

# LEANGEN



Fremtidsbilder fase 2 - Utført av Per Knudsen Arkitektkontor AS for Trondheim kommune 2004



## Innholdsfortegnelse

|      |                                                                                                                    |    |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1    | Innledning .....                                                                                                   | 3  |
| 2.1  | Idéforslaget - Bakgrunn .....                                                                                      | 4  |
| 2.2  | Idéforslaget - Generelt .....                                                                                      | 5  |
| 2.3  | Idéforslaget - Bebyggelsesmønster, bygningsform.....                                                               | 6  |
| 2.4  | Idéforslaget - Bebyggelse og kommuniak .....                                                                       | 7  |
| 2.5  | Idéforslaget - Fotgjenger og syklistnett .....                                                                     | 8  |
| 2.6  | Idéforslaget - Kjøreveinett og parkering.....                                                                      | 9  |
| 2.7  | Idéforslaget - Esplanaden, byens hjerte .....                                                                      | 10 |
| 2.8  | Idéforslaget - Etappevis gjennomføring.....                                                                        | 11 |
| 2.8  | Idéforslaget - Full utbygging .....                                                                                | 12 |
| 2.10 | Idéforslaget - Som plan.....                                                                                       | 13 |
| 2.11 | Idéforslaget - Bebyggelse og kapasiteter .....                                                                     | 14 |
| 3.1  | Proessen - Intervjuer/samtaler med grunneiere/sentrale<br>aktører om synspunkter på ideskissen og planprosessen .. | 15 |
| 3.2  | Proessen - Work Shop .....                                                                                         | 17 |
| 3.3  | Proessen - Spesielle forhold og evt. konsekvenser for<br>utbyggingsmønsteret .....                                 | 19 |
| 3.4  | Proessen - Anbefalinger for det videre arbeid med å utvikle området                                                | 20 |

## 1. Innledning



Den nye kommuneplanen fra Trondheim har som hovedformål å sikre oss en bedre og mere miljøvennlig byutvikling ved å stoppe byspredningen.

Byen skal ikke lenger vokse utover men innover ved bedre utnyttelse av allerede utbygde områder. Dette innebærer at det vil bli nødvendig å vurdere ny og mere variert bruk i etablerte bymiljøer og ikke minst at kravene til utformingen av våre felles omgivelser eller ”det offentlige rom” må skjerpes om utviklingen skal bli vellykket.

I tråd med dette pågår det nå et arbeid med nye bydelsplaner for viktige områder som Heimdalsbyen, Sluppen, og Lade/Leangen. I dette arbeidet legges det stor vekt på at transformasjonsprosessen skal legge tilrette for en byutvikling basert på prinsippene for allmen tilgjengelighet.

For å illustrere hvordan en med utgangspunkt i kommuneplanens målsettinger og hensynet til allmen tilgjengelighet kan tenke seg et bydelssenter for Leangenområdet inviterte Trondheim kommune sammen med grunneierne høsten 2003 tre arkitektkontor til å levere idéforslag til nytt bydelssenter på Leangen.

Forslaget fra vårt kontor ble valgt til videreføring i en fase 2. Det er resultatet av dette arbeidet som nå foreligger. Arbeidet har bestått i å etterprøve og utdype de ideer som ble lansert i Fase 1 i samsvar med det program for fasen som da ble lansert og de synspunkter som fremkom i bedømmelsen av forslaget.

Ved siden av å innhente mere detaljert informasjon om området fra bl.a kommunale instanser har det blitt gjennomført en intervjurunde med samtlige grunneiere. Det er også avholdt en Work Shop med innkalte ressurspersoner og det har vært avholdt 3 møter med ”brukerutvalget”. Prosjektet er også blitt presentert på en konferanse om Byfornyning 4.12.2003, i Trøndelag Bolig- og Byplanforening 22.04.2004 og i Trondheim Arkitektforening 29.04.2004.

Arbeidet i fase 2 har i det store og det hele vist at den videre utvikling av bydelssenteret bør kunne bygge videre på det forslaget som ble lansert i Fase 1.

Ideen om en i hovedsak ”lav” homogen bygningsmasse og nord/syd-gående ”Esplanade” som det samlende og identitetsskapende element har stort sett bare fått positiv mottagelse. Det har heller ikke fremkommet opplysninger som tyder på at en bør gjøre store endringer i valg av bebyggelsesform/bebyggelsesmønster. En ”lav”, tett bebyggelse som kan inndeles i relativt små enheter synes å ha den nødvendige fleksibilitet til både å ta en variert sammensetning av funksjoner og til å kunne tilpasses et varierende tempo i utbyggingstakt.

Det kanskje mest gledelige med arbeidet har vært



å få bekreftet grunneiernes ubetingede positive holdning til ideen og planen om å utvikle området til et moderne bydelssenter.

Forslaget til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll har til dels blitt møtt med usikkerhet og negative reaksjoner fra grunneiere og næringslivet i området. Samtlige grunneiere innenfor dette ideprosjektet har derimot gitt uttrykk for en positiv holdning til endringsprosessen. Dette kan skyldes at flere av grunneierne allerede har erfaring fra og opplevd flere slike prosesser, hvor arealbruken på eiendommene er endret i tråd med endret bruk. Det kan også skyldes at mulige konflikter i en slik omformingsprosess enda ikke er kommet opp på bordet.

Med den profesjonalitet og samarbeidsvilje som er utvist fra alle parter er det gode utsikter for

utvikling av et attraktivt bydelssenter. Dette arbeidet kan etter hvert videreføres i ordinære planprosesser og realisering. I dette arbeidet ligger det store utfordringer i å ivareta interessene både for grunneiere og almenheten på en balansert måte med hensyn til rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler.

Dette prosjektet er et godt eksempel på samarbeide grunneiere imellom og i forhold til planmyndighetene for å utrede og illustrere mulige løsninger på byutvikling i de komplekse byomformingsområdene.

Trondheim juni 2004  
Per Knudsen Arkitektkontor AS

Per Knudsen



## 2.1 Idéforslaget - Bakgrunn



De uheldige konsekvensene vi har sett av stadig byspredning gjør at vi tror de fleste kan slutte seg til kommunens ønske om å la byen vokse innover.

Med de stadige endringer vi ser i næringsaktiviteten mot et annet og mindre arealkrevende næringsliv ligger forholdene også tilrette for en slik fortetting. Nedre Elvehavn og Ilsvika fremstår allerede som vellykkede eksempler på en slik transformering.

Spørsmålet er så om vi kan få igang en slik prosess i nyere nærings- og byområder som Lade/Leangenområdet, Sluppenområdet og Heimdalsbyen.

- Hvordan kan slike områder preget av industriell bebyggelse og med et trafikknett helt og holdent på bilens premisser vendes til attraktive områder for både handel og annen næringsvirksomhet samtidig som de blir ettertraktet som boområder.

- Hvordan kan de utvikles slik at de blir

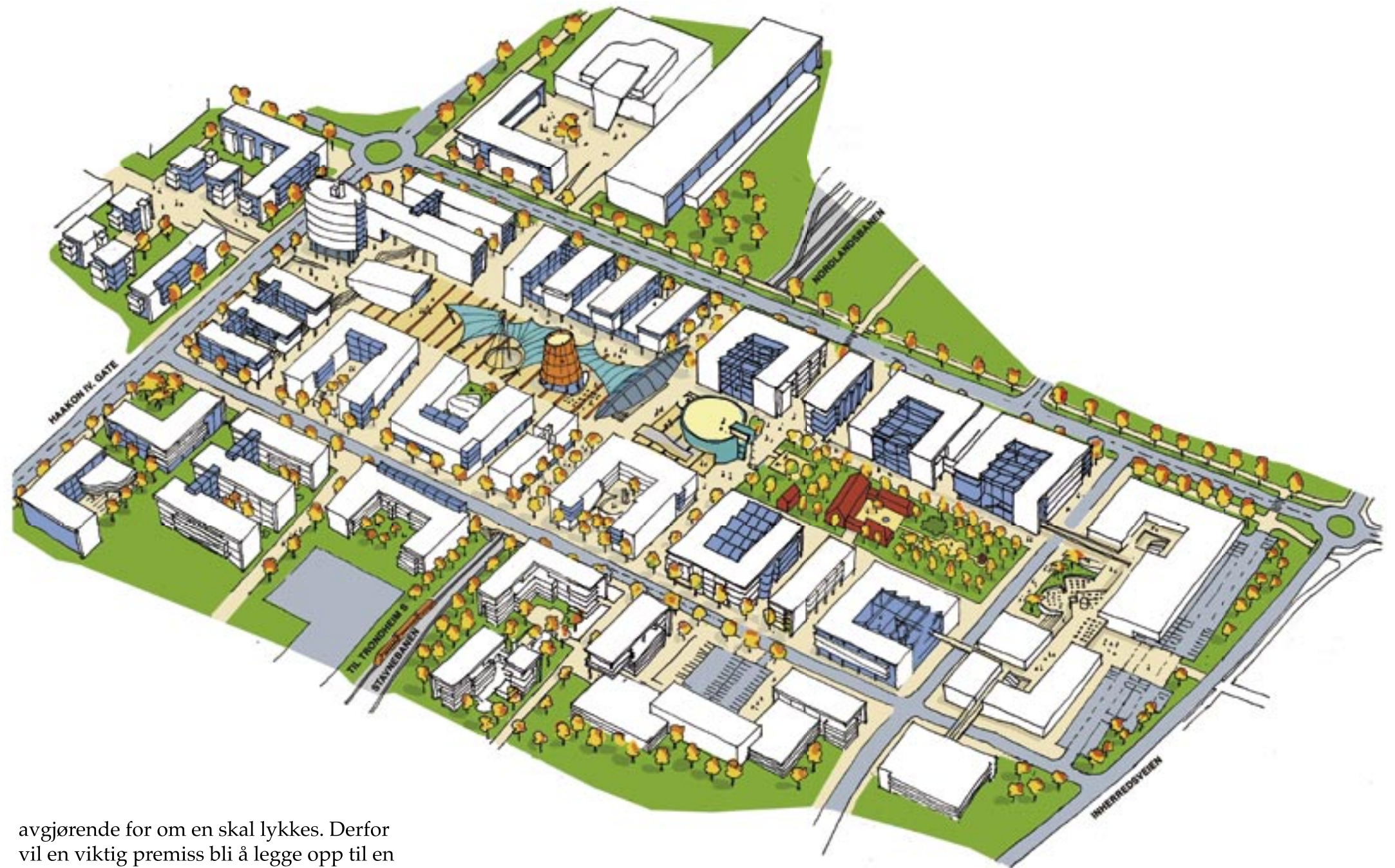
likeverdig tilrettelagt for alle grupper dvs.: Til steder hvor gamle som unge, funksjonshemmede som funksjonsfriske, syklende og gående kan bevege seg ubesværet og trygt og hvor det lagt til rette for kollektivreise på like god måte som bilende, eller med andre ord til bydeler utformet ut fra hensynet til universiell tilgjengelighet.

Dette er de spørsmål vi har stilt oss og som ligger i bunn for den utviklingsmodellen vi lanserer for Leangenområdet.





## 2.2 Idéforslaget - Generelt



Det har lenge vært arbeidet med planer om å knytte områdene sør og nord for Nordlandsbanen sammen med en bro i Bromstadveiens forlengelse.

Ved å videreutvikle denne forbindelsen til et lokk over jernbanen åpnes det på en helt ny måte opp for å knytte store byområder sør for Nordlandsbanen sammen med Ladeområdet og attraktive rekreasjonsområder langs fjorden.

Med en ny Leangen stasjon og viktige busslinjer knyttet til denne vil dermed forholdene ligge til rette for å etablere et livskraftig bydelssenter ved at en med utgangspunkt i allerede etablert næringsvirksomhet starter en gradvis transformering mot det bildet vi ser for oss på et levende og attraktivt bydelssenter.

Vi tror utviklingen må ha et slikt utgangspunkt da en positiv holdning fra eksisterende næringsliv og berørte grunneiere vil bli

avgjørende for om en skal lykkes. Derfor vil en viktig premiss bli å legge opp til en transformasjonsprosess som vektlegger å unngå at langsiktige "ideelle" krav kommer i motsetning til det som på kort sikt står som fornuftige og nødvendige tiltak for å forsvare allerede foretatte investeringer.

Dette betyr at den fremtidige kommunikasjonsstruktur og det fremtidig bebyggelsesmønster ikke bør komme i konflikt med eksisterende bebyggelse og trafikksystemer. Etter vårt syn ligger

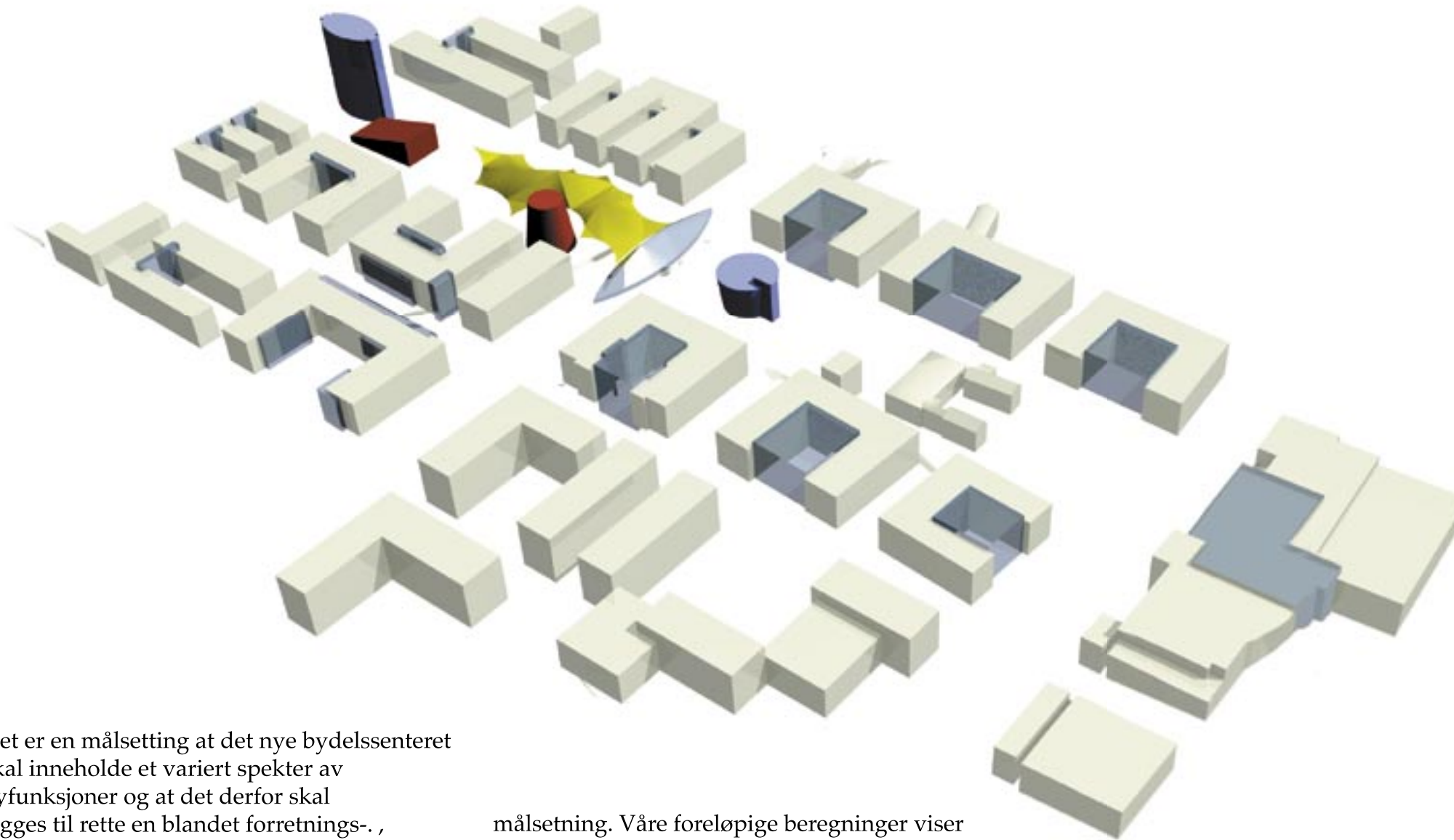
forholdene ualminnelig godt til rette for å unngå en slik konflikt i dette tilfellet. Faktisk er det kanskje nettopp et slikt utgangspunkt som kan gi grunnlag for å etablere et bydelssenter med nødvendig egenart.

Både eierne av Møllergruppens bilanlegg, Florumområdet og KBS ønsker å kunne videreutvikle sine anlegg på kort og lang sikt,

mens eieren av Falkenborg gård ønsker å bevare gårds- og hageanlegg intakt. Sammen med naturlige høydeforskjeller og ønsket om gode forbindelser på tvers av Nordlandsbanen gir dette føringer mot et bymønster som bør være attraktivt for alle grupper i et samfunn og som det også bør være realistisk å utvikle.



## 2.3 Idéforslaget - Bebyggelsesmønster, bygningsform



Det er en målsetting at det nye bydelssenteret skal inneholde et variert spekter av byfunksjoner og at det derfor skal legges til rette en blandet forretnings-, kontor og boligbebyggelse. Samtidig må bebyggelsen være fleksibelt utformet med tanke på endringer i forholdet mellom de enkelte funksjoner og behov for å tilpasse utbyggingsstart og tempo til markedsmessige realiteter.

Vår erfaring er at det best kan skje med utgangspunkt i en generelt utformet tett "lav" bygningsform.

Erfaringsmessig er dette også et godt utgangspunkt for å utvikle en bebyggelse med god tetthet i samsvar med kommunens

målsetting. Våre foreløpige beregninger viser at det vil være fullt forsvarlig å utvikle en bebyggelse på mellom 200 000 m<sup>2</sup> og 250 000 m<sup>2</sup> i området med et slikt utgangspunkt.

Vi har i hovedsak lagt opp til at bebyggelsen skal holdes innen en høyde på 4 til 5 etasjer og at elementer som høyhus bare skal brukes for å beskrive viktige bydelsfunksjoner eller understreke sentrale visuelle- og funksjonelle akser.

Dette er bakgrunnen for høyhuset på Møllertomta. Et bygg som vi sammen med et spesielt lavbygg kan bli et bydelshotell. Vi tror også at det kan være rom for en

pandang til dette ved en videreutvikling av KBS-senteret. Men forøvrig mener vi at høyhus som fortsatt er en lite økonomisk og miljøvennlig bygningsform ikke bør etterstrebes.

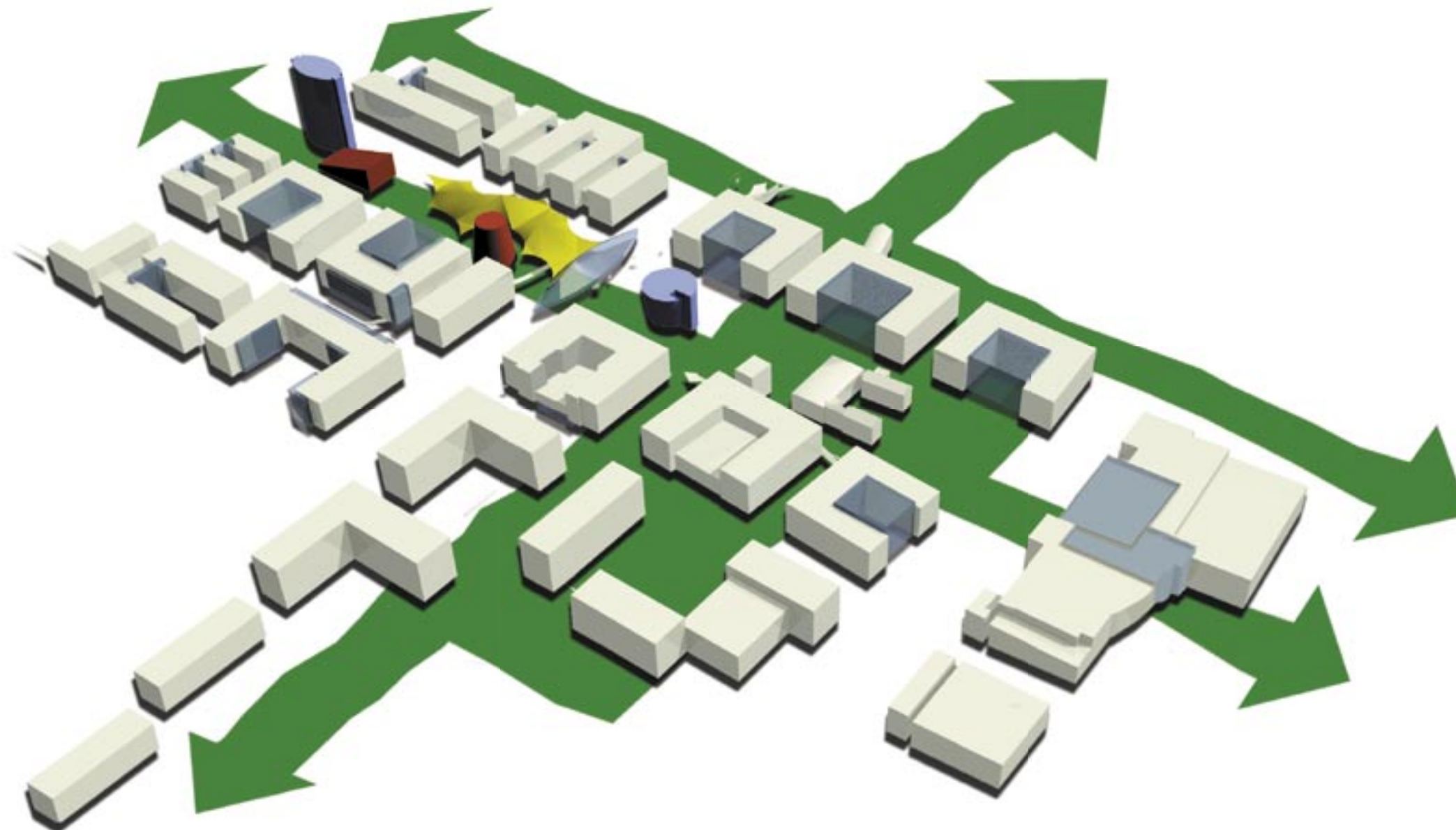
Tvert imot mener vi fokus bør være rettet mot at en med en fornuftig organisering kan skape et spennende og inspirerende bymiljø for alle grupper i et samfunn på en miljøvennlig måte. På denne måten kan vi trolig også best ivareta hensynet til universell utforming.

En miljø- og samfunnsbevisst holdning bør



også være utgangspunktet for bebyggelsen i Esplanaden. For å understreke denne som bydelens identitetsskapende element bør innfallsvinkler som det spesielle, det temporære og det skulpturelle i større grad få prege utformingen denne bebyggelsen.

## 2.4 Idéforslaget - Bebyggelse og kommunikasjoner



### **Bebyggelsesform/bebyggelsesmønster**

Det har alltid vært ulike holdninger til spørsmålet om betydning av helhet kontra enkeltelementer og dermed om hvor artikulerte enkeltbygg skal være for å skape en interessant helhet.

Vi mener det er godt grunnlag for å hevde at det først og fremst er strukturen og strukturens forankring i geografiske forutsetninger og næringsmessige og kulturelle behov som er avgjørende for kvaliteten i et område. Med tanke på den åpenhet og fleksibilitet det må være i en utviklingsplan av hensyn til endringer i behov over tid mener vi fortsatt at en generelt utformet tett "lav" bebyggelse er det beste utgangspunkt for en hensiktsmessig bygningsform. Dette gjelder både med tanke på variasjon i bruk og fleksibilitet over tid.

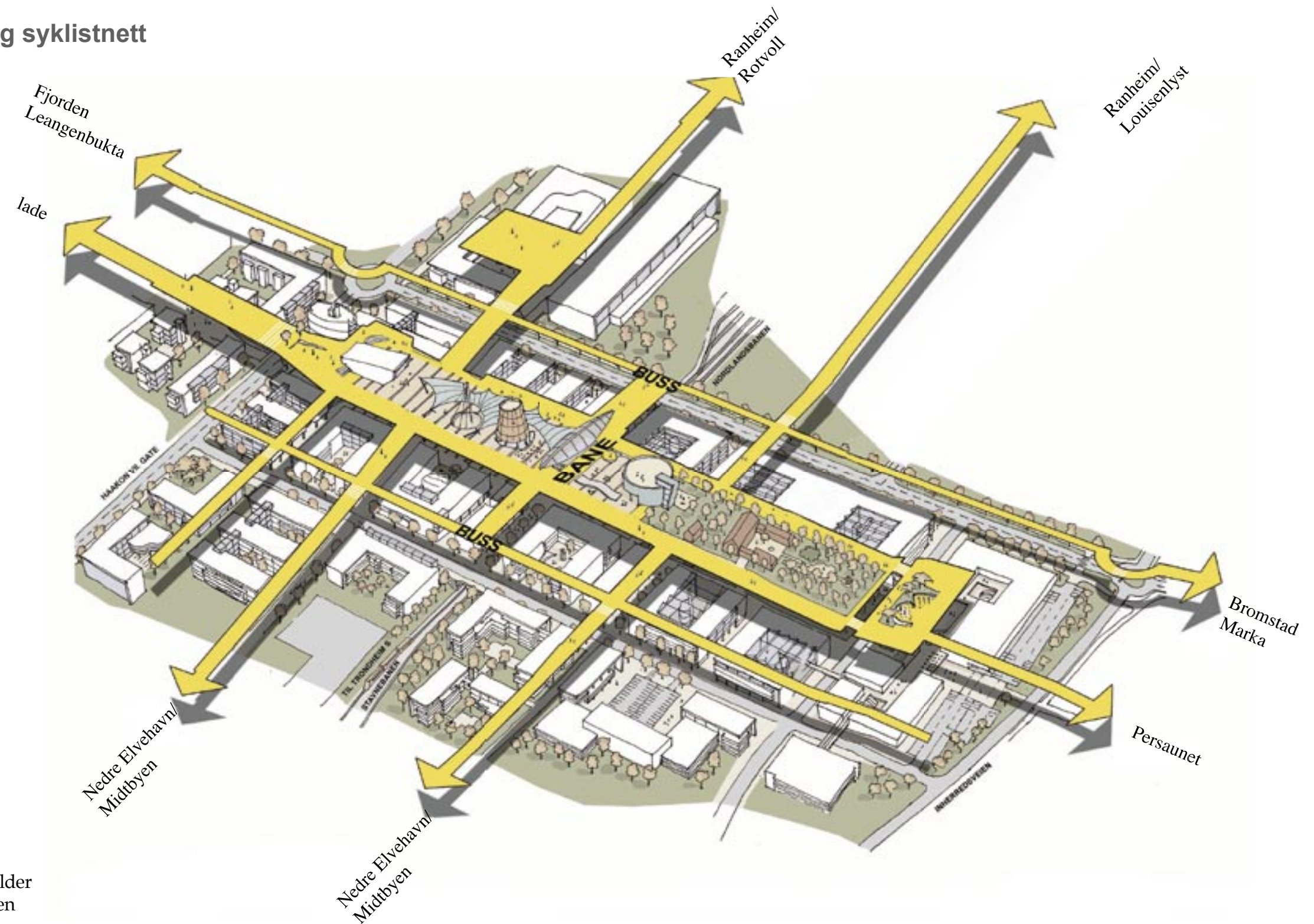
Dette betyr ikke at vi avviser at enkeltelementer kan utvikles med utgangspunkt i spesielle hensyn og for å fremheve særlige funksjoner. Men utgangspunktet bør være at de skal styrke helheten ved å styrke identiteten.

### **Universell tilgjengelighet.**

Med et tilnærmet flatt "bygolv" og en bebyggelse planlagt i samsvar med de siste retningslinjer for tilgjengelighet bør forutsetningene for å utvikle en bydel som er inkluderende for alle grupper i et samfunn være de beste. Men det er en rekke detaljer i den videre planlegging som vil bli avgjørende for om en vil lykkes. Dette tilsier et konstant fokus på alle de forhold som sentrale for f.eks. syns- eller bevegelseshemmede. Også i denne sammenheng vil utvikling av grønne korridorer, bruk av vann og utvikling av ulike lukt- og lydmiljøer kunne bli verdifulle tiltak.



## 2.5 Idéforslaget - Fotgjenger og syklistnett



En forutsetning for at stedet skal kunne utvikle og etablere seg som et viktig bydelssenter er at "den indre nerven" - Esplanaden på en naturlig måte knytter seg til byens kommunikasjonsnett, enten dette er for kjørende eller gående, trafikken er av yrkesmessig eller rekreativ art, eller den gjelder personlig eller kollektiv forflytting. Ved siden av nord/sør forbindelsene mellom Ladehalvøa og Strindheim/Persaunetområdet må dermed også øst/vest forbindelsene inn/ut av byen ivaretas.

Ved siden av den allerede planlagte gang/sykkelveien langs Bromstadveien bør det

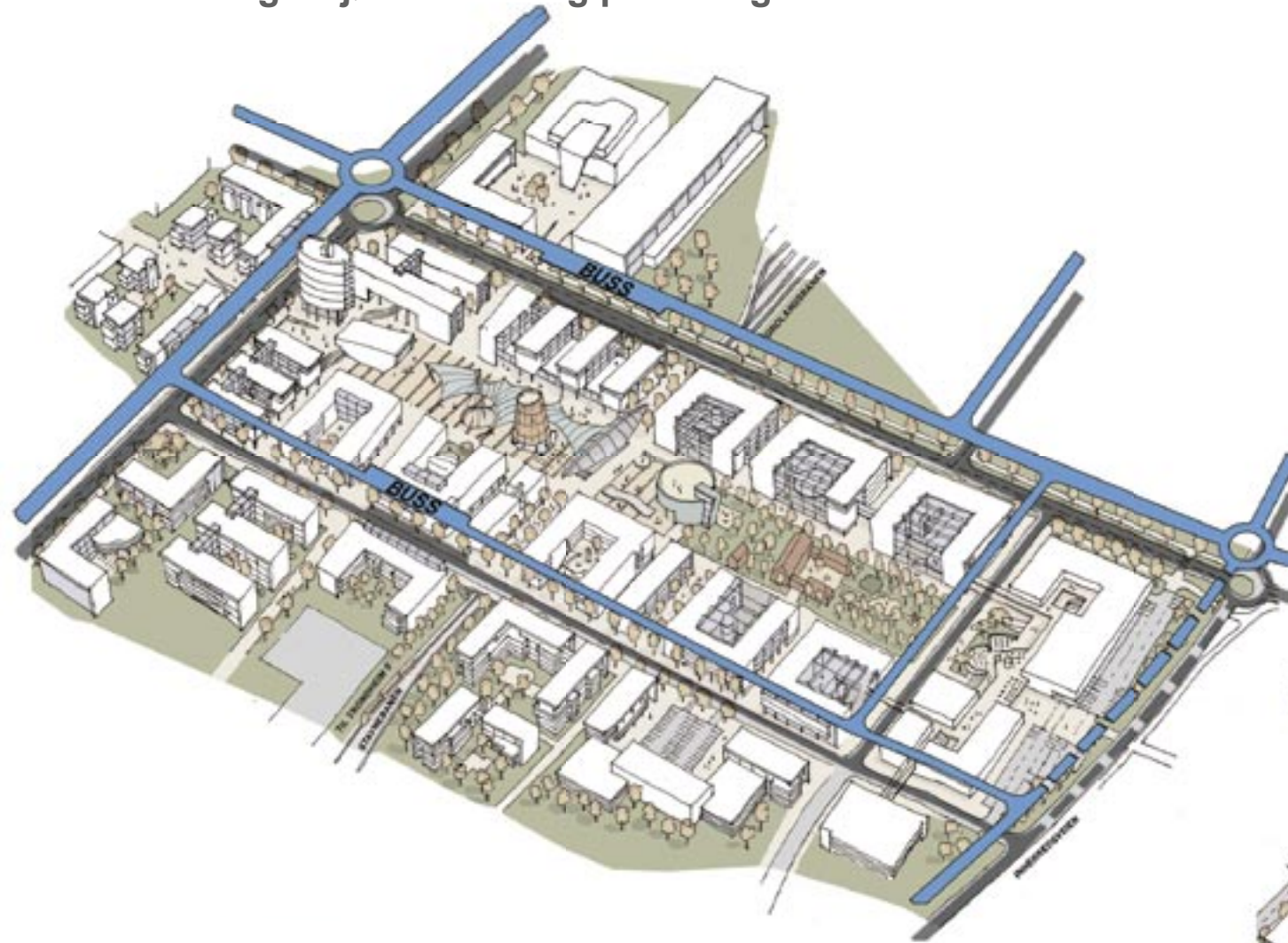
derfor legges til rette for ytterligere en nord/syd-gående forbindelse gjennom området langs Esplanaden. Dessuten bør det legges til rette for gode fotgjenger- og syklistforbindelser i øst/vest-gående retning både nord og sør for Nordlandsbanen.

Ved bevisst tilrettelegging vil det kunne etableres en sammenhengende gang/sykkelvei gjennom området nord for jernbanen fra Rotvoll i øst inn mot midtbyen via Nyhavna og

Nedre Elvehavn. Tilsvarende ligger det også tilrette for en forbindelse helt fra Ranheim inn mot byen sør for jernbanen.



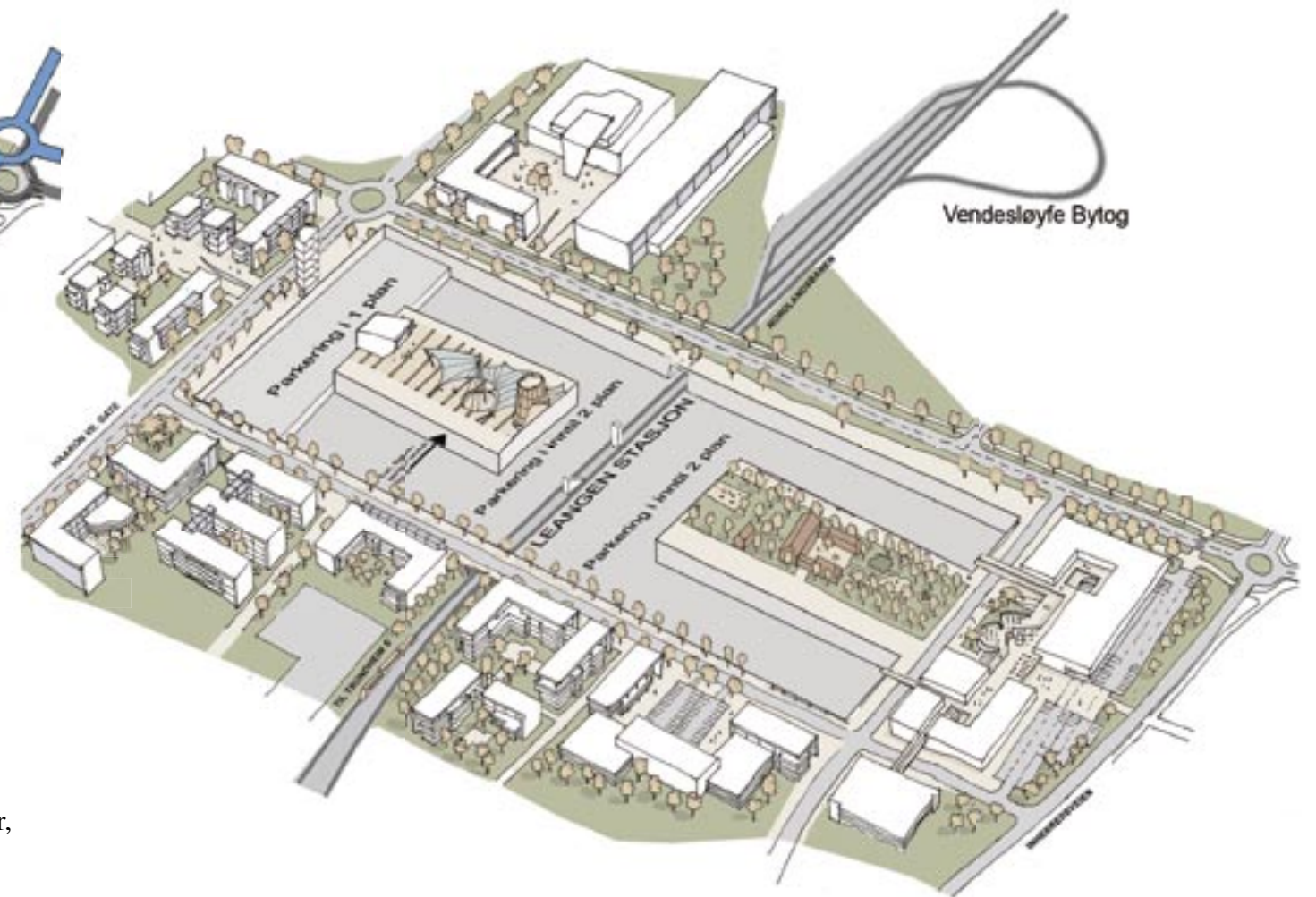
## 2.6 Idéforslag - Kjøreveinett og parkering



Skal bydelssenteret fylle den funksjon det er tiltenkt som handels- og næringsarena ikke bare i lokal sammenheng men også i større by- og regionsammenheng vil tilgjengelighet og dermed adkomst- og parkeringsmuligheter for biltrafikk stå sentralt. Sammen med hensynet til enkel og oversiktlig bussbetjening og ikke minst enkle og oversiktlige overgangsforhold mellom buss- og bane er dette bakgrunnen for forslaget om å etablere også en søndre gate mellom Haakon den VIIs gate og Thonning Owesens gate.

Denne gata vil gjøre det mulig å skifte mellom buss og tog uten å krysse kjørende trafikk og uten å etablere arealkrevende oppstillingsplasser for buss.

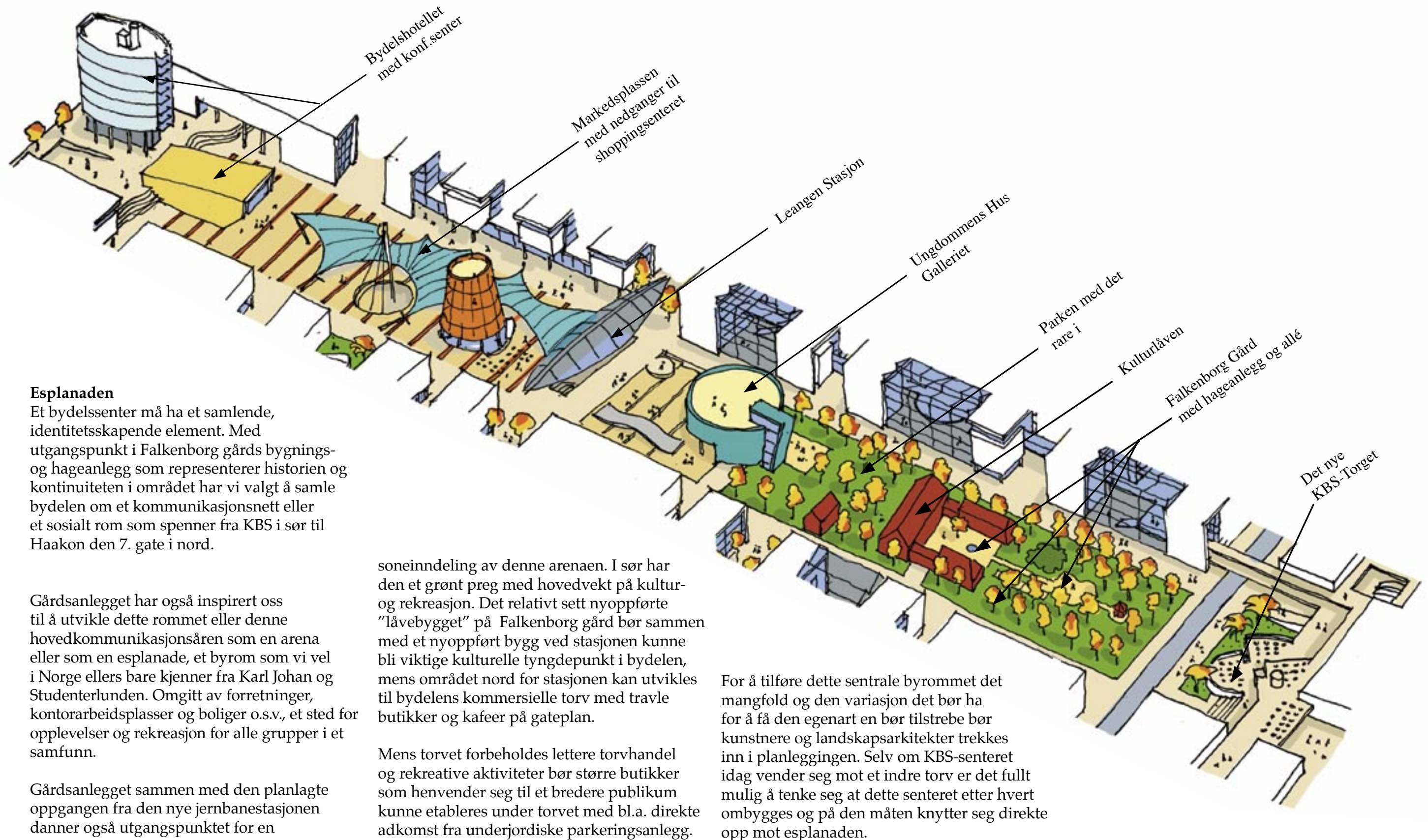
Ved å etablere enkle ned- og oppkjøringsmuligheter, f.eks. etter modell av det nye p-anlegget ved St.Olavs Hospital, vil det også kunne etableres enkle og oversiktlig adkomst til underjordiske p-anlegg som når området bygges videre ut må erstatte dagens bakkeparkering. Ved at størstedelen av disse kan komme på et sent tidspunkt i utbyggingen bør en også kunne unngå at investeringene i slike anlegg blir en hemsko i utviklingen av området.



Derfor bør også utviklingen av lokket og den nye jernbanestasjonen skje i faser. F.eks. ved først å etablere et åpent stasjonsanlegg i tilknytning til Bromstadveien ved å samkjøre utviklingen av stasjonen med utbyggingen forøvrig og da spesielt p-anlegget vil kostandene til lokk og et moderne stasjonsanlegg kunne begrenses betydelig.



## 2.7 Idéforslaget - Esplanaden, byens hjerte



### Esplanaden

Et bydelssenter må ha et samlende, identitetsskapende element. Med utgangspunkt i Falkenborg gårds bygnings- og hageanlegg som representerer historien og kontinuiteten i området har vi valgt å samle bydelen om et kommunikasjonsnett eller et sosialt rom som spenner fra KBS i sør til Haakon den 7. gate i nord.

Gårdsanlegget har også inspirert oss til å utvikle dette rommet eller denne hovedkommunikasjonsåren som en arena eller som en esplanade, et byrom som vi vel i Norge ellers bare kjenner fra Karl Johan og Studentertunden. Omgitt av forretninger, kontorarbeidsplasser og boliger o.s.v., et sted for opplevelser og rekreasjon for alle grupper i et samfunn.

Gårdsanlegget sammen med den planlagte oppgangen fra den nye jernbanestasjonen danner også utgangspunktet for en

soneinndeling av denne arenaen. I sør har den et grønt preg med hovedvekt på kultur- og rekreasjon. Det relativt sett nyoppførte "låvebygget" på Falkenborg gård bør sammen med et nyoppført bygg ved stasjonen kunne bli viktige kulturelle tyngdepunkt i bydelen, mens området nord for stasjonen kan utvikles til bydelens kommersielle torv med travle butikker og kafeer på gateplan.

Mens torvet forbeholdes lettere torvhandel og rekreative aktiviteter bør større butikker som henvender seg til et bredere publikum kunne etableres under torvet med bl.a. direkte adkomst fra underjordiske parkeringsanlegg.

For å tilføre dette sentrale byrommet det mangfold og den variasjon det bør ha for å få den egenart en bør tilstrebe bør kunstnere og landskapsarkitekter trekkes inn i planleggingen. Selv om KBS-senteret idag vender seg mot et indre torv er det fullt mulig å tenke seg at dette senteret etter hvert ombygges og på den måten knytter seg direkte opp mot esplanaden.



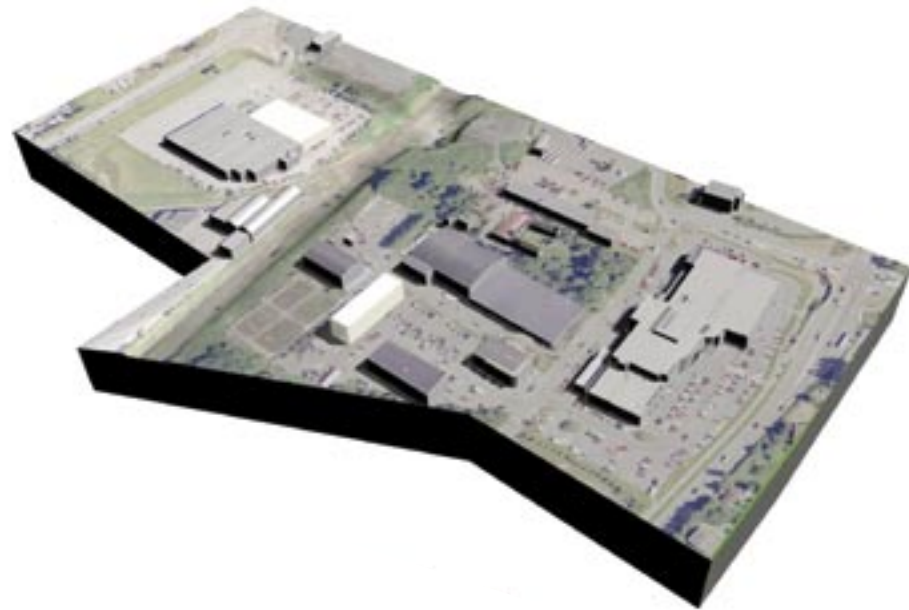
## 2.8 Idéforslaget - Etappevis gjennomføring.

*Dagens situasjon:*

*Møller har nettopp flyttet ut. Sektor ønsker å bruke det eksisterende bygget på ny måte.*

*Leütens Eiendom har nettopp bygd nytt men ønsker å bygge videre.*

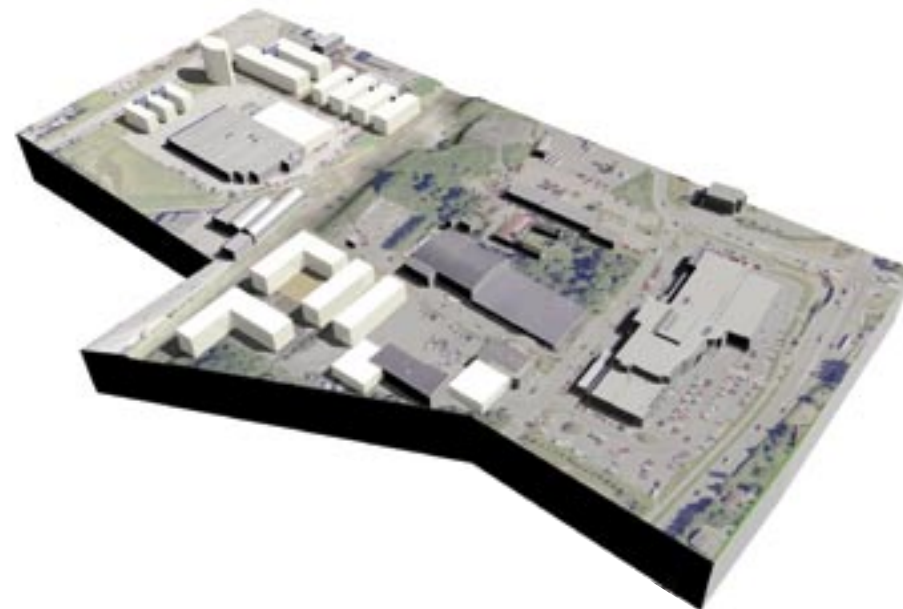
*KBS har nettopp utvidet innen eksisterende rammer og samme eier har kjøpt Haakonbygget.*



*Utbyggingen er kommet igang:*

*Sektor har kommet godt i gang med utbygging av ny forretnings- og kontorbebyggelse ved overbygging av eks. p-anlegg og ved å etablere ny underjordisk parkering.*

*Leütens Eiendom har etter å ha inngått avtale med Trondheim kommune kommet igang med videre utbygging forretningsbebyggelsen på sin eiendom og boligbebyggelse på den nyervervede eiendommen.*



*Utbyggingen nærmer seg fullføring:*

*Etter å ha kjøpt den gjenværende kommunale eiendommen har Realinvest fullført utbyggingen øst for Esplanaden.*

*Utbyggingen er nå kommet så langt at de store grunneierne går sammen med Jernbaneverket og etablerer lokket over Nordlandsbanen og den nye Leangen Stasjon. Dermed knyttes områdene sør og nord for jernbanen sammen og den sentrale Esplanaden begynner å finne sin form.*



En hovedutfordring i utviklingen av bydelssenteret vil bli den tida det vil ta å gjennomføre en så storstilt utbygging.

Eksemplet Heimdalsbyen viser til fulle dette. Endringer i de økonomiske forutsetninger kan raskt få store virkninger med stor sprik mellom intensjoner og virkelighet som konsekvens. Heldigvis viser utbyggingen av Nedre Elvehavn at det også er mulig å oppnå et godt samsvar mellom intensjoner og virkelighet.

En annen utfordring er mulig konflikter mellom mulig bruk/forrentning av eksisterende bebyggelse og oppføring/realisering av fremtidig bebyggelse.

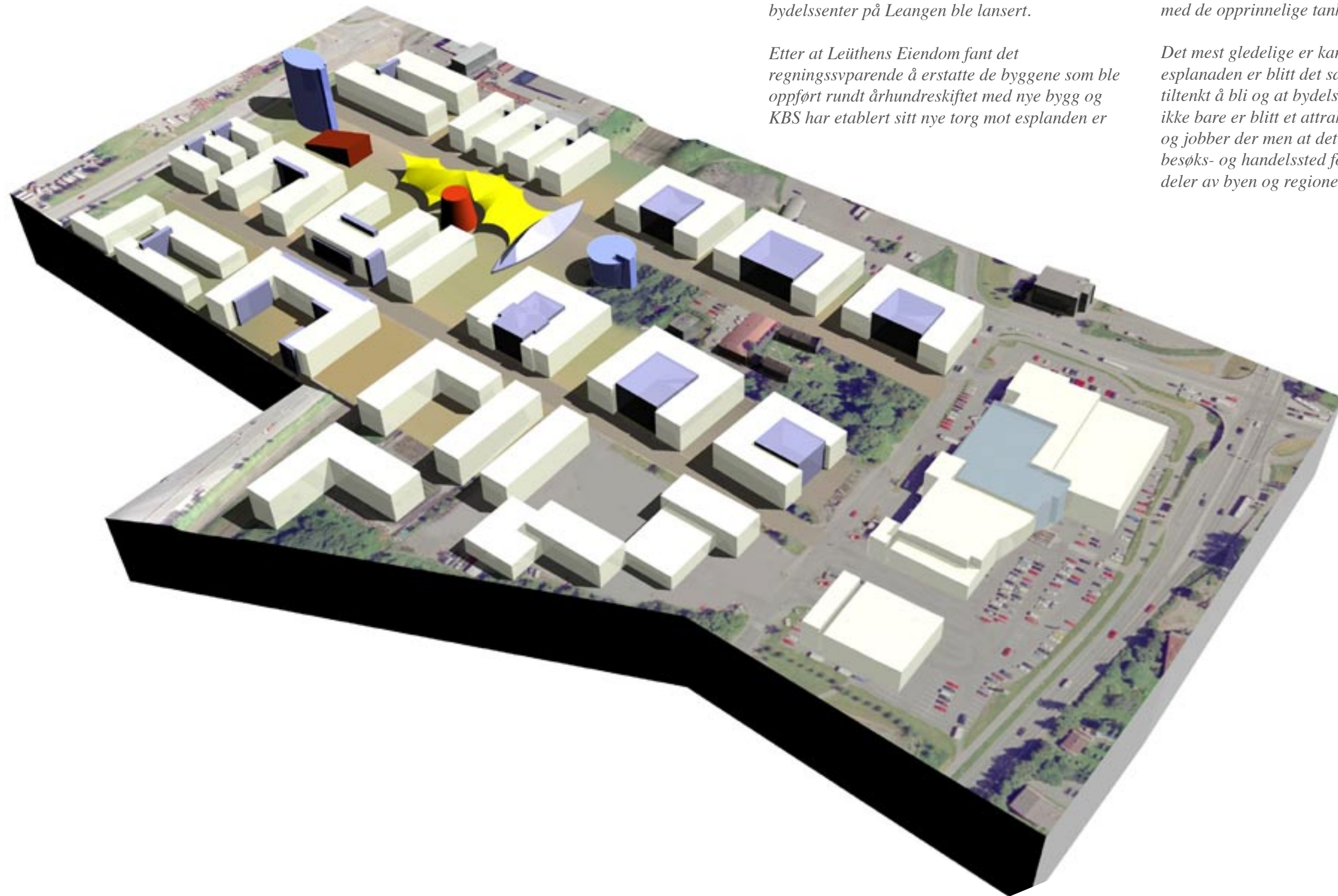
Med det foreslåtte utbyggingsmønster for Leangen trenger dette ikke bli noe stort problem. Det vil være fullt mulig å gjennomføre store deler av den utbyggingen uten å komme i konflikt med eksisterende bebyggelse. Den eksisterende bebyggelsen kan dermed benyttes, eldes og avskrives på normal måte før den erstattes av ny.

Den gunstige eierstrukturen med få eiere som allerede satser på eiendomsutvikling og som ønsker samarbeid er et annet positivt utgangspunkt for en vellykket realisering. Planverktøy som på et hvert trinn kan sikre en fornuftig balanse mellom

nødvendige infrastrukturtiltak og inntekspotensiale kan derfor bli avgjørende for om prosessen skal lykkes.



## 2.9 Idéforslaget - Full utbygging



*Om 25 år?:*

*Det er nå rundt 25 år siden ideen om et nytt bydelssenter på Leangen ble lansert.*

*Etter at Leüthens Eiendom fant det regningssvparende å erstatte de byggene som ble oppført rundt århundreskiftet med nye bygg og KBS har etablert sitt nye torg mot esplanaden er*

*utbyggingen i det store og det hele fullført i tråd med de opprinnelige tanker og ideer.*

*Det mest gledelige er kanskje å se hvordan esplanaden er blitt det samlende element den var tiltenkt å bli og at bydelssenteret gjennom det ikke bare er blitt et attraktivt sted for de som bor og jobber der men at det også er et ofte benyttet besøks- og handelssted for befolkningen i andre deler av byen og regionen.*

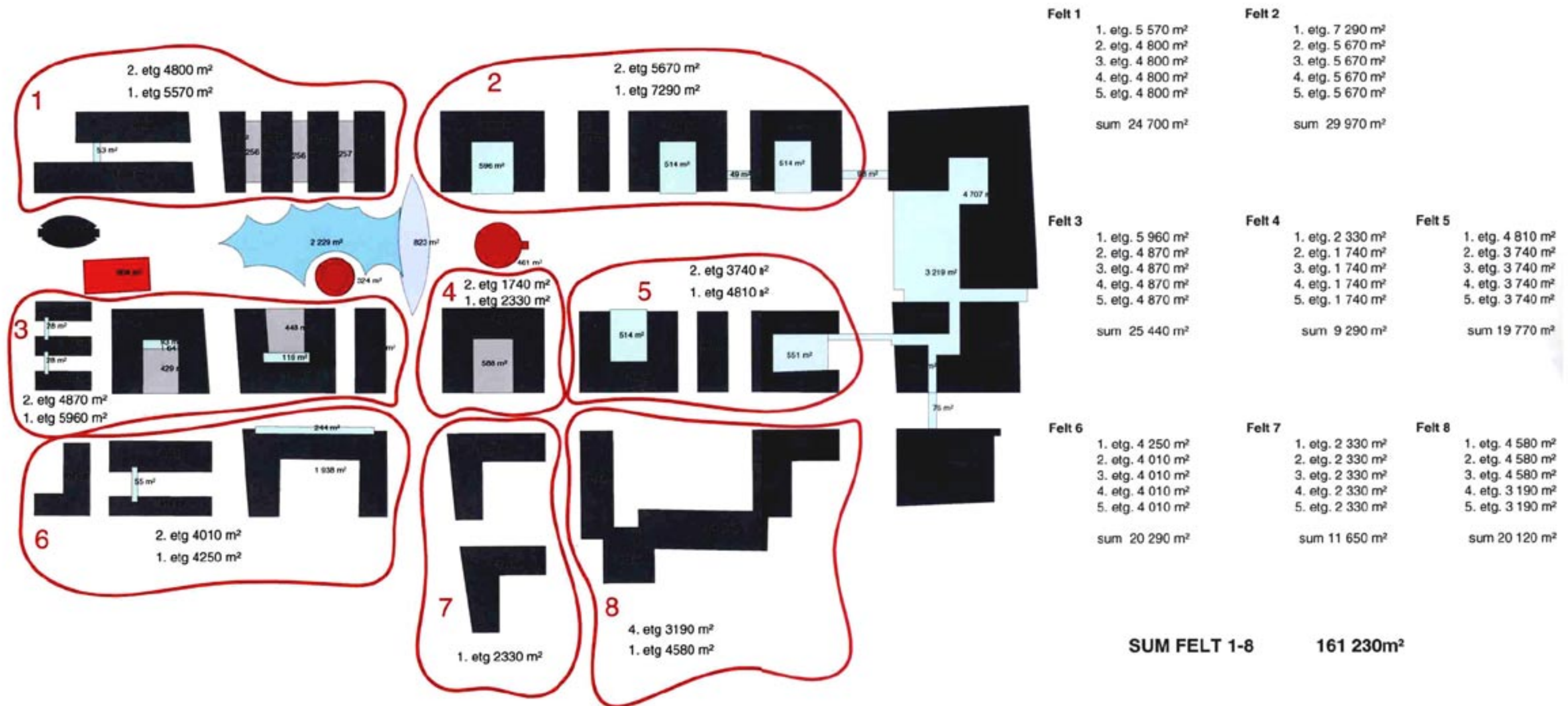


## 2.10 Idéforslaget - Som plan





## 2.11 Idéforslaget - Bebyggelse og kapasiteter





### 3.1 Prosessen - Intervjuer/samtaler med grunneiere/sentrale aktører om synspunkter på ideskissen og planprosessen.

Som første ledd i arbeidet i Fase 2 ble det gjennomført en samtalerunde med grunneiere og sentrale aktører. Følgende møter/samtaler ble gjennomført.

1. 04.12.03. Møte med Sektor v/Roy Kristiansen hos PKA.
2. 08.12.03. Møte med Falkenberg AS v/Jens von der Lippe og Signe von der Lippe Falkenberg gård.
3. 09.12.03. Møte med Jernbaneverket v/Anne Holmlid og John Skjøstad hos Jernbaneverket.
4. 11.12.03. Møte med Leuthens Eiendom AS v/JanUdbye, Thoning Owesens gt 24.
5. 17.12.03. Møte med Plan- og Bygningssenheten v/Jon Hoem, Line Snøfugl Storvik og Nils Jørgen Moltubakk.
6. 14.01.04. Møte med Realinvest ved Hans Hoff, Mona Hoff og Bjørn Ole Myhr.
7. 22.01.04. Møte med Trondheim Bydrift ved Bjørn Ekle og ..... Line Snøfugl Storvik og ..... fra Plan- og Bygningssenheten var også tilstede.
8. 06.02.04. Møte med Rishauggruppen v/Overland.

Fra de enkelte møter har vi notert oss følgende synspunkter.

#### Falkenberg

Samtalen med eierne hadde form av en omvisning og en innføring i historien til et flott og karakteristisk gårdsanlegg som i dette tilfellet ikke bare omfatter fine bygg om et inntun, men også et særegent hageanlegg og en fredet allé.

Eierne stiller slik jeg oppfattet det seg klart positive til utviklingen av en mer bearbeidet/bymessig situasjon rundt gårdsanlegget, men har selvsagt et ønske om å kunne opprettholde en tilbaketrukket bosituasjon bak anleggets grenser (undertegnede kunne forsikre om at manglende gjerde rundt parken sør for bebyggelsen ikke var uttrykk for et ønske om å gjøre hagen offentlig tilgjengelig - men kun et uttrykk for at gjerdet ikke var kommet med på en raskt laget tegning i liten målestokk).



Eierne ga dessuten uttrykk for at de gjerne kunne tenke seg ny aktivitet, gjerne bydelsrelatert kulturaktivitet i driftsbygningen som for øvrig er av nyere dato og i dag rommer undervisningsaktivitet. En ville også se positivt på at det ble lagt til rette for en viss utvidelse av dette bygget mot nord.

#### Jernbaneverket

Jernbaneverkets krav til trasé i og forbi området vil sammen med krav til utforming av Leangen Stasjon bli viktig for de reelle mulighetene til å etablere et sammenhengende bydelssenter på tvers av Nordlandsbanen.

Etaten er selvsagt positiv til alle tiltak som styrker

banedrevet kollektivtrafikk og som sådan også til opprettelse av en bybane. Men det primære vil være tiltak som styrker Trønderbanen. I den forbindelse vil en attraktiv Leangen Stasjon være en fordel. En vurderer også mulighetene for gjenåpning av Lademoen Stasjon eller en stasjon som kan møte den nye utviklingen i dette området og ny form for pendling som kan gi hyppigere avganger mellom Heimdal og Ranheim.



Jernbaneverket er som før nevnt også positive til en bybane og det er i den sammenheng det konkrete forslag til snusløyfe må sees da den vil gi mulighet for å knytte en bane direkte til det nedlagte industrisporet på Lade. Men dette forslaget er ikke noe "must" og andre alternativer kan like gjerne tenkes. Utviklingen av en bybane vil uansett forutsette et sterkt lokalt engasjement, også finansielt.

En styrking av Trønderbanen ved en styrking av trafikkgrunnlaget, noe som både handler om bosettingsmønster og hensiktsmessig arbeidsdeling mellom ulike transportformer synes derfor som den mest prioriterte oppgaven. En løsning av et "lokk" som tillater passering av to spor, midtperrong og sideperronger synes å være et akseptabelt utgangspunkt for det videre arbeid.

#### Leuthens Eiendom

Selskapet har nettopp gjennomført en betydelig utbygging på sin eiendom. Selskapet har også utviklet de første skisser for en videre utbygging på eiendommen. En ser ingen store motsetninger mellom egne ideer og de ideer som er lansert i skissen til utvikling av området. Tvert imot kan selskapet med utgangspunkt i skissen tenke seg et enda sterkere engasjement i utviklingen av området. Overtakelse av den eiendommen selskapet i dag leier av Trondheim kommune vil åpne for det. (Fra undertegnades side ble det til det siste fremholdt at en også tror at en "eiersits" med få eiere vil øke sannsynligheten for å lykkes. En så omfattende transformeringsprosess vil måtte gå over tid og kreve betydelige infrastrukturtiltak som det nødvendigvis vil kunne bli vanskelig å oppnå forståelse for fordelingen av, i en situasjon med mange små eiere).



Behovet for å legge til rette for en prosess som ikke lammer utviklingen på kort sikt, i påvente av en endelig avklaring av de siste detaljer som må på plass for å sikre en ønsket langsiktig utvikling, ble også i denne samtalen understreket.



### Realinvest

Realinvest som fra tidligere eier KBS-kjøpesenter har nå også overtatt Hakon Eiendom's anlegg øst for Falkenborg Gård.



Etter at de var blitt presentert for idéskissen ga deltakerne uttrykk for en positiv holdning til de ideer som var lansert. Også tankene om en videreutvikling av selve KBS ble i utgangspunktet møtt med velvilje og det ble gitt uttrykk for at en ville ta kontakt med de andre grunneierne med tanke på muligheten for et samarbeid.

### Sektor

Roy Kristiansen ga uttrykk for en svært positiv holdning til skissen som han synes viser langt mer spennende utviklingsmuligheter for eiendommen enn det en tidligere har sett for seg. Men han



understreket sterkt det behovet firmaet har for på kort sikt å kunne utnytte eksisterende bygningsmasse til ny virksomhet, som mest trolig vil være forretningsvirksomhet, og at det dermed blir svært viktig å sørge for at de langsiktige planene ikke blir til hinder for det.

Firmaet vil derfor søke å få klargjort disse spørsmålene og deretter gå aktivt inn i en mer langsiktig utvikling av eiendommen. Som ledd i dette vil firmaet også ta kontakt med Rishaug Eiendom med tanke på en mulig helhetlig utvikling nord for Jernbanen/Leangen Stasjon.

### Rishauggruppen

Fredag 06.02.04 hadde vi et kort møte med Overland i Rishauggruppen i deres lokaler på Lade. Her er forøvrig allerede en transformering i tråd med planen allerede godt igang ved at bl.a. den gamle verkstedhallen er bygget om til kontor og idrettshall. Gruppens videre planer for eiendommen ble ikke drøftet da den videre oppfølging vil bli ivaretatt av direktør Ragnar Woldseth.



### Trondheim Byteknikk

Etter å ha blitt presentert for planskissen redegjorde Ekle for formålet med den eiendomsmassen som Trondheim Byteknikk forvalter på vegne av kommunen. I erkjennelse av at byutviklingsprosjekt av denne typen trenger noen få store, aktive og

langsiktige eiere ble det antydnet at kommunen nok også vil engasjere seg aktivt som eiendomsbesitter, idet minste i en innledende fase og evt. også i et samarbeid med andre grunneiere.

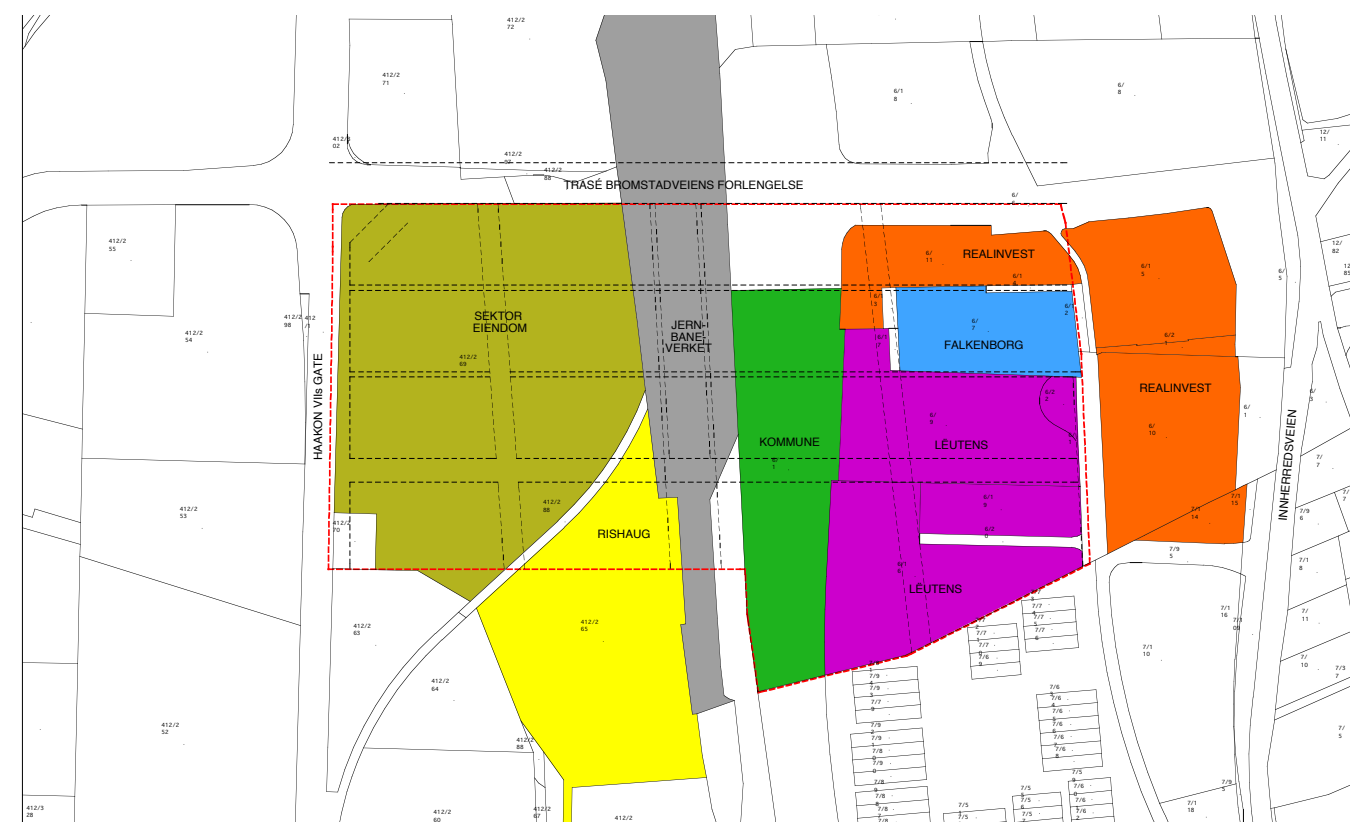
Men det ble samtidig antydnet at kommunen på et senere tidspunkt nok kan komme til å trekke seg ut, til fordel for investering i andre strategisk viktige oppgaver.

Da Trondheim Byteknikk også vil være sentrale i drøfting av rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler ble spørsmål som hvordan en kan unngå at eksisterende virksomhet på kort sikt lammes ved at plankrav gir for dyre/uoversiktlige langsiktige forpliktelser drøftet uten at det ble trukket noen konklusjoner utover at dette ville bli et viktig tema i den videre planprosess.

### Plan- og Bygningsenheten

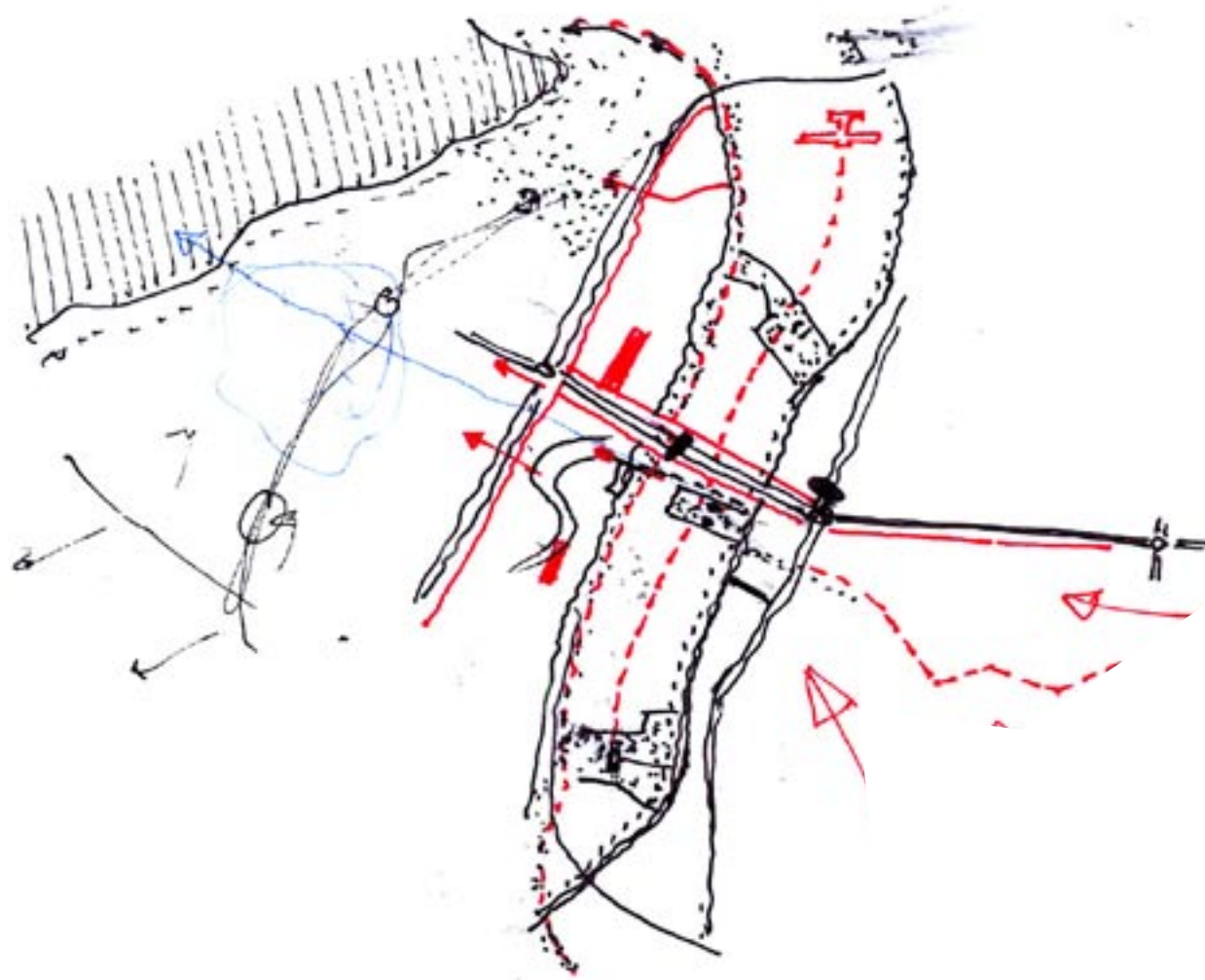
Undertegnede orienterte om inntrykkene fra de samtaler som har vært ført og det jeg generelt oppfatter som en svært positiv holdning til de langsiktige målene. Utfordringene synes å ligge i hvordan en kan utforme bestemmelser og avtaler som gjør at dette blir en transformering en kan leve med også på kort sikt. For Plan- og Bygningsetaten vil arbeidet med denne side av saken bli en betydelig oppgave.

Fra etaten ble det understreket at en videre bearbeiding av skissene som illustrerer hvordan utviklingen kan skje trinnvis vil stå sentralt i det videre arbeid. En drøftet også betydningen av å få nærmere oversikt over mulige konsekvenser for planen som følge av dårlige/forurensede masser og offentlig ledningsnett. Eller sble også videre fremdrift i arbeidet med bydelsplanen gjennomgått, og mulige endringer i fristen for avslutning av arbeidet drøftet.





### 3.2 Prosessen - Work Shop



Den 9. og 10. februar ble den planlagte Work-Shop'en avviklet hos arkitekten.

Foruten representanter for arkitekten møtte landskapsarkitekt Jostein Bjørbekk fra landskapsarkitektene Bjørbekk og Lindheim, kunstnerne Leiken Vik og Oddvar I.N. Fra oppdragsgiversiden/brukergruppen møtte/deltok Line Snøfugl Storvik. Dessverre hadde ikke den aktuelle representanten for Henning Larsens Tegnastue mulighet til å møte på det aktuelle tidspunkt.

Etter at vi orienterte om prosjektet og befaring på området (hvor Jens Von Der Lippe holdt en fin orientering) gikk første dag med til idéutveksling, mens dag 2 ble benyttet til en arbeidsøkt og oppsummering.

Det ble ikke reist spørsmål ved det foreslåtte utbyggingsmønster men det kom en rekke forslag/synspunkter på hvordan integrasjonen av bydelssenteret i omgivelsene kan forsterkes og hvordan ideen om "Esplanaden" må/bør videreutvikles for å forsterke identiteten til bydelen og for at den skal bli relevant og fungerende i forhold til bydelens størrelse/trafikk.

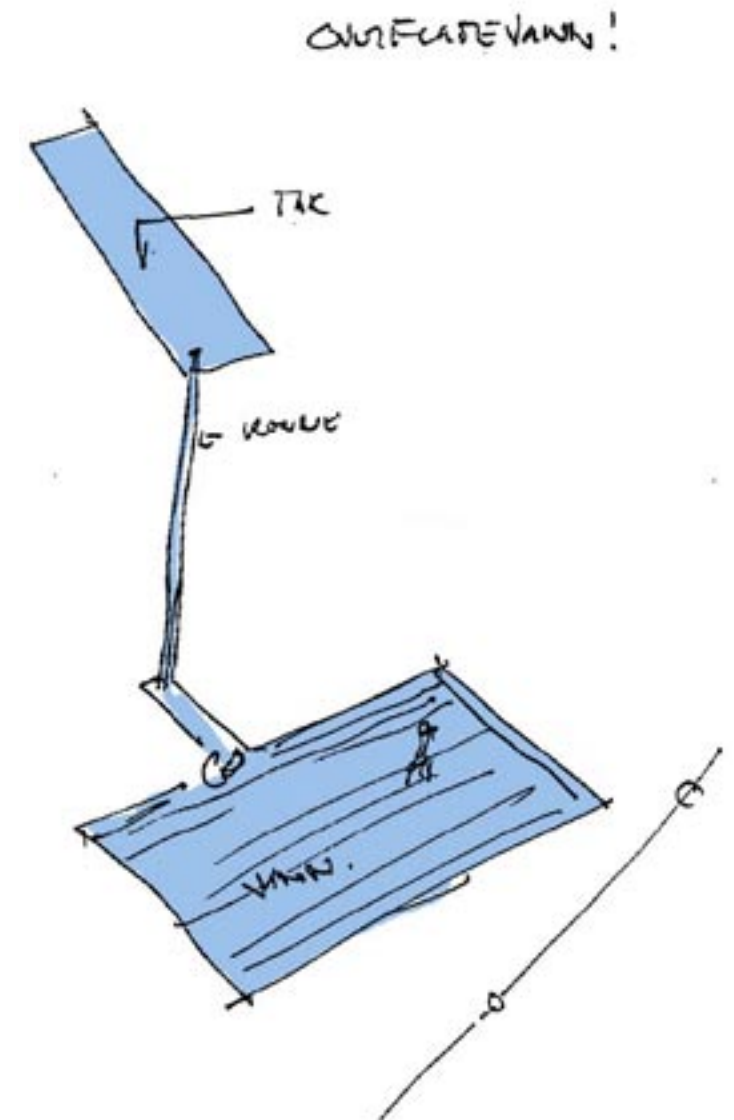
Med tanke på den videre utvikling av området ble følgende faktorer pekt på som viktige:

#### Tomtekvalliteter videreutvikles:

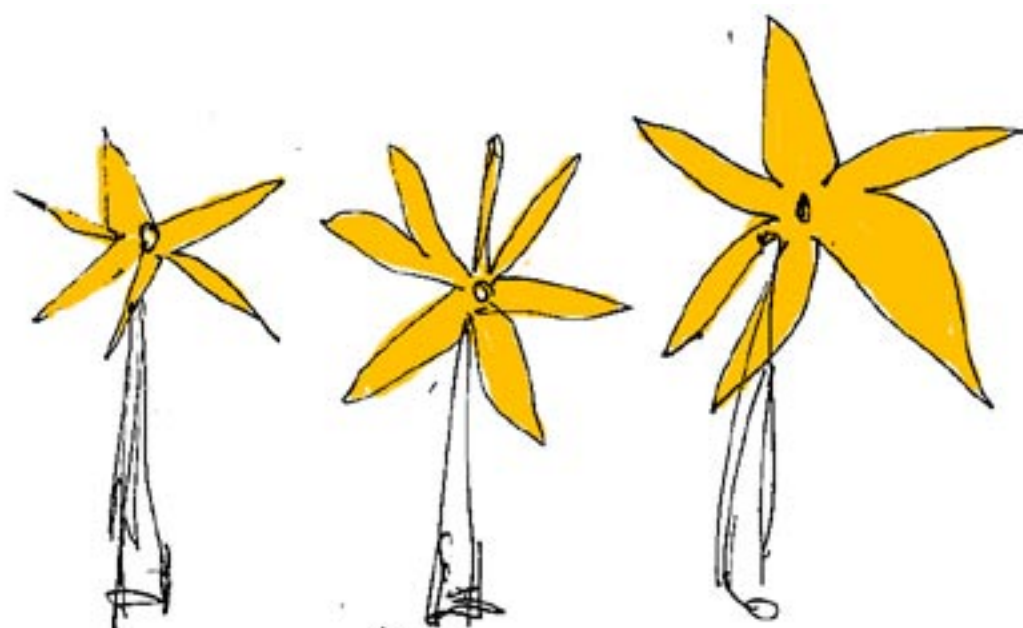
- \* Grøntdrag knyttes til området omkring, bl.a. ved områdene langs jernbanelinjen
- \* Siktforhold fra tomte optimaliseres – med vekt på utsikt mot nord og fjorden. Dette er en kvalitet som kan oppnås fra bebyggelsen oppe i etasjene, men også fra gateplan i Bromstadgatens forlengelse og fra plassen ved Haakon VII's gate.
- \* Alléen ved Falkenborg må sikres (den er vernet) – og muligheter for videreføring gjennom KBS-senteret og sørover følges opp
- \* Ranheimsveien bør utvikles til en kulturhistorisk vei med etablering av trekker (linjen fra sentrum via lystgårdene til Rotvoll)
- \* Det er spor etter et bekkeløp nord i området. Bekkeløpet undersøkes; - det kan vurderes å åpne bekken fra øst og så langt inn mot området som mulig, - kanskje med tanke på å etablere turvei i dette grønndraget...
- \* Vann i dagen kan bli en kvalitet i området enten ved å ta frem bekken og / eller utvikle system for håndtering av overvann fra tak- og plassflater i åpne rennesystemer og dammer / vannspeil hvor vannet så kan ledes til bekkeløpet evt. fordroyes i området.
- \* Kvaliteten av søppelfyllingen må klarlegges

#### Etablere grunnlag for å starte tidlig med etablering av grøntstrukturen i området.

- eiendomsforhold
- vei- og gatenett, tverrsnitt for etablering av treplantninger
- kartlegge tekniske anlegg i grunnen
- legge opp til nye tekniske anlegg tilpasset etablering av treplantninger







SKULPTURNASKE TROMSØSTADEN.

#### Klargjøre omliggende gaters utforming:

- Tverrsnitt og lengdesnitt. Haakon VII's gate har i dag veitverrsnitt, mens Bromstagsvegens forlengelse er planlagt som gate med gang-sykkelveier.
- Gang-sykkelveisystemet må gjennomgå ut fra regionale og lokale hensyn.
- Fotgjengernes forhold til gatebruk likeså; - skal kryssninger av hovedgater skje i plan eller ved underganger?

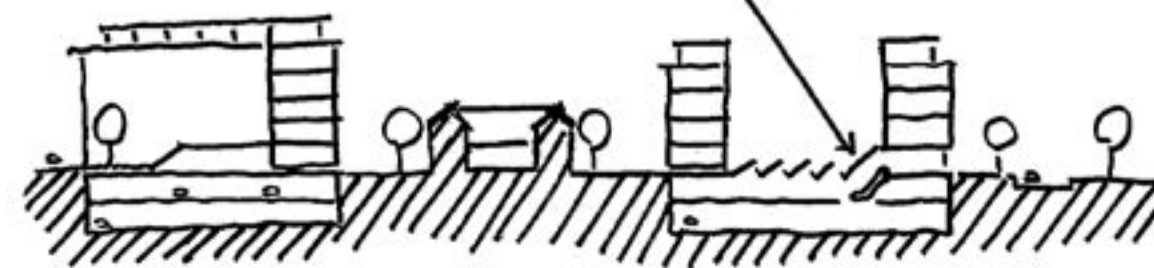
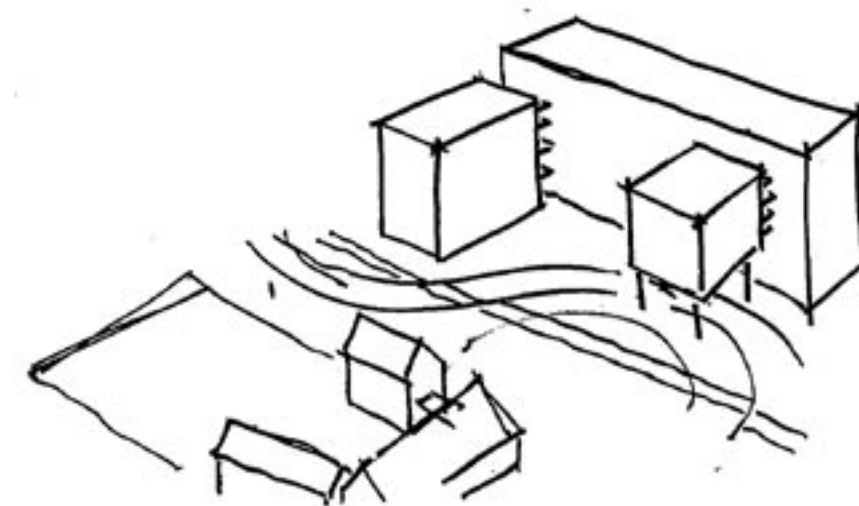
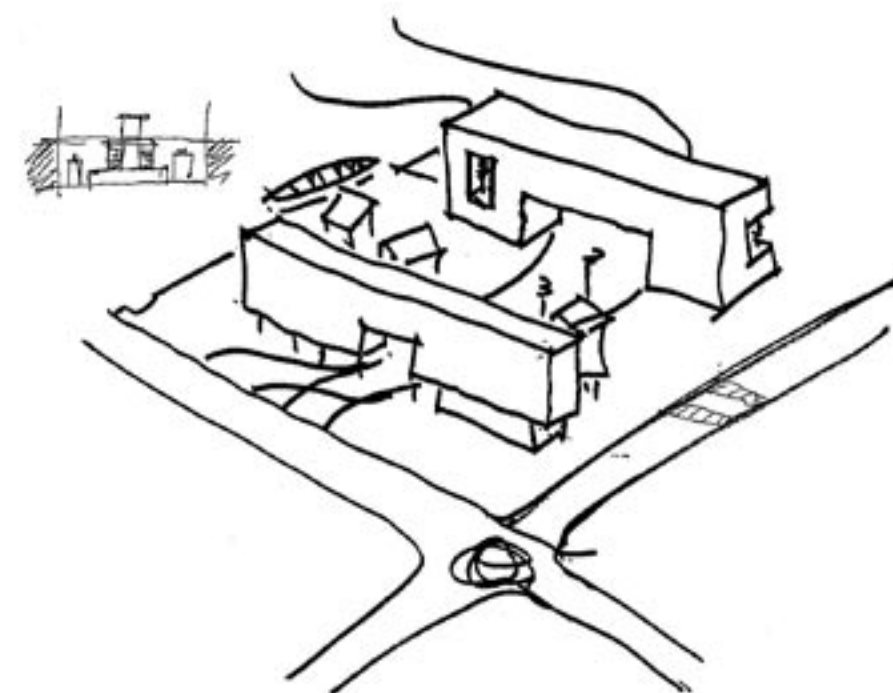
#### Utbyggingsmønster videreutvikles:

- sammenheng med boligområder mot vest og øst
- Strindheim og Persaunet
- forhold gatenett, trafikk til og fra området, trafikkstruktur inne på området

#### Identitet, egenart:

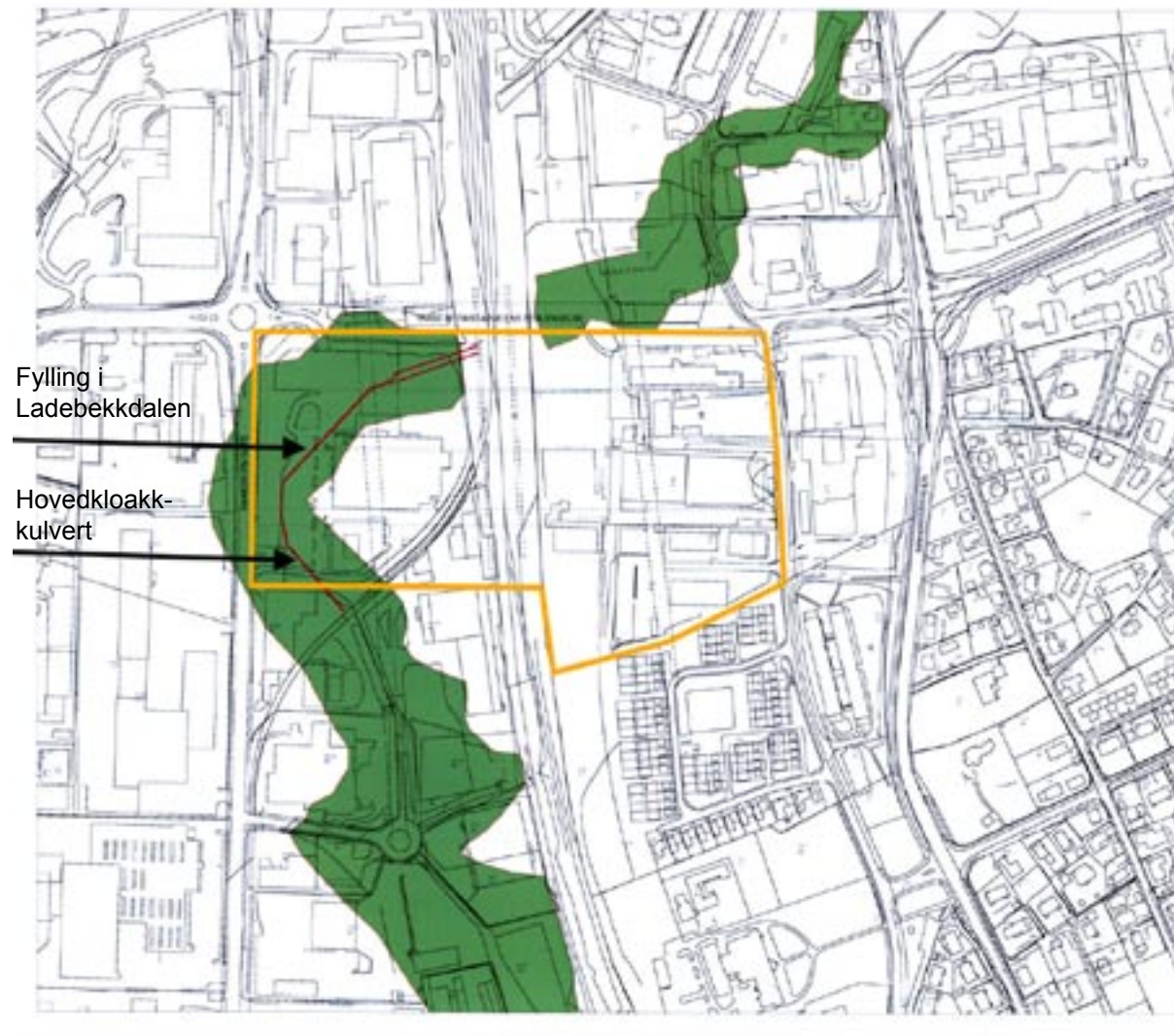
- Bør en jobbe med å utvikle et helhetlig konsept for utbyggingen?
- For å gi identitet til prosjektet bør prosjektet få tittel/ navn tidlig i prosessen?
- Skal prosjektet ha et poetisk, beskrivende navn?

- Finne grep som kan binde sammen og fremstå som viktige elementer i plassdannelsen.
- Gjøre noen store visuelle/ skulpturelle grep. Kanskje disse skal etableres så tidlig i prosessen at de vil virke inn på den helhetlige utformingen?
- Er det en ide å stokke om på rekkefølgen og gjøre noen store synlige kunstneriske/ konseptuelle grep først?
- Legge ut frivillige, planlagte hinder/ føringer for å se på nytt.
- Bruk av visuelle elementer/ signaler for å binde sammen områder over veier/ overganger o.l.
- Bruk av interaktiv kunst, dvs kunst i samspill med brukere/ beboere.
- Fremheve elementene(fenomenene) vind, lys, nedbør, skifte i årstidene.
- Jobbe videre med utviklingen om hva plassen er, og funksjonene den skal romme.
- Vektlegge, ha fokus på det offentlige ikke-komersielle rom.
- Bruke kunsten som oppmerksomhetsfaktor m.h.t. omtale og samtale.





### 3.3 Prosessen - Spesielle forhold og evt. konsekvenser for utbyggingsmønsteret



Mens forholdene med tanke på utbygging virker enkle sør for jernbanen er de noe mere komplekse nord for jernbanen, på Sektor's eiendom.

Området fremtrer i dag som naturlig flatt med jernbanen i en skjæring. Men dette reflekterer ikke den opprinnelige situasjonen. Opprinnelig slynget Ladebekken seg gjennom området i en stor bue gjennom Sektor's eiendom. Denne er senere benyttet som trasé for hovedkloakk-kulvert og dalen som fyllplass.

Dessverre betyr dette at deler av grunnen mistenkes for å inneholde svært skadelige stoffer som f.eks.

PCB, BTEX osv.. Dette kan gi forurensning av grunnvann og luft sammen med hovedkloakk-kulverten betyr dette at det må tas særlige forholdsregler ved utbygging på området. Dette kan bl.a. føre til at det vil bli restriksjoner mot bygging av boliger i denne delen av området.

Også tilpassinger p.gr. av kulverten kan i dette området medføre ekstra byggekostnader eller begrensninger i utnyttelsen. Uansett bør en omlegging av kulverten, slik at den evt. følger jernbanetraseen vurderes i forbindelse med etableringen av ny Leangen stasjon.





### 3.4 Prosessen - Anbefalinger for det videre arbeid med å utvikle området.

Den endelige utbygging av bydelssenteret på Leangen vil finne sin form gjennom videre utredningsarbeid og den eller de regulerings- og byggesaker som vil følge i kjølvannet av denne prosessen.

Dette arbeidet vil både kreve og gi mulighet for vesentlig mere detaljerte studier enn det arbeidet med denne rapporten har gitt grunnlag for.

Vi mener imidlertid gjennom arbeidet med fase 2 å ha erfart at den idéskissen vi lanserte i fase 1 med visse justeringer bør være et godt utgangspunkt som inspirasjonskilde for det videre arbeid med å utvikle området.

Som følge av den kunnskap og de innspill vi har blitt tilført i fase 2 vil vi anbefale at det spesielt legges vekt på følgende forhold:

- Utviklingen av området basert på gradvis fornyelse ved at eksisterende bebyggelse og infrastruktur gies rimelig levetid.
- Tilknytning og sammenheng med nabolag og omgivelser understrekes enda sterkere.
- Tilgjengeligheten til "Esplanaden" også for naboer vektlegges ytterligere.
- I stedet for en jevn fordeling av boliger, kontor og forretninger i området tilsier både forurensingssituasjonen og nabolagbetragtninger en sterkere vektlegging av boliger i det sør/vestre området.
- Det utvikles alternative utbyggingsmønstre slik at ikke en form/ett uttrykk sedimenteres og slik at forankring i omgivelser og tilknytning til nabolag forsterkes.
- Det fokuseres på tiltak som kan virke identitetsskapende og dermed styrke bydelens egenart og attraktivitet.

- Området skal baseres på universell tilgjengelighet og tilfredsstillende kravene/forventningene til morgendagens samfunn enten det gjelder arbeid eller fritid.



#### Plangrep

Bydelen utvikles på grunnlag av historiske trekk og drag i kulturlandskapet. Kvaliteter i omliggende områder trekkes inn i og gjennom bydelen slik at det etableres et sammenhengende bylandskap med en sterk grøntstruktur, et godt tilpasset gatenett og bebyggelse med fokus på myke trafikkanter og universell tilgjengelighet.

#### Falkenborg Gård og nærliggende anlegg med kulturell og historisk verdi

Falkenborg gård er en av Trondheims lystgårder anlagt midt på 1700-tallet. Alleen inn til gårdsanlegget fra sør ble fredet etter Naturvernloven i 1968. Hageanlegget er særpregt med en samling av fremmedartede og eviggrønne treslag som ble plantet på første halvdel av 1900-tallet. Gården og hageanlegget er et verdifullt kulturminne og utgjør et positivt innslag i området. Gårdsanlegget har stort potensiale for å bli et interessant og identitetsskapende objekt i bydelen.

Gården er i privat eie, og de to gårdshusene er bebodd av to familier som har lange aner på gården. Selv om gårdsanlegget og hagen forblir inngjerdet vil det kunne bli til stor inspirasjon for publikum og beboere i området.

Bygningen som er bygget opp som erstatning for fjøsbygningen som brant kan utvikles til bydelshus med forsamlingslokale, aktivitetslokale for barn og unge, verksted for kurs og/eller atelier for kunstnere.

Gang- og turveier vil knytte Falkenborg gård til et større nettverk med kontakt til de gamle gårdene Lade, Ringve, Leangen, Rotvoll og andre lystgårder som Louiselyst, Kapellangården og Dronning Mauds Minne. Det vil være en større utfordring enn prosjektet kan ta å etablere dette nettverket, men det bør legges opp til at forutsetningene for det legges inn i prosjektet.



#### Øvrig bebyggelse

Også den øvrige bebyggelsen, som er av ulik alder og benyttes til ulike formål, representerer store verdier. Utvikling av et trafikk- og bebyggelsemønster som gjør at denne bebyggelsen kan få en regningssvarende levetid og bruk vil representere store samfunnsmessige verdier og bør i den videre utvikling av området vektlegges i samsvar med dette.

For utvikling av Leangen til et attraktivt bydelssenter vil den kompetanse eierne representerer både som handelsreisende og eiendomsutviklere representerer være et betydelig aktivum.



### Grøntstruktur - Gang- og sykkelveier - Friområder

Området har god beliggenhet like sør for Leangenbukta med muligheter for koblinger til turveitraseer ned til Lade, Rotvoll og fjorden og opp til Marka.

Grøntstrukturen utvikles ved at det etableres et nettverk med grønne drag gjennom området parallelt med kotene i landskapet og tverrgående drag mellom fjorden og bebyggelsen mot Marka.

Dette gir muligheter for å føre gang- sykkelveier og turstier på begge sider av jernbanelinja, gjennom utbyggingsområdet med tilknytninger til lokalgater fra Dronning Mauds Minde til Rotvoll og langs Ranheimsvegen som er den gamle ferdelsåren ut fra byen og som passerte inntil lystgårdene Falkenberg og Louisenlyst.

På tvers av kotene utvikles Bromstadveien med forlengelse til en gate med allébeplantning og tosidig gang-sykkelveg/ fortau. I forlengelsen av Falkenborgs hageanlegg utvikles ”Esplanaden” med gjennomgående gangveier og parkmessig opparbeidelse og plassdannelser på møtesteder som Leangen stasjon og en ny torvdannelse nord for stasjonen.

Gang-sykkelveinettet knytter området til skoler, barnehager og andre offentlige institusjoner i nærområdet.

#### Gatenettet

Haakon VII's gate og Bromstadvegens forlengelse vil få forholdsvis stor trafikk. De bør bygges ut som gater og ikke veier. Det vil si at de bør ha en urban utforming med stram linjeføring og markerte kantsteinslinjer. Farten skal holdes nede med fartsgrense 40 km/t.

Fotgjengeroverganger utformes som forhøyde felt.

Signalregulering kan vurderes, men erfaringer fra bl.a. Oslo viser at dette med fordel kan sløyfes. Gatenes barrierevirkning reduseres med dette betydelig.

Bussholdeplasser etableres i Bromstadvegens forlengelse og den nye gata som er foreslått vest for Bromstadvegen ved nedgangene til nye Leangen stasjon.

Det legges ikke opp til buss og tyngre trafikk i det øvrige gatenettet.

#### Kollektivtrafikk

Leangen stasjon ligger tett inntil Bromstadvegen.

Her vil både buss og bane ha holdeplasser som gjør området godt forbundet med byen og omlandet for øvrig. Jernbanetraseen går i skjæring gjennom området. Stasjonen etableres på underetasjenivå med heis, trapper og evt. ramper opp til torg-gateplan.

#### Fellesområder, plasser og torg

Bydelen vil bli preget av bolig, kontor og handelsvirksomhet.

En åpen akse med bredde tilsvarende Falkenborgs hage og allé vil romme nærområder for lek,

kulturell aktivitet og sosiale møteplasser. Torg- og plassområder rundt Leangen stasjon og opp mot Haakon VII's gate vil også være en del av denne ”grønne” aksen.

Plassområdet rundt Leangen stasjon utvikles på begge sider av jernbanen med lokk-konstruksjon eller brede bruer over stasjonsområdet som er koblet til nedganger og heis til perrongene. Jernbanens barrierevirkning overvinnes på denne måten.







# Leangen 2020, 2030?