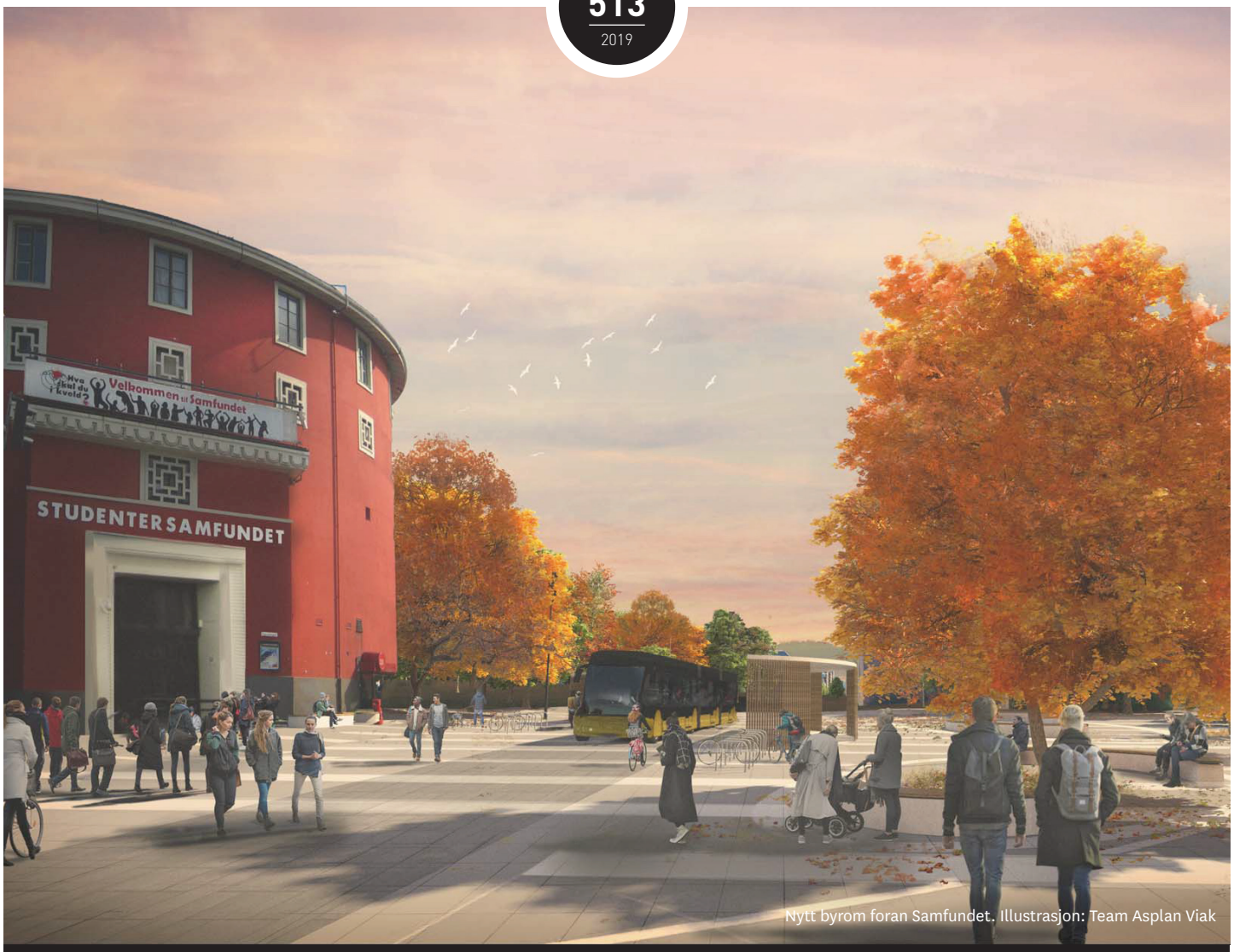
NORSKE
ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Trondheim kommune

NR.
513
2019



Nytt byrom foran Samfundet. Illustrasjon: Team Asplan Viak

Parallelloppdrag

«FRAMTIDSBILDER TRONDHEIM SENTRUM 2050»

Norske arkitekters landsforbund

FORORD

Denne rapporten evaluerer et parallelloppdrag som er en av hovedfasene i arbeidet med strategien Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050. Hensikten er å få fram et stort spekter av ideer og løsningsmuligheter for Midtbyen og de andre delområdene i sentrum. Det skal gi et godt tilfang av illustrerte forslag til overordnede byplangrep som grunnlag for å utvikle en strategi for Trondheim sentrum som helhet, en ny gatebruksplan for hele Midtbyen og en områdereguleringsplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen. Parallelloppdraget skal også gi innspill til planstrategien for neste bystyreperiode og kommuneplanens arealdel.

Rapporten er utarbeidet av en bredt sammensatt evalueringskomité, som ble oppnevnt av Trondheim kommune før oppstartsseminaret av parallelloppdraget. Komiteen har vurdert forslagene i henhold til programmet for parallelloppdraget. Komiteen har deltatt ved oppstart-, midtveis og sluttseminar, og ved utstillingsåpningen, og bidratt med innspill og tilbakemelding til teamene underveis. I tillegg har komiteen hatt fem egne møter. I denne rapporten blir gode forslag fra parallelloppdraget presentert og drøftet, og det foreslås hvordan de kan brukes i det videre strategiarbeidet.

Trondheim, mai 2019



Evalueringskomiteen

EVALUERINGSKOMITÉ

Teamene sine forslag fra parallelloppdraget er gjennomgått av en evalueringskomité med følgende sammensetting:

Øystein Bull-Hansen
Norske arkitekters landsforbund

Vegard Hagerup
Trøndelag fylkeskommune

Per Arne Tefre
Trondheim Havn

Anne Skolmli
Jernbanedirektoratet

Ingrid Sætherø
Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Silje Skulstad
NTNU campusutvikling

Mette Bye
Byantikvaren, Trondheim kommune

Ann-Margrit Harkjerr
Eierskapsenheten, Trondheim kommune

Ragna Fagerli
Byplankontoret, Trondheim kommune

Grete Hennissen
Byplankontoret, Trondheim kommune

TEAM

UTVALGTE TEAM

MIDTBYEN OG SENTRUM NORD

- Pir II, Civitas, Kulturminnehjelp, Eli Støa

MIDTBYEN OG SENTRUM SØR

- Asplan Viak, Sosiologisk poliklinikk, Living Cities, Institutt for Centerplanlægning i Danmark

MIDTBYEN OG SENTRUM ØST

- Rodeo, Sanden Hodnekvam, Even Smith Wergeland, Norsam, SINTEF

MIDTBYEN OG SENTRUM VEST

- Lala Tøyen, Skajaa Arkitektkontor, Civitas, Urgent Agency, Kulturminnehjelp, ÅF Lightning, Robert Ekanger, Kristin Næss

I tillegg har forskningsprosjektet 3C - Samskaping av fremtidens byer kommet med et femte bidrag for Midtbyen som er basert på innspill fra byens innbyggere gjennom gjestebud

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Trondheim kommune.

TRONDHEIM KOMMUNE

BYLIV SENTERET

Norske arkitekters landsforbund

BAKGRUNNEN

Trondheim har nesten 200 000 innbyggere ved inngangen til 2019. I 2050 har byen over 60 000 flere, ifølge prognoser. Kan denne befolkningsveksten bidra til å dreie byutviklingen i en enda mer klimavennlig og attraktiv retning? Hva må eventuelt til? For å finne noen av svarene har Trondheim kommune flere strategiske planer under arbeid. De skal danne nye rammer og være et styringsverktøy for byutviklingen i Trondheim fram mot 2050.

Dersom det bor flere folk i sentrum vil det kunne bidra positivt til nullvekstmålet for personbiltrafikken i Trondheim. Ifølge reisevaneundersøkelser skjer 70 prosent av reisene til de som bor i utkanten av byen med personbil, mens kun 30 prosent av reisene til de som bor i sentrumsområdene skjer med personbil. Byen blir bedre for alle hvis flere bor i, jobber i og besøker sentrum, hvis flere oppholder seg i sentrum lengre, og langt flere går, sykler og reiser kollektivt i stedet for å kjøre til og i sentrum. Fortettingspolitikken i Trondheim går ut på at byen skal bygges innenfra og utover, samtidig som det grønne preget og det historiske bybildet skal tas vare på. Fortetting må derfor skje med kvalitet.

Fortetting og omforming av sentrumsområdene er krevende på grunn av komplekse eiendomsforhold, interessekonflikter, høye arealverdier, store kulturminneverdier og behov for store offentlige investeringer i både sosial og fysisk infrastruktur. Beboere ønsker god bokvalitet og trygge og trivelige hverdagsomgivelser. Ny boligfortetting må legge opp til en miks av befolkningsgrupper, med spesielt tanke på at boligene skal være attraktive for barnefamilier. Sentrumsboliger må være konkurransedyktige mot småhusbebyggelse utenfor sentrum. De historiske kulturverdiene og de eksisterende kvalitetene skal ivaretas. Ny bruk kan vurderes der dette ikke går på bekostning av bevaringsverdiene. Samtidig ønsker enkelte gårdeiere å bygge tettere og høyere i Midtbyen, og handelsstanden ønsker butikker med større areal på samme plan.

Et attraktivt og levende bysentrum behøver et tett nettverk av gode byrom med gater, plasser, parker, blågrønne naturområder og gang- og sykkelforbindelser. Byrommene skaper arenaer for sosial samhandling, åpne møteplasser, stedsidentitet, rekreasjon, naturopplevelser, biologisk mangfold og lekeplasser for barn. En viktig del av sentrumsstrategien blir derfor å sikre tilstrekkelig med offentlige rom i forhold til befolkningsmengden, og at det dannes sammenhengende byromsnettverk og grønnstrukturer.

Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi skal vise hvordan vi kan fortette med kvalitet. Målet er å få synliggjort mulige overordnede grep for en framtidig sentrumsutvikling. En viktig del av arbeidet vil være å bruke visuelle verktøy for å lage ulike scenarier for sentrum som er forståelige og tilgjengelige for alle. Visualisering av ulike utviklingsretninger i sentrumsområdet vil gjøre det lettere å føre en god offentlig debatt om ulike kvaliteter.

PLANOMRÅDET FOR FRAMTIDSBILDER TRONDHEIM SENTRUM 2050



Planområdet for Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi dekker Midtbyen innenfor elveslynga, og de fire tilgrensende sentrumsområdene. Vi definerer hele dette området som Trondheim sentrum.

PARALLELLOPPDRAGET

Hensikten med å gjennomføre et parallelloppdrag som del av Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 er å få fram et stort spekter av ideer og løsningsmuligheter for Midtbyen og de andre delområdene i sentrum. Det skal gi et godt tilfang av illustrerte forslag til overordnede byplangrep som grunnlag for å utvikle en fortettingsstrategi for sentrum som helhet og en områdereguleringsplanen for nordøstre kvadrant i Midtbyen. Parallelloppdraget skal også gi innspill til en ny gatebruksplan for Midtbyen, planstrategien for neste bystyreperiode og kommuneplanens arealdel.

Et parallelloppdrag er en åpen prosess som egner seg godt til en medvirkning og en god forankring i strategiprosessen. Byutviklingsvisjonene skal være enkle å forstå for folk, og danne et godt grunnlag for diskusjon om veivalg for framtidig sentrumsutvikling i Trondheim.

Trondheim kommune lyste 23. august 2018 ut en åpen anbudskonkurranse om deltakelse i parallelloppdraget. Utlysningen av den åpne anbudskonkurransen kan leses på doffin.no. 24 team sendte inn tilbud. Fire team fikk tilbudet om å delta i parallelloppdraget.

De tverrfaglige konsulentgruppene ble tildelt følgende delområder:

- **Midtbyen og sentrum nord**:Pir II, Civitas, Kulturminnehjelp, Eli Støa
- **Midtbyen og sentrum sør**: Asplan Viak, Sosiologisk poliklinikk, Living Cities, Institutt for Centerplanlægning i Danmark
- **Midtbyen og sentrum øst**: Rodeo, Sanden Hodnekvam, Even Smith Wergeland, Norsam, SINTEF
- **Midtbyen og sentrum vest**: Lala Tøyen, Skajaa Arkitektkontor, Civitas, Urgent Agency, Kulturminnehjelp, ÅF Lightning, Robert Ekanger, Kristin Næss

I tillegg har forskningsprosjektet 3C - Samskaping av fremtidens byer kommet med et femte bidrag for **Midtbyen** som er basert på innspill fra byens innbyggere gjennom gjestebud

Hovedtemaene for parallelloppdraget var fortetting med kvalitet, transport og mobilitet, kulturminner og kulturmiljøer, klima og miljø, og bo- og oppvekstmiljø.

Parallelloppdraget hadde et oppstartsseminar 21. november, et midtveisseminar 15. januar og et avslutningsseminar 5. mars, Deretter ble forslagene stilt ut fra 21. mars til 10. april. Materialet som teamene har levert har blitt drøftet underveis og blitt kommentert i en medvirkningsprosess og grundig vurdert av en evalueringskomité. I denne rapporten gir evalueringskomiteen sine anbefalinger til hvordan Trondheim kommune kan bruke alle forslagene og innspillene best mulig i det videre arbeidet med Trondheim sentrum.

De fire teamene fikk et honorar på 500 000 kroner hver. Trondheim kommune har fått tilskuddsmidler fra Fylkesmannen i Trøndelag og kommunaldepartementet til strategiarbeidet.

MÅL FOR TRONDHEIM SENTRUM

Trondheim kommune har gjennom strategiarbeidet satt seg et mål om å få flere folk i sentrum. Flere skal bo og jobbe i sentrum og flere skal besøke og oppholde seg lengre i sentrum. Flere skal gå, sykle og ta kollektivtransport, og færre skal kjøre personbil i sentrum.

HOVEDMÅL
Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 skal bidra til å nå flere av kommunens målsettinger, blant annet fra kommuneplanens samfunnsdel og arealdel. Under har vi listet opp aktuelle mål og tiltak:

- Å styrke Midtbyen som identitetsbærer for hele byens befolkning gjennom å bevare og foredle de unike historiske kvalitetene og det eksisterende kulturmiljøet, og bygge bro mellom fortid, nåtid og framtid.
- En klimavennlig og bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig gjennom å legge til rette for økt tetthet av boliger og arbeidsplasser i sentrum, med byrom og gater som er attraktive og trygge for myke trafikanter, og redusert transportbehov.
- Å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom å legge til rette for lavere bilandel, strengere parkeringsbestemmelser for personbiler, og tettere nett for gående og syklende.
- En by der befolkningen får bedre folkehelse gjennom å legge til rette for økt daglig fysisk aktivitet og mindre forurensning fra transportsektoren.
- En internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby gjennom å legge til rette for en kunnskapsakse som strekker seg fra Sluppen via campus på Elgeseter, St. Olavs hospital på Øya og Midtbyen til Nyhavna, og som bindes sammen av det nye metrobussystemet.
- Et mer attraktivt og levende sentrum gjennom å legge til rette for høyere tetthet, gjøre det triveligere å gå og oppholde seg der, og legge til rette for flere kulturaktiviteter og arrangementer.
- Langt flere boliger og mer stabile bomiljø i sentrum gjennom å legge til rette for flere og bedre steder å bo, et mer variert boligtilbud med fokus på attraktivitet for barnefamilier og bedre utearealer.
- Et attraktivt jobbmarked i sentrum gjennom å legge til rette for flere arbeidsplasser i sentrum og bedre kollektivsystem til og fra sentrum.
- Å styrke Midtbyen som regionens viktigste handels- og kultursentrum gjennom å legge til rette for bedre steder å drive handel, service og kultur og å øke kundegrunnlaget ved at sentrum blir mer attraktiv for folk å oppholde seg i og besøke.

RESULTATMÅL FOR SENTRUMSSTRATEGIEN
Resultatmålet for Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 er at kommunen:

- Utdyper målene, strategiene og føringene for Trondheim sentrum i kommuneplanens samfunnsdel og beskriver dagens situasjon, og tiltak for å nå eksisterende og eventuelt nye mål for Trondheim sentrum.
- Har et strategikart som viser et overordnet grep for arealutviklingen i Trondheim sentrum.
- I tillegg skal det utvikles et mer detaljert kunnskapsgrunnlag enn det som foreligger. Har et illustrert visjonsarbeid med tredimensjonale modeller, framtidsbilder og konseptskisser for ulike delområder i Trondheim sentrum fram mot 2050 for å visualisere handlingsrommet strategien gir.

INNBYGGERNES STEMMER

Det er svært viktig å legge opp til bred og aktiv medvirkning for å skape eierskap og identitet til prosessen – og for å lage gode framtidsbilder og strategier for Trondheim sentrum. Det er derfor eksperimentert med ulike metoder for kommunikasjon og kunnskapsinnhenting. Både før, under og i etterkant av parallelloppdraget. Det er viktig at innbyggerne ser at deres ideer og tanker om utviklingen av Trondheim sentrum blir hørt, sett og vurdert.

FØR PARALLELLOPPDRAGET: VERKSTEDER, SKAPERFESTIVAL, GJESTEBUD OG INNBYGGERPANEL
I forkant av parallelloppdraget ble det innhentet informasjon og kunnskap gjennom ulike ide- og innspillsverksteder med et bredt spekter av fagfolk. Verkstedene har omhandlet temaene varelevering, byliv og gatebruk, og eksisterende kvaliteter i Trondheim sentrum. I forbindelse med prosjektet Barn i byen ble det laget en fysisk modell av Kongens gate og en digital modell av Nyhavna i minecraft, barna kom med innspill til sentrumsutvikling på et kart, på lapper på et ønsketre og gjennom stemningsbilder under skaperfestivalen Maker Faire. Innbyggerne har også kommet til orde gjennom gjestebud og et innbyggerpanel om byutvikling. Forslagene inngikk i kunnskapsgrunnlaget til teamene i parallelloppdraget.



Idé- og innspillverksted om eksisterende verdier i sentrum

UNDERVEIS I PARALLELLOPPDRAGET: ÅPNE SEMINAR
Det ble invitert bredt til oppstartsseminar, midtveisseminar og avslutingsseminaret. De tre arrangementene ble streamet direkte på Byplankontorets facebookside og senere lagt ut på nettsiden framtidstrondheim.no. Underveis i seminarene har det også vært lagt opp til muligheter for å stille spørsmål og gi innspill til teamenes forslag. Under midtveisseminaret var det gruppearbeid med formål om å gi innspill til forslagene.



Barna bygde modell i Kongens gate under skaperfestivalen Maker Faire



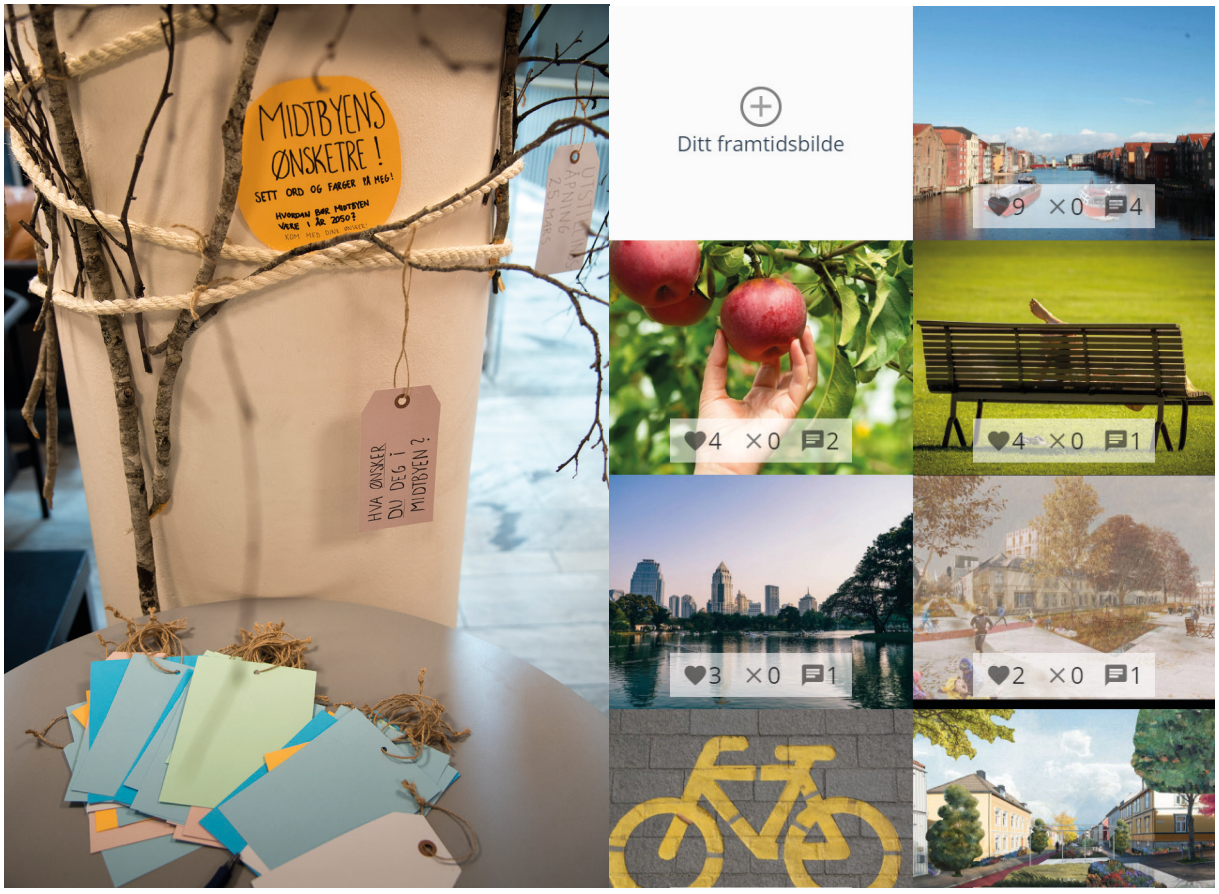
Midtveisseminar



Gjestebud om sentrumsutvikling. Foto: Steinar Jønsok (gjestebudsvert)



Midtveisseminar



Midtbyens ønsketre i biblioteket (til venstre) og framtidsbilder på delta.framtidstrondheim.no (til høyre).

I UTSTILLINGSPERIODEN AV PARALLELLOPPDRAGET
De ferdigstilte forslagene fra de fire teamene og forskningsprosjektet har blitt presentert gjennom en utstilling i hovedbiblioteket, i Bytorget og på framtidstrondheim.no.

Under utstillingen har det vært muligheter for å gi innspill fysisk i form av håndskrevne lapper til å henge opp i et "ønsketre for Midtbyen" i biblioteket, dele og kommentere digitale framtidsbilder på nettstedet delta.framtidsbilder.no og gjennom et digitalt innspillskart.

SAMMENDRAG AV INNSPILL MOTTATT PÅ ØNSKETREET
Mange innbyggere ønsker seg bilfrie områder i sentrum, og det har også kommet forslag til hvordan dette kan løses. Noen av forslagene er bedre tilrettelegging for kollektivtransport ved at den blir billigere og at det etableres store parkeringsplasser utenfor byen med matebusser derfra. Andre forslag er flere og bedre sykkelveger, og bedre vedlikehold for gående og syklende på vinteren.

Mange av ønskene var også knyttet til et behov for å komme nærmere naturen og miljøet. Eksempler er bedre tilgang til elva og fjorden, og flere sitteplasser og lekeplasser i grønne omgivelser. Mer trær og beplantning, tilrettelegging for å ta vare på dyr og insekter i byen og å holde byen ren ved å forbedre luftkvaliteten og mer renhold og plukking av søppel i offentlige rom.

I framtida er det også et ønske fra innbyggerne at det skal tas vare på den unike, historiske Midtbyen og at tung fortetting skal skje i randsonene. Trondheim skal være en inkluderende by ved at det legges til rette for nye typer bomuligheter og tilrettelegges for opphold, lek og aktiviteter som passer for folk i alle aldre.

SAMMENDRAG AV INNSPILL MOTTATT PÅ INNSPILLSKARTET
Mange av innspillene rettet mot Midtbyen fokuserer på at det bør bli mer grønt, bedre søppelhåndtering, tilrettelegging for mer klimatiltak, trygg ferdsel for myke trafikanter og mer opplevelser og aktiviteter. For å få flere folk til Midtbyen foreslås det å fokusere på opplevelser, servering og gjenbruk framfor handel av varer – og at dette er viktig for å bli mer bærekraftig. Det påpekes at Midtbyen har flere fine perler som kan utnyttes bedre (forslag: Fjordgata), med potensial for opplevelsesfunksjoner både for voksne og barn.

I forbindelse med utviklingen av områder i nærheten av fjorden påpekes det at utsyn og tilgang til fjorden er viktig å ta vare på og gjøre tilgjengelig for allmennheten med nye forbindelser til resten av byen. Fjorden åpner for fritidsaktiviteter som bading, kajakk og annet friluftsliv.

Det kom inn flere innspill fra innbyggere som mener det er viktig og positivt å bevare Høyskoleparken og bygårder i Elgeseter gate. Det er også ønsker om utplassering av nye installasjoner (for eksempel vannstasjon og grill) i parken som innbyr til opphold og aktivitet. Gravlunden Tilfredshet blir også sett på som potensial for rekreasjon. Området på Øya foreslås å forbeholdes idrettsanlegg, mens andre mener idrettshallen burde ligget et helt annet sted. Det kommer også fram at det er flere områder rundt Sluppen og Elgeseter som kan utnyttes bedre og transformeres. Det blir også sagt at Samfundet er viktig for kulturlivet i Trondheim og at det bør bygges ut.

Innspill til Østbyen påpeker tydelig at det er viktig å ivareta og utvikle et godt samspill og gode koblinger mellom Lademoen, Svartlamoen og Nyhavna. Det blir også foreslått en utvidelse av Svartlamoen som et byøkologisk forskningsområde. Kaikanten må være tilgjengelig for alle og ikke privatiseres. Nye offentlige parker i tilknytning til Nyhavna må etableres på lune, vestvendte områder med utsyn til vannet. Gående og syklende må prioriteres uten å lage omvei.

Når det gjelder etablering av nye bruer over Nidelva er det blandede innspill. Det er positivt med nye bruer fordi det gjør det skaper flere forbindelser, men mange innspill poengterer også at det er negativt fordi det kan forstyrre og skade naturmangfoldet. Denne uenigheten ligger også til grunn i forslagene om å opprette byferge som kan kjøre i elva. Det foreslås derimot å opprette bedre tursti langs elva med trær og koselige park-lyktestolper. Det er også generell skepsis til utbygging i fjorden, og at fortetting i Midtbyen er vanskelig å få til med alle verdiene som ligger der.



Det digitale innspillskartet av hele planområdet Trondheim sentrum fikk over 150 innspill fra publikum.

EVALUERINGSKOMITEENS ANBEFALINGER

Evalueringskomiteen har, på bakgrunn av en grundig vurdering av de fire forslagene fra parallelloppdraget samt diskusjoner underveis, kommet fram til noen klare anbefalinger til kommunen. Rådene er inndelt i overordnede og områdespesifikke anbefalinger. Komiteen mener dette er viktige grep for å oppnå kommunens hovedformål med sentrumsstrategien: Flere folk i sentrum. Flere skal bo og jobbe i sentrum, og flere skal besøke og oppholde seg lengre i sentrum. Flere skal gå, sykle og ta kollektivtransport, og færre skal kjøre personbil i sentrum.

Evalueringskomiteens ti råd til utvikling av hele sentrumsområdet

1. Ta vare på Midtbyens skala og historiske kvaliteter, og prioriter tett utbygging av boliger og arbeidsplasser i sentrumsområdene rundt Midtbyen
2. Legg aktivt til rette for og invester i nyetablering og utvikling av eksisterende kultur-, handels- og opplevelsestilbud i Midtbyen. Begrens handel som konkurrerer med Midtbyen
3. Prioriter å opprettholde og bygge ut nye barnehager og skoler i sentrum for å skape grunnlag for gode og stabile nabolag, og for å sikre aktivitet og eierskap til sentrum
4. Sats på etablering og opprusting av parker, byrom, veiter og gater for å bringe folk sammen
5. Revider kommuneplanens støy- og uteromskrav til boliger i hele sentrumsområdet og vurder bokvalitet helhetlig
6. Legg til rette for attraktive kontorarbeidsplasser tett på kollektivårer og -knutepunkt, og sats på aktive fasader på gateplan
7. Løft fram Nidelva som historisk havn, transportåre, rekreasjons- og naturområde
8. Sørg for at Midtbyen er godt tilgjengelig for all persontransport, men led gjennomgangstrafikken utenom bykjernen. Bygg nye gang- og sykkelbruer som knytter Midtbyen og sentrum bedre sammen med omgivelsene
9. Lag et system for gatedrift, vare- og tjenestetransport og avfallshenting som er tilpasset situasjonen i sentrum
10. Videreutvikle konsentrerte og arealeffektive havneområder, og etabler gode overgangssoner mellom havn og sentrumsfunksjoner. Intensiver arbeidet med å få flyttet jernbanens godsterminal for å tilrettelegge for byutvikling.

UTDYPING AV RÅDENE SOM GJELDER HELE SENTRUMSOMRÅDET

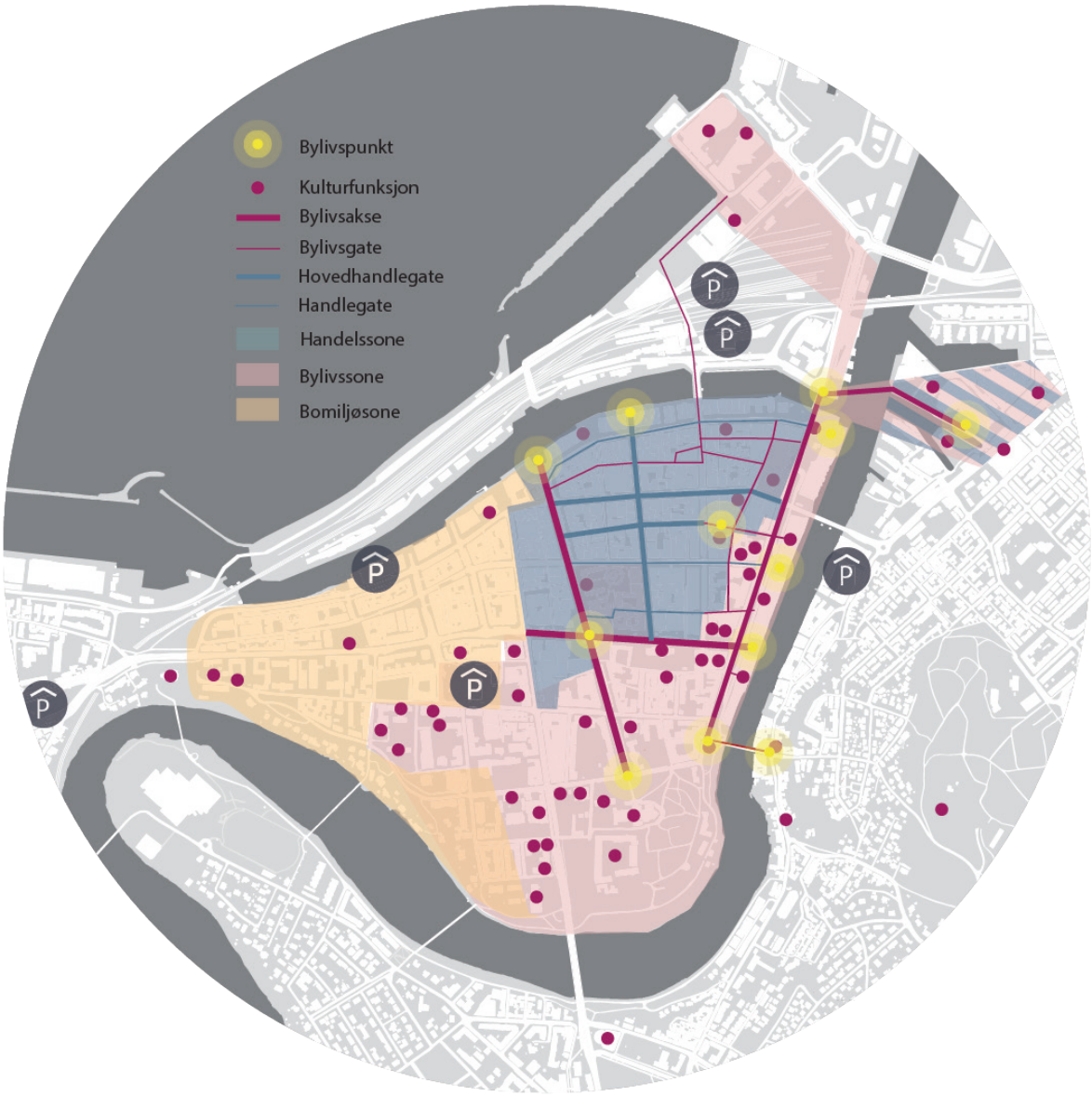
Anbefalingene er i denne delen utformet med mer utdypende tekst og forslag til tiltak. Listene på tiltak er ikke uttømmende eller i prioritert rekkefølge. Illustrasjonene er ikke ferdige løsninger, men visualisering av mulig løsning eller prinsipp.

1. TA VARE PÅ MIDTBYENS SKALA OG HISTORISKE KVALITETER, OG PRIORITER TETT UTBYGGING AV BOLIGER OG ARBEIDSPLASSER I SENTRUMSOMRÅDENE RUNDT MIDTBYEN

Alle teamene viser at fortettingspotensialet for boliger er lite i forhold til de negative konsekvenser det kan ha for de historiske kvalitetene i Midtbyen. Team Pir II har på en interessant måte belyst hva ulike grader av fortetting innebærer. Blant annet hvilke konsekvenser det får hvis man prioriterer vekst foran vern (radikal fortetting) i Midtbyen. Evalueringskomiteen mener at gevinsten ved en slik fortetting ikke på noen måte står i forhold til det byen kan tape av historisk karakter, kulturminner og menneskelige skala. Det vises til hvor attraktive vi oppfatter at historiske byer er når vi besøker andre land. Det er derfor mer hensiktsmessig at den største fortettingen av boliger og arbeidsplasser skjer i de andre delene av sentrum. Fortetting i Midtbyen må skje i mindre skala, og handel-, næring- og kulturtilbud som fremhever de historiske kvalitetene må prioriteres. Dette forutsetter høy utnyttelse av boliger langs fjord og havn, blant annet på Brattøra og Nyhavna – og gode forbindelser mellom disse områdene og Midtbyen. Team Asplan Viak viser en god balanse mellom vern og utbygging, og har en bevisst holdning til høyder. Også Team Rodeo mener man bør fortette i randsonen framfor i Midtbyen. De har mange gode forslag for skånsom fortetting i Midtbyen, særlig når det gjelder formgiving. Teamet mener at de ulike delene av Midtbyen er svært forskjellige, og at Midtbyen med fordel kan deles inn i egne soner eller områder som skal ha en særskilt strøkskarakter. Team Lala Tøyen trekker fram viktigheten av å tilrettelegge for utvikling av små tomter. Også sentrumsområdene rundt Midtbyen har historiske bymiljøer og eldre forsteder som skal tas vare på, som for eksempel Møllenberg, Bakklandet og Ila. Det ligger imidlertid et stort utbyggingspotensial i sentrumsområdene rundt Midtbyen: Brattøra, Nyhavna, Marienborg, Elgeseter og Lerkendal, og arbeidet med å utvikle disse må intensiveres.



Nidarosdomen rager over resten av bebyggelsen i Midtbyen. Foto: Carl-Erik Eriksson/Trondheim kommune



Forslag til plangrep for å skape et levende og attraktivt bysentrum. Illustrasjon: Team Asplan Viak

2. LEGG AKTIVT TIL RETTE FOR OG INVESTER I NYETABLERING OG STYRKING AV EKSISTERENDE KULTUR-, HANDELS- OG OPPLEVELSESTILBUD I MIDTBYEN, OG BEGRENS HANDEL SOM KONKURRERER MED MIDTBYEN

Midtbyen må forsterkes som hjertet i byen. Dette bør gjøres gjennom å rette et sterkere søkelys på kultur-, handels- og opplevelsestilbud i sentrumskjernen/ Midtbyen. Det kan være komplisert og krever sterk politisk vilje for å få lokalisert aktiviteter og funksjoner til Midtbyen på grunn av arealknapphet, store verneverdier og høye kvadratmeterpriser. Det er likevel her det er viktig å prioritere investeringer. Dette gjelder både offentlige og private aktører, og kommunen må samarbeide aktivt med private grunneiere, næringsliv og organisasjoner.

Midtbyen skal opprettholde sin rolle som det naturlige sentrum og byens møteplass må de store attraksjonene legges her. Trondheim vurderer å søke europeisk kulturhovedstad i 2030, i forbindelse med tusenårsjubileet for Slaget på Stiklestad. Da er den svært viktig å løfte fram og ruste opp den historiske bykjernen, Midtbyen. Team Asplan Viak anbefaler Trondheim kommune å komme fram til en politisk konsensus der man ikke gir lov til større detaljhandelsutbygging utenfor sentrumskjernen og absolutt ikke store kjøpesentre. Utenfor bykjernen, hvor folk flest bor, kan man heller styrke det lokale tilbudet av daglig service og dagligvareforretninger. De mener det er behov for en helhetlig plan på dette området. Evalueringskomiteen mener at dette må strammes opp i kommuneplanens arealdel og dispensasjonspraksis.

3. PRIORITER UTBYGGING AV BARNEHAGER OG SKOLER I SENTRUM FOR Å SKAPE GRUNNLAG FOR GODE OG STABILE NABOLAG

Alle teamene fokuserer på at sosial infrastruktur er viktig for bylivet i sentrum, og det er vist flere gode eksempler på skoleutbygginger. Det er en velkjent utfordring å få barnefamilier til å bo i sentrum. Et viktig premiss for valg av bosted handler om skoler, barnehager og aktivitetstilbud - og logistikken dette drar med seg. Det er derfor spesielt viktig å etablere barneskoler i sentrumsområdene, aller helst i gangavstand, og at skolene utformes som deler av nærsentre med gode møteplasser. Det må tilrettelegges for et hverdagsliv også i sentrum. Trondheim kommune bør investere i og bygge ny sosial infrastruktur før barnefamiliene kommer, i stedet for å vente med bygging til etter at barnefamiliene har flyttet dit.

Tiltak:

- Utarbeide plan for lokalisering av grunnskoler og videregående skoler i sentrumsområdet. Trygg skolevei og skolens plass i lokalmiljøet må vektlegges. Dette kan medføre at en må vurdere å bygge flere mindre skoler enn det som er dagens praksis.
- Utarbeide plan for lokalisering av barnehager i sentrum.
- Opprettholde, gjenåpne og bygge barnehager og skoler i sentrum, som er tilpasset en urban situasjon og der vurdering av sambruksmuligheter vektlegges.



Grønne nabolagsgater som bidrar til å bringe folk sammen. Illustrasjon: Team Lala Tøyen

4. SATS PÅ NYETABLERING OG OPPRUSTING AV PARKER, BYROM, VEITER OG GATER FOR Å BRINGE FOLK SAMMEN

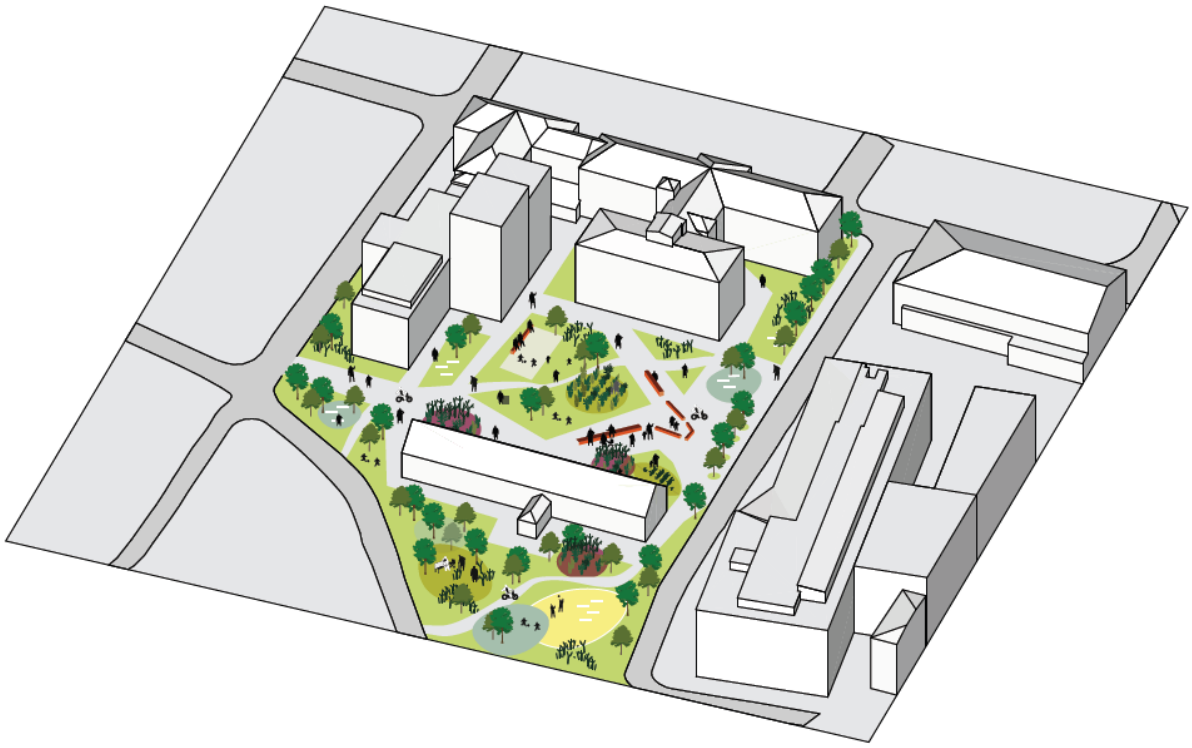
Byens parker, byrom, veiter og gater er viktige uterom, møtesteder og transportårer for myke trafikanter – enten du bor, jobber eller besøker sentrum. Mange av innspillene fra innbyggerne ber om parker og byrom som er attraktive og inkluderende steder for folk i alle aldre. Innbyggerne mener byrommene ikke bare skal se rene og pene ut, men være attraktive å besøke for alle generasjoner – uavhengig av bosted, og invitere til aktiv bruk.

Det som i stor grad savnes er fellesarenaene i direkte og umiddelbar nærhet til boligen: gårdsrom, nærlekeplasser og områdelekeplasser, dette gjelder særlig for Midtbyen. Team Rodeo.

For at sentrum skal bli et attraktivt sted for barnefamilier, må langt større deler av sentrum prioriteres for opphold og myke trafikanter. Boliggater kan transformeres fra bilveier til trygge byrom og gatetun hvor barna kan sendes ut for leke. Team Lala Tøyen foreslår nabolagsgater spredt rundt i hele Midtbyen.

Tiltak:

- Videreføre og kommunisere gjeldende byromsstrategi Byrom i sentrum.
- Finne finansiering og gjennomføre tiltak fra byromsstrategien.
- Rust opp og vern de eksisterende parkene i sentrum. De er ikke til for utbygging eller fortetting. Dette gjelder både i Midtbyen og de andre sentrumsområdene.
- Lag bilfrie nabolagsgater.
- Lag en bydelspark som gir identitet og innbyr til aktivitet i alle sentrumsbydelene.
- Sats på universell utforming og lag flere tilbud for barn.



Opprusting/transformasjon av eksisterende parkrom. Illustrasjon: Team Rodeo

5. REVIDER KOMMUNEPLANENS KRAV TIL BOLIGER I HELE SENTRUMSOMRÅDET OG VURDER BOKVALITET HELHETLIG

I dag er det mange sektorkrav som gjør det vanskelig å gjennomføre boligfortetting i sentrum. Disse må sees i sammenheng og bokvaliteten må vurderes helhetlig. Team Rodeo peker på behovet for å se mer fleksibelt på uteromskravene og andre krav når man regulerer til boligformål i sentrum.

"MUA-kravene (krav til minste uteoppholdsareal) i Midtbyen gjør det praktisk og økonomisk svært krevende å bygge gode urbane boligtypologier som passer inn i en kvartalstruktur med lukkede hjørner". Team Rodeo

De mener kravene til uteoppholdsareal er så høye at det går på bekostning av god arkitektur og tilpasning til kvartalsstrukturen, og at kravene til private uteareal bør senkes for å oppnå ønsket kvalitet for nybygg og bruksendringer. Regnskapet for uteareal i sentrumsområder bør inkludere mer enn egen grunn og sees i sammenheng med nabolaget som helhet. Team Rodeo foreslår derfor at dagens krav til uteoppholdsarealer i Midtbyen reduseres fra 30 m2 per 100m2 bolig til 16m2 per 100 m2 bolig for å gjøre det mulig å bygge gode urbane boligtypologier. Dette grepet må sees i sammenheng med øvrige grep med forslag til bilfrie nabolagsgater og oppgradering av nabolagsparker som vil kompensere for manglende uteareal i direkte tilknytning til bolig. Slike offentlige områder tilrettelagt for lek og aktivitet kan også styrke samhold og identitet. Parker, byrom og grønne lommer kan på denne måten inngå i arealberegning uteromskrav og kravet kan senkes ved transformasjonsprosjekter.

Tiltak:

- Revider kommuneplanens krav om blant annet uterom og støy med sikte på å legge bedre til rette for bymessig fortetting og bruksendring til bolig i sentrum
- Vurder boligkvalitet helhetlig i reguleringsplaner og byggesaker i sentrum



Bokvalitet i Midtbyen. Foto: Tove Hellem/Trondheim kommune

6. LEGG TIL RETTE FOR ATTRAKTIVE KONTORARBEIDSPLASSER TETT PÅ KOLLEKTIVÅRER OG -KNUTEPUNKT, OG SATS PÅ AKTIVE FASADER PÅ GATEPLAN

Det er store forventninger om å regulere sentrumsområder til bolig, men sentrum må ikke bare bli et boligområde. Det er viktig å styrke sentrum som arbeidsplass av flere grunner: området har god kollektivdekning, arbeidsplasser kan gi et viktig bidrag til bylivet, og en kombinasjon av boliger og arbeidsplasser gjør det mulig å leve et sosialt og attraktivt hverdagsliv uten bil.

Team Asplan Viak skriver om timinuttersbyen: "Den kompakte byen danner et godt grunnlag for tjeneste- og servicetilbud. Dette gir nærhet mellom bolig og arbeid, skole, handel og kultur, og på den måten reduseres behovet for transport. For å imøtekomme nullvekstmålet er det viktig prioritere områder med god kollektivdekning, da dette er enklere å bygge opp rundt, sammenlignet med en forhåpning om at folk bosetter seg i gåavstand til arbeidsplassen."

Her er det også viktig å inkludere små og mellomstore bedrifter som lettere kan etablere seg dersom ulike essensielle funksjoner kan sambrukes. Sammensetningen av aktører og tilgangen på gode møteplasser kan bidra til å skape nye kreative miljø. Dette bør kunne være sentrums styrke framfor de usentrale områdene i utkanten av byen. Næringslivet må være en integrert del av sentrumsbebyggelsen og bruke fellesfunksjoner i sentrum, snarere enn isolerte bokser med innadrettet virksomhet. Team Asplan Viak viser til at utadrettete funksjoner, som for eksempel kantiner/kafeer, bør legges til bakkeplan i stedet for langt oppe i etasjene.

Tiltak:

- Utvikle verktøy for å opprettholde næringsareal og aktive fasader i sentrum
- Krev aktive fasader og utadrettet virksomhet i førsteetasjer i nybygg i sentrum
- Revurder parkeringsnormen i kommuneplanens arealdel for arbeidsplasser i hele byen.



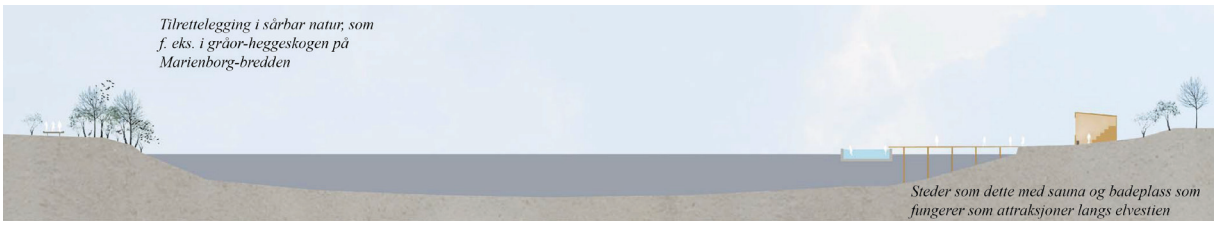
Illustrasjon: Team Asplan Viak

7. LØFT FRAM NIDELVA SOM HISTORISK HAVN, TRANSPORTÅRE, REKREASJONS- OG NATUROMRÅDE

Lala Tøyen løfter fram Nidelvas store potensial som grøntområde, aktivitetsområde og forbindelse i byen. I en tettere by vil det være ekstra viktig å ta vare på de store, sammenhengende grøntområdene. Naturen i Nidelvkorridoren bør noen steder bevares for naturens egenverdi og andre steder tilgjengeliggjøres for Trondheims befolkning og besøkende for rekreasjonsverdi basert på elvas karakter i ulike delområder.

"Naturen gjør oss friske, vi vet at grønn natur øker menneskets velvære. Ved å koble viktig infrastruktur for gående og syklende med natur, bidrar det til større muligheter for rekreasjon i hverdagen. Når Trondheim blir tettere, blir naturen desto viktigere – både for folk, men også for sin egen del – naturens egenverdi. Det er derfor viktig med en balanse mellom menneskelig bruk og bevaring av økosystemer". Team Lala Tøyen

Tiltak:
- Lag en ny elveplan som blant annet vurderer hvilke soner langs elva som kan tilrettelegges for nye attraksjoner og samtidig bevares som naturområde for biologisk mangfold
- Utrede hvilke attraksjoner og muligheter som kan gjennomføres i og langs Nidelva
- Se positivt på mulighetene for mer båtliv og byferge/ fast båtrute
- Gjennomføre eller oppmuntre private til å gjennomføre foreslåtte tiltak som fremhever Nidelva.



Prinsippsnitt som viser to ulike tiltak langs Nidelva. Illustrasjon: Team Lala Tøyen

8. LEGG TIL RETTE FOR AT MIDTBYEN ER GODT TILGJENGELIG FOR ALL PERSONTRANSPORT, MEN LED GJENNOMGANGSTRAFIKKEN UTENOM BYKJERNEN. BYGG NYE GANG- OG SYKKELBRUER SOM KNYTTER MIDTBYEN OG SENTRUM BEDRE SAMMEN MED OMGIVELSENE

Midtbyen i dag bærer preg av mye gjennomkjøringstrafikk, som utgjør en andel på 50 prosent. Det må være forutsigbare og enkle prinsipper for kjøremønster. Trondheim sentrum trenger samtidig flere forbindelser for myke trafikanter som kan gjøre det enkelt å komme seg til Midtbyen som besøkende. Team Rodeo anbefaler en omfattende omprioritering fra privatbil til myke trafikanter. Man skal kunne kjøre privatbil til utkanten av sentrum, men derfra skal man helst bevege seg på byens eget mobilitetsnettverk med kollektivtrafikk, sykkel, gange og annen mikromobilitet. Dette vil på sikt generere et rikere byliv i sentrum og en annen måte å bruke byen på, hvor fokus skiftes fra sentrum som handelsdestinasjon til sentrum som destinasjon for opplevelser, arbeid, rekreasjon, service og bosted. Ny utforming og bruk av gatene vil gjøre Midtbyen grønnere og gir mulighet for mer levende og aktive gater og byrom.

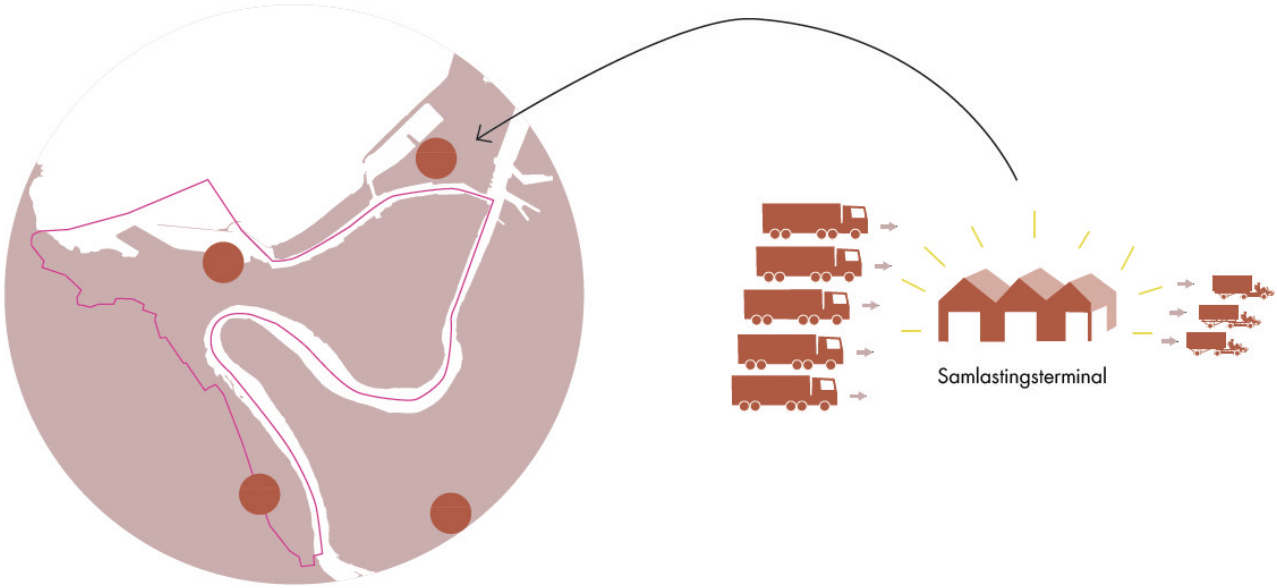
Tiltak:
- Lage et forutsigbart og klart prinsipp for kjøremønster i ny gatebruksplan for Midtbyen og i innfartsårene til sentrum
- Lage en parkeringsstrategi for sentrum
- Bygge flere forbindelser for myke trafikanter, spesielt nye gang- og sykkelbroer

9. LAG ET SYSTEM FOR GATEDRIFT, VARE- OG TJENESTETRANSPORT OG AVFALLSHENTING SOM ER TILPASSET SITUASJONEN I SENTRUM

Man må tenke nytt når det kommer til varelevering og lage et nytt system i sentrum. Team Lala Tøyen foreslår interessante løsninger for vareleveringshuber/ samlastingsterminaler. Det vil kunne bidra til mindre lastebiler i sentrum. Å knytte slike terminaler til hovedveier og togstasjoner vil være fornuftig, for deretter at varene fraktes "last mile" på mindre elektriske kjøretøy etter en optimalisert rute. Et nytt og innovativt vareleveringsystem for sentrum vil kunne bidra til at sentrumsbutikker får konkurransefortrinn og bedre klima- og miljøprofil.

Tiltak:

- Tenk nytt om gatedrift, vare- og tjenestetransport og avfallshenting
- Lag en bylogistikkplan
- Oppfordre aktører til samarbeid og nytenkning for vareleveringen.



Vareleveringshuber og "last mile"-transport. Illustrasjon: Team Lala Tøyen



Forslag til transformasjon av Brattøra i retning mot å bli mer arealeffektiv og bymessig, med lokk over deler av jernbanelinjene og utfylling i havnebassenget ved Brattørkaia. Illustrasjon: Team Pir II

10. VIDEREUTVIKLE KONSENTRERTE OG AREALEFFEKTIVE HAVNEOMRÅDER, OG ETABLER GODE OVERGANGSSONER MELLOM HAVN OG SENTRUMSFUNKSJONER. INTENSIVÈR ARBEIDET MED Å FÅ FLYTTET JERNBANENS GODSTERMINAL FOR Å TILRETTELEGGE FOR BYUTVIKLING.

Trondheim har et svært sentralt havneområde ut mot Trondheimsfjorden. Det må gjøres klare valg for hvilken type havnevirksomhet det skal tilrettelegges for. Det må gjøres en avveining mellom byens ønsker og behov for sentrumsutvikling, og havnas samfunnsrolle når det gjelder sjøtransport. De store havnearealene må videreutvikles til å bli en mer effektiv og kompakt byhavn. Det er kamp om plassen og det er derfor viktig å effektivisere de arealene vi allerede har. Havneaktivitet og boliger i samme område er sjeldent en god kombinasjon fordi det er store motsetninger i behovene hos brukerne. Havnen må derfor innpasses i byen på en måte som gjør de negative konsekvensene, knyttet til trafikk og støy, så lave som mulig for folk. Det må lages gode overgangssoner mellom havn og by. Randsonen bygges opp med funksjoner som både har en tilknytning til havna og byen.

"Brattøra har potensiale til å fylle mange viktige roller i byen, men det er kamp om plassen!"
- Team Pir II.

Havnen og jernbanen med godsterminal, gir dette viktige byutviklingsområde ved kollektivknutepunktet karakter av et transport- og logistikknutepunkt. Den forventede befolkningsveksten og føringer om fortetting ved kollektivknutepunkt peker i en annen retning. Brattøra er mulighetenes land og den mest sentralt beliggernde arealressursen. Utfordringen ligger i å gjøre en avveining av hva som er viktigst, at Brattøra blir et attraktivt sted å bo og arbeide, eller om område hovedsakelig skal være et logistikknutepunkt. Jernbanesporene, godsterminalen og Nordre avlastningsvei er en stor barriere som deler opp Brattøra og skiller området fra Midtbyen. Skal Brattøra bli et attraktivt sted å bo og arbeide er det viktig å flytte godsterminalen samtidig som kollektivterminalen videreutvikles for framtidas behov. Ila pir, Pir II og deler av Pir I bør videreutvikles til havneformål.

Tiltak:
- Ta valg for hvilken type virksomhet det skal tilrettelegges for i de ulike havneområdene i sentrum
- Finn passende aktiviteter og formål som fungerer i overgangssonen mellom havn og by
- Gjør havnearealene mer kompakte og arealeffektive og revurder arealbehovet
- Jobb aktivt for å flytte jernbanens godsterminal

RÅD TIL UTVIKLING AV DE ULIKE DELOMRÅDENE AV TRONDHEIM SENTRUM

Utdypende råd til utvikling av Midtbyen

- Ta vare på Midtbyens skala og historiske kvaliteter
- Kongens gate og Munkegata bør videreutvikles som grønne praktgater
- Prioriter og legg til rette for handel, kultur, opplevelser, servering og arbeidsplasser foran boliger i nordøstre kvadrant i Midtbyen
- Legg til rette for infillprosjekter og hensiktsmessig bruksendring i Midtbyen.
- Legg til rette for at Midtbyen er godt tilgjengelig for alle både å komme til og være i. Led gjennomgangstrafikken utenom bykjernen.
- Lag et godt parkeringssystem i og rundt Midtbyen. Ta i bruk ny teknologi for å utnytte parkeringskapasiteten best mulig. Driv aktiv parkeringspolitikk
- Utvikle en strategi for opprusting av gatenettet i Midtbyen og tilfør parkmessige kvaliteter. Løft fram strategier og tiltak kommunen har for byliv i sentrum – og få folk med, sommer som vinter
- Styrk befolkningens historiske røtter gjennom aktiv deltagelse
- Gjør Midtbyen til et arnested for etablerere, opplevelsesindustri og nye handelskonsepter

TA VARE PÅ MIDTBYENS SKALA OG HISTORISKE KVALITETER

Et viktig budskap fra flere av teamene er å bygge videre på "Midtbyens DNA" og eksisterende kvaliteter. Cicignons byplan er et viktig kulturminne og ivaretakelse av gamle bygninger er også god klimapolitikk.

«Det viktigste kulturminnet er byplanen. Fortetting må styrke denne.» - Team Lala Tøyen

Team Asplan Viak anbefaler å lage en DIVE-analyse (kulturminneanalyse) av alle kvartalene i Midtbyen. Alle teamene viser at fortettingspotensialet er lite i forhold til de negative konsekvenser det kan ha for de historiske kvalitetene i Midtbyen. Det er derfor mer hensiktsmessig at den største fortettingen av boliger skjer i de andre delene av sentrum. Fortetting i Midtbyen må skje i mindre skala som fremhever de historiske kvalitetene. Dette forutsetter høy utnyttelse på blant annet Brattøra og Nyhavna og gode forbindelser mellom disse områdene og Midtbyen. Ved fortetting i Midtbyen og de andre historiske byområdene er det viktig å huske på at «klassisk» bymessig kvartalsbebyggelse i fire til seks etasjer kan gi like god arealutnyttelse som høye punkthus. Det bør være et mål å bevare bakgårder, både som viktige halvprivate soner og historiefortellere. Samtidig er bakgårder en ressurs i videreutvikling av byen, og det er viktig å avklare hvilke som skal bevares og hvilke som kan endres.

Tiltak:

- Gjenoppfrisk kunnskapsgrunnlaget, for eksempel Kulturminneplan og Midtbyveileder, og løft frem betydningen av disse.
- Lag en overordnet kulturminneanalyse i forbindelse med områdeplanen for nordøstre kvadrant i Midtbyen.
- Lag områdeplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen.
- Bruke veileder for plan- og byggesaker i Midtbyen mer aktivt i behandlingen av plansaker.
- Kommunisere hvilke kvaliteter som er viktig for å ivareta Midtbyens historie i nye prosjekt.
- Utred bakgårder i Midtbyen i områdeplan.

KONGENS GATE OG MUNKEGATA BØR VIDEREUTVIKLES SOM GRØNNE PRAKTGATER

Det har kommet svært mange innspill i medvirkningsprosessene om at det må legges bedre til rette for lek, byliv og myke trafikanter i Midtbyen. Torvet er under opprusting og når det er ferdig vil det framstå som et generøst og attraktivt samlingssted. Kongens gate og Munkegata er de store og rette praktgatene anlagt i tråd med Cicignons barokke byplan etter den store bybrannen i 1681. Disse gatene vil etter opprustingen av Torvet kunne bli utrolig viktige både som en regional attraksjon og møteplass og samtidig bidra til at det blir langt mer attraktivt å bo i sentrum, med og uten barn. Kongens gate, fra Prinsenkrysset og østover mot Nidelva, med biblioteket, Vitensenteret, Litteraturhuset og Vår Frues kirke er et område i Midtbyen hvor det allerede er aktiviteter for barn - og som derfor bør videreutvikles til fordel for barn og unge. Da er det ekstra viktig at det blir en gate som tilrettelegges de myke trafikantene. Kongens gate allmenning vil få en bedre tilknytning til Torvet og vil kunne bli familienes og barnas allmenning med aktivitet og opphold. Munkegata er den historiske hovedaksen fra Nidarosdomen mot Munkholmen, og bør ivaretas som en paradegate, og forbindelsen fra Munkegata til Ravnkloa må styrkes for myke trafikanter. Utvikling av såkalte parkgater som er foreslått av både team Pir II og team Asplan Viak i parallelloppdraget bør derimot utvikles videre i mindre gater og rom på tvers av hovedgatene. Munkegata bør få en opprusting i form av å bli en grønn praktgate.



Parkgatene er bilfrie og utformes med attraksjoner for byen og besøkende. Illustrasjon: Team Pir II



Forslag til ny gatebruk for et levende sentrum i nordøstre kvadrant i Midtbyen. Illustrasjon: Team Pir II

PRIORITER OG LEGG TIL RETTE FOR HANDEL, KULTUR, OPPLEVELSER, SERVERING OG ARBEIDSPLASSER FRAMFOR BOLIGER I NORDØSTRE KVADRANT I MIDTBYEN

Det er en utfordring at boliger kan fortrenge næringsvirksomhet som forretninger og kontorer i Midtbyen. Boliger fragmenterer eiendomsstrukturen og kan være til hinder for framtidige endringer og initiativer/ næringsutvikling. Dette gjelder også bryggebebyggelse, som må vernes gjennom bruk. Spesielt viktig er det med åpne fasader som muliggjør næringslokaler på bakkeplan, og det må tilrettelegges spesielt for næringslokaler på alle hjørner.

Tiltak:

- Lag områdeplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen
- Lag områdeplan for Kjøpmannsgata
- Ikke åpne for dispensasjon for boliger i førsteetasjer i Midtbyen i byggesaker
- Aksjon mot folierte vinduer
- Prioriter handel- og service på bakkeplan i nordøstre kvadrant i Midtbyen
- Styr framtidige attraksjoner og tilbud til sentrumskjernen/Midtbyen
- Legg til rette for nye, store arrangement i Midtbyen
- Begrens handelstilbudet utenfor sentrum som vil kunne konkurrere med Midtbyen
- Samarbeid for å utvikle nye attraksjoner og handelskonsepter i Midtbyen som er tilpasset framtidas kundeadferd
- Legg mer offentlig investering, både fysisk og sosial infrastruktur, til Midtbyen
- Lag flere åpne fasader på bakkeplan, spesielt i hjørnegårder.

LEGG TIL RETTE FOR INFILLPROSJEKTER OG HENSIKTSMESSIG BRUKSENDRING I MIDTBYEN

I Midtbyen er det få opplagte byggeklare tomter, men man kan drive småskala fortetting gjennom å endre bruken i eksisterende bygg, bygge mellom bygg (infill) og på tak (onfill), og å tilsette grønnstruktur (greenfill).



Illustrasjon og bildetekster: Team Asplan Viak

Endre bruk

- Tilbakeføring til bolig der det i dag er kontorer.
- Alternative boforamer med delingsordninger, små, kompakte leiligheter og fellesarealer kan tilpasses fleksibelt til eksisterende bygningsmasse
- Svalganger i bakgårder kan gi flere boenheter
- Tilpasning av eksisterende bygning med takoppbygg/ små karnapper mot bakgårder
- Lysgårder som gir dagslys i dype bygningskvartaler kan vurderes.

Bygg mellom

- Det finnes enkelte åpne kvartaler og andre strukturer i Midtbyen og sentrum som kan fylles igjen med bygg tilpasset kvartalets skala.
- Branntomter kan bygges igjen
- Flere bakgårder i Midtbyen kan heves en etasje. Slå sammen arealer på hver side av en bakgård for å få større og mer hensiktsmessige arealer på gateplan. Mulig å gå igjennom kvartaler- passasjer
- Tak på mellombygget kan fungere som overlys og/ eller takhage
- Noen bakgårdsbygg bør bevares, hvilke det gjelder bør avklares gjennom en grundigere analyse.

Bygg på

- Påbygg der eksisterende bygningsmasse anses som robust nok og egnet for det, og der dette kan aksepteres med hensyn til nabobebyggelsen, ut fra skala, høyde og form.
- Leilighet/ rekkehus på tak (a la dagens boliger på Byhaven), Inntrukne påbygg for bolig og/ eller kontor.
- Mer markante og synlige påbygg (tilsvarende Rockheim) bør unngås i Midtbyen av hensyn til virkningen for det helhetlige kulturmiljøet.

Tilsett grønt

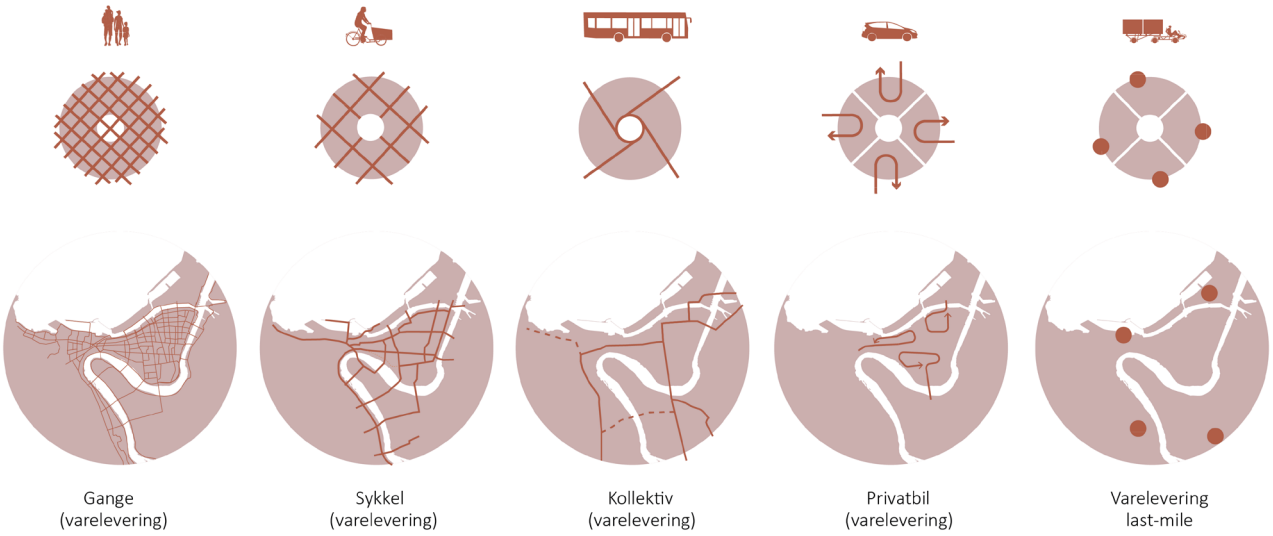
- Bevare og styrke eksisterende grønnstruktur.
- Transformasjon av flate tak til takhager og sosiale fellesarealer på tak. Urban dyrking: kjøkkenhager på tak.
- Grønne gårdsrom og bakgårder som møtested og oppholdssoner
- Videreutvikle grønne elementer i gate/ byrom
- Stort potensial for forgrønning og forskjønning både i bakgårder, på tak og i byrom i Midtbyen.

Team Rodeo forteller om Antwerpen, som er kjent for sin infill-strategi der kommunen har tatt en aktiv rolle gjennom å kartlegge og kjøpe opp gamle bygg, og rive og bygge nytt før de selger byggene. Oppdragene går til unge arkitektkontor som har en form for rammeavtale med kommunen. Gjennom denne byutviklingsstrategien har kommunen selv kontroll over byreparasjonen og er bedre i stand til å sikre at den arkitektoniske kvaliteten på byggene og at de tar hensyn til omgivelsene. Rodeo mener dette er et system som også kunne fungert i Trondheim, men at man ikke er avhengig av at det er kommunen som kommer inn som aktiv utvikler og utbygger. Det viktigste grepet kommunen kan gjøre er å tydeligere identifisere hvilke tomter man ønsker utviklet, og definere krav og rammer som gjør at det blir økonomisk lønnsomt og praktisk gjennomførbart – samtidig som de arkitektoniske kvalitetene blir ivaretatt. En del av bebyggelsen i Midtbyen må anses som mulige objekter for omfattende transformasjon eller riving i et 2050-perspektiv, mener team Rodeo.

Evalueringskomiteen synes team Rodeo har en fin ide med sin grammatikk for fortetting, «midtbystandarden», men den må tilpasses hvert kvartal. Det er ikke bare å rive all bakgårdbebyggelse – en del av den bør bevares som historiefortellende og opplevelse. Skill mellom delområder hvor bakgårdssaneringen skal gagne beboere (altså fremdeles privatisering av bakgårdene for å bedre bomiljøet og attraktiviteten) og noen andre delområder hvor man river ikke-verneverdige bygg for å åpne opp for allmennheten. Dette bør kombineres med å utvikle gater hvor det er «godt» å oppholde seg. Hvis man sanerer bakgårder må det gjøres en grundig vurdering av hvilke bakgårder som bør være «private» og hvilke som bør være «offentlige».

Tiltak:

- Lag et nytt prinsipp for fortetting i områdeplanen for nordøstre kvadrant i Midtbyen
- Kartlegg og lag en strategi for bakgårder i Midtbyen.



Prinsipper for mobilitet og varetransport. Illustrasjon: Team Lala Tøyen

LEGG TIL RETTE FOR AT MIDTBYEN ER GODT TILGJENGELIG FOR ALLE, MEN LED GJENNOMGANGSTRAFIKKEN UTENOM BYKJERNEN

Midtbyen bærer i dag preg av mye gjennomgangstrafikk, og det må være et mål å redusere den både for å bedre bymiljøet og sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken – dette er nødvendig for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Team Asplan Viak foreslår et tydelig gatenett for kollektivtrafikken. Team Lala Tøyen foreslår å stoppe gjennomgangstrafikk ved å sektorinndele Midtbyen med inn- og utkjøring samme veg. Dette er forslag det bør sees nærmere på, og det bør vurderes om en kunne få fellesparkering tilknyttet disse områdene.

Tiltak:

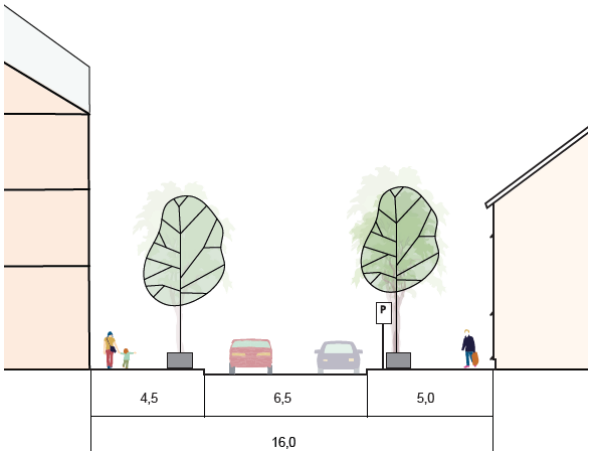
- Innarbeid konkrete tiltak i gatebruksplan for Midtbyen for å redusere personbiltrafikken gjennom sentrum
- Gjennomfør planlagt utbygging av hovedvei rundt sentrum, inkludert Nydalsbrua og nytt Sluppen-kryss

LAG ET GODT PARKERINGSSYSTEM I OG RUNDT MIDTBYEN. TA I BRUK NY TEKNOLOGI FOR Å UTNYTTE PARKERINGSKAPASITETEN BEST MULIG. DRIV AKTIV PARKERINGSPOLITIKK.

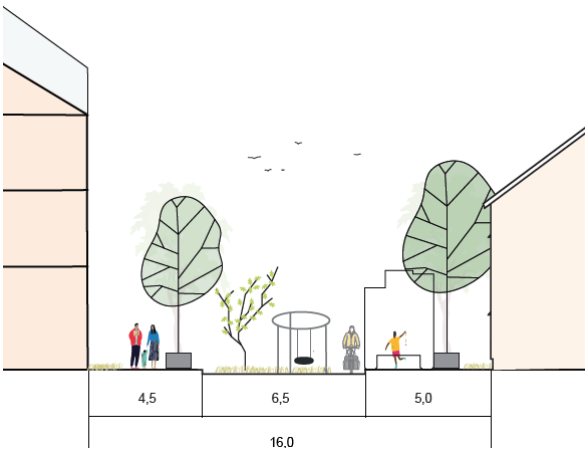
Skal man kunne skape attraktive uterom i sentrum må gater kunne brukes til ulike formål. Utvikling av et godt parkeringssystem er viktig for å kunne frigjøre areal. I tillegg er parkeringspolitikken et svært viktig virkemiddel for å påvirke bilbruken. Kommunen bør vurdere bydel for bydel for å finne hvor det er parkering i gata, for så å finne gode fellesløsninger både for beboere og de som besøker sentrum. Parkeringshuset under Gryta kan for eksempel erstatte noen av dagens parkeringsplasser på gateplan. Likevel kan noe gateparkering faktisk styrke folkelivet og følelse av trygghet, men de må være korttids- og boligparkering til eksisterende boliger.

Tiltak:

- Lag en ny parkeringsstrategi for sentrum som sikrer offentlig styring i parkeringspolitikken
- Vurder det samlede behovet og muligheten for nye parkeringsanlegg i randsonen av Midtbyen som kan betjene både beboere og behovet for korttidsparkering.
- Bygg besøksparkering i kjellere og under bakken. Kjellere kan også brukes til andre formål dersom parkeringsbehovet endres i framtida - for eksempel lager, lokaler for håndverksbedrifter og verksteder.
- Legg mer aktivt til rette for bildeling og sykkelparkering. Da kan antall private parkeringsplasser reduseres
- Legg til rette for sambruk gjennom ulike tider av døgnet mellom sykkel, privatbil, og person- og varetransport



Før:
Smågater i boligkvartaler domineres av bilkjøring og gateparkering



Etter:
Smågater i boligkvartaler transformeres til bilfrie nabolagsgater eller gatetun for lek og opphold

Strategi for økt byliv. Illustrasjon: Team Rodeo

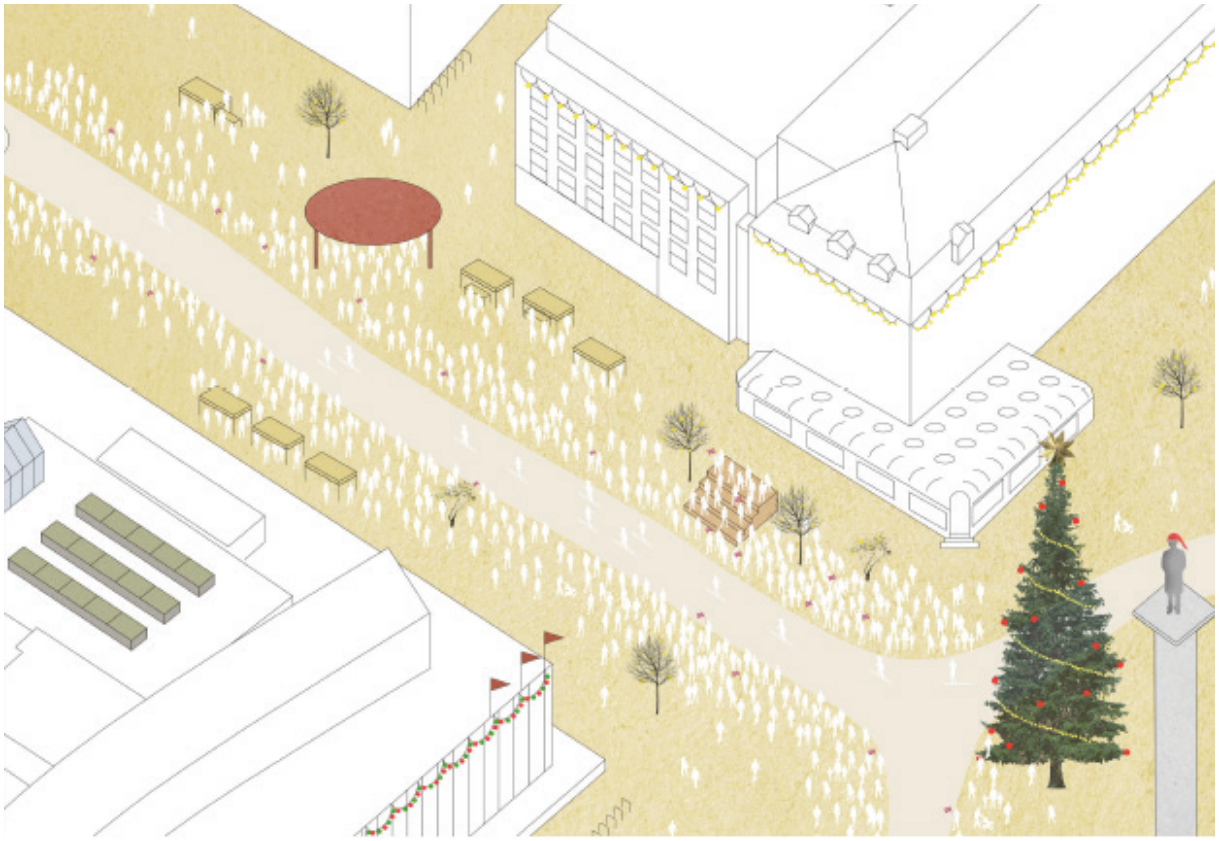
UTVIKLE EN STRATEGI FOR OPPRUSTING AV GATENETTET I MIDTBYEN OG TILFØR PARKMESSIGE KVALITETER. LØFT FRAM STRATEGIER OG TILTAK KOMMUNEN HAR FOR BYLIV I SENTRUM – OG FÅ FOLK MED, SOMMER SOM VINTER

Flere av teamene foreslår å lage hagegater, parkgater og/eller parkring. Ved også å fjerne gjennomkjøring fra gater vil det bli mulig å etablere parker der det i dag er gater. Som beskrevet tidligere foreslår evalueringskomiteen at Kongens gate og Munkegata får fremtredende roller som henholdsvis lekeplass, møteplass og paradegater for byens befolkning. For de øvrige gatene har komiteen følgende råd: Komiteen ser det som viktig å ivareta hovedgatenes historiske utforming gjennom tydelige historiske gaterom. Dersom man skal anlegge park- eller lekegater bør det skje i mindre gater, som for eksempel Thomas Angells gate eller Dronningens gate. Team Asplan Viak viser spennende løsninger for Kjøpmannsgata, med blant annet aktivisering av allmenningene ned mot Nidelva. Team Rodeo har fine tanker om Fjordgata og foreslår også gratis leie av gategrunn tilknyttet ulike aktiviteter.

"La det være plass til fest! Store områder i byrommene er i dag brukt til lagring av biler. Ved å frigjøre plass langs fasader og skape en større fleksibilitet i gatene, kan dette arealet brukes til ulike kortvarige arrangementer slik som som sport, kultur, festivaler". Team Lala Tøyen

Tiltak:

- Prioriter noen gater, erstatt bilparkering på gateplan med brede soner for lek og opphold langs gatene
- Bruk erfaringene fra vitaliseringsprosjektet for veiter og gårdsrom, og opprett en egen stilling for vitalisering av hele Midtbyen (bevaring, foredling, aktivering)
- Utvid gågatenettet og skap attraktive aktivitetsområder.
- Tilrettelegg for midlertidige aktiviteter og vurder gratis leie av gategrunn i utvalgte områder, aktiviteter og tidsperioder
- Styrk sentrumsorganisasjonen Midtbyen management slik at de kan arrangere enda bedre Julemarked og Martna, og tilrettelegge bedre for de allerede tusen arrangementene i sentrum og frivilligheten
- Iverksett flere av de foreslåtte byromsoppgraderingene i byromsstrategien Byrom i sentrum.



Illustrasjon: Team Lala Tøyen

Fleksible gatearealer til fest!
Torget/Kongens gate

STYRK BEFOLKNINGENS HISTORISKE RØTTER GJENNOM AKTIV DELTAGELSE

Ha et bevisst og aktivt forhold til byens tusenårige historie, og kommuniser historien bedre. Trondheim bør ha et bymuseum i sentrum.

Tiltak:

- Etabler et bymuseum i sentrum
- Arranger flere byvandringer
- Utarbeid undervisningsopplegg for skolene
- Bruk visualisering og digitale verktøy til å formidle historien
- Lag bedre skilting til turistattraksjoner

GJØR MIDTBYEN TIL ET ARNESTED FOR ETABLERERE, OPPLEVELSESINDUSTRI OG NYE HANDELSKONSEPTER

I 2050 vil sentrumshandelen dreie seg like mye om opplevelser og møteplasser, som salg av varer. Team Asplan Viak anbefaler at det utvikles nye konsepter i samarbeid mellom en prosjektkoordinator (ekspert på området) og de enkelte aktørene, butikkdriverne og nye iverksettere. Byens utdannelsesinstitusjoner innenfor handel, service, økonomi, arkitektur, byplanlegging og håndverk bør inkluderes i arbeidet med å løfte detaljhandelen og også på andre måter skape en mer attraktiv by. Butikkene bør co-coaches (det vil si videreutdannes sammen i grupper) slik at de kan lære av hverandre underveis og knytte sterkere bånd.

Tiltak:

- Co-coaching av butikker i regi av Midtbyen management
- Finn egnede lokaler for gründere
- Åpne opp for nye konsepter der man blander ulike tilbud



Nidarosdomen er hele Norges nasjonalhelligdom og en viktig identitetsmarkør i Trondheim sentrum. Foto: Carl-Erik Eriksson/Trondheim kommune

Utdypende råd til utvikling av sentrum nord: Brattøra

- Legg til rette for at et tilstrekkelig antall boliger, service, sosial infrastruktur, lokalhandel og prinsippet med åpne fasader i første etasje blir ivaretatt etter som området utvikles.
- Havneområdet på Pir II og deler av Pir I bør beholdes og videreutvikles som havn, og det må etableres gode overganger mellom sentrumsformål og havn
- Knytt Brattøra sammen med Midtbyen gjennom et lokk over deler av jernbaneområdet, men behold areal nok til å utvikle togtilbudet
- Utrede muligheten for å fylle ut deler av havnebassenget (Ytre basseng) og lag et stort nytt boligområde med attraktiv beliggenhet, kanaler og et stort offentlig byrom
- Utvikle Vestre kanalkai slik at folk kan bo langs kanalen, men behold kanalen som et generøst blått byrom tilgjengelig for alle.
- Etabler flere nye gang- og sykkelforbindelser over kanalen fra Ravnkloa og Tordenskjolds gate. Bruer over Kanalen må kunne åpnes for båttrafikken.
- Intensivér arbeidet med å få flyttet jernbanens godsterminal for å gi plass til byutvikling
- Flytt Nordre avlastningsveg inntil persontrafikksporene på jernbanen for å samle barrierene og gjør godsterminalområdet attraktivt til utvikling av arbeidsplassintensive virksomheter og boliger
- Styrk forbindelsen mellom hav og land, og la Trondheimsfjorden være synlig og premissgivende for utformingen av bydelen på land.



Forslag til løsning for boliger i kaikanten til kanalen på Vestre kanalkai. Evalueringskomiteen mener dette er et interessant forslag, men at det i for stor grad reduserer vannrommet. Illustrasjon: Team Pir II



Illustrert forslag til lokk over deler av jernbaneområdet og utfylling av havnebassenget ved Brattørkaia. Illustrasjon: Team Pir II



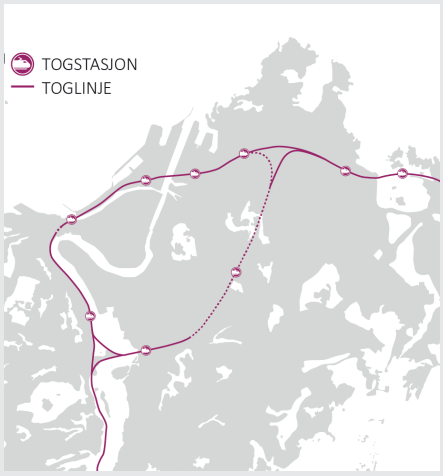
Godt eksempel på skalatilpasning, farger og brutte dimensjoner i det foreslåtte boligområdet på Pir I, Brattøra. Deler av Pir I må imidlertid inngå i en langsiktig strategi om å videreutvikle havna i dette området. Illustrasjon: Team Pir II

Utdypende råd til utvikling av sentrum sør: Elgeseter, Lerkendal og Øya

- Utvikle området rundt Finalebanen som et lokalt sentrum med ny, integrert skole
- Lag innfartsparkering på utsiden av bykjernen
- Skap en attraktiv plass foran Samfundet med et nytt kollektivpunkt hvor bilene spiller en mer tilbaketrukket rolle. Dette er viktig for å styrke kobling mellom Midtbyen, Høgskoleparken, universitetet og elva - og gir rom for møter mellom ulike grupper mennesker.
- Råd for Elgeseter gate:
  - Legg til rette for god framkommelighet for metrobuss i Elgeseter gate
  - Legg til rette for utadrettede funksjoner på begge sider av Elgeseter gate, særlig knyttet til de viktigste byrommene.
  - Prioriter byliv og fotgjengere langt høyere i Elgeseter gate - for å binde bydelen sammen og å knytte den bedre til Midtbyen
  - Legg til rette for gode tverrforbindelser for fotgjengere og syklister i Elgeseter gate, med langsgående sykling i hovedsak i parallellgater
  - Legg til rette for innovasjonsstrøk med næring, kontor og utdanning på Elgeseter
  - Sett ned fartsgrensen og gjør Elgeseter gate til en boulevard med to kjørefelt på sikt
  - Flytt stoppestedet for jernbanen nærmere Elgeseter gate og etabler et viktig kollektivknutepunkt for tog og buss, og en møteplass for pendlere. Positivt for både omstigning og for å kunne skape mer liv rundt det skisserte byrommet.
- La Øya være sentrums sentralidrettsanlegg og bevar dagens bebyggelsestruktur rundt.
- Bind Øya sammen med resten av byen med nye gang- og sykkelbruer over Nidelva, spesielt fra Nidarø til Ila med tanke på de utfordrende adkomstforholdene gjennom Klostergata til Trondheim Spektrum



Godt forslag til en ny barneskole på Elgeseter ved Finalebanen. Illustrasjon: Team Asplan Viak





Ambisiøst forslag med bytoget som en ringsløyfe rundt Trondheim sentrum. Vil Trondheim ha befolkningsgrunnlag for å gjøre dette konkurransedyktig i framtida? Illustrasjoner: Team Asplan Viak

Utdypende råd til utvikling av sentrum øst: Nyhavna og Møllenberg



Kultur, gjenbruk, ombruk og transformasjon som drivkraft i byutviklingen av Nyhavna. Illustrasjon: Team Rodeo

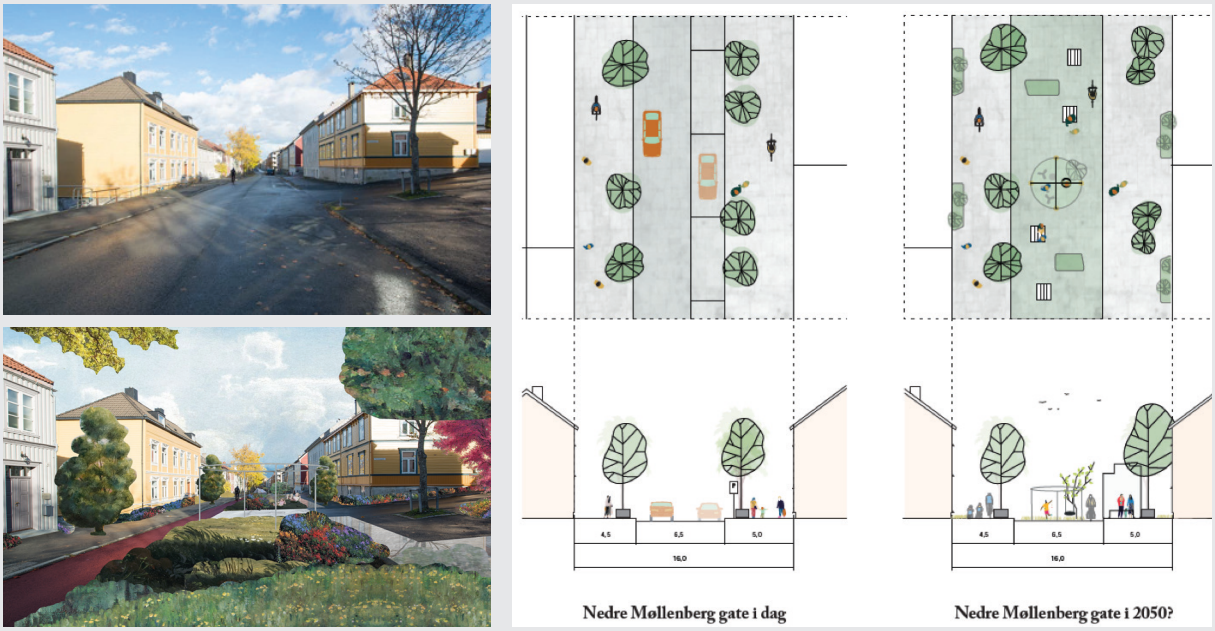
- Utvikle Nyhavna trinnvis til en attraktiv sentrumsbydel som også ivaretar havnas behov. Utbyggingen på Nyhavna må være bærekraftig og lønnsom i alle faser
- Bevar autensiteten til Nyhavna og la området få utvikle seg over tid
- Test ut ulike bebyggelsesstrukturer og typologier innenfor ulike delområder, som kan gi karakter og identitet til området
- Legg til rette for nye næringer, nye arbeidsplasser, nye boliger og nye boformer
- Etabler skole og barnehager som bidrar til en levende bydel. Skolen bør ha bakkekontakt, og derfor ikke ligge oppå Dora, selv om det er en interessant idé
- Legg til rette for gjenbruk, ombruk og transformasjon

"Brukbarheten som ligger i de praktiske bygningene på Nyhavna bør videreføres - la bruken styre vernet. Dette kan bidra til en aktiviserende form for kulturminnevern som setter bruk over estetikk. Ut over det rent praktiske må man ikke glemme verdien av havna som et grunnmotiv i fortellingen om Trondheim. På Nyhavna må man legge vekt på aktiviserende kulturminnevern. Dette gjøres ved å beholde nok eksisterende bygninger til at den industrielle havnekarakteren består, samt fylle disse med variert bruk gjennom tilrettelagt transformasjon." Team Rodeo

- Bruk kultur som drivkraft for byutviklingen på Nyhavna
- Legg til rette for alternative bo- og eieformer, og Trondheim kommune bør være en aktiv part
- Knytt Nyhavna bedre sammen med områdene rundt. Det må lages en tydelig kobling fra jernbanestasjonen på Lademoen til Nyhavna, og det er ikke sett på i parallelloppdraget.
- Legg til rette for gode gang- og sykkelforbindelser fra Nyhavna til Midtbyen
- Gjør Møllenberg til et attraktivt område for barnefamilier gjennom å etablere park-/lekegater i tett samarbeid med beboerne i området.
- Alle tiltak må ta ta vare på Møllenbergs bevaringsverdige arkitektur og rutenettplan fra 1890-tallet.
- Lag en gatebruksplan for Møllenberg - innspill til kommunal planstrategi

"Ved å transformere langsgående gater til en serie linjeparker, gatetun og bylivsgater skapes nye fellesareal som er trygge for barn og inviterer til lek og opphold for hele byen" - Team Rodeo

«De som lykkes med sentrum i verden, er de som tar vare på det historiske.» - Sitat Erling Dokk Holm



Team Rodeo foreslår å transformere langsgående (østvest-gående) gater, mens biltrafikken henvises til bakkene og Kirkegata. Illustrasjon: Team Rodeo

Utdypende råd til utvikling av sentrum vest: Marienborg og Ila



Marienborg sett fra Ceciliebrua mot nordvest. Ny gang- og sykkelbru fra Margretes gate på Øya over elva. Tilrettelegging for en offentlig elvesti som innbyr til ulike opplevelser. Illustrasjon: Team Lala Tøyen

- Vurder utvikling av helserelaterte virksomheter i sykehustypologi på Marienborg – i nærhet av St. Olavs Hospital og NTNU
- Vurder om det er mulig å avlaste Elgeseter gate gjennom å la biladkomst til St. Olavs Hospital komme via Marienborg, og om det bør bygges nye broer over Nidelva mellom Marienborg og Øya
- Integrer jernbanestasjonen på Marienborg bedre sammen med nærområdet gjennom å knytte aktiviteter som bygger opp under Marienborg stasjon som kollektivknutepunkt. Vurder om deler av jernbaneområdet på Marienborg kan overbygges fra dagens nivå og oppover.
- Transformer Marienborg til en levende bydel
- Vurder å utvikle studentboliger på Marienborg
- Ila har ikke fortettingspotensial av betydning, heller ikke ute i fjorden slik det er presentert i parallelloppdraget.

GJENNOMFØRINGSSTRATEGI: Å GÅ FRA BYPLANLEGGING TIL BYUTVIKLING

Trondheim kommune må lede an byutviklingen for å nå målet om flere folk i sentrum.

TRONDHEIM KOMMUNES ROLLE SOM PLANMYNDIGHET

Trondheim kommune behandler og fatter vedtak om innsendte regulerings-, dele og byggesaker som blir sendt inn av private og offentlige aktører som vil bygge i sentrum. I tillegg lager kommunen egne strategier, planer og veiledere. I Trondheim sentrum er kommunen i ferd med å lage områdeplan nordøstre kvadrant i Midtbyen, gatebruksplan for Midtbyen, sentrumsstrategi, planer for de fire store gatene i sentrum og gjennomførings-sstrategier for Nyhavna. Evalueringskomiteen råder Trondheim kommune til å legge inn Gatebruksplan for Møllenberg og Områdeplan for Lerkendal i ny planstrategi, og til å lage nye krav og bestemmelser for sentrum i rulleringen av kommuneplanens arealdel. Evalueringskomiteen råder også Trondheim kommune til å bli bedre til å praktisere og markedsføre allerede vedtatte strategier, planer og retningslinjer.

TRONDHEIM KOMMUNES ROLLE SOM PÅDRIVER OG SENTRAL AKTØR

Trondheim kommune har en viktig rolle som pådriver i sentrumsutviklingen. Evalueringskomiteen råder Trondheim kommune til å drive aktiv ressursmobilisering av innbyggere, organisasjoner, offentlige aktører og privat næringsliv, og til å koble private og offentlige ressurser sammen. Det er helt vesentlig at kommunen må lede an i utviklingsarbeidet, legge til rette, samarbeide aktivt, og vise at det er attraktivt å være i sentrum. Evalueringskomiteen anbefaler at Trondheim kommune investerer i oppgradering og nyetablering av parker, byrom, gater, veiter og sosial infrastruktur i sentrum. Dette vil være viktig spesielt for å få barnefamilier til å etablere seg.



Bygging på Torvet med både store og små gravemaskiner. Foto: Carl-Erik Eriksson/Trondheim kommune



Bilde hentet fra oppgavegrunnalget. Foto: Carl-Erik Eriksson

KORT OM DE TVERRFAGLIGE TEAMENES FORSLAG

Den følgende delen er en summarisk beskrivelse av noen hovedpunkter i teamenes forslag. De fullstendige rapportene ligger på nettsiden framtidstrondheim.no

Generelt er det lagt mye arbeid i dette parallelloppdraget, og det er gode og omfattende besvarelser.

Oppsummering av teamets forslag. Se forslaget på framtidstrondheim.no



TEAM PIR II: MIDTBYEN OG SENTRUM NORD

TEAM

TEAM PIR II

PIR II

CIVITAS

KULTURMINNEHJELP

ELI STØA (NTNU)

Hovedfokuset til team Pir II har vært å vise muligheter for fortetting med kvalitet i Midtbyen og hvordan Brattøra kan transformeres til en mangfoldig bydel i samspill med en byhavn. Hovedgrep som er foreslått er blant annet å koble sammen Midtbyen og Brattøra med parkgater, parkring og gågater, som skal danne grunnlaget for byromsnettverket. Disse forbindelsene prioriterer myke trafikanter og kobler sammen viktige offentlige rom og bydelene rundt.

Nye forbindelser for myke trafikanter blir presentert for å skape rekreative- og pulserende forbindelser og bedre kontakt med vannet. Et levende sentrum med ny gatebruk foreslås ved å etablere parkgater (bilfrie gater med attraksjoner for byen og besøkende som sammenbinder byens viktigste byrom), parkring (sammenhengende rekreativ forbindelse langs vannet), hagegater (mer private, grønne gater med plass til møte og opphold med naboer), gågater (handel, servering og rekreasjon) og kollektivgater (travle og pulserende bygater hvor bussen prioriteres). I tillegg til de tematiske gatene legger de opp til etablering av nye gangforbindelser over elva og kanalen. Lokk over jernbanesporene ved Trondheim stasjon utvides for å muliggjøre flere forbindelser for gående og syklende over sporområdet, samt økt utbygging. En viktig tilleggsfaktor er forslaget om å fjerne godsterminalen, mens jernbanesporene nord for stasjonen sikres for mulig utvidelse av Trønderbanen.



Fortettingspotensialet de kommer med i Midtbyen er nesten en dobling av dagens beboere. Drøyt halvparten av potensialet kommer av riving eller ombygging av eksisterende bebyggelse. Den moderate fortettingen kan kanskje sies også å være ganske radikal, men teamet trekker fram gode refleksjoner. Teamet argumenterer for at man i Midtbyen bør kunne betrakte hele Midtbyen som boligens tomt, at det ikke er det samme som å bo i forstedene. Dette betyr ikke at man skal gi opp kvaliteter, men at penger fra boligprosjekt må rettes mot offentlige kvaliteter, ikke nødvendigvis bare private uterom. Et nytt kjøremønster for bil foreslås i Midtbyen for å få flere bilfrie og enveiskjørte strekninger og mer plass til myke trafikanter, lek, grønnstruktur og mulighet til å etablere kollektivgater.

En del av Nordre avlastningsvei (NAV) foreslås flyttet inn mot jernbanesporene, for så å legge lokk over jernbanesporene og NAV. Dette for å skape flere og bedre forbindelser for gående og syklende, samt økt utbygging. Det innerste havnebassenget foran Pirbadet fylles ut for å inngå som nytt utbyggingsareal. Pir I og Vestre kanalkai transformeres til boligområder med tilhørende sosial infrastruktur og tjenester. Pir II videreutvikles til en kompakt byhavn som en ressurs for byen, næringslivet og forskningsmiljøet.

Fortettingspotensial Pir II: 510 434 m2 BRA
Fortettingspotensial i Midtbyen Pir II: Moderat fortetting (3-7 etasjer): 293 500 m2 BRA. Radikal fortetting (3-12 etasjer): 344 200 m2 BRA.

Oppsummering av teamets forslag. Se forslaget på framtidstrondheim.no



TEAM ASPLAN VIAK: MIDTBYEN OG SENTRUM SØR

TEAM

TEAM ASPLAN VIAK

ASPLAN VIAK

LIVING CITIES

SOSIOLOGISK POLIKLINIKK

INSTITUTT FOR CENTERPLANLÆGNING I DANMARK

Hovedgrep: Asplan Viak har valgt å ta utgangspunkt i eksisterende system, men ny bruk. De foreslår å tilrettelegge for å omdisponere gjennomgangstrafikken slik at den går rundt sentrum for bilene, ikke gjennom Midtbyen. Parkeringshus i sentrumskjernens randsone vil sikre tilgjenngelighet for personbilen, hvor man enkelt kommer seg til kollektivtjenester, bysykkel og gode gangforbindelser. Det legges opp til at trafikken kan gå i ring 1 og ring 2, dette er allerede mulig, men ikke utnyttet. I tillegg har de sett på muligheten for bytog og byferge, som kan være med å avlaste eksisterende kollektivtilbud. Jernbanestasjonen ved Lerkendal foreslås å flyttes vest mot Elgeseter gate. Forbindelser på tvers av elva og langs elva er også et fokusområde. Midtbyen omkranses slik av "10-minuttersbyer" med mange boliger, lokalsentrumsfunksjoner og arbeidsplasser, som vil styrke handel og byliv i Midtbyen.

Som en del av det historiske bynettverket ser de på viktigheten av å tydeliggjøre Cicignons byplan. Som en del av dette foreslår de å gjennomføre en kulturhistorisk stedsanalyse etter Riksantikvarens metode (DIVE-analyse) for Midtbyen, for en avklaring av Midtbyens tålegrense og handlingsrom. De ser potensiale og nytten av et forsterket park- og byromsnettverk med gode sammenhenger tilrettelagt for bevegelse og opphold for myke trafikanter, med kontakt til vannet.



PLASSROM LERKENDAL



ØYA



PLASSROM STUDENTERSAMFUNDET



PLASSROM ELGESETER

Teamet har en god balanse mellom vern og utbygging, med en bevisst holdning til høyder. De foreslår å holde byggehøyden nede i Midtbyen, men mulighet til å bygge mer i høyden jo lengre sør man kommer. Med den utnyttelsen det er lagt opp til i dette forslaget ser de også behov for nye skoler. Området ved Finalebanen blir sett på som en viktig møteplass for lek og aktivitet hvor bydelsfunksjoner med møteplasser og ny sosial infrastruktur som barneskole og barnehage vil skape et godt lokalsenter i sentrum sør.

De fokuserer også på viktigheten av sentrale arbeidsplasser og aktivisering av hjørner i kvartalene. Fortetting foreslås med kompakt, attraktiv og innovativ bebyggelse med publikumsrettede funksjoner i første etasje og kontor/bolig i etasjene over. Teamet ser at det kan ta en stund før tiden er moden til å stenge Elgeseter gate for biltrafikk, men har lagt fram mulige trinn for å nå dette i et framtidig perspektiv. De foreslår blant annet at Elgeseter gate snarest mulig oppgraderes med gatetrær og redusert hastighet (30-40 km/t) og med to felt for buss og to felt for bil.

Fortettingspotensial i Midtbyen team Asplan Viak:
32 900 m2 BRA
Fortettingspotensial i sentrum sør team Asplan Viak:
463 200 m2 BRA



Oppsummering av teamets forslag. Se forslaget på framtidstrondheim.no



TEAM RODEO: MIDTBYEN OG SENTRUM ØST

TEAM

TEAM RODEO

RODEO ARKITEKTER
Magnus Jørgensen
Ingrid Roalsø
Knut Schreiner
Salas Montes
Thao Nguyen

SANDEN + HODNEKVAM
John Sanden
Ingvild Hodnekvam

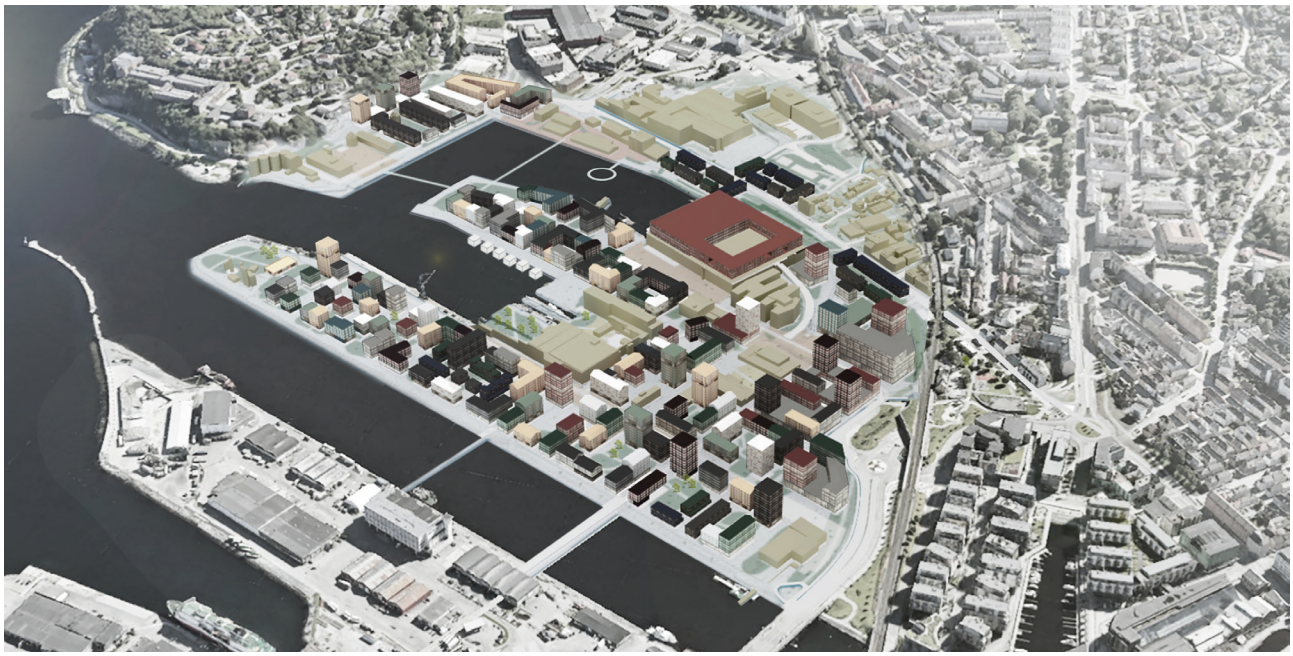
NORSAM OG SINTEF
Even Smith Wergeland

I tillegg til å svare ut målsettingene til Trondheim kommune, har teamet hatt et spesielt fokus på tre overordnede tema som har vært gjennomgående i alle faser av prosjektet: kulturminnevern, byliv og stedsidentitet.

Teamet peker på at diskusjonen rundt boligpotensialet i Midtbyen handler mye om fortetting og nybygg, men at den i større grad bør inkludere transformasjonspotensialet og hvilke verdier man har til rådighet for å forenkle prosess og dempe kostnadsveksten. Videre ser de behov for å justere ned blant annet MUA-kravene, og at man må tenke annerledes i bykjernen og se potensialet i de offentlige rommene som er tilgjengelige. Derfor foreslår de også oppgradering, tilrettelegging og sambruk av andre typer uterom i Midtbyen, som f.eks. skolegårder, parkeringsplasser, parker og nabolagsgater.

Kvartalskomplettering, byreperasjon og bakgårdssanering er grep teamet mener er nødvendige for å skape gode bokvaliteter i Midtbyen. Bevaring gjennom luking kommer her fram som et viktig grep fordi kvartalene i Midtbyen er svært trange og mørke, med få og små uteoppholdsarealer i bakgård. Dette mener de at har forringet bokvaliteten til de få som bor i Midtbyen. Teamet foreslår å åpne for et større målrettet program for uttynning av bakgårdsbebyggelse til fordel for grønne fellesarealer i bakgårdene, eller mer rasjonelle næringslokaler på bakkeplan, og at dette kan øke attraktiviteten både for beboere, investorer og næringsaktører.





Det fremheves potensialer til å transformere overflateparkering til parker, byrom og rekreasjonsarealer. Spesielt langs Fjordgata, som også bør prioriteres for byliv framfor trafikkåren Olav Tryggvasons gate. Fjordgatas allmenninger vil videre aktiviseres av et slikt grep, som igjen vil være et løft for denne delen av byen. Teamet tror på sikt også at fokus skiftes fra sentrum som handelsdestinasjon til sentrum som en destinasjon for opplevelser, arbeid, rekreasjon, service og bosted. Dette vil gi nye årsaker til å besøke sentrum. De peker også framtidsrettet på en del samfunnsendringer mht. varehandel, delingsøkonomi, mm.

For Møllenberg presenteres det et grep om et nytt nettverk av gatetun og aktive bakgårdsmiljø, hvor langsgående gater gjøres om til bilfrie nabolagsgater som åpner for lek, opphold og utfoldelse. Biltrafikken henvises til de tverrgående bakkene. Dette prinsippet foreslår de at også kan videreføres til andre områder i sentrum og Midtbyen.

Teamet bygger videre på tankene om å utvikle Nyhavna ut i fra stedsidentiteten som handler om havneaktiviteter, historie og kulturminner, som igjen er en arena for byutviklingsentusiasme, eksperimentell byutvikling og midlertidighet, innovasjon, kunstnere og kunstmiljøer.

Forslaget om kollektivbro som knytter sammen Pir II og Nyhavna kan være et godt grep, men må avklares med havnens behov. Dette vil kunne avlaste Pirbrua og rundkjøringene på hver side hvor det er tilbakeblokkeringer i dag. Metrobussen vil da kunne få bedre betingelser, enn hva som er tilfellet pr. nå. Strandveien som busstrasé i sammenheng med dette kan muligens være en god idé, men må vurderes nærmere.

Fortettingspotensial Midtbyen team Rodeo: 87 500 m2 BRA
(og foreslår å rive 100 000 m2 BRA)
Fortettingspotensial Nyhavna team Rodeo: 348 300 m2 BRA

Oppsummering av teamets forslag. Se forslaget på framtidstrondheim.no



TEAM LALA TØYEN: MIDTBYEN OG SENTRUM VEST

TEAM

TEAM LALA TØYEN

LALA TØYEN

SKAJAA ARKITEKTKONTOR

CIVITAS

URGENT AGENCY

KULTURMINNEHJELP

ÅF LIGHTNING

ROBERT EKANGER

KRISTIN NÆSS

Holdning: Trondheim sentrum skal bygges på et relasjonelt menneskesyn! Fellesskap, bruk og bevaring av naturen, inkluderende nabolag, sambruk, fleksible gaterom, superbussen og Nidelva er viktige faktorer i dette forslaget. Hovedstrategien de kommer fram med er å bygge nabolag og utvikle Nidelva som Trondheims bypark. Videre foreslås det fire grep for å sikre en langsiktig utvikling av et attraktivt og herlig bysentrum.

Grep 1: I 2050 fungerer elvekorridoren også som et parkområde der folk kan bevege seg på langs og på tvers. Det er en god balanse mellom ivaretakelse av menneskenes rekreasjonsbehov og økologiske hensyn. Foreslår å lage en kommunedelplan for elvekorridoren.

Grep 2: Utvalgte trafikkarealer omgjøres til gater med byliv og bynatur. Bilreduserende tiltak danner grunnlag for en attraktiv gå-by og frigjør areal, reduserer forurensning og støy, og er en forutsetning for å legge til rette for gode bomiljøer også i Midtbyen.

Grep 3: Tilpassing til dagens skala og uttrykk. I 2050 er det fortsatt ikke bygget for høyt og ikke for tett og fortettingen bygger opp under gode byrom, gater og torg.
Grep 4: I 2050 er nabolaget grunnsteinen i byutviklingen - og byutvikling kan dermed også skje nedenfra og opp. For å få dette til må barrierer bygges ned og fellesfunksjoner bygges opp.



Nye bygninger

Eksisterende bebyggelse

Eksisterende bygg transformert til fellesformål

Grøntområder

Drivhus og kjøkkenhager

Teamet ser viktigheten av å tilrettelegge for gående overalt, hvilket innebærer at det er behov for flere bruer over Nidelva og gangstier langs Nidelva. Syklende har det nest tetteste nettverket og bør ha prioritet i de fleste gater - utenom gågater og kollektivgater (dersom konflikt). Bussen må nå alle målpunkt i byen og uten å bli forsinket at privatbiler. Kjøremønsteret for bil foreslås å basere seg på et sektorprinsipp der man må kjøre ut og inn av samme sektor i et system med enveiskjørte gater. Når det kommer til varelevering foreslås det nytenking i form av terminaler nære hovedveier og togstasjoner der varene leveres og deretter fraktes "last mile" på mindre elektriske kjøretøy.

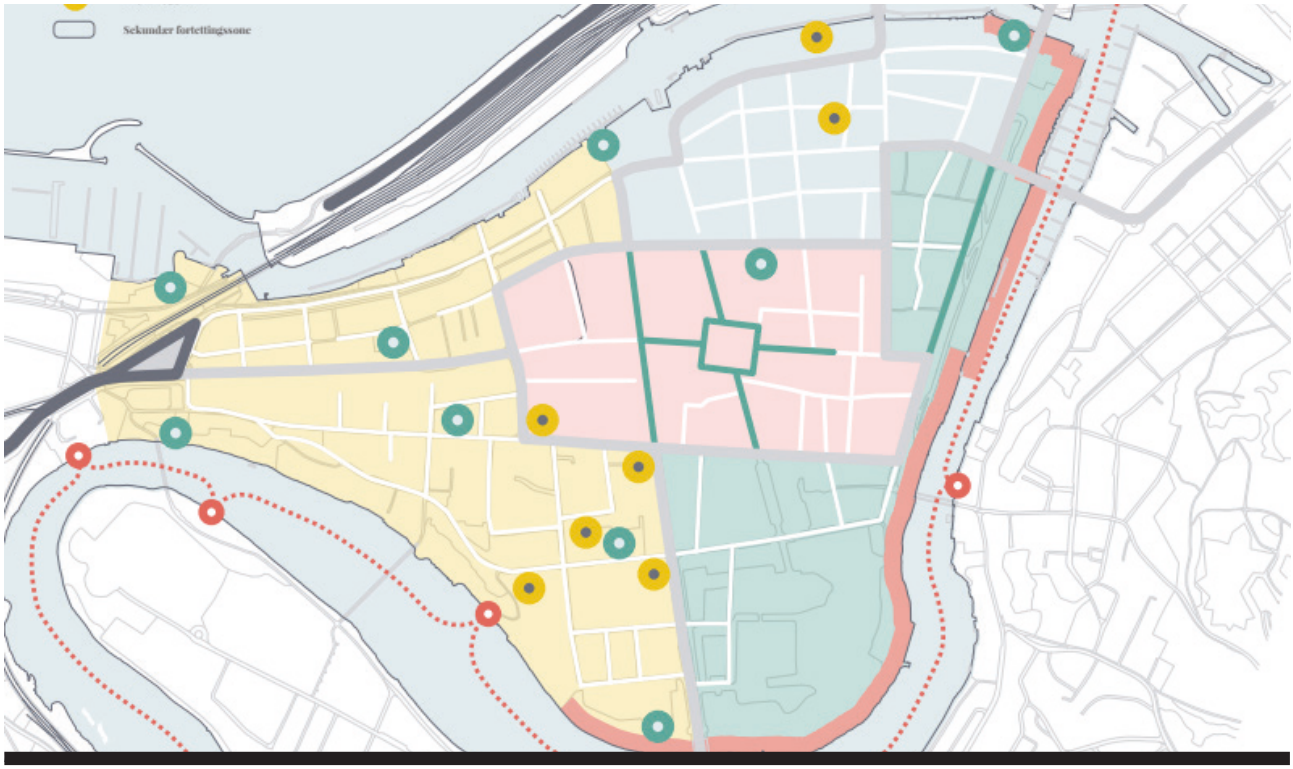
Teamet påpeker at byens viktigste kulturminne i Midtbyen kanskje rett og slett er byplanen - som forholder seg til landskapet elva har formet gjennom flere tusen år, og at fortetting må styrke denne. De foreslår derfor å bygge videre på og videre i den historiske skalaen. Dette foreslås gjennom å omdefinere funksjoner, fylle inn og fortette i samme skala. De aller mest selvstendige, stolte og ukrenkelige kulturminnene i byen, skal respekteres. Samtidig må bygninger og bygningsmiljøer med kommunens antikvariske klassifisering C, og til dels B, kunne utfordres og settes i nødvendig spill når nye bilder av Trondheim 2050 skal tegnes.

Prinsipp som kommer fram for å styrke bydeler og nabolag er å etablere felleshus, gjerne i forbindelse med et lite torg, hvor gatene blir tydelige fellesrom med aktiviteter.

På Marienborg foreslås det å legge jernbanesporene og togstasjonen under bakken, og man kommer opp derfra til en allmenning med torg og park. Skalaen på bygningene her tilsvarer skalaen på sykehusområdet, med mulighet for å koble på helse- og universitetsfunksjoner, i tillegg til en videregående skole. Mot sør og nord foreslås det etablering av boliger på ulike tomtestørrelser med plass til både byggegrupper og større byggefelt.

Fortettingspotensial Midtbyen team Lala Tøyen: 56 700 m2 BRA
Fortettingspotensial Ila og Marienborg team Lala Tøyen: 449 700m2 BRA

Oppsummering av teamets forslag. Se forslaget på framtidstrondheim.no



FORSKNINGSPROSJEKTET 3C - SAMSKAPING AV FREMTIDENS BYER

TEAM

FORSKNINGSPROSJEKTET 3C SAMSKAPING AV FREMTIDENS BYER

UNIVERSITET I OSLO
Ole Smørdal

NORCONSULT BERGEN
Kristina Wensaas

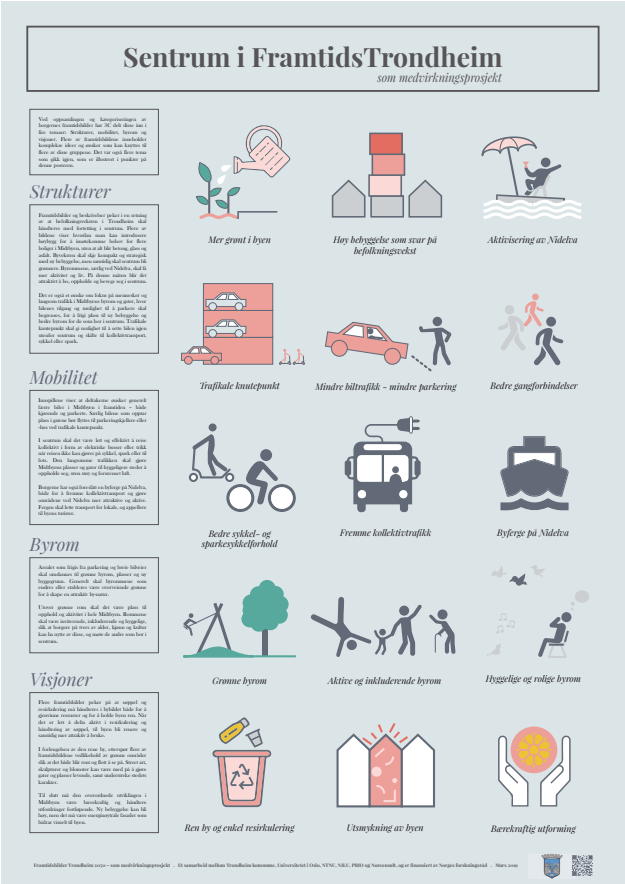
INSITITUTT FOR DESIGN NTNU
Ida Nilstad Pettersen

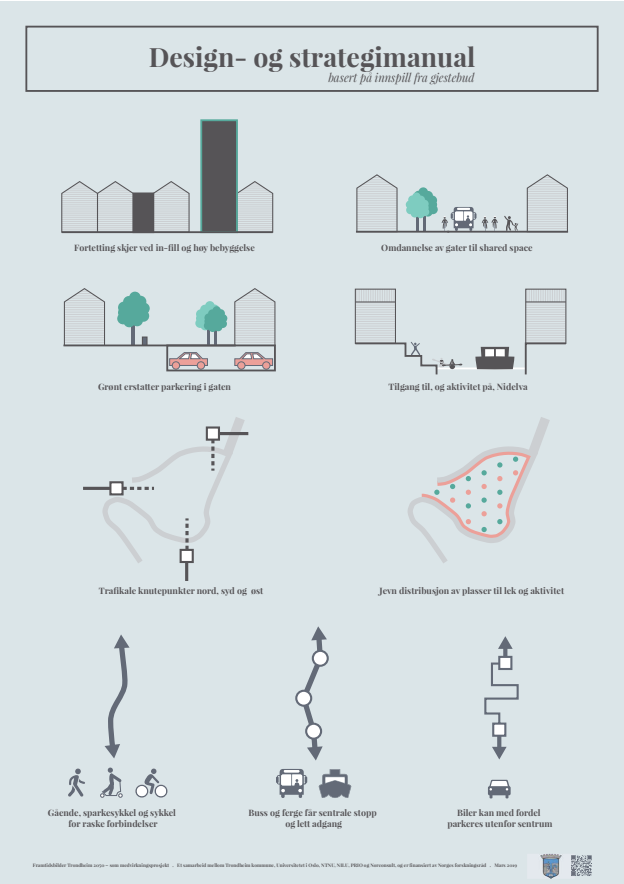
PRIO
Kristian Hoelcher

NILU
Susana Lopez-Aparicio

Gruppen bak «det femte bidraget» til parallelloppdraget er et forskningsprosjekt som utforsker bruk av teknologi for medvirkning i byplanlegging. Engasjerte innbyggere har arrangert gjestebud hjemme hos seg selv og har ved hjelp av en nettside bidratt med tanker og ønsker om sentrumsutviklingen i Trondheim, og kommet med innspill til hvilke framtidsbilder som bør være styrende for byutviklingen. Forskerne i 3C har gjennomgått framtidsbildene fra gjestebudene og gjennomført en kategoriserings- og fremstillingsprosess, for å finne mønstre og oppsummere befolkningens innspill. Ved oppsamlingen og kategoriseringen av innbyggernes framtidsbilder har 3C delt disse inn i fire temaer: Strukturer, mobilitet, byrom og visjoner.

Strukturer: Framtidsbilder og beskrivelser peker i en retning av at befolkningsveksten i Trondheim skal håndteres med fortetting i sentrum. Flere av bildene viser hvordan man kan introdusere høybygg for å imøtekomme behov for flere boliger i Midtbyen, uten at alt blir betong, glass og asfalt. Byveksten skal skje kompakt og strategisk med ny bebyggelse, men samtidig skal sentrum bli grønnere. Byrommene, særlig ved Nidelva, skal få mer aktivitet og liv. På denne måten blir det attraktivt å bo, oppholde og bevege seg i sentrum. Det er også et ønske om fokus på mennesker og langsom trafikk i Midtbyens byrom og gater, hvor bilenes tilgang og mulighet til å parkere skal begrenses, for å frigi plass til ny bebyggelse og bedre byrom for de som bor i sentrum. Trafikale knutepunkt skal gi mulighet til å sette bilen igjen utenfor sentrum og skifte til kollektivtransport, sykkel eller spark.





Mobilitet: Innspillene viser at deltakerne ønsker generelt færre biler i Midtbyen i framtida – både kjørende og parkerte. Særlig bilene som opptar plass i gatene bør flyttes til parkeringskjellere eller -hus ved trafikale knutepunkt. I sentrum skal det være lett og effektivt å reise kollektivt i form av elektriske busser eller trikk når reisen ikke kan gjøres på sykkel, spark eller til fots. Den langsomme trafikken skal gjøre Midtbyens plasser og gater til hyggeligere steder å oppholde seg, uten støy og forurenset luft. Borgerne har også foreslått en byferge på Nidelva, både for å fremme kollektivtransport og gjøre områdene ved Nidelva mer attraktive og aktive. Fergen skal lette transport for lokale, og appellere til byens turister.

Byrom: Arealet som frigis fra parkering og breie bilveier skal omdannes til grønne byrom, plasser og ny byggegrunn. Generelt skal byrommene som endres eller etableres være overveiende grønne for å skape en attraktiv bynatur. Utover grønne rom skal det være plass til opphold og aktivitet i hele Midtbyen. Rommene skal være inviterende, inkluderende og hyggelige, slik at borgere på tvers av alder, kjønn og kultur kan ha nytte av disse, og møte de andre som bor i sentrum.

Visjoner: Flere framtidsbilder peker på at søppel og resirkulering må håndteres i bybildet både for å gjenvinne ressurser og for å holde byen ren. Når det er lett å delta aktivt i resirkulering og håndtering av søppel, vil byen bli renere og samtidig mer attraktiv å bruke. I forlengelsen av den rene by, etterspør flere av framtidsbildene vedlikehold av grønne områder slik at det både blir rent og flott å se på. Street art, skulpturer og blomster kan være med på å gjøre gater og plasser levende, samt understreke stedets karakter. Til slutt må den overordnede utviklingen i Midtbyen være bærekraftig og håndtere utfordringer fortløpende. Ny bebyggelse kan bli høy, men det må være energinøytrale fasader som bidrar visuelt til byen.

NR.
513
2019



Grønne nabolagsgater som bidrar til å bringe folk sammen. Illustrasjon: Team Lala Tøyen



Illustrasjon: Team Rodeo

Norske arkitekters landsforbund (NAL)

Norske arkitekters landsforbund (NAL) er en fagideell medlemsorganisasjon for over 4300 arkitekter i Norge. Vi arbeider for å fremme god arkitektur og stedsutvikling, og utvikler forbildeprosjekter innen miljø og bærekraft med våre samarbeidspartnere. Vårt mål er å øke miljøkompetansen og tverrfagligheten blant arkitekter, planleggere og øvrige aktører i byggesektoren.

arkitektur.no

Norske Arkitektkonkurranser (NAK)

Norske Arkitektkonkurranser (NAK) er den eneste publikasjon i sitt slag, der arkitektkonkurransene dokumenteres på en systematisk og profesjonell måte. Her presenteres både vinnerprosjektet og de øvrige premierte, innkjøpte og hedrede utkastene, samt de sentrale deler av juryens kritikk. NAK oppleves av oppdragsgiver som et nyttig redskap i det videre arbeide med gjennomføring av byggesaken, samt at det gir god «markedsføring» for oppdragsgiveren og for prosjektet som skal realiseres.

Norske arkitekters landsforbund
Josefines gate 34
NO-0351 Oslo

Tlf: 23 33 25 00
nal@arkitektur.no
arkitektur.no