



Trøndelag
fylkeskommune

TRØNDELAG FYLKESKommune

METROBUSSTRASÉ OVER NYHAVNA

FAGRAPPORt KULTURARV



COWI



Trøndelag
fylkeskommune

COWI

ADRESSE COWI A/S
Otto Nielsens veg 12
Postboks 4220 Torgarden
7436 Trondheim
TLF +47 02694
WWW cowi.no

FEBRUAR 2024
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

DETALJREGULERING AV FV. 6668, MASKINISTGATA, DEL AV STRANDVEIEN OG STIKLESTADVEIEN

FAGRAPPORT KULTURARV

PROJEKTNR.

A246574

DOKUMENTNR.

RAP Nyhavna_Kulturarv

VERSJON

1.0

UTGIVELSESDATO

07.05.2024

BESKRIVELSE

Fagrapport kulturarv

UTARBEIDET

MATO

KONTROLLERT

NSAR

GODKJENT

JLSK

INNHOLD

1	Sammendrag	4
2	Innledning	5
2.1	Bakgrunn	5
2.2	Planområdet	5
2.3	Formålet med planarbeidet	6
2.4	Kort beskrivelse av tiltaket	6
3	Kunnskapsgrunnlag og metodikk	8
3.1	Metode	8
3.2	Avgrensning av fagtemaet	8
3.3	Kunnskapsgrunnlag	8
3.4	Befaring	8
3.5	Usikkerhet	8
3.6	Forutsetninger	9
4	Dagens situasjon	15
4.1	Historisk utvikling	15
4.2	Vernestatus	22
5	Tiltakets påvirkning	26
5.1	Utredningsområdet	26
5.2	Skadereduserende tiltak	45
6	Samlet vurdering	47
7	Referanser	48

1 Sammendrag

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en fremtidig kollektivtrasé gjennom Nyhavna som sikrer Byvekstavtalens intensjoner om at all vekst i persontrafikken skal løses gjennom gange, sykkel og kollektivtransport. Planarbeidet skal sikre gode og trygge løsninger for gående og syklende samtidig som det legges til rette for en attraktiv kollektivtrasé.

COWI AS er engasjert på vegne av Trøndelag fylkeskommune for å utarbeide reguleringsplan for ny metrobusstrasé over Nyhavna.

Samlet vil tiltaket medføre noe negativ påvirkning for fagtema kulturarv.

I delområde KM2 vil tiltaket medføre at kulturmiljøet blir noe forringet, sammenlignet med dagens situasjon. Tiltaket vil medføre et utvidet gatetverrsnitt som negativt vil påvirke kulturmiljøet ved Stiklestadveien 1 og ved deler av Strandveikaia.

Ved Stiklestadveien 1 vil tiltaket medføre at kulturmiljøet blir forringet. Gaten utvides inn i parkarealet sør for hovedinngangen til Vinmonopolets tidligere anlegg. Parkarealet er et godt bevart og bevisst utformet helhetlig anlegg, som er en integrert del av arkitektoniske utformingen av det opprinnelige distriktskontoret. Parkarealet er derfor sårbar for endringer. I hvor stor grad parkarealet påvirkes avhenger av hvor stor del av arealet som blir berørt, og hvorvidt elementer og detaljer i anlegget kan bevares og videreføres i ny løsning.

Ved Strandveikaia vil tiltaket medføre at kulturmiljøet blir noe forringet. Gate og fortau trekkes mot nordvest og legges nærmere fasaden på bebyggelsen på Dora-anlegget, herunder Kjelhuset, Verftskjøkkenet og fyrhuset. Tiltaket er planlagt der den tidligere havnebanen lå, og vil redusere lesbarheten av denne. Holdeplass og fortau blir liggende relativt tett på Kjelhuset og Verftskjøkkenet.

Ved Snekkerverkstedet og Driftsavdelingen og ved Dora I vil tiltaket medføre en forbedret situasjon. Her medfører tiltaket en oppstramming og opprydning av gater og parkering i området. Ved Snekkerverkstedet/Driftsavdelingen oppgraderes «byrommet» mellom bygningene. Ved Dora 1 og Kullbingen trekkes gaten sørover, og i lenger avstand fra fasadene. Dette frigjør områder som kan benyttes til bl.a. grøntområder.

I delområde KM1 og KM3 vil tiltaket medføre ubetydelig endring, sammenlignet med dagens situasjon.

Skadereduserende tiltak foreslås som del av rapporten. Disse vil kunne redusere påvirkning av tiltaket.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Gjennom byvekstavtalen for Trondheimsområdet har partene forpliktet seg til å nå målet om at all vekst i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. I utredning av ny rutestruktur for Metrobuss i 2016 ble det besluttet at det skal legges en metrobusslinje over Nyhavna (AtB, 2016). I kommunedelplanen for Nyhavna ble det satt av en linje for kollektivtrasé, samt rekkefølgekrav til planlegging og gjennomføring av området før kollektivtrasé er avklart.

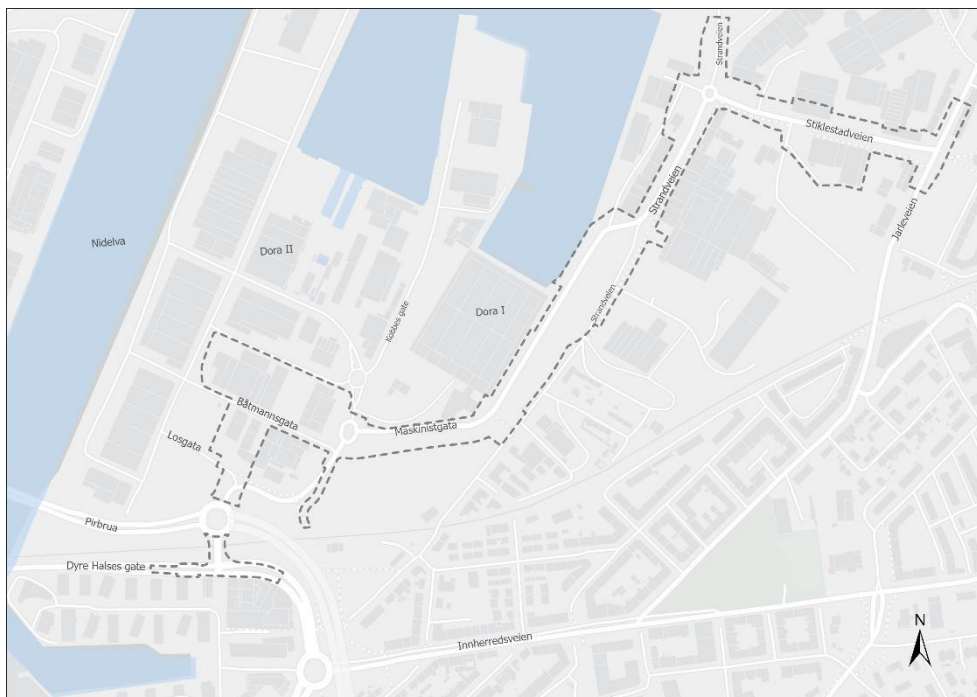
Med planleggingen av områdetransformasjonen på Nyhavna i gang, er det nå viktig å få avklart hvor fremtidig kollektivtrasé over Nyhavna skal ligge, for å sikre forutsigbarhet for traséen og for tiliggende områder. Denne planprosessen vil gjøre rede for kvaliteter som er viktig for metrobusslinjen, som nok bredde, god komfort med minst mulig krappe 90-gradersvinger og eliminering av flaskehals for fremkommeligheten.

COWI AS er engasjert på vegne av Trøndelag fylkeskommune for å utarbeide reguleringsplan for ny metrobusstrasé over Nyhavna.

Dette fagnotatet er utarbeidet i forbindelse med detaljreguleringsplan for fv. 6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien. Fagnotatet beskriver kartlagt fagtema kulturarv, og tiltakets påvirkning på fagtema kulturarv.

2.2 Planområdet

Planområdet er på ca. 75 daa, og ligger øst for Nidelvas utløp i Trondheimsfjorden med Ladehammeren og tilhørende villabebyggelse som grense mot nord. I sør avgrenses planområdet av Dyre Halses gate, med tilgrensende byutviklingsområdet Nedre Elvehavn og til dels jernbanen. I øst avgrenses planen av Strandveien, Svartlamoen og E.C. Dahls Bryggeri.



Figur 2-1: Planområdet vist med sort stiplet linje (Kilde: COWI).

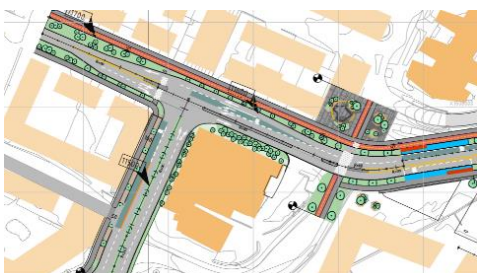
2.3 Formålet med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en fremtidig kollektivtrasé gjennom Nyhavna

som sikrer Byvekstavtalens intensjoner om at all vekst i persontrafikken skal løses gjennom gange, sykkel og kollektivtransport. Planarbeidet skal sikre gode og trygge løsninger for gående og syklende samtidig som det legges til rette for en attraktiv kollektivtrasé.

2.4 Kort beskrivelse av tiltaket

Planforslaget legger til grunn mye av dagens trasé for fv. 6668, men foreslår en endring ved å stramme opp veglinjen og gi den et mer bymessig preg. Dette ved at Maskinistgata flyttes noe sørover slik at den kommer på samme linje som Båmannsgata og gir et nytt kryss tilpasset kvartalsstruktur. Trasé for Maskinistgata sør for Dora foreslås også noe sørover for å gi et mer sammenhengende parkareal ved Strandveikaia. Se figur 2-2 og 2-3.

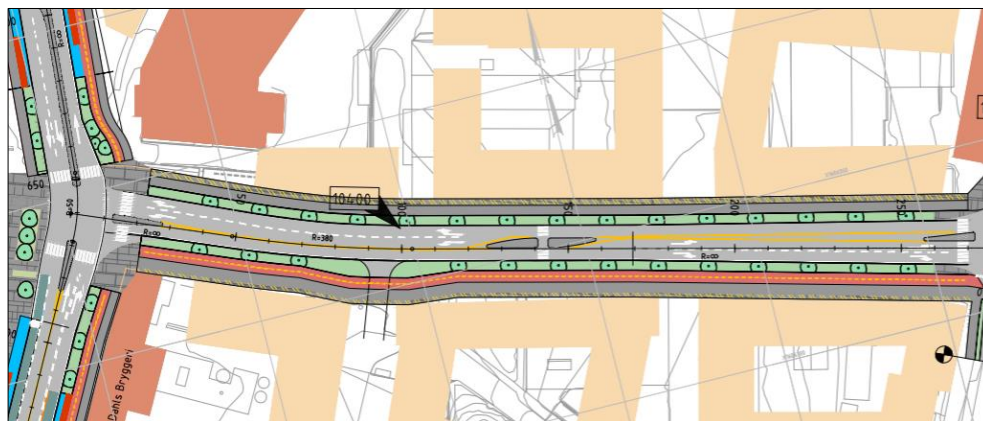


Figur 2-2 Foreslått løsning Maskinistgata/Båtmannsgata



Figur 2-3 Foreslått løsning ved Dora

Forslaget legger til rette for et bredere tverrsnitt som i tillegg til å ta inn rabatter for overvannshåndtering og trafikkssikkerhet, også sikrer bedre fremkommelighet for kollektiv gjennom egne kollektivfelt samt svingefelt på deler av strekningen. Figur 2-4 viser foreslått løsning for Stiklestadveien.



Figur 2-4 Foreslått løsning Stiklestadveien

3 Kunnskapsgrunnlag og metodikk

3.1 Metode

Generell metodikk for vurdering av virkninger og konsekvenser av planforslaget vil være følgende punkter:

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse /verdivurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets virkninger og konsekvens
- Beskrivelse av tiltak som kan redusere eventuell negativ virkning av tiltaket (skadereduserende tiltak)

Rapporten er inspirert av metodikken for vurdering av verdi og påvirkning slik det fremkommer av Statens vegvesen sin håndbok V712 (2021) og KU-veilederen fra Miljødirektoratet (2020).

3.2 Avgrensning av fagtemaet

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Fagrapporten omhandler i hovedsak nyere tids kulturminner (etter-reformatoriske, etter 1537) innenfor planområdet og i et definert influensområde. I plan- og influensområdet er det ikke registrert automatisk fredete kulturminner (før-reformatoriske, fra før 1537), og utredningen omhandler i begrenset grad dette temaet.

3.3 Kunnskapsgrunnlag

Utredningen er skrevet på bakgrunn av offentlig tilgjengelig informasjon ved søk i databaser. Det er tatt utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer, fylkeskommunale planer, kommunale planer og temaplaner. Følgende registre er spesielt brukt:

- Askeladden er Riksantikvarens database for registrerte kulturminner og kulturmiljøer som enten er fredet etter kulturminneloven, vernet etter plan- og bygningsloven eller er kulturminnefaglig vurdert som verneverdige.
- Trondheim kommunes aktsomhetskart.
- Digitalt Museum sin fotografidatabase.
- Statens kartverk
- Trondheim Byarkiv

3.4 Befaring

COWI gjennomførte befaring av planområdet 13.06.2023.

3.5 Usikkerhet

Utredningen er basert på kjent kunnskap om kulturminneverdier, formell vernestatus og vurdering av verneverdi gjennom registreringer og hensynssoner. Det kan ligge usikkerhet i forhold

som ikke er avdekket, herunder eventuelt behov for arkeologisk registrering i arealer som berøres av tiltaket.

Løsningene er ikke endelig detaljert, og dette kan også være en usikkerhetsfaktor i vurderingen.

3.6 Forutsetninger

3.6.1 Lovverk

Vernetyper deles inn i tre hovedkategorier:

- > Kulturminner er enten formelt fredet etter kulturminneloven
- > Formelt vernet ved regulering etter plan- og bygningsloven
- > Kommunalt/statlig listeført

3.6.2 Nasjonale føringer

Sammen med forvaltningen av naturressurser utgjør kulturminner og kulturmiljø hovedelementene i en samlet miljø- og ressursforvaltning. Ifølge nasjonale retningslinjer for miljøforvaltningen skal mangfoldet av kulturminner og kulturmiljø tas vare på og et representativt utvalg skal prioriteres for vern. Grunngivelsen for å ta vare på kulturminner og kulturmiljø er at de har verdi som kilde til kunnskap, som grunnlag for opplevelse og som bruksressurs. Følgende nasjonale retningslinjer, planer og føringer legges til grunn i forvaltningen. For nærmere informasjon om føringene vises til nettsiden: <https://www.regjeringen.no/>

I **St.meld. nr. 16 (2004–2005)** «Leve med kulturminner» presenterer regjeringen en handlingsplan for kulturminnepolitikken frem mot 2020.

Stortingsmelding nr. 35 (2012–2013) Fremtid med fotfeste viderefører mye av hva som står skrevet i Stortingsmelding nr. 16. Målet i Stortingsmelding nr. 35 er at kulturminnepolitikken skal forvalte de kulturhistoriske verdiene på lang sikt som et kulturelt og miljømessig ressursgrunnlag for morgendagens samfunn (jfr. s. 5–6).

Regjeringens kulturminnepolitikk er ytterligere konkretisert og utdypet i **Stortingsmelding nr. 23 (2001–2002) Bedre miljø og tettsteder**. Nasjonale mål for kulturminner og kulturmiljø.

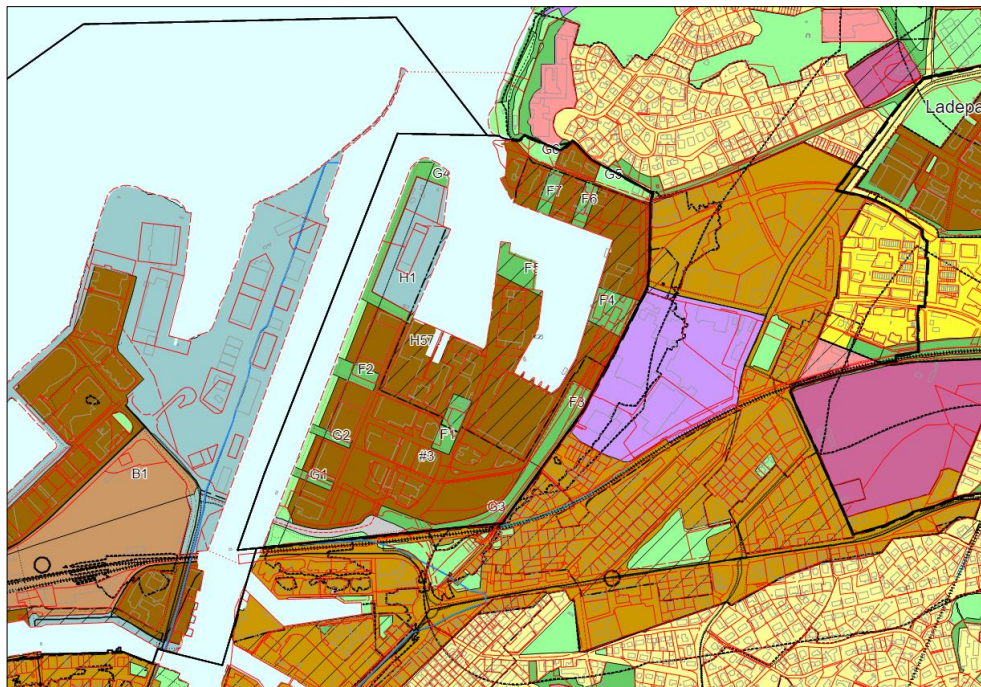
Stortingsmelding nr. 16 (2019–2020). Meldingen presenterer tre nye nasjonale mål i kulturmiljøpolitikken, med vekt på engasjement, bærekraft og mangfold. Med denne meldingen innfører regjeringen begrepet "kulturmiljø" som samlebetegnelse. Meldingen beskriver status, utfordringer, muligheter og tiltak i kulturmiljøpolitikken.

NB-registeret:

Deler av området inngår i det såkalte NB! registeret. NB! registeret er en oversikt over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer som har nasjonal interesse. NB! registeret angir områder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling.

Området "Trondheim Dora-området" inngår i planområdet. De er beskrevet slik: «Dora-anleggene er en enestående fysisk manifestasjon av den tyske militære tilstedeværelse i landet i

kulturmiljø. Deler av planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde for Nidelvkorridoren. Utredningsområdet omfattes flere hensynssoner for bevaring av kulturmiljø i kommuneplanens arealdel (KPA 2012-2024). I vedlegg 5 til KPA omtales flere av kulturmiljøene, de viktigste for denne utredningen er følgende:



Figur 3-2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2012-2024. (Kilde: Trondheim kommune).

Ny kommuneplanens arealdel 2022-2034 er under utarbeidelse. Saken var på høring vinteren/våren 2023, samt ny høring sommeren 2023.

I Vedlegg 6 Hensynssoner kulturmiljø i KPA_150923 står: Hensynssone 2.1 – Nyhavna: « Trondheim har en unik forekomst av kulturmiljøer og kulturminner fra andre verdenskrig. På Nyhavna, i nordøstlig del av sentrum, ligger den sterkeste manifestasjonen av tysk, militær tilstedeværelse. Dette var den viktigste tyske marinebasen i Norge under andre verdenskrig. Dora-anlegget i Trondheim var i sin tid Nord-Europas største ubåtverft. I sammenheng med Agdenes befestninger og ankringsplasser i Fættenfjorden, var Trondheimsfjorden et enormt ubåt støttetpunkt med stor betydning for krigføringen i Nord-Atlanteren. Anleggets bunkere og verftsbygninger er oppført mellom 1941 og 1945. Kulturmiljøet på Nyhavna består av 13 bygninger med til dels svært høy kulturhistorisk verdi: 2 ubåtbunkere, en fyringsbunker, 2 spissbunkere og et antall øvrige verksted- og verftss bygninger som enkeltvis og samlet har stor krigshistorisk verdi.»

Kommunedelplan

Området er del av kommunedelplan for Nyhavna, vedtatt 2016. Området er avsatt til Sentrumsformål, hovedveg, og friområde.

Nordre deler av planområdet er regulert til bevaring kulturmiljø i kommunedelplan for Nyhavna. Hensynsonen omfatter i hovedsak det som vises som område 2 og 5 i kommunedelplanens bestemmelser. I §§ 8 – hensynssoner, står det: «Planforslag innen hensynssonen skal utformes iht. anbefalinger i kulturminneprogrammet. Alle antikvariske bygg innenfor hensynssonen skal bevares» (jf. fig. under).

I planens bestemmelser står følgende: § 3.3. Grunnlag for reguleringsplaner innenfor hensynssone bevaring – kulturmiljø: «Ved vedtak av første reguleringsplan, eller før det godkjennes tiltak innenfor hensynssone – bevaring kulturmiljø, skal følgende program være godkjent av kommunen og legges til grunn for alle planforslag innen hensynssonen»:



Figur 3-3: Utsnitt av kart over bebyggelse som skal bevares i hensynssone H570. (Kilde: Trondheim kommune).

Kulturminneprogram: «Programmet skal angi prinsipper for hvordan kulturminner og kulturmiljø skal ivaretas og videreutvikles, herunder prinsipper for utforming av tilbygg/påbygg, fasadeendringer, materialbruk og fargebruk. Programmet skal være et felles kunnskapsgrunnlag for alle krigsminner innenfor hensynssonen, og skal inneholde en kartlegging og analyse av krigsminnene i området, både enkeltvis og som kulturmiljø, og forklare deres historiske sammenheng og betydning. Programmet skal inneholde en kulturhistorisk verdivurdering, tilstandsanalyse, og sårbarhetsanalyse av hvert enkelt byggverk, samt en område- og landskapsanalyse der bygningene sees i sammenheng med hverandre, og sine stedlige og landskapsmessige omgivelser. Programmet skal vise hvordan kulturminner kan være en identitetsbærer i området og angi muligheter for videre bruk med en sentral rolle i den fremtidige utviklingen av området.»

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2013-2025 (Kulturminneplan 2013-2025)

Hovedmålet med planen er å styrke kulturminnevernet i Trondheim kommune. Formålet er også å bidra til større forutsigbarhet i saker der kulturminner og kulturmiljøer blir berørt. Her vil et aktsomhetskart (kulturminnekart) være et sentralt redskap. Planen skal også være et bidrag til bedre samarbeid mellom private tiltaks-havere, organisasjoner og offentlige etater. Kulturminneplanen er en temaplan som kan betraktes som en supplerende og utdypende del av

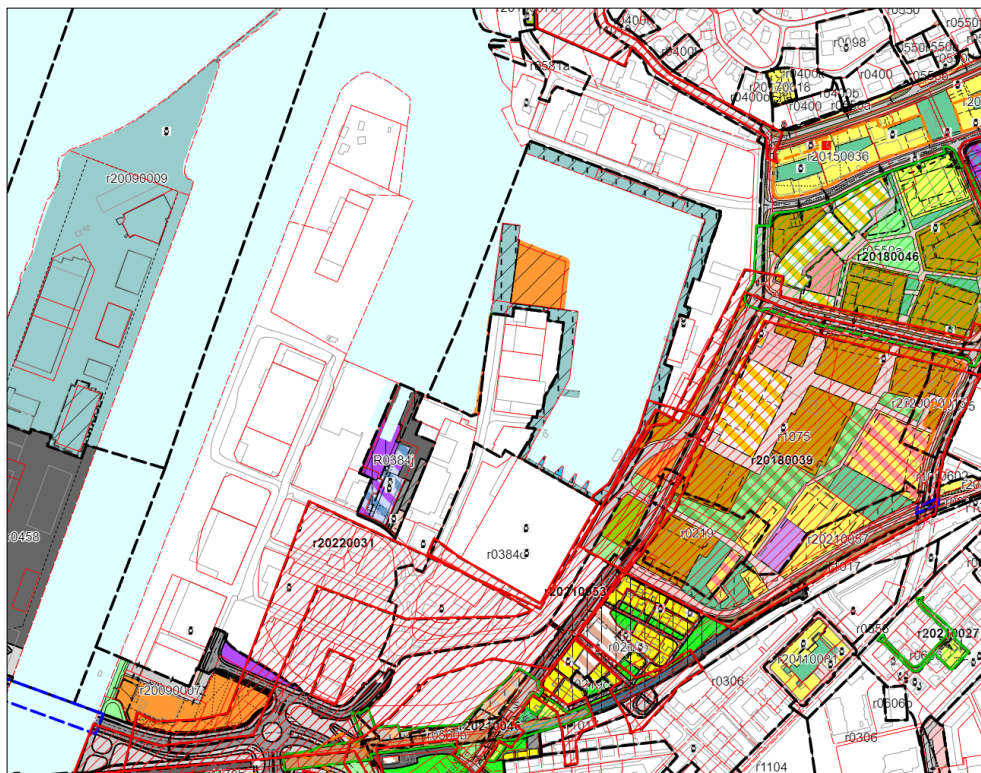
kommuneplanens arealdel, med relasjon både til "Veileder for byform" og "Veileder for Midtby-planen". Planen er i samsvar med arealplanens juridiske bestemmelser.

Kulturminneplan for Trondheim er en temabasert kommunedelplan. Planen som helhet forutsettes å gjelde i 12 år, mens handlingsdelen forutsettes rullert hvert fjerde år, samtidig med kommuneplanens arealdel. De juridisk bindende bestemmelsene for kulturminner og kulturmiljø står i kommuneplanens arealdel.

Reguleringsplan

Søndre del av området er regulert i reguleringsplan R1170b, E6 Øst, delplan 1, vedtatt 23.11.06.

Midtre del av området og Dora verftet er regulert i reguleringsplan R384d, Dora 1 – Nyhavna, vedtatt 2001. Selve Dora-anlegget er regulert til spesialområde bevaring.

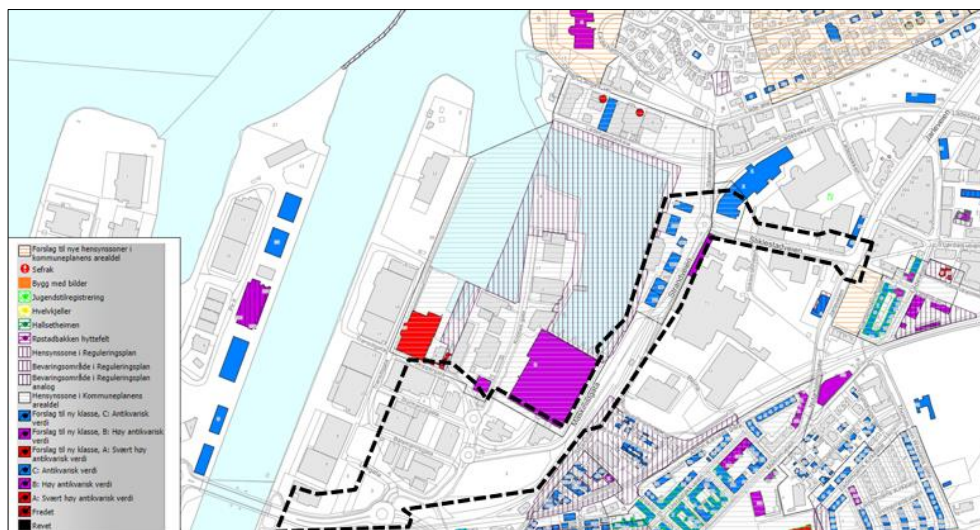


Figur 3-4: Utsnitt fra kommunens innsynsløsning av reguleringsplaner i området ved Nyhavna. (Kilde: Trondheim kommune).

Kulturminneplan for Trondheim

Det er flere bygg med antikvarisk verdi som ligger i eller ved planområdet.

Langs Maskinistgata grenser tiltaket til ubåtbunkeren Dora, som er gitt høy antikvarisk verdi. Lenger nord, på vestsiden av Strandveien, ligger bebyggelse, heriblant bunker og fyrhus, med antikvarisk verdi. Lenger nord ligger administrasjonsbygget som var del av verftsanlegget. På østsiden av Strandveien ligger bebyggelse tilhørende JC Dahls bryggeri med høy antikvarisk verdi.



Figur 3-5: Utsnitt fra kommunens innsynsløsning for kulturminner. (Kilde: Trondheim kommune).

3.6.5 Uttalelser fra kulturminnemyndighet

Trøndelag fylkeskommune uttalte seg til varsel om oppstart av planarbeid 06.01.23:

Nyere tids kulturminner: «Planavgrensningen for ny metrobuss-trasé berører og går langs flere områder omfattet av hensynssone kulturmiljø (H570) ved gjeldende arealdel (KPA), spesialområde bevaring i gjeldende reguleringsplaner og NB! området (KUL K188) for Trondheim-Dora-området. NB! området er også forankret i Regional plan for kulturmiljø, vedlegg Mangfoldige Trøndelag. «Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid»/ referat etter oppstartsmøtet sammenfatter kulturminneverdier innenfor området på en god måte. Planen må i det videre arbeid følge opp disse verdier og sikre at eksisterende kulturmiljøhensyn og kulturminneverdier er videre ivaretatt og om mulig blir styrket. Både Dora I og EC-Dahls Bryggeri er bygg vurdert til «høy antikvarisk verdi» - klasse B. Det er videre flere bygg med antikvarisk klasse C – «antikvarisk verdi» tilliggende planområdet, både langs Strandveien, Stiklestadveien og Jarleveien.

Veiføringen, utforming av tverrsnitt og materialvalg skal hensynta både eksisterende kulturminner og kulturmiljøer samt bidra inn til et både eksisterende og fremtidig bomiljø ved Nyhavna.»

Eldre tids kulturminner: «Deler av planområdet har et potensial for automatisk fredete kulturminner under dagens markoverflate og vi vurderer det derfor som nødvendig med en arkeologisk registreringsundersøkelse før vi kan gi endelig uttalelse. NTNU Vitenskapsmuseet har blitt bedt om å vurdere forholdet til maritime kulturminner i den gamle strandsonen. Vi vil avvente Vitenskapsmuseets vurdering før vi kostnadsberegner registreringsundersøkelsen. Det er i dag en god pågående dialog i prosjektet. Vi forventer at dette videreføres fremover, og at vi kan bidra med våre innspill i den videre prosessen».

4 Dagens situasjon

4.1 Historisk utvikling

Byens historie:

Man regner med at Trondheim ble grunnlagt i år 997 av Olav Tryggvasson. Arkeologiske funn tyder på at det har vært bosetninger rundt Nidelvas utløp også før den tid. Utover gårdsbruk, var det trolig sjøbuer for handelsvirksomhet. Det er gjort gravfunn som bekrefter bosetting på Nidarneset. Erkebisppegården var residens for Norges erkebiskop frem til 1536, og inneholder Nordens eldste profanbygninger (fra 1100-tallet), samt bebyggelse fra både senmiddelalderbyen og nyere tid. Middeltalder-anlegget ble brent og nedbrutt i forbindelse med krigshandlinger i 1532 og senere gjenoppbygget. (Askeladden.no)

Fra 1600-tallet kom økt handelsvirksomhet byen til gode og byen vokste vestover. Tett trehusbebyggelse medførte stor brannfare. I 1681 la den såkalte Hornemansbrannen igjen store deler av Trondheim i grus, noe som førte til at kong Christian V bestemte at det skulle utarbeides en ny byplan for Trondheim. Oppgaven ble gitt til den luxemburgske generalmajoren Johan Caspar de Cicignon, som fremmet en byplan med brede og rette gater med et sentralt torg. Byplanen regnes som det fremste eksemplet på en barokk byplan i Norge. (Store norske leksikon).



Figur 4-1: Utklipp av den lille byplan fra 1681. (Kilde: Statens kartverk).

Til tross for den nye byplanen oppsto det flere store branner gjennom 1700- og 1800-tallet. Det ble fremmet lov om murtvang på sentrumsbebyggelsen, men før dette ble vedtatt ble byen raskt gjenoppbygget med trebebyggelse. Utover på 1800-tallet bredde byen seg utover i flere retninger, blant annet til områder på Strinda og Elgeseter. Mange av dagens trebygninger i sentrum stammer fra midten av 1800-tallet.

Etter 2.verdenskrig måtte store deler av den gamle bebyggelsen vike til fordel for ny næringsvirksomhet. Cicignons byplan fra slutten av 1600-tallet er likevel relativt fremtredende i dagens Trondheim. (Kulturminnesøk og Askeladden)

Nyhavna:

I området hvor Nyhavna ligger i dag lå tidligere den såkalte Lademofjæra. Dette var en langgrunn sandstrand og et populært badeområde i sin tid. Før jernbanen kom, var området bebodd av såkalt «mindre bemidlede», som husmenn og fiskere.

Trehusbebyggelsen med småhus i området Reina og Svartlamoen tok til på 1850-tallet. Området fikk navnet sitt pga. røyken fra industrien i nabolaget. På 1870-tallet kjøpte Strinda kommune et stort tomteområde og bygde arbeiderboliger på Lademoen. Utbyggingen pågikk i flere tiår.



Figur 4-2: Lademofjæra på foto datert 1915. (Kilde: Trondheim Byarkiv).

Trondheim Havn ble i 1877 bygget ut og utfyllingen av det som blir Brattøra startet. Brattøra fikk jernbanestasjon og linja gikk derfra til Meråker. Lademoen ble dermed delt i to. I området nedenfor jernbanesporet lå bydelen Reina, preget av fiskere og etter hvert industri og lager.

Det var flere ølbryggerier i Trondheim på slutten av 1800-tallet. «Aktiebryggeriet i Trondheim» kjøpte Trondhjems Bryggeri i 1918 og utfordret E.C. Dahls i kampen om byens øldrikkere. Konkurrentene fusjonerte i 1966, og i dag pryder E.C. Dahls logo byggets fasade.

I 1886 bygget Henrik Julius Jordan Trankokeri og Sæbefabrikk. Det lå ved utløpet av Ladebekken. Her dannet det seg snart et lite industriområde med bl.a. Dampvaskeri, Teglverk og mekanisk verksted. Jordan leide ut Jarlheimsletta til ulike industri- og lagerformål på 1900-tallet.

Lademoen stasjon stod ferdig i 1904 som en gjennomført helhetlig jugendstilsbygning. Dette ble et viktig knute- og samlingspunkt i Østbyen. Bygget er tegnet av Paul Armin Due og er i dag vernet.

Byggingen av Strandveien kai startet opp i 1906. Den ble bygget av Trondheim Havnevesen som også etablerte et skipsverft her.

I 1912 ble det utarbeidet en ny havneplan for Trondheim. Havnevesenet bygget Lade molo ut fra Pir II, og Kullkranpiren ble innrammet. Dette området, mellom Nidelva og Ladehammeren, fikk navnet Nyhavna.

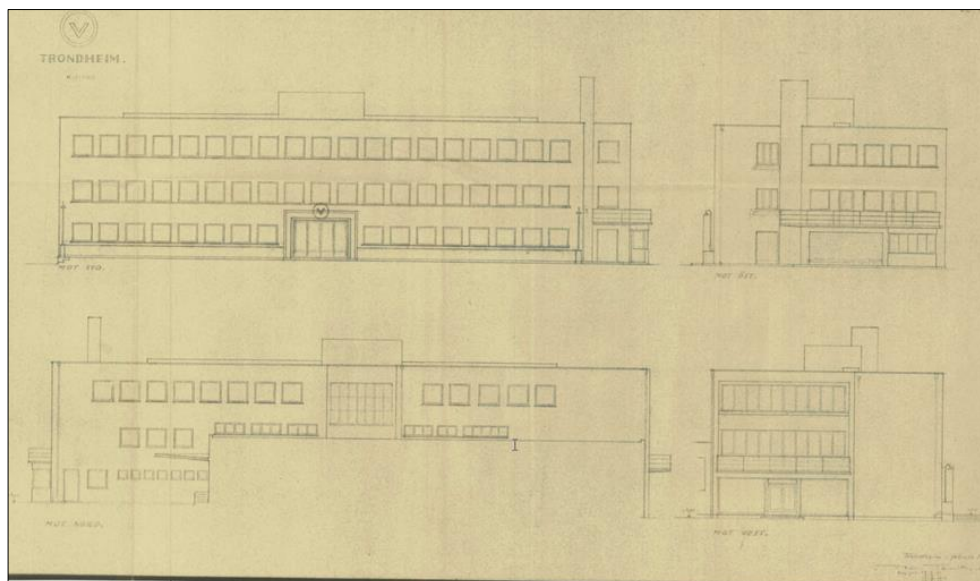
I 1920 kjøpte Trondheim Mekaniske Verksted en flytedokk for reparasjon av store skip. Den ble lagt ved Strandveikaia på Nyhavna. Den fyller nesten hele bukta. Dokken var brukt under 1. verdenskrig, og ble tauet til Trondheim fra England. Der flytedokken lå, ble Dora I senere bygget.



Figur 4-3: Trondheim Mekaniske Verksted 1938. med flytedokken i bakgrunn fotografert i 1938. (Foto: Trondheim Byarkiv).

Nordenfjeldske Dampskibsselskab og H. & F. Bache stiftet selskapet AS Kulkran i 1924 og bygget et moderne anlegg med jernbanespor for import av kull og koks på det som i dag er kjent som «kullkranpiren». Det var en omfattende handel med kull og koks her fram til 1935, og anlegget ble også brukt til massegoods.

En ny havneplan utarbeides i 1937 av havneingeniør Georg Edvard Møen. Nå ble elveløpet lagt om. På østsiden anlegges Massegodspiren, vest for Kullkranpiren. Vinmonopolet bygger i 1938-40 nytt kontorbygg og lageranlegg i Strandveien 43, mot Ladehammeren ved siden av Aktiebryggeriet.



Figur 4-4: Plan- og arkitekttegninger av bebyggelsen, datert 1938. (Kilde: Trondheim Byarkiv).



Figur 4-5: Vinmonopolets nye distriktskontor under oppføring 1939-40. (Kilde: Digitalt museum).

Tyskland invaderte Norge i 1940 og pekte ut Nyhavna og Trondheim som et viktig støttepunkt for ubåtkrigen i Nord-Atlanteren. For den tyske krigsmakten var kontrollen med sjøveien avgjørende for å kunne frakte jernmalm fra Narvik. Nord-Europas største ubåtverft ble bygget i Nyhavna, og 13 bygninger står igjen i dag. Under krigen brukte okkupasjonsmakten Vinmonopolets anlegg som hovedkvarter for anlegget.

De to tyske ubåtbunkerne Dora 1 og Dora 2 ble bygget på Nyhavna. Dora 1 ble ferdigstilt sommeren 1943, mens Dora 2 aldri ble ferdigstilt. Byggingen av Dora I og II understreker Trondheims viktige strategiske betydning. I 1943 ble Dora bombet av amerikanske fly. Dora ble ikke påført vesentlige skader, men flere bygninger i resten av området rundt Nyhavna ble hardt

skadet under angrepet. Samtidig som Dora I ble bygget, ble det bygget flere servicebygg/verksteder langs Strandveien og Ladehammerkaia.

Dora 1 ble senere omgjort til lager- og kontorbygning, Dora 2 ble etter krigen overlatt til Trondheim havn. (Nyhavna.no)



Figur 4-6: Flyfoto av Strandveikaia i 1952. (Kilde: Widerøe).

Etter krigen ble det gjort flere forsøk på å rive byggene, først og fremst Dora 2, men faren for å skade bebyggelsen på Lademoen og risikoen for utglidning av de ustabile leirmassene var for stor. Trondheim Havn overtok bygningene som ble oppført under krigen, med unntak av Dora I som først ble disponert av marinen.

Artilleriverkstedet i Ormen Langes vei ble etter krigen leid av grossisten Ch. Thaulow & Sønn og brukt som jernlager i flere år. Leies i dag ut til lager. Snekkerverkstedet, Driftsavdelingen, Fyrhuset og Kullbingen ble stort sett tatt i bruk som lager. I dag leies disse bygningene ut til lager, kultur og næring.

Verftskjøkkenet ble tatt i bruk som kontorbygg av skipsspedisjonsfirmaet Dyrkoren & Sønn. De tok også i bruk Kjelhuset ved siden av som verksted. Verftskjøkkenet leies i dag ut til kulturelle formål og Kjelhuset til næringsvirksomhet. Fyringsbunkersen ble ombygd i 1948 og brukt av E. Hørgaards fabrikk for fiskeriutstyr. Senere er den tatt i bruk av flere bedrifter, idrettslag og kulturaktiviteter.

Marinen disponerte Dora 1 fram til 1949, da de flyttet til Bergen. Deretter ble bunkersen gjort om til lager og arkivbygg. Den ble inndelt i flere etasjer i 1970, og fikk et ekstra påbygg på taket i 1980. Arkivsenteret omfatter Byarkivet, Statsarkivet, IKA det interkommunale arkivet for Trøndelag, Universitetsarkivet og Universitetsbiblioteket. Dora 1 har i da rundt 40 leietakere og gir rom for store lagerarealer.

Etter at sprengingen av Dora 2 ble oppgitt, har havnevesenet brukt lokalene til lager og utleie. Trondheim Verft som utførte reparasjoner og vedlikehold på båter holdt til i bunkersen og dokka fra 70-tallet og fram til de gikk konkurs i 2009. I dag leies det ut til lager og verksted samt som testsenter for havromsteknologi.

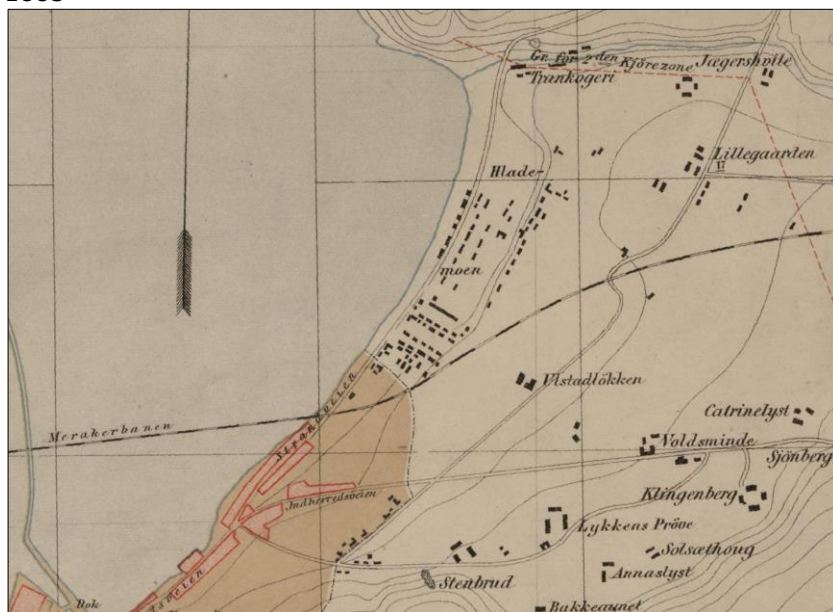
I 2016 vedtas kommunedelplanen for Nyhavna. Planen sikrer at området gradvis skal omdannes til sentrumsformål, samtidig som Trondheim Havn fortsatt skal ha en prosjekt- og beredskaps-havn på Transittkaia. (Nyhavna.no).

Under følger oversikt over historiske kart og flyfoto av området:

1867



1885



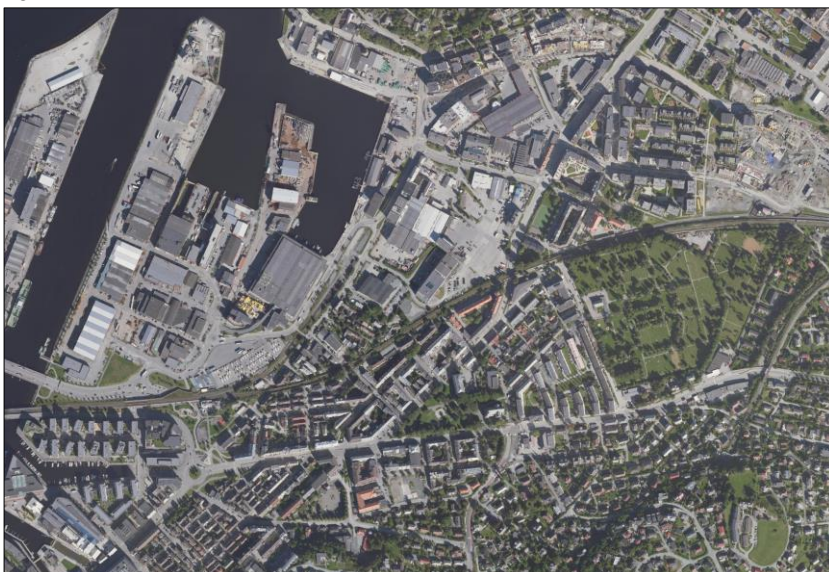
1937



1971



2022

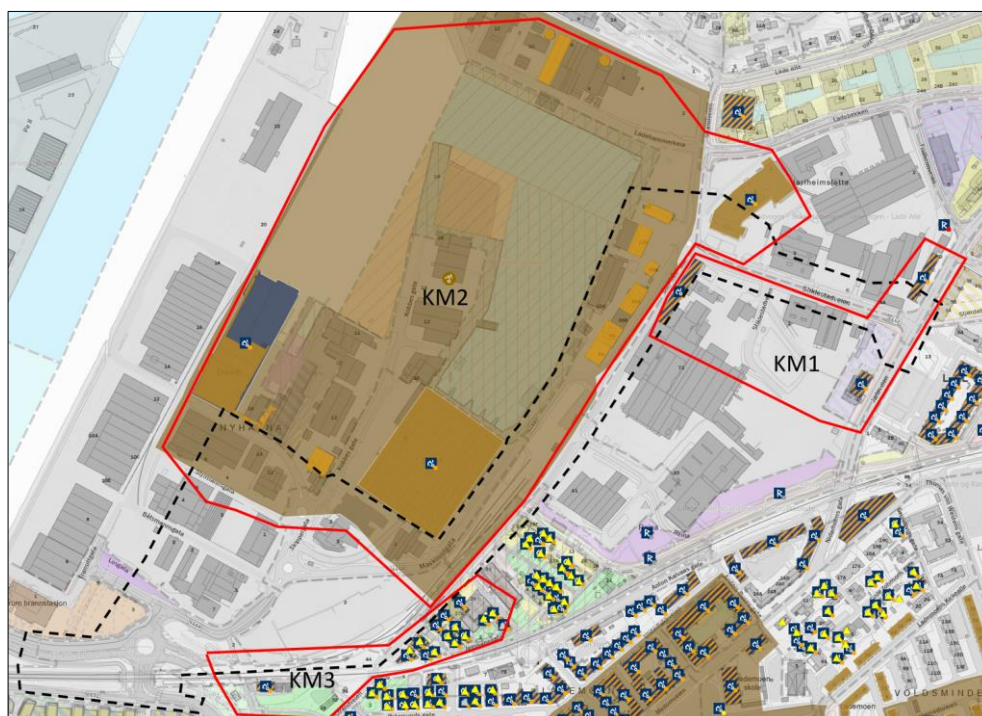


4.2 Vernestatus

Det følgende er en gjennomgang av bygg og anlegg i planområdet og i et definert influensområde. Områdene beskrives kort og gis en verdisetting i henhold til metodikken i Håndbok V712.

Deler av planområdet er regulert til bevaring kulturmiljø i kommunedelplan for Nyhavna og inngår i tillegg i NB! området "Trondheim Dora-området".

Det er også flere bygg med antikvarisk verdi som ligger langs metrobusstraseen, herunder Strandveien 1, E.C Dahls bryggeri og Jarleveien 4 og 8 industri og bygårdsbebyggelse langs Strandveien.



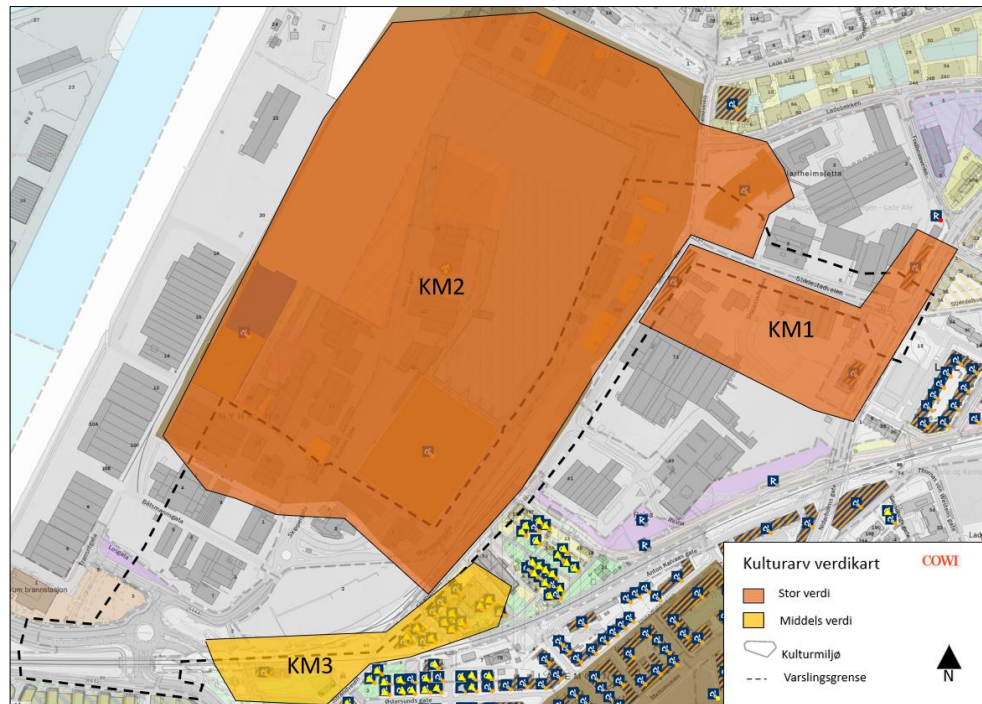
Figur 5-7: Utsnitt fra Askeladden hvor kulturminner og kulturmiljø i plan- og influensområdet vises. Varslet planområde med stiplet sort strek, delområder med rød heltrukket strek. (Kilde: Riksantikvaren).

Tabell 1: Oversikt over vernestatus i plan- og influensområdet.

Kulturmiljø (KM)	ID	Beskrivelse	Date-ring	Vernetype
KM1 – Jarlheimsletta	256480-0	K1.1 - Jarleveien 8: Bygårdsbebyggelse i jugendstil. Tidl. hovedkontor for Trondheim gassverk.	1917	Kommunalt verneverdig SEFRAK
	256857	K1.2 - Jarleveien 4: Tidligere industribygning – «Lade fabrikker».	1920	Regulert til bevaring – Kommunalt verneverdig

				SEFRÅK
	256297	<i>K1.3 - Strandveien 1:</i> Fabrikkbygning/bryggeri. Bygget som Aktiebryggeri i 1899 og overtatt av E. C. Dahl i 1966. Om og tilbygget i flere omganger.	1899	Kommunalt verneverdig
KM2 – Nyhavna/Dora-området <i>Kriegsmarine-Werft Drontheim - Bauerhaven Dora.</i>	215923-16	<i>K2.1 - Ubåtbunker - Dora 1:</i> Dora 1 ble påbegynt i 1941 og overlevert i 1943.	1941-43	Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923 1 og 24	<i>K2.2 - Ubåtbunker - Dora 2:</i> Dora 2 ble påbegynt i 1942, men aldri helt ferdigstilt til formålet.	1942	Regulert til bevaring. Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-28	<i>K2.3 - Fyringsbunker.</i> Fyringsbunkeren er oppført mellom Dora 1 og 2.	1942-45	Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-21	<i>K2.4 - Kullbingen:</i> Bygningen ligger på Strandveikaia. Ukjent byggeår.		Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-17	<i>K2.5 - Fyrhuset:</i> Sentralvarmeanlegg for hele anlegget.	1941	Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-27	<i>K2.6 - Verftskjøkken:</i> Bygningen ble først oppført som lager for surstoff og pressluft, senere gjenoppbygget som verftskjøkken.	1940-41	Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-20	<i>K2.7 Kjelhus:</i> Kjelhus for anlegget.	1941-43	Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-22	<i>K2.8 - Snekkerverksted:</i> Bygningen var opprinnelig oppført som vask- og garderobebygning, gjenoppbygget 1943 som snekkerverksted.	1940-41	Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-19	<i>K2.9 - Driftsavdeling – kjøretøy:</i> Bygningen ble oppført som lagerbygningen, senere gjenoppbygget 1943 som driftsavdeling for kjøretøy.	1941-43	Kommunalt verneverdig NB-registeret
	215923-25	<i>K2.10 - Administrasjonsbygg:</i>	1939	Kommunalt verneverdig

		Opprinnelig oppført for Vinmonopolet, senere annektert av den tyske okkupasjonsmakten. Bygningen huset administrasjonen for anlegget. Bevart park/utomhusanlegg.		
	215923-18, 23 og 26	<i>K2.11 - Artilleriverksted og spissbunkere.</i> -	1941-43	Kommunalt verneverdig NB-registeret
KM3 –Lademoen stasjon med omgivelser	260177	<i>K3.1 - Strandveien 40 – Lademoen stasjon.</i> Bygningen er av bærende, pusset tegl med trekk fra jugendstilen.	1904	Kommunalt verneverdig
	256645	<i>K3.2 - Strandveien 23 – Bygård og uthus - Svartlamoen.</i> Bygård med trekledning.	1899	Regulert til bevaring. Kommunalt verneverdig SEFRAK
	256944	<i>K3.3 - Gregus gate 12– Bygård - Svartlamoen.</i> Bygård/hjørnegård med trekledning.	1899	Regulert til bevaring. Kommunalt verneverdig SEFRAK.
	256816	<i>K3.4 - Strandveien 25A – Bygård - Svartlamoen.</i> Bygård/hjørnegård i mur.	-	Regulert til bevaring. Kommunalt verneverdig SEFRAK.
	256625	<i>K3.5 - Strandveien 25B – Bygård - Svartlamoen.</i> Bygård i mur.	-	Regulert til bevaring. Kommunalt verneverdig SEFRAK.
	256622	<i>K3.6 - Strandveien 27B – Bygård - Svartlamoen.</i> Bygård i mur.	1902	Regulert til bevaring. Kommunalt verneverdig SEFRAK.



Figur 4-8: Verdikart for delområdene. Kilde: COWI AS.

5 Tiltakets påvirkning

5.1 Utredningsområdet

I dette kapittel vurderes dagens situasjon, verdi og påvirkning og konsekvens av tiltaket for delområdene KM1 – KM3.

5.1.1 Delområde – KM1 – Jarlheimsletta

Dagens situasjon:

Delområdet omfatter nordre del av området der Jarleveien møter Stiklestadveien. Området strekker seg i retning vest mot Nyhavna. Her finnes industri og næringsbebyggelse, samt bygårds og boligbebyggelse i øst.

Frem til slutten av 1800-tallet var området landlig og spredt bebygget. Her lå bl.a. eiendommene Lillegaarden og Engestykket som senere er revet. Tidlig på 1900-tallet ble deler av Jarleveien anlagt og området gradvis bygget ut, bl.a. med industribebyggelse. Deler av denne bebyggelsen er bevart.

Jarleveien 8, K1.1, er en bygård i jugendstil med innslag av nasjonal nybarokk, oppført 1917. Dette var tidligere hovedkontor for Trondheim gassverk, nå nærings og handelsbebyggelse. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 256480.

Jarleveien 4, K1.2, er en tidligere industribygning, oppført for «Lade fabrikker» - oppført 1920. Den var tidligere del av et større anlegg. Bebyggelsen, som er delvis inspirert av nyklassisismen, huser i dag kontor og næringsformål. Bebyggelsen er regulert til bevaring, og er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 256857.



Figur 5-1: Jarleveien 4 sett i retning nord. (Kilde: COWI AS).



Figur 5-2: Jarleveien 8 sett i retning nordøst. (Kilde: COWI AS).

I Strandveien 1 ligger E.C. Dahls bryggeri, K1.3, et anlegg oppført i ulike epoker. Eldste del langs Strandveien ble bygget til Aktiebryggeriet og oppført 1899. Anlegget ble overtatt av E. C. Dahl i 1966. Dette var bryggeriets produksjonslokaler og administrasjonsbygning. Bygningen er utformet i nyromansk stil, med et høyt utsiktstårn med skyteskår, som gir assosiasjoner til en middelalderborg. Veggene er i dag utført i hvitkalket (pusset eller malt??) mur. Bebyggelsen blir kalt "Øl-kirka" eller "Slottet på lamo'n". Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse B – høy antikvarisk verdi) med ID: 256297. Anlegget er i nyere tid bygget på, og om, i flere faser, bl.a. på 1960-tallet med et tilbygg inspirert av modernismen med store vindusflater og felt med fasadefliser.

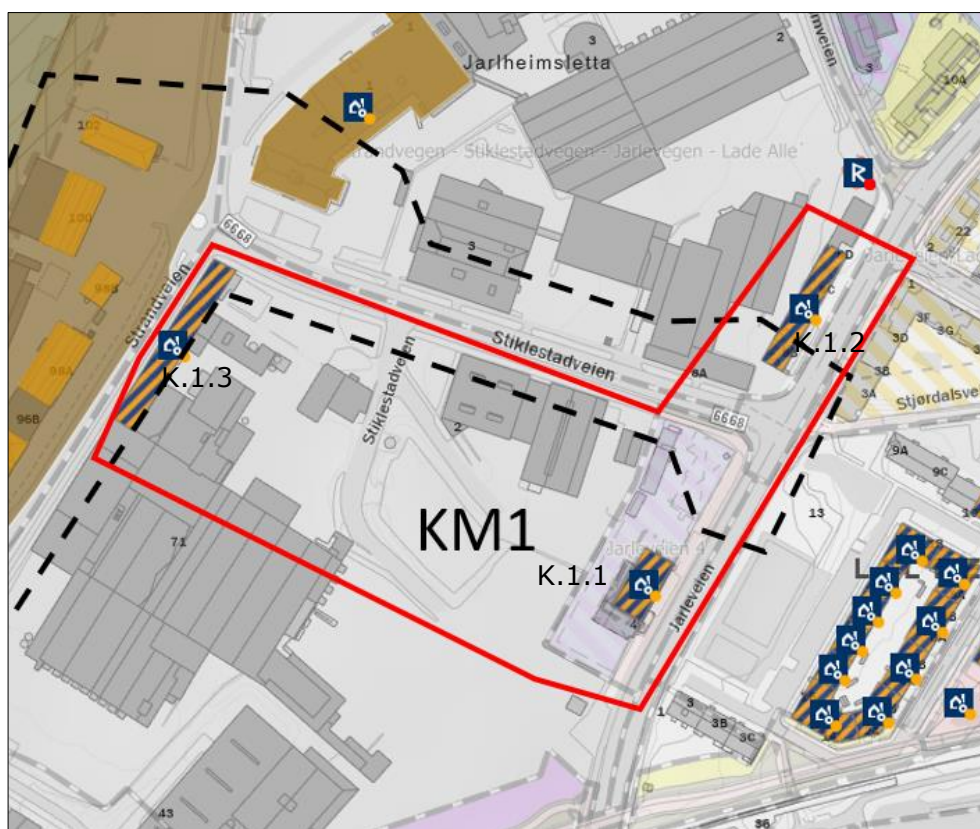


Figur 5-3: E. C. Dahls bryggeri sett i retning nordvest. Bebyggelse fra flere epoker. (Kilde: COWI AS).



Figur 5-4: E. C. Dahls bryggeri sett i retning vest. Eldste del fra 1899 i forgrunnen. Bebyggelse fra flere epoker. (Kilde: COWI AS).

Øvrig bebyggelse i delområdet består av nyere kontor og næringsbebyggelse. Langs Jarleveien ligger Jarleveien 8 (oppført ca. 1960) og Stiklestadveien 3 (oppført 1957), samt annen lager og industribebyggelse. Denne bebyggelsen har ingen formell vernestatus.



Figur 5-5: Utsnitt av registreringskart. (Kilde: Riksantikvaren og COWI AS).

Verdi:

Den bevarte industribebbyggelsen i Jarleveien 8, K1.1 og 4 K1.2 utgjør en bevart del av et miljø knyttet til bl.a. Gassverket tidlig på 1900-tallet. Bebyggelsen er vurdert til å ha antikvarisk verdi. Jarleveien 8 er en godt bevart bygning, inspirert av jugendstilen. Bygningen har hatt en sentral rolle som hovedkontor for Trondheim Gassverk. Jarleveien 4 utgjør en godt bevart tidligere industribygning, inspirert av nyklassisismen, tidligere oppført for «Lade fabrikker». Byggene har en synlig beliggenhet mot Jarleveien og oppleves som bevarte enkeltelement i et tidligere sammenhengende miljø. Kulturmiljøet har lokal og regional betydning.

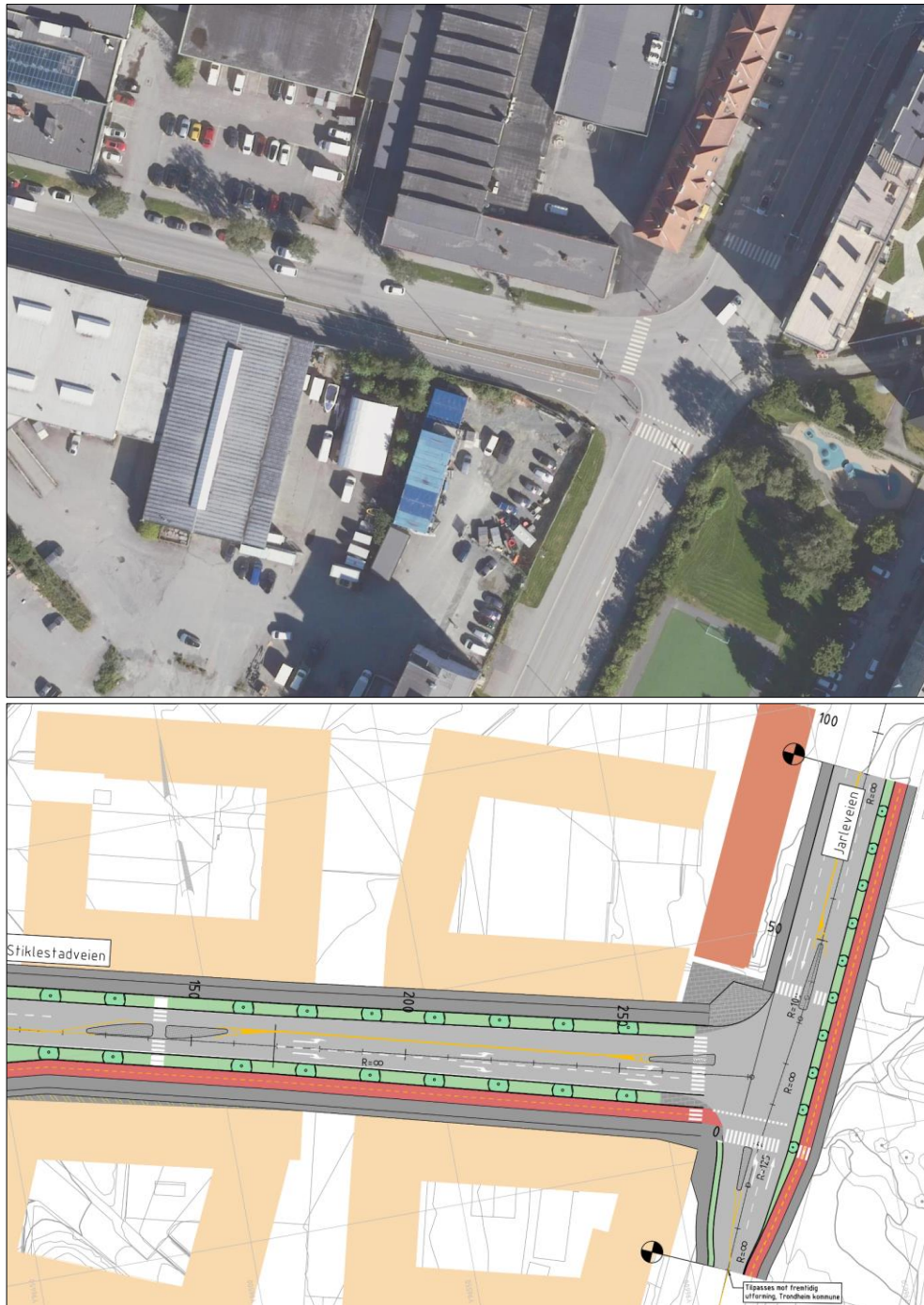
Kulturmiljøet ved E.C. Dahls bryggeri, K1.3 omfatter et helhetlig og godt bevart industrianlegg med bygninger fra flere tidsepoker. Eldste del langs Strandveien er et godt bevart industribygg fra omkring århundreskiftet, i tidstypisk nyromansk stil. Det høye utsiktstårnet med skyteskår gir bygningen særpreg og til et landemerke i i området. Bebyggelsens verdi er knyttet til at den fortsatt er i bruk til sin opprinnelige bryggerifunksjon og dens særegne arkitektoniske uttrykk. Bebyggelsen er vurdert til å ha høy antikvarisk verdi. Tilbygget i vest, oppført på 1960-tallet er inspirert av modernismen og funksjonalismen, er tidstypisk og godt bevart. Bebyggelsens hovedvolum er tilpasset eldre bebyggelse, mens fasadeutforming og materialbruk utgjør en kontrast. Bebyggelsen på E. C Dahls bryggeri har en synlig beliggenhet, og en identitetsskapende verdi for byen og bydelen. Kulturmiljøet har stor regional betydning.

Samlet vurderes at delområdet har kulturhistorisk verdi, arkitektonisk verdi og er kilde til kunnskaps- og opplevelsesverdi i området.

Delområdet er samlet vurdert til å ha: **Stor verdi.**

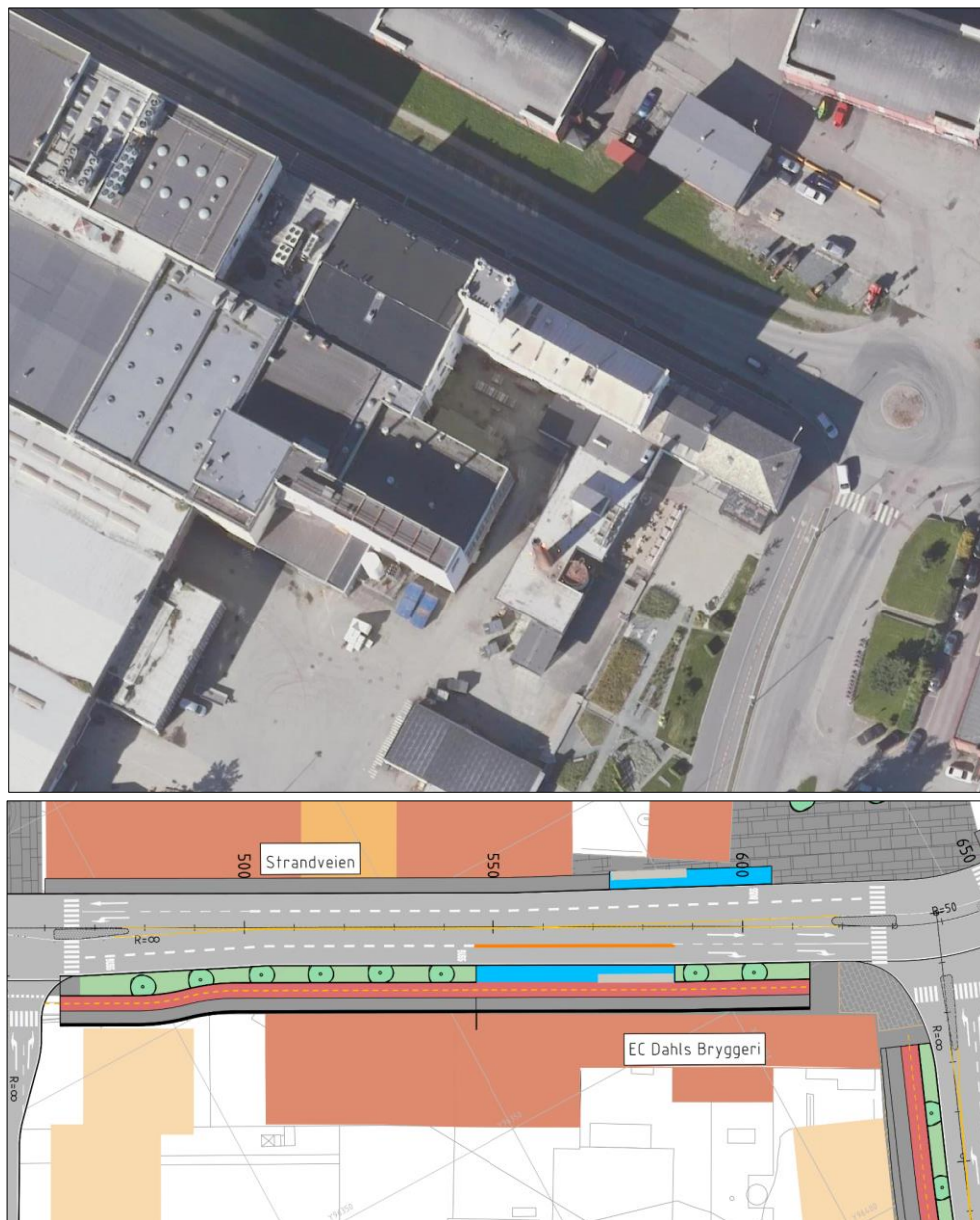
Påvirkning og konsekvens

Utbyggingsalternativet: Tiltaket vil medføre ubetydelig endring for kjente kulturminner i delområdet KM1, sammenlignet med dagens situasjon. Gaten får omtrent samme gatetverrsnitt som før, men med en utvidelse noen steder. Gater og kryss strammes opp i tråd med fremtidig byutvikling/omforming.



Figur 5-6: Øverst: dagens situasjon i krysset Stiklestadveien x Jarleveien. Nederst: Utsnitt av illustrasjonsplan fra samme sted. (Kilde: COWI AS).

Ved K1.3 EC. Dahls Bryggeri utvides fortau/sykkelsti og gir en forbedret situasjon for opplevelsen av bryggeriets fasader. Planlagt trerekke må tilpasses området og tilliggende bevaringsverdig bebyggelse.



Figur 5-7: Øverst: Dagens situasjon i krysset Stiklestadveien x Jarleveien. Nederst: Utsnitt av illustrasjonsplan fra samme sted. (Kilde: COWI AS).

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: **Ubetydelig endring.**

5.1.2 Delområde KM2 – Nyhavna/Dora-området

Dagens situasjon:

Delområdet omfatter Nyhavna-området med det såkalte Dora-anlegget. Her finnes en havn, samt havne- og næringsbebyggelse.

Frem til midten av 1800-tallet var området landlig og spredt bebygget. I området lå den såkalte Lademofjæra, en langgrunn sandstrand. I området ble det fra 1850-årene etablert trehusbebyggelse med småhus i området Reina og Svartlamoen. Lademoen ble delt av jernbanen i 1870-årene. Ved utløpet av Ladebekken dannet det seg et lite industriområde med bl.a. dampvaskeri,

teglverk og mekanisk verksted. Byggingen av Strandveien kai startet opp i 1906. Her ble det etablert et skipsverft. Senere bygget havnevesenet Lade molo ut fra Pir II, og Kullkranpiren ble innrammet. I 1937 ble elveløpet lagt om og på østsiden ble Massegodspiren anlagt.

Dora området var Nord-Europas største ubåtverft da det ble bygget under 2. verdenskrig, og 13 bygninger står igjen i dag. Området er oppført i NB-registeret. De to tyske ubåtbunkerne Dora 1 og Dora 2 står sentralt i området.

Dora 1, K2.1, øst i området, ble bygget i perioden 1941-43, og ble oppført i armert betong. Den hadde en kapasitet på 7-8 ubåter fordelt på 3 tørrdokker og 2 våtdokker. På taket ble det støpt fire kanonstillinger. Østveggen har et såkalt utstikk med en rekke mindre hybler og oppholdsrom for garnisonen. Etter freden i 1945 ble Dora 1 overtatt av Det Norske Ubåtvåpenet. Bebyggelsen er delvis bevart og dels ombygget, påbygget og fornyet. Nyere næringsbygg tilbygget i sør. I dag brukes bunkeren hovedsakelig til lagerrom, magasiner og arkivoppbevaring. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse B – høy antikvarisk verdi) med ID: 215923-16.



Figur 5-8: Dora 1 i retning nordøst. (Kilde: COWI AS).

Dora 2, K2.2 ligger vest i området, ut mot havna. Bunkeren ble påstartet i 1942 og oppført i armert betong. Den ble aldri blitt tatt i bruk til militært formål. Bunkeren inneholdt 4 ubåtdokker, fordelt på 2 våtdokker og 2 tørrdokker med en samlet kapasitet på 6 ubåter. Ved freden i 1945 ble Dora 2 overtatt av Trondheim Havnevesen. Bebyggelsens fasader er i hovedsak bevart. Bunkeren er i dag i all hovedsak utleiearealer. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse A – svært høy antikvarisk verdi) med ID: 215923-1 og 23-24.



Figur 5-9: Dora 2 i retning nord. (Kilde: COWI AS).

Fyringsbunkeren K2.3 er oppført mellom Dora 1 og 2. Den stod ferdig i mai 1945 og er aldri blitt tatt i bruk. I dag eies bygningen av Trondheim Havn og brukes til diverse kulturvirksomhet, verksteder og utleie. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse A – høy antikvarisk verdi) med ID: 215923-28.

Kullbingen K2.4 ligger på Strandveikaia og har ukjent byggeår. Kullet ble distribuert av en gripekran som gikk på skinner. Innvendig finnes den en kullsjakt og to større kamre. Bebyggelsens fasader er i hovedsak bevart. I dag eies kullbingen av Trondheim Havn og leies ut til oppbevaring. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-21.

Fyrhuset K2.5 ligger på Strandveikaia og ble bygget som sentralvarmeanlegg for hele anlegget. Bygningen ble oppført i 1941 med en base/kjeller i armert betong og resten av veggene i teglstein. Fyrhuset har originalt støpt trappeløp med skifertrinn. I dag eies bygningen av Trondheim Havn og brukes den til lager og verksteder. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-17.



Figur 5-10: Fyrhuset sett i retning øst. (Kilde: COWI AS).

Verftskjøkkenet K2.6, ligger på Strandveikaia og ble først oppført som lager for surstoff og pressluft. Under bombeangrep i 1943 ble bygningen skadet for så bli bygget opp igjen. Etter angrepet fikk bygningen nytt formål som verftskjøkken. Bebyggelsens fasader er i hovedsak bevart. Bygningen eies i dag av Trondheim Havn og brukes til lager og oppbevaring samt utleie til flere ulike kulturelle foreninger. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-27.



Figur 5-11: Verftskjøkkenet sett i retning vest. (Kilde: COWI AS).

Kjelhuset K2.7 hadde opprinnelig to større piper av teglstein. Disse er i dag revet. Innvendig er kjelhuset totalendret, men kjelbasen i støpt betong er bevart. Hovedkonstruksjon og tak er som opprinnelig, fasader delvis ombygget. I dag eies bygningen av Trondheim Havn og leies ut til

næringsformål. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-20.



Figur 5-12: Kjelhuset sett i retning nord. (Kilde: COWI AS).

Snekkerverkstedet K2.8 var opprinnelig oppført 1940-41 som vask- og garderobebygning. Byggingen ble ødelagt under bombeangrepet i 1943, men gjenoppført med nytt formål som snekkerverksted. Verkstedet er oppført i teglstein. Bebyggelsens fasader er i hovedsak bevart. I dag eies bygningen av Trondheim Havn og leies ut til lagring og kulturprosjekter. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-22.



Figur 5-13: Snekkerverkstedet sett i retning nord. (Kilde: COWI AS).

Driftsavdeling – kjøretøy K2.9 ble oppført som lagerbygningen, men ble ødelagt i bombeangrepet i 1943. Den ble deretter bygget opp igjen med nytt formål som driftsavdeling for kjøretøy. Bebyggelsens fasader er i hovedsak bevart.

I dag eies bygningen av Trondheim Havn og leies ut til forening samt er tatt i bruk som lagerareal. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-19.



Figur 5-14: Driftsavdelingen sett i retning nord. (Kilde: COWI AS).

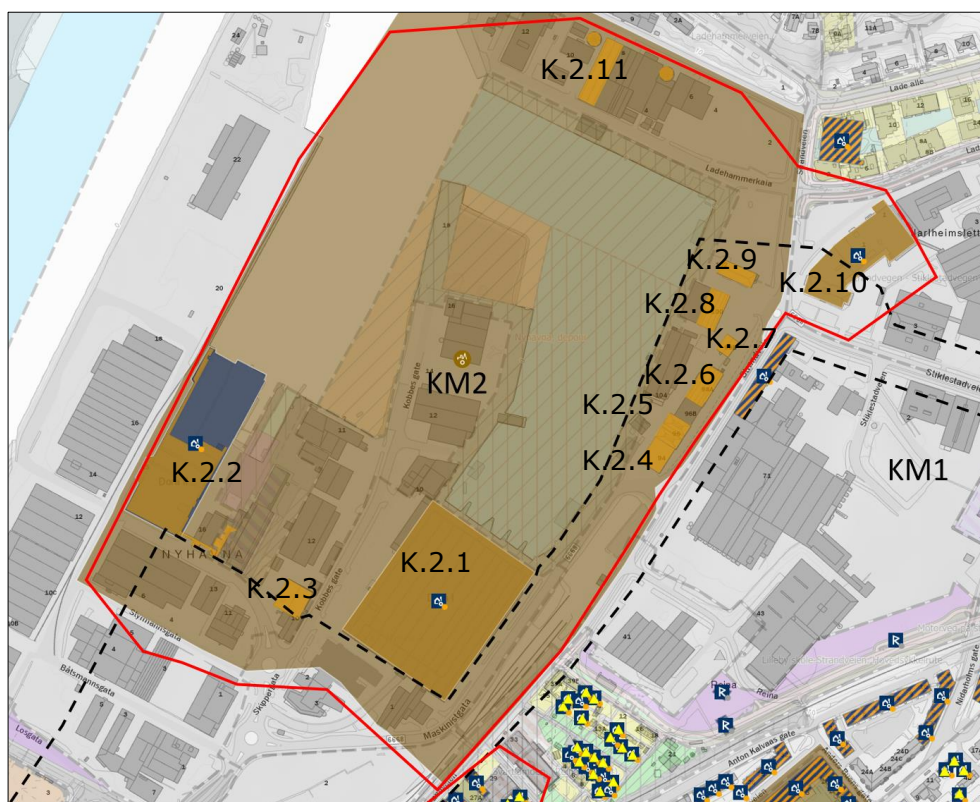
Administrasjonsanlegget K2.10, ble opprinnelig oppført i 1939-40 for Vinmonopolet. Anlegget ble tegnet av Trondheims første funksjonalistarkitekt Roar Tønseth. Senere annekterte den tyske okupasjonsmakten bygningen, som deretter huset administrasjon for Dora-anlegget. Bygningen er oppført i sen-funksjonalistisk stil, med fasader i teglstein. Det ble gjort store skader på konstruksjonen under bombeangrepet i 1943. Bebyggelsen er dels bevart, dels ombygget, påbygget og fornyet. Fasaden mot sør med den midstilte hovedinngangen med steindetaljer, samt stiloppsluttende utomhusanlegg er bevart. Inngangshall med trapperom er også bevart. Bygningen fungerer som kontor og næringslokaler. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-25.

Utomhusanlegget er bevart med plantekasser og to grønne parterrer med betongkonstruksjoner rundt. En smal gangvei markerer den sentrale akse mot hovedinngangen. Opprinnelige arkitekttegninger og eldre bilder viser at det har vært vannspeil der hvor de grønne parterrene er i dag.



Figur 5-15: Stiklestadveien 1. Vinmonopolets tidligere distriktskontor og driftsavdeling med parkareal sett i retning nord. (Kilde: COWI AS).

K2.11. Artilleriverksted og spissbunkere, nord i havneområdet, oppført 1941-43. Bebyggelsen er dels ombygget, påbygget og fornyet. Huser i dag havne og industriformål. Bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse A svært høy antikvarisk verdi og C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-18 m.fl.



Figur 5-16: Utsnitt av registeringskart. (Kilde: Riksantikvaren og COWI AS).

Verdi:

Kulturmiljøet i Nyhavna omfatter et godt bevart industri- og havnemiljø, og forsvarsanlegg knyttet til 2. verdenskrig. Kulturmiljøet består av 13 bygninger med til dels svært høy kulturhistorisk verdi. Dette er bygninger som enkeltvis og samlet har stor krigshistorisk verdi.

Riksantikvaren uttaler at: *Dora-anleggene er en enestående fysisk manifestasjon av den tyske militære tilstedeværelse i landet i årene 1940 - 45. Området er et sjeldent godt bevart miljø av sin type også i internasjonal sammenheng. Dette gjør området til et område av nasjonal interesse.*

Dora 1 har hatt både formål og virke som ubåtbunker og var anleggets eneste operative under okkupasjonstiden. Bunkeren har tydelige dokkinnløp og lett gjenkjennelig bygningsmasse. "Ryggsekken" på østfasaden gir bygningen unik karakter i området og har unik funksjon for bygningen. Sett i sammenheng med bygningsmassens karakter og dokkinnløpene er bunkeren en av anleggets bygninger med best lesbarhet.

Dora 2 har stor konstruksjonsmessig kunnskapsverdi da bunkeren verken er fullført eller tildekket. Seksjonsinndelingen kommer tydelig frem. Flere av dokkene er synlige og åpne. Verkstedhallene mot sør er intakte og åpne mot nord. Nærforsvarsstillinger på hjørner og langs vestfasade er intakte. Bunkeren har flere spor etter konstruksjonsprosess- og metoder. Bunkerens fasader bidrar til tydelig kontinuitet gjennom anlegget.

Fyringsbunkeren og fyrhuset er unik på området i utforming og formål. I fyringsbunkeren har moderne tiltak fjernet noe av bygningsmassen, men bunkeren har beholdt sin opprinnelige utforming og er klart gjenkjennelig i landskapet. Et av bunkerens fremste kjennetegn er sokkelen som stikker 1-2 m. ut fra veggen. Bunkeren er også avrundet opp mot taket. Dette er fortifikasjonstrekk som går igjen i alle bunkerbygningene. Fyrhuset har original rominndeling og originalt støpt trappeløp med skifertrinn. Bygningen er den høyeste i anlegget og er landemerke på lokaliteten. Fasadene har karakteristiske kjennetegn i form av veggpilarer som strekker seg fra grunn til tak. I et av rommene i kjelleren på sørsiden finnes en konstruksjon som vurderes til å være opprinnelig mottakstrakt for kull. Rommet har, i likhet med Kullbingen, forsyningstrakter ned fra taket med tilhørende pilarkonstruksjon rundt. Bygningen har opprinnelig trappeløp og pipekammer i østre del.

Verftskjøkkenet deler karakteristisk arkitektonisk uttrykk med Strandveien 100 og er en av to gjenværende bygninger med sin utforming. Bygningen har original støpt trappeløp med skifertrinn og er i god stand. Opprinnelige skiferfliser på gulv i inngangshallen og trapperepos. Trappen har opprinnelig gelender i trevirke. Østfasaden har originale vinduer.

Kjelhuset er unikt på området i utforming og formål. Bygningen har opprinnelig base for kjel i søndre rom og original takkonstruksjon.

Snekkerverkstedet deler karakteristisk arkitektur med Strandveien 98 A og er en av to gjenværende bygninger med denne utformingen. Bygningen har originalt trappeløp i støpt betong med skifertrinn. Trappen har opprinnelig gelender i trevirke. Verkstedet har originale skiferfliser på gulvet i entré, repos og 2 rom i 3-etasje. Sørsiden har en karakteristisk fasade med løfteanretning og vareinntak/sluser man ikke finner på noen andre bygninger.

Driftsavdelingen for kjøretøy er unikt på området i utforming og formål. Driftsavdelingen står igjen som en av to bygninger som opprinnelig rammet inn biloppstillingsplassen. Bygningens trappeløp er originalt og det største blant verftsbygningene samlet.

Vinmonopolets tidligere administrasjonsbygning representerer foruten krigshistorie, også næring- og industrihistorie. Bygningen er unik i Nyhavnas landskapsbilde. Bygningen hadde også unik funksjon. Fasadene mot sør og øst er helt eller delvis bevart. Trappe- og mottakshallen med trappeløp er særdeles godt bevart og oppført i karakteristisk materiale. Bygningen er en god representant på (sen) funksjonalisme i bybildet, særlig fasader mot sør og øst. Den sentralt plasserte hovedinngangen og tilhørende utomhusanlegg er i hovedsak bevart og utgjør et helhetlig anlegg. Det samme er vaktbu og lastesteramper mot øst med tilhørende baldakin.

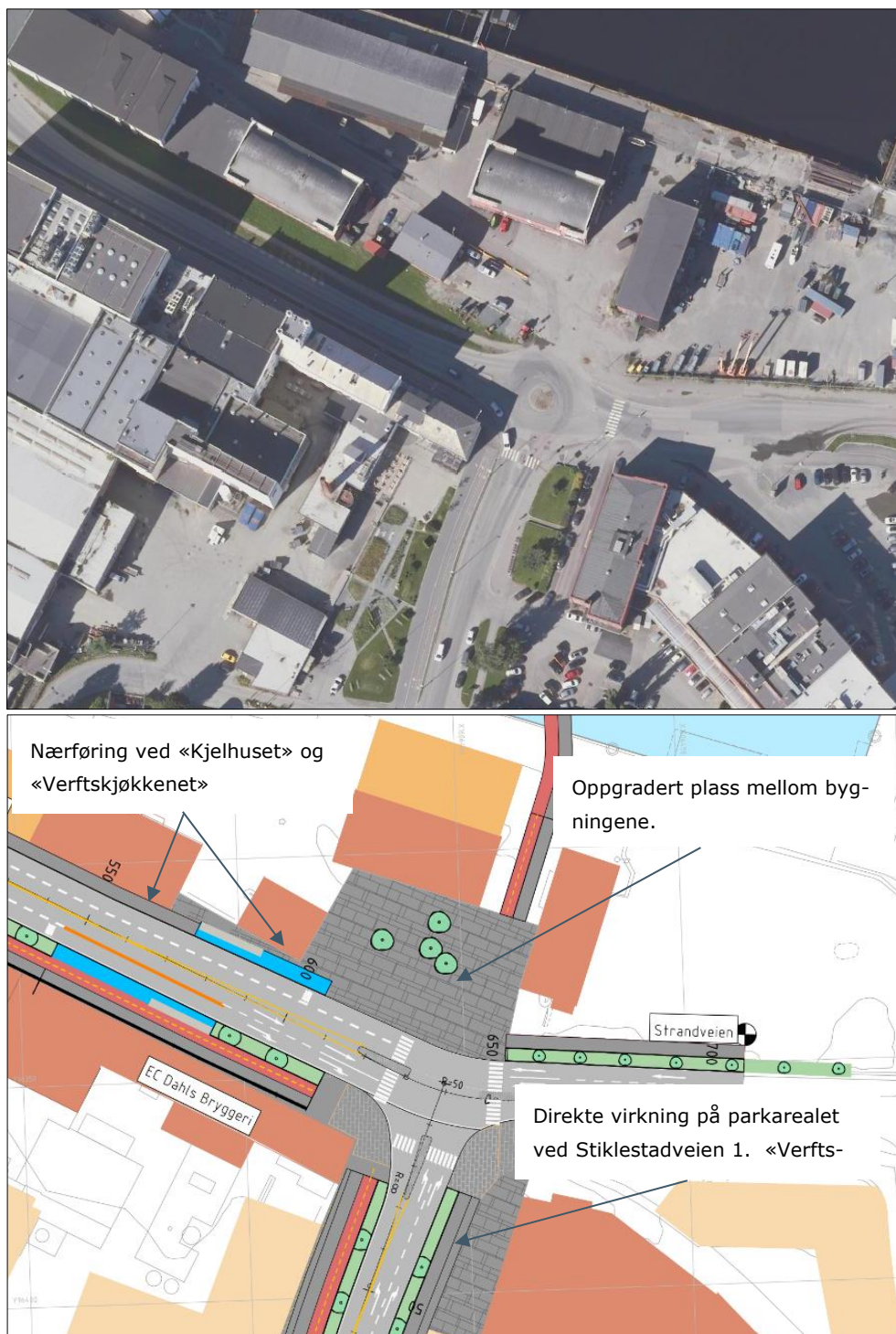
De to spissbunkerne, nord i havneområdet, er identiske i utforming og formål. Begge er de eneste av sitt slag kjent oppført utenfor Tyskland med unik arkitektonisk karakter.

I kommunens kulturminnekart er Dora 2 vurdert til å ha svært stor antikvarisk verdi, Dora 1 og flere andre bygninger er vurdert til å ha stor antikvarisk verdi, mens øvrig bebyggelse er gitt antikvarisk verdi. Delområdet vurderes å inneha kulturhistorisk verdi, arkitektonisk verdi og er kilde til kunnskaps- og opplevelsesverdi i området.

Delområdet er samlet vurdert til å ha: **stor verdi**.

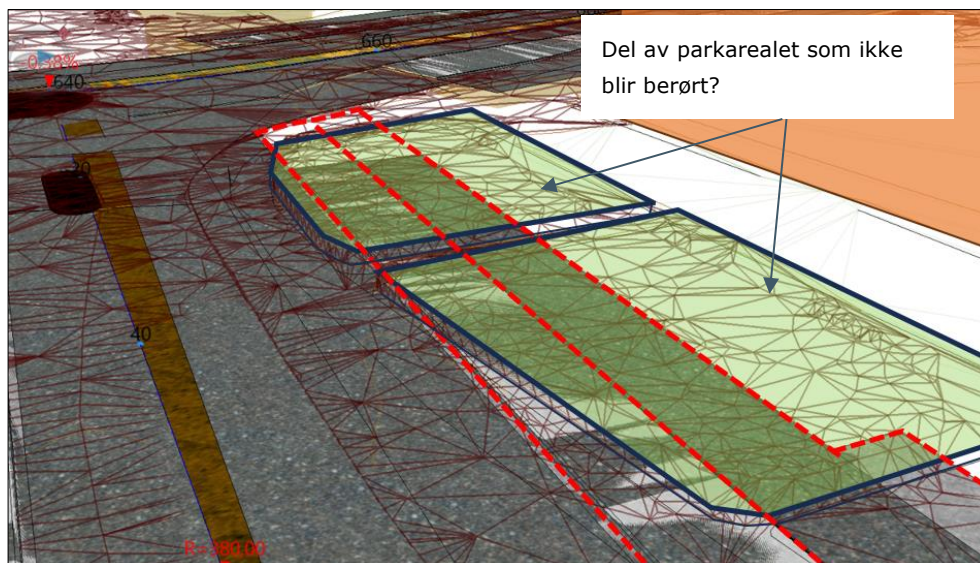
Påvirkning og konsekvens

Utbyggingsalternativet: Tiltaket vil medføre direkte påvirkning og forringelse av kulturmiljøet i delområde KM2, sammenlignet med dagens situasjon. Tiltaket medfører et utvidet gatetverrsnitt som negativt vil påvirke kulturmiljøet ved Stiklestadveien 1 og ved Strandveikaia. Ved Stiklestadveien 1 vil tiltaket medføre at den nye gaten utvides inn i parkarealet sør for hovedinngangen.



Figur 5-17: Øverst: Dagens situasjon i krysset Stiklestadveien x Strandveien. Nederst: Utsnitt av illustrasjonsplan fra samme sted. (Kilde: COWI AS).

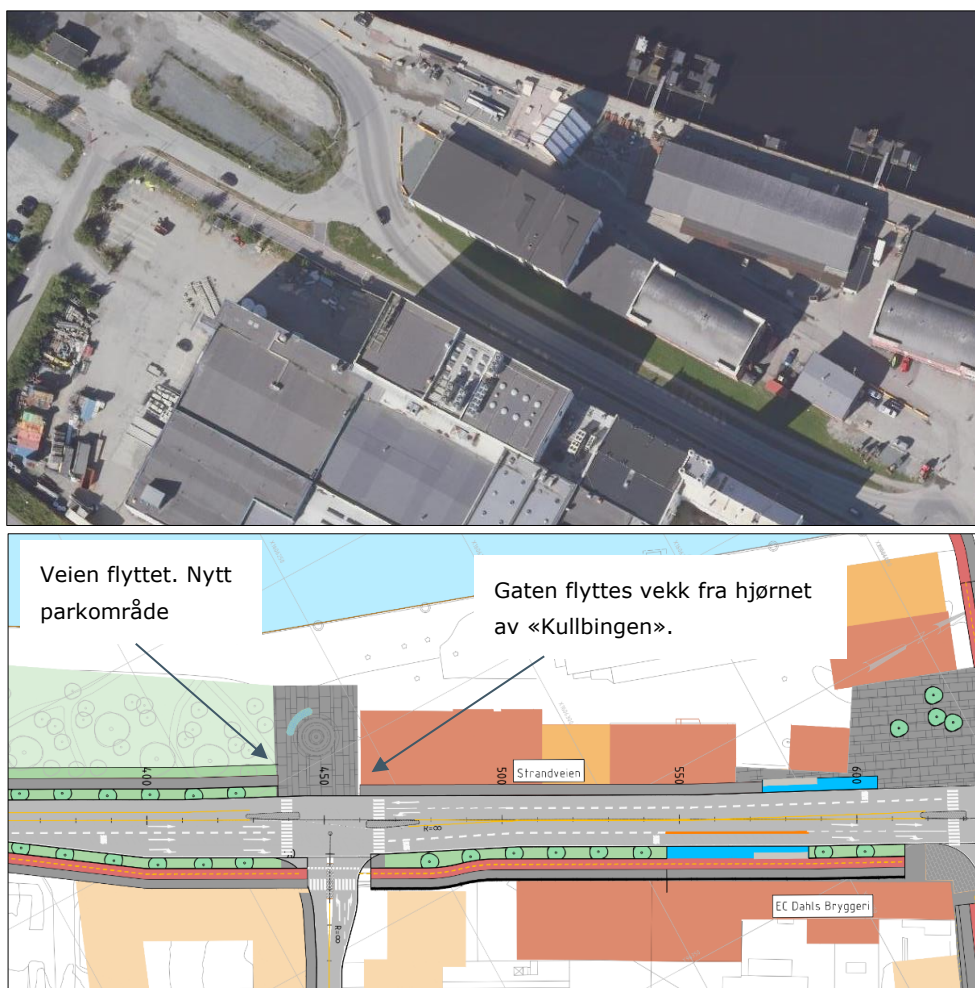
Parkarealet er et godt bevart og bevisst utformet helhetlig anlegg, som er en integrert del av arkitektoniske utformingen av det opprinnelige hovedkontoret. Parken er derfor sårbar for endringer. I hvor stor grad parkarealet påvirkes avhenger av hvor stor del av arealet som blir berørt, og hvorvidt elementer og detaljer i anlegget kan bevares og videreføres i ny løsning.



Figur 5-18: Utsnitt av 3D-modell som viser hvordan tiltaket (markert med rød stiplet strek) påvirker parkarealet ved Stiklestadveien 1. (Kilde: COWI AS).

Ved Strandveikaia medfører tiltaket noe forringelse av kulturmiljøet, sammenlignet med dagens situasjon. Gaten trekkes mot nordvest og legges nærmere fasaden på bebyggelsen på Dora-anlegget, herunder Kjelhuset, Verftskjøkkenet og Fyrhuset. Tiltaket er planlagt der den tidligere havnebanen lå, og vil redusere lesbarheten av denne. I området er det robust havne- og industribebyggelse med fasader som tåler en grad av endring. Likevel vil tiltaket medføre noe forringelse av opplevelsen av området.

Tiltaket medfører en forbedret situasjon for området ved Snekkerverkstedet og Driftsavdelingen og ved Dora I, hvor medfører en oppstramming og oppryddning av gater og parkering i området. Ved Snekkerverkstedet/Driftsavdelingen oppgraderes «byrommet» mellom bygningene. Ved Dora 1 og Kullbingen trekkes gaten sørover, og i lenger avstand fra fasadene. Det tilrettelegges for bl.a. grøntområder.



Figur 5-196: Øverst: Dagens situasjon langs Strandveien. Nederst: Utsnitt av illustrasjonsplan fra samme sted. (Kilde: COWI AS).

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: **Noe forringet.**

5.1.3 Delområde KM3 – Lademoen stasjon med omgivelser

Dagens situasjon:

Delområdet omfatter sørvestre del av området omkring Lademoen stasjon. Området strekker seg i retning øst, langs Strandveien, mot Svartlamoen. Her finnes industri og næringsbebyggelse, samt bygårds- og boligbebyggelse i øst.

Frem til midten av 1800-tallet var området forholdsvis landlig og spredt bebygget. Her møttes Strandveien og Innherredsveien, to viktige veifar øst for byen. Vest for området lå den stranden Lademofjæra. Det ble fra 1850-årene etablert trehusbebyggelse med småhus på Svartlamoen. Jernbanen ble etablert gjennom området i 1870-årene. Byggingen av Strandveien kai startet opp i 1906. Senere bygget havnevesenet Lade molo ut fra Pir II, og Kullkranpiren ble innrammet. I 1937 ble elveløpet lagt om og på østsiden ble Massegodspiren anlagt.

Strandveien 40 - Lademoen stasjon, K3.1 ble oppført langs jernbanen i området i 1904. Bygningen er av bærende, pusset tegl med trekk fra jugendstilen. Stasjonsbygningen ble tegnet av arkitekt Paul Armin Due, en av landets ledende jernbanearkitekter på den tiden. Stasjonen er i hovedsak eksteriørmessig bevart og er leid ut til Statens vegvesen. Bebyggelsen og tiliggende park er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 215923-18 m.fl.

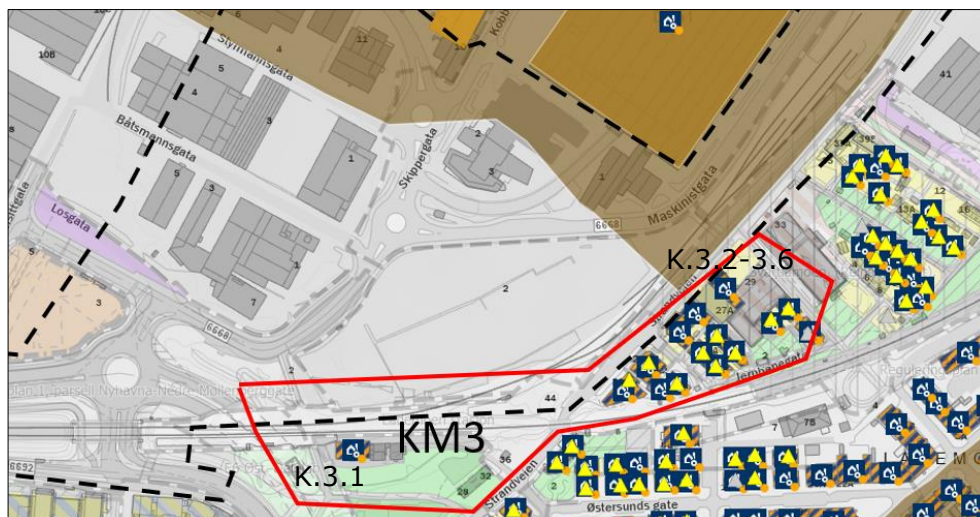


Figur 5-20: Lademoen stasjon, sett i retning nord. (Kilde: COWI AS).

Langs Strandveien på Svartlamoen ble det omkring århundreskiftet oppført bebyggelse i Strandveien 23, 25 og 27 og Gregus gate 12, K3.2 til K3.6. Dette var bygårdsbebyggelse med både tre-kledning og i pusset mur. I bygårdene fantes boliger og næring/handel. Området er regulert til bevaring og bebyggelsen er avmerket som kommunalt verneverdig (klasse C – antikvarisk verdi) med ID: 256645, 256944, 256816, 256625, 256622 mfl.



Figur 5-21: Lademoen stasjon, sett i retning nord. (Kilde: COWI AS).



Figur 5-22: Utsnitt av registeringskart. (Kilde: Riksantikvaren og COWI AS).

Verdi:

Lademoen stasjon, K3.1 er en godt bevart jernbanestasjon i jugendstil, oppført 1904. Bygningen er tegnet av Paul Armin Due, en av landets ledende jernbanearkitekter på den tiden. Stasjonen og tilliggende park er et viktig kulturmiljø både lokalhistorisk og jernbanehistorisk. Bebyggelsen er vurdert til å ha arkitekturhistorisk- og antikvarisk verdi med sin godt bevarte og tidstypisk utforming.

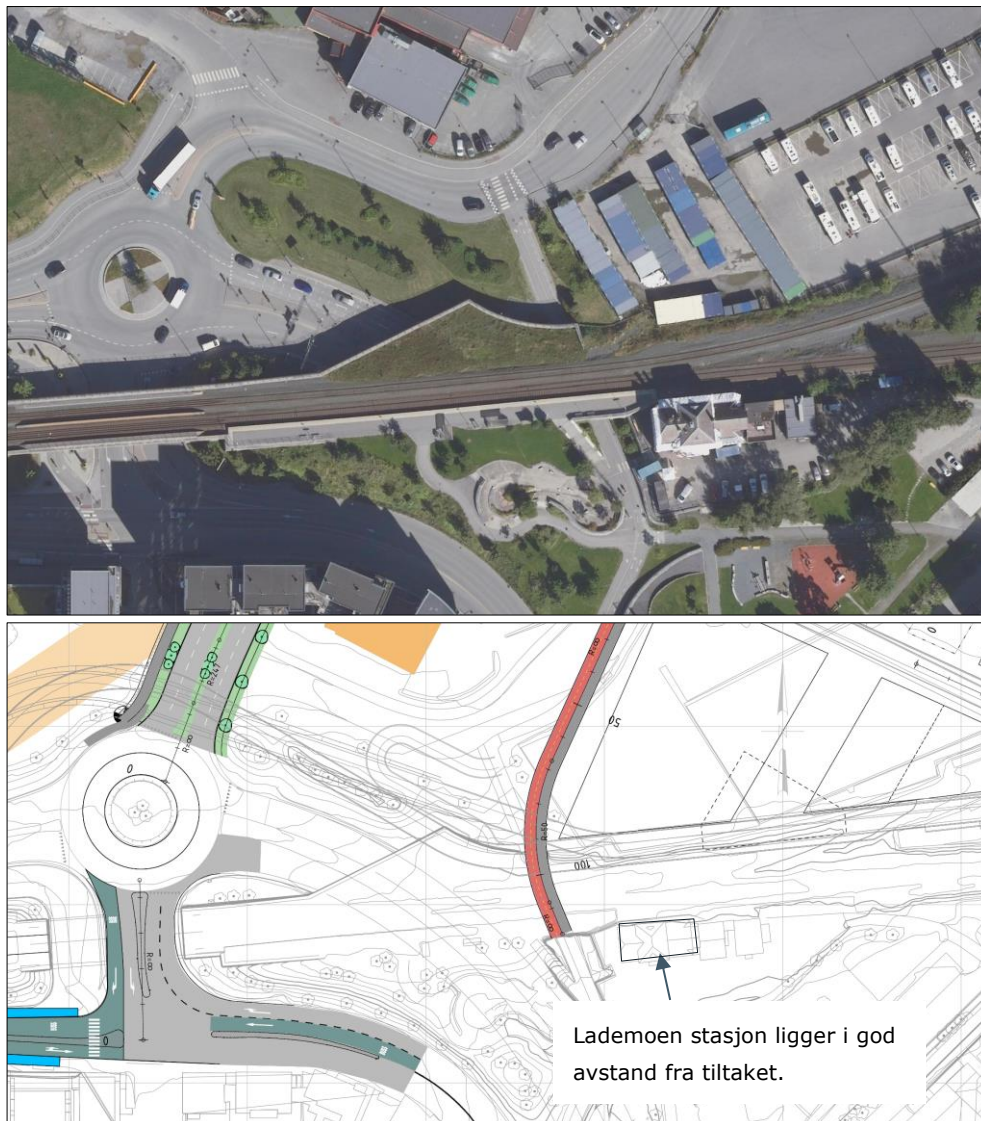
Bebyggelsen i Strandveien 23, 25 og 27 og Gregus gate 12, K3.2 til K3.6 på Svartlamoen er godt bevart og tidstypisk bygårdsbebyggelse. Bebyggelsen utgjør et helhetlig kulturmiljø, oppført omkring århundreskiftet med lokal og regional betydning. Strandveien og den bevarte bebyggelsen langs denne antyder hvor områdets tidligere strand og strandlinje lå.

Samlet vurderes at kulturmiljøet har kulturhistorisk verdi, arkitektonisk verdi og er kilde til kunnskaps- og opplevelsesverdi i området.

Delområdet er samlet vurdert til å ha: **Middels verdi.**

Påvirkning og konsekvens

Utbyggingsalternativet: Tiltaket vil medføre ubetydelig endring for delområde KM3, sammenlignet med dagens situasjon. Delområdet vil ikke bli påvirket av tiltaket.



Figur 5-23: Øverst: Dagens situasjon langs Strandveien. Nederst: Utsnitt av illustrasjonsplan fra samme sted. (Kilde: COWI AS).

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: **ubetydelig endring.**

5.2 Skadereduserende tiltak

5.2.1 Anleggsperioden

- > Alle kjente automatisk fredete- og nyere tids kulturminner som skal ivaretas, skal tydelig avmerkes i plankart og i aktuelle prosjekteringsdokumenter. Dette gjelder også kjellere og underjordiske installasjoner.
- > Under anleggsperioden må kjente registrerte automatisk fredete kulturminner gjerdes inn med midlertidig gjerde. Automatisk fredet kulturminner har en sikringssone på 5 meter,

som i likhet med selve kulturminnet er fredet. Tunge anleggskjøretøy er ikke tillatt brukt innenfor sikringssonen for automatisk fredete kulturminner. Det er ikke lov til å lagre anleggsutstyr eller tilsvarende, eller gjøre inngrep i grunnen.

- > Ved nærføring av veg mot verneverdig bebyggelse eller anlegg bør det gjøres tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/-miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. Støytiltak må også ses i denne sammenheng.

5.2.2 Permanent situasjon

- > Plankart: Der automatisk fredete eller nyere tids kulturminner ligger innen planområdet, må disse avmerkes med hensynssone eller tilsvarende avmerking i plankart og sikres i bestemmelser.
- > Det bør avklares med overordnet myndighet hvorvidt K188 – Dora-området – Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse – som berører deler av planområdet, og som er avsatt som hensynssone H_570 i kommuneplanens arealdel, bør videreføres som hensynssone – bevaring H_570 i planforslaget.
- > Det skal innarbeides en bestemmelse som sikrer at tiltak som berører arealer innen Dora-området gjøres i respekt for områdets havne- og krigshistorie. Tiltaket skal utformes i samråd med kulturminnemyndighetene.
- > Det anbefales at de delene av parkarealet sør for Stiklestadveien 1 som ikke direkte påvirkes av tiltaket, i størst mulig grad bevares og evt. tilbakeføres til tidligere dokumentert tilstand. Dette gjelder integrerte plantekasser langs hovedbygningens sydfasade og plantekassene som er en integrert del av parterrene. Videre bør sentralaksen i tilknytning til hovedinngangen sikres i ny utforming. Det bør også vurderes om så mye som mulig av hovedformen til parterrene kan bevares. Utforming av tiltak bør gjøres i samråd med kulturminnemyndighetene.
- > Det skal innarbeides en bestemmelse fra fylkeskommunen om overvåkning og arkeologi.

6 Samlet vurdering

Samlet vil tiltaket medføre noe negativ påvirkning for fagtema kulturarv.

I delområde KM2 vil tiltaket medføre at kulturmiljøet blir noe forringet, sammenlignet med dagens situasjon. Tiltaket vil medføre et utvidet gatetverrsnitt som negativt vil påvirke kulturmiljøet ved Stiklestadveien 1 og ved deler av Strandveikaia.

Ved Stiklestadveien 1 vil tiltaket medføre at kulturmiljøet blir forringet. Gaten utvides inn i parkarealet sør for hovedinngangen til Vinmonopolets tidligere anlegg. Parkarealet er et godt bevart og bevisst utformet helhetlig anlegg, som er en integrert del av arkitektoniske utformingen av det opprinnelige distriktskontoret. Parkarealet er derfor sårbar for endringer. I hvor stor grad parkarealet påvirkes avhenger av hvor stor del av arealet som blir berørt, og hvorvidt elementer og detaljer i anlegget kan bevares og videreføres i ny løsning.

Ved Strandveikaia vil tiltaket medføre at kulturmiljøet blir noe forringet. Gate og fortau trekkes mot nordvest og legges nærmere fasaden på bebyggelsen på Dora-anlegget, herunder Kjelhuset, Verftskjøkkenet og fyrhuset. Tiltaket er planlagt der den tidligere havnebanen lå, og vil redusere lesbarheten av denne. Holdeplass og fortau blir liggende relativt tett på Kjelhuset og Verftskjøkkenet.

Ved Snekkerverkstedet og Driftsavdelingen og ved Dora 1 vil tiltaket medføre en forbedret situasjon. Her medfører tiltaket en oppstramming og opprydning av gater og parkering i området. Ved Snekkerverkstedet/Driftsavdelingen oppgraderes «byrommet» mellom bygningene. Ved Dora 1 og Kullbingen trekkes gaten sørover, og i lenger avstand fra fasadene. Dette frigjør områder som kan benyttes til bl.a. grøntområder.

I delområde KM1 og KM3 vil tiltaket medføre ubetydelig endring, sammenlignet med dagens situasjon.

Skadereduserende tiltak vil kunne redusere påvirkning av tiltaket.

7 Referanser

- > Askeladden.no
- > DigitaltMuseum.no
- > Snl.no
- > Kulturminnesøk.no
- > Nyhavna.no
- > Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse, Riksantikvaren
- > Bratberg, Terje, (2008) Trondheim byleksikon, Kunnskapsforlaget.
- > Trondheim kommune, Byantikvaren – KPA 2022-2034 - Kulturmiljø og antikvarisk bebyggelse – 19.01.2023.
- > Trondheim Byarkiv.