



Fagnotat

Vår ref.
2023/8156

Vår dato
16.11.2025

Til:	Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Fagnotat Maskinistgata 2, Nyhavna, detaljregulering, høring og offentlig ettersyn

1. Hva notatet gjelder

Fagnotatet gjelder planforslag for detaljregulering av Maskinistgata 2 på Nyhavna. Hensikten med planen er å legge til rette for bymessig utvikling ved Lademoen stasjon, som i dag er ubebygget, med kvartalsstruktur med sentrumsformål, kollektivknutepunkt, offentlige byrom, avfallssentral og hovedsykkelrute. Planforslaget inngår som en del av transformasjonen av Nyhavna fra havn og industriområde til urban sentrumsbydel, innenfor delområde 2 i kommunedelplan for Nyhavna.



Planområdet er markert med mørk blå strek. Lys blå strek viser avgrensning av kommunedelplan for Nyhavna. Planområdet grenser til jernbanelinje, ny hovedgate med metrobuss og kulturminnemiljøene Svartlamon og Dora 1.

Hovedutfordringene i planarbeidet er å sikre en god sammenheng mellom eksisterende bystruktur på Lademoen og Svartlamon og det nye byutviklingsområdet på Nyhavna. Planforslaget har mange avhengigheter med tilgrensende planer med sin sentrale beliggenhet, og særlig til infrastruktur som hovedgate med metrobusstrasé, hovedsykkelrute og underganger under jernbanen. Høydene i planforslaget utfordrer i tillegg hensynet til det karakteristiske landskapsrommet rundt Midtbyen.

Alternative løsninger for sykkel

Planforslaget regulerer del av hovedsykkelruta mellom Pirbrua og Gildheim/Leangen, og løsning for hovedsykkelruta er vist med to alternative plankart, som viser to prinsipielt ulike løsninger for:

- Hvordan sykkeltilbud løses i Strandveien, langs Svartlamon
- Hvordan hovedsykkelveien løses langs Lademoen stasjon fra Strandveien og vestover, i tråd med kommunedelplan for Nyhavna; Om den skal legges på bakkenivå i kulvert under perrong eller om den skal rampes opp fra Strandveitorget og til høyde med togplattform.



Illustrasjonen viser hovedgrep i planforslaget. Hovedgate gjennom Nyhavna med metrobusstrasé er vist med tykk svart strek. Hovedsykkelruten er vist med rosa strek. Grønn strek er gang- og sykkelforbindelser. Sirkel markerer kollektivknutepunkt.

Reguleringsplanforslagene er beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Bestemmelser og planbeskrivelse er felles for de to alternativene, og forskjellen mellom alternativene er merket med grønn tekst i bestemmelsene.

Planforslaget er utarbeidet av PKA Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Bane NOR Eiendom. Komplette planforslag forelå 30.04.25, men det var flere utredninger som måtte suppleres. Planforslaget ble supplert 11.09.2025 og kunne da behandles videre.

Prosess

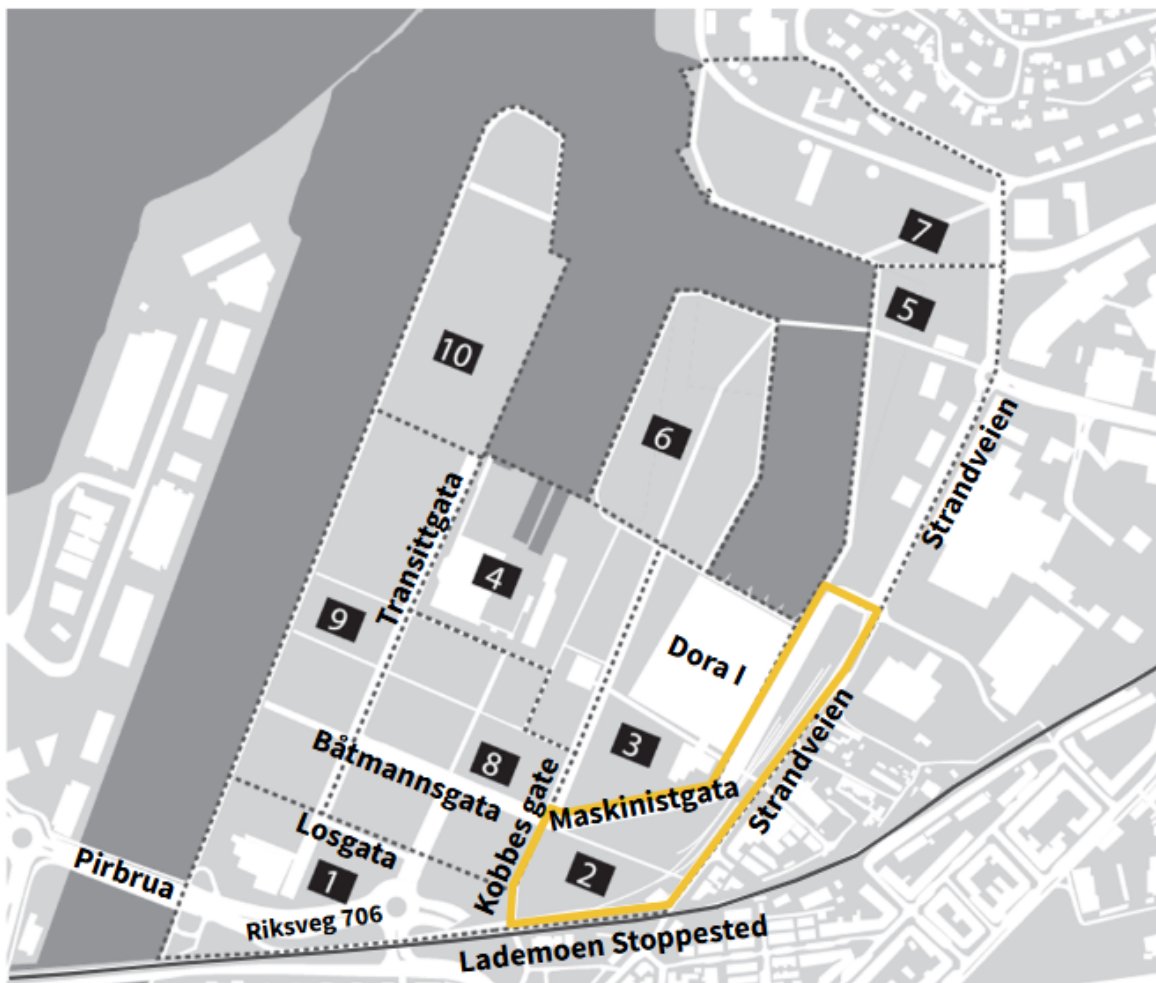
Proessen med detaljreguleringsplan for Maskinistgata 2 har pågått over flere år, fra oppstartsmøte til kompletterende innsending. Samarbeidet mellom forslagsstiller, plankonsulent og Byplankontoret har vært godt. Siden oppstart har det skjedd flere positive endringer i planforslaget, blant annet med tilpasning til aksene i Båtsmannsgata, utformingen av kvartalene og byrommet mot Kobbegate.

Byplankontoret anbefaler likevel at planforslaget stanses og bearbeides før det legges ut på høring og offentlig ettersyn. Byplankontorets viktigste faglige råd er at høyde og virkning må reduseres for høyhuset og deler av den øvrige bebyggelsen, og at alle rekkefølgekrav fra kommunedelplan for Nyhavna, og føringer for Nyhavna fra kommuneplanens arealdel 2022-2034 må sikres.

I tillegg må bestemmelsen om boligsammensetning og leilighetsstørrelser endres, slik at alle de ulike leilighetstypene blir større og det sikres flere større leiligheter. De offentlige byrommene må forbedres ved at de gjøres grønnere, får mer plass til opphold og mindre preg av samferdselsareal. Forslagsstiller har ikke ønsket å gjøre disse endringene. Innspill fra flere enheter i Trondheim kommune støtter i stor grad denne vurdering, og kan leses i sin helhet i vedlagt innspillmatrise.

2. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet er på cirka 25 dekar og avgrenses av Kobbegate i vest, Maskinistgata i nord, Strandveien med Svarlamon i øst, og Nordlandsbanen ved Lademoen stasjon i sør. Planområdet omfatter hele delområde 2 i kommunedelplanen for Nyhavna. Planområdet er i dag ubebygd og benyttes som bobilparkering. Forslaget omregulerer Strandveien som inngår i reguleringsplanen for Svartlamon (r0219). Nyhavna er del av områdesatsningen for Lademoen.



Illustrasjonen viser delområdene i kommunedelplanen for Nyhavna. Delområde 2 er markert med gult. Jernbanen er vist med heltrukket linje.

Avvik fra kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Nyhavna

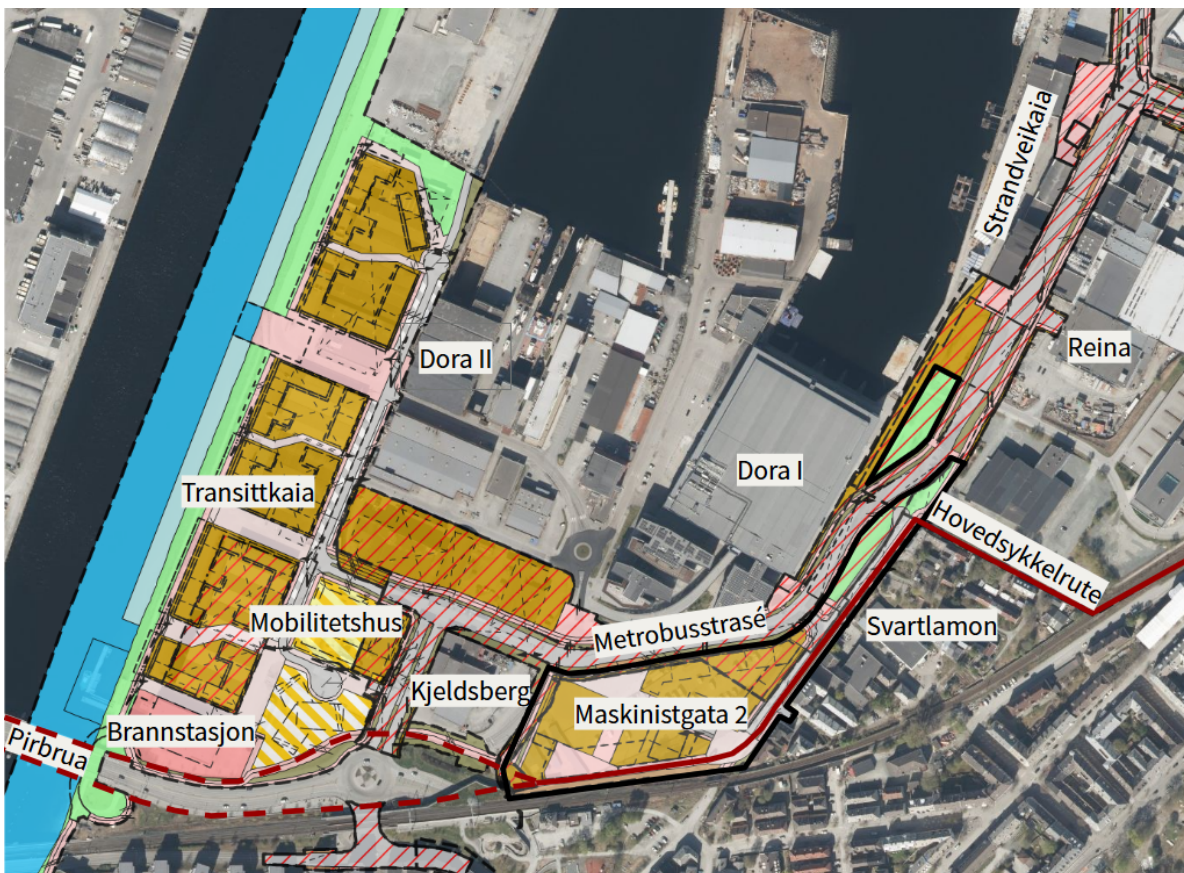
Planforslaget er delvis i tråd med Kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2034 og kommunedelplan for Nyhavna med tilhørende programmer. Viktige avvik omfatter blant annet:

- Høyder på bebyggelsen (fra kommunedelplanen)
- Grønnstruktur (fra kommunedelplanen, men delvis i tråd med kvalitetsprogrammet)
- Bilkjøring i Båtmannsgata (fra kommunedelplanen, men i tråd med kvalitetsprogrammet)
- Manglende rekkefølgekrav (fra kommunedelplanen)
- Bolig i første etasje i nye bygg ut mot sentrale offentlige gater, blant annet i Båtmannsgata (fra KPA)
- Krav om skolekapasitet og sikker skolevei (fra kommunedelplanen, men i tråd med KPA om skolekapasitet)
- Parkering på bakkeplan i Båtmannsgata og Strandveien (fra kommunedelplanen)

Forholdet til tilgrensende planarbeid

Det er flere pågående planarbeid som grenser til Maskinistgata 2:

- Transittkaia, som regulerer vestre del av hovedsykkelruta mot Pirbrua. Det må tas en felles beslutning for valg av sykkeltrasé i de to planene etter høring av planforslagene er gjennomført, siden bru- og kulvertløsningene har avhengigheter og ikke kan kombineres fritt.
- Metrobusstrasé på Nyhavna, kommer på høring i to alternativer.
- Reina, der planen skal på ny høring.
- Dora II med mer, delområde 4, er i oppstartsfase
- Energisentral på Ladehammeren.



Illustrasjonen viser tilgrensede planer. Stiplet rød linje viser ulike traséer for hovedsykkelruta langs riksveg 706. Planområdet for Maskinistgata 2 er markert med svart linje.

Planarbeidet har medført utstrakt koordinering med Trøndelag fylkeskommune om metrobusstrasé i Maskinistgata, Statens Vegvesen sin hovedsykkelrute, Nyhavna Utvikling sitt planarbeid på Transittkaia og Bane NOR SF sine planer for utvidelse til dobbeltspor og ny perrong nord for Lademoen stasjon.

Det er i planarbeidet for metrobusstrasé avklart ny adkomst for Maskinistgata 2 fra nord og via Strandveien og den eksisterende bebyggelsen på Svartlamon. I metrobussplanen er traseen noe

endret slik at hovedgata deler parken F3 i kommunedelplan for Nyhavna i to deler, for å frigjøre større plass til offentlig byrom langs indre havnebasseng og Strandveikaia.

Maskinistgata 2 regulerer hovedsykkelrutas midtre trasé over Nyhavna. Reguleringsplanen for *Transittkaia* regulerer hovedsykkelrutas **vestre trasé** mot Pirbrua, vest for Kjeldsberg. I planforslaget for Transittkaia er det utarbeidet tre ulike traséalternativer for hovedsykkelruta:

- **Bru langs jernbanen** sør for riksveien som angitt i kommunedelplanen
- **Kulvert under Skippergata**, nord for riksveien/Strindheimtunnelen
- **Bru over Skippergata**, nord for riksveien/Strindheimtunnelen

Det er en sterk avhengighet mellom løsningene for hovedsykkelruta i reguleringsplanen for Maskinistgata 2 og Transittkaia:

- *Alternativ 1 i Maskinistgata 2-planen:* Hovedsykkelrute i kulvert (på bakkenivå) langs Lademoen stasjon kan kun kombineres med alternativ med **kulvert** under Skippergata i reguleringsplanen for Transittkaia.
- *Alternativ 2 i Maskinistgata 2-planen:* Hovedsykkelrute som rampes opp fra Strandveitorget (o_GT2) og kommer på høyde med plattform, kan kun kombineres med **bru langs jernbanen** sør for riksveien eller **bru over Skippergata** nord for riksveien i reguleringsplanen for Transittkaia.



Illustrasjonen viser de ulike alternativene for hovedsykkelruta og hvilke reguleringsplaner de ulike delene av hovedsykkelruta reguleres i.

Forholdet mellom reguleringsplan for Lademoen stasjon og Maskinistgata 2

Reguleringsplanen for Lademoen stasjon ble vedtatt 14.6.2023. Reguleringsplanen sikrer utvidelse til to spor på Lademoen stasjon og etablering av ny plattform på nordsiden av Lademoen stasjon. Ved utbygging vil kobling mot jernbanespor på Nyhavna fjernes. Tiltaket er en del av prosjektet kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen, som skal realisere to regiontog i timen.

I reguleringsplanen for Lademoen stasjon reguleres midlertidige adkomster til Lademoen stasjon sin nordre plattform. I reguleringsplan for Maskinistgata 2 blir permanent adkomstsituasjon regulert. Bebyggelse og byrom i Maskinistgata 2 legger seg helt inntil jernbanen. Avstanden fra spormidte til bebyggelse er på minimum 15 meter, med god margin til avstandskravet i kommunedelplanen på 9 meter.

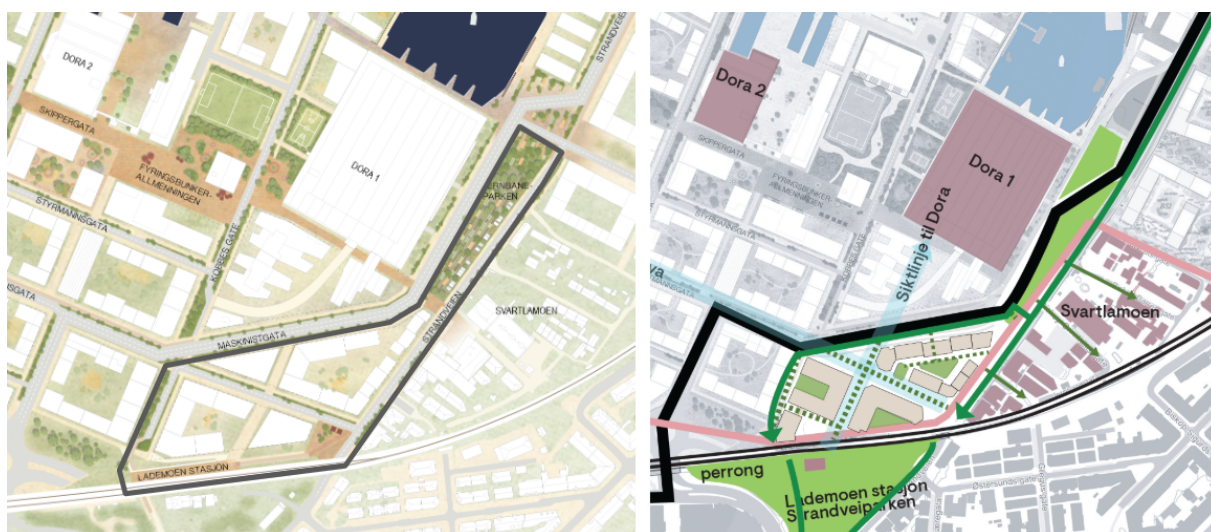
Forholdet til Kvalitetsprogram for Nyhavna

Planforslaget vurderer, i egen matrise, krav som stilles i Kvalitetsprogram for Nyhavna. Flere momenter ivaretas gjennom planen, men det er også noen avvik.

Beskrivelse av planforslaget

Plangrepet

Plangrepet består av bebyggelse som følger rutenettstrukturen i kommunedelplanen for Nyhavna. Planforslaget forlenger Båtmannsgata østover og gir sikt gjennom området mot elva. Det etableres en siktlinje mellom stasjonen og Dora 1, med gangforbindelse mellom ny togperrong og metrobussholdeplass i Maskinistgata, som reguleres i metrobussplanen. Bebyggelsen i planforslaget trapper seg i høyde ned mot Svartlamon, og skaper en tosidig bygate i Strandveien tilpasset eksisterende bebyggelse.



Illustrasjonen viser Kvalitetsprogrammet for Nyhavna til venstre, med planområdet markert med grå strek. Til høyre er illustrasjon som viser plangrepet for planforslaget. **Tykk svart strek** viser metrobusstrasé gjennom Nyhavna. **Rosa strek** viser hovedsykkelrute. **Grønne piler** viser viktige koblinger for gående og syklende, blant annet under jernbanen.

Bebyggelsen i planforslaget

Den foreslåtte bebyggelsen er organisert i tre deler:



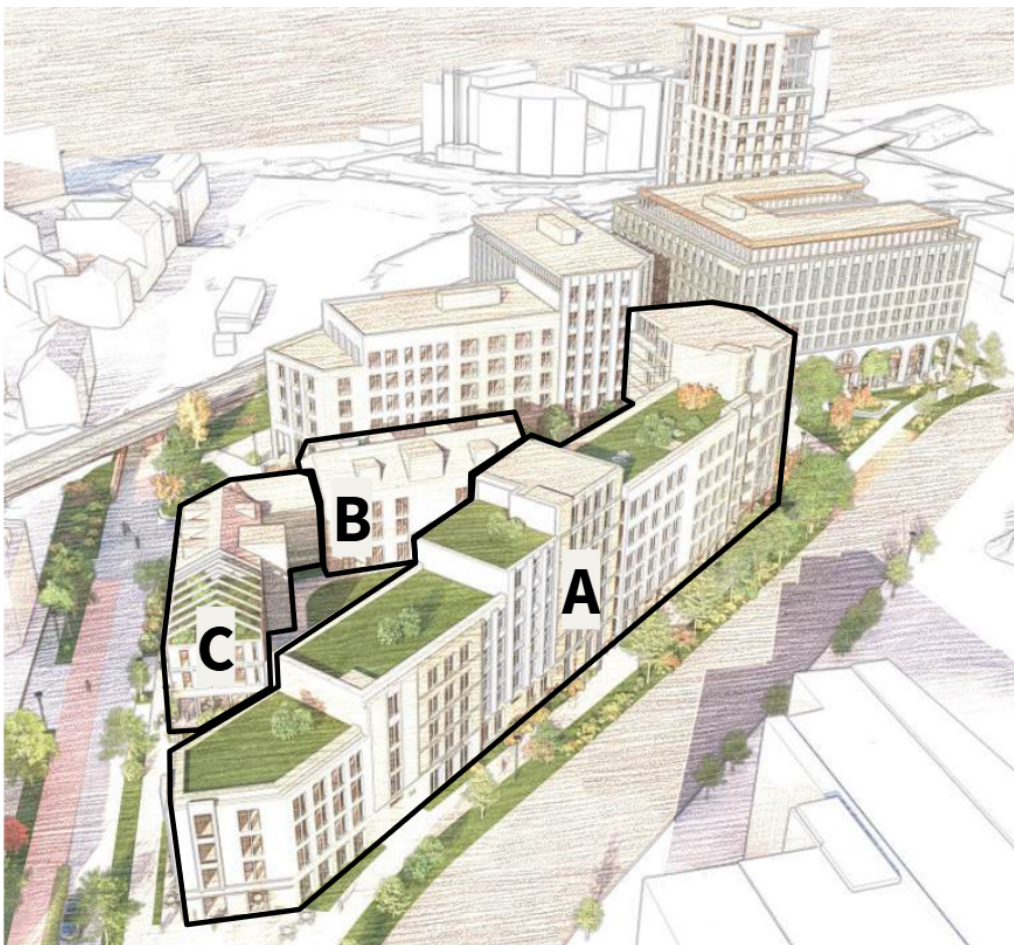
Illustrasjonen viser bebyggelsen i planforslaget, såkalt Knutepunktkvartalet, Stasjonskvartalet og Strandveikvartalet, sett mot nord. Bebyggelsen er lik i begge alternativene fra forslagsstiller.

Den vestligste delen, Knutepunktkvartalet SF1, består av to bygninger: et bygg på åtte etasjer (SF1 A) med åpent atrium, og et høyhus på 14 etasjer (SF1 B). Innenfor formålet tillates det kontor, forretning, tjenesteyting, hotell/overnatting, bevertning, samt samferdsels- og tekniske anlegg, totalt 20 000 m² BRA. Det er beskrevet i planbeskrivelsen at SF1 A skal brukes til hotell og SF1B i hovedsak til kontor, men dette er ikke sikret i reguleringsbestemmelsene. Bestemmelsene åpner i tillegg for en bruforbindelse i én etasje mellom byggene.

De sørlige fasadene i Knutepunktkvartalet SF1 danner et byrom mot jernbanen, som gjør at det er mulig å gå rett fra jernbanen og inn i byggene.

I midten ligger Stasjonskvartalet SF2, som er en vinkelformet bygning, med et sørvendt gårdsrom, som trappes ned fra syv etasjer i vest til fem etasjer og videre til fire etasjer i øst. Innenfor byggeformålet tillates forretning, tjenesteyting og kontor, totalt 8 400 m² BRA. I tillegg tillates det terminal for stasjonært avfallssug.

Mot nord ligger Strandveikvartalet SF3, som er et boligkvartal organisert rundt et gårdsrom. Det tillates 10 400 m² BRA innenfor kvartalet, som tilsvarer cirka 150 boliger. Her tillates bolig, forretning, tjenesteyting, byøkologisk forsøksområde, parkeringsanlegg og tekniske anlegg. I tillegg tillates det 1000 m² BRA næring. Bebyggelsen er underdelt i bygningsrekke A, B og C med høyder som varierer fra åtte til tre etasjer. Bygningrekke B og C er tilpasset bebyggelsen i Strandveien og Svartlamon i skala og takform.



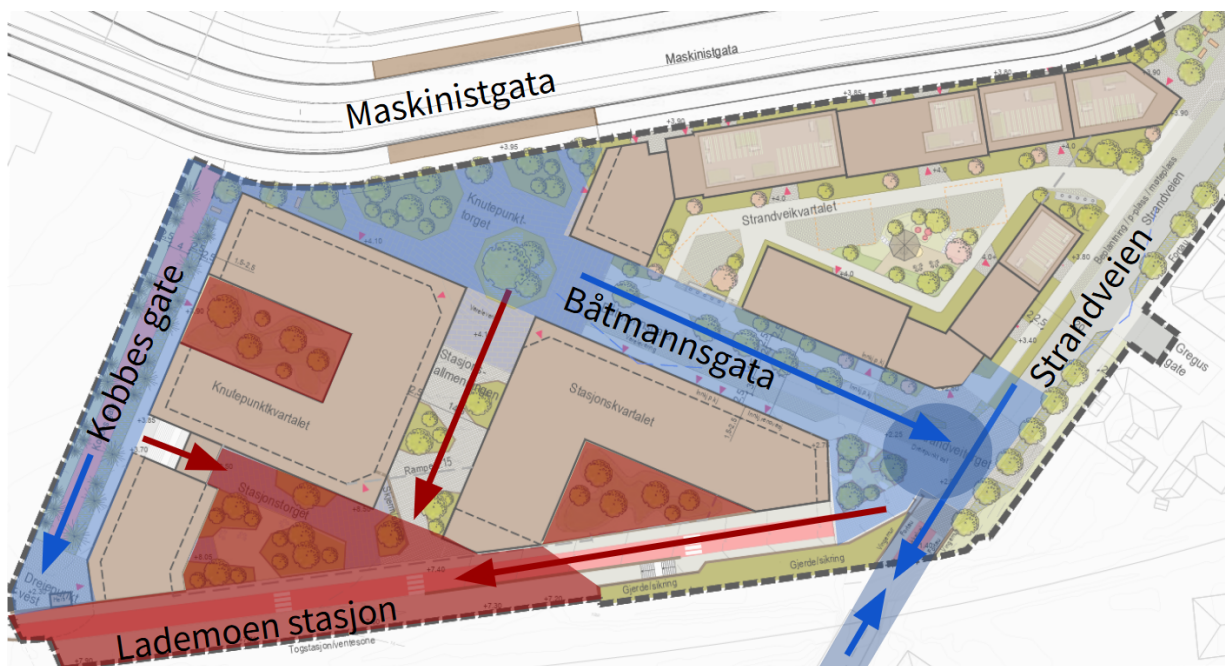
Figuren viser bygningsrekke A, B og C i SF3, Strandveikvartalet.

Bygningsrekke C, inngår i bestemmelsesområde #3, og skal utvikles til et byøkologisk forsøksområde i tråd med ny kommuneplanens arealdel (KPA), reguleringsplan for Svartlamon (r0219) og Kvalitetsprogrammet for Nyhavna. Området reserveres for eksperimentell boligbygging med høy miljøkvalitet, inkludert selvbygging, gjenbruk og arkitektonisk mangfold. Området kan også brukes til byggeformål ved behov for flytting av bygg ved en eventuell sporutvidelse av jernbanen.

Bestemmelsesområde #3 skal ifølge kommuneplanens arealdel opparbeides til offentlig grønnstruktur tilrettelagt for uorganisert aktivitet dersom bygg C etableres vesentlig senere enn bygg A og B, men dette er ikke sikret som rekkefølgekrav som følger konkret utbygging i planforslaget.

Høydeforskjeller i terrenget

Planområdet har store høydeforskjeller. Jernbanen ligger på en tre til fire meter høy fylling over terrenget rundt. Bebyggelsen i planforslaget skal derfor tilpasses to hovednivåer: jernbanenivået og Båtmannsgata, som ligger tre til fire meter lavere. For å koble disse nivåene reguleres det flere adkomster til øvre nivå, vist med røde piler i figuren under.



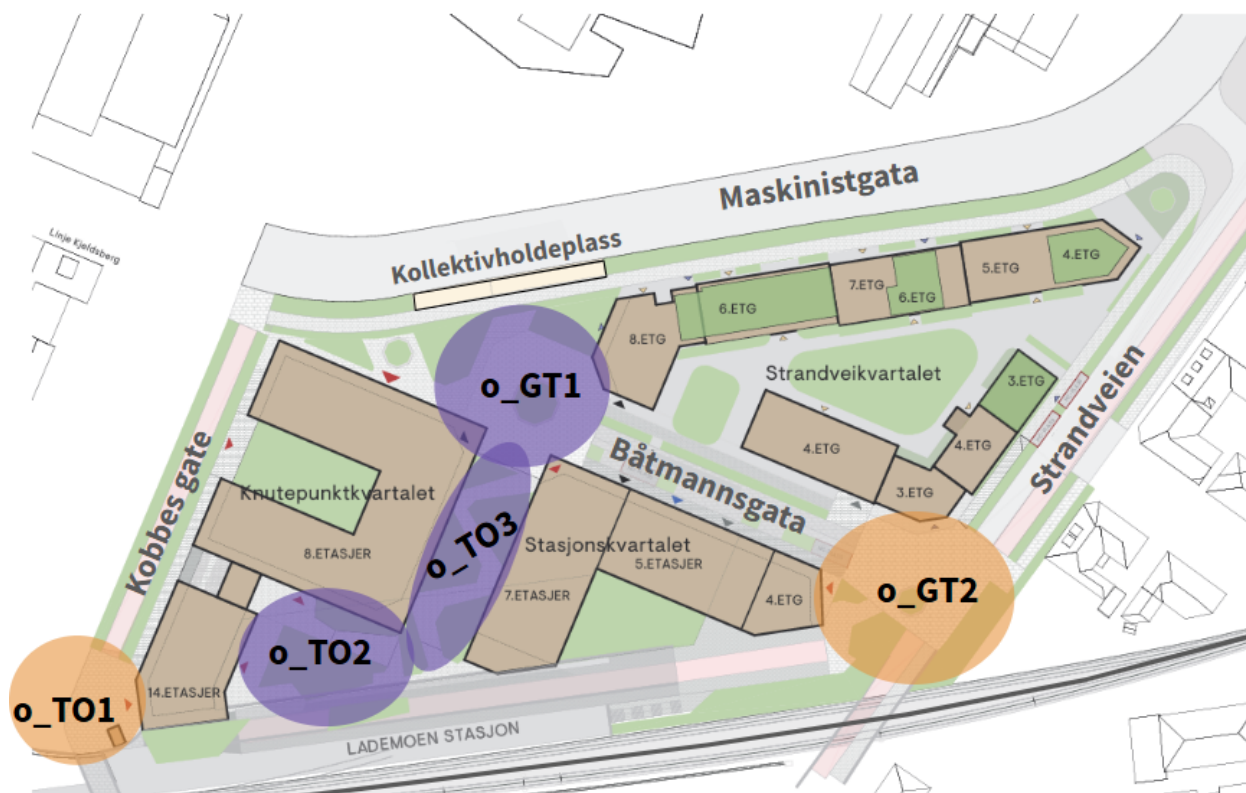
Illustrasjonen viser det nedre nivået med blå farge og det øvre nivået med rød farge. Røde piler viser adkomster opp til det øvre nivået i alternativ 2. Blå piler viser fallende terreng. Kollektivholdeplasser i Maskinistgata er vist med brunt. Strandveitorget er markert med blå sirkel, like ved undergangen i Strandveien der terrenget senkes ytterligere.

Fra Båtmannsgata etableres det en rampe opp til det øvre nivået, mens det fra Kobbegate etableres trapp. I alternativ 2 etableres det rampe fra Strandveitorget (o_GT2), markert med blå sirkel i figuren over.

Strandveien er senket i en undergang under jernbanen. Strandveitorget må derfor utformes for å håndtere flere terrengnivåer: fra bunnen av undergangen i Strandveien (kote +1,4) opp til Strandveitorget (kote +2,25), og i alternativ 2 videre til jernbaneperrongen (kote +7,5). Torget må også håndtere hellingen i Båtmannsgata og Strandveiens videre stigning nordover på grunn av nedsenkingen ved undergangen i sør.

Offentlige torg og byrom

Planforslaget etablerer fem byrom som skal styrke orienteringen og adkomsten i området. To av byrommene ligger ved undergangene under jernbanen og tre byrom er knyttet til knutepunktfunksjonen, med metrobussholdeplass og jernbanestasjon.



Illustrasjonen viser byrom tilknyttet kollektivknutepunktet med metrobussholdeplass og jernbanestasjon med lilla farge, og byrom som fungerer som adkomst til Nyhavna med oransje farge.

Byrom som fungerer som orienteringspunkt mot Nyhavna:

Torget i Kobbegate (o_T01) og Strandveitorget (o_GT2), vist med oransje farge i figuren over, utformes som offentlige byrom. Disse blir viktige orienteringspunkter og hovedadkomster til Nyhavna, og sikrer gode forbindelser til resten av bydelen. Begge byrommene er foreslått utformet som sambruksområder, også kjent som shared space, der gategulvet deles mellom ulike trafikantergrupper.

Byrom tilknyttet knutepunktfunksjonen:

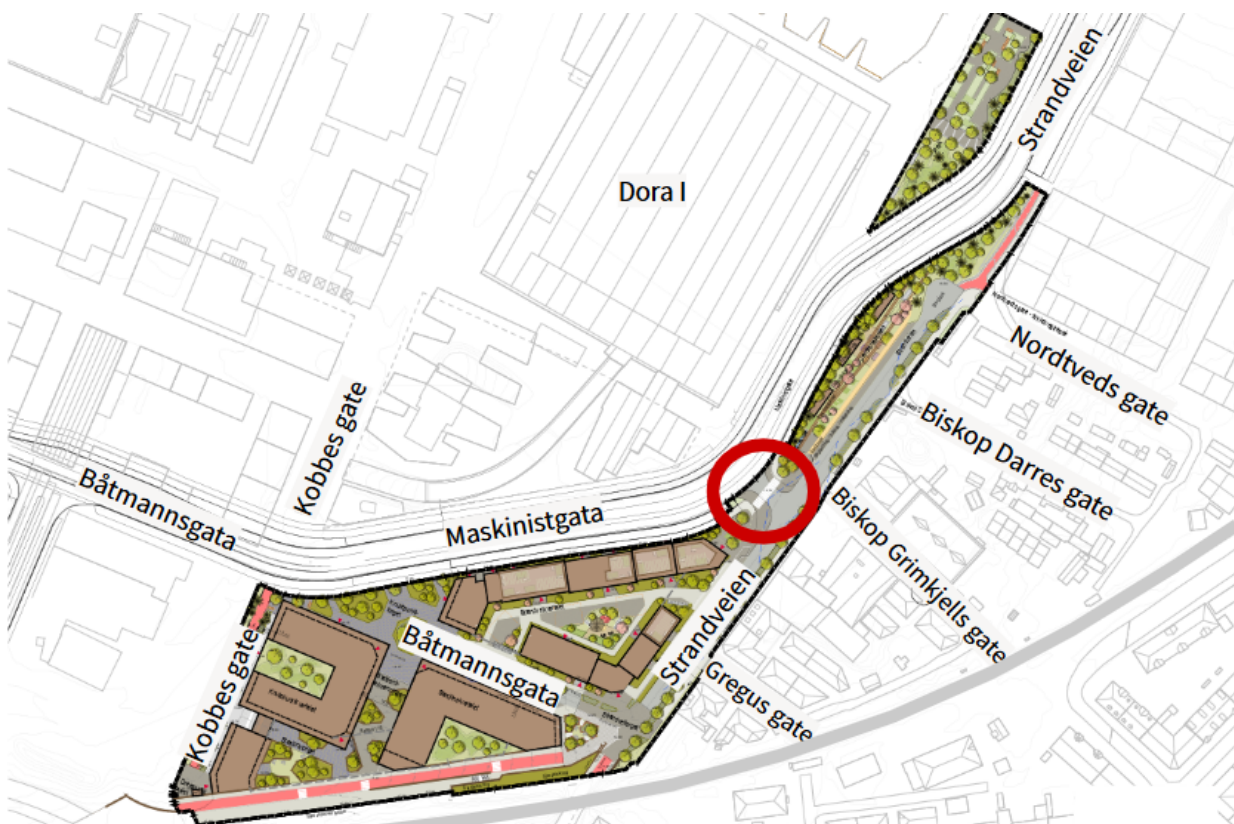
- *Knutepunkttorget* (o_GT1) blir den primære adkomsten fra metrobussholdeplassen i Maskinistgata. Byrommet vil i tillegg fungere som snuplass for varelevering, busser til hotellet og andre kjøretøy. Torget vil i tillegg kunne ha sykkelparkering og oppstillingsplasser for bil og buss, beredskapskjøretøy, varelevering, renovasjon og drift.
- *Stasjonsallmenningen* (o_T03) forbinder metrobussholdeplassen og jernbanestasjonen. Forbindelsen utformes som rampe på grunn av høydeforskjell.
- *Stasjonstorget* (o_T02) er lokalisert på perrongnivå, og knytter gangforbindelser og den nye bebyggelsen direkte til Lademoen stasjon.

Førsteetasjer

For å sikre fleksibel bruk skal bebyggelsens førsteetasje ha en minimum brutto etasjehøyde på 4 meter. Dette er i tråd med kommunedelplanen for Nyhavna. Planforslaget åpner også for tilbaketrekking av fasade (arkader) i første og andre etasje mot viktige byrom: Kobbegate, Båtmannsgatas sørside, stasjonsallmenningen (o_TO3) og mot knutepunkttorget (o_GT1). Hushjørner mot Knutepunkttorget skal i tillegg skrås med 45 graders vinkel.

Trafikkløsninger

Planforslaget legger til grunn at kjørende trafikk til og fra planområdet kjører via nytt kryss nord for bebyggelsen, fra Maskinistgata til Strandveien. Forslaget til nytt kryss er samordnet med Trøndelag fylkeskommunes metrobussplan. Krysset er i reguleringsplan for Maskinistgata 2 tilrettelagt for svingradius for buss, og er derfor ekstra bred.



Illustrasjonen viser kjøreadkomst til planområdet med rød sirkel.

Planforslaget stenger Strandveien for gjennomkjøring nord for Nordtvedts gate, der det reguleres inn en snuplass. Sørøver i Strandveien kan trafikken kjøre inn Båtmannsgata til foreslått bebyggelse i planforslaget, men må snu i snuplass på *Knutepunkttorget* (o_GT1). Strandveien er stengt for gjennomkjøring sørøver ved undergangen. Dette er sikret i reguleringsplanen for Lademoen stasjon.

Strandveitorget (o_GT2)

Strandveitorget utformes som et bymessig sambruksområde, der kjørende, syklende og gående må dele arealet. Dette betyr at det ikke reguleres gjennomgående fortau, sykkel- eller kjørevei. Bestemmelsene sikrer imidlertid at torget skal utformes med prioritet for myke trafikanter, samtidig som det tilrettelegges for kjøring inn i Båtsmannsgata. Det tillates oppmerking av hovedsykkelvei og kjørevei.

Sykkelløsninger

Planforslaget regulerer en del av Statens vegvesens hovedsykkelrute mellom Pirbrua og Gildheim/Leangen. Det er utarbeidet to alternative utforminger av hovedsykkelveien:

- Alternativ 1 regulerer separat sykkelvei i Strandveien og sykkelvei på bakkenivå i kulvert, under perrongen til Lademoen stasjon



Illustrasjonen viser sykkelalternativ 1

- Alternativ 2 regulerer blandet trafikk i Strandveien, der syklende og kjørende deler areal. Sykkelveien går med 5% stigning opp fra Strandveitorget (o_GT2) og kommer på høyde med plattform, parallelt med stasjonen.



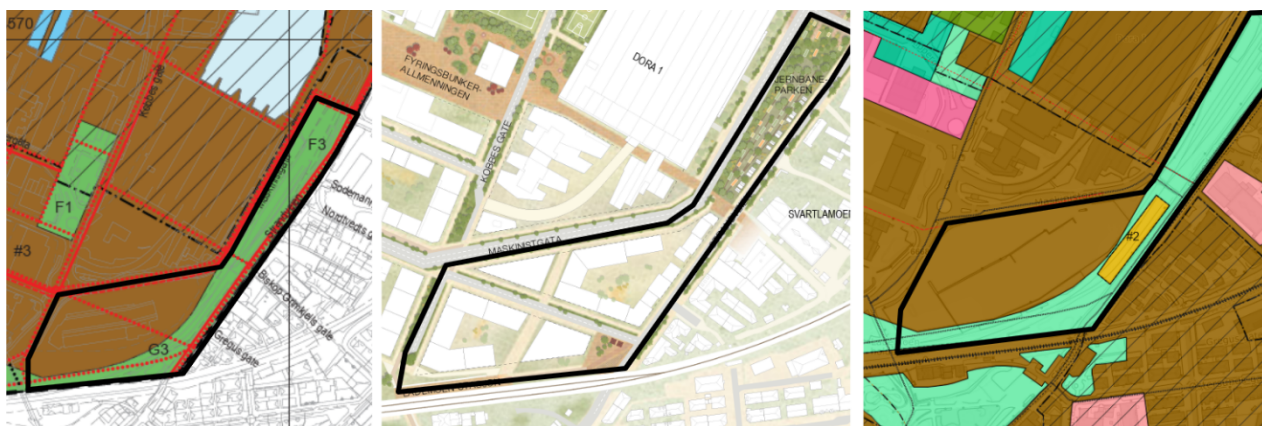
Illustrasjonen viser sykkelalternativ 2

Endret grønnstruktur i kommunedelplan for Nyhavna

Kommunedelplanen for Nyhavna, vedtatt i 2016, regulerer et bredt belte langs jernbanen til

grønnstruktur. Innenfor grønnstrukturen tillater den overordnede planen at Strandveien og gang- og sykkelforbindelse i Båtmannsgata og langs jernbanen kan etableres, men tar ikke stilling til bredden på disse.

Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034 (KPA) endrer deler av grønnstruktur G3 i kommunedelplanen. Byøkologisk forsøksområde, som tilrettelegger for bebyggelse langs vestsiden av Strandveien, er slik i tråd med kommuneplanens arealdel. Løsningen er også i samsvar med Kvalitetsprogrammet for Nyhavna, som er vedtatt etter kommunedelplanen og gir målbinde for utviklingen av Nyhavna. Programmet viser også et *Strandveitorg*, som er innarbeidet i planforslaget.



Illustrasjonen til venstre viser utklipp av kommunedelplan for Nyhavna og grønnstruktur G3. I midten er utklipp av kvalitetsprogrammet. Til høyre er utklipp av kommuneplanens arealdel 2022-2034. Planområdet er markert med svart strek. Oransje område markert #2 er byøkologisk forsøksområde.

Planforslaget regulerer bebyggelse i deler av grønnstruktur G3 i kommunedelplanen for Nyhavna til sentrumsformål. Bebygd areal avsatt til grønnstruktur i kommunedelplanen utgjør i underkant 700 m². Dette kompenseres med et område med grønt preg på cirka 2000 m².



Illustrasjonen viser bebyggelse i planforslaget, markert med rødt, som legges i areal avsatt til grønnstruktur i kommunedelplanen for Nyhavna. Areal med grønt preg, som skal være det kompenserende tiltaket, er vist med stippet grønn linje.

Bokvalitet

I bestemmelsene er det sikret følgende leilighetsfordeling:

Leilighetstype	Minimum leilighetsstørrelse	Andel i prosent
1-roms	27 m ²	Maks 15 %
2-roms	32 m ²	Maks 35 %
3-roms eller større	48 m ²	Minimum 45 %
4-roms eller større	75 m ²	Minimum 5 %

Det er sikret at ettroms leiligheter får sovealkove, nisje eller hems. I bestemmelsene er det sikret at boenheter innenfor #3, Byøkologisk forsøksområde, ikke skal inkluderes i utregning for krav til boligsammensetning.

Luftforurensning, støy og vind

Planområdet er utsatt for både støy og luftforurensning. Gul sone for luftkvalitet omfatter boenheter i andre og tredje etasje i Strandveikvartalet (SF3) langs Maskinistgata, mens boligene fra og med 4. etasje og oppover er utenfor gul sone. Uteoppholdsarealene tilhørende Strandveikvartalet og områdene i sør har god luftkvalitet. Deler av Knutepunkttorget (o_GT1)

omfattes også av gul sone for luftkvalitet på grunn av nærhet til riksvei og jernbane.

Planlagt boligbebyggelse i Strandveikvartalet SF3 vil være utsatt for støy fra veitrafikk med høyeste nivåer opptil $L_{den} = 64$ dB mot Maskinistgata, som tilsvarer gul støysone. Det oppnås stille side for de tre midtre byggene i bygningsrekken mot Maskinistgata, men det vil være behov for dempet fasade på hjørnebebyggelsen, både mot Knutepunkttorget (o_GT1) og i nord. Bestemmelsene § 3.1 angir at inntil 15% av boenhetene kan ha dempet fasade. Det åpnes likevel i bestemmelsene for å bygge boliger i rød støysone mot Maskinistgata på grunn av usikkerhet i trafikkunderlaget.

Jernbaneparken (o_PA 2 og o_PA3) er også innenfor gul sone for støy fra veitrafikk og gul sone for luftforurensning. Det er sikret i bestemmelsene at det skal etableres lokale lommer i parken, som er skjermet fra trafikk og tilfredsstiller grenseverdiene i tabell 2 i T-1442/21, på minimum 20 % av arealet. De lokale lommene skal tilrettelegges for lek og opphold. Videre skal det etableres paviljonger eller et dypt og tett vegetasjonsbelte langs Maskinistgata i store deler langs parkens lengde for å skape best mulig lokalklima og luftkvalitet i parken. Vegetasjonen vil i tillegg ha en gunstig vinddempende effekt.



Illustrasjonen viser Jernbaneparken (o_PA1 og o_PA2) med mørk grønn farge.

Høyhuset ligger eksponert for vind og forsterker ukomfortable vindforhold i gateløpene Maskinistgata, Strandveien og Kobbesgate, og ved passasjen mellom byggene i Knutepunktkvartalet SF1 A og SF1 B, og ved stasjonen og langs søndre fasade av høyhuset mot Lademoen stasjon. I samtlige gater og byrom, inkludert Stasjonsallmenningen (o_TO3), er det krav til vegetasjon som vindskjermingstiltak for å fjerne soner med ukomfortabel vindkomfort.

Terminal for avfallssug

I kommunedelplan for Nyhavna er det sikret at terminal for stasjonært avfallssug skal plasseres innenfor delområde 2. Dette betyr at avfallet fra hele Nyhavna skal transporteres i rør under bakken til et terminalbygg i delområde 2, der avfallet hentes av lastebiler. I planforslaget foreslås terminalen plassert i Stasjonskvartalet SF2, med innkjøring fra Båtmannsgata.

Etablering av avfallssug i delområde 2 har flere virkninger på bebyggelsen: Fasade med terminal

for avfall gir en høyere og lukket førsteetasje mot Båtmannsgata, siden det må etableres flere kjøreporter med høyde på 5,5 meter. Etablering av terminalen vil også føre til at det sørvendte byrommet som etableres innenfor Stasjonskvartalet SF2 vil ligge 2,5 meter over nivå på perrongen.



Snitt fra jernbaneperrong til Båtmannsgata med terminal for avfallssug vist øverst og snitt uten terminal for avfallssug vist nederst. Kotetall for meter over havet fremgår i illustrasjonen.

Parkering

Parkeringsbestemmelsene i planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel. Planforslaget legger opp til bil- og sykkelparkering i kjeller under Strandveikvartalet SF3, og i førsteetasjen for Knutepunktkvartalet SF1 og Stasjonskvartalet SF2.

Innkjøring til begge parkeringsanleggene er regulert fra Båtmannsgata, plassert så nær Strandveien som mulig for å redusere trafikken innover i Båtmannsgata. I tillegg ligger Båtmannsgata på et lavere nivå på dette punktet, noe som gir bedre etasjehøyde til selve innkjøringen.



Illustrasjonen viser gater, torg og bebyggelse i planforslaget.

På gateplan foreslås det minimum 9 biloppstillingsplasser langs vestsiden av Strandveien, for å ivareta parkeringsareal i Strandveien i reguleringsplan for Svartlamon. Disse 9 plassene er fordelt på 6 plasser sør for innkjøringen fra Maskinistgata og 3 plasser i nord.

3. Byplankontorets vurdering

Argumenter for planforslaget	Argumenter mot planforslaget
• Bidrar til utvikling av en ny og urban bydel på Nyhavna med høy tetthet • Bebyggelsen på vestsiden av Strandveien er tilpasset Svartlamon i skala og form. • Styrker kollektivknutepunktet • Planforslaget ivaretar Båtmannsgata som gjennomgående akse på tvers gjennom Nyhavna • Plangrepet følger opp intensjoner i overordnet plan og i kvalitetsprogrammet for Nyhavna	• Høyhuset utfordrer bysilhuetten og det grønne landskapsrommet rundt Midtbyen og sentrumsområdene, skyggelegger nabolag og gir vindutfordringer lokalt • Leilighets- og boligsammensetning bygger ikke opp under Lamosatsninga sitt mål om stabile nabolag • Byrom preges i for stor grad av samferdsel • Redusert grønnstruktur og for få grønne kvaliteter • Sikrer ikke rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna

Alternativene er vurdert samlet, med unntak av utforming for sykkel, se eget deltema.

Planforslaget viser kvaliteter som bygger videre på visjonene i kommunedelplanen for Nyhavna og Kvalitetsprogrammet for Nyhavna; en bydel med urbane kvaliteter. Videreføringen av Båtmannsgata som gjennomgående akse og tilpasningen til eksisterende bystruktur, med lavere tosidig bebyggelse i Strandveien mot Svartlamon, er gode grep.

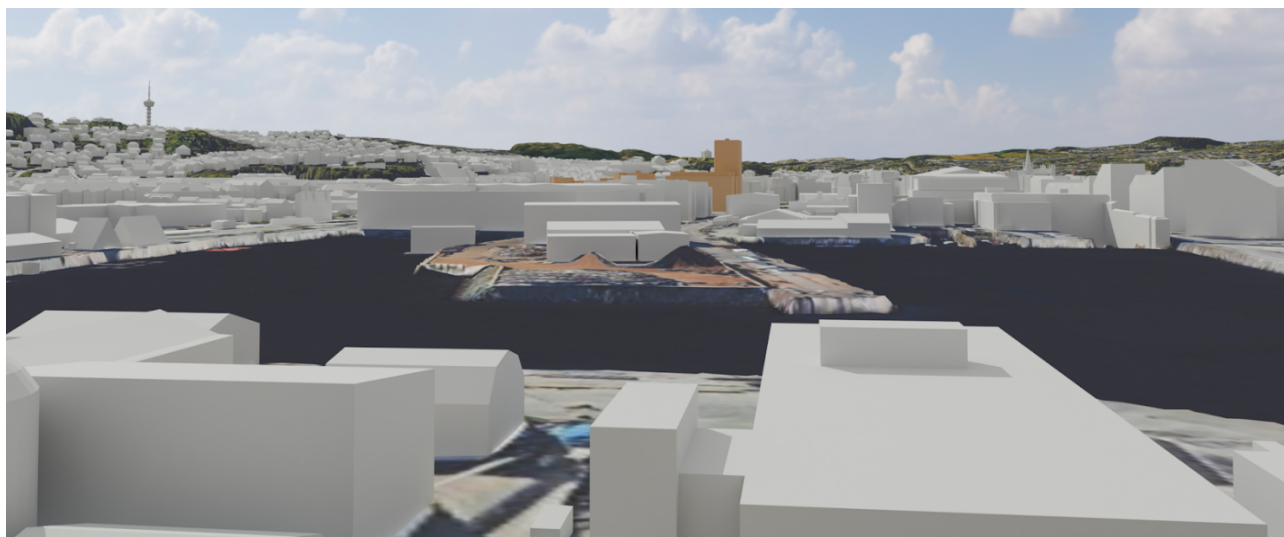
Samarbeidet mellom Byplankontoret og forslagsstiller fram til levering av komplett planforslag har vært godt og konstruktivt. Samtidig er det flere aspekter ved planen som Byplankontoret mener må endres før planen kan høres.

Byplankontorets vurdering av høyhus og høyder i planforslagene

Planforslaget har stor variasjon i høyden på bebyggelsen, fra 3 til 14 etasjer. Variasjon kan være et godt grep, men høyden på deler av bebyggelsen er i strid med kommunedelplanens retningslinjer for høyder. Kommunedelplanen for Nyhavna tillater i utgangspunktet 5 etasjer. På opptil 40 % av fasadene mot gater og byrom kan det bygges i 7 etasjer, men bare hvis det ikke forringer solforhold eller kvaliteten i grøntområder. Ved Lademoen stasjon (delområde 2) kan det *vurderes* å bygge enda høyere enn 7 etasjer.

Kommunedelplanen sikrer også at bygg langs Strandveien og Maskinistgata skal være visuelt underordnet, altså ikke høyere eller mer dominerende enn Dora I og kulturminnene øst for Strandveien.

Høyhuset bryter med siktlinjer i byens landskapsrom, og framstår som dominerende i bylandskapet. Sett fra utsiktspunktet på Ladejarlen, legger høyhuset seg foran Kristiansten festning og ruver i høyde over Nidarosdomen. Byplankontoret mener høyhuset tar for mye oppmerksomhet fra byens viktige historiske landemerker.

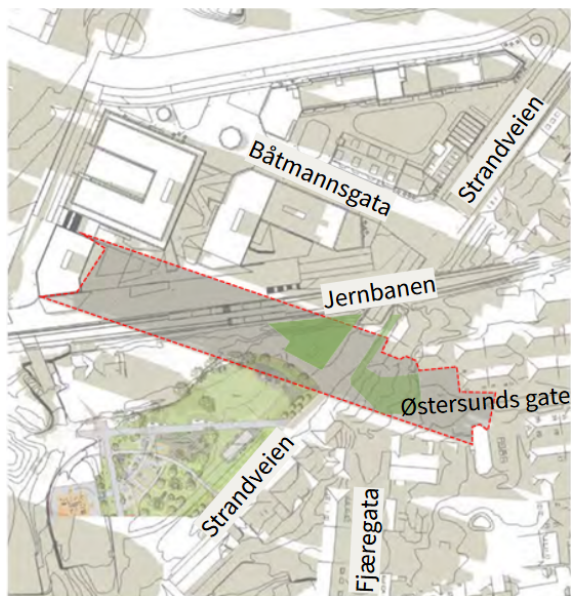


Illustrasjonen viser fjernvirkning for planforslaget, sett fra Ladejarlen. Kristiansten festning er rett til venstre for høyhuset og Nidarosdomen er til høyre.

I tillegg til å være høyt, er høyhuset også formet som et avlangt rektangel. Dette gir bygget en tydelig bred front mot øst og vest. Dette gjør at bygget får en ekstra dominerende silhuett. Trondheim by er nordvendt mot fjorden og Fosenalpene, og har mange utsiktspunkt mot fjorden fra bebyggelsen i skrentene som omkranser byen. Byens tydelige skålform mot fjorden, med Ladehamneren som viktig landemerke i nord, er viktige byverdier som planforslaget må ta større hensyn til.

På kveldstid, midtsommer, vil høyhuset skyggelegge deler av bebyggelsen øst i Østersunds gate, Strandveiparken og Gullparken. Byplankontoret mener bebyggelsen har for store negative virkninger for nabobebyggelse og offentlige parker. Gullparken i Østersundsgate og de berørte delene av Strandveiparken er i dag solfylte og tilrettelagt for urban dyrkning, opphold og uorganisert aktivitet. Parkene er viktige nabolagsarenaer både for Lademoen og Nyhavna; tilsvarende kvaliteter lar seg ikke erstatte på andre deler av Nyhavna.

Høyden gir også vindeffekter som krever vindskjermingstiltak i byrommene. Det bør unngås.



Illustrasjonen viser slagskyggen til høyhuset 23. juni klokken 20.00. Skyggelagt del av Strandveiparken og Gullparken er markert med mørkere grønnfarge.

Byplankontoret mener det finnes flere svar på hvordan et kollektivknutepunkt kan markeres, uten bruk av høyhus. God arkitektur tilrettelegger for positive sanseinntrykk og opplevelser. Utforming av byens gategulv, byggenes førsteetasjer og tilhørende byrom er avgjørende for hvordan vi opplever omgivelsene. Lavere bebyggelse med fremragende arkitektur kan fange oppmerksomhet og gjøre stedet unikt og minneverdig.

Byplankontorets forslag til endring av høyder

Byplankontoret mener høyden på høyhuset må reduseres med fire etasjer, slik at det blir 10 etasjer, for å ivareta Midtbyens landskapsrom. I tillegg må formen endres slik at høyhuset blir slankere og mer kvadratisk i formen. Byplankontoret mener det er riktig å tilrettelegge for høy utnyttelse i planområdet, men at det må tas mye større hensyn til Midtbyens landskapsrom og tilliggende nabolag. Trondheim skal ikke utvikles til en høyhusby, jamfør kommuneplanens arealdel §8.5.

I tillegg foreslår Byplankontoret å trekke høyhuset tilbake fra Kobbegate, for å dempe virkningen av høyhuset og skape mer rom rundt undergangen i Kobbegate. Dette grepet bidrar til at høyhuset innordner seg bygningsmiljøet og inngår som en del av en helhet med byggene

SF1 A og SF2.

Byplankontoret ønsker innspill i høringen på om høyhuset bør reduseres ytterligere, til 9 etasjer.

Et slankere høyhus gir rom for å utvide trappa fra Kobbegate til Stasjonstorget (o_TO2). Fra trappa er det potensial for en siktakse gjennom Losgata og til Brattøra.

Bru mellom byggene bør utgå for å skape mer åpenhet mellom byggene. Et bredt og åpent trappeløp gir en solfylt, attraktiv, og synlig adkomst til stasjonen fra Kobbegate.



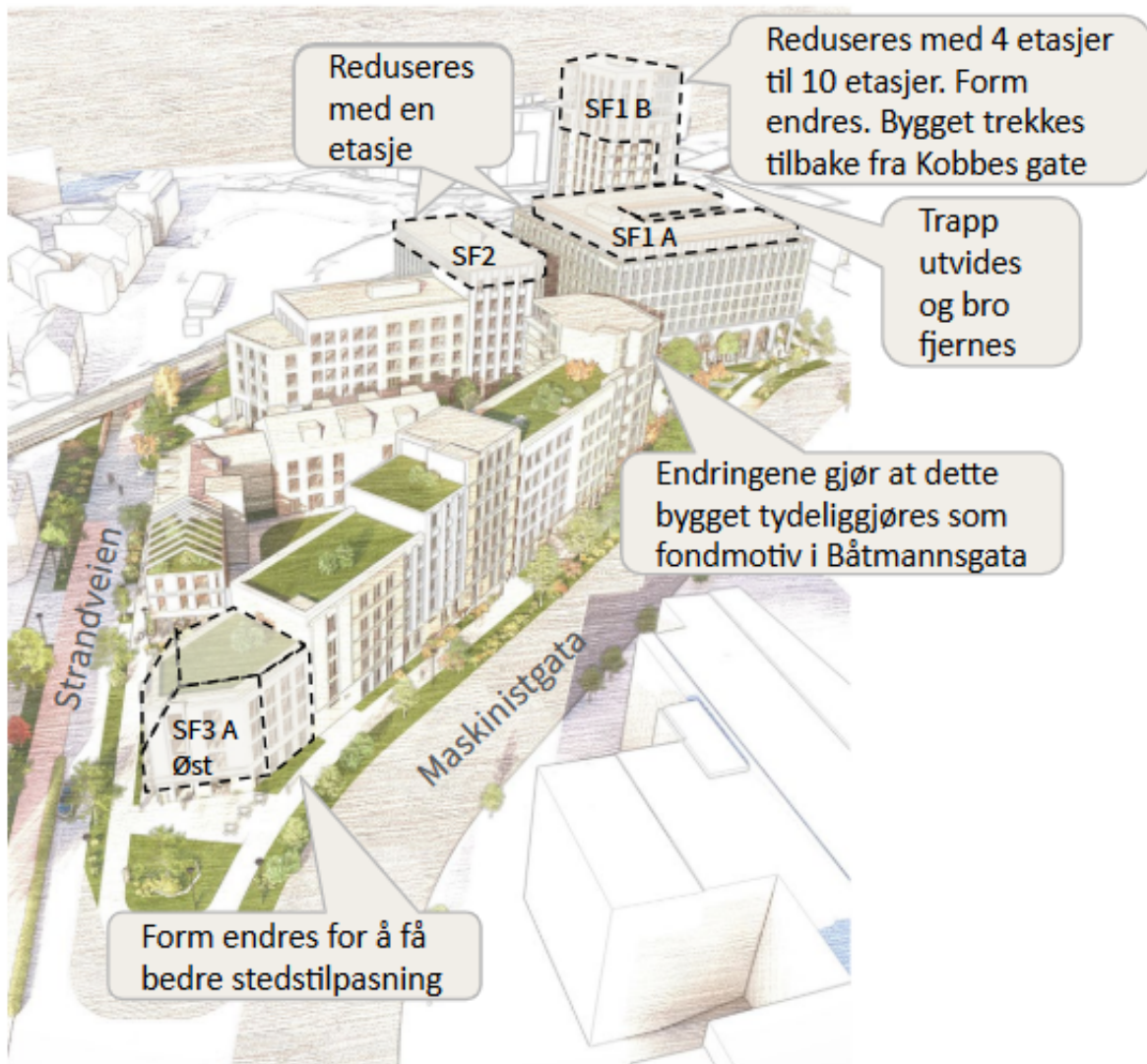
Illustrasjonen viser forslagsstillers trappeløp fra Kobbegate. Byplankontoret ønsker å fjerne brua og etablere en bredere trapp.



Illustrasjonen, som er laget av Byplankontoret, viser forslagsstillers løsning: et 7,5 meter bredt trappeløp med bro.



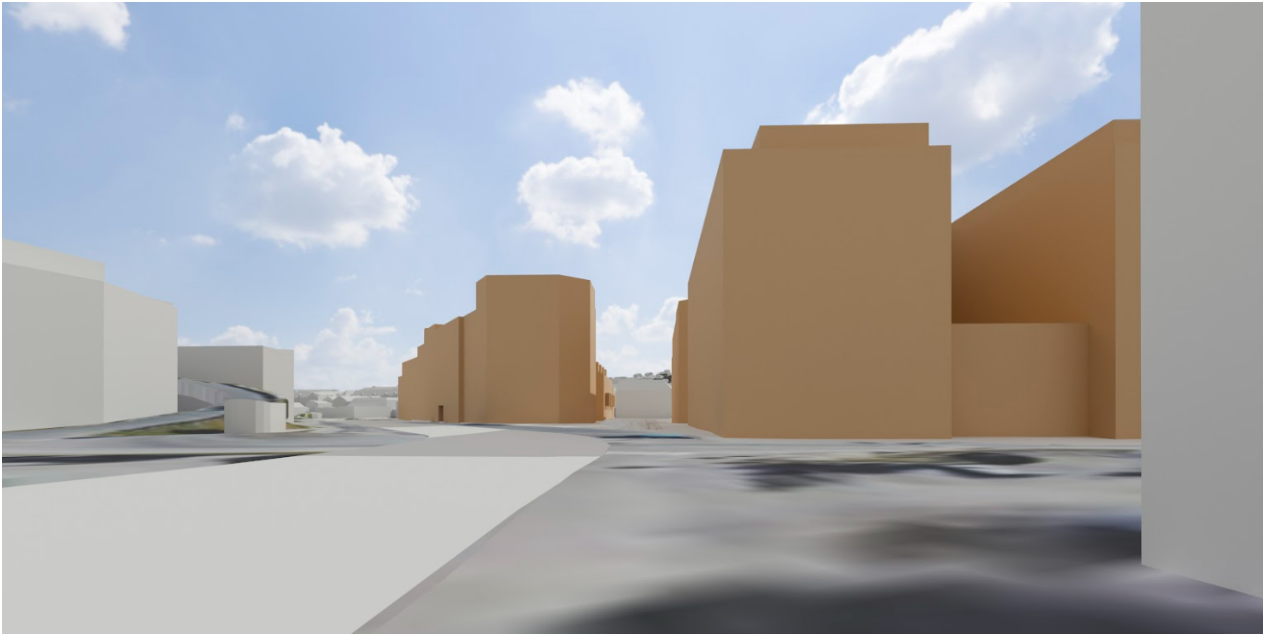
Illustrasjonen viser Byplankontorets forslag til et 12 meter bredt trappeløp uten bro. Trappa ligger sørvendt.



Illustrasjonen viser Byplankontorets forslag til endringer i bebyggelsen.

For å sikre at høyhuset oppleves som en del av et helhetlig bygningsmiljø sammen med kvartalene SF1 A og SF2, foreslås det et mindre volum mot jernbanen. Volumet gjenspeiler formen til Stasjonskvartalet SF2 og skaper i tillegg en visuell og skalamessig forbindelse mot stasjonsbygningen til Lademoen stasjon på motsatt side av jernbanesporet.

I tillegg bør kvartalene SF1 A og SF2 A reduseres med en etasje for å skape et bygningsmiljø som harmonerer bedre med omgivelsene. Dette vil gjøre at det vestligste bygget i bygningsrekka SF3 blir et tydelig fondmotiv i Båtmannsgata, sett fra elva.



Illustrasjonen viser perspektiv i Båtmannsgata med Byplankontorets forslag til endringer i høyder.

Byplankontoret foreslår også å ta inn et portrom mellom Stasjonstorget (o_TO2) og atriets i kvartalet SF1A, for at planforslaget skal kunne gi noen ekstra kvaliteter tilbake til byens innbyggere (markert med sort firkant i illustrasjon under).



Illustrasjonen viser Byplankontorets forslag til endringer i planforslaget. Mørk rød pil viser visuell forbindelse til Lademoen stasjon og lys rød pil viser meglervolumet tar opp formen til Stasjonskvartalet, SF2. Mørk firkant viser forslag til passasje inn til gårdsrom i kvartalet som er foreslått benyttet til hotell.

For å sikre bedre stedstilpasning og et mer helhetlig Strandveikvartal SF3, foreslår Byplankontoret å endre form og orientering på det østlige bygget i SF3 A, som ligger mot nord og orientert mot jernbaneparken, mellom Maskinistgata og Strandveien. Bygget bør plasseres frontalt mot parken, vinkelrett på østfasaden til Dora I, og danne overgang mot den lavere bygningsrekka langs Strandveien i SF3 C.



Illustrasjonen viser romligheten, markert med grønt, som oppstår mellom det østligste bygget i SF3 A, Dora I, Svartlamon og Reina. Se illustrasjonsvedlegg for nær- og fjernvirkning.

I tillegg bør bygget få en skrå takform mot Svartlamon, slik at det tilpasser seg og fullfører den nye tosidige gatestrukturen langs Strandveien. Bygget må også i større grad henvende seg mot Strandveikvartalet SF3, slik at kvartalet sluttet som form, men ikke lukkes.

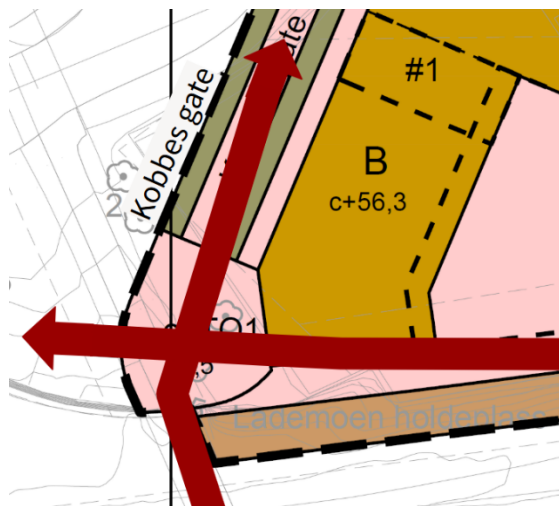
Byplankontorets vurdering av løsninger for hovedsykkelruta

Strandveien er punktet der hovedsykkelruta møter bystrukturen. Byplankontoret mener det er viktig at den her innordner seg i gatestrukturen. Trafikken i Strandveien er lav, og syklende vil få god framkommelighet ved å sykle i blandet trafikk i gata. Byplankontoret mener en separat sykkelvei langs Strandveien vil oppleves som en barriere mot Svartlamon og gi dårligere sammenheng med det eksisterende gatenettet i området.

Byrommet *Strandveitorget* (o_GT2) skal være en attraktiv og bymessig adkomstsituasjon til Nyhavna, hvor det er enkelt å orientere seg. Gjennom planprosessen er det brukt mye tid på å finne omforente løsninger som ivaretar kjøreadkomst til Båtmannsgata, for kjøring til hotell, parkering, varelevering og adkomst til avfallssug. Innenfor samme torgareal skal det også være attraktive løsninger for gangadkomster og gjennomgående hovedsykkelvei. Bygulvet her har krevende terrengtilpasning og stigningsforhold, grunnet stort nedsenk og vingemurer til den nye jernbanekulverten i Strandveien. Det er derfor regulert sambruksareal der både syklist, bilist og gående deler areal. Det er sikret i bestemmelsene at det tillates merking av hovedsykkelvei og kjørevei i plassdekket. Byplankontoret mener dette er den mest bymessige løsningen, da alle

trafikanter må tilpasse seg hverandre. Løsningen forutsetter at alle trafikanter har lav fart. Dette gir imidlertid redusert framkommelighet for syklende på hovedsykkelruta.

Videre trasé for hovedsykkelruta er enten langs jernbaneperrongen (alternativ 1), eller under jernbanen (alternativ 2), på bakkenivå i kulvert. Byplankontoret mener begge løsninger er utfordrende. En sykkelvei forbi jernbaneplattformen er til hinder både for togreisende og syklende på hovedsykkelruten, siden begge parter må ta stort hensyn til kryssingspunktet.

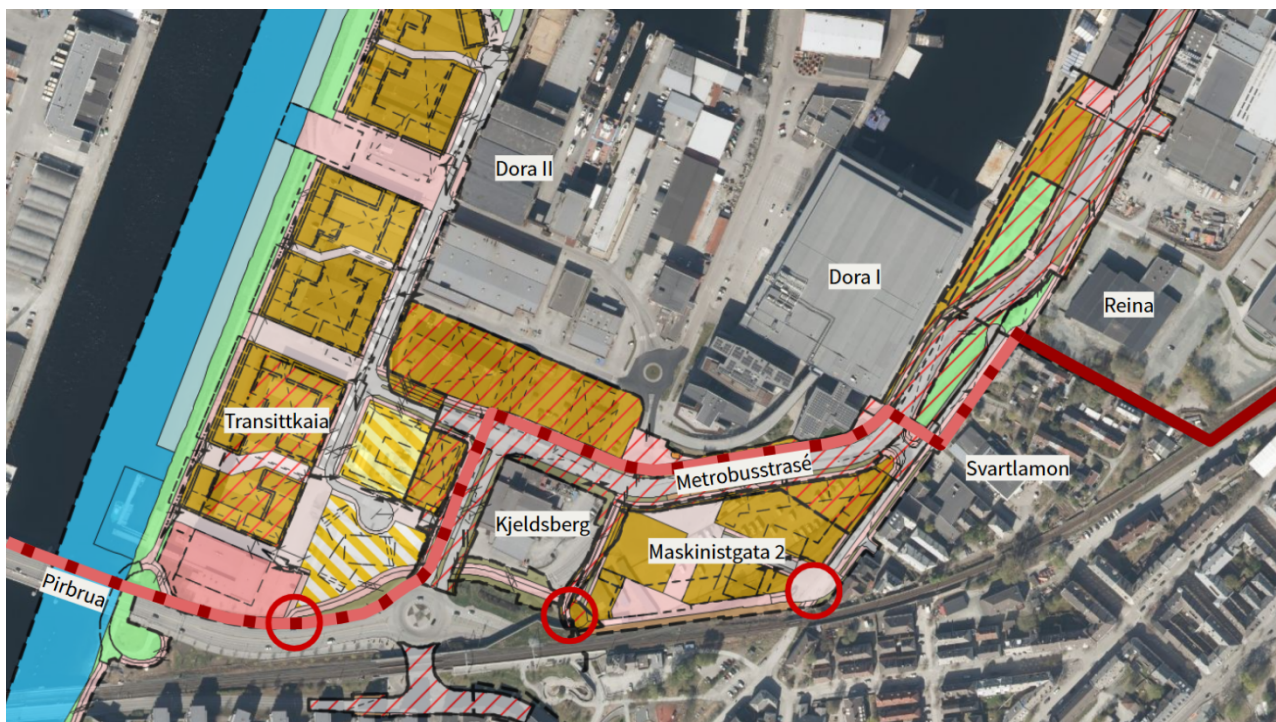


Illustrasjonen viser kryssende sykkeltrafikk i torg i Kobbes gate (o_TO1), med røde piler.

Alternativ sykkelløsning med kulvert under jernbanestasjonen er heller ikke en fullgod løsning for sykkelruten, siden det kan føles utrygt å sykle i en så lang kulvert. Kryssingspunkt ved undergangen mot Kobbes gate har i tillegg dårlig sikt for syklistene; både for syklende fra undergangen mot Strandveiparken, og for syklende fra kulverten under jernbanestasjonen. Byplankontoret er bekymret for at dette punktet kan bli et ulykkespunkt.

Byplankontorets anbefaling

Med alle alternativer tegnet ut, anbefaler Byplankontoret at traséen til hovedsykkelruta må legges til metrobusstraséen, slik det er vist i figuren under. I Trondheim kommunes alternativ til metrobusstrasé gjennom Nyhavna er det planlagt gjennomgående sykkelvei med 3,5 - 4 meters bredde i Maskinistgata og Skippergata. Byplankontoret mener dette alternativet gir en intuitiv sykkelrute med få konfliktpunkt, sammenliknet med traséen i planforslaget til Maskinistagata 2. Løsningen gir også en attraktiv sykkelforbindelse på bakken, uten unødige opp- og nedrampinger, og gir samlet en mer samordnet og arealeffektiv løsning.



Illustrasjonen viser en alternativ trasé for hovedsykkelruta gjennom Nyhavna, der hovedsykkelruta følger metrobusstraséen. Rød ring markerer utfordrende punkter som Byplankontoret mener kan unngås ved å endre traséen.

Byplankontorets vurdering av førsteetasjer

Bebyggelsen i planforslaget forholder seg til to terrengnivåer, både på bakken og på nivå med jernbanen. Det er utfordrende å få etasjehøydene til å stemme med terrengnivåene. Intensjonen i planforslaget er at andre etasje i *Knutepunktkvartalet (SF1)* skal flukte med nivået på jernbaneperrongen, slik at perrongen, *Stasjonstorget (o_T02)* og andre etasje i *Knutepunktkvartalet (SF1)* får en sømløs overgang. Men nivåene treffer ikke helt, og *Stasjonstorget* må ta opp høyden gjennom ramper og trapper.



Illustrasjonen viser at andreetasjen i kvartal SF1 B ligger høyere enn jernbaneperrongen.

Det sørvendte gårdsrommet i *Stasjonskvartalet* (SF2) treffer heller ikke terrenget, og vil ligge over terrenget med betongmur mot enten sykkelvei i rampe eller kulvert, siden terminalen for avfallssuget krever ekstra etasjehøyde.

Kommunedelplanen stiller krav til at alle tiltak som krever nivåtilpasninger og ramper for å sikre adkomst til bebyggelsen eller parkeringskjeller skal etableres innenfor bygningsvolum på regulert byggeområde.

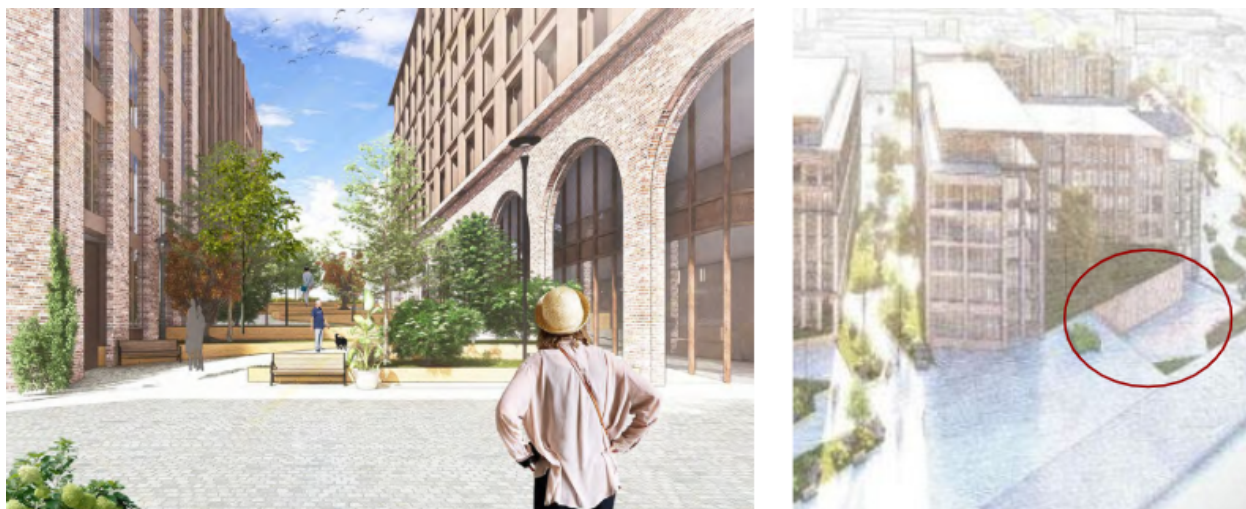
Byplankontoret mener at intensjonen i planforslaget om aktive fasader på gateplan svekkes i flere gateløp. I Båtmannsgata er det kjøreporter for varelevering, parkering og terminal for avfallssug i samme fasade langs Båtmannsgata. Dette gjør at Båtmannsgata får en fasaderekke som er lukket og lite attraktiv. Boliger i førsteetasje på motsatt side i Båtmannsgata bidrar heller ikke til en aktiv bygate.

Kommunedelplanen for Nyhavna sier at avfallssentralen skal ligge i delområde 2 og føringen er fulgt opp i planforslaget. Dette innebærer at lastebiler må kjøre inn i planområdet, forbi Svartlamon, for å hente avfall fra hele Nyhavna.

Byplankontorets anbefaling

Foreslått plassering av avfallsterminalen er problematisk. De negative virkningene både i form av lukkede fasader og trafikk vil være enklere å håndtere på en mindre kompleks tomt. En aktuell plassering er i mobilitetshuset som reguleres i Transittkaia-planen. Byplankontoret mener det bør undersøkes om avfallssuget kan etableres her, for å få på plass en felles terminal for Nyhavna innenfor kommunedelplanens avgrensning, og for å oppnå mer aktive fasader i Båtmannsgata. Byplankontoret ønsker innspill på tema i høringsperioden.

Stasjonsallmenningen (o_TO3) bør i større grad gi kvaliteter til planforslaget gjennom innganger til mesaninnivået i bebyggelsen langs allmenningen. I tillegg mener Byplankontoret at Stasjonsallmenningen burde vært utformet som ett gategulv med grønne innslag, der rampen er integrert i bygulvet, slik det er gjort i Aud Blegen Svindlands plass, tidligere kalt Stasjonsallmenningen i Bjørvika, Oslo.



Illustrasjonen til venstre viser stasjonsallmenningen (o_TO3). Illustrasjonen til høyre viser betongmur i det sørvendte gårdsrommet til SF2 med rød sirkel, som i planalternativ 1 med hovedsykkelvei på bakken. Alternativet sikrer ikke gangadkomst fra Strandveitorget opp til stasjonen.

Byplankontorets vurdering av grønnsstruktur

Det er store asfaltarealer innen planområdet i dag. Samtidig viser overordnet plan store sammenhengende arealer med grøntstruktur. Intensjonen om det grønne beltet langs delområde 2 kan være utfordrende å oppnå, når alle krav og funksjoner for et bymessig knutepunkt skal løses.

Planforslaget regulerer 700 m² av grønnsstruktur G3 i kommunedelplan for Nyhavna til byggeformål. Dette arealet foreslås kompensert med et område med grønt preg på cirka 2000m². Disse byrommene skal løse mange funksjoner, som kan gå på bekostning av reell oppholdsverdi. Byplankontoret mener at de arealene som foreslås som kompenserende i realiteten er harde samferdselsareal, med få grønne kvaliteter totalt sett.

I tillegg blir eksisterende grøntverdier i Strandveien svekket. I Strandveien, fra jernbaneundergangen til Nordtvedts gate, er det mye vegetasjon på begge sider av gata i dag:

- **På østsiden** er det 12 trær og 5 busker.
- **På vestsiden** er vegetasjonen tettere, med 35 trær og 26 busker.

Disse trærne vil ikke tåle gravearbeidene i forbindelse med opprusting og fornying av Strandveien. I bestemmelse § 5.8.4 er det sikret at kun *10 trær* erstattes. I Strandveien er det kun sikret trerekke på østsiden, men ikke på vestsiden, i o_AVT1 og o_AVT4.

Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret mener det er flere grep som kan gjøres for å få mer grønnstruktur i planen, og ønsker innspill på dette i høringen av planforslagene:

- Det bør undersøkes om bredden på kjørearealet i Strandveien kan reduseres fra syv meter i *alternativ 2*, slik at det blir plass til både ekstra trerekke og møteplass for møtende trafikk, parkering, varelevering og parkering for nyttekjøretøy. Vegetasjon på begge sider av gata vil også bedre vindsituasjonen i gata.
- Byplankontoret mener at det bør sikres flere trær i Strandveien, slik at grøntverdiene i gata opprettholdes.
- Det bør undersøkes om varelevering kan skje i parkeringsareal i bebyggelsen i kvartalene SF1 og SF 2, i stedet for i Båtsmannsgata.
- Det bør vurderes om hotellet i *Knutepunktkvartalet* (SF1), kan etableres uten at det tilrettelegges for snumulighet for buss på *Knutepunkttorget* (o_GT1). Det bør ikke tillates parkering for bil, buss og bylogistikk her. Sykkelparkering bør i større grad løses i felles innendørs sykkelareal eller - hotell. Disse endringene vil kunne gjøre at Knutepunkttorget vil kunne bli et grønt torg med opphold, fremfor et byrom som først og fremst er en sнопlass for bil og buss.
- Etablering av portrom til atrium i Knutepunktkvartalet, SF1 A, fra Stasjonstorget o_TO12 vil tilgjengeliggjøre atriumet for allmennheten. Det må også sikres at atriumet blir grønt byrom og får den størrelsen det er illustrert med.



Illustrasjonen viser bebyggelse i planforslaget, markert med rødt, som legges i areal avsatt til grønnstruktur i kommunedelplanen for Nyhavna. Areal markert med oransje foreslås av Byplankontoret som offentlig erstatningsareal. Brun markering viser foreslått portrom.

Byplankontorets vurdering av bokvalitet

Planområdet ligger i et transformasjonsområde med mange nye boligprosjekter der flere har høy andel små leiligheter. For levekårssonen er det en negativ utvikling med flere små leiligheter i 2024 enn i 2023. Halvparten av alle boenhetene i dette planforslaget vil kunne være 32 m2 eller mindre. Minstestørrelsen på leilighetstypene er svært små, og gir mange trangbodde leiligheter med lite rom for opphold siden mye av arealet i boligene går med til soverom. For små leiligheter kan føre til gjennomtrekk av beboere i området og ustabil bomiljø.

Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret mener det er viktig at det sikres større minimumsstørrelser for alle leilighetskategoriene og i tillegg en høyere andel av fireromsleiligheter. Byplankontoret mener at disse endringene vil kunne bidra til å bygge opp under målsettingene i områdesats for Lademoen og skape et stabilt bomiljø med variert befolkningssammensetning og flere barnefamilier.

Boligene i Strandveikvartalet ut mot Maskinistgata har både støy og støvbelastning. Byplankontoret mener hjørnebyggene i hver ende av SF3 A bør ha næring i første til tredje etasje, for å redusere andelen av bebyggelse med dempet fasade og samspillseffekter med støv og støy.

Byplankontorets vurdering av støy og støv i park og byrom

Det er utfordrende å kombinere støytiltak med parkstruktur og åpne byrom. Dette gjør det vanskelig å sikre tilfredsstillende støynivå i park, torg og gatetun. Byplankontoret mener det er uheldig å bruke utstrakt bruk av paviljonger langs Maskinistgata for å skjerme for støy i park, siden dette reduserer åpenheten i området og den grønne sammenhengen.

Park og byrom har mange formål i en by: de er mellomrommene, de urbane rekreasjonsområdene og hverdagslivets møteplasser. Gode, åpne byrom vever byen sammen og gjør stedene mer levende og inkluderende. De fremmer byliv og aktivitet, og gjør det attraktivt for innbyggerne, besøkende og næringslivet å oppholde seg i byen.

Byplankontoret mener derfor at byrommene og parkens åpne struktur gir flere fordeler, enn ulemperne det gir med økt støynivå. Redusert gjennomfartstrafikk gjennom Nyhavna vil kunne dempe støyen og bedre oppholdskvalitetene i parken og byrommene. Lave hekker vil kunne ha en positiv effekt for partikkelforurensing i lufta og ha en vinddempende effekt. Dersom fartsgrense settes ned til 30km/t vil dette redusere behovet for støyskjerming, men tiltaket kan ikke sikres gjennom plan.

Byplankontorets vurdering av hovedadkomst til planområdet

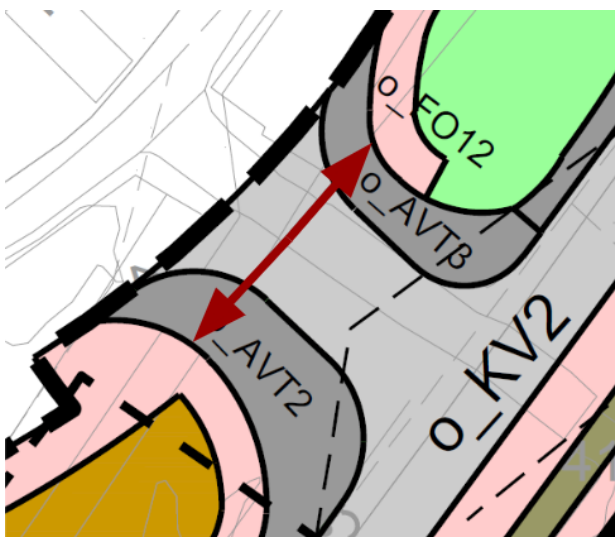
Kommunedelplanen for Nyhavna tar ikke stilling til adkomst til de ulike delområdene. Kvalitetsprogram for Nyhavna viser at reguleringsplan for Maskinistgata 2 har felles adkomst med reguleringsplan for Reina, nord for Dora. I planprosessen er det vurdert flere ulike adkomster til planområdet, men det er ikke funnet noe fullgodt alternativ som både gir

planområdet en god adkomst og som gir kollektivtrafikken god framkommelighet i metrobussplanen for Nyhavna. Adkomsten som reguleres i planforslaget legger til rette for at kollektivtrafikken får god framkommelighet i Maskinistgata og at det kan etableres en god gangakse i Kobbegate. Men adkomsten gir ulemper for utforming av Knutepunktetorget o_GT1 og bebyggelse langs Strandveien.

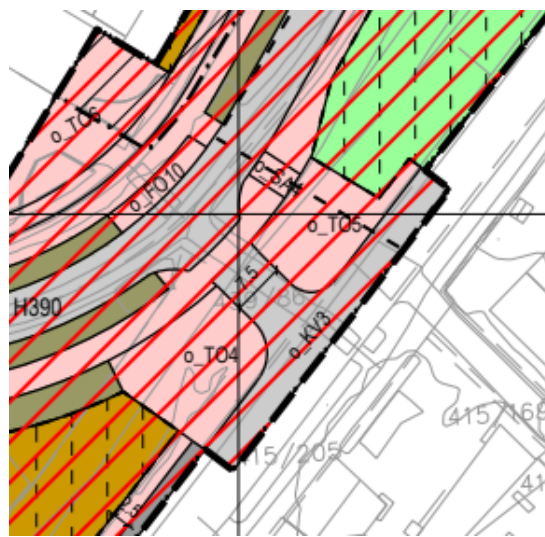
Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret ønsker innspill i høringen på adkomster til planområdet som kan gi færre ulemper. Byplankontoret mener det viktigste i diskusjonen om adkomst og kjøremønster er at planforslaget sikrer et tett gatenett, tydelige akser i tråd med kommunedelplan for Nyhavna, robust bredde i Båtsmannsgata og Strandveien, slik at man kan tåle endringer i bruken av gatene på lang sikt.

Adkomsten til planområdet fra Maskinistgata er tegnet bred, med mye overkjørbart areal. Dette gjør at krysningslengden for gående blir lang. Byplankontoret mener det bør vurderes å gjøre adkomsten smalere, slik at krysningslengden for gående blir kortere. Dette vil føre til at en lastebil og personbil ikke kan møtes i avkjørselen samtidig, men Byplankontoret mener det er for arealkrevende å tilpasse avkjørselen til situasjoner som kun skjer en sjelden gang.



Illustrasjonen viser adkomsten til planområdet fra Maskinistgata. Rød pil viser at krysningslengden for gående er lang.



Illustrasjonen viser en smalere adkomst til Maskinistgata 2 i Trondheim kommunes alternativ til metrobussstrasé gjennom Nyhavna.

Byplankontorets vurdering av rekkefølgekrav

I bestemmelsene er det sikret at brukstillatelse for ny bebyggelse innenfor planområdet kan ikke gis før bydelspark F5, friområde F1 Fyringsbunkeren og bru over Rosenborgbassenget BR1 i kommunedelplan for Nyhavna er sikret opparbeidet i henhold til kvalitetsprogram for offentlige rom. Dette er i tråd med overordnet plan.

Det mangler imidlertid rekkefølgekrav før brukstillatelse for *all* bebyggelse innenfor

planområdet for Maskinistgata(metrobusstrase), Strandveien, jernbaneparken F3 og flere gang-/sykkelanlegg (som BR2, offentlig gang- og sykkelbro langs jernbanen) og som ligger i eller grenser til delområdet. Kravene er i planforslaget kun knyttet til delfelt og ikke til ny bebyggelse innenfor planområdet, slik kommuneplan for Nyhavna angir.

I tillegg mangler det rekkefølgekrav for sjøbad Strandveikaia, sikret i kommuneplanens arealdel, som stilles til alle planforslag i tilknytning til Nyhavnaområdet. Mobilitetsplan for Lade-Nyhavna vil kunne gi ytterligere rekkefølgekrav som må knyttes til reguleringsplanen for Maskinistgata 2 når mobilitetsplanen er vedtatt.

Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret mener rekkefølgekrav, som ligger i kommunedelplan for Nyhavna og kommuneplanens arealdel, må tas inn i planforslaget før høring og offentlig ettersyn.

Byplankontoret vurdering av parkering

§ 32.3, Bestemmelsesområde #3 i kommuneplanens arealdel fastsetter at mobilitetsfunksjoner innenfor kommunedelplan for Nyhavna skal samles på ett eller flere steder med bydelsparkering. Dette er i tråd med målet om et bilfritt Nyhavna.

Byplankontoret mener at planforslaget ikke følger opp kommuneplanens arealdel på dette punktet, med foreslått parkeringskjeller. Reguleringsplanen for Transittkaia regulerer mobilitetshus kun 150 meter fra planområdet. Parkering bør derfor samordnes mellom planområdene.

Øvrige forhold som må løses i planen i den videre prosessen

- Bestemmelsene må forenkles og konkretiseres før sluttbehandling.
- Byplankontoret mener at heis fra Kobbes gate til jernbanepattform må sikres opparbeidet og integreres i bebyggelsen.
- Byplankontoret mener vindskjermingstiltak i form av møbleringselementer på bygulvet er uheldig, siden det vil blokkere siktforhold og dele opp byrommene på en uheldig måte.
- Planforslaget sikrer for få sykkelparkeringsplasser i tilknytning til Lademoen stasjon. Det sikres 10 plasser innen formålet o_BAN (som har begrenset plass) og et uspesifisert antall på Strandveitorget. Videre tillates det sykkelparkering på de andre torgene og i annen veggrunn, altså langs veg. For å legge til rette for miljøvennlige reiser mener Byplankontoret at dette sentrale knutepunktet ved togstasjon, må ha rikelig med offentlig sykkelparkering. Det er behov for at det sikres langt flere sykkelparkeringsplasser, både innendørs og utendørs.
- Det må sikres kunst i alle torg og gatetun, i tråd med vedtatt Kunst- og kulturnæringsprogram for Nyhavna og det strategiske virkemiddelet i Kvalitetsprogrammet: "La kunst og kultur prege Nyhavna".

- Arkitektonisk utforming: Tekniske installasjoner på tak, rekkverk eller kantsikring må integreres som del av den arkitektoniske utformingen. Bruk av svalgang må begrenses i størst mulig grad og ikke tillates mot offentlig gate eller byrom.
- Det må tas inn hensynssone forurenset grunn i plankartet.

4. Kommunale enheter som har innspill i saken

Grønnstruktur

Klima- og miljøenheten - Naturforvaltning viser til bystyrevedtak i sak 0042/20 i møte 30. september 2020 om at Trondheim kommune skal være arealnøytral. De mener også at planforslaget er i strid med dette vedtaket, da det foreslås å omregulere grønnstruktur til utbyggingsformål. Forslagsstiller må enten finne erstatningsareal som kan omreguleres til grønnstruktur, eller endre på planen slik at grønnstrukturen ikke omreguleres.

Kommunalteknikk - Byrom og grønnstruktur er enige i at grøntareal som reduseres i forhold til kommunedelplanen må erstattes andre steder i planen på offentlig tilgjengelig areal.

Byplankontoret har foreslått å sikre mer areal til park eller grønnstruktur innenfor planområdet for å kompensere ytterligere for reduksjonen av grønnstruktur før høring.

Strandveitorget (o_GT2)

Kommunalteknikk veg, Byplankontorets trafikkgruppe og Mobilitets - og samferdselsenheten mener at gatetun ikke kan brukes som gjennomkjøring av varelevering eller biler som skal til parkeringsarealene i planforslaget. De mener Strandveitorget må reguleres til definert kjørevei, fortau og sykkelvei med tydelig systemskifte i kryss. *Byplankontoret* mener at gatetun er den mest bymessige løsningen for Strandveitorget, siden det ikke er nok plass til å regulere egne areal til de ulike trafikantgruppene.

Uterom

Klima- og miljøenheten - Miljø og folkehelse mener uteromskravet ikke kan reduseres fra 30m² til 25m² med begrunnelse i nærhet til Strandveiparken, da parken er støyutsatt. *Byplankontoret* mener at Strandveiparken har andre kvaliteter som til sammen veier opp for at parken er støyutsatt.

Strandveikvartalet

Byarkitekten mener Strandveikvartalet (SF3) bør være et lukket kvartal, med bebyggelse langs Strandveien langs hele kvartalet, for å tydeliggjøre Strandveiens historiske gateløp.

Byplankontoret mener Strandveikvartalet bør ha bebyggelse langs Strandveien frem mot krysset, men ha åpning for snarvei inn mot gårdsrom og slik at bebyggelsen ikke lukkes. *Byplankontorets* forslag til endringer imøtekommer Byarkitektens innspill om å tydeliggjøre Strandveien som historisk gateløp.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

I Bystyrets møte 31.1.19, sak 5/19, ble følgende vedtatt: "Formannskapet understreker betydningen av at det blir en bred sammensetning av boliger på Nyhavna, og at dette også må inkludere boliger for familier, førstegangskjøpere og personer med lav inntekt. Formannskapet

mener kommunale utleieboliger og kategoriboliger hører hjemme på Nyhavna.” Byplankontoret mener boligsammensetningen og minimumstørrelsene i planforslaget må endres for å kunne følge opp bystyrevedtaket.

Det er positivt at bestemmelsene sikrer at det skal etableres minimum 75 m² innendørs fellesareal pr. 100 boenheter og 0.5 m² pr. boenhet over 100 boenheter. Arealene skal være til felles aktiviteter for beboerne i kvartalet. Minimum halvparten av fellesarealet skal ligge i førsteetasje med direkte kontakt til gate- eller gårdsrom. Det er viktig at planforslaget sikrer en leilighetssammensetning som støtter opp om mål i Lamosatsinga.

6. Konsekvenser for næring

Planforslaget vil bidra til arbeidsplasser i forbindelse med etablering av kontor, næring, bevertning og eventuelt hotell. Arbeidsplassene vil være lokalisert nært kollektivknutepunkt, som gir god mobilitet. Planforslaget ivaretar slik retningslinje i kommunedelplanen om tilrettelegging for arbeidsplassintensiv næringsvirksomhet og privat og offentlig tjenesteyting til delområde 2.

Planforslaget legger til rette for at målene og strategiene i Næringsprogrammet for Nyhavna kan nås. Byplankontoret anbefaler at forslagstiller går i dialog med næringsaktører og tilknyttede forskning- og utviklingsmiljøer, særlig innenfor havromsnæringene, for å ivareta næringenes utviklingsmuligheter på Nyhavna, og at planforslaget sees i sammenheng utviklinga av Kunnskapsaksen.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Planforslaget tilrettelegger for etablering av arbeidsplasser og boliger der det er lett å velge miljøvennlige transportformer. Dette er positivt for klimagassutslipp og for folkehelse.

Forslagsstiller, Bane NOR, har sammen med andre utbyggere på Nyhavna inngått en avtale om et samarbeid med Statkraft Varme for leveranse av klimavennlig varme på Nyhavna, og vil samarbeide med Nyhavna Utvikling om klimagassregnskap for utbyggingen.

Trondheim kommune er med i EU-prosjektet ClimaGen. Målet for ClimaGen er å forbedre og utvide eksisterende og ny grønnstruktur innenfor områdesatsområdet Nyhavna - Lademoen. Byplankontoret mener planforslaget har potensial til å bidra med mer grønt enn det som ligger inne i planforslaget. Planforslaget har sikret krav til blågrønn faktor.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Det er flere rekkefølgekrav fra kommunedelplanen som ikke er sikret i planforslaget. Dette kan føre til at viktige parker, friområder og forbindelser til Nyhavna ikke blir sikret opparbeidet. Kommunen kan potensielt selv måtte bekoste nødvendig infrastruktur for å realisere

transformasjonen fra offentlig havn til levende by, i strid med forutsetninger lagt i overordnet plan.

9. Arkitekturstrategien for Trondheim

Bebyggelsen i Strandveikvartalet SF3 B og C forholder seg delvis til målene i arkitekturstrategien om at Trondheim skal være en vakker, karakterfull, menneskevennlig og varig by. Bebyggelsen er tilpasset i skala og form til eksisterende bebyggelse på Svartlamon, som gir en helhetlig utforming av området.

I bestemmelsene er det sikret at fasadekledning i hovedsak skal være i tre, puss, tegl eller et annet kvalitetsmateriale, og at bruk av fasadeplater skal begrenses og ikke tillates på førsteetasjer. Det er imidlertid ikke lagt inn noe forbud mot platekledning.

Høyhuset forholder seg ikke til målene i arkitekturstrategien, da det ikke bidrar til helhet i utforming av området, ikke ivaretar samspill mellom bebyggelse og landskap, ikke bidrar til stedets egenart med det unike kulturminnemiljøet og ikke bidrar til attraktivt og aktivt byliv fordi det skaper mye vind på bakken.

Byplankontoret mener planforslaget har potensial til å bli et godt tilskudd til byen, men da må planforslaget i større grad ivareta samspillet mellom bebyggelse og landskap og bygge opp under stedets egenart.

10. Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart ble sendt ut i februar 2021. Ved varsel om oppstart kom det 12 innspill. Disse innspillene handlet om trafikkavvikling, framkommelighet og arealbehov for kollektivtrafikk, støy og bokvalitet, naturmangfold, samordning med tilstøtende planarbeid, planavgrensning, kulturminner i området, arealbehov for nettstasjoner og traseer for høyspenning og lavspenning kabler, transport til og fra havn, rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna, høyden på bebyggelsen og negative konsekvenser for tilliggende bebyggelse, økt trafikkbelastning i Strandveien og medvirkning.

Høringsinnspillene er oppsummert i eget vedlegg merket «Merknadsbehandling» sammen med forslagsstillers kommentarer som legges ved saken til førstegangsbehandling.

Det ble arrangert flere åpne folkemøter og informasjonsmøter i 2022. I tillegg ble det gjennomført arbeidsmøte med Svartlamon Beboerforening, presentasjon for Lademoen Vel og arbeidsmøte med alle representantene fra Svartlamon Beboerforening og Svartlamon Kultur- og Næringsstiftelse.

I desember 2023 ble det gjennomført samrådsmøte mellom Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane NOR Eiendom, Mobilitets og samferdselsenheten, Byplankontoret, Svartlamon beboerforening og Svartlamon boligstiftelse.

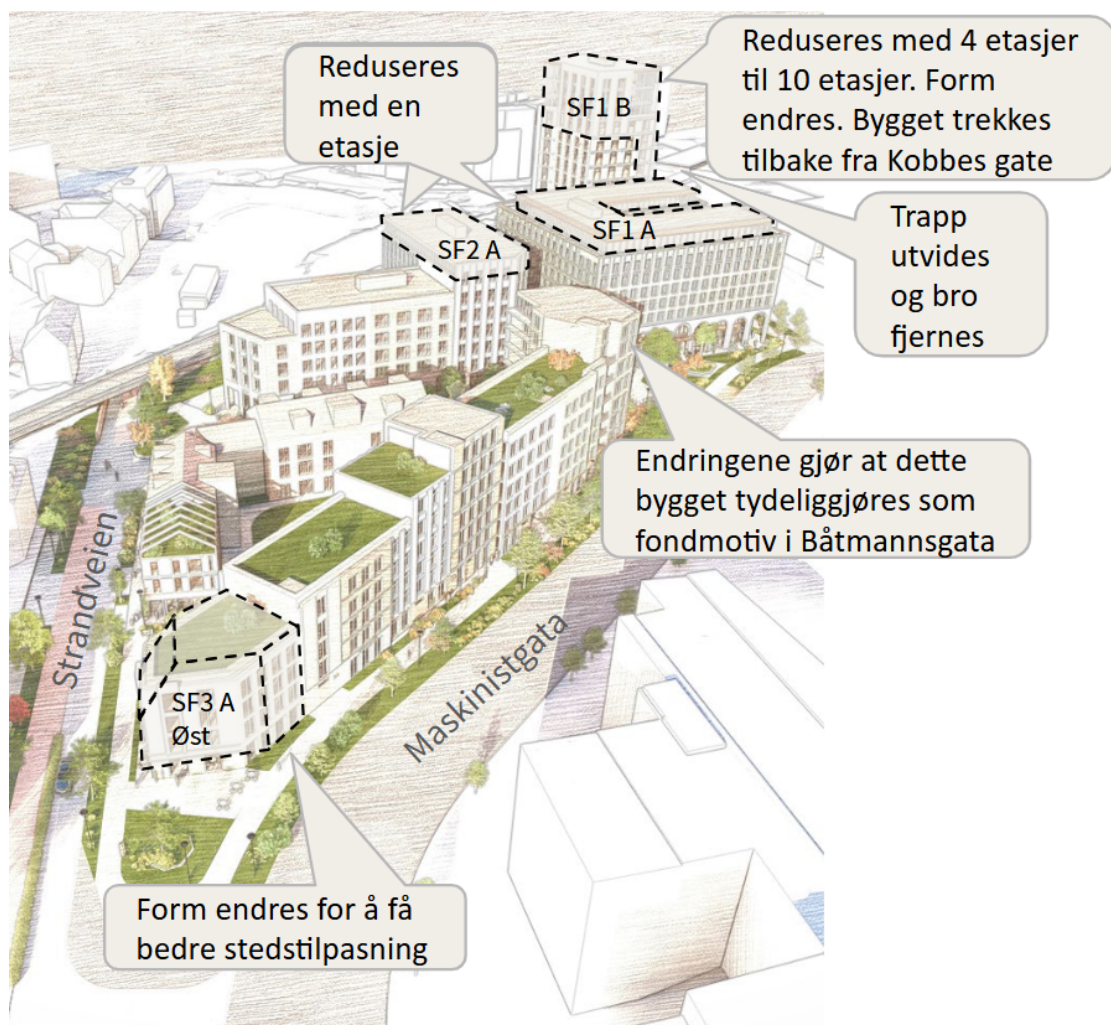
I juni 2024 ble det gjennomført samrådsmøte mellom Statens vegvesen, Bane NOR Eiendom, Byplankontoret, Svartlamon beboerforening og Svartlamon boligstiftelse.

I tillegg til disse medvirkningsprosessene, er det gjennomført flere samråds- og koordineringsmøter med Trøndelag fylkeskommune om metrobusstraséen, Miljøpakken, Statens Vegvesen og hovedsykkelrute samt tilliggende planarbeid for Lademoen stasjon, Reina, Jarlheimsletta og Transittkaia.

11. Byplankontorets anbefaling:

Byplankontoret anbefaler at planforslaget stanses og endres før høring og offentlig ettersyn. Planforslaget må bearbeides vesentlig, med følgende endringer:

- Endre i tråd med **Byplankontorets skisse, vist under:**
 - **SF1 B (Knutepunktkvartalet - høyhuset):** Høyden reduseres fra 14 etasjer til 10 etasjer. Formen endres og trekkes tilbake fra Kobbegate. Etablere mindre volum mot jernbanen. Etablere en bredere trapp mellom SF1 A og SF1 B fra Kobbegate. Bru mellom SF1 A og SF1 B fjernes.
 - **SF1 A (Knutepunktkvartalet - hotell):** Høyden reduseres fra åtte til syv etasjer. Etablere portrom fra Stasjonstorget (o_TO2) til atrium i SF1 A.
 - **SF2 (Stasjonskvartalet):** Høyden reduseres fra syv til seks etasjer
 - **SF3 A øst (Strandveikvartalet):** Endre form og orientering på østlige bygg mot Strandveien og Maskinistgata
- Alle **rekkefølgekrav** for delområde 2 i kommunedelplan for Nyhavna må sikres i bestemmelsene for all bebyggelse, inkludert rekkefølgekrav i kommuneplanens arealdel, for sjøbad på Strandveikaia, og rekkefølgekrav for opparbeidelse av eventuell midlertidig offentlig grøntstruktur innen #3 byøkologisk forsøksområde.
- Bestemmelsen om **boligsammensetning** og **leilighetsstørrelser** må endres, slik at alle de ulike leilighetstypene i snitt blir større og det sikres flere større leiligheter.
- De **offentlige byrommene** må forbedres, slik at det blir mer areal til grønnstruktur og opphold, og mindre til samferdselsareal.



Illustrasjonen viser Byplankontorets skisse med forslag til endringer i planforslaget.

12. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å stanse forslag til detaljregulering av Maskinistgata 2, inntil planforslaget er bearbeidet i tråd med anbefalinger fra Byplankontoret (punkt 11 i Byplankontorets fagnotat).

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Alternativ 1 og 2, datert 25.5.2023, sist endret 12.9.2025, i bestemmelser sist endret 10.9.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 7.11.2025.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Vedlegg:

- 1 Plankart alternativ 1, Maskinistgata 2
- 2 Plankart alternativ 2, Maskinistgata 2
- 3 Plankart under grunnen Maskinistgata 2, alternativ 1 og 2
- 4 Reguleringsbestemmelser
- 5 Planbeskrivelse
- 6 V01 Varslingsdokumenter
- 7 V02 Innkomne innspill
- 8 V03 Stedsanalyse
- 9 V04.1 Konsekvensutredning Trafikk
- 10 V04.2 Konsekvensutredning Arkitektur
- 11 V05 ROS-analyse
- 12 V06 Illustrasjoner
- 13 V07 Trafikkanalyse
- 14 V07.2 Svar på merknader fra Byplankontoret - trafikk og mobilitet
- 15 V08.1 Geoteknisk vurdering
- 16 V08.2 Områdestabilitet
- 17 V09 Støyfaglig utredning
- 18 V10 Overordnet VA-plan
- 19 V11.1 Vurdering av vindforhold og luftkvalitet
- 20 V11.2 Luftkvalitetsutredning
- 21 V12.1 Forenklet Konsekvensutredning hovedsykkelrute
- 22 V12.2 Bane NORs merknader til forenklet KU
- 23 V13 Plassering terminal for stasjonært avfallssug
- 24 V14 Helsekonsekvensutredning
- 25 V15 Klimagassberegninger
- 26 V16 Redegjørelse kvalitetsprogram
- 27 V17 Blå-grønn faktor
- 28 V18 Springer Strandveien
- 29 Snitt ved perrong nord, alternativ 1
- 30 Snitt ved perrong nord, Alternativ 2
- 31 Uttalelse fra Byarkitekten til Maskinistgata 2
- 32 Byantikvarens innspill til komplett planforslag, Maskinistgata 2
- 33 Matrise internt samråd Maskinistgata 2
- 34 Matrise tilbakemeldingsbrev
- 35 Merknadsbehandling Maskinistgata 2
- 36 Nær og fjernvirkning av forslagsstilers forslag og Byplankontorets skisser