

## KORT BESKRIVELSE

Utarbeidet av Trondheim Kommune, Byplankontoret og Byfornyelseskontoret, i samarbeid med Svartlamon beboerforening

Dato: 20. april 2001

Beskrivelsen og illustrasjonsskissen har ingen formell hjemmel i lovverket men viser kun en tenkt framtidig utvikling på bakgrunn av de rammer planen gir.

## KORTFATTET STEDS- OG SAKHISTORIE

(Fra byantikvarens hefte av 10.04.00) (tekst på plakat)

- 1850-tallet: Området tilhører gårdene Lade og Rønningen. Bosted for husmenn, fiskere og mindre bemidlede av ulike slag. Strandlinjen like nedenfor dagens Strandveien.
- 1870-tallet: Strinda kommune kjøper 36 mål, og inngår samarbeid med stiftelsen Selskapet til arbeiderboliger anskaffelse. Syv boliger med to leiligheter i hvert hus, og omgitt av små hager, bygges og står ferdig i 1875. En av disse bygningene gjenstår: Reina 8 (ikke i planområdet).
- 1882: Meråkerbanen åpnes.
- 1890-tallet: Private utbyggere har bygd ut hele området fra Innherredsveien til Ladebekken. Resterende bygninger i området hører trolig til denne perioden, og tiden like etter århundreskiftet. Trondhjems Mekaniske Verksted (TMV) flytter til Innherredsveien.
- 1893: Etter ending av bygrensen hører Lademoen fram til Voldsminde til Trondheim.
- 1912: Ny havneplan etablerer området mellom Nedre Elvehavn og Ladehammeren som areal for masse gods.
- 1913: Sverre Pederesens byplan etablerer funksjonsdeling i Trondheims byplan, all ny industri skal etableres på Jarlesletta og østover. Ulstadløkkområdet etableres som arbeiderbydel.
- 1915: Sosial boligbygging preger bebyggelsen langs Meråkerbanens østre side.
- 1930-tallet: Lademoen fullt etablert som bydel.
- 1940-45: Ubåtbunker-bygging i Lamofjæra fjerner bygninger langs Strandveiens vester side.
- 1949: Området blir regulert til industri.
- 1960: Strandveien reguleres til 4-felts vei.
- 1970-75: Store deler av den nodrlige bebyggelsen forsvinner gjennom ekspansjonen til E.C. Dahls bryggeri og Norske Meierier.
- 1979: Strandveien tilbakereguleres til 2-felts vei. Reguleringen til industri blir opprettholdt. Institutt for arkitekturhistorie (NTH) foreslår en del av området regulert til spesialområde etter bygningslovens § 25.6. som vedr. antikvarisk og kulturell verdi.
- 1980: Bygningsrådet opphever sitt vedtak fra 1979: Kommunalutvalget ber bygningsrådet om å vrudere området mellom Nordtvedts gate og Biskop Grimkjells gate som boligområde.
- 1981: Kommunalutvalget vedtok å opprettholde reguleringen til industriformål. miljøvernvalget og bydelsutvalget argumenterer for at området brukes til boligformål, med unntak av allerede etablerte bedrifter (Strandveien Auto/ Langeland og Schei)
- 1981-82: Strandveien Auto for godkjent nybygg (ca. 2500 m<sup>2</sup>) mellom Biskop Grimkjells gate og Brodals gate.
- 1982-84: Riksantikvaren og fylkeskonservator framhever områdets miljømessige kvaliteter, og oppvurderer bebyggelsen som et uttrykk for vår ” tradisjonelt bundne trearkitektur både i plan og fasader”.

1990:	Motstanden mot rivninger styrkes gjennom etableringen av Svartlamon Beboerforening.
1990-1999:	Striden om Svartlamoen bølger fram og tilbake, blir en rikssak med stort mediatekke, ender med at kommunen kjøper ut Strandveien Auto.
2000:	Bystyret vedtar at området sør for Nordtvedts gate skal brukes til boligformål, og at Reinaområdet skal vurderes som en del av byfornyelsesområdet Lademoen.

Vedtaket av 9. mars 2000 (for omfattende til å gjengis i sin helhet) har 3 hovedelementer:

1. Det skal utarbeides en reguleringsplan for området.
2. Det skal parallelt med ny reguleringsplan utredes "eierforhold, forvaltning, finansiering, bygningsstandard m.v."
3. Arbeidet skal skje i "gjensidig forpliktende samarbeid mellom kommunen, næringsliv, Trondheim Havn og beboere".

I etterkant av vedtaket har følgende skjedd:

\*OPPSTARTSEMINAR 10. 04. 2000

\*ARBEID I ARBEIDSGRUPPER:

Reguleringsplangruppa for Svartlamoen

Reguleringsplangruppa for Strandveiparken

Utredningsgruppa for eierform m.v.

Utredningsgruppa for etterbruk av Strandveien Auto lokaler.

I Reguleringsplangruppa for Svartlamoen har følgende personer deltatt:

IDAR STØWER, Trondheim kommune, Byplankontoret

LEIF MALIKS, Trondheim kommune, Byantikvaren

IBE HASSEL, Svartlamon beboerforening

ESPEN HERNES, Svartlamon beboerforening

ØYSTEIN LYNUM, Svartlamon beboerforening

HILDE BØKESTAD, Arkiplan arkitektkontor AS

## **PRINSIPPSKISSER**

(tekst på plakat)

### **SPEIALOMRÅDE**

Hele området er regulert til spesialområde bevaring av kulturmiljø/ byøkologisk forsøksområde. Hele området utgjør en grunnflate på ca. 32000 m2.

### **BEVEGELSESLINJER**

Strandvegen er hovedadkomst for kjørende, gående og syklende fra Ladeområdet. Jernbaneundergangen mot Strandveiparken er hovedadkomst for gående og syklende fra sentrum. Ny jernbaneundergang etableres som hovedadkomst fra Lademoen. Denne og eksisterende underganger bidrar til å bedre forbindelsene på tvers av jernbanen. Interne adkomstveger, nye innregulerte gangveger og smug og smett utgjør et felles internt nettverk i området.

### **EKSISTERENDE BEBYGGELSE**

All eksisterende bebyggelse skal bevares bortsett fra tre bygninger som er foreslått revet. Bebyggelsen er i utgangspunktet bevaringsverdig og utgjør ca. 5000 m2.

### **BYGGEOMRÅDER**

Byggeområdene er delt i 6 ulike typer; Reinabebyggelse (lys gul), Møllenbergbebyggelse(mørk gul), Strandvegbebyggelse (oransje), Eksperimentell bebyggelse (rosa), barnehage (brun) og Strandvegen Auto (SA)-bebyggelse (rød). De 5 første områdetypene er regulert til boligformål, og SA-bebyggelsen til

blandet formål.

Fortettingspotensialet er beregnet til ca. 5000 m<sup>2</sup> med bebyggelse i 2-3 etg.

### **GRØNTOMRÅDER**

Det er forsøkt å sikre grønne verdier gjennom å etablere et nettverk av grønt.

Nettverket består av rekreasjonsarealer knyttet til smug og smett i området, samt forhager langs bebyggelsen ut mot de fleste av gatene.

Frihetsparken er bevart (mørk grønn), og langs Biskop Darres gate er eksisterende forhager foreslått etablert som parselhager (lys grønn).

Barnehagens uteområdet inngår som en del av grøntområdene (sterk grønn), likeledes et området for løkke tilpasset røff bruk lengst vest mot jernbanen (mosegrønn).

Ved jernbanegata er det foreslått etablert et tun (turkisgrønn), og grøntbeltet langs jernbanen er sikret i planen (blågrønn).

Tilsammen utgjør regulerte grøntområder ca. 4000 m<sup>2</sup>.

### **ILLUSTRASJONER**

(tekst på plakat)

Strandveien er tenkt som hovedtrasé for gang og sykkeltrafikk mellom sentrum og Lade.

Illustrasjonen viser gateløpet slik det kan komme til å bli komplettert med bebyggelse og vegetasjon.

De interne adkomsvegene i området er tenkt bevart som grusveger og utgjør en del av uteoppholdsarealet i bydelen. Illustrasjonen viser Biskop Darres gate med hageparseller på nord-østsiden.

For å få til best mulig utforming og tilgjengelighet til ny jernbaneundergang mot Lademoen, er krysset mellom Jernbanegata og Biskop Grimkjellsgate foreslått senket.

Dette krysset vil bli et nytt knutepunkt i området.

Brodals gate er foreslått gjenopprettet som gateløp. Langs nordøstsiden av gata er det lagt tilrette for et område for eksperimentell bebyggelse der det åpnes for mer ytterliggående forsøk enn i området forøvrig.