



Uttalelse fra Byarkitekten

Referanse: NS/GKH/LS Dato 27. juni 2025

Til:	Byplankontoret
Fra:	Byarkitekten

Planforslag for Maskinistgata 2, før høring og offentlig ettersyn

Hva notatet gjelder

Byarkitekten har vurdert planforslaget for Maskinistgata 2 opp mot overordna planer for Nyhavna, Kvalitetsprogrammet for Nyhavna og målene i [Arkitekturstrategi for Trondheim](#). Vurderingen har særlig fokus på hvordan planen lykkes med å skape bymessig sammenheng, sikre arkitektonisk kvalitet, og etablere en god byform på en av byens mest sentrale og komplekse tomter.



Planforslaget for delområde 2 i Kommunedelplan for Nyhavna legger til rette for en omfattende transformasjon ved Lademoen stasjon med hotell, boliger, kontor, park og nye byrom. Forslaget inneholder to ulike alternativ for samferdsel, som vil ha stor betydning for det endelige resultatet. Illustrasjonen viser Knutepunktskvartalet med punkthuset til venstre, Stasjonskvartalet i midten og Strandveikvartalet til høyre.

Byarkitektens overordnede vurdering

Maskinistgata 2 er et sentralt fortettingsprosjekt, og en viktig kobling mellom den eksisterende byen på Lademoen og «den nye byen» på Nyhavna. Tomta er kompleks og det er mange eksisterende og framtidige hensyn som skal løses samtidig, i tillegg til et ønske om høy utnyttelse av tomta. Planens viktigste fokus bør være å bidra til en sammenhengende bystruktur, og etablere en typologi som binder sammen Lademoen med resten av Nyhavna. Slik forslaget foreligger nå, mener Byarkitekten at det ikke helt er i mål med å løse denne krevende oppgaven.

Planforslaget må tydeligere vise hvordan gater og offentlige rom kan bygge et tydelig, finmasket nett og styrke helheten på denne krevende tomte. Den valgte løsningen for metrobusstraseen gir sterke og uheldige føringer for planforslaget. Disse føringene går på bekostning av andre viktige bykvaliteter og samtidig er løsningen arealkrevende. Dette er særlig synlig i hvordan Jernbaneparken blir oppstykket, og hvordan utformingen av torg og gater styres av trafikkavviklingen i området. Til tross for at planforslaget er gjennomarbeidet, viser løsningene som foreslås at det er krevende å finne et godt formsvar under disse premissene.

Byarkitekten mener at flere vesentlige kvaliteter som er jobbet frem gjennom overordnede planer, kvalitetsprogram og parallelloppdrag om Nyhavna, er svekket. Planforslaget har flere utfordringer, blant annet at:

- det ikke godt nok bidrar til å skape en sammenhengende bydel, og oppleves som en massiv øy som kan forsterke barrierevirkning mellom den etablerte byen og Nyhavna.
- byrom og gater er preget av trafikkavvikling fremfor opphold og byliv.
- bygningshøyde og -skala bryter med omgivelsene og byens høyhuspolitikk.
- den planlagte, sammenhengende grønnstrukturen er svekket og delt opp.
- parkeringen motstrider målet om bærekraftig mobilitet ved et kollektivknutepunkt.

Byarkitektens konklusjon

Planforslaget bør omarbeides for å sikre bykvalitet, bymessige sammenhenger, grønnstruktur og bærekraft. Byarkitektens anbefaler å definere de offentlige rommene tydeligere, rendyrke typologiene og dempe skalaen ved å:

- Styrke karakterene i viktige gater som Båttmannsgata og Strandveien, og bruke disse aktivt til å koble bydelene i området sammen.
- Stramme opp kvartalsstrukturen, sikre aktive fasader i førsteetasje, definere tydelige passasjer og forhold mellom offentlige og private rom.
- Fullføre kvartalet langs den historisk viktige Strandveien, og utforme denne som en bygate med blandet trafikk, og ikke som en separat sykkelvei.
- Redusere høyhuset, og både høydene opp mot åtte etasjer og skalaen på kvartalene.
- Bevare mest mulig grønnstruktur og koble sammen de ulike delene av Jernbaneparken.
- Redusere bilparkering og kraftig øke sykkelparkering.
- Utforme adkomst for alle til stasjonen og innganger på terrengnivå inn til bygg.
- Fortsette dialogen mellom forslagsstiller Bane Nor Eiendom og Svartlamon om det avsatte #3 *Byøkologisk forsøksområde* i planen. Målet bør være å finne gode løsninger som veier opp ulempene for Svartlamon som følge av utvidelse til to spor.

1. Bymessig sammenheng og byliv

Planforslaget bør etterstrebe en tydelig og sammenhengende kvartalsstruktur som aktivt bygger opp under og definerer gater og torg. Disse må utformes for opphold, og ikke som følge av kjørebaner, restareal og kryssende trafikk.



Illustrasjonen viser forslag til en ny kvartalsstruktur i planen, men hovedgrepet svekkes av at et sentralt byrom som Knutepunkttorget er utformet som snuplass for trafikk, passive fasader langs Båtmannsgata og inaktive passasjer mot Stasjonsplassen, og at Strandveienkvartalet ikke slutføres.

Maskinstgata

Maskinistgata er en viktig brikke for denne og andre planer på Nyhavna. Føringen om at det ikke kan etableres avkjørsler fra metrobusstraseen forsterker Maskinistgatas barrierevirkning og resulterer i at torgene blir snuplasser for kjøretøy, og at grøntstrukturen reduseres. Flere av valgene i planforslaget er direkte følgefeil av metrobusstraseens utforming.

Båtmannsgata

Båtmannsgata er den viktige forbindelsen mellom Strandveien og resten av Nyhavna vestover. Den må behandles som en sentral gate. Dette svekkes av at Knutepunkttorget er utformet som en snuplass, og at bebyggelsen mangler aktive fasader på bakkeplan.

Strandveien

Gata er en naturlig kobling mellom Nedre Elvehavn og Lademoen. Den historiske gata må underbygges med tydelig kvartalsbebyggelse i tråd med etablert bebyggelse på Svartlamon, og som danner vegger i gaterommet. Utformingen av ankomstpunktet til Strandveien,

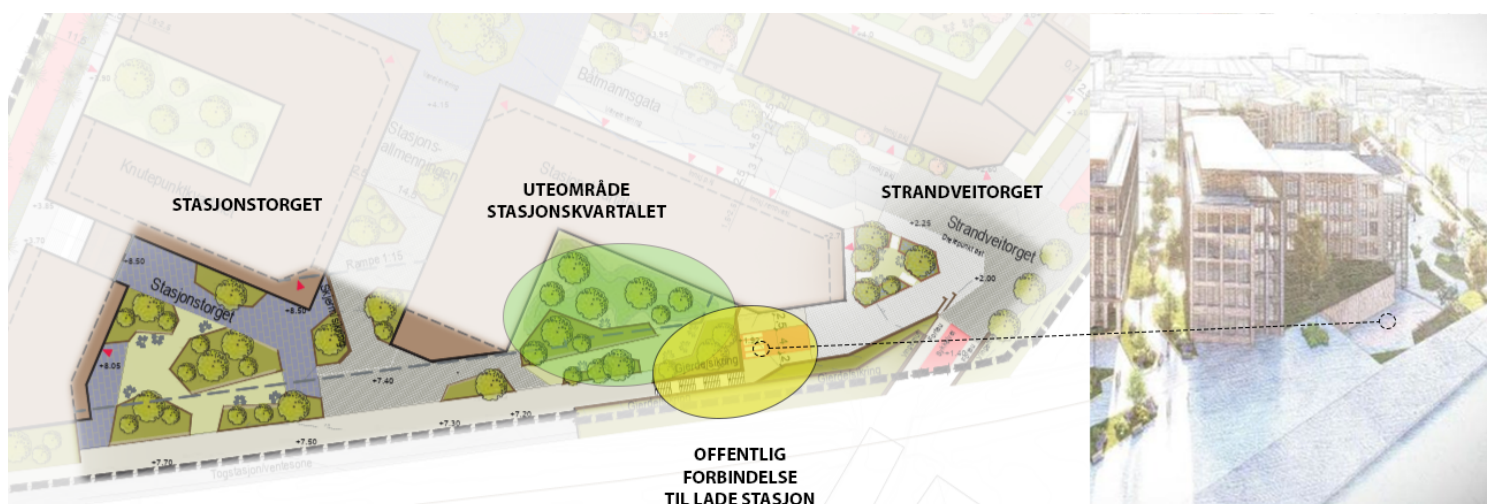
Strandveitorget, blir viktig. Sykling i blandet trafikk, og ikke regulert sykkelvei med separat sykkeløsning, vil gi grunnlag for en god bymessig gate i Strandveien.

Stasjonsplassen

Høydeforskjellen på 4,5 meter opp til Lademoen stasjon gjør adkomster til Stasjonsplassen krevende, og det må arbeides videre og bevisst med den arkitektoniske utformingen av trapper, ramper og heiser, og inngang og førsteetasjer til bygg.

Passasjene

De foreslåtte passasjene mellom Båtsmannsgata, Kobbegate og Lademoen stasjon er utformet som inaktive korridorer uten direkte tilknytning til bygningens funksjoner på gateplan. Fraværet av innganger og visuell kontakt skaper «døde» soner som svekker bylivet. Arkitekturstrategien oppfordrer til levende byrom, spesielt ferdselsårer som adkomsten til Lademoen stasjon.



Forholdet mellom private og offentlige rom er uavklart i planområdet - for eksempel mellom det private uteoppholdsrommet til Stasjonskvartalet (i grønt) og det offentlige Stasjonstorget. Forbindelsen markert i gult er ikke godt utarbeidet som en bymessig forbindelse mellom torgene og en adkomst til stasjonen. For å unngå uklare byrom og utrivelige baksider, må overganger og forbindelser være tydelig og godt formet.

Jernbaneparken

Gode grøntområder er veldig viktig hvis Nyhavna skal utvikles til et attraktivt byområde med høy utnyttelse. [Kvalitetsprogrammet for Nyhavna](#) legger gode føringer for det. Det er uheldig at planen foreslår å regulere avsatt grønnstruktur til ny bebyggelse. Byarkitekten mener halvprivate byrom med grønne vekster over parkeringskjeller, ikke kan regnes som avbøtende tiltak.

Jernbaneparken er et sentralt element i KDP Nyhavna, og kvalitetsprogrammet beskriver parken som et robust og tilgjengelig grøntområde for et mangfold av uformelle aktiviteter, lek og opphold for beboere og besøkende. Jernbaneparken er også en viktig del av bydelens overvannshåndtering og skal styrke Nyhavnas biologiske mangfold. Denne tilnærmingen er helt i tråd med Arkitekturstrategien om å skape gode fellesskap og møteplasser.

Byarkitekten kan ikke se at planforslaget legger dette til grunn i utforming av Jernbaneparken. I planforslaget er parken delt opp og redusert i areal. Parken var tenkt som en sammenhengende og helhetlig park på 7 800 m², men er nå blitt et parkareal delt i to på til sammen 3 550 m² uten overganger over Maskinistgata og inntil parkering i Strandveien.



Jernbaneparken i Kvalitetsprogram for Nyhavna og Jernbaneparken i planforslaget, illustrert uten å vise sammenhenger og overganger. Kan det som er igjen av grøntstruktur oppfylle intensjonen i kvalitetsprogrammet om en helhetlig blågrønn struktur som løser flere oppgaver samtidig? Vil arealet som er igjen danne et godt sammenhengende grønt byrom for mange brukere? Les om konseptet for Jernbaneparken i [Parallelloppdraget: Offentlige rom på Nyhavna](#).

2. Byform og høyder

Planforslagets mål er å skape et nytt, sentralt byområde med kvartalstruktur og tydelige siktlinjer balansert opp mot komplekse føringer. Samtidig preges forslaget av en manglende sammenheng med store sprang i høyder, kvartalsstruktur som ikke henger sammen og uklar sammensetning av typologier. Dette skaper en mindre lesbar bystruktur enn hva ambisjonen er.

Høyder

Det foreslåtte punkthuset på 14 etasjer er i direkte strid med byens arealplan, KPA, og politikken om at Trondheim ikke skal være en høyhusby. Et høyhus vil bryte med Trondheims jevne silhuett, blokkere utsikt og gi betydelig skyggevirkning, samtidig som plasseringen tett på kulturminnet Lademoen stasjon er svært utfordrende. Intensjonen er å markere et viktig kollektivknutepunkt, men et landemerke kan skapes med andre arkitektoniske virkemidler, slik den historiske stasjonsbygningen selv er et godt eksempel på.



Høydene varierer fra 2-3 etasjer i eksisterende bygg på Svartlamon, opp til 8 og 14 etasjer i planforslaget.

Selv om variasjon i bygningshøyder kan være en kvalitet, blir spranget fra Svartlamons unike småskala trehusbebyggelse til massive blokker på opptil åtte etasjer for voldsomt. Den foreslåtte skalaen vil skape omgivelser som oppleves som fremmede, i strid med Arkitekturstrategiens vektlegging av en menneskevennlig by. Planen mangler en nødvendig stedstilpasning, både i møte med et så særpreget kulturmiljø og intensjonen om en passende skala for Trondheim. Hva slags gaterom dannes i Maskinistgata og Kobbes gate? Hvilke premisser legger skalaen her for resten av utviklingen av Nyhavna? Bebyggelsen bør tas ned minst én etasje for å være i tråd med bestemmelsene om høyde i KDP Nyhavna.

Byform

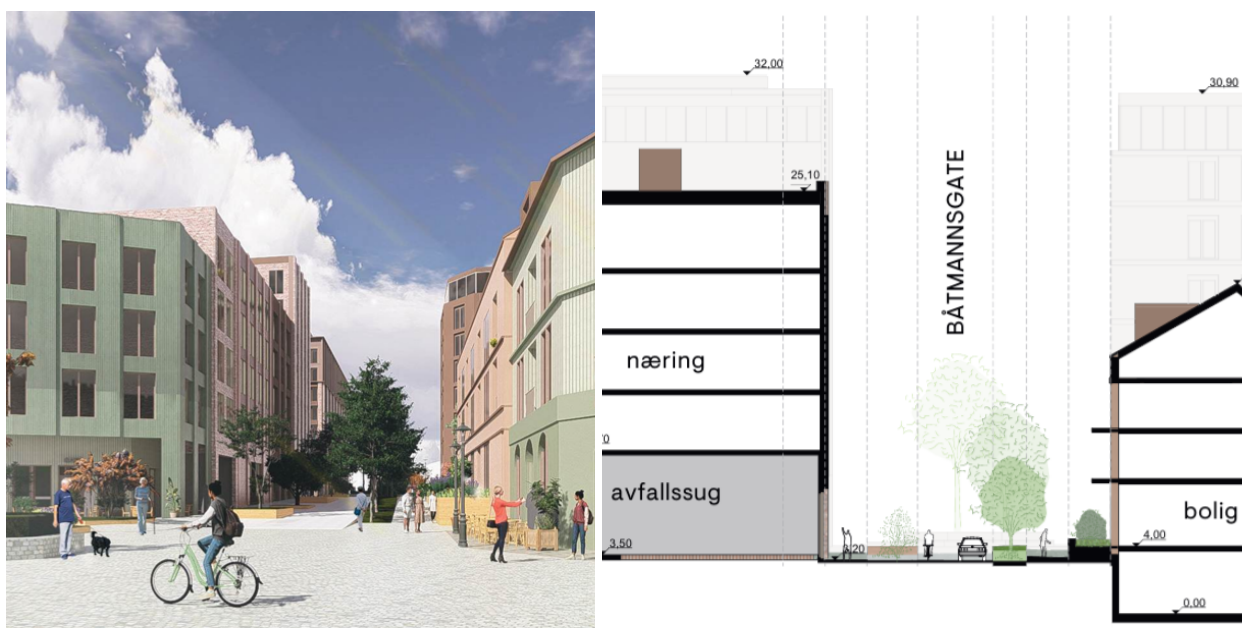
Intensjonen om å bygge en kvartalsstruktur er god, men den komplekse tomte og planavgrensningen gjør oppgaven krevende. Dette blir tydelig i planforslaget, og det er betimelig å stille spørsmål om det har blitt reelle kvartal. Knutepunktskvartalets massive volum bør med fordel brytes opp i smalere bygningskropper rundt et åpent atrium for å unngå mørke uterom og sikre bedre dagslysforhold. Bebyggelsen i Stasjonskvartalet og Strandveikvartalet bør sluttes og fullføres mot nordøst for å bygge opp under Strandveiens historiske gateløp.



I kvalitetsprogrammet (til venstre) er Strandveien bygd opp med mer bebyggelse. Planforslaget til høyre. Byarkitekten mener Strandveikvartalet bør slutføres med bebyggelse i nordøstre hjørne.

3. Arkitektonisk utforming og kvalitet

Planforslaget legger vekt på aktive og åpne fasader med kvalitetsmaterialer på gateplan. Intensjonen om aktive fasader på gateplan svekkes av de mange portene for varelevering, parkering og avfall langs blant annet Båtmannsgata. Utkragende bygningsvolum og foreslått bru over fortau og gangforbindelser kan skape mørke og utrivelige soner som svekker kvaliteten og attraktiviteten til gatemiljøet under. Enhetlig materialbruk av høy kvalitet kan binde sammen de ulike delene av prosjektet, og det bør i reguleringsbestemmelsene stilles konkrete krav om kvalitet i materialbruk, farger og detaljering samt utforming av aktive og åpne fasader.



Båtmannsgata skal bli en bygate. Illustrasjonen til venstre viser imidlertid ikke at første etasje vil ha porter for varelevering, avfall og innkjøring til parkering. På motsatt side av gata er det boliger.

4. Bilfri bydel og parkering

KDP Nyhavna forutsetter at området skal utvikles med mål om å være et bilfritt område. Målet skal nås med godt kollektivtilbud og sammenhengende, finmasket nettverk av forbindelser for syklende og gående. Parkeringstallet i planforslaget er i tråd med KPA, men er i utakt med planens miljøambisjoner. Antall parkeringsplasser for bil er lagt tett opp mot maksimumkravet i ny KPA, mens antall sykkelparkeringer er nær minimumskravet. For å reelt fremme bærekraftige reisevaner, bør antall biloppstillingsplasser reduseres betydelig, og sykkelparkering bør være godt tilgjengelig fra flere adkomster og økes i antall. Planen har tross alt en unik nærhet til et av byens viktigste kollektivknutepunkt.

Med vennlig hilsen

Nadja Sahbegovic, byarkitekt, og Grete Hennissen og Lucas Scheffer, arkitekter hos Byarkitekten