NORSKE
ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag fra Trondheim kommune

NR.
523
2020



Ill.: Team MAD

Parallelloppdrag
«OFFENTLIGE ROM PÅ NYHAVNA»

Norske arkitekters
landsforbund



Foto: Trondheim Kommune

INNHOLD

- Forord
- Bakgrunn
- Visjon
- Om parallelloppdraget
- Vurderingskomiteens 11 råd til utvikling av de offentlige rommene på Nyhavna
- Utdyping av Vurderingskomiteens råd til utvikling av de offentlige rommene på Nyhavna
- Handlingsplan: Hvordan kan vi sikre intensjonene?
- Oppsummering av bidragene fra alle teamene

FORORD

Denne rapporten evaluerer parallelloppdraget for offentlige rom på Nyhavna. Rapporten skal ligge til grunn for et Kvalitetsprogram for offentlige rom som skal gi premissene for detaljreguleringer på Nyhavna. Parallelloppdraget skulle sikre en overordnet helhet og kvaliteten på byrom, parker, allmenninger, sjøfronter og kaikanter, forbindelser og gater i den fremtidige sentrumsbydelen og hjelpe oss å utvikle strategiske tiltak og retningslinjer som sikrer dette. Gjennom parallelloppdraget har vi fått fram et stort spekter av ideer, illustrerte forslag og løsningsmuligheter.

Rapporten er utarbeidet av en bredt sammensatt vurderingskomité, oppnevnt av Trondheim kommune før oppstart av parallelloppdraget. Komiteen har vurdert forslagene i henhold til programmet for parallelloppdraget. Samtidig har alle team kommet med relevante og interessante innspill som beskriver hvilke sammenhenger de offentlige rommene må sees i og hvordan man kan arbeide for å nå målene. Vurderingskomiteen har etter omfattende drøfting blitt enige med arkitektgruppene om at å arbeide med de offentlige rommenes plassering, funksjon, størrelse og utforming fordrer at man samtidig ser på helheten på Nyhavna. I denne rapporten blir gode forslag fra parallelloppdraget presentert og drøftet, og det sees på hvordan de offentlige rommene kan utvikles som deler av en helhetlig strategi for hvordan Trondheim kan nå sine ambisiøse mål med Nyhavna.

Trondheim, oktober 2019

Vurderingskomiteens signaturer

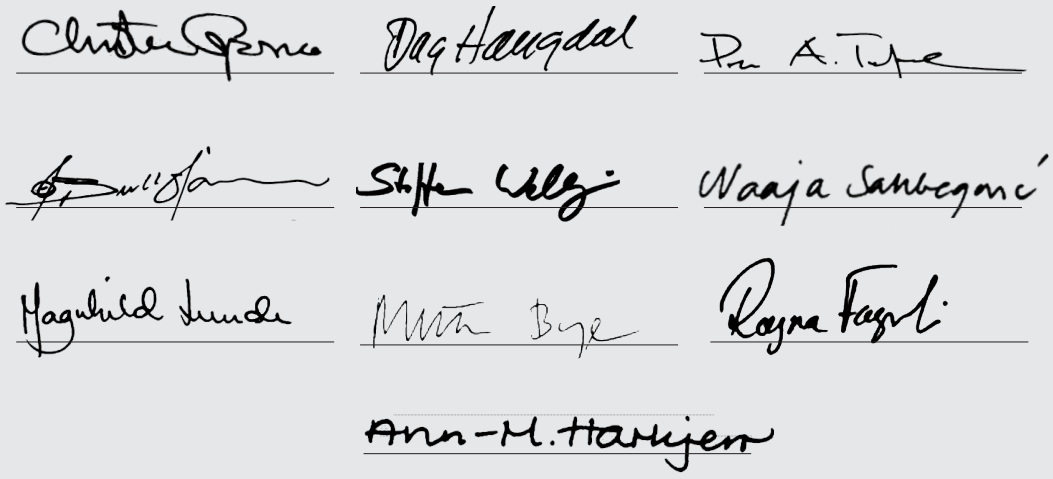
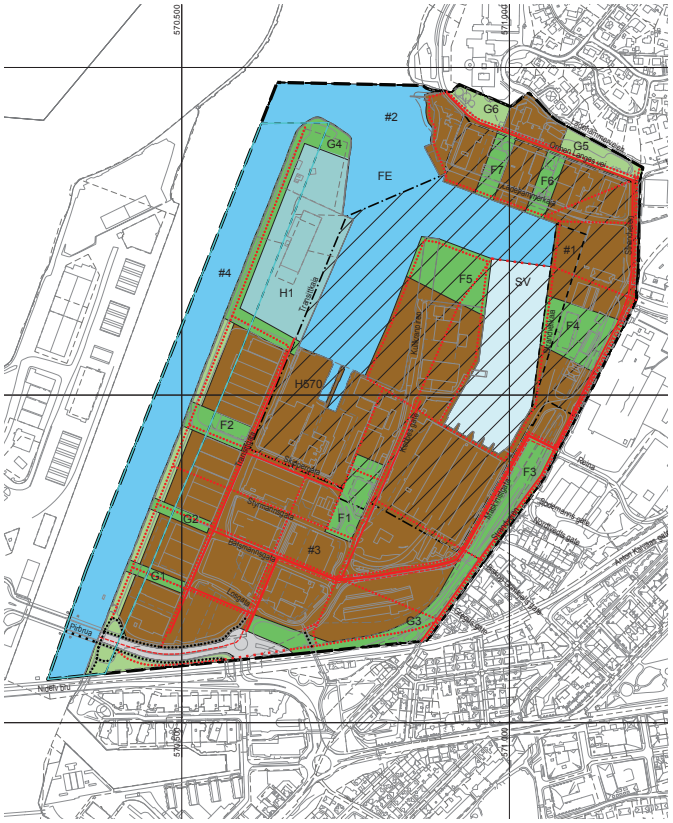




Foto: Carl-Erik Eriksson, Trondheim kommune





Illustrasjon: Kommunedelplanen for Nyhavna, og delområder som skal detaljreguleres. 1. Brannstasjonsområdet, 2. ROM Eiendom/ Jernbaneverket, 3. Dora 1, 4. Dora 2, 5. Strandveikaia, 6. Kullkranpiren, 7. Ladehammerkaia, 8. Båtmannsgata, 9. Transittkaia sør, 10. Transittkaia nord (havn).

BAKGRUNN

Med Nyhavna står Trondheim overfor en unik mulighet til å utvikle en fremtidsrettet og særegen bydel ved vannet, 15 minutters gange fra Midtbyen. Dette gjør området svært aktuelt og attraktivt for sentrumsutvikling, og den offentlige interessen for Nyhavna er stor. I dag rommer området viktig havnevirksomhet, sjøtransport, industriarbeidsplasser og kulturnæringer. Kommunedelplanen fra 2016 åpner for at store deler av området transformeres og legger til rette for bymessig bebyggelse og variert arealbruk, der kulturminnene fra andre verdenskrig, kulturnæringene og nærheten til vannet, samt småskala industri og maritim virksomhet skal fortsatt prege området.

Kommunedelplanen deler Nyhavna inn i 10 delområder, som skal ha hver sin reguleringsplan. Planen sikrer at det skal utarbeides flere programmer før detaljreguleringer av delområdene kan vedtas. Kvalitetsprogrammet for offentlige rom skal, sammen med et miljøprogram, kulturnæringsprogram, kulturminneprogram og plan for teknisk infrastruktur samles i ett dokument, Kvalitetsprogram for Nyhavna. Dette dokumentet vil legge grunnlaget for utviklingen av Nyhavna. Kvalitetsprogrammet skal sikre at Nyhavna blir en attraktiv bydel både å besøke, bo og arbeide i. Programmet skal være visjonært og gi oss bilder på hvordan Nyhavna vil kunne se ut i fremtiden, samtidig som det skal være gjennomførbart og sette standard når utbyggingen starter. Det skal ivareta en helhetlig utvikling av de offentlige rommene i området, og være retningsgivende for det videre arbeidet med reguleringsplaner og utbygging av området.

VISJON

De offentlige rommene skal bidra til at Nyhavna blir en urban bydel som Trondheim er stolt av. Nyhavna skal være en mangfoldig bydel, med boliger, kultur- og næringsvirksomhet, offentlige funksjoner og havnevirksomhet. Bydelen skal ha høy grad av kollektivtilgjengelighet, lite biltrafikk, gode gang- og sykkelforbindelser og allment tilgjengelige kaikanter. Det unike kulturhistoriske miljøet med krigsminner skal prege bydelen også i framtiden, ved at kulturminnene synliggjøres, tilgjengeliggjøres og aktiviseres. Nærheten til vannet skal brukes aktivt, samtidig som området tilpasses fremtidens klima. Nyhavna skal ha attraktive frodige grøntområder og et biologisk mangfold som sikrer gode habitat for dyr og insekter.

Nyhavna skal bygge opp under FN sine bærekraftsmål og være et forsøksområde og foregangseksempel for utviklingen av framtidens nullutslippssamfunn. Like viktig som teknologiske løsninger, er det i den forbindelse å skape en attraktiv bydel hvor mennesker har lyst til å være, hvor gode sosiale fellesskap kan oppstå, tilliten er høy og byens ressurser deles. Dette vil i stor grad påvirke utformingen og programmeringen av de offentlige rommene og bydelen som helhet og at det stilles andre og høyere krav til områdets utvikling enn vanlig. Det må arbeides strategisk på flere nivå for at sosiale, økonomiske og økologiske verdier ivaretas og forvaltes på et bærekraftig sett.

OM PARALLELLOPPDRAGET

Forslagene fra teamene har dannet et meget godt grunnlag for diskusjon om veivalg for Nyhavnas framtid. Parallelloppdraget har gitt innspill til hvordan en kan sikre en overordnet helhet og kvalitet på byrom, parker, allmenninger, kaikanter, forbindelser og gater i den framtidige sentrumsbydelen, og forslag til strategiske tiltak og retningslinjer som sikrer dette.

Parallelloppdraget ble arrangert av Trondheim kommune i samarbeid med Trondheim Havn og Bane NOR eiendom, og gjennomført med bistand fra Norske arkitekters landsforbund. Et parallelloppdrag er en åpen prosess hvor flere konsulentteam arbeider med et område parallelt. Prosessen er åpen og egner seg godt til medvirkning og forankring underveis. Det ble arrangert et oppstartsseminar 15.2.2019, et midtveisseminar 28.3.19 og et avslutningsseminar 20.6.19. I tillegg ble forslagene stilt ut i Dora I, og presentert for innbyggere og politikere under et eget seminar på Hendelser på Nyhavna, etterfulgt av en politisk debatt. Forslagene var også stilt ut offentlig både innendørs og utendørs.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt tilskuddsmidler til prosjektet. Trondheim kommune lyste 12.12.2018 ut en åpen anbudskonkurranse om deltakelse, der hele 27 team sendte inn tilbud. Fire fikk tilbud om å delta i parallelloppdraget.

De fire tverrfaglige teamene var:

- Team Agraff: Agraff, Rallar Arkitekter, False Mirror Office
- Team MAD: MAD, BOGL, Holt o´Brien
- Team White: White, DRDH, Florian Bagel
- Team Skajaa: Skajaa, EFFEKT, Urgent Agency

I tillegg har arkitektstudenter på master-kurset Making is Thinking ved NTNU Fakultet for arkitektur og design kommet med et femte forslag for de offentlige rommene på Nyhavna.

TEAM

UTVALGTE ARKITEKTTEAM

TEAM AGRAFF

- Agraff Arkitektur
- Rallar Arkitekter
- False Mirror Office

TEAM MAD

- MAD Arkitekter
- BOGL
- Holt o´Brien AS

TEAM WHITE

- White Arkitekter
- DRDH Architects
- Florian Bagel

TEAM SKAJAA

- SKAJAA Arkitektkontor
- EFFEKT
- Urgent.Agency

I tillegg har arkitektstudenter på master-kurset Making is Thinking ved NTNU Fakultet for arkitektur og design kommet med et femte forslag for de offentlige rommene på Nyhavna.

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag fra Trondheim kommune.

TRONDHEIM KOMMUNE

BYLIV SENTERET

Norske arkitekters landsforbund

VURDERINGSKOMITEEN

Vurderingskomiteen for parallelloppdraget har bestått av:

Øystein Bull-Hansen
Arkitekt, BYLIVsenteret i NAL (komitéleder)

Ann-Margrit Harkjerr
Arkitekt, Eierskapsenheten, Trondheim kommune

Christine Gjermo
Landskapsarkitekt, MNLA

Dag Haugdal
Prosjektsjef, Bane NOR Eiendom

Magnhild Lunde
Landskapsarkitekt, Kommunalteknikk, Trondheim kommune

Mette Bye
Byantikvar, Trondheim kommune

Nadja Sahbegovic
Arkitekt, prosjektleder for byliv, Trondheim kommune/ Trondheim havn

Per Arne Tefre
Byplanlegger, Trondheim havn

Ragna Fagerli
Byplansjef, Trondheim kommune

Steffen Wellinger
Professor i Arkitektur, Institutt for arkitektur og planlegging, NTNU

Tove Kulseng
Eiendomssjef, Trondheim havn

SEKRETARIAT:

Ellen Aga Kildal
Arkitekt, Byplankontoret, Trondheim kommune

Maria Nervik
Arkitekt, Byplankontoret, Trondheim kommune

VURDERINGSKOMITEENS 11 RÅD TIL UTVIKLING AV DE OFFENTLIGE ROMMENE PÅ NYHAVNA

1. **Byromsnettverk:** På Nyhavna skal det etableres et nettverk av byrom som legger til rette for ulike sosiale fellesskap, løfter frem kulturminnene og sikrer kontakten med vannet.
2. **Blågrønne strukturer:** Det skal sikres et mangfold av grønne og blå strukturer med ulike funksjoner, som bidrar til varierte opplevelser, bedre lokalklima og økt biologisk mangfold, til glede for alt liv på Nyhavna.
3. **Havnepromenaden:** Det skal etableres en sammenhengende, offentlig tilgjengelig havnepromenade som følger kaikanten. Havnepromenaden skal variere i funksjon og uttrykk, og utformes slik at det skapes mange gode steder som tilrettelegges for opphold og kontakt med vannet.
4. **Gater:** Gater og plasser er viktige oppholdsrom i hverdagen. Gatetverrsnittet og førsteetasjenes utforming og program sørger for at gatene på Nyhavna bidrar til byliv og gjør det attraktivt og trygt å være fotgjenger.
5. **Koblinger:** Nyhavna skal kobles på omkringliggende by med intuitive og attraktive forbindelser for gående og syklende.
6. **Sentrale byrom ved Dora I, Dora II og Fyringsbunkeren:** Fyringsbunkeralmenningen blir et raust byrom som forbinder Fyringsbunkeren, Dora I og Dora II og fremhever kulturminnene. Dette byrommet hekter seg på kulturakesen i Skippergata og blir Nyhavnas sentrum for kultur, aktivitet og byliv.
7. **Offentlige funksjoner:** Skoler, barnehager, idrettsanlegg og andre fellesfunksjoner gis en bymessig utforming tilrettelagt for en stor grad av sambruk. Funksjonene utformes slik at de bidrar til byliv med utadrettet aktivitet i første etasje og ved å ta i bruk offentlige rom og gater.
8. **Løfte frem kulturminnene:** Gjør kulturminnene til viktige attraksjoner og identitetsbærere på Nyhavna.
9. **Gjenbruk av bygningsstrukturer og materialer:** La gjenbruk av bygg, strukturer og materialer bidra til karaktersterke offentlige rom, et variert bymiljø og en tydelig miljøprofil i framtidens bydel på Nyhavna.
10. **Klimatilpasning:** Rust opp Nyhavna til å tåle fremtidens vær og klima. Klimatilpasningstiltak skal utformes så det gir merverdi for gater og byrom.
11. **Rom for eksperiment:** Gjør Nyhavna til en pilot for den nytenkende, inkluderende og utforskende byen.

UTDYPING AV VURDERINGSKOMITEENS RÅD TIL UTVIKLING AV DE OFFENTLIGE ROMMENE PÅ NYHAVNA

1. BYROMSNETTVERK
På Nyhavna skal det etableres et nettverk av byrom som legger til rette for ulike sosiale fellesskap, løfter frem kulturminnene og sikrer kontakten med vannet.

Samtlige team som deltok i parallelloppdraget anbefaler at de offentlige rommene bør konsentreres sentralt i bydelen slik at de ligger tett på kulturminnene og vannkanten. Dette er Nyhavnas unike kvaliteter som byrommene bør løfte frem og tilgjengeliggjøre. Forslagene foreslår at det legges rause byrom nord og sør for Dora II, vest for Dora I og på Strandveikaia. Vurderingskomiteen støtter at byrommene plasseres i bystrukturen slik at de løfter frem kulturminnene og ligger tett på viktige funksjoner, boliger og ferdselsårer.

Vurderingskomiteen anbefaler at det totale arealet til offentlige rom og grøntområdene som er fastsatt i kommunedelplanen for Nyhavna bevares, men omfordeles noe. Det kan påvirke fordelingen av rekkefølgekravene for opparbeiding av offentlige rom mellom de 10 delområdene, slik kravene er fastsatt i kommunedelplanen. Konsekvensene av en slik anbefaling må vurderes juridisk og økonomisk i forbindelse med utarbeidelsen av Kvalitetsprogrammet for Nyhavna.

Vurderingskomiteen anbefaler at det gjøres areal- og klimaanalyser av foreslåtte struktur for å avdekke behov for eventuelle justeringer. Dette er nødvendig for å kvalitetssikre det overordnede nettverket av offentlige rom og for å klargjøre behov for tiltak med tanke på lokalklima. Dette må gjøres i tillegg til lokalklima-analyser i forbindelse med regulering av hvert delområde.

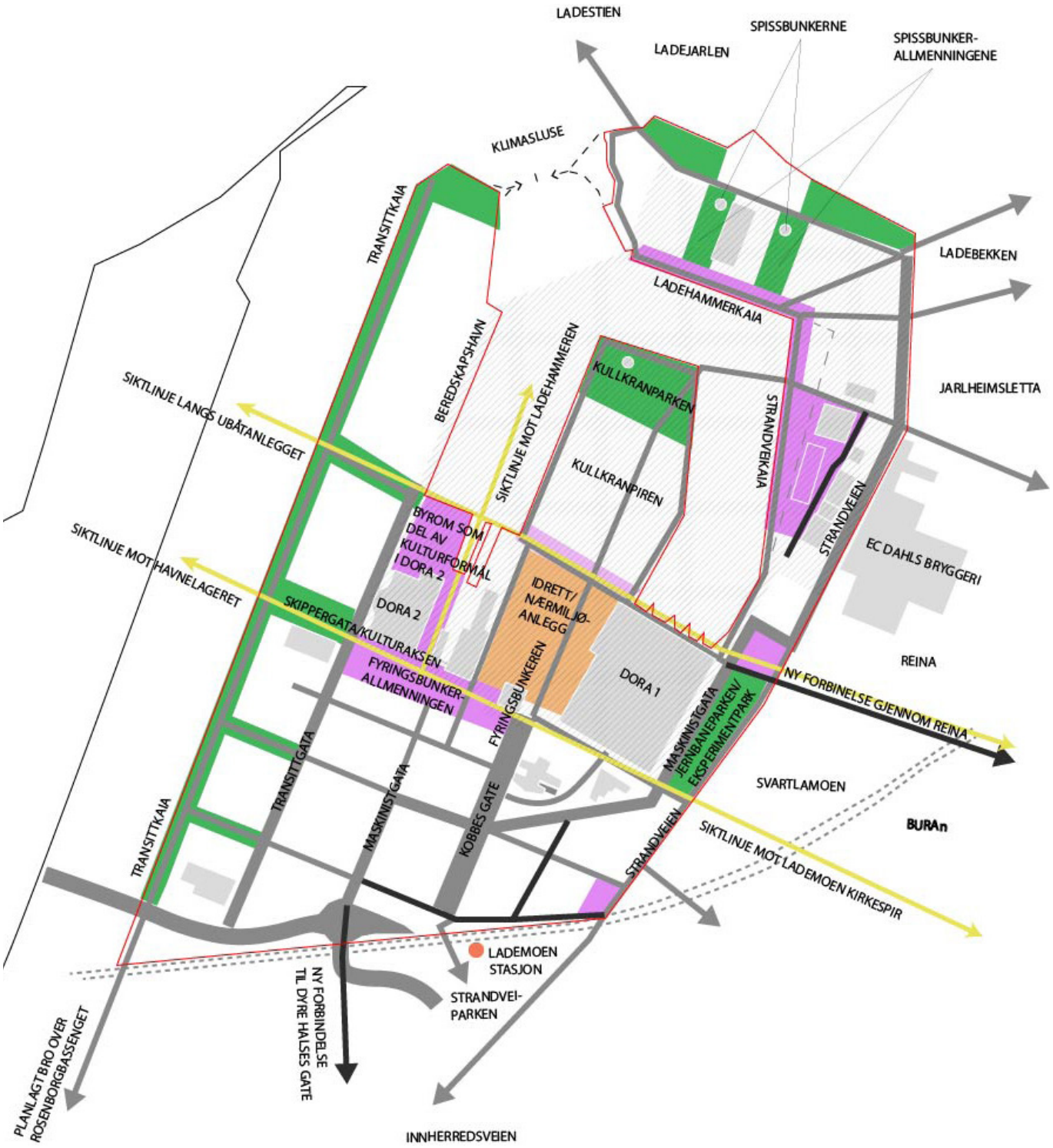
Nyhavna skal ha et nettverk av byrom, som spenner fra rause offentlige rom på byens skala til mer intime rom på nabolagets skala. Nabolagene må ha tydelig definerte skiller mellom offentlige, halvoffentlige og private rekreasjonsområder for beboerne. Offentlige rom og fellesområder i nabolagene bør anlegges som mindre torg og lommeparker og ha program som genererer aktivitet. Kvartalene bør ha åpne bakgårder på bakkeplan med innsyn og direkte adkomst fra gata, for eksempel gjennom porter og portrom. Gårdsrom i kvartalene må gi trygghet for beboere, spesielt barnefamilier, samtidig som det må sikres et finmasket nett av forbindelser for gående i bydelen. Størrelsen på gårdsrom i kvartalene må tilpasses bygningshøydene. Takflater bør tas i bruk, til for eksempel private/halvprivate utearealer, energiproduksjon, fordrøyning av overvann og/ eller til organisert rekreasjon og idrett, men må ikke erstatte offentlig rom på bakkeplan.

Det er naturlig med en variasjon i grad av opparbeiding og omfanget på investeringene i materialer og møblement i de offentlige rommene. Materialene skal være robuste og miljøvennlige. Det må legges til rette for ulike brukere og aktiviteter gjennom programmering og utforming av byrommene. Kunst og god arkitektur må prege og gi kvalitet til byrommene.





Illustrasjon: I tillegg til de store, åpne byrommene bør Nyhavna ha lommeparker som bryter opp kvartalsstrukturen, slik som vist av Team MAD (over) og Team Agraff (under).



Illustrasjon: Skissen er utarbeidet av Trondheim Kommune og viser vurderingskomiteens intensjoner om et byromsnettverk på Nyhavna. Skissen må bearbeides og detaljeres gjennom arbeidet med Kvalitetsprogram for Nyhavna.



Nord for Dora II



Idrettsområde



Ladehammerkaia



Kullkranparken



Fyringsbunker-
allmenningen



Byrom på
Strandveikaia



Havnepromenaden
Transittkaia



Sjøbad på
Strandveikaia



Lommepark i
allmeninngene
mot elva



Åpen, grønn
overvannshåndtering



Adkomst Strandveien



Eksperimentparken



Adkomst
Maskinistgata



Illustrasjon: Vurderingskomiteens anbefalinger for byrommenes atmosfære og kvaliteter (Trondheim Kommune).



Illustrasjon: Losæther gård, Bjørvika foto: Andreas Capjon.

2.BLÅGRØNNE STRUKTURER
Det skal sikres et mangfold av grønne og blå strukturer med ulike funksjoner, som bidrar til varierte opplevelser, bedre lokalklima og økt biologisk mangfold, til glede for alt liv på Nyhavna.

De viktigste grønne områdene på Nyhavna vil bli Eksperimentparken ved Strandveien og Kullkranparken, samt de to allmenningene ved spissbunkerene på Ladehammerkaia. Disse skal opparbeides som park med fokus på aktivitet og frodighet /biodiversitet. Utover disse større parkene skal det tilrettelegges for lommeparker og grønne gårdsrom og tak. Beplantning og vannflater skal også prege torg og plasser, gater og promenaden langs Transittkaia. Åpen håndtering av overvann skal være hovedprinsippet på Nyhavna.

Variert grønt
Grønne områder prioriteres og opparbeides med fokus på kvalitet, variasjon i opplevelse, funksjon og uttrykk, fra pent opparbeidede parker til mer naturpregede områder. Vegetasjonen preges av lokale planter og nyttevekster. Vurderingskomiteen anbefaler at alle gater skal ha trær og grønne felt med varierende funksjon; regnbed, forhager, fellesområder. Det er en utvidelse av strukturen av "grønne gater" som er fastsatt i kommunedelplanen. Gatebredder skal gi god plass mulighet for å plante trær i grupper, ikke kun i rekker.

De grønne områdene skal bidra til gode opplevelser for innbyggere og til et rikt plante-, dyre- og insektliv. Trær i gatene sikrer grønne korridorer for dyr og planter på tvers av urbane områder, og bidrar med viktige økosystemtjenester som er avgjørende for menneskenes trivsel i byen blant annet overvannshåndtering og bedring av lokalklima. Blågrønne-strukturer skal prege gater og torg og bidra til en opplevelsesrikdom til Nyhavna.

Urban dyrking
Samtlige team foreslår at det settes av areal til urban dyrking, parsellhager og lignende som en del av de offentlige rommene. Dette styrker det biologiske mangfoldet, generer byliv, skaper arenaer for å bygge sosiale fellesskap og bidrar til utvikling av kunnskap og ferdigheter. Skoler og barnehager bør ha sine dyrkingsareal som en integrert del av uteområdene. Team Agraff foreslår at også kaikanten utformes slik at den bidrar til matproduksjon på Nyhavna ved etablering av strukturer i vannkanten for dyrking av alger og tang.

"I nye boligområder skal det settes av areal til urban dyrking med nyttevekster og spiselige planter"
- Bystyrets politiske plattform for 2019-2023

"Udviklingen skal prioritere eksisterende og nye grønne områder, med sammenhængende områder af vild vegetation samt anlæg, der muliggør urban farming."
- Team Skajaa



Illustrasjon: Kullkranpiren, Team Skajaa.

Kullkranparken
Friområdet på Kullkranpiren (F5) skal være Nyhavnas store grønne lunge, med nærhet til vannet og gode solforhold. Kullkranparken er som Team White påpeker et meget særegent byrom, som ligger midt i et stort landskapsrom, med vann på tre sider. Parken kan bli vindfull, og vegetasjon må gi le til gode oppholdssoner. Både Team Agraff og Team Skajaa viser en naturpreget park med et variert og kupert landskap, en fjæresone og furuskog. Dette er kvaliteter som vurderingskomiteen anbefaler. Kranen bevares som en viktig historieforteller og orienteringspunkt. Det er viktig at bebyggelse på Kullkranpiren ikke privatiserer parken.

"Ytterst på Kullkranpiren etableres en ny park. Her er det grønne hjertet i området. Relativt eksponert for vær og med utsikt mot vest er dette parken for aktivitet, liv og røre. Her er det aktiviteter for store og små, fjæreliv for biologisk mangfold, og for å skjerme for den sureste vinden er bakken også satt i bevegelse. Terrengformasjoner gjør at landskapet bølger seg rundt piren, og skaper små, lune situasjoner mellom terreng og vegetasjon." - Team Agraff

Bassengene foran bunkersene
Vannspeilene i bassengene foran Dora I og Dora II er særegne kvaliteter på Nyhavna, som skal ivaretas. Mellom Strandveikaia, Kullkranpiren og Dora I skal dokken holdes åpen. Vurderingskomiteen anbefaler Team Agraff sitt forslag om å anse havnebassenget som et sosialt rom med et program som henvender seg til kaikanten. Området knyttes sammen av en attraktiv kaikant rundt havnebassenget. Det vil kreve at gangbrua mellom Strandveikaia og Kullkranpiren etableres så tidlig som mulig. Gangbrua er sikret gjennom rekkefølgebestemmelse i kommunedelplanen.



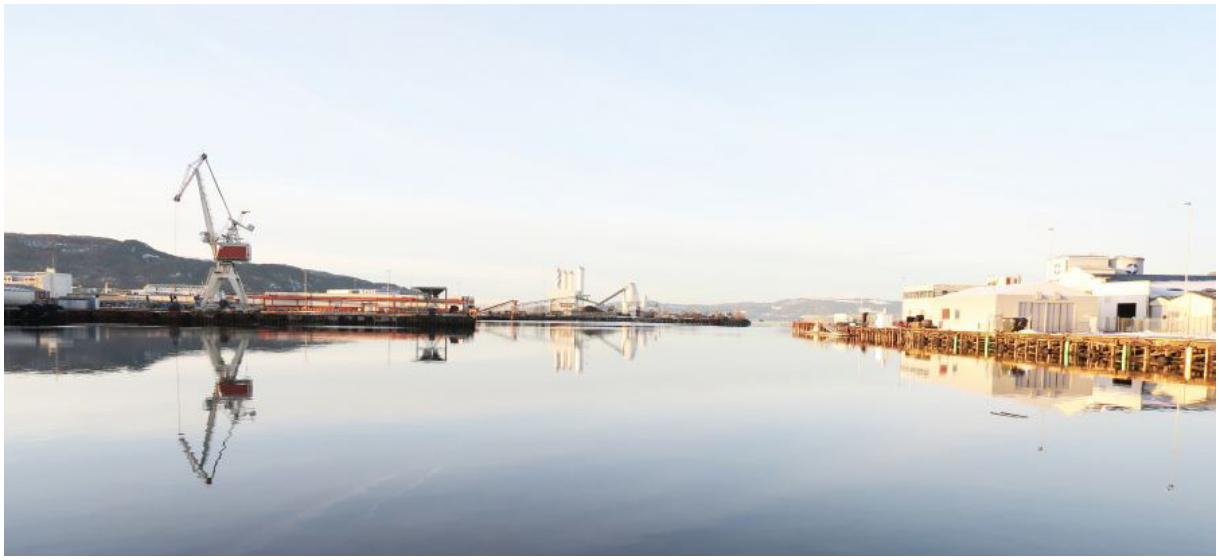
Illustrasjon: Team Agraff



Illustrasjon: Team Agraff viser et sosialt rom rundt kaikanten.



Illustrasjon: Kullkranpiren, Team Agraff





Vannspeilene i bassenge foran Dora I og Dora II er særegne kvaliteter som skal ivaretas og sikres tilgang til blant annet gjennom en offentlig tilgjengelig havnepromenade (foto: Trondheim Kommune).



Illustrasjon: Kaikantene på Nyhavna skal være tilgjengelige som en sammenhengende promenade, Team Skajaa.

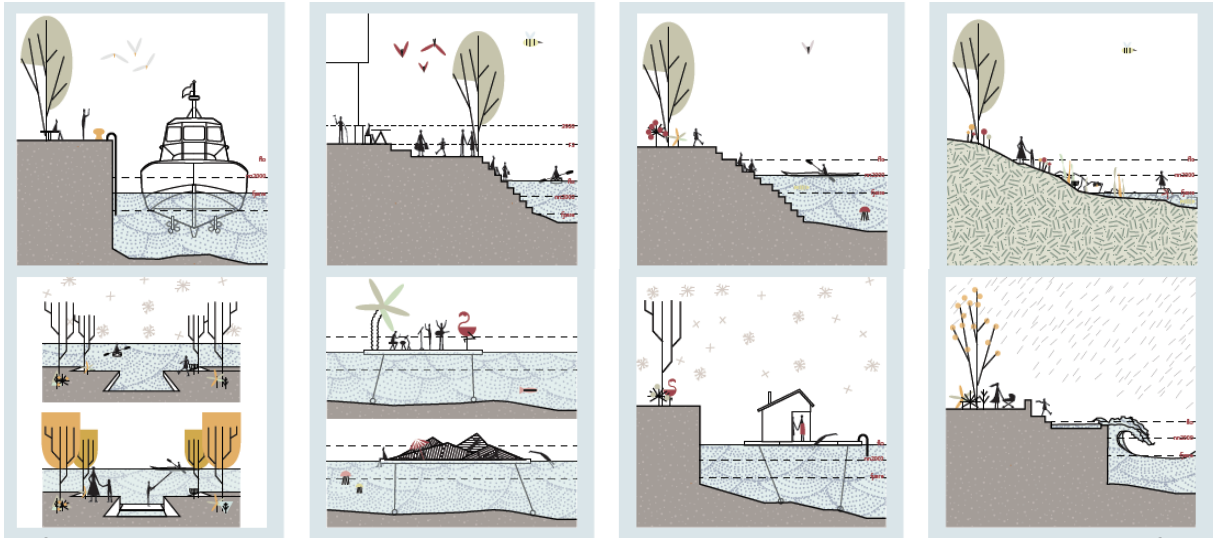
3. HAVNEPROMENADEN
Det skal etableres en sammenhengende, offentlig tilgjengelig havnepromenade som følger kaikanten. Havnepromenaden skal variere i funksjon og uttrykk, og utformes slik at det skapes mange gode steder som tilrettelegges for opphold og kontakt med vannet.

Promenaden bør møte vannet på ulike måter og legge til rette for ulike aktiviteter både på land og på/i vannet gjennom hele året. Det bør være soner for opphold på solfylte dager, steder under tak for å oppleve fjorden i regnvær, steder å legge til med båt og steder å bade.

Havnepromenadens utforming må sees i sammenheng med behovet for å beskytte Nyhavna mot havnivåstigning og stormflo, håndtering av overvann, og rensing av forurenset regnvann før det slippes ut i elv og havnebasseng. Havnepromenaden vil være værutsatt, og det blir viktig å tenke på mikroklima i forbindelse med utbygging. Havnepromenaden må bli en del av kravet til utarbeidelse av lokalklima-analysen som skal følge detaljreguleringen av delområdene.

Vannkanten skal være tilgjengelig for publikum, unntatt der det er havneformål på Transittkaia. Havnepromenaden vil ha boliger tett på og det må sees på løsninger der grenseoppgangen mellom offentligheten og det private liv ivaretas på en god måte.

Vurderingskomiteen anbefaler at en midlertidig havnepromenade opparbeides så snart som mulig som et pilotprosjekt. En permanent havnepromenade reguleres og opparbeides i sammenheng med tilhørende delområde.



Illustrasjon: Team Agraff viser ulike møter mellom vannet og byrom.



Illustrasjon: Havnepromenaden i Oslo ble påbegynt med midlertidig tiltak før endelig ferdigstillelse. Foto: Tord Baklund.



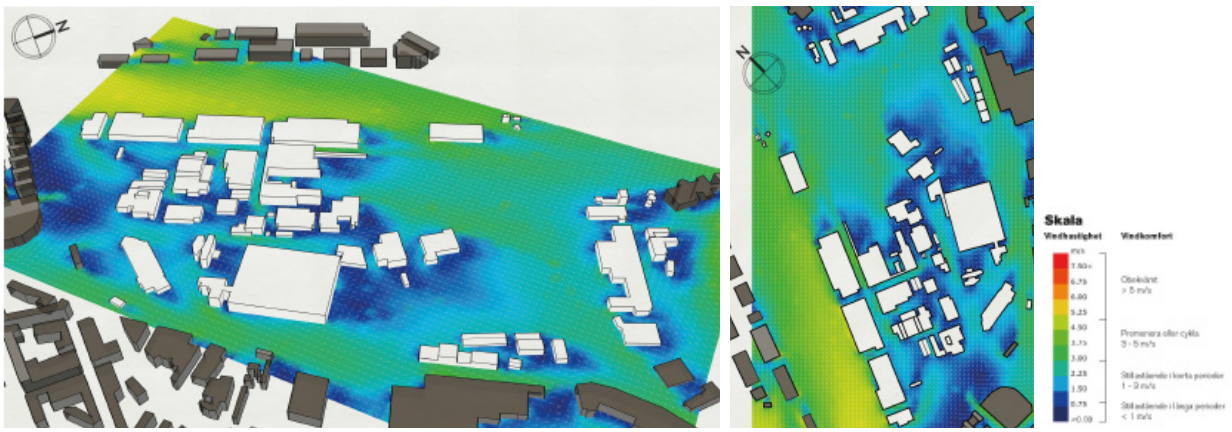
Transittkaia har allerede en grønnkant for gående. Denne bør forsterkes som en kobling til sentrum med bro over Rosenborgbassenget (foto: Trondheim Kommune).

Havnepromenaden langs Transittkaia
Team White og Team MAD er kritiske til en gjennomgående bred havnepromenade langs Transittkaia grunnet de harde vindforholdene her. De påpeker at det er en fordel å jobbe med mer intime uterom, og å lære av Trondheims tradisjonelle brygger. Her går bebyggelsen helt ut til vannkanten og gaten er trukket inn fra elvekanten, mens allmenninger mellom bryggene åpner opp mot elven. Dette kan gi en mer variert og klimatisk sett mer behagelig vandring langs elven. De påpeker også at ved å trekke promenaden inn i bydelen kan også bylivet trekkes inn. Det vil gi boliger direkte utsyn til fjord og elv, men samtidig medfører det en privatisering av vannkanten.

Vurderingskomiteen mener det er viktig å sikre offentlig tilgang til elvekanten langs havnepromenaden på Transittkaia i tråd med kommunedelplanen og team Skajaa og Agraff. Men på grunn av at det er vindutsatt, bør det ikke være hovedferdselsåre for gående og syklende.

"En viktig aspekt i detta läge, i gränslandet mellan staden och fjordens landskap, är platsens mikroklimat – mötet med väder och vind. Vindstudier av Nyhavna visar att de mest blåsiga områdena är längs med älven och längs Strandveiens spårområden. Detta är ett faktum som ny bebyggelse på Nyhavna har begränsad möjlighet att påverka och i vissa stadsrum är väder och vind en del av upplevelsen av att vara vid vatten. För att skapa attraktiva mötesplatser där många vill stanna, och skapa stråk som uppmuntrar till rörelser till fots eller på cykel, är det dock viktigt att den nya strukturen tar hänsyn till det rådande klimatet." - Team White

Havnepromenaden er en viktig adkomst for gående og syklende fra ny bru over Rosenborgbassenget. Promenaden må knyttes på kulturaksen i Skippergata og utformes som et grøntområde med varierende landskap, og variere i bredde. Ytterst på Transittkaia legges et friområde som et målpunkt, der fjord, fjell og by kan oppleves på avstand. Stedet er definert som grønnstruktur i kommunedelplanen, og bør ha en mer naturlig karakter og være mindre opparbeidet enn de mer urbane parkområdene.

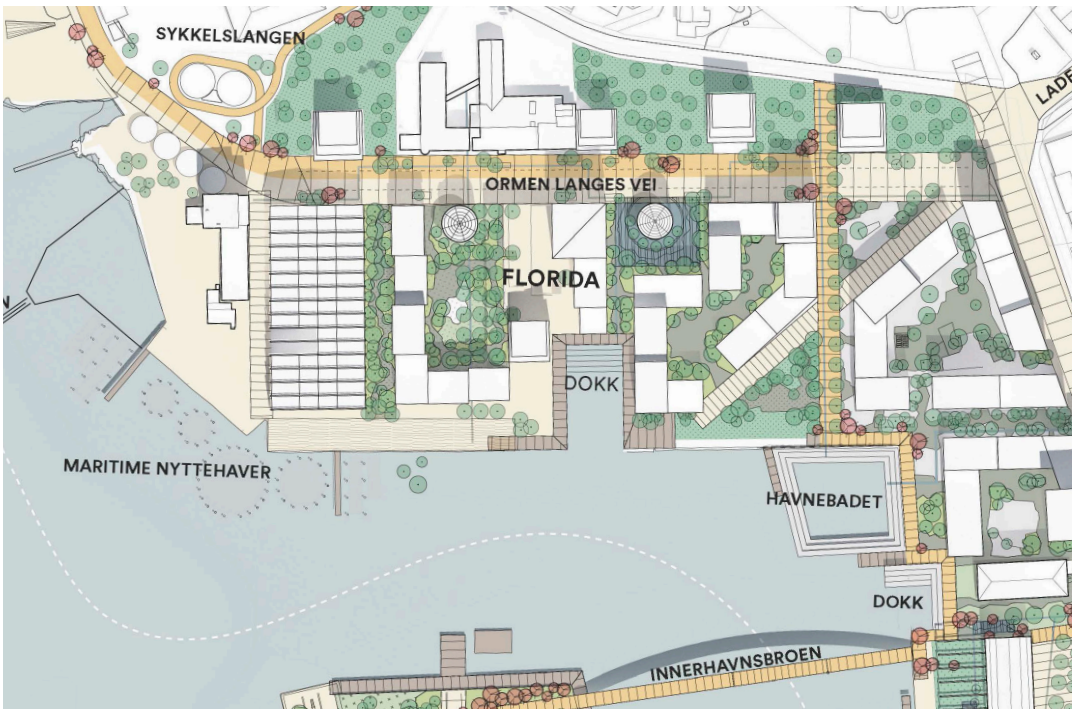


Illustrasjon: Team Agraff viser en god disponering av bebyggelsen på Ladehammerkaia. Gode solforhold gjør Ladehammerkaia egnet for dyrking, og her kan det for eksempel etableres parseller for dyrking i sammenheng med barnehage i Torpedohallen. Team MAD viser en god programmering av kaikanten.

Ladehammerkaia har byens beste solforhold
Ladehammerkaia har en sørvendt vannkant, som er en sjelden kvalitet i Trondheim. Denne kvaliteten må sikres for allmennheten. På Ladehammerkaia bør havnepromenaden knytte seg på Ladestien og rause, offentlige plasser med gode muligheter for opphold, bør sikres og etableres tidlig.

Team MAD viser en god programmering av kaikanten på Ladehammerkaia og forslaget om en dokk er et fint grep. Bebyggelsesstruktur foreslått av Agraff viser hvordan kulturminnene kan få en utadrettet funksjon, og grøntarealene knyttes på havnepromenaden, samtidig som sol slipper inn i uterommene til boligene.





Illustrasjon: Team Agraff viser øverst en god disponering av bebyggelsen på Ladehammerkaia. Gode solforhold gjør Ladehammerkaia egnet for dyrking, og her kan det for eksempel etableres parseller for dyrking i sammenheng med barnehage i Torpedohallen. Team MAD viser en god programmering av kaikanten.

4. GATER

Gater og plasser er viktige oppholdsrom i hverdagen. Gatetverrsnittet og førsteetasjenes utforming og program sørger for at gatene på Nyhavna bidrar til byliv og gjør det attraktivt og trygt å være fotgjenger.

Gatene på Nyhavna skal være gode møteplasser, og dekke lokale behov for opphold og aktivitet. Parallelloppdragene viser at gater på 16-23 meter har tilstrekkelig bredde til å romme ulike soner for møblering, vegetasjon, forhager, lekeplasser, opphold, sitteplasser, byliv og åpen håndtering av overvann. En generøs bredde på boliggatene gir areal til forhager, men denne sonen bør reguleres som gategrunn for å ivareta fleksibilitet på lang sikt. Gatebredder på Nyhavna må sees i sammenheng med kjøremønsteret og byggehøydene, som ikke er fastsatt. Som en robust hovedregel anbefaler vurderingskomiteen derfor at det defineres to nivå av gatebredder, dette i tillegg til metrobusstraséen og veitene gjennom kvartalene. Bredden på gatene og kjøremønster bør utredes nærmere. Utforming av kantsoner bør brukes aktivt i planleggingen for å sikre gode løsninger på møte mellom offentlig og privat, og at første-etasjene bidrar til gode gaterom.

Kvartalsstruktur gir gode gater

Kommunedelplanen for Nyhavna har retningslinje om at bebyggelsen bør organiseres i kvartaler som plasseres slik at de definerer tydelige gater og byrom. Vurderingskomiteen mener det er svært viktig at dette prinsippet følges for at det skal bli attraktive gaterom i bydelen. Det skal være en finmasket nett for gående på Nyhavna, blant annet ved veiter gjennom kvartalene, i tråd med retningslinjene i kommunedelplanen. Vurderingskomiteen mener at Metrobusstraséen må behandles spesielt, i tillegg må en forberede en eventuell framtidig trasé for metrobussen vestover i ny bru over Nidelva. De foreslåtte gatebredder må etterprøves ut i fra behovet for planting av trær og åpen håndtering av regnvann.

Hovedgater på Nyhavna skal ha høy kvalitet

Kommunedelplanen fastsetter at førsteetasjene i Kobbes gate og Maskinistgata skal tilrettelegges for utadrettet virksomhet. Vurderingskomiteen anbefaler at alle kvartalene fra og med Kulturaksen (Skippergata) og sørover skal være det kommersielle sentrum på Nyhavna, med utadrettede og aktive første-etasjer og publikumsrettede funksjoner. Bebyggelsen i Kobbes gate nord for kulturaksen er mer fragmentert, og her bør gaten få et åpent preg og bli en del av byrommene mellom Dora I og Dora II, og Fyringsbunkerallmenningen.



Boliggate med private forhager og felleshage

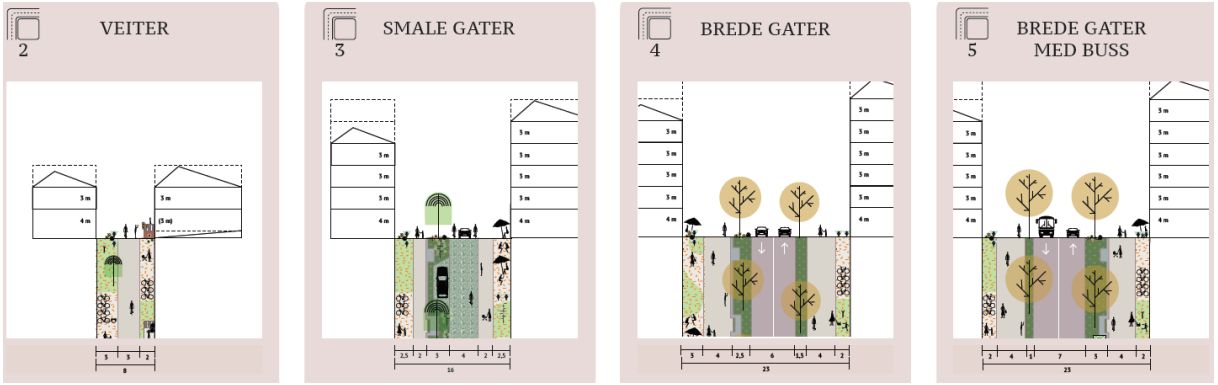


Boliggate med forhage og felleshage



Bygate med aktive fasader, felles hage og delt gate

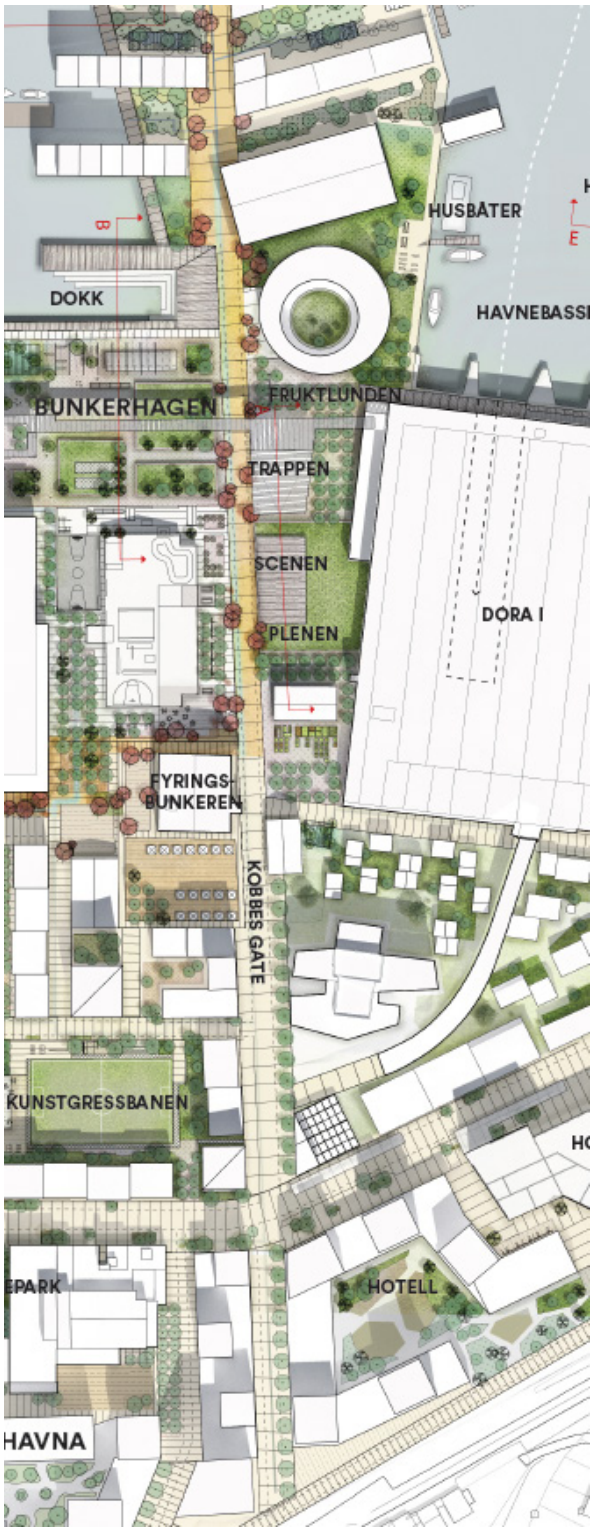
Illustrasjon: Forslag til variert bruk i boliggater. Team Skajaa



Illustrasjon: Hierarki av ulike gatetyper med ulike bredde og bygningshøyde, vist av Team Agraff.



Illustrasjon: Kobbes gate, Skippergata og Strandveien er hovedgater, vist av Team Skajaa



Kobbes gate skal opparbeides som en viktig gate, men bebyggelsesstrukturen langs gata varier og Kobbes gate vil ha en ulik karakter i lengdesnittet. Illustrasjon: team MAD

Vurderingskomiteen anbefaler at Skippergata, som en viktig øst-vest akse, blir preget av kulturaktivitet og offentlige funksjoner, og at Kobbes gate, helt nord til Skippergata, sees på som en sentral gate. Disse bør opparbeides tidlig, sammen med de øvrige prioriterte gatene kommunedelplanen angir. Konklusjonen er at Kobbes gate, Skippergata, Maskinistgata og Strandveien bør ha særskilt høy kvalitet i materialbruk og at det legges til rette for utadrettet virksomhet i første etasje. Det vil være utfordrende å få til utadrettet aktivitet fra dag en, men det må sikres at dette blir mulig på sikt.

Gode første-etasjer skaper attraktive gater
Første-etasjenes utforming og relasjon med uterommene er viktig for å skape byliv, trygghet og trivsel i gaterommene. Også til gater som ikke er hovedgater steder bør det stilles krav til førsteetasjenes utforming slik at de bidrar til attraktive og trygge gater, og oppleves gode i øyehøyde og i gangfart. Det bør tegnes førende prinsippsnitt for hvordan boliger skal møte gata. Det bør stilles krav til variasjon og brudd i fasader, hyppighet av innganger og kvalitet i arkitektoniske detaljering i

første-etasjene. Her kan man hente inspirasjon fra København Kommune sitt arbeid med kantsonene. Gatens soneinndeling kan variere i lengdesnittet. Team Agraff foreslår at 1. etasjer mot gate ikke bør ha mer enn 40% boligformål, og aldri mot større offentlige rom.

De gående skal ha høyeste prioritet i gatene. Nyttetransport til havnevirksomhet må prioriteres i Transittgata, og den må utformes slik at det fungerer i samspill med en urban boliggate. Det skal være mulig å komme frem for utrykningskjøretøy, søppelhenting og varelevering/ henting/ bringing i alle gater, men uten at det trenger å prege utformingen i for stor grad.

Fleksible første-etasjer

I tråd med kommunedelplanen skal førsteetasjene ha en brutto gjennomsnittshøyde på minimum 4 meter. Dette for å sikre at første-etasjene skal kunne veksle mellom næring, bolig, produksjon og offentlig program over tid. De bør reguleres med terskelfri adkomst. De høye førsteetasjene gir en klar føring for institusjoner om å legge fellesfunksjoner på gateplan, og bolig og næring får direkte adkomst fra gaten. Om en ønsker å etablere boliger med lite innsyn kan gulvet løftes ved hjelp av en reversibel innvendig konstruksjon. Utforming av første-etasjene bør ses i sammenheng med hvilke behov det er for tilgang på lokaler, for eksempel til kulturnæring.



Balance mellem praktik og tilgængelighed på fladen samt variation i stueetagen.
Krøyersplads, Strandgade, Christianshavn



Plads til ophold i solsiden.
Vester Voldgade, Indre by



Vareudstilling og cykelparkering ved butik.
Århusgade, Nordhavn



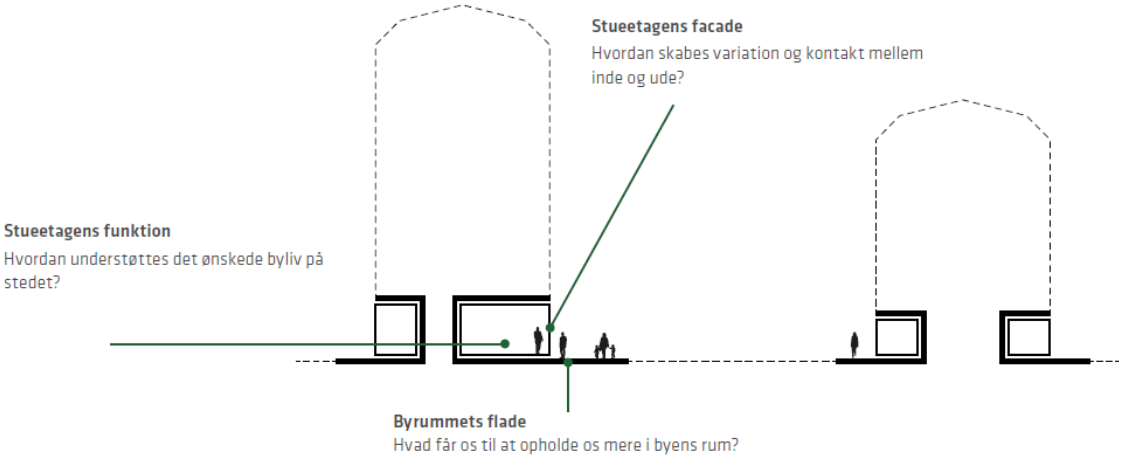
Beplantning skærmer det private liv.
Emaljehaven, Nørrebro.



Karnapper skaber bedre mulighed for visuel kontakt mellem ude og inde.
Biblioteket i Jemtelandgade, Amager



Mulighed for ophold ved indgangsparti.
Lauravej, Valby



Illustrasjon: Kantzoner i København (https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1819&mode=detalje&id=1819)

Siktlinjer og fondmotiv
Det er en kvalitet at det er en variasjon mellom gater med et forskyvning, og gater med lange siktlinjer. En forskyvning av gatene, for eksempel sør for Skippergata, kan dempe dannelsen av vindtunneler, gi bedre klima og gjøre gatemiljøet mer intimt og lunt. Siktlinjer bør sikres til kranene på Kullkranpiren og Transittkaia, Dora I, Dora II, Havnelageret, spiret på Lademoen kirke, E.C.Dahls-tårnet og Munkholmen. Vurderingskomiteen anbefaler at Kobbes gate får en bredde og forskyvning sånn at Fyringsbunkeren blir et synlig fondmotiv fra sør.

Metrobusstrase
Flere av teamene foreslår å samle Strandveien og Maskinistgata til en trasé sør for Dora I for å redusere areal avsatt til vei. Et slikt grep vil føre til mer støy i Strandveien, og vil kunne ha uheldige konsekvenser for den historiske bebyggelsen på Svartlamoen. Derfor anbefaler vurderingskomiteen at metrobuss fortsatt går i Maskinistgata. Fremkommelighet for bussen skal ikke gå på bekostning av fotgjengere og syklister, og der det er konfliktpunkter skal myke trafikanter prioriteres. Det skal vurderes lavere fart for metrobuss gjennom Nyhavna enn det som er standard. Støy skal reduseres ved å senke hastigheten, beplanting eller gjennom utforming av fasader, ikke med støyskjerm. Holdeplassene skal gi grobunn for byliv. Holdeplassen i sør bør ligge ved krysset Kobbes gate x Maskinistgata for å komme nærmest mulig Kulturaksen og Lademoen Stasjon.

"På Nyhavna lager vi tilgjengelighet - ikke fremkommelighet." - Team MAD

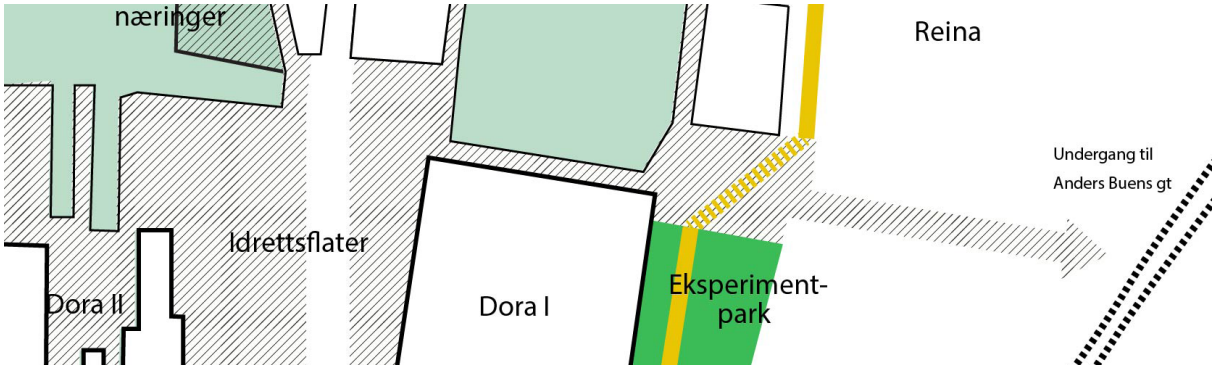
Det foreslås at Maskinistgata svinger østover og møter Strandveien ved det nord-østre hjørnet av Dora I, slik at Strandveikaia skjermes for biltrafikk. Gangveien langs sjøsiden av Dora I bør forlenges videre til Reina og til fotgjengerundergang under jernbanen i enden av Anders Buens gate. Dette er en viktig adkomst fra øst. Det må derfor sikres en god løsning for både metrobuss, gående og syklende i punktet hvor Maskinistgata og Strandveien møtes. Torget må utformes særskilt med sikte på at traséen krysser et offentlig rom. (jmf. Place Masséna, Nice).



Illustrasjon: Team MAD viser hvordan noen gater kan forskyves, slik at noen gater oppleves mer intime og potensielt får et bedre mikroklima.


Illustrasjon: Havnelageret er en ikonisk bygning og det er viktig å bevare en fri siktlinje i Skippergata til dette bygget, samt kirkespiret på Lademoen kirke.


Illustrasjon: Referanse metrobuss over torg og Jerbaneparken; Place Masséna, Nice



Illustrasjon: Det nord-østre hjørnet på Dora I er et viktig punkt, og hvordan metrobussen krysser dette byrommet må utformes i detalj i reguleringsplanen for metrobusstraseen. Skissen er utarbeidet av Trondheim kommune.

Parkering samles i mobilitetshus
Et av de viktigste argumentene for å utvikle Nyhavna med boliger, er at sentrumsnær fortetting vil bidra til målet om nullvekst i privatbiltrafikken, fordi beboerne her ikke vil kjøre like mye som i andre områder. Dette må følges opp gjennom den konkrete planleggingen av området, slik at utbyggingen på Nyhavna ikke produserer store mengder ny biltrafikk inn på vegnettet. Det anbefales å legge opp til en betydelig lavere parkeringsdekning for bil enn det som fastsatt i kommunedelplanen (kommunedelplanen sier max 1 plass per boenhet)., i tråd med politisk mål om nullutslippsbydel på Nyhavna. For å frigi plass i gater og offentlige rom til byliv, heve terskelen for å bruke privatbil og for å begrense behovet for kostbare kjellere, anbefaler vurderingskomiteen at parkering for delområdene i hovedsak samles i noen få, felles mobilitetshus. Det bør etableres en felles parkeringsstrategi før første byggetrinn for å etablere gode vaner. Mobilitetshusene bør ligge strategisk plassert ved "portene" til Nyhavna fra sør og øst, for å unngå unødvendig trafikk inne på området. Når gatebruken skal dimensjoneres i forbindelse med regulering av delområdene, skal beregninger av forventet ÅDT for biltrafikk internt på Nyhavna legge til grunn at all parkering er i mobilitetshusene.

En parkeringsstrategi for Nyhavna bør også sees i sammenheng med utbyggingen på tilgrensende områder som Reina og Jarlheimsletta. Kommunen eller en annen aktør i kommunens sted bør drive mobilitetshusene slik at de til enhver tid kan tilpasses politiske føringer. Mobilitetshusene bør kunne endre kapasitet og transformeres til andre funksjoner på sikt, og førsteetasjene bør utformes slik at de tilrettelegger for annen virksomhet og bidrar til attraktive gater.

"Nyhavna har alle forutsetninger for å kunne bli Trondheims utstillingsvindu for grønn byvekst som et nullutslippsområde med lav bilandel." - Bystyrets politiske plattform for 2019-2023.

Sykkelveier er en del av gatenett
Team Skajaa har foreslått en diagonal sykkeltrasé gjennom området, som bryter kvartal-strukturen og skaper variasjon. Vurderingskomiteen syns dette er interessant, men mener at det er en mer urban og fleksibel løsning å legge sykkeltraseer som en integrert del av gatenettet. Det bør være rikelig med sykkelparkering under tak nær alle viktige målpunkt.

Godt mikroklima gjør det mer attraktivt å gå og sykle
Skal man ønske å gå, sykle og oppholde seg i gatene må det være gode klimatiske forhold. Bebyggelsen og utforming av fasader må bidra til å dempe vinden.Alle gater behøver ikke å være helt rette og fasader kan modelleres med balkonger, karnapp, grønt og lignende. Gatetrær plantet i klynger krever plass, men gir bedre mikroklima. Viktige sykkelårer bør ikke ligge i de mest vindutsatte områdene (feks. langs elva). Lyse fasader bør brukes for å reflektere sol og lys ned i gatene.

"Trondheims historiske bystruktur kjennetegnes av Cicignons store kvartaler, oppbrutt av de eldre veitene som byplanen ikke fikk has på. Veitene går ofte gjennom ett eller to kvartaler, noe som bidrar til å bryte opp vinden. Dette grepet har vi tatt i bruk i planen, ved at de større gatene i nord-sør retning får gå ubrutt, mens øst-vest forbindelsene i større grad knekkes opp. Ved å bryte opp kvartalene fra kommunedelplanen i mindre strukturer, får Nyhavna en kvartalsstørrelse som minner mer om den som eksisterer på Lademoen." - Team MAD



Illustrasjon: Koblinger som er i dag eller vedtatt i kommunedelplanen og bør forbedres (grå piler), og nye koblinger vurderingskomiteen anbefaler (sorte piler). Skissen er utarbeidet av Trondheim kommune.

5. KOBLINGER

Nyhavna skal kobles på omkringliggende by med intuitive og attraktive forbindelser for gående og syklende.

Nyhavna skal oppleves som en naturlig forlengelse av den eksisterende bystrukturen. For å lykkes med det mener samtlige team og vurderingskomiteen at eksisterende koblinger for fotgjengere og syklister må oppgraderes, og det må etableres nye utover de som angis i Kommunedelplanen. Dette er særlig viktig i sør mot Midtbyen og Solsiden, mot nye boligområder i Østbyen, samt å koble Nyhavnas havnepromenade på Ladestien. Teamene har pekt på fire koblingspunkter sørover som Vurderingskomiteen mener er viktig.

Strandveikaia bør åpne seg opp mot bydelene øst for Nyhavna

Alle gater og veier mot områdene øst for Nyhavna bør kobles til Strandveikaia og Ladehammerkaia på en intuitiv måte. Stiklestadveien er spesielt viktig i forlengelse av gangbru til Kullkranpiren. Gangforbindelser til metrobussholdeplass i krysset Strandveien-Stiklestadveien er viktige. Samtlige underganger under jernbanen (Biskop Grimkjells gate, Anders Buens gate, Ladeveien, Jarleveien/Nidarholmsgate) må rustes opp til å bli trygge, lett synlige og attraktive ferdselsårer for gående og syklende døgnet rundt.

Strandveien bør styrkes som en viktig adkomst i forlengelsen av Innherredsveien
I framtiden vil Strandveien bli en viktig adkomst til Nyhavna for gående og syklende, og bør anses som en naturlig nordlig forlengelse av Innherredsveien. Strandveien er en attraktiv gate med utadrettede fasader, som bør forsterkes med tosidig bebyggelse. Vurderingskomiteen mener det er viktig å bedre koblingen for gående fra Innherredsveien til Strandveien, ved at rundkjøringen i Innherredsveien bygges om til et X-kryss, og får en tydelige fotgjengeroverganger fra Innherredsveien til Strandveien.

Nord for rundkjøringen, mellom Strandveien og jernbanesporet ligger Strandveiparken. For å lage en mer urban adkomst mot Nyhavna foreslår både Team Skajaa og Team White bebyggelse i Strandveiparken. Vurderingskomiteen mener dette er et interessant forslag, men at det vil gå på bekostning av Strandveiparken som rekreasjonsområde, og at det derfor ikke kan anbefales.

Både Team White og Team MAD viser at jernbaneundergangen i Strandveien bør rustes opp betraktelig. Her bør det etableres et attraktivt byrom i tilknytning til krysningspunktet mellom Strandveien og forlengelsen av Båtmannsgata. Dette vil bli en viktig adkomstplass for Nyhavna. Dette er en vanskelig situasjon som også skal håndtere at hurtigsykkeltraséen i Strandveien skal opp til nivå med jernbanen i tillegg til at det skal etableres gode koblinger til Lademoen stasjon. Vurderingskomiteen mener det er viktig at det utarbeides en helhetlig løsning som ser på utforming av stasjonen, ny bebyggelse i området, undergangen, kobling mellom Kobbes gate og Strandveien og koblingen mot sentrum, for å sikre at dette viktige adkomstpunktet til Nyhavna blir vellykket. Oppgradering av jernbaneundergangen i Strandveien må følges opp i forbindelse med dobbeltspor-prosjektet.

Nord for jernbaneundergangen i Strandveien avsetter kommunedelplanen et grønt belte på vestsiden av Strandveien (G3) som en buffer mellom Svartlamoen og ny bebyggelse på Nyhavna. Alle teamene i parallelloppdraget har påpekt at dette er en dårlig løsning, fordi arealet er for smalt til å fungere som park, og heller ikke bidrar til å skape gode gaterom i Strandveien. Flere av teamene viste en tosidig småskala bebyggelse langs Strandveien fram til Dora 1 som et alternativt grep for å lage en buffer mot Svartlamoen. Vurderingskomiteen støtter dette grepet. Den nye bebyggelsen må harmonere med eksisterende trehusbebyggelse langs Strandveiens østside, ivareta Dora I som et synlig landemerke i bakgrunnen og fremstå som en naturlig adkomstgate til Nyhavna.





Illustrasjon: Team White foreslår å se Strandveien som en forlengelse av bystrukturen i Innherredsveien og opparbeide Strandveien som en bygate med en urban løsning der jernbanen går i bro over plassen.

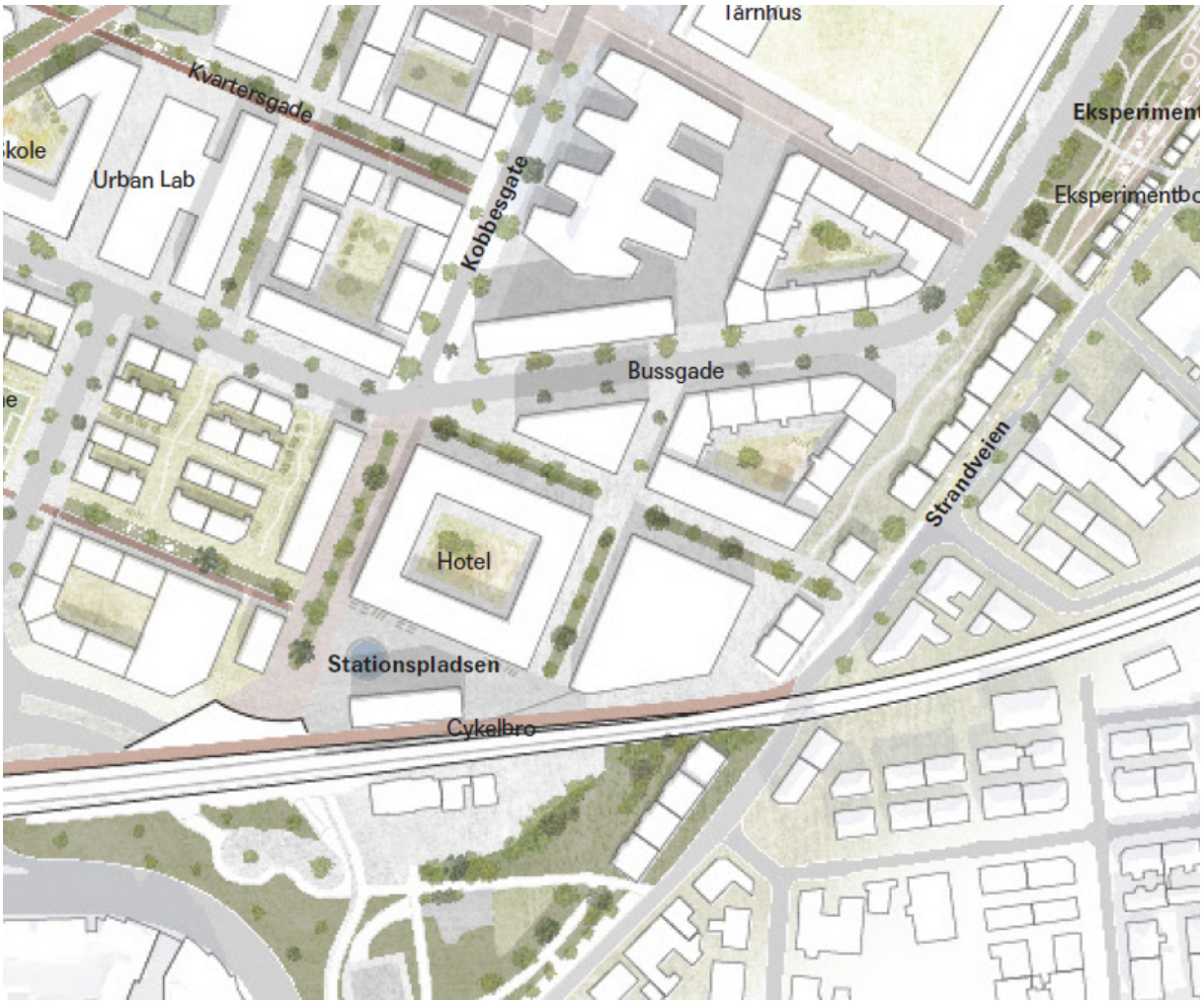
I forbindelse med utbygging av dobbeltspor vil det være behov for å flytte enkelte hus på Svartlamoen, og vurderingskomiteen mener at vestsiden av Strandveien kan være et egnet sted for dette. Dette er i tråd med Bystyrets politisk plattform for 2019-2023:

"Vi skal utvide det byøkologiske området til nordvestsiden av Strandveien slik at den får et helhetlig gateløp og kan forberedes for å ta i mot hus som flyttes når dobbeltsporet på jernbanen etableres."

Lademoen stasjonsområde skal være lett synlig i bybildet og tilgjengelig for alle
Området sør for stasjonen er vanskelig å orientere seg i, og oppleves som lite urbant. Stasjonsområdet skal være et område der gående og syklende møter togreisende, og besøkende møter innbyggere. Stasjonsområdet må derfor være både attraktivt og effektivt for reisende, og fungere som en offentlig plass for opphold og hverdagsliv. Team Skajaa viser i sitt forslag en gate som går direkte fra Båtmannsgata til stasjonen. Vurderingskomiteen er enig i at denne forbindelsen er viktig for å sikrer et mer finmasket gatenett og bedre tilgjengelighet til stasjonen. Denne forbindelsen ligger ikke i kommunedelplanen.

Dersom det skal bli høy, tett næringsbebyggelse i området, skal det utformes med særlig tanke på å gi liv til gatene og bidra til god kobling mellom Lademoen stasjon og øvrig bystruktur. Funksjoner som resepsjon, restauranter, kantine, barer, og treningsrom må legges til førsteetasjen og åpne seg mot omgivelsene, slik at både brukere og kunder bidrar til byliv. Byggene må være åpne mot omgivelsene, med aktive fasader mot gate.

Ny kobling for gående direkte fra Dyre Halses gate til Nyhavna
Team MAD viser at det bør opprettes en ny forbindelse i plan for gående og syklende mellom Dyre Halses gate og Nyhavna, da det er et av de mest intuitive koblingspunktene for gående til Nyhavna. Denne koblingen ligger ikke i kommunedelplanen. I framtiden bør dette bli starten på en av Nyhavnas paradegater,



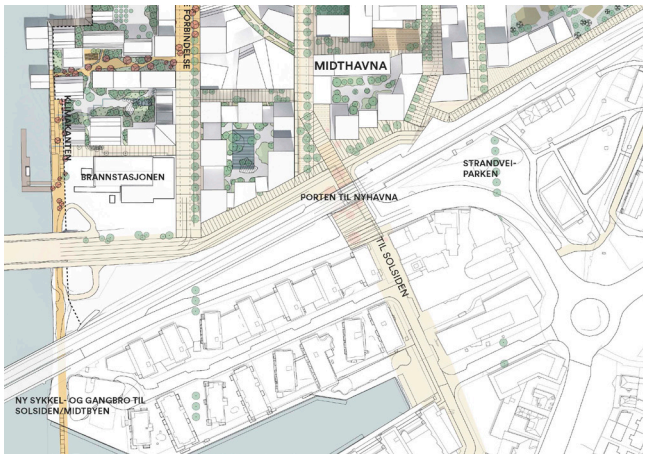
Illustrasjon: Finmasket nettverk for gående i sør som sikrer god tilgjengelighet for gående fra alle retninger ved stasjonen, vist av Team Skajaa.



Illustrasjon: Team MAD viser en ny kobling til Dyre Halses gate. Illustrasjonen viser hvor mye areal dette kan frigjøre. Forslag til trafikksystem krever en mer detaljert trafikkutredning.

Maskinistgata. Vurderingskomiteen er enig i at dagens løsning er en stor barriere, og en mer bymessig trafikkløsning her er viktig for å lykkes med å koble Nyhavna på sentrum. Det må utredes om trafikkavviklingen i rundkjøringen ved Strindheimtunellen kan løses på en mer urban og mindre arealkrevende måte, slik at det kan opprettes en fotgjengerkobling på tvers. Kostnader knyttet til et slik inngrep bør sees i sammenheng med potensialet for frigjøring og gevinst av verdifullt utbyggingsareal. En eventuell trafikkutredning bør gjennomføres med utgangspunkt i forslaget til Team MAD.

Ny gangbru over Rosenborgbassenget
Bro over Rosenborgbassenget, som er rekkefølgekrav i kommunedelplanen,+ bør prioriteres for å gi en tydelig kobling fra Midtbyen til Transittkaia, og er avgjørende for å tidlig kunne etablere en havnepromenade på Nyhavna.







Illustrasjon: Dora II blir et viktig motiv i Skippergata og nye byrom rundt kulturminne. Foto: Torbjørn Buvarp.

6. SENTRALE BYROM VED DORA I, DORA II OG FYRINGSBUNKEREN
Fyringsbunkeralmenningen blir et raust byrom som forbinder Fyringsbunkeren, Dora I og Dora II og fremhever kulturminnene. Dette byrommet hekter seg på kulturakesen i Skippergata og blir Nyhavnas sentrum for kultur, aktivitet og byliv.

Kulturaksen og en åpen plass foran Dora II
Team Skajaa foreslår å etablere et langstrakt byrom i Skippergata, en "kulturakse", som knytter bydelen sammen øst-vest. Kommunedelplanen angir et stort byrom rundt Fyringsbunkeren, Fyringsbunker-allmenningen (F1), som ligger langs Kobbes gate. Team Skajaa og Team Agraff foreslår et byrom som i større grad forholder seg til Skippergata og Dora II sin sørfasade, og via portalen i Dora II knytter seg på området på nordsiden av Dora II ut mot dokkene.

Vurderingskomiteen synes å legge det sentrale byrommet langs Dora II sin fasade og etablere Skippergata som en viktig forbindelse øst-vest og en kulturgate er gode grep. Dette skaper åpenhet rundt Dora I, Fyringsbunkeren og Dora II og setter dem i sammenheng. Den store plassen foran Dora II blir sammen med kulturaksen et karaktersterkt og unikt sted preget av ubåtbunkernes massive betongkonstruksjoner og aktiviteten i kulturminnene. Byrommet bør ha flere soner for opphold, aktivitet og lek, et sammenhengende dekke og utformes på de gåendes premisser. Tilliggende bygninger må åpne seg mot plassen og inneholde funksjoner som bidrar aktivt til byliv. Belysning bør brukes til å iscenesette kulturminnene.

"For å lykkes med områdeutviklingen av Nyhavna, er det avgjørende å skape en destinasjon, i flere betydninger av ordet. Å gå fra industrihavn til by krever både nye forbindelser, men også en grunn til å besøke området under transformasjon. Vi anser Dora I og Dora II som tydelige identitetsmarkører for området, og vi mener prosjektet bør kretse rundt disse strukturene."
- Team MAD



Illustrasjoner: Piazza dora i forslaget til Team Agraff og Kulturaksen i forslaget til Team Skajaa.



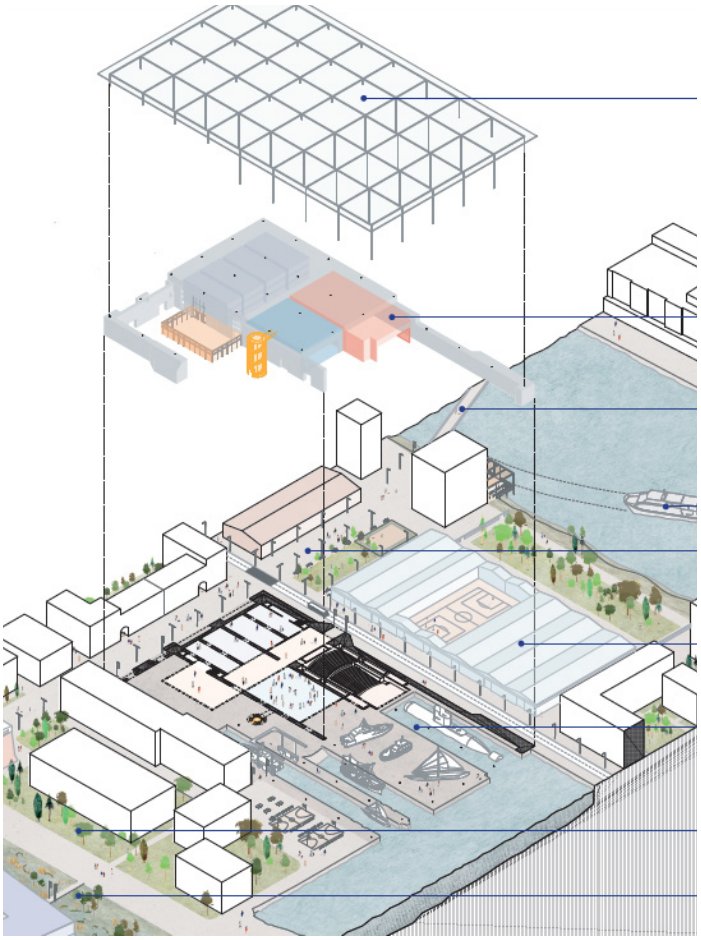
Illustrasjon: Slik kan kulturaksen åpne seg og danne et byrom ved Dora II. Team Agraff.
Referansebilde fra Ile de Nantes.

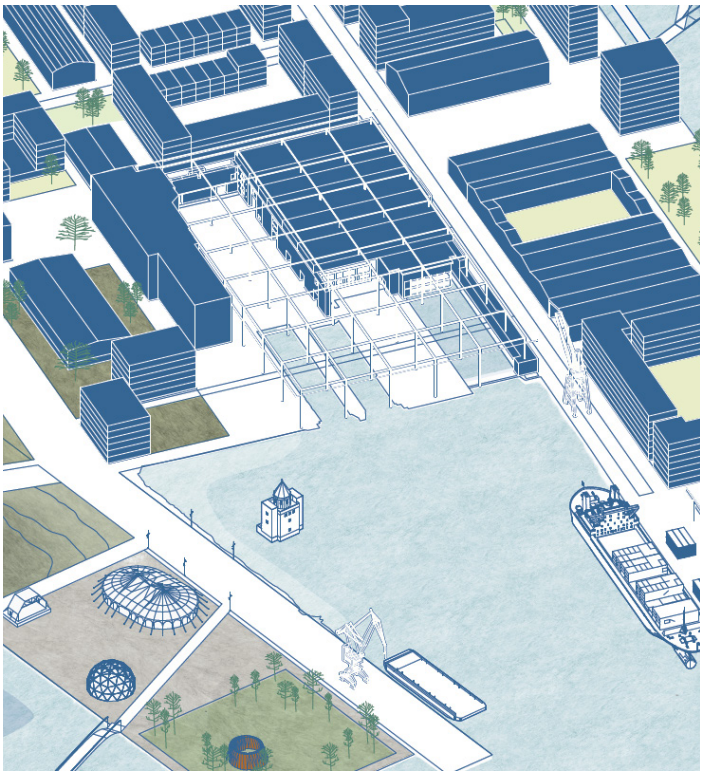
Tilgjengeliggjøre og skape åpenhet rundt Dora I og Dora II

Samtlige team påpeker at Dora I og Dora II må gjøres tilgjengelig for byens befolkning og besøkende gjennom offentlige program. Dora II er fremdeles ganske urørt og er et landemerke som må løftes frem i bydelen og hegnes om for fremtiden. Teamene foreslår blant annet å aktivisere og revitalisere byggene gjennom for eksempel kulturskole i Fyringsbunkeren, åpent arkiv i Dora I og f eks konserthus, vitensenter eller museum i Dora II. Offentlige program i kulturminnene vil være viktig for å lykkes med de tilliggende offentlige rommene. Team MAD viser at et byrom mot vannet, på nordsiden av Dora II og Fyringsbunkeren kan ha store kvaliteter.

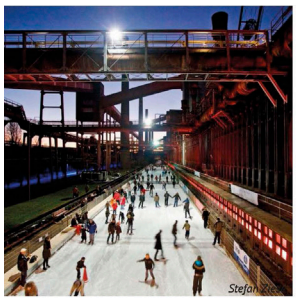
Vurderingskomiteen foreslår at Dora II fylles av et program som styrker Nyhavna som en bydel preget av tilbud som er til glede for hele byen. Rommet rundt dokkene bør holdes åpent og bli et offentlig rom i tilknytning til programmet i Dora II. Vurderingskomiteen mener det er viktig å koble portalen i Dora II til kulturaksen, slik at den synliggjøres som en naturlig og spektakulær passasje inn til dokkene på nordsiden Dora II. Her er det også en viktig siktlinje mot Ladejarlen på Ladehammeren. Dette byrommet vil være et viktig sted å oppleve hele ubåtanlegget med Dora 2 og dokkene i sammenheng, og det har potensialet til å være det mest karaktersterke rommet på Nyhavna. Tilgangen til vannet og nærheten til Trondheim Maritime Senter skaper også gode vilkår for maritime næringer her. Bruken av dokkene må ses i sammenheng med det, men det er viktig at rommet ikke bygges igjen.

"Dora II:s ofullständiga strukturer föreslås bli en del av det nya parklandskapet, en plats för publika aktiviteter. Det skulle t.ex. kunna vare ett båtmuseum, ett auditorium för musik, kombinerat med ateljé- och studiolokaler, utställningsrum för både professionella kulturutövare, hantverkare och för undervisning av olika slag. Allt samlas under ett nytt "arkeologiskt" tak som både skyddar Dora II och antyder den volym som en gång var planerad på denna byggnad." - Team White





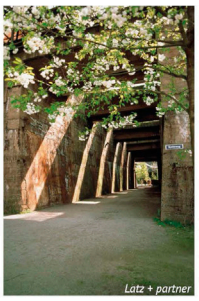
Illustrasjoner: Dora 2 har en sårbar konstruksjon som Team White foreslår å beskytte med et tak som henviser til ubåtanleggets planlagte størrelse.



Skøytebane i Zollverein



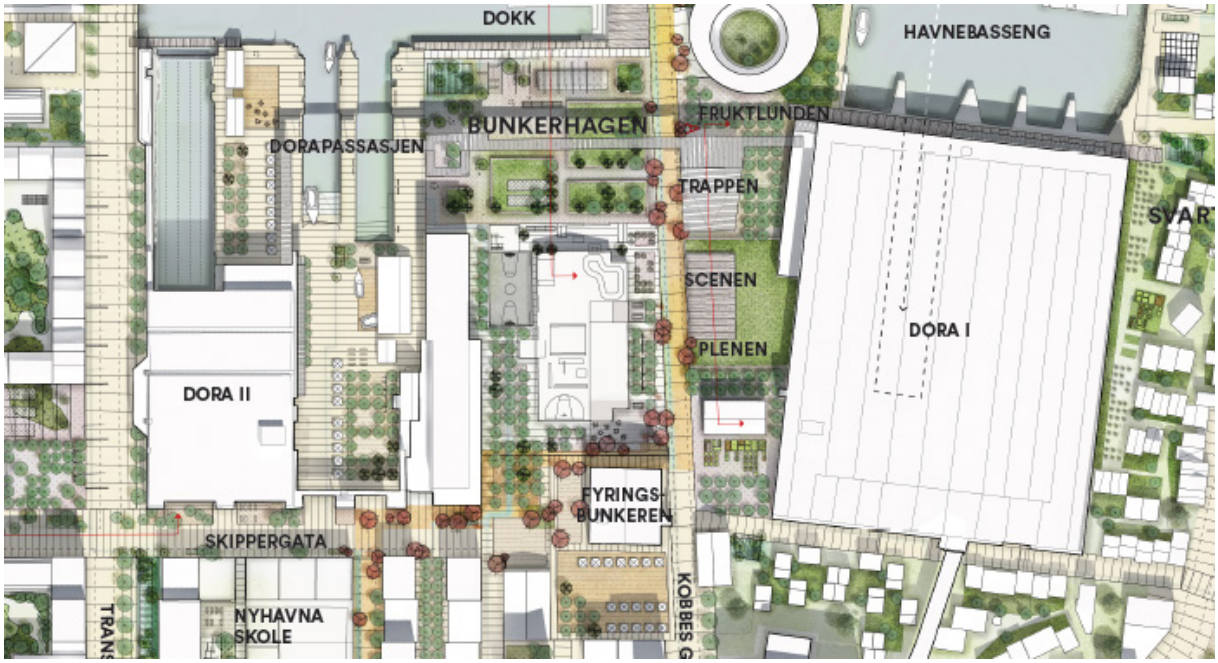
Industrielle leikeapparater på Hart Mills



Historisk park i Duisburg



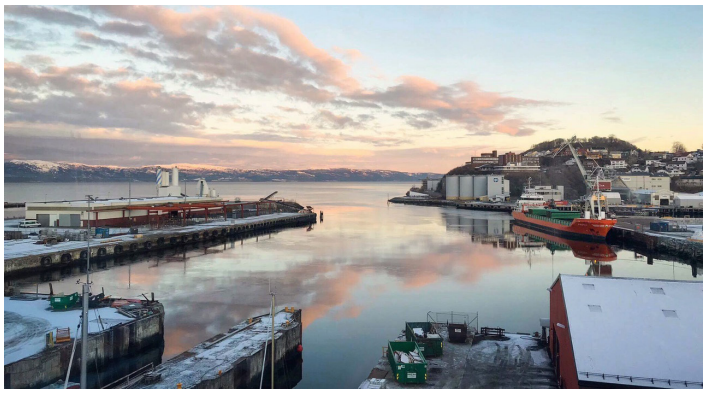
Fabelaktige strukturer i les nefs, Nantes



Illustrasjon: Sammenhengen mellom byrommene rundt kulturminnene, vist av Team MAD.



Illustrasjon: Tørrlagt dokk i Dora II. Den foreslås transformert til utendørs basseng av Team MAD (Foto: David Gradorge)

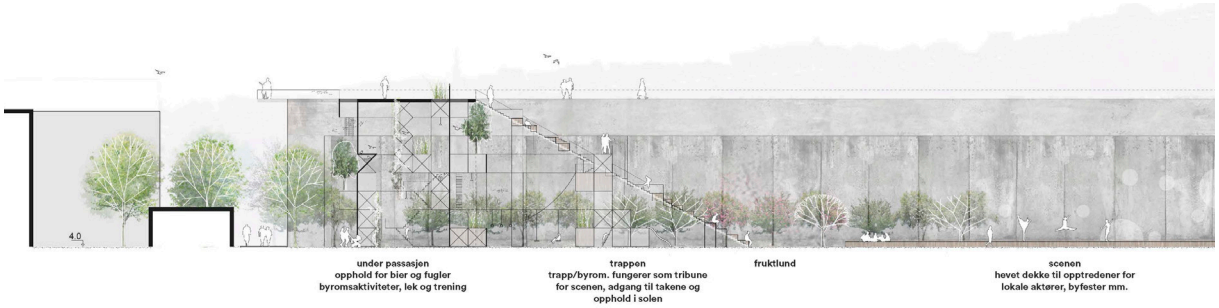




Illustrasjon: Passasjen gjennom Dora II, som i framtiden kan være en del av et nettverk av byrom rundt kulturminnene forbinder bylivet i Kulturaksen med det unike byrommet mot vannet og de maritime næringene på stedet. Her er det god sikt mot Ladehammeren og anlegget på Ladejarlen.

Arealet vest for Dora I bør sees på som en forlengelse av det sentrale byrommet og kulturaksen. Vurderingskomiteen mener det er viktig å holde arealene rundt Dora I åpne av hensyn i kulturminneverdien. Dette byrommet er ikke avsatt i kommunedelplanen. Området bør holdes fri for bebyggelse, men vurderingskomiteen mener stedet er godt egnet for å benyttes til aktivitetsflater og idrett, som må plasseres innenfor det området som er avsatt til sentrumsformål i kommunedelplanen. Dette skaper åpenhet rundt kulturminnene, og er funksjoner det må holdes av plass til i den nye bydelen.

Team MAD foreslår et trappeamfi opp til taket av Dora I, og å forbinde takene på Dora I og II med en "skywalk". Vurderingskomiteen mener at å aktivisere taket på Dora I er en fin kvalitet, men at dette ikke må ikke erstatte offentlig rom på bakkeplan. Vurderingskomiteen anbefaler en arkitektkonkurranse om framtidig bruk og utforming av Dora II og taket på Dora I.



Illustrasjon: Team MAD har vist mulig bruk av vestveggen på Dora I.



Illustrasjon: Team MAD har gjort mange studier av mulighetene for program for taket på Dora 1.



Illustrasjon: Til venstre: Dora I lyssatt under hendelser på Nyhavna. Til høyre: idrettsflate ved demning ved Svartediket i Bergen.

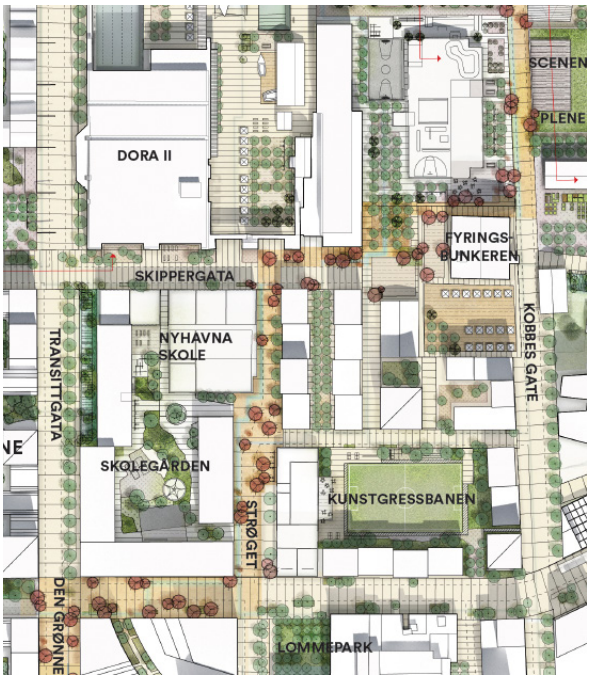
7. OFFENTLIGE FUNKSJONER
Skoler, barnehager, idrettsanlegg og andre fellesfunksjoner gis en bymessig utforming tilrettelagt for en stor grad av sambruk. Funksjonene utformes slik at de bidrar til byliv med utadrettet aktivitet i første etasje og ved å ta i bruk offentlige rom og gater.

"Videns- og produktionsby: I udviklingsforløbet bør det prioriteres at investere i videns- og produktionsinitiativer, der kan bidrage til udviklingen af kompetencemiljøer i bydelen. Det kan ske i strategiske samarbejder hvor institutioner - børnehaver, skoler, universiteter - indgår i medskabelsen af byens rum." - team Skajaa

Areal til idrettsformål på Nyhavna er ikke avsatt i kommunedelplanen, og disse arealene kommer utenom det arealet som er avsatt til offentlige rom. Det er snakk om relativt store flater, og det vil derfor påvirke det totale utbyggingsarealet på Nyhavna. Uorganisert aktivitet/ idrett bør ligge på bakkeplan og være tilgjengelig for alle, og det må sikres flere aktivitetstilbud for alle aldre, også de eldre. Slike aktivitetsflater er et viktig bidrag til å skape en aktiv bydel døgnet gjennom. Areal forbeholdt organisert idrett kan virke privatiserende på offentlige rom, og kan for eksempel vurderes på taket av Dora I.

Å plassere de store, åpne arealene som kreves til skole, idrett og nærmiljøanlegg i området tett opp til kulturminnene gir den ønskede åpenhet rundt disse samtidig som beliggenheten fremmer sambruk mellom offentlige rom og skolens uteoppholdsareal. Dette vil gjøre det lettere å tilfredsstille krav til uteoppholdsareal for skolen. Vurderingskomiteen anbefaler å plassere aktivitetsflatene langs vestsiden av Dora I, bak Fyringsbunkeren og langs begge sider av Kobbes gate.

Skole på Nyhavna
Det pågår en vurdering om den framtidige barneskolen i området skal ligge på Reina eller på Nyhavna. Vurderingskomiteen anbefaler at skoletomten velges slik at skolen kan fungere som en generator for byliv og byutvikling. Dersom det etableres skole på Nyhavna, anbefales det et byintegrert anlegg, som vist av team MAD og team Skajaa. I deres forslag ligger skolen sentralt, inngår i kvartalsstrukturen, og de offentlige rommene er en naturlig utvidelse av skolegården. En urban skole kan ta i bruk omkringliggende uterom, fasiliteter og samarbeide med andre aktører. Skolens elever, ansatte og besøkende er et viktig tilskudd til byliv og aktivisering av byrommene, og funksjoner som bibliotek, kantine, storkjøkken, gymsal, formingssal, aula og lignende kan legges ut mot gater og plasser slik at de enkelt kan tas i bruk av bydelens øvrige innbyggere. Dersom Reina velges til skoletomt, kan tomten på Nyhavna som er avsatt til skole benyttes til andre offentlige formål eller programmer som bidrar til aktivisering av byrommene.



Illustrasjon: Skole i bystrukturen som kan sambruke areal, og med tilknytning til aktivitetsflater. Team MAD.



Illustrasjon: Team Skajaa viser et diagram av hvordan offentlige funksjoner (rosa) og kultur- og fellesfunksjoner (rød) og sport og aktivitet (oransje) samles sentralt i bydelen, mens næring og hotel (blå) samles i sør.

Tilrettelegge for sambruk
Fellesfunksjoner er viktige generatorer for byliv og for sosial kontakt. Kantiner, frisør i Helse- og velferdssenter og fellesarealer i boliger bør ligge på bakkeplan for å tilrettelegge for interaksjon mellom beboere, arbeidstagere og byen og bidra til aktive fasader. Delområdene bør planlegges med felleshus som bidrar til delekultur og at det skal være enkelt å leve bærekraftig på Nyhavna. Eldreboliger bør plasseres med utsyn over offentlige rom.

Vurderingskomiteen anbefaler at alle offentlige funksjoner og boligkompleks skal ha program som beskriver hvordan de bidrar til byliv på bakkeplan mot gate eller byrom.

8. LØFTE FREM KULTURMINNENE
Gjør kulturminnene til viktige attraksjoner og identitetsbærere på Nyhavna.

Alle teamene påpeker at bebyggelse nært kulturminner ikke må konkurrere med kulturminnene og vurderingskomiteen er enig i dette. Kulturminnene på Nyhavna skal også i framtiden synes godt både fra land og vann. De bør ha god plass rundt seg med offentlige rom eller lav bebyggelse, iscenesettes og aktiviseres. Dette kan bety en endring i høyde fra det som er angitt i kommunedelplanen på sørsiden av Skippergata, en endring av bebyggelsen ved Dora I og Dora II, samt mindre utbygging på Strandveikaia.

Strandveikaia har fem bevaringsverdige hus som blant annet rommer kunst- og kulturvirksomhet. Kommunedelplanen setter av et utfyllingsareal på 30 daa for deponi av rene masser på Strandveikaia, og åpner for utbygging mot vannkanten. En slik utbygging vil endre områdets karakter i vesentlig grad. Team MAD og team White foreslår at man ikke fyller ut i bassenget fordi det gir relativt lite utbyggingsareal, og vannspeilet anses som en kvalitet som vil forringes dersom bassenget blir mindre. De foreslår videre at det ikke fortettes mellom kulturminnene på Strandveikaia, for å bevare dette som et raust og særegent offentlig rom preget av kulturaktiviteten.

Vurderingskomiteen anbefaler at utnyttelsesgraden reduseres på Strandveikaia fra det som er angitt i kommunedelplanen, at det ikke fylles ut areal tilrettelagt for bebyggelse og at vannspeilet holdes åpent. Komiteen mener området tåler noen lave, nye bygg som bidrar til å definerer gode offentlige rom og aktivisere området.

Flere team foreslår et sted å bade på Strandveikaia, og dette synes vurderingskomiteen er et godt forslag. Vurderingskomiteen anbefaler at arealet avsatt til utfylling brukes til å bygge et robust sjøbadeanlegg til glede for hele byen. Dette skal bli en viktig attraksjon og møteplass i Østbyen for hele Trondheim. Det vil være et fellesgode som bør finansieres av alle delområdene i kommunedelplanen.

Vurderingskomiteen er åpne for at den planlagte fyllingen tilrettelagt for bebyggelse kan gjennomføres nord for brua mellom Strandveikaia og Kullkranpiren.

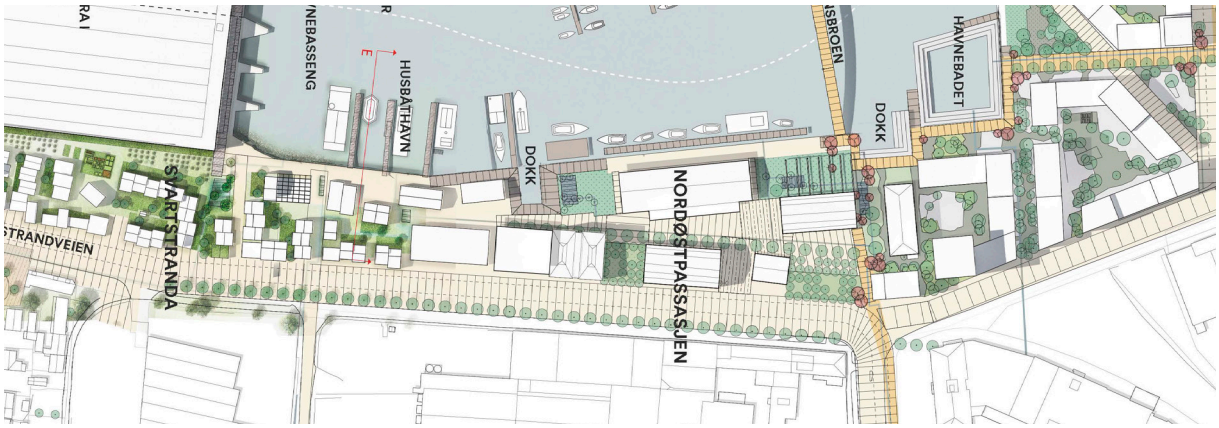
Komiteen mener også at kulturproduksjonen på Strandveikaia er et viktig bidrag til mangfoldet på Nyhavna. Forutsetningene for å drive kulturproduksjon på Strandveikaia bør derfor styrkes og aktiviteten synliggjøres i bybildet. De offentlige rommene på Strandveikaia bør utformes slik at kulturnæringsaktører kan ta dem i bruk.

"Byrommet på Strandveikaia er et mulighetsrom. Det er et byrom som brer seg ut imellom byggene, og skaper forskjellige soner og små plasser. Byrommet skal være allsidig og ha rom for aktiviteter, markeder, festivaler, konserter, kunstprosjekter og utendørs kunst- og kulturproduksjon. Det er aktørene på Strandveikaia som til enhver tid farger byrommet. Byrommet har et håndtverksmessig preg gjennom materialer (feks. steinlegging, gateteglog tre), design (representanter for kunst- og håndtverksvirksomhetene som er der idag skal være en del av prosjektgruppa og påvirke utformingen av rommet) og rom for større utsmykningsprosjekter." -team Agraff

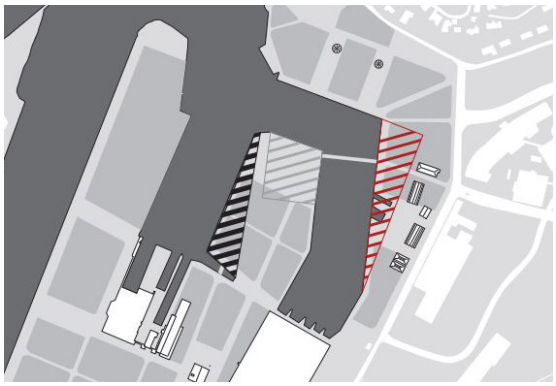




Illustrasjon: Strandveikaia som festivalområde under Hendelser på Nyhavna. Foto: Will Lee-Wright (venstre)/ Trondheim kommune (høyre).



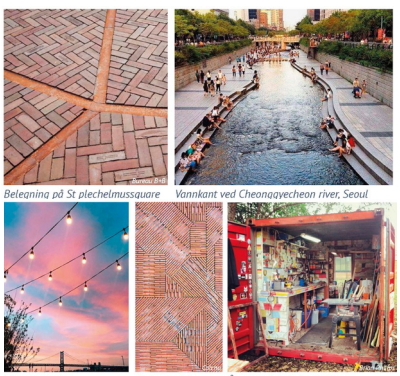
Illustrasjon: Team MAD har vist en løsning der Strandveikaia ikke fortettes med bebyggelse.





Illustrasjon: Deponier på Strandveikaia og Kullkranpiren, fastsatt i Kommunedelplanen. Illustrasjon: Bystrand på Strandveikaia av team Skajaa.





Illustrasjon: Referanse til badeanlegg på Strandveikaia.

9. GJENBRUK AV BYGNINGSSTRUKTURER OG MATERIALER

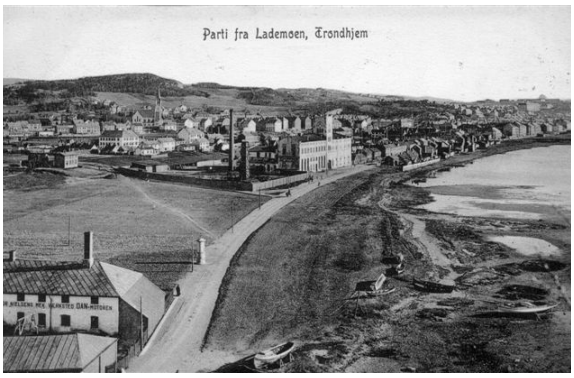
La gjenbruk av bygg, strukturer og materialer bidra til karaktersterke offentlige rom, et variert bymiljø og en tydelig miljøprofil i framtidens bydel på Nyhavna.

Samtlige team i parallelloppdraget har påpekt at flere eksisterende bygninger enn kulturminnene har en verdi i den framtidige bydelen. Team White beskriver hvordan det å ta vare på noe av det eksisterende kan bidra til en viss "motstand" mot gentrifisering og homogensiering av det fysiske og sosiale miljøet på Nyhavna. Gjenbruk av bygningsmasse og materialer fra riving er viktig for å oppnå målet om Nyhavna som en foregangsbydel for bærekraftig byutvikling.

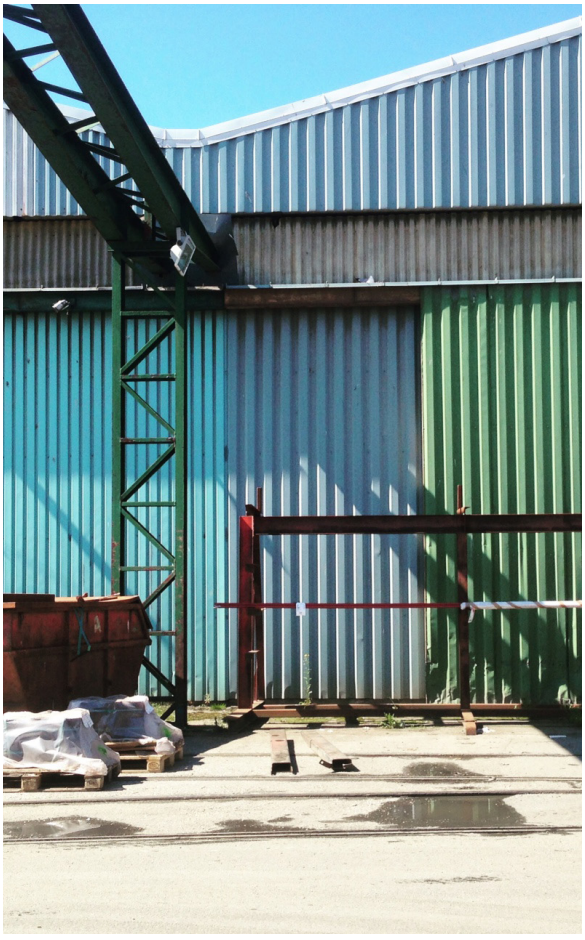
"Ett antal av de befintliga industrihallarna finns som tillfälliga eller långsiktiga 'motstånd' som den nya stadsmiljön måste förhålla sig till, något som ger specifik platskaraktär och, sist men inte minst, håller Nyhavna öppet för ett mer mångfaldigt innehåll." - team White

Vurderingskomiteen mener at det er viktig å bevare noe av industriarkitekturen som ikke har vernestatus per i dag både for å ivareta områdets identitet og sikre et mangfold i karakter og aktiviteter. Det vil påvirke den totale utnyttelsesgraden for området.

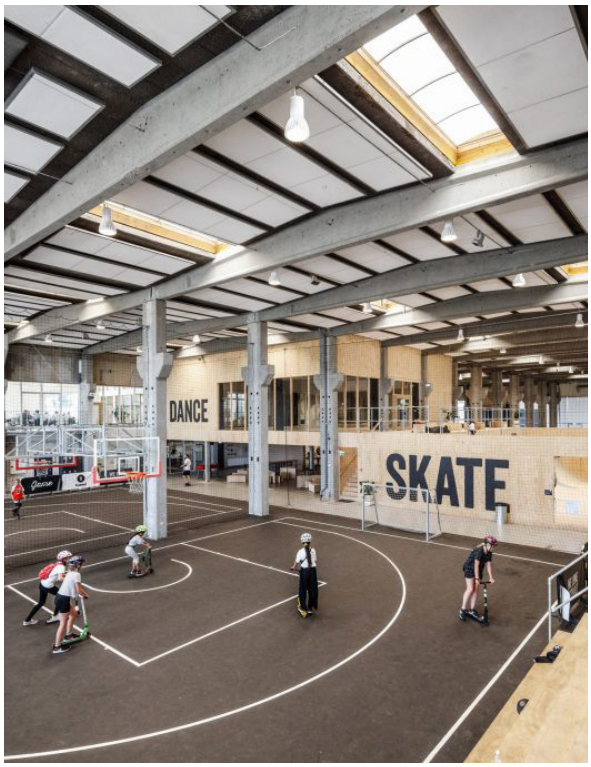
Team MAD foreslår å bruke eksisterende bygg til viktige funksjoner i nabolagene som barnehager, bydelshus og lignende. Team Agraff foreslår å la bygg som skal rives være tilgjengelige for midlertidige formål, kunst og idrett i overgangsfasen. Team Skajaa viser hvordan eksisterende industribygg kan brukes videre som halvklimatiserte strukturer i de offentlige rommene, og at disse kan romme et mangfold av temporære og permanente aktiviteter, sørge for gode mikroklima og bryte ned skalaen i enkelte store byrom. Vurderingskomiteen anbefaler at lagerhaller på Transittkaia og Strandveikaia vurderes tatt i bruk til mathall, idrett, markedsplass eller lignende. Det må sikres at eksisterende strukturer som blir stående eller står midlertidig blir trygge også med med tanke på trafikk og belysning. Kranene på Kullkranpiren og Transittkaia skal bevares som arkitektonisk element i bydelen. Kranene bør være godt synlige og fungere som kjennemerker og orienteringspunkt.

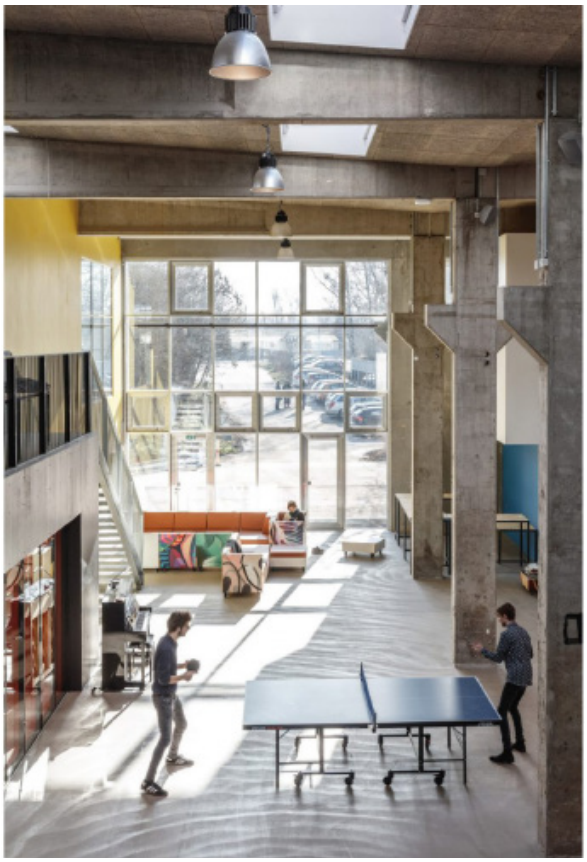


Illustrasjon: Historisk strand langs Strandveien før utfylling av ubåtanlegget.

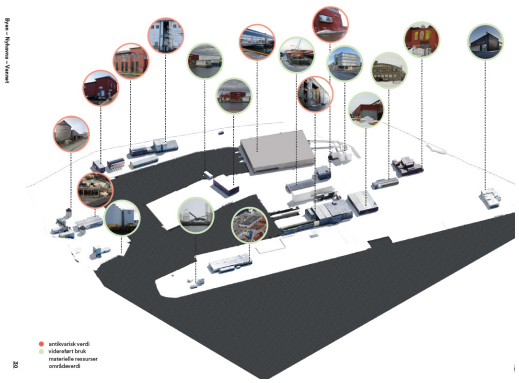


Lagerhallene på Transittkaia foreslås at gis ny bruk, enten permanent eller midlertidig, for å bevare mangfoldigheten og la industriarkitekturen prege Nyhavna også fremover.





Illustrasjon: Skole i betongstruktur og i lagerbygg, referansebilder.

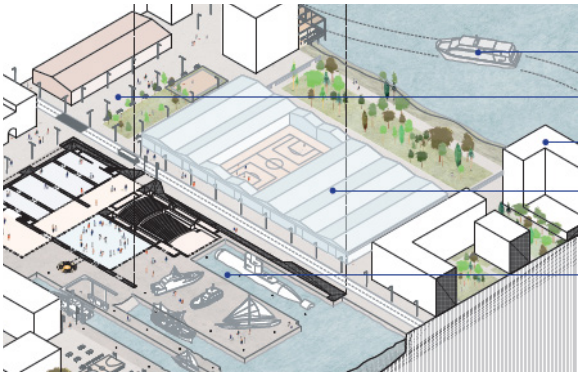




Mathall og plads i enden av Kulturaksen

Illustrasjon: team MAD sitt forslag til bebyggelse som har bevaringsverdi, og strukturer som har ressurser og verdier som er viktig for Nyhavna å ha med videre. Plass og Mathall i en eksisterende hall på Transittkaia i enden av Kulturaksen, team Skajaa.





Illustrasjon: Strukturer fra eksisterende industribebyggelse bør settes opp/ bevares i tilknytning til kulturaksen, og gjerne fylles med funksjoner som uorganisert idrett og aktivitet og andre funksjoner som kan tilhøre eller sambrukes av skolen. Team Skajaa og team White.



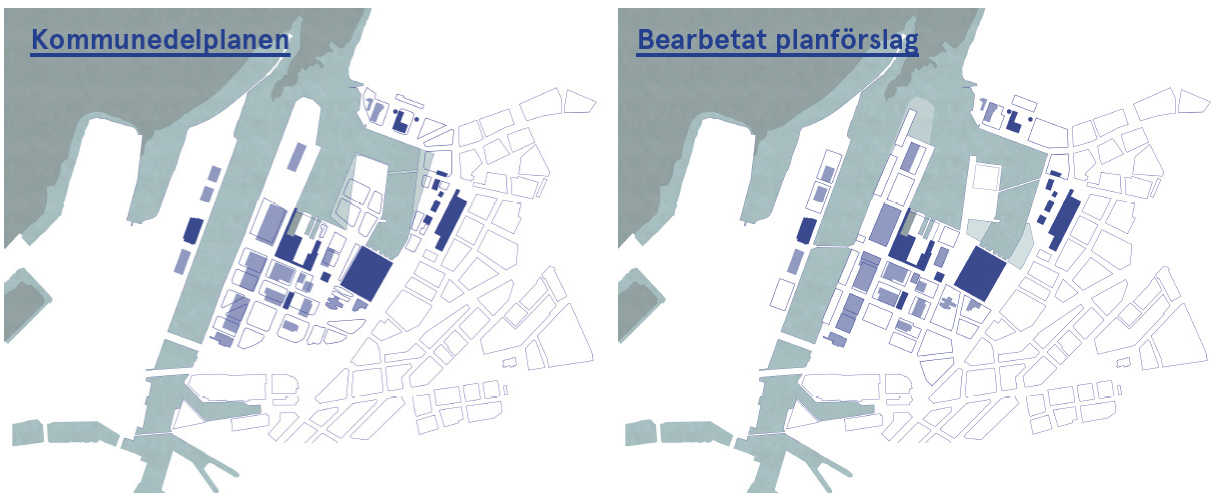


Illustrasjon: Industrihallene på Transittkaia og Dora 2 gir området og gateløpet en unik karakter i dag der kranen ytterst på Transittkaia er fondmotiv. Det er et potensial å bevare og benytte til midlertidige og permanente prosjekt gjennom utviklingsprosessen. Til høyre team Agraff.

Trinnvis byutvikling

For at eksisterende bygningsmasse skal kunne stå lengst mulig må det legges til rette for en trinnvis utvikling hvor man ikke må rive store områder samtidig, men hvor gammelt kan få stå side om side med det nye under utbyggingsfasen. Vurderingskomiteen støtter ideen fra team White om å justere gate- og kvartalsstrukturen noe for å tilpasse den bedre til dagens bebyggelsesstruktur, slik at det blir lettere å la eksisterende bygg bli stående i utviklingsprosessen. En slik åpen og trinnvis utvikling kan gi oss nye metoder og løsninger i en langvarig utvikling i en verden der behov for kunnskap er stort og klimaendringene stiller stadig nye krav til oss som samfunn. Parallelt bør nåværende og mulige fremtidige aktører på Nyhavna involveres tidlig i prosessen for å avdekke behov og kartlegge potensielle synergier som kan bidra til å ta gode valg med tanke på hvilke bygg som skal rives eller bli stående.

"En plan som låter Nyhavna utvecklas stegvis, i symbios med befintlig struktur, ger en önskvärd flexibilitet i både tidplan och utformning av den framtida stadsdelen. Förhoppningsvis skapar detta möjligheter för en bredare grupp av aktörer att involvera sig, inte minst de som i nuläget finns på Nyhavna. Samtidigt skapar detta bättre förutsättningar för kreativt återbruk av existerande byggnader och stadsrum på ett sätt som tar hänsyn till deras verkliga livscykel, innan de rivs för att ge plats för annat." - Team White



Ill.: Team White foreslår å justere kommunedelplanen noe for lettere å kunne bygge ut parallelt med at eksisterende strukturer kan stå.

10. KLIMATILPASNING
Rust opp Nyhavna til å tåle fremtidens vær og klima. Klimatilpasningstiltak skal utformes så det gir merverdi for gater og byrom.

"Vandrender og forsinkelsesbede vil give en grøn og frodig karakter der er med til at skabe læ og dæmpe trafikken samtidigt som det skaber en mere grøn bydel med høj biodiversitet." - team MAD

I framtiden vil Nyhavna bli utsatt for mer ekstremvær, havnivåstigning, stormflo, og oversvømmelser og det gir føringer for opparbeidelsen av offentlige rom.

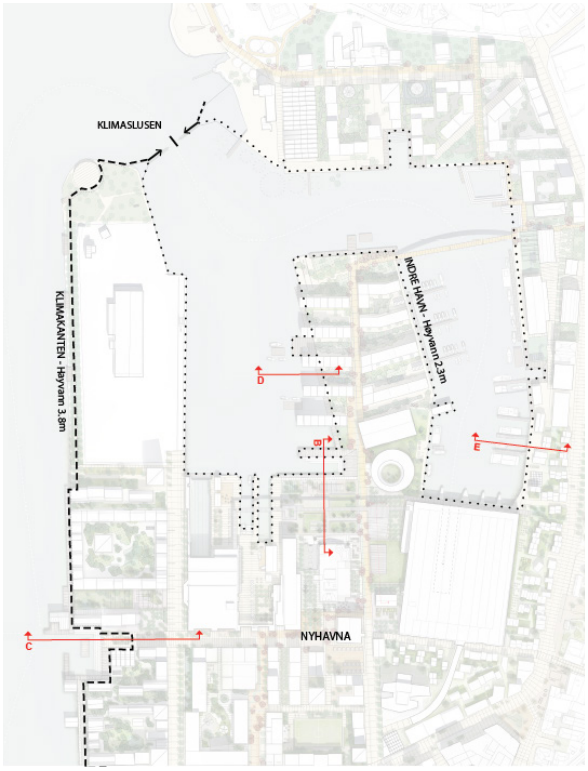
Overvann
Det bør planlegges for en utbredt bruk av permeable/ semi-permeable dekker, og bruk av vegetasjon på tak, terrasser, vegger og langs vannet for å holde tilbake og fordrøye overvann. Åpne grønne løsninger som håndterer overvannet lokalt foreslås av samtlige team, og dette bør være den gjennomgående strategien for overvannshåndtering. Ved å benytte åpne løsninger kan overvannet utnyttes som et landskapselement til rekreasjonsformål og for å styrke det biologiske mangfoldet i området.

Team MAD påpeker at det tidlig må utarbeides en helhetlig strategi for blå-grønne strukturer og håndtering av regnvann, stormflo og havnivåstigning. Det bør etableres en finmasket struktur av åpne grønne og blå "vannveier" langs alle gater som leder vannet til grønne rensebed langs kaikantene slik at vannet renses før det ledes videre ut til fjorden og elva. Ved ekstremnedbør må det også finnes flomveier som hurtig og effektivt kan føre det overskytende flomvannet fra bydelens gater, plasser og tak ut til fjorden.

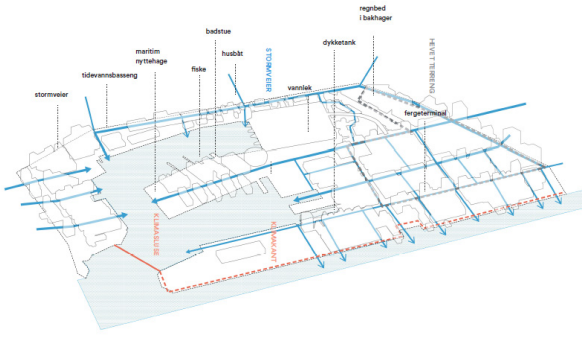
En klimasluse og klimakant kan sikre Nyhavna i framtiden
Vanligvis sikres bebyggelse på sjønære områder mot havstigning og stormflo gjennom heving av byggegrunn. Ettersom mye bebyggelse skal bevares på Nyhavna vil dette være vanskelig å gjennomføre. For å unngå flom ved en springflo i fremtiden, foreslår team MAD, at det etableres en sluse som forbinder Transittkaia og Ladehammeren, og en "dike" langs hele Transittkaia dimensjonert for å håndtere havnivå på kote + 3.8.

Havnepromenaden og overvannssystemet må utformes slik at denne kanten kan etableres på sikt. Et alternativ er å bygge "dike" som en del av promenaden på en slik måte at den både har en funksjonell, rekreativ og estetisk verdi.





Illustrasjon: Ulike måter å møte vannet på og samtidig sikre seg mot flo og framtidig havnivåstigning, vist av team MAD.



Illustrasjon: System for overvannshåndtering, team MAD.

11. ROM FOR EKSPERIMENT
Gjør Nyhavna til en pilot for den nytenkende, inkluderende og utforskende byen.

"(...) Stadsdelen måste attrahera och möjliggöra för människor och verksamheter att flytta in i stadens kärna, snarare än att lämna den för ytterkanterna. " - Team White

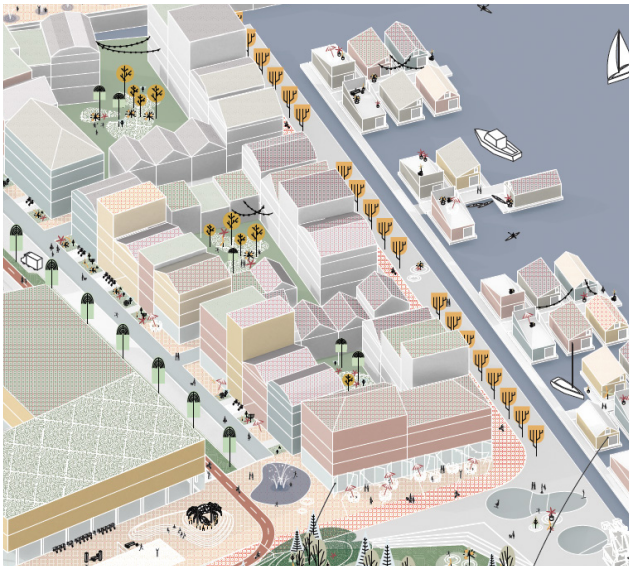
Kommunedelplanen for Nyhavna fastslår at bredden i virksomheter og aktiviteter, og variasjonen i bygningsmassen er en kvalitet som skal ivaretas. Kulturnæringer, småskalaproduksjon og gründervirksomheter gir liv til de offentlige rommene. Utforming og materialvalg bør tilrettelegge for at virksomheter kan ta i bruk offentlige rom som arenaer for produksjon og utprøving, og for aktiviteter knyttet til maritime næringer, havbruk, undervisning og forskning langs kaikanten. For å oppnå dette må Nyhavna gi plass til utprøving av løsninger og design som legger til rette for ulike aktører.

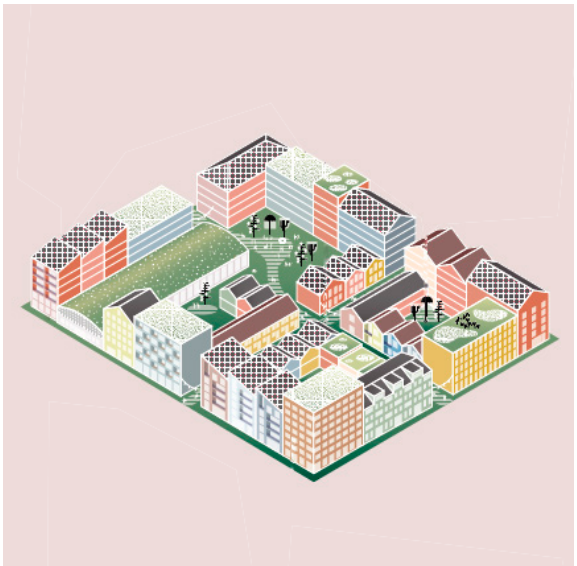
Mindre tomter for mangfoldig boligsammensetning og morgendagens boligløsninger
Kommunedelplanen angir en kvartalsstruktur med bymessige gateløp. Midtbyen i Trondheim er preget av kvartaler med bebyggelse av ulik karakter og høyde. Dette gir et særegent "Trondhjemsk" uttrykk som vurderingskomitéen mener bør videreføres på Nyhavna. Særlig fordelaktig er dette i øst-vestgående gater hvor punktvis lavere bebyggelse vil kunne slippe vintersola inn. Høyden på de enkelte bygg i kvartalene bør derfor tilpasses med tanke på sol- og skyggeforhold. Byggehøyder bør reguleres før eventuelle tomtesalg slik at pris kan justeres i henhold til tillatt utnyttelse.

Team Agraff foreslår at kvartalene deles opp i mindre tomter. Vurderingskomiteen er svært positiv til dette og mener det er et godt grep for å sikre variasjon. Dette er en fleksibel måte å tenke kvartalsutvikling på, som både historisk, men også i nyere prosjekter er anvendt med gode resultater. Mindre tomter kan gi en større variasjon i bebyggelsens uttrykk, fasader, høyde og bruk. Dette er i tråd med, og en måte å svare ut bestemmelsen i kommunedelplanen som sier at det innenfor hvert delområde skal være en variasjon i høyder, volumoppbygging og arkitektonisk uttrykk. Mindre og rimeligere tomter inviterer et større mangfold av utbyggingsaktører til å delta i utviklingen av Nyhavna. Dette kan være tiltak for å svare på føringen fra Bystyrets politiske plattform for 2019-2023 *"Vi vil gjennom vårt eierskap sikre at det blir en bydel som har alternative boformer og bidra til sosial utjevning."*

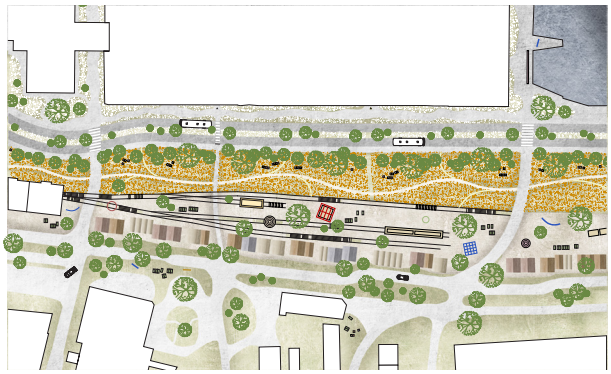


Illustrasjon: Eksempel fra Sverige, Bomessen i Vallastaden, https://whitearkitekter.com/project/broparken/





Illustrasjon: Mindre utbyggingstomter kan gi et mangfoldig både i uttrykk, typologi og bruk, team Agraff





Illustrasjon: Jernbaneparken som eksperimentpark, team Skajaa.

Jernbaneparken blir en park for utprøving, nytenkning og kunnskapsutvikling.
Team Skajaa foreslår at avsatt friområde F3 blir en Eksperimentpark. Vurderingskomiteen mener dette er et egnet sted for et grøntområde hvor det tillates eksperimentelle midlertidige strukturer, men at faste bebyggelsesstrukturer ikke tillates. Eksperimentparken kan bli en urban park, en hybrid mellom et eksperimentområde og en grønn lunge, slik som foreslått av Team Skajaa. Den åpner for forsøksprosjekt og forskning-og undervisningsrelaterte prosjekt.

Her kan det tillates midlertidige strukturer så lenge det ikke skaper en bakside mot Maskinistgata eller privatiserer området, som fortsatt skal være et grøntområde til glede for offentligheten. Strukturer her skal bidra til aktivisering, lek og invitere til opphold. Eksperimentparken gjøres tilgjengelig og driften av den igangsettes så raskt som mulig i et samarbeid mellom kommunen, NTNU og andre aktuelle partnere.

Parken egner seg også for utprøving av ulike modeller for urbant landbruk i tråd med kommunens ambisjoner om å legge til rette for å dyrke mat i byen. Det kan være i form av parseller, plantekasser, frukttrær og bikuber og andelslandbruk etter modell av Losæther gård i Bjørvika. Det bør også testes om fytoremediering kan brukes som tiltak for å rense jord fra forurensning i utvalgte områder. Dette er foreslått av team Agraff som en måte å rense forurenset grunn samtidig som det bidrar til biodiversitet, vekke interesse og at man har vegetasjon i området fra start. Parken bør være vill og frodig. Jernbanesporene kan ligge som historiefortellere.

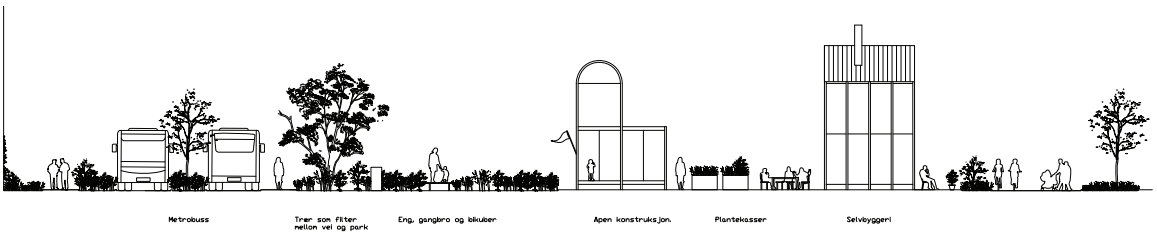








Illustrasjon: Team Skajaa, referansebilder Eksperimentparken



Illustrasjon: Team Skajaa, plan og snitt Jernbaneparken.

Byrommene ved Dora II- dokkene bør tilrettelegges for maritim virksomhet
Vurderingskomiteen mener at fortsatt havne- og næringsvirksomhet på Nyhavna gir karakter og merverdi til byrommene. Det bør sees på nye former for reguleringer, teknologiske løsninger og fysiske utforminger som tilrettelegger for sameksistens mellom urbant hverdagsliv, havnedrift og maritim og kulturell næringsaktivitet. Dette vil være særlig aktuelt å teste i byrommet på nordsiden av Dora II hvor det allerede finnes næring- og forskningsaktivitet. Det vil også være interessant å tenke sambruk med en eventuell skole her. Vurderingskomitéen mener at Nyhavna kan vise vei for hvordan rekreasjon og produksjon, land og vann kan fungere i samspill og tilby en ny type offentlig rom- et helårs "maker faire".

"Småskala industri og maritime næringer skal ha gode utviklingsmuligheter."
Rødgrønn politisk plattform 09.19

I tilknytning til bassenget ved Dora II kan det tilrettelegges for at maritime næringer kan bruke flytende konstruksjoner og kaikanten. Det kan i første omgang være midlertidig, før man kan ta en endelig vurdering på om planlagt fylling skal gjennomføres. Krav til fellesareal og parker kan ikke dekkes ved bruk av flytende elementer, men flytende elementer kan være et tilskudd utover disse kravene.

"Ved å videreføre havnedriften, skapes det bymiljø på Nyhavna med andre kvaliteter enn i Midtbyen. Havnedrift, akvakultur og kulturproduksjon gis en plass i bybildet, som kan gi Nyhavna en sosial og inkluderende sammenstilling av ulike mennesker." - Team MAD

Havna forblir en viktig funksjon på Nyhavna i framtida og skal fungere sammen med en urban og levende bydel.
I kommunedelplanen er ytterste del av Transittkaia avsatt til framtidig havneformål, og området skal fortsatt fungere som en prosjekt- og beredskapshavn for mottak og lagring av gods. Det innebærer at det parallelt med at det vokser frem en urban bydel vil det være en aktiv havn tett på. En urban havn kan være en styrke for bydelen gjennom å skape arbeidsplasser, kompetanse og grønn transport/varelevering. Havna vil også kunne være et kontaktpunkt mellom Trondheim og verden og en sentral og naturlig del av fremtidens produktive by. Samtidig er det en utfordring å håndtere støy og tungtrafikk til og fra på en forsvarlig måte.

Det store, åpne arealet som vil ligge ytterst på Transittkaia har potensial for å kunne brukes til aktiviteter som sirkus, festivaler og lignende som kan trekke hele byen til Nyhavna. Det vil være et spektakulært område, ytterste punkt i byen der Nidelva møter Trondheimsfjorden og som havneområdet vil det være tilrettelagt for tungtransport og rigging av større arrangement. Det bør undersøkes hvordan dette kan skje uten at det kommer i konflikt med havnevirksomheten. Løsninger som "timesharehavn", eller en sonering av havnearealet mellom lang og kort varslingstid for adkomst av gods kan muliggjøre større grad av sambruk mellom havn og by. Dette er også relevant i utviklingsperioden av Nyhavna.

I parallelloppdraget påpeker team White at i kommunedelplanen ligger havna på et verdifullt område godt egnet for boligbygging. Dette arealet kan frigjøres til boliger, ved at beredskapshavnen flyttes til Kullkranpiren. Slik legges havnearealet mer sentralt og kan, når det ikke er i bruk som beredskapshavn, romme ikke-havnerelaterte aktiviteter. Vurderingskomiteen mener at en bør stå fast ved plasseringen av havn og sentrumsformål i kommunedelplanen. Havnas lokalisering, slik den er i kommunedelplanen er et resultat av en omfattende prosess og vurderingskomiteen mener at den bør ligge fast.

Kollektivtrafikk på vann
Samtlige team påpeker at vannveien er en lite undersøkt mulighet for kollektivtransport i Trondheim. Flere av byens mest besøkte steder (St.Olavs, Samfundet, Nidarosdomen, Bakklandet og Solsiden) ligger langs elva og kan knyttes sammen med Nyhavna via vannveien. Det foreslås to stoppesteder på Nyhavna, langs elvekanten på Transittkaia og i dokken ved Dora I. Vurderingskomiteen foreslår at dette utredes nærmere.

"Vannveier er effektiv kommunikasjonslinjer, og i nye Nyhavna finnes en byferge som vil forsyne byens målpunkt med besøkende og pendlere fra nord til syd. Med fergestopp på Transittkaia, i havnebadet og med terminal inne i Dora I, tilrettelegges Nyhavna enda bedre for myke trafikanter." - Team MAD

HANDLINGSPLAN: HVORDAN SIKRE INTENSJONENE?

"Udviklingen af Nyhavna som en bæredygtig, levende og attraktiv bydel er et stort arbejde, der rækker udover alene det fysiske projekt. Der må arbejdes strategisk og langsigtet på mange parametre for at lykkes. Selve udviklingsprocessens form - med dens økonomi- og ejerskabsforhold, organisation og tidslighed - er afgørende for at skabe byliv og urban kvalitet. Vi anbefaler at arbejde strategisk med forskellige tilgange i udviklingsprocessen. Det handler bl.a. om tidsligheden i forskellige projekter, størrelse af grunde der udvikles, økonomisk organisering og forretningsmodeller og ejerskab." - Team Skajaa

En helhetlig gjennomføringsorganisasjon for Nyhavna
Størstedelen av Nyhavna eies i dag av Trondheim havn og Bane NOR Eiendom. Trondheim kommune eier 76% av Trondheim havn. Det er en prosess i gang med avklaring av selskapsstruktur for utvikling av Nyhavna.

Vurderingskomiteen ser at for å sikre målene og visjonene for offentlige rom som beskrevet i vurderingsrapporten, bør ambisjonene for kvalitet, helhet og langsiktighet være større og sikres bedre enn slik den er pålagt gjennom plan- og bygningsloven. Vurderingkomiteen tror at dette kan ivaretas gjennom at en utbyggingsorganisasjon, som har eierskap til kommunens overordnede visjoner for Nyhavna, styrer prosessen så lenge som nødvendig for å sikre de ønskede kvaliteter.

Eksempler fra Bjørvika i Oslo, Nedre Elvehavn og St Olavs Hospital i Trondheim viser at det kan være både økonomisk lønnsomt og føre til en høyere måloppnåelse om prosjektene følges av et prosjektapparat. Nyhavna har et stort økonomisk potensial totalt, men dette potensialet varierer mellom delområdene. Vurderingskomiteen mener at kostnader knyttet til de offentlige rommene for Nyhavna bør fordeles mellom utbyggingsaktørene gjennom en rettferdig fordelingsnøkkel basert på utbyggingspotensialet på enhver tomt. Det er nødvendig for å kunne sikre gode offentlige rom, en lavere bebyggelse rundt offentlige rom og åpenhet rundt kulturminner samt vedtak om å ivareta kulturnæring og en mangfoldig boligsammensetning. Dette krever samarbeid mellom grunneierne, staten og kommunenes ulike etater for å framskaffe et eget avtaleverk og realistisk finansiering og organiseringen av gjennomføringen.

"Vi vil være en pådriver for sosial boligbygging, gode byrom og høy arkitektonisk kvalitet" - Bystyrets politiske plattform for 2019-2023.

"Kommunen skal samarbeide med aktuelle aktører for å utvikle en tredje boligsektor og legge til rette for alternative boformer" - Bystyrets politiske plattform for 2019-2023.

"Bystyret ber rådmannen vurdere om det er mulig og formålstjenlig å samle grunneiere, leietakere og andre interessenter i et felles selskap for å sikre at en helhetlig utnyttelse gavner alle med interesse i området." - Fra vedtaket av kommunedelplanen for Nyhavna.

Midlertidige tiltak og rekkefølge
Offentlige rom bør opparbeides midlertidig før utbyggingen starter. Dette er gjort mange steder for å innlede transformasjonsprosesser. Det kan både bidra til markedsføring av Nyhavna og være til glede for hele byens befolkning og de første innflytterne. Dette kan inngå i strategien for byliv og være tiltak med lavere kostnad enn de ferdig opparbeidede offentlige rommene. Det bør skilles mellom trinnvise tiltak og permanente tiltak. Midlertidige prosjekter kan brukes for å teste ut ulik bruk og utforming, til å involvere ulike grupper, få ny kunnskap og skape begeistring. Disse prosjektene bør velges strategisk og prioriteres. Det er viktig å ikke bestemme eksakt varighet i tilfelle noe fungerer veldig godt. Det er viktig med evaluering av midlertidige prosjekter og implementering av vellykkede løsninger. Aktiv prioritering av pilot/midlertidige prosjekter vil gi byen en mulighet å teste ut ulike program og utforming i byrommene i ulike faser, før store summer brukes på den permanente investeringer. Vurderingskomiteen mener det er viktig å etablere attraksjoner i området tidlig for at folk i byen skal ta det i bruk.

Vurderingskomiteen anbefaler at disse tiltakene etableres tidlig:

Forbindelser
Etabler gode forbindelser mellom Nyhavna og byen og ferdselsårer gjennom området tidlig, slik at byens befolkning får tilgjengelighet til vannet og bli kjent med Nyhavna.

a. Strandveikaia og tomten nord for Lademoen stasjon er forventet å bli byggeklare først. Det er viktig å opparbeide gode og trygge forbindelser mellom disse områdene og fra disse områdene til byen rundt.
b. Kulturaksen gjennom Skippergata etablerer en forbindelse mellom elva i vest og Lademoen i øst som kobler Nyhavna til planlagt utvikling på Reina.
c. Gjøre kaikantene tilgjengelige og starte opparbeidelsen av Havnepromenaden, slik det er gjort med den midlertidige havnepromenaden i Oslo.

Piloter
a. Strandveikaia er egnet for et tidlig prosjekt, hvor det kan gjøres noe før reguleringsfasen, feks. ta i bruk Skur 53 og Strandveien 100 og jobbe med programmer tilsvarende "Vippa" og SALT i Oslo.
a. Brua mellom Strandveikaia og Kullkranpiren blir viktig grunnlag for utvikling av boliger på Kullkranpiren, Ladehammerkaia og utvikling av Strandveikaia. Den krever relokalisering av virksomheter på Kullkranpiren. I Oslo har en midlertidig bruforbindelse blitt etablert mellom Sørenga og Bjørvika. Man burde undersøke muligheten for å få dette til også mellom Strandveien og Kullkranpiren.
a. Avklare avvikling av jernbanespor og initiere prosjekt i Jernbaneparken. Eksperimentparken kan som midlertidig tiltak beplantes, være et sted for uttesting av fytoremediering eller invitere NTNU Fakultet for arkitektur og design å bidra.
a. Tidlig teste ut strukturer på vann som offentlige byrom (badeplasser, badstue, flytebrygger ol.).
a. Kartlegge hvilke bygg som blir ledige når og utarbeide en strategi for å fasilitere og tilrettelegge for aktører som ønsker å ta i bruk fraflyttede bygg, dette bør sees sammenheng med blant annet kulturnæringsprogrammet.
a. Initiere et pilotprosjekt for gjenbruk av byggematerialer. Utarbeide en plan for videre bruk av materialer fra bygg som skal rives og se dette i sammenheng med opparbeiding av offentlige rom. Gjenbruk krever en plan for håndtering av avfall ved riving.

Behov for kunnskap om framtiden
Vurderingskomiteen ser at det er behov for kunnskapsinnhenting på noen områder.

b. Konseptet med klimasluse og klimakant må utredes. Fordeling av kostnader må ses i forbindelse med utviklingen av området som helhet. Klimakanten må sees i lys av at behovet for investeringer i andre typer flomsikring blir redusert. Utredningene bør settes i gang når en vet mer om havnivåstigningen.
c. Klimaanalyse for å kvalitetssikring av mikroklimaet i de offentlige rommene som er foreslått.
d. Forbindelser for gående i sør: Fotgjengerovergang fra Dyre Halses gate, bro over Rosenborgbassenget, omgjøring av rundkjøring i Innherredsveien til et bymessig kryss som prioriterer gående og syklende og oppgradering/ skilting av underganger.
e. Arkitektkonkurranse om Dora I og Dora II, spesielt fokus på bruk av taket og mulig programmering.
f. Reguleringsplanen for Metrobusstraséen må se på situasjonen hvor traséen krysser Eksperimentparken og torget i nordøstre hjørnet av Dora I.
g. Mulighetsstudie om hva Strandveikaia tåler av bebyggelse på lang sikt.

OPPSUMMERING AV BIDRAGENE FRA TEAMENE

Gjennom parallelloppdraget ”Offentlige rom på Nyhavna” har Trondheim Kommune, Trondheim Havn og Bane Nor fått et rikt materiale. Alle teamene har jobbet svært seriøst med oppgaven og har levert forslag som svarer på en rekke kjente problemstillinger - og belyser noen nye. De innleverte bidragene illustrerer også hvordan de offentlige rommene er avhengige av bygningene og aktivitetene rundt, og omvendt. Vi er svært takknemlig for teamenes innsats og engasjement. Vi sitter nå på en kunnskapsbase både kommunen og havna og andre aktører i området skal forvalte til det beste for Nyhavna, Trondheim og fremtidens generasjoner.

Alle teamene har pekt på den unike ressursen Nyhavna er for Trondheim. Havnevirksomhet, kulturminner, landskapsrommet med hav, himmel, bysilhuett og åser, Svartlamoen og engasjementet blant aktørene på Nyhavna, gjør Nyhavna til en ressurs som må forvaltes med omhu. Alle har påpekt viktigheten av at kulturminnene får sin rettmessige plass og gjøres tilgjengelig for Trondheims befolkning. Aktører innen kultur, kunst, og småskala bedrifter gir Nyhavna liv og deres plass på Nyhavna må sikres. Havnevirksomhet er en del av fremtidens by og er en naturlig del av området. Her finnes også store utfordringer som havnivåstigning, overvann, mikroklimatiske forhold, forurenset grunn og svake koblingspunkter til byen. I tillegg vil det legges til rette for biologisk mangfold.

Et gjennomgående tema i forslagene som kom inn, er mangfoldighet. Den viktigste suksessfaktoren er at byrommene tas i bruk av et mangfold av mennesker, derfor må de sees i sammenheng med boliger, næringslokaler og offentlig program. Et rikt tilbud bidrar til liv i de offentlige rommene. At store deler av Nyhavna har en eier, Trondheim havn, blir av samtlige team påpekt som et svært godt utgangspunkt for å skape en levende bydel. Da kan mange ulike hensyn, og ikke bare de kommersielle, få styre utviklingen.



TEAM

TEAM SKAJAA

SKAJAA ARKITEKTKONTOR, EFFEKT,
URGENT AGENCY (ORGANISK BY)

"For å sikre en reell, visjonær og bærekraftig utvikling av Nyhavna, som lever opp til FNs bærekraftsmål må det stilles annerledes og høyere krav til byens utvikling enn vanlig."

Teamet foreslår med sitt forslag "Organisk by" å etablere et langstrakt byrom, Kulturaksen, i Skippergata. Dette byrommet knytter sammen de tre nord-sør orienterte hovedstrøkene Kobbes gate, Strandveien og Elvepromenaden, og forbinder Eksperimentparken i øst med den sentrale Dorapark og elvepromenaden i vest. Aksen er et fotgjengervennlig område som setter kulturminnene i sammenheng, og det er rundt dette byrommet offentlige funksjoner, aktiviteter og utadrettede funksjoner konsentreres.

Forslaget viser videre et diagonalt gjennomgående strøk for myke trafikanter fra nord-øst til sør-vest. Diagonalen bryter med den rigide kvartalsstrukturen og lar syklende og gående komme hurtig frem, samtidig som de får oppleve et tverrsnitt av livet på Nyhavna. Kaikanten blir et sammenhengende rekreativt offentlig rom, som alle bydelens byrom knytter seg på. Bydelen deles opp i nabolag med distinkt karakter og ulike bomiljøkvaliteter, og det foreslås at nabolagene utvikles med ulike utbyggings- og eierskapsmodeller.

Teamet understreker viktigheten av en byutviklingsstrategi som tilrettelegger for en organisk utvikling av Nyhavna, med fokus på koble Nyhavna på byen, aktivisering av eksisterende bygg og byrom, involvering av et mangfold av aktører i prosessen, og en plan og en prosess som gir rom fleksibilitet og eksperimentering. "



TEAM

TEAM WHITE

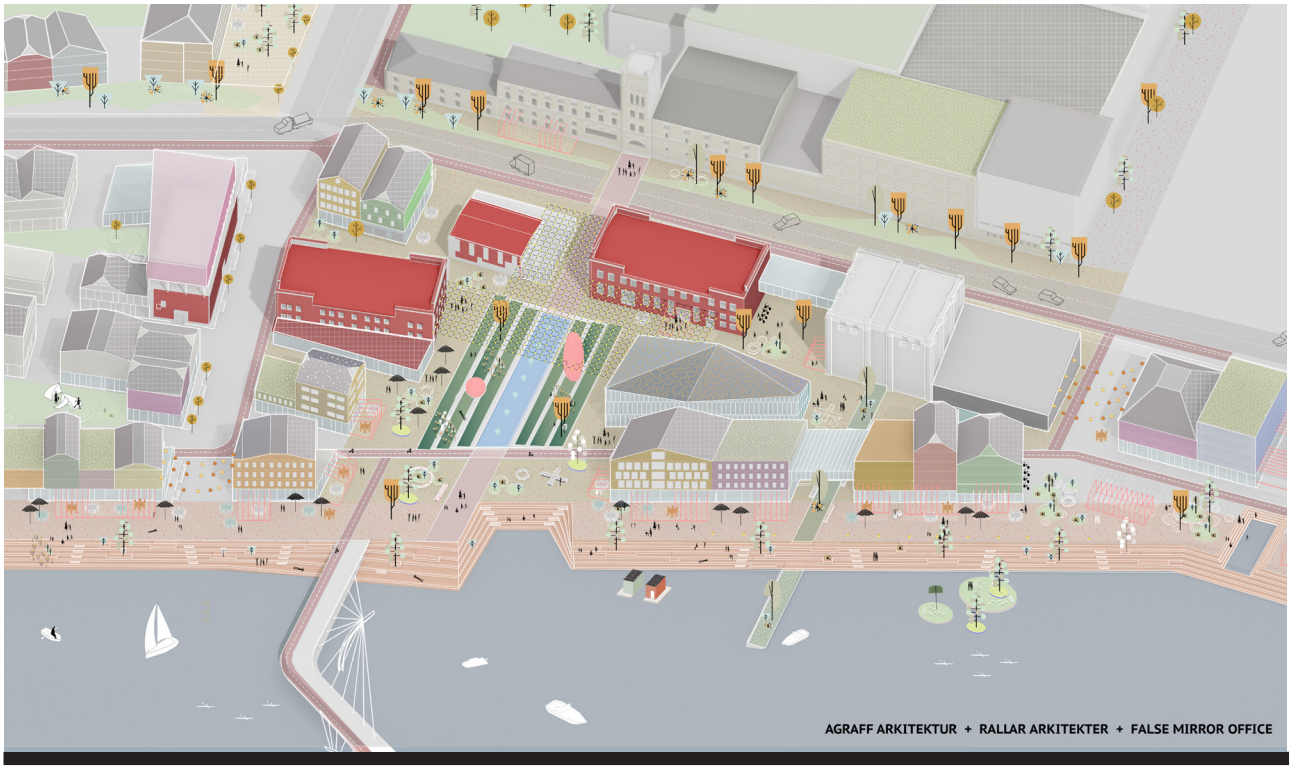
WHITE ARKITEKTER, DRDH ARCHITECTS
FLORIAN BAGEL

"Utvecklingen av Nyhavna innebär en möjlighet att fundera på med vilken inriktning och form som framtidens Trondheim bör gestaltas. En process som erbjuder medborgarna att, som kollektiv, fråga sig hur utvecklingen av deras stad kan vara en del i att möta de stora globala utmaningarna som världen står inför. Hur man tillsammans kan skapa en tätare, mer sammankopplad, mer inkluderande och mer ekologisk stad som erbjuder en hållbar och attraktiv livsstil."

Team White setter Nyhavna med sin unike kombinasjon av beliggenhet ved fjord og elv, havnevirksomhet, kulturminner og kulturmiljø inn i en større regional, nasjonal og internasjonal kontekst, samtidig som forslaget fokuserer på å knytte Nyhavna sterkere fysisk og mentalt til resten av Trondheim. Forslaget er en blanding av en langsiktig strategi og konkrete tiltak. Teamet foreslår en relativt radikal omfordeling av utbyggingsarealet fra slik det er vist i gjeldende kommunedelplan. De har vurdert Transittkaia som meget egnet for bolig, og her er potensialet for inntjening størst. Hele 50% av regulert utbyggingsareal legges her- et areal som utgjør 25% av Nyhavna. Å tillatte høy tetthet og kommersiell utbygging her, er et grep som gir økonomisk frihet og en fleksibilitet i planen for øvrig, og åpner opp for områder med lavere tetthet, særlig rundt kulturminnene.

Forslaget bevarer østsiden av Transittkaia til havn, men flytter beredskapshavna til Kullkranpiren. Slik forblir det offentlige rommet på Kullkranpiren et åpent og unikt rom på vannet med utsyn mot alle kulturminnene og det store landskapsrommet. Grepet muliggjør at det verdifulle arealet beredskapshavnen krever i større grad kan sambrukes av havn og by. Strandveien anses som den viktigste kobling til sentrum via Innherredsveien, og teamet mener at det her må etableres en god, urban gate. Dette krever bebyggelse på sørsiden av jerbanesporet, og må sees i sammenheng med forslaget om hotell- og konferanse, og ny togstasjon på Lademoen.

Forslaget viser videre en bebyggelsesstruktur som sikrer gode mikroklima, og lar eksisterende bygg få stå parallelt med ny utbygging. Det foreslås å slå sammen Maskinistgata og Strandveien for en bedre tomte- og gatestruktur, og å skrinlegge planlagte fyllinger. Fyllingene er dyre og forringer kvaliteten ved havnebassengene, men gir lite nytt areal. Teamet påpeker også viktigheten av å la flere industribygg stå for å sikre rimelige næringslokaler og "motstand" i transformasjonsprosessen.



TEAM

TEAM AGRAFF

AGRAFF ARKITEKTUR, RALLAR ARKITEKTER
FALSE MIRROR OFFICE

Teamet beskriver framtidas Nyhavna som den blå bydelen - et skapende, lekende og levende område. Nyhavnas tre "urkrefter" er vannet, historien og skaperkraften, og disse favner landskapet, de bygde strukturene og menneskene og aktiviteten her. Det er disse kreftene vi skal bruke til å videreutvikle og prege den fremtidige bydelen, og som bidrar til å skape kvalitet og til å sikre variasjon i uttrykk, aktører, beboere, og i de offentlige rommene. Som et verktøy for å oppnå dette i samspill med aktører og beboere, er det utviklet et sett med spilleregler som omfatter design, arkitektur, miljø og utviklingsstrategier.

Teamet viser et forslag som i stor grad forholder seg til KDP, slik de ble bedt om etter midtveispresentasjonen. Forslaget viser en miks av bolig og næring sentralt på Nyhavna, med hovedvekt på næring i sør og bolig i nord. De viktige offentlige rommene og programmene legges sentralt på Nyhavna, med god tilgjengelighet fra både Østbyen og Nedre Elvehavn, i tillegg til at kaikanten er en viktig forbindelse. Piazza Dora blir bydelens store offentlige rom, som ligger tett på kulturminnene og skaper sammenheng mellom Dora I og II og fyringsbunkeren. På Kullkranpiren, i hjertet av Nyhavna, er det foreslått en raus skole, med tilknytning til parken på nordspissen. Strandveikaia videreutvikles som et bydelssenter preget av kunst og kulturproduksjon, som sammen med skolen og parken på Kullkranpiren og flytende elementer bidrar til at havnebassenget blir et sentralt, sosialt og levende rom. Grøntdraget i sør er utvidet for å gi området økt kvalitet, og det er fokusert på en variasjon av biologisk karakter i de grønne byrommene. Transittkaia har den lengste transformasjonshorisonten og forslaget viser området med bebyggelse og bruk slik det er i dag. Dette er både for å vise hvordan dagens havnevirksomhet, industri og gründervirksomhet kan virke sammen med den nye byen, og for å spare beslutningene om hvordan vi bruker verdifulle havneområder til fremtidens løsninger kan legge rammene for nettopp fremtidens havnevirksomhet og industri. På denne måten kan vi få en levende og bærekraftig blå bydel, både i dag og i morgen.

Teamet påpeker også viktigheten av å forsterke forbindelsene til resten av byen gjennom blant annet en ny gangbro med tårn over nordre avlastningsveg som markerer Nyhavna mot Nedre Elvehavn og oppgradering av undergangene til kunstneriske, lekne inngangsporter til Nyhavna med lys og farger.



TEAM

TEAM MAD

MAD ARKITEKTER, BOGL
HOLT O´BRIEN AS

Nyhavna har mange gode stedlige kvaliteter å bygge videre på. Produksjon er fysisk tilstedeværende i bybildet, og en viktig sosialt utjevnende faktor som må tas i vare i videre arbeid for å sikre den produserende og flerfunksjonelle byen. Samtidig er intensjonene og føringene kommunen legger opp til, både politisk og administrativt, et viktig utgangspunkt. Med prosjektet ønsker teamet å påpeke noen sentrale temaer som må avklares på overordnet nivå, og å foreslå et høyere ambisjonsnivå for visse temaer før videre prosess.

Forslaget viser at å ruste opp koblingene mellom Nyhavna og byen for øvrig er et av de viktigste grepene som må tas for lykkes med utviklingen av Nyhavna. Det rettes et særlig fokus mot en mer bymessig trafikkløsning ved innkjøringen til Strindheimtunellen, som vil bedre fremkommeligheten for gående og syklende, samt frigjøre verdifullt areal til utvikling. Dette vil gjøre avstanden mellom Solsiden og Nyhavna mindre.

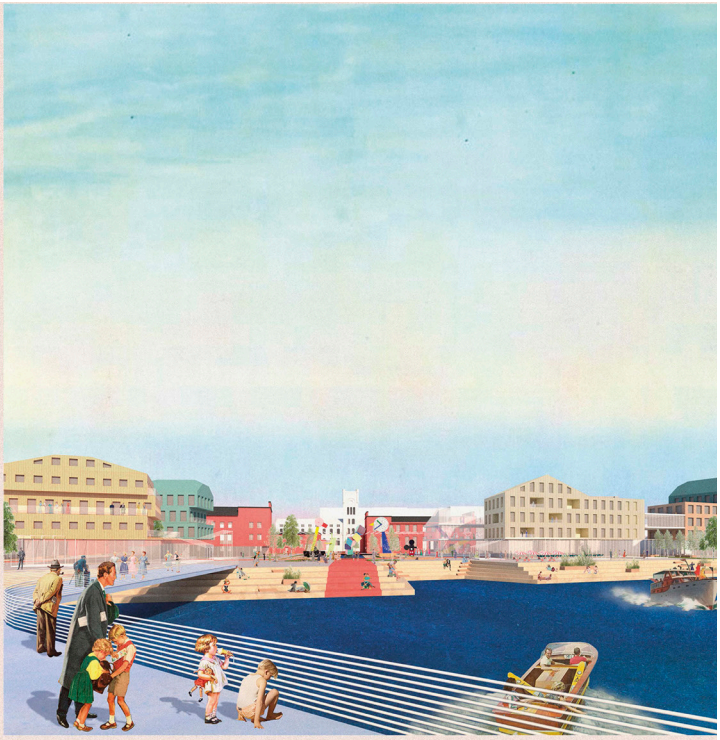
Nyhavna kan ikke sikres mot havnivåstigning gjennom å heve byggegrunnen pga kulturminnene, og teamet viser en annen løsning med en klimasluse og en klimakant. Dette sikrer en fast kote i de indre havnebassengene, og kaikanten forblir tilgjengelig for rekreasjon, havnæring, læring og forskning og et viktig offentlig byrom. Dette tiltaket må sees i sammenheng med en gjennomarbeidet strategi for håndtering av overvann.

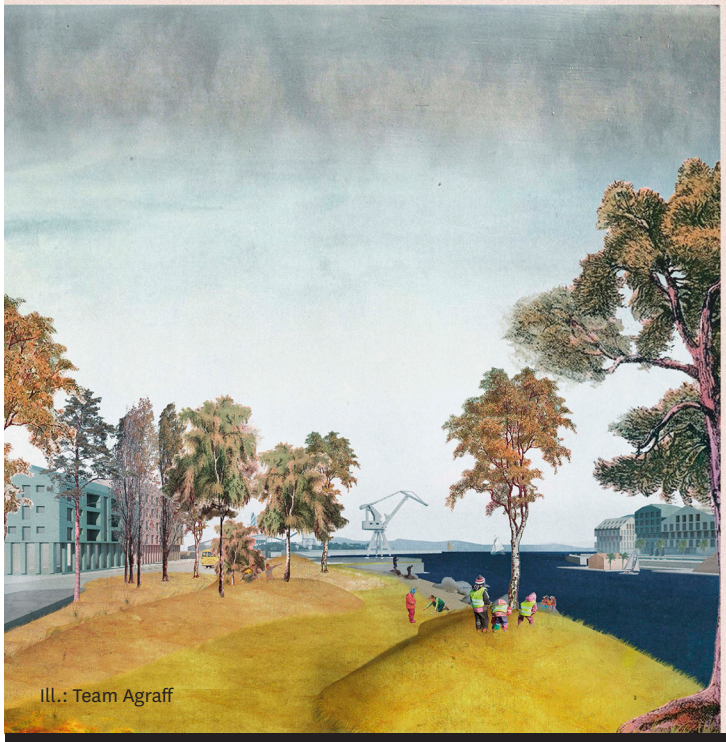
Forslaget bygger på en eksperimentell, men nennsom bevaring av kulturminner. Teamet foreslår en ny konstruksjon i høyden som forbinder Dora I og Dora II, og en iscenesetting av kulturminnene ved gi strukturene tilstrekkelig med rom. Det foreslås å etablere et unikt byrom for hele byen, nord for Dora 2, mellom krigsminner og vann, Bunkerhagen. Dokkene fra annen verdenskrig er historisk viktig i verdenssammenheng, og det bør videre utarbeides en felles designplan for bevaring og formidling, gjerne i samarbeid med de få gjenværende tilsvarende anleggene i Europa. Teamet vil også bevare flere industribygg for å sikre kreativt arbeid, næringsvirksomhet og rimelige boliger også fremover.

Det påpekes at området er stort, og bør utvikles som flere nabolag med ulik karakter og skala som gjenspeiler havnens mangfold og variasjon.Det foreslås at Svartlamon utvides, at lagerhaller og andre industribygg gjenbrukes til bokollektiv, kunstnerboliger eller seniorkollektiv, mens mer konvensjonelt boligbyggeri kan skje for eksempel i nord og vest.

NR.
523
2020







Ill.: Team Agraff



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