

FOTO
FJELLANGER WIDERØE A/S



FOTO
FJELLANGER WIDERØE A/S

FRAMTIDSBILDER



TRONDHEIM 2030

TRONDHEIM KOMMUNE
AVD BYUTVIKLING
BYPLANKONTORET

SEPTEMBER 97

F O R O R D

Erfaringene fra jubileumsåret har helt klart styrket Midtbyens rolle som bysentrum i vår bevissthet. Gjennom arrangementene har vi fått opp øynene for at Trondheim er en by ved sjøen. I mange år har byen vendt ryggen til den. Vi har også fått opp øynene for nye og viktige byrom som arena for begivenheter, og vi har sett hvordan kjente byrom kan brukes på nye måter. torget som VM-arena, Kanalhavna som viktig byrom og Brattøra som en naturlig del av Midtbyen.

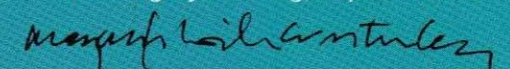
Det ligger en utfordring i å videreføre disse erfaringene over i utviklingen av en tettere by både fysisk og sosialt i god kontakt med fjorden og elva.

De mange og store byutviklingsprosjektene Trondheim står overfor skaper et klart behov for en helhetsforståelse. Samtidig lever vi i en tid med raske samfunnsmessige endringer. Dette skaper behov for en planlegging som er fleksibel og som gjør det mulig å fange opp endringene. Vi snakker om prosesser og strategier framfor detaljerte arealløsninger. Det er samtidig et forsøk på å skape rom for å diskutere byutviklingsspørsmål i forkant av prosjektene.

Framtidsbildene inviterer til en diskusjon om hvilken by vi ønsker oss i framtida. Arbeidet er et ledd i å utvikle en bærende ide for Trondheims langsiktige byutvikling.

I denne omgang omfatter visjonsarbeidet et begrenset område både geografisk og temamessig. Det må derfor utvides og videreutvikles slik at det både omfatter hele kommunen og de regionale sammenhengene. I tillegg må bildene settes inn i en sammenheng som omfatter de endringskreftene som påvirker oss utenfra. Først da er det mulig å utvikle visjoner og strategier for en langsiktig og bærekraftig byutvikling.

Avdeling Byutvikling, september 97



Magnus Heide Westerberg
kommunaldirektør

I N N H O L D

BAKGRUNN

BYDELSDISKUSJONER

MIDTBYEN

TEKNOLOGIBYEN

BRATTØRA/KANALEN

NYHAVNA

NIDELVA

EGNE IDEER

Hvordan vil Trondheim komme til å se ut i 2030?

Vil byen være vesentlig forskjellig fra den byen vi opplever i 1997 eller vil forandringene kanskje ikke være så store? Det er summen av de beslutninger og handlinger vi gjør innenfor mange felter i dag og i åra som kommer som sammen med flere forhold utenfra i stor grad vil forme framtidens Trondheim.

Trondheim står i dag overfor mange og store byutviklingsprosjekt som i løpet av det neste 10-året vil bidra til å endre byen slik vi kjenner den i dag og samtidig skape forutsetninger for nye endringer. Havna er i forandring og et vegsystem for de neste femti årene er på tegnebrettet. NSB har planer om en ny gods-terminal som kan få betydning for den framtidige bruken av Brattøra, samtidig som statsbanene har planer om videreutvikling av persontrafikken i landsdelen. Stikkordet her er Trønderbanen og flypendel Trondheim - Værnes. RIT 2000 representerer ukjente muligheter for byen og fylket, men betyr samtidig en enorm utfordring. Det nye realfagbygget utgjør en sterk markering av den delen av universitetet som utgjør „byuniversitetet“.

Det offentlige rommet pusses opp og mange gater og plasser framstår i fornyet form til 1000 års- jubileet. Det er knyttet store forventninger til „etterbruken“ og ringvirkningene for byen og distriktet.

I tillegg til disse utfordringene påvirkes vi av forandringskrefter utenfra. Stikkord her er økt europeisk integrering, byenes konkurranse, regionalisering og sist men ikke minst behovet for å utvikle gode og bærekraftige utbyggingsmønstre i et langsiktig perspektiv. Samtidig lever vi i en tid med hurtige endringer i markedsforhold, sosiale sammenhenger og verdisyn. Motsetningene er tydelige.

Det er behov for helhetsforståelse. Tradisjonelt har vi

ivaretatt dette gjennom bl.a. kommuneplanleggingen, men i denne sammenhengen blir den for kortsiktig, og det er naturlig å se lenger fram i tid for å kunne samle trådene i en visjon for Trondheim.

Visjonsarbeidet er et forsøk på å formulere bilder av det sentrale byområdets utviklings- og omdanningsmuligheter og foredling. Bildene må ikke oppfattes som planer som fører til en politisk diskusjon for eller imot. Hensikten er å skape interesse for og diskusjon om problemer og muligheter.

Samtidig er det et ønske om at det offentlige i større grad skal bidra til å tegne bildene av byen, i dag er det som oftest andre som gjør det.

Det er et klart behov for å ivareta helheten og et ønske om å skape en viss form for beredskap i forkant av nye prosjekt for å prøve å unngå et lett heseblesende engasjement rettet mot reparasjon.



Pilegrimsbyen.

Gjennom storparten av Trondheims 1000 år lange historie har Nidarosdomen vært en sentral del av bybildet. Både byen og Katedralen har vært herjet av brann flere ganger.

Under byggingen, som tok til rundt 1150, var Nidarosdomen ganske sikkert byens største arbeidsplass gjennom det meste av middelalderen både som institusjon og byggeplass. Med opprettelsen av erkebispesetolen ble byen geistlighetens maktsentrum i Norge. I hele middelalderen spilte virksomheten dette førte med seg en vesentlig rolle i byens utvikling.

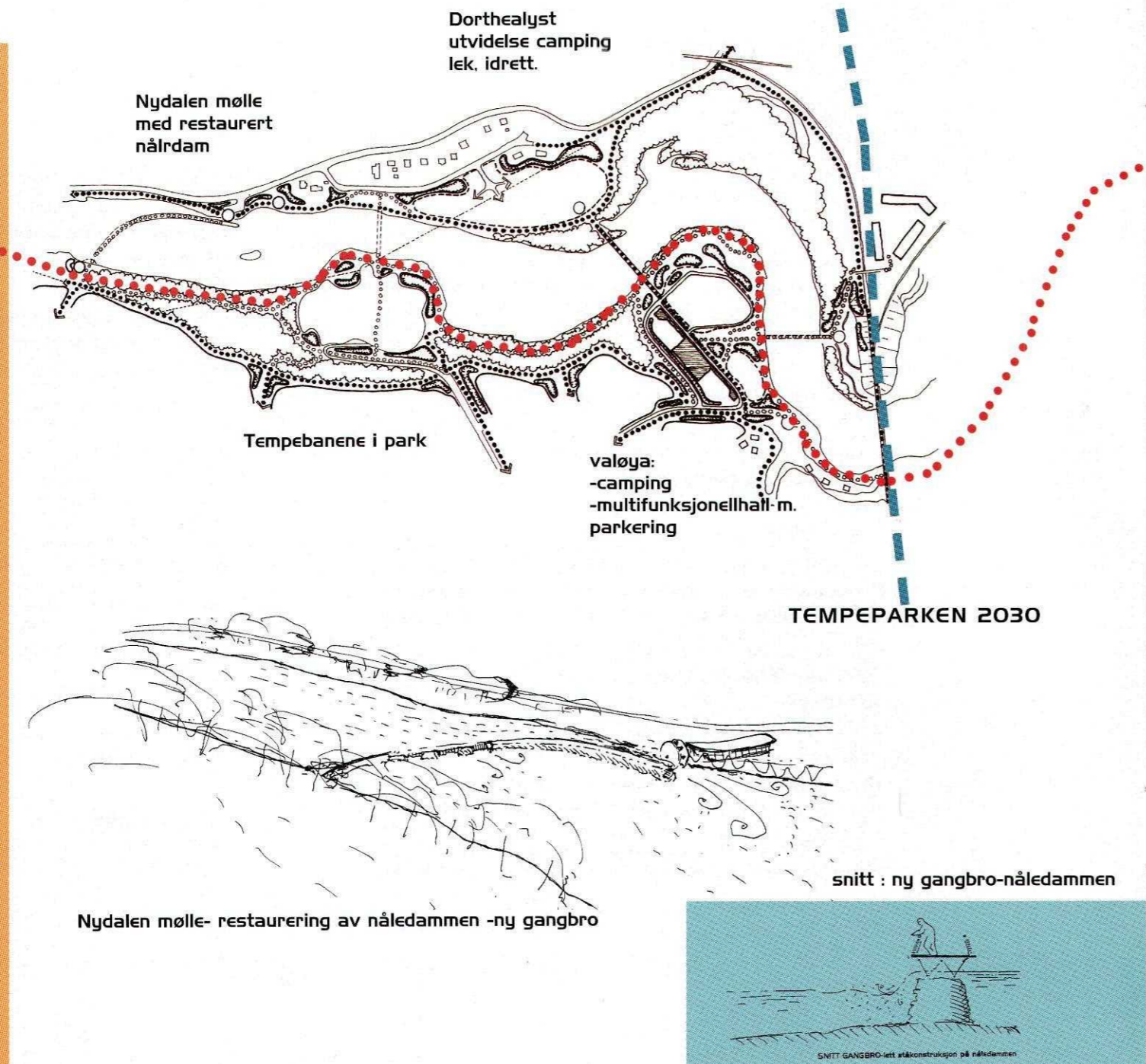
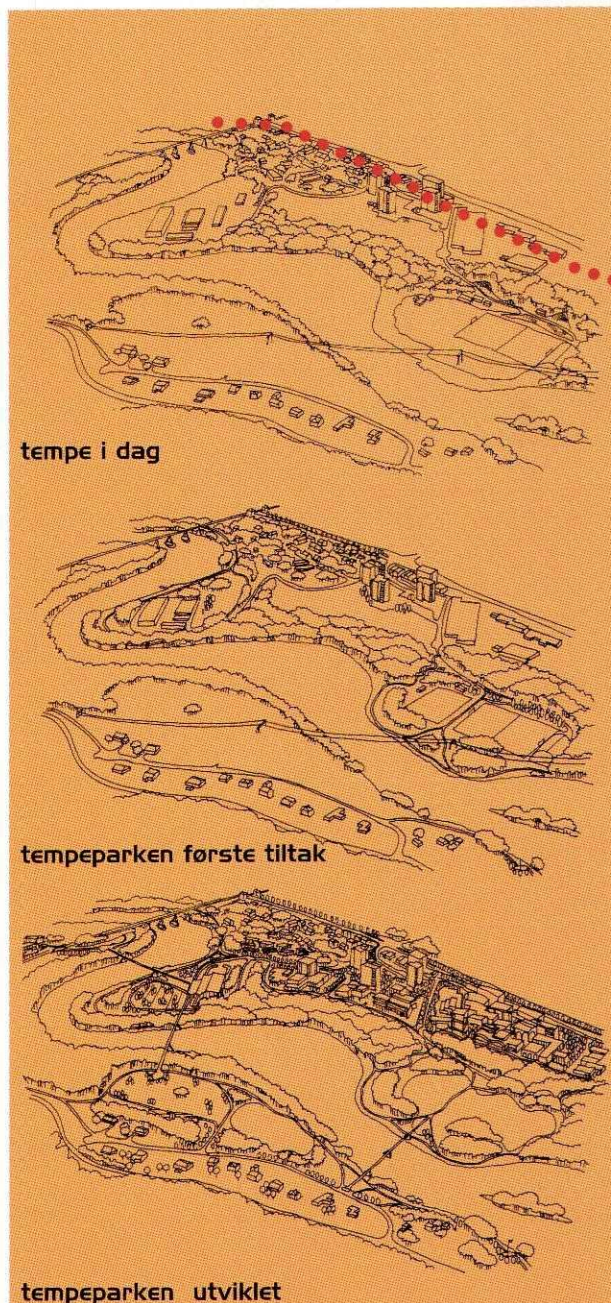
I dag fremstår katedralen som Nordens største byggverk fra middelalderen. Hit har mennesker kommet i både glede og sorg i over 900 år for å hente styrke, kraft og inspirasjon, og hit har også konger kommet for å bli kronet eller signet.

Handelsbyen.

Trondheim fikk tidlig preg av å være handelsby med en sentral plassering i et rikt opland, der havet var fiskerikt, og med et jord- og skogbruk som etter hvert fikk stor betydning. Selv om Trondheim har hatt storindustri, ble den aldri noen stor industriby.

Helt fra middelalderen og fram til 1815, da stadsing. Dahls havne- og jernbaneplan ble satt ut i livet, var elva byens havn, og nesten alle varer til og fra byen kom med båt og måtte gjennom bryggene ved elva og inn til byen. Elva var livsnerven.

Driftige tysktalende innvandrere som så store muligheter til fortjeneste på tømmer, metaller og fisk utviklet handelsvirksomheten i Trondheim til et omfang det var vanskelig å tro om den lille nordeuropeiske provinsbyen. Preget av handelsby har holdt seg helt til våre dager, selv om utdanning og forskning etter hvert også har satt sitt preg på byen.



Trondheim har sitt økonomiske og kulturelle grunnlag i samspillet med omlandet. Nærings- og kulturutvikling i Trøndelag er avhengig av Trondheim, og omvendt vil nærings- og kulturutviklingen i Trondheim vokse på et effektivt samspill med resten av landsdelen.

I europeisk sammenheng er det en markert utvikling mot økt regional samarbeid som følge av at de tradisjonelle grensene mellom kommuner, fylker og nasjoner blir for snevre for mange problemstillinger. I områdene rundt oss ser vi hvordan det bygges opp sterke samarbeidsregioner. Nye samarbeidsformer skaper nye allianser og nye muligheter innenfor en lang rekke områder.

St.melding nr. 29. regional planlegging og arealpolitikk understreker at det er nødvendig å se større regioner i sammenheng for å skape gode og bærekraftige utbyggingsmønstre i et langsiktig perspektiv. Kommunenivået er i mange tilfeller for begrenset til å fremme effektive løsninger når det gjelder arealbruk, by- og tettstedsutviklingen og transport. Den regionale sentrumsstrukturen må styrkes, med byen som det naturlige sentrum.

Trondheim er et naturlig tyngdepunkt i flere regionale sammenhenger. Byen er senter i en byregion som omfatter det nærmeste pendlingsområdet. Byen er også et naturlig senter i en region avgrenset ut fra kommunikasjoner, arbeidsmarkeds- og utdannelsesforhold, kultur og felles produksjonsbetingelser. Denne regionen omfatter områdene fra Steinkjer i nord, Stjørdal i øst, Støren i syd og Orkanger/Fannrem i vest.

Trondheim vil også være et tyngdepunkt i et langsiktig regionalt samarbeid i en midt-nordisk utviklingskorridor. I vest kan et slikt samarbeidsområde fange opp Kristiansund og Molde. Østover kan det omfatte Sundsvall, Vasa, Helsingfors og Tallinn. Med de sterke samarbeidsregionene som er bygd opp i områdene rundt oss er det viktig at midt-Norden ikke faller mellom to stoler, men ser betydningen av å utvikle korridoren øst-vest. Midt-Nordenregionen samarbeider med Nordsjø-regionen i vest,

Barentsregionen i nord og Østersjøregionen i øst.

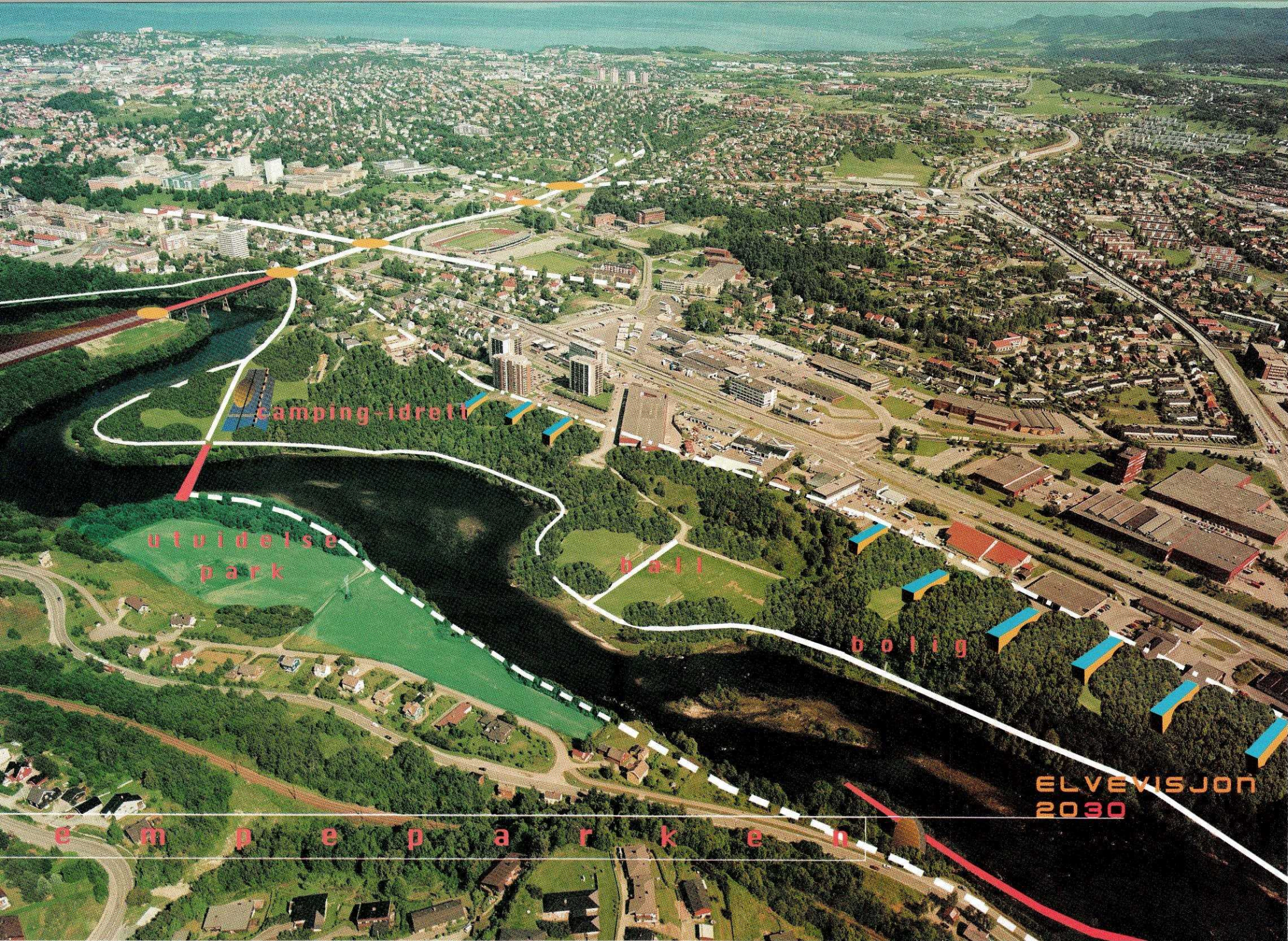
Befolkning og arbeid.

En stadig større del av fylkets befolkning bor i tettbygde strøk. Folketallet i utkantene går fortsatt ned mens tilveksten er størst for kommunene som ligger i et belte fra Aure, Hemne, Orkdal, Trondheimsregionen og til de nordtrønderske bykommunene. Den samme tendensen ser vi når det gjelder arbeidsplassene. I 1995 fikk midt-Norge 2600 nye arbeidsplasser og av dem havnet rundt 1100 i Trondheim.

Mot 2010 vil folketallet i fylket ifølge SSB's prognoser øke med rundt 20000 personer. Hele veksten antas å komme i Trondheimsregionen, mens resten av fylket stabiliseres eller får befolkningsnedgang. Tallet på barn, unge og eldre i Trondheimsregionen vil øke som følge av befolkningsveksten.

Den sterke veksten i sysselsettingen mot år 2010 vil ifølge SSB fortsatt skje innenfor offentlig- og privat tjenesteyting. Spesielt ser offentlig sektor ut til å kunne bli en viktig vekstfaktor. Økningen vil komme innen undervisning, helse og omsorg, transport og samferdsel.

Dersom vi antar et arealbehov på mellom 50 - 100 m² pr. person når det gjelder bolig, arbeidsplass, offentlig- og privat service, gir dette et byggebehov på et sted mellom 1-2 mill. gulvkvmadrater for Trondheimsregionen fram mot år 2010.



**For at vi skal kunne tegne relevante bilder av Trondheim i 2030 må vi kunne si noe om hvilket samfunn vi snakker om og hvordan framtidens byer kan komme til å se ut.
Et oppslag i Aftenposten tegner et bilde av framtida i noe som er kalt „Det 5. samfunn“.
Vi sakser noen av hovedtrekkene fra oppslaget.**

„Det 5. samfunn“.

For 5000 år siden vandret alle fritt rundt som jegere og samlere. Det „første samfunnet“ varte rundt 200 000 år. Siden den gang har menneskenes utvikling vært som en reise inn i framtida. Svært langsomt beveget vi oss over i landbrukssamfunnet da vi ble bofaste og selvforsynte i nesten 5000 år. Så beveget vi oss ganske „raskt“ fra det maskin- og fabrikkstyrte industrisamfunnet som varte i rundt 100 år over i det fjernsyns- og computerstyrte informasjonssamfunnet der det vitenskapelige framskrittet har fungert som veiviser siden 1960. Men nå skjer det ting igjen. Internett, genteknologi og materiell velstand har brakt oss videre. Datamaskinene vil automatisere tjenester som tidligere krevde intens hjerneaktivitet. I det „5. samfunn“ skaper nye oppdagelser etisk debatt snarere enn begeistring. Vi vil etterspørre andre verdier enn det tradisjonelle framskrittet basert på den naturvitenskapelige metoden. Vi er mette på denne typen informasjon og vil i stigende grad søke til det som appellerer til vår fantasi for å „forføre våre sinn“ i framtida.

Før vi kan få brudd med „informasjonssamfunnet“ må de gryende kulturelle verdiforestillingene bli de gjeldende spillereglene. Vi vil jo ikke slutte å forske på, analysere og kommunisere data og fakta, men dette arbeidet blir i stor grad automatisert via datamaskiner og autopiloter som gjør hjernearbeidet for oss slik maskinene en gang overtok for muskelpkraften.

Noen stikkord:

- Underholdning, lek og nytelse får fornyet status.
- Vi kjøper identitet gjennom høyproferte produkter,
- Det „totale tilbud“ å la IKEA foretrekkes,
- Skillet mellom hjem og arbeide utviskes,
- Vi innreder fellesfunksjonshjemmet med „egoværelser“,
- Reise og opplevelse går over i hverandre - transport blir uviktig.

En bærekraftig by.

Forutsetningen for „det 5. samfunn“ er imidlertid at vi ikke tar kvelertak på miljøet omkring oss. Det forutsetter at samfunnet organiseres slik at vi kan leve et godt liv med en betydelig mindre bruk av ressurser og belastning av miljøet. Det blir dermed et spørsmål om byen som et godt miljø å leve i ut fra ulike perspektiv som må samordnes i et helhetssyn som inneholder både et økologisk, et sosialt og et økonomisk perspektiv.

Det økologiske perspektivet handler om ressursforvaltning, kretsløp og gjenvinning.

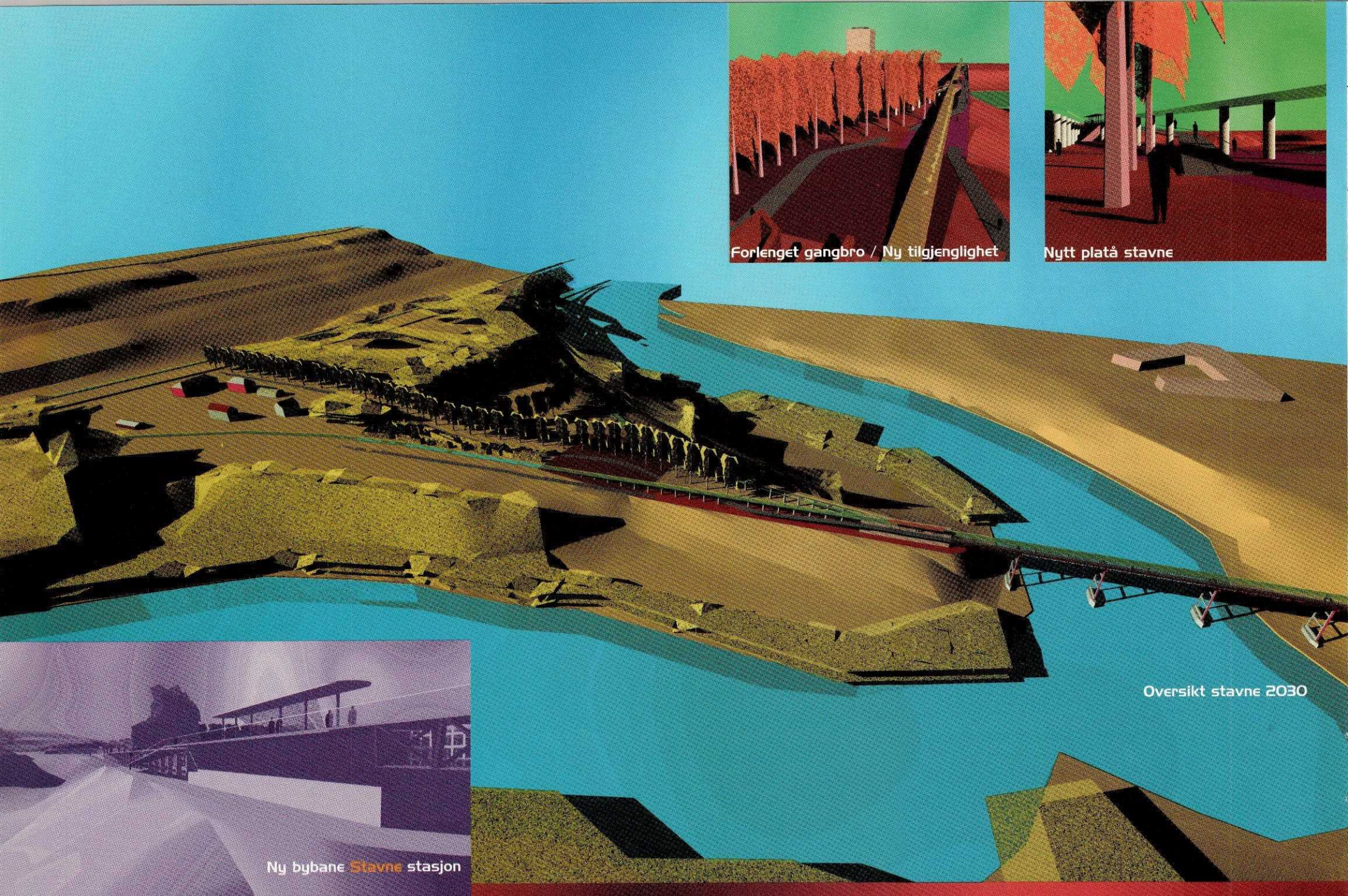
- Byutviklingen kan bidra til redusert energibruk ut fra planprinsipper som:
- høy befolkningstetthet for byen som helhet,
 - høy tetthet innenfor hvert enkelt bolig- eller arbeidsplassområde,
 - sentralisert lokalisering av arbeidsplasser,
 - en flerkjernet by- tettstedsstruktur både lokalt og regionalt

bydeler med lokal service.

Fra et sosialt perspektiv gjelder det å skape forutsetninger for en levende by og en god bykultur.

Det handler om å utforme bomiljø og lokalsamfunn med servicetilbud og møteplasser som skaper forutsetninger for et sosialt liv. Samtidig handler det om å bygge videre på byen historiske og kulturelle forutsetninger.

Det økonomiske perspektivet handler om et næringsliv som fungerer. En klok planlegging forutsetter næringslivets utvikling og skaper gode forutsetninger for framtidige virksomheter.



Forlenget gangbro / Ny tilgjengelighet

Nytt platå stavne

Oversikt stavne 2030

Ny bybane Stavne stasjon

En felles visjon for Trondheim

„Det er en viktig visjon at byen skal oppleves som verdens beste lille storby, gjennom at vi skal utvikle en by hvor innbyggerne opplever økt livskvalitet. Dette skal skje gjennom å satse på å utvikle en balanse mellom verdiene i storbyens tilbud og småbyens kvaliteter.

Gjennom det kan Trondheim i sterkere grad enn i dag bli et sentrum i midt-Norden og motor i regionens samarbeid europeisk og internasjonalt, både som kultur- og kunnskapsby og som en by med økonomisk vekst.“

Økonomiplan 1996-1999.

TRONDHEIMS BYPROFIL

Som midtpunkt i 1000 år har Trondheim utviklet en byprofil som kjennetegnes gjennom stikkordene: Kunnskap, Kultur, Kvalitet.

Kunnskap.

Trondheims historie har vært nær knyttet til kunnskapsutvikling. Med basis i en historisk utvikling av utdanningsinstitusjoner fra opprettelsen av landets første katedralskole til opprettelse av Universitetet og forskningsmiljø, har byen i dag et mangfold av utdanningsinstitusjoner fra førskole til universitetsutdanning og forskning på høyeste nivå.

Teknologi og vitenskap gir grunnlag for næringsutvikling og internasjonalt samarbeid. Mangfoldet innen utdanningssektoren gir grunnlag for tverrsektorielt samarbeid og gir utdanningsmulighet for ungdom.

Trondheimsregionen er også i ferd med å få et næringsliv i vekst. Det er en utfordring for kommunen å bidra til at kombinasjonen mellom næringsliv og kunnskap i vid for-

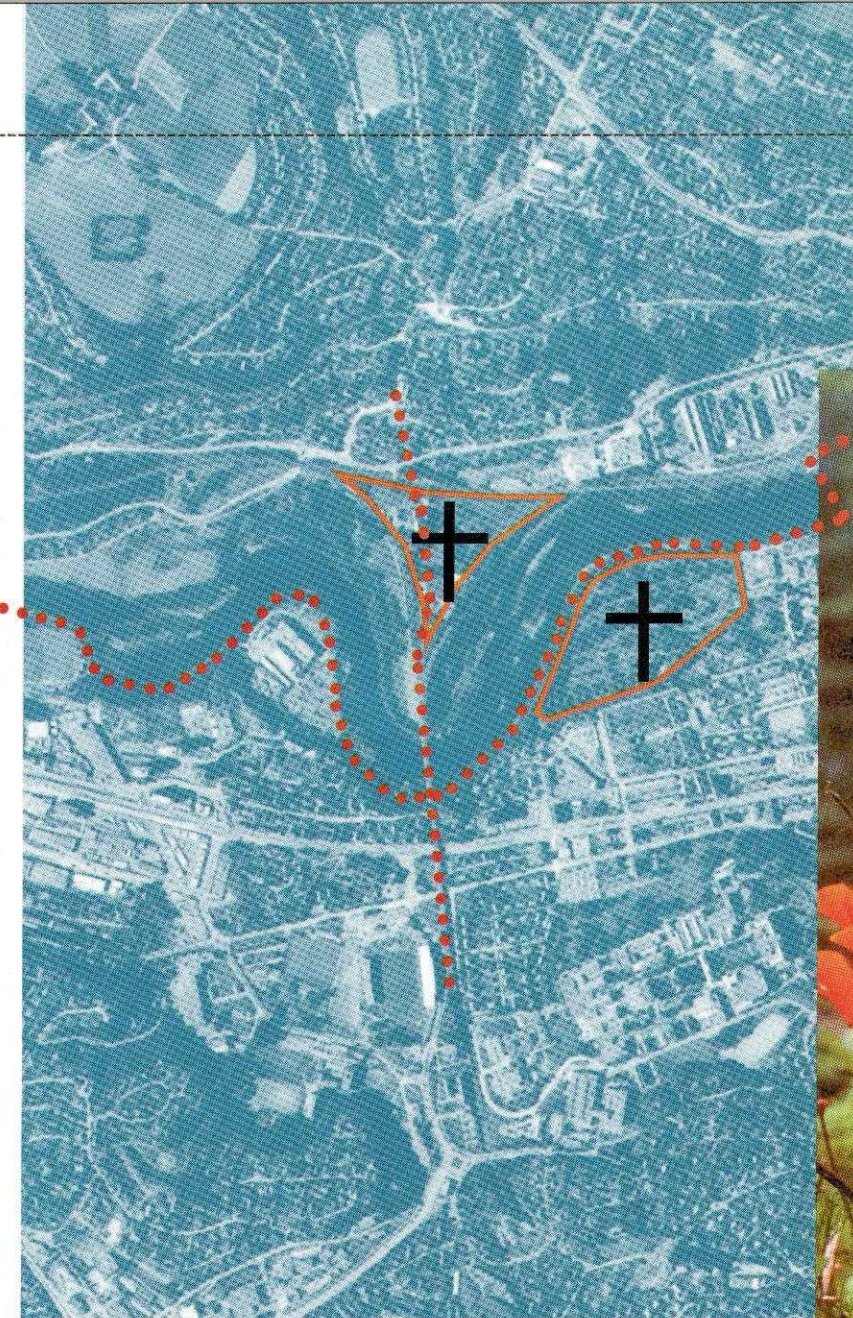
stand gjør oss konkurransedyktige i Europa.

Kultur.

Med sin 1000-årige historie er Trondheim en historisk by, og en by å være stolt av. Her ligger kulturhistoriske minner som gjør byen spennende å bo i, samtidig som det gir grunnlag for utvikling på kultur og reiselivssektoren. Byen har et mangfoldig kulturtilbud på linje med europeiske storbyer når det gjelder spennet av ytringsformer fra musikk, teater, billedkunst og idrett, fra profesjonelle til amatører, fra det tradisjonelle til det eksperimenterende. Her finnes muligheter for rekreasjon både i nære friluftsområder og i en stadig mer aktiv midtby.

Kvalitet.

Trondheim er et tett bysamfunn hvor alle angår hverandre. Vi har menneskelig nærhet og nærhet til tilbud innen helse, skole og kultur. Det gir grunnlag for å skape en trygg by med lav kriminalitet, med godt miljø, og med gode nærmiljøer for utsatte grupper. I balanse mellom å være en stor og liten by kan Trondheim utvikle tilbud som gir innbyggerne muligheten til å foreta kvalitative valg for hvordan hverdagen deres skal være.



Evigheten

Som en del av visjonsarbeidet er det utarbeidet noen ledebilder eller referanserammer for det sentrale byområdet.

Den grønne byen.

Her fokuseres det på Nidelva og de grønne områdene som knytter seg til denne korridoren samt viktige grønne byrom og de „grønne“ gatene.

Viktig i denne sammenhengen er også landskapet i Nidelvkorridoren og den nye historiefortellende funksjon elva har. Elva beveger seg gjennom ulike typer bylandskap og er i historisk sammenheng en forutsetning for byen, men påvirkes samtidig av den.

Det blir viktig å:

- Utvikle ei ren elv der vi tar vare på og legger tilrette for det biologiske mangfoldet.
- Utvikle elvekorridoren som et sentrumsnært friområde med plasser for rekreasjon, fiske og promenade.
- Utvikle forbindelser fra elvekorridoren til andre bydeler og friområder.
- Bruer/kryssinger må ikke redusere elvekorridorens kvaliteter.
- Utvikle elvekorridoren som byens historieforteller.
- De grønne gatene markerer gatenettet som favner den historiske byplanen.

Kommunikasjoner.

Siktepunktet her er en vitalisering av det sentrale byområdet som gir grunnlag for et sterkt midt-norsk tyngdepunkt og en bedring av bykvaliteten som forutsetning for bl.a. byboliger.

Viktige stikkord i en slik sammenheng blir:

- avlastning av det sentrale byområdet for trafikk - nordre avlastingsveg.
- tilgjengelighet - midtbyringen, parkering og kollektivtrafikk,
- utbedring av offentlige gater og plasser - større grad av fotgjengerorientering.

Byen møter vannet.

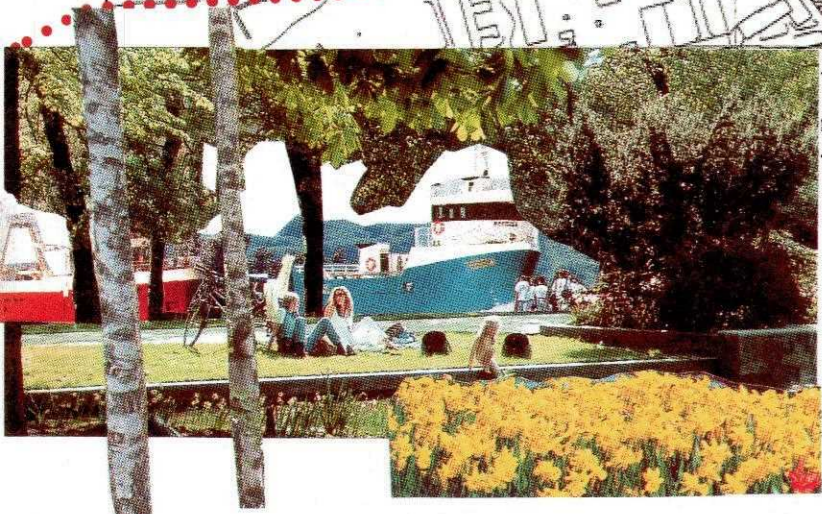
En by skal ikke bare være økonomisk funksjonell og by på helsemessige tilfredsstillende løsninger, den skal også være vakker. Sentrumsattraktivitet vil være med på å avgjøre Trondheims plass „på kartet“. Å ta vare på Midtbyen er kanskje vårt største historiske ansvar. Vi må styrke Midtbyens rolle som møtested, og som viktig sted for handel og næringsliv, kunst, kultur, fest og rekreasjon.

Erfaringene fra jubileumsåret har helt klart styrket Midtbyens rolle i vår bevissthet. Vi har sett hvordan gamle og nye byrom er tatt i bruk på nye måter - Torget som VM-arena, Kanalhavna som et viktig byrom og Brattøra og havna som en naturlig del av Midtbyen.

Utfordringen ligger i å videreføre disse erfaringene og utvikle en tettere by både fysisk og sosialt i god kontakt med fjorden og elva.

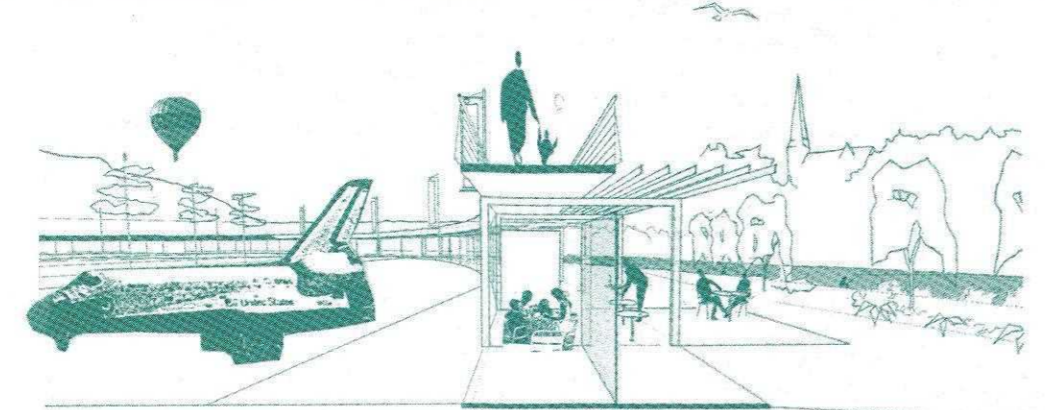
Det må fokuseres på:

- boliger og arbeidsplasser sentralt,
- en by i god kontakt med fjorden og elva.



Illustrasjoner: Pir II Arkitektkontor A/S

Kontakt Nidarø-skansen



FEM BYDELSDISKUSJONER

Det sentrale byområdet har en vesentlig del av de funksjonene som gjør Trondheim til midt-Norges tyngdepunkt som tjenesteytings-, forvaltnings- og innkjøpsby. Et stort antall av de mest betydningsfulle kulturelle funksjonene ligger dessuten i det sentrale byområdet. For å sikre både attraktiviteten og kvaliteten og dermed en levende bykjerne på lang sikt er en kontinuerlig videreutvikling og tilpassing til endrede rammeforutsetninger nødvendig.

Et av de vesentlige potensialene i arbeidet for å styrke det sentrale byområdet knytter seg til tidligere havne-, industri- godsterminaler og driftsområder i byområdet.

I mange tilfeller er de bilder på et oppbrudd fra en epoke til en annen. Men nettopp disse områdene viser hvor vanskelig det er å håndtere omstruktureringen på en slik måte at de mulighetene som ligger i områdene innfris og dermed blir del av en samlet strategi for omformingsprosessen for det sentrale byområdet.

I vårt visjonsarbeid har vi konsentrert oss om fem byområder: Midtbyen, Nyhavna-Rosenborgbassenget, Nidelvkorridoren, Elgeseter-Gløshaugen-Lerkendal og Brattøra-Kanalhavna.

De utvalgte områdene er nøkkelområder i en fremtidig dynamisk prosess, hvor den gjensidige påvirkningen mellom midtbyen og randsonene vil avgjøre det sentrale byområdets karakter og posisjon.

MIDTBYEN

TEKNOLOGIBYEN

BRATTØRA/ KANALHAVNA

NYHAVNA

NIDELVA

SKANSEN

Kontinuitet

NIDARØ, NIDAREID, SKANSEN, FJORDEN.

Sammenhengende bearbejding av overflater og vegetasjon. Nytt lokk over jernbanesporene med parkering under bakken, lett tredekk over Nordre avlastningsvei. Kontinuerlig bevegelseslinje fra brohode - over Nidareid - ut til Skansen, slakere rampe til gangbro, eget plassgulv for Ila kirke.

ØYA

TETT URBAN PARK

Hele området fortettes med vegetasjon, messeområdet fortettes med eksotiske planter og trær. Messeområdet gis klar avgrensning med «filter»-konstruksjon i randsone, ny p-kjeller under messeområdet (ca. 700 plasser.) Elvepark rundt randsone mot elva frigir øvre deler av elva. Gangbroer gir tre hovedadkomster til Nidarø. Parkeringsanlegg på Marienborg og Skansen. Ny gangbro knytter Byåsen, Nidarø og Sentrum sammen.

STAUENE

UTVEKSLING

- TVERRFORBINDELSE

Tverrforbindelsen for gående/syklende øst - vest forsterkes og gis klarere forbindelse til Byås-siden. Forbindelsen har utvekslingspunkter med tog, trikk, intercitytog, buss, biler. Stavneplattået utvikles med eksisterende kirkegårder som spirituelle urbane lunger. Sonen langs tverrforbindelsen utvikles med urbane servicefunksjoner.

ELVEVISJON
2030

u r b a n e i l v e p a r k

FOTO
FJELLANGER WIDERØE A/S

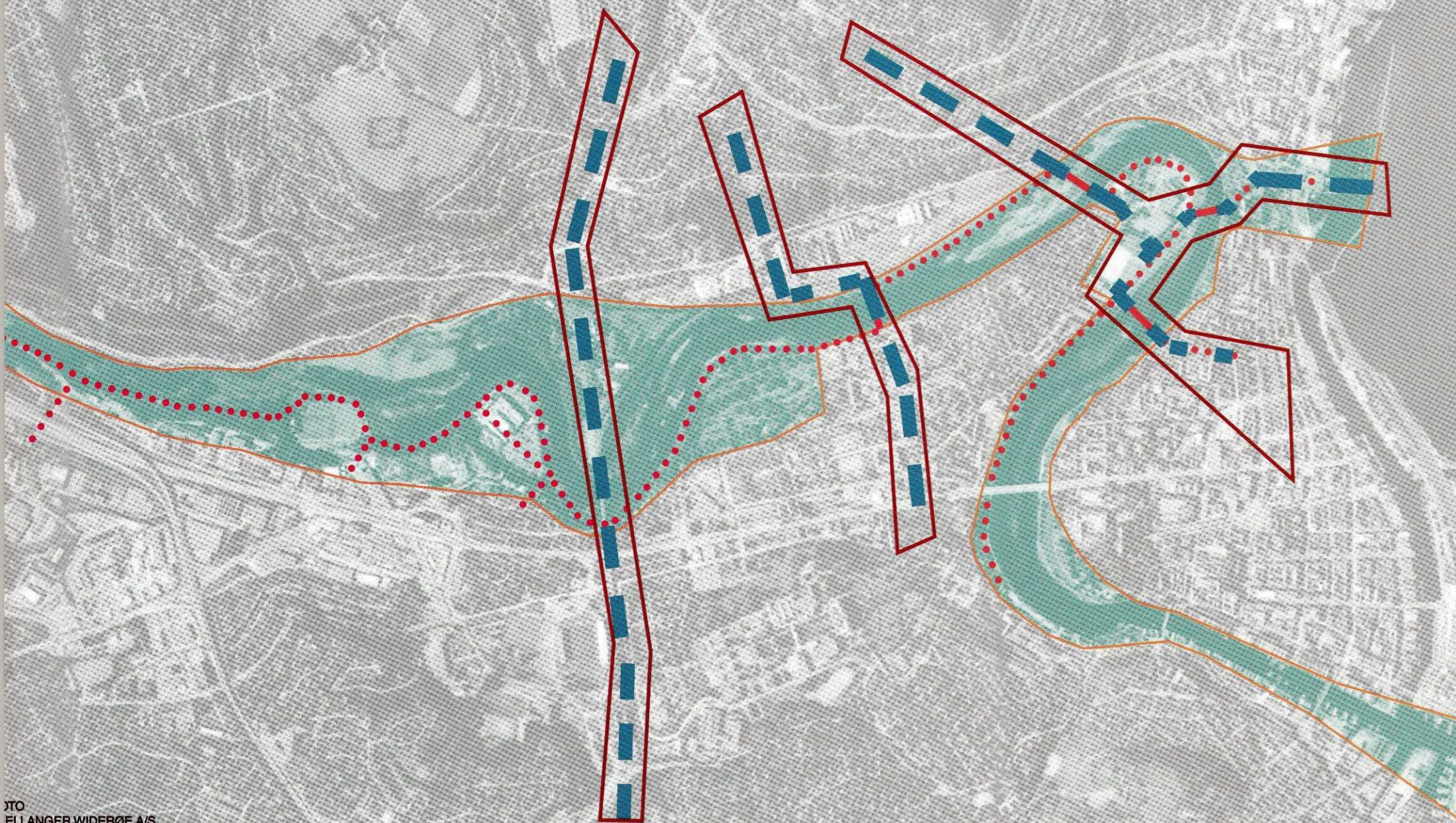
Illustrasjoner: Pir II Arkitektkontor AS

Flyfoto:
Fjellanger Widerøe A/S

19

FOTO
FJELLANGER WIDERØE A/S

MIDTBYEN



Midtbyen som arena

Jubileumsårets erfaringer har vist at Midtbyen har en romlig struktur og et format som egner seg for store kollektive arrangementer. Byens rom har fungert som en stor scene der grensen mellom utøvere og tilskuere viskes ut. Bilder av de store hendingene er spredt til en større kontaktflate via fjernsynsoverføringer og avisoppslag. Trondheims identitet og tilstedeværelse i verden stimuleres samtidig av fremgang og mediafokusering inne kultur og idrett. (En drosjesjåfør i Paris kobler kjapt Norges identitet til fotballaget „Rosenbourg“).

Det er store uttellinginger å hente ved å videreutvikle Trondheim som monumental arena og byens kontaktflate ut til verden: Styrket identitet for byens befolkning og et generelt ønske om en kvalitetsheving av de fysiske omgivelsene i byen.

Parallellt med dette er det viktig å fokusere på Midtbyens muligheter som arena og utfoldelsesflate for hverdagens mangfoldigheter.

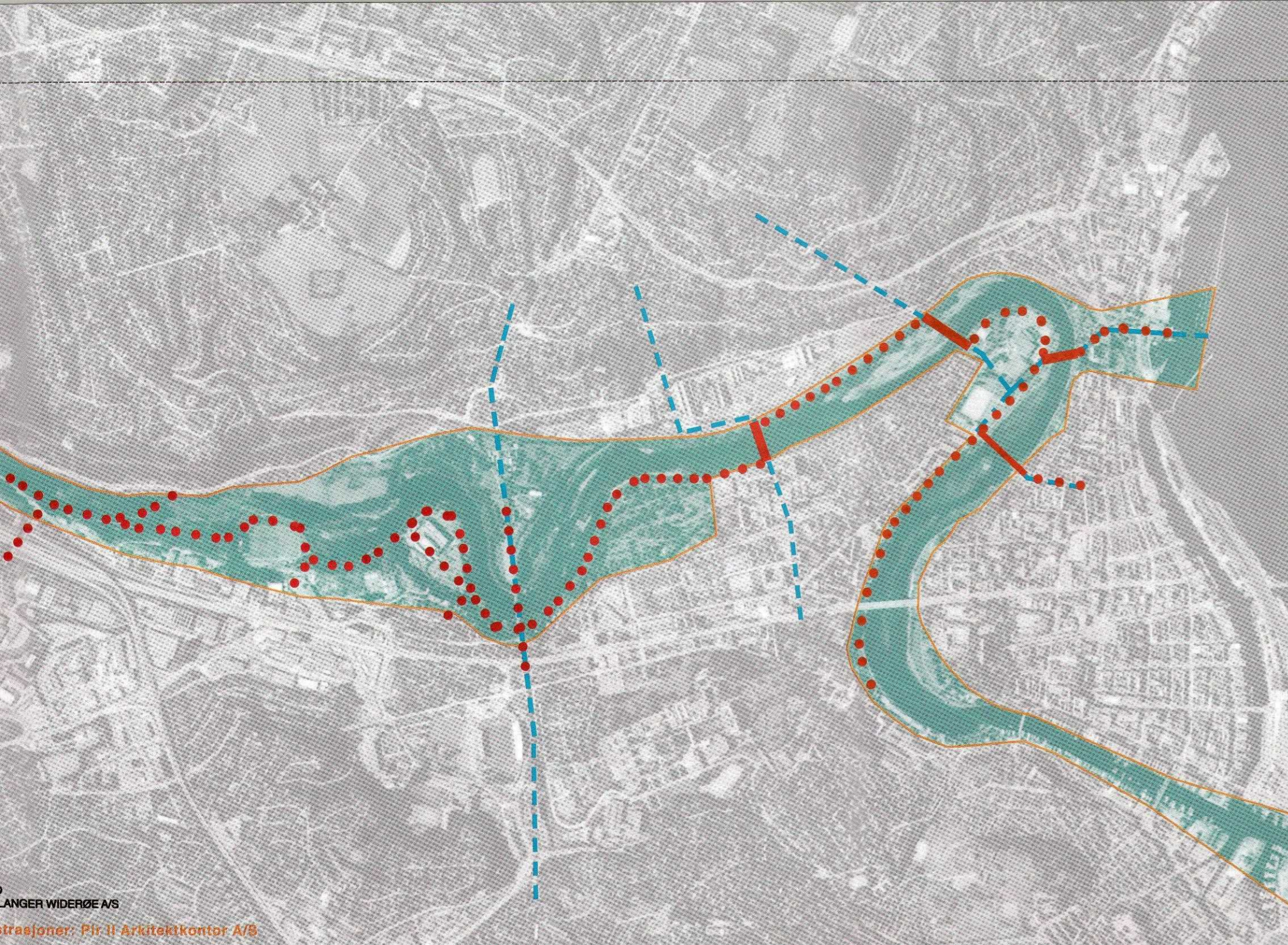
I dag er det etablert en håndfull ulike arenaer for utfoldelse av byens liv, med Nordre gate som det klareste og mest intense eksempelet. I tillegg ligger flere steder rundt omkring i byen og venter på å bli tatt i bruk av byens innbyggere. Med en jevn befolkningsvekst, en styrket erfaring av byen som arena og en generell økende tillit til byens kvaliteter, har Trondheim et grunnlag for å utvikle et større mangfold i det urbane landskapet.

Oppgaven fremover vil være å avdekke disse latente mulighetene og videreutvikle potensialet.

f.eks.:

- Teaterpark på Leutenhaven med barnas bypark integrert.
- Muligheter for utekonsert i byrommet foran alle byens bedehus og menighetslokaler.
- Ravnkløpet i Kanalhavna som arena for kapproing med tribuner, boder, etc.
- Fisketorg utendørs i Ravnkloa.
- Teknologisk museum med utendørs demonstrasjonsfelt i høyskoleparken.
- osv.

I en slik sammenheng må muligheter for livsutfoldelse prioriteres fremfor ensidig estetisk forskjønnelse.



Det er et stort tema om hvordan bildet av Trondheim i 2030 må vi kunne si noe om hvilket samfunn vi snakker om og hvordan det skal se ut.

En utvidet midtby

I dag er det etablert en form for enighet om Midbyens form og kapasitet. Byens karakter og format skal bevares og forandringer skal tjene i hovedsak som foredling av dette bildet.

Dette medfører klare begrensninger i spillerommet for nye etableringer i Midtbyen.

Som et resultat av byens motstand mot synlig forandring, har det dukket opp prosjekter der store etableringer må skjules inne i kvartalenes bakgårder.

Effekten av dette er at de som absolutt vil etablere seg i midtbyen ender opp inne i bakgårder, og vitale deler av byen vrenses ut / inn. Samtidig som de nye volumene allikevel stikker seg fram og sprenger den rammen som skulle bevares. Byens offentlige sfære privatiseres, og en utflating av kulturen inntreer. De som ikke vil bruke ressurser på „tilpasnings-prosessen“ etablerer seg i enklere omgivelser i byens periferi; Heimdalsmyra, langs Omkjøringsveien, Tunga, eller helt ut av byens system til andre deler av regionen/landet.

For at byen som etablering-system ikke skal stagnere må det føres to diskusjoner:

1 - Skal synet på Midtbyens form endres? Skal det tillates en høyere grad av endringer og fortetting i Midtbyen, eller skal bildet av byen fryses slik at nyetableringer må finne andre nedslagsfelt? I så tilfelle må det settes opp en krystallklar prioritering av hva som må bevares og hva som kan endres.

2 - Hvordan kan man utløse arealreservene i Midtbyens umiddelbare nærhet? Hvilke funksjoner / virksomheter kan virke gjensidig stimulerende for Midtbyen og nærområdene? Hvordan etablere en god kontakt mellom Midtbyen og nærområdene slik at de spiller sammen og ikke mot hverandre?

Det som er helt klart er at disse nærområdene har en stor kapasitet til å håndtere store etableringer sammenlignet med Midtbyen som vi kjenner den i dag.

- Gevinstene ved å øke utnyttningen av midtbyens nærområder er mange:
- Redusert transportarbeid og privatbilisme via god kollektivtrafikkdekning.
 - Stor eksponeringsflate for næringsliv.
 - Muligheter for nye krysskoblinger mellom ulike aktører og et mer mangfoldig liv i Midtbyen.

En fornuftig utvikling av områdene rundt midtbyen kan for en tid håndtere etableringspresset samtidig med at de mest bevaringsverdige delene av Midtbyen konserveres.

Det økonomiske perspektivet handler om et næringsliv som fungerer. En klok planlegging forutsetter næringslivets utvikling og skaper gode forutsetninger for framtidige virksomheter.

Bygninger I Kvartalene. Situasjonsbeskrivelse

Den viktigste nyskapningen i midtbyen er utnyttelsen av de indre delene av storkvartalene. Det er drevet nesten til det ekstreme i Forenedes nybygg og i Olavshallen, Teateret og Boligene i Munkegata 30-40 har vært litt mindre skala-sprengende enn de forannevnte, og vi finner vellykkede integrerte bakgårdsutnyttelser i Munkegata 52-54 (Lindex), Lefstad-butikken, Gresvig ved Torvet, Britannia-passasjen og Trondheim Torg. Disse framtrer som beskjedne inngrep som holder seg innenfor dimensjonene på de husene de er en del av.

Den beskrevne kvartalsstrukturen synes å være prisen for at Trondheim i så stor grad har prioritert trehus- og småhusbebyggelsen.

For noen av de nevnte kvartaler ville en noe mindre rivingsredsel skapt både flottere, mer utnyttbare og vakre arkitektur og kanskje også en bedre fortaussituasjon - særlig i Tinghuskvartalet.

Det er altså en spesiell del av Trondheims nye typologi at så mange kvartaler består av mindre bygninger mot gatefasadene med store bygg bak.

Prosjekt:
A.Bakgårdsbutikkene:

Utnyttelse og evt. klimatisering av bakgårder som utvidete butikkarealer og spennende pasasjer vil gi spennende alternativer til mer perifere kjøpesentre som f.eks. City Syd.

De autentiske bakfasadene kunne integreres i en ny helhet som både forteller en historie og gir tilgjengelighet til denne delen av byarkitekturen.

Bygninger II Bygningsstruktur Situasjonsbeskrivelse

Den etablerte bygningsstruktur med kombinasjon av næringsvirksomhet på gateplan, kontorer i 2. og 3. etg. og boligfunksjoner i de øvre plan er historisk sett et meget gammelt mønster som bør kunne utvikles videre. Den viktigste vitaliseringen av midtbyen kan skje ved en markant økning av boligandelen, og dette er vel også i ferd med å skje.

Adkomst fra veiter og utnyttelsen av potensialet i bakgårder vil være en del av bakgårdsprosjektet. Innadvendte leiligheter med hovedorientering mot gårdsrommet, men med kontakflate mot gaten, vil være en måte å beskytte seg mot gatens uro og støy og utnytte innsidens mulighet for sol og stillhet.

Et annet resultat av byens ønske om å bevare småhusbebyggelsen og en karakteristisk situasjon for Trondheim er de mange sprang mellom større murhus og 2-etasjers trehus.

Sannsynligheten for at dette vil være en permanent situasjon er såvidt stor at det potensialet som ligger i å åpne gavlene for lys er spennende.

Kanskje det nye systemet med «gardin»-sprinkling kan gi slike løsninger en aksept fra branningeniøren.

STRATEGI FOR NIDEL- DENS GJENFORENING MED BYEN

Nidelvens landskap ligger i dag som en slumrende oase i Trondheim.

En livslinje rik på naturopplevelser tilgjengelig for et fåtall av befolkningen og samtidig et areal som er ferd med å bli erobret av industri, lager og uknlave pregede tunge funksjoner.

BALANSE

Således må det iverksettes en tosidig strategi for Nidelven;

A - starte en prosess som åpner elvelandskapet for rekreasjon av byens sjeler.

B - sikre landskapet mot nedbygging og slitasje slik at det naturlige mangfoldet bevares og videreutvikles.

STRATEGI 2030

1 - TRONDHEIM vedtar en grense mot silverområdet som sikrer landskapet mot uensket utbygging. Allerede etablert uensket virksomhet flyttes ut av området.

2 - Innenfor grensen defineres områder med ulik grad av sårbarhet. Dette vil gi lokalisering av fremtidige funksjoner med ulik grad av intensitet og slitasje.

3 - En kontinuerlig gang/sykkelsti
ELVEPROMENADE - etableres langs hele elveløpet. Denne veksler mellom østre og vestre bredd for å verne spesielt utsatte soner. Promenaden gis mange tilknytninger til byvevet på strategisk gode punkter.

4 - Viktige tverrforbindelser for gang/mellom østside og vestside av elva etableres og styrkes. Disse knytter seg til eksisterende bevegelsesårer. Tverrforbindelsene tiltrekker seg urbane funksjoner relatert til transport og publikumssevice.

5 - Arealer omformes til natur-park: a) Først utvikles landskaps-tilknytning elvepromenaden med vegetasjon, landskapsbehandling og adgang til elven. b) Over tid omformes større tiliggende flater til natur-park.

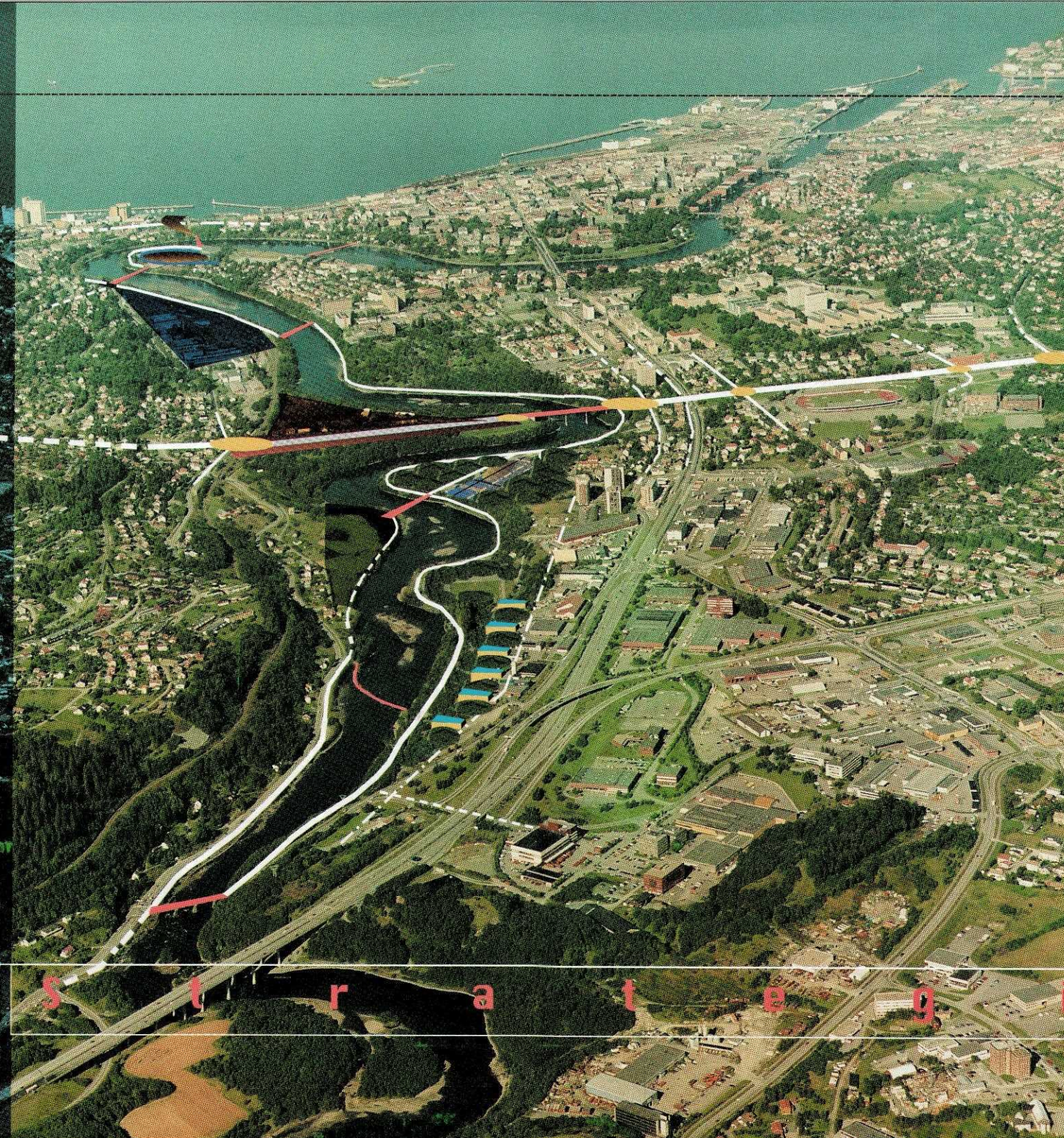
KEMPE, DORTHELYST, VALØYA, STAVNE, MARIENBORG, NIDA-

LIVEISJON

030

FOTO
JELLANGER WIDERØE A/S

Illustrasjoner: Pir II Arkitektkontor A/S



midtbyen

Trafikkløsning midtbyen

Fotgjengere og syklistene skal få langt bedre forhold i Midtbyen. Det blir flere gågater og en rekke fotgjenger-prioriterte gater. Egne sykkelveier anlegges inn mot sentrum, og biltrafikken reduseres betydelig. Flere trær skal plantes og det blir plass til flere parkeringsplasser. Dette er noe av innholdet i en ny plan, den mest omfattende Midtbyplanen i vårt århundrede. Planen foreslår at biltrafikken i hovedsak skal gå i en ring rundt bykjernen, i Prinsens gate, Fjordgata, Kjøpmannsgata og Bispegata. I området innefor ringen tillates bare biltrafikk som direkte adkomst til boliger, butikker, parkeringsplasser, etc.

Endrer vi de overordnede forutsetningene for bevaring/transformasjon, vil selvsagt også trafikkmønstret måtte endre seg. En fornyet gjennomgang av "trafikkplan Midtbyen" blir derfor en naturlig del av det videre visjonsarbeidet.

Trafikkplan Midtbyen, forslag fra byplankontoret 1995.

Byrom I
Hovedgater. Situasjonsbeskrivelse

Hovedgatene Munkegata, Kongens gate. og Nordre gate har fått en meget høy standard og har gitt midtbyen et betydelig løft fram mot 1000-årsjubileet. Fortsatt gjenstår gategulvet i Munke gatens sørlige del og Nordre gates nordligste.

I tråd med kommunens formingsveileder skjer en langsom endring fra trafikkteknisk belysning til miljøbelysning med gjennomført bruk av Trolla-armaturene. Tilsvarende skjer en utskifting til høykvalitets benker, avfallsbeholdere og annen gatemøblering. Fortsatt gjenstår mye, men dette arbeidet er i godt gjenge og må tålmodig føres videre.

Som kontrast til den høynede kvaliteten på de nevnte hovedgatene blir den manglende bearbeidingen av 2 viktige store gater desto tydeligere. Dette gjelder midtbyens Kantgater mot nord og øst ,dvs. Fjordgata og Kjøpmannsgata.

Når det gjelder Fjordgata så er det satt i gang et eget prosjekt som vi ikke vil berøre her.

Vi har derfor valgt å bruke Kjøpmannsgata som eksempel. Det nedre er i stor grad meget fint istandsatt og bryggene er etterhvert omhyggelig rehabilitert. Karakteristisk for Kjøpmannsgata i dag er at forholdene for fotgjengere er meget dårlige og at skråningen mellom øvre og nedre nivå er skåret fullstendig i stykker av omfattende veganlegg. Fotgjengeradkomst skjer i kjørevegene og langs tilfeldige stier og improviserte «snarveier» I nordenden avsluttes bryggegata med en parkeringsplass og i sørenden i en rundkjøring

Eksempel Kjøpmannsgata:

Fortauet på øvre nivå utvides slik at det blir mulig å gå på begge sider av trekken. (A)

Dette bringer også gående i en sterkere kontakt med bryggefasadene.

Det etableres rette trappeforbindelser mellom nivåene.(B) Gressskråningen strammes opp for å tydeliggjøre det karakteristiske snittet mellom øvre og nedre nivå.

I området ved Gamle bybro presiseres møtet mellom de enkelte gater med prioritet til Kjøpmannsgata og Erling Skakkes gt.(C)

Selve gateløpet gjøres så bredt som det er nødvendig for å gi plass til 2 kjørefelt, sykkeltrase og parkering på vestsiden.

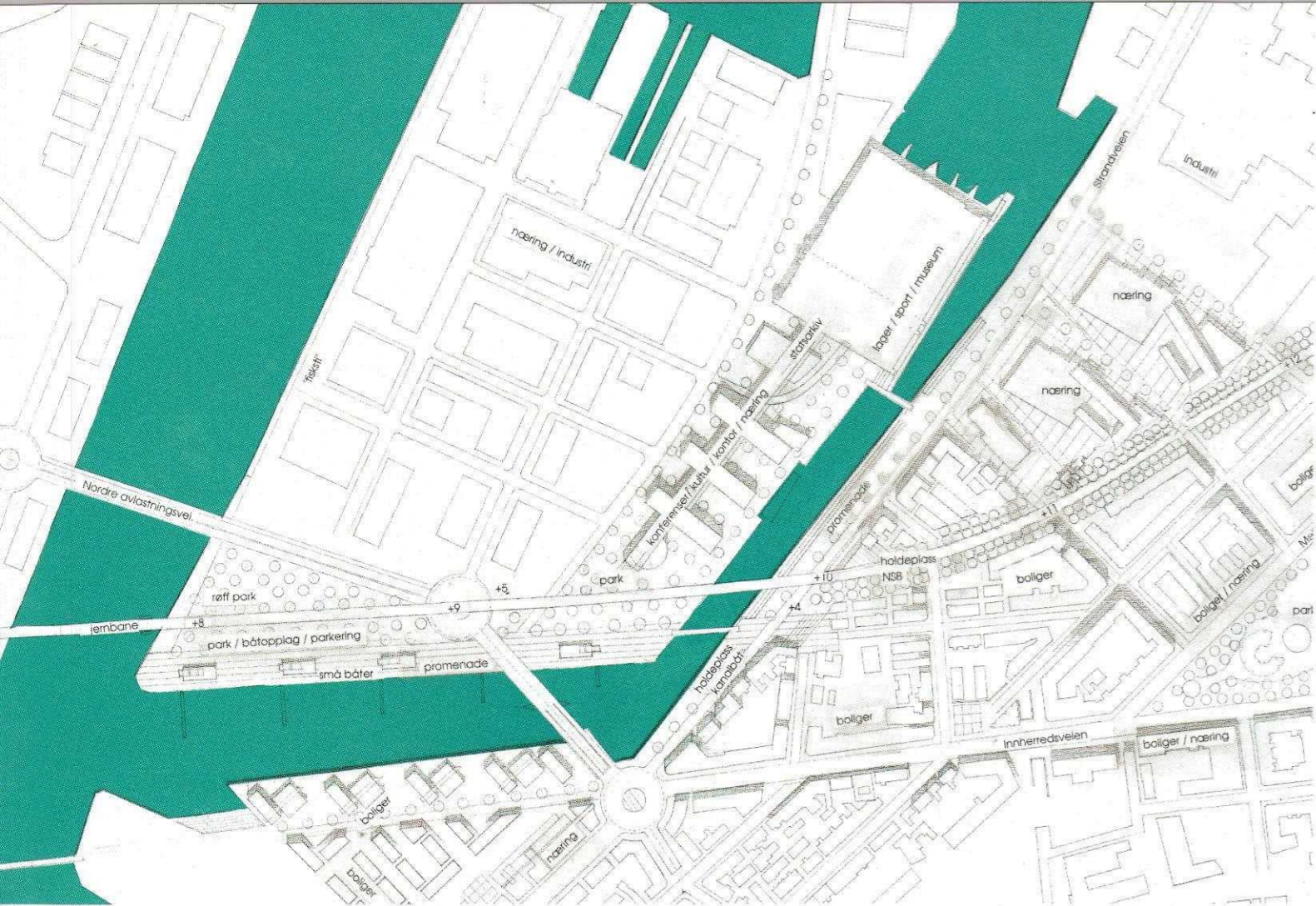
I enden av Kongens gate bygges et markert «bastion» med plass til sitteplasser og evt. skulptur for å gi denne hovedaksen en skikkelig avslutning. (D)

Foran Olavshallen etableres et «fotgjengergulv» som gir hovedinngangen ny betydning og fotgjengerprioritet. (E)

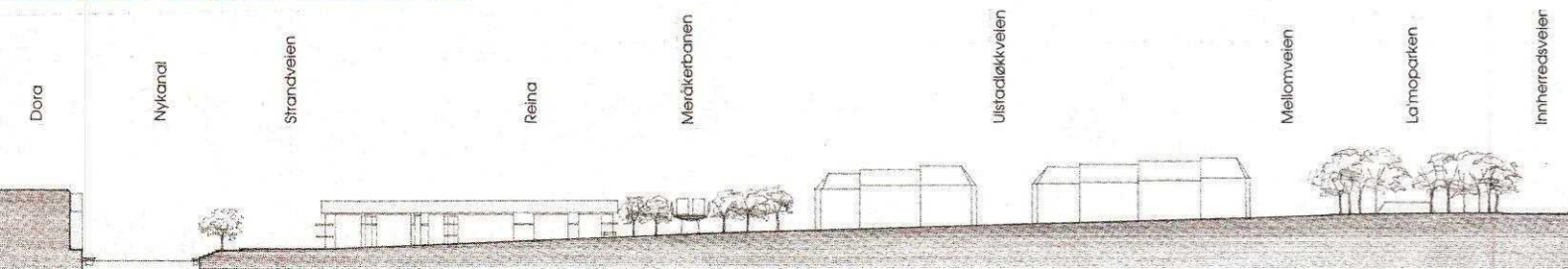
Nedre nivå mot sør videreføres og knyttes sammen med gangvegene langs marinnen. (F)

I nordre del dreies hele gateløpet slik at Sjøfartsmuseet blir endepunktet og kontakten med Krigsseilerplassen forsterkes.

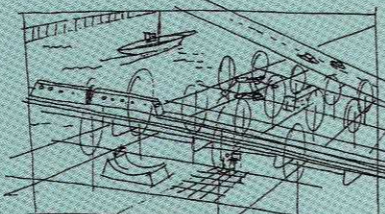
Dette må skje på bekostning av flybussens innkjøring og nåværende parkeringsplass foran Royal Garden. (G)



Illustrasjoner: Lusparken arkitekter A/S



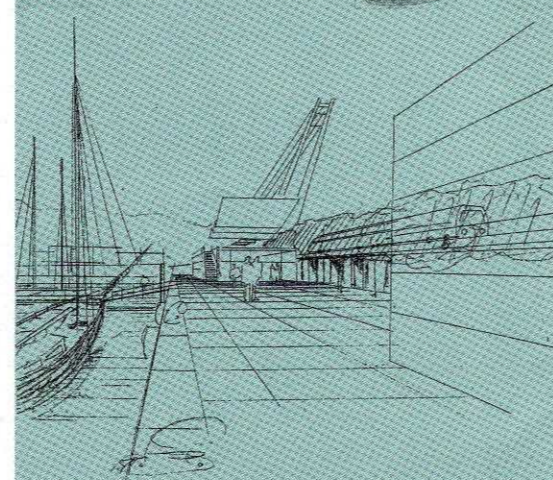
Båtopplag om vinteren



„Røffe“ aktiviteter om sommeren



Ny kanal



midtbyen

Byrom II Gater og Veiter. Situasjonsbeskrivelse

Det er nedlagt et omfattende arbeid i svært mange av byens sentrale veiter i form av brolegning og belysning. Veiter som trenger tiltak er bl.a. Gjetveita, Taraldsgårdsveita og Apotekerveita (som ikke lenger er en veit).

Byens gågatenett blir utvidet og opparbeidet, og kan videreutvikles til et sammenhengende nettverk. Gågater som venter på tur er Jomfrugata og Thomas Angells gate øst.

Ufordringen er både å åpne- og knytte sammen veiter og gater fysisk og visuelt.

Dette kan skje ved å fjerne konkrete fysiske hindringer, men også ved å understreke sammenhengen ved hjelp av kontinuitet i belegg, beplantninger, belysning og skilting.

Som illustrasjon av det førstnevnte har vi valgt Apotekerveita.

Et godt eksempel på virkningen av det siste er Krambugata, som har et kontinuerlig gatesteinsbelegg helt fra Krambuveita i nord til Biblioteket i sør. Den har fått en noe forvirrende avslutning ved Peter Egges plass og blokeres også i nord av en Parkeringsnedkjørsel fra Fjordgata.

Som illustrasjon på en mulighet til både å styrke og forlenge gaterommet har vi valgt Schultz gate.

Eksempel Apotekerveita:

I den senere tid har Apotekerveitas forløp fra Kongens gt. til Dronningens gate fått et helhetlig og sammenhengende belegg.

Den tydeliggjør i enda større grad enn før hvor naturlig det ville være å fjerne den ene av de store parkeringsnekkjørsene ved Dronningen gate.

Det burde være mulig å betjene begge parkeringskjellere fra en nedkjøring.

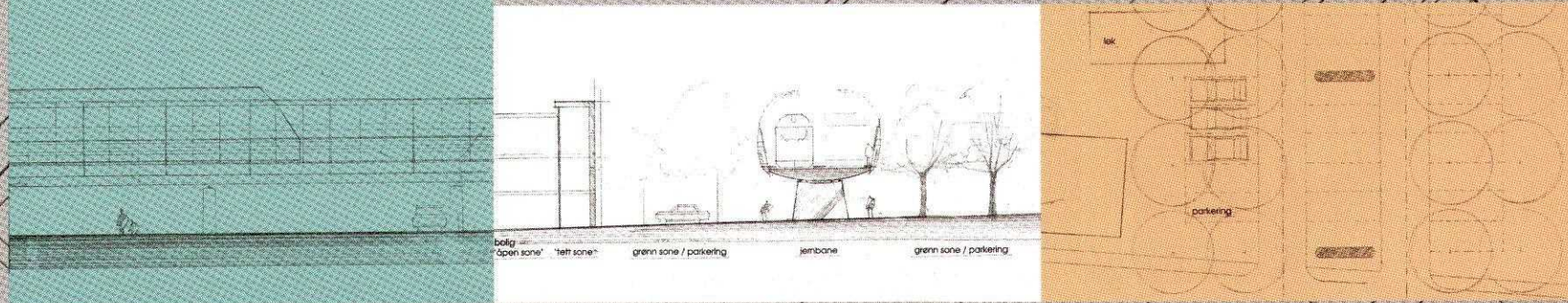
Dette vil gjenåpne gateforbindelsen på vestsiden forbi Britannia Hotell - slik skissen viser.

Den gjenværende nedkjøring vil nå ligge i den sonen som er innrammet av smågatestein og hvor øvrige elementer som trær og belysning er plassert. For å svekke barrierevirkningen ytterligere foreslår vi å fjerne det massive betongrekkverket og erstatte dette med et transparent, urbant stålrekkverk.

Eksempel Schultz gate

Omsider har hjørnet mot Vår Frue Strete blitt bebygd. Hjørnet på motsatt side ved Munkhaugveita burde også lukkes med ny bebyggelse, eventuelt med en integrering av bensinstasjonen som vel vil ha problemer etter at gjennomgangstrafikken forsvant. Dette, i kombinasjon med den nye parken rundt Vår Frue kirke, har endret hele karakteren på Schultz gate.

Vi foreslår at Schultz gate forlenges til det flotte parkrommet bak rådhuset (mot Bispegata). Samtidig gies gategulvet et belegg med kombinasjon av asfalt og brosteinsstriper som indikerer en beskjeden trafikkbelastning. En trerekke vil forsterke sammenhengen mellom de to parkområdene. Med ytterligere tilpassinger bak rådhuset, vil forbindelsen nå helt fram til Domkirken.



Byrom III Plasser. Situasjonsbeskrivelse

Vakre plassrom var i mange år en mangelvare i Trondheim. I løpet av det siste ti-året har imidlertid flere plasser fått en kraftig opprusting. De viktigste er kanskje Torget, Cicignons plass, Leiv Erikssons plass, foran ligningskontoret, og Peter Egges plass bak Norges bank.

Det vil være interessant å videreutvikle eksisterende plassrom utfra en kritisk analyse av dagens situasjon.

Et annet prosjekt kunne være å definere nye plasser på viktige punkter, eller å finne uterom som kan utvikles til å bli bruksplasser og møtesteder for byens befolkning. Vi har valgt eksemplet Svømmehallplassen for å illustrere dette.

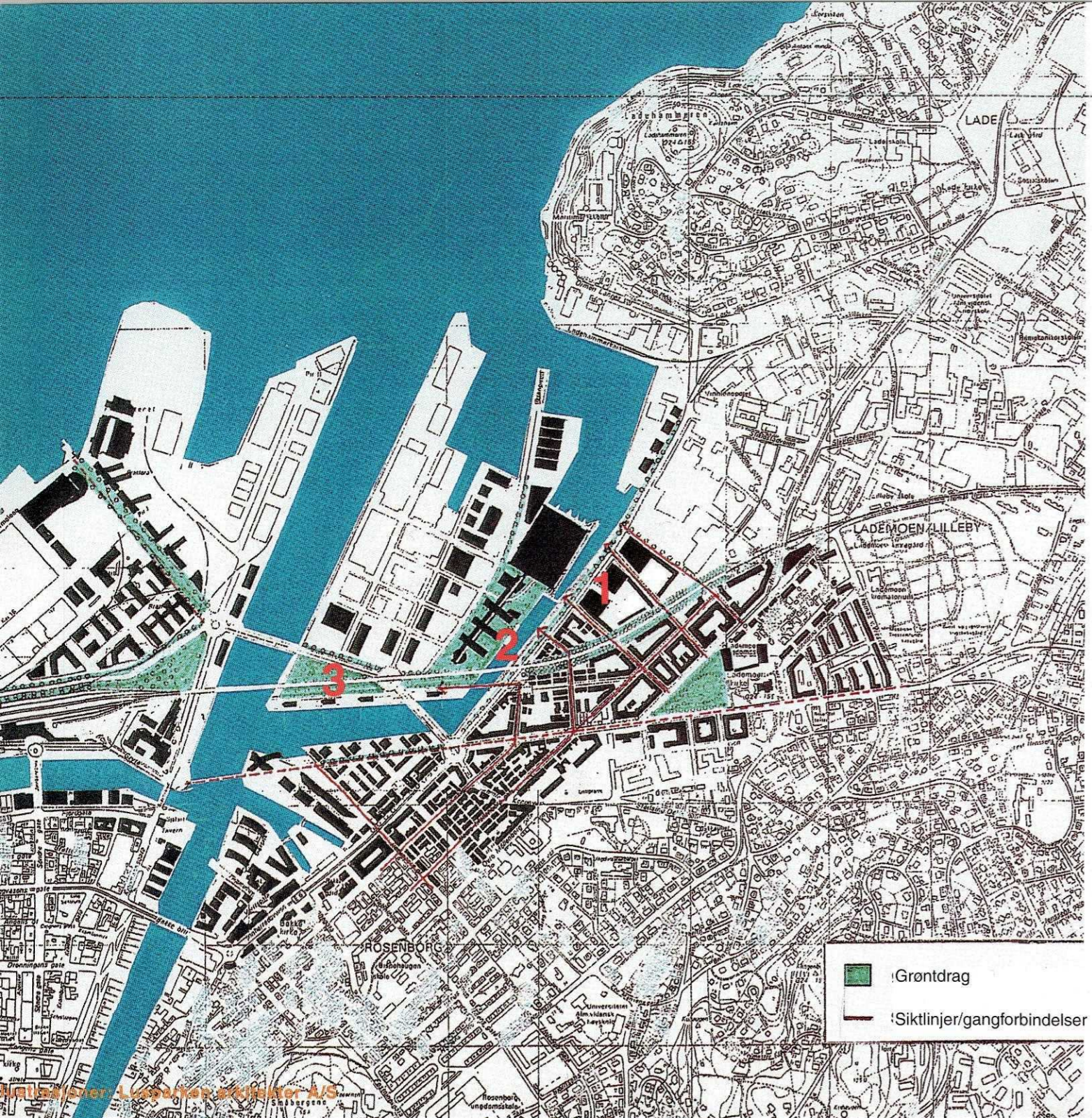
Parker Situasjonsbeskrivelse

Byens flotteste offentlige grøntområde er Marinen med Domkirken og kirkegården som bakgrunn, men forøvrig har byen mange vakre, men til dels usynlige parker som etter hvert er blitt meget omhyggelig bearbeidet, f.eks. Stiftsgårdsparken og parken foran E.C. Dahls Stiftelse. Det nyeste anlegget er parken rundt Vår Frue Kirke, som er et fint tilskudd til byens uterom, og som skaper en ny situasjon for Vår Frue gate og Schultz gate.

Et prosjekt vil være å gjøre parkene tilgjengelige og i større grad integrert i mulige gangtraseer og aktuelle søndagsturruter. Et eksempel er vist i forbindelse med Schultz gate. Her illustreres ideen ved å få realisert den sørlige

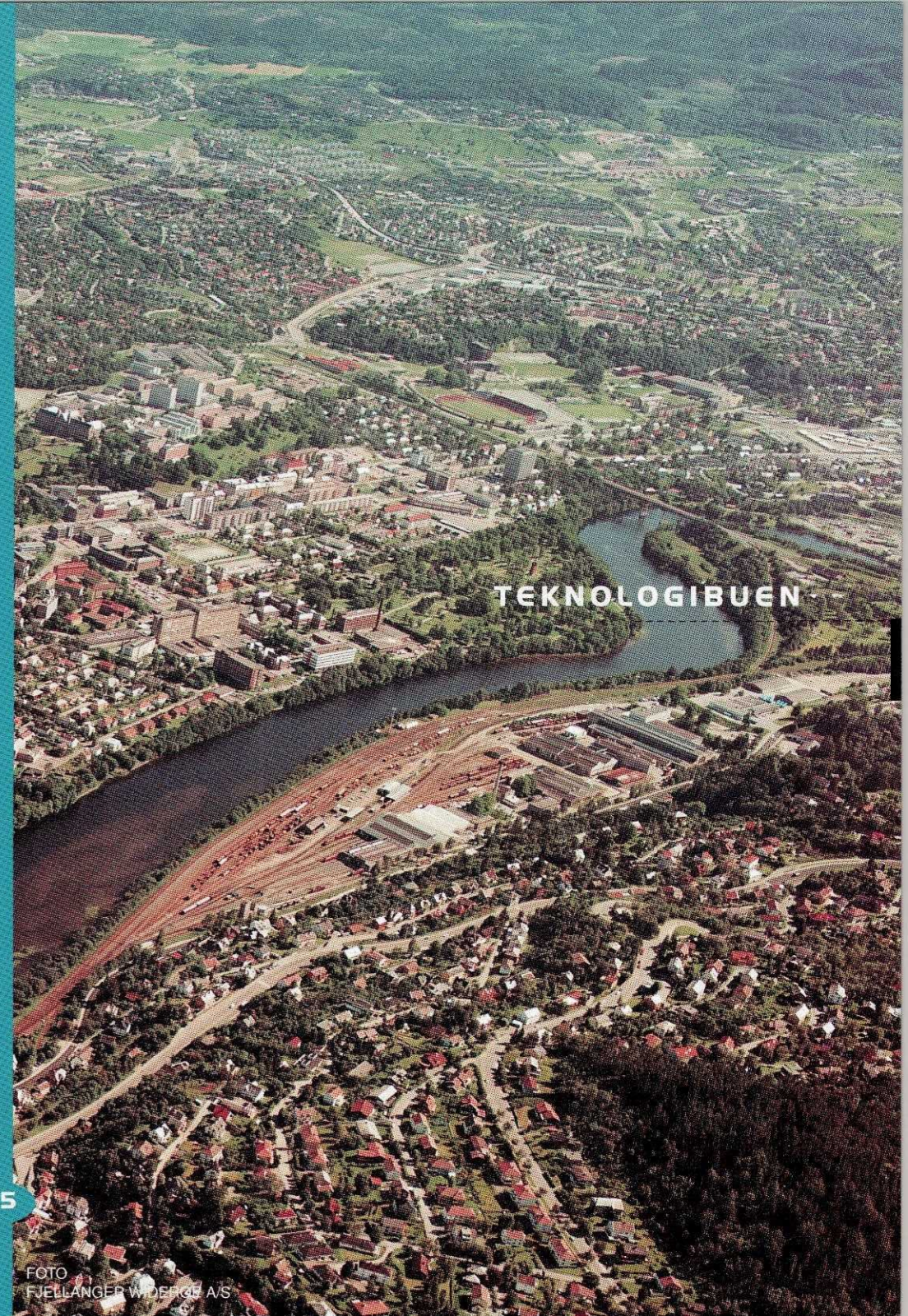
porten til Stiftsgårdsparken. En annen ide vil være å forsterke passasjen fra Leuthenhaven og gjennom EC.Dahls-parken.

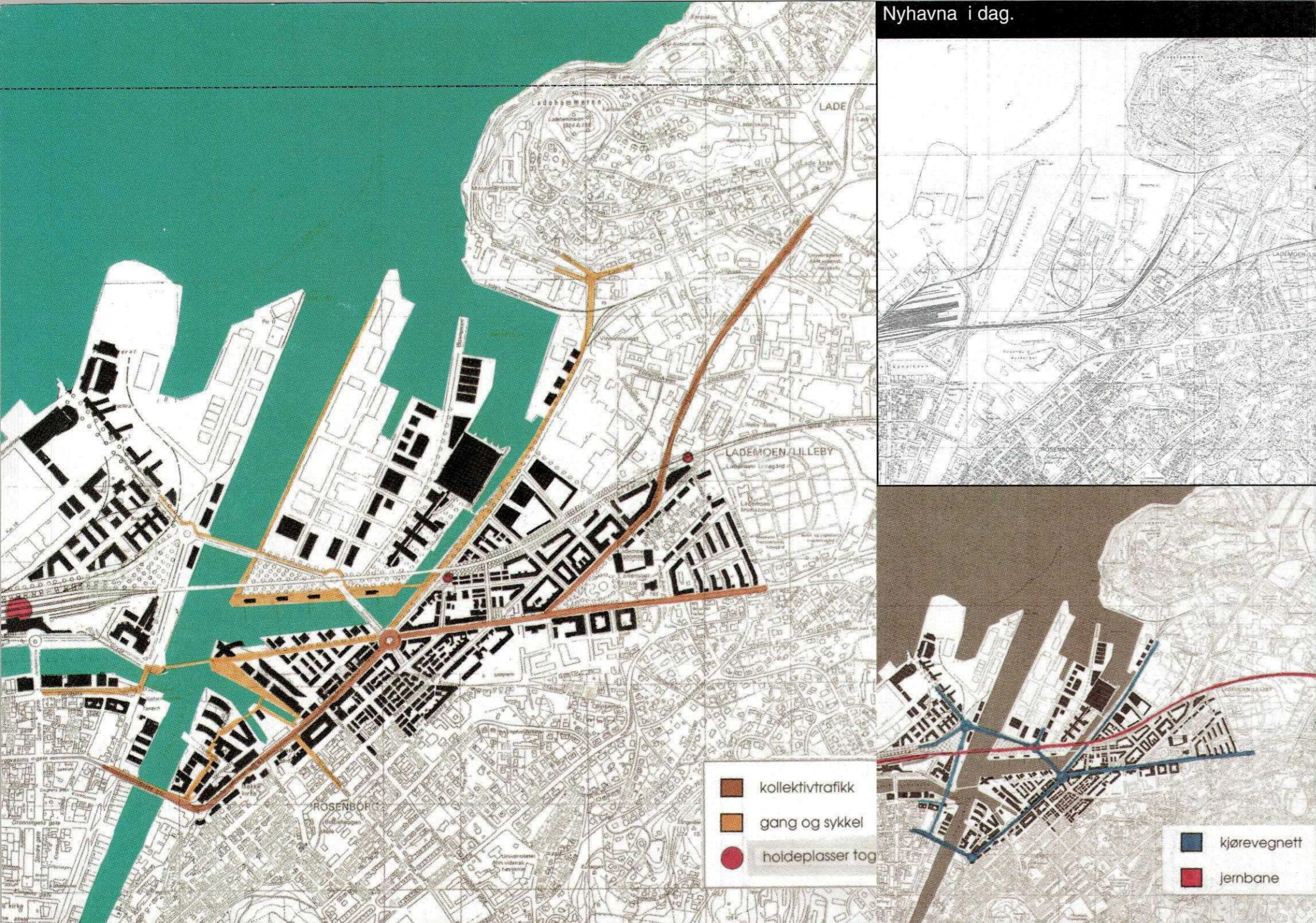
Eksempel Svømmehallen:
En opprusting av Gjetveita i forlengelsen av Bersveinsveita, som allerede er opprustet, vil gi både en interessant adkomst til Ravnklo området (dersom det ble åpnet en passasje på nordsiden av Olav Tryggvassons gate) og adkomst til plassrommet foran Svømmehallen. Her kunne en få et uteområde for bassengbrukere og en uteplass for de offentlige kontorer i bygget. Skissen viser at det kunne bygges opp et lavt amfi med adkomst fra forsiden og fra svømmehallen på baksiden- med en opparbeiding av plassgulvet foran med. f.eks. et ovalt basseng. Adkomst fra vest kunne etableres med en beplantet gangpassasje.



Områdediskusjoner

- 1. Lademoen
- 2. Kanal
- 3. Rosenborgbassenget





Nyhavna i dag.

teknologibuen

Bakgrunn

Regioner og byer konkurrerer med hverandre om å lokke til seg „intelligensindustrier“ og arbeidskraft. Universitet, Høgskoler og forskningsmiljøer blir trumfkort i dette spillet. Sammen med en økende tro på kultur som lokaliseringsfaktor begynner man å betrakte kunnskapsinstitusjonene som noe som kan høyne en bys og en regions attraktivitet og som noe som bidrar til å berike bymiljøet.

Teknologi og vitenskap gir grunnlag for næringsutvikling og samarbeid lokalt så vel som internasjonalt. Felles mål, bedre utnyttelse av ressursene og økt konkurranse gir også grunnlag for nye samarbeidsformer på tvers av tradisjonelle barrierer.

Teknologibuen

Trondheims nyere historie er nært knyttet til kunnskapsutvikling. Fra landets første katedralskole til opprettelsen av universitetet og utvikling av forskningsmiljøet har mye skjedd. I dag har byen et mangfold av utdanningsinstitusjoner fra førskole til universitetsutdanning og forskning på høyt nivå i europeisk sammenheng. Med universitetet og høgskolen har Trondheim i dag omtrent 22 000 studenter (mai 97).

Universitetet er i dag organisert i 11 fakulteter, har rundt 17.000 studenter og rundt 3000 ansatte spredt over store deler av byen, men med noen tyngdepunkter.

En av de sterkeste konsentrasjonene ligger i området Elgeseter, Gløshaugen og Lerkendal. Seks av fakultetene er lokalisert til Gløshaugen som med sine 6400 studenter utgjør et teknologisk tyngdepunkt både i nasjonal og nordisk sammenheng.

Innen utgangen av 1999 vil realfagbygget på Gløshaugen stå ferdig og rundt 2500 studenter og 700 ansatte vil få sin daglige arbeidsplass i Norges største naturvitenskapelige miljø.

Det medisinske fakultetet har tilhold i Medisinsk- teknisk forskningscenter hvor det i tillegg til medisinerutdanning også foregår et utstrakt samarbeid med forskere fra andre deler av NTNU og SINTEF.

SINTEF med sine rundt 2000 ansatte samarbeider nært med universitetet hovedsaklig om teknisk og industriell forskning.

I Trondheim finnes det dessuten omtrent 50 bedrifter som har sitt utspring fra forskningsmiljøene ved NTNU/SINTEF. Disse bedriftene har til sammen nesten 1500 ansatte og en årlig omsetning på mer enn 1 milliard kroner. Siemens, Autronica og Oceanor er blant de mest kjente.

Det nye regionsykehuset med sine koblinger mot NTNU og forskningsmiljøet bygges i det samme byområdet, som i tillegg inneholder Teknostallen på Dalsenget, IKU etroleumsforskning, Norsk Hydroteknisk laboratorium og Siemens lengst i syd.

I vår visjon for „Teknologibuen“ legger vi til grunn;

-Trondheim framstår i 2030 som et av Europas mest attraktive kunnskapssentre med en kombinasjon av store og små bedrifter, forskningsmiljøer og utdanning.

-Universitetet og forskningsmiljøet med elever og ansatte blir en integrert og vitaliserende del av byen og bylivet. Miljøet samvirker med næringslivet og det offentlige.

-De ulike prosjektene innen byområdet samordnes til et helhetlig grep til beste for enkeltprosjektene og helheten.

Marienburg 1997

Med tanke på den sentrale beliggenheten er Marienburgområdet en viktig ressurs som er svært dårlig utnyttet. NSB's verkstedtomt på Marienburg står foran en omforming som følge av endringer i NSB's driftsform og nye driftsoppgaver for verkstedet. En ny buss-, gang- og sykkelvei i bro over Nidelva er planlagt som en del av prosjektet RIT2000. Brua gir en ny og viktig kontakt mellom Elgeseter og Osloveien. I forbindelse med brua planlegges det er nytt stoppested på „Trønderbanen“ med perrong, ramper og overbygg. Det nye stoppestedet vil gi besøkende og ansatte ved RIT og Marienburg muligheter til å bruke lokaltoget.

Marienburg 2030

Utbyggingen av RIT er slutført etter planen og i 2010 fikk midt-Norge et tidsmessig sykehus med arealer for undervisning og forskning. Marienburg er tatt i bruk som utvidelsesareal for RIT og som forsknings- og næringspark i god kontakt med NTNU og SINTEF. Utbyggingen har dessuten hatt stor betydning for vitaliseringen av Midtbyen.

Den gode tilknytningen til NSB og kollektivtrafikken forøvrig har ført til at mange av de som arbeider i området reiser kollektivt. Beliggenheten ved elvekorridoren har dessuten ført til at området er svært attraktivt.

Bebyggelsen i området er 4-6 etasjer med en karrèstruktur organisert rundt et eget fotgjengernett med attraktive gater og plasser. Biladkomst fra Osloveien med parkering under den nye bebyggelsen.

En ny gangbru i den nordligste delen gir god kontakt til Midtbyen over Øya, og en ny bru over mot regionsykehuset gir bedre kontakt.

De gamle verkstedhallene er, så langt det har vært mulig, innpasset i området, og utgjør det vestlige tyngdepunktet i Teknologibuen.



STRATEGISK OG UTLØSENDE PROSJEKT FOR BRATTØRA



I tillegg til forsknings- og næringsvirksomhet inneholder området hotell og offentlig- og privat service og en god del boliger nærmest elvekorridoren. Regionsykehusets utviklingsmulighet over elva har også gjort det mulig å videreutvikle boligmiljøet på Øya.

Lerkendal - sydområdet 1997.

Det er utarbeidet planer med tanke på å videreutvikle universitetet i dette området.

I nord grenser området opp mot SINTEF og Lerkendal gård med planfri forgjengerkryssing under Stavne-Leangenbanen til Gløshaugen. I syd grenser området opp mot Sorgenfri og i vest mot idrettsområdet på Lerkendal. Deler av området er tatt i bruk, men det har et potensiale som utbyggingsareal for universitetet i de nærmeste årene etter århundreskiftet.

Lerkendal - sydområdet 2030.

Området er utbygd og har gitt en betydelig universitetsutvikling syddover fra Gløshaugen. Det er lagt vekt på å styrke fotgjengerforbindelsene til NSB's lokalstasjon ved Lerkendal og videre forbi realfagbygget opp til Gløshaugen og syddover til den nye bydelen Sorgenfri.

Sorgenfri 1997.

Området er innfallsporten til Trondheim sydfra. Det preges av hovedvegen gjennom området og en sterk

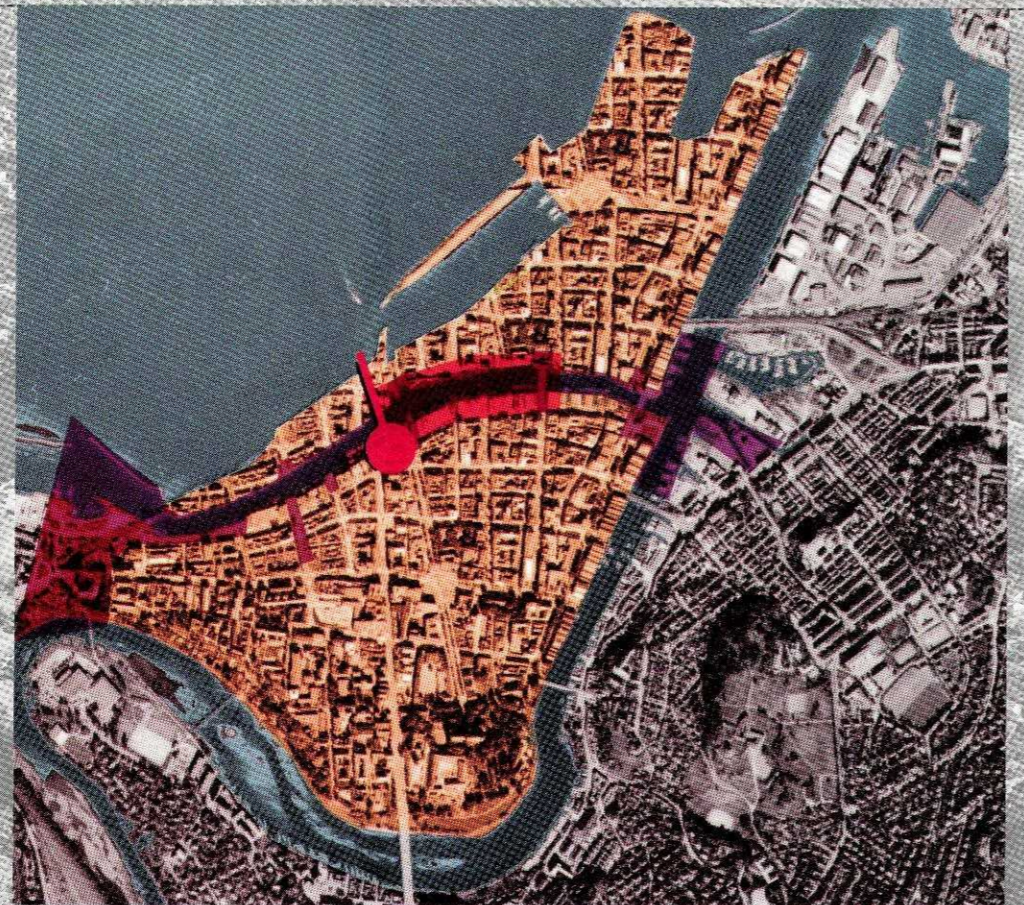
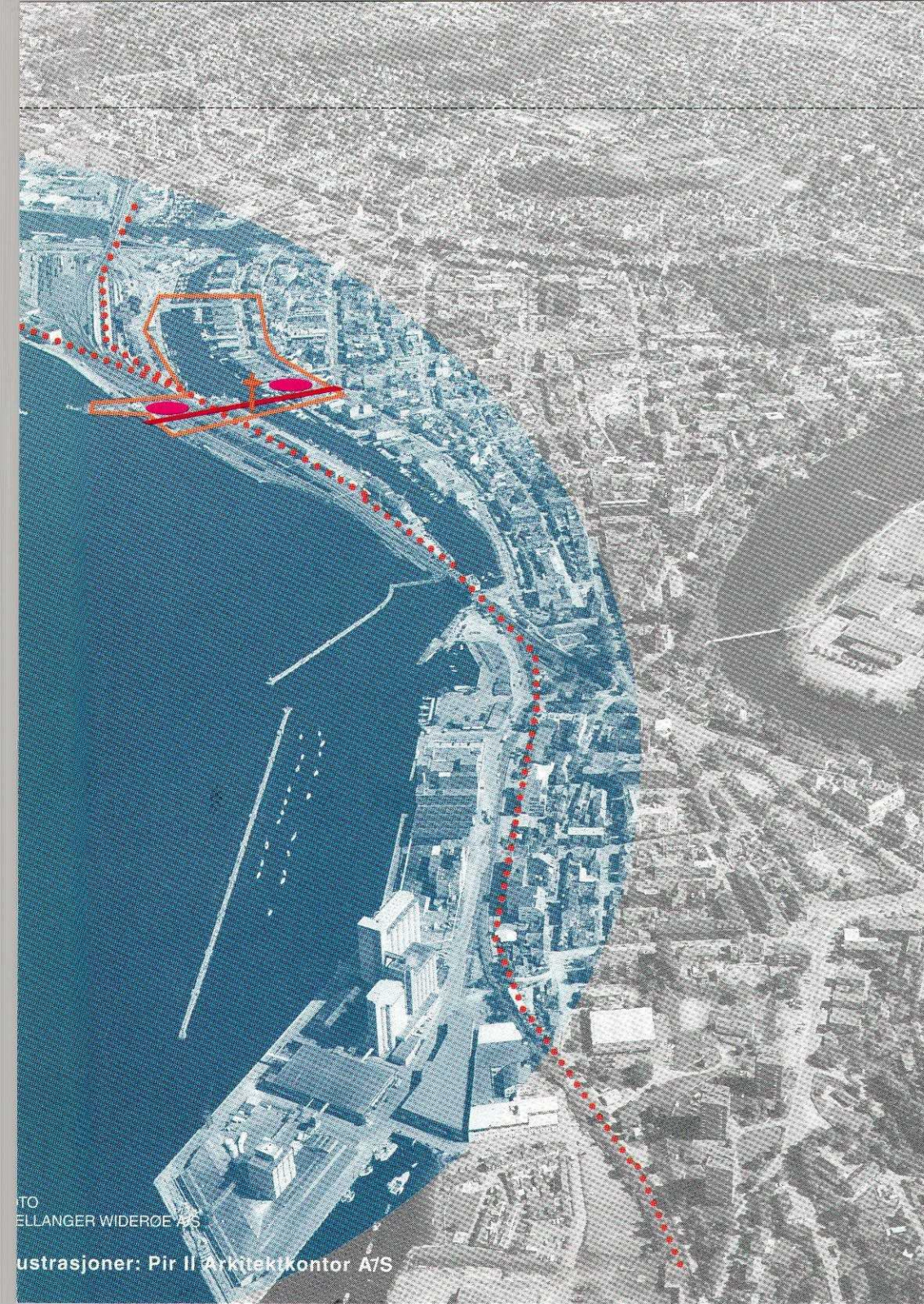
blanding av boliger, industri og noe varehandel. Størsteparten av området virker uryddig og de ulike lokaliseringene virker tilfeldige. Et unntak er Siemens-området som framstår som et svært godt eksempel på et vel planlagt og utbygd næringsområde. Nærheten til NTH's sydrområder, Siemens og den gode bil- og kollektivtilgjengeligheten gjør at området har et potensiale som et sydlig tyngdepunkt i det sentrale byområdet.

Sorgenfri 2030.

Arbeidet med en ny bydel er så godt som slutført og Trondheim har fått en ny portal sydfra. Utbyggingen startet med at hovedvegen gjennom bydelen ble senket på deler for å gi plass til et lokk som i dag binder områdene på begge sider av hovedvegen sammen, gir gode og bilfrie områder og kontakt til de grønne områdene langs elvekorridoren.

Et nytt bydelssenter med offentlig og privat service er etablert på lokket. Det er også bygd en god del boliger i tillegg til at det har fungert som ekspansjonsareal for Siemens og NTNU.

En god del virksomheter med behov for kontakt til Siemens og NTNU's virksomheter har også etablert seg i området. Fotgjengerforbindelsen til NTNU er attraktiv, med åpne torg og vegetasjon i tillegg til den gode kontakten til kollektivtrafikken.



FØRSTE FASE AV KANALHAVNAS URBANISERING

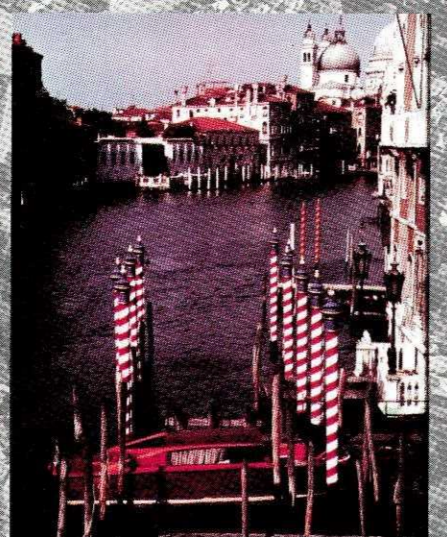
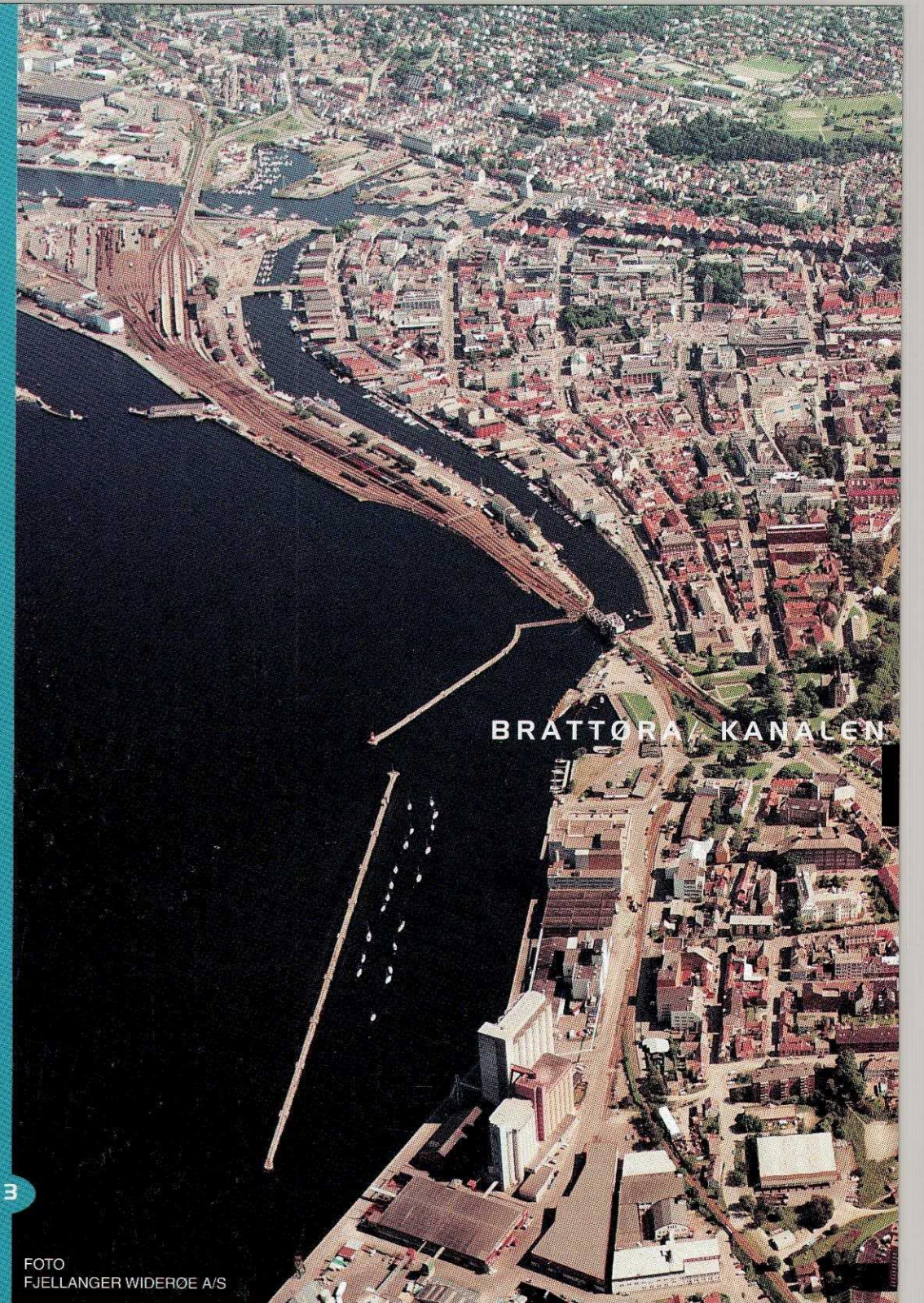
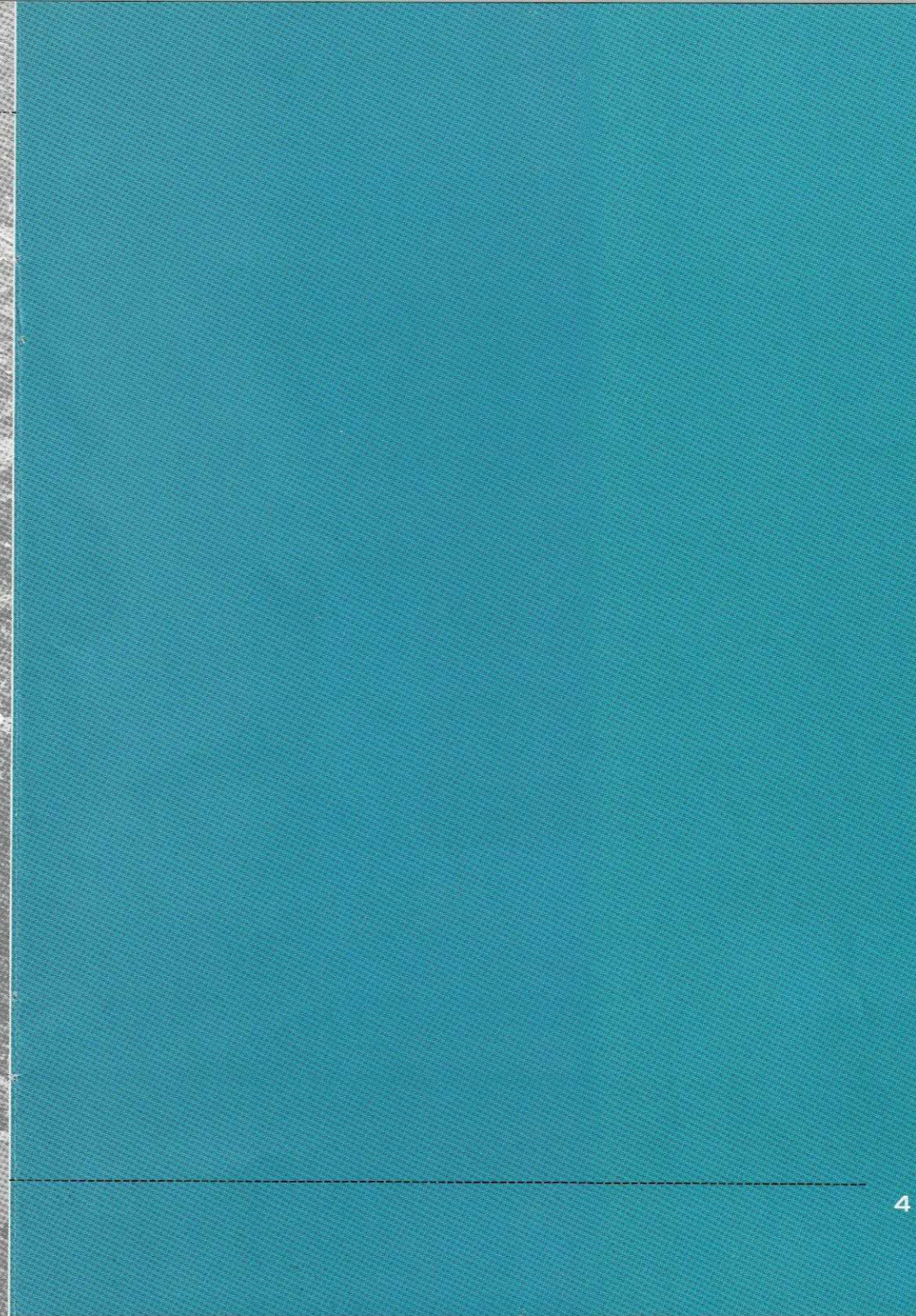
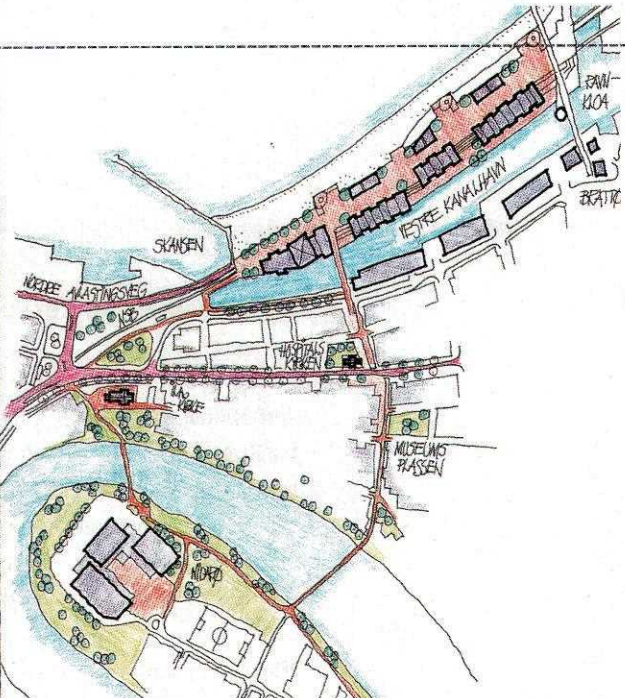
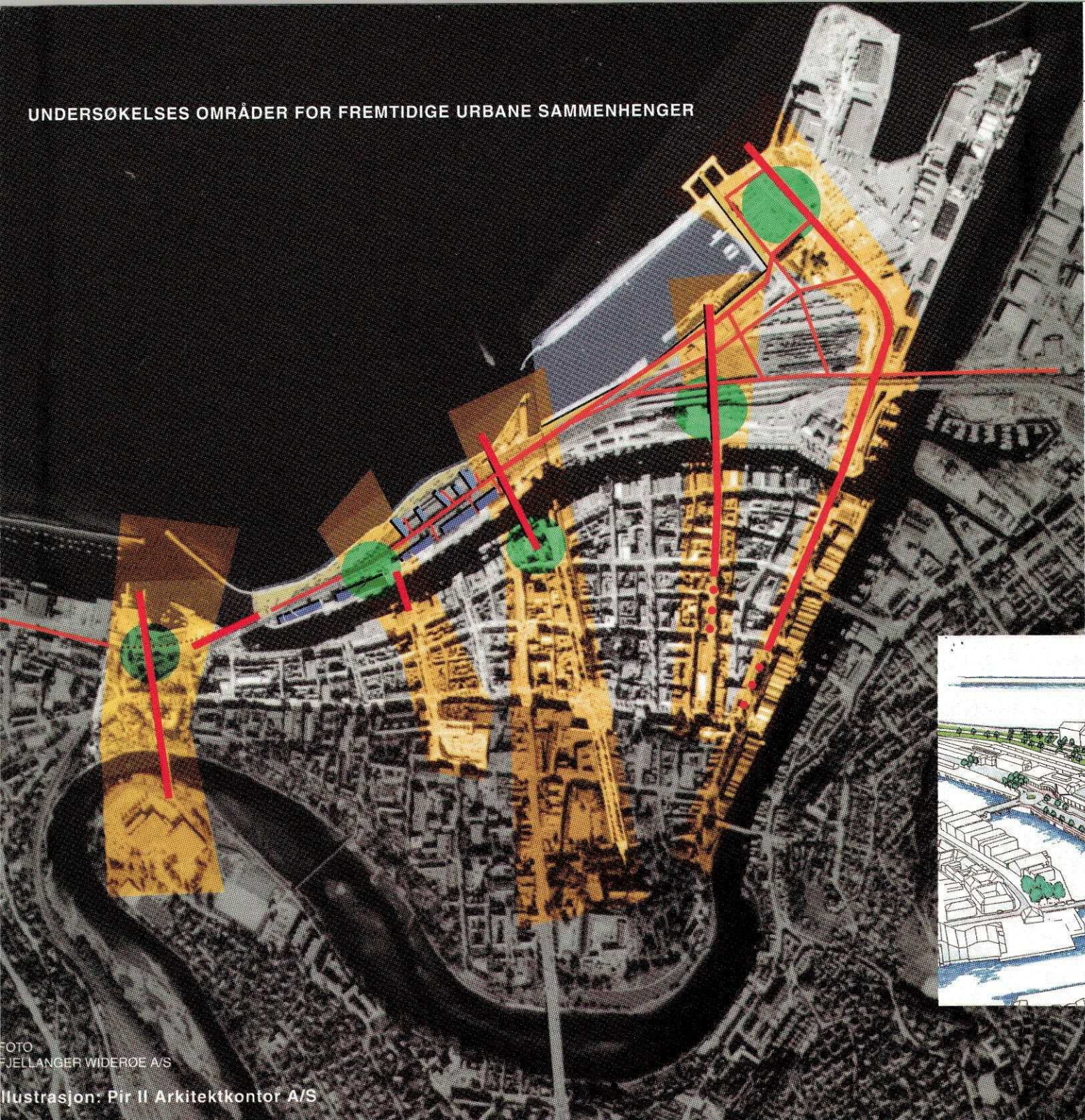


FOTO: FJELLANGER WIDERØE A/S
Illustrasjoner: Pir II arkitektkontor A/S



BRATTØRA / KANALEN

FOTO: FJELLANGER WIDERØE A/S



illustrasjon: Byplankontoret



illustrasjon: Selberg Arkitektkontor A/S

Adresseavisen
GRUNNLAGT 1767
Ansvarlig redaktør: GUNNAR FLIKKE

Redaktør: Ole Erik Froust
Nyhetsredaktør: Rolf Dymnes Svendsen
Politisk redaktør: Magne Gjertsen
Redaktør: Arne Blix
Adm. direktør: Per Asel Koch

Byen søker vannet

«TRONDHEIM har alt for lenge smudd ryggen til sjøen», uttalte ordfører Marvin Wiseth da han ønsket 90 stolte seilskuter velkommen til byen. Vi er hjertens enig. I likhet med mange lokalsamfunn med tilsvarende beliggenhet har 1000-årsjubeliet i en periode hatt et passivt forhold til sjøen og elven. Etter hvert som sjøen tapte sitt hegemoni som transportåre, og næringsliv og industri ble frigjort fra nødvendigheten av direkte sjøveis kontakt ble fokus rettet mot landsiden. Vannspeilet ble på en måte bakgården for det tidens byplanleggere. Miljøaspektet tenkte ingen på, og de kulturhistoriske båndene ble brutt.

Årets jubileumsbegivenheter med kystkultur dager og denne ukens seilskutearmada på besøk i historiske omgivelser, synes med ett å ha endret utviklingens veivalg. Vi opplever en folkefest på 'nyoppdaget' grunn i sentrum, og vi er hemningsløst begeistret over funnet. Nettopp derfor er ordførerens refleksjoner riktige, og kommer på rett tid.

«Nå har vi tidenes mulighet til å videreutvikle en by som er god å bo i til å bli enda bedre»

Men hva så? Skal det bli med dette, eller skal den mentale nyvinningen bli motoren til en bevisst planlegging for en fysisk reetablering av Trondheims kontakt med sjø og vann? Skal vi fortsatt lamnes av det faktum at byen har bygget seg bort fra fjordblikket, eller skal bettet av jernbanespor og veier betraktes som utfordringer isteden for hindringer?

I en eller annen skuff ligger et bejublet forslag til løsning. I 1993 inviterte Trondheim Havn til arkitektkonkurranse for å få frem forslag til hvordan havneområdene kan videreutvikles slik at «vannspeil og maritime funksjoner igjen blir en del av bybildet». Konkurransen var ment som havnevesenets bidrag til 1000-årsjubileet.

Det visjonære vinnerutkastet ble møtt med stående applaus, men siden ble det taust. Tiden var kanskje ikke moden. Men bør ikke denne sommerens erfaringer totalt ha endret på dette? For hva var det arkitektene foreslo oss for fire år siden: En opprioritering av det gamle miljøet med Skansen, Kanalen og Brattøra som naturlige midtpunkt. Gangpromenade og badestrand på utsiden av den omdiskuterte Nordtangenten, fra Skansen til St. Olavs pir, og en gangbro fra Ravnkloa/Sandgaten som vil gjøre det mulig å knytte Midtbyen til de nye rekreasjonsområdene ytterst på Brattøra. Her finner vi videre planer for ny fiskehall og et utsiktstårn i forlengelsen av Prinsens gate, bare for å nevne noen av elementene.

Er det noen som kjenner igjen visjonene fra andre sjøvendte byers prioriteringer, der vi som flammerende turnister begeistres over byutviklers kreative evne til å ta vare på stedets egenart?

Dristige tanker på grensen til svermerier? Dristige, ja, vel, men svermeriske? Har vi ikke i jubileumsåret erfart til fulle at en lenge savnet byidentitet plutselig er der i fullt menn? Har vi ikke opplevd en kollektiv erkjennelse av at det er utallige grunner til å være glad i Trondheim? «Husmannsånden» har vi kvittet oss med, og vi har lagt bak oss en periode som ga oss nasjonalt ry som et folkeland preget av vedvarende intern småkjekling.

Er ikke tiden inne til at politikere, planleggere og befolkningen i fellesskap tar mål av seg til å bygge på det vi har vunnet så langt i jubileumsåret? Nå har vi tidenes mulighet til å videreutvikle en by som er god å bo i til å bli enda bedre.

SOMMERENS ERFARINGER - EN NY BYDEL?

Jubileumsårets store feiring i havneområdene har endret folks bevissthet om hvilken betydning Kanalhavna og Brattøra kan ha for Trondheim, og havneområdene har trådt frem som mulighetenes sted. Folk har opplevd havneområdet som en arena for store maritime arrangementer. Vel så interessant er områdets langsiktige mulighet som en ny bydel.

Havneområdene har også i tidligere tider vært en arena for et mangfoldig liv - her illustrert ved stupeoppvisning på st.Olavs pir etter havnesvømmingen ca. 1920 og seileruken under Trøndelagutstillingen 1930.

I dag virker havneområdet nærmest ødslig og jernbaneområdet ligger som en bred barriere mellom byen og fjorden. Næringslivet finner nedslagsfelt for sine etableringer i mer perifere strøk som f.eks.: Heimdalsmyra, Leangen, Tunga. Dette bidrar til en økt bpspredning med tilsvarende økt transportarbeide og økt privatbilisme. En flytting av gods-terminalen er derfor et avgjørende og viktig byplangrep.

En levedyktig utvikling av havneområdene må romme både permanente urbane prosjekter og de mer uforutsigbare flyktige hendelser som vi har opplevd i sommeren -97.

De rene havnefunksjonene må videreutvikles og ses i en ny urban sammenheng med de øvrige utviklingsområdene.

Hva den nye bydelen kommer til å inneholde, vet vi ennå ikke. Derfor må undersøkelser av fremtidige mulige virkeligheter i havneområdene gis en bred diskusjon.

En start på denne diskusjonen trekkes opp på de følgende sider.



Endringskrefter/Ressurser

Endringer:

Jernbaneverket ønsker å flytte store deler av sin virksomhet bort fra Brattøra. Det er aktuelt å flytte ut både driftsbanegården, godsterminalen og skiftestasjonen, slik at bare rene terminalfunksjoner blir igjen på brattøra. Om og når endringene blir gjennomført er imidlertid avhengig av jernbaneverkets lokalisering av nye anlegg, og mye er ennå usikkert.

„Nordre avlastningsvei“ er forutsatt etablert i perioden 2001-2005.

Arealressurser:

Grove arealoverslag viser Brattøras arealressurser:

Brattøra Vest:: nybygg ca. 30.000 gulvkvm + ombygging/fortetting

Brattøra Øst: nybygg ca. 80.000 gulvkvm, ombygging 50.000 gulvkvm

Dette tilsvarer en utvidelse av sentrumsfunksjonene i sentrale bystrøk med ca. 20-25% og kan utgjøre ca. 2000 - 3000 arbeidsplasser samt et . Utnyttes disse ressursene kan fremtidige store etableringer lokaliseres sentrumsnært fremfor i byens periferi. Dette vil bidra til å hindre ytterligere byspredning og økning i transportarbeidet.

Tilgjengelighet:

Brattøra har pr. i dag meget god tilgjengelighet med kollektive transportmidler (buss, tog, båt) både lokalt og regionalt. Med etablering av nordre avlastningsvei vil biltilgjengelighet øke, men graden av tilgjengelighet vil være avhengig av avkjørselsmuligheter.

Tilgjengelighet for gående/syklende er i dag dårlig.

Parkering:

Med Brattøras svært gode kollektivdekning både lokalt og regionalt ligger det til rette for en utviklingsstrategi der det stimuleres til økt bruk av kollektiv trafikk. Dersom gang/sykel-forbindelser til Midtbyen forbedres radikalt kan parkeringsanlegg på Brattøra avlaste Midtbyens parkeringsbehov.

En fornuftig utvikling av Brattøra vil styrke Midtbyen som region-senter og øke sentralstasjonens betydning som knutepunkt.

Trondheim står samtidig ovenfor en historisk sjanse til å gjenerobre direkte kontakt med fjorden.

Ønsket virksomhet:

Med tanke på nærheten til kollektivknutepunktet, sentralstasjonen, bør området nyttes til arbeidsplassintensiv virksomhet, f.eks. kontorer. Det må legges vekt på at virksomheten skal supplere midtbyen, og ikke konkurrere med midtbyen.

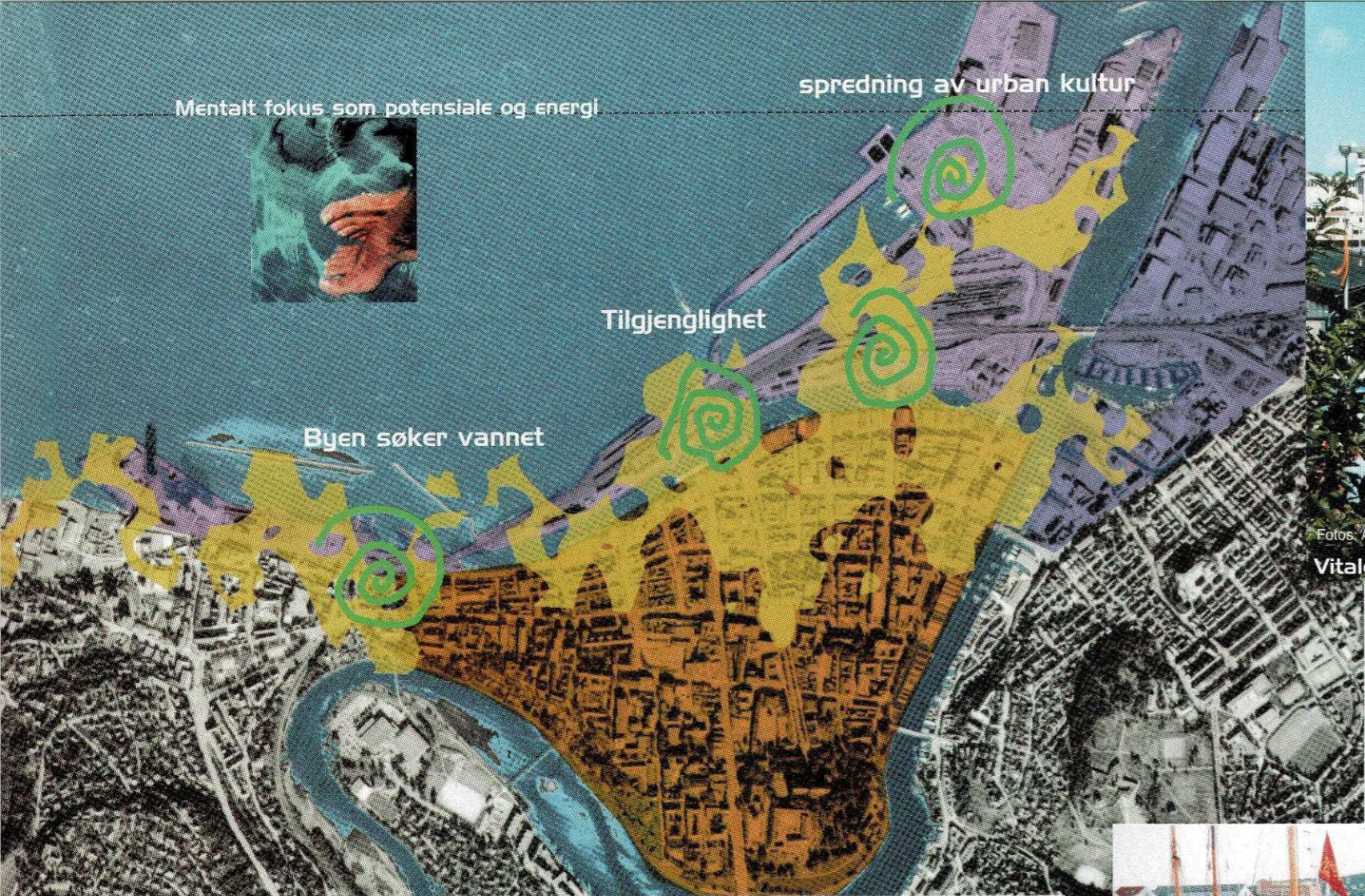
Mentalt fokus som potensiale og energi



spredning av urban kultur

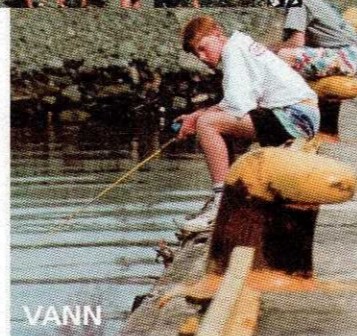
Tilgjengelighet

Byen søker vannet



Fotos: Adresseavisa

Vitalt Pir II



VANN



Vitalt Fosenkaia 1997

Havne svømningen ca. 1920
St Olavs Pir



Sellersruken 1930



brattøra/kanalhavna

Brattøra som ny bydel i Trondheim

Brattøra kan utvikles til en bydel i dynamisk samspill med Midtbyen. For å beholde interesse og fokus på havneområdene er det viktig å starte en utviklingsprosess som ikke er bundet opp av Jernbaneverkets realisering av sine planer. Det vil derfor være tjenelig med en to-delt strategi for utviklingen av Brattøra:

1 - Strategi for utvikling og vitalisering av områder som allerede i dag ligger åpne for utvikling. Dette gjelder i første rekke en vitalisering av Kanalhavna, samt utvikling av området ved Pir-terminalen/Ytre Basseng. All utvikling her må ses i sammenheng med en ønsket fremtid for hele Brattøra. Videre er det viktig å bedre tilgjengeligheten, spesielt for gående og syklende, og dermed knytte områdene tettere opp til Midtbyen.

2 - Strategi for utvikling av hele Brattøra.

Det ligger her en mulighet til å etablere en ny bydel i Trondheim med nærhet til midtbyen og med en kapasitet til å håndtere etableringer som ellers ville sprengt Midtbyens format og kapasitet.

Diskusjoner som må føres for å utvikle Brattøra til en ny bydel i Trondheim:

- Kan det etableres lokk-konstruksjoner over hele eller deler av vei/sporområdet, eller kan sporområdet senkes ned?
- Hvordan skal bebyggelsen struktureres for ikke å danne en ny barriere mot fjorden?

- Skal det etableres nye bruer over kanalen. Hvordan vil dette påvirke båtlivet i kanalen?

- Hvordan etablere en romlig sammenheng på tvers av kanalen?

- Hvordan tilføre Brattøra funksjoner slik at man naturlig beveger seg på tvers av kanalen? I den fremtidige byen ligger kanalen inne i byen istedenfor langs kanten av den.

- Hva slags sammensetning av virksomheter skal det legges til rette for?

- Hva innbærer det Urbane som kvalitetsbegrep? Hvordan legge til rette for urbanitet? Monofunksjonelle områder er det urbanes motsetning. I urbane områder er det spillerom for høy grad av spesialisering og samtidig stor avhengighet mellom ulike aktører. Høyt utviklet urbanitet åpner for tilfeldige møter som vil kunne generere nye urbane områder. I Midtbyen består denne urbanitet i stor grad av impulser og utveksling mellom et mangfold av ulike aktører.

- Skal området tilknyttes veisystem både til den nye avlastningsveien og til midtbyens system?

- Hvilken rolle skal Nordre avlastningsvei ha i den nye bydelen?

Ren gjennomfartsvei som avlastning for Midtbyen?

Bygaten i den nye bydelen med direkte adkomst til alle eiendommer?

Bygaten vil kunne vitalisere eiendommene på Brattøra og åpne for et stort spekter av etableringer.

- Hvordan blir samspillet og evt. konflikten mellom havnefunksjonene og den nye bydelen på brattøra?

- Ønsker vi å reservere areal for tidsavgrensede og arealkrevende arrangementer, eller kan alt bygges ut?

Kanalhavna

Kanalhavna er i seg selv et vakkert rom med sterk identitet og nær tilknytning til Midtbyen, men etter at så og si alle havnetrafikk er flyttet ut til Brattøra, ligger mye av området brakk.

I fremtidens Trondheim vil kanalen kunne ligge som et urbant rom midt i byen, i stedet for som i dag langs utkanten av Midtbyen.

Slik vil Kanalhavna fungere som formidler mellom Midtbyen og en fremtidig bydel på Brattøra.

Sommerens erfaringer har vist gleden og livskraften knyttet til kystkultur og båtliv i Kanalhavna. Dette representerer en ressurs for en karakterdannelse for kanalen. Det bør derfor legges til rett gode livsbetingelser for en utvikling av veteran-/ fritidsbåt miljøet i kanalen.

For å følge opp en gryende vitalisering av Kanalhavna bør man legge opp en trinnsvis strategi, og man bør i første omgang konsentrere seg om å utvikle den midtre delen av kanalen. Det bør legges vekt på følgende:

- Virksomheten i Bryggerekkene må stimuleres til å henvende seg mot kanalen.

- Det legges tilrette for urbane funksjoner i byrommene mot kanalen; Ravnkloa og almenningene.

- Det må bygges sammenhengende kai langs hele kanalen, fra Ravnkloa til Jernbanebrua. Spesielt øst for Ravnkloa.

- Det etableres en forbindelse over kanalen og Brattøra.

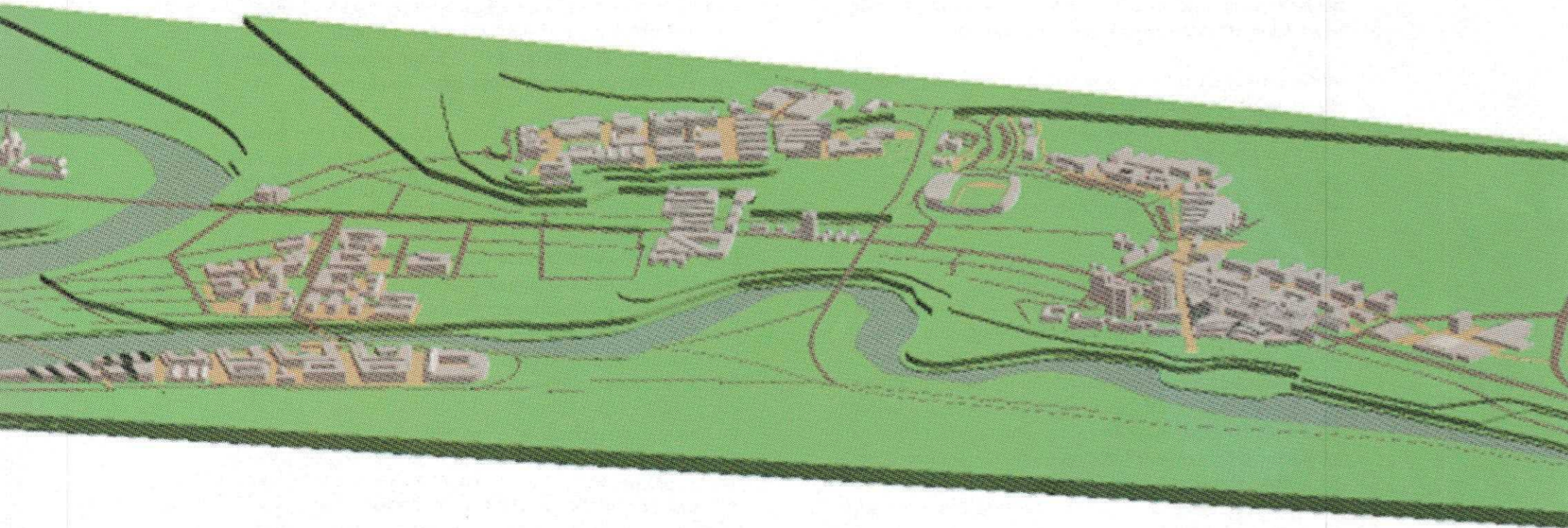
- God adkomst for båter må være en forutsetning.

- Kaiarealer på vestre Brattøra fortettes/utvikles med nye funksjoner.

- Det etableres nye funksjoner mot fjorden: friområde med strand, etc.

Jernbanearealet og den planlagte veien vil fungere som barriere mellom Kanalhavna og Trondheimsfjorden med mindre man etablerer passasjer på tvers av Brattøra.

Ravnkloa er det enkelt-området langs Kanalen som vil kunna ha størst utløsende effekt på en vitaliseringsprosess. Med sentral beliggenhet og lange tradisjoner for handel med fisk og andre råvarer, ligger Ravnkloa som en sovende prinsesse i området og venter på det forløsende kyss.



Teknologibuen sett fra luften

Bro fra ravnkloa til St.Olavs Pir

Med utvikling av Ravnkloa, en broforbindelse over kanalen og Brattøra og en utvikling av st. Olavs pir og yttersiden av Brattøra Vest, vil det kunne realiseres en virkelighet som kan demonstrere potensialet i fremtidens Brattøra.

Alle de ovenfor nevnte elementene tangerer byens kardinal-akse; Munkegata mellom Nidarosdomen og Munkholmen. Det er av vesentlig betydning ikke å blokkere denne aksen som er et av Trondheim konstituerende elementer, både historisk og som en formidler mellom byen og fjorden.

Hele dette området ligger strategisk til for å utvikle en kontaktflate mellom byen og vannet. Ravnkloa er i byens kollektive minne, uløselig forbundet med fisk og sjø. Ravnklobassenget ligger sentralt i Kanalen og kan defineres som arena for vannfestivaler, kappøinger m.m. Ravnkløpet har direkte kontakt ut til fjorden og Kanalplassen vis av vis Ravnkloa som en urban plass i havneområdet. St. Olavs Pir som kan utvikles som et unikt sentrumsnært friområde med strand mot fjorden.

En gangbro forbinder alle disse elementene med Midtbyen.

Et utsiktstårn i Kanalen tilknyttet broen, gir utsikt over hele Midtbyen og fjorden.

En gang/sykkelvei langs sjøfronten på Brattøra knytter sammen Skansen/ila og ytre havneområder, og knyttes via gangbroen til Midtbyen.

Tilgjengelighet og signal-effekt:

Fosenkaia, St. Olavs pir og hele nordsiden av havneområdene vil bli lettere tilgjengelig og nært knyttet til Midtbyen.

All næringsvirksomhet på nordsiden av kanalen vil ligge i kort gangav-

stand fra sentrum. Dette gir nye premisser for næringsvirkosomhet i området.

Broen vil være synlig fra hele ytre havneområde og vil signalisere hovedentre inn til Midtbyen for passasjerer med rutebåter, lokalbåter, hurtigbåter, cruise-skip, etc. som legger til ved Ytre basseng.

Førsteintrukket av byen vil bli radikalt endret ved at turister og fergepassasjerer vil få en vakker, lettfattelig og verdig entre inn til Midtbyen. Vandringen inkluderer Ytre bassengs monumentale vannspeil, passering av Munkegatas akse med sikt til Nidarosdomen, passering av park- (rekreasjonsområde på St. Olavs pir, passering av kanalens vakre rom med en mulig avstikker til utsiktstårnet med oversikt over hele Midtbyen og til slutt ankomst til trøndersk markedsområde i Ravnkloa, direkte tilknyttet Trondheim paradegate: Munkegata med Stiftsgården, Torget og Nidarosdomen.

Broen vil også egne seg som „tribune plass“ for begivenheter på fjorden, som f. eks. Tall Ship Races og regattaer.

Friområde med strand mot fjorden

Ved å fylle ut til en strandbanke langs randsone mot fjorden kan man etablere et stort friområde i direkte kontakt med Trondheimsfjorden og alle dens værskiftninger, så og si midt i sentrum.

Stranden vil fungere som badestrand på gode sommerdager. På kaldere dager er stedet egnet for ulike aktiviteter som surfing, båtsport, lek og turgåing på strandflaten.

Vi ser det som vesentlig at man i en by som ligger så nært havet kan få direkte kontakt med vannelementet.



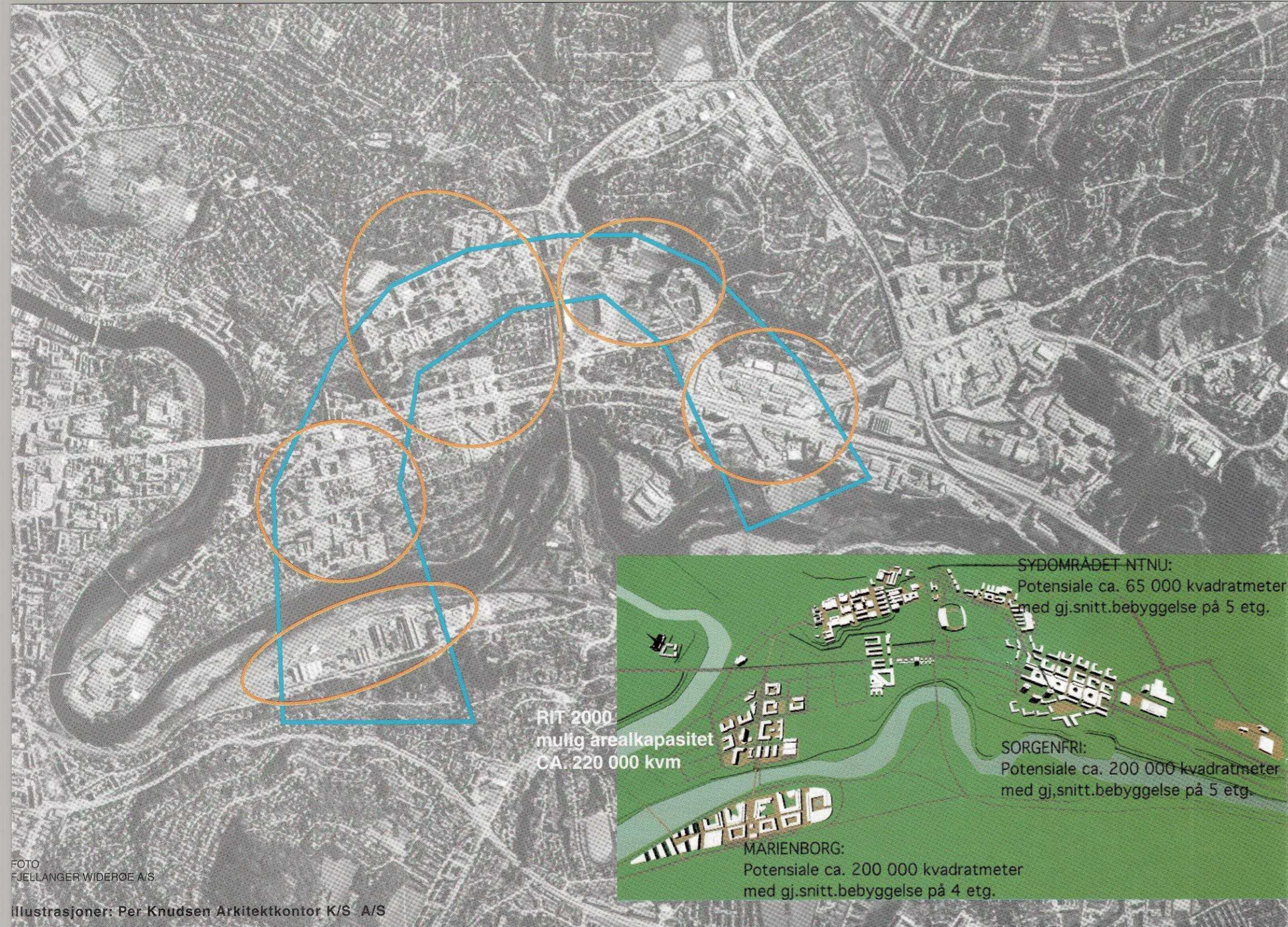
marienburg fra øst



sorgenfri fra sør



NYHAVNA



Fremtidsbilder for Trondheim

Følgende fremtidsbilder for et avgrenset område i Trondhiem Østby er utarbeidet etter initiativ fra byplan-kontoret ved Trondheim kommune. Områdene omfatter Meråkerbanen, Innherredsveien og Nidelv bro. Utgangspunktet har vært å se på muligheter for å øke kontakten mellom de ulike bydelene; Lademoen, Møllenberg og Nedre Elvehavn.

- Hvilke muligheter gir den nye veiføringen for fysiske sammenknytninger i Østbyen?
- Hvilke kvaliteter kan en kanal fra Nyhavna til Rosenborgbassenget(Nykanalen) tilføre området?
- Hvordan kan Meråkerbanen føres gjennom området med minst mulige forstyrrelser?

Arbeidet sees på i et perspektiv på 30 år - Trondheim 2030. I løpet av de siste 100-150 åra har området gjennomgått store fysiske endringer, hvilket kan oppsummeres i etapper av 30 år.

Trafikksanering

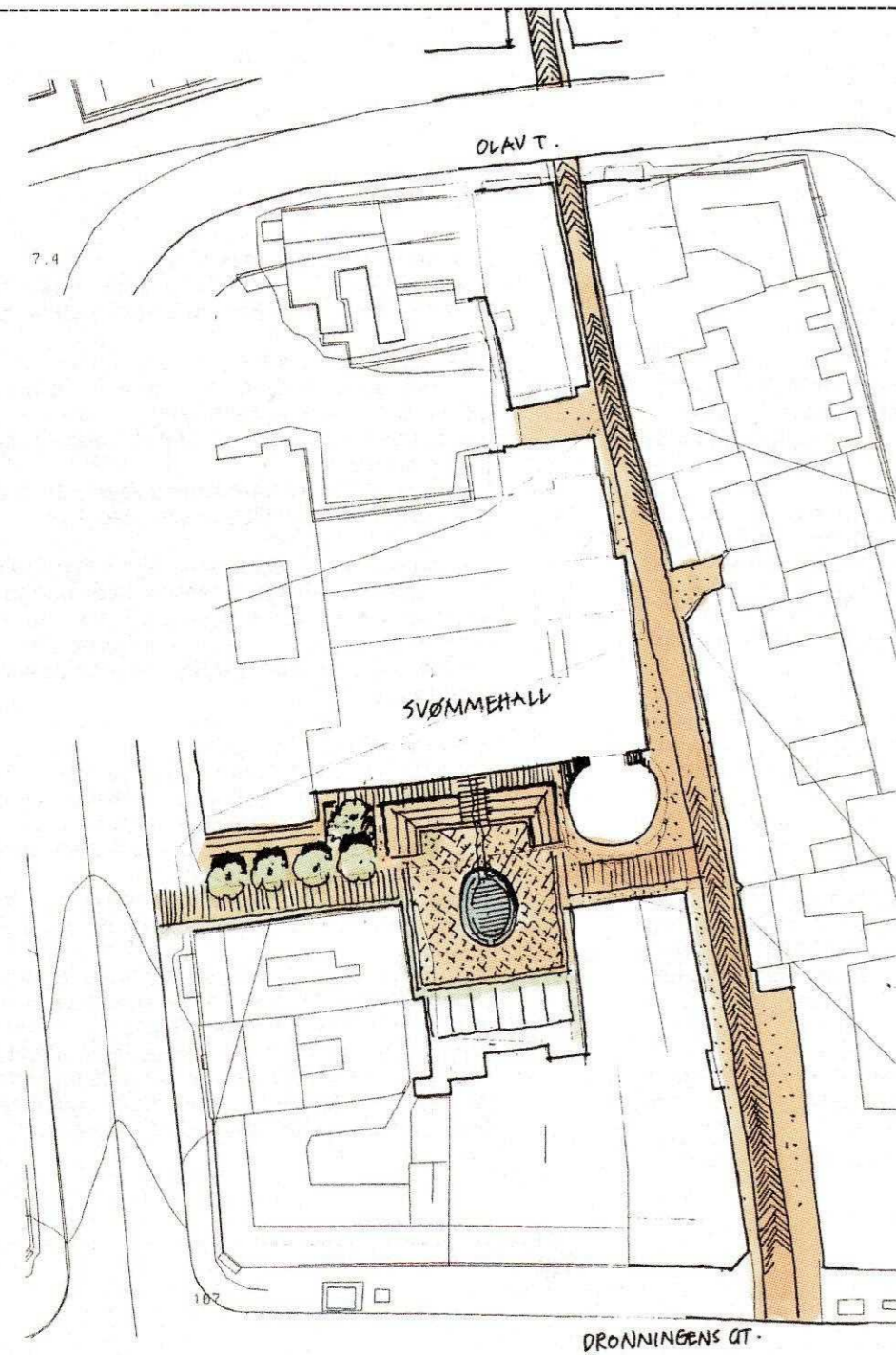
Følgende føringer er lagt inn i fremtidsbildet:

- E6-øst legges i tunnel under Rosenborg og videre ut av byen.
- Meråkerbanen elektrifiseres og utvides til to spor.
- Nordre avlastningsveg føres over Brattøra.
- Strandveien åpnes for trafikk.

Trafikksaneringen avlaster både Innherredsveien og Mellomveien, som blir forbeholdt som kollektiv/boliggate. Karakteren av de nye «bykorridorene» vil dermed forandres og forsterke gatens preg av by/bolig gate, slik at de forskjellige områdene; Møllenberg, Rosenborg og Lademoen blir knyttet sammen i en helhet. Den nye rundkjøringen i Innherredsveien er møtepunkt for de tre bydelene samt havna. En ny kanal tydeliggjør dette møtet.

Nye bysammenhenger

Avlastning av Innherredsveien gir sterkere forbindelser mellom de ulike bydelene; Rosenberg og Lademoen. Boligfortetting på Øvre Elvehavn gir sammenhengende gateløp fra Rosenberg slik at området knyttes sterkere til vannet. Gjennom å løfte jernbanen forbedres likeså Lademoens sammenheng med vannet. Frie gang og siktlinjer forbinder La'moparken til vannet. De etablerte sikt og ganglinjene vil øke kontakten mellom de ulike områdene og samtidig knytte dem nærmere til vannet. En ny gang- og sykkelbro gir direkte kontakt med Mitbyen. Sammen med Strandveien gir det en sammenhengende gang og sykkelvei fra sentrum til Lade(boligområder, natur og rekreasjon). Grønne drag langs kanal og basseng åpner for nye rekreasjons og aktivitets områder ved vannet.



Svømmehallplassen 2030

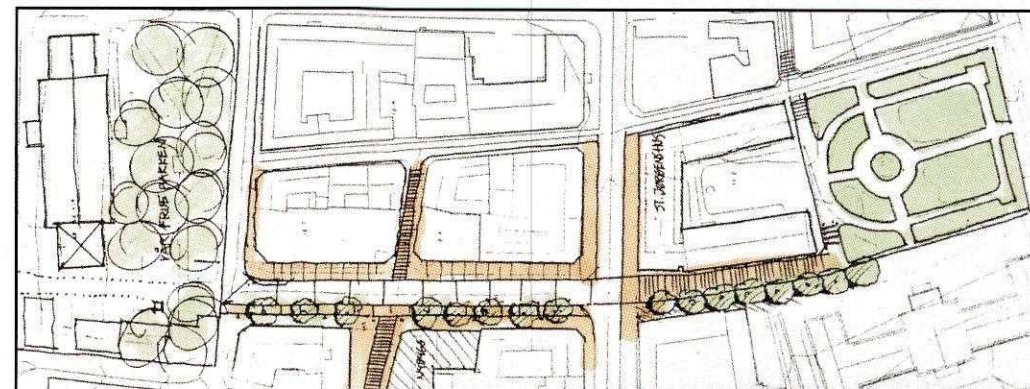
Lademoen, område 1

Meråkerbanen ligger i dag som barriere gjennom Lademoen. Ved å løfte banen fra 1 til 2,5 m over nåværende nivå, i en jevn stigning fra Nidelvbro og videre gjennom Lademoen, kan eksisterende gateløp forbindes og Lademoen på nytt knyttes til byen. Viadukten går i et sammenhengende grøntbelte gjennom Lademoen. Beltet skaper nødvendig avstand til boligene og skjermer av støy fra jernbanen. Dessuten konstrueres viadukten slik at omkringliggende boligstrøk skjerms mot lyd og vindtrykk. I grøntbeltet anlegges områder for bilparkering, rekreasjon og lek.



apotekerveita 2030

Schulzgate 2030



Nykanal, område 2

Fremtidsbildets sterkeste ide' er å grave en kanal, Nykanal, fra Nyhavna til Rosenborgbassenget. Kanalen forsterker Trondheim som kanalby og gir hele Lademoen forbindelse til vannet. Strandveien følger den nye strandlinjen og blir en ypperlig gang og sykkel «promenade» fra Lade til Midbyen. På den måten øker kontakten mellom de ulike områdene og fra sentrum til natur og rekreasjonsområder. Kaikanten langs Strandveien avtrappes mot vannet slik at sammenhengen fra La'moparken til vannet blir ubrutt. Avtrappingen danner amfi mot kanal og kveldsol. Dora siden av kanalen foreslås benyttet til store bygninger med kulturelle eller administrative funksjoner, gjerne knyttet opp mot aktiviteter i Dora. En etablering av Nykanal gir sammenhengende kanaler fra Skansen til Lade. Sammen med Nidelva og Munkholmen bør det gi grunnlag for kanalbusstruter både som transport og som turisttilbud.

Rosenborgbassenget, område 3

Dyre Halses veg foreslås fjernet. Nordre Avlastningsveg føres i ny lav bro over Nidelva mot rundkjøringen i enden av Havnegatas frisktlinje mot Munkholmen.

I trekanten mellom veg og jernbane på Rosenborgkaia planter trær på grusdekke. I sommerhalvåret benyttes plassen til park, parkering samt skiftende aktiviteter som tivoli, halfpipe (scateboard), basketball etc. I vinterhalvåret benyttes området til opplag av båter. Mot Rosenborgbassenget foreslås mindre klubbhus egnet for diverse maritime foreninger, med båtplasser langs kaia. Fra Rosenborgkaia, opp langs Nyhavnas elveside anlegges «fiskesti».



Kjøpmannsgata 2030

Illustrasjoner: Voll Arkitekter A/S

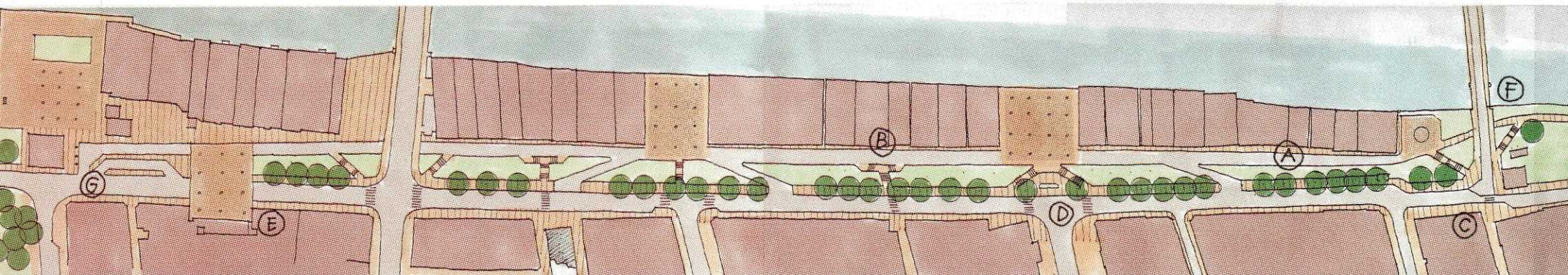
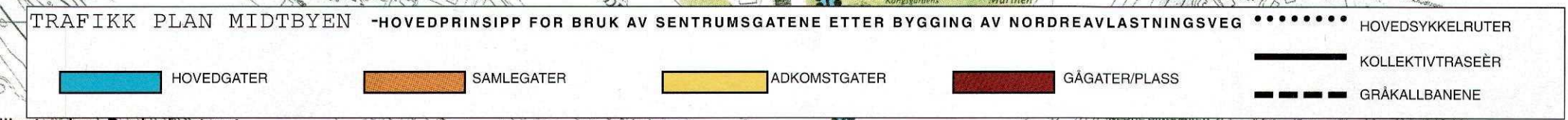
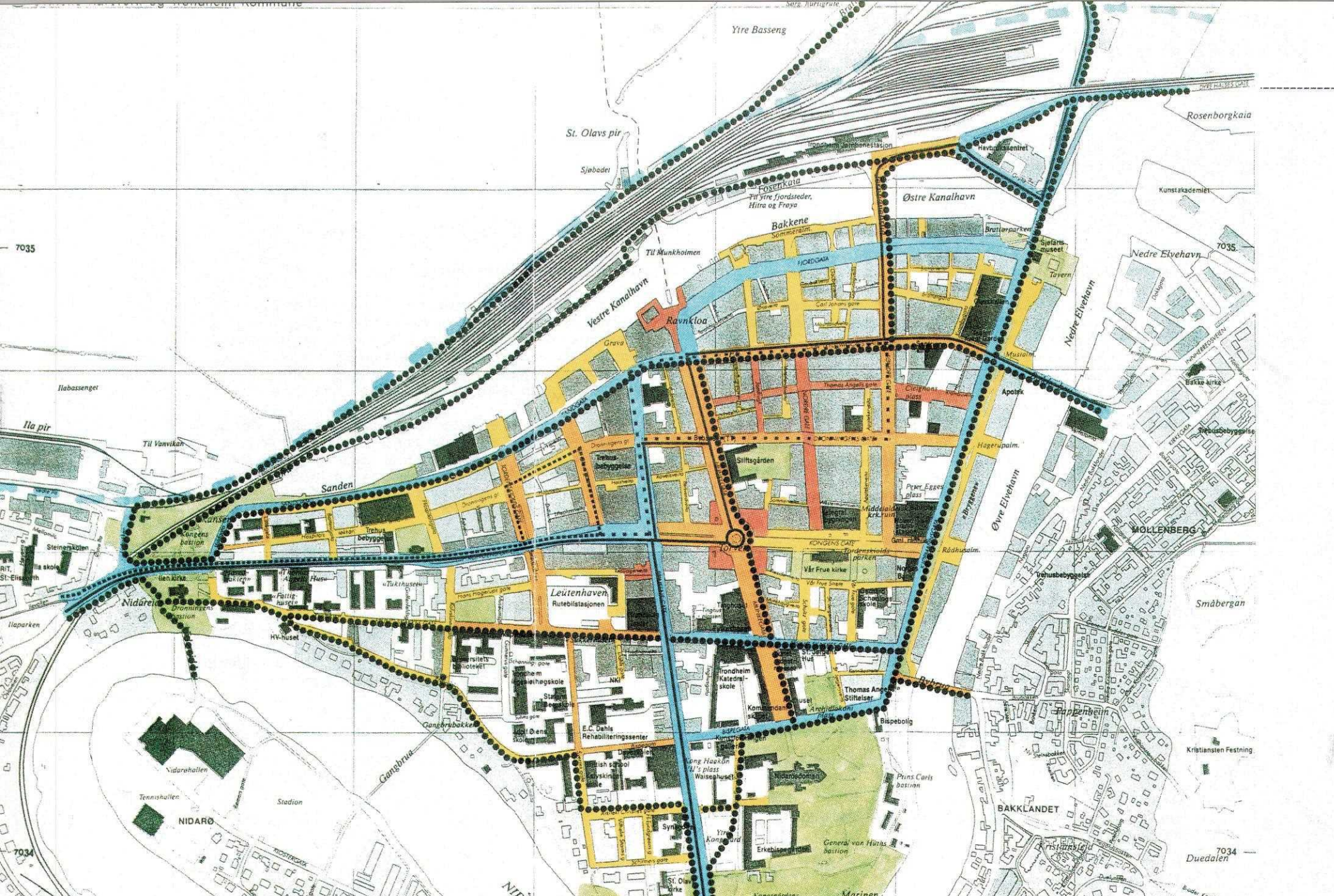


FOTO
FJELLANGER WIDERØE A/S



ELVEKORRIDOREN FRA SLUPPEN TIL GAMLE BYBRO:

Ressurser:
 Nidelven er et unikt naturområde, få steder i landet finnes et så rikt dyre- og planteliv kloss i et bysentrum. Storlaksen drar gjennom byen oppover til Nedre Leirfoss, oter og bever trekker opp og ned elva, elg og rådyr krysser elvekorridoren ved Sluppen, et rikt fugleliv hekker langs hele elva. En rik vegetasjon langs hele elveløpet med or, lind, bøk, villbringebær, mm. danner vekst-grunnlaget for dyrelivet. Elvelandskapet i seg selv bærer en skjønnhet som gir næring for rekreasjon og meditasjon.

ELVEROMMETS PROGRAM/FUNKSJONER
 For å gjøre elverommet til en del av byen er det ikke tilstrekkelig kun å legge en tursti langs elva. Elverommet bør anrikes med handlingsmuligheter, funksjoner, slik at det oppstår et mangfold av folk som tar del i elverommet. Elverommets program kan variere mellom: park, idrett, museum, klubbhus for fiske, gravlunder og urørt natur,

Intensjoner for nidelven 2030:
 Sikre flora og fauna slik at den unike naturen vil leve videre og utvikle seg med genetisk mangfold. Bringe Nidelvens naturrom nærmere byen. Omdanne elvekorridorens barriereeffekt til å bli en formidler mellom tilliggende byområder, øst og vest. Utvikle elvekorridoren til en sentrumsnær park. Begrepet „park“ innebærer ikke nødvendigvis at alt areal bearbejdes, men at området er tilgjengelig og inneholder områder med varierende grad av kultivering: natur, tilgjengelighet, muligheter for rekreasjon.

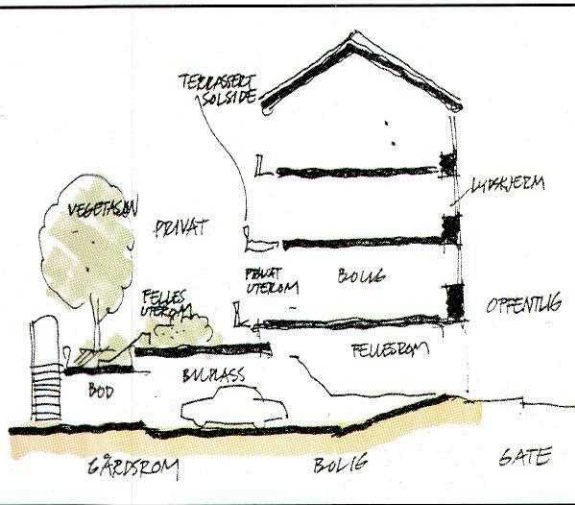
Strategi:
 Nidelvkorridorens park må utvikles trinnvis. Utviklingen må balansere mellom å bevare naturens levevilkår og å tilføre parken rekreasjonsmuligheter.

1
 Før noe annet tiltak må det defineres en grense mot elvekorridoren. (Det foreligger vedtak i bystyret på at en slik grense skal defineres). Innenfor denne grensen må vekstområder for flora og fauna defineres med ulik grad av vern mot fysiske tiltak og trafikk.

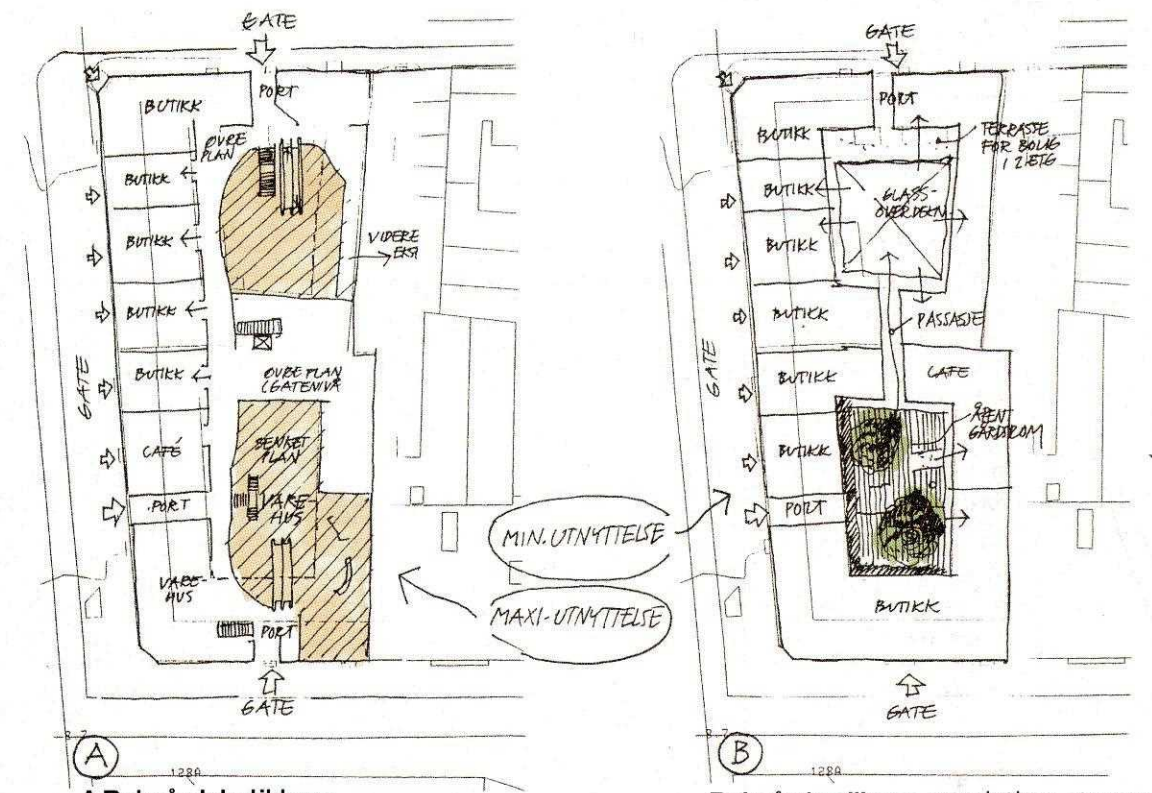
2
 De første fysiske tiltakene må sikre adkomst og tilgjengelighet til elvekorridoren. Viktige tverrforbindelser mellom øst og vestsiden av elva etableres og styrkes.

3
 I neste omgang defineres områder langs elva som kan utvikles med et spekter av formål og som utvikles i ulike faser. Eksempler: vernede naturområder kan tiplantes og gis sammenheng med tilliggende grøntstruktur, områder kan utvikles for idrett, fiske, friluftaktiviteter, etc. Tursti-nettet videreutvikles parallelt med utviklingen av områdene.

4
 For områder som i dag er belagt med funksjoner som ikke naturlig hører hjemme i elvekorridoren bør det legges en langsiktig strategi for hvert av områdene. Først etablere strakstiltak som sikrer tilgjengelighet langs elva, disse bør utføres som permanente inngrep. I neste omgang utvikle praktiske overgangsløsninger som til sist resulterer i „Naturparken langs Nidelven“.

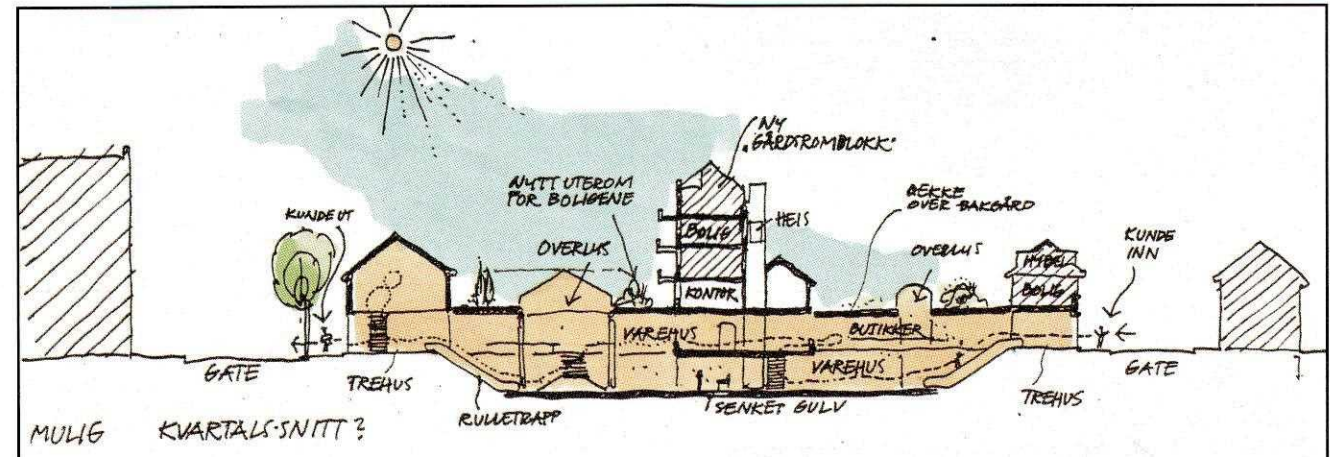


Utvikling av nye boligtyper for midtbyen
Ny utnyttelse av branngravler



A. Bakgårdsbutikkene

B. Bakgårdsmiljøene som intime uterom og adkomst til næringsvirksomhet og del av et indre gågatenettverk



MULIG KVARTALS-SNITT?

Prosjekt no. 1

- Definering av grense mot elvekorridoren.
- Definering av vernede områder og sammenheng i flora/fauna.

Grense

For å sikre elvekorridoren mot ukontrollerte etableringer må det reguleres inn en grense mot elvekorridoren. All virksomhet og alle tiltak innenfor grensen skal godkjennes spesielt.

Områder som vernes

For å beholde arts-tilknytning og -mangfold for flora og fauna bør tilstrekkelig store områder og soner settes av og ikke tilbygges med gangveier, bygninger, park/idrettsflater eller nye typer vegetasjon. Dette må også ses i sammenheng med eksisterende grøntstruktur i områdene langs elva med eventuelle trekkkorridorer for ulike dyrearter.

Generelle prinsipper for bearbeiding av vegetasjon

Skulder mot elverommet på øvre plattå mot byen: Trær danner en ramme/randsone for elverommet. Der det er mulig bør eksisterende grøntkorridorer styrkes. Ved tverrforbindelser og adkomstpunkter bør det plantes tett med karakteristiske typer trær som vil annonsere parken og integrere den i tiliggende byvev.

Skrant fra øvre plattå mot slette:

Tett vegetasjon med or/bjerk og islag med formasjoner av frukttrær/rogn med mat til fuglene om vinteren.

Flat slette mot breidd:

Eng og felter med kratt-vegetasjon

Elvebreidd:

Kratt av or med villbringebeær mot landside. Sonen bør være kontinuerlig langs hele elva og varieres i bredde; bredest der fauna bør beskyttes. Turveien trekkes tilsvarende inn fra elvebredden.



En prosess av gjensidig påvirkning

Prosjekt no. 2:
Elvepromenaden og tilknytning til byvevet

Kontinuitet
Det etableres en kontinuerlig turveimulighet langs hele elvekorridoren fra Gamle Bybro til Nedre Leirfoss med kobling til eksisterende gang/sykkelveinnett der. Turveien trenger ikke å gå parallelt på begge sider av elva. Der det er behov for å skjerme fauna eller privateiendommer, kan veien legges via lav bro til den andre siden av elva.

Tilgjengelighet
Elvekorridoren må være tilgjengelig i hele sin lengde. Funksjoner langs elva som hindrer ferdsel og bruk av elverommet til rekreative formål må flyttes til andre mer egnede områder. Dette gjelder spesielt Valøya og Marienborg.

Trondheim kommune har i dag lager for anleggsutstyr på Valøya, dette bør flyttes. NSB's anlegg på Marienborg skal reduseres og nye funksjoner tilknyttet bl.a. RIT skal inn i området. Hele området må ses i forhold til elvekorridorens muligheter og behov. Funksjoner med rekreativ kvalitet, som allerede ligger til elva, bør gis bedre tilgjengelighet.

Kontaktpunkter med byen
På flere steder bør det etableres kontaktpunkter mellom byvevet og elvekorridoren. Disse må ligge til eksisterende eller fremtidige aktive punkter i byen. Dette kan være viktige funksjoner, plasser, parkområder, viktige kommunikasjonsårer, eller steder som er viktige i folks bevissthet.

BROER:
Elva ligger i et kontinuerlig søkk i landskapet. Dette medfører at tverrgående broer ligger 15m - 25m over elva. For nye broer må høyde og muligheter for adkomst ned til elva vurderes nøye, slik av broene formidler kontakt fremfor å aksentuere en bevegelse forbi elverommet.



MIDTBYEN SOM ARENA OG TEATER



n i d e l v a

Prosjekt no. 3: Tverrforbindelser for gang/sykkeltrafikk

Sammensying

Elvekorridoren sør for Nidarø fungerer i dag som en barriere mellom øst- og vestsiden av byen. Ved å etablere og videreutvikle tverrforbindelser for gående/syklende med broer over elva på „riktige“ steder kan elvekorridoren forvandles til en formidler mellom øst og vest. Tilliggende områder vil få tilgjengelighet til både elva og til områder/funksjoner på den andre siden av elva.

Ved hver tverrforbindelse bør det også ligge en adkomst ned til selve elvebankene med turstier og områder for rekreasjon.

Tverrforbindelsene skal åpne mulige kommunikasjonsårer som kan drenerer bevegelser mellom øst og vest, og bevegelser til elva. Tverrforbindelsene bør også ha tilknytning til kollektivt transportnett som: buss, trikk og intercitytog.

Vi foreslår å forsterke tre tverrforbindelser:

1 - Nidarø/sentrum - Sverresborg

Ny gangbro mellom vestsiden av Nidarø og vestbredden ved Nyveibakken.

Denne vil knytte seg til eksisterende gangveisystem som strekker seg helt opp til Sverresborg/Theisendammen. En

del av Bymarka trekkes nærmere sentrum/Nidarø.

Gangbroen vil også fungere som adkomst til messeområdet på Nidarø (nytt parkeringshus på Marienborg, bussforbindelse via Osloveien, trikkeholdeplass Nyveibakken).

2 - RIT/Øya - Marienborg - Byåsen

Gangveier i forbindelse med ny bro ved RIT/Marienborg.

Gjenopprettelse av tidligere gangstier mot Byåsen, knyttes mot Byåsseien og trikkeholdeplass mellom Bygrensen og Breidablikk.

3 - UNIT - Lerkendal - Stavne - Breidablikk - Byåsen

Forenkling av gangveisystemet på Stavne, utvikling av Jernbaneverkets stasjon på Stavne, samt utbedring av gangveisystemet opp i mot Byåsen.

Denne tverrforbindelsen har et stort potensiale for å knytte øst- og vest-siden av byen sammen.

Gang-/sykkelveiforbindelsen kan knyttes til flere kollektivtrafikkårer: trikk, buss, tog og evt. intercity tog i fremtiden.

Forbindelsen ligger nær viktige funksjoner i byen: UNIT og Lerkendal, RIT og Marienborg og store boligområder på begge sider av elva. Bedret tilgjengelighet vil gi nye premisser for utvikling på Stavne og Tempe.

Prosjekt no. 4:**Skansen/Nidarø**

Skansen og Nidarø betraktes som ett sammenhengende område og formidler kontakt mellom Nidelva og Trondheimsfjorden. Messefunksjonen på Nidarø opprettholdes, men integreres i parklandskapet ved definering av grense og intensiv opparbeiding av uteområder og vegetasjon. Med en bedret kontakt mellom Skansen og Nidarø, kan Skansen tas i bruk ved større messearrangementer, spesielt messer med sjørelaterte temaer (Aqua-Nor o.l.)

**Tiltak/Strategi for Nidarø:**

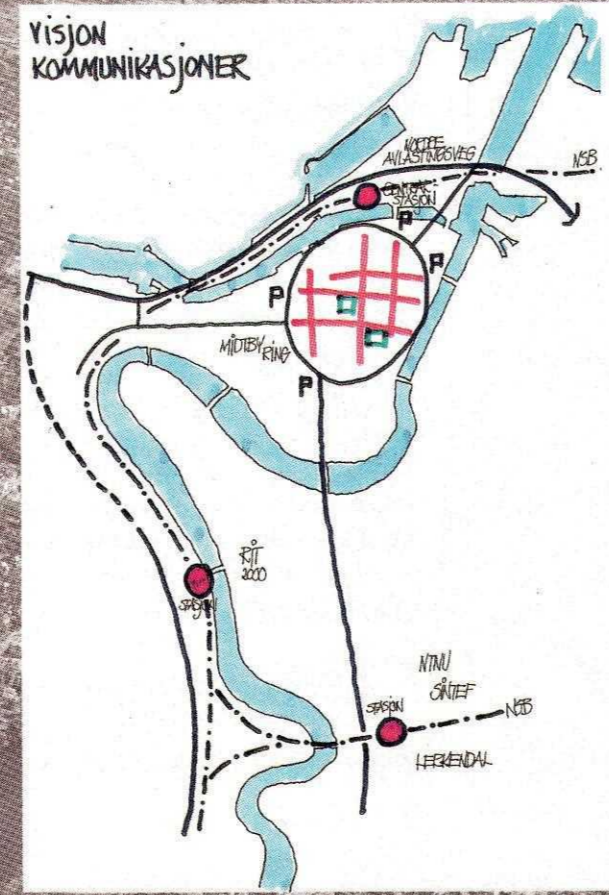
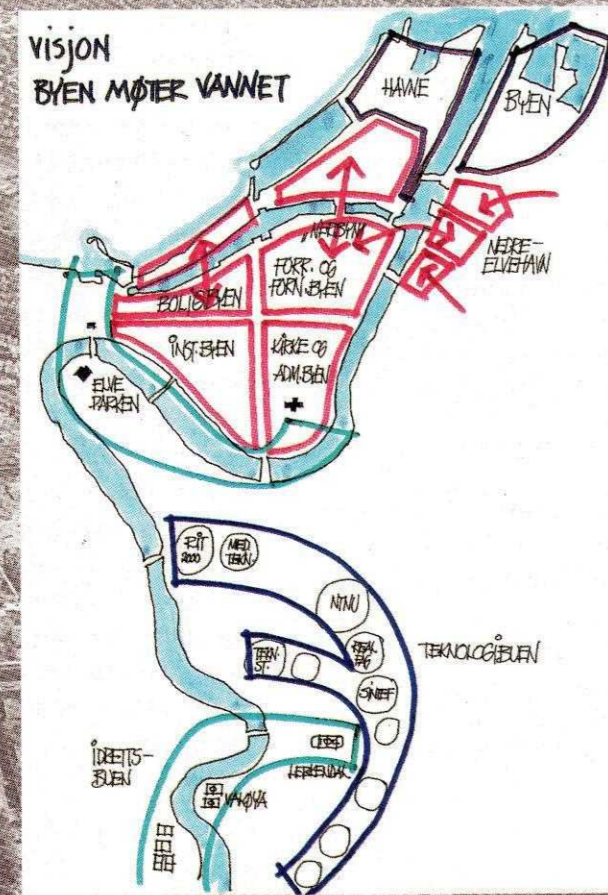
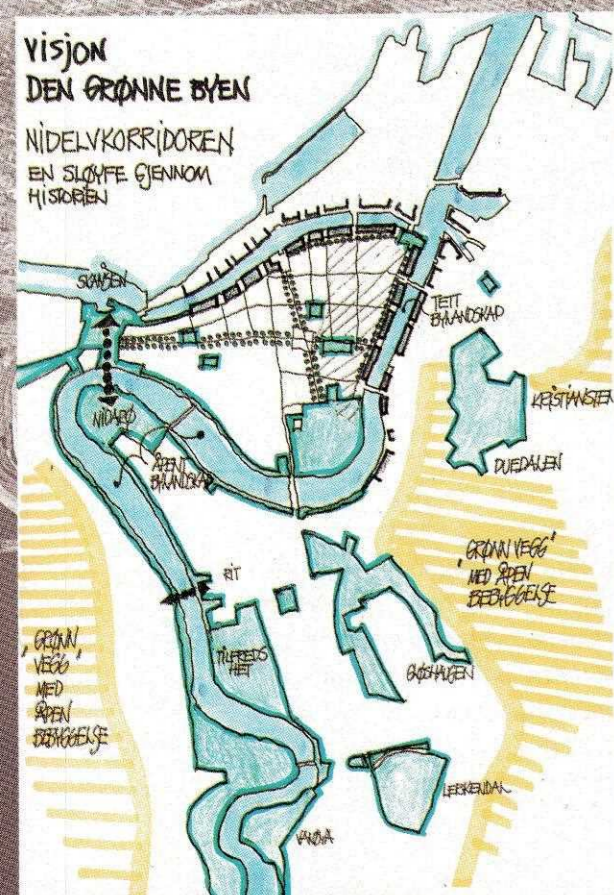
1. Randsoner rundt tuppen av Nidarø legges ut til park med trapper og benker mot elva. En konstruksjon markerer skillet mellom billettområde for messer og park. Konstruksjonen benyttes til stands ved messer, servering, toaletter, etc. (service som kan tjene både messer og park). I perioder uten messer åpnes konstruksjonen slik at også området innenfor kan benyttes til park.
2. Utendørs-messeområde opparbeides som park: tett vegetasjon med store flater i „lunder“. Flatene benyttes for utendørs utstillinger under messer og til fritidsaktiviteter ellers (ball, lek, etc.)
4. All beplantning på indre del av Nidarø (inkl. messeområdet og lekeplass) betraktes som kultivert park og beplantes med fargerike vekster (hagtorn, frukttrær, blomster, etc.)
5. Klostergata forlenges som gangvei ned til parksonen.
6. Nidarøs betydning som park bør verdsettes så høyt at parkeringsproblemet løses med konstruksjoner fremfor utstrakt bruk av parkareal. Muligheter:
 - A- Nytt parkeringsanlegg for intern bruk under utendørs messeområde (kapasitet ca. 500 p-plasser),
 - B- Nytt parkeringsanlegg for besøkende under lokk ved Skansen, gangadkomst over eksisterende bro
 - C- Nytt parkeringsanlegg for besøkende i nordenden av Marienborg, gangadkomst over ny gangbru.Bedret adkomst til gangårer og kollektivtrafikkårer vil også bidra til å redusere parkeringsbehovet for lokale besøkende.

Tiltak/Strategi for Nidareid:

1. Hele draget fra Nidarø over Nidareid og ut i fjorden må ses som et kontinuerlig landskap. Alle konstruksjoner, beplantning og installasjoner må underbygge denne dynamikken. Området vil da kunne knytte elva/byen til fjorden og samtidig styrke Nidareid som adkomsten til midtbyen fra vest.
2. Jernbaneskjæringen bygges over med betonglokk, park etableres på lokket. Parkeringsanlegg, som betjener Nidarø under messe og idrettsstevner, kan legges under bakken og gi plass til 250 biler.
3. Etter etablering av Nordre avlastingsvei bygges et lett dekke over veien av

stål/tre, ramper fører ned til Skansen-området, kobler seg til gangbane på ny vippebro over Skansenløpet. Kontinuerlig gang/sykkelvei legges på utsiden av Nordre Avlastingsvei.

4. Liabakken opparbeides som en urban plass med plassgolv, detaljer, utstyr.
5. Bastionene integreres i landskapsformingen. Det må tas stilling til i hvilken grad de skal tilbakeføres til et bestemt tidspunkt i sin utvikling. Bastionene utnyttes som utsiktspunkter.
6. Plassen/gulvet rundt Ila kirke bearbeides.



Prosjekt no. 5:

Gravlundene

Tre ulike gravlunder ligger til det samme elvestrekket nord for Stavne: Tilfredshet kirkegård, RAF kirkegård og Stavne kirkegård.

Tilfredshet har en slående vakker kontakt med elva.

Gravlundene oppe på Stavne-plattået er avskåret fra kontakt med elva pga. jernbanetraseér.

På stavneplattået finnes også en gravhaug og verdifull vegetasjon (bøk, alm, lønn, bjerk).

De tre gravlundene danner et sakralt rom i elvkorridoren for stillhet og kontemplasjon.

Evigheten

Nidelven tilfører gravlundene langs elva en dyp dimensjon av spiritualitet. Både det symbolsk meningsbærende ved elva og den umiddelbare meditative sansing av lukt, lyd og det evig foranderlige bildet av vannet som passerer, gjør at disse stedene kan være sjeelige vanningshull for byens befolkning.

Gravlundene bør knyttes til elverommets gangveisystem slik at de kan bidra til å styrke rekreativ aktivitet i elverommet. Tilknytningen bør dog utføres med varsomhet slik at stedets ro bevares.

Tiltak/Strategi for Tilfredshet kirkegård:

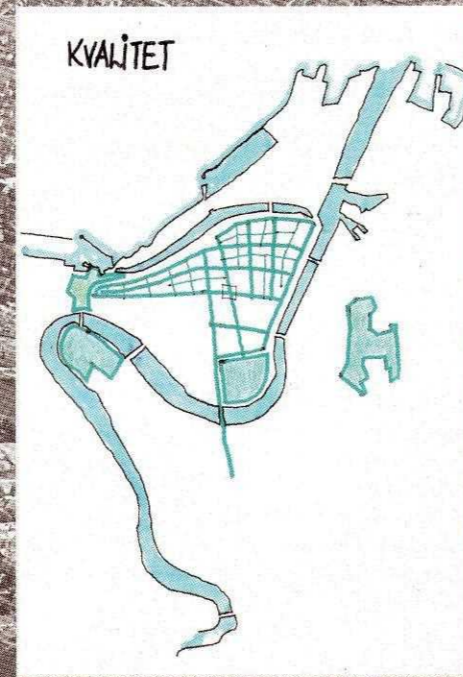
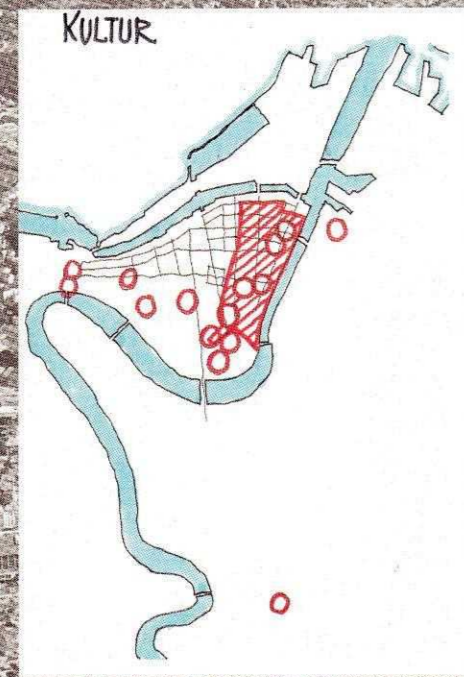
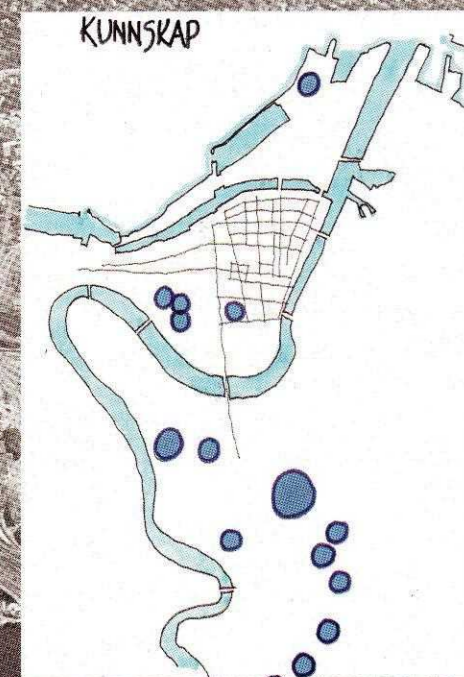
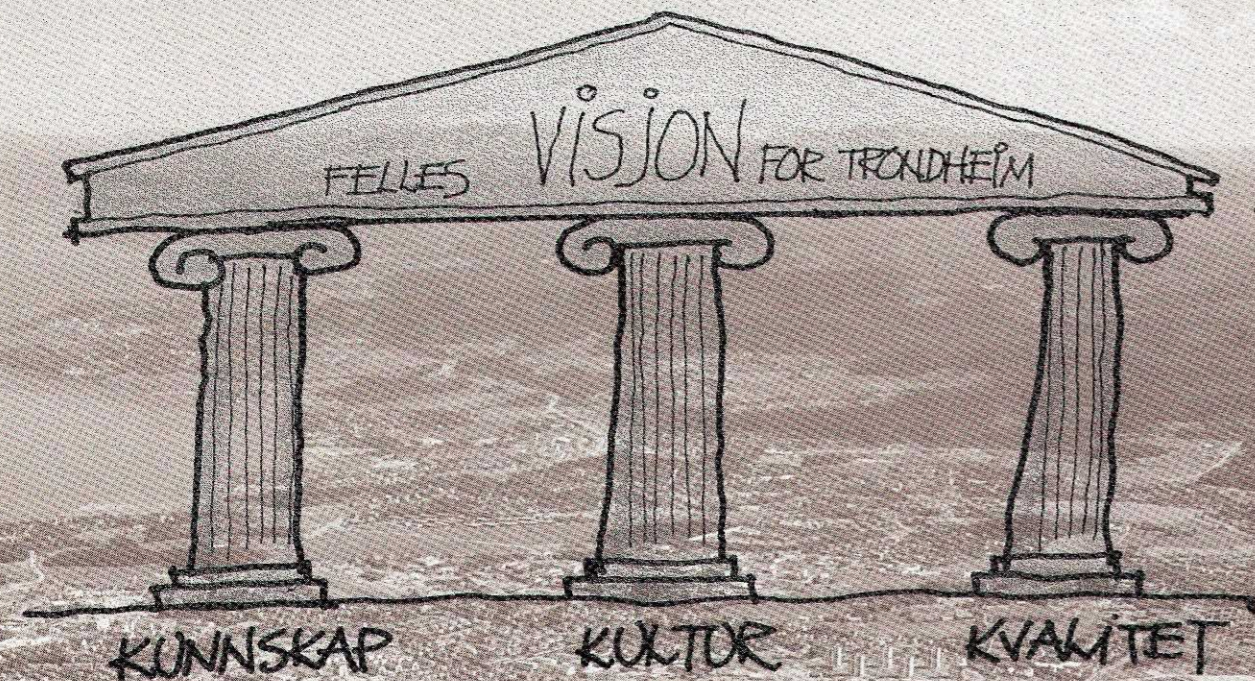
1. Først etablere tursti langs elvebredden. Lav hekk eller

mur legges mot kirkegård med porter i hver ende og på midten. Landskap og vegetasjon helt ut mot elva beholdes som i dag.

2. Midtrampe kan forlenges til utstikker i elva for fiske/kontemplasjon. Bryggen tilhører turstiområdet, men preges i karakter av kirkegårdens ro.

Tiltak/Strategi for RAF kirkegård og Stavne kirkegård:

1. Se punkt om Stavneplattået.
2. Nedre elvebredd på Stavnehalvøya kultiveres varsomt med kontemplasjon og nærhet til Tilfredshet kirkegård som tema. Dagens naturlige vegetasjon beholdes og videreutvikles.



Prosjekt no. 6:
Stavneplattået

Stavneplattået utvikles som en sentral del av tverrforbindelsen UNIT - Byåsen.

Stavneplattået ligger strategisk til som et utvekslingspunkt for ulike former for trafikk mellom øst- og vestsiden av Nidelven. Gående og syklende mellom UNIT og Byåsen kan stige om til trikk ved Breidablikk, buss/tog/Intercity ved Stavne og Buss ved Holtermannsveien. Stavneplattået vil kunne formidle gang/sykkel-trafikk mellom fire store områder: nordover til Midtbyen/Ila, østover til Lerkendal/Gløshaugen, sørover til Selsbakk/Heimdal, vestover til Havstein/Byåsen. Jernbanelinjen; nordre- og søndre tilsving til Stavne-Leangbanen inngår i fremtidige planer for jernbanelinjet. Sporene betjener i dag både gods og persontrafikk. Persontrafikken kan knyttes til et intercity-nett som kan betjene områdene fra Heimdal via Stavne/Midtbyen til Leangen og videre utover Meråkerbanen, Værnes, osv.

Mulige utviklingsfaser for Stavneplattået:

1. Tilknytninger til gangforbindelser og kollektivårer etableres og forenkles. Ny overgang over jernbanelinje og vei ved Stavne holdeplass, knyttes til holdeplassen. Parkeringsmuligheter ved holdeplassen utvikles. Gravlundene videreutvikles og danner en spirituell lunge langs tverrforbindelsen. Gangveisystemet mot Byåsen/Breidablikk gjøres tydeligere.
2. Holdeplassen ved Stavne utvides til å omfatte hele plattået med to stopp-punkter; ett ved eksisterende stasjon for Dovrebanen og ett på tuppen av Stavneplattået for nord/sydgående tog på Stavne/Leangen-banen.

Hele ytre del av Stavneplattået senkes til en åpen plass med mulige servicefunksjoner. Plassen åpner seg til elva og omliggende landskap og vil kunne danne et felles uterom for beboere i området.. Gangbanen legges under jernbanelinjen til plattået. Det legges til rette for etableringer av kollektive servicefunksjoner langs tverrforbindelsen i et fremtidig „soft-urbant“ program som også gir rom for mer kortvarige funksjoner knyttet til messer og evenemanger i elveparken. Samtidig fortettes vegetasjon langs hele tverrforbindelsen for å forsterke den som parkdrag.



Det 5. samfunn

	Samler- og jeger-samfunnet	Landbruks samfunnet	Industri samfunnet	Informasjons samfunnet	Det 5. samfunn
Tidsepoke	-300 f. Kr.	-1800	-1960	-2020	2020-
Prioritert ressurs:	Erfaring	Erfaring	Kapital	Boklig viten	Fantasi
Prioritert sosial struktur:	Gruppe	Familie	Hierarki	Hierarki	Nettverk
Prioritert «energikilde»	Muskelkraft	Hestekraft	Kull og olje	Elektronikk	Bilder
Statusperson	Eldste	Famulhefaren	Kapitaleieren	Vitenperson	Hisonfortelleren
Prioritert «verktøy»	Gravestokken	Plogen	Dreiebenken	PC'en	Virtual reality
Viktig møtested	Nomadehytten	Gården	Fabnkken	Konferansehotell	Fredags-øl
Prioritert aktivitet:	Ritualene	Famulen	Arbeidet	Arbeidet	Leken
Viktigste tidsenhet:	Dagen	Året	Årene	Årene	Dagen
Prioritert verdibegrep	Naturen	Gud	Nytten	Viten	Histonen
Prioritert «Setting»	Åpne land	Marken	Byen	Forstaden	Byen

Kilde: Institut for Fremtidforskning, København

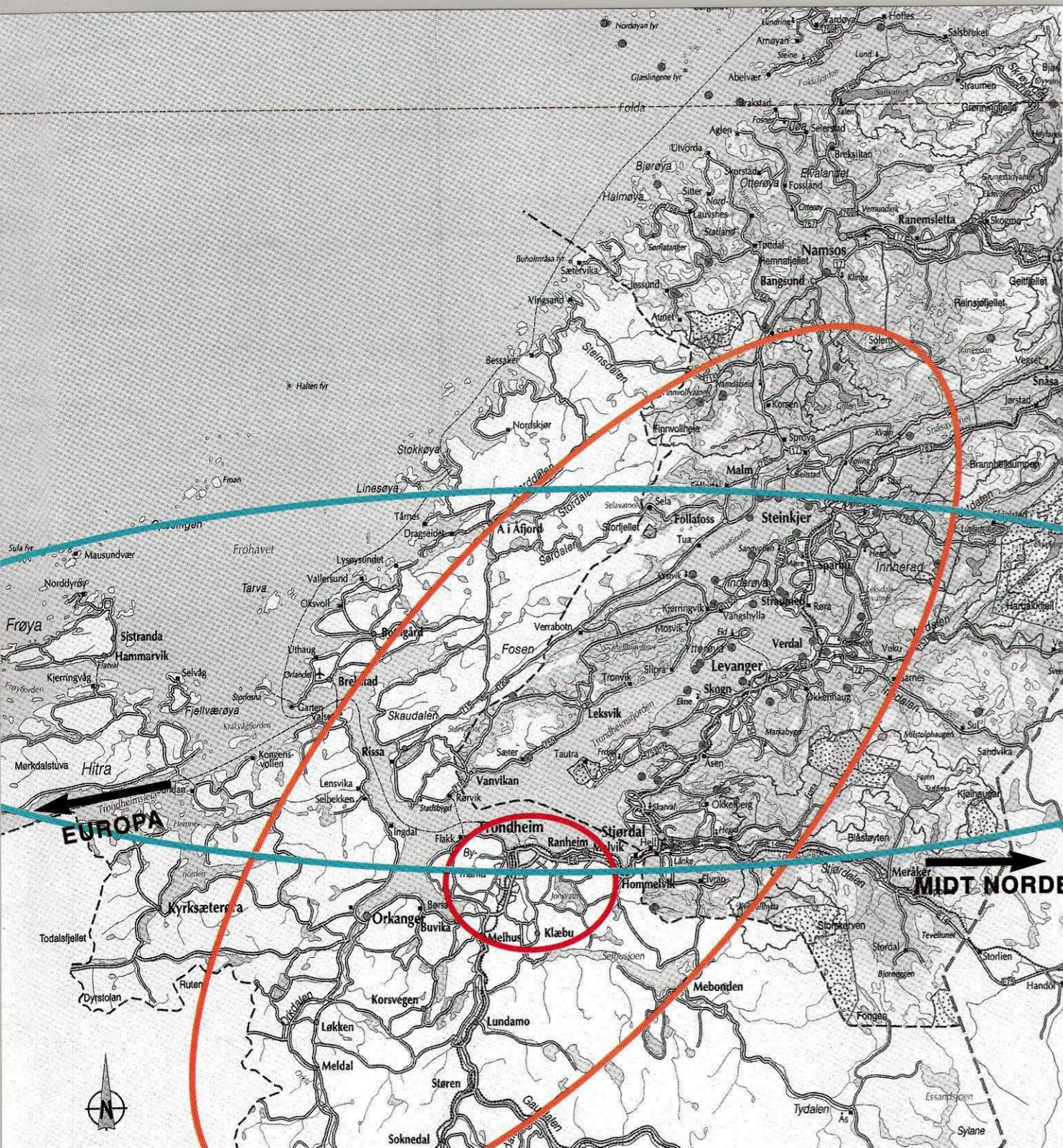
Prosjekt no. 7:
Tempeparken

Elveparken ved Stavne/tempe
Ved å utvikle god adkomst, legge til rette for en god kombinasjon av aktiviteter og vakker landskapspleie kan området utvikles til en sentrumsnær friluftspark for store deler av byens befolkning.
Parken ligger i overgangen mellom kultivert natur / by og rent naturområde i elvekorridoren. Dette gir en enestående mulighet for en kombinasjon av by-park og natur-park.
Tiltak/Strategi for Elveparken:

Vegetasjon

- Skulder mot elverommet på øvre plattå mot byen:
Denne sonen må tilplantes med trær som kan danne en ramme/randsone for elverommet. Der det er mulig bør eksisterende grøntkorridorer styrkes. Ved tverrforbindelser og adkomstpunkter bør det plantes tett med karakteristiske typer trær som vil annonsere parken og integrere den i tilliggende byvev.
- Skrent fra øvre plattå mot slette:
Tett vegetasjon med or/bjerk og islag med formasjoner av frukttrær/rogn med mat til fuglene om vinteren.
- Flat slette mot bredd:
Gress og felter med frukttrær(blomstring/frukt) og duf-

tende vegetasjon (syrin, hegg), formasjoner med lav kratt/busk-vegetasjon for skjerming av mikro-klima. Kombinasjon av fritt voksende vegetasjon med islett av kulturplanter. (som i en gammel hage)
- Elvebredd:
Kratt av or med villbringebær mot landside. Sonen varieres i bredde; bredest der fauna bør beskyttes. Turvei trekkes tilsvarende inn fra elvebredden.



Valøya:

1: Randsone langs elva opparbeides som del av elveparken umiddelbart. Permanente tiltak i forbindelse med etablering av elvepromenaden.

2: På lengre sikt relokaliseres dagens funksjoner, deler av bygningsmassen rives, de mest brukbare bygningene tas i bruk for idrett/undervisning/klubb-formål. Parkområdet utvides til å omkransne bygningsmassen. Området kan delvis tas i bruk som campingplass i sambruk med idrettfunksjoner. Det bør generelt legges tilrette for åpen bruk av baner og løkker og minst mulig klubb-hegemoni.

3: All tidligere bygningsmasse rives for å frigi selve landtungen og det etableres et mindre bygningskompleks med multifunksjonelle haller (idrett, stevner, utstillinger, konserter, etc. parkering) Det åpne arealet legges ut til camping; telt, bil,etc og aktivitetsflater; løkker, idrettsbaner, etc.

Tempebanene:

1: Randsone langs elva opparbeides som del av elveparken umiddelbart. Permanente tiltak i forbindelse med etablering av elvepromenaden. Banene rasjonaliseres. Hallen gis bedre kledding som harmonerer med landskapet.

2: Fortetting med vegetasjon, videre forenkling av baner, gressbaner. Klubbhus legges i skråning.

3. Innendørs hall flyttet til Valøya ettersom store bygninger lett kan tas opp i landskapet her. Baner transformeres til løkker.

Dorthealyst:

1: Ved behov for arealutvidelse av funksjonene i Tempeparken inlemmes Dorthealyst, adkomst fra Osloveien med parkering.

På dette stadiet er arealbruken fordelt utover de tre flatene: Valøya; Tempebanene og Dorthealyst. Funksjoner: camping, idrett på opparbeidede baner, lek på løkker. Ved maksimal utnyttelse etableres kjørbær bru mellom Dorthealyst og Valøya. Mindre lave gangbruer kan vurderes mellom Valøya og Stavne og mellom Dorthealyst og Tempebanene.

Nydalen Mølle:

I elven ligger restene etter en nåledam for Nydalen mølle. Det ligger forstøtninger på elvbunnen helt opp til Kroppanbrua. Vi foreslår å etablere et møllemuseum på basis av restene. Nåledammen gjenoppbygges og gjøres gangbar over elven med en lett stål/tre-konstruksjon oppå selve nåledammen. Det bygges et lite pedagogisk senter ved selve møllehjulet. Selve bygningen kan romme restaurant/servering, rekonstruert møllehjul i funksjon, modeller av ulike former for utnyttelse av vasskraft, mulig kobling til vasskraftslaboratoriet, pedagogisk utsyr for å forske ut elva, toaletter, salg av fiekekort, etc. Pedagogisk informasjonsti: nord for møllen etableres et fast opplegg med stasjoner med elementer av natur, historie, teknologi, etc. Sør for møllen ser vi for oss et friere opplegg i naturområdet. Parkering ved Osloveien.

Andre mulige funksjoner i parken:

Fiskesenter med områder for opplæring i casting, fluefiske, fiskevett. Fiskesti med utgangspunkt i senteret. Klubbhus for Trondheim Jakt og FiskeForening. Ekspedisjon for TOFA (Trondheim Omland Fiske Administrasjon) med utsalg av fiskekort (dagskort og sesongkort) i Nydalen møllemuseum. Brygger: for fiske for rullestolbrukere, observasjon av elva av små forskere. Fugletitting: deler av parken er ikke tilgjengelig via turvei; disse områdene skal verne om fugle/dyreliv. Ellers skal vegetasjon bygges opp med kontinuitet til tilleggende vegetasjon for å sikre sammenhengende habitater for dyrelivet. Der det er naturlige trekk-korridorer for ulike dyrearter skal disse styrkes.

Generell landskapsbearbeiding i tempeparken

Sollys: Østlige deler av parken vil nyte sollys lengre ut på ettermiddagen enn vestsiden. Valøya ligger solmessig best til i parken.

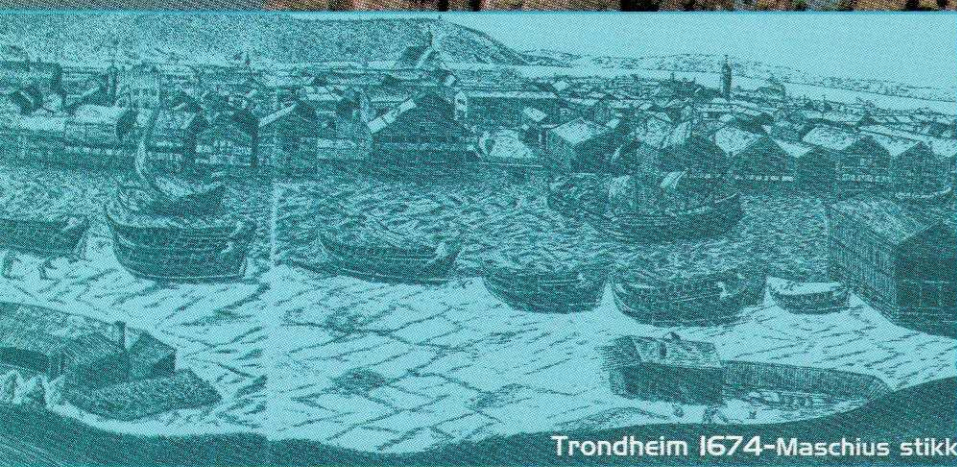
Klima: For å motvirke kaldtrekk langs elvedraget kan tett buskvegetasjon plantes i romdannende formasjoner rundt mer stillestående aktiviteter som benkegrupper, strand og meditasjonsteder.

Prosjekt no. 8: TEMPE:
Omstrukturering av næring til boliger

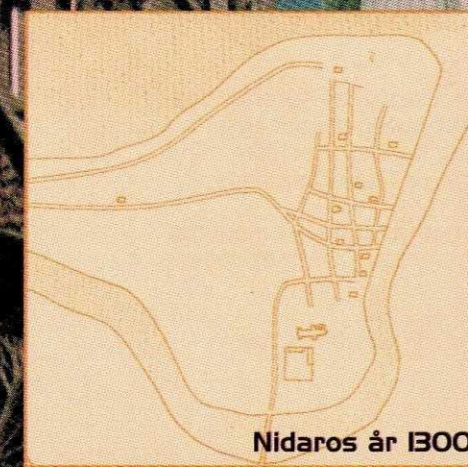
Næringsområdet som strekker seg fra Tempe og sydover mot Kroppan-brua, er i dag preget av skjødesløs behandling av uteområder og avgrensning mot elverommet. Store deler av arealet er uvirksomt og brukes til oppbevaring av skrot.

Vi foreslår å omregulere en sone ut mot elven til boligformål; solrike tomter med utsikt til elveparken. Boligformål vil kunne ha en konserverende effekt på vegetasjon og utområder, og derved sikre en god overgang mellom bystruktur og elvepark.

Resterende sone mellom boligområdet og E-6 beholdes som næringsområde som en støy/støv-buffer mot veien. Næringsområdet vil få adkomst fra Tempeveien og visuell markering mot E-6. Området fortettes og omstruktureres til mer økonomisk arealbruk.



Trondheim 1674-Maschius stikk



Nidaros år 1300

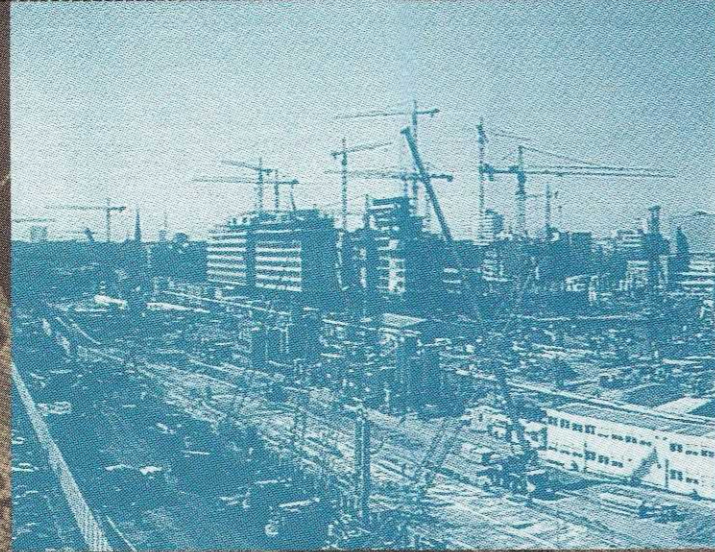


FOTO
FJELLANGER WIDERØE A/S

Byens reelle endringer er resultat av et samvirke mellom en rekke parter. Kontakten og dialogen mellom privat og offentlig nærings- og kulturliv, organisasjoner og enkeltpersoner er avgjørende.

Byplanlegging og visjonsarbeid må være offentlig og styres politisk!
Som aktør i dette ressurs og kvalitetsorienterte arbeidet teller dine ideer. Vi oppfordrer deg derfor til å bruke de påfølgende sidene.

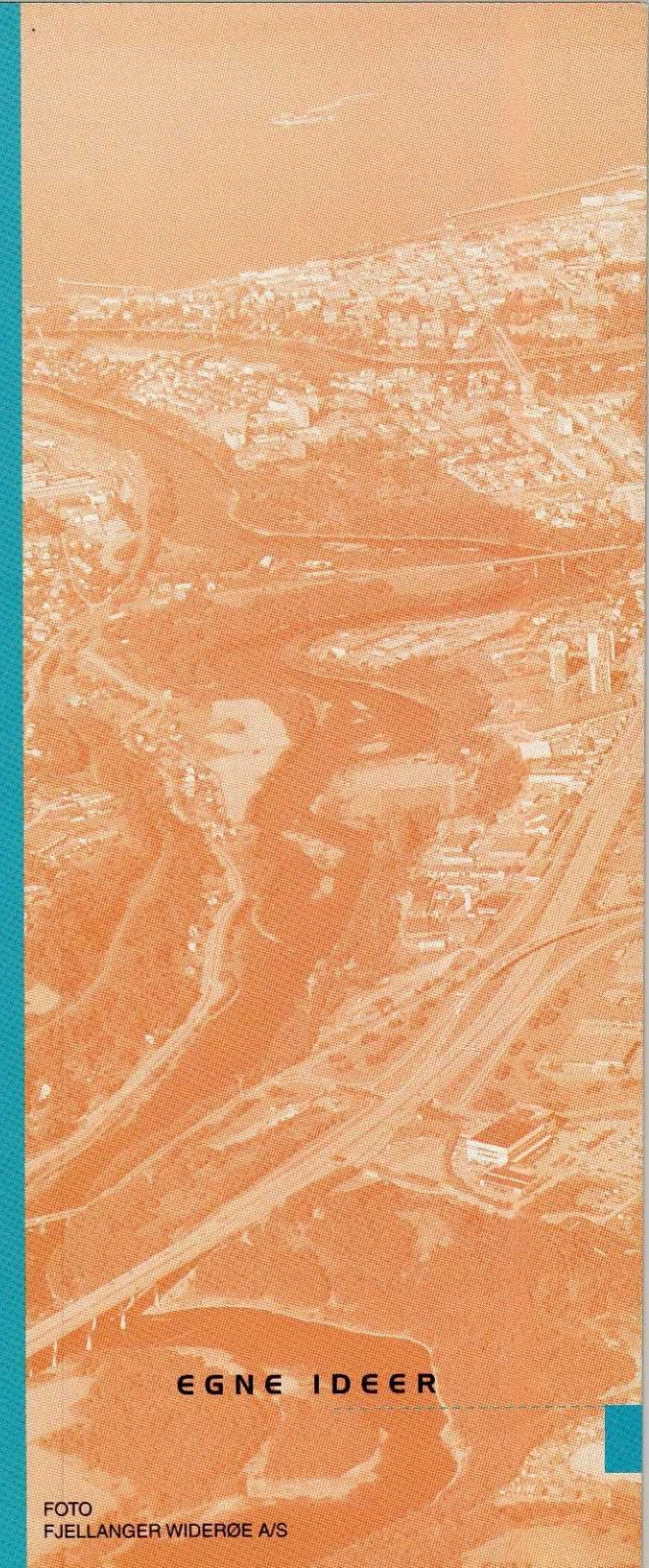
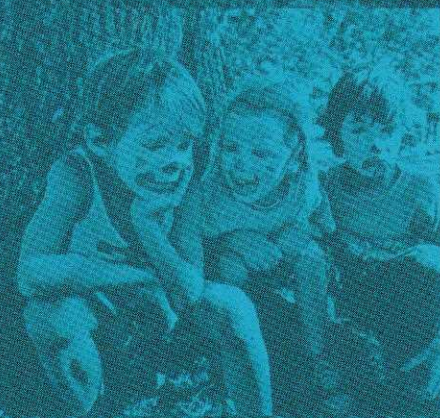


FOTO
FJELLANGER WIDERØE A/S



Fire arkitektkontor har bidratt i et samarbeid med byplankontoret:

- Per Knudsen Arkitektkontor AS,
- Lusparken Arkitekter AS,
- Voll Arkitekter AS,
- Pir II Arkitektkontor AS.

På Byplankontoret har følgende deltatt:

- Arnfinn Stabursvik, fung. byplansjef
- Hugo Olsen, sjefsingeniør
- Ann-Margrit Harkjerr, overarkitekt
- Håkon Skagen, overarkitekt
- Hans Jørgen Foss, overarkitekt
- Arnt Ove Okstad, overingeniør.
- Kari Elisabeth Paulsen, overarkitekt

De innledende avsnittene er skrevet av Hans Jørgen Foss og sammenstilling og layout er utført av Pir II Arkitektkontor A/S.

Trykk:
Trondheim kommunes trykkeri