

MASKINISTGATA 2, TILBAKEMELDING PÅ KOMPLETT FORSLAG TIL PLANSAK

Krav/ønsker som ikke tas til følge
Krav/ønsker som delvis tas til følge
Krav/ønsker som tas til følge

	Byplankontorets tilbakemeldingsbrev 24.06.2025	Kommentar	Dokumentasjon
1	VÅRE ANBEFALINGER		
1.1	Byplankontoret mener derfor at planforslaget må bidra til å bevare byens særpreg gjennom en jevn bysilhuett som fremhever landskapsformen.	Høyder er ikke endret fra innsending.	Oversendelsesbrev
2	GRØNNSTRUKTUR		
2.1	Planforslaget samsvarer ikke med Kommunedelplan for Nyhavna, da det foreslås å omregulere deler av offentlig grønnstruktur til utbyggingsformål. Planforslaget må sikre at offentlig grønnstruktur som bygges ned i større grad erstattes og sikres i planen.	Det legges til bestemmelser som styrker grønnstrukturen i større grad; det sikres antall trær i grøntområder, langs veier og på torg/gatetun. Det har i prosessen vært usikkert hva grønnstrukturen i KDP betyr, da den overlapper store krav til samferdselsanlegg. I etterkant av KDP har kvalitetsprogrammet illustrert en bymessig struktur, samt at KPA legger føringer for bebyggelse på vestsiden av Strandveien. Saksfremlegget fra kommunedirektøren ved vedtak av kvalitetsprogrammet som anbefaler en omregulering av grøntstruktur G3 i kommunedelplanen: - Kommunedirektøren anbefaler at grøntstruktur G3 omreguleres slik at det kan etableres bebyggelse nord i G3 langs Strandveien sin vestside. - Kommunedirektøren anbefaler at det etableres et torg sør i G3.	Bestemmelser §§ 5.5.2, 5.5.3, 5.6.2, 5.7.1, 5.8.2, 5.8.3, 5.8.4 Planbeskrivelse pkt. 5.10
2.2	I tillegg til dette anbefaler vi at det etableres et portrom fra o_ T02 til et grønt og åpent tilgjengelig atrium i SF1.	Hotellets funksjoner på de første etasjene vil ha behov for større sammenhengende arealer, det er ikke ønskelig å låse planløsning og dele opp arealer på et tidlig stadium.	Oversendelsesbrev
3	REKKEFØLGEKRAV		
3.1	Rekkefølgekravene til delområde 2 i kommunedelplan for Nyhavna er ikke, eller kun delvis, sikret i bestemmelsene. Rekkefølgekravene for delområde 2 i kommunedelplan for Nyhavna må sikres i bestemmelsene slik de formulert i kommunedelplanen.	Rekkefølgekrav for opparbeidelse av F1, Fyringsbunkeren, medtas. Det vil i en byggeprosess for SF1 og 2 være gunstig med en samtidighet med utbygging av Lademoen stoppested. Å knytte utbygging til etter Maskinistgata og Strandveien vil derfor være uheldig for de to utbyggingene, og kreve midlertidige løsninger over en lengre periode. Utbygging av SF1 og 2 vil også være relativt uavhengig av anleggsperioden til Maskinistgata.	Bestemmelse §9.1.6 Oversendelsesbrev
4	HØYDER		
4.1	Høyde på høyhuset; - Høyhuset legger seg i klar konflikt med byens landskapsrom, og framstår som dominerende i bysilhuetten - skyggelegger offentlige parker 23.06 <i>Illustrasjonsmaterialet må suppleres med illustrasjoner som tydelig viser utstrekningen av slagskyggen til høyhuset gjennom året. Virkningen må vises både i 2D og 3D.</i>	Illustrasjonsvedlegget og beskrivelse er supplert. Virkningen er at deler av Strandveiparken og eksisterende bebyggelse ved Østersundsgate blir skyggelagt på kveldstid etter kl 19-20.	Illustrasjonsvedlegg side 35 og 36 Planbeskrivelse pkt. 5.3
4.2	SF1A, knutepunktkvartalet, og den vestlige delen av SF2, Stasjonskvartalet bør reduseres med en etasje. Dette grepet vil bidra til at det vestligste bygget i SF3 kan bli et tydelig fondmotiv i Båtmannsgata, og vil også gi en bedre stedstilpasning til eksisterende bebyggelse på Lademoen.	Høyder er ikke endret fra innsending	
5	LUFTKVALITET		
5.1	Lokalklimaanalysen må suppleres med spredningsberegning av svevestøv (PMIO) og nitrogendioksid (NO2), samt med luftsonekart.	Nytt vedlegg 11.2 medtar spredningsberegninger.	Vedlegg 11.2 Luftkvalitet
6	VIND		
6.1	Skjermingstiltak ved Stasjonsalmenningen lite bymessig	Stasjonsalmenningen har områder der det på enkelte tidspunkt vil være ukomfortabel vindkomfort, det vil derfor være hensiktsmessig med noe vindskjerming. Bestemmelser og V11.1 viser til en løsning der det etableres et bymøbel som både vil kunne brukes til opphold med gode solforhold, og som plantekasse med vegetasjon. Bestemmelser	Vedlegg 11.1 Lokalklimaanalyse, Bestemmelse § 4.6.2
7	ROS		
7.1	ROS-analysen tilfredsstillter ikke nødvendige kvalitetskrav, og må revideres.	ROS-analyse suppleres med skjema for alle aktuelle hendelser.	ROS-analyse
8	HELSEKONSEKVENsutREDNING		
8.1	Punkt 1-11 i helsekonsekvensutredningen er ikke beskrevet godt nok.	Nytt vedlegg 07.2 svarer opp tilbakemelding om trafikk tallene som legges til grunn for støy- og luftforurensningberegninger. Helsekonsekvensutredning suppleres med funn og beregninger i nytt vedlegg 11.2 Spredningsberegninger	Vedlegg 07.2 Vedlegg 09 Støyrapport Vedlegg 11.2 Spredningsberegninger Vedlegg 14 Helsekonsekvensutredning
9	Blå-grønn faktor		

9.1	Blågrønn faktor må beregnes på nytt. Områder kategorisert til "grønne overflater på terreng" ligger delvis over parkeringskjeller. Riktig kategori for dette er "grønne overflater på konstruksjoner eller tak". Eventuelt må det sikres tilstrekkelig jordoverdekning til at arealene kan kategoriseres til "grønne overflater på terreng".	Vedlegg er revidert	Vedlegg 17 Blågrønn faktor Planbeskrivelse pkt. 4.13
-----	--	---------------------	---

10 Mobilitetshus på Nyhavna og parkering			
10.1	Planforslaget må redegjøre for valgte mobilitetsløsninger og virkninger for nullutslippsmålet for Nyhavna	KDP sier at mobilitetsløsninger med bydelsparkering skal løses på et eller flere steder på Nyhavna. Det er ikke planer for mobilitetshus på Nyhavna som sikrer parkeringsplasser utenfor de ulike delområdenes parkeringsbehov. Plan for Transittkaia planlegger parkerings-/mobilitetshus som dekker planområdet. Det planlegges også mobilitetshus/parkeringskjeller ved Kullkranspiren som skal dekke opp behov innenfor planområdet for Bunkerkvartalet.	Planbeskrivelse pkt. 5.7 Vedlegg 07.2 Svar på merknader fra Byplankontoret -Trafikk og mobilitet
10.2	Det må tydeliggjøres i planbeskrivelsen at planforslaget regulerer bort regulert parkeringsareal i Strandveien i reguleringsplan for Svartlamon og hvilke virkninger det får.	Planforslaget omregulerer og reduserer gateparkering i reguleringsplan for Svartlamon; Reduksjonen er grunnet nytt kryss, hensynet til et aktivt og attraktivt byliv, at området skal bidra til nullutslipp. I tillegg angir KDP at det ikke skal være parkering på bakkeplan	Planbeskrivelse 5.4

11 Samsvar mellom illustrasjoner og bestemmelser			
	Det må sikres i bestemmelsene at tegl skal være hovedmateriale og at plater kun tillates på en liten andel av fasadene, for eksempel 20%.	Bestemmelse skjerpes til å ikke tillate fasadeplater på bebyggelses gate-/bakkenivå	Bestemmelse § 4.1.2
	Vi mener det er positivt at det er sikret at det ikke tillates fasadeplater i første etasje, men denne bestemmelsen bør presiseres til å gjelde alle fasader med kantsoner mot gatenivå/bakkenivå, slik at det ikke tillates plater i etasjen mot perrong.	OK, presiseres i bestemmelser	Bestemmelse § 4.1.2

12 Aktive førsteetasjer			
12.1	Byplankontoret mener Båtmannsgata i større grad må framstå som en bygate, med åpne eller aktive fasader	Karakteren til Båtmannsgata, samt andel åpne/aktive fasader, vil være svært avhengig av om terminal for stasjonært avfallssug blir liggende innenfor planområdet. Andel næring og aktive/åpne fasader i planforslaget er allerede høyt, de er derfor plassert ut mot de plassene og gatene som anses som mest sentrale og vil ha et mest aktivt gateliv. Vi mener at boliger i 1. etasje ut mot en sentral gate kan også være en berikelse for gaten.	
12.2	Stasjonsallmenningen, o_ T03, må i større grad gi kvaliteter til planforslaget gjennom innganger til mesanin og aktive fasader.	En inngang på mesaninnivå låser i stor grad planløsning og hvilke funksjoner som kan plasseres. Det er på et tidlig stadie ønske om å holde bruken og planløsning fleksibelt. Bestemmelsen beholdes: <i>Fasade skal være åpen ut mot o_T03, og det skal vurderes etablering av inngangsnivå fra o_T03, Stasjonsallmenningen, om det er plan- og funksjonsmessig er gjennomførbart.</i>	Bestemmelse § 4.3.2
12.3	Det sør-østre hjørnet på SFI A og det sørvestre hjørnet på SF2 må i større grad bygge opp rundt torget mot perrongen, o_ T02, gjennom aktive fasader.	Figur 1 i bestemmelsene er revidert med økt andel aktive fasader ut mot o_T02	Bestemmelse § 4.1.1
12.4	Planforslaget må også i større grad ha aktive fasader mot Kobbes gate, for å bygge opp om Kobbes gate som en av hovedgatene på Nyhavna.	Figur 1 i bestemmelsene er revidert med økt andel aktive fasader ut mot Kobbes gate	Bestemmelse § 4.1.1
12.5	I tillegg til dette må det presiseres i bestemmelsene at innganger skal ligge på høydenivå med tilstøtende gangareal på terreng. Eventuelle høydeforskjeller med etasjegulv skal løses innvendig.	Vi mener dette allerede sikres i bestemmelser; <i>Gulvnivå på inngangsparti skal ligge på samme nivå som tilstøtende terreng.</i>	Bestemmelse § 4.1.3
12.6	Ut over dette må det sikres at førsteetasjer mot Kobbes gate og Maskinistgata skal tilrettelegges for utadrettet virksomhet med aktiv fasade i bestemmelsene, og at det ikke tillates bolig i første etasje ut mot Maskinistgata.	Figur 1 i bestemmelsene revideres med økt andel aktive fasader ut mot gatene. Utover dette sikres brutto gjennomsnittshøyde på gatenivå på minimum 4,0 meter Ny bestemmelse tillater ikke boenheter ut mot Maskinistgata.	Bestemmelse §§ 4.1.1, 4.1.3, 4.4.1
12.7	I bestemmelsene tillates det at betongsokler integreres med utomhusanlegg. Vi er usikre på hva bestemmelsen vil bety for utformingen i praksis. Det må tas ut, og i stedet må det sikres at betongsokler skal integreres som en del av øvrig fasade.	Endres til utomhusanlegg eller integres som en del av øvrig fasade	Bestemmelse § 4.1.2

13 Støyutredning			
13.1	Støyrapporten beskriver at dempet fasade skal brukes for boliger i nedre del av gul sone. Dette stemmer ikke med beregningene, som viser øvre del av gul sone på bebyggelsen.	Støyrapport revidert	Støyrapport
13.2	Videre må det redegjøres for virkningene planen har for endringer i støysituasjonen for eksisterende bebyggelse og barnehage på Svartlamon. Tiltak må sikres i bestemmelsene.	Støyrapport er revidert med virkning for eksisterende bebyggelse. Beregninger viser at støyforhold for eksisterende bebyggelse vil være forbedret eller lik dagens situasjon. Det legges til bestemmelse som sikrer støytiltak ved en endring av støysituasjonen.	Støyrapport kap. 5 Beskrivelse 5.3 Bestemmelse § 8.2.9
13.3	I tråd med overordnet plan, reguleres det en bypark i den nordlige delen av planforslaget, Jernbaneparken. Denne ligger i støysone som er i strid med T-1442 tabell 3 og kommuneplanenes arealdel §19. Det må vurderes og redegjøres for kompensierende tiltak. Av hensyn til bymessig utforming av parken ønsker vi ikke støyskjerm.	Det legges til ny bestemmelse som sikrer lokale skjermede områder i Jernbaneparken. Bestemmelsen sikrer noen lokale skjermende soner, samtidig som at det i Jernbaneparken er viktig at det ikke etableres støyskjerm.	Bestemmelse § 6.1 Beskrivelse 4.11

14 Avfall			
14.1	Vi er gjort oppmerksom på at avfallshåndtering innenfor kommunedelplan for Nyhavna skal sees på samlet. Endringen innebærer at det kan tillates inntil 50 boenheter på midlertidig renovasjonsløsning for hele området som skal tilknyttes avfallsterminalen.	Bestemmelsen endres til 50 innenfor planområdet	Bestemmelse § 9.1.1

15 Strandveitorget			
15.1	De ulike enhetene i Trondheim kommune som har gitt innspill til planforslaget i internt samråd har ulike synspunkter på utformingen av o_GT2, Strandveitorget, og hvilket arealformål torget bør ha. Byplankontoret anbefaler at arealformålet beholdes i en eventuell høring av planforslaget.	Beholdes som ved innsending	
16 Bokvalitet			
16.1	For å få en mer variert boligsammensetning i områdesatsningen Lademoen - Nyhavna, må boligsammensetningen endres slik at det blir flere store leiligheter og større minimumsstørrelser.	Størrelsene er satt ut fra planområdets beliggenhet, som tilsier at det ikke vil være typisk barnefamilier som bor her. Samtidig vil ikke de større leilighetene nødvendigvis være økonomisk tilgjengelig eller sikre at barnefamilier flytter til planområdet. Innspill på minimumsstørrelser er etterspurt og ikke mottatt fra byplan.	

MATRISE INTERNT SAMRÅD

17 VA			
17.1	§ 3.4 Dersom det imidlertid skal være et krav om blågrønne tak og grønne fasader, må dette sikres i bestemmelsene, alternativt stille krav om konstruksjoner skal dimensjoneres og utformes for etablering av blågrønne tak og grønne fasader.	Bestemmelse fjernes	Bestemmelse § 3.4
17.2	§ 6.1 Det stilles krav om at parken skal håndtere lokalt overvann. I Overvannsvurderingen i overordnet VA-plan er det vurdert at parken skal ivareta flomveg gjennom planområdet. Det må vurderes om bestemmelsen bør presiseres.	Forslag til ny bestemmelse: Parken skal håndtere lokalt overvann og ivareta flomvei .	Bestemmelse § 6.1
17.3	§ 8.1.6 stiller krav om forprosjekt for VA som skal godkjennes av Trondheim kommune før det kan gis tillatelse til tiltak for delområdet	Forslag til revidert bestemmelse; <i>Før det kan gis tillatelse til tiltak for delområdet, skal forprosjekt for VA , være godkjent av Trondheim kommune. Forprosjektet skal inkludere hele planområdet, og koordineres opp mot tilgrensende planer.</i>	Bestemmelse § 8.1.6
17.4	§ 9.7 Stiller krav om at det før brukstillatelse for de enkelte delområdene skal nødvendig teknisk anlegg være etablert i samsvar med overordnet plan for teknisk infrastruktur, godkjent av Trondheim kommune. Bestemmelsene stiller ikke krav om noe overordnet plan for teknisk infrastruktur for øvrig, og vi stiller spørsmål til hvilken plan det er snakk om i denne sammenheng.	§ 8.1.6 stiller krav om overordnet teknisk plan for VA § 8.2.4 stiller krav om teknisk plan for samferdsel, uteopphold og renovasjon tilhørende omsøkte tiltak. Forslag til justert § 9.7 Før det kan gis brukstillatelse for bebyggelse innen de enkelte delområdene skal nødvendige tekniske anlegg være etablert i samsvar med overordnet plan, eller teknisk plan tilhørende omsøkte tiltak være godkjent av Trondheim kommune.	Bestemmelse § 9.7
17.5	§ 9.2 Vi forutsetter at ferdigstillelse av løsninger for overvann inngår i opparbeidelsen av uterommet, da det inngår i kravet om utomhusplan. Dersom ikke, må dette presiseres.	Det forutsettes at løsninger for overvann, midlertidige eller permanente, inngår i bestemmelsen	Bestemmelse §9.1.2
17.6	Innspill til ny bestemmelse: Senest at det søkes om ferdigattest for tiltak innenfor planområdet, skal det innsendes sluttdokumentasjon for VA inklusive åpne overvannstiltak, og renovasjon i henhold til enhver tids gjeldende veiledere for “Krav til innmåling og dokumentasjon av Trondheim kommunes ledningsnett” og “Renovasjonteknisk norm”.		Bestemmelse §9.1.7
17.7	Innspill til ny bestemmelse: Det er ikke tillatt med etablering og oppføring av bygg, inklusive støttemurer og lignende, terrengendringer eller planting av trær nærmere offentlige VA-ledninger og anlegg, enn slik det er angitt i enhver tids gjeldende VA-norm for Trondheim kommune, uten at det foreligger uttalelse/godkjenning fra Kommunalteknikk VAR.		Bestemmelse §8.1.6
18 Kommunalteknikk - Byrom og grønnstruktur			
18.1	1. Planen samsvarer ikke med KDP Nyhavna. Andelen grønt er betydelig redusert, og vi kan ikke se at dette er erstattet på offentlig tilgjengelig areal.	Det legges til bestemmelser som sikrer antall trær i grøntområder, langs veier og på torg/gatetun.	Bestemmelser §§ 5.5.2, 5.5.3, 5.6.2, 5.7.1, 5.8.2, 5.8.3, 5.8.4 Beskrivelse pkt. 5.11
18.2	2. Vi må bygge en by i øyehøyde - private grønne tak kompenserer ikke for offentlig grønnstruktur som reduseres på bakkeplan.	Planforslaget legger opp til høy tetthet i et område som har svært gode forbindelser. Grønne tak/uteoppholdsareal på tak vil kunne gi kvaliteter for planområdets beboere som et felles rom med god sosial oversiktighet. I tillegg legges det til bestemmelser som sikrer antall trær i grøntområder, langs veier og på torg/gatetun.	Bestemmelser §§ 5.5.2, 5.5.3, 5.6.2, 5.7.1, 5.8.2, 5.8.3, 5.8.4
18.3	3.Strandveien bør oppleves som et gate/grøntdrag med sammenhengende parkarealer og grønne torg.	Det legges til bestemmelser som sikrer antall trær i Strandveien, på Strandveitorget samt i park nord i planområdet. Åpninger i bebyggelsen i SF3 og forplassen nord for bebyggelsen mot avkjøring fra Maskinistgata vil også ha et grønt preg med trær og beplantning.	Bestemmelse §§ 5.7.1, 5.8.4, 5.5.3 Beskrivelse pkt. 4.8
18.4	4.Bytrær må plantes på begge sider av gaten - må sikres med bestemmelse.	Det legges til bestemmelser som sikrer antall trær på østsiden av Strandveien. Det tillates beplantling langs østsiden langs Strandveien.	Bestemmelse §§ 5.7.1, 5.8.4
18.5	5. Overgangen mellom de to parkdelene i nord er viktig å samkoordinere med reguleringen for metrobussen, så det blir enkelt og intuitivt hvor man skal gå mellom parkdelene.	Foreløpig illustrasjonsvedlegg for plan for metrobussen, dat. 18.10.2024 viser en overgang mellom de to parkdelene der hvor sykkel/fortau i Strandveien møter Maskinistgata. Dette vurderes som en god løsning, basert på kommende forbindelser.	
18.6	6. Byggehøydene må reduseres. Det blir store skygger. Oppholdsplena i Strandveiparken skyggelegges på kveldstid midtsommers - dette er veldig uheldig.	Høyhuset vil skyggelegge del av Strandveiparken som ligger nord. Planer for denne delen av tomten viser at arealet skal brukes til grønn buffer, dyrking. Høyhuset vil skyggelegge del av parken som er avsatt til opphold sent på kvelden midtsommers.	Illustrasjonsvedlegg Planbeskrivelse pkt. 5.3
18.7	7. 10 sykkelparkeringsplasser på regulert areal til bane er for lite - vil føre til villparkering, og dårlig fremkommelighet for andre trafikanter og drift av området.	Bestemmelsene angir minimum som er en videreføring av Banenor sin bestemmelse i plan for Lademoen stasjon.	
18.8	§8.2.4 bør skrives om: Teknisk plan for offentlig gatetun og park tilhørende omsøkte tiltak skal prosjekteres i samarbeid med og godkjennes av Trondheim kommune før igangsettingstillatelse gis.	Forslag til bestemmelse: <i>Teknisk plan for offentlig gatetun og park tilhørende omsøkte tiltak skal prosjekteres i samråd med og godkjennes av Trondheim kommune før igangsettingstillatelse gis.</i>	Bestemmelse § 8.2.4

19 Kommunalteknikk - veg			
19.1	AVT 1 og 4 må konkretiseres og reguleres ettersom hva man kommer frem til. Funksjonene beskrevet i bestemmelsene motstrider hverandre.	Ønsker å holde bruken, funksjoner og andel vegetasjon åpent til en overordnet utomhusplan i byggefasen.	
19.2	Ønsker et annet formål for GT2, slik at sykkelvegen blir gjennomgående uten avbrudd. Skilting og utforming bør kunne bidra for å minimere uønsket trafikk inn på området.	Formål for gatetun beholdes	
19.3	Bestemmelse §4.1.1 alt 2: Utkraging over offentlig vegareal er ikke ønskelig.	Holdes på til høring	
20 Kommunalteknikk - Renovasjon			
20.1	§ 3.6 andre ledd: stryk “maksimalt 100 meter fra hovedinnganger”. Dette er ikke iht. TEK17, da dette gjelder fra den enkelte boenhets inngangsdør. Det skal stå 50 meter fra hovedinnganger.		Bestemmelse §3.6
20.2	§ 3.6 tredje ledd: Stryk setningen om returpunkt i Strandveien. Det må etableres returpunkt innenfor planområdet. Erstatt setningen med: “Det skal etableres returpunkt med nedgravde containere for de typer av avfall som ikke kan gå i avfallssuget.”	Det ønskes at returpunkt for planområdet kan tilknyttes eksisterende eller framtidige returpunkt i nærområdet for å minimere kjøring, samt mtp. ressursbruk.	Bestemmelse §3.6
20.2	Legg til i bestemmelse § 3.6: “Det skal etableres rom for mottak av farlig avfall”.		Bestemmelse § 3.6
20.4	§ 8.2.4: Hva betyr “tilhørende omsøkte tiltak” i bestemmelsene? Kan dette strykes og standardbestemmelse benyttes?		
21 Klima- og miljøenheten - Klima og samfunn			
21.1	Faglige råd: Grønn farge, som skal indikere at punktet er sikret i planforslaget, benyttes imidlertid i for stor utstrekning. Særlig i tilfeller der planforslaget i og for seg ikke utelukker kravet i kvalitetsprogrammet, men at det heller ikke sikres i planen. I kapittel 6 gjelder dette etter vårt syn pkt. 6.1.2, 6.1.3 (sikring i plan ikke relevant), 6.3.3, 6.5.2.		Vedlegg 16 kvalitetsprogram
22 Klima- og miljøenheten - Naturforvaltning			
22.1	Det bør vurderes å lage en bestemmelse som sikrer en helhetlig utvikling av både dette området og Nyhavna for øvrig med tanke på hvilke områder som skal tilrettelegges for hekkende måker og hvilke områder som man tenker bør ha avvisende tiltak. Hvis hver utbygger tenker at noen andre skal tilrettelegge for måker, vil man forskyve problemet til andre områder.	Kvalitetsprogrammatrisen revideres. Planforslaget har en andel flate tak der hekkende måker vil kunne anlegge reir, utover det vil det ikke være aktuelt med spesiell tilrettelegging.	Vedlegg 16 kvalitetsprogram Planbeskrivelse pkt. 5.11
22.2	Vi viser til bystyrevedtak 30. september 2020 om at Trondheim kommune skal være arealnøytral. Planforslaget er i strid med dette vedtaket (og KDP Nyhavna), da det foreslås å omregulere grønnstruktur til utbyggingsformål. Det er viktig at man ikke mister grønnstrukturareal (noe også politikerne har vedtatt), og forslagsstiller må enten finne erstatningsareal som kan omreguleres til grønnstruktur, eller endre på planen slik at grønnstrukturen ikke omreguleres. Vi mener at saken ikke er komplett så lenge forslagsstiller ikke har svart ut dette.	Det er i arbeidet med reguleringsplanen vært forsøkt å finne en definisjon på hva grønnstrukturen i KDP betyr, da det i dag består av harde overflater, og innehar en stor andel samferdselsareal. I tillegg foreslås det å legge hovedsykkelvei gjennom grøntdraget. Planforslaget sikrer grønne kvaliteter langs veier og offentlige rom. Gjennom arbeidet med kvalitetsprogrammet ble det illustrert en fortetting langs Lademoen stasjon, samt en bebyggelse som lager et tosidig gateløp langs Strandveien, dette ble delvis tatt til følge Viser til saksfremlegg fra kommunedirektør ved vedtak av kvalitetsprogrammet som anbefaler en omregulering av grøntstruktur G3 i kommunedelplanen: - Kommunedirektøren anbefaler at grøntstruktur G3 omreguleres slik at det kan etableres bebyggelse nord i G3 langs Strandveien sin vestside. - Kommunedirektøren anbefaler at det etableres et torg sør i G3.	Oversendelsesbrev
22.3	Faglige råd: Kvalitetsprogram: står det under punkt 3.2.4 at det anses som ikke relevant at vegetasjon i planområdet skal tåle saltvann. Hvordan kom forslagsstiller frem til dette? Har de koblet på fagfolk når de har vurdert dette? Det samme spørsmålet kan også stilles om punkt 3.1.2.	Kvalitetsprogrammatrisen revideres. Planområdet ligger i dag utenfor aktsomhetsområdet for flom, og høyder i planområdet tilsier at dette heller ikke vil være utfordrende med 2150 klimapåslag. Ved sterke vindkast kan vann transporteres inn i planområdet, enten på bakkeplan eller i luft, det bør vurderes hvor stor påvirkning dette har på planområdet og om dette hensynet bør veies tungt ved valg av vegetasjon.	Vedlegg 16 Kvalitetsprogram Bestemmelse
22.4	Faglige råd: Maskinistgata 2 har stort potensial til å tilføre området mer naturmangfold både med tanke på vegetasjon og ved å tilrettelegge for urbane måker. Dette må også sees i sammenheng med hvordan dagens bestand av fiskemåker kommer til å bli berørt når man skal rive eksisterende næringsbygg på Nyhavna.	Bestemmelser om grøntarealer styrkes. Det finnes ikke næringsareal på tomten i dag som skal rives og dermed få spesielle hensyn under knyttet til hekking under anleggsperioden. Planforslaget har en andel flate tak der hekkende måker vil kunne anlegge reir, utover det vil det ikke være aktuelt med spesiell tilrettelegging.	Vedlegg 16 kvalitetsprogram Planbeskrivelse pkt. 5.11
23 Klima- og miljøenheten - Klimatilpasning			
23.1	ROS-analysen er ikke utformet i tråd med DSB veileder.		ROS-analyse
23.2	En større del av planområdet, som i KPA og kommunedelplanen er regulert til grøntareal / park, er ikke videreført i reguleringsplanen. Det gir også uheldig presedens dersom føringer i en helt ny KPA ikke følges opp. Vi mener at hele parkområdet må videreføres i tråd med KPA og KDP Nyhavna.	Se pkt om grønnstruktur	Oversendelsesbrev
23.3	Bestemmelsen §3.3.2 omhandler spesifikt havnivåstigning, men ekstremhendelsene som skal hensyntas i utforming av gater, torg og grønnstruktur skal også inkludere andre typer ekstremhendelser f.eks. ekstrem nedbør og hetebølger (ref. kvalitetsprogrammet punkt 2.1.2). Dette må sikres i bestemmelsene.		V16 Redegjørelse kvalitetsprogram pkt. 2.2.1 Bestemmelse § 3.3.1

23.4	Punkt 2.2.1 (Kvalitetsprogrammet) må sikres i planbestemmelsene. Referansene i “V16 redegjørelse kvalitetsprogram” sikrer ikke at regnvann samles og nyttiggjøres.	Det er ikke ønskelig å låse at alt regnvann som faller på takflater skal samles.	
23.5	Åpne vannveier for overvann (ref. 2.2.2 Kvalitetsprogrammet) må sikres i planbestemmelser.	Det vurderes at dette allerede er ivaretatt i planforslaget; §3.4 Tiltak for overvannshåndtering bør utformes slik at de også bidrar til økt opplevelseskvalitet i uteområder. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort. Det tillates å bruke blågrønne tak og grønne fasader som del av den lokale overvannsdisponeringen.	Bestemmelse § 3.4
23.6	Punkt 2.2.4, 2.2.5 og 3.1.3 (kvalitetsprogrammet) må sikres i bestemmelser slik at tematikken blir tatt med i detaljert plan for overvannshåndtering.	2.2.4 Medtas ikke. Planområdet skal håndtere regnvann innenfor planavgrensning hovedsakelig iht. trinn 1 i tretrinnstrategien. Punktet er formulert med "bør" i kvalitetsprogrammet, slik at det vil ikke være bindende som en bestemmelse. 2.2.5 Medtas ikke, tretrinnstrategien hensyntar allerede overvannshåndtering iht. forskriften. 3.1.3 Medtas ikke. Overflatevann skal ivaretas iht. tretrinnstrategien. Videre bør ikke bestemmelsene låse drift og vedlikehold av samferdselsanlegg	Bestemmelse § 3.4
23.7	Punkt 3.1.4 må sikres i bestemmelser. Dagens bestemmelser begrenser kun arealet for tekniske installasjoner på tak, men sikrer ikke andre kvaliteter (habitat, grønne tak, solceller) på takene.	Det ønskes ikke å låse bruken av takflater. Flate tak må hovedsakelig være blågrønne, det kan være aktuelt med en kombinasjon med solceller. Det er ikke ønskelig å tilrettelegge for hekking, utover at hekkende måker kan anlegge reir på takflater.	
23.8	VA-plan må vise hvordan senkingen av Strandveien påvirker flomveier og oppstuing av overvann på planområdet.	VA-rapport revideres. Eksisterende flomvei gjennom planområdet opprettholdes og	V10 Overordnet VA-plan

24Klima- og miljøenheten - Miljø og folkehelse

24.1	Trafikktallene må kvalitetssikres fordi det brukes lavere tall enn andre plansaker i området, f.eks Reina, og støykonsulenten påpeker stor usikkerhet i tallene og at det derfor bør åpnes for boliger i rød støysone selv om det er beregnet gul sone.	Trafikkkonsulent svarer ut punktet i nytt vedlegg. Forskjellen mellom trafikktall for Maskinistgata 2, metrobussplan og "tre planer Nyhavna" ligger i at de sistnevnte planene beregner for stor trafikkmengde i dagens situasjon.	Vedlegg 07.2 Svar på merknader fra Byplankontoret -Trafikk og mobilitet
24.2	Vurdering/analyse av luftkvaliteten i planområdet (i Lokalklimaanalysen) har svakheter.	Det suppleres med ny rapport med spredningsberegning ihht T-1520	V11.2 Luftkvalitetsrapport
24.3	ÅDT er usikker og at det må åpnes for boliger i rød sone.	Med bakgrunn i begrunnelse av trafikktallene anses det ikke som nødvending å åpne for boliger i rød sone.	Vedlegg 07.2 Svar på merknader fra Byplankontoret -Trafikk og mobilitet
24.4	Planen regulerer en bypark (Jernbaneparken) i støysone, noe som er i strid med T-1442 tabell 3 og KPA §19. Ingen avbøtende eller kompenserende tiltak er sikret.	Det ønskes ikke et tett støyskjerm mot Maskinistgata. Bestemmelser sikrer skjerming med flersjiktet vegetasjon samt ny bestemmelse at minimum 20% av parken skal ha lokale soner som er skjermet fra trafikkstøy.	Bestemmelse § 6.1
24.5	Uteromskrav er redusert fra 30m2 til 25m2 under henvisning til nærliggende parker (Strandveiparken og Jernbaneparken). Begge disse parkene er støyutsatte, og vi mener derfor uteromskravet ikke kan reduseres.	I samsvar med tilbakemelding fra byplankontoret endres ikke uteromskravet.	
24.6	Knutepunktstorget som skal tilrettelegges for opphold og byliv er støyutsatt, har lite sol samt varelevering. Oppholdskvalitetene er ikke gode.	Knutepunktstorget endrer ikke utforming. Knutepunktstorget vil være viktig rent estetisk fra Maskinistgata og byrommene rundt, som et orienteringspunkt i møtet mellom ulike transportmåter, og som inngangsparti til hotellet. Det legges til bestemmelse som sikrer minimum antall trær	
24.7	Strandveitorget som skal tilrettelegges som shared space og bylivsområde er støyutsatt, har lite sol, gjennomkjøring og varelevering og ekspress sykkelveg. Vi mener dette gir trafikal utrygghet og dårlige oppholdskvaliteter.	Strandveitorget skal hensynta mange ulike trafikanter, er et dreiepunkt og oppholdskvaliteter vil derfor være noe redusert.	
24.8	Ekspresssykkelveg i kulvert er en løsning som vil kunne gi utrygghet, og vi viser spesielt til byrådets prosjekt om å tette eksisterende underganger på Lademoen som kriminalitetsforebyggende tiltak.	Planforslaget med ekspresssykkelveg i kulvert sendes på høring.	
24.9	Anleggsfasen vil gi store utfordringer for eksisterende bebyggelse og barnehage, og adkomst i den perioden må ikke skje via Strandveien.	Plan for beskyttelse av omgivelsene er sikret i bestemmelser	Bestemmelse § 8.2.7
24.10	Planen vil gi store endringer på støy for eksisterende bebyggelse og barnehage uten at dette er utredet tilstrekkelig eller sikret tiltak i bestemmelser.	Revidert støyutredning viser en forbedring eller lik situasjon for eksisterende bebyggelse. Det legges til bestemmelse som sikrer eventuelle behov for støytiltak ved endringer av støysituasjon for eksisterende bebyggelse.	Vedlegg 09 Støyfaglig utredning
24.11	Små boliger (95%), som med angitte minimumskrav for BRA for 3-roms kommer inn under begrepet trangboddhet i SSB. Planområdet bør åpne for flere større boliger, også for å gi en mer variert befolkningssammensetning jf KPA §7.		
24.12	Punkt 1-11 er ikke beskrevet godt nok eller sikret kompenserende tiltak i HKU, og denne utredningen gir derfor ikke en korrekt beskrivelse av planens konsekvenser for folkehelse jf KPA §7.1.		Helsekonsekvensutredning

25MoS -Samferdsel

25.1	Kan ikke bruke gatetun som gjennomkjøring	I samsvar med tilbakemelding fra byplankontoret endres ikke formål for gatetun.	
25.2	Enig med Byplan - Trafikk planfaglig sine innspillspunkt 5 og 6 (om gatetunene). Alternativt for o_GT2 må o_GT2 sikres utforming på en måte som klart definerer ferdselssoner, (ref. bilder under som inspirasjon), ved hjelp av dekke og møblering/stolper/vegetasjon	I samsvar med tilbakemelding fra byplankontoret endres ikke formål for gatetun.	
25.3	Sykkelparkering må sikres nært innganger	Sykkelparkering skal ikke låses ved alle innganger, men det sikres i bestemmelser at det skal plasseres minimum 5 plasser nært hovedinnganger	Bestemmelse § 3.2.2
25.4	Besøks- og tjenesteparkering: Få med at det må være minst 1 (jf. KPA)	OK	Bestemmelse § 3.2.1

25.5	Må sikre en lesbar kobling for syklende i krysset ved Maskinistgata, så syklende har et tilbud mot Nyhavna.	Sykkelvei langs Strandveien kobles mot opp mot sykkelvei langs nordsiden av Maskinistgata med gangfelt over gata.	
25.6	Bestemmelsen om 10 sykkelparkeringsplasser på perrong er erfaringsmessig ikke nok, og vil føre til villparkering av sykler, antallet må økes.	Bestemmelsene angir minimum som er en videreføring av Banenor sin bestemmelse i plan for Lademoen stasjon.	
25.7	For å sikre en gjennomgående ekspressykkelveg, må det sikres et tilbud/trase i denne planen. Det er ikke tilstrekkelig å kople ekspressykkelvegen på tilbudet langs Maskinistgata, da dette vil føre til at brukere av ekspressykkelvegen må krysse metrobussstraseen to ganger på reiser til/fra Midtbyen.	Planforslaget sikrer en gjennomgående ekspresssykkelveg.	
25.8	Alternativ 2 for Strandveien er best bruk av gateareal, altså sykling i blandet trafikk	Vi noterer innspill og referanser	
	Faglige råd:		
25.9	Positivt med brokobling vestover (alternativ 2) istedenfor kulvert, da en kobling mot sørsiden av Pirbrua gir bedre tilgang til Midtbyen, som er et større målpunkt. Dette vil kreve en god utforming forbi perrongen som ikke skaper for mye konflikt med gående.		
25.10	Uheldig med kjøring over gatetun for å nå parkeringskjeller i bestemmelsessone #2 og #5 og snuplass i gatetun.	Planforslaget legges ut med gatetun som formål	
25.11	Manglende figurer i KU Trafikk	KU Trafikk legges ved på nytt	
25.12	Savner snitt og illustrasjoner over samferdselsanleggene.	Legges ikke ved på nåværende tidspunkt.	
25.13	Støtter og stiller oss bak dette fra Byplan - Trafikk planfaglig: "Hvis det ikke er mulig å tegne og regulere definerte arealer, er det sannsynlig at det heller ikke lar seg løse i praksis og at planen i praksis ikke er gjennomførbar."	Planforslaget legges ut med gatetun som formål	
26	Byplankontoret - Trafikk planfaglig		
26.1	Kjøreveg o_KV1 og o_KV2 skal ikke være bredere enn 6,0 m på rettstrekning. Det kan eventuelt aksepteres 5,5 m bredde hvis det i liten grad vil være møting mellom to større kjøretøy.	o_KV1 reduseres ved å legge inn nytt formål O_AVT5, for å hensynta lomme for parkering, varelevering og grøntareal på sørsiden av Båtmannsgata	Plankart Bestemmelse § 5.7.3
26.2	Der der aktuelt med kryssingspunkt for gående over Strandveien, må det være plass til en trafikkøy dersom de må krysse mer enn to kjørefelt - altså hvis de også må krysse sykkelveg og/eller parkeringssone	Holdes på til etter høring. I alternativ 1 kan det være aktuelt å bytte plassering på annen vegggrunn og sykkelveg i søndre del av Strandveien for å ha en bedre overvannshåndtering, og en mer effektiv driftssituasjon (snømåking)	
26.3	Strandveien må deles i to separate kjørevegformål nord og sør for krysset med Maskinistgata. Søndre Strandveien skal være gjennomgående “hovedakse” inn mot krysset med Maskinistgata, mens nordre Strandveien kommer som underordnet sideveg i T-kryss og har vikeplikt. Dette er også illustrert av fylkeskommunen i forbindelse med metrobussprosjektet.	Holdes på til etter høring.	
26.4	Nord i Strandveien må det reguleres en offentlig snuplass for minimum lastebil. Anbefaler at denne plasseres som snuhammer ved Biskop Darres gate, der det uansett må gå an å snu renovasjonsbuss.	I samsvar med tilbakemelding fra byplankontoret utvides ikke snuplassen før alternativet har blitt hørt	
26.5	o_GT2 kan ikke reguleres som gatetun, da inviterer man biler til å kjøre inn på gang eller sykkelanlegg og man har ikke løst de vanskelige kryssingspunktene og systemskiftene for gange og sykkel	I samsvar med tilbakemelding fra byplankontoret endres ikke formål for gatetun.	
26.6	I o_GT1 må hele det nødvendige manøvreringsarealet til snuplass må reguleres som off entlig vegareal/gatetun.	I samsvar med tilbakemelding fra byplankontoret endres ikke formål for gatetun.	
26.7	Det må være en veggssone på minimum 1 m, helst 2 m, mellom alle fortau og bygninger	Sikres ikke i planforslaget. Det er i plassering av byggegrenser tatt høyde for en åpen arkade i bebyggelsens 1. etasje, slik at det vil være en veggssone mellom fasadeliv i 1. etasje og offentlige fortau.	
26.8	§5.5.2 sier at det skal etableres lommer for oppstillingsplasser. Bestemmelsen er altfor vid angående hvilke kjøretøy som skal tillates oppstillingsplass. Det ser også ut til at det ikke er plass til slike lommer i plankartet	Lommer for oppstilling på Knutepunktstorget er i hovedsak tenkt til nyttetransport/drosjer for besøkende/gjester til hotellet. Varelevering skal i hovedsak skje innenfor formål SF1 eller via felt i Båtmannsgata. Bestemmelsen holdes på for å sikre fleksibilitet i prosessen.	
26.9	§3.2.1 Kravet for biloppstillingsplasser for personer med nedsatt bevegelsesevne må formuleres som i KPA, altså at det skal være høyeste verdi av 5 % av alle bilparkeringsplasser eller 1 plass per 1500 m2 BRA.	Forholdet mellom antall HC-parkeringsplasser og ordinære parkeringsplasser vil bli skjevfordelt om man regner antall iht. KPA. Det er ønskelig å ha en lav parkeringsdekning grunnet nærheten til kollektivholdeplasser, og planområdets sentrale beliggenhet. Å følge bestemmelsen i KPA angir ca 30 HC-parkeringsplasser, ca 1/5 av maksimum antall plasser planforslaget tillater. Det bør heller sikres at en andel av plassene tilrettelegges for personer med nedsatt bevegelsesevne. Det foreslås å oppjustere andelen HC-parkering fra 5% til 10%	Bestemmelse § 3.2.1
26.10	§5.7.1 sier at o_AVT1 og o_AVT4 skal benyttes til møteplass for møtende trafikk, parkering, varelevering samt parkering for nyttekjøretøy. I tillegg er det satt minimumskrav til antall P-plasser. Det meste bør kunne formuleres i et “kan-krav”, ikke “skal-krav”	Bruken av formålet endrer ordlyd fra "skal" til "kan". Av hensyn til eksisterende beboere på Svartlamon beholdes antall parkeringsplasser innenfor formålet.	Bestemmelse § 5.7.1
26.11	Annen vegggrunn o_AVT2 og o_AVT3 skal ikke brukes til overkjørbart areal i kryss. Det gir svært dårlig kryssingspunkt for gående, det er ikke universelt utformet.	Utforming holdes på til høring	
26.12	§7.1 må spesifisere at minimum 8 m gjelder bredde på trappeforbindelsen.		Bestemmelse § 7.1
26.13	Det må tegnes inn siktsoner i alle avkjørsler og kryss, inkludert kryss mellom sykkelanlegg.		Plankart
26.14	Rekkefølgekrav §9.4 om metrobussstrasé må gjelde brukstillatelse for alle formål i planområdet.	Mulig utbyggingsrekkefølge i planområdet er at SF1 og SF2 bygges først, disse feltene vil være uavhengige av utbygging av ny Metrobusstrasé. Det vil ikke være hensiktsmessig å knytte all utbygging i Nyhavna til fremdriften av plan og anlegg til metrobussstraséen	

26.15	Ved avkjørslene på Svartlamoen skal det ikke tegnes gjennomgående annen vegggrunn grønt forbi avkjørslene, men et lite innhuk av kjørevegen med hjørneavrunding.		Plankart
26.16	o_KV3 er litt rart tegnet i alternativ 2 med stiplede linjer ut i o_KV2, disse må fjernes		Plankart
26.17	Det kan ikke være privat parkering under offentlige torg. Anbefaler at o_TO2 og o_TO3 reguleres som felles (private) torg.	Høres med offentlig torg	
	Faglige råd:		
26.18	Avhengig av resultatet av prosessen med mobilitetsplan for Lade og Nyhavna kan det bli behov for endringer eller rekkefølgekrav til planforslaget for å unngå innsigelser.		
26.19	Selv om KPA åpner for 1 parkeringsplass per 100 m2 forretningsareal og 0,5 plasser per 100 m2 tjenesteyting, er dette veldig høy parkeringsdekning på en så sentralt beliggende tomt med svært godt kollektivtilbud, og makskrav til parkering bør innskrenkes.	Maksimum antall parkeringsplasser beholdes	
26.20	Alle planer redusere makskrav til parkering betraktelig.	Maksimum antall parkeringsplasser beholdes	
26.21	Anbefaler sykling i blandet trafikk i kjørevegen i Strandveien, dette blir en gate med lav biltrafikk og det er unødvendig å bruke areal på separering.		
26.22	Ser ikke at sykkeltilbud i kulvert under perrong som går videre i kulvert mot nordsiden av Pirbrua gir et ekstra tilbud i tillegg til sykkel langs metrobusstraséen.		
26.23	Sykkeltilbud over perrong er svært negativt for trafikksikkerheten for gående.		
26.24	o_F04 er smalt i alternativ 2, med bare 2,5 m mellom bygning og høytrafikkert sykkelanlegg med høy fart.		
26.25	§3.3.1 virker vag, anbefaler mer konkretisering av innholdet i bestemmelsen	Bestemmelsen holdes på. Innholdet i gater og plasser har i andre bestemmelser blitt konkretisert med et minimums antall trær, sykkelparkering nært innganger.	
26.26	Det mangler sporing av buss i snuplassen ved SF1, i alle svingebevegelser i krysset ved Maskinistgata og for henting med renovasjonsbilen i krysset med Biskop Grimkjells gate.	Det er utarbeidet nytt vedlegg med springer	Vedlegg

27 Byplankontoret - UU			
27.1	HC parkering skal ligge innendørs i parkeringsanlegg. Netto høyde på portåpning 2,6m	Bestemmelser om andel HC-parkering økes til 10 %. Det legges til bestemmelse som sikrer at minimum halvparten av plassene skal ha fri høyde tilrettelagt for høye biler. Det vil være gunstig å ikke låse høyde på parkeringskjeller da det vil kunne ha negative konsekvenser for opplevelse på gateplan, dybde på utgraving, og økte betongmengder.	Bestemmelse §3.2.1
27.2	Mest mulig aktive fasader; en by i øyehøyde. Unngå foliering.	Det sikres at minimum 50% av fasade ned utadrettede funksjoner skal være transparente og uten foliering.	Bestemmelse § 4.1.2
27.3	Parkeringskjeller skal ha god orienterbarhet.	Parkeringskjelleren skal ha god orienterbarhet, men det blir en vag bestemmelse å medta	
27.4	Det må stilles krav til felles uteoppholdsareal som ivaretar universell utforming og som innbyr til rekreasjon og aktivitet, møteplasser og har stor grad av grønne kvaliteter med sansestimulering.	Ivaretas i planforslag	
27.5	Unngå begrepet universell tilgjengelighet. Bruk universell utforming		Beskrivelse
27.6	Sikre egen direkte adkomst til boligblokker direkte fra bakkeplan.	Mener dette allerede er sikret: § Gulvnivå på inngangsparti skal ligge på samme nivå som tilstøtende terreng.	Bestemmelse § 4.1.3
27.7	Det skal etableres heis til plattform/stasjonsplassen fra to retninger.	Avventer mulig heisforbindelse fra øst til etter høring	
27.8	Sikre langt flere sykkelparkeringer i møbleringssoner i nærhet av knutepunktene.	Det sikres sykkelparkeringsplasser i nærheten til alle hovedinnganger.	Bestemmelse § 3.2.2
27.9	Overgang mellom parkdeler må sikres med en trygg kryssing av kjørevei	Må ivaretas i planlegging og utbygging av Metrobusstraséen	
27.10	Kryssing av gateløp før “dreiepunkter”. Sikre kryssing av gateløp vinkelrett over veibanen og sykkelvei. Dette må sikres med lysregulering.	Lysregulering vil være uheldig i Strandveien	

28 Byggesakskontoret			
28.1	Opplever at noen bestemmelser blir for detaljerte, blant annet § 4.3.2. Bestemmelsene bør gjøres mer konkrete, og kuttet ned på slik at det blir enklere å bruke dem.	Holdes på til etter høring	
28.2	§ 4.1.1 - Aktive/åpne fasader kan gjerne stå i en egen bestemmelse for å tydeliggjøre dette. Det bør defineres hva åpen- og aktiv fasade vil si.		Bestemmelse § 4.1.1
28.3	§ 4.1.2- Det bør ikke tillates betongsokler på over 0,5 meter i det hele tatt - fjern unntakene.	Bestemmelse endres til at betongsokler skal være integrert i fasade over eller med utomhusanlegg. Unntak beholdes inntil videre	Bestemmelse § 4.1.2
28.4	§ 4.1.3: Det er uheldig å tillate at tekniske installasjoner o.l. tillates over gesimshøyde, spesielt for de konstruksjonene som det ikke står noe spesifikt om hvordan det tillates plassert. Ser at dette spesifiseres for hvert bygg, det er misvisende at dette står på ulikt sted - det må henvises til det som står for hvert bygg.	Lagt til henvisning	Bestemmelse § 4.1.3
28.5	§ 4.4.2: Om forhagene på bygg B: Det bør også settes en maksimumshøyde.	Maksimum høyde på 2,0 meter	Bestemmelse § 4.4.2
28.6	§ 5.6 om torg: Det står under o_TO1 hva som tillates, eks: “Det tillates sykkelparkering.” Når dette ikke står under de andre torgene kan det misforstås til å bety at det ikke tillates der. Vi foreslår at det som “tillates” ikke trengs å spesifiseres.		Bestemmelse § 5.6.1
	Faglige råd:		
28.7	Vi mener at høydene må reduseres betydelig.		
28.8	Høyde punkthus		

28.9	Det er viktig med en god tilpasning når det gjelder bebyggelsen langs med Strandveien, noe det ser ut som at planen fokuserer på. Det må sikres god plass til fotgjengere, ettersom dette allerede er en strekning med mye aktivitet. Vi tror at shared space vil være den beste løsningen, ettersom det vil redusere biltrafikk og hastigheten til bilene. Det bør sikres aktive fasader i førsteetasjene.	Innspill registreres	
29	Trd. parkering (parkeringsdekning)		
29.1	Koblinger mellom kommunale veger skal ikke ha avkjørselspil, dette er per difinsjon i vegloven kryss og bør utformes deretter.		Plankart
29.2	Mangler siktlinjer i kryss og avkjørsler		Plankart
	Faglige råd:		
29.3	Med kjøreareal under 5,5 meters bredde må gateparkering forbys av hensyn til større kjøretøyers fremkommelighet.	Båtmannsgata vil være lite trafikkert med god oversikt over omgivelsene. Gatebredder beholdes	
29.4	Sikt mellom anlegg for myke vs torg/kjøreveg/hushjørner generelt må hensyntas i planarbeidet.		
29.5	HC-parkeringsplasser skal være plassert innen 20 meter fra hovedinngangen, uten at man må krysse kjørevei.	Det er ikke ønskelig å låse at alle parkeringsplasser skal ligge innenfor 20 meters avstand.	Bestemmelse § 3.2.1
30	Byantikvaren		
30.1	Planområdet tåler store bygningsvolum, i tråd med KPD Nyhavna, men massiviteten må ikke gå i høyden. Ved å utfordre Nidarosdomens dominans i Midtbyens landskapsrom, utfordres nasjonale kulturminneinteresser og vil bidra til en permanent svekking av et landets viktigste kulturmiljø i by. Det må derfor ikke bygges høyhus i Maskinistgata 2. Byantikvarens anbefaling er at man følger KDP Nyhavna og ikke bygger over 9 etasjer.		
31	Kommunalteknikk -VA-notat		
31.1	Det pågår arbeid med forprosjekt for VA i tilknytning til Metrobusstrase i Maskinistgata. Det må sikres koordinering mot denne, samt øvrige tilgrensende planer på Nyhavna	Forslag til revidert bestemmelse; <i>Før det kan gis tillatelse til tiltak for delområdet, skal forprosjekt for VA , være godkjent av Trondheim kommune. Forprosjektet skal inkludere hele planområdet, og koordineres opp mot tilgrensende planer.</i>	Bestemmelse § 8.1.6
31.2	§ 3.4 Bestemmelsen åpner opp for at det tillates å bruke blågrønne tak og grønne fasader som del av den lokale overvannsdisponeringen. Vi ser ikke at det er noe i veien for at det ikke kan etableres blågrønne tak og grønne fasader uten at det må åpnes eksplisitt for dette i bestemmelsene. Dersom det imidlertid skal være et krav om blågrønne tak og grønne fasader, må dette sikres i bestemmelsene, alternativt stille krav om konstruksjoner skal dimensjoneres og utformes for etablering av blågrønne tak og grønne fasader.Maskinistgata.	Bestemmelse fjernes	Bestemmelse § 3.4
31.3	§ 6.1 Det stilles krav om at parken skal håndtere lokalt overvann. I Overvannsvurderingen i overordnet VA-plan er det vurdert at parken skal ivareta flomveg gjennom planområdet. Det må vurderes om bestemmelsen bør presiseres.	Forslag til ny bestemmelse: Parken skal håndtere lokalt overvann og ivareta flomvei .	Bestemmelse § 6.1
31.4	§ 8.1.6 stiller krav om forprosjekt for VA som skal godkjennes av Trondheim kommune før det kan gis tillatelse til tiltak for delområdet. Vi anbefaler at bestemmelsen presiseres for å unngå uenighet/tolkningstvil på hva som ligger i delområder og omfang av forprosjekt. Kommunalteknikk VA vurderer at et forprosjekt for VA må omhandle hele planområdet, og koordineres opp mot de tilgrensende planene på Nyhavnaområdet. Et slikt forprosjekt må ligge til grunn for teknisk plangodkjenning av mindre områder/delområder eller hele planområdet, avhengig av hvordan søknadsprosessen for teknisk plangodkjenning blir lagt opp. Det er nødvendig at et slikt forprosjekt foreligger og er godkjent.	Forslag til revidert bestemmelse; <i>Før det kan gis tillatelse til tiltak for delområdet, skal forprosjekt for VA , være godkjent av Trondheim kommune. Forprosjektet skal inkludere hele planområdet, og koordineres opp mot tilgrensende planer.</i>	Bestemmelse § 8.1.6
32	Byarkitekten		
32.1	Styrke karakterene i viktige gater som Båtmannsgata og Strandveien, og bruke disse aktivt til å koble bydelene i området sammen.	Planforslaget legger opp til at Strandveien får en urban karakter der tilpasning til eksisterende bebyggelse, nye gaterom veier tungt. Båtmannsgata har potensiale til å bli en viktig bygate, dette vil i stor grad være avhengig av andel teknisk infrastruktur i planområdet.	
31.2	Stramme opp kvartalsstrukturen, sikre aktive fasader i førsteetasje, definere tydelige passasjer og forhold mellom offentlige og private rom.	Strandveikvartalets bebyggelsesstruktur er delvis åpen fondbygg ut mot viktige adkomstsveier. Hensynet til bokvalitet har vært førende for at bebyggelsen i SF3A, mot Maskinstgata, blir langsgående og sikrer stille side for bakenforliggende bebyggelse. Føringer for andel aktive fasader økes og sikres	Bestemmelse § 4.1.1
32.3	Fullføre kvartalet langs den historisk viktige Strandveien, og utforme denne som en bygate med blandet trafikk, og ikke som en separat sykkelvei.	Uenig i at bebyggelse ut mot Strandveien bør være sammenhengende. Eksisterende bebyggelse danner ikke i dag et sammenhengende fasadeliv ut mot Strandveien, men har åpninger med passasjer og byrom, som gir en rik opplevelse fra gateplan og er en del av Svartlamons karakter.	Beskrivelse pkt. 5.2
31.4	Redusere høyhuset, og både høydene opp mot åtte etasjer og skalaen på kvartalene. (Bebyggelsen bør tas ned minst én etasje for å være i tråd med bestemmelsene om høyde i KDP Nyhavna)	Høyder beholdes	
32.5	Bevare mest mulig grønnstruktur og koble sammen de ulike delene av Jernbaneparken.	Størrelse på parken har blitt kraftig redusert i arbeidet med ny metrobusstrasé. Det vil være en svakhet for planområdet og Nyhavna om det etableres en fire-felts trasé for metrobussen i Maskinistgata, denne vil oppleves som en stor barriere. Planen for metrobusstraséen legger opp til gangkobling mellom de to parkdelene.	
31.6	Redusere bilparkering og kraftig øke sykkelparkering.	Bestemmelser i henhold til nylig vedtatte KPA beholdes.	

32.7	Utforme adkomst for alle til stasjonen og innganger på terrengnivå inn til bygg.	Det sikres at innganger skal ligge på nivå med tilstøtende terreng.	Bestemmelse § 4.1.3,
31.8	Båtmannsgata er den viktige forbindelsen mellom Strandveien og resten av Nyhavna vestover. Den må behandles som en sentral gate. Dette svekkes av at Knutepunktstorget er utformet som en snuplass, og at bebyggelsen mangler aktive fasader på bakkeplan.	Båtmannsgata har potensiale til å bli en viktig bygate, dette vil i stor grad være avhengig av andel teknisk infrastruktur i planområdet. Innspill om Knutepunktstorget registreres. Det har tidligere vært utredet alternativ med gjennomkjøring ut i Maskinistgata, der hensynet til andel avkjørsler har blitt veid tungt av vegmyndigheter.	Oversendelsesbrev
32.9	Forholdet mellom private og offentlige rom er uavklart i planområdet (SF2 og stasjonstorget). Overganger og forbindelser være tydelig og godt utformet	Forslaget beholdes og holdes fleksibelt til videre prosess.	
31.10	Det er uheldig at planen foreslår å regulere avsatt grønnstruktur til ny bebyggelse. Byarkitekten mener halvprivate byrom med grønne vekster over parkeringskjeller, ikke kan regnes som avbøtende tiltak.		Oversendelsesbrev
32.11	Jernbaneparken er et sentralt element i KDP Nyhavna. Byarkitekten kan ikke se at planforslaget legger dette til grunn i utforming av Jernbaneparken.	Størrelse på parken har etter vedtatt KDP blitt kraftig redusert i arbeidet med ny metrobusstrasé. Enig i at det er en svakhet for planområdet og Nyhavna om det etableres en fire-felts trasé for metrobusen i Maskinistgata, denne vil i tillegg oppleves som en stor barriere.	Beskrivelse 4.8 Oversendelsesbrev
31.12	Knutepunktskvartalets massive volum bør med fordel brytes opp i smalere bygningskropper rundt et åpent atrium for å unngå mørke uterom og sikre bedre dagslysforhold.	Bredder beholdes. Bestemmelser sikrer at atriets skal framstå åpent.	Bestemmelse § 4.2.2
32.13	Bebyggelsen i Stasjonskvartalet og Strandveikvartalet bør slutes og fullføres mot nordøst for å bygge opp under Strandveiens historiske gateløp.	Uenig i at bebyggelse ut mot Strandveien bør være sammenhengende. Eksisterende bebyggelse danner ikke i dag et sammenhengende fasadeliv ut mot Strandveien, men har åpninger med passasjer og byrom, som gir en rik opplevelse fra gateplan og er en del av Svartlamons karakter. Hensynet til bokvalitet har vært førende for at bebyggelsen i SF3A, mot Maskinstgata, blir langsgående og sikrer stille side for bakenforliggende bebyggelse.	
31.14	Utkragende bygningsvolum og foreslått bru over fortau og gangforbindelser kan skape mørke og utrivelige soner som svekker kvaliteten og attraktiviteten til gatemiljøet under.	Det sikres i bestemmelser/plankart at en eventuell utkraging i SF1B skal maksimum være på ca. 20 meter	
32.15	Enhetlig materialbruk av høy kvalitet kan binde sammen de ulike delene av prosjektet, og det bør i reguleringsbestemmelsene stilles konkrete krav om kvalitet i materialbruk, farger og detaljering samt utforming av aktive og åpne fasader.		