

Stedanalyse Nyhavna

**Resultater fra befaring.
Analyse og anbefalinger**

2023

© 2023 Trøndelag Fylkeskommune. Alle rettigheter forbeholdt.
Alle bilder tilhører Trøndelag fylkeskommune hvis ikke annet er angitt.



Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjielte

Innholdsfortegnelse

Bakgrunn

Metode

Resultater

Analyse

Anbefalinger

Kildeliste

Innledning

Metrobussveien Nyhavna er et prosjekt under Miljøpakken som innebærer omplanlegging av fv. 6668 langs Nyhavna. Trøndelag fylkeskommune er en av de involverte partene. Stedanalysen ble utført av fylkets fagressurser med fokus på landskapsarkitektur. I forbindelse med områdeutvikling kan veitraseen sterkt påvirke eksisterende og fremtidige kvaliteter i området. For eksempel kan veiens plassering påvirke boligområdet med hensyn til trafikkstøy, plassering av fotgjengeroverganger kan påvirke eksisterende gangveier osv.

Dokumentet brukes til konseptutvikling til veiutforming. I løpet av prosessen ble det fremmet forslag til endringer i traséen, og da en landskapsarkitekt var til stede for å samle data som grunnlag for videre beslutninger.

Stedanalysen baserer seg på befaring og kartstudie.

Metode

Kartstudien inkluderer undersøkelse av satellittbilder fra Miljødirektoratet (<https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm>), Kartverket og Google Maps. Historiske kart ble sammenlignet med de nyeste kartene for å studere utviklingen over tid.

Befaringen ble gjennomført fredag den 1. september 2023 fra kl. 15:00 til 17:00. Besøket startet fra bussholdeplassen Strandveikaia, fortsatte gjennom både Strandveien og Maskinistgata, og avsluttet ved Kjeldbergs ved Skippersgata. Befaringen ble dokumentert med bilder og video.

Bildene ble deretter koblet til kartet for å vise stedets karakter, samt merke hva som er etablert, i bruk eller tidligere har eksistert.

En enkel analyse, såkalt *Space Syntax*, som viser forbindelsene på hver strekning, ble også utført. Space Syntax är en kvantitativ verktøy som viser vilken strekning är mest viktig genom att kartlägga och beräkna hur många lokala och hur många (Bafna, 2003).

Urban morfologi viser hvilken plasstyper

formes mellom bygningene, samt hvor det er muligheter for utvikling av infrastruktur. På stedet undersøkes både elastisk og statisk vev, som beskrevet av Scheer (2010). Disse kategoriseringene inkluderer blant annet *campus-vevet*, som er en elastisk type urban struktur. Denne typen kjennetegnes av en elastisk struktur langs store veiledere, som innebærer plutselige endringer/mange ulikheter i for eksempel tomtens størrelse, bygningenes volum og mangel på gategrids (Sheer, 2010).

På den andre siden av veien ble det undersøkt en statisk vev. *Statisk vev* kjennetegnes av spesifikke bygningsformtyper. Uansett om husene er bygd organisk (det vil si uten plan) eller ikke, er det enighet i skala, størrelse og bruk (ibid).

Platsanalysen tar hensyn til dagens situasjon.

Resultat

Kartundersøkelse



Fig.1. Satellittbilde over Nyhavna. Turkis linje viser prosjekttraséen. Kilde bakgrunn bild: Norge i bilder, 2022

Urban morfologi

Satellittbildet ovenfor (Fig.1) viser et tydelig campus-område nordvest for fv.6668 og også nordre del av planområdet. Bygningene varierer i størrelse og skala. På sørsiden kjennetegnes området av en smalere gatestruktur (grid) som danner kvartaler med moderat gangavstand. Svartlamoen, liten och nett - egentlig den smaleste urbane strukturen i området - har blitt formet gjennom små private husprosjekter. Området ser ut til å være "klemmt" mellom den øvrige, statiske urbane strukturen og Nyhavnas campus.

Sammenligning med historiske kart viser betydningen prosjektstrekningen (Strandveien og Maskinistgata) har hatt gjennom årene. Egentlig er det jernbanen som ser ut til å være den sterkeste barrieren, men den statiske bystrukturen ser ut til å utvikle seg mot havet. Prosjekttraseen representerer en slags sekundær barriere, og mellom de to dannes det gradvis en tettere gatestruktur.

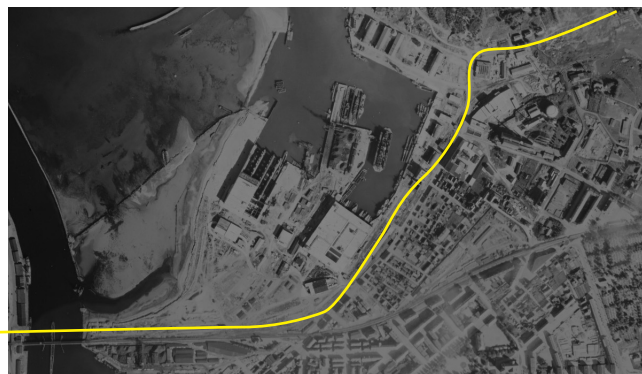


Fig.XX. Satellitbild över Nyhavna. Kilde: Norge i bilder, 1937 (venstre) og 1947 (høyre)

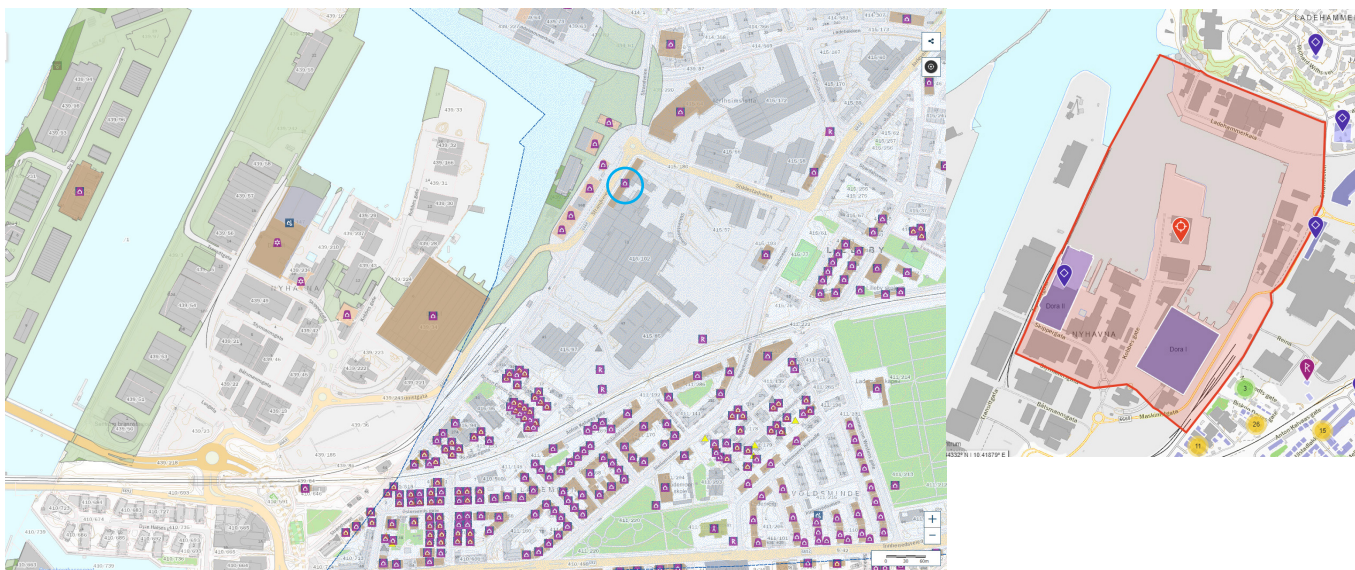


Fig.2. Kart over kulturlandskapet ved Nyhavna. Kilde: Miljøstatus, 2023; venstre -Trondheim Dora-området (K188), Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse. Kilde: www.kulturminnesok.no

Kulturminner

Dahls bryggeri (fig.2, blå sirkus), som finnes ved Strandveiens nordlige del - er bygget i 1899 som administrasjons- og produksjonslokaler. Veggene er utført i hvitkalket mur med store fasadeåpninger som gjør den store bryggerihallen synlig. Bygningen preges også av elementer fra industriarkitektur kombinert med nyromansk stil. Et interessant element er dessuten det høye utsiktstårnet over hovedinngangen. Denne bygningen har blitt kjent under navnene "Øl-kirke" eller "Slottet på lamo'n".(Trondhjems arkitektforening, 2009)

Dora I (Fig.2, høyre) är en byggnad byggd mellan 1941-1943 i brutalistisk stil. Den startade som verkstad för tyska ubåter. Dora I er en bygning som ble oppført mellom 1941-1943. Den startet som verksted for tyske ubåter. I dag brukes bygningen til ulike aktiviteter og kalles derfor "Kulturbunker Dora".

Konstruksjonen som den står i dag har en grunnflate på ca 9000 kvm (inkludert dökkene). Veggene på hallen er 3 m tykke, og taket 3,5 m tykt. Andre mindre militære anlegg finnes spredt i området. Kulturminnet er klassifisert som bymiljø med nasjonal interesse (NB registrert).

Kvarteret øst om Dora - Svartlamoen består av eldre byggnader, de fleste SERFAK merkta och dessutom några kvartal med hus som var sjølvbyggda etter en serie av experimentalt kooperativt initiativ. mellom 2015-2017.

På sydøstsiden (Fig.2, venster) er området spredt med SEFRAK-merkede hus, samt andre bygninger med historisk verdi.

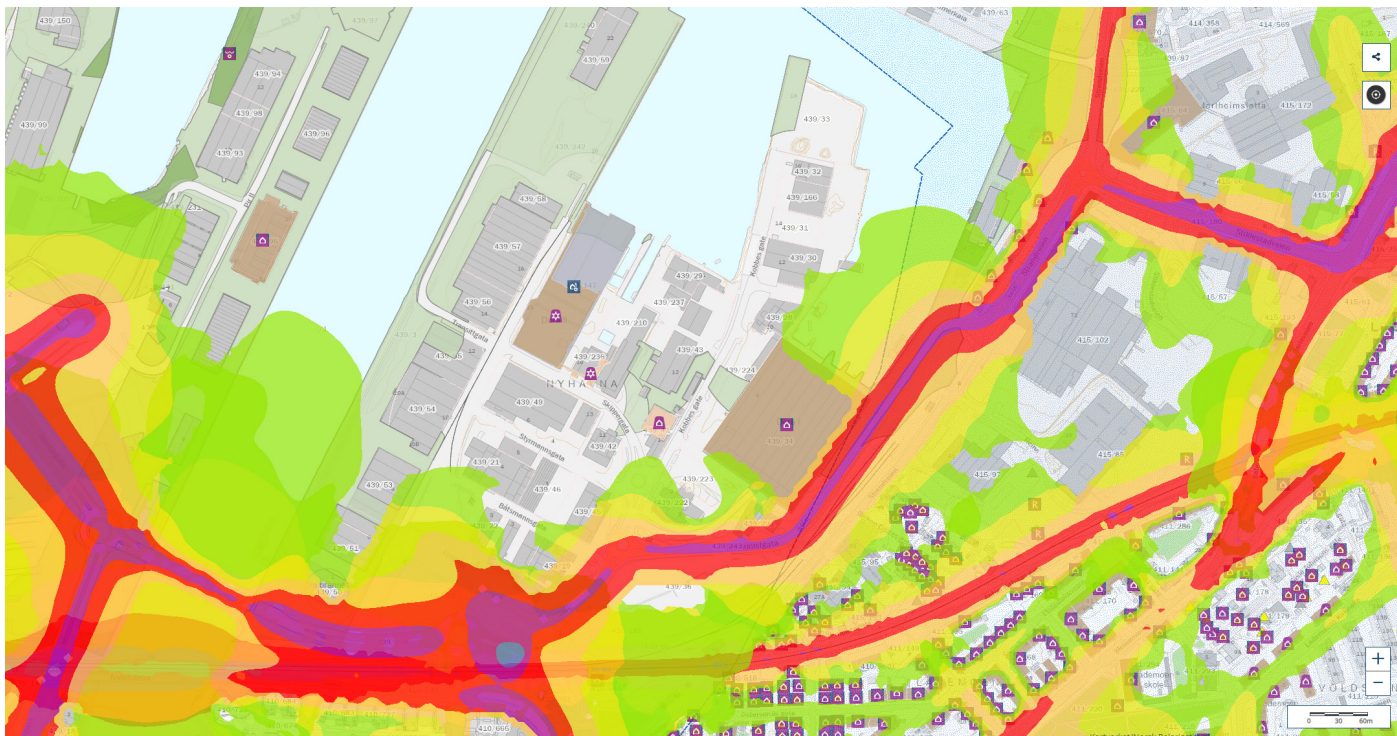


Fig.3. Støykart - samlat for både kjøretøy og tog. Kilde: Miljøstatus, 2023.

Støy

Kartet (Fig.3) viser støy på 60-75 dB langs dagens vei med dagens trafikk. Den sprer seg over og dekker Jernvegsparken, samtidig som den minsker akkurat ved huskantene på Strandveien. Bygningen Dora I påvirkes ikke.



Fig.4. Jernbanen ved Strandveien. Kilde: Trøndelag Fylkeskommune.



Fig.5. Maskinistgata langs Dora I. Kilde: Trøndelag Fylkeskommune.

Befaring

Strandveien/Stiklestadveien



Fig.6. Resultater fra befaring og kartlegging i den nordlige delen av prosjektområdet - Strandveien nord og Stiklestadveien. Kilde: Trøndelag Fylkeskommune.

Strandvei ved Dahls bryggeri (fig.6) er befarings startpunkt. Brukes av syklist og bilister, i mindre grad av gående.

Stiklestadveien (fig.6) er mer åpen nærmere rundkjøringen (vest), mens på østsiden oppleves gaten som mindre åpen siden store bygningvolumer møter smale fortau og danner korridorlignende rom. Bygningene på denne strekningen er store og har monotone fasader. Unntaket er Dahl's bryggeri som møter gaten med et grønt område og en restaurant/pub.

Strandveien (fig.1) i sin nordre del kjennetegnes av Dahl's bryggeri og eldre havnelokaler. Veien har fire felt med en smal grønn rabatt i midten. Det er sykkelvei og fortau på begge sider der syklist og gående

delers plassen. Det er tydelig slitasje på fortauskanten og den grønne rabatten, men mest merkbart på siden mot havneområdet.

De neoklassiske detaljene, sammen med den industrielle arkitekturen med smale, men høye, fleretasjes vinduer, forbedrer rommets kvalitet. Til tross for den store skalaen, er det tilstrekkelig med detaljer på fasadene som gjør rommet mer tilgjengelig og innbydende. Designelementer som minner om Arts and Crafts-stilen bidrar videre til atmosfæren fra århundreskiftet (1890-1920).

Ved sør møter veien et åpent havneområde med mange betongelementer og asfalt på bakken. I tillegg til sjøtransport finner man også utvikling av sosiale aktiviteter som restauranter og musikkstudio, samt byhage.

Maskinistgata



Fig.7. Resultater fra befaring og kartlegging ved Maskinistgata langs Dora I og sør. Kilde: Trøndelag Fylkeskommune.

Maskinistgata ved Jernvegsparken (fig.7) brukes hovedsakelig av bilister, samt av syklist-ter med høyere hastighet. Bilene beveget seg langsomt på grunn av lange trafikkøer ved befaringsens tidspunkt.

Strekningen på nordre side har visuell kontakt med vannet og den gamle ubåttinngangen. Dora I er en bygning som har en brutalistisk uttrykksform. I dag brukes bygningen til forskjellige formål som Arkivsenteret, bibliotek, bowling, verksted, osv., men disse har ikke et uttrykk langs gateløpet.

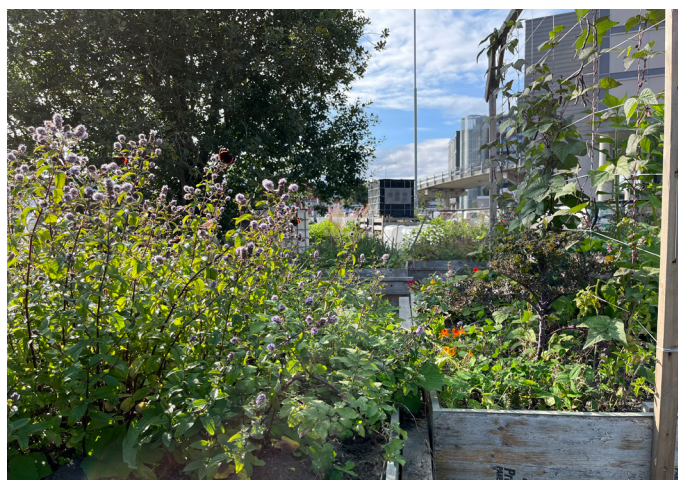
Spor av storskala industri får uttrykk gjennom ulike element som jernbaneskinner, en viadukt på tykke søyler som blir en del av omgivelsene

og former tak. Dora har sin avløpsstasjon ved rundkjøringen i enden av Maskinistgata (nær Kjeldbergs), som fremstår som en liten bygning i betong (se bilde nede til venstre på fig.7).

Jernvegsparken (øst for Maskinistgaten) er i dag overlatt til seg selv og preges av et gammelt system av skinner og parkeringsplasser på nordsiden. Ved kantene vokser trær og busker, inkludert bjørker og syriner. Det er et nett rundt, men det er også et stort hull i nettet som brukes for å gå på tvers fra Svartlamoen til havnen. På nordre side er det også en kuppel (Geodetisk kuppel) som faktisk brukes til konserter, da det tidligere var en scene der.



Brukes hovedsakelig av gående og syklist. Biler beveger seg til parkering eller boliger med veldig lav hastighet. Mange barn med foreldre, men også mennesker i ulike aldre. Kvartalet kjennetegnes av fargerik gatekunst, bydyrking og håndlagde gateelementer. Det er en barnehage som tar en veldig sentral plass i området. Bydyrkingsprosjektet strekker seg ut til den store parkeringsplassen lengst sør, som er beregnet for bobiler og busser (se bilde). Bydyrkingen utføres i opphøyde bed (trekasser og steinkant) og er fortsatt i bruk. Det er vanntank og bord med benker for sosiale aktiviteter. Det finnes mange plantearter som er interessante for biologisk mangfold som epletrær, syrinbusker og blomster som tiltrekker seg pollinatorer (se bilder på dette side).



Analys

Space syntax analysen viser forbindelsene som trassen har med resten av byen. De lokale forbindelsene er markert med gult, mens forbindelsene med andre bydeler er markert med magenta. De uformelle forbindelsene, som trolig er skapt av lokalbefolkningen, er markert med grønt. Analysen viser svært få forbindelser generelt, noe som er resultatet av campusstrukturen som er mest egnet for biler på grunn av sin skala.

5



Bilder 5-6. Resultater fra beforing ved Svartlamoen.
Kilde: Trøndelag Fylkeskommune.

6



Fig.9 (nede). Resultater fra Space Syntax. Kilde: Trøndelag Fylkeskommune.



Dahl's bryggeri oppfattes som en dekorativ bygning med innslag av industriell arkitektur, neoklassisk og slottaktig. Den andre siden av gaten karakteriseres i større grad av industriell arkitektur med sine lange vinduer og teglfasade. Delstrekningen har mange dekorative kvaliteter, men det er nødvendig å forsterke dette med materialvalg og estetikk på veien.

Dora-området virker som en tung, solid og brutalistisk bygningsmasse som tåler alt. Samtidig er det ikke en helt jevn overflate, men det har konstruktive elementer som er synlige, som for eksempel takfot og trapp. Siden av bygningen som vender mot gaten, virker mer som en slags bakside.

Jernbaneparken er i dag en hindring på tvers da den er avskåret med gitter. Naturen har begynt å ta over, men skinnene og en rampe står igjen, noe som skaper historisk interesse. Nærmere vannet er det et stort åpent område som gir muligheter for ulike midlertidige aktiviteter for å ta i bruk stedet.

Svartlamoen er følsom for inngrep, da det er mange barnefamilier som oppholder seg i området, spesielt en barnehage. Den har også et spesielt kunstnerisk gjerde. Av det som er funnet på stedet, har også Svartlamoen en verdi på grunn av de ulike aktivitetene knyttet til kultur, design og gatekunst. Mange forsøk på å pynte opp gateomgivelsene på egen hånd viser en stor grad av tilhørighet og fellesskap. Hvis veien flyttes mot øst, vil konsekvensene være verre for beboerne i Svartlamoen. Høyere støynivå vil kreve støyskjerming, noe som vil oppleves som en fysisk barriere.

Viktige gangstier på tvers skapes av grupper som bruker området. En annen viktig faktor er at jo mer areal som brukes av beboere og andre interesserte parter, jo grønnere blir det. Utendørsområder som er attraktive for opphold får ulike typer beplantning, samt sitteelementer som benker eller stoler. Ja, det virker som det allerede er et behov for møblering.

Rekommendationer

Behold fv6668 nærmere Dora, da den med sine tykke vegger er robust mot støy. I tillegg er veien på en bedre avstand fra barnehagen.

Jobb gjerne med å berike området ved Dora ved å vurdere to alternativer - enten ved å jobbe med kontrasterende myke landskapselementer eller ved å forsterke brutalistisk stil gjennom landskapsarbeidet (jobbe med brutalistiske landskapselementer).

Lag plass (bevar) for de sosiale aktivitetene og fellesskapet som allerede eksisterer. Skap muligheter for nye aktiviteter.

Jernvegsparken har et stort potensial til å være den myke overgangen mellom boligområdet og militæranlegget.

Skape flere tverrforbindelser er også viktig med tanke på fremtidig utvikling.

Referenser

Bafna, S. (2003). Space Syntax: A Brief Introduction to Its Logic and Analytical Techniques. *Environment and Behavior*, 35(1), 17–29. <https://doi.org/10.1177/0013916502238863>

Scheer, B. (2010). *The Evolution of Urban form*. American Planning Association, Chicago.

Trondhjems arkitektforening. (2009). Arkitektur i 1000 år. I Miljøstatus tillgjengelig online 19 september 2023 på:

<https://www.kulturminnesok.no/kart/?q=&am-county=&lokenk=location&am-lok=&am-lokdating=&am-lokconservation=&am-enk=&am-enkdating=&am-enkconservation=&bm-county=&cp=1&bounds=63-.44272990074026,10.424426794052124,63.44061204490579,10.42926549911499&zoom=18&id=256297>

<https://www.kulturminnesok.no/kart/?q=&am-county=&lokenk=location&am-lok=&am-lokdating=&am-lokconservation=&am-enk=&am-enkdating=&am-enkconservation=&bm-county=&cp=1&bounds=63>

