

Saksfremlegg

Maskinistgata 2 - detaljregulering til offentlig ettersyn

2025/35898

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Maskinistgata 2 med to alternativer til hovedsykkelrute ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Byutviklingsutvalget beslutter at før høring og offentlig ettersyn gjennomføres skal følgende rettes i plankart, bestemmelser og illustrasjoner:

- Redusere byggehøyden på SF1 B, punkthuset i *Knutepunktkvartalet*, fra 14 etasjer til 10 etasjer.
- Fjerne bru mellom SF1 A og SF1 B. Sikre flere innganger til SF1 A.
- Endre form og orientering på det østlige bygget i SF3 A, *Strandveikvartalet*, mot Strandveien og Maskinistgata.
- Sikre at fasadekledning skal være i tre, tegl eller et annet kvalitetsmateriale, og at bruk av mindre solide fasadeplater og pussystemer ikke tillates.
- Forbedre alle de offentlige byrommene, gjennom at det sikres flere trær og busker, og mer areal til grønnstruktur og opphold.
- Sikre ti trær på hver side av Strandveien.
- Sikre alle rekkefølgekrav for delområde 2 i kommunedelplan for Nyhavna i bestemmelsene for all bebyggelse, og rekkefølgekrav i kommuneplanens arealdel for sjøbad på Strandveikaia, og rekkefølgekrav for opparbeidelse av midlertidig offentlig grøntstruktur innen *#3 byøkologisk forsøksområde*.
- Endre bestemmelsen om boligsammensetning og leilighetsstørrelser, slik at alle de ulike leilighetstypene i snitt blir større og det sikres flere større leiligheter, minsteareal på leiligheter blir 30 m², minimum 10 prosent fireroms og maks 30 prosent toroms, og at studentboliger sikres som arealformål.

Før sluttbehandling skal det vurderes om:

- hovedsykkelrute skal legges langs metrobusstraseen
- Strandveien skal sikres som gatetun
- avfallssuget skal plasseres et annet sted
- byggehøyden på SF1 A, hotellet i *Knutepunktkvartalet*, skal reduseres fra åtte til syv etasjer

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.

Sammendrag

Saken gjelder førstegangs behandling av planforslag for detaljregulering av Maskinistgata 2 på Nyhavna. Detaljregulering av Maskinistgata 2, *Lademoen knutepunkt*, har som formål å legge til rette for transformasjon av dagens ubebygde område på cirka 25 dekar til et sentralt knutepunkt i byen. Planen legger til rette for sentrumsformål som hotell, kontor, bolig, park og torg. Det legges opp til en høy utnyttelse av tomta. Planforslaget innebærer et samlet BRA på cirka 33 000 m². Planlagt utnyttelse for hele planområdet ligger på 159 prosent BRA, ikke medregnet parkerings- og bodareal under terreng.



Planområdet er markert med svart strek i flyfotoet til venstre. Lys blå strek viser avgrensning av kommunedelplanen for Nyhavna. Planen grenser til jernbanelinjen, ny hovedgate med metrobuss og kulturminnemiljøene Svartlamon og Dora I.

Planforslaget for Maskinistgata 2 er en viktig brikke i transformasjonen av Nyhavna fra industrihavn til en bærekraftig, tett og urban sentrumsbydel. Byomformingen er i tråd med kommunedelplanen for Nyhavna (KDP) vedtatt i 2016 og kommuneplanens arealdel 2022-2034 (KPA). Forslaget til reguleringsplan er i tråd med KPA ved å tilrettelegge for kompakt byutvikling og boligfortetting i sentrale strøk og ved kollektivknutepunkt. Hovedmålsettingen er å utvikle området i tråd med nullutslippstankegang, med vekt på helhetlig miljø- og ressurstenkning, og å prioritere gående, syklende og kollektivtransport.

Hovedutfordringen 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. Å sikre god utforming av bebyggelsen og varig materialbruk i tråd med arkitekturstrategien er en annen utfordring. Plassering av avfallsug i første etasje Båtmansgata fører til lukkede fasader og mye tungrafikk inn i gata. Generelt er det lite areal til grønt og opphold i byrommene. Rekkefølgekrav fra overordnede planer er ikke i tilstrekkelig grad sikret. Leilighets- og boligsammensetningen bygger ikke opp under Lamosatsinga sitt mål om stabile nabolag.

Byrådet anbefaler at byutviklingsutvalget sender planforslaget med to alternativer til hovedsykkelsrute på høring og offentlig ettersyn. Byrådet anbefaler å gjøre endringer når det gjelder høyder og utforming av bebyggelse, kvalitet på offentlige byrommene, sikre rekkefølgekrav fra overordnede planer i bestemmelsene, og sikre bedre boligkvalitet, i planforslaget før offentlig ettersyn og høring. Fram mot sluttbehandling må det vurderes om hovedsykkelsrute i stedet skal legges langs metrobusstraseen, Strandveien skal sikres som gatetun, avfallssuget skal legges et annet sted, og byggehøyden på SF1 A, hotellet i Knutepunktkvartalet, skal reduseres fra åtte til syv etasjer.

Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av PKA Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Bane NOR Eiendom. Det ble sendt inn varsel om planoppstart februar 2021. Komplette planforslag forelå 30.04.25, planforslaget ble supplert 11.09.2025 og kunne da behandles videre. Planforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse og i Byplankontorets fagnotat.

Fakta

Formålet med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for bymessig utvikling ved Lademoen stasjon, med kvartalsstruktur med sentrumsformål, kollektivknutepunkt, offentlige byrom, avfallssentral og hovedsykkelsrute. Planforslaget inngår som en del av transformasjonen av Nyhavna fra havn og industriområde til urban sentrumsbydel, innenfor delområde 2 i KDP Nyhavna.

Planområdet

Planområdet er på cirka 25 dekar og ligger på Nyhavna, avgrenset av Kobbes gate i vest, Maskinistgata i nord, Strandveien med Svarlamon i øst, og Nordlandsbanen ved Lademoen stasjon i sør. Planområdet omfatter hele delområde 2 i KDP Nyhavna. Området er i dag ubebygget og brukes primært til bobilparkering og godsspor. Forslaget omregulerer Strandveien som inngår i reguleringsplan *r0219 Svartlamon*. Planområdet inngår i området til La'mosatsinga.

Beskrivelse av planforslaget

Hovedgrepet i planforslaget er bebyggelse som følger rutenettstrukturen i KDP 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 bygata i Strandveien tilpasset eksisterende bebyggelse. Planforslaget legger til rette for cirka 33 000 m² BRA. Byggehøyder varierer fra 3 til 8 etasjer, pluss punkthuset i 14 etasjer. Bebyggelsen er hovedsakelig fordelt på tre kvartaler (vist i skissen under):



Knutepunktkvartalet, SF1, består av hotell- og kontorfunksjoner og inkluderer et 14-etasjers punkthus som landemerke. Stasjonskvartalet, SF2, består av forretning, tjenesteyting og kontor. I tillegg tillates det sentral for stasjonært avfallssug i SF2. Strandveikvartalet, SF3, er et boligkvartal med cirka 150 boenheter.

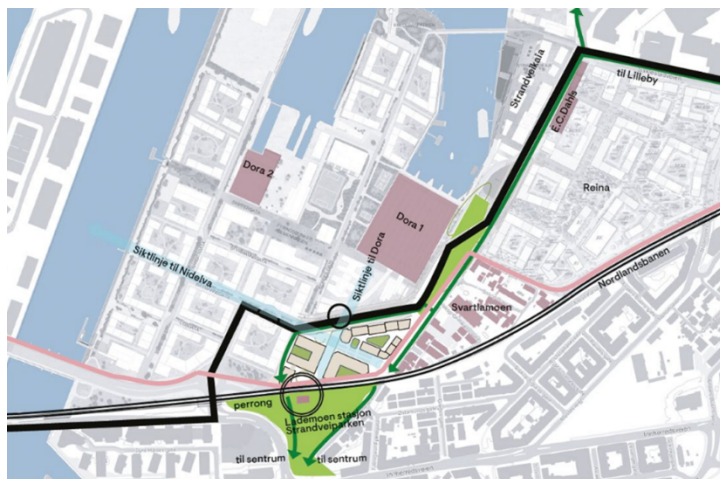
Planen skal utvikle området som et kollektivknutepunkt med tilknytning til Lademoen togstasjon og holdeplasser for metrobuss langs Maskinistgata. Planforslaget har en lav parkeringsdekning for bil i tråd med KPA-bestemmelser og nullvekstmålet. Det etableres et finmasket nettverk for gående og syklende, inkludert tilrettelegging for hovedsykkelrute. Planen sikrer etablering av tre offentlige uteområder og torg som skal ha et grønt preg.



Illustrasjonen viser gater, torg og bebyggelse i planforslaget. Jernbaneparken er ikke med i dette utsnittet.

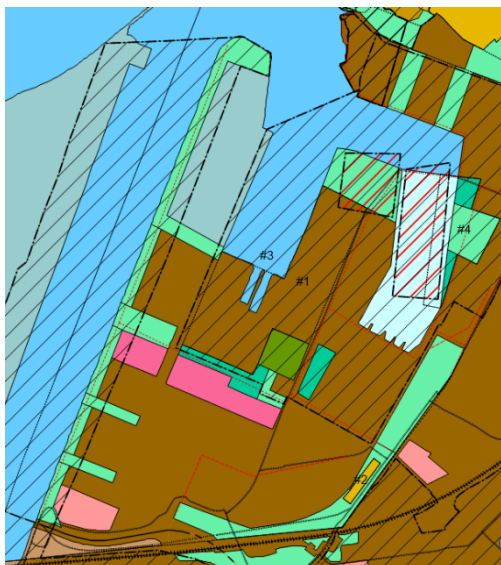
Planforslaget regulerer en del av Statens vegvesens hovedsykkelrute mellom Pirbrua og Gildheim/Leangen. Planforslaget utredes med to alternativer, som primært skiller seg i utforming og plassering av hovedsykkelrute. Alternativ 1) i kulvert under perrongen, eller alternativ 2) over perrongen/viadukt.

I tillegg har Byplankontoret en egen anbefaling om i stedet å legge hovedsykkelruta til metrobusstraseen. En samfunnsøkonomisk billigere og enklere løsning som vil kunne gi flere positive effekter på de nye og eksisterende byrommene i denne planen.



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

Forholdet til overordnede planer:



Utsnitt av Nyhavna i plankartet til KPA.

Området er avsatt til byggesone 1 (S1) i KPA og omfattes av KDP Nyhavna, som har som mål å etablere en bystruktur med bymessig bebyggelse, variert arealbruk og et finmasket sykkel- og fotgjengernett. I henhold til KDP Nyhavna skal kvalitetsprogrammet for området legges til grunn, og planforslaget skal bidra til å oppfylle ambisjonen om en nullutslippsbydel. Planforslaget er delvis i tråd med KPA 2022-2034 og KDP Nyhavna med tilhørende programmer.

På grunn av omfanget av næringsbygg på mer enn 15 000 m², er planforslaget konsekvensutredet med planprogram.

Avvik fra overordnede planer:

- Det foreslåtte punkthuset på 14 etasjer bryter med KDPs høydebegrensning på 5–7 etasjer. Ved stasjonen kan sier retningslinje i KDP at det kan bygges høyere, forutsatt at det tas hensyn til solforhold og kvaliteter i grønstrukturen. Punkthuset underordner seg ikke Dora I og antikvarisk bebyggelse som definert i KDP, og strider mot KPAs mål om å unngå å utvikle Trondheim til en høyhusby.
- Planforslaget avviker fra KDP og KPA fordi det reguleres bebyggelse i grønstrukturen langs stasjonen. Byøkologisk forsøksområde i grønstrukturen er i tråd med KPA og kvalitetsprogrammet. For det byøkologiske forsøksområdet går KPA foran KDP.
- Planforslaget avviker fra KDP siden Båtmannsgata vises som gang- og sykkelvei i KDP. Forøvrig er planforslaget i tråd med kvalitetsprogrammet, siden illustrasjonsplanen viser Båtmannsgata som gate med bilkjøring.
- Planforslaget mangler rekkefølgekrav før brukstillatelse for all bebyggelse innenfor planområdet for Maskinistgata (metrobusstrasé), Strandveien, jernbaneparken F3 og flere gang-/sykkelanlegg, som BR2, offentlig gang- og sykkelbro langs jernbanen, som ligger i eller grenser til delområdet. Kravene er i planforslaget kun knyttet til delfelt og ikke til ny bebyggelse innenfor planområdet, slik KDP Nyhavna angir. I tillegg mangler rekkefølgekrav for sjøbad Strandveikaia, sikret i KPA.
- Planforslaget tillater bolig i første etasje i Båtmannsgata og avviker derfor fra bestemmelse i KPA om at første etasje i nye bygg ikke skal inneholde boenheter ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom i sentrumskjerner S1 (§ 23.3.2 - e)
- Planforslaget avviker fra KDP, som stiller krav om skolekapasitet og sikker skolevei. KPA stiller ikke krav om skolekapasitet for sone S1, men ved motstrid mellom KDP og KPA går KDP foran på dette punktet.
- Planforslaget tillater parkering på bakkeplan i både Båtmannsgata og Strandveien. Det er derfor avvik fra KDP, som har en bestemmelse om at bilparkering, unntatt handicap-parkering, skal legges under terreng.

Bystyret har bestilt en utredning om boligsosiale tiltak i Nyhavna bydel. Byrådet har fremmet et forslag i sak 255/25 Boligsosiale tiltak i Nyhavna bydel, der et av vedtaksforslagene er at "Bystyret ber byrådet om å vurdere behovet for å regulere for studentboliger som et eget arealformål på Nyhavna". Planforslaget åpner *ikke* for muligheten for studentboliger.

Utfordringer i planarbeidet

Dette er en plan med mange avhengigheter. Det arbeides parallelt med mange planer i området. Det er derfor vanskelig å lande alle detaljer før høring. Det vil være lettere å lande alternativer for flere forhold etter høring, som man kan jobbe videre med mot sluttbehandling.

- Hovedutfordringen 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 undergang under jernbanen.
- Høydene i planforslaget utfordrer i tillegg hensynet til det karakteristiske landskapsrommet rundt Midtbyen.
- Å sikre god utforming av bebyggelsen og varig materialbruk i tråd med arkitekturstrategien er en annen utfordring.
- Plassering av avfallsug i første etasje Båtmansgata fører til lukkede fasader og mye tungtrafikk inn i gata, og langt inne i planområdet.
- Generelt er det sikret lite areal til grønt og opphold i byrommene.
- Rekkefølgekrav fra overordnede planer er ikke i tilstrekkelig grad sikret.
- Leilighets- og boligsammensetningen bygger ikke opp under Lamosatsinga sitt mål om stabile nabolag.

Alternative sykkelløsninger for planforslaget

På grunn av uløste utfordringer i planarbeidet og ulike løsninger for hovedsykkelrute er det utarbeidet to alternativer for planforslaget. I tillegg har Byplankontoret en tredje anbefaling for traseen til hovedsykkelruta.



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

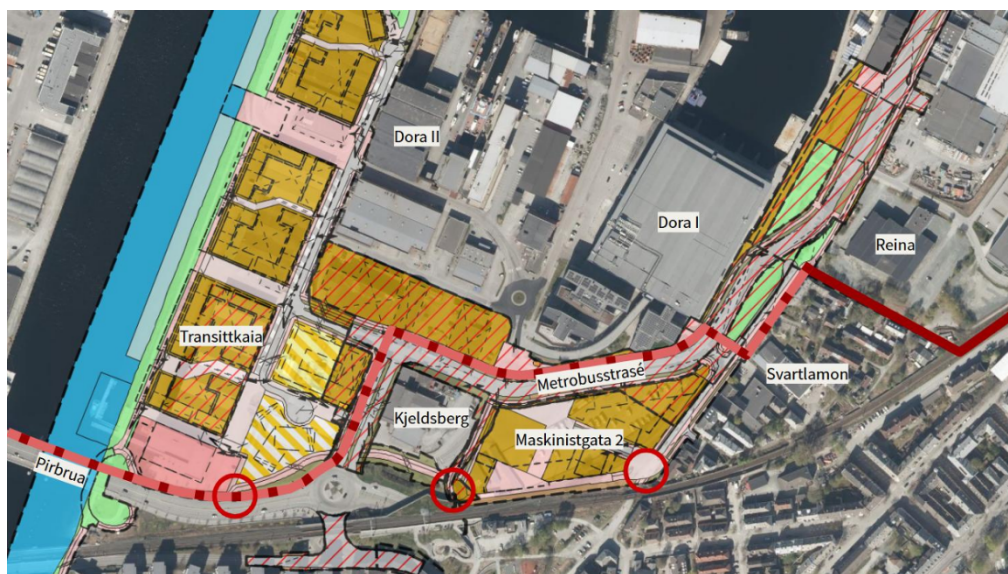


Alternativ 2 regulerer blandet trafikk i Strandveien, der syklende og kjørende deler areal. Sykkelvegen går med 5 prosent stigning opp fra Strandveitorget (o_GT2) og kommer på høyde med plattform, parallelt med stasjonen.

Kostnadene for sykkelveg langs jernbanen og planskilt kryssing ved Skippergata er grovt estimert til å koste mellom 200 og 350 millioner kroner. En foreløpig vurdering tilsier at et alternativ med kulvert under jernbanestasjonen og under Skippergata kan bli enda mer kostbart. Årsaken er blant annet at man kommer under havnivå og må ha vanntett kulvert med pumpesystem, som også vil medføre økte drifts- og vedlikeholdskostnader i framtida.

Byplankontorets anbefaling: Byplankontorets anbefaling er at hovedsykkelruta må legges til metrobusstraseen, selv om dette er i strid med føringer fra KDP Nyhavna, der hovedsykkelruta er lagt langs jernbanen. I Trondheim kommunes alternativ til metrobusstrasé gjennom Nyhavna er det planlagt gjennomgående sykkelveg med 3,5-4 meters bredde i Maskinistgata og Skippergata.

Byplankontoret mener dette alternativet gir en intuitiv sykkelrute med få konfliktpunkter, sammenlignet med de to alternativene i dette planforslaget. Løsningen gir også en attraktiv sykkelforbindelse på bakken, uten unødige opp- og nedrampinger, og gir samlet en mer samordnet og arealeffektiv løsning. Samtidig som det er et mye rimeligere alternativ, både som investering, og på drifts- og vedlikeholdsbudsjettet senere. Byrådet ber om innspill på denne tredje løsningen i høringen av denne planen, som må koordineres med planen for metrobusstrasé over Nyhavna.



Illustrasjonen viser en alternativ trasé for hovedsykkelruta gjennom Nyhavna. Røde ringer markerer utfordrende punkter som Byplankontoret mener kan unngås ved å endre sykkeltraseen.

Prosess og medvirkning

Ved varsel om oppstart i februar 2021 kom det tolv innspill. Høringsinnspillene er oppsummert i eget vedlegg merket «Merknadsbehandling» sammen med forslagsstillers kommentarer. Siden oppstart har det vært gjennomført medvirkning gjennom flere folkemøter, informasjonsmøter, arbeidsmøter, samrådsmøter og koordineringsmøter med naboer, offentlige og private aktører, og mellom ulike planarbeid for metrobusstraseen, hovedsykkelrute og andre tilligende planarbeid i Nyhavna-området. Les mer om medvirkning og koordinering i Byplankontorets fagnotat.

Byrådets vurdering

Byrådets overordnede vurdering er at planforslaget for Maskinistgata 2 er i samsvar med kommunens overordnede strategier for bærekraftig byutvikling og fortetting. Planforslaget sikrer høy tetthet og funksjonsblanding ved et kollektivknutepunkt, samtidig som det legges til rette for arbeidsplassintensiv næringsvirksomhet. Vi skal bygge byen innenfra og ut, basert på konseptet om ti-minuttersbyen, hvor daglige gjøremål er tilgjengelige til fots, og planforslaget bygger opp under dette målet. Planforslaget bygger videre på visjonene i KDP Nyhavna og kvalitetsprogrammet for Nyhavna; en bydel med urbane kvaliteter. Videreføringen av Båtmannsgata som gjennomgående akse i området og tilpasningen til eksisterende bystruktur, med lavere bebyggelse i Strandveien mot Svartlamon, er gode grep.

Høyde og utforming på bebyggelsen: Byrådet mener planforslaget bidrar til utvikling av en ny og urban bydel på Nyhavna med høy tetthet. Planen etablerer en helhetlig kvartalsstruktur som definerer gater og torg, og bidrar til å skape en sammenhengende bystruktur med omkringliggende bebyggelse. Planforslaget ivaretar blant annet Båtmannsgata som gjennomgående akse på tvers gjennom Nyhavna. 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.

Byrådet har som mål å legge større vekt på arkitektonisk kvalitet i det som bygges for å nå målene i arkitekturstrategien om en vakker, karakterfull, menneskevennlig og varig by. Forslaget åpner for variasjon i arkitektonisk uttrykk innenfor *Strandveikvartalet (SF3)*. Bebyggelsen på vestsiden av Strandveien er tilpasset eksisterende bebyggelse på Svartlamon i skala og form, noe som gir en helhetlig utforming av området.

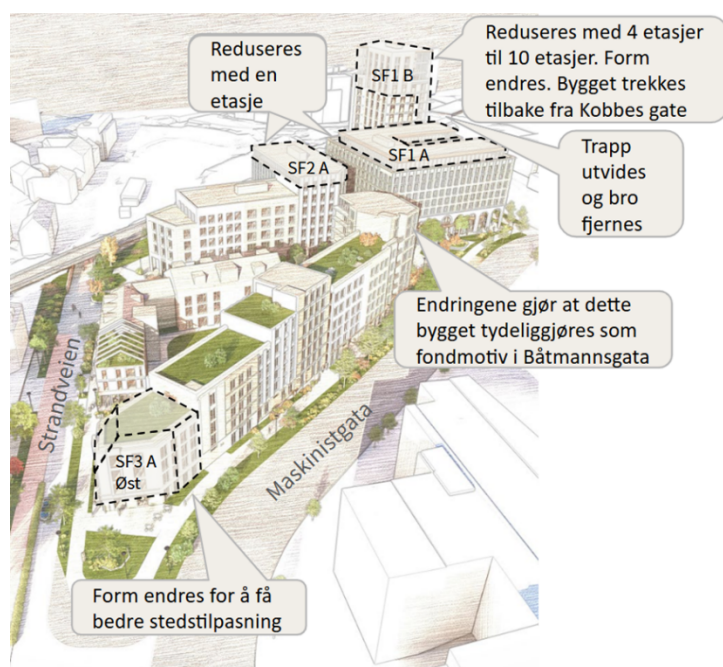
I bestemmelsene er det sikret at fasadekledning i hovedsak skal være i tre, puss, tegl eller et annet kvalitetsmateriale, og at bruk av fasadeplater ikke tillates på førsteetasjer og skal begrenses. Det er imidlertid ikke lagt inn noe forbud mot platekledning. Byrådet anbefaler at bestemmelsen endres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

Høydene i planforslaget utfordrer hensynet til det karakteristiske landskapsrommet rundt Midtbyen. Forslagsstiller mener at bebyggelsen er tilpasset Lademoen stasjon og Svartlamon, og trappes ned mot øst for å hensynta den eksisterende småhusbebyggelsen. Forslagsstiller mener punkthuset i 14 etasjer er plassert som et landemerke for å markere knutepunktet. Byrådet vurderer at punkthuset ikke forholder seg til målene i arkitekturstrategien eller til § 8.5 i KPA som sier at Trondheim ikke skal utvikles til en høyhusby. Byrådet viser til Leangenerklæringen om at det skal fortettes med kvalitet på en hensynsfull måte overfor omgivelsene og strøkskarakteren i

de enkelte bydelene, og at det kun skal bygges høyhus i områder som egner seg for det. Byantikvaren er svært tydelig når det gjelder høyhuset. Det bidrar ikke til en helhetlig utforming av området, ivaretar ikke samspill mellom bebyggelse og landskap, bidrar ikke til stedets egenart med det unike kulturminnemiljøet, og bidrar ikke til attraktivt og aktivt byliv. Høyhuset utfordrer bysilhuetten og det grønne landskapsrommet rundt Midtbyen og sentrumsområdene, skyggelegger nabolag og gir vindutfordringer lokalt.

Byplankontoret har i fagnotatet anbefalt at bebyggelsens høyder må bearbeides vesentlig før høring og offentlig ettersyn. Byplankontorets anbefalte endringer i høyder og volumoppbygging er vist på illustrasjonen under.

Byrådet mener det viktigste er å redusere høyden på punkthuset (felt SF1 B) fra 14 til maksimum 10 etasjer for at virkningene skal være akseptable. Byrådet anbefaler også at bygningsvolumet i øst (felt SF3 A øst) endres i tråd med Byplankontorets forslag for å gi bedre tilpasning til bygningsmiljøet langs Strandveien.



Illustrasjonen viser Byplankontorets forslag til endringer i planforslaget. I utgangspunktet foreslår forslagsstiller en bebyggelse på 39 800 m² BRA og 159 prosent utnyttelse. Byrådet anbefaler kun å redusere antall etasjer i høyhuset SF1B før høring og offentlig ettersyn. Det tilsvarer 1 390 m² mindre enn planforslaget, og tilsvarer kun 6 prosent mindre utnyttelse av tomta.

Byrådet mener det er akseptabel form på punkthuset for øvrig. Det medfører at byrådet ikke anbefaler å pålegge forslagsstiller å endre formen på høyhuset og trekke det tilbake fra Kobbes gate, og etablere et mindre volum mot jernbanen. Dette fordi bygget i utgangspunktet har en relativt liten grunnflate, cirka 500 m², og at brukbarheten og fleksibiliteten til bruk som kontorlokaler vil bli vesentlig dårligere ved en mindre grunnflate. Byrådet anbefaler heller ikke å kreve etablering av et portrom fra Stasjonstorget o_ TO2 til atrium i SF1 A, noe som vil innebære en offentlig forbindelse gjennom et privat næringsbygg og hindre fleksibilitet i bruken av førsteetasjen.

Byrådet ønsker heller å sikre flere innganger til SF1 A som kan bidra til aktive fasader på gateplan. Byrådet ser at foreslått byggehøyde på Stasjonskvartalet for øvrig er større enn det som er normal høyde på kvartalsbebyggelse i Trondheim. Byplankontoret anbefaler reduksjon fra syv til

seks etasjer på SF2 A, og reduksjon fra på SF1A fra åtte til syv etasjer på SF1 A. Byrådet mener imidlertid dette er et forhold som kan vurderes nærmere før sluttbehandling.

Planforslaget prioriterer myke trafikanter og sikrer et attraktivt og aktivt byliv. Det legges vekt på utadrettede funksjoner og transparens i førsteetasjene mot sentrale gater og torg for å skape en levende by i øyehøyde.

Avfallssug for Nyhavna: Plasseringen av avfallsuget for Nyhavna i KDP er lagt til Maskinistgata 2-området. Sentral for stasjonært avfallssug i *Stasjonskvartalet* med innkjøring fra Båtmannsgata bidrar til lukkede fasader i denne gata, og mer tungtransport inn i det som kan bli et godt byrom. Byrådet anbefaler å se på ny plassering av avfallssuget for Nyhavna før sluttbehandling. Det bør vurderes om det finnes andre plasseringer i denne planen eller i andre tilgrensende planer som egner seg bedre, og som vil kunne gi gevinster for andre prosjekter på Nyhavna.

Uterom og grøntarealer: Leangenerklæringen understreker viktigheten av å utvikle en inkluderende, vekstkraftig og grønn by. Etablering av flere torg, parker og fellesarealer skal bidra til å skape inkluderende nabolag og møteplasser. Planforslaget regulerer bebyggelse i deler av grønnstruktur felt G3 i KDP Nyhavna til sentrumsformål. Bebygd areal avsatt til grønnstruktur i KDP Nyhavna utgjør i underkant av 700 m². Det kompenseres med et område med "grønt preg" på cirka 2000 m², se illustrasjonen under.

Disse byrommene preges i planforslaget i for stor grad av samferdselsareal. I planforslaget er det kun sikret én trekkerekke på østsiden av Strandveien, og det er kun sikret at ti trær erstattes. Byrådet mener at alle de offentlige byrommene må forbedres, gjennom at det sikres flere trær og busker, og mer areal til grønnstruktur og opphold. Byrådet mener det må sikres ti trær på hver side av Strandveien. Dersom hovedsykkelvegen legges langs metrobusstraseen og ikke Strandveien vil det kunne frigjøre mer areal til grøntstruktur. Byrådet mener dette må vurderes før sluttbehandling.



Illustrasjonen viser bebyggelse i planforslaget, markert med rødt, som legges i areal avsatt til grønnstruktur felt G3 i kommunedelplanen for Nyhavna, markert med grønt. Areal med grønt preg, som skal være det kompenserende tiltaket, er vist med stiplet grønn linje på illustrasjonen.

Rekkefølgekrav: Diskusjonen om hvilke rekkefølgekrav fra KDP for Nyhavna som skal videreføres er sentral. Alle rekkefølgekrav for delområde 2 i KDP må sikres i bestemmelsene for all bebyggelse. Det må også rekkefølgekrav i KPA om sjøbad på Strandveikaia, og rekkefølgekrav for

opparbeidelse av eventuell midlertidig offentlig grøntstruktur innen #3 *byøkologisk forsøksområde*.

Boligosiale tiltak: Det er viktig å sikre sosial bærekraft i den nye bydelen, som er en del av La'mosatsinga. Byrådet mener planforslaget bør sikre en leilighetssammensetning som støtter opp om mål i La'mosatsinga om stabile nabolag. Byrådet mener bestemmelsen om boligsammensetning og leilighetsstørrelser bør endres, slik at alle de ulike leilighetstypene i snitt blir større og det sikres flere større leiligheter, og at det sikres studentboliger i planforslaget.

Byrådet ber om at studentboliger som arealformål sikres, og at leilighetsstørrelse endres. Byrådets nye forslag til leilighetssammensetning:

Leilighetstype	Minimum leilighetsstørrelse	Andel i prosent
1-roms	30 m ²	Maks 15 prosent
2-roms	32 m ²	Maks 30 prosent
3-roms eller større	48 m ²	Minimum 45 prosent
4-roms eller større	75 m ²	Minimum 10 prosent

Sykkel: Det er viktig å finne en god løsning på hovedsykkelrute gjennom planområdet. Dette er i tråd med Leangenerklæringen der et av målene er å bygge et sammenhengende sykkelveinett i samarbeid med fylkeskommunen og statlige myndigheter. Byrådet anbefaler at de to alternativene til hovedsykkelrute legges ut på offentlig ettersyn og sendes på høring. Byrådet ber om at det fram mot sluttbehandling skal det vurderes om hovedsykkelrute kan legges langs metrobusstraseen, og om Strandveien da kan sikres som gatetun.

Medvirkning: Byrådet oppfordrer til medvirkning med naboer også i den videre prosessen, spesielt med Svartlamon beboerforening, men også tett koordinering med andre offentlige og private planer.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget bidrar aktivt til byens klima- og miljømål. Fortetting ved knutepunktet bidrar til arealnøytral utvikling. Planforslaget tilrettelegger for etablering av arbeidsplasser og boliger der det er lett å velge miljøvennlige transportformer.

Planens hovedmål er å utvikle området til et nullutslippsområde. Forslagsstiller Bane NOR har sammen med andre utbyggere på Nyhavna inngått en avtale om et samarbeid med Statkraft Varme for leveranse av klimavennlig varme, som utnyttelse av sjøvannsvarmepumpe og sesonglagret bergvarme. Forslagsstiller vil samarbeide med Nyhavna Utvikling om klimagassregnskap for utbyggingen, som også inkluderer bruk av masser og materialer i sirkulær økonomi. Det legges til rette for å bygge og rehabilitere med minst 55 prosent lavere klimagassutslipp. Ambisjonen om nullutslippsbydel og fokus på sirkulærøkonomi, ombruk/gjenbruk, og bruk av klimasmarte løsninger er sentralt for å oppnå varig kvalitet.

Planen inkluderer tiltak for klimatilpasning ved å etablere en blågrønn struktur, som håndterer overvann i tråd med 3-trinnsstrategien og naturbasert håndtering med regnbed implementeres der det er mulig. Blågrønn faktor er sikret i tråd med kommunens krav. Dette bidrar til klimarobushet, ivaretagelse av biologisk mangfold og frodige nærmiljøer. Planen kompenserer for bygd areal i grønnstruktur G3 med et allment tilgjengelig grønt område. Eksisterende trær som må fjernes, skal erstattes. Trondheim kommune er med i EU-prosjektet ClimaGen. Målet for ClimaGen er å forbedre og utvide eksisterende og ny grønnstruktur innenfor områdesatsområdet Nyhavna - Lademoen. Planforslaget har potensial til å bidra med mer grønt enn det som ligger inne i planforslaget.

Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget for Maskinistgata 2 er utformet for å fremme sosial bærekraft i tråd med kommunens mål om å utvikle en inkluderende, vekstkraftig og grønn by, primært gjennom fortetting og prioritering av myke trafikanter ved et kollektivknutepunkt. Målet er å skape en ti-minuttersby hvor daglige gjøremål er tilgjengelige til fots. Gjennom transformasjon av det ubebygde området skapes det en ny bydel med et finmasket nettverk for gående og syklende, noe som anses som en positiv utvikling for barn og unge. Alle de nye byrommene, inkludert *Jernbaneparken*, *Strandveitorget* og *Stasjonstorget*, skal utformes i tråd med prinsippene for universell utforming, og bidra til å skape et attraktivt og aktivt byliv ved at utadrettede funksjoner sikres i førsteetasjene mot sentrale gater og torg. Spesielt er hotellformålet vurdert som et positivt bidrag da det genererer aktivitet i området det meste av døgnet.

Det er sikret i bestemmelsene at det skal etableres minimum 75 m² innendørs fellesareal per 100 boenheter og 0,5 m² per boenhet over 100 boenheter, for å fremme sosiale møter blant beboerne og et inkluderende nabolag. 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.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget vil bidra til arbeidsplassintensiv næringsvirksomhet, som kontor, næring, servering og eventuelt hotell. Nyhavna er et strategisk viktig område, og nye arbeidsplasser her vil bidra til å oppnå målet om bærekraftig verdiskaping og styrke Trondheim som regionsenter. Arbeidsplassene vil samtidig være lokalisert nært kollektivknutepunkt, noe som vil gi god tilgjengelighet og mobilitet. Etablering av et hotell vil øke turisme og skape flere arbeidsplasser i området, og det er ventet at utadrettede virksomheter i førsteetasjene vil være positive for lokalbefolkningen og næringslivet. Dette styrker bylivet og tilgjengeligheten rundt kollektivknutepunktet.

Planforslaget legger til rette for at målene og strategiene i Næringsprogrammet for Nyhavna kan nås. Byrådet 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. Den vedlagte konsekvensutredningen av arkitektur viser at det er lik konsekvens om det etableres hotell eller et generelt sentrumsformål, men at det vil være større konsekvens ved valg av funksjon innenfor sentrumsformål, når det gjelder utforming, kultur og næring, og barn og unges interesser.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Detaljreguleringen legger grunnlaget for nødvendige offentlige og private investeringer i Nyhavna, inkludert tilrettelegging for metrobusstraseen og hovedrute. Ved å fortette og utnytte arealet effektivt, og prioritere gange, sykkel og kollektivtransport framfor biltrafikk og bilparkering, bidrar planen til en framtidig mer bærekraftig kommuneøkonomi. Det er imidlertid flere rekkefølgekrav fra KDP 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.

Byrådets konklusjon

Byrådet vurderer at planforslaget for Maskinistgata 2 er et viktig skritt i utviklingen av Nyhavna som en nullutslippsbydel og et attraktivt kollektivknutepunkt rundt Lademoen stasjon. Planforslaget har ambisjoner om høy arkitektonisk og bokvalitet, samtidig som det legger til rette for en fortettingsstrategi som er klimarobust og bidrar til nullvekstmålet i personbiltrafikken.

Byrådet anbefaler derfor byutviklingsutvalget å beslutte at følgende skal rettes i plankart, bestemmelser og illustrasjoner før høring og offentlig ettersyn:

- Redusere byggehøyden på SF1 B, punkthuset i *Knutepunktkvartalet*, fra 14 etasjer til 10 etasjer.
- Fjerne bru mellom SF1 A og SF1 B. Sikre flere innganger til SF1 A.
- Endre form og orientering på det østlige bygget i SF3 A, *Strandveikvartalet*, mot Strandveien og Maskinistgata.
- Sikre at fasadekledning skal være i tre, tegl eller et annet kvalitetsmateriale, og at bruk av mindre solide fasadeplater og pussystemer ikke tillates.
- Forbedre alle de offentlige byrommene, gjennom at det sikres flere trær og busker, og mer areal til grønnstruktur og opphold.
- Sikre ti trær på hver side av Strandveien.
- Sikre alle rekkefølgekrav for delområde 2 i kommunedelplan for Nyhavna i bestemmelsene for all bebyggelse, og rekkefølgekrav i kommuneplanens arealdel, for sjøbad på Strandveikaia, og rekkefølgekrav for opparbeidelse av midlertidig offentlig grøntstruktur innen *#3 byøkologisk forsøksområde*.
- Endre bestemmelsen om boligsammensetning og leilighetsstørrelser, slik at alle de ulike leilighetstypene i snitt blir større og det sikres flere større leiligheter, minsteareal på leiligheter blir 30 m², minimum 10 prosent fireroms og maks 30 prosent toroms, og at studentboliger sikres som arealformål.

Byrådet anbefaler at byutviklingsutvalget legger planforslaget på høring når foreslåtte endringer er innarbeidet i plankart, bestemmelser og illustrasjoner. Byrådet mener at det må vurderes om hovedsykkelrute skal legges langs metrobusstraseen, Strandveien skal sikres som gatetun,

avfallssuget skal plasseres et annet sted, byggehøyden på SF1 A, hotellet i *Knutepunktkvartalet*, skal reduseres fra åtte til syv etasjer før sluttbehandling av planforslaget. Byrådet ber om innspill på dette i høringen.

Byrådet i Trondheim, 03.12.2025

Kjetil Ovrid Reinskou
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat, Detaljregulering av Maskinistgata 2, førstegangsbehandling
- 2 Plankart alternativ 2, Maskinistgata 2
- 3 Plankart alternativ 1, Maskinistgata 2
- 4 Plankart under grunnen Maskinistgata 2, alternativ 1 og 2
- 5 Reguleringsbestemmelser
- 6 Planbeskrivelse
- 7 V01 Varslingsdokumenter
- 8 V02 Innkomne innspill
- 9 V03 Stedsanalyse
- 10 KU_Trafikk_Nyhavna_område 2.pdf
- 11 V04.2 Konsekvensutredning Arkitektur
- 12 V05 ROS-analyse
- 13 V06 Illustrasjoner
- 14 V07 Trafikkanalyse
- 15 V07.2 Svar på merknader fra Byplankontoret - trafikk og mobilitet
- 16 V08.1 Geoteknisk vurdering
- 17 V08.2 Områdestabilitet
- 18 V09 Støyfaglig utredning
- 19 V10 Overordnet VA-plan
- 20 V11.1 Vurdering av vindforhold og luftkvalitet
- 21 V11.2 Luftkvalitetsutredning
- 22 V12.1 Forenklet Konsekvensutredning hovedsykkelrute
- 23 V12.2 Bane NORs merknader til forenklet KU
- 24 V13 Plassering terminal for stasjonært avfallssug
- 25 V14 Helsekonsekvensutredning
- 26 V15 Klimagassberegninger
- 27 V16 Redegjørelse kvalitetsprogram

- 28 V17 Blå-grønn faktor
- 29 V18 Springer Strandveien
- 30 Snitt ved perrong nord, alternativ 1
- 31 Snitt ved perrong nord, Alternativ 2
- 32 Uttalelse fra Byarkitekten til Maskinistgata 2
- 33 Byantikvarens innspill til komplett planforslag, Maskinistgata 2
- 34 Matrise internt samråd Maskinistgata 2
- 35 Matrise tilbakemeldingsbrev
- 36 Merknadsbehandling Maskinistgata 2
- 37 Nær og fjernvirkning av forslagsstilers forslag og Byplankontorets skisser