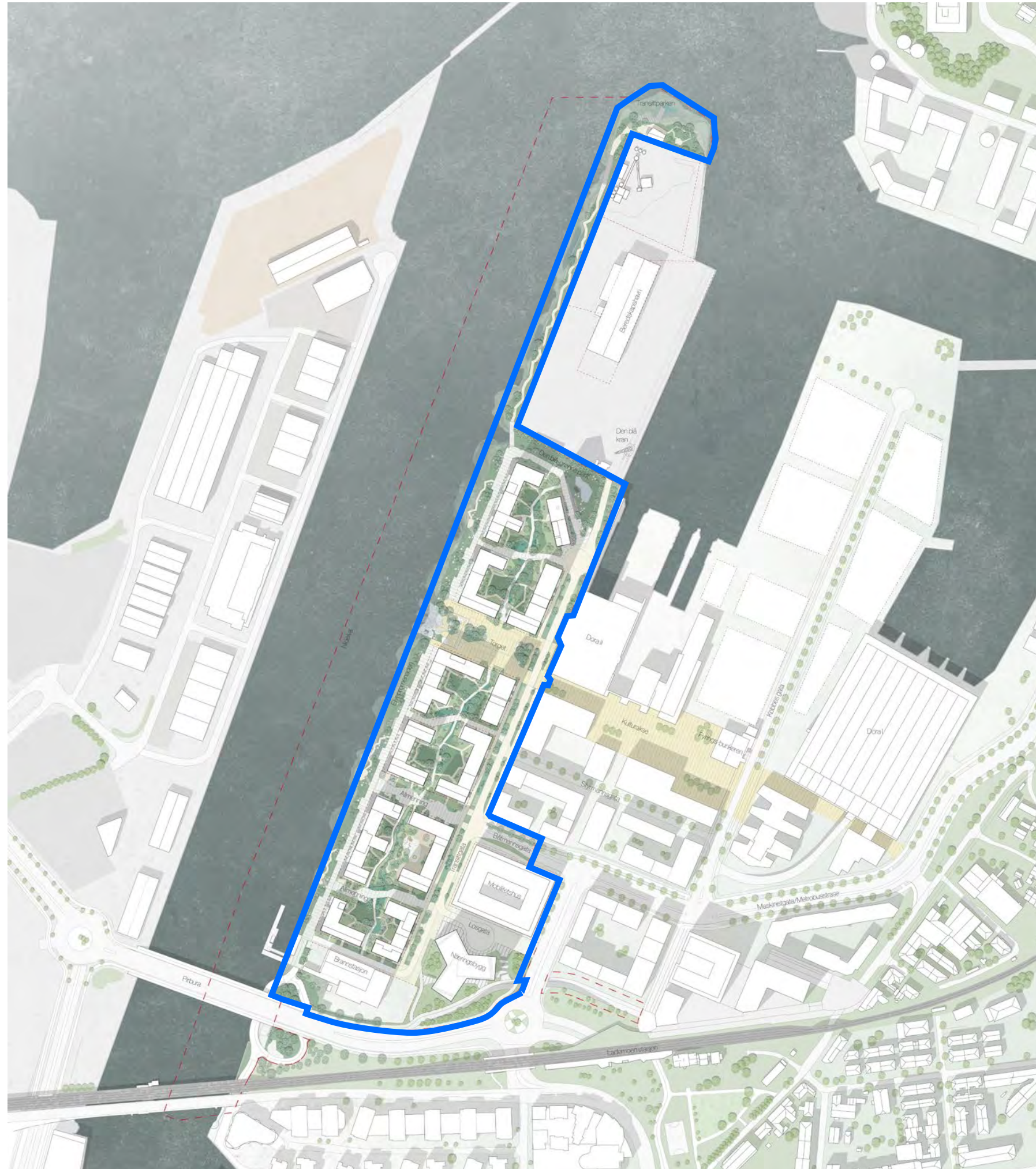
BRA over terreng. Byggefeltene inkluderer kantsoner, bredde lik planalternativene.

Felt S1a:	9.050 m2 BRA	266 %BRA
Felt S1b:	12.300 m2 BRA	217 %BRA
Felt S2a:	10.750 m2 BRA	230 %BRA
Felt S2b:	11.800 m2 BRA	285 %BRA
Felt S3a:	13.350 m2 BRA	286 %BRA
Felt S3b:	13.950 m2 BRA	313 %BRA
Felt BAA*:	*7.050 m2 BRA	*155 %BRA
Felt KBA:	19.400 m2 BRA	506 %BRA
Sum Nybygg:	97.650 m2 BRA	

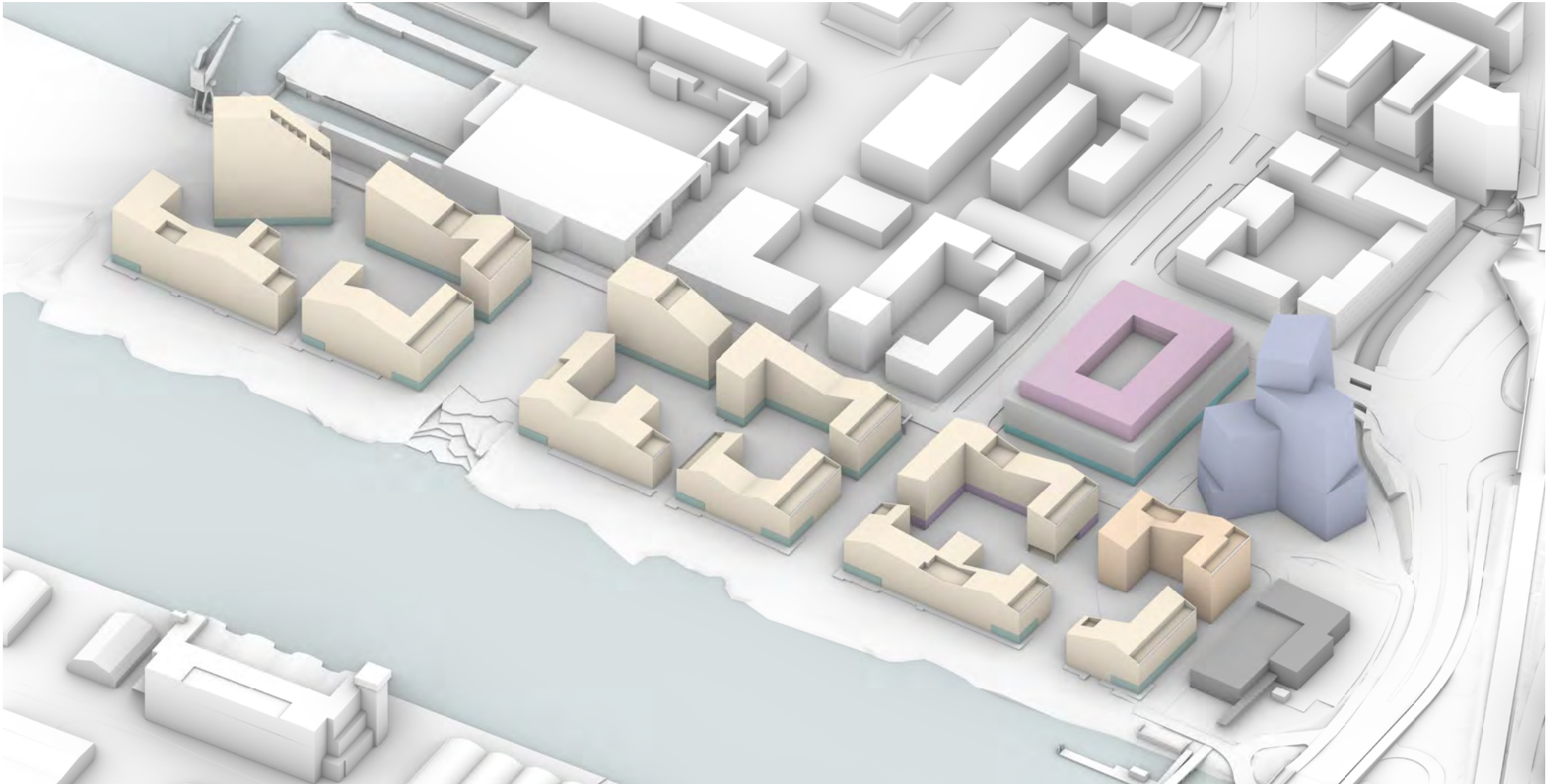
* ekskl. 13.500 m2 BRA i felles
parkeringsanlegg

Områdeutnyttelse

- Områdeavgrensning for denne beregningen er satt som markert til høyre og har en størrelse på 83.337 m². (OBS! ikke hele planområdet).
- Områdeutnyttelse innenfor vist avgrensning er ca. 137,2% inkludert areal i felles parkeringsanlegg.
- Områdeutnyttelse er ca. 121,0% ekskludert areal i felles parkeringsanlegg.
- Transittkaia har en forholdsvis høy andel offentlige rom og ubebygde arealer, sammenlignet med tilsvarende prosjekter med like sentrumsnær beliggenhet.



Formålsfordeling



Planalternativ 1

● Bolig:	59.050 m2 BRA	58,6%
● Studentboliger:	5.925 m2 BRA	5,9%
● Kontor:	19.400 m2 BRA	19,2%
● Annen næring i mobilitetshus*:	4.750 m2 BRA	4,7%
● Dagligvarebutikk:	2.000 m2 BRA	2,0%
● Næring i 1.etasjer:	5.325 m2 BRA	5,3%
● Barnehage:	1.300 m2 BRA	1,2%
● Brannstasjon:	3.160 m2 BRA	3,1%
Totalt:	100.810 m2 BRA	
● Felles parkeringsanlegg:	13.500 m2 BRA	

Alternativ 0.1 - Kvalitetsprogram

Bolig:	66.545 m2 BRA	75,2%
Kontor	12.101 m2 BRA	13,7%
Næring i 1.etasjer:	5.446 m2 BRA	6,2%
Barnehage:	1.278 m2 BRA	1,4%
Brannstasjon:	3.160 m2 BRA	3,6%
Totalt:	88.530 m2 BRA	
Plassering av overnevnte formål uavklart.		

* Areal i mobilitetshuset som ikke benyttes til parkeringsanlegg reguleres til offentlig eller privat tjenesteyting, kontor og hotell/overnatting. Illustrasjonsprosjektet viser leilighetshotell som en mulighet.

Arealoversikt

BRA Formål over bakken	
Formål	Areal

Brannstasjon	
BRA - Brannstasjon	3 160
	3 160 m²

Kvartal S1a	
BRA - Bolig	2 574
BRA - Næring	352
BRA - Studentboliger	5 130
BRA - Studentboliger felles	796
BRA - Teknisk	198
	9 049 m²

Kvartal S1b	
BRA - Barnehage	1 152
BRA - Bolig	10 195
BRA - Bolig felles	132
BRA - Næring	362
BRA - Teknisk	271
OPA - Barnehage	191
	12 302 m²

Kvartal S2	
BRA - Bolig	20 749
BRA - Bolig felles	338
BRA - Næring	1 226
BRA - Teknisk	202
	22 516 m²

Kvartal S3	
BRA - Bolig	24 665
BRA - Bolig felles	360
BRA - Næring	1 645
BRA - Teknisk	575
	27 245 m²

Mobilitetshus (BAA)	
BRA - Næring	2 367
BRA - Næring/Leilighetshotell	4 737
BRA - Parkering	13 375
BRA - Teknisk	69
	20 549 m²

Næringsbygg (KBA)	
BRA - Næring	19 400
	19 400 m²
114 221 m²	

Antall leiligheter			
	Størrelse	Antall	Totalareal

Kvartal S1a			
2-roms	40-55 m²	11	482
3-roms	56-79 m²	7	409
4-roms	80-140 m²	12	1 060
		30	1 951 m²

Kvartal S1b			
2-roms	40-55 m²	25	1 199
3-roms	56-79 m²	50	3 363
4-roms	80-140 m²	27	2 810
Townhouse Leilighet	110-170 m²	7	778
		109	8 149 m²

Kvartal S2			
2-roms	40-55 m²	72	3 363
3-roms	56-79 m²	105	6 815
4-roms	80-140 m²	44	4 402
4-roms m. hybel	80-140 m²	4	478
Bokal	64 m²	5	321
Townhouse Leilighet	110-170 m²	8	1 181
		238	16 559 m²

Kvartal S3			
2-roms	40-55 m²	93	4 101
3-roms	56-79 m²	94	6 054
4-roms	80-140 m²	72	7 043
4-roms m. hybel	80-140 m²	5	509
Bokal	64 m²	4	256
Townhouse Leilighet	110-170 m²	12	1 356
		280	19 319 m²
		657	45 978 m²

OBS! Arealtallene her er som tegnet i 3d-modell.

Mindre avvik mellom regulert og illustrert BRA, som

følge av avrunding per formål i hvert felt.

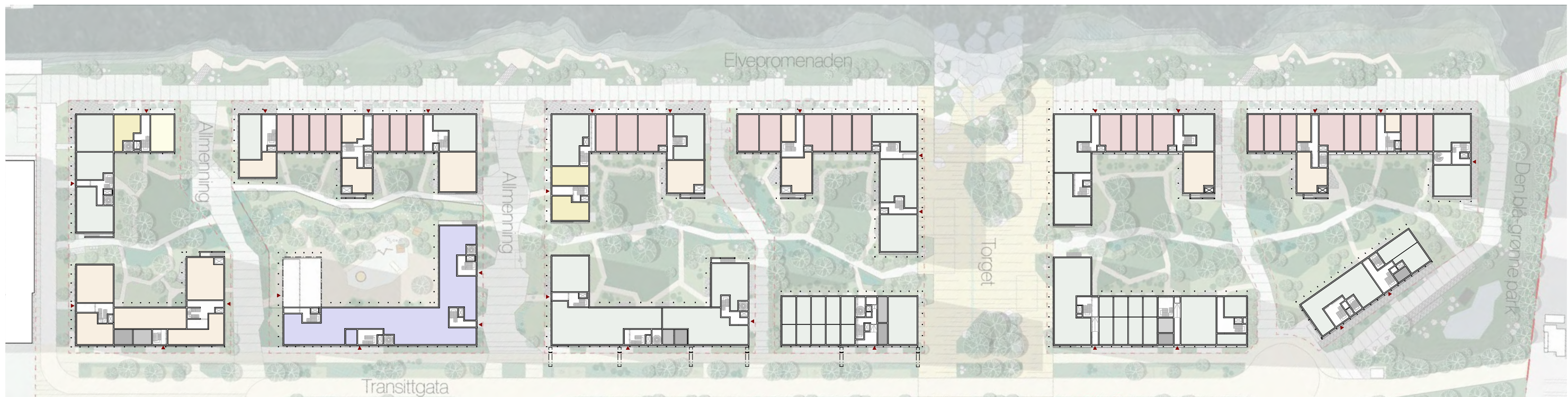
Total BRA regulert er 114.310m2.

BRA Formål over bakken - totalt	
Formål	Areal
BRA - Barnehage	1 152
BRA - Bolig	58 184
BRA - Bolig felles	830
BRA - Brannstasjon	3 160
BRA - Næring	25 352
BRA - Næring/Leilighetshotell	4 737
BRA - Parkering	13 375
BRA - Studentboliger	5 130
BRA - Studentboliger felles	796
BRA - Teknisk	1 316
OPA - Barnehage	191
	114 221 m²

Antall leiligheter per type				
	Størrelse	Antall	Totalareal	Prosent*
2-roms	40-55 m²	201	9 145	31%
3-roms	56-79 m²	256	16 640	40%
4-roms	80-140 m²	155	15 314	23%
4-roms m. hybel	80-140 m²	9	987	1%
Bokal	64 m²	9	577	1%
Townhouse Leilighet	110-170 m²	27	3 315	4%
		657	45 978 m²	
Studenthybel	13-27 m²	207	2 838	
		207	2 838 m²	

**prosentandel av totalt antall enheter*

Plan 1. og 2. etasje



1. etasje

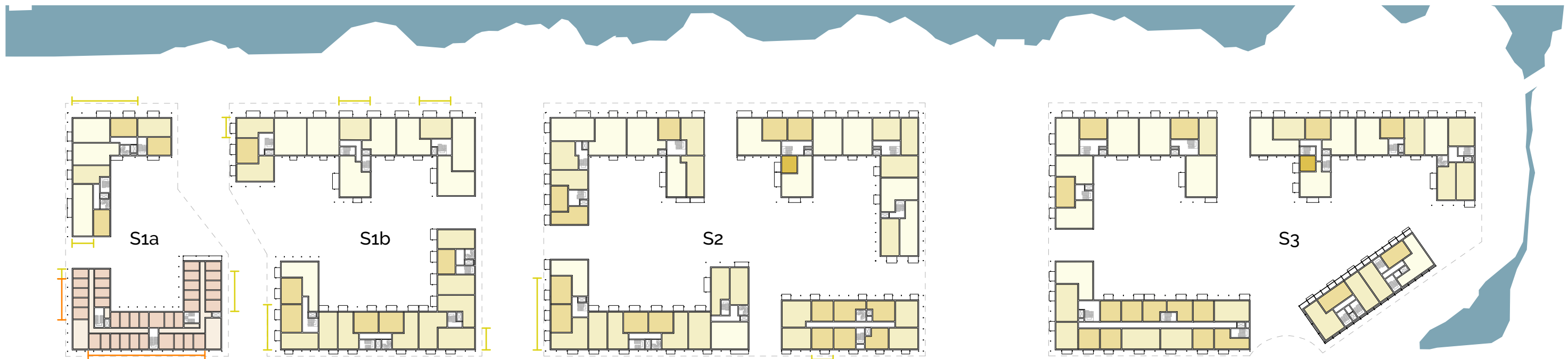


2. etasje

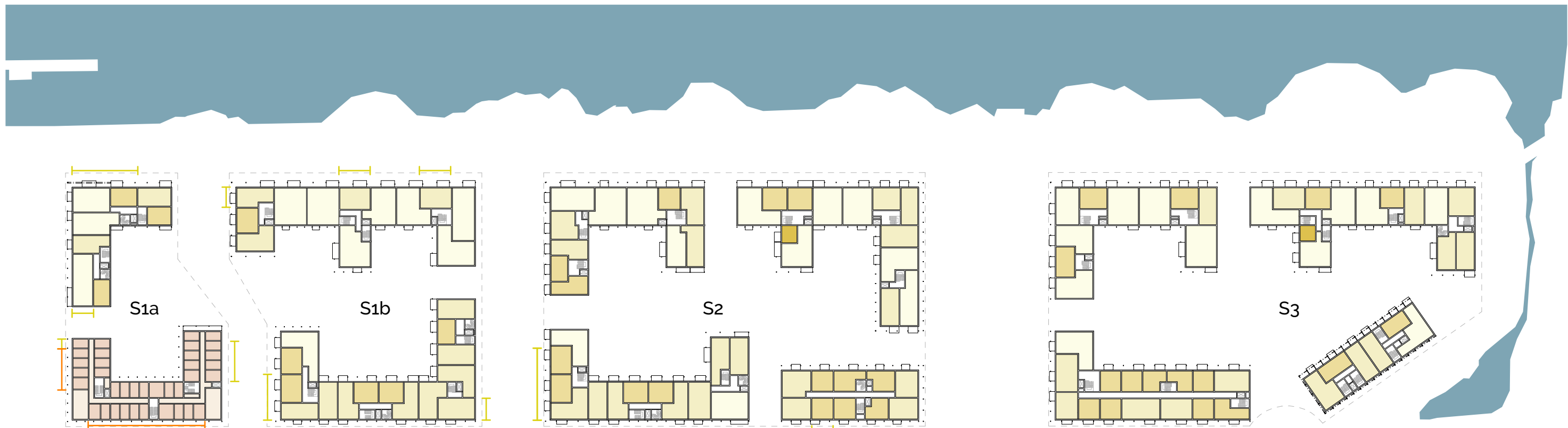


- | | | | |
|--------------------------|--------------------|--------------|-----------------|
| — Dempet fasade 55-60 dB | 2-roms leiligheter | Hybler | Townhouses |
| — Dempet fasade 61-65 dB | 3-roms leiligheter | Studentbolig | Bokaler/ Næring |
| | 4-roms leiligheter | Takterrasser | Fellesareal |
| | | | Barnehage |

Plan 3. og 4. etasje



3. etasje

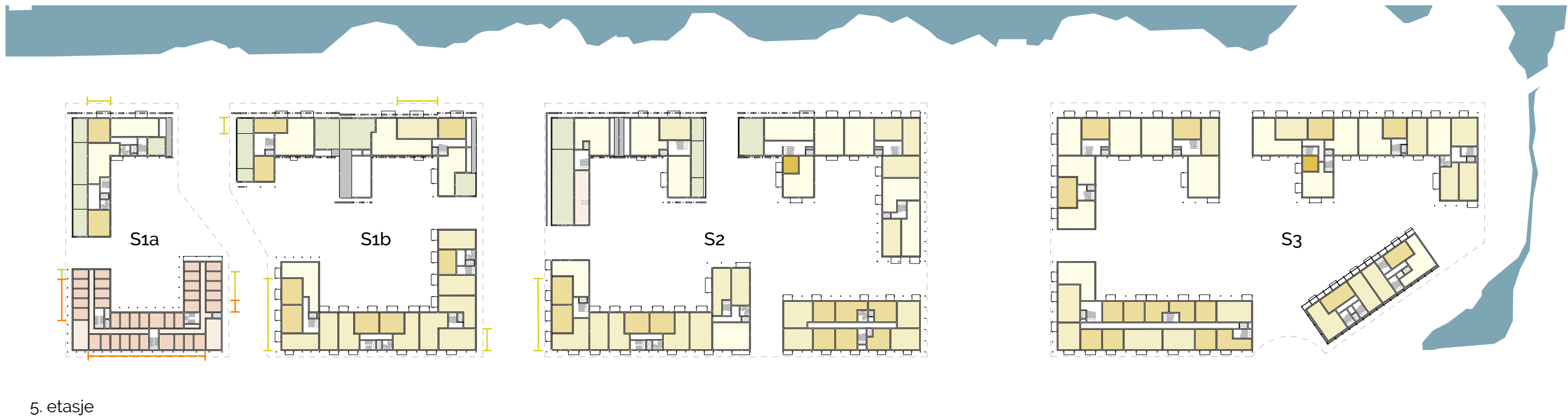


4. etasje

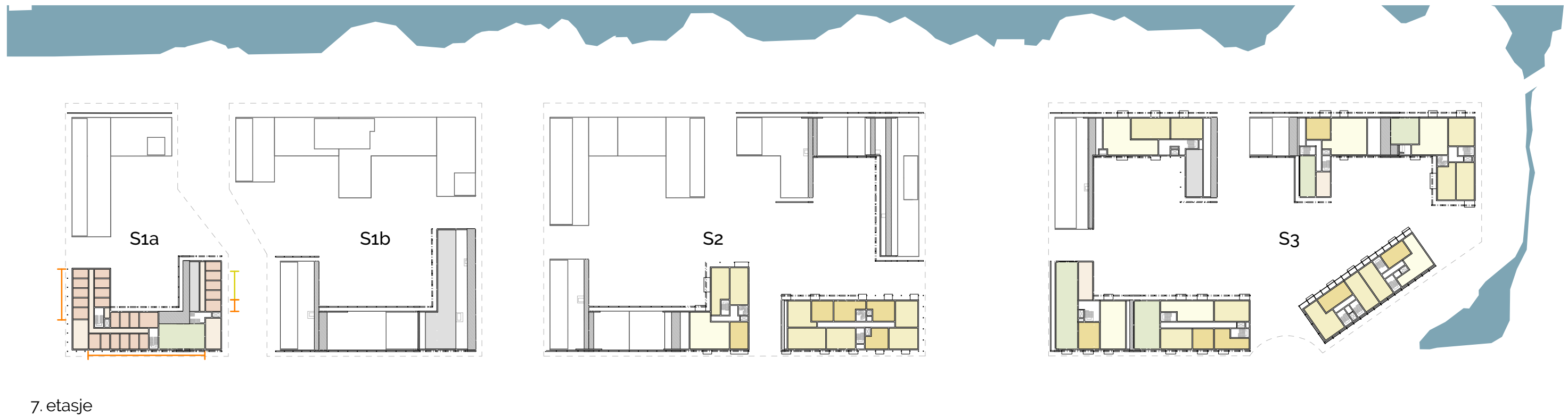


- | | | | |
|------------------------|--------------------|--------------|-----------------|
| Dempet fasade 55-60 dB | 2-roms leiligheter | Hybler | Townhouses |
| Dempet fasade 61-65 dB | 3-roms leiligheter | Studentbolig | Bokaler/ Næring |
| | 4-roms leiligheter | Takterrasser | Fellesareal |
| | | | Barnehage |

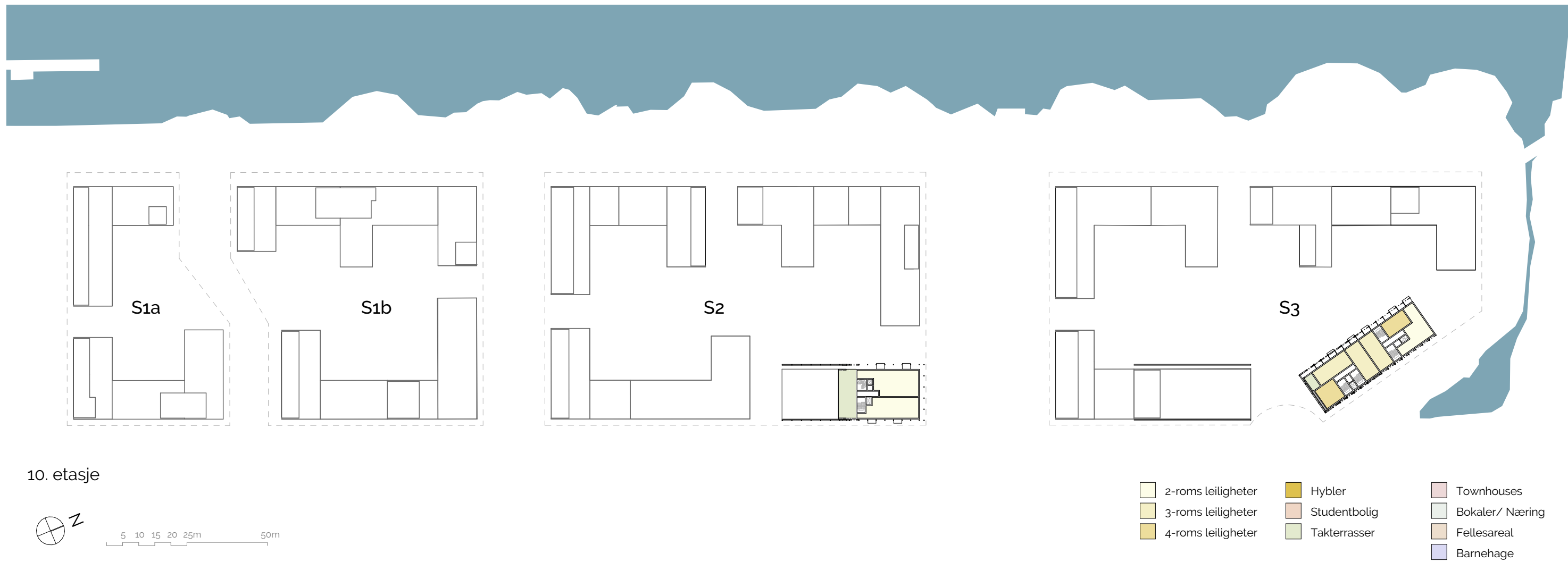
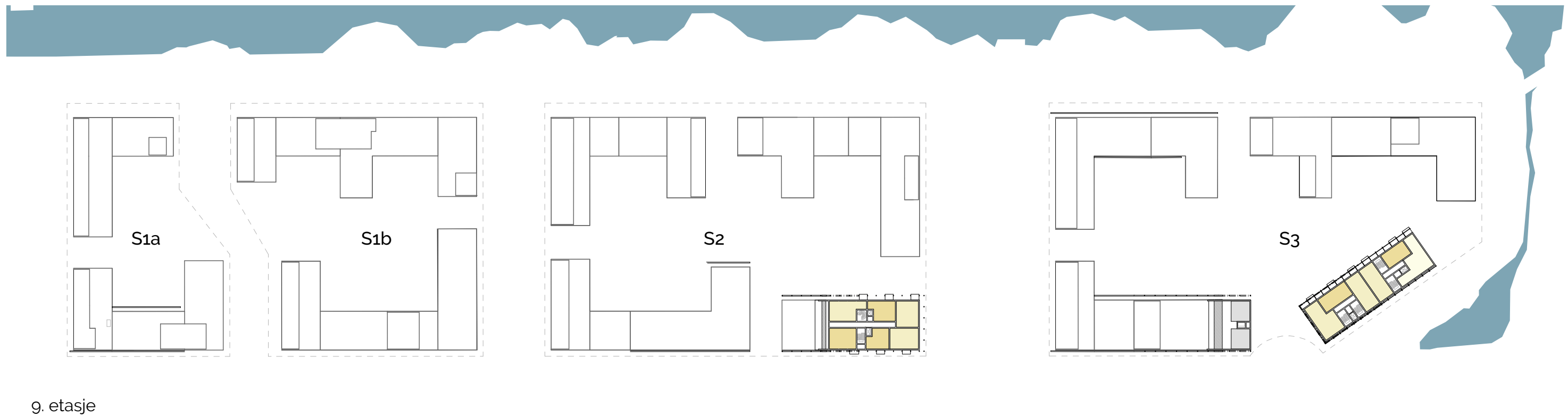
Plan 5. og 6. etasje



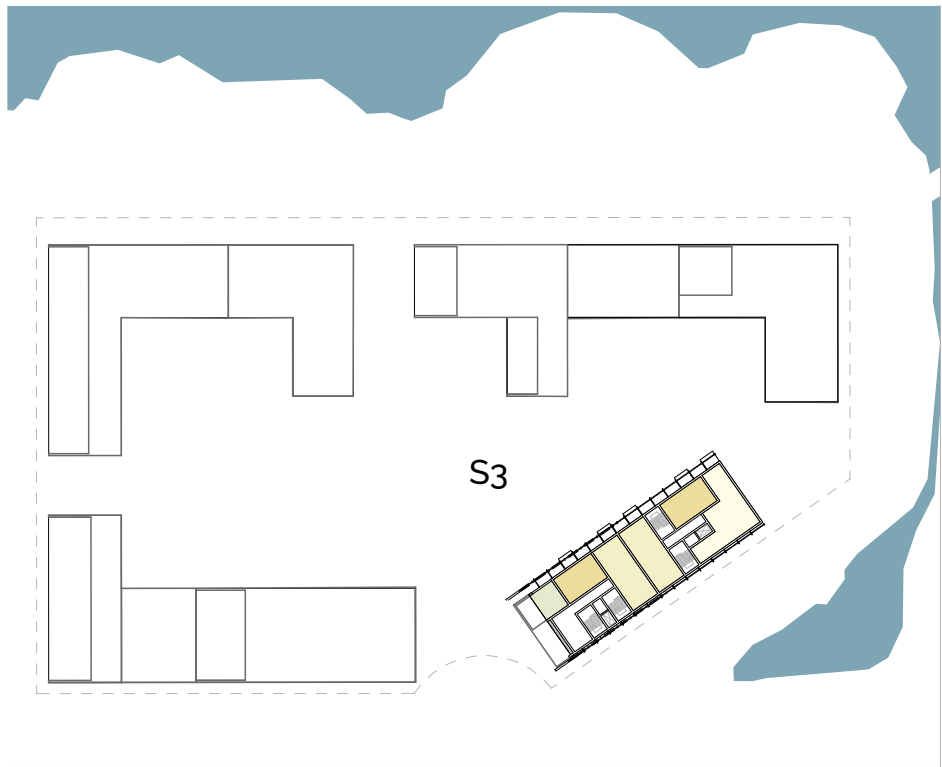
Plan 7. og 8. etasje



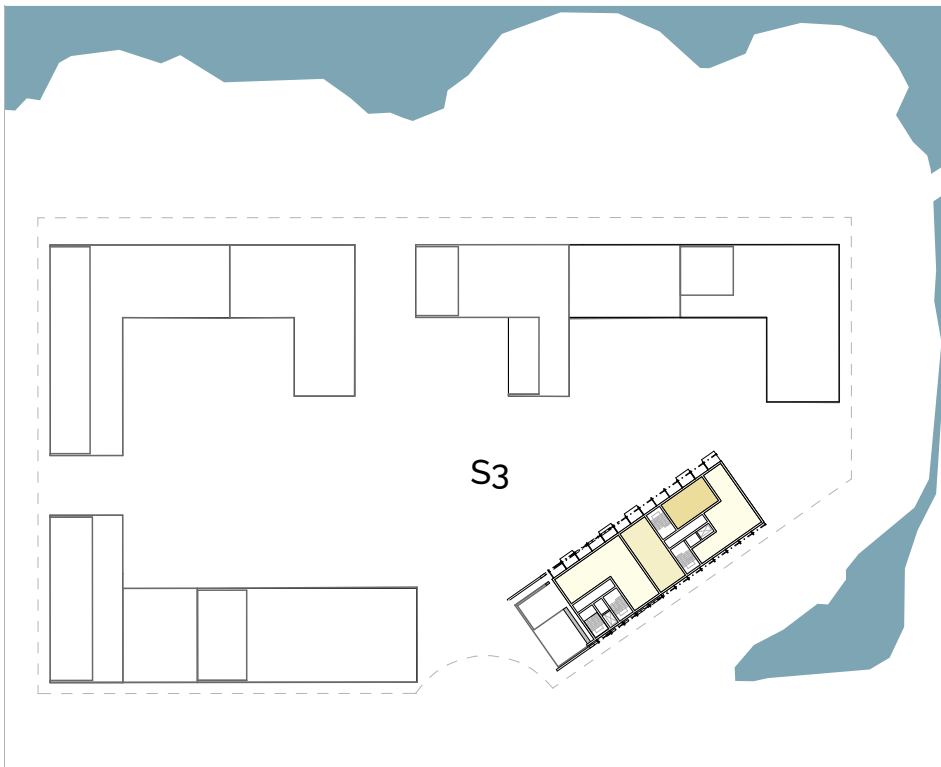
Plan 9. og 10. etasje



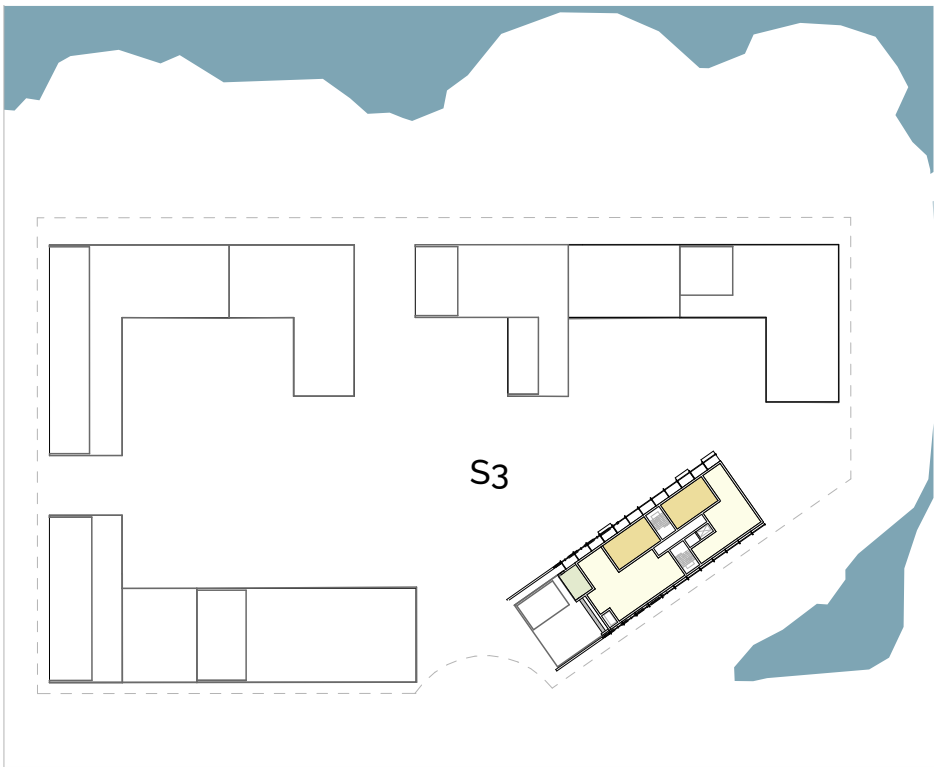
Plan 11. til 16. etasje



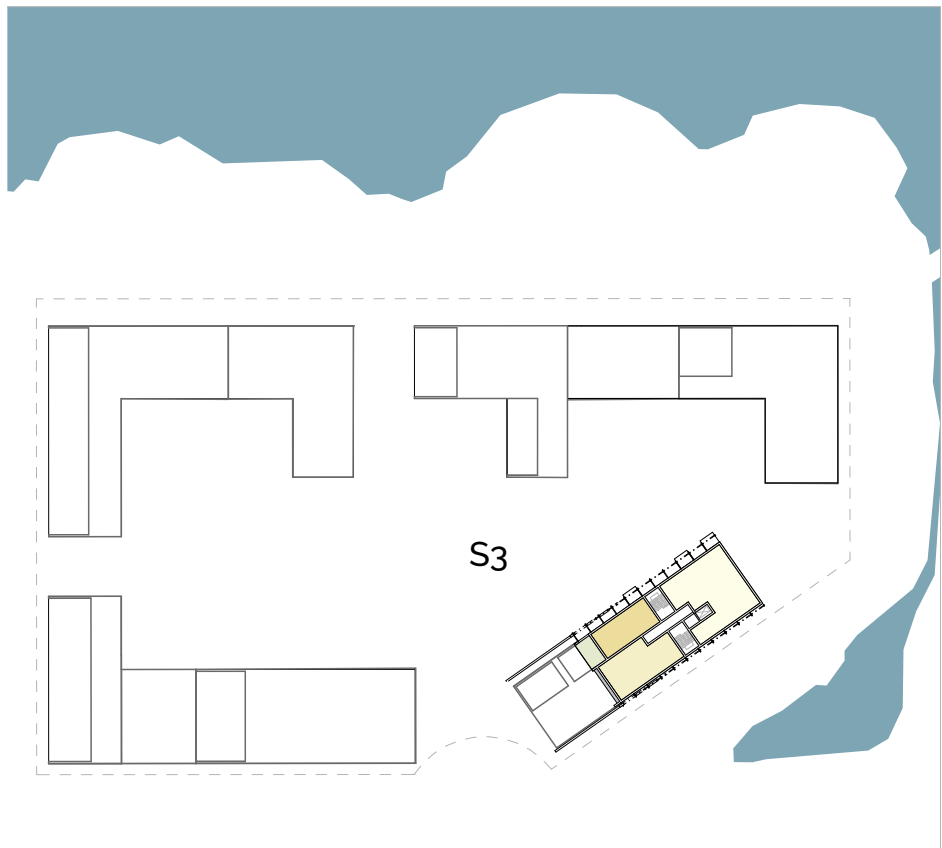
11. etasje høyblokka



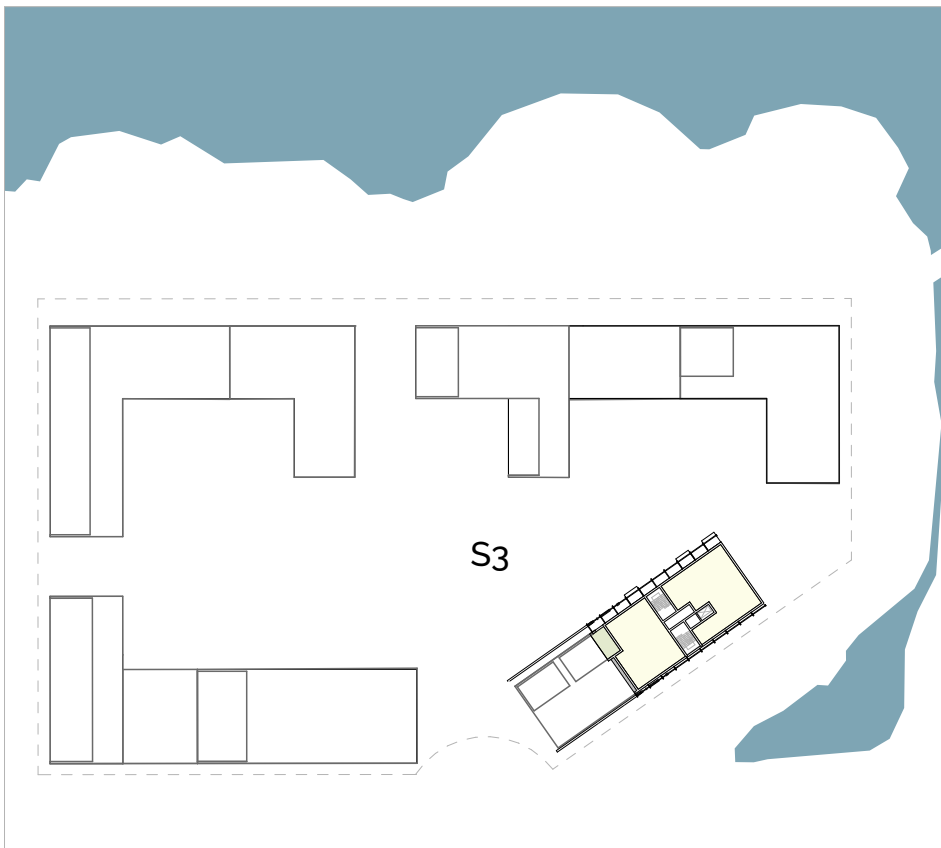
12. etasje høyblokka



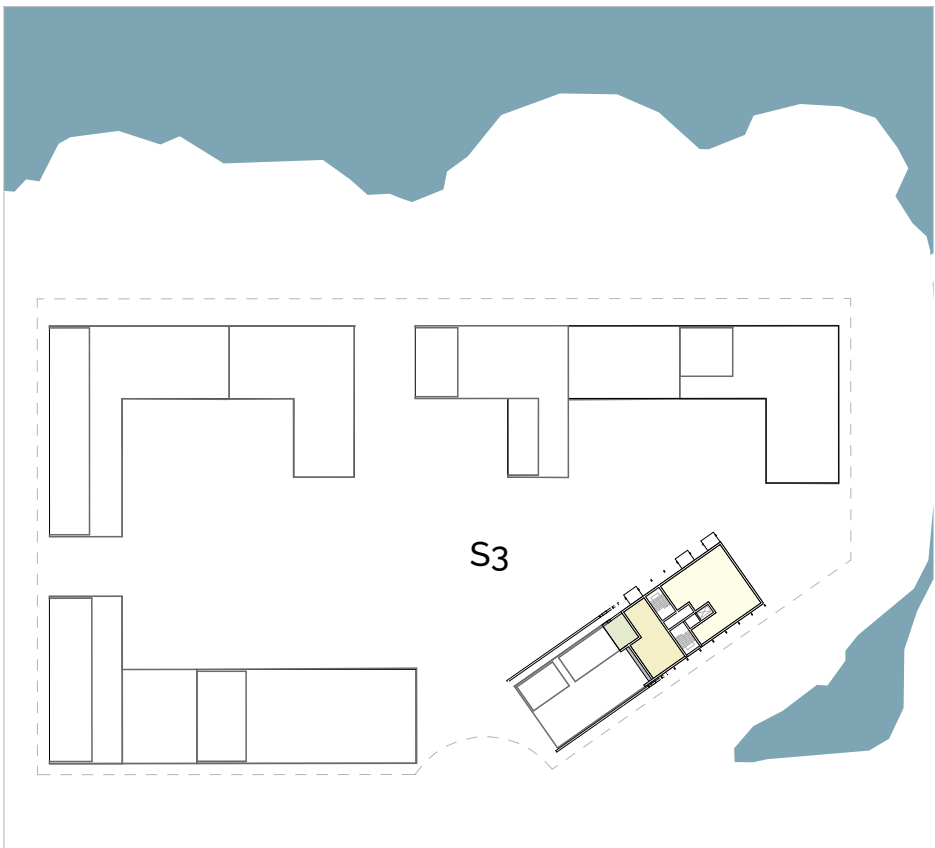
13. etasje høyblokka



14. etasje høyblokka



15. etasje høyblokka

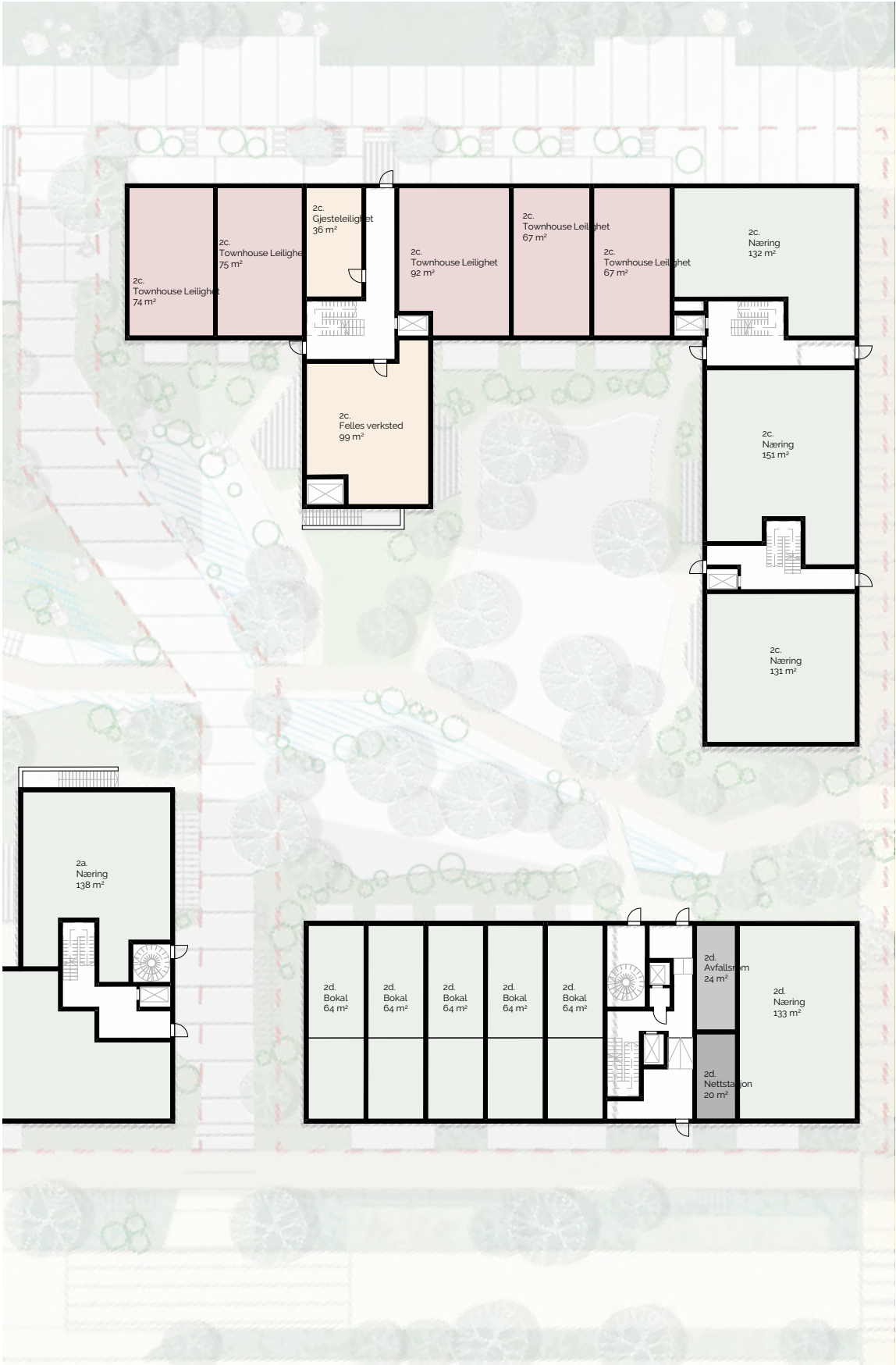
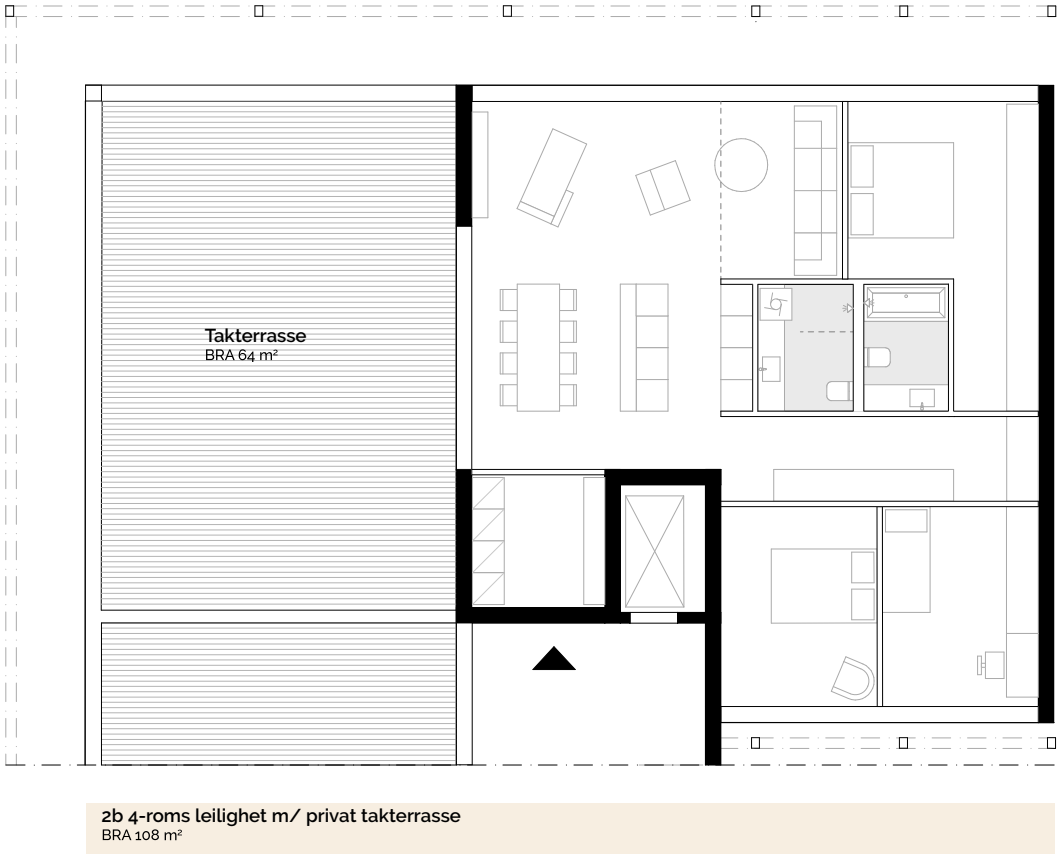
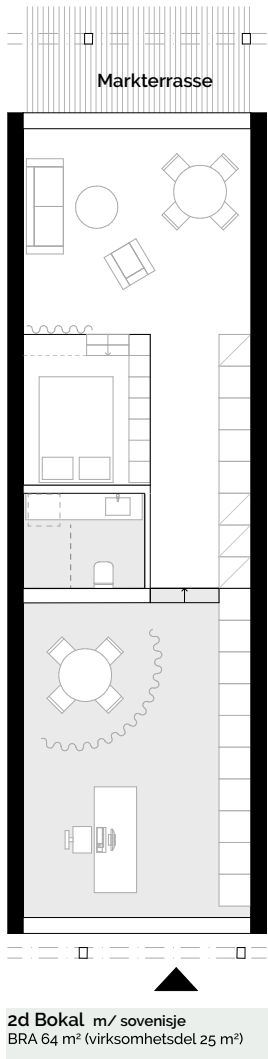


16. etasje høyblokka

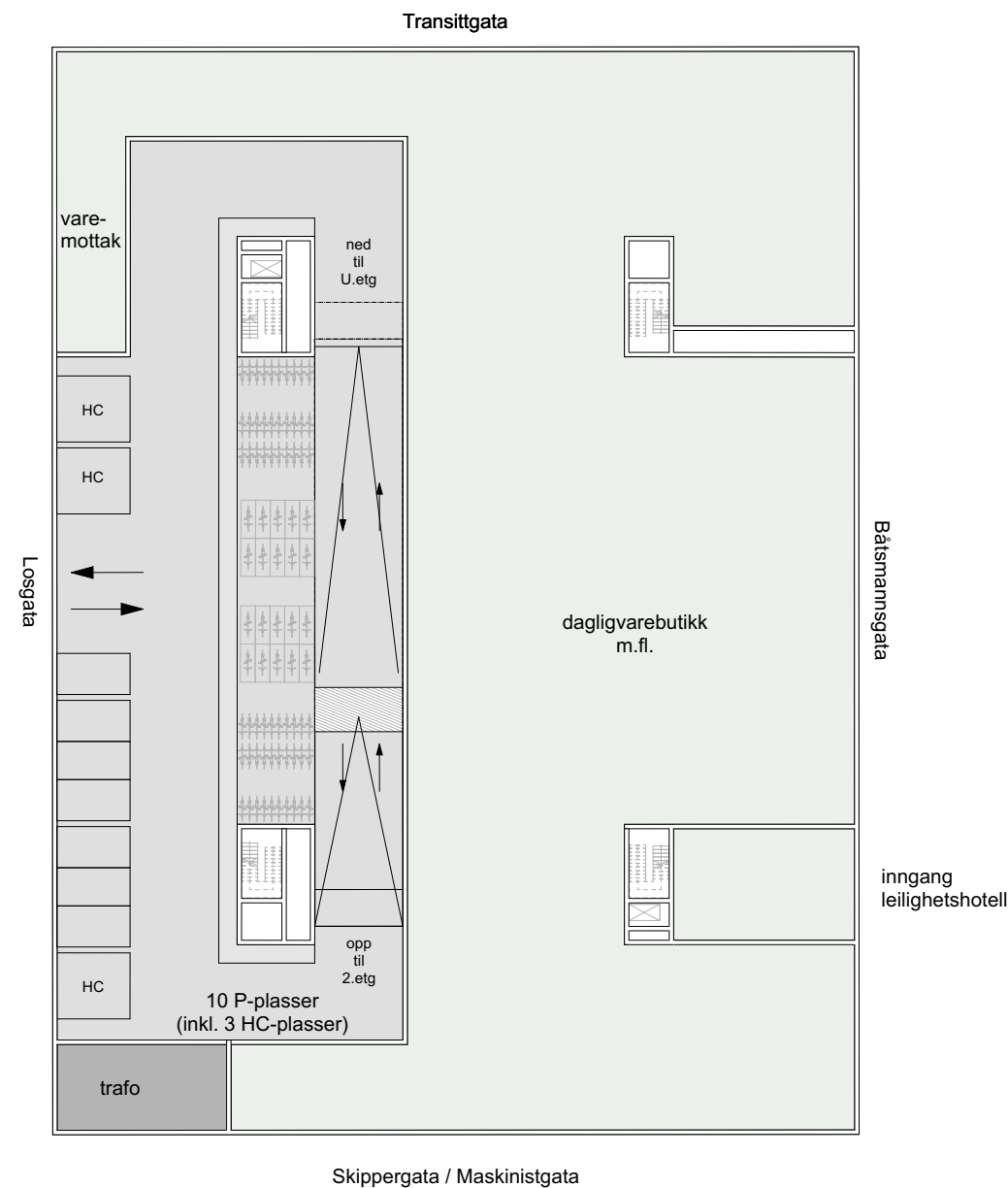


- | | | |
|--------------------|--------------|-----------------|
| 2-roms leiligheter | Hybler | Townhouses |
| 3-roms leiligheter | Studentbolig | Bokaler/ Næring |
| 4-roms leiligheter | Takterrasser | Fellesareal |
| | | Barnehage |

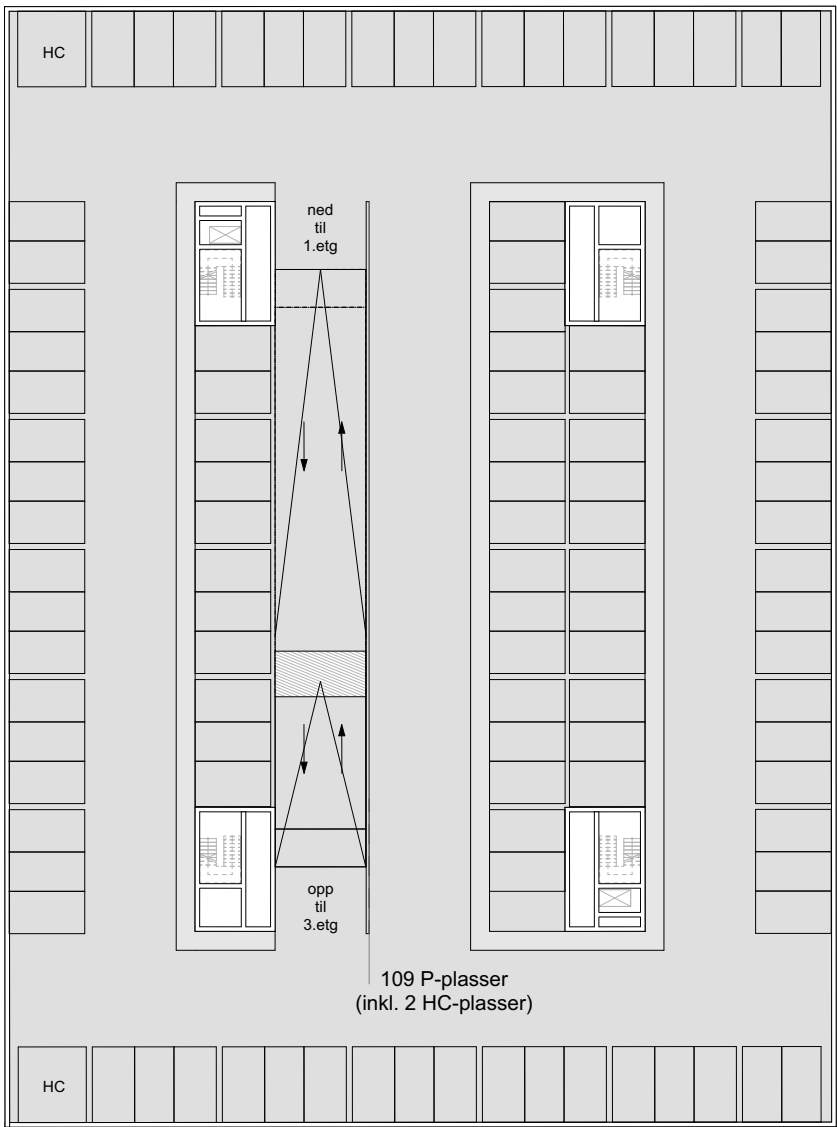
Boligtypologier - eksempler



Mobilitetshus

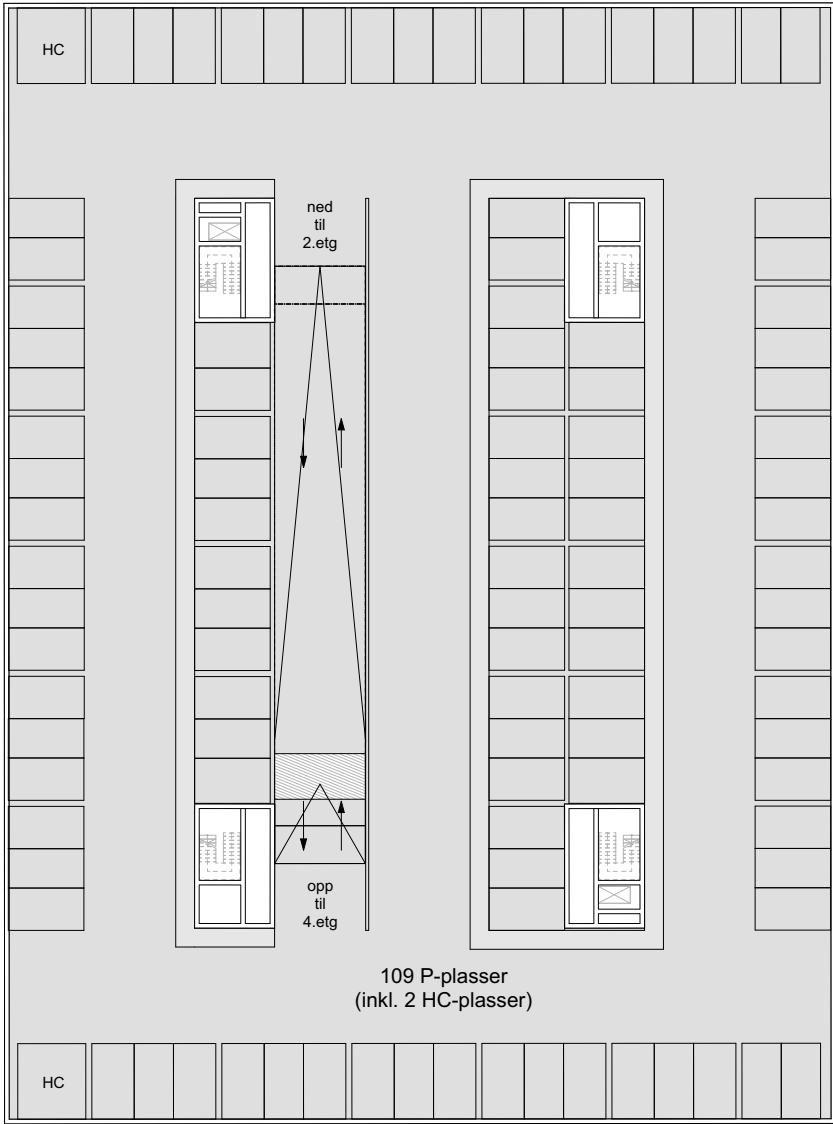


1. etasje - mobilitetshus

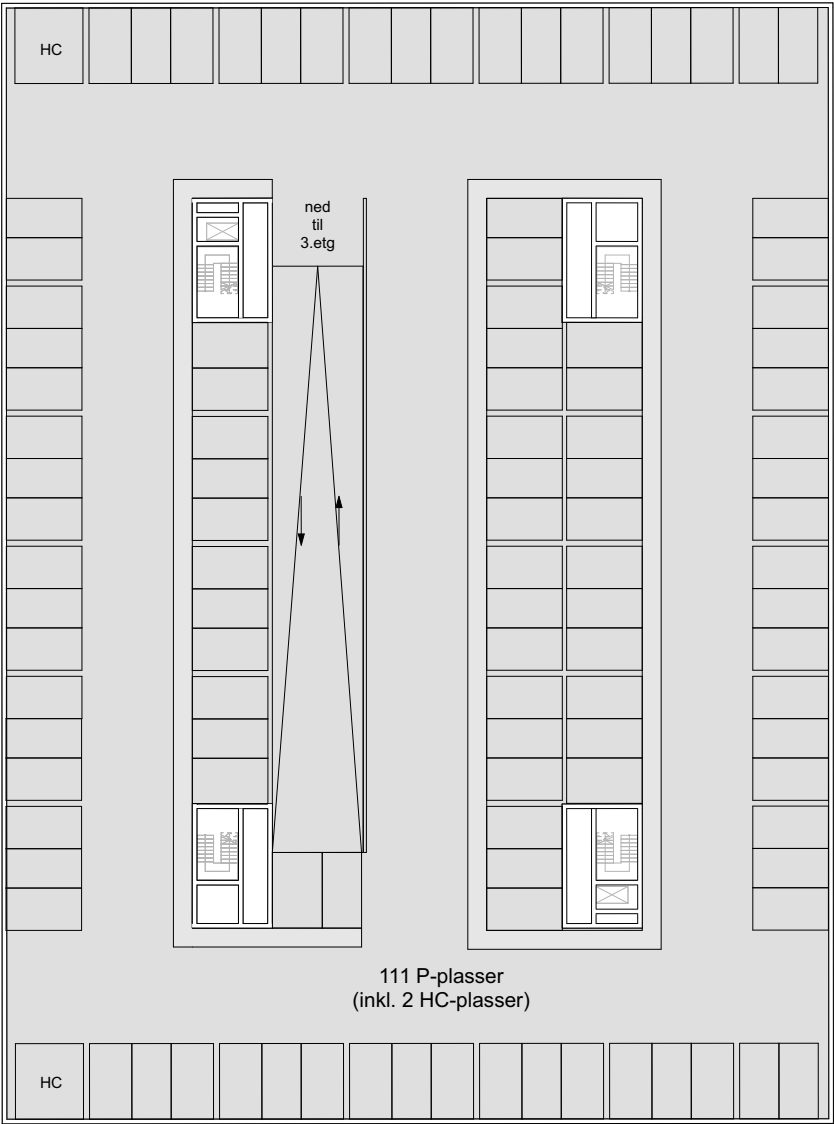


2. etasje - mobilitetshus

Mobilitetshus

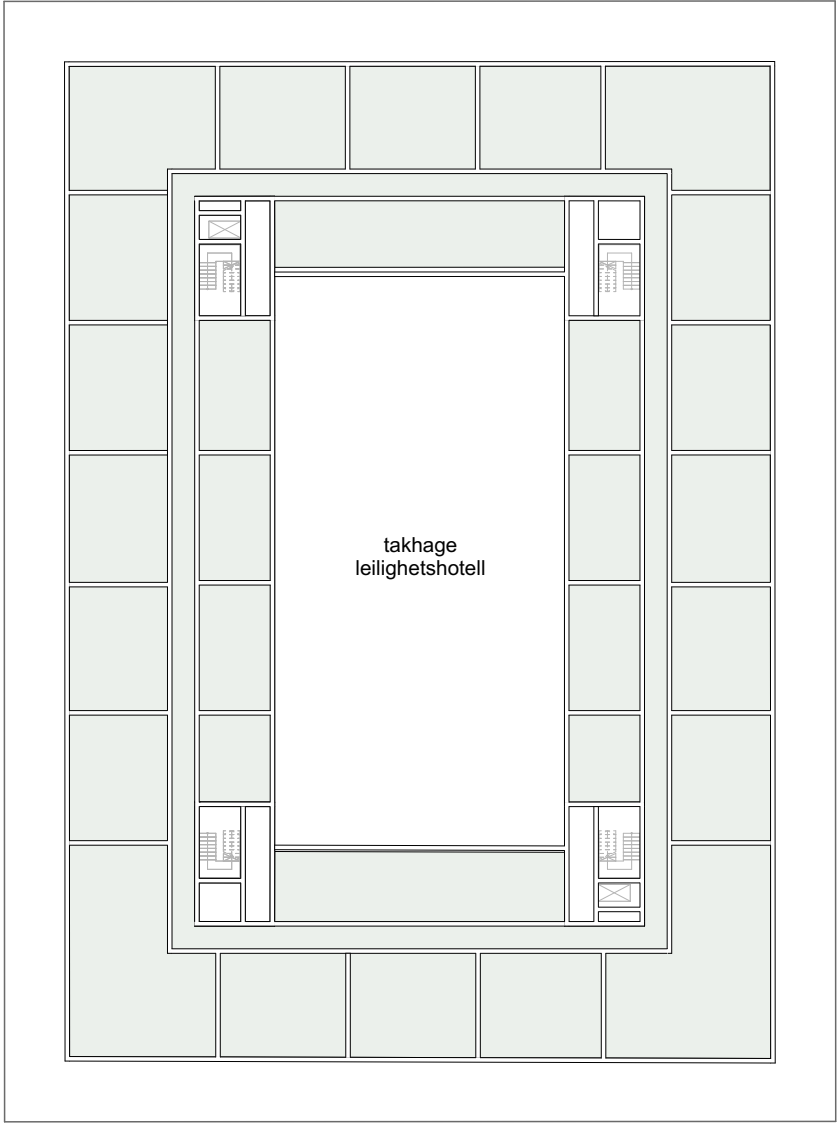


3. etasje - mobilitetshus

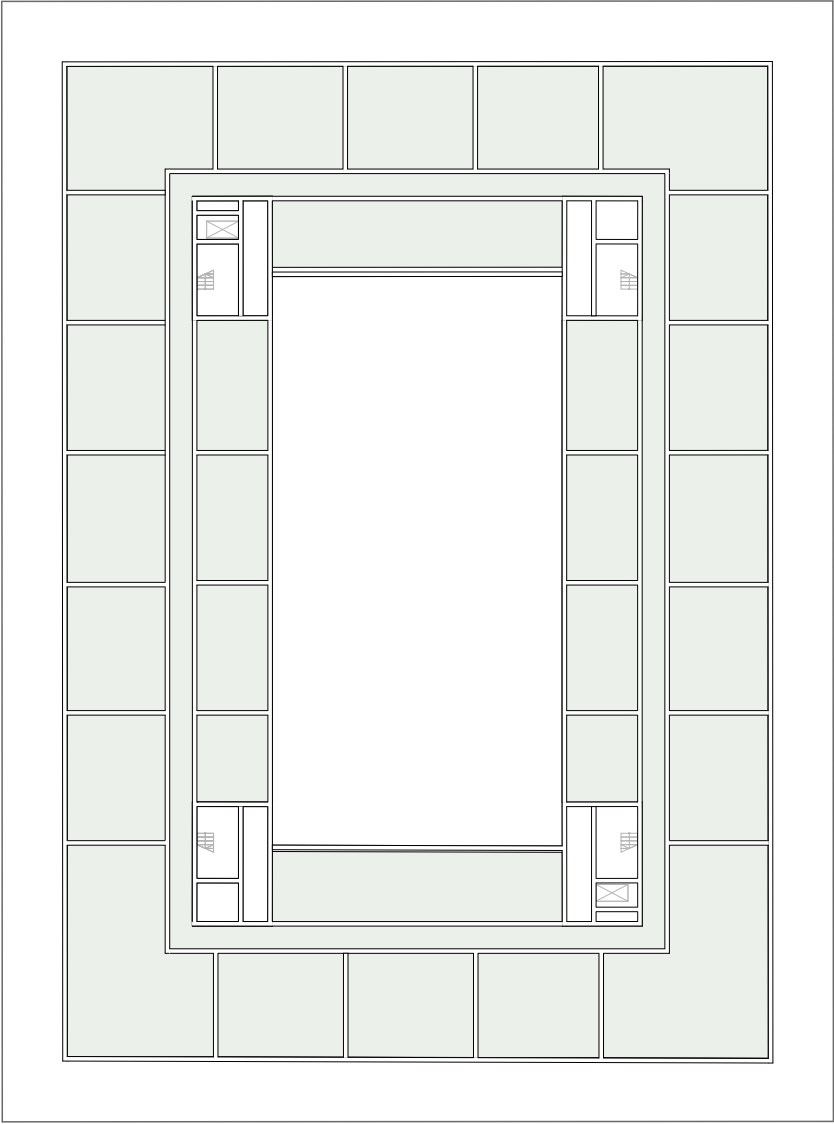


4. etasje - mobilitetshus





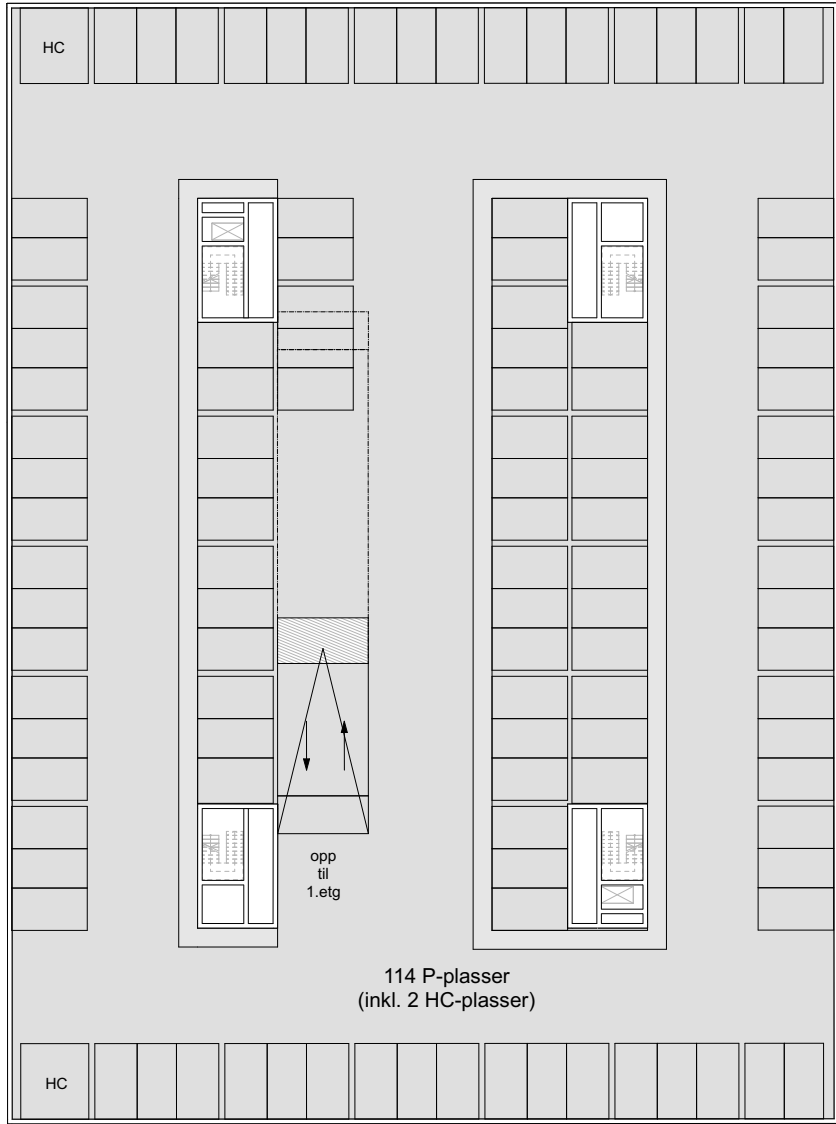
5. etasje - leilighetshotell



6. etasje - leilighetshotell

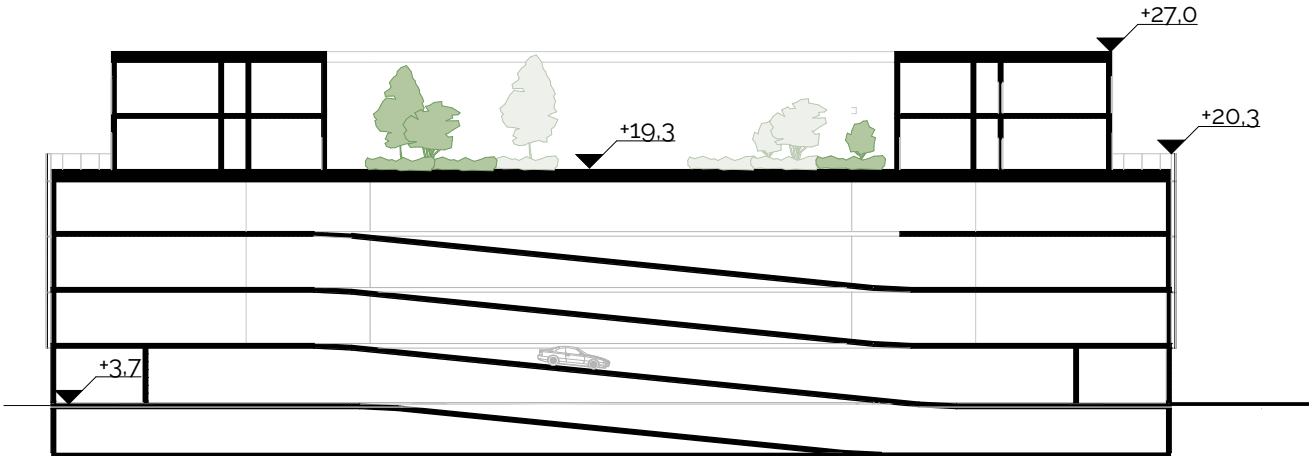


Mobilitetshus



Kjeller - mobilitetshus

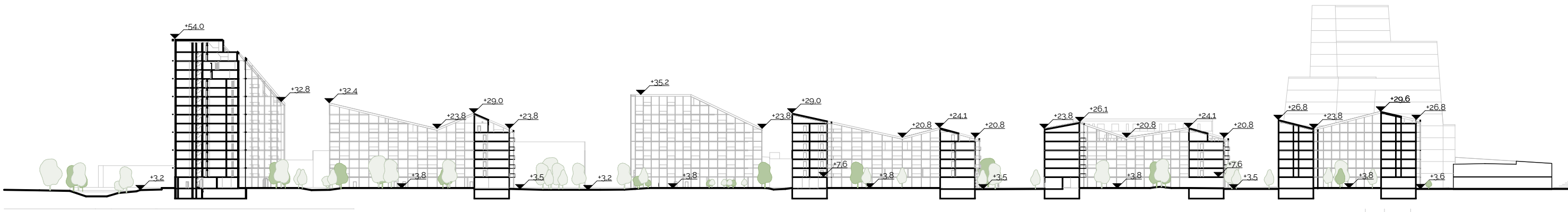
bilparkeringsplasser:	sykkelparkering:
U.etg - 114 stk	1.etg - 120 sykler
1.etg - 10 stk	1.etg - 20 lastesykler
2.etg - 109 stk	
3.etg - 109 stk	
4.etg - 111 stk	
SUM: 453 stk	SUM: 140 stk



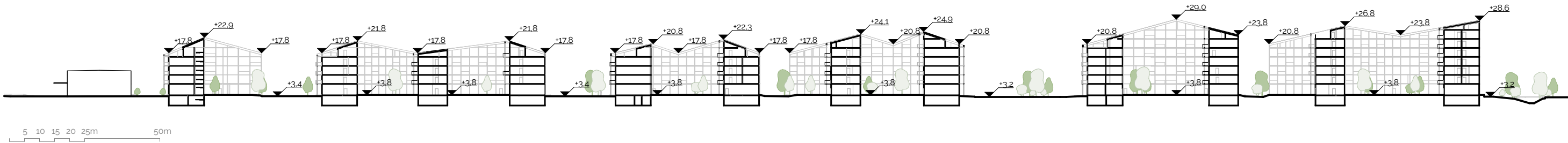
Snitt D-D



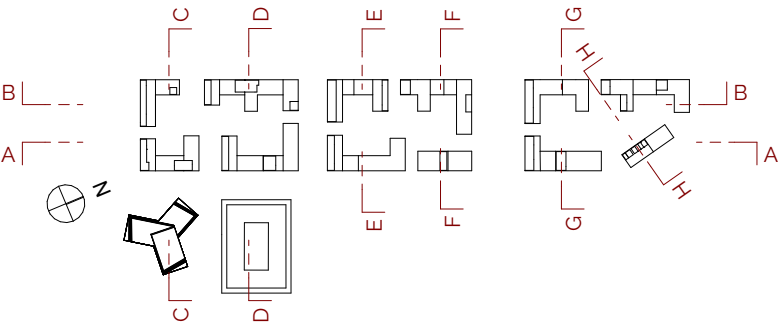
Snitt



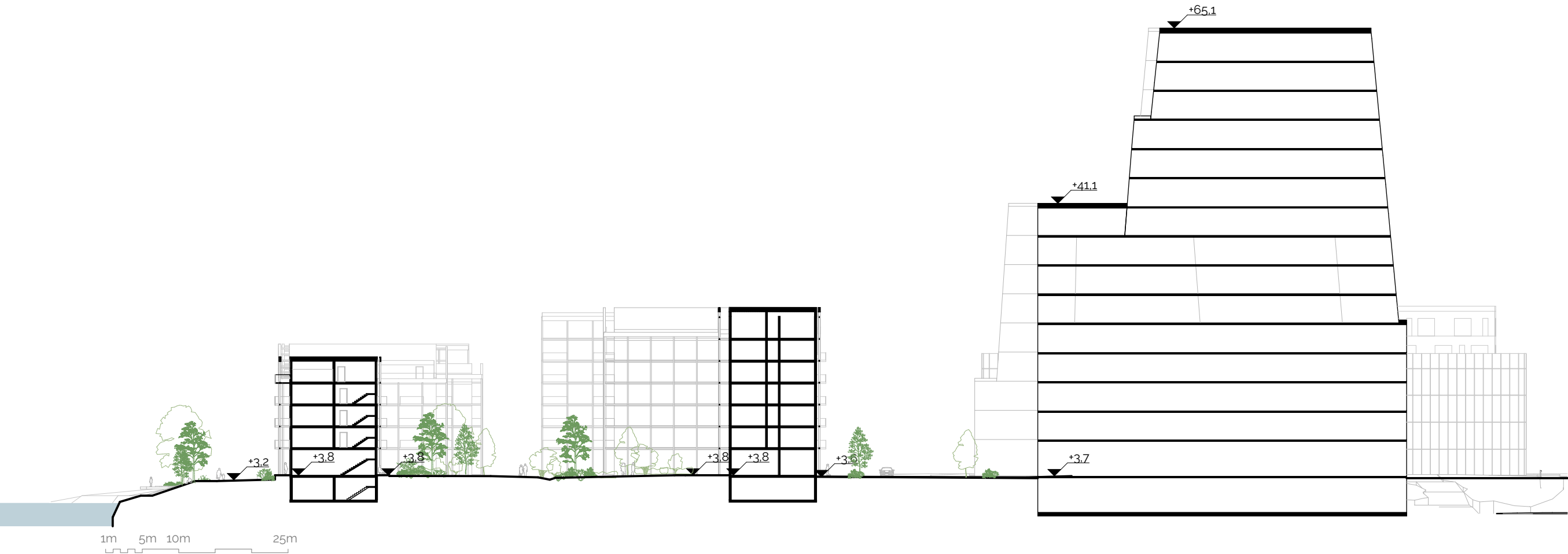
Snitt A-A



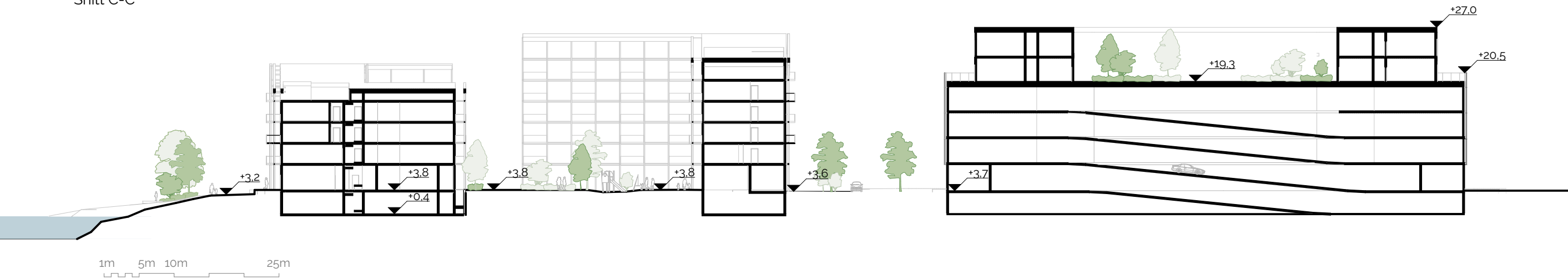
Snitt B-B



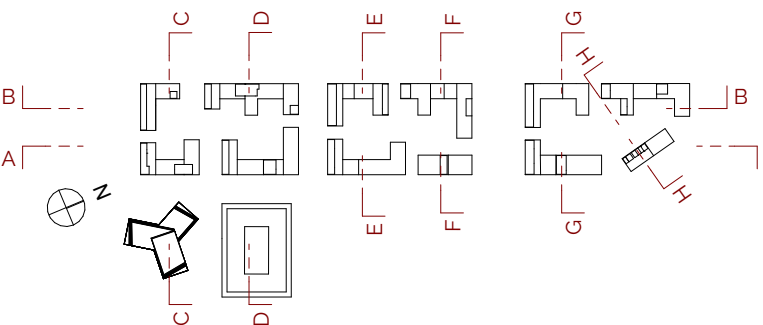
Snitt



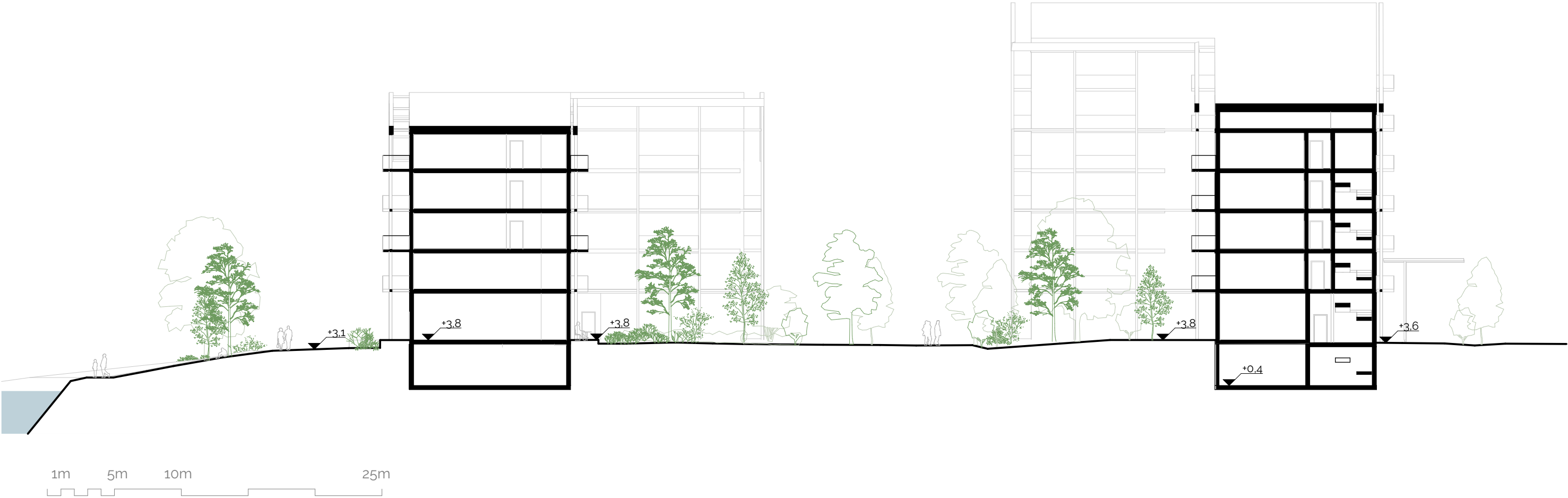
Snitt C-C



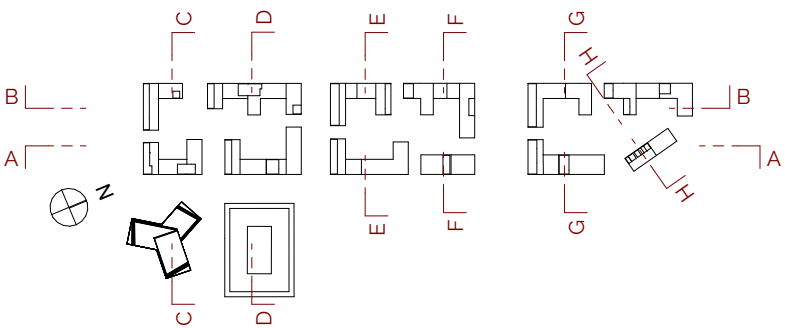
Snitt D-D



Snitt



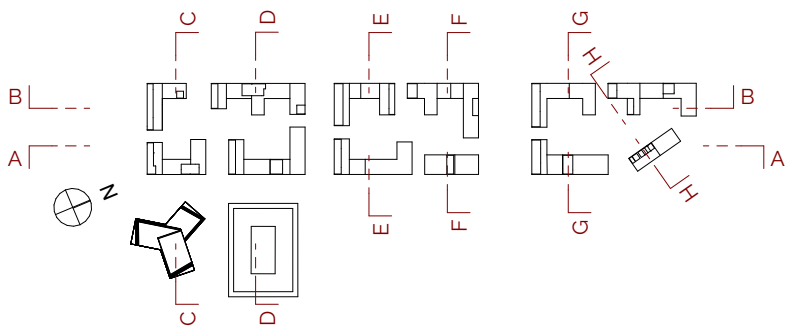
Snitt E-E



Snitt



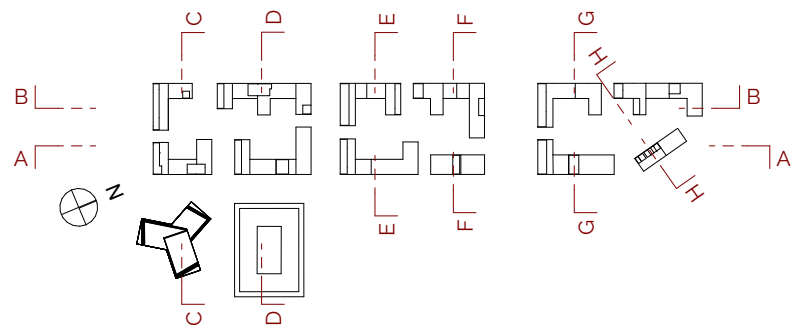
Snitt F-F



Snitt



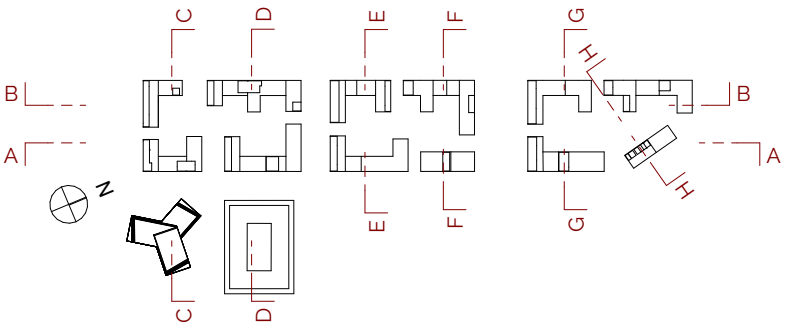
Snitt G-G



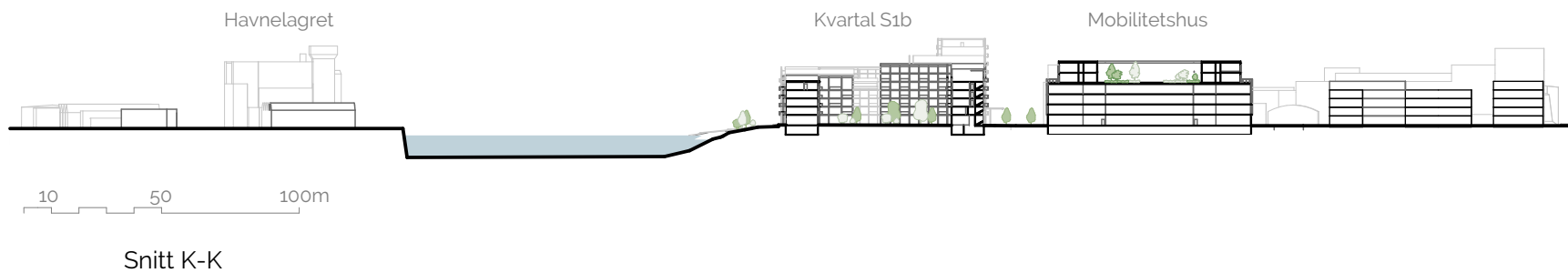
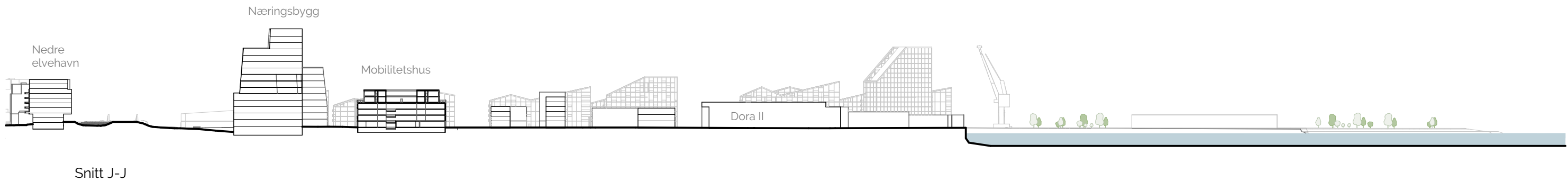
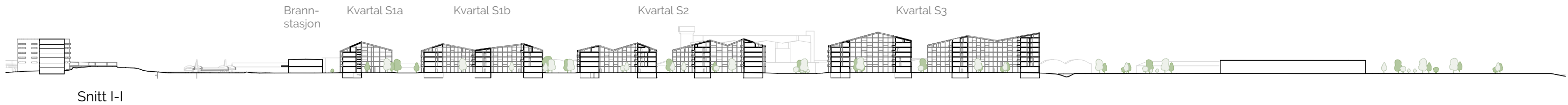
Snitt



Snitt H-H



Oversiktssnitt



Mikroklima

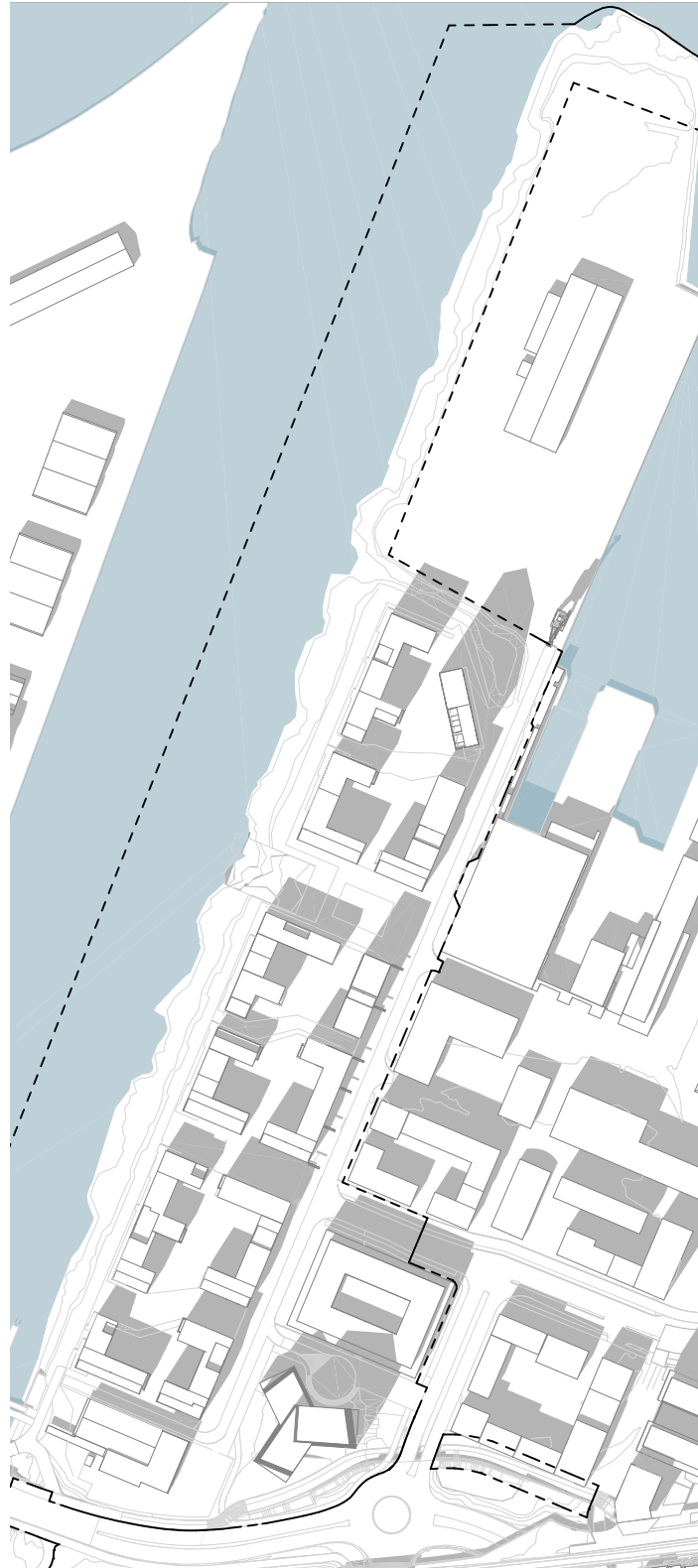
Mikroklima - Støy

Deler av offentlig rom og gater rundt mobilitetshuset og næringsbygget ligger i rød støysone (sumstøy). Søndre del av planområdet ligger i gul støysone. Støy avtar gradvis for sør til nord.

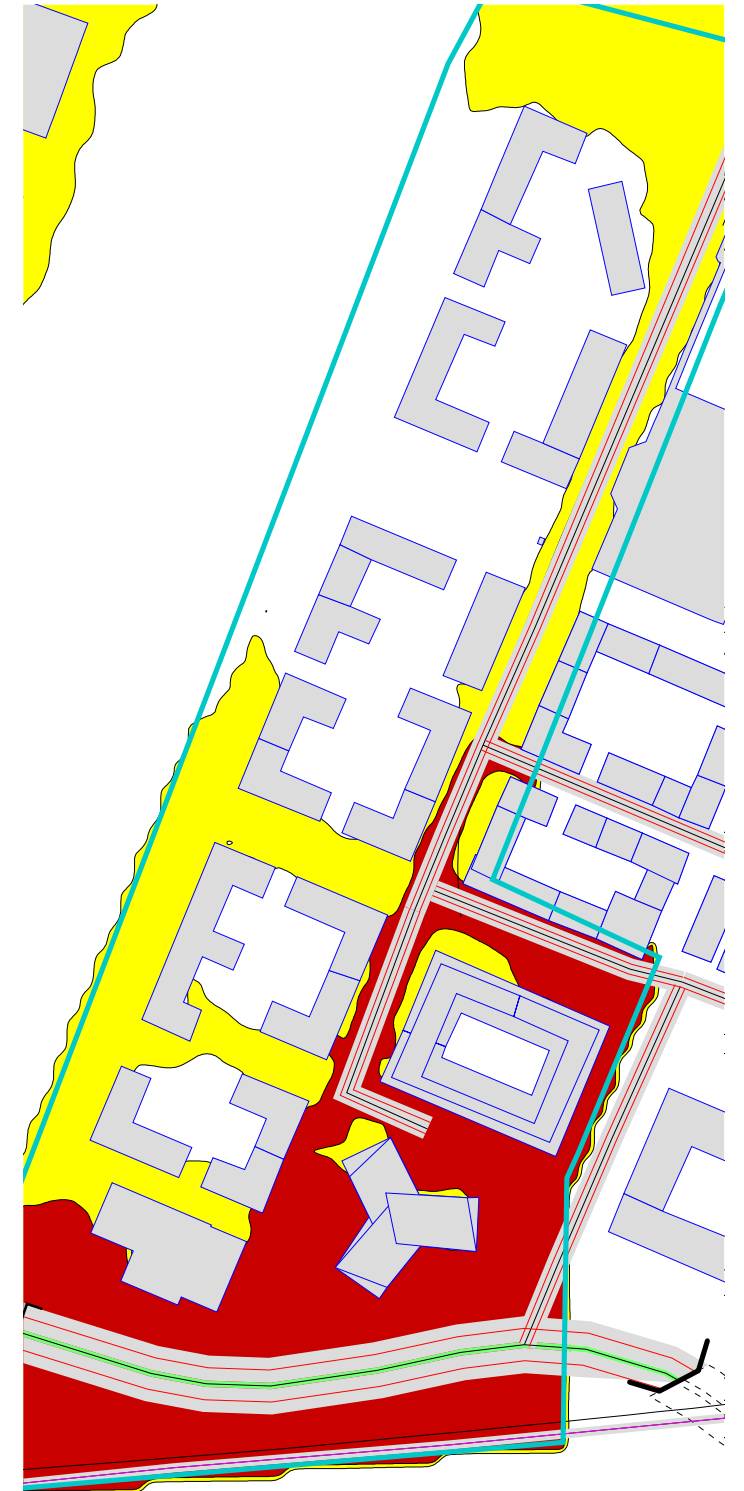
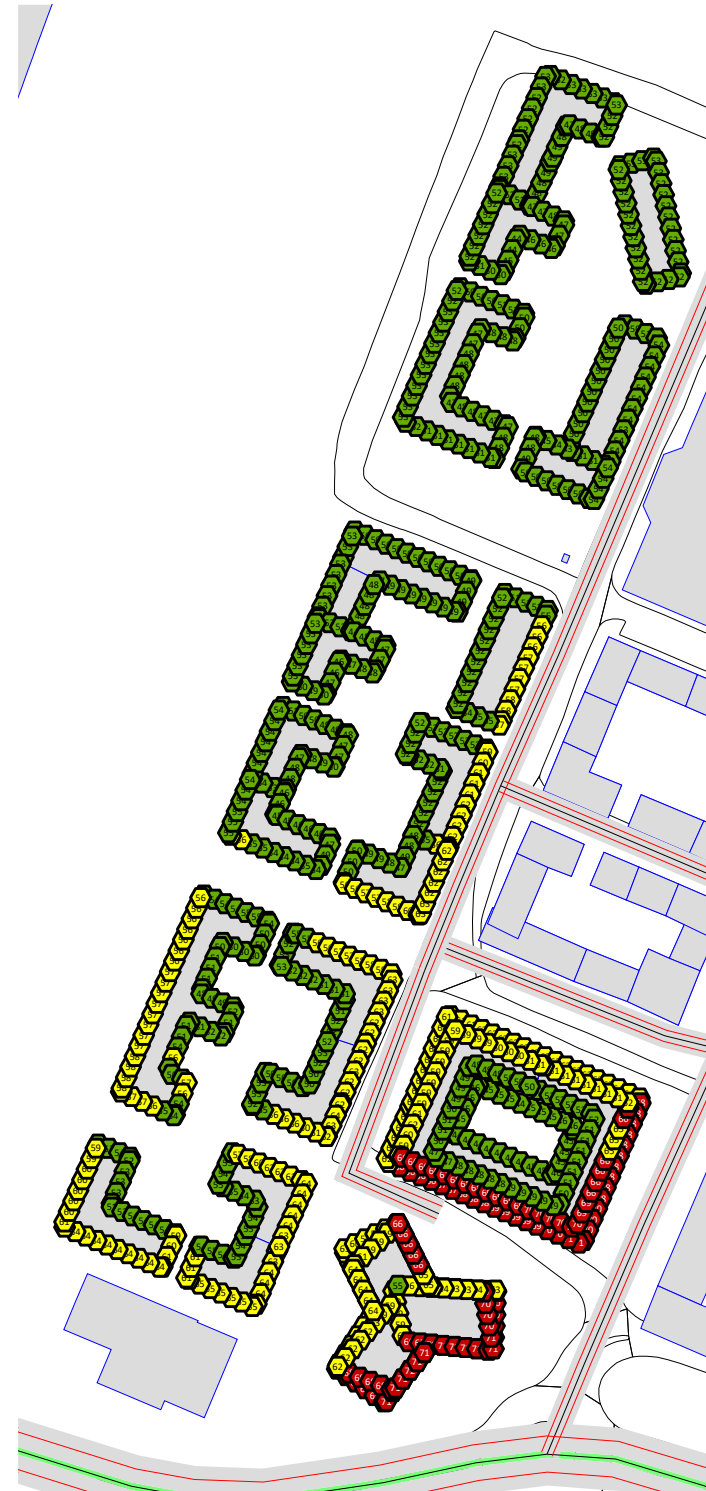
Gul støy på fasade på deler av kvartal S1 og S2, stille sider mot gårdsrom med støynivå under 55db. Rød støy på fasader til mobilitetshuset og næringsbygget, mot sør og øst.



1 mai kl 9.00



1 mai kl 15.00



Mikroklima - Vind

Planforslaget oppnår generelt gode vindforhold i store deler av planområdet (klasse 1 - "sitte lenge"). Samtlige gårdsrom og store deler av offentlig areal ligger godt skjermet for vind. Noe mer vind i kvartalsåpningene mot vest, i begrenset omfang kun i deler av selve åpningene - klasse 3 "stå rolig/spasere" og punktvis klasse 4 "gå". Høyhuset i nord påvirker vindforholdene rundt bygget

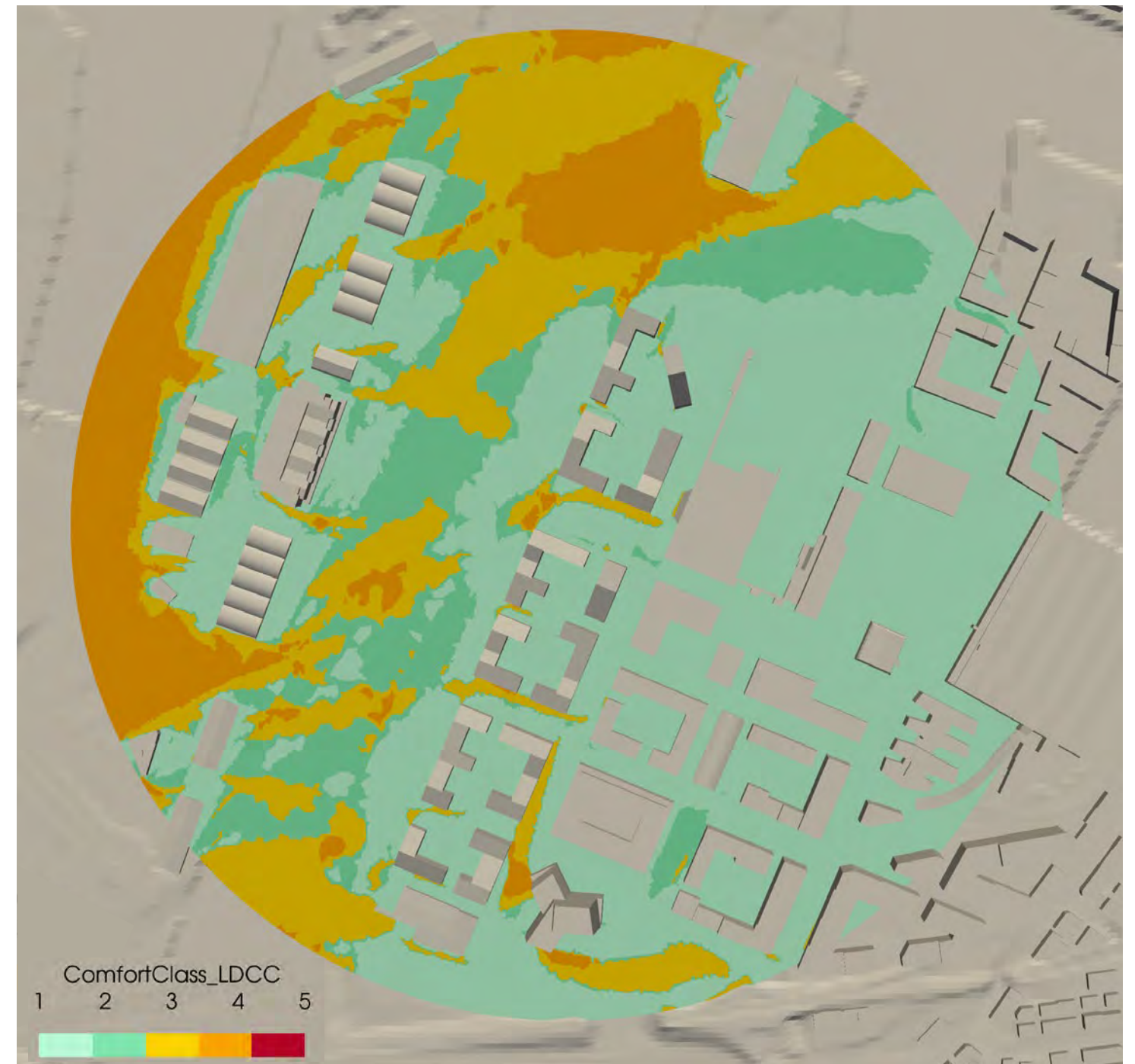


1 mai kl 12.00



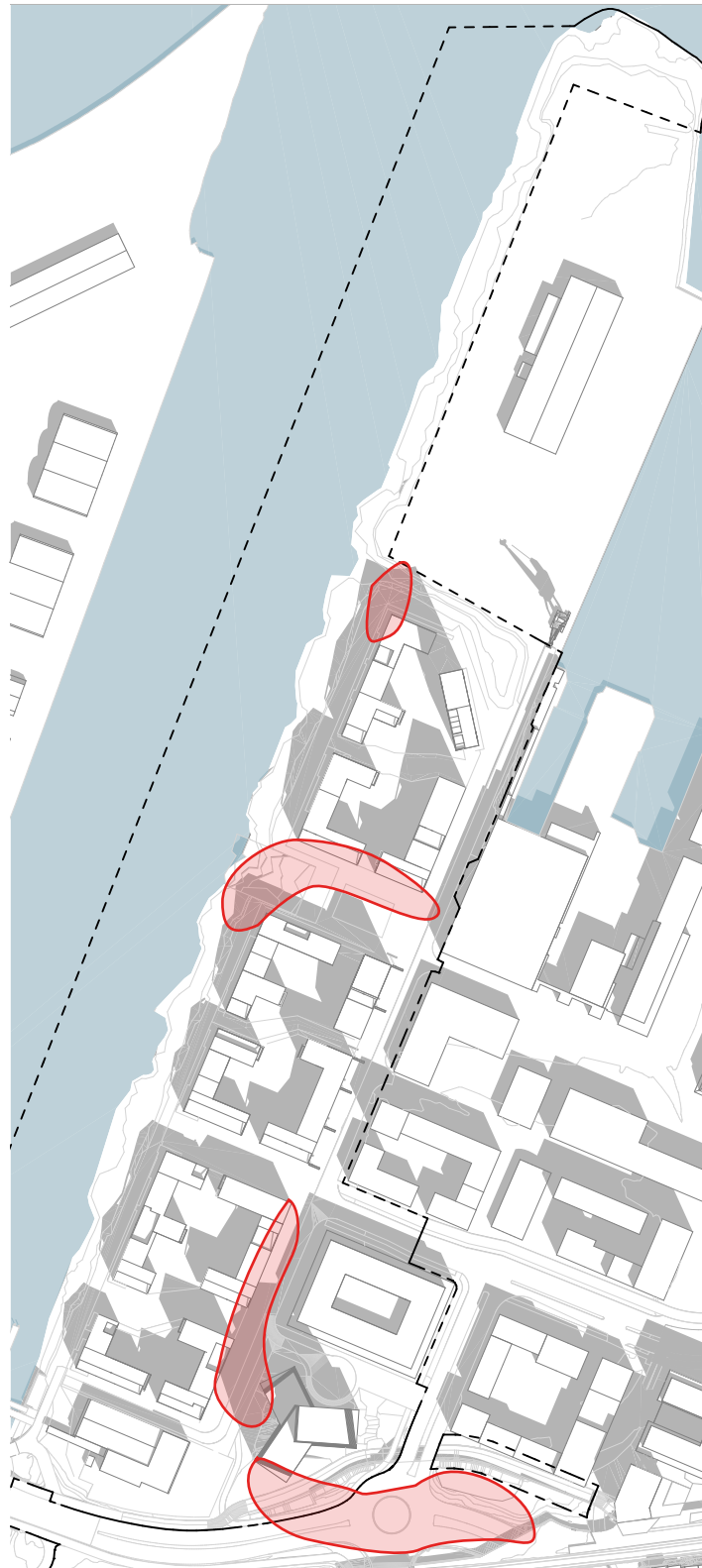
1 mai kl 18.00

i svært liten grad, mest sannsynlig som følge av samspillet med Dora II som har en skjermende virkning. Klasse 1 rundt hele bygget, med unntak av et meget begrenset område med klasse 2 "sitte litt" og klasse 3 "stå rolig / spasere", mellom bygningene i nord. Store deler av Nidelvaparken ligger også i klasse 1 "sitte lenge", med unntak av åpningene mot torget og Båtsmannsallmeningen. Nord for byggeområdet, i parken ved beredskapshavnen, får vinden fritt spill, og er det komfortklasse 3 "stå rolig/spasere" og komfortklasse 4 "gå". Parken her må utformes med hensyn til vind, mens vinden i seg selv vil være en del av naturopplevelsen ute ved fjorden.

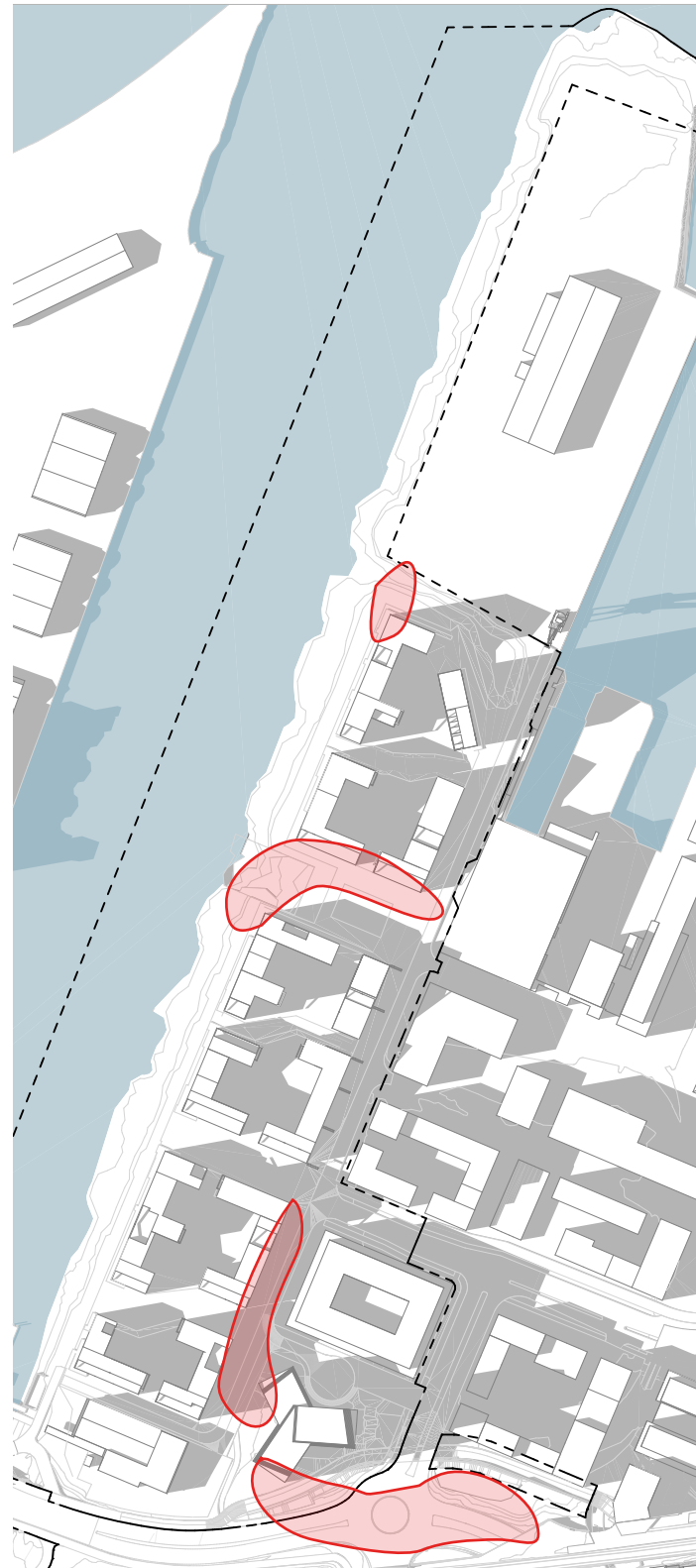


Mikroklima - Vind

Områdene som blir negativt påvirket av vind er markert nedenfor. Her anbefales avbøttende tiltak i form av vegetasjon for å motvirke vinden, samt vindskjermende tiltak i kantsonen dersom det planlegges for opphold som naturlig faller under komfortklasse 1 "sitte lenge" eller komfortklasse 2 "sitte litt". Nordsiden av torget er vindutsatt. Komfortklasse 3 "stå rolig/spasere" inntil bebyggelsen.

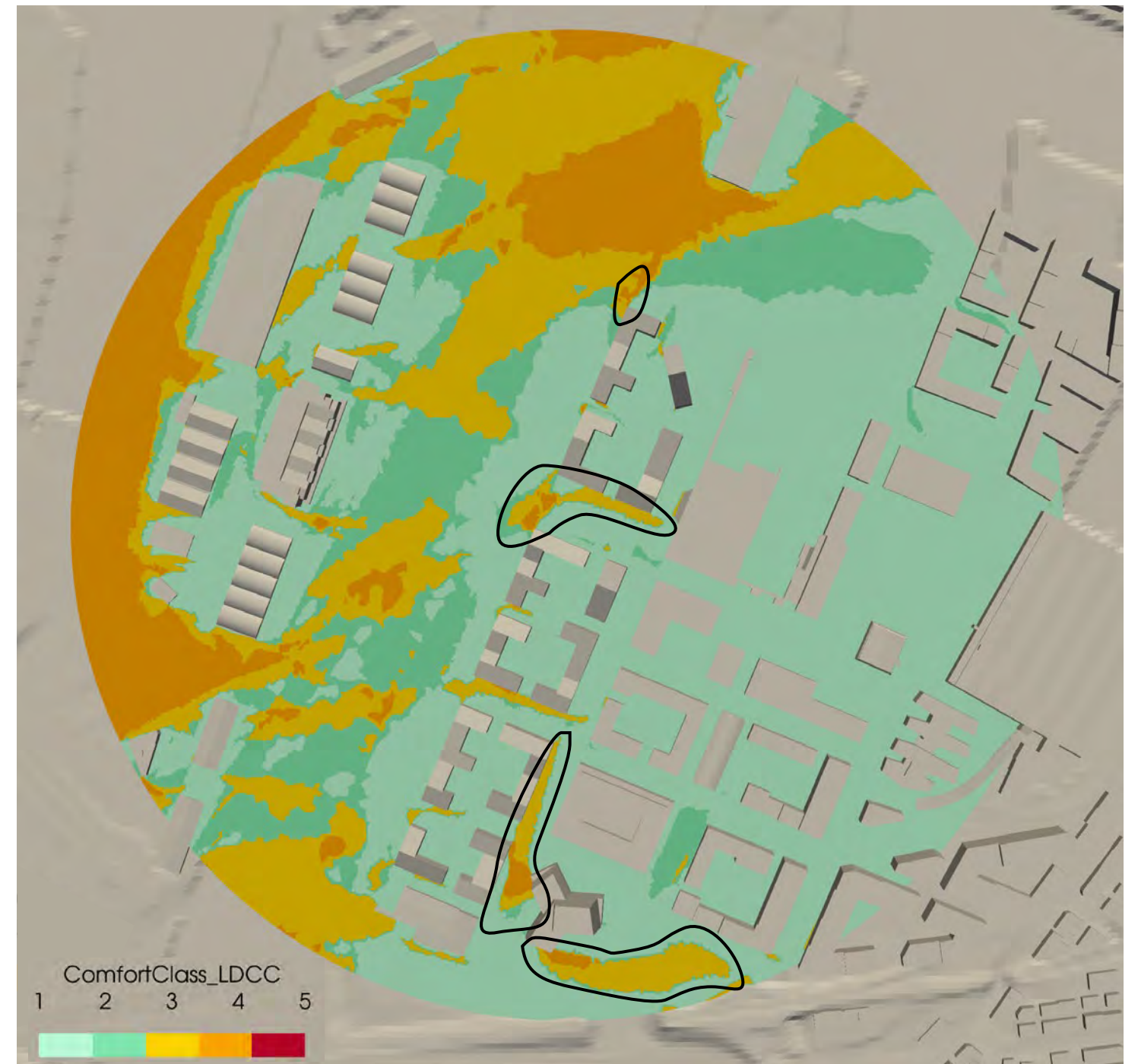


1 mai kl 12.00



1 mai kl 18.00

Simuleringene tar ikke hensyn til vegetasjon, som vil kunne dempe effekten betydelig. I tillegg anbefales bruk av vindskjerm ved uteservering her. Området ligger i solen store deler av dagen, som motvirker ulempen. Det blåser også ved det mest nordlige hjørnet av kvartal S3, inntil klasse 4 "gå". Det anbefales ikke uteservering her uten vindskjermende tiltak. Rundt næringsbygget i sør oppstår det større områder i klasse 3 "stå rolig/spasere" i Transittgata og lokalt klasse 4 "gå" rett ved bygget. Kan motvirkes med vegetasjon, ikke hensyntatt i simulering. Vind i Transittgata må hensyntas i utforming av offentlig rom. Langs riksveien planlegges ikke opphold.



Avbøtende tiltak mot støy og vind i kantsone

Eksempler på hvordan vind- og evt. støyskjerming kan integreres i byggets kantsone på ulike måter. Her illustrert med en samlet dybde på 2 og 4m, og varierende utkraging utenfor byggets fasade og ytre konstruksjon. Endelige løsninger vil variere avhengig av plassering og de lokale vindforholdene der.

På nordsiden av torget tilattes etablert vindskjerming, pergolaer og lignende i tilknytning uteservering, i en dybde på inntil 4m fra byggets fasade. så lenge dette på en god måte integreres i bygningenes arkitektoniske uttrykk.

