



TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
Fylkets hus Postboks 2560

7735 STEINKJER

Vår saksbehandler
Andreas Berggren Kjønsvik

Vår ref.
2023/15173
oppgis ved alle henvendelser

Deres ref.

Dato
23.11.2023

Del av Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila Anbefaling om oppstart av offentlig reguleringsplanarbeid

Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 20.09.2023 og til møte med kommunen 18.10.2023.

Planarbeidet gjelder regulering av enveiskjøring i Mellomila, mellom Østre Ila og Kongens gate, med kun tillatt utkjøring til Kongens gate. Foreslått planavgrensning i planinitiativet vises under, men det er enighet om at planområdet utvides som beskrevet lenger ned i brevet.



Figur 1 Foreslått planavgrensning i planinitiativet

Planens navn er Del av Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila.

Planident skal være r20230036.

Forslagsstiller er Trøndelag fylkeskommune, ved:

Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

- Anne Elisabeth Katmo - annkat@trondelagfylke.no, 95 15 21 10
- Are Kullerud - areku@trondelagfylke.no, 97 65 95 34

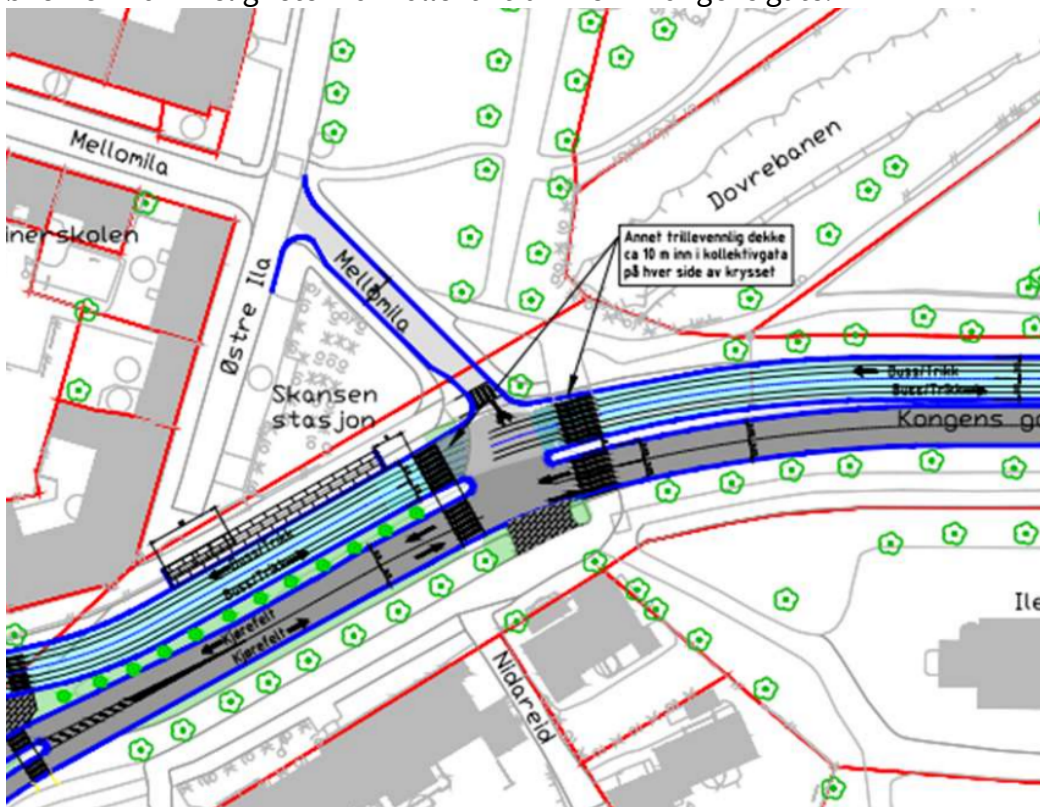
Det ble i oppstartsmøtet informert om at Rambøll vil være konsulent for trafikkutredninger m.m., men at fylkeskommunen også vil utarbeide deler av planforslaget i egen regi.

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

- Andreas Berggren Kjønsvik - andreas.kjonsvik@trondheim.kommune.no, 47 50 85 83
- Line Langørgen - line.langorgen@trondheim.kommune.no, 47 50 85 96

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å regulere enveiskjøring i Mellomila, mellom Østre Ila og Kongens gate, og vise konsekvensene av tiltaket. Tiltaket er et ledd i hele gateprosjektet i Kongens gates hovedmål om å heve standarden slik at ny utforming og tilrettelegging for bruk bidrar til å nå nullvekstmålet i Byveksttalen. Enveisregulering av Mellomila er et tiltak for å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken i Kongens gate.



Figur 2 Utsnitt fra skissen av gateprosjektet i Kongens gate i planinitiativet

Byplankontoret har vurdert at stenging av den ene kjøreretningen vil ha vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. Det er vurdert at konsekvensene er uavklarte, strekker seg utover tiltaksområdet og berører trafiksikkerhet rundt skoler og barnehager. Dette gjør at det er behov for en reguleringsplan.

Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. I kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) er planområdet vist som sentrumsformål, grønnstruktur, hovednett for sykkel, hensynssone for bevaring av kulturmiljø, og ligger langs kollektivtrasé i Kongens gate.

Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Planavgrensning

Byplankontoret mener planområdet må utvides til å ta med seg en større del av influensområdet. Dette begrunnes med at boligområdet, skoler og barnehager, varelevering, arbeid ved industrivirksomhetene og havna, småbåthavna m.m. vil berøres med trafikale konsekvenser av det nye kjøremønsteret som planforslaget innfører, og at avbøtende tiltak må utredes og sikres i planen. Derfor er det viktig at de som blir berørt involveres tidlig og at det varsles bredt i første omgang, også kan avgrensningen eventuelt reduseres i neste fase.

Som diskutert i oppstartsmøtet må strekningene der det er mest sannsynlig at det kan bli behov for avbøtende tiltak inkluderes i planområdet. Dette vurderer vi til å være Mellomila øst for krysset med Hans Nissens gate forbi skoler og barnehage, samt industriområdet i Nedre Ila. Utredningene må likevel beskrive et større influensområde. Det er i etterkant av oppstartsmøtet enighet om at planområdet utvides slik som beskrevet.

Generelt for utredningstemaene

Byplankontoret er enige i at foreslåtte tema i planinitiativet skal utredes, i tråd med planprogrammet for Kongens gate og Ilevollen fra 2019. I planprogrammet står det imidlertid også at for utredningstemaene skal planforslag sammenlignes med 0+ alternativet, det vil si dagens situasjon (2019) med nødvendig oppgradering, gjeldende reguleringsplaner og metrobuss innført. I tillegg ble det i en flertallsmerknad i bystyrets behandling av prinsipper for utforming av Kongens gate (sak 119/21) i 2021, vedtatt at bystyret alltid må kunne sammenligne med 0-alternativet både i driftskostnader og måloppnåelse for ulike prosjekt. Vi ber derfor om at dette inkluderes i det videre arbeidet.

Trafikkavvikling

Det må utredes konsekvenser ved tunnelstenging på Rv 706 når trafikkmønsteret i området endres. Dette gjelder spesielt for tungtrafikk som skal til industriområdene langs Nedre Ila og som kanskje ikke kan manøvrere gjennom bolig gatene i Ila dersom Rv 706 holdes stengt. Dette kan inngå i ROS-analysen.

Fagrapporten må vise endring i ÅDT og sammensetning av trafikken i influensområdet. Rapporten bør også synliggjøre hvordan endringen i trafikkmønsteret vil påvirke kjøredistanse

og dermed klimagassutslipp, og vurdere økt kjøredistanse opp mot de øvrige effektene av endringen.

Når det skal gjøres endringer i signalreguleringen i krysset, så må søknad om dette oversendes Vegdirektoratet senest når reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn, jf. vegnormal N303.

Trafikksikkerhet

Konsekvenser av endret trafikkmonster og økt trafikk forbi flere skoler og barnehager i området må belyses. Økt trafikk vurderes som uheldig og avbøtende trafikksikkerhetstiltak må derfor vurderes. Eventuelle nødvendige tiltak må opparbeides som et rekkefølgekrav til planen før trafikkmonsteret endres. Det er gjort barnetråkkregistreringer i området.



Figur 3 Skilt i begge ender av Nedre Ila langs industriområdet

Planforslaget vil også medføre økt trafikk langs Nedre Ila. Dette er en kommunal gate som forbinder Rv 706 og Kongens gate, men som i dag fremstår som et utflytende og udefinert areal langs industrivirksomhetene. Økt trafikk langs Nedre Ila kan medføre økte konflikter med virksomhetenes laste- og losseområde. Det ferdes også en del myke trafikanter langs Nedre Ila mellom Ilsvika og Skansen. Det må derfor gjøres en konkret vurdering av gatas utforming og hvordan trafikksikkerheten skal ivaretas. Eventuelle nødvendige tiltak må opparbeides som et rekkefølgekrav til planen.

Sykkel

Mellomila inngår i hovednettet for sykkel, men er hovedsakelig uten separert tilbud på strekningen innenfor den utvidede planavgrensningen. Tilbudet består av sykling i blandet trafikk og delvis på gang- og sykkelvei mellom Kongens gate og Østre Ila. I Mellomila vest for Østre Ila er det sykling i blandet trafikk, og det er nylig innført sykling mot enveiskjøring på strekningen. Dersom Mellomila stenges for innkjøring fra Kongens gate vil det ikke lenger være mulig å sykle i blandet trafikk vestover frem til Østre Ila, og syklende blir tvunget til å bruke fortauet.

I oppstartsmøtet ble det vist en mulig løsning der dagens bredde i Mellomila beholdes og at det blir plass til et sykkelfelt, med skilting som tillater å sykle mot enveiskjøring. Det ble også nevnt at Bane NOR skal restaurere jernbanekulverten i området og at det kan bli behov for et større inngrep i området i forbindelse med dette. Fylkeskommunen mener det dermed vil være naturlig å se nytt på utformingen av hele dette området, inkludert veiføring, sykkelløsninger og grønt.

I et vedtak i bystyret (sak 116/20) fra 2020 står det følgende: *Bystyret ber kommunedirektøren*

sørge for at kryssene i hovednettet for sykkel skal være trygge og enkle å bruke for alle, uten at man blander tilbudet til de gående og syklende. Ved framtidige reguleringsplaner som overlapper vedtatt sykkelnett, skal sykkelløsningene reguleres.

Vedtaket må tas hensyn til i denne planen. Byplankontoret støtter at det ses på helheten i området dersom Bane NOR sitt prosjekt uansett medfører store inngrep innenfor planområdet. Koordinering med Bane NOR blir derfor viktig i det videre arbeidet.

Parkeringsplasser langs Østre Ila

I oppstartsmøtet ble en mulig omdisponering av enkelte av parkeringsplassene langs Østre Ila diskutert, for eksempel til sykkelparkering i forbindelse med den tilgrensende kollektivholdeplassen i Kongens gate/Ilevollen eller skole. Disse parkeringsplassene inngår i boligsoneparkeringen i området. Dersom det foreslås endringer av parkeringsarealet må kapasitet innenfor sonen sjekkes med Trondheim parkering. Nylig innføring av tillatt sykling mot enveiskjøring i Mellomila vest for østre Ila har medført et redusert antall parkeringsplasser i boligsonen. Eksisterende snuplass på enden av parkeringsrekka må uansett ivaretas.

Støy

Støysituasjonen for boligområdet som får økt trafikk må utredes.

Grunnforhold

Planområdet er registrert med fyllmasse, og er registrert som byjord i aktsomhetskartet for forurenset grunn. Basert på dette er det grunnlag for å mistenke forurensning i området, og følgende bestemmelse må tas inn:

Med søknad om tiltak skal det følge tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten. Tiltaket kan ikke igangsettes før dokumentasjon eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune.

Byrom og grønt

I gjeldende reguleringsplan (r0416c) skal et tre ved krysset Kongens gate/Mellomila bevares. Fylkeskommunen informerte i oppstartsmøtet om at Bane NOR sitt prosjekt for jernbanekulverten kan medføre at treet berøres. Det har i den anledning vært sett på muligheten for å flytte treet. Byplankontoret mener det er ønskelig å fortsatt bevare treet der det står. Dersom det må gjøres inngrep som gjør at det ikke er mulig å berge treet, så må flytting eller reetablering sikres i bestemmelsene. Dette gjelder også for inngrep i øvrige eksisterende grøntområder.



Figur 4 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan og bilde av treet i eksisterende situasjon

Teknisk infrastruktur

Innspill fra kommunalteknikk VA ligger vedlagt dette tilbakemeldingsbrevet.

Byggesak eller reguleringsplan i Nedre Ila 20

Felleskjøpet har planer om et påbygg i Nedre Ila 20 og ønsker at tiltaket behandles som en byggesak. Tiltaket utløser imidlertid krav om reguleringsplan iht. § 2.1 i kommunedelplan for havna. Byggesakskontoret har etterspurt mer redegjørelse fra tiltakshaver i saken, og det vil konkluderes om det kan gis dispensasjon fra bestemmelsen i etterkant av dette. Vi skal holde dere oppdatert på saken.

Krav til komplett planmateriale

Dette er en offentlig plan der Trøndelag fylkeskommune vil legge ut planforslaget til offentlig ettersyn selv, men det var enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker](#).

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i veilederen, og i vedlagte liste med krav til komplett materiale.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med [kart- og planforskriften, kapittel 3](#).

Planprogram og konsekvensutredning

Planområdet ligger innenfor prosjektområdet til planprogrammet for fornying av Kongens gate og Ilevollen. Planprogrammet ble fastsatt 05.02.2019. Det var uklart om gateprosjektet ville ende i en reguleringsplan eller byggeplan, det ble derfor utarbeidet et planprogram for å sikre at premisser, krav til utredninger og medvirkning uansett skulle ligge til grunn for det videre arbeidet. Løsningene som til slutt er valgt for Kongens gate utløser ikke behov for reguleringsplan da tiltakene ligger innenfor eksisterende trafikkareal, og ikke medfører vesentlige endringer av trafikksystemet, med unntak av foreslått enveiskjøring i Mellomila.



Figur 5 Planprogrammets prosjektoråde med det aktuelle planområdet markert med svart stiplede sirkel

Det er enighet om at planforslaget tar utgangspunkt i fastsatt planprogram fra 2019, men at det spesifiserer omfang og utredningstema til å belyse konsekvensene av enveiskjøring i Mellomila da denne endringen ikke var tema i planprogrammet.

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av reguleringsplanen. Planbeskrivelsen bør normalt ikke overstige 15-20 sider.

Nullvekstmålet for personbiltransporten må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontransporten skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m.

Ved regulering av veger skal det utredes hvor mye areal som trengs til skråning/fylling og midlertidig anleggsområde. Dette må sikres i planen.

Når planen omfatter/berører arealer som er i bruk til eller regulert til næring, så må konsekvensene for næringsarealet utredes spesielt.

Når det er gjort barnetråkkregistreringer i området må det angis hva disse består i.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

- Grunnforhold
- Samfunnssikkerhet
- Storulykker
- Klimaendringer

Dersom planlagt utbygging kommer i berøring med vannledninger med innvendig diameter ≥ 300 mm, skal dette inkluderes i ROS-analysen. Planforslaget berører VL 300/400 SJK 1973 som krysser Mellomila, denne må derfor inkluderes.

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår [illustrasjonsveileder for plansaker](#).

Annet

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Vi oppfordrer til å bruke et klart og tydelig språk, i tråd med prinsippene i [Trondheim kommunes språkprofil](#).

Med planforslaget må det følge plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjeneste. Informasjon om tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap finnes på Trøndelag brann- og redningstjeneste sin hjemmeside, se www.tbirt.no under *Forskrifter og veiledninger*.

Uterom, byggverk og parkeringsplasser skal utformes i tråd med [bystyrets vedtak 02.09.2021](#).

Kommunen oppfordrer til gjenbruk og bruk av miljøvennlige byggematerialer.

Kommunen oppfordrer til massebalanse og gjenbruk av masser innenfor planområdet.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

Dersom det går lang tid mellom varsel om oppstart av planarbeidet og innsending av komplett planforslag, må det vurderes om det er behov for å varsle grunneiere/festere og naboer på nytt eller orientere om status for planarbeidet.

Samarbeid

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart. Byplankontoret ønsker at planmaterialet oversendes for gjennomgang før det legges ut til offentlig ettersyn. Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget ved

behov.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Det har vært mange trafikale endringer i dette området de siste årene (innføring av boligsoneparkering, sykkel mot enveiskjøring i Mellomila, pågående oppgradering av Ilevollen). Det oppfordres derfor til at fylkeskommunen holder et åpent informasjonsmøte med berørte grunneiere, naboer, næringsvirksomheter etc. Møtet bør fortrinnsvis annonseres samtidig med varsel om igangsatt detaljplanlegging.

Behandlingsfrist

Dette er en offentlig plan der 12-ukers fristen ikke gjelder. Det er enighet om at Trøndelag fylkeskommune selv legger planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Gebyr

Det er ikke gebyr for offentlige planer.

Med hilsen

TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Andreas Berggren Kjønsvik
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Planinitiativ

Planomriss på kart i målestokk 1:1000

Adresseliste for samrådsparter

Utfylt liste med krav til komplett materiale

Innspill fra Kommunalteknikk VA

Kopi:

Statsforvalteren i Trøndelag