



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjetle

Internt samråd - Førstegangsbehandling

Frist innspill:

ESA 21/31326
Elements
2023/8156
Maskinistgta 2
Planident

Viktige utfordringer i planen

Saksbehandler:	Presentasjon av området Lenke til bestemmelser Lenke til matrise ved oppstart	1. Høyhusets innvirkning på bysiluetten og landskapsrommet 2. Hovedsykkelveiens tilpasning til bystruktur og gater 3. Avvik fra kommunedelplan Nyhavna: grønnstruktur 4. Byggehøyder, terrengforskjeller og tilpasning til bystruktur 5. Bokvalitet og leilighetsstørrelser 6. Aktivisering av førsteetasjer
----------------	---	--

Tips: [Sjekk eksempelsamling bestemmelser for ditt fagområde](#). Er du uenig i formuleringer eller har forslag til forbedringer av eksempelsamlinga? Kontakt [Kjersti G. Rinbø](#)

NB! Husk at matrise blir et offentlig dokument som følger saken.

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
Kommunalteknikk - GEO	Ingen kom... 1.	1.	Nei

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i> Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i> Ønsker tilbake-melding fra byplan	Gir innspill Kommunalteknikk - Vann og avløp Kommentarer til bestemmelsene, datert 30.05.25: § 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. § 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. § 8.1.5 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/tolkningstil 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 Nei Structor har utarbeidet overordnet VA-plan, datert 27.02.25, som vedlegg til reguleringsplanen. Planen beskriver på et generelt nivå de nødvendige tiltak med hensyn til VA som en følge av plantiltaket, bl. a omlegging og etablering av ny infrastruktur som vist på VA-plantegning, datert 26.02.25. Planen utgjør et av delområdene for utviklingen av Nyhavna, og det er derfor nødvendig at prosjektet er koordinert opp mot tilgrensende og øvrige planer i området. Det pågår per i dag et arbeid med forprosjekt for VA i forbindelse med etablering av ny metrobusstrase for Maskinistgata, som vil kunne innvirke på løsninger innenfor planområdet for Maskinistgata 2. Dette sammen med de øvrige planene som er nevnt i overordnet VA-plan, Lademoen stasjon, Transittkaia og Reina. Det er i planforslaget sikret krav om at det skal utarbeides et forprosjekt for VA. Vi anbefaler at denne bestemmelsen presiseres, men vurderer det som et nødvendig grep at det utarbeides et forprosjekt for hele
---	--

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	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 før det kan gis tillatelse til tiltak, og den første tekniske plangodkjenningen for VA. Det kreves at trygg flomvei gjennom planområdet skal planlegges tverrfaglig. Vi anbefaler at det presiseres hva som ligger i trygg flomvei. Vi bemerker at § 8.2.4 har samme navn som § 8.1.5. • § 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. • § 9.7 Stiller krav om at det før brukstillatelse for de enkelte delområdene skal nødvendig teknisk anlegg være etablert i samsvar med <i>overordnet plan for teknisk infrastruktur</i>, 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. Innspill til nye bestemmelser:	planområdet, som koordineres opp mot øvrige prosjekter, før det kan gis teknisk plangodkjenning for enkeltområder. Dette for å sikre at helheten blir ivaretatt, og at de nødvendige tiltak er på plass for å kunne håndtere den foreslåtte utbyggingen. Med bakgrunn i at det er stilt krav om forprosjekt for VA, vurderer Kommunalteknikk VA at den overordnede VA-planen, datert 27.02.25, beskriver konsekvensene for VA på en tilstrekkelig måte ut fra nåværende kunnskapsnivå. Se eget skriftlig innspill.	

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i> Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i> Ønsker tilbake-melding fra byplan		Gir innspill Vi h...
	- 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 "Renovasjonsteknisk norm". - 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.	
Kommunalteknikk - Byrom og grønnstruktur	- Planen samsvarer ikke med KDP Nyhavna. Andelen grønt er betydelig redusert, og vi kan ikke se at dette er erstattet på offentlig tilgjengelig areal. Bydelen har lite grønnstruktur, og det er svært viktig å tilrettelegge for områder med grønt i en bydel med mye grå flater og høye bygninger. Grøntareal som reduseres i forhold til KDP må derfor erstattes andre steder i planen på offentlig tilgjengelig areal. - Vi må bygge en by i øyehøyde - private	- Vi er bekymret for kjøringen i området, og hva denne har å si for opplevelsen for myke trafikanter. - Gatebredden bør reduseres, og behov for snuing kan løses i kryss. Vi anbefaler at det finnes alternative løsninger for gateparkering i Strandveien, så tilkomst til Jernbaneparken blir bedre for myke trafikanter. - Vi forutsetter at alle byrom og grøntanlegg i denne bydelen

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	grønne tak kompenseres ikke for offentlig grønnsstruktur som reduseres på bakkeplan. 3. Det er viktig å få til grønnsstruktur der de viktigste ferdselslinjene går for myke trafikanter - langs Strandveien. Dette bør oppleves som et gate/grøntdrag med sammenhengende parkarealer og grønne torg. Vi anbefaler at grønnsstrukturen samles mer, kjøremønster endres og at noen byggegrenser flyttes for å få mer plass til grønne bylivskvaliteter. 4. Bytrær må plantes på begge sider av gaten - må sikres med bestemmelse. 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. 6. Byggehøydene må reduseres. Det blir store skygger. Oppholdsplena i Strandveiparken skyggelegges på kveldstid midtsommers - dette er veldig uheldig. 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.	opparbeides i tråd med Trondheim kommunes Designprogram sine kvalitetskrav. https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/designprogram-fo-r-trondheim/overordnede-f%C3%B8ringer/kvalitetsniv%C3%A5-og-byggesoner-i-kpa https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/designprogram-fo-r-trondheim/normer/gr%C3%B8ntanleggsnorm/krav-til-ulike-typer-gr%C3%B8ntanlegg 4. Gjennomfartsåren for sykkel bør ikke legges til Strandveien, men bør legges i Maskinistgata, da dette også er gjennomfartsåre. Strandveien bør være en lokalgate med gode muligheter for byliv og ferdsel på tvers. 5. Det bør vurderes om det kan være flere innkjøringer fra Maskinistgata slik at busstrafikk unngås i Strandveien og på torgene langs	

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i> Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i> Ønsker tilbake-melding fra byplan		
	8. Vi har flere innspill på bestemmelser om parkareal - og torg, 9. §8.2.4 bør skrives om: Teknisk plan for offentlig gatetun og park tilhørende omsøkte tiltak skal <i>prosjekteres i samarbeid med</i> og godkjennes av Trondheim kommune før igangsettingstillatelse gis. 10. 11.	strandveien. Kryssutformingen er uheldig for myke trafikanter ved innkjøringen fra Maskinistgata.
Kommunalteknikk - veg Gir innspill	1. AVT 1 og 4 må konkretiseres og reguleres ettersom hva man kommer frem til. Funksjonene beskrevet i bestemmelsene motstrider hverandre. 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. 3. Bestemmelse §4.1.1 alt 2: Utkraging over offentlig vegareal er ikke ønskelig.	1. Vi ser alternativ 1 som den beste løsningen for området. Grunnlaget for dette er sammenhengende sykkelveg uten vesentlige avbrudd. I tillegg slipper man at sykkelvegen går over perrongen. Viktig derimot at man sikrer utforming i bestemmelser slik at den blir et godt tilskudd som gjør at bruken blir slik den er tiltenkt. Mørk betongkulvert f. eks er ikke ønskelig. 2. Utforming av O_PA1 bør gjøre tiltak for å motvirke villparkering. 3. Kunne vært interessant å se på utforminger som i større grad

Enhets- og kontaktperson		Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og ikke er dekket av annet lovverk) Skriv kort		Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort		Ønsker tilbake-melding fra byplan	
Kommunalteknikk - Renovasjon		Gir innspill 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. 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.” 3. § 9.1: stryk setning om midlertidig løsning for inntil 150 enheter. Det kan tillates inntil					
		Vil h... 1. Det må etableres eget returpunkt innenfor planområdet. “Eksisterende returpunkt sør for undergang i Strandveien” er et midtpunkt med overflatecontainere og er planlagt flyttet. I tillegg blir dette for langt unna. Planen må komme med et forslag til plassering av returpunkt før sluttbehandling. 2. Bilen rygger inn i terminalen for å laste på containerne, for så å kjøre ut. Derfor er det behov for ny sporing.					

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> Skriv kort	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	50 boenheter på midlertidig renovasjonsløsning for hele området som skal tilknyttes avfallsterminalen. Dersom det er planlagt midlertidig løsning for 50 boenheter på Transittkaia, kan det ikke tillates midlertidig løsning innenfor denne planen. Hvorfor er rekkefølgekravet knyttet opp til brukstillatelse for SF3? Permanent avfallsløsning skal være etablert før brukstillatelse kan gis. 4. Legg til i bestemmelse § 3.6: “Det skal etableres rom for mottak av farlig avfall”. 5. § 8.2.4: Hva betyr “tilhørende omsøkte tiltak” i bestemmelsene? Kan dette strykes og standardbestemmelse benyttes?	3. Valgt plassering innebærer at renovasjonsbilen (tungt kjøretøy) skal kjøre over gatetun. Vi stiller spørsmål ved vurderingen som har blitt gjort, og ønsker en mer utfyllende begrunnelse. Er det tatt inn i vurderingen at tungt kjøretøy skal kjøre i svingbevegelse over gatetunet mtp. planlagt dekke?	
Barnas representant	Gir innspill 1.	Nei 1. Trafikksikkerhet for myke trafikanter og trygge/forutsigbare gangforbindelser, må være førende premisser i planarbeidet og for valg av trase, viser til faglige tilbakemeldinger fra byplan (både mht trafikksikkerhet for myke trafikanter, bokvalitet og universell utforming). 2. Vesentlig at planen er i tråd med	

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
			kommunedelplanen for Nyhavna (at rekkefølgekrav sikres), og sees i sammenheng med tilliggende naboplaner. 3. Viser til uteromsnorm, men føringer for variert lek og skjerming av barns lek mht trafikale forhold og støy. 4. Strandveitorget må tilrettelegges for ulike aldersgrupper, og gi muligheter for både aktivitet/lek og opphold/rekreasjon.
Klima- og miljøenheten - Forurensning	Ingen kom... ▾		Nei ▾
Klima- og miljøenheten - Klima og samfunn	Gir innspill ▾	1.	Redegjørelsen for kvalitetsprogrammet (vedlegg 16) gir god oversikt over hvordan planen forholder til kvalitetsprogrammet. 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

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og ikke er dekket av annet lovverk)</i> Skriv kort	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake-melding fra byplan
Klima- og miljøenheten - Landbruk	1.	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.	Nei
Klima- og miljøenheten - Naturforvaltning	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. 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	1. Denne saken bør sees i sammenheng med øvrig utvikling av Nyhavna og må følge kvalitetsprogrammet for Nyhavna. 2. Fra redegjørelsen om hvordan Maskinistgata 2 svarer ut kvalitetsprogrammet for Nyhavna ser vi av pkt. 3.1.2 at utbygger ikke ønsker å tilrettelegge for sjøfugl begrunnet i at prosjektet ikke ligger i nærheten av elva eller sjøen. Dette er ikke faglig godt nok begrunnet. Fiskemåke hekker på mange tak i Midtbyen og i lengre avstander fra sjøen enn dette området. Gitt at dette området også omfattes av	Vil h....

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	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.	kvalitetsprogrammet, må også dette punktet innfris. Det vil også være lurt å opprette dialog med Nyhavna Utvikling AS for å samkjøre tilretteleggingstiltak for hekkende måker. For øvrig viser vi til NINA Temahefte 96: “Sameksistens med urbane måker og terner - kunnskapsbaserte råd om tiltak og tilrettelegging”. For å redusere konfliktnivået med hekkende måker må man ta dette i betraktning ved utvikling av nye prosjekter. 3. 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. 4. I samme redegjørelse for hvordan planen svarer ut	

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
Klima- og miljøenheten - Klimatilpasning		kvalitetsprogrammet for Nyhavna, 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.	
Klima- og miljøenheten - Klimatilpasning	Gir innspill ▾ - ROS-analysen er ikke utformet i tråd med DSB veileder. Sannsynlighetskategorier bør kvantifiseres, særlig for hendelser som ekstremnedbør og stormflo. Det mangler også analyseskjema for alle de relevante hendelsene. Kildene det refereres til på f.eks. overvann/hedbør sier ikke noe om sannsynlighet for nedbørshendelser, så denne dokumentasjonen mangeler. ROS-analysen anser vi derfor ikke som komplett. - En større del av planområdet, som i KPA og kommunedelplanen er regulert til grøntareal / park, er ikke videreført i reguleringsplanen. Dette reduserer	Vil h... ▾ - Bør presiseres at konstruksjoner og installasjoner som kan utsettes for oversvømmelse ved stormflo skal tåle saltvann. - Parkeringskjelleren ligger lavt. Hvordan sikres den mot vanninntrengning? Er det et alternativ å løse parkering i mobilitetshus på bakkeplan?	

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	mulighetene for naturbaserte overvannsløsninger innenfor planområdet og vil ha negativ innvirkning på overvannshåndtering. 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. 3. 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”. 4. Bestemmelsen §3.3.2 omhandler spesifikt havnivåstigning, men ekstremhendelsene som skal hensyntas i utforming av gater, torg og grønnsstruktur skal også inkludere andre typer ekstremhendelser f.eks. ekstrem nedbør og hetebølger (ref. kvalitetsprogrammet punkt 2.1.2). Dette må sikres i bestemmelsene. 5. Punkt 2.2.1 (Kvalitetsprogrammet) må sikres i planbestemmelsene. Referansene i “V16 redegjørelse kvalitetsprogram” sikrer ikke at regnvann samles og nyttiggjøres.	

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i> Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i> Ønsker tilbake-melding fra byplan		
	6. Åpne vannveier for overvann (ref. 2.2.2 Kvalitetsprogrammet) må sikres i planbestemmelser. 7. 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. 8. 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. 9. VA-plan må vise hvordan senkingen av strandveien påvirker flomveier og oppstuing av overvann på planområdet.	
Klima- og miljøenheten - Miljø og folkehelse Gir innspill	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 støysoner selv om det er beregnet gul sone. 2. Vurdering/analyse av luftkvaliteten i planområdet (i Lokalklimaanalysen) har svakheter. Den tar utgangspunkt i kart fra Fagbrukertjenesten som har veldig grov oppløsning, og ikke er egnet til å vurdere detaljert utbredelse av luftforurensning i	Vil h...

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i> Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i> Ønsker tilbake-melding fra byplan	
	en konkret reguleringsplan uten å ha gjort en grundigere spredningsberegning. Gjennom spredningsberegninger som er gjort for nærliggende planområder har vi grunn til å tro at særlig gul sone er mer utbredt enn det denne analysen konkluderer med. I tillegg er det mye usikkerheter rundt trafikk tall. Det er også nylig vedtatt at forskriftskrav/grenseverdier for luftforurensning blir betydelig skjerpet inn fra 2030, noe som også medfører at vi må vurdere luftkvalitet i arealplanleggingen mer konservativt. Uten en spredningsberegning iht T-1520 og Trondheim kommunes hovedmønter for vurdering av luftkvalitet i arealplanlegging blir det vanskelig å vurdere samspillseffekter mellom luftforurensning og støy. 3. 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 gjeldende bygg. Jf tidligere merknad om at ÅDT er usikker og at det må åpnes for boliger i rød sone. 4. Planen regulerer en bypark (Jerbaneparken) i støysone, noe som er i strid med T-1442 tabell 3 og KPA §19. Ingen avbøtende eller kompenserende tiltak er sikret.

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	5.Uteromskrav er redusert fra 30m2 til 25m2 under henvisning til nærliggende parker (Strandveiparken og Jernbaneparken). Begge disse parkene er støyuutsatte, og vi mener derfor uteromskravet ikke kan reduseres. 6.Knutepunktstorget som skal tilrettelegges for opphold og byliv er støyuutsatt, har lite sol samt varelevering. Oppholdskvalitetene er ikke gode. 7.Strandveitorget som skal tilrettelegges som shared space og bylivsområde er støyuutsatt, har lite sol, gjennomkjøring og varelevering og ekspress sykkelveg. Vi mener dette gir trafikal utrygghet og dårlige oppholdskvaliteter. 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. 9.Anleggsfasen vil gi store utfordringer for eksisterende bebyggelse og barnehage, og adkomst i den perioden må ikke skje via Strandveien. 10.Planen vil gi store endringer på støy for eksisterende bebyggelse og barnehage uten at dette er utredet tilstrekkelig eller sikret tiltak i bestemmelser. 11.Bestemmelsene åpner for svært mange små	

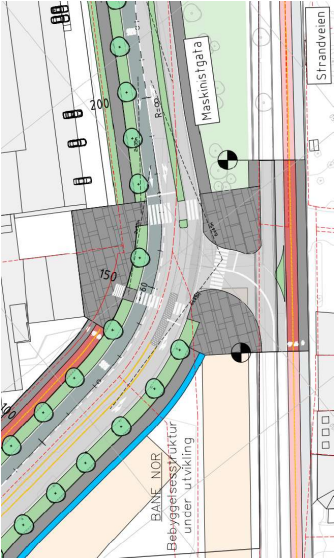
Enhet og kontaktperson		Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
		boliger (95%), som med angitte minimumskrav 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. 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. Dokumentet bør ikke legges ved på høring.		
MoS -Samferdsel	Gir innspill	1. Kan ikke bruke gatetun som gjennomkjøring. Skal ikke fungere som trase for å komme mellom to punkter på hver sin side av gatetunet. o_GT2 har trafikanter som kommer fra flere sider, blant annet sykkelveg. Den tilrettelagte bruken av området tilsvarer ikke regulering av gatetun. 2. Enig med <i>Byplan - Trafikk planfaglig</i> sine innspillspunkt 5 og 6 (om gatetunene). Alternativt for o_GT2 må o_GT2 sikres utforming på en måte som klart definerer ferdsselsoner, (ref. bilder under som inspirasjon), ved hjelp av dekke og møblering/stolper/vegetasjon:	1. 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. 2. Uheldig med kjøring over gatetun for å nå parkeringskjeller i bestemmelsessone #2 og #5 og snuplass i gatetun. 3. Manglende figurer i KU Trafikk ("Error!")	Nei

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort Ønsker tilbake-melding fra byplan	
 	2.4. Trafikk på vegnettet Med forutsetning om samme reisemiddelfordeling som i Midtbyen i dag vil 0-4 og Planforlaget føre til trafikkmengder i vegnettet som vist på Error! Referens not found. og Error! Reference source not found.. Det er antatt at cirka 60 % 4. Savner snitt og illustrasjoner over samferdselsanleggene. 5. 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." 3. Sykkelparkering må sikres nært innganger 4. Besøks- og tjenesteparkering: Få med at det må være minst 1 (jf. KPA) 5. Må sikre en lesbar kobling for syklende i krysset ved Maskinistgata, så syklende har et tilbud mot Nyhavna. 6. Bestemmelsen om 10 sykkelparkeringsplasser på perrong er

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	erfaringsmessig ikke nok, og vil føre til villparkering av sykler, antallet må økes.	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 metrobusstraseen to ganger på reiser til/fra Midtbyen.	
		8. Alternativ 2 for Strandveien er best bruk av gateareal, altså sykling i blandet trafikk, ettersom ÅDT er beregnet til 1000 for planforslaget (1850 for 0-alternativet). For ÅDT < 2000 er sykling i blandet trafikk tilstrekkelig for de fleste. Det er lite tungtrafikk (renovasjon og varelevering), spesielt nord for avkjørselen fra maskinistgata.	
		Gode eksempler på utforming er blant annet Løvenskiolds gate i Oslo:	

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake- melding fra byplan
	Diverse boligater i Stavanger: Eller Strandallee (tilfeldigvis likt navn som		

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	Strandgata) i Timmendorfer Strand i Nord-Tyskland :  Kan alternativt også vises med “sharrows”. Målet er å vise på en forståelig og lesbar måte hvor hovedsykkelen går hen (selv i et shared-space), og reduserer konfliktnivået med gående.		
Enhet for Idrett og Friluftsliv	Ikke vurdert ▾	1.	Nei ▾
Byplankontoret - Trafikk planfaglig	Gir innspill ▾	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. 2. Der der aktuelt med kryssingspunkt for gående over Strandveien, må det være plass til en trafikkøydersom de må krysse mer	1. 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. 2. Selv om KPA åpner for 1 parkeringsplass per 100 m2

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
		enn to kjørefelt - altså hvis de også må krysse sykkelveg og/eller parkeringssone. 3. Strandveien må deles i to separate kjøreveiformål 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 metrobusssprosjektet.  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. 5. o_GT2 kan ikke reguleres som gatetun, da inviterer man biler til å kjøre inn på gang-	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. Det er ingen begrensning av mengde forretningsformål (eller andre formål) i planen. 3. Fylkeskommunens trafikkutredning for metrobuss forutsetter en bilførerandel på 18 % fra boliger på Nyhavna og 10 % fra næring/handel/kontor. Dette var basert på lavere parkeringskrav enn det som ble vedtatt i KPA. I tillegg har fylkets nullalternativ kun tatt høyde for trafikk fra ca. halvparten av det som i dag er kjent utbyggingspotensiale på Lade og Nyhavna. For at økt utbygging ikke skal bety ytterligere økt biltrafikk og dermed økt arealbehov for å sikre metrobussens

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	eller sykkelanlegg og man har ikke løst de vanskelige kryssingspunktene og systemskiftene for gange og sykkel. Det må reguleres til definert kjøreveg, fortau og sykkelveg med tydelig systemskifte i kryss. Overskytende areal kan reguleres til torg eller annen vegg grunn grønt. 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 gjennomførbart. Det er mange ulike høydenivåer som skal gå opp i dette området. 6. I o_GT1 må hele det nødvendige manøvreringsarealet til snuplass må reguleres som offentlig vegareal/gatetun. Det vil bli en del varelevering til virksomhetene og boligene, så det blir ikke bare unntaksvis bruk av snuplassen. Bygg i SF1 kan ikke krage ut over nødvendig offentlig manøvreringsareal. Areal som ikke brukes til snuplass bør reguleres som torg - der skal de uansett ikke kjøres. 7. Bygning kan ikke krage ut over fortau o_FO4 (§4.1.1) eller andre offentlige formål, med tanke på vedlikehold av bygning, fare for	framkommelighet samt enda mer rekkefølgekrav, bør alle planer redusere makskrav til parkering betraktelig. 4. 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. Det er uansett behov for vegvisningsskilt for syklende for å informere om ulike retningsvalg. Det er mindre trafikkfarlig at renovasjonsbil rygger i Biskop Darres gate uten separert sykkelveg enn med. 5. 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 metrobusstraseén. Kulvert oppleves utrygt og her gir den ikke et nødvendig tilbud. Syklende mellom østbyen og Ila har et parallelt sykkeltilbud langs metrobusstraseén og nordsiden av Pirbrua, som mange vil foretrekke

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med <u>PBL</u> og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	takras/ istapper o.l. Kan sannsynligvis løses med skrå eller buede hjørner på plankartet. 8. Det må være en veggzone på minimum 1 m, helst 2 m, mellom alle fortau og bygninger. 9. §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 10. §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. 11. §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”. Ser ikke behov for minimumskrav til antall offentlige P-plasser (vurdere makskrav?). 12. Annen vegg grunn o_AVT2 og o_AVT3 skal	og som i praksis blir ekspresstilbudet. Skal det være et poeng i et sykkelanlegg inntil jernbanen her bør det treffe sørsiden av Pirbrua - det gir en alternativ rute mot Midtbyen uten å sykle gjennom Solsiden, hvor det er mer friksjon. 6. Sykkeltilbud over perrong er svært negativt for trafiksikkerheten for gående. På perrongen vil det myldre av gående. Her skal det være universell utforming, trygt og lett å orientere seg. Bør ha litt kurvatur (svinger) som fartsdempende tiltak. Bredden for sykkel bør også reduseres til maks 3,0 m. Syklende i østgående retning vil få svært høy fart ned mot kryssområdet med Strandveien - en trafiksikkerhetsrisiko. 7. o_FO4 er smalt i alternativ 2, med bare 2,5 m mellom bygning og høytrafikkert sykkelanlegg med høy fart. Her skal mange som er	

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utøver krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	ikke brukes til øverkjørbart areal i kryss. Det gir svært dårlig kryssingspunkt for gående, det er ikke universelt utformet. 13. §7.1 må spesifisere at minimum 8 m gjelder <u>bredden</u> på trappeforbindelsen. 14. Det må tegnes inn siktsoner i alle avkjørsler og kryss, inkludert kryss mellom sykkelanlegg. 15. Rekkefølgekrav §9.4 om metrobusstrasé må gjelde brukstillatelse for alle formål i planområdet. 16. Ved avkjørslene på Svartlamoen skal det ikke tegnes gjennomgående annen veggrunn grønt forbi avkjørslene, men et lite innhuk av kjørevegen med hjørneavrunding. 17. o_KV3 er litt rart tegnet i alternativ 2 med stiplede linjer ut i o_KV2, disse må fjernes. 18. Det kan ikke være privat parkering under offentlige torg. anbefaler at o_TO2 og o_TO3 reguleres som felles (private) torg. Det er uansett naturlig at driftsansvaret for disse hører til hotell/ forretning/ tjenesteyting i bygningene inntil.	ukjent på stedet ut av bygning, med bagasje, og krysse sykkelanlegget til perrong på stasjonen. 8. §3.3.1 virker vag, anbefaler mer konkretisering av innholdet i bestemmelsen, med tanke på senere teknisk godkjenning av de offentlige anleggene. 9. 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.

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	krysning. 10. Kryssing av gateløp før “dreiepunkter”. Sikre kryssing av gateløp vinkelrett over veibanen og sykkelvei. Dette må sikres med lysregulering.	alternativ til trapp. Det er for stor høydeforskjell til bruk av rampe. (Illustrasjon over er vist med blå firkanter der det bør anlegges heis). 4. Torg er et orienterende element i seg selv, men krever soneinndeling som gir naturlige ledelinjer for å sikre orienterbarhet. Med ulikt dekke i de ulike soner gir dette visuelt og taktilt overgang mellom gangsone og møbleringssone, ryddighet og orienterbarhet for alle også for personer med nedsatt syn. Jfr. Trondheim Designprogram. https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/designprogram-for-trondheim/hovedside 5. Det skal være sammenheng i de ledende elementer. 6. “Share based” er utfordrende for svaksynte. Derfor er naturlige ledelinjer/soneinndeling nødvendig. 7. Stasjonsplassen er svært liten til å ivareta trafikkavvikling og opphold	

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
		og å kunne være funksjonell i bruk. 8. Det er lite opparbeidet uteareal med grønt i planområdet. 9. I alternativ 1 er hovedsykkelvei og fortau på bakkeplan. Dette er en fordel.	
Eierskapsenheten	Ingen kom....	1.	Nei
Byantikvaren	Gir innspill	1.	Vil h...
Byarkitekt	Gir innspill	1. Byarkitekten sender en egen uttalelse.	Vil h...
Byggesakskontoret	Gir innspill	1. Vi mener at høydene må reduseres betydelig. Høydene strider med nylig vedtatt KPA om at Trondheim ikke skal utvikles til en høyhusby, jf. § 8.5. Retningslinjen definerer høyhus som over 10 etasjer/over 3	Nei

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	en egen bestemmelse for å tydeliggjøre dette. Det bør defineres hva åpen- og aktiv fasade vil si. 3. § 4.1.2- Det bør ikke tillates betongsokler på over 0,5 meter i det hele tatt - fjern unntakene. 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. 5. § 4.4.2: Om forhagene på bygg B: Det bør også settes en maksimumshøyde. 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. etasjer høyere enn omkringliggende bebyggelse. I tillegg tolker vi kommunedelplanen (KDP) for Nyhavna til at bebyggelsen skal være maksimalt 5 etasjer, noe vi synes vil skape det beste bebygde miljøet. Retningslinjen i KDP sier derimot at det kan vurderes høyder over 7 etasjer for deler av bebyggelsen ved Lademoen stasjon, men det bør ikke tillates mye over dette, og det bør gjøres en grundig vurdering på hvilke påvirkninger det vil ha for omgivelsene. 2. Foreslått høyhus vil være godt synlig fra flere steder og vi mener det blokkerer for god kontakt mellom byen og fjorden. Det har også en svært uheldig skyggevirkning som gir en negativ påvirkning langt utenfor planområdet. Det er ikke en slik bebyggelse som er ønskelig i Trondheim, der vi for det meste	

Enhet og kontaktperson Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i> Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i> Ønsker tilbake-melding fra byplan	
	har lav sol. 3. Det opplyses om at det er ønskelig å skape et landemerke i tilknytning til knutepunktet. Det bør være mulig å skape et landemerke uten den foreslåtte høyden. Det bør jobbes med andre grep som kan ha en mer positiv påvirkning på omgivelsene. Det bør jobbes mer med gode siktlinjer og adkomster med god orienterbarhet til området. Vi vurderer at eksisterende stasjonsbygg på Lademoen viser et godt eksempel på et landemerke, selv om det kun er på to etasjer. Det opplyses om at utformingen på høyhuset ikke er bestemt ennå. Vi vurderer at det er viktig å avklare noen grep og detaljer i planen, for å vise hvordan dette vil forstås som et landemerke. 4. Innad på området ønsker vi å se bedre kontakt mellom bygningene og gata/omgivelsene. Det må

Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk)</i> <i>Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
		fokuseres på å skape en bydel som kan oppleves i øyehøyde. 5. Høyere bebyggelse enn det som tillates i KDP bør kun aksepteres dersom det kompenseres ved å sikre store ubebygde arealer til bruk som park eller lignende. Vi vurderer at grønnsstruktur ikke bør endre formål fra det som er vist i KDP. 6. Det er viktig med en god tilpasning når det gjelder bebyggelsen langsmed 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.	
Samfunnssikkerhet og beredskap	Ikke vurdert ▾	1.	Nei ▾

Enhet og kontaktperson		Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort		Faglige råd/korte kommentarer utøver krav Skriv kort		Ønsker tilbake-melding fra byplan
Tomtegruppa	Ikke vurdert ▾	1.		1.		Nei ▾
Bydrift	Ikke vurdert ▾	1.		1.		Nei ▾
Trd. parkering (parkeringsdekning)	Gir innspill ▾	1. Koblinger mellom kommunale veger skal ikke ha avkjørselspil, dette er per difinsjon i vegloven kryss og bør utformes deretter. Gjelder o_KV3 mot Biskop Grimkjells og Gregus gate, evt må eierskap til disse endres. 2. Mangler siktlinjer i kryss og avkjørsler		1. Med kjøreareal under 5,5 meters bredde må gateparkering forbys av hensyn til større kjøretøyers fremkommelighet. 2. Sikt mellom anlegg for myke vs torg/kjøreveg/hushjørner generelt må hensyntas i planarbeidet. 3. HC-parkeringsplasser skal være plassert innen 20 meter fra hovedinngangen, uten at man må krysse kjørevei. De skal også være tydelig merket med HC-symbol og ha en bredde på minimum 4,5 meter og en lengde på 6 meter. I tillegg bør det være god manøvreringsplass rundt bilen. Det vil kanskje være nødvendig med noen HC-plasser i gateløpene?		Nei ▾