



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20150044

Arkivsak:15/40135

Detaljregulering av Mellomila 79 og 81 og Ilsvikveien 22, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 5.3.2018

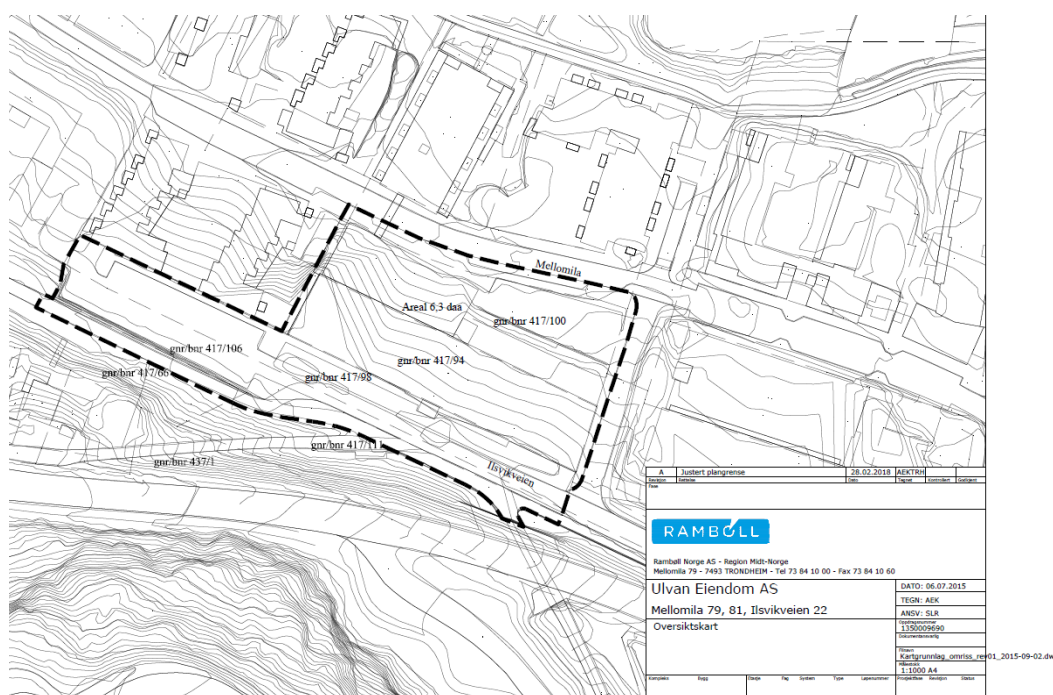
Dato for godkjenning av Bystyret : 31.5.2018

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Ulvan Eiendom AS. Komplette planforslag forelå 1.2.2017. Planforslaget ble supplert for førstegangsbehandling frem til 7.4.2017

Hensikten med planen er å regulere eksisterende bebyggelse på eiendommene Mellomila 79 og 81 (gnr/bnr 417/100 og 417/98) og Ilsvikveien 22 (gnr/bnr 417/94) til boligformål med tilhørende arealer for uteopphold og trafikkareal. Planforslaget er utredet for 62 leiligheter. Det er i planarbeidet lagt stor vekt på å sikre byggets antikvariske verdier, samtidig som nye boliger i de eksisterende byggene sikres gode støyforhold.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Oversiktsplan som viser planområdet

Planstatus

I kommuneplanens arealdel er planområdet avsatt til eksisterende sentrumsformål. Byantikvarens aktsomhetskart viser at hovedbygget i Ilsvikveien 22 har antikvarisk verdi (C).

Gjeldende reguleringsplan for gnr/ bnr 417/ 100 og 417/94 er R0433c, vedtatt i 2009. Gjeldende reguleringsplan for gnr/ bnr 417/ 98 er R0433, vedtatt i 2003. De aktuelle tomtene er regulert til kontorbebyggelse.

Planen legger til rette for syv ensidig nordvendte leiligheter. Ensidig belyste nordvendte leiligheter tillates ikke i henhold til bestemmelser til kommuneplanens arealdel § 28.2, men rådmannen anbefaler at det i dette tilfellet gjøres et unntak på grunn av byggets antikvariske verdi og andre kvaliteter ved boligene som har god takhøyde og store vindusåpninger og utsyn mot Trondheimsfjorden i nord.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet omfatter i alt 5,6 daa og omfatter følgende eiendommer:

417/100 – Mellomila 79

417/98 – Mellomila 81

417/94 – Ilsvikveien 22.

Planområdet ligger i den vestlige delen av Ilsvika, ca 2 km fra Trondheim sentrum. Området ligger ca 100 m fra Trondheimsfjorden og har nærhet til Bymarka. Området avgrenses av Mellomila i nord, Ilsvikveien i sør og en tverrkobling mellom Mellomila og Ilsvikveien i øst.

I vest grenser planområdet mot boligbebyggelse, adskilt fra planområdet med et smalt areal som brukes som gangforbindelse mellom Mellomila og Ilsvikveien, og mot Ilsvika gård.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Bebyggelsen innenfor planområdet ble fram til 1.1.2018 brukt som kontor og treningsstudio. Kontorvirksomheten ble avviklet fra 1.1.2018. I tillegg brukes arealene innen planområdet til parkerings- og trafikkformål. Omgivelsene rundt planområdet har bymessig karakter, og brukes dels til bolig i vest, til bolig, kontor og barnehage i nord og til bolig og næringsvirksomhet i øst.

Stedets karakter

Den vestlige delen av Ilsvika er endret fra tidligere bruk som industri- og havneområde til et område med bymessig bebyggelse. Området har blandet arealbruk med boliger, næringsarealer og kontor. Området nord for planområdet framstår som bymessig, med en tydelig byggelinje mot Mellomila. Området har nærhet til både Trondheimsfjorden og Bymarka. Første etasje i de fleste bygg brukes til næringsareal med boliger over. Mellomila fungerer som en overordnet gate i denne delen av Ilsvikaområdet, med tilliggende torg, tosidige fortau og langsgående beplantning. Deler av planområdet har utsyn mot Trondheimsfjorden mellom eksisterende bebyggelse nord for Mellomila.



Foto over: Dagens situasjon, flyfoto

Området langs Ilsvikveien på sørsiden av planområdet framstår i denne sammenhengen som en bakside mellom Bynesvegen (Fv 715) og Ilsvikveien 22.

Det eksisterende hovedbygget i planområdet er et tidligere industribygg, oppført i mur og utformet i nyklassisistisk stil. Bygget er oppført i tre etasjer samt en underetasje. Bygget ble oppført i flere byggetrinn i perioden 1913- 1930. Byggets fasade og volum mot Ilsvikveien er regulert for vern i eksisterende reguleringsplan.



Foto over: eksisterende situasjon sett fra Mellomila og Ilsvikveien

Hovedbygget (B1) har et sidebygg i nord (B2), som er koblet mot bebyggelsen på nordsiden av Mellomila via gangbro. Sidebygget har et nyere påbygg som skiller seg fra opprinnelig bebyggelse, blant annet med annen materialbruk på fasaden mot Mellomila. I planen for omforming av B2 til boliger tas det vare på noen av de historiske elementene i bygget.



Foto over: sidebygg og gangbro som planlegges revet

Landskap

Topografi

Planområdet er nivådelt og stiger mot sør. Den nordlige delen av området som grenser mot Mellomila brukes som parkeringsplass. Denne ligger på kote 5. Den sørlige delen av området som omfatter Ilsvikveien ligger på kote 9,5- 10.

Planområdet avgrenses mot sør av skråningen mot Bynesveien (Fv 715). Fv 715 stiger mot vest, og ligger mellom fem og ti meter over nivået til Ilsvikveien. Sør for Fv 715 er det bratt stigning mot Vestoppfarten og Bymarka.

Solforhold

De topografiske forholdene i nærområdet gir begrensede solforhold i deler av området i perioder av året.

De felles utearealene (f_U1, f_U2) har gode solforhold på morgenen, formiddagen og ettermiddagen i juni. Ved vår- og høstjevndøgn får deler av det største utearealet (f_U1) sol på morgenen og formiddagen, mens de mindre fellesarealene f_U2 får sollys større deler av døgnet. Dette skyldes de topografiske forholdene i det omkringliggende området, der Byåsen blokkerer for sol fra sør og sørvest. Fremstillingen viser solforhold ved nøkkeltidspunktene vårjevndøgn og sommersolverv. Solforholdene i andre perioder gjennom året er vist i illustrasjonsmaterialet som er vedlagt saken.

Vårjevndøgn 21.3

Sommersolverv 23.6

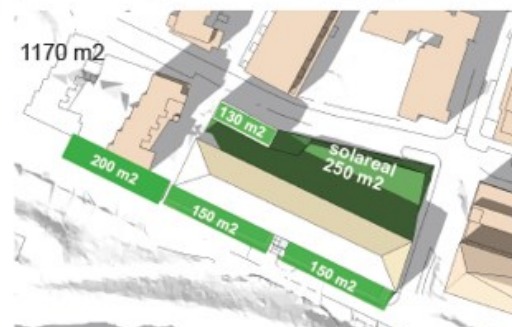
kl. 12-00



kl. 15-00



kl. 18-00



Illustrasjonen over gir et nærmere bilde av solforholdene ved nøkkeltidspunkt, vårjevndøgn og sommersolverv (jmfør krav i KPA)

Kulturminner og kulturmiljø

Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet har en fremtredende beliggenhet i området og en utforming som skiller seg klart fra den nye bebyggelsen. Den eldre delen av bebyggelsen som ble brukt til industriformål fungerer som en påminnelse om Ilsvikas tidligere bruk som industriområde.

Ilsvikveien 22 er regulert til spesialområde bevaring i gjeldene reguleringsplan R433, § 6.3-2:

Bygningens volum og fasader skal bevares uendret. Søknad om byggetiltak etter plan- og bygningslovens § 93 skal utarbeides i samråd med byantikvar.

Naturverdier

Det er ikke registrert naturverdier eller biologisk mangfold som må ivaretas innenfor planområdet.

Rekreasjonsverdi

Det går en snarvei mellom Ilsvikveien og Mellomila. Ut over dette er det i dag ikke anlagt områder som har rekreasjonsverdi innenfor planområdet.

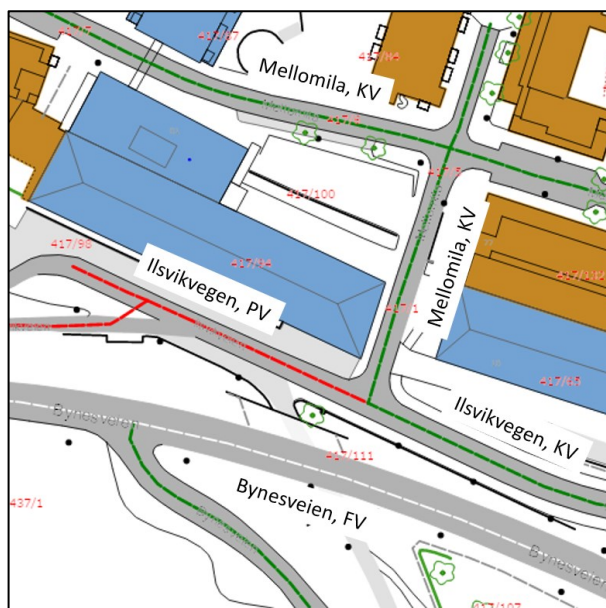
Trafikkforhold

Kjøreadkomst og vegsystem

Kjøreadkomst til planområdet er via Mellomila og Ilsvikveien. Det lokale vegnettet i Ilsvika er fysisk adskilt fra det øvrige Ila og har ikke gjennomgangstrafikk.

Det lokale vegsystemet er koblet mot overordnet vegnett via rundkjøringen ved Steinbergstunnelen/ Nordre avlastningsveg (Fv. 706) og via kryss med Bynesvegen (Fv. 715).

Mellomila har status som kommunal veg, mens Ilsvikveien har status som delvis kommunal og delvis privat vei. Den private delen av Ilsvikveien betjener Ilsvikveien 22 og Ilsvika gård.



Illustrasjon over: status, tiliggende veier
(kilde: Trondheim kommune)

Parkering

Parkeringsplassene innenfor planområdet har vært reservert ansatte og besøkende til tidligere kontorvirksomhet i B1 og B2. Parkeringsplassene ligger sørvest og nord for eksisterende bebyggelse henholdsvis i Ilsvikveien og mot Mellomila. Parkeringsplassene i Ilsvikveien har adkomst via privat kjøreveg.

Parkeringsplassene på nordsiden av eksisterende bebyggelse har to avkjørsler mot offentlig veg. Parkeringsplassene her ligger på to nivå, hvorav det nederste er på høyde med Mellomila og det øverste på nivå med den eksisterende sokkeletasjen.

Planområdet inngår i en parkeringsforbudssone, der parkering langs veg kun tillates på skiltede plasser og der det er mulig å parkere mot betaling. Langs Mellomila på nordsiden av planområdet er det avsatt fire parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Langs den samme delen av Mellomila er det også mange biler som stopper i forbindelse med henting og bringing av barn til barnehagen.

Trafikkmengde

Per 2016 har veiene i nærområdet relativt lav trafikkmengde. Ilsvikveien har en beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca 200, og Mellomila ca 500. Fv 715 sør for planområdet har en ÅDT på ca 5200.

Skolevei og trafiksikkerhet for myke trafikanter

I løpet av de siste 10 år er det ikke registrert ulykker med personskade på veiene rundt planområdet. Lokalveinettet rundt planområdet inngår i en sone med fartsgrense 30 km/t. Det er etablert fortau på de fleste strekningene og det er sammenhengende fortau langs flere aktuelle skoleveier mot Ila skole.

Det er to hovedalternativ for valg av skoleveg mot Ila fra planområdet: Via Bynesvegen/ Hanskemakerbakken og via Mellomila. Alternativet langs Mellomila er noe kortere enn alternativet langs Bynesvegen, og det regnes som det mest aktuelle gang- og sykkelalternativet.

Det er ikke etablert separat tilbud for syklister i nærliggende veger eller langs skolevegen, men trafikkmengdene i området og det lave fartsnivået tilsier at det er trygt å sykle sammen med motorisert trafikk. Området ligger nært den definerte hovedsykkelruten mellom Ila og Høvringen.

Bynesveien (Fv 715) grenser til planområdet i sør, og har høyere fartsnivå og større trafikkmengder enn i lokalveinettet. Det er tilrettelagt for trygg kryssing av Bynesveien via undergang rett sør for Ilsvikveien 22.

Kollektivtrafikk

Per april 2017 betjenes planområdet hovedsakelig av bussrute 63, som har endeholdeplass i Ilsvikveien. Gangavstanden til holdeplassen fra planområdet er ca 100 m. Antall avganger per time varierer mellom to og fire. Kollektivknutepunktet i Ila, som betjenes av blant annet bussrutene 5 og 8 samt trikk, ligger ca 700 m fra planområdet.

Barns interesser

Langs Trondheimsfjorden, ca 100 m fra planområdet, går en tursti med tilhørende leke- og rekreasjonsarealer. Den kommunale barnehagen i Mellomila 90 B har utearealer som er tilgjengelig for bruk etter stengetid.

Barnetråkk som er gjennomført i området har ikke avdekket områder som regnes som «favorittsted», «farlig sted» eller «sted jeg vil endre». Det er påpekt farlig skoleveg i Ilsvikveien gjennom planområdet.

Sosial infrastruktur

Skolekapasitet

Planområdet inngår i Ila barneskolekrets. Ila skole har en normalkapasitet på 455 elever. Befolkningsprognosene for Ila tilsier at Ila skole har kapasitet til å dekke en vekst tilsvarende middels vekstalternativ fram mot 2050 (kilde: Trondheimsregionen.no). Med høyt vekstalternativ kan kapasitetsgrensen nås omkring 2045. Muligheten for å gjenåpne Kalvskinnets skole gir en fleksibilitet i forhold til skolegrensejusteringer.

Barnehagedekning

Området har god barnehagedekning med i alt fire barnehager innen 700 m gangavstand fra planområdet. Den nærmeste barnehagen, Ilsvika barnehage, ligger i umiddelbar nærhet.

Annet

Nært planområdet ligger legesenter, aldersboliger og sykehjem. I tillegg ligger flere dagligvarebutikker, serveringssteder og andre tilbud innen kort gangavstand.

Universell tilgjengelighet

Eksisterende bebyggelse er til en viss grad tilpasset for å gi universell tilgjengelighet, med mulighet for terskelfri adkomst til Ilsvikveien 22 fra nord. Gang- og sykkelveier nært planområdet har akseptable stigningsforhold med tanke på krav til universell utforming.

Teknisk infrastruktur

Planområdet er tilkoblet offentlig vann- og avløpsnett. Vann- og avløpssystemet i Ilsvikaområdet er oppgradert ved nyere utbyggingen i området. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Grunnforhold

Planområdet ligger delvis innenfor en hensynssone for kvikkleire. En geoteknisk rapport er utarbeidet og kvalitetssikret av tredjepart. Rapporten bygger på tidligere undersøkelser av grunnforhold innenfor planområdet og i området i vest og øst.

Havnivåstigning

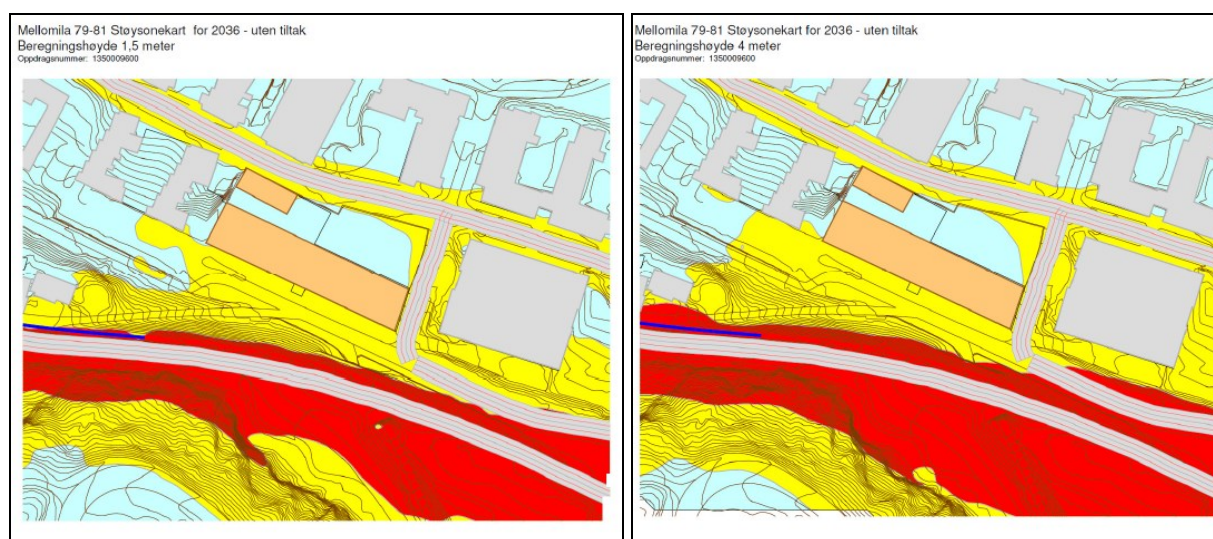
Mellomila 79 berører området som er omfattet av kommuneplanens bestemmelsesområde for havnivåstigning. Det innebærer at planen skal utformes slik at tilstrekkelig sikkerhet oppnås. Laveste del av Mellomila 79 ligger på kote 4,5 m. Miljøverndepartementets havnivåstigningsrapport viser en mulig havnivåstigning for Trondheim på 7 cm innen 2050 og 42 cm innen 2100. Mulig stormflonivå i 2050 er 260 cm, og i 2100 300 cm.

Forurensning i grunn

Det kan forekomme forurensede masser i grunnen innenfor den ubebygde delen av planområdet, først og fremst knyttet til den tidligere industrivirksomheten på stedet. Planbestemmelsene sikrer at det gjennomføres en nærmere kartlegging av forholdene, og at det lages en tiltaksplan for eventuell fjerning/ deponering av forurensede masser.

Støyforhold

Støynivået ved eksisterende bebyggelse er kartlagt. Hovedkilden til støy er Bynesvegen (Fv 715). Støysituasjonen er beregnet ut fra trafikkmengder framskrevet til 2036. Beregningene viser at nordsiden av eksisterende bebyggelse i hovedtrekk har tilfredsstillende støynivå.



Illustrasjoner over: støysonekart fremskrevet til 2036, uten tiltak. Illustrasjon til venstre viser støy ved 1,5 meters høyde, illustrasjon til høyre viser støy beregnet ved fire meters høyde. Rødt tilsier støy over 65dB(A), gult angir støy 55dB (A) og lyseblått viser soner med støy lavere enn 55dB (A)

Luftforurensning

Aktuelle kilder til luftforurensning i området er trafikkerte veger, hovedsakelig Bynesvegen (Fv 715). Typer luftforurensning er svevestøv (PM_{10}) og Nitrogendioksid (NO_2). Modellberegninger viser at planområdet ikke er utsatt for forurensning verken for svevestøv eller Nitrogendioksid, også etter mulig framtidig trafikkøkning på Fv 715.

Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Tema som inngår i risiko- og sårbarhetsbildet for planområdet er grunnforhold, havnivåstigning, støy og luftforurensning, forurensning i grunnen, forhold i anleggsperioden og trafiksikkerhet. Dette er nærmere beskrevet under kapittel om virkninger av planen. ROS- analyse er vedlagt

planbeskrivelsen.

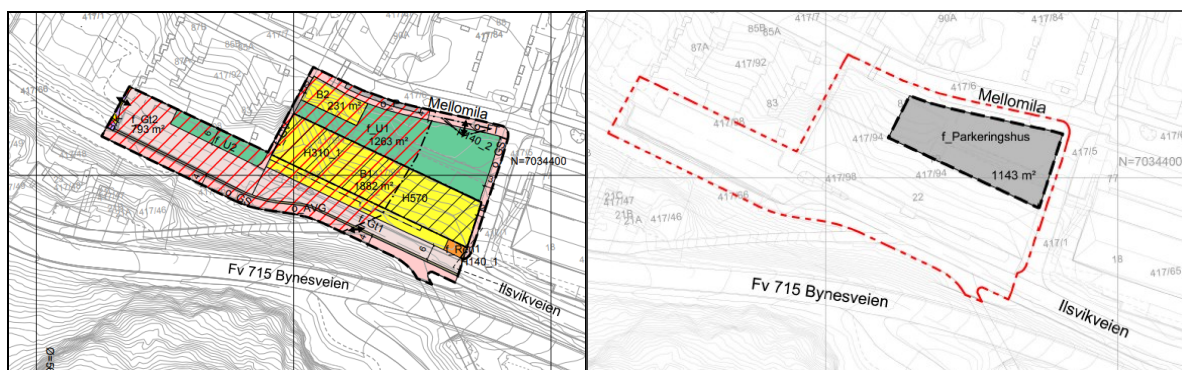
Næring

Hovedbygget og andre etasje av sidebygget drives i dag som kontorbygg. Første etasje i det såkalte sidebygget som ligger ut mot Mellomila er i bruk som treningssenter.

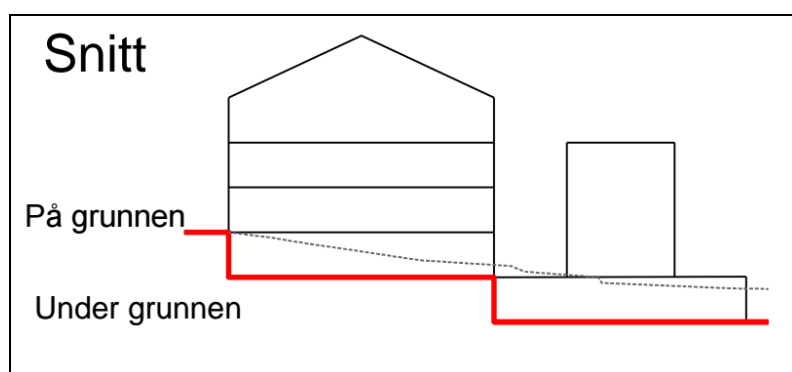
Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres i planforslaget til boligformål, felles uteoppholdsareal, areal for avfallshåndtering, bolig/kontor (del av naboeiendom), parkeringshus, felles gatetun, offentlig gang- sykkelveg, offentlig parkering og offentlig fortau.



Illustrasjon over: foreslått plankart på bakkenivå til venstre og under grunnen til høyre.



Illustrasjon over: prinsipsnitt

Bebyggelsens plassering og utforming

Hovedbygget i Ilsvikveien 22 (B1) og sidebygget i Mellomila 79 (B2) bygges om for å kunne tas i bruk som boliger. Det planlegges ikke ny bebyggelse innenfor planområdet, ut over ny parkeringskjeller under dagens parkeringsareal i nord og en mindre utvidelse av inngangspartiet til sokkel i nordenden av hovedbygget. Felles hovedinngang til hovedbygget planlegges fra Ilsvikveien, mens sidebygget får egen inngang fra sør.

Mellombygget som i dag knytter sammen hovedbygget og sidebygget planlegges revet. Det samme gjelder eksisterende gangbro mellom sidebygget og Mellomila 90.



Illustrasjoner over: fremtidig fasade mot Ilsvikveien



Illustrasjoner over: fremtidig fasade mot Mellomila

Det planlegges tilpasninger av fasadene til eksisterende bebyggelse samt av takene. Tiltakene skal blant annet sikre bedre lysforhold, og tilrettelegge for balkonger, takterrasser og adkomst til forhager mot Ilsvikveien. Løsningene er diskutert og tilpasset ut fra dialog med Byantikvaren i henhold til bestemmelsen om bevaring.

Det gjøres noen fasadeendringer mot Ilsvikveien for å bedre adkomst til uteareal og for å sikre best mulig lysforhold, men tiltakene tilpasses eksisterende karakter med tanke på volum og størrelse.

Felles inngang mot Ilsvikveien og private innganger til leiligheter langs Ilsvikveien tilpasses ut fra krav til universell utforming. Nye balkonger på nordsiden av bygget skal være utenpåhengte med maksimal brutto dybde 1 meter.

Den vestlige delen av fasaden til B1 mot Mellomila utformes med innslag av treverk. For den delen av fasaden som ligger mellom B1 og B2 tillates skråstilte fasadeflater/karnapper for å redusere innsynsproblematikk mellom byggene og for å bedre lysforholdene.

Det skal brukes lyse farger på bebyggelsen, og innslagene av treverk skal ha høvlet, glatt panel. Valg av detaljutforming skal gjøres i samråd med Byantikvaren i Trondheim kommune.

Bebyggelsens høyde

Høyden på bebyggelsen endres ikke gjennom reguleringsplanen.

Grad av utnytting, inkl sum m² BRA til de ulike reguleringsformålene

Arealbruksformål	Grunnareal m ²	Planlagt bebyggelse BRA	
		Over terreng	Under terreng
B1	1899	3586	
B2	231	240	
Felles uteopphold f_U1	Ca 1300		
Felles uteopphold f_U2 i Ilsvikveien	Ca 200		

Privat uteopphold på tak B2	Ca 130		
Private hager mot Ilsvikveien (p_U)	Ca 300		
Felles parkering f_P	Ca 790		
Felles parkeringskjeller f_Pkjeller	1143		1143

Antall boliger, leilighetsfordeling

Bygg	Etasje	Antall leiligheter
B1	-1 (sokkel)	1
	1	15
	2	19
	3	21
B2	-1 (sokkel)	3
	1	3
Totalt antall leiligheter		62

Krav fra KPA, minimum utnyttelse sentrumsformål

KPA stiller krav om minimum 10 boliger per daa innenfor områder som er avsatt til sentrumsformål. Samlet areal for planområdet er 5,6 daa. Med minimum 56 boenheter vil minimumskravet være oppfylt, med ca 11 boliger/ daa.

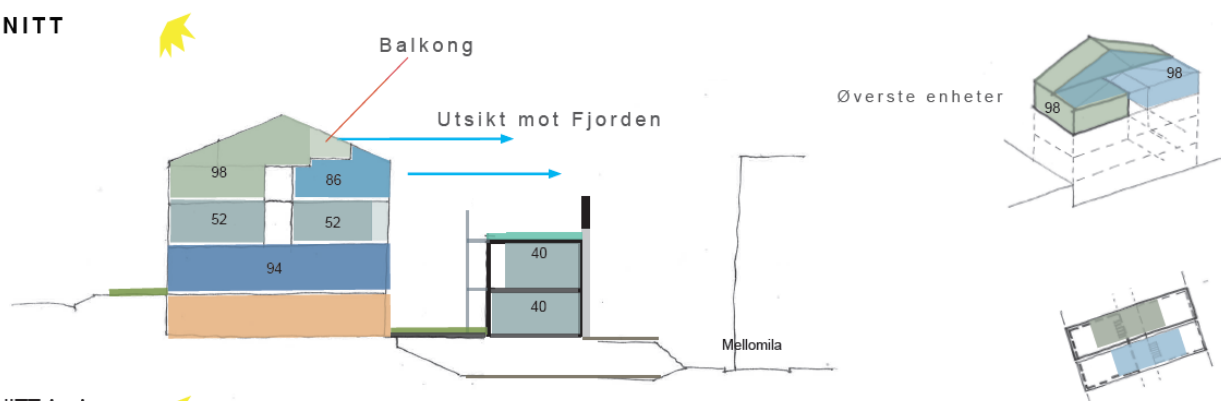
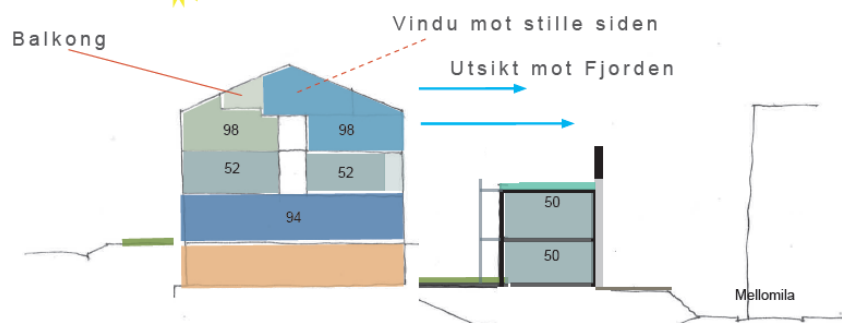
Bomiljø og bokvalitet

Det planlegges for leiligheter med ulike størrelser som legger til rette for at både familier og mindre husholdninger kan bo innenfor planområdet. Alle leiligheter får privat uteoppholdsareal i form av enten forhager, balkonger eller takterrasser. Takterrasser mot sør vil være støyutsatt og er derfor ikke regnet med som uterom. Leilighetene på nordsiden av bygget i øvre etasjer har utsikt mot Trondheimsfjorden.

De fleste boligene i etasje 1 i B1 får direkte utgang til forhager. Det er mulig å knytte boligene i 1. etasje til areal i sokkeletasjen, slik at en del av boligene kan få direkte adkomst til både forhagene langs Ilsvikveien og felles uteareal (f_U1). Det er også mulig å koble ensidig leiligheter henvendt mot nord i andre etasje med gjennomgående leiligheter i første etasje. Størrelsen på areal som kan tilknyttes boligene i 1. etasje må vurderes ut fra størrelsen på tekniske rom og sykkelparkeringsareal i sokkeletasjen, noe som kommer fram gjennom detaljprosjekteringen.

Planforslaget utfordrer bestemmelsen i kommuneplanens arealdel om ikke å tillate ensidig belyste leiligheter mot nord og øst. Planforslaget åpner for inntil 62 boliger hvorav 7 boliger vil bli ensidig belyst fra nord. Den ene av disse har mulighet for noe lys inn fra siden på grunn av et fremspring på den eksisterende fasaden, men regnes likevel som ensidig i denne sammenhengen. Byplankontoret mener at dette veies opp av andre forhold slik at den totale bokvaliteten blir akseptabel: Boligene vil få en sentral plassering i byen. Det vil være god tilgang på friområder med kvalitet i nærområdet. De fleste av leilighetene mot nord vil ha utsyn mot fjorden. Eksisterende bebyggelse som tilrettelegges for boligformål har antikvarisk verdi og vil gi boligene en tydelig stedsidentitet.

Sørfasaden er støyutsatt og ligger i gul støysone. Ved en forlengelse av eksisterende støyskjerm langs Bynesveien vil kun 4. etasje og deler av fasaden i 3. etasje ligge i gul støysone. Leiligheter med fasade i gul støysone skal ha en stille side. I prosjektet løses dette ved at leilighetene i tredje etasje går over to plan og er gjennomgående i fjerde etasje.

SNITT**SNITT A - A****SNITT B - B**

Illustrasjon over viser hvordan leilighetene i 3. og 4. etasje kobles sammen slik at alle blir gjennomgående i fjerde etasje.

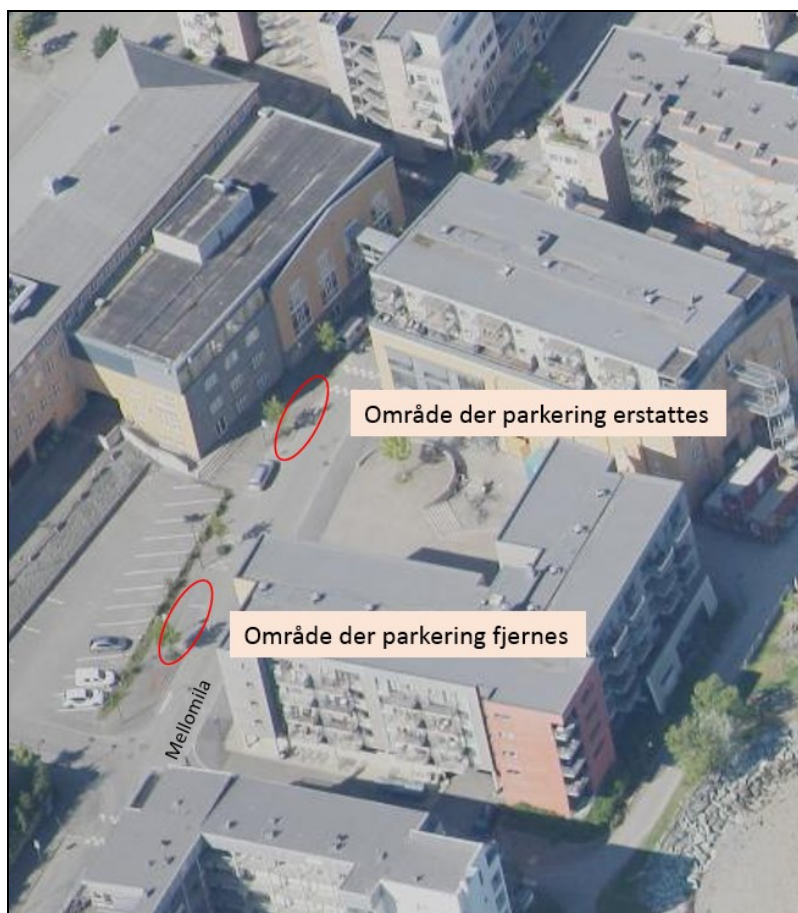
Parkering

Området ligger innenfor Kommuneplanens indre sone, der minimumskravet til parkeringsdekning er 0,5 parkeringsplasser for bil og to sykkelparkeringsplasser per boenhet. Dette tilsvarer ca 30 parkeringsplasser for bil og i alt 124 sykkelparkeringsplasser. Krav til antall bil- og sykkelparkeringsplasser dekkes innenfor planområdet. Bilparkering fordeles på overflateparkering i Ilsvikveien (f_Gt2), og i felles parkeringskjeller (f_Parkeringshus).

Ny parkeringskjeller bygges under eksisterende parkeringsplass nord for Ilsvikveien 22. Antall parkeringsplasser som er mulig å etablere i parkeringskjelleren vil bli klart i forbindelse med detaljprosjekteringen. Det anslås at det vil være mulig å etablere minimum 15 parkeringsplasser her.

For å sikre tilstrekkelig sikt fra utkjørselen til f_Parkeringshus må det fjernes anslagsvis 2 offentlige parkeringsplasser fra Mellomila. Det er vurdert flere muligheter for å erstatte disse.

Det vurderes som mest hensiktsmessig å erstatte plassene ved å utvide eksisterende parkeringslomme langs Mellomila mot vest. Dette tilbudet vil ha en lokalisering som er mer eller mindre lik dagens situasjon.



Illustrasjonen over viser områder der parkeringsplasser fjernes og erstattes

Det eksisterende parkeringsplassområdet vest i Ilsvikveien erstattes delvis av felles uteareal (f_U2). Det tillates etablering av inntil 16 parkeringsplasser innenfor område f_Gt2, som blir felles for bebyggelsen i planområdet.

Det tilrettelegges for tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser innendørs i sokkeletasje (etasje -1) under hovedbygget (B1). Adkomst til sykkelparkeringsplassene blir via inngang til hovedbygget (B1) fra nytt felles uteoppholdsareal (f_U1).

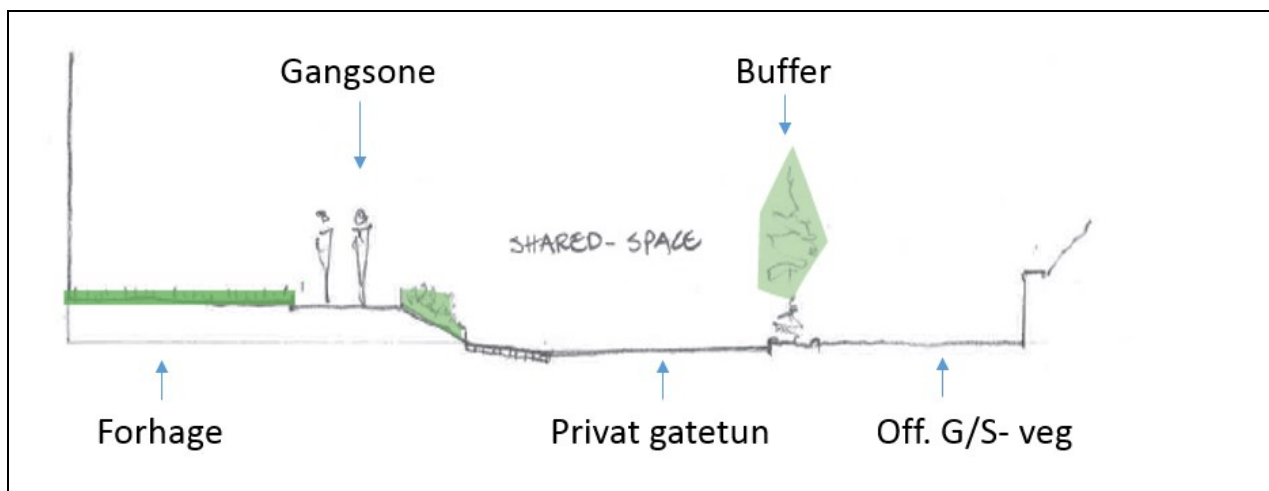
Tilknytning til infrastruktur

Bebyggelsen knyttes til offentlig vann- og avløpsnett og fjernvarmenett. Vann- og avløpsnettet i området er oppgradert i forbindelse med tidligere utbygginger, og bruksendringen regnes ikke med å gi betydelig endring i belastningen.

Trafikkløsninger

Kjøreadkomst til planområdet blir via Ilsvikveien og via Mellomila. Eksisterende avkjørsler fra parkeringsplass nord for Ilsvikveien 22 fjernes. Kjøreadkomsten til Ilsvika gård og parkeringsplasser innenfor område f_Gt2 blir opprettholdt via Ilsvikveien.

Trafikkmengden i Ilsvikveien sør for hovedbygget (B1) blir begrenset til kjøring til og fra parkeringsplassene innenfor f_Gt2, i tillegg til noe kjøring til Ilsvika gård. Den lave trafikkmengden tilsier at det ikke er nødvendig med fysisk separering mellom gangtrafikk, sykkeltrafikk og biltrafikk. Det foreslås derfor å endre utformingen av Ilsvikveien fra dagens kjøreveg til gatetun (f_Gt1) med total bredde på 6 m.



Illustrasjon over: skissert tverrsnitt Ilsvikveien

Gatetunet skal utformes for å sikre lavt fartsnivå, med bruk av dekkeelementer som gjør det ubehagelig å kjøre raskere enn 30 km/t. Detaljutforming av gatetunet skal vises i utomhusplanen som utarbeides i forbindelse med byggesaken.

Gatetunet avsluttes mot den offentlige delen av Ilsvikveien/ Mellomila med nedsenket kantstein for å markere statusen til gatetunet som avkjørsel til privat område.

Mellom f_Gt1 og eksisterende offentlig gang- sykkelveg (o_GS) langs Ilsvikveien etableres det en grøntbuffer med 0,8 m bredde (avg_G) som markerer overgangen mellom privat og offentlig vegareal.

Skolevei

Skolebarn som kommer fra de gjennomgående leilighetene i første etasje i B1 og går mot Ila via Mellomila, må krysse forbindelsesvegen mellom Ilsvikvegen og Mellomila for å komme til et bredere fortau, eller gå til Mellomila langs fortauet øst for hovedbygget (B1).

Eksisterende fortau øst for hovedbygget (B1) er relativt smalt (ca 2 m), men det er problematisk å øke bredden av hensyn til kollektivframkommeligheten. Busser har i dag behov for å bruke hele vegarealet for svingebevegelsen både i det nordlige og sørlige krysset. Planbestemmelsene stiller krav om etablering av fartsdempende tiltak som sikrer kryssingsområdet. Behov for gangfelt må vurderes ut fra det reelle antallet kryssinger. Fortauet reguleres med en bredde på 2,5 meter der det er mulig, det vil si der det ikke ligger inntil eksisterende bebyggelse.

Løsningene som foreslås i reguleringsplanen er ikke til hinder for å kunne enveisregulere traseen mellom Ilsvikveien og Mellomila. Enveisregulering av vegen vil gi et enklere trafikkbilde å forholde seg til for kryssende forgjengere.

En utfyllende beskrivelse av skoleveg og kryssingsløsninger inngår i utdypende trafikknotat som fulgte planen til første gangs behandling.

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Før riving av deler av eksisterende bebyggelse og arbeid med tilpasning og ombygging igangsettes, skal eventuelt miljøfarlig materiale i bygninger og i grunnen kartlegges. En tiltaksplan for å håndtere og deponere forurensede masser skal utarbeides og godkjennes av Trondheim kommune. Dette er sikret i bestemmelsene.

Universell utforming

Inngangene til B1 og B2 endres i forhold til dagens situasjon for å tilfredsstille krav til universell tilgjengelighet. Eksisterende heis i hovedbygget (B1) tilpasses for å tilfredsstille gjeldende krav. Felles uteoppholdsområder (f_U1) og f_U2 blir tilgjengelige for alle brukergrupper.

Uteoppholdsareal

Over parkeringskjelleren mot Mellomila og mellom B1 og B2 anlegges et felles uteareal for opphold (f_U1). Størrelsen på arealet er ca 1300 m².

Omtrent halvparten av eksisterende parkeringsareal i Ilsvikveien omformes til felles uteoppholdsareal (f_U2). Størrelsen på arealet er ca 200 m².

Det planlegges i tillegg private forhageområder mot Ilsvikveien i sør. Disse får adkomst fra tilstøtende leiligheter. Størrelsen på grøntarealet i forhagene er samlet på ca 300 m². På taket til B2 anlegges et privat uteoppholdsareal på ca 130 m², som blir tilgjengelig via trapp fra sørsiden av bygget. Dette arealet vil derfor ikke få universell tilgjengelighet



Illustrasjoner over: tilgjengelig uteareal i illustrasjonsprosjektet

Krav til uteoppholdsareal i KPA for indre sone er 30 m² pr 100 m² BRA. Prosjektet er planlagt for 3836 BRA, noe som utløser krav til 1150 m² uteoppholdsareal. Planforslaget viser at det kan etableres 1.925 m² uteareal til felles og privat bruk:

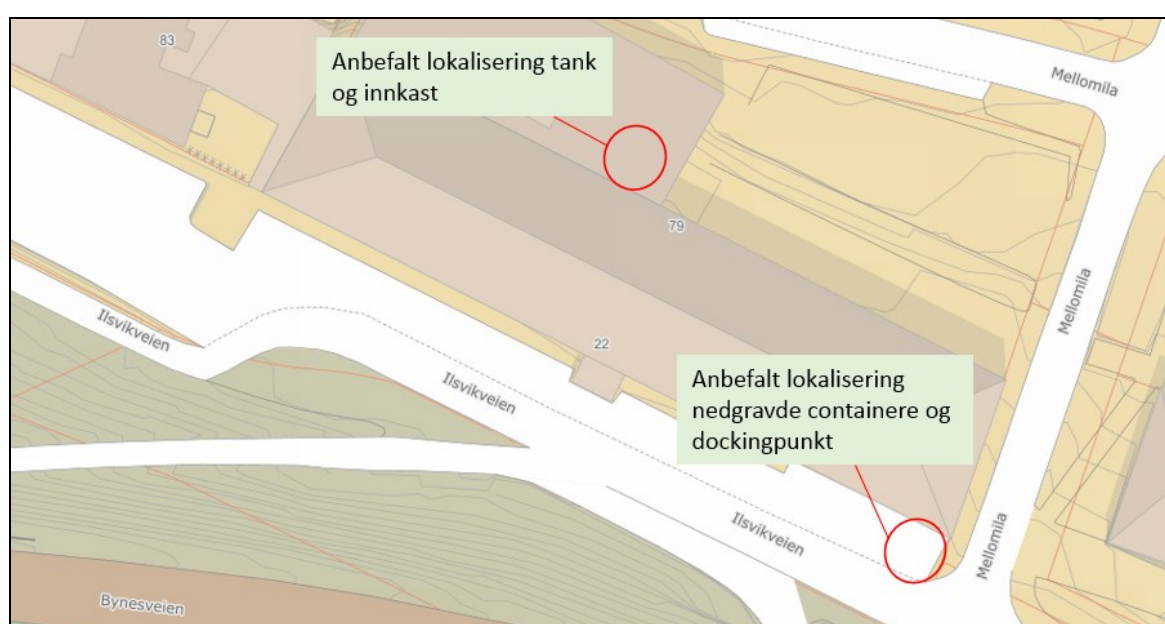
Felt	Areal	Beskrivelse
F_U1	1.295 m ²	Nord for hovedbygget, over ny p-kjeller
F_U2	200 m ²	På deler av dagens parkeringsareal
B1, forhager	300 m ²	Privat uteareal, forhager på bakken mot Ilsvikveien
B2, takterrasse	130 m ²	Privat uteareal på tak, ikke universelt tilgjengelig, kun trapp
Totalt uteoppholdsareal:	1.925m²	

Kulturminner

Bebyggelsen har et sterkt antikvarisk vern i gjeldene reguleringsplan. Vernet videreføres i ny plan, men det åpnes opp for noen endringer av fasadene. Planforslaget åpner for at det på sørfasaden kan etableres inntil 12 nye inngangsdører til boenheter i første etasje og at det kan etableres inntil 12 franske balkonger med døråpninger i fasadelivet over disse dørene. På nordfasaden tillates inntil 10 utenpåhengte balkonger. Det tillates inntil 195m² åpninger i takflaten for takterrasser og takvindu.

Plan for avfallsløsning

Det er i henhold til bestemmelsene i kommuneplanens arealdel krav om mobilt avfallssug for restavfall og nedgravde containere for plast og papir. Nedgravde containere og påkoblingspunkt for avfallssug etableres sørøst for hovedbygget (B1), mens nedkastpunkt for avfall og nedgravd tank plasseres nord for hovedbygget (B1).



Renovasjonskjøretøy vil blokkere for biltrafikk i den private delen av Ilsvikveien i kortere perioder under henting av avfall, men vil ikke ha innvirkning på bussframkommelighet eller øvrig trafikk. Renovasjonskjøretøy må rygge ut eller inn av betjeningspunktet, men ettersom Ilsvikveien fortsatt får lav trafikk vurderes løsningen som akseptabel trafikkmessig. Løsningen forutsetter ikke løfting av beholdere over fortau.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

En omregulering av eksisterende kontorbygg til boligbebyggelse vil være i tråd med kommuneplanens føringer, og bidrar til å øke antall boliger nært Midtbyen.

Landskap, byform og stedets karakter

Planen innebærer en reduksjon av asfalterte flater i Ilsvika-området, ved at parkeringsplassene nord i planområdet legges i kjeller, med nytt areal for utendørs opphold på tak. Arealet er felles for Mellomila 79- 81, men gjøres allment tilgjengelig. Dette øker tilgangen på uteområder i Ilsvikaområdet.

De bevaringsverdige elementene i hovedbebyggelsen vil komme bedre fram i området gjennom ombyggingen og rivingen av de nyere bygningsselementene. Gangbroen som er oppført over Mellomila rives, og det vil gi et mer åpent gaterom med klar siktlinje mot Bymarka på strekningen langs Mellomila.

Omforming fra kontorformål til boligformål vil bidra til noe mindre variasjon i arealbruken i Ilsvika, og området vil i større grad preges av boligbebyggelse.

Kulturminner og kulturmiljø

Bebyggelsen har et sterkt antikvarisk vern i gjeldene reguleringsplan. Vernet videreføres i ny plan, men det åpnes opp for noen endringer av fasadene etter drøftinger med byantikvaren. Til sluttbehandling er bestemmelsene som gjelder hensynet til de antikvariske verdiene utdypet.

Folkehelse

Bygging av nye boliger i et sentrumsnært område vil bidra til at flere kan gå eller sykle til jobb og skole, og vil være positivt ut fra et folkehelseperspektiv.

Trafikkforhold

Biltrafikk

Ut fra dimensjonerende tall for trafikkproduksjon (Statens vegvesens håndbok V713) anslås det at de nye boligene vil generere mellom 150 og 200 turer med personbil per døgn.

Den estimerte turproduksjonen ligger i den lavere til midtre delen av variasjonsområdet på mellom 1,5 og 5 turer per bolig/ døgn. Begrunnelsen for at det antas såpass lav turproduksjon med personbil, er at en del av leilighetene er relativt små, og at området ligger sentrumsnært. Dette er faktorer som erfaringsmessig bidrar til å redusere bilbruken.

Trafikkmengden vil omtrent tilsvare trafikken som genereres av kontorvirksomheten og treningssenteret i dag. Mengden tungtrafikk i området vil reduseres ved en ombygging, ettersom kontordriften krever en del varelevering.

Trafikkmønsteret vil endre seg noe i forhold til eksisterende situasjon. Kontorvirksomheten genererer relativt konsentrert trafikk ved start og slutt av arbeidsdagen, mens trafikk til boliger vil ha en toppbelastning på morgenen og så spres noe mer ut over ettermiddag og kveld.

Kollektivtrafikk

Omreguleringen vurderes ikke til å ha vesentlig innvirkning på grunnlaget for kollektivtrafikk i området, selv om passasjergrunnlaget ventes å bli noe mindre i forhold til den tidligere kontordriften, spesielt på morgen og ettermiddag. De fysiske løsningene som inngår i planen vil ikke ha negativ innvirkning på framkommeligheten for kollektivtrafikk.

Barns interesser

Planen legger til rette for flere grønne uteoppholdsarealer som egner seg for lek.

Fjerningen av tverrstilt parkering langs fasaden mot Ilsvikveien og redusert antall avkjørsler mot parkeringsplasser i nord vil gi et mer oversiktlig trafikkbilde, det vil bidra til tryggere skoleveg i området.

Sosial infrastruktur

Ilja barneskole og Sverresborg ungdomsskole vurderes å ha kapasitet til å kunne dekke den

økningen i antall barn i skolekretsen som planen kan innebære. Det omkringliggende området har flere barnehager, som samlet sett skal kunne håndtere en økning i antall barn i barnehagealder.

Universell utforming

Reguleringsplanen vil bidra til å øke antall sentrumsnære, universelt utformede boliger.

Risiko og sårbarhet (ROS) som følge av planen

Risiko fra støy- og luftforurensning

Planområdet ligger i gul støysone, og støykildene er Byenesveien (Fv 715) og Mellomila.

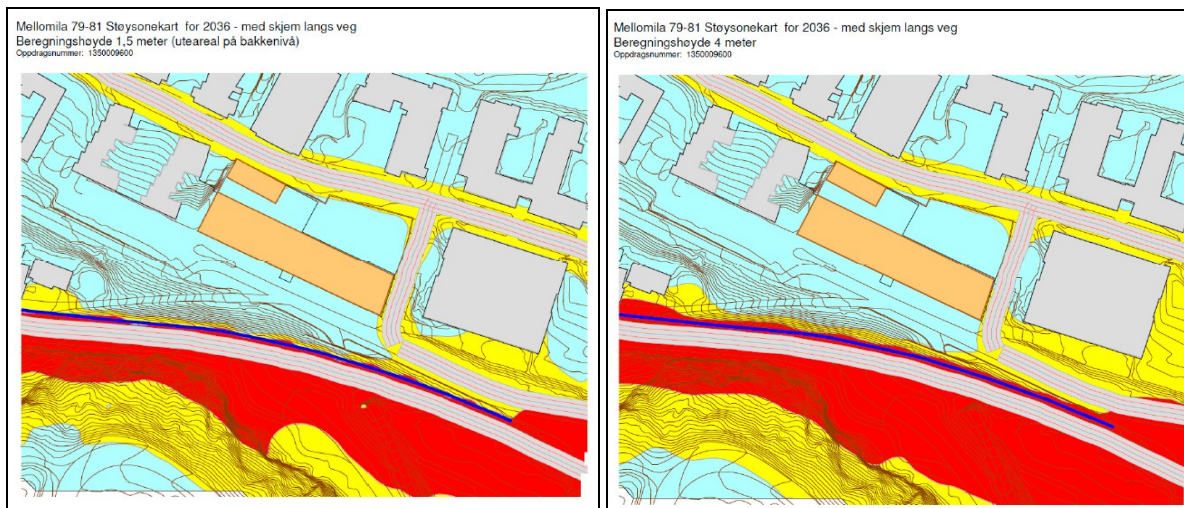
Virkningen av støyskjermende tiltak mot Fv 715 er vurdert ved å modellere en 150 meter lang forlengelse av eksisterende støyskjerm mot øst. Høyden på skjermen er forutsatt å være 2,5 m over vegbanen. Skjermen vil hovedsakelig ha effekt for første og andre etasje av hovedbygget (B1), men også støyforholdene i 3. Etasje vil bli forbedret. Bestemmelsene stiller krav om at det skal brukes gjennomsluktige materialer i minimum 50 % av støyskjermens areal.



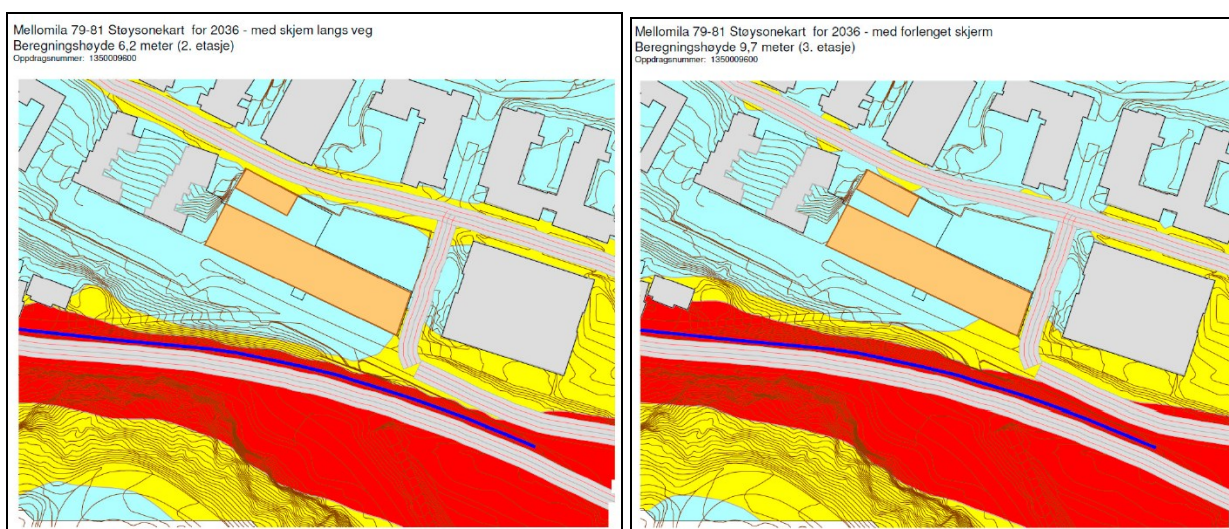
Illustrasjonen over er en fotomontasje som viser nødvendig støyskjermingstiltak

Takterrasser mot sør vil ligge i gul støysone, men disse er ikke regnet inn som del av nødvendig uteareal. Takterrassen på sidebygget (B2) vil ligge i hvit sone uten tiltak.

Den planlagte støyskjermen mot Fv 715 ligger innenfor fylkesvegens areal. Statens vegvesen har gitt føringer for plassering og utforming av denne. Skjermen skal ligge minimum 1,5 m fra asfaltert veg, og skal fundamenteres med betong. Detaljutforming skal godkjennes av Statens vegvesen i forbindelse med byggesaken.



Støyberegning med innlagt skjerm, beregningshøyde 1,5 m til venstre og 4 meter på illustrasjonen til høyre. Rødt angir støy over 65dB(A), gult angir støy 55dB (A) og lyseblått viser soner med støy lavere enn 55dB (A)



Støyberegning med innlagt skjerm, beregningshøyde 6,2 m til venstre (2.etg) og 9,7 meter (3.etg) på illustrasjonen til høyre. Rødt angir støy over 65dB(A), gult angir støy 55dB (A) og lyseblått viser soner med støy lavere enn 55dB (A)

Risiko for rasfare

Det er utarbeidet en geoteknisk rapport som vurderer områdestabilitet og virkninger av foreslåtte tiltak. Rapporten viser til at det er utført stabilitetsberegninger i to profiler ved planområdet. Beregningene viser at stabilitet mot skred i områder med kvikkleire ved Mellomila 79- 81 er tilstrekkelig forbedret gjennom tiltak som er gjennomført i forbindelse med tidligere utbygging innenfor kvikkleiresonen.

De gjennomførte tiltakene tilsier at faregraden innenfor planområdet bør nedklassifiseres til middels. Områdestabiliteten og skredfare er tilfredsstillende til at foreslått omregulering fra kontor til bolig kan gjennomføres som planlagt. Alle tiltak som kan påvirke stabiliteten i området må vurderes geoteknisk, og det må dokumenteres at tiltak ikke forverrer lokalstabilitet eller områdestabilitet. Dette sikres gjennom planbestemmelsene.

Risiko for forurensning i grunnen

Det er dokumentert forekomst av forurensede masser fra tidligere industrivirksomhet under den ubebygde delen av planområdet. Med søknad om bygging og graving skal det følge tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn.

Teknisk infrastruktur

Omreguleringen fra kontorformål til boliger vurderes ikke å innebære vesentlig økt belastning på vann og avløp, strømnnett eller annen teknisk infrastruktur, sammenlignet med dagens forhold.

Sammen med planmaterialet er det levert en overordnet plan for vann og avløp for dagens situasjon, og det forutsettes at påkoblingspunktene vil være de samme etter at tiltaket er gjennomført.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen innebærer ikke etablering av nye arealer eller anlegg som skal overtas av Trondheim kommune, eller nedbygging av eksisterende kommunale anlegg og arealer. Planen legger til rette for å forlenge eksisterende støyskjerm mot Fv 715, som overtas av Sør- Trøndelag fylkeskommune.

Konsekvenser for næringsinteresser

Tiltaket vil redusere areal som er avsatt til kontorbebyggelse i Ilsvikaområdet. Området har imidlertid et relativt stort innslag av nærings- og kontorarealer som fortsatt legger til rette for arbeidsplasser i området.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Virkninger av sentrumsnær fortetting

Tiltaket vil bidra til å øke antall boliger nært Trondheim sentrum. Tiltaket gjennomføres i et område der forholdene ligger godt til rette for å reise kollektivt, gå eller sykle for å dekke reisebehovet i hverdagen. Tiltaket kan slik bidra i positiv retning med tanke på å oppnå målet om nullvekst i biltrafikken.

Virkninger i anleggsperioden

Rivearbeidene og byggarbeidene vil påvirke nærområdet med støv og støy. Det skal utarbeides en plan for anleggsperioden, slik at gjeldende grenseverdier for støv- og støyutslipp fra anleggsområdet ikke overskrides.

Anleggsarbeidene vil generere økt tungtrafikk i nærområdet i byggeperioden. Det skal utarbeides en trafikkavviklingsplan som sikrer minst mulig belastning på lokalvegnettet, og at trafikk av myke trafikanter, kollektivtrafikk og lokal biltrafikk avvikles på en sikker og effektiv måte.

Avveining av virkninger

Planen innebærer ikke tiltak som vurderes å ha vesentlig påvirkning på omgivelsene. Det er ønskelig med flere bynære boliger, og omreguleringen er i tråd med føringene i overordnet plan.

Planlagte ombyggingstiltak og støyskjerming mot Fv 715 vil gjøre eksisterende bygg egnet til bruk til boliger, og tar samtidig vare på de bevaringsverdige elementene i bygg B1.

Byggingen av nytt felles areal for utendørs opphold bidrar til flere grønne flater i området, samtidig som byggingen av ny parkeringskjeller reduserer areal som brukes til overflateparkering.

Planlagt gjennomføring

Rambøll Norge AS leide mesteparten av eksisterende bebyggelse fram til 1.1.2018. Eier av planområdet ønsker å bygge om til boliger innenfor planområdet etter vedtak av reguleringsplan, men tidspunktet er usikkert.

Innspill til planforslaget

Planoppstart og prosess

Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Adresseavisen høsten 2015. Det har ikke vært gjennomført møter med naboer, da planforslaget ikke innebærer ny bebyggelse. Ved varsel om oppstart kom det ikke inn innspill fra naboer. Det kom innspill fra Fylkesmannen, Fylkeskommunen, Statens vegvesen, NVE og Jernbaneverket. Innspillene var i form av råd for videre planlegging og omhandlet temaene støy, støv forurensning i grunnen boligkvalitet og minimumskrav til utnyttelse.

Merknader til planforslaget

Planforslaget for Mellomila 79-81 har vært til offentlig ettersyn i perioden 19.5 til 1.7.2017.

Det er innkommet fem merknader:

Uttalelse fra Fylkesmannen, 30.6.2017

Fylkesmannen er bekymret for at 14 av de planlagte 62 boligene i planforslaget lå i gul støysone og hadde faglige råd til hvordan støyskjermingen ikke skal utformes (vindusnisje og innglassede balkonger). Effekten av foreslåtte lyssjakter må dokumenteres. Ber om at etasjeplanene vurderes nærmere før sluttbehandling for å sikre bedre boligkvalitet. Påpeker at friområdene allerede er presset som felles uterom for boligbebyggelsen i området. Kvikkleiresonen må legges inn i plankartet.

Kommentar: Det er i løpet av sluttbehandlingen av planen avdekket at det med en høyere støyskjerm sikres at alle boliger i første og andre etasje får stille side mot sør. Leiligheter i tredje etasje kobles sammen med gjennomgående boligareal i fjerde etasje og får dermed en stille side mot nord. Lyssjaktene er tatt ut avprosjektet. Etsasjeplanene er vurdert. Det er gode muligheter for å bygge sammen ensidige leiligheter i andre etasje mod nord med gjennomgående leilighet i første etasje, men det stilles ikke krav om at det må gjøres. Kvikkleiresonen er lagt inn i plankartet.

Statens vegvesen, 23.6.2017

Mener at det ikke er tilstrekkelig med støyskjermede balkonger for å sikre planlagte leiligheter en stille side. Forutsetter at støyskjermen utformes i henhold til føringer gitt av Statens vegvesen. Avkjørsel til p-kjeller må ha plass til en bil mellom port og fortau. Mener at gatetunet som tillates opparbeidet med p-plasser heller bør reguleres som parkeringsplass. Renovasjonsløsningen må ikke forutsette løfting over fortau, og rygging med renovasjonsbil bør unngås. Eksisterende smale fortau bør utvides.

Kommentar: Ved hjelp av en høyere støyskjerm er alle boligene sikret en stille side. Noen leiligheter i tredje etasje har fortsatt støy på fasaden, men disse sikres en stille side med sammenbygging med gjennomgående boligareal i fjerde etasje. Utformingen av støyskjermen skal godkjennes av Statens vegvesen (sikret i bestemmelsene). P-kjeller er utformet slik at det ikke er behov for nedkjøringsrampe. Plankartet sikrer at avkjørselen utformes med tilstrekkelig sikt. Gatetun opprettholdes som formål ettersom det er mulig at en større andel av gatetunet ikke trenger å opparbeides for parkering. Endelig antall parkeringsplasser avklares når p-kjeller er detaljplanlagt. Renovasjonsløsningen forutsetter ikke løfting over fortau, og det vurderes som akseptabelt med noe rygging ettersom det er svært lite trafikk i innkjørselen hvor renovasjonsbilen må vende. Fortauene er utvidet slik at de er 2,5 meter – bortsett fra der hvor fortauet går langs eksisterende bebyggelse.

NVE, 6.6.2017

NVE har ingen merknader til mottatt planforslag.

Bane NOR, 9.6.2017

Bane NOR SF har ingen merknader til planforslaget.

NTE, 18.7.2017

Opplyser om at det ligger en eksisterende nettstasjon i dagens bygg som forsynet området rundt med strøm. Denne må ivaretas i byggeperioden. Nye boliger kan forsynes fra samme nettstasjon

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.