



BUNKERKVARTALET

Stedsanalyse

30/01/2026

Stedsanalysen skal sikre at det er sammenheng mellom omgivelsenes – stedets – romlige struktur og enkeltplaner.

Stedsanalysen skal:

- Systematisk kartlegge kunnskap, egenskaper og egenart som beskriver stedet.
- Analysere stedets romlige og arkitektoniske elementer og strukturer som tydeliggjør sammenhenger og stedets egenart.
- Tydeliggjøre strukturer og elementer som gir føringer og synliggjør mulighetsrommet for utviklingen av Bunkerkvartalet Nyhavna.

Stedsanalysen er laget med utgangspunkt i Trondheim kommunes veiledere for stedsanalyser (november 2025). Analysen består av tre hoveddeler:

- A – Kartlegging**
- B – Samlet vurdering**
- C – Anbefalinger**

Nyhavna skal utvikles over lang tid. Utviklingen av Bunkerkvartalet må derfor planlegges slik at området både fungerer godt i en kontekst relativt lik dagens situasjon, og når hele bydelen er ferdig utviklet. Dette tilfører analysen en ekstra dimensjon; området må både sees i sammenheng med de fysiske forutsetningene som ligger i området idag, og en tenkt fremtidig situasjon.



Analyseområdene

Stedet analyseres på ulike nivå etter hva som er mest hensiktsmessig for gitte tema. Relevante avgrensninger / radier for prosjektet er:

- **Kontekst delområde 4 (S)**
- **Kontekst Nyhavna (M)**
- **Kontekst by-og landskap (L)**

Lokale funksjoner og elementer vil bli analysert i den mindre skalaen og større landskapelige og infrastrukturelle elementer vil bli analysert i den største skalaen.

Lokalisering

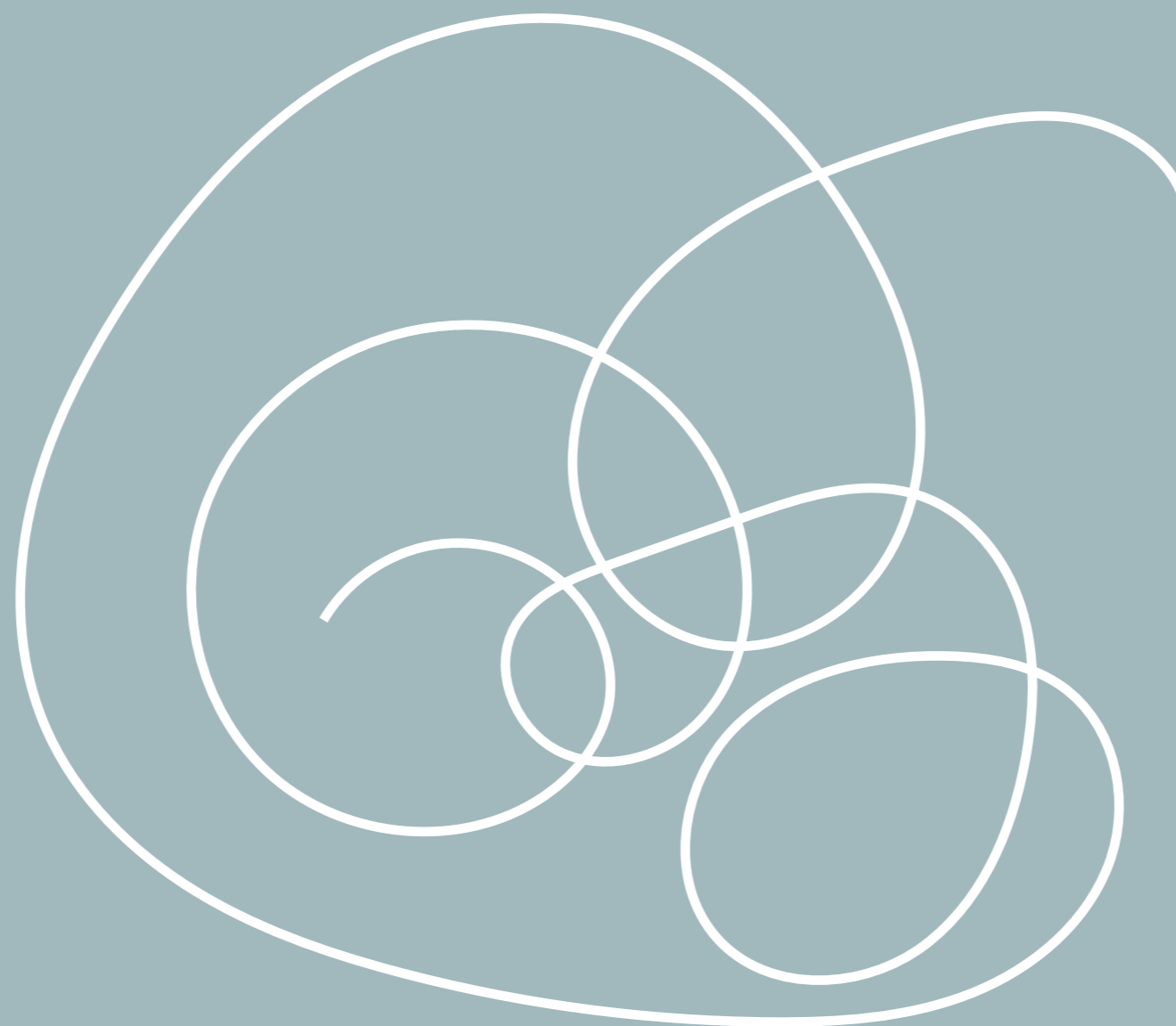
Nærheten til Midtbyen, fjorden, Solsiden og elva gir Nyhavna en unik beliggenhet i Trondheim og er den siste puslebrikken for et sammenhengende møte mellom fjorden og byen.

Innenfor en 1 km radius fra Nyhavna når man både Trondheim Sentralbanestasjon, Pirbadet, Rockheim og Ladestien. Foreløpig har området få hverdagstilbud, men det er planlagt en miks av næring og bolig i hele Nyhavna.



TEGNFORKLARING

- Planavgrensning – Planinitiativ Bunkerkvartalet
- Kommunedelplan Nyhavna



A – KARTLEGGING

1. Oversikt og planstatus

Eiendomsforhold

Beliggenhet

Planområdet ligger på Nyhavna i Trondheim.

Delområdet omtales som Bunkerkvartalet, og er delområde 4 i Kommunedelplanen for Nyhavna. Planområdet inkluderer også deler av delområde 3, 6 og 8.

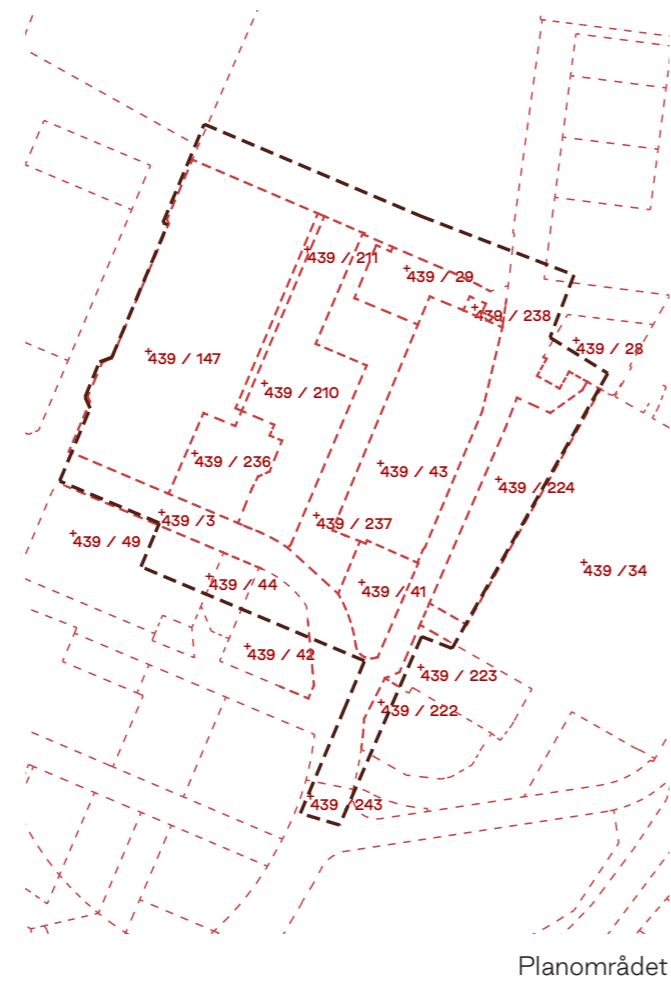
Adresser

Transittgata 15, Skippergata 10, 12, 14, 16, Kobbegate 11

Eiendommer innenfor planavgrensningen

- Gnr. 439 / bnr. 147: 10 929,4 m²
- Gnr. 439 / bnr. 210: 5 288,2 m²
- Gnr. 439 / bnr. 211: 392,7 m²
- Gnr. 439 / bnr. 236: 2 031,2 m²
- Gnr. 439 / bnr. 237: 3 848,7 m²
- Gnr. 439 / bnr. 29: 1 643,2 m²
- Gnr. 439 / bnr. 238: 110,2 m²
- Gnr. 439 / bnr. 43: 6 090,5 m²
- Gnr. 439 / bnr. 41: 1 474,8 m²
- Gnr. 439 / bnr. 224: 3 617,5 m²
- Gnr. 439 / bnr 3*: 54 562,9 m²
- Gnr. 439 / bnr. 243*: 15 314,9 m²
- Gnr. 439 / bnr. 49*: 4 774,4 m²
- Gnr. 439 / bnr. 44*: 750,1 m²
- Gnr. 439 / bnr. 42*: 2 020,2 m²
- Gnr. 439 / bnr. 222*: 2 205,6 m²
- Gnr. 439 / bnr. 223*: 2 024,7 m²
- Gnr. 439 / bnr. 34*: 21 821,3 m²
- Gnr. 439 / bnr. 28*: 1 554,6 m²

*Eiendommer som er delvis innenfor planområdet.



Planområdet



TEGNFORKLARING (HJEMMELSHAVER OG FESTER)

Dora 2 AS	Trondheim Havn	Nyhavna Utvikling (Dora AS fester)
Nyhavna Eiendom AS	Trondheim Havn og Trondheim kommune	Nyhavna Utvikling (Kobbegst 10 fester)
Trøndelag fylkeskommune	Trondheim Maritime Senter AS	Nyhavna Utvikling (Johan Vinje Stål AS fester)

■ Planavgrensning

1. Oversikt og planstatus

Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel 2022–2034 (2024/ 2025)

Bystyret vedtok Kommuneplanens arealdel 2022–2034 i bystyremøtet 26.9.2024. Den vedtatte planen hadde stående innsigelser, og det er gjennomført lokal mekling for å løse disse. Bystyret vedtok 27.3.2025 endringer av planen for å løse flere av innsigelsene, og med det har KPA 2022–2034 fått rettskraft og skal brukes i plan- og byggesaker.

Bunkerkvartalet ligger innenfor

- Sentrumskjernen – Byggesone 1 – S1
- Planområdet er underlagt hensynssone for bevaring kulturmiljø (H570)
- Er berørt av bestemmelsesområde #1 – Kaibasert næring og #3 – Mobilitetsfunksjoner.

Hovedfunn – føringer og endringer fra KDP:

- **Kaikanter og bebyggelse som trenger tilgang til kai skal ivaretas**
- **Mobilitetsfunksjoner samles ett eller flere steder, sikres i detaljregulering.**
- **Det settes av areal til fremtidig blågrønn struktur, idrettsanlegg og tjenesteyting.**



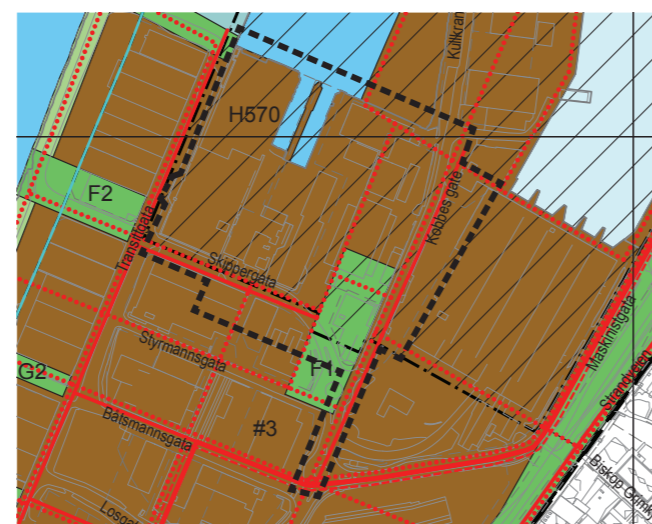
Kommuneplanens arealdel (2024/2025)

Kommunedelplan for Nyhavna (2016)

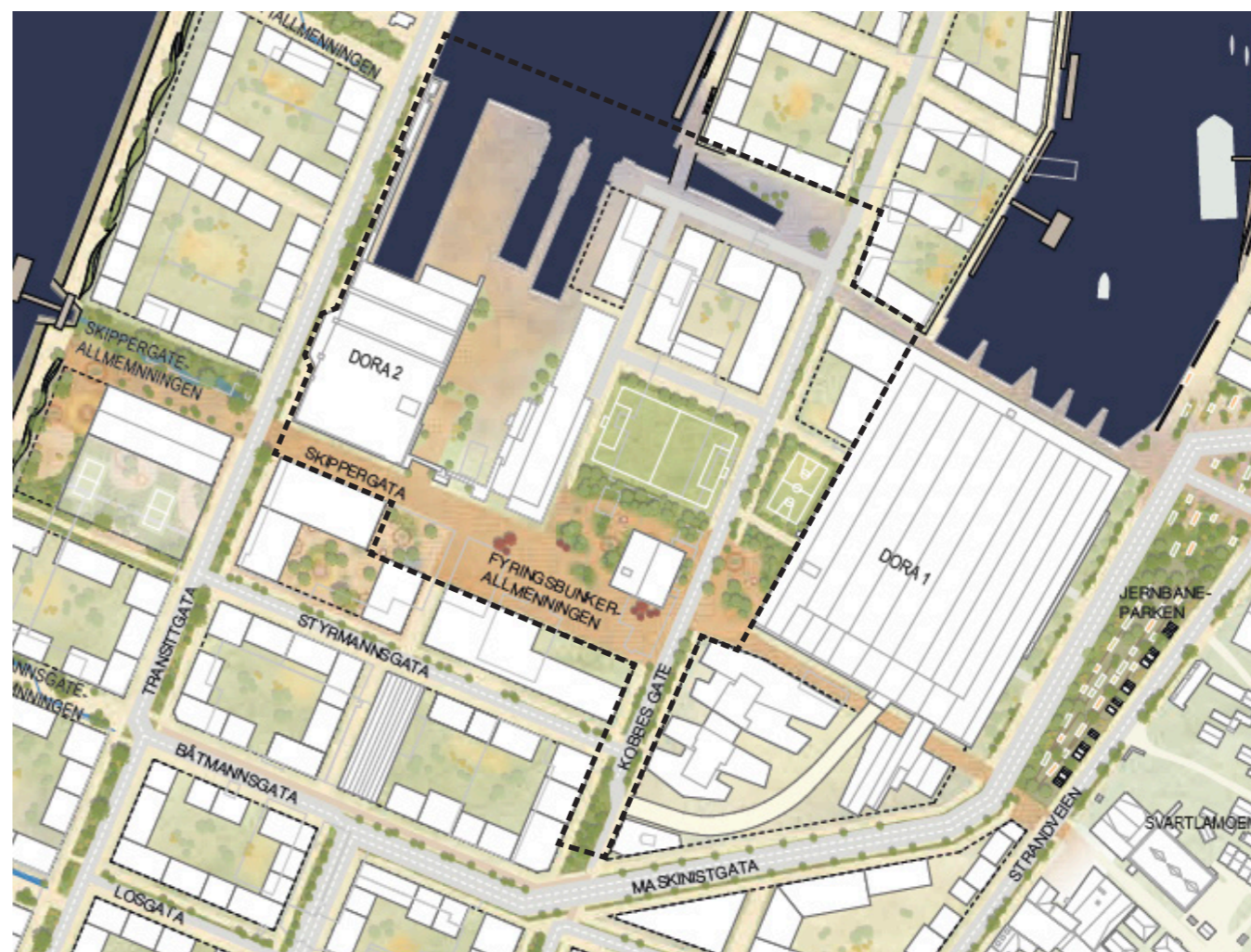
Hensikten med KDP er å "sikre overordnede, langsiktige strategier og rammer for en omdanning av Nyhavna" der både eksisterende havnevirksomhet og ønsket om en ny bydel med bolig og næring ivaretas. Planen hensyntar kulturminner på Nyhavna og skal planlegges for nullutslipp.

Hovedpunkter – delområde 4:

- **Fyringsbunkerallmenningen er et viktig byrom i krysning mellom Kobbes gate og Skippergata**
- **Kaikanter, unntatt nord for Dora II, er offentlig tilgjengelig. Kaikant ved Dora II foreslås privatisert for maritim næring.**
- **Felter vist som grønnstruktur og friområde skal i hovedsak tilrettelegges for uorganisert aktivitet.**
- **Kobbes gate er planlagt som en viktig urban akse til/ gjennom delområdet**



Kommunedelplan for Nyhavna (2016)



Kvalitetsprogram for Nyhavna (2022)

Kvalitetsprogram for Nyhavna (2022)

Kvalitetsprogram for Nyhavna er veiledende og skal legges til grunn for videre arbeid med planer og tiltak på Nyhavna.

Hovedfunn – relevante føringer:

- **Fyringsbunkerallmenningen – en attraksjon for hele byen.**
- **Fyringsbunkerallmenningen er i Kvalitetsprogrammet rotert 90 grader**
- **Bunkerhagen med park/ grøntareal som**

formål er ikke regulert gjennom KDP. Gjennom detaljreguleringen skal det vurderes om det er organisert idrett eller areal for uorganisert idrett som er mest hensiktsmessig her.

- **Kobbes gate stenges for biltrafikk mellom Maskinistgata og Styrmannsgata, og er ikke lenger den "urbane ryggraden", som den var tenkt i KDP.**

1. Oversikt og planstatus

Gjeldende reguleringer

Dora I, Nyhavna (r0384d)

Vedtatt 23.11.2000

Reguleringsplan for ny bebyggelse på byggeområde B og C for blandet formål; forretning, kontor, offentlig.
Regulert avstand til Dora I på 6–10m.
Byggehøyder 5–6 etasjer (c+18,5–21,5)
Mulighet for punktvis påkobling mellom nybygg og Dora I.

Detaljregulering TMS (r0384j)

Vedtatt 30.09.2008

Formål:

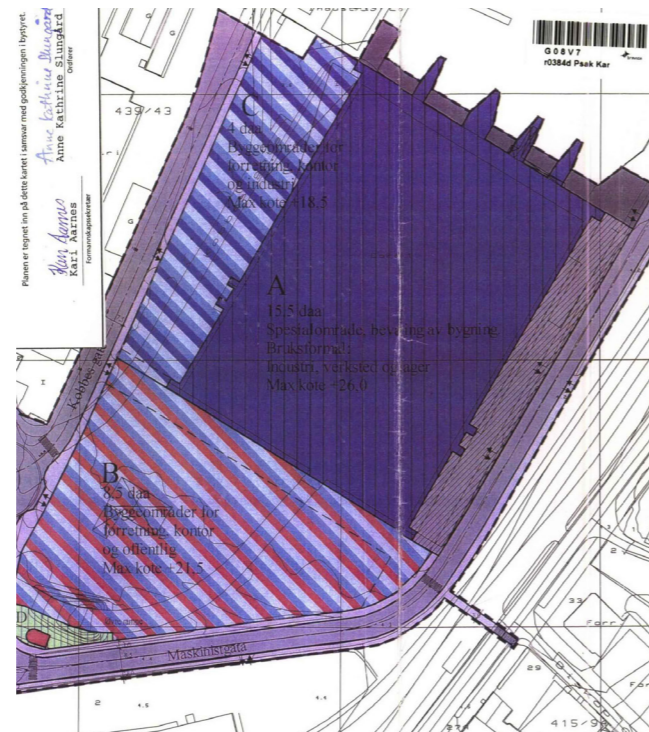
- Område for industri/lager (150 (1340–50))
- Forretning/kontor/industri (921 (1811))
- Havneområde i sjø (392 (2040))
- Diverse samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Detaljregulering Nyhavna deponi i havneområde (r20130046)

Vedtatt 25.06.2013

Formål:

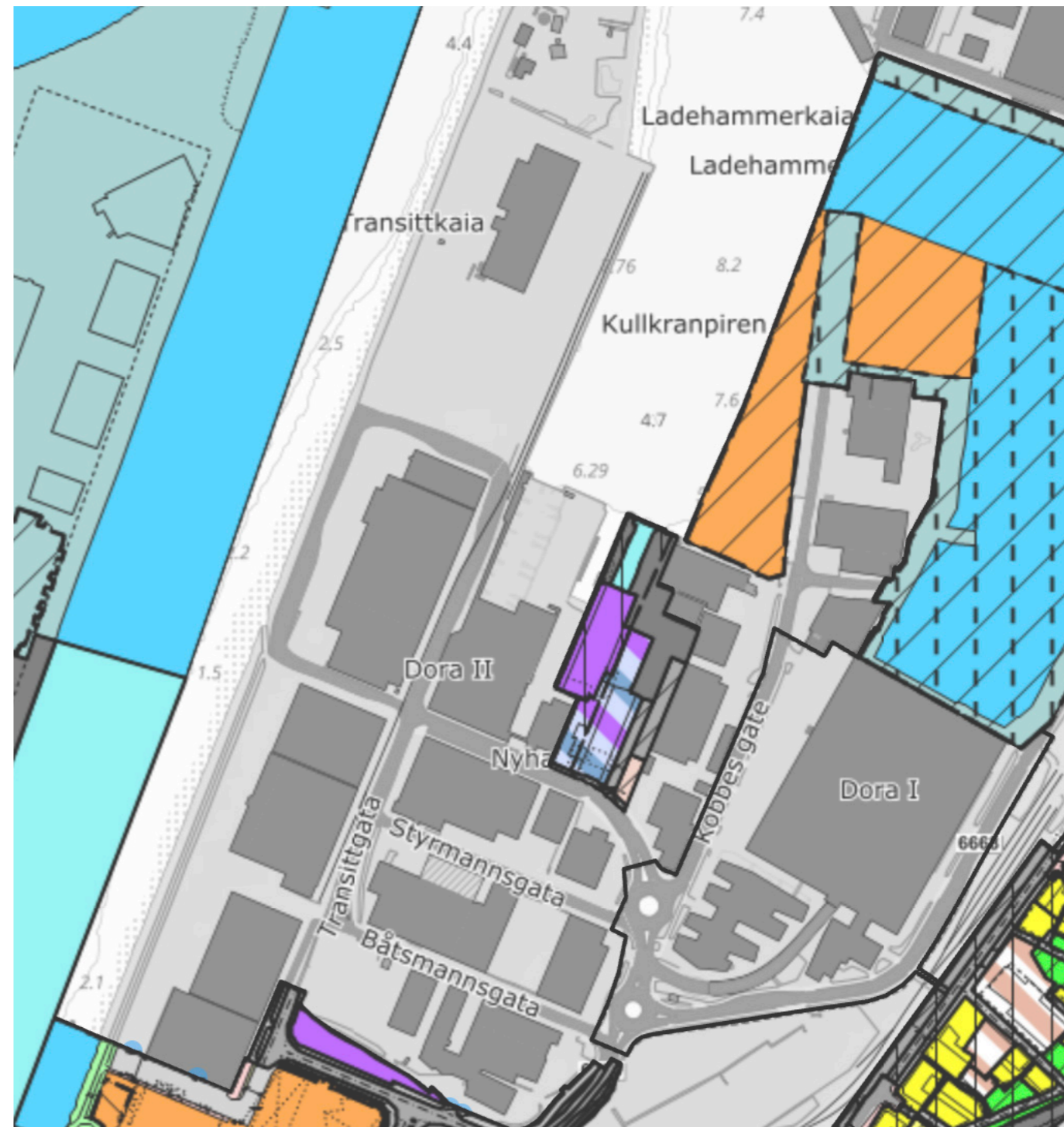
- Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg – deponi (1590)
- Havn (2040)
- Havneområde i sjø (6220)
- Bevaring kulturmiljø (570)
- Midlertidig rigg og anlegg
- Bestemmelsesområde i sjø – deponi



Reguleringsplan Dora I, Nyhavna (r0384d)
Vedtatt 23.11.2000

Hovedfunn

- Store deler av området er uregulert på detaljreguleringsnivå
- Regulert for bebyggelse på areal mellom Dora I og Kobbegate
- Spesifikke formål > generelle formål som sikrer fleksibilitet
- Potensiale for regulering av vannflate for å sikre bruk for havbruksnæring



1. Oversikt og planstatus

Pågående reguleringer

2024/1147 –

Mobilitetsplan Lade–Nyhavna

Mobilitetsplanen skal sammenstille og redegjøre for framtidig transportnett for ulike trafikantgrupper på Lade og Nyhavna. Planen er et svar på innsigelser fra Statens vegvesen, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune til flere pågående reguleringsplaner på Lade og Nyhavna. Planen ble vedtatt i Bystyret 29.januar 2026 og kan gi fritak fra rekkefølgekrav i KDP Nyhavna, både for godkjenning av reguleringsplan og ferdigstillelse av bebyggelse.

Metrobusstrasé – r20220031

«Godkjent detaljreguleringsplan for hovedgate og kollektivtrasé skal legges til grunn for forslag til reguleringsplan for delområde 1, 2, 3, 5, 7, 8 og 9», jf. KDP Nyhavna §3.1. I tillegg til rekkefølgekrav om bidrag til opparbeidelse i § 10.4 (HG1A). Bunkerkvartalet kan unntas fra rekkefølgekravet til metrobusstraséen, hvis vedtak av mobilitetsplanen går gjennom hos innsigelsesmyndighetene.

Transittkaia, detaljregulering – r20230022

Pågående detaljregulering for bolig- og næringsutvikling på andre siden av Transittgata. Planforslaget viser totalt ca. 107 000m² nytt areal, hvorav ca. 63 000m² er bolig.

Rosenborgbassenget (BR1), detaljregulering – r20230029

Etablering av ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget, benevnt BR1, er rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna,

Delområde 2/ Maskinistgata 2 (D2) detaljregulering, r20210053

Hotell, bolig, tjenesteyting, kontor og parkeringskjeller, park og gate ved Lademoen stasjon.

Reina, detaljregulering – r20180039

Hensikten med planen er å legge til rette for et bymessig boligstrøk med blandede funksjoner på Reina, øst for Nyhavna.

Ladehammerveien 4 og 6 og Kaptein Kaalds vei 10, detaljregulering – r20240020

Hensikten med planen er å legge til rette for en utvikling av Ladehammerveien 4–6, samt mulighet for ny boligbebyggelse i Kaptein Kaalds vei 10.

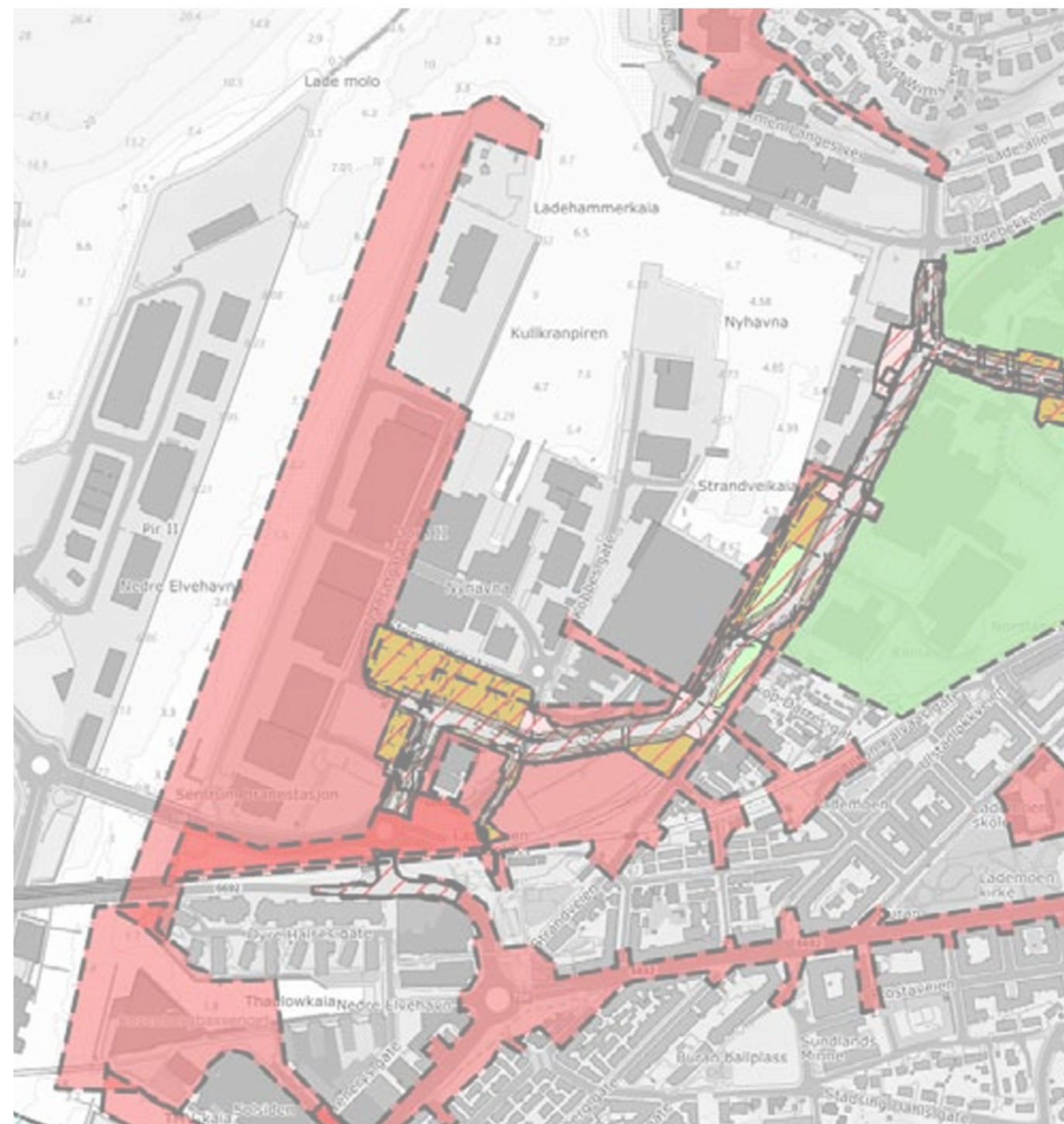
Jarlheimsletta – r20180046

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for 68 500 m² BRA ny bebyggelse, hvorav 63 700 m² til boligformål og 4 150 m² til forretninger, bevertning, tjenesteyting og kontor.

Hovedfunn

Det reguleres et stort antall nye boliger i nærområdene:

- Transittkaia
- Reina
- Delområde 2
- Kaptein Kaalds vei
- Jarlheimsletta



1. Oversikt og planstatus

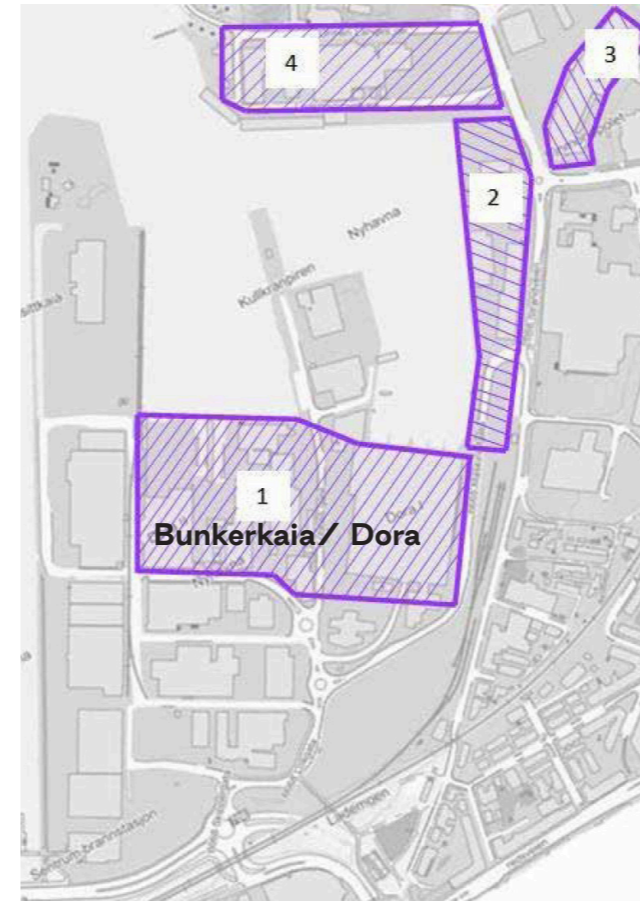
Overordnede stedsanalyser Trondheim kommune



Samlet stedsanalyse Trondheim sentrum
(2018) Byplankontoret

Stedsanalysen for Trondheim sentrum skal systematisere kunnskap for å forstå den historiske utviklingen, dagens situasjon og muligheter i framtida. Stedsanalysen ble laget av Byplankontoret i Trondheim kommune i 2018, som underlag til konsulentoppdraget Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 og det videre arbeidet med sentrumsstrategien.

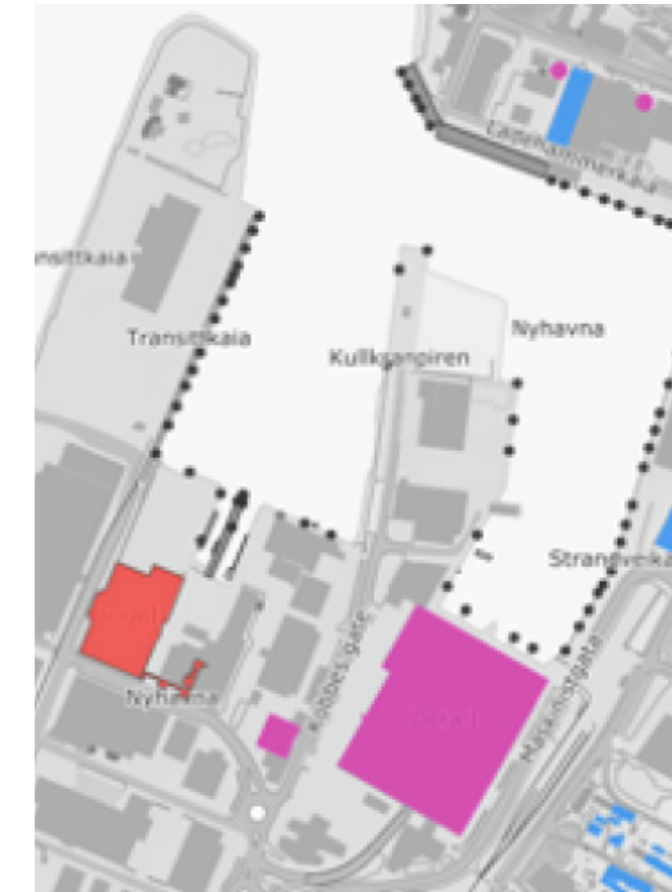
En dynamisk versjon av stedsanalysen ble lagt på nettsiden www.framtidstrondheim.no for å samle og spre relevant kunnskap om Trondheim sentrum.



Kulturminneplan Nyhavna – Kulturhistorisk stedsanalyse av Dora ubåtanlegg (2022)
Utført av Byantikvaren etter DIVE-metodikk

Kulturminnelokaliteten Nyhavna strekker seg fra Skippergata i sør langs Maskinistgata og Strandveien, til Ormen Langes vei i nord, ved foten av Ladehamneren. Bygningenes arkitektoniske egenart skaper visuell sammenheng gjennom anleggsområdet.

Ut fra landskapslinjer og bygningsmessige karakterer vil det være hensiktsmessig å vurdere enkeltminnene i kulturmiljøet ut fra 4 lokaliteter. Lokalitetene gir et oversiktlig bilde av anlegget som helhetlig kulturmiljø.



- A – Svært høy antikvarisk verdi (vist med rødt i aktsomhetskart)
- B – Høy antikvarisk verdi (vist med lilla i aktsomhetskart)
- C – Antikvarisk verdi (vist med blått i aktsomhetskart)

2. Historisk utvikling

– fra 1885 til idag

Gjennom utfyllinger har kystlinja til Trondheim endret seg i flere omganger.

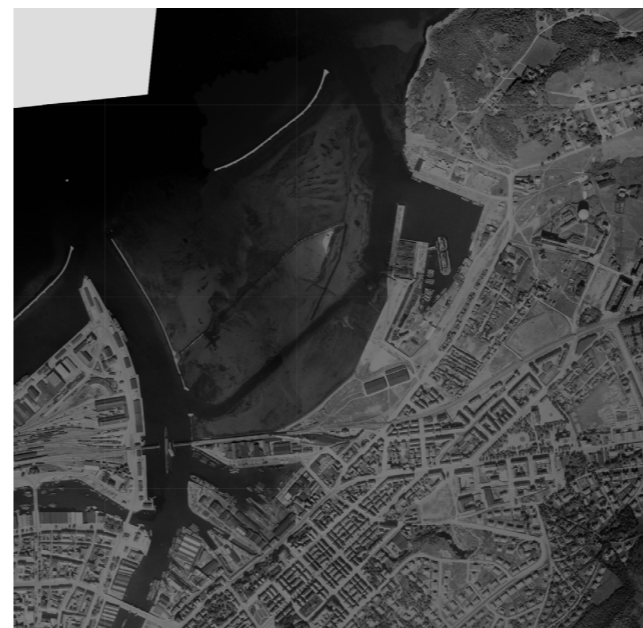
På slutten av 1800-tallet ble Brattøra fylt ut med ny jernbanetrasé, og Nidelvens utløp endret. Strandveien gikk opprinnelig langs kystlinja, før en mindre del av Nyhavna slik vi kjenner det i dag ble utfylt i mellomkrigsårene. Nyhavna ble videre utfylt og bygd ut av okkupasjonsmakten under 2. verdenskrig.

I senere tid har de tidligere industri- og havneområdene på Nedre Elvehavn og Brattøra gjennomgått større transformasjoner til byområder med blandede funksjoner.

Foto hentet fra www.kart.1881.no



1885
Strandlinja følger Strandveien. Brattøra med havneområde og jernbanetrasé etablert.



1937
Dokk etablert i Nyhavna i mellomkrigstida.



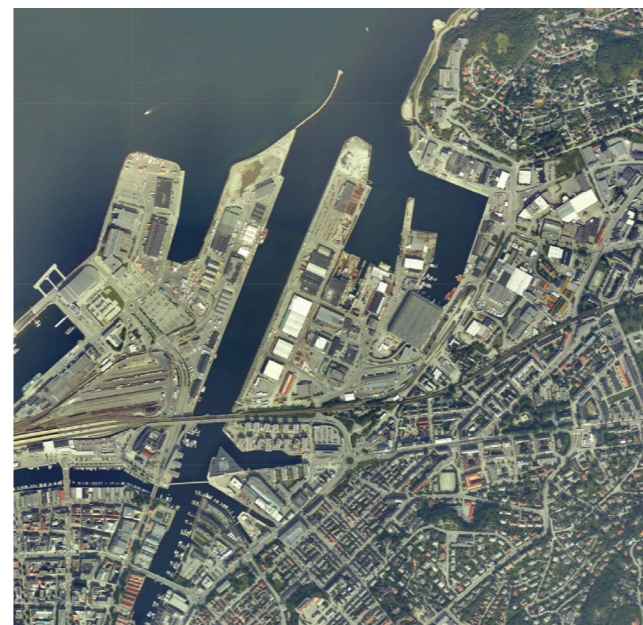
1947
Bunkeranlegget på Nyhavna etablert.



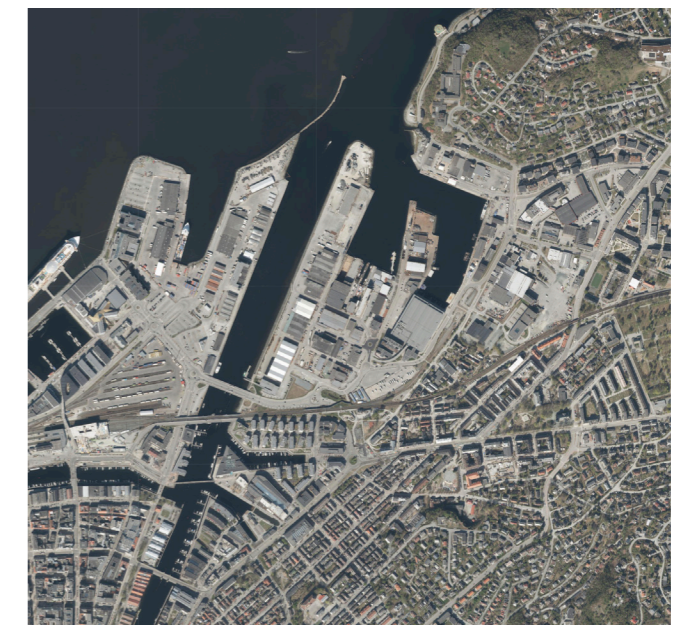
1957
Brattøra utvides mot øst og utløpet av Nidelva får ny trasé mot Ladehammaren.



1991
Videre utfyllinger av Nyhavna og Brattøra gir hard kaikant mot Nidelvas utløp på begge side.



2006
Nedre Elvehavn fullført og Brattøra etablert med kultur- og forretningsformål.



I dag
Nye boligområder langs Ladebekken og Nye Lilleby etablert.

2. Historisk utvikling

Kulturminner på Nyhavna

Dora-anlegget var i sin tid Nord-Europas største ubåtverft. Kulturmiljøet på Nyhavna består totalt av to ubåtbunkere, en fyringsbunker, to spissbunkere og et antall øvrige verksted- og verftsbygninger. Anlegget står som del av et forsvarsverk av regional størrelse i Trondheimområdet etter krigen. Det har nasjonal og internasjonal betydning som europeisk kulturarv fra 2. verdenskrig. Lignende anlegg finnes langs den franske kysten, slik som Betasom i Bordeaux og Keroman i Lorient.

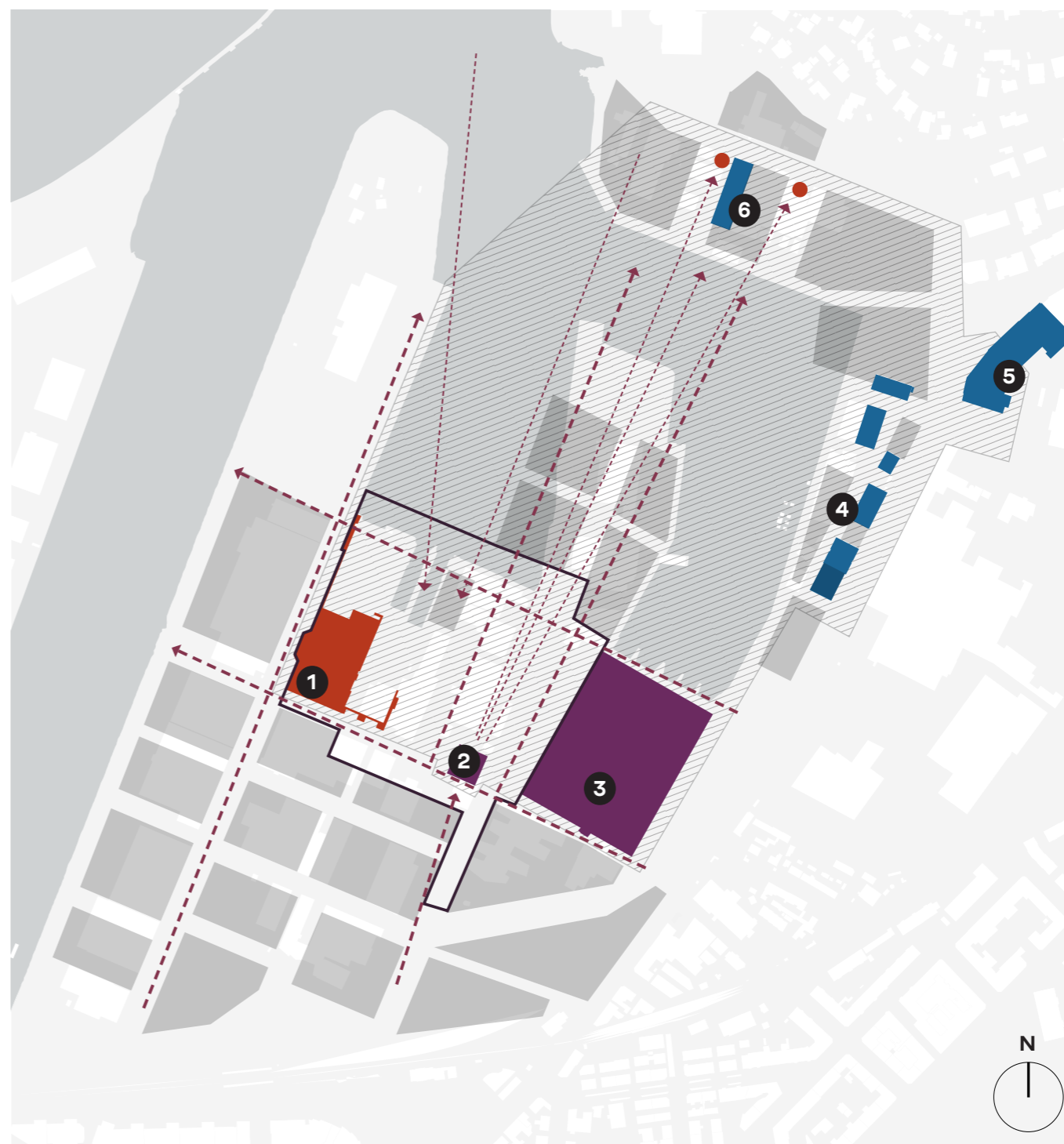
Planområdet ligger innenfor hensynssone for bevaring i KPA. De to bunkersene og områdene rundt er klassifisert som bymiljø med nasjonale interesser, og er på Riksantikvarens "Oversikt over kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse."

Kulturminneplan for Nyhavna peker på behovet for å utvikle strategier for bevaring i kombinasjon med ny bruk:

"Ofte er vern gjennom bruk det beste vern og samlet representerer Nyhavna en stor bruksressurs.(...) Flere kulturtiltak har i dag fotfeste i flere av bygningsarealene som kan forsterkes og videreutvikles.(...) Anlegget har flere bygninger med sterk autentisitet og en dominerende bygningsmasse. Framtidige tiltak på disse vil ha derfor ha begrensninger. For at bygningens autentiske uttrykk skal kunne ivaretas burde eventuelle tiltak på disse tilpasses bygningsmassens form og egenart, ikke omvendt."

Hovedfunn

- KPA: Hensynssone bevaring kulturmiljø
- Bygninger og lokaliteter i kulturmiljøet knyttes sammen via åpne siktlinjer og god lesbarhet



- Dora II ①
- Fyringsbunkeren ②
- Dora I ③
- Strandveikaia ④
- Jarlheimssletta ⑤
- Ladehammerkaia ⑥

TEGNFORKLARING

- Verneklasse A – Svært høy antikvarisk verdi
- Verneklasse B – Høy antikvarisk verdi
- Verneklasse C – Antikvarisk verdi
- Hensynssone bevaring KPA
- Viktige siktlinjer Kulturminneplan Nyhavna

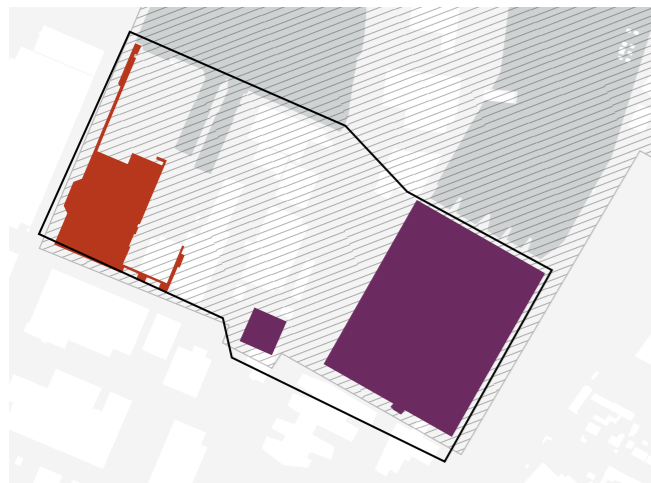
2. Historisk utvikling

Kulturminner på Nyhavna – lokaliteter

I Kulturminneplan for Nyhavna plasseres enkeltminnene fra det militære anlegget under krigen inn i fire lokaliteter, kategorisert ut ifra landskapslinjer og bygningsmassens karakter:

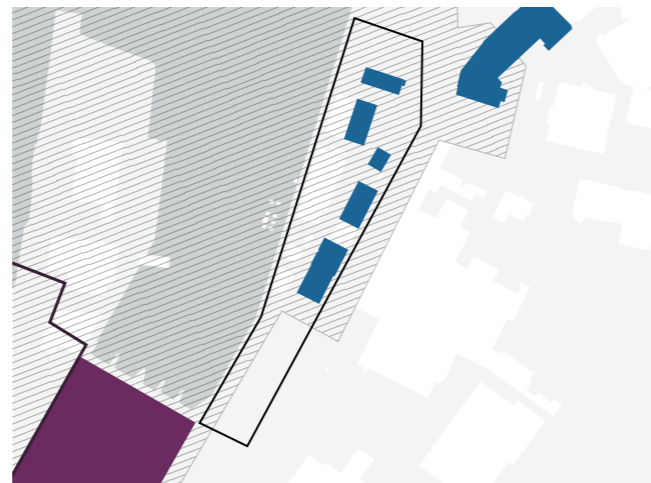
Lokalitet 1: Dora/Bunkerkaia

Innbefatter Bunkerkaia, med ubåtanlegget og Fyringsbunkeren. Karakteristiske betongfasader gjør at objektene leses i sammenheng med hverandre.



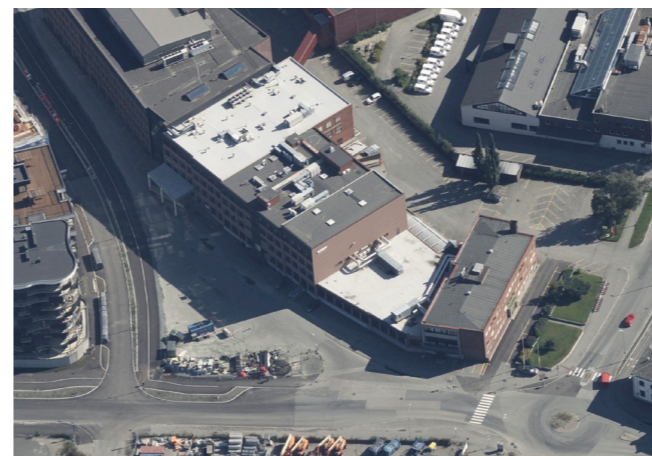
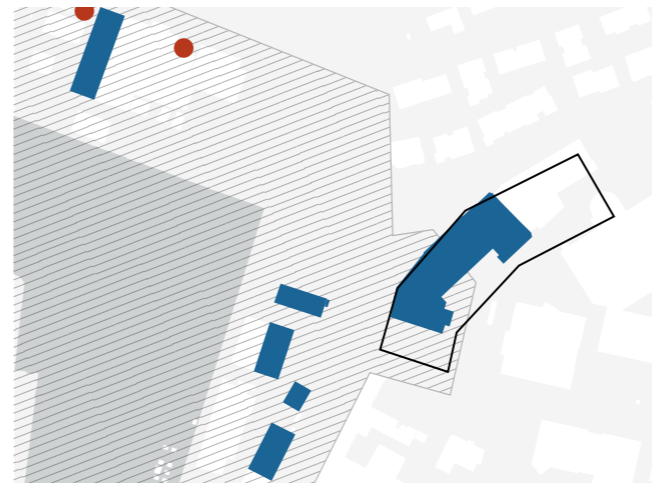
Lokalitet 2: Strandveikaia

Plassert øst på Nyhavna, mellom havnebassenget og Strandveien. Her var kullbinge, sentralfyrrhus, verftskjøkken, snekkerverksted og en driftsbygning for kjøretøy i drift under krigen.



Lokalitet 3: Jarlheimsletta

Plassert nordøst på Nyhavna, øst for Strandveien. Her stod Vinmonopolets nye lager og administrasjon i Trondheim ferdig i 1940 og ble tatt i bruk til administrasjon og arsenal for krigsmarinen av okkupasjonsmakten.



Lokalitet 4: Ladehammerkaia

Plassert nord på Nyhavna, sør fra Ladehammeren. Her var flere lagerbygninger, verft- og verkstedbygninger, samt to tilfluktsbunkere i drift under krigen.

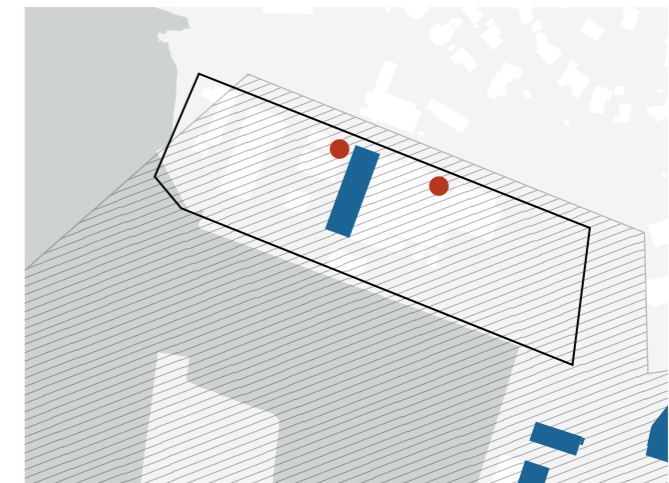


Foto hentet fra www.kart.1881.no
Kilde: Kulturminneplan Nyhavna

2. Historisk utvikling

Kulturminner innenfor planområdet

DORA II

Byggeår: 1942–1945 (ikke ferdigstilt)

Verneklasse A* – Svært høy antikvarisk verdi

Dora II er en ubåtbunker med som ble påbegynt i 1942, men ikke ferdigstilt etter opprinnelig plan. Bygget inneholdt fire ubåtdokker med kapasitet til seks ubåter.

Fremstår i dag som uferdig konstruksjon. Grunnplanet er på 102x162 meter. Dora 2 ble forsøkt revet i 1945–1948. Men hoveddelen av bygningen og konstruksjonen er bevart, og bunkeren fremstår i dag omtrent som den gjorde i 1945. Bygningen har et vesentlig skadeomfang på enkelte bygningsdeler, men hovedkonstruksjonen fremstår stødig, med noe kalk- / saltutslag på vegger.

Bygget eies i dag av Trondheim Havn og Nyhavna Utvikling som leier ut arealer til nærings- og verftsvirksomhet. Arealene som leies ut utgjør imidlertid bare en mindre del av bygget. Øvrige arealer er ikke i bruk. Disse bærer er slitte, forsøplede, og stedvis fylt av etterlatte gjenstander. Kjeller er ikke tett, og svømmes delvis over ved fylling av tørrdokk.

**) Midlertidig fredning foreslått opphevet*

FYRINGSBUNKEREN

Byggeår: 1942–1945 (ikke tatt i bruk)

Verneklasse B – Høy antikvarisk verdi

Fyringsbunkeren ble bygget i armert betong samtidig med Dora 2, og er plassert i Skippergata 10, mellom ubåtbunkerne.

Fyringsbunkeren skulle levere varme og strøm til ubåtbunkerne, og etter hvert ta over funksjonen til sentralfyrhuset på Strandveikaia. Bunkeren har et kvadratisk grunnplan med tre opprinnelige etasjer, men det har kommet til en ekstra etasje til i ettertid.

Fyringsbunkeren ble aldri tatt i bruk, da krigen sluttet før den var ferdig. Brukes i dag til utleie, samt kultur- og idrettsformål.

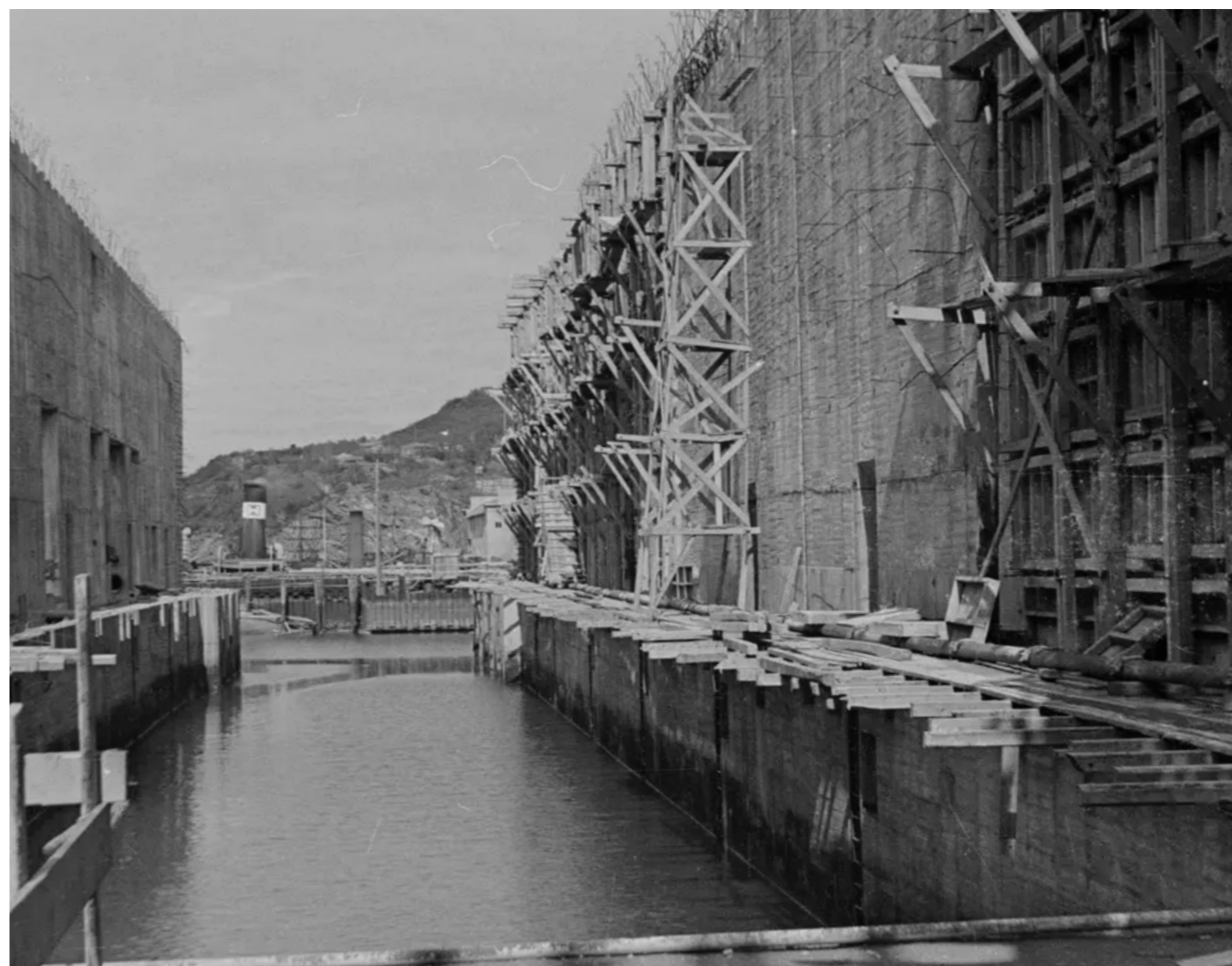
DORA I

Byggeår: 1941–1943

Verneklasse B – Høy antikvarisk verdi

Ubåtbunker som ble påstartet i 1941 og fullført i 1943 med kapasitet på 7–8 ubåter. Under oppførelsen gikk det med 207 369 m³ armert betong. Bygget er 153 meter langt og 105 meter bredt. Det er tegnet av det tyske firmaet Sager & Woerner i München, som tegnet alle byggene som regnes som kulturminner på Nyhavna i dag, bortsett fra tilfluktsbunkerne.

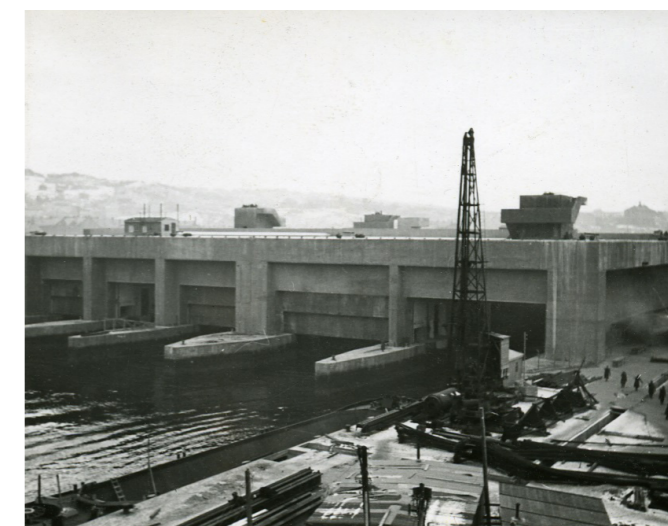
Etter krigen ble bygget overtatt av det norske ubåtvåpenet. Dora 1 har vært i privat eie siden 1962, og brukes i dag blant annet som arkiv på grunn av svært stabil luftfuktighet og temperatur i bunkeren.



Dora II under bygging



Fyringsbunkeren



Dora I

3. Bystruktur og bebyggelse

Bebyggelsesstruktur

Bebyggelse på Nyhavna

Bebyggelsen på Nyhavna består i stor grad av lave, rasjonelle industri- og lagerbygg. Unntakene er bygningene som tilhører krigsminnene fra 2. verdenskrig og enkelte nyere kontorbygninger. De mest dominerende strukturene på Nyhavna er Dora I og II og bryggerianlegget til E.C. Dahls.

Omliggende byområder

Den omliggende bebyggelsen kan grovt deles inn i følgende grupper:


- Moderne boligblokkbebyggelse på Nedre Elvehavn og Ladebekken
- Tregårdene i den tette kvartalsstrukturen på Møllenberg
- Murgårdene i den mer åpne kvartalsstrukturen på Lademoen og Svartlamon
- Småhusbebyggelsen på Svartlamon og Ladehammeren.

Hovedfunn

- Sammensatte typologier i omliggende byområder gir potensiale for et sammensatt bylivstilbud i sentrum av Nyhavna.



TEGNFORKLARING

 Nyere boligstruktur	 Industri- og lagerbygg
 Småhusbebyggelse	 Kontor/annen forretning
 Tregårder	 Kjøpesenter/butikk

3. Bystruktur og bebyggelse

Eksisterende bebyggelse

1 DORA II - TRANSITTGATA 15

Byggeår: 1942-1945
BRA: 2961 m²
Dagens bruk:



Dora II

2 DORA II - SKIPPERGATA 16

Byggeår: 1942-1945 og 2019
BRA: 970 m²
Dagens bruk: Lagerbygning

3 SKIPPERGATA 14

Byggeår: 2015
BRA: 8870 m²
Dagens bruk: Kontor



Skippergata 14

4 FYRINGSBUNKEREN - SKIPPERGATA 10

Byggeår: 1942-1945
BRA: 2945 m²
Dagens bruk: Kulturvirksomhet / idrett / næring



Fyringsbunkeren

5 SKIPPERGATA 12

Byggeår: 2006
BRA: 2908 m²
Dagens bruk: Fem lagerbygninger og en butikkbygning



Skippergata 12

6 -

Byggeår: 1997
BRA: 433 m²
Dagens bruk: Verkstedbygning

7 KOBES GATE 11

Byggeår: 1958
BRA: 1537 m²
Dagens bruk: Lagerbygning



3. Bystruktur og bebyggelse

Bebyggelsens møte med bygulvet



Dora I – fasade mot planområdet med nyere trappetårn og garasjeport for innkjøring



Dora II – lukket fasade mot Skippergata og den fremtidige Kulturaksen



Fyringsbunkerens vestfasade kan vurderes tilbakeført og det bør undersøkes om det er mulig med en større utsparing i inntrukket felt med garasjeport.



TMS er tilrettelagt for større grad av utadrettethet og kan tilpasses en fremtidig situasjon



TEGNFORKLARING

- Helt lukket fasade
- Lukket fasade – med vinduer
- Åpen, inviterende fasade
- Portal
- Inngang
- Adkomst bil / varelevering

3. Bystruktur og bebyggelse

Tilbud og funksjoner

Nærhet til nødvendige funksjoner

Barnehage, utdannings- og helsetilbud, samt dagligvarehandel er eksempler på viktige nøkkelfunksjoner som mangler på Nyhavna. Dette henger sammen med at området ikke er et boligområde i dag. Disse vil være viktige funksjoner å etablere i fremtiden.

Grønne strukturer

Nyhavna fremstår i dag hard og grå, med få grønne lunger. Sør for jernbanen, på Lademoen/Nedre Elvehavn finnes flere større og mindre parker og lekeplasser. Nyhavna markerer endepunktet for et av Trondheims mest brukte turstier, Ladestien, som følger fjorden i 8 km til Rotvoll.

Kulturtilbud

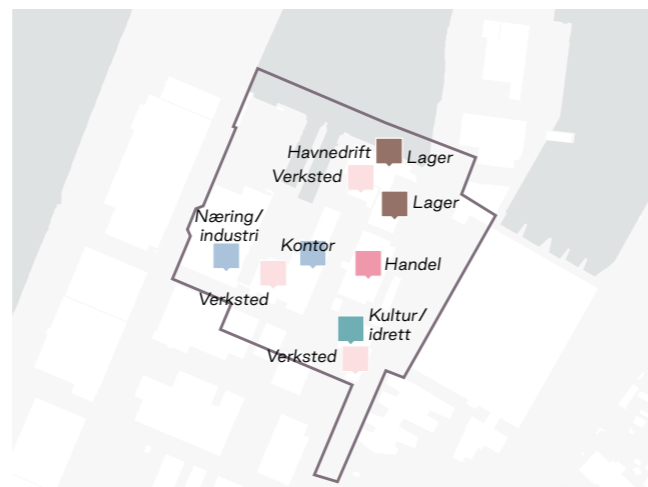
Kulturtilbudet på Nyhavna har i dag tyngdepunkt ved Havet og E.C. Dahls bryggeri, i tillegg til Svartlamon med Verkstedhallen scene og Ramp. Tett på begge disse punktene har flere profesjonelle aktører innen kunst og kultur sine produksjonslokaler.

Hovedfunn

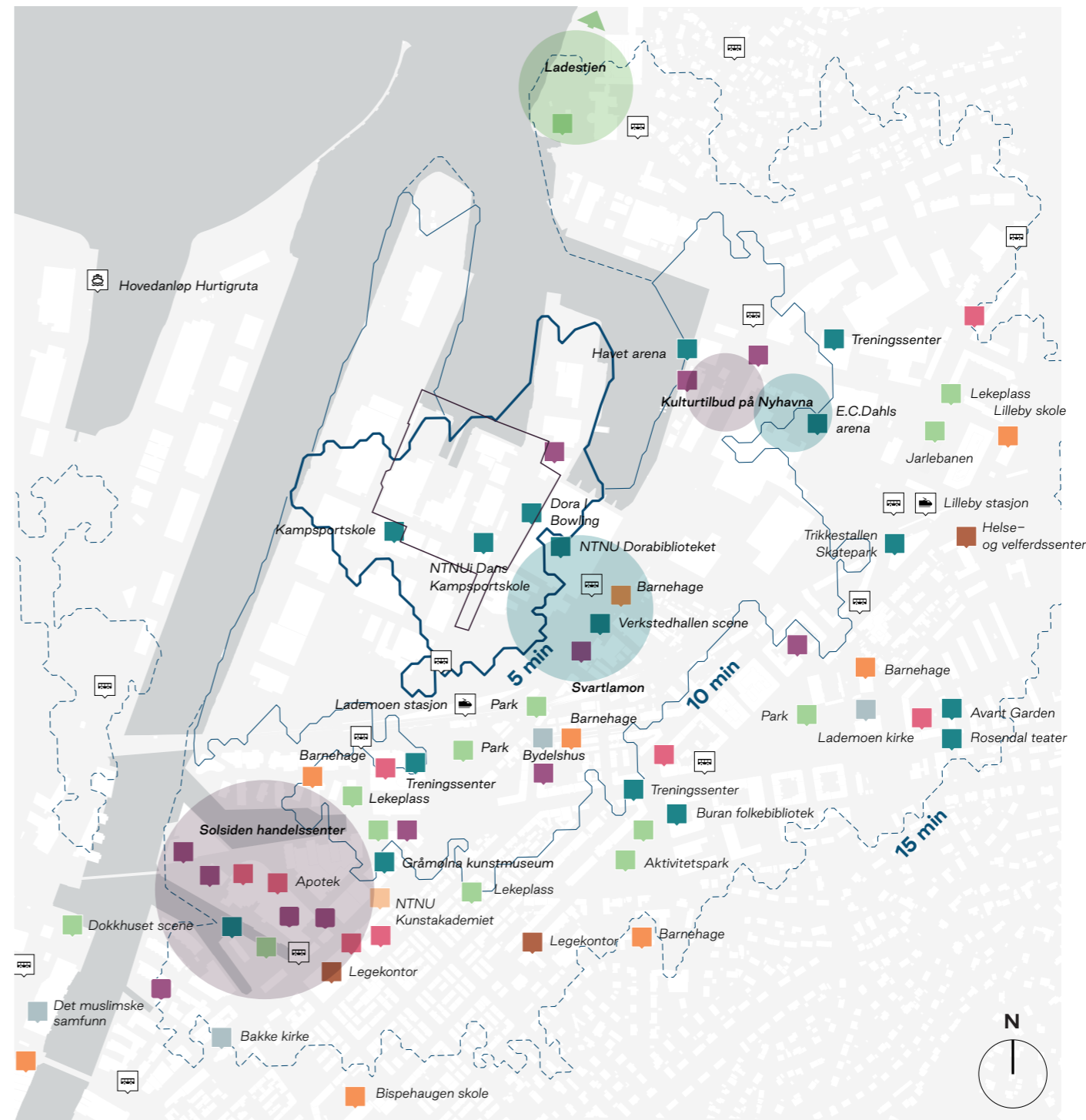
- Området mangler nærhet til nødvendige funksjoner
- Lav andel grønne arealer og rekreasjon
- Eksisterende kulturtilbud som kan videreutvikles
- Eksisterende havromsnæringer som kan videreutvikles



Dekningsgrad av tilbud og funksjoner i nærområdet.



Funksjoner innenfor planområdet



TEGNFORKLARING

Barnehage og skole	Kultur- og idrett	Bevertning
Utdanning	Park og rekreasjon	Handel
Helse	Møteplass og forsamling	Kollektiv

4. Landskap og natur

Topografi og landskap

Topografi

“Trondheimsskåla” defineres av to store terrengformasjoner i øst og vest, som åpner seg opp mot fjorden. Nidelva danner en slyngende “barriere” mellom de to elvesidene. Frem til midten av 1800-tallet fant den sin naturlige vei ut ved Strandveien, men utfyllingen som danner Nyhavna og Brattøra rettet ut elveløpet, og omdannet landskapet mellom elv og fjord.

Nyhavna er en tydelig menneskeskapt utfylling, og møtet mellom vann, land og eksisterende landskap er skarp; kaitant fremfor naturlige overganger og et landskapsgulv som er mer flatt enn noe annet område innenfor Trondheims karakteristiske skålhelning. Terrenget på Nyhavna er tilnærmet flatt og ligger idag på ca. kotenivå fra +2,9 til +3,7.

Grunnforhold

Utfyllingsarealene på Nyhavna består av 3–5 meter fylling i øverste sjikt, hovedsakelig løs til middels fast lagret silt over middels fast leire til stor dybde. Kvikkleire er kun påvist lokalt under og omkring det sørøstre hjørnet av Dora.

Forurensning i grunnen

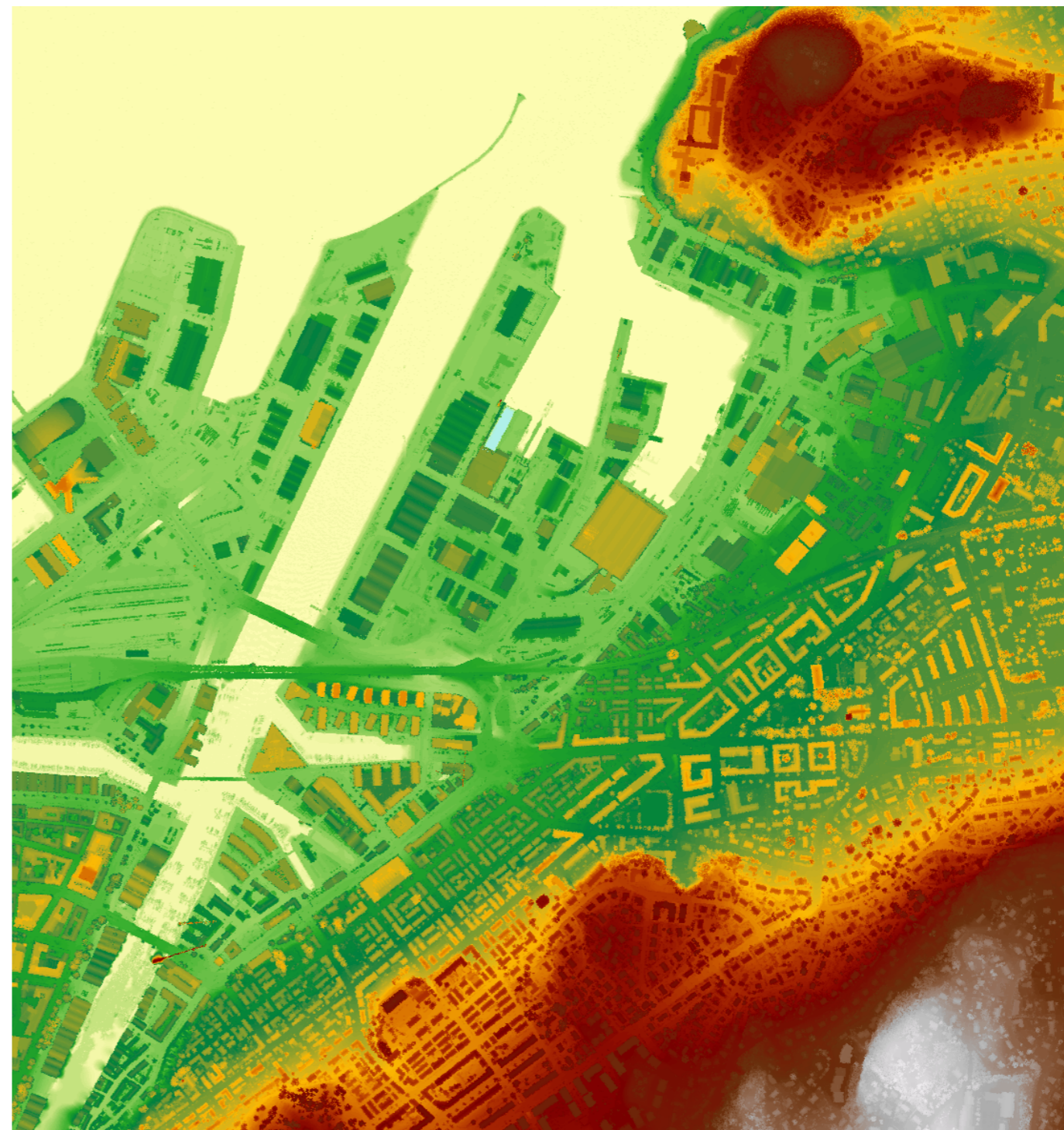
Det antas at store deler av landarealene inneholder forurensning; hovedsaklig av tungmetaller, PAH-forbindelser og oljeforbindelser. Det er også påvist forurensning i sjøbunnen.

Vannveier

Fjorden er hovedresipient for regn- og flomvann. Det finnes ellers ikke fremtredende vannveier internt på analyseområdet.

Hovedfunn

- Flatt terreng med visuelle koblinger til omkringliggende åslandskap.
- Påvist kvikkleire i grunnen, dypt til grunnfjell
- Antatt forurensede masser i grunnen – både på land og i vann
- Overvann må renses før det føres ut i Trondheimsfjorden, som er resipient.



Trondheim høydekart

Kilde: hoydedata.no, utskriftsdato 03.09.2025

4. Landskap og natur

Fjord, kaikant og havnebasseng

Flom og stormflo

Nyhavna ligger tett på fjorden, og ligger idag på kote +2,9–3,7 m. Ved stormflo med bølgepåslagssone kan vannet nå opp mot kote c+3,5. Det betyr at bygninger med første etasje lavere enn dette tidvis vil kunne bli oversvømt.

Fremtidig havnivå ved ekstremsituasjon for Trondheim i år 2100 med høyde for 200 års returnivå og 72 cm havstigning er 310 cm, noe som betyr at planarbeidet minimum må hensynta:

- kote +3,1 meter for offentlige rom og gater (sikkerhetsklasse F2)
- kote +3,2 meter (NN2000) for tekniske installasjoner (sikkerhetsklasse F3)

Kaikant og havnebasseng

Kaikanten ligger idag på kotenivå fra ca +2,9 til +3,2. Kaikanten kan bidra til å begrense oversvømmelser.

Ytre Havnebasseng er relativt åpent mot fjorden og er utsatt for bølger ved nordlig og nord-østlig vindretning. Kaistrekninger som ligger på tvers av dominerende vindretning er mest værutsatt.

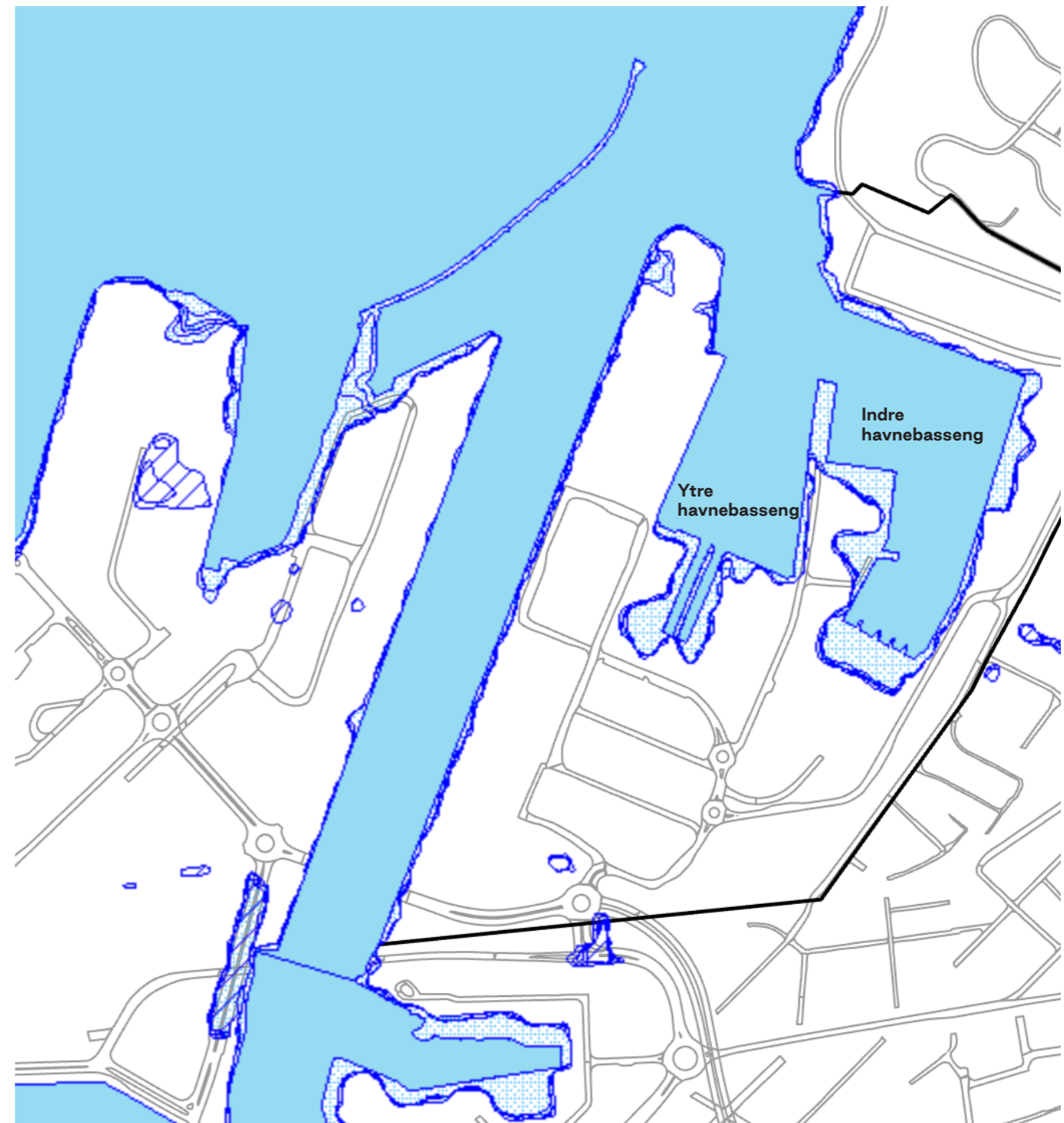
I Indre basseng (lengst mot øst) ligger skjermet og er i større grad skjermet for både vind og bølger.

Hovedfunn

- Min. kotehøyde kaikanter +3.2 og bebyggelse
- Ytre Havnebasseng er utsatt for bølger, mens indre Havnebasseng er skjermet
- Adkomst og bruk av kaikant til havrelaterte næringer må utredes og sees i sammenheng med havstigning



Stormflo med bølgepåvirkning
Kilde: Digital karttjeneste Trondheim kommune



Flomkart 200-års flom
Kilde: NVE

4. Landskap og natur

Grønnstruktur og rekreasjon

Det er ingen grønnstruktur i planområdet idag. Ladestien starter i Ormen Langes veg, rett nord for Ladehammerkaia. Deler av kaiområdet benyttes av turgåere og fungerer som adkomst til Ladestien.

Grønne koblingspunkt

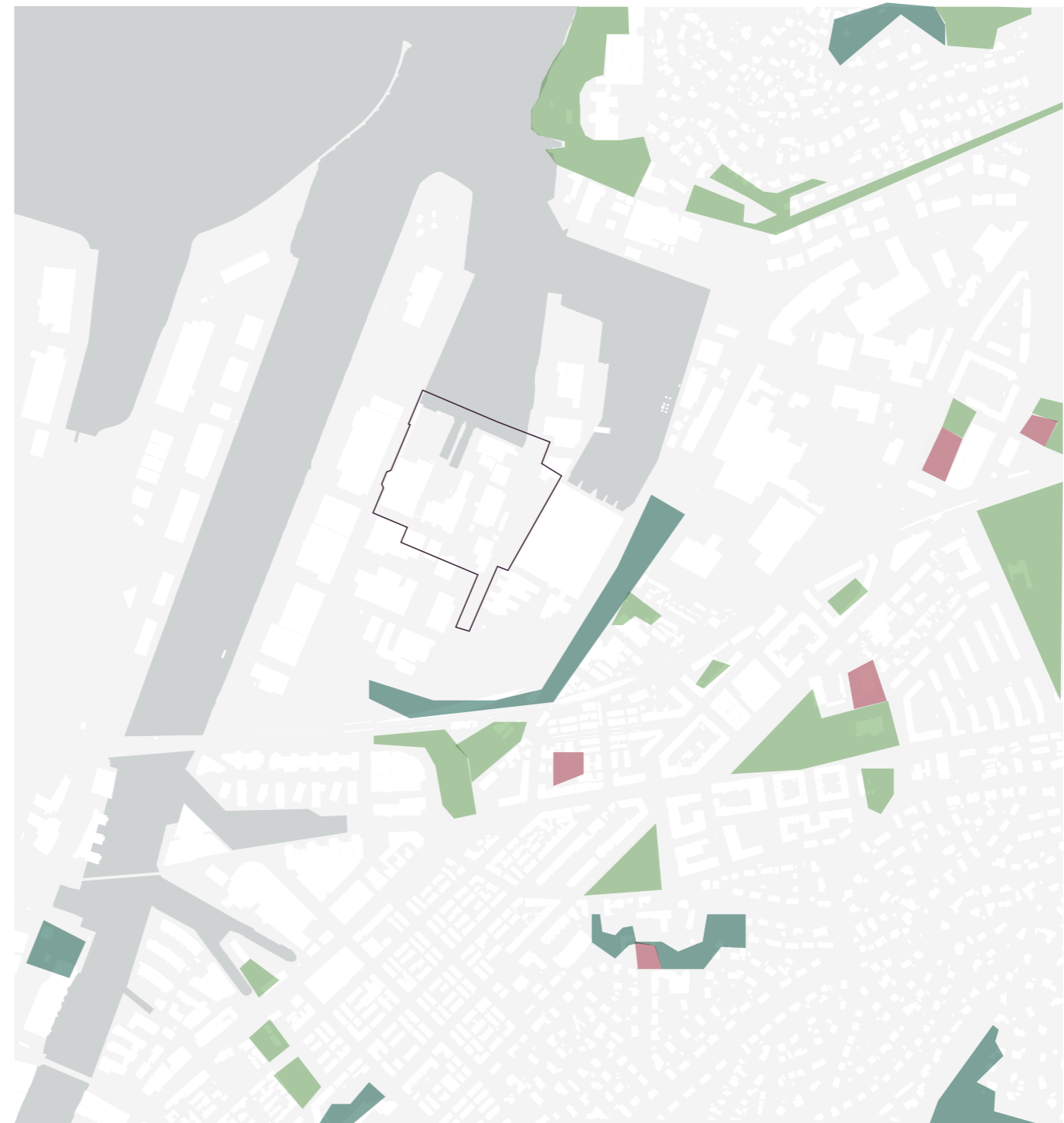
Med utviklingen av Transittkaia og den nye havnepromenaden vil man få et sammenhengende rekreasjonsstrøk fra Skansen, med Brattøra Friområde og videre ut via Nyhavna til Lade. Østover har man grønne koblingspunkt opp mot Ringve, mens jernbanen virker som en grøntkorridor mot Lademoen kirkegård.

Blå koblingspunkt




Fra Ytre havnebasseng er det kort vei til Nidelva og videre inn mot sentrum og kanalene på Solsiden og Skansen. Veien er kort til Fjorden som forbinder Nyhavna til Munkholmen, badeplasser på Ladehalvøya, Grillstad og Malvik. På Strandveikaia planlegges et større sjøbad.

Hovedfunn

- Lite grønne arealer innenfor planområdet i dag.
- Harde flater. Kjente prellplater i 6–12 meters sone rundt Dora I og II.
- Stort potensiale i fremtidige planer.



TEGNFORKLARING

-  Naturområder og andre grønne områder
-  Parker og grønne korridorer
-  Lekeplass

4. Landskap og natur

Naturverdier og biologisk mangfold

Naturverdier

Det er ikke registrert viktige naturtyper innenfor planområdet.

Arter og stedsegenhet

Nyhavna er et viktig område for hekkende fugler og overvintring for ender og måker. Det er i artsdatabanken bare de siste 5 årene registrert 18 forskjellige type fuglearter. På Nyhavna er det registrert truede måkearter, som fiskemåke og hettemåke.

Hettemåke:

Kritisk truet, med hekkebestander på Nyhavna, særlig på Dora.

Fiskemåke:

Rødlistet, hekker i området, også berørt av utbygging.

Hovedfunn

- Det er registrert truede måkearter innenfor planområdet



● Måker har etablert seg på taket og muren til Dora II



Foto:
Øverst til venstre – kilde: www.schjoll.no/hettemake/
Øverst til høyre – kilde: www.storeferder.no/fiskemake
Nederst: foto Rodeo arkitekter

5. Forbindelser og byrom

Forbindelser og grønn mobilitet

Kollektivtransport

Trasé for metrobuslinje følger Maskinistgata forbi Dora I og går videre langs Skippergata sørvestover. Fremtidige byggefelt opp til at traséen legges om via Båtsmanngata, før den svinger sørvestover. Nærmeste bussholdeplasser til planavgrensningen i dag er Losgata og Dora.

Sykkelforbindelser

I dag tangerer den viktigste sykkelforbindelsen Nyhavna via Strandveien i retning nord-sør, og vestover langs bilveien over Pirbrua. I Kvalitetsprogrammet legges det opp til sykkelforbindelser gjennom Kobbegate og Båtsmannsgata.

Nye broforbindelser

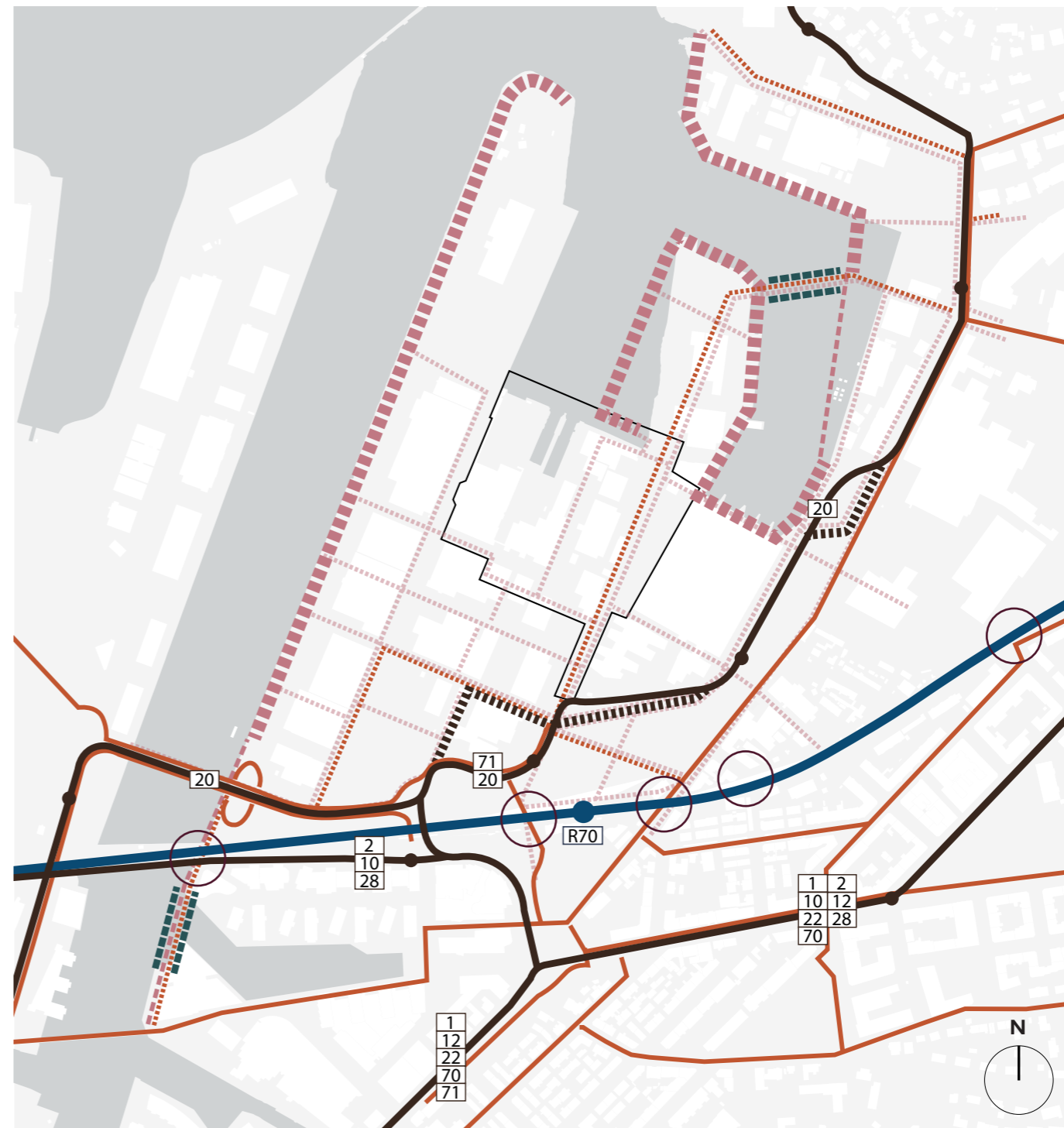
Det er tenkt en ny broforbindelse i forlengelsen av Stiklestadveien over til Kullkranpiren, som vil bidra til økt gjennomfart av syklende og gående gjennom delområde 4. Det er også tenkt etablert en ny bro over Rosenborgbassenget som vil bli en viktig forbindelse til sentrum/Solsiden.

Ny havnepromenade

Havnepromenaden skal følge vannkanten langs store deler av Nyhavna, og skal i henhold til Kvalitetsprogrammet opparbeides med en sammenhengende identitet på tvers av delområdene.

Hovedfunn

- Lite tilrettelegging for grønn mobilitet internt i området i dag.
- Barriere mellom Nyhavna og omliggende byområder
- Det ligger mange fremtidige planer for økt grønn mobilitet til og gjennom området.



TEGNFORKLARING

Foreslåtte broforbindelser	Foreslåtte sykkelforbindelser	Viktige fremtidige gangforb.
Foreslått havnepromenade	Kollektivforbindelser idag	Underganger under toglinja
Sykkelveier i dag	Foreslått kollektivtrasé	

5. Forbindelser og byrom

Trafikk og støy

Trafikk

Samlet gir trafikk i Strindheimtunnelen, Dyrø Hales gate og Maskinistgata ÅDT 20 000 mellom tunnelen og over Pirbrua. Maskinistgata har en ÅDT på 7600 frem til Stiklestadveien.

Støy

Støykartet viser at det er kombinasjonen av trafikken langs Maskinistgata/mot Pirbrua i kombinasjon med togtrafikken som er den viktigste støykilden på Nyhavna.

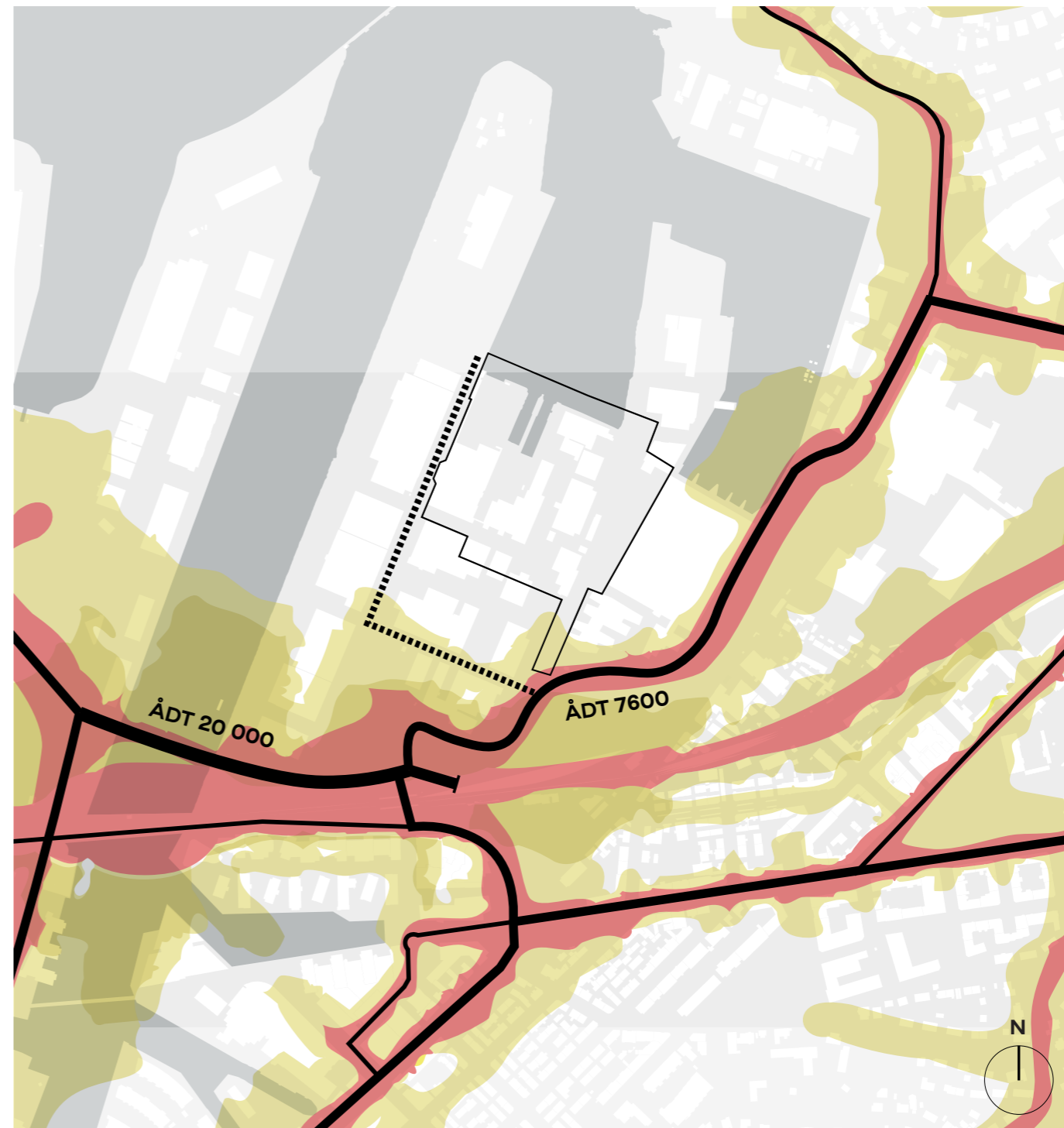
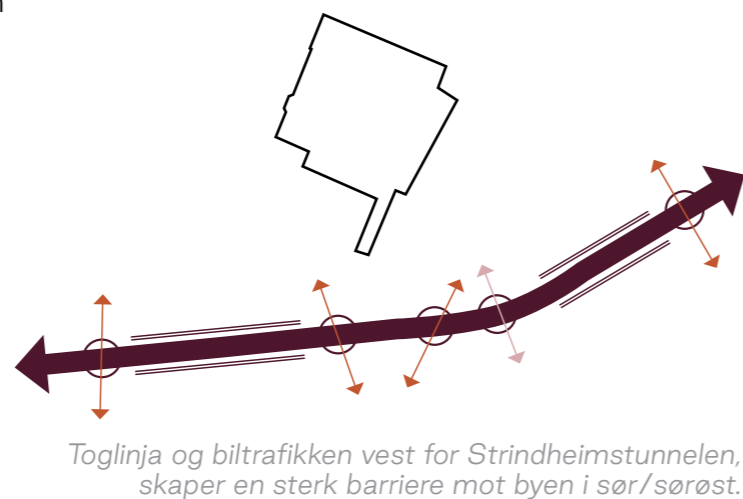
Dagens trafikkavvikling inn mot rundkjøringen ved Dora I medfører støyverdier i gul kategori innenfor planavgrensningen, men i svært liten grad. Den fremtidige trafikkavviklingen med tungtransport ut til havnedriften på Transittkaia gjennom Transittgata, kan tenkes å skape noe støy som påvirker planavgrensningen i fremtiden. På grunn av de aktuelle programmene vil støypåvirkningen uansett ha liten formell konsekvens.

Barrierer

Toglinja, sammen med vegtrafikken fra innkjøringen til Strindheimtunnelen og over Pirbrua utgjør en sterk barriere fra Nyhavna mot sør/sørøst, med få underganger/krysningspunkt.

Hovedfunn

- Vegtrafikk, bredt gatesnitt og toglinje gir en tydelig barrierevirkning mellom Nyhavna og omliggende byområder.



TEGNFORKLARING

- Rød støysone $L_{den} > 65dB$
- Gul støysone $L_{den} 55-65 dB$
- Gate/ vei
- - Planlagt trassé til havn

5. Forbindelser og byrom

Byrom og gater

Koblingspunkter og noder

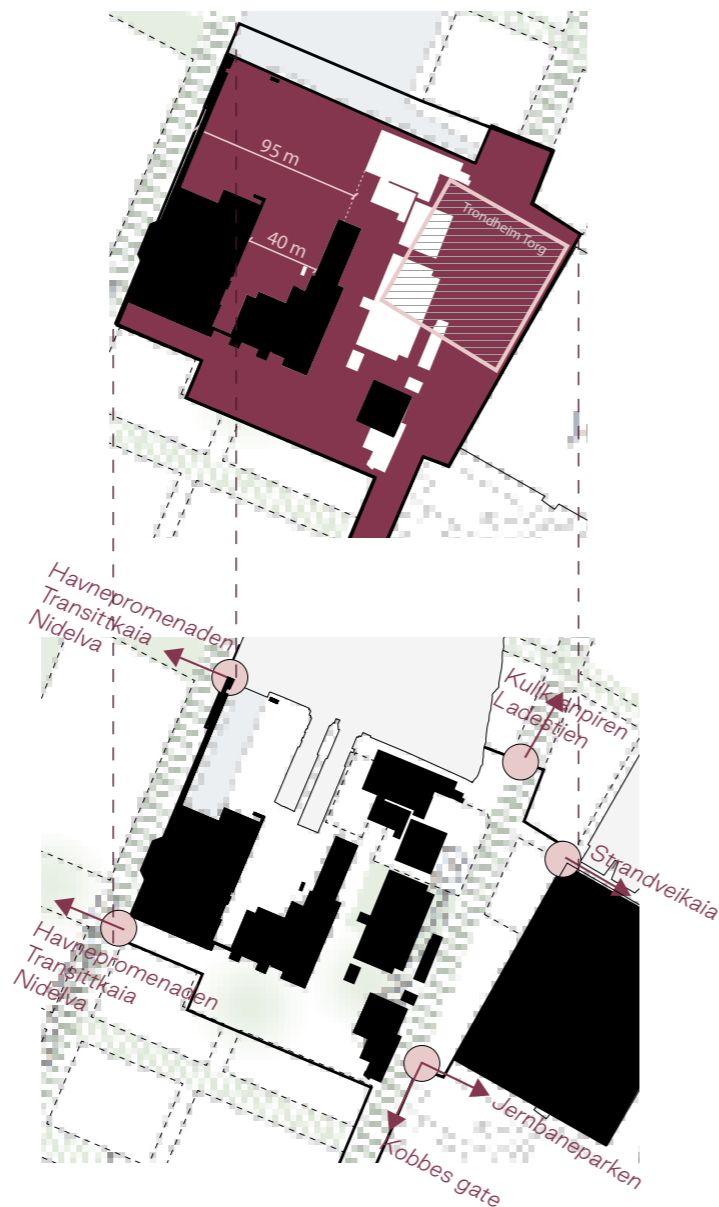
Delområde 4 er har en sentral plassering med mange mulige påkoblingspunkter. Delområdet har viktige koblinger til grønne arealer, som Kullkranpiren og Jernbaneparken, og urbane vannkvaliteter, som Havnepromenaden og sjøbadet på Strandveikaia. Siktlinjen fra Nidelva, forbi Dora II og videre mot Fyringsbunkerer oppleves som en sterk kobling. Koblingene videre mot Kullkranpiren, kaikanten foran Dora I på vei mot Strandveikaia og foreslått akse videre mot Jernbaneparken under rampen til Dora I, oppleves som svakere.

Skala og rom

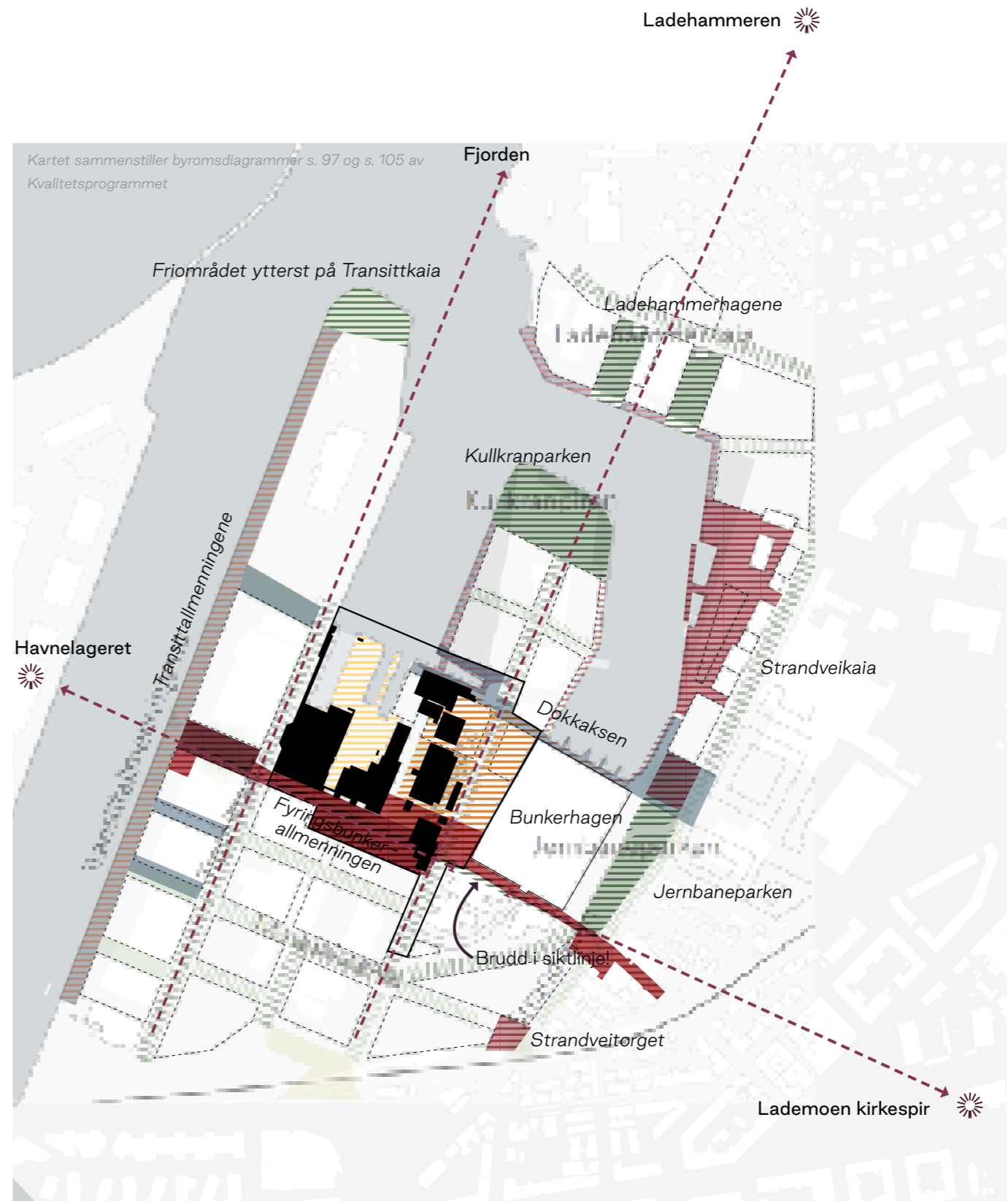
I de overordnede planene for Nyhavna er det avsatt store arealer til offentlig rom, hvorav flere har store dimensjoner uten tydelige vegger. Planlagte åpne arealer i tråd med overordnede føringer vil utgjøre over 50% av planområdet (Kobbegate strekning langs delområde 8 er ikke medregnet her). I kombinasjon med bunkernes store volum og monumentale vegger vil det være få steder med mer intim karakter.

Hovedfunn

- Utflytende byrom
- Fravær av byrom med intim karakter
- Manglende finmasket nettverk av koblinger som binder sammen hovedakser i planen
- Flere steder med risiko for opplevd utrygghet



STEDSANALYSE A - KARTLEGGING



TEGNFORKLARING

	Torg		Andre byrom		Viktige siktlinjer KDP
	Havnepromenade		Park		
	Aktivitet		Planlagt forbindelse		



B – SAMLET VURDERING

Områdets karakter

Ved havnebassengene på Nyhavna ruver de to betongkjempene Dora I og Dora II blant den lave, industripregede bebyggelsen. Området er underlagt hensynssone kulturmiljø og innehar to kulturminner; Dora II (verneklasse A) og Fyringsbunkeren (verneklasse B), samt grenser opp mot den tredje bunkeren, Dora I (verneklasse B), i øst.

Industri, handel og havnedrift side om side med små aktører innen kunst- og kulturfeltet. I de senere årene har Havet og E.C. Dahls bryggeri og arena bidratt til å gjøre Nyhavna til en destinasjon og møteplass for mange trondhjemmere. Nærhet til sjø, forskning/arkivvirksomhet gjør også at området koblet på universitetsbyen. Området har idag unike kvaliteter og en autentisitet, som det er viktig å ta vare på og foredle i transformasjonen av området.

Gate- og byromsstruktur

- Store udefinerte byrom og manglete hierarki
- Introverte fasader
- Lange, ubrutte akser
- Store harde flater

Landskap, vegetasjon og biologisk mangfold

- Ingen natur/grønt innenfor planavgrensningen
- Flomutsatt
- Måker

Infrastruktur

- Hovedadkomst Kobbegate og Skippergata
- Toglinja og bilvei som barriere mot byen i sør/sørøst.

Kulturmiljø

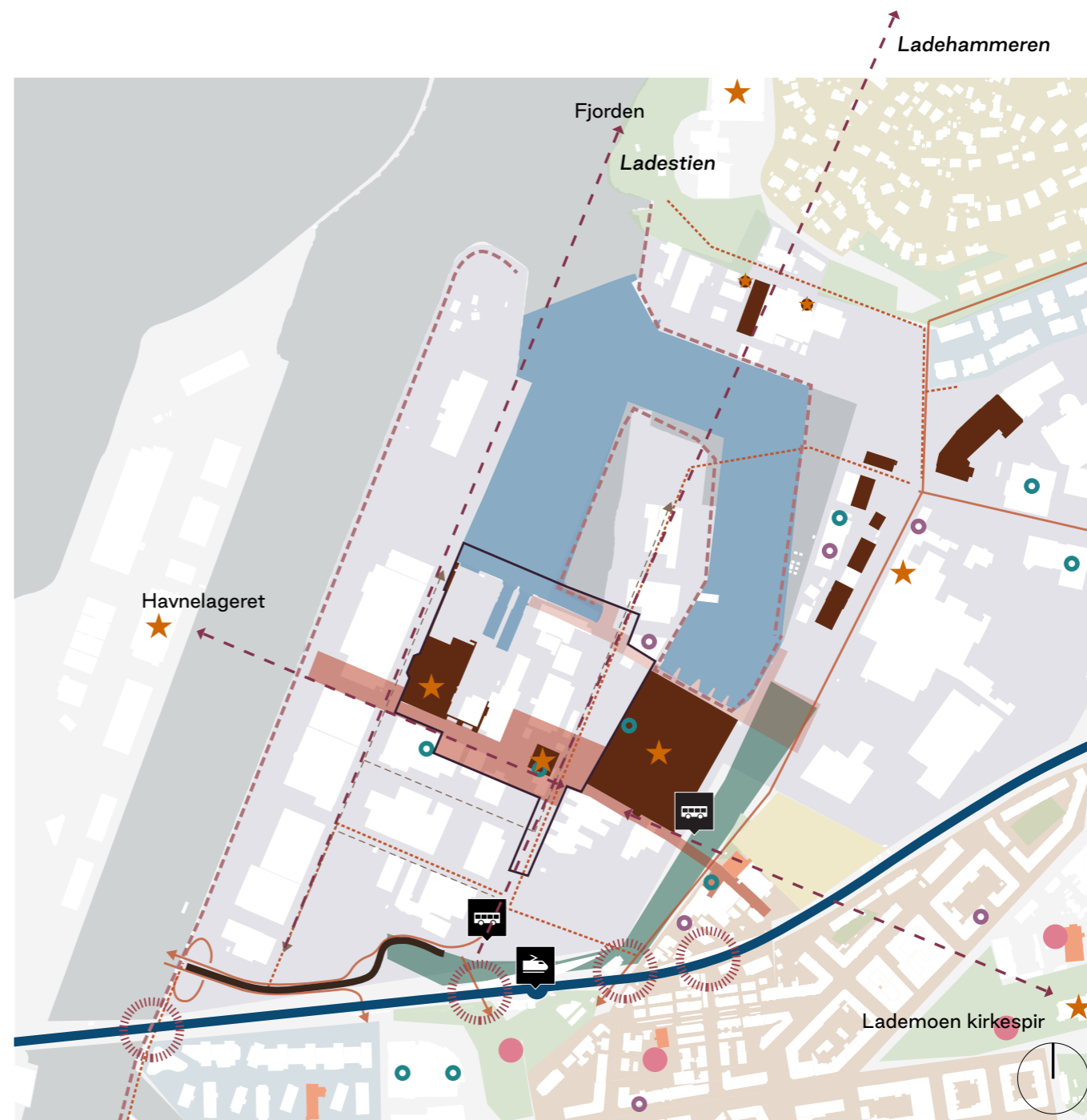
- Dora I, Dora II og Fyringsbunkeren viktige krigsminner som tilfører området tidsdybde
- Havnedrift og virksomhet er også en viktig del av områdets identitet.

Siktakser

- Overordnede føringer peker på mange siktakser, behov for å prioritere
- Lite kontakt (fysisk og visuell) til fjorden og havnebassenget
- Ladehammeren viktig silhuett i nord

Forbindelser

- Barrierer mot tilstøtende nabolag og brutte forbindelser
- Koblet på viktig rekreasjonssti (Ladestien)
- Fremtidig sykkelforbindelse gjennom området
- Nye, fremtidige koblinger i form av Kulturaksen og Dokkaksen krysser området



TEGNFORKLARING

Planavgrensning	Barriere vei/toglinje	Grøntarealer KPA	Lekeplass	Viktig byrom/akse*
Kulturminner	Viktig krysningspunkt	Idrettstilbud	Småhusbebyggelse	Havnepromenade*
Spesielt viktig bygning	Viktig kollektivpunkt	Bevertning	Blokk/lamellbebyggelse	Fremtidig sykkelrute*
Viktige siktlinjer KDP	Viktig bevegelseslinje	Barnehage	Kvartalstruktur/tette trehus	Fremtidig bilvei*

*planlagt situasjon

Kulturmiljø og siktlinjjer

- Hensynssone kulturmiljø med Dora I, Dora II og Fyringsbunkeren som viktige krigsminner med formell vernestatus
- Siktlinjer mellom by og fjord, og mellom kulturminner er viktig, ref. Kulturminneplan for Nyhavna
- Kartlegging av overordnede dokumenter viser samtidig mange planlagte siktakser. Det er behov for å avklare hvilke som skal prioriteres ivaretatt i utvikling av området
- Eksisterende bebyggelse legger føringer for ny utvikling mtp. plassering, struktur, høyder og henvendelse
- Tilbygg Fyringsbunkeren er forutsatt revet i overordnede planer

Gate- og byromsstruktur

- Lange strekninger med lukkede fasader uten mulighet for aktiv henvendelse mot byrom og gater
- Planlagte nye akser gjennom området (Dokkaksen og Kulturaksen) har strekning mangler tydelig kobling

Logistikk og adkomst

- Dagens kryss Maskinistgata/ Kobbegate er planlagt stengt
- Toglinja og bilveien som barriere mot byen i sør/sørøst.

Program og formål

- Eksisterende kultur og havromsnæringer i området. Overordnede planer legger opp til å videreutvikle disse funksjonene i området
- Mangel på nærfunksjoner i området
- Overordnet ønske om å balansere planlagte formål på kort og lang sikt

KULTURMILJØ OG SIKTLINJER



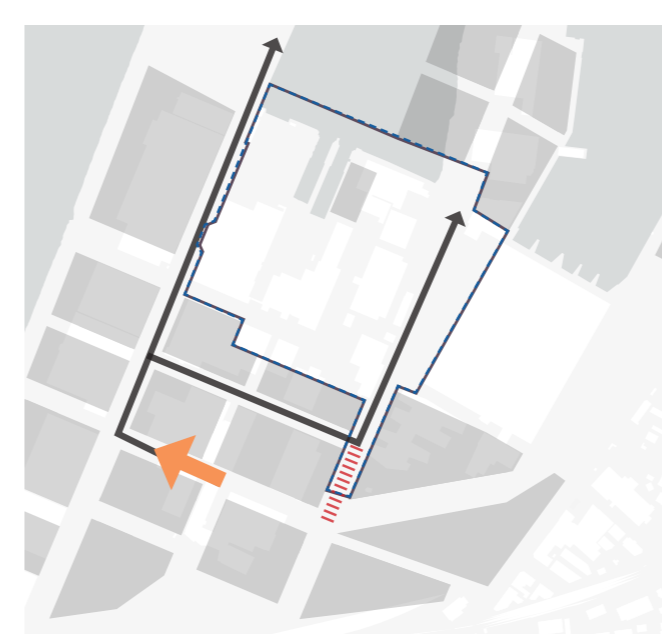
- Viktige kulturminner
- TMS
- Siktlinje KDP
- Siktlinje Kulturminneplan

PLANLAGTE STRUKTURER



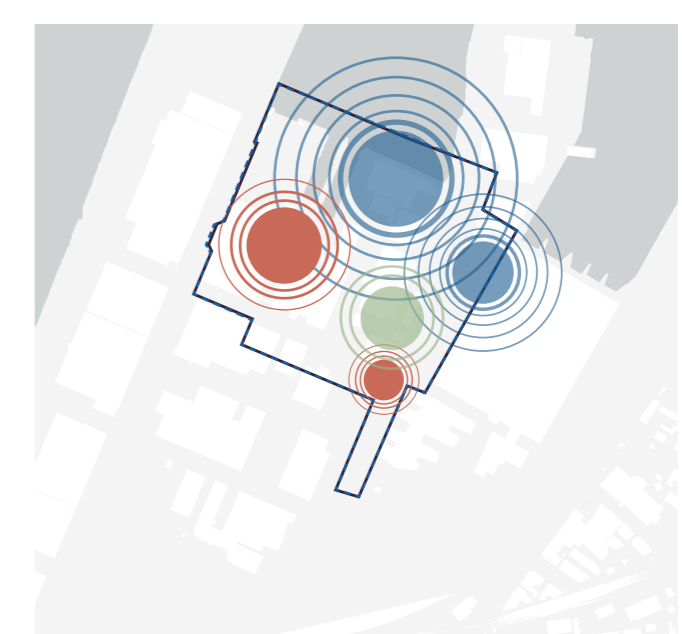
- Lange strekk med lukkede fasader
- Dokkaksen og Kulturaksen er planlagt tett på hverandre. Tydelig definerte i deler av aksen, men blir mindre definerte etterhvert.

PLANLAGT LOGISTIKK OG ADKOMST



- Planlagt veinett for biltrafikk
- Planlagt: En avkjøring til Nyhavna (trafikk)
- Adkomst Kobbegate er planlagt stengt

PLANLAGTE FORMÅL



- Kunst- og kultur
- Havromsnæring
- Skole og idrett

Gate- og byromsstruktur

- Store udefinerte byrom
- Manglede hierarki
- Lange ubrutte akser
- Store harde flater

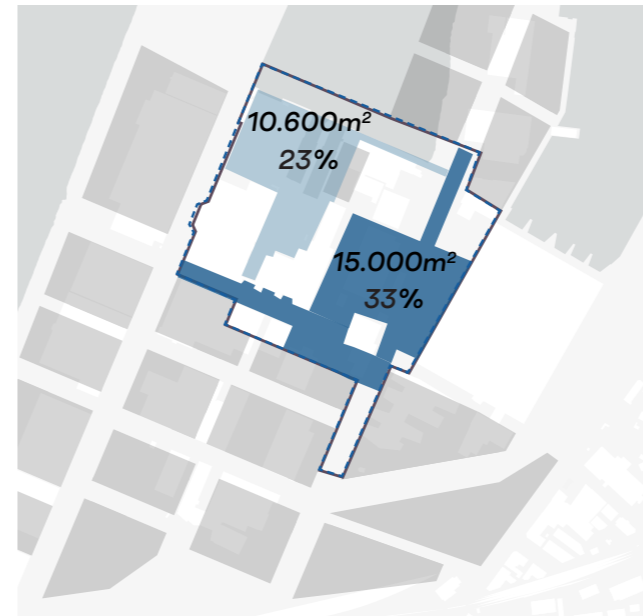
Forbindelser

- Området er i dag lite tilrettelagt for myke trafikanter, og preges av barriere mot tilstøtende nabolag og brutte forbindelser til kontekst
- Koblet på viktig rekreasjonssti (Ladestien)
- Sykkelforbindelse.

Grøntstruktur, landskap og biologisk mangfold

- Svak kontakt (fysisk og visuell) til fjorden og havnebassenget
- Ladehammeren viktig silhuett i nord
- Ingen natur/grønt innenfor planavgrensningen
- Måkekoloni

BYROM



- Idrettsformål og grøntstruktur (KPA) og Kobbles gate
- Åpne arealer ved Dora II, samt kaikant/ dokker

FORBINDELSER



- Sammenhengende forbindelser – primært for bil
- Bortgjemte forbindelser
- Vei og toglinje som tydelige barrierer i sør

LANDSKAPS- OG VANNROM



- → Få steder med visuell kontakt til havnebassenget innenfor planområdet

NATUR



- Måker har etablert seg på taket og muren til Dora II



C – ANBEFALINGER

Kulturmiljø og områdets egenart

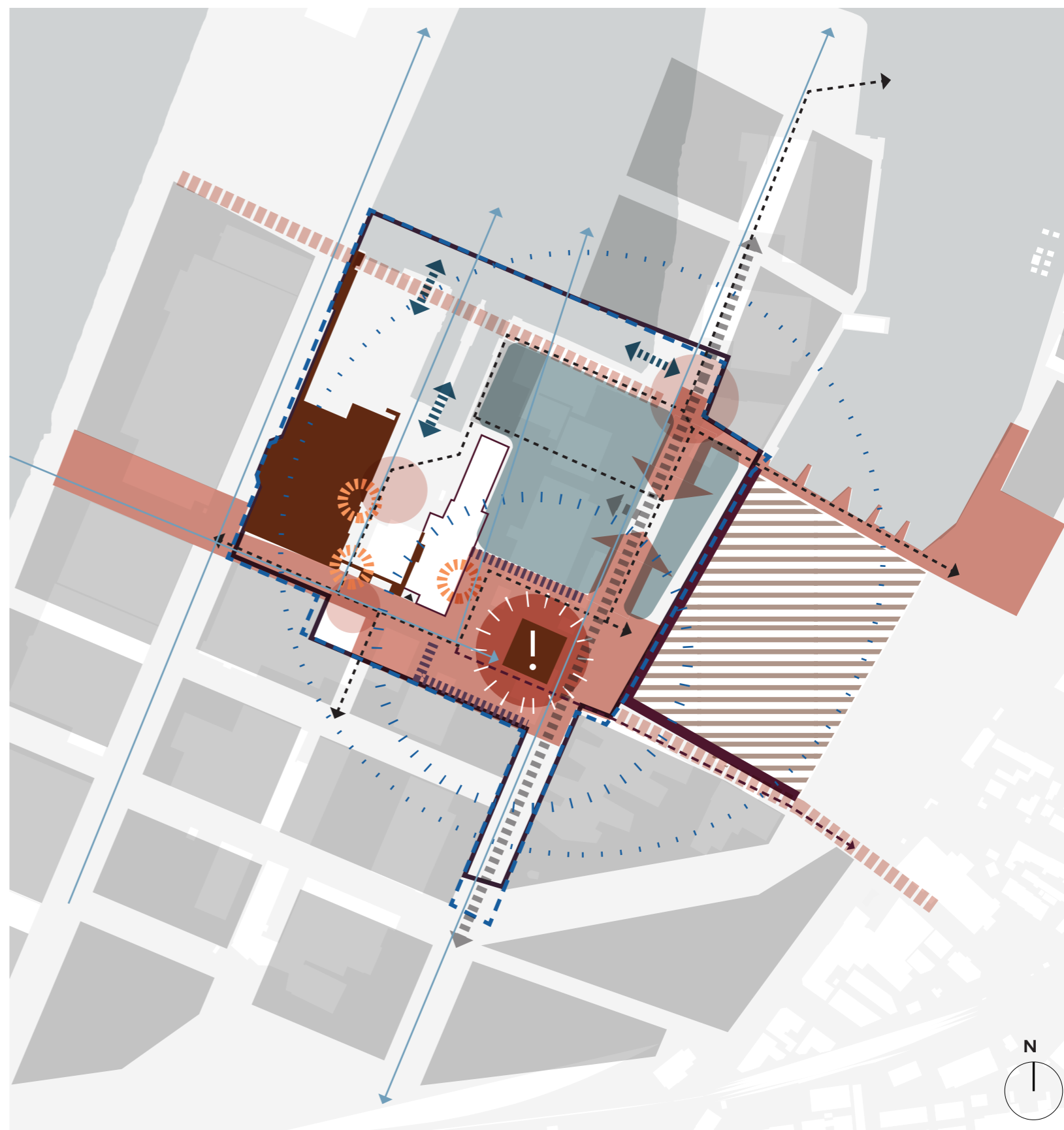
- Løfte kulturminner gjennom vern og bruk, samt heve tilstedeværelse i byrom.
- Styrke Bunkerkvartalets kobling til Transittkaia, Strandveikaia og Kullpirkaia gjennom å koble Kulturaksen til Dokkaksen sammen på tvers av planen, samt styrke utvalgte siktakser.
- Byggefelt
- Etablere felt for bebyggelse som sikrer fleksibilitet i plan og etablerer gode avgrensninger av byrom
- Havnedrift og virksomheter knyttet til kai er en viktig del av områdets identitet

Gate- og byromsstruktur

- Plassere plangrense der den sikrer gode koblinger til kontekst, samt hensiktsmessig avgrensning av bygulv (programmering, byrom, logistikk)
- Lage hierarki av større og mindre byrom og byromsforbindelser med tydelig avgrensning, ulik karakter, dimensjon og programmering.
- Legge inn en effektiv logistikkakse med få konfliktpunkter mellom tungtransport og myke trafikanter.
- Programmering
- Fyringsbunker som sentrum, hjerte og urbant omdreiningspunkt i planen.
- Prinsipiell fordeling med Havromsnæring i nybygg og kulturprogram i eksisterende/kulturminner.

Grøntstruktur og landskap

- Underbygge delområdet kontraster – Ytre og indre del (urbanitet ny bebyggelse/ bynatur >> kulturminner/renaturering)
- Øke kontakt med fjorden på utvalgte punkter i planen



TEGNFORKLARING

	Justert grense		Løfte og styrke kulturminner		Økt kontakt med fjorden
	Mulig utbyggingsareal		Styrke kobling kulturakse og Strandveikaia		Etablere nettverk av forbindelser
	Økt henvendelse		Sikre visuell kontakt mellom kulturminner samt visuell kontakt med havnebasseng		Sikre effektiv logistikk