

**REFERAT - MØTE Nr.1 / 2025**

Møtet gjelder	Rådet for byarkitektur
Møteinnkaller	Byarkitekten
Møte nr.	1 - 2025
Møtetidspunkt	28.01.2025, 12:30 - 15:30
Sted	Kjøpmannsgata 36, Møterom Tuba (5.etasje)
Deltakere:	Møteleder: Nadja Sahbegovic (Byarkitekt) Referent: Einar Bye Mette Bye (Byantikvar)
Håndverkerforeningen NTNU, AB-fakultetet Næringsforeningen NLA TAF	Rådsmedlemmer: Torgeir Rønning Steffen Wellinger Line Snøfugl Storvik Astrid Kjølén (vara) Ragnhild Snustad
	Gjester: Byplankontoret ved: Maria Håbjørg, Pall Tomasson (digitalt) Diamanta Zogaj Rrustemi og Bjørn Inge Melås
Meld forfall til:	einar.bye@trondheim.kommune.no / tlf: 46676670
Vedlegg sendt ut ved innkalling	1. Presentasjon, Ladehammerveien 4-6 2. Illustrasjonsvedlegg, Ladehammerveien 4-6 3. Formingsveileder, Ladehammerveien 4-6 4. Presentasjon, Søbstadvegen 3 - 5
Vedlegg:	1. Rådets uttalelse til sak 1.4 - Ladehammerveien 4 - 6 2. Rådets høringsuttalelse til sak 1.5 Søbstadveien 3 - 5 3. Komplette presentasjon, Ladehammerveien 4 - 6
Habilitet:	Nadja Sahbegovic er meldt inhabil i sak 1.4 Trond Heggem er meldt inhabil i sak 1.4

Hvis du har kommentarer til referatet ta kontakt med Byarkitekten eller rådets sekretær:
einar.bye@trondheim.kommune.no, tlf: 466 76 670

1.1 Godkjenning av agenda

Nytt punkt 1.2.1.

1.2 Presentasjonsrunde

Møtet ledes av byarkitekt Nadja Sahbegovic som tiltrådte stillingen i desember. Rådets medlemmer presenterer seg kort.

1.2.1 Status representanter

Praksisen er at hver enkelt organisasjon velger hvem som skal representere dem i Rådet for byarkitektur. I statuttene står det at: *“Det er ønskelig at medlemmene sitter i to år, og at hovedmedlem og varamedlem er på valg hvert sitt år for å ivareta en overføringsverdi.”* Ettersom organisasjonene har forskjellig praksis og ulike valgsykluser vil det ikke være helt regelmessig når representanter skiftes ut. Byarkitekten forholder seg til at organisasjonene styrer dette selv, men vi legger vekt på at vara og fast representant bør velges på ulikt tidspunkt.

Vara for TAF, Charles-Edmond Francois, flytter fra Trondheim og fratrer sin plass i rådet. Vi takker Charles for innsatsen. Olivier Herail tar over hans rolle inntil videre. Det kan forekomme endringer i forbindelse med ordinær valgsyklus i TAF.

1.3 Nytt fra Byarkitekten

Statusoppdatering fra Byarkitekten:

- Gateseminar avholdt 4. desember i regi av Byplankontoret med politikere, utbyggere, arkitekter, fylke og administrasjon.
- Runde med ledelse på enhetene.
- Arkitekturstrategien ble sendt til politisk behandling før jul.
- Ansettelsesprosess godt i gang.
- Futurebuilt Trondheim er i full gang! Formell lansering blir 11.mars.
- Kick off for arbeid med ny Arkitekturveileder i Oslo, og møte med DOGA angående arbeid med nasjonal arkitekturpolitikk.

1.4 Detaljregulering Ladehammerveien 4 - 6 og Kaptein Kaalds vei 10

Status: Komplet planforslag

Planforslaget tar utgangspunkt i en arkitektkonkurranse mellom fem prekvalifiserte team hvor vinnerbidraget kom fra et lag bestående av PKA arkitekter, Brendeland & Kristoffersen Arkitekter, Erik Langdalen Arkitektkontor og Bjørbekk & Lindheim.

Konseptet er nå bearbeidet videre til et komplett planforslag.

Det maritime skolesenteret (senere Ladejarlen VGS) ble bygget i årene fra 1957 til 1964, med enkelte tilføyelser i senere tid. Anlegget ble i sin helhet plassert i verneklasse B i forbindelse med nylig revisjon av KPA. Planforslaget som nå foreligger omfatter både riving, rehabilitering, gjenoppbygging, påbygg og nybygg. Bebyggelsen skal primært romme boliger, men også noe næring.

Planforslaget presenteres av Maria Håbjørg og Pall Tomasson fra Byplankontoret. Viser til utsendt [presentasjon](#).

Fem hovedutfordringer som trekkes fram av byplankontoret er:

1. Foreslått nybygg (G) går ut i grønnstrukturen og i bratt terreng, det er uheldig.
2. Uterom på bakken har for mye skygge i mars og juni. Skygge fra bygg G gjør at leiligheter i bygg E ikke får sol. Økt skygge fra bygg C er uheldig for uterommet i øst.
3. Deler av bygg F går for langt ut i skrenten og medfører en eksponert høy sokkel.
4. Påbygg på bygg D reduserer utsikten fra eksisterende boliger i Kaptein Kaalds vei.
5. Virkninger på landskap, Ladehammeren og grønnstruktur

Rådets uttalelse til planforslaget ligger som vedlegg 1

1.5 Detaljregulering Søbstavegen 3 - 5

Status: Planforslaget er [lagt ut på høring](#), med frist for innspill 24.02.2025

Planforslaget ble behandlet i Byutviklingsutvalget 04.12.2024, hvor Byplankontoret i sitt [fagnotat](#) anbefalte at planforslaget ble avvist i sin daværende form. Uenigheten mellom Byplankontoret og forslagsstiller gjelder primært stedstilpasning og forholdet til nullvekstmålet i biltrafikken.

Byutviklingsrådet vedtok å sende planforslaget ut på høring med følgende endringer:

1. Bebyggelsens høyder må reduseres til mellom 4-7 etasjer og det må sikres varierte høyder i plankart og bestemmelser. Oppdaterte illustrasjoner må følge planen på høring.
2. Parkeringsbestemmelsene må endres slik at de er i tråd med nylig vedtatt KPA.
3. Trapp mellom torg og uterom må sikres bedre i bestemmelsene med krav til bredde og plassering. Kobling mellom bakkeplan og uterom må styrkes.
4. Tillatte overbygg på tak (heishis, tekniske anlegg etc.) på inntil 4,5 meter på inntil 10% av takflaten, samt pergola, drivhus, rekkverk (takterrasser) må illustreres for at saken skal være best mulig opplyst.

5. Leilighetsfordelingen må endres slik at det tillates en mindre andel småleiligheter enn det som ligger i planforslaget (60% 1- og 2-roms).

Planforslaget presenteres av Diamanta Zogaj Rrustemi fra Byplankontoret.

Viser til utsendt [presentasjon](#).

Rådets uttalelse til planforslaget ligger som vedlegg 2

1.6 Plan for semesteret/året

1.6.1 Strategisk arbeid for semesteret

Det har kommet et initiativ oversendt fra rådsmedlem Ragnhild Snustad med forslag om at rådet fokuserer på urban mobilitet som en satsing i tida som kommer. Dette viser seg som et svært aktuelt tema, spesielt med tanke på Nyhavna, men også i mange andre saker. I samme henvendelse er det også et forslag om å avholde tematiske møter to ganger i året med vararepresentantene til stede.

Andre tema som kan være aktuelle i den sammenhengen er:

- Videre oppfølging av sokkelarkitektur. Vi ser stadig mange slike plansaker.
- Bokvalitet - ønske om å løfte temaet av enheter i Trondheim kommune
- Fortetting - KPAs byggesone 1 og 2 - hva er riktig grad av utnyttelse?
- Fasadeutforming i forbindelse med byggesaker

Ved å jobbe tematisk vil rådet gjøre seg selv mer relevant og bli mer synlig.

1.6.2 Temamøte om bygater og urban mobilitet

Mobilitet er et gjentakende tema i saker som rådet har behandlet og i byutviklingen generelt. Selv om kunnskapen og velviljen tilsynelatende er til stede ser vi at de gode løsningene uteblir. For å drøfte problemstillinger og muligheter ønsker rådet å invitere de ulike aktørene inn til et samtalemøte.

Dagens praksis er preget av at alle parter skal innfri sine egne krav, men dette gir ingen god helhet. Dette kan belyses ved å vise til prinsipper fra Arkitekturstrategien, og formulere noen spørsmål til de inviterte aktører. Hvordan kan *dere* bidra til å realisere mål om en vakker, karakterfull, menneskevennlig og varig by?

Vekten må ligge på det overordnede samfunnsoppdraget, nemlig at vi ønsker en bedre by. Konklusjonene fra gateseminaret (avholdt 4.12.24) var at dette måtte løftes opp ytterligere

og diskuteres i fellesskap. Fremkommelighet for buss har fått for stor betydning og gateutforming preges av sektortenkning.

Byarkitekten setter i gang med å organisere dette og finne dato. Når referatet skrives er dato satt til 13. mars.

1.7 Neste møte

Det er mange viktige saker som kommer utover denne våren. Vi anser derfor at det er behov for et nytt rådsmøte ganske snart. Dato settes til 25.februar.

Tema for møtet blir Transittkaia/ Nyhavna.

1.8 Eventuelt

Det er ønskelig at mer av møtetiden brukes til tilbakemelding/diskusjon, og at mindre tid går med til presentasjoner. Byarkitekten skal følge opp dette.

Sak 1.4 - 2025 Detaljregulering:

Ladehammerveien 4 - 6 og Kaptein Kaalds vei 10

Status: Komplet planforslag

Planforslaget tar utgangspunkt i vinnerforslaget fra arkitektkonkurransen. Konseptet er nå bearbeidet videre til et komplett planforslag.

Planforslaget er presentert av Maria Håbjørg og Pall Tomasson fra Byplankontoret.



Fem hovedutfordringer som trekkes fram i presentasjonen er:

1. Foreslått nybygg (G) går ut i grønstrukturen og i bratt terreng, det er uheldig.
2. Uterom på bakken har for mye skygge i mars og juni. Skygge fra bygg G gjør at en del leiligheter i bygg E ikke får sol. Økt skygge fra bygg C er uheldig for uterom i øst
3. Deler av bygg F går for langt ut i skrenten og medfører en eksponert høy sokkel.
4. Påbygg på bygg D reduserer utsikten fra eksisterende boliger i Kaptein Kaalds vei.
5. Virkninger på landskap, Ladehammeren og grønstruktur

Rådets uttalelse

Rådet anser at planforslaget jevnt over viser god forståelse for situasjonen og nødvendig respekt for det historiske anlegget. Formingsveilederen er grundig, med treffende analyser som vektlegger samspillet mellom det horisontale og vertikale, samt opplevelsen av det lineære landskapsplatået mot den buede kollen. Selve planforslaget etterlever imidlertid disse prinsippene i varierende grad. Et godt hovedgrep er akse som går fra sør mot nord gjennom anlegget. Dette bidrar til å gi anlegget en offentlig og imøtekommende karakter.

Virkninger på landskapet

Bygg G og F beveger seg utenfor landskapsplatået og bryter dermed med prinsippet fra formingsveilederen (s. 15- 17). Rådet er kritisk til dette. Bygg F har også en massivitet som ikke kjennetegnes som hverken horisontal eller vertikal. Byggets størrelse og form virker dominerende og harmonerer ikke med anleggets helhetlige komposisjon og balanse. Rådet etterlyser også en illustrasjon som viser hvordan bygget vil fremstå fra Ladestien i nord. Rådet anbefaler at bygg F reduseres i omfang og trekkes lenger inn på platået, tilsvarende eksisterende bebyggelse. Dette var bedre løst i konkurranseforslaget.

Inngrep i grønnstruktur og terreng

Bygg G er plassert ut i grønnstrukturen i et svært bratt område. Terrenginngrepene som kreves for å få til dette kan ha store visuelle konsekvenser som er vanskelig å forutse. Rådet mener dessuten det er dumt å bryte med en helt fersk KPA og vi anbefaler at bygg G sløyfes. Med dette oppnår man også vesentlig bedre utearealer og solforhold. Rådet stiller seg for øvrig kritisk til foreslått makeskifte grønt ettersom de nye arealene primært består av parkmessig gressplen, som er en annen naturtype enn det som går tapt.

Solforhold

Forutsatt at bygg G tas ut av prosjektet anser rådet at solforholdene virker akseptable. Å bygge på én etasje på eksisterende struktur bør kunne tåles med tanke på dagslys, og er en mer farbar vei enn å anlegge flere nybygg.

Komposisjon/høyder

Bygg C, D og E har i dag en sterk horisontalitet som spiller opp mot de vertikale innslagene. Påbygg på én etasje ivaretar fortsatt det horisontale inntrykket, men når det kommer påbygg tilsvarende 2,5 etasjer i bakkant er det mer problematisk for anleggets helhetlige uttrykk, og opplevelsen av Ladehammeren som landskapsform i bakgrunnen. Anlegget burde fortsatt tydelig underordne seg denne karakteristiske høyden, mens det i forslaget kommer i konflikt med den tydelige konturen.

Parkering

Rådet er noe spørrende til parkeringskonseptet. I snitt-tegninger er kjeller markert som "mulig parkering". Det må klargjøres om dette skal inngå i BRA. Det har stor betydning for regnestykket. Rådet poengterer også at planforslaget er illustrert med store trær mellom bygg C og D, men det blir neppe slik med en stor P-kjeller under. Dette påvirker også overvannshåndtering med mer. Rådet savner en tydeliggjøring av om planlagte P-kjellere er eksisterende, eller om det er snakk om ny utgraving. Konsekvenser ved utgraving av ny kjeller er i så fall lite problematisert.

Næring

I og med at anlegget opprinnelig har hatt en allmenn funksjon, og nå i stor grad blir privatisert, er rådet opptatt av tilgjengelig uteareal/gjennomgang og at det sikres mangfold i næringsarealet. Bestemmelsene må sikre at det f.eks ikke blir en dagligvarebutikk som fyller hele arealet.

Rådet for byarkitektur

Sak 1.5 - 2025 Detaljregulering Søbstavegen 3 - 5

Status: Planforslaget er [lagt ut på høring](#), med frist for innspill 24.02.2025

Planforslaget ble behandlet i Byutviklingsutvalget 04.12.2024. Byplankontoret anbefalte i sitt [fagnotat](#) at planforslaget skulle avvises i sin daværende form. Uenigheten mellom Byplankontoret og forslagsstiller gjelder primært stedstilpasning og forholdet til nullvekstmålet i biltrafikken.

Sammendrag av rådets uttalelse

Rådet understreker at denne store og sentrale eiendommen må utvikles med varige kvaliteter som kommer hele bydelen til gode. Rådet anser at planforslaget legger opp til for stor utnyttelse og at det fører til en rekke negative konsekvenser som blant annet for store høyder og et ikke tilfredsstillende gatemiljø. Bebyggelsen fremstår massiv i sin sammenheng og blokkerer siktlinjer mellom øst og vest. Rådet påpeker også at angitt etasjetall gir en misvisende fremstilling av reell høyde. At bebyggelsen plasseres på en sokkel er til hinder for å oppnå gode kvaliteter. Rådet anbefaler at man fjerner den øvre parkeringsetasjen, slik at gårdsrommet kommer ned på gatenivå mot Søbstadvegen. For øvrig viser vi til rådets generelle uttalelse angående sokkelarkitektur, [sak 8.3 - 2022](#).

Rådets uttalelse

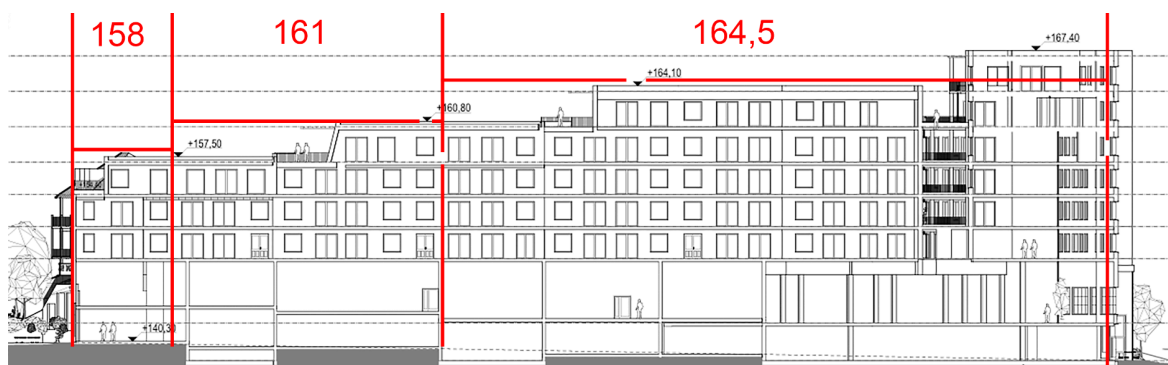
Utgangspunkt

Heimdal sentrum har de siste årene vært berørt av massiv utbygging. Dessverre har denne utviklingen gitt flere ulemper enn gevinster tilbake til bymiljøet og bydelen. Med tanke på viktigheten av Heimdal som sentrum, er det avgjørende at det som bygges utgjør et varig løft som kommer hele bydelen til gode. Planforslaget er vurdert blant annet med utgangspunkt i høringsutkastet for ny Arkitekturstrategi i Trondheim.

Utnyttelse

Utnyttelsesgraden er langt over minstekravet i byggesone 1 og Rådet mener bebyggelsen er for høy både mot øst og mot nord. Vi påpeker også at man må forvente tilsvarende utnyttelse ved nabotomten (Søbstadvegen 7), noe som bør illustreres. Endringen som er gjort etter byutviklingsutvalgets føringer (krav om 4 - 7 etasjer) har forsvinnende liten effekt. Rådet påpeker også at etasjetall kan gi et feilaktig inntrykk av høyden ettersom de to nederste etasjene til sammen utgjør opptil 10 meter, tilsvarende tre boligetasjer. Dette bør tydelig påpekes i fagnotatet. Rådet ønsker også å påpeke at illustrasjonene viser en større grad av nedtrapping enn det som er angitt i plankartet. Kommunens [illustrasjonsveileder](#) sier

at "Illustrasjoner skal alltid vise maksimal utnyttning av planen." Rådet overlater til Byplankontoret å sikre samsvar mellom illustrasjoner og planforslag.

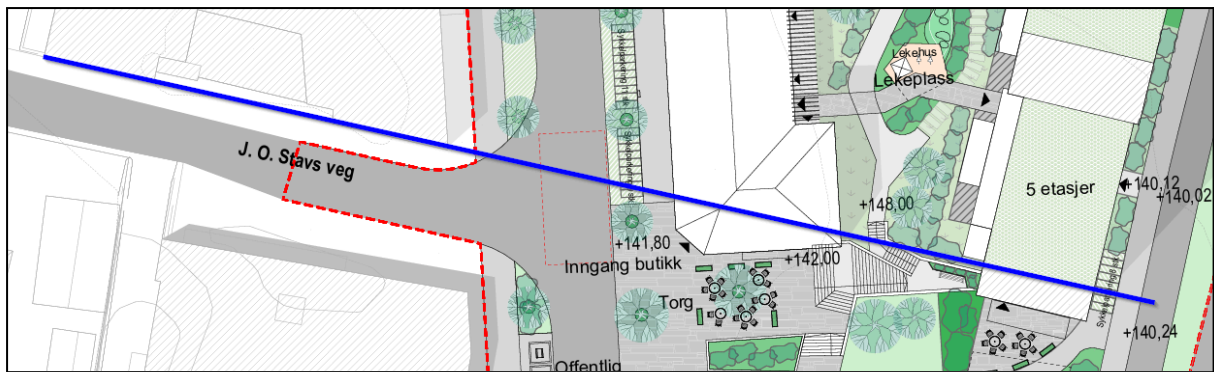


Illustrasjonene viser større nedtrapping mot nord og øst enn det plankartet angir. Skissen over er omtrentlig.

Sikten fra Ole L. Kolstads vei mot silhuetten i øst er vesentlig å ivareta. Illustrasjon viser at planforslaget blir som en mur mot utsikten og bryter vesentlig mot bysiluetten. Flere alternativer kan med fordel illustreres.



Mot vest mener rådet at man må forholde seg innenfor byggelinja langs J.O. Stavs vei. Det gir også større plass til torget og åpner for enda mer kvalitet her, noe som beriker prosjektet!



Alternativ løsning

Som alternativ løsning foreslår Rådet en omrokking, hvor dagligvare og parkering plasseres i nedre plan, med innkjøring til P-kjeller i sørøst. I øvre plan mot Søbstadveien vil det være bedre vilkår for annen og mer publikumsrettet virksomhet. Med dette oppsettet er det også enklere å etablere en innvendig kobling mellom funksjonene i de to etasjene. Ved å kutte parkeringen i andre etasje åpner man også for at gårdsrommet kommer ned på gateplanet.

Sokkelarkitektur

Rådet for byarkitektur har satt fokus på denne typen "sokkelarkitektur" fordi vi ser at det er en bygningstype som fører med seg en del ulemper. Dette er tydelig oppsummert i rådets [uttalelse fra sak 8.3 - 2022](#). Under følger en punktvis oppsummering av Rådets prinsipper for bedre utforming av sokkelarkitektur. Under hvert enkelt punkt er planforslaget kommentert:

- *Sokkeletasjen må innarbeides i det helhetlige arkitektoniske konseptet. Aller helst bør sokkelen innlemmes fullstendig i form og materialbruk, men for å skape en oppdeling i bebyggelsen kan den også legges litt inntrukket i forhold til de øvrige bygningsvolumene som møter bakken.*

Kommentar: Forholdsvis greit løst både mot Heimdalsveien og Søbstadveien

- *Lange og uavbrutte fasader bør unngås, spesielt mot gate. Variasjon i farge og materialbruk er ikke tilstrekkelig for å skape oppdeling, det må arbeides med volumet. En god løsning kan være å bryte opp bebyggelsen med trapper og innganger/portrom.*

Kommentar: Bra med vinduer og dører, men særlig fasaden mot øst burde vært mer oppbrutt, muligens med gjennomgang.

- *Ny bebyggelse må legge til rette for at gående skal kunne bevege seg effektivt gjennom området døgnet rundt. Dette kan løses med gjennomganger, men sikres best ved å unngå store fotavtrykk, og heller bygge med en finmasket struktur.*

Kommentar: Når hele planområdet bebygges med ett stort bygg blir fri ferdsel vanskelig. Ved siden av trapper og portrom kan innvendige gjennomganger være kompensierende.

- *Åpne fasader med vinduer, dører, trapper og portrom i øyehøyde har stor betydning for opplevelsen av å bevege seg langs en fasade. Byggenes planløsning bør ta sikte på å plassere utadrettet næring og boliger på bakkeplan. Lukkede funksjoner uten behov for dagslys bør i denne etasjen heller legges i bakkant.*

Kommentar: Det er bra at funksjoner møter gateplanet i riktig høyde. Nordfasaden derimot er lukket, avsatt til parkeringsformål. Foliering av dagligvarebutikkens vinduer mot Søbstadveien bør begrenses i bestemmelser.

- *For å bidra til en attraktiv by i øyehøyde må også uterom formes med urbant fokus. Godt utformede overganger, møbleringssoner mellom husvegg og gate og planting av bytrær kan tilføre gatene positive kvaliteter.*

Kommentar: En del positive intensjoner som illustrasjonene viser må forankres i bestemmelser. Søbstadveien er solrik og bør prioriteres. Her er det planlagt mange sykkelstativ, men ellers ingen ytterligere møblering. Trerekke mot Bjørndalen må tegnes inn og kompletteres.

- *Butikker er viktige møtesteder i nærmiljøet. Ved inngang til butikk bør det tilrettelegges for utvendig opphold med møblering. Overbygd parkering bør alltid anlegges vekk fra gate og ikke i forbindelse med butikkens hovedinngang. Matbutikker på bakkeplan kan ikke belage seg på å helfoliere alle vindusflater.*

Kommentar: Et solrikt torg er fint plassert ved butikkens inngang. Parkering er plassert mot yttervegg i nord og det påvirker gatemiljøet negativt. Illustrasjonene viser store vinduer langs fasaden, men hvordan vil det faktisk bli? Vindusfoliering bør begrenses.

- *Parkering under tak legger sterke føringer for bebyggelsen. I hver enkelt sak bør det vurderes om og hvordan korttidsparkering også kan løses utenfor bygningskroppen*

Kommentar: Mer vesentlig i denne saken er å redusere antallet parkeringsplasser. Dersom man kan ta ut parkeringsarealet fra 2.etasje oppnår man et gårdsrom med direkte tilgang fra Søbstadveien og mulighet for passasje gjennom kvartalet.

Rådet for byarkitektur



Ladehammerveien 4 og 6 og Kaptein Kaalds vei 10

NØKKELINFO REGULERINGSPLAN

Forslagsstiller: Ladehammeren AS v/Liv Svare

Plankonsulent: PKA Arkitekter AS

Saksbehandler: Páll Tómasson

Saksnummer: 2024/15149

Planident: r20240020

Skolekrets: Lade

Formål i planforslaget: Bolig/forretning/tjenesteyting

Antall boliger/næring: Bortimot 300 boliger

Inntil 2000 m² næring

Planforslaget forholder seg til ny KPA

SAMMENDRAG

Hva vil utbygger?

- Skal bruke en stor del av eksisterende bebyggelse. og øke BRA 17.400m² til 25.200m².
- Planlegger etter ny KPA byggesone 2 og definere området somentrumsformål.
- Bygge i hensynssone naturmiljø, med kompenserende tiltak.

Hva sier kommunen?

- Er skeptisk til fjernvirkning og at skala og balanse i bebyggelsen endres i stor grad.
- Er skeptiske til bygging i grønnstrukturen (bygg G og F), mener det må reduseres/omformes.
- Er skeptiske til bygningshøyder som kutter utsikt for eksisterende boliger i Kaptein Kaalds vei.
- Ser ut til å være mye skygge på uterommene.



Planområdet ligger like øst for xxx



Planområdet



Illustrasjonen av prosjektet

Varsel om planoppstart

10.9.2024

Vedtak offentlig ettersyn

xx.xx.2023

Høringsfrist

xx.xx.2023

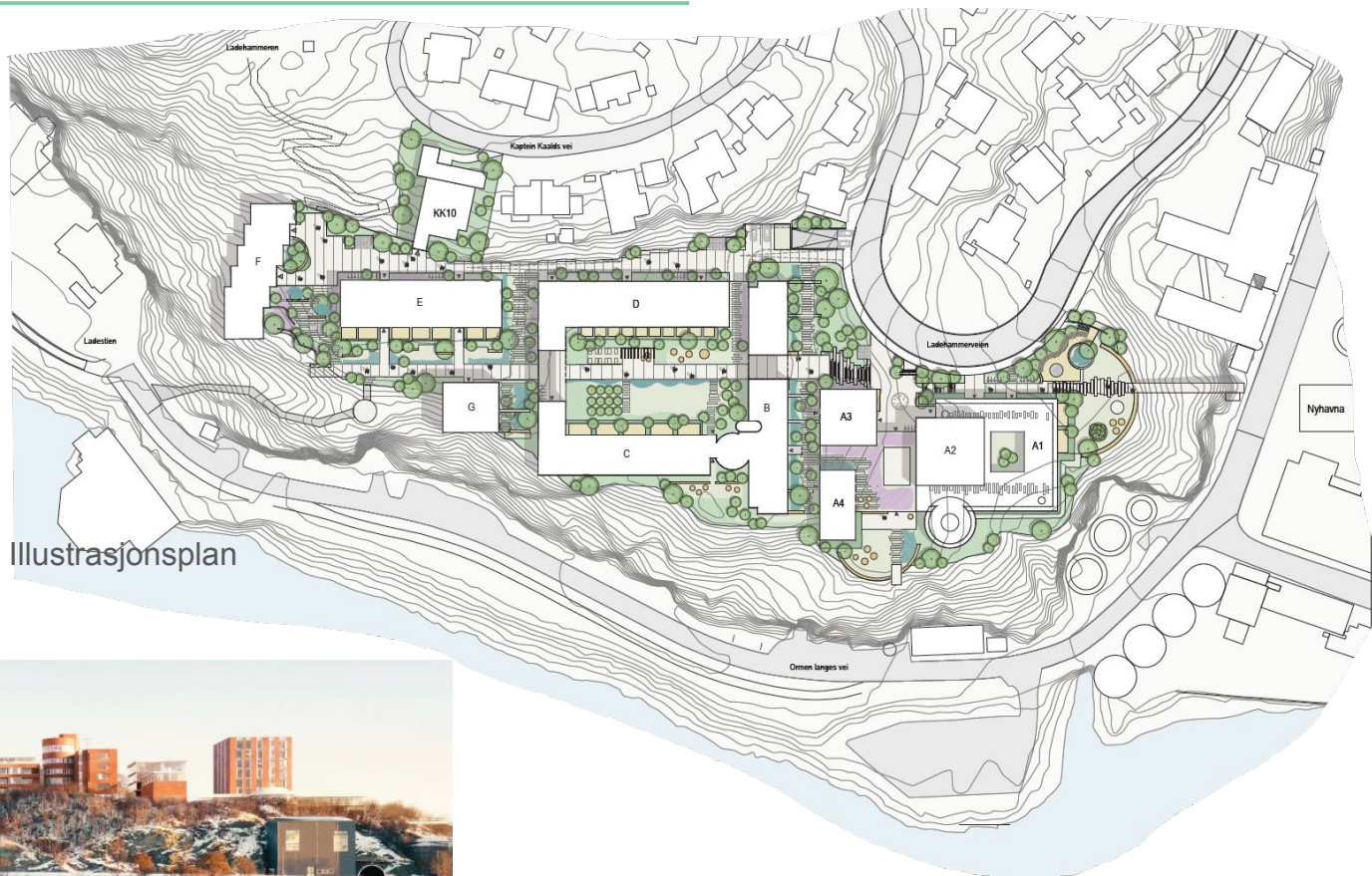
Sluttbehandling

xx.xx.2023

Situasjonsplan for planlagt tiltak



Brunosten

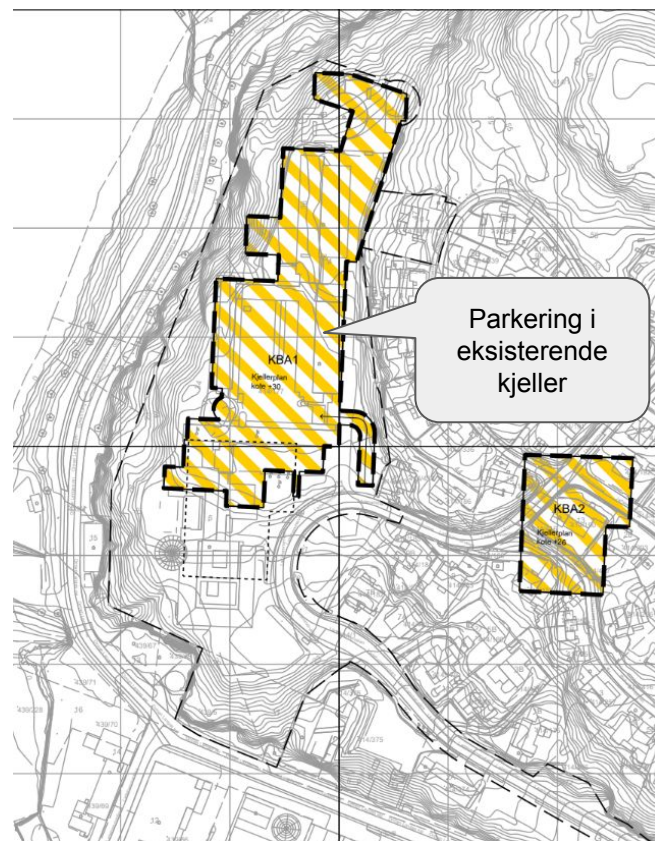
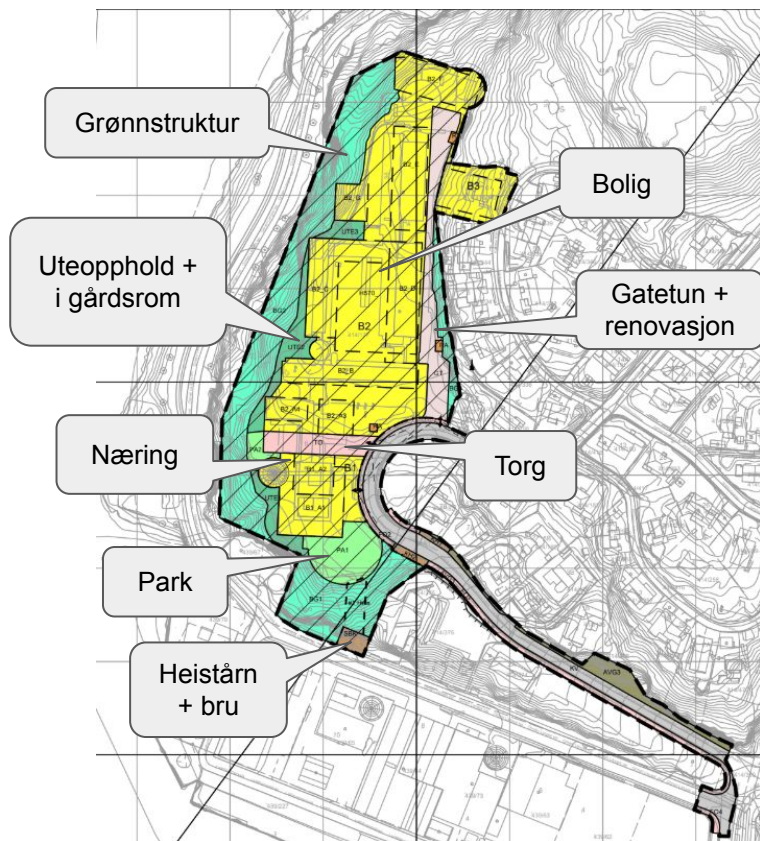


Illustrasjonsplan

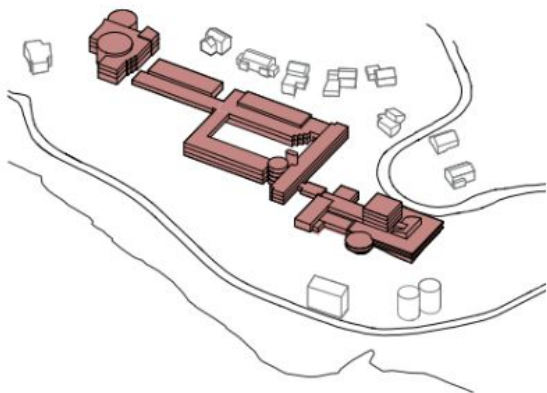


Fjernvirkning

Plankart

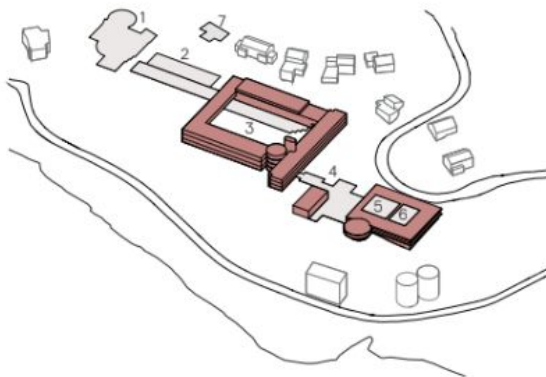


Eksisterende / rives / tilføres



Eksisterende

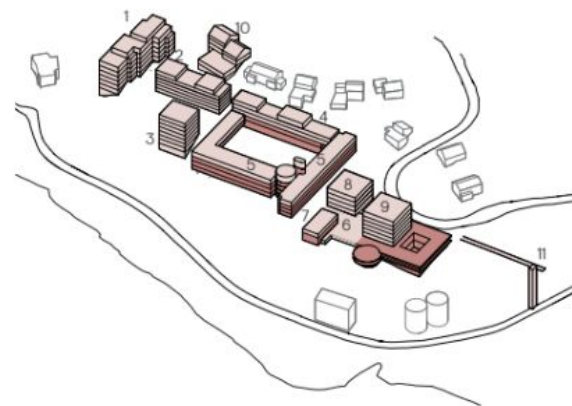
Anlegget ble bygget på 60-tallet for å huse de maritime skolene i Trondheim. Det ligger på ei hyle i terrenget og kjennetegnes av en enhetlig materialbruk, tydelige geometriske former og vekslinger mellom horisontale og vertikale elementer. Anlegget har de siste årene stått tomt og preges av stort forfall.



Videreføres

Det er ønskelig å bevare dagens struktur, men deler av bebyggelsen fjernes pga teknisk tilstand/areal lite egnet til bolig.

1. Bygg F: vanskelig å transformere til bolig. Ikke antikvarisk verdi.
2. Bygg E: Ikke egnet til transformasjon til bolig. Oppføres på nytt.
3. Klasseromsfløy D: Fjernes for å få en bygningsdybde tilpasset bolig.
4. Midtparti A1: Fjernes for å tilgjengliggjøre den attraktive fjordsiden.
5. A2 (Brunost): Ikke egnet til transformasjon til bolig. Oppføres på nytt.
6. Ventilasjonsrom A1: Fjernes for å tilbakeføre gårdsrom
7. Kaptein Kaalds vei 10: ikke antikvarisk verdi

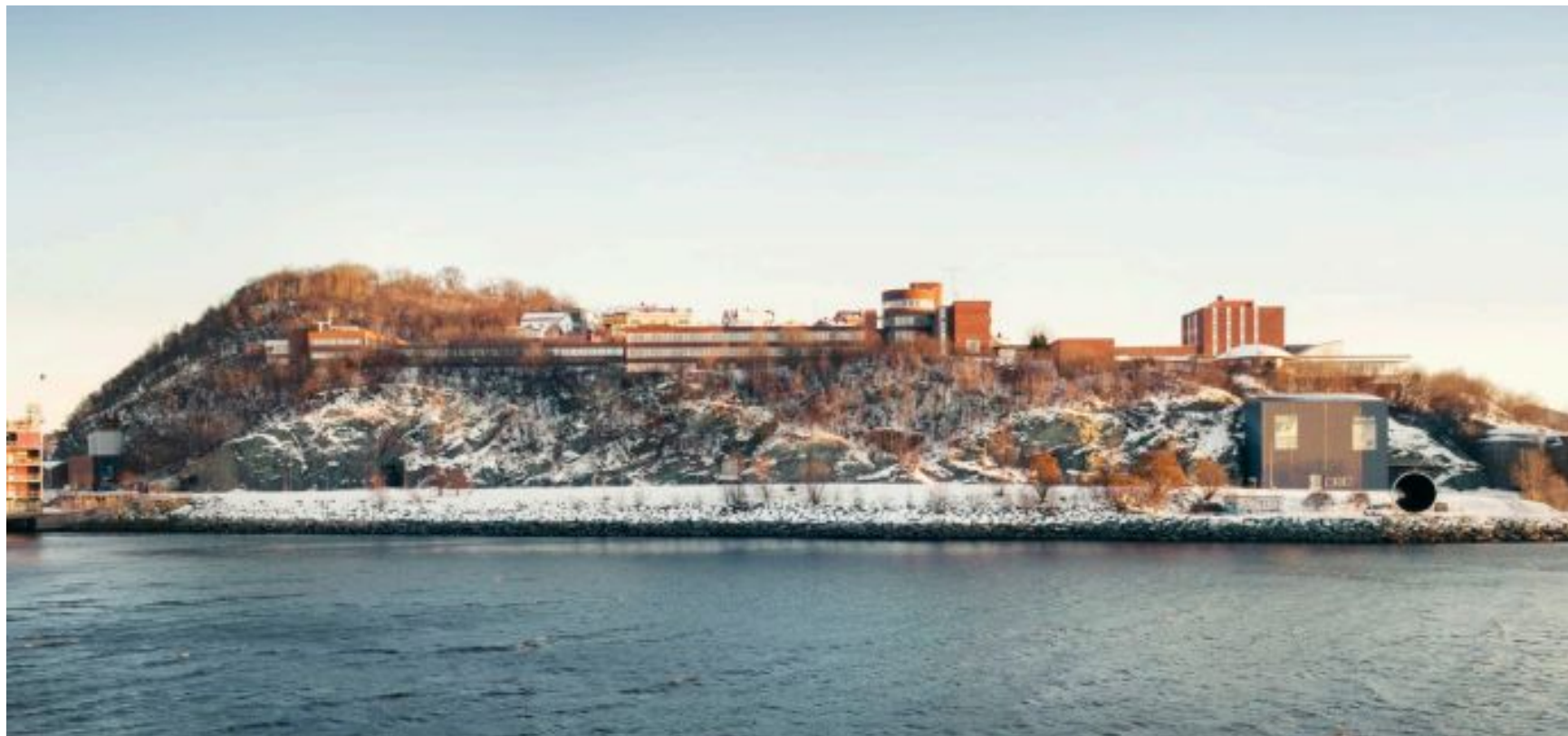


Nytt

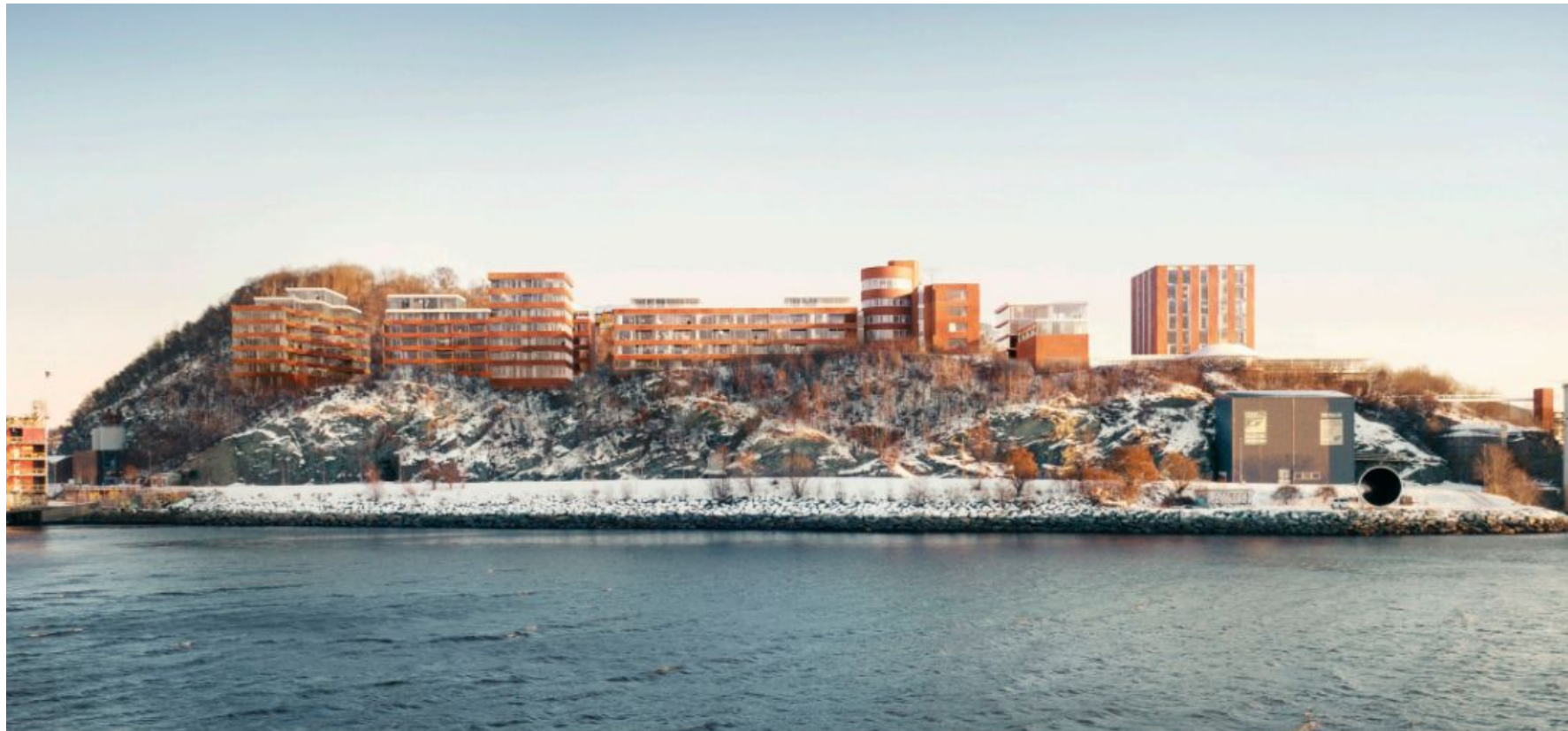
Nye tilføysler i form av påbygg og nye bygg som spiller videre på eksisterende anlegg.

1. Nybygg F: trapper seg etter terreng, 6. etasjer
2. Nybygg E: 4/5 etasjer + sokkel
3. Nybygg G: 6 etasjer + 2 sokkeletasjer
4. Påbygg D: 2/3 etasjer ekstra
5. Påbygg B+C: 1 etasje ekstra
6. Midtparti A1: lett paviljongbygg
7. Påbygg A4: 1 etasje ekstra
8. Nybygg A3: 4 etasjer + sokkel
9. Ny Brunost A2: 6 etasjer fra tak paviljong
10. Nybygg Kaptein Kaalds vei 10
11. Heis som kobler anlegget til Nyhavna/

FØR



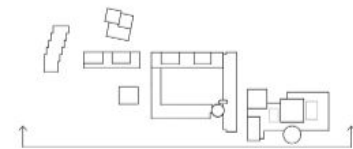
ETTER



Vinnerforslag fra arkitektkonkurransen



Snitt foreslått bebyggelse



Illustrasjon



Sol på uterom



Etter: 21. mars kl. 12.00



Etter: 21. mars kl. 15.00



Etter: 21. mars kl. 18.00



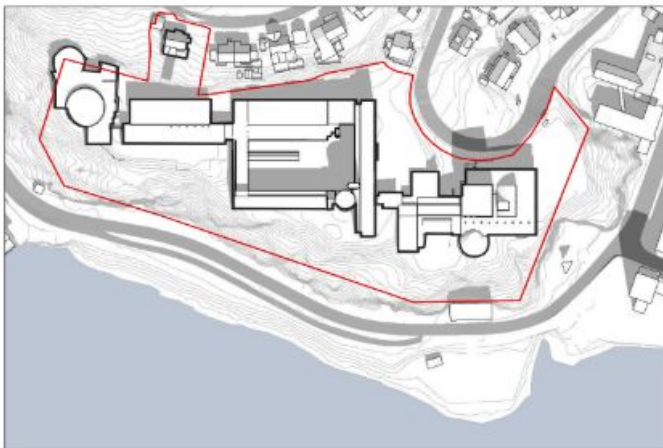
Etter: 22.april kl. 12.00



Etter: 22.april kl. 15.00



Etter: 22.april kl. 18.00



Før: 23.juni kl 18.00



Før: 23.juni kl. 20.00



Etter: 23.juni kl 18.00



Etter: 23.juni kl. 20.00

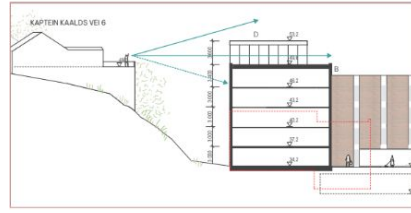
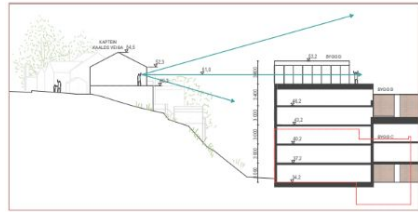
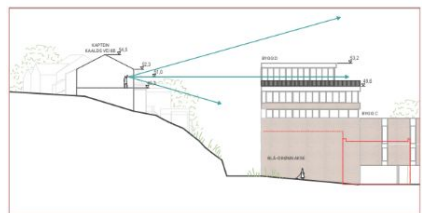
Fjernvirkning fra molo



Fjernvirkning fra Transittkaia/Dora2



Konsekvenser for naboer



Saksbehandlers vurdering

Planforslaget bygger på eksisterende bebyggelsesstruktur fra det opprinnelige anlegget.

Hovedutfordringen i planforslaget kan sammenfattes i 5 hovedpunkter:

1. Foreslått nybygg (G) ut i grønnstrukturen og bratt terreng, er uheldig.
2. Uterom på bakken har for mye skygge i mars og juni. Skygge fra bygg G gjør at en del leiligheter i bygg E ikke får sol. Økt skygge fra bygg C er uheldig for uterommet i øst
3. Deler av bygg F går for langt ut i skrenten og medfører en eksponert høy sokkel.
4. Påbygg på bygg D, reduserer i stor grad utsikten fra eksisterende boliger i Kaptein Kaalds vei.
5. Virkninger på landskap, Ladehammeren og grønnstruktur

Formingsveileder utarbeidet av forslagsstiller gir et godt bilde av virkningene av foreslått prosjekt, og endringer som det medfører.

Innspill?

