

VEDLEGG 05

Steds- og Mulighetsanalyse



Fridheim-
kvartalet

STEDETS
KVALITETER
OG HISTORIE



Innhold

Tomtens form har en tydelig avgrensning med en særegen og buet veistruktur, variert topografi og sentral plassering som et bymessig knutepunkt. Mulighetene for å utvikle noe spesielt henger også sammen med at majoriteten av industribebyggelsen i hele dette området i nær fremtid skal erstattes boligkvartaler og lage nye gatemønstre.

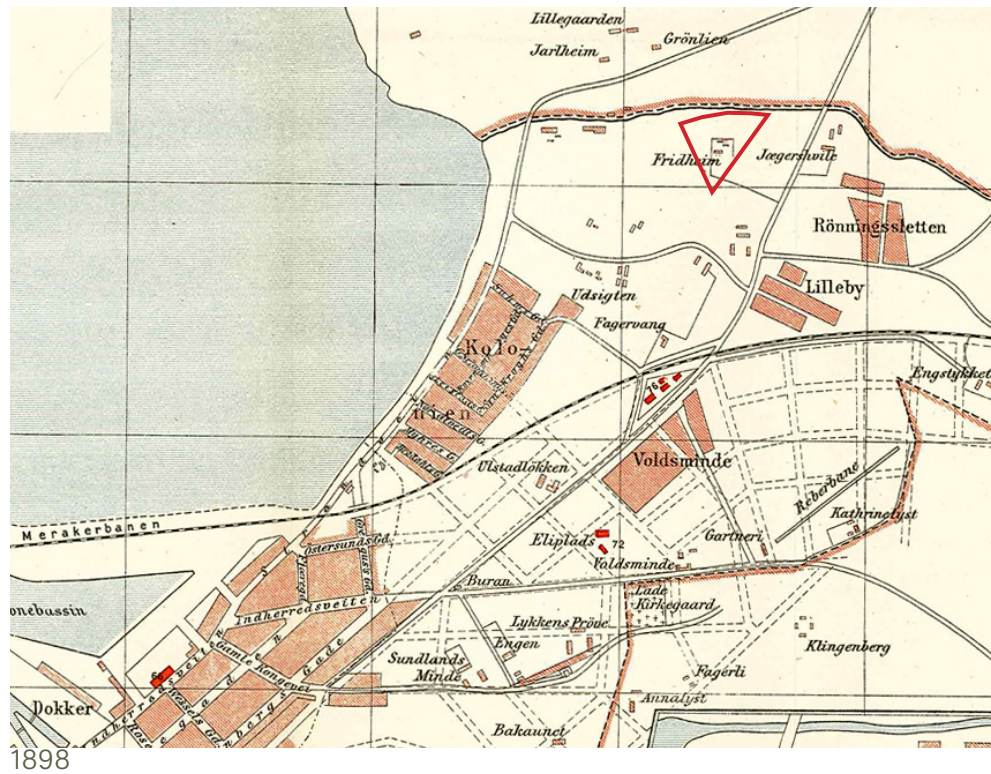
Analyseområdet oppleves i dag som utflytende og industrielt, med store avstander og lite å ta del i på gateplan for gående og syklende. Det er tydelig at stedets karakter er formet av bilens og industriens krav til bruk. Eksisterende bygningsmasse er delvis ordnet etter gateløpene, men bidrar i liten grad til lesbarhet av gatestrukturen.

Planområdet er avgrenset av Fridheimveien i sørvest, Ladebekken i nord og Jarleveien i sørøst. Planområdet domineres av harde flater og funksjoner som næringsbygg og parkeringsplass.

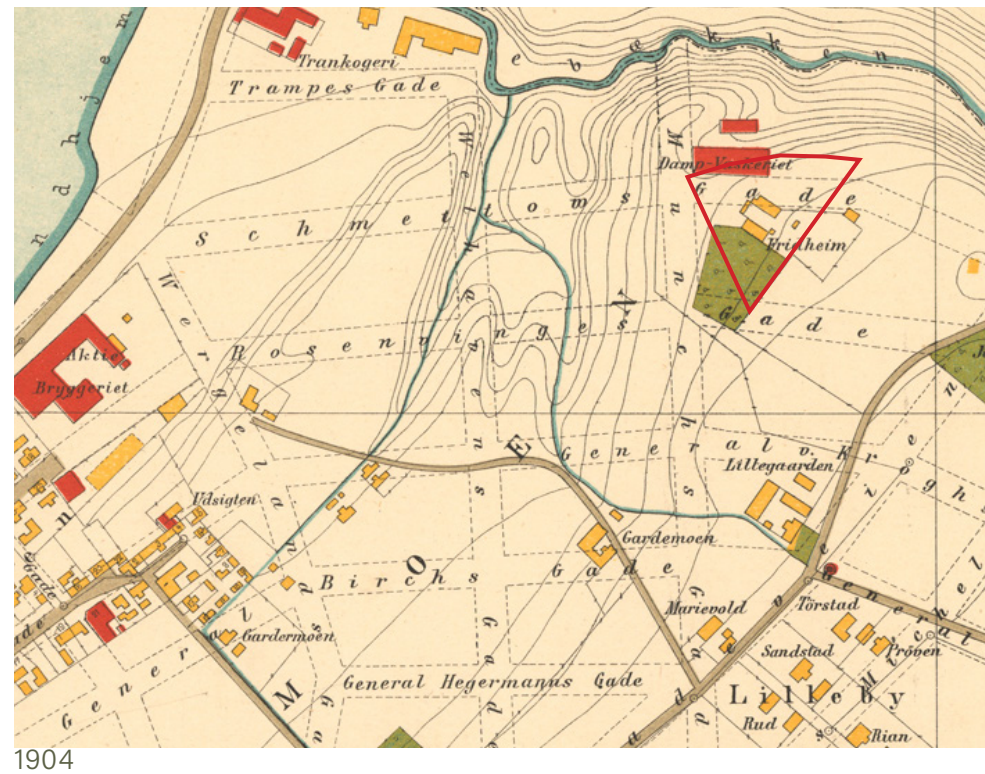
Det er regulert og påbegynt bygging av bolig og noe næring i tilstøtende områder, omfattet av Detaljregulering av Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 11 og 15, Detaljregulering av Reina og Detaljregulering av Jarlheimsletta.

TEGNBESKRIVELSE

-  Planområde
-  Analyseområde



1898



1904



1937



2013

Historisk utvikling

Fram til midten av 1900-tallet har området rundt planområdet hatt en landlig karakter, med gårder, noe småhusbebyggelse på "nerlamon", og senere industrieiendommer. Havna har også hatt en avgjørende faktor for byens vekst og virke.

Området har gått fra å ha et landlig preg til industriformål og nå å være under utvikling for å bli en bydel med boligbebyggelse med et bymessig preg.

Fridheim gård er tegnet inn på Trondheimskartet fra 1885 og i senere kart utover 1900-tallet.

I 1937 er det en mulig fabrikkbygning nord på tomte, med høy skorsteinspipe. Sentralt på tomte ses en tett tunbebyggelse, Fridheim gård. En gang etter 1947 ble det etablert enda en bygning sør på tomte, med valmtak og trolig i én etasje. Disse byggene er sanert i nyere tid, til fordel for større næringsbygg og parkering på terreng. Det samme gjelder mye av trehusbebyggelsen på Reina/ Nerlamon.

Før krigen tok til og okkupasjonsmakten startet utbygging ved Strandveien i 1941 var sjøkanten, kalt Florida-kysten, et yndet bade- og friluftsområde for beboere i området.



1937 - Landlige Lade



1957 - Industrien i området vokser



1964 - Etablering av eksisterende gatestruktur



2013 - Før boligutviklingen tok til

Tomtens historie

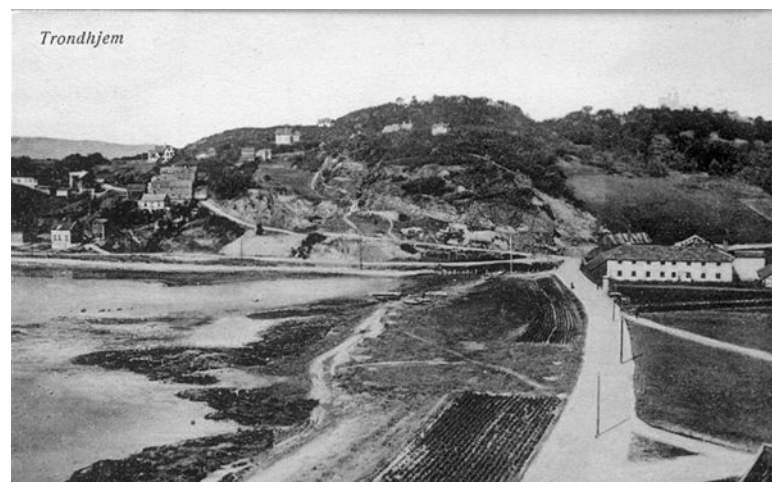
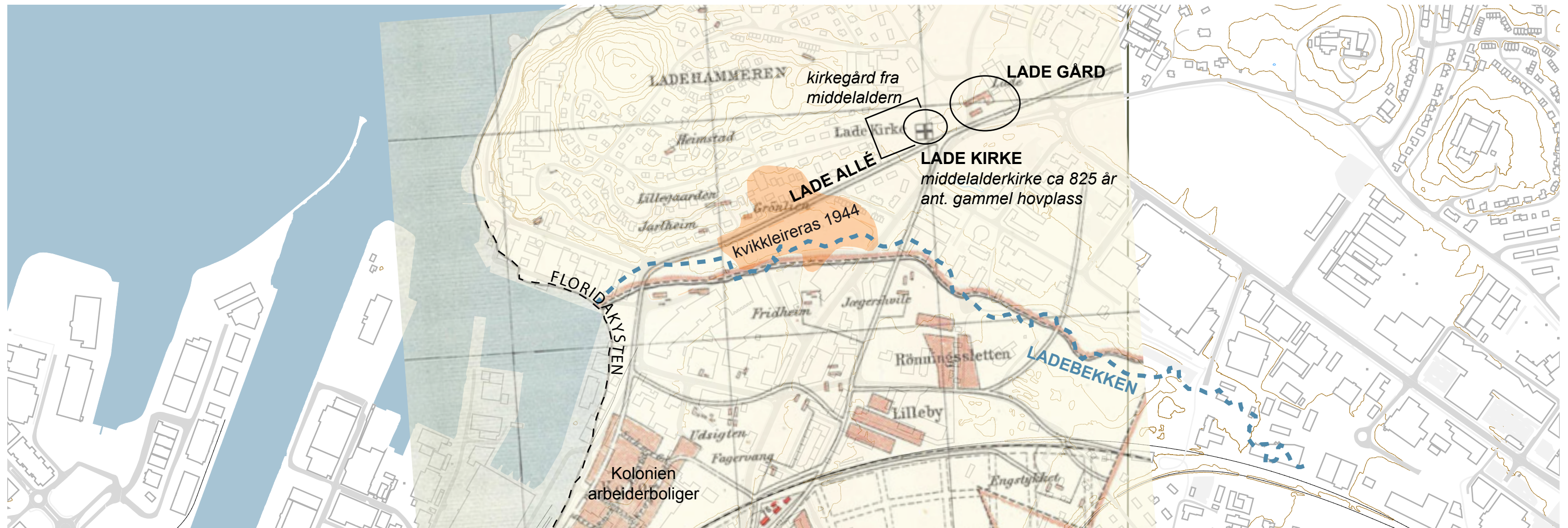
Etter 1964 ser vi tydelig etableringen av veiene som utgjør dagens tomtestruktur, med Jarleveien som hovedåre.

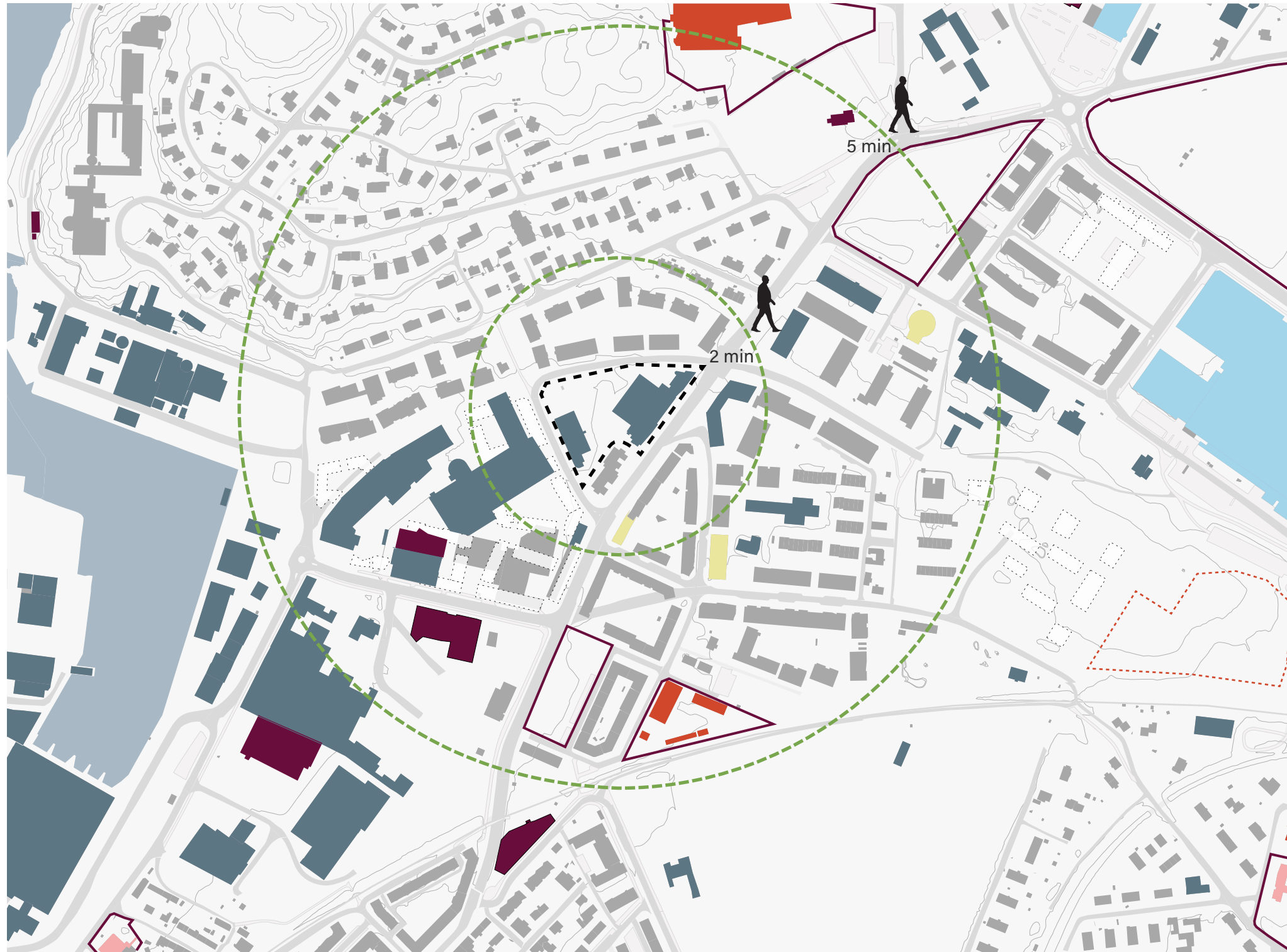
På tomten har det bl. a. vært et barnehjem. Fra Stiftelsen Fridheims hjemmeside:

"I 1878 ble eiendommen Wangbergs Minde på Jarlheimsletta ved næverende Jarleveien kjøpt for kr 20.000 og navnet ble da endret til Børnehjemmet Fridheim". (kilde: stiftelsen-fridheim.no)

I den første "Adressesbog for Trondhjem" for 1888 står Stiftelsen beskrevet slik: "Børnehjemmet ved Trondhjem (paa gaarden Fridheim i Lade). Oprettet 1872 og optager fattige og forsorgsløse Pigebørn af Trondhjem og Strinden for at opdrage dem til delige og brave Tjensestepiger. (...) Gjennomsnittstallet af optagne Børn er 22. Bestyrelsen bestaar av fem Herrer og fem Damer."

Fridheim ble beslaglagt av okkupasjonsmakten i 1942 og beholdt fram til våren 1945. "Bygningen som sto der etter okkupasjonen egnet seg ikke til barnehjem lenger". I 1960 ble det bestemt at det ikke lenger var behov for et slikt pikehjem som Fridheim hadde vært. Huset hvor barnehjemmet holdt til ble revet i 1977.





Sosial infrastruktur

Planområdet sogner til Lilleby barneskolekrets og Rosenberg ungdomsskolekrets.

Innenfor Lilleby barneskolekrets er det ifølge Trondheim kommunes egen oversikt 5 barnehager i dag. I tillegg ligger det 4 barnehager i tilsvarende avstand nord for planområdet, sør i Lade barneskolekrets.

TEGNBESKRIVELSE

-  Planområde
-  Planlagt bebyggelse
-  Dagligvare
-  Kjøpesenter
-  Skole
-  Barnehage
-  Næring
-  Kultur/Idrett
-  Idrett-/lekeområde utendørs
-  Planlagt skoletomt



Mobilitet

Der hvor det gamle trikkesporet gikk i jarleveien går det idag metrobuss, med holdeplass rett ved planområdet. Det er også lagt tilrette for gang- og sykkelferdsel.

TEGNBESKRIVELSE

-  Planområde
-  Planlagt bebyggelse
-  Metrobuss
-  Anbefalt veitrasé
-  Metrobussholdeplass
-  Jernbane
-  Hovedsykkelnett
-  Ganglinjer



Grønne strukturer

Planområdet er preget av harde overflater som i liten grad forholder seg til landskap, med lave grønne og estetiske verdier.

Utenfor planområdet, i Nyhavna Øvre, etableres et offentlig uteoppholdsareal/park med turveg nord for Ladebekken i forbindelse med utbyggingen der. Utover dette er ballplassen og parken mellom Jarleveien og Gardemoens gate nærmeste grønstruktur. Andre rekreasjonsanlegg er Ladeparken/Sirkusparken cirka 400 meter i retning Lade. Videre nordover finner man Lade idrettsanlegg og Ringve botaniske hage ved Ringve musikkmuseum. Ladestien, som er ett av de mest populære utfartsområdene i Trondheim, har sitt startpunkt cirka 500 meter vest for planområdet. Det er planlagt flere rekreasjonsanlegg/grønne strukturer i Kommunedelplanen for Nyhavna, blant annet parkene F4 på Strandveikaia og F5 på Kullkranpiren.

TEGNBESKRIVELSE

-  Planområde
-  Planlagt bebyggelse
-  Parker
-  Planlagte parker og grøntdrag
-  Naturområder og grønne korridorer
-  Gravplasser
-  Nærmiljøanlegg



Gate- og byromsstruktur

Av dominerende eksisterende strukturer på Lade har vi småhusbebyggelsen i tre i skråningen mot Ladehammeren, nyklassisistisk bebyggelse som Lilleby skole og bygårdskvartalene i pusset mur ved jernbanen i Gardermoveien og Ulstadløkkveien, Lade kirke, og en rekke store og små industri- og næringsbygg. Området er i ferd med å gjennomgå en total transformasjon. For hver dag som går får det et mer bymessig preg. Det har de siste tiårene gått fra å være et rent industriområde preget av privatbilisme, tungtrafikk og store industrielle bygg og plasser, til å få mer bymessig bebyggelse med boliger organisert i kvartaler, lameller og rekkehus. Jarleveien er fremdeles gjenstand for stor trafikkstrøm. Det er veldig sprikende skala og varierende form og typologi på bebyggelsen i området.

TEGNBESKRIVELSE

-  Planområde
-  Planlagt bebyggelse
-  Småhusbebyggelse
-  Kvartalsstruktur 3-6 etg.
-  Punkthus / Lameller
-  Annet



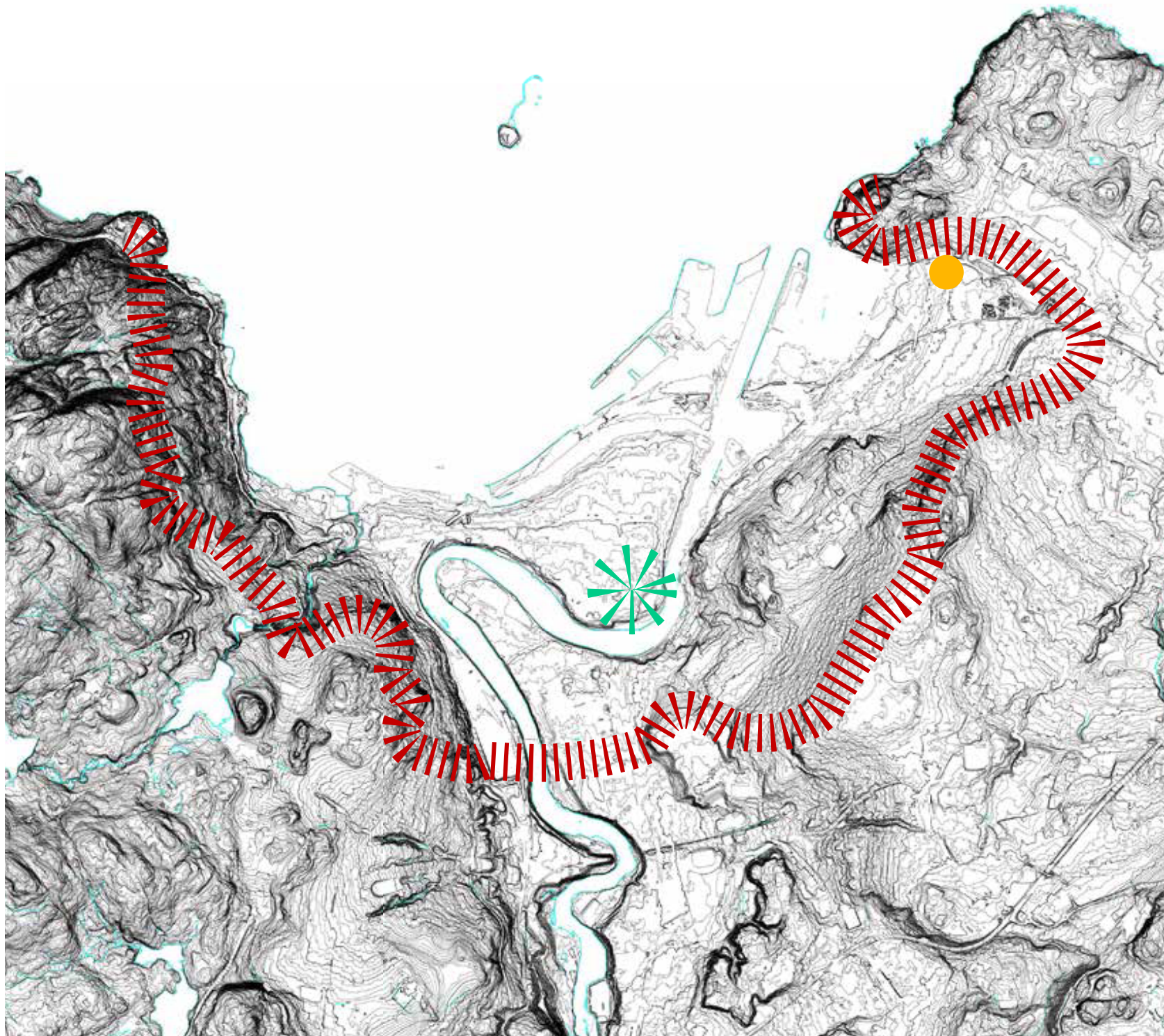
Verneverdige anlegg

Bydelen har mange innslag av verneverdig bebyggelse, mesteparten fra etter år 1900. Her kan nevnes bygningene på Strandveikaia fra 2. verdenskrig. I tillegg til de runde tilfluktsbunkerne på Ladehammerkaia fra samme periode som har verneklasse A.

I nord finner vi Lade kirke som ble bygget i år 1189. Kirken er en langkirke i stein, og det antas at nåværende kirke etterfølger to tidligere kirker, hvorav den ene trolig var en steinkirke og den andre en stavkirke.

TEGNBESKRIVELSE

-  Planområde
-  Planlagt bebyggelse
-  Verneklasse A - Svært høy antikvarisk verdi
-  Verneklasse B - Høy antikvarisk verdi
-  Verneklasse C - Antikvarisk verdi



Utsnitt fra kommunens veileder byforming og arkitektur 2013

Topografi

Tomta ligger på en slette omkranset av et lite høydedrag i nord (Ladehammeren), Lademoen i sør og havna i vest.

Planområdet ligger innenfor det store landskapsrommet som omkranser midtbyen. Rett nord-vest for planområdet ligger Ladehammeren på kote +70 som tydelig avgrenser det store landskapsrommet mot nord. I gjeldende KPA skal bebyggelsen underordnes viktige høydedrag og ikke være høyere enn Nidarosdomen.

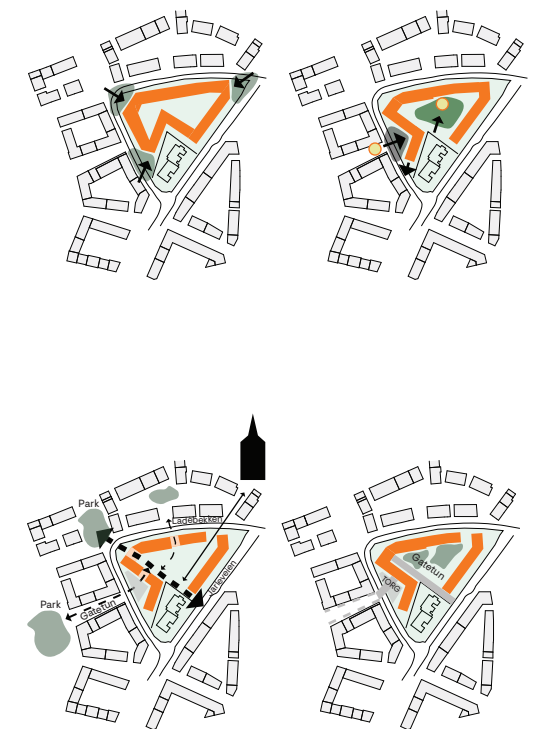
Planområdet er en del av landskapet rundt Ladebekken som skråner svakt oppover mot øst og Lade. Det er derfor ikke en tydelig rygg mot øst som avgrenser planområdet.

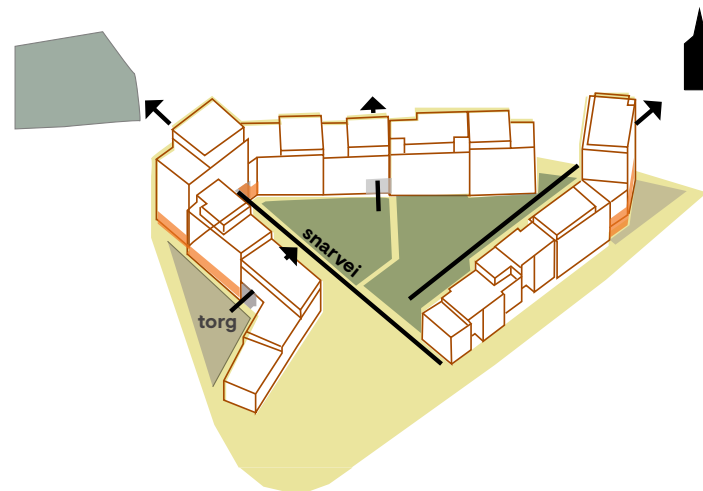
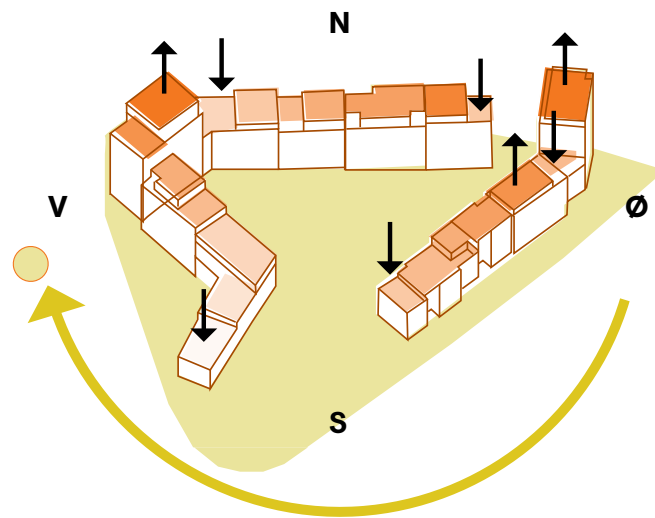
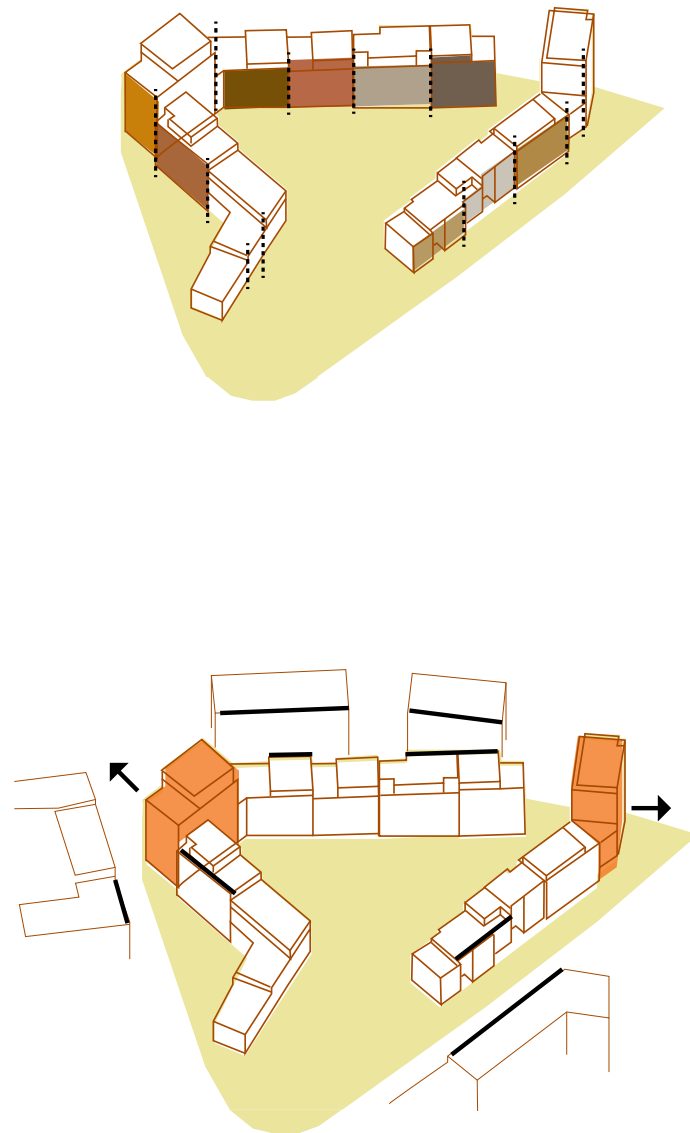
PROSJEKTETS PLASSERING
OG
ARKITEKTONISK KVALITET



Prosjektets plassering

Overordnende analyser av området viser at området egner seg godt til bymessige bebyggelsesstrukturer, skape et urbant pusterom med god tilgjengelighet og særegen karakter. Uteplasser og byrom av god kvalitet og tilgjengelighet vil gi verdi for byens befolkning og være en suksessfaktor for prosjektet. Bebyggelsen med gode og generøse uterom er utformet på en slik måte at det bør gi et variert og tiltalende uttrykk og ikke minst gode forhold for dagslys, sol og utsyn.





Arkitektonisk kvalitet

Foreslått typologi for Fridheimskvartalet er en stor karrébebyggelse som følger omkringliggende gatestruktur.

Bebyggelsestrukturen gir:

- Skjerming for støy og skaper stille side mot vest.
- Offentlige byrom av ulik karakter langs gateløpet.
- Et semi-privat skjermet gårdsrom med svært gode solforhold.

Et viktig arkitektonisk grep er variasjon i bebyggelsens høyde.

Grepet er viktig for å:

- Være et identitetsbærende element for ny byutviklingsområder. Fridheimskvartalet vil ligge sentralt til for å markere den nye byutviklingen på Lilleby, Reina og Nyhavna
- Gi varierte opplevelser på gateplan.
- Gjennom nedtrapping mot sør og vest gi gode solforhold på felles uteoppholdsarealer i gårdsrommet.
- Gjennom nedtrapping mot sør og vest gi gode solforhold på offentlig torg langs Jarleveien og Fridheimsveien.
- Kunne trappe ned bebyggelsen mot Jarleveien 10.



Fjernvirkning - forholdet til herregårdslandskapet

Utviklingen etter gjeldende KPA ble vedtatt åpner for mer høyhus-bebyggelse også innenfor landskapsrommet som midtbyen er en del av. Fra planområdet skråner landskapet opp til Lilleby der det nå oppføres bygg på 12 og 16 etasjer.

Det er ca 450 m fra tårn til planområdet og planområdet må sees i sammenheng med denne utviklingen. Høyhusene på Lilleby bryter med landskapssilhuetten. Høyhus på Fridheimskvartalet vil ligge med Ladehammeren i ryggen og ikke bryte silhuetten i like stor grad.



Fjernvirkning, sett fra Kuhaugen. Jarlheimsletta i hvitt, Fridheimskvartalet i brunt



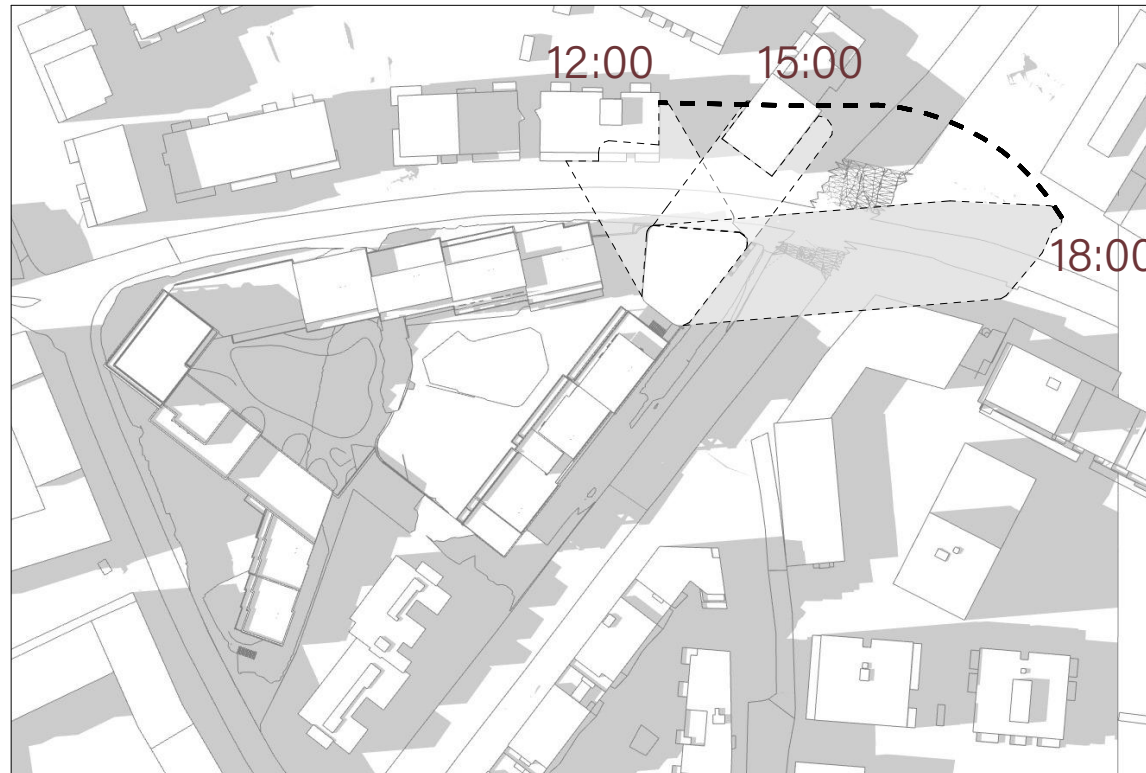
Nærvirkning - forholdet til nabobebyggelse

Det er langs Jarleveien ønskelig å skape et levende bymiljø med en variasjon i romlige opplevelser, åpne fasader og bevisst bruk av farger og materialitet, der høydene vil være et viktig virkemiddel for å oppnå dette. Et høyhus langs Jarleveien vil gi særpreg og identitet til gaten og vil adkomst fra Lade markere starten på ny byutvikling på Lilleby, Reina og mot Nyhavna.

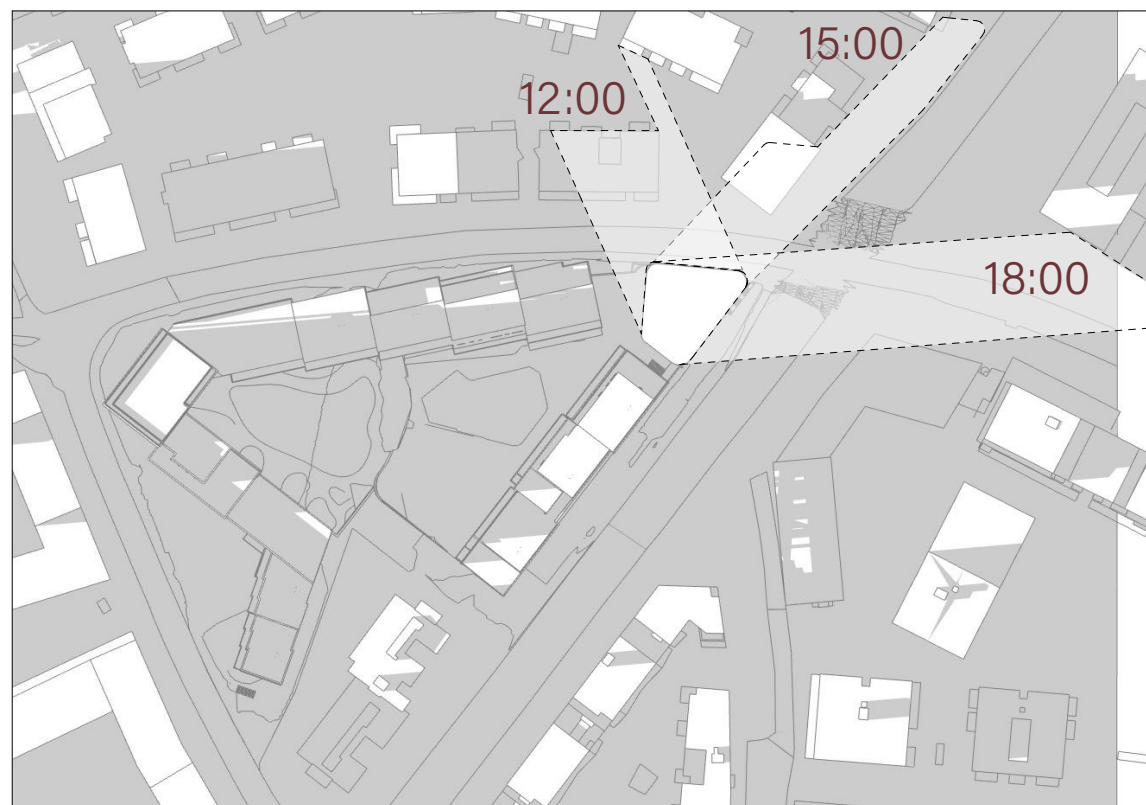
En variasjon i høyde i nord gir samlet sett mindre skygge på fasader og uteoppholdsareal nord for planområdet.

Åpninger i bebyggelsen på Øvre Nyhavna er viderført gjennom Fridheimskvartalet og skaper siktlinjer mot Lade Kirke.

Sol/skygge for planområdet og nabobebyggelse vil vedlegges planforslaget.



23. juni kl 12:00 - 15:00 - 18:00



21. mars kl 12:00 - 15:00 - 18:00

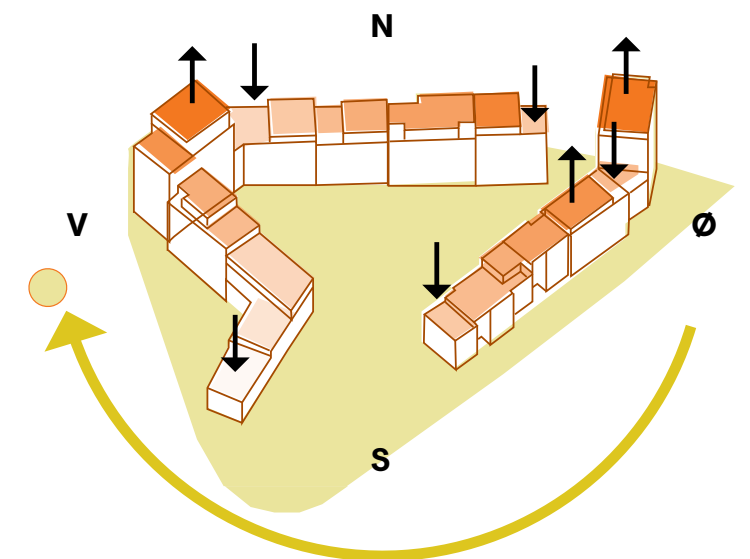
Strategisk plassert tårn

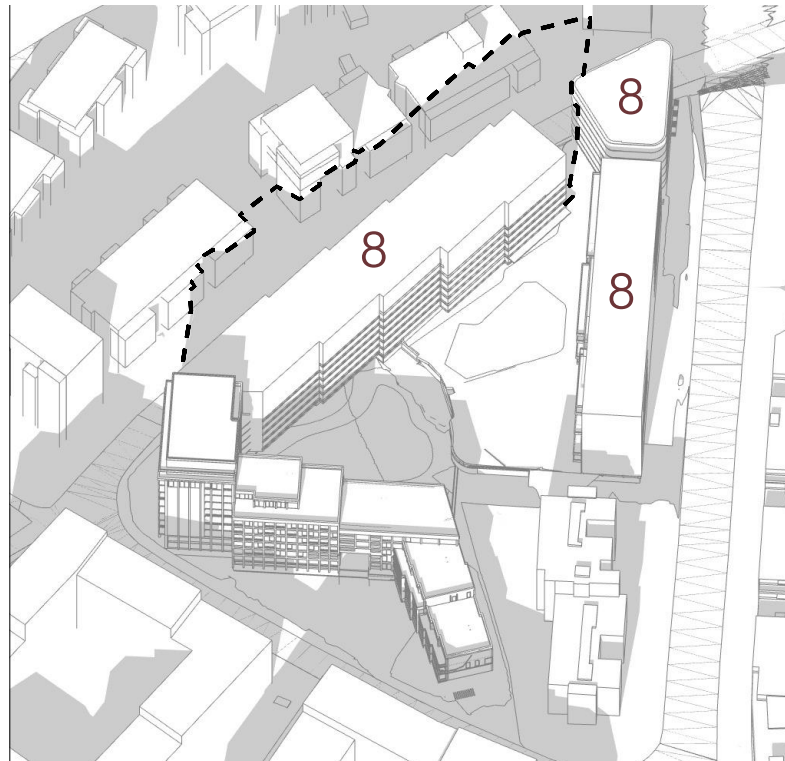
Hensynet til bokvalitet er vektlagt i utforming av kvartalet og for variasjonen i bebyggelsens høyde.

Ved å gå opp i høyder på strategiske punkt kan bebyggelsen trappes ned mot sør-vest. Dette gjør at felles og private uteoppholdsareal har gode solforhold gjennom dagen.

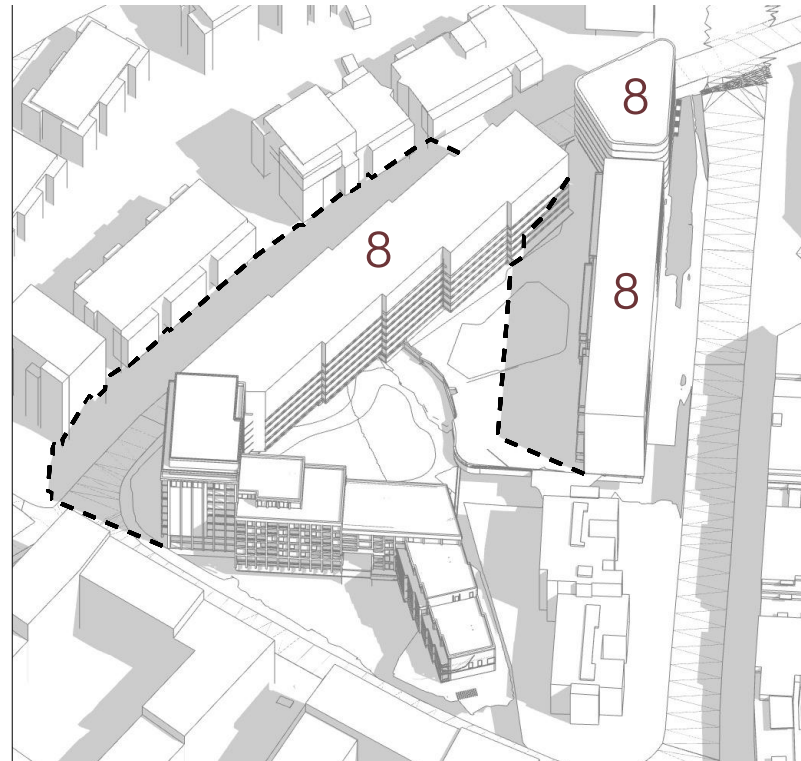
Det er potensielt god utsikt fra planområdet ut over fjorden og inn mot byen. Variasjonen i høyder gir gode utsiktsforhold for flere, også for bakenforliggende bebyggelse ut mot Jarleveien.

Sol-skyggediagram viser at høyhus mot Jarleveien vil ha få negative konsekvenser for nabobebyggelse på viktige tidspunkt på ettermiddag og kveld

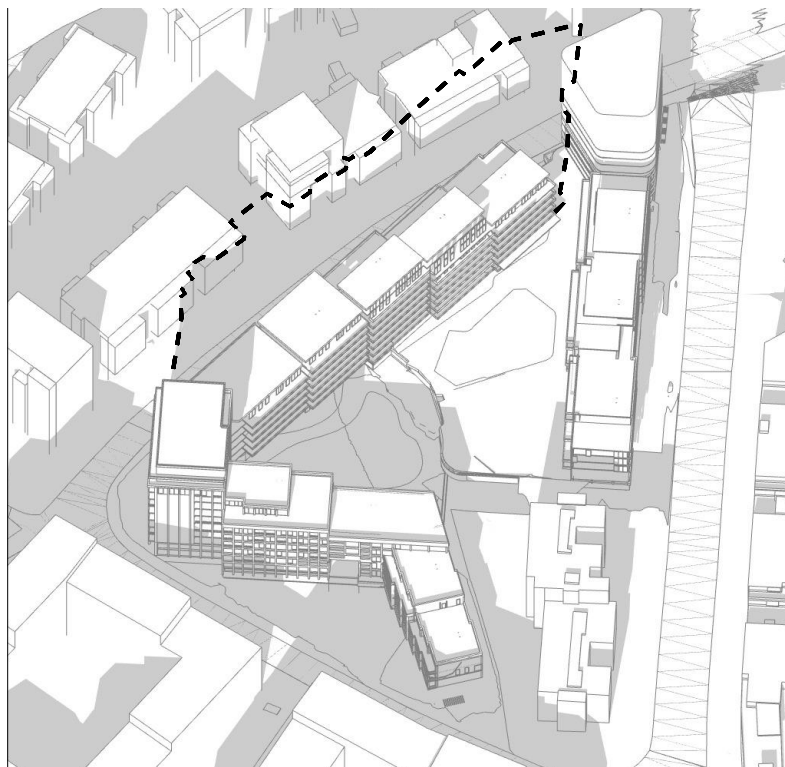




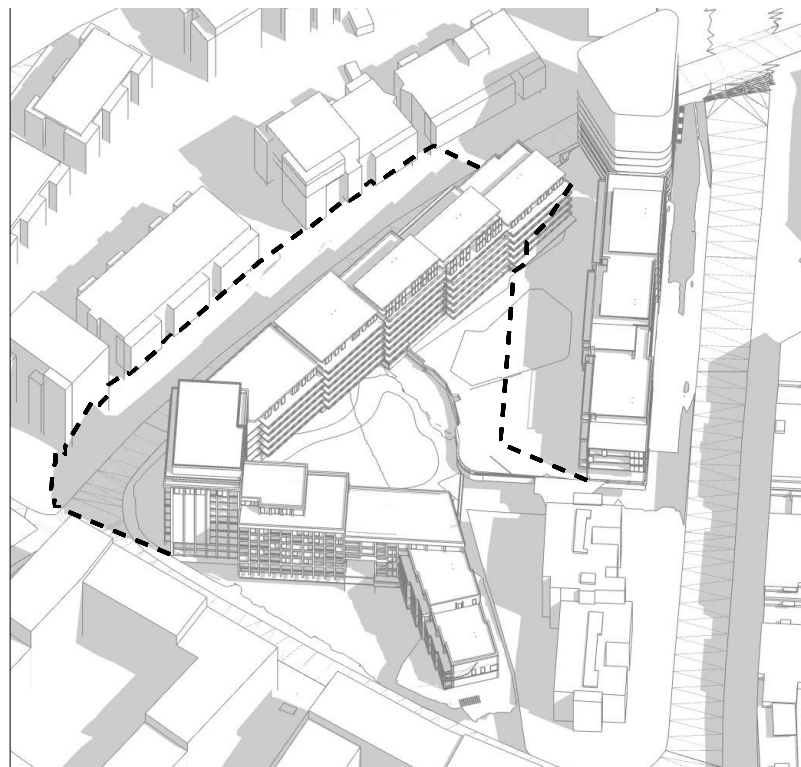
21. mars kl 15 Akso med 8 etasjer



23. juni kl 12 akso med 8 etasjer



21. mars kl 15 Akso



23. juni kl 12 akso

Alternativ bebyggelsesstruktur

Alternativet til å ha strategisk plasserte tårn (med samme utnyttning i prosjektet) er å øke bebyggelsen mot Jarleveien og/eller Fridheimsveien. Dette vil ha større skyggekonsekvens for omkringliggende bebyggelse og utearealer.

Tilbakemelding fra oppstartsmøte konkluderer ikke om høyde, men anbefaler maksimalt 7-8 etasjer.

Byarkitekten anbefaler 4-5 etasjer.

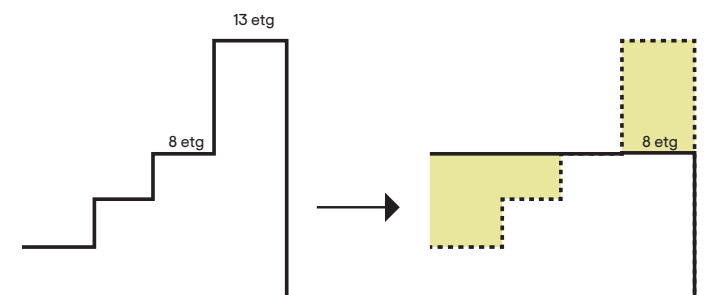
En omfordeling av boligareal til gjennomsnittlig 7 etasjer i storkvartalet vil gi:

- Ensformig og massivt gatetverrsnitt i Jarleveien.
- Mer skygge på felles uteoppholdsarealer og offentlige byrom

Bebyggelsesstruktur på 4-6 etasjer:

- Med samme utnyttelse vil man måtte bygge tettere. Større fotavtrykk krever mer infrastruktur på gateplan, og felles uteoppholdsareal vil potensielt bli små og mørke.

Diagrammer viser konsekvenser for sol og skygge for nabobebyggelse i nord der stiplet linje markerer hvor skygge vil ligge ved 8 etasjer.



Omfordeling arealer