



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

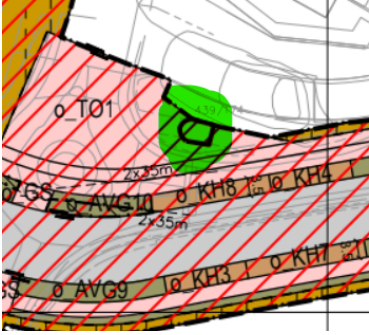
Internt samråd - Førstegangsbehandling ▾

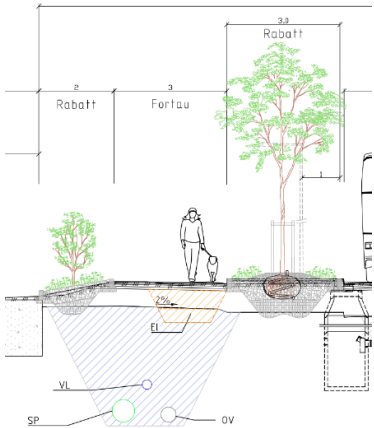
Frist innspill: 1.7.2024

ESA : 22/12160 Elements 2023/14939		Fv 6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien (alternativ 1) r20220031	Viktige utfordringer i planen (alternativ 1)
Saksbehandler:	Presentasjon av området Lenke til bestemmelser Lenke til matrise ved oppstart		1. Sikre attraktiv og bymessig utforming av hovedgata. For mye veipreg? 2. Er gående og syklende godt nok ivaretatt? For stor barriere? For mye areal til kjørevei? 3. Er det grønne preget og utformingskvaliteter sikret godt nok?

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	Gir innspill ▾ 1. Vi ønsker en omformulering av bestemmelse § 4-8 Geoteknikk: "Geoteknisk prosjektering må være ferdig før anleggsarbeidene starter. Av	1. Den geotekniske vurderingsrapporten som ligger ved tar bare for seg bygging av vegtrase og graving for masseutskifting og fundamentering av vegen. Graving for vann- og	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbakemelding fra byplan
		prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i anleggsperioden. Rapporten må gjøre rede for hvordan omkringliggende bygninger, infrastruktur og andre konstruksjoner skal ivaretas, for å unngå skade som følge av anleggsarbeidene.” 2. Vi ønsker i tillegg at <u>vibrasjoner</u> skal nevnes eksplisitt i første avsnitt av bestemmelse § 4-10 “Anleggsperioden” (sammen med “støy, luftforurensning og andre ulemper”), da vi har erfaring med at anleggsarbeid i dette området kan føre til rystelser som føles i forholdsvis stor avstand fra tiltaksområdet.	avløpsledninger er ikke vurdert. Senest før planen går til sluttbehandling må det foreligge et geoteknisk notat som beskriver hvordan lokal stabilitet og områdestabilitet skal ivaretas også i forbindelse med graving for VA-grøfter. Eventuelt må den foreliggende rapporten revideres til å omfatte <u>alle tiltak</u> som inngår i reguleringsplanen. Dersom det gjøres endringer i planen etter at geoteknisk vurdering er utarbeidet må rapporten oppdateres, slik at det til enhver tid er samsvar mellom det som er vurdert og det siste planforslaget.	
Kommunalteknikk - Vann og avløp	Gir innspill ▾	1. Før byggestart skal teknisk plan for vann og avløp være godkjent av Trondheim kommune. 2. Før det kan settes trafikk på hele eller deler av tiltaket, skal det innsendes sluttdokumentasjon for VA inklusive åpne overvannstiltak, i henhold til enhver tids gjeldende veiledere for “Krav til innmåling og dokumentasjon av Trondheim kommunes ledningsnett”. 3. 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	1. Se skriftlig tilbakemelding 2. Svar spm side 34 i presentasjon, Ja det må utarbeides et forprosjekt for VA. Dette for å se helheten. Vedlagte plan fra Multiconsult fra 2019 viser til plan for hele Nyhavna. Planen som nå fremmes må vise til at evt midlertidigheter kan løses inntil all gatestruktur er opparbeidet. 3. Overordnet plan/forprosjekt må være godkjent til sluttbehandling 4. Kablegrøfter i F-tegninger er plassert over VA-ledninger. VA-norm krever	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
		angitt i enhver tids gjeldende VA-norm for Trondheim kommune, uten at det foreligger uttalelse/godkjenning fra ledningseier. NB: Det er en pumpestasjon som ligger i felt o_T01. Denne må ivaretas, det må reguleres inn formål for teknisk infrastruktur, samt at denne må ha adkomst. Kritisk for håndtering av alt avløp på Nyhavna! 	min. 1 m horisontal avstand. 5. VA kan ikke se at vårt fag er løst i denne sammenheng	
Kommunalteknikk - Byrom og grønnstruktur	Gir innspill ▾	1. Midtrabatter er nødvendig - bruk heller dette arealet på sidene for å få brede nok rabatter til trær på siden av kjøreareal. Trær er viktigst på siden av veien. 2. VA-ledninger må legges midt i vegen, for å unngå fremtidig konflikt med trær. 3. Der rabattene blir for smale kan rotvennlig forsterkningslag legges i fortau/sykkelfelt. 4. Veianlegget er for bredt. Linjeføring for Metrobuss bør sees på, kan kurvene bli krappere slik at man taper mindre grøntareal?	1. Det er viktig å fokusere på den grønne helheten, nok parkareal, friområder med gode oppholdskvaliteter er viktig. Nedbygging av grønne areal er en stor utfordring når reguleringer skjer. Se på helheten til hele Nyhavna 2. Tegning F101 - OV-ledning og El-ledning må legges i kjørefelt - ikke i fortau/grøntrabatt av hensyn til avstandskrav mellom ledninger og trær - for å få plantet trær i rabatten.	Vil h... ▾

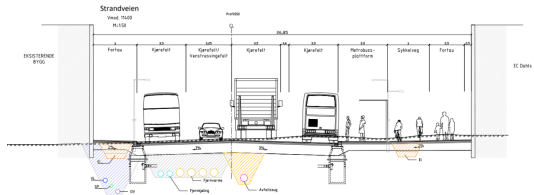
Enhet og kontaktperson	Må sikres i plankart og bestemmelser (kun forhold som må sikres i tråd med <u>PBL</u> og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort	Faglige råd/korte kommentarer utover krav Skriv kort	Ønsker tilbake-melding fra byplan
	5. Når veien har blitt så bred gjennom parken, og man derfor taper grøntareal, må dette kompenseres andre steder i planområdet. SF9 kan gjøres om til grønn park - reguleres inn som offentlig park. Det er viktig å opprettholde grønne områder med gode oppholds-kvaliteter. 6. Positivt at metrobusstrase skrå lengre sør enn i områdeplanen, slik at parkareal legges mot kaiareal, men traseen må ikke bli for bred. Kommentarer til bestemmelsene: §4.2 - Bra §4.5: Tekniske installasjoner må ikke etableres slik at de kommer i konflikt med trær og dets rotsone - dette må følges opp i tegninger og planer - snitt viser nå at dette er i konflikt. §4.6 e) Det skal tilstrebes bruk av vann og overvann som estetiske og funksjonelle element i alle gater og byrom. - dette må vises i tegninger, høyder må ivaretas, hvordan tenkes tekniske løsninger? Park og Torg: I areal merket med o_PA1-2 skal det settes av plass for lagring av ren snø for aktivitet gjennom vinterhalvåret. Disse sonene skal ha god drenering og robust beplantning som tåler langvarig snøopplagring. - dette har vi ikke tro på at vil fungere. Hvor skal ren snø hentes	Også for hensynet til trærne ved eventuell framtidig oppgraving av ledninger. 3. F103 - samme som F101 - avstandskrav og framtidig graving.  4. Strandveien F104: Fjern midtdeler på 2,25 m - bruk dette arealet på sidene istedet. Fjern OV, SP og VL fra fortau og legg i kjørefelt pga avstandskrav mellom ledninger og trær, samt hensynet til framtidig graving ved ledninger. 5. F106 - Stiklestadveien: Fjern OV fra fortau og legg i kjørefelt - lik de andre kommentarene. 6. Sandfangkummer må legges mellom	

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
		fra? Parker og Torg skal ikke brukes til snøopplag fra brøytede veier og plasser.	trær - ikke rett ved. 7. Bruk TK sine normtegninger for planting av trær- og ikke beskrivelsen under som vist i tegningsvedlegg. Bark (100mm) Vekstjord (600mm) min. 5m2 jordvolum. Undergrunnsjord. Morenemasse (400mm). I overgangen mellom vekstjordlag og undergrunnsjord skal massene blandes. Perforert plastrør, ø50mm, lengde 4000mm. For vanlig gjødsling. Rotvennlig forsterkningslag under gangareal. Ikke rotvennlig forsterkningslag under kjøreareal.	
Kommunalteknikk - veg	Gir innspill ▾	1.	6. Stiklestadveien har allerede eksisterende sykkelveg med fortau slik det er regulert, det er ikke bærekraftig å foreslå å flytte denne til nordsiden. Bygg heller en ny på motsatt side (men dette ble ikke regulert i den planen tidligere, så mulig det er for sent). Det er ikke plass til gatetrær i den eksisterende grøntrabatten (maks 1m bred), slik det er illustrert i forslag til plan. 7. Ser ut som at det mangler en sammenheng for sykkel mellom Strandveien og Maskinistgata forbi Dora I. 8. Det ser generelt trangt ut mellom veg og bygninger, husk at byggegrenser	Nei ▾

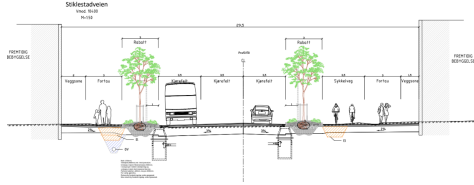
Enhet og kontaktperson		Må sikres i plankart og bestemmelser <i>(kun forhold som må sikres i tråd med PBL og <u>ikke</u> er dekket av annet lovverk) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbakemelding fra byplan
			må trekkes minst 2 meter unna fortauskant for å sikre en fungerende veggsone.	
Kommunalteknikk - Renovasjon	Ingen kom... ▾	1.	1.	Nei ▾
Barnas representant	Ikke vurdert ▾	1.	1.	Nei ▾
Klima- og miljøenheten - Forurensning	Ingen kom... ▾	1.	Bestemmelse om tiltaksplan m.m. allerede inkludert.	Nei ▾
Klima- og miljøenheten - Klimavennlig markedsomstilling	Gir innspill ▾	1.	Slik påpekt av saksbehandler er det utfordrende å oppfylle målsettingene om nullvekstmål, bilfri bydel og økt fremkommelighet for gående, samtidig som det skal sikres god fremkommelighet for kollektiv. Frem mot sluttbehandling burde det utarbeides en vurdering som avveier disse hensynene i et klimaperspektiv.	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
Klima- og miljøenheten - Landbruk	Ingen kom... ▾	1.	2.	Nei ▾
Klima- og miljøenheten - Naturforvaltning	Gir innspill ▾	1. Vi ber om at det legges til følgende presisering i § 4-6 bokstav b: “(.) Overvann skal i hovedsak tas hånd om åpent og lokalt. Det skal avsettes areal slik at overvann kan infiltreres, fordrøyes, ledes i trygge flomveier og det skal gå via vegetasjon før det føres til resipient, jf. 3-trinnsstrategien.” 2. Det er positivt med bestemmelse §10f om at anleggsarbeid ikke skal foregå i hekkeperioden for fugl. Foreslår imidlertid å utvide denne perioden noe til 15.juli. Dette øker sannsynligheten for at måkeunger i større grad kan komme seg ut av området. 3.		Vil h... ▾
Klima- og miljøenheten -	Gir innspill ▾	1. Bestemmelse § 4.7 (Dimensjonering av anlegg for flom og overvann) sier at “Gater,	1. I april 2024 ble det lansert en rapport om havnivåstigning 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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
Klimatilpasning		torg og grønnstruktur skal tåle oversvømmelse opp til kote + 3,1 meter". Med henvisning til Tilstrekkelig sikkerhet for naturfare (pbl § 28.1 Krav til byggetomta og ubebygd areal) fremgår det av aktsomhetkart for klimarelatert risiko at en stormflohendelse 100 år frem i tid kan medføre oversvømmelse over kote +3,1 på grunn av forventet havnivåstigning. Prognose for 2150 viser mulig vannstands nivå ved 200 års stormflo på kote +4,22, (ref. tabell 2, s. 11, Rapport Bølgepåvirkning Trøndelag (2022)).	Norge, publikasjonen er tilgjengelig her. 2. Ønsker møte med saksbehandler(e) .	
Klima- og miljøenheten - Miljø og folkehelse	Gir innspill ▾	- Bestemmelse §4-4 sier at T-1442/2021 skal gjelde, og tar inn Tabell 2 som gjelder boliger og deres uterom. Bestemmelsen sikrer ikke tilfredsstillende lydnivå i park. (støyutredningen har heller ikke diskutert virkningene for park og andre arealer som tilrettelegges for opphold). Dette bør endres slik at tabell 3 også gjøres gjeldende (jf både eksisterende og ny KPA). - Støyutredningen bør suppleres med beregninger og vurderinger av tiltak for Jernbaneparken.	1.Jernbaneparken vil bli et viktig område for rekreasjon siden resten av området vil få høy tetthet. Da er det viktig å sikre at parken får gode oppholdskvaliteter. Det blir ikke sikret dersom man bare sier at det ikke skal være støyskjermer og man aksepterer rød og gul støysone uten å vurdere lokale tiltak. Uheldig (og i strid med T-1442 og KPA) å planlegge med park i støysone.	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbakemelding fra byplan
		3. Trafikktallene <u>må</u> kvalitetssikres for det er beregnet med langt lavere ÅDT i denne planen enn i f.eks Reina (som har lagt inn 40-55 % høyere ÅDT)		
MoS -Samferdsel	Gir innspill ▾	1.	1. Tilbakemeldinger fra MOS (ble for langt til å ta med her) 2.	Vil h... ▾
Enhet for Idrett og Friluftsliv	Ikke vurdert ▾	1.	1.	Nei ▾
Byplan - Trafikk planfaglig	Ingen kom... ▾	1.	1.	Nei ▾
Byplan - UU	Ikke vurdert ▾	1.	 1.Strandveien- etablere tydelig adkomst fra fortau til bussholdeplass- som sikrer trygg og orienterbar adkomst fra fortau frem til holdeplass. Dette kan gjøres med taktilt oppmerksomhetsfelt på tvers av	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake- melding fra byplan
			fortau og ledelinje frem til holdeplass. Tiltak også for å redusere fart og gi oppmerksomhet for syklistene ved overgang fra fortau til holdeplass. 2. Sikre grøntrabbatt mellom sykkelvei og kjørebane og møbleringssone ved siden av fortau med mye grønt, benker med jevne mellomrom og belysning. 3. Sikre sammenhengende gangsoner adskilt fra møbleringssoner. 4. Sikre trær i grøntrabbatter. 5. Fotgjengeroverganger nær holdeplassene. 6. I tillegg fotgjengeroverganger i alle kryss med start der overgang til veibane er rettvinklet. (ikke start i bue). Dette gir god orienterbarhet for svaksynte. 7. Ved Kjeldsberg kaffebrenneri dårlig sikt. Sikre gode forbindelser som gir trafikksikkerhet. 8. Torvene bør være offentlige. 9. Øke opp antall bussholdeplasser	

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 tilbakemelding fra byplan
			med fotgjengeroverganger. Unngå villkryssing.  Stiklestadveien- sikre aktive fasader og stimulering til ulike sanser langs veggsonene. Sikre benker med jevne mellomrom langs veggsonen.	
Eierskapsenheten	Ikke vurdert ▾	1.	1.	Nei ▾
Byantikvaren	Ikke vurdert ▾	1.	1. Det er god grunn til å stille spørsmål ved motstanden mot kryssninger av metrobusstraseen. Nyhavna skal være en urban bydel med kvartalsstruktur. Å legge opp et gatenett uten kryssninger er direkte i strid med dette. 2. Fylkeskommunen må dokumentere ulempene ved hver enkelt kryssning i økt reisetid. Fordelene må veies opp mot ulempene.	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake- melding fra byplan
			- Kjøremønsteret fremstår overdesignet og man kan mistenke at fremkommelighet for buss har vært dimensjonerende for utformingen, fremfor helhetlig orden og bymessig kvalitet. Viktig å huske at dette er et sted man skal <i>til</i>, ikke bare et sted man skal gjennom. Hastighet er ikke alt! - Krysset ved Strandveien og Stiklestadveien ser ut til å være et farlig punkt på grunn av møtet mellom sykkel og fotgjenger. - En løsning med tosidig sykkelfelt er mer bymessig og gjør det enklere å innarbeide sykkel i et symmetrisk gateløp, uten å gjøre så store inngrep.	
Byarkitekt	Ikke vurdert ▾	1.	Generelt: Det viktigste er at området forstås som en tett fremtidig by med mange innbyggere, arbeidsplasser og målpunkt i området. Metrobusstraseen må derfor ses på som et stort byrom med karakter som forbinder og limer	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake- melding fra byplan
			sammen omkringliggende byform på en best mulig måte, og blir inviterende for reisende med buss, til fots og på sykkel. Den må da utformes bymessig, ha godt plasserte holdeplasser og størst mulig konsekvent linjeføring, uten midtrabatter, og med mest mulig symmetrisk utførelse. Generelt betyr dette at fokus på stedet og brukerne bør vektlegges mer, og ikke bare mobil gjennomgang fra sentrum til ytre områder. Dette skal bli bydeler med lav parkeringsdekning og det må være førende for dimensjonering av gatene. 2. Konkret: Godt at Stiklestadveien er blitt bredere slik at den får to trerekker og kan bli oppfattet som en hovedgate med preg av almenning mot havna. 3. Geometri: Et godt grep at Båtmannsgata prioriteres med fri sikt mot fjorden/Havna. Grepet med å ta svingen gjennom	

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
			“parken” langs Dora er god og sikrer at kaiområdet langs Strandveikaia blir lengre og klarere. Denne “knekkene” i geometrien bør forsterkes ved å legge en holdeplass hit, som knytter seg til aksene på sørsiden av Reinaplanen, (muligens med 9er bane) en viktig forbindelse til Lademoen. Dette kan utvikles til en sentral viktig forbindelse, med almenning kvaliteter. 4. Anbefaler at stivt prinsipp om 500 meter mellom metrobussholdeplasser avvikes i en så tett by med mange målpunkt. En busstopp bør flyttes til midt på Stiklestadvegen med fotgjeneroverganger på hver side. Disse kan da korrespondere med Strukturer der folk er tenkt å gå, i både Reinaplanen og Jarlheimsletta. Det er å bruke bystrukturen for å ta gående på alvor. 5. For at metrobusstraseen skal bli	

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 tilbakemelding fra byplan
			lest som et positivt berikende byrom er vegetasjon og bytrær svært viktig for å dimensjonere byrommene og gi de romlig karakter. og struktur.Gode materialer på byrommenes gulv, og dimensjonert for opphold er også et urbant viktig grep.	
Byggesakskontoret	Gir innspill ▾	1. Forslag til endring av bestemmelse: § 7.1 c): “Jernbanespor skal bevares”	1. Vi er enige i at kjøremønster blir for komplisert, og at dette bør revideres. Det må fokuseres mer på fotgjengere, både med tanke på utforming av veiene og plassering av holdeplasser.	Nei ▾
Samfunnssikkerhet og beredskap	Ikke vurdert ▾	1.	1.	Nei ▾
Tomtegruppa	Ikke vurdert ▾	1.	1.	Nei ▾
Bydrift	Ikke vurdert ▾	1.	1.	Nei ▾
Trd. parkering	Gir innspill ▾	1. Ser ut til at alle siktlinjene i alle kryss forutsetter	1.	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) Skriv kort</i>	Faglige råd/korte kommentarer utover krav <i>Skriv kort</i>	Ønsker tilbake-melding fra byplan
		vikepliktsregulering/forkjørsregulering, stemmer dette?		