



PLANBESKRIVELSE

Detaljreguleringsplan for del av
Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila

PlanID: r20230036



TRFK, 11.06.2024

INNHold

1	Bakgrunn	4
1.1	Forslagsstiller.....	4
1.2	Hensikten med planen.....	4
2	Rammer og premisser for planarbeidet	5
2.1	Statlige retningslinjer/rammer/føringer	5
2.2	Kommunale overordnede vedtak og temaplaner	5
2.3	Tidligere vedtak i saken.....	6
2.3.1	Forprosjekt 2019.....	6
2.3.2	Kunnskapsgrunnlag 2021	7
2.3.3	Supplerende trafikkberegninger 2022	7
2.3.4	Avklaring reguleringsbehov ved endring av Mellomila - våren 2023	8
2.4	Gjeldende reguleringsplaner	8
2.5	Krav om konsekvensutredning	9
2.6	Forholdet til/avvik fra gjeldende planer	9
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
3.1	Berørte eiendommer	9
3.2	Beliggenhet og avgrensning	9
3.3	Dagens bruk og tilstøtende bruk	11
3.4	Stedets karakter, landskap og byform	11
3.5	Kulturminner og kulturmiljø	11
3.6	Naturverdier, friluftsliv og rekreasjon	12
3.7	Trafikkforhold og kollektivtilbud.....	13
3.8	Barn og unges interesser	15
3.9	Universell utforming.....	15
3.10	Teknisk infrastruktur.....	15
3.11	Grunnforhold.....	15
3.12	Støyforhold	16
3.13	Luftforurensning	17
3.14	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	17
3.15	Næring.....	18
4	Beskrivelse av Planforslaget	19
4.1	Planlagt arealbruk, reguleringsformål	19
4.2	Trafikkløsninger	20
4.2.1	Kjøreveg (KV).....	21
4.2.2	Fortau (FO)	21
4.2.3	Sykkelfelt (SS)	22
4.2.4	Kombinert formål kjøreveg/havn (SKH/KV)	22
4.3	Tilpasninger til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende situasjon	24
4.4	Universell utforming.....	26
4.5	Kollektivtilbud	26
4.6	Rigg- og anleggsområder.....	26
4.7	Adkomster, avkjørsler	26

4.8	Vann- og avløp.....	27
4.9	Risiko og sårbarhet (ROS)	27
5	Virknninger av planforslaget	27
5.1	Sammenligningsgrunnlag	27
5.2	Stedets karakter, landskap og byform	27
5.3	Kulturminner og kulturmiljø	28
5.4	Grunnforhold.....	28
5.5	Naturverdier (Naturmangfoldloven)	28
5.6	Grønnstruktur, friluftsliv og rekreasjon	29
5.7	Trafikkforhold og trafiksikkerhet	29
	5.7.1 Trafiksikkerhet.....	30
	5.7.2 Kollektivtrafikk.....	31
5.8	Beredskap og ulykkesrisiko	31
5.9	Barn og unges interesser	31
5.10	Universell utforming.....	32
5.11	Forurensning.....	32
	5.11.1 Støy	32
	5.11.2 Luftkvalitet.....	33
	5.11.3 Klima.....	33
5.12	Konsekvenser for næringsinteresser.....	33
5.13	Byvekstavtalen.....	34
5.14	Anleggsperioden.....	35
5.15	Grunnerverv	35
5.16	Planlagt gjennomføring	35
6	Planprosess og innkomne innspill	35
6.1	Oppstart og varsling	35
6.2	Innkomne innspill	35
	6.2.1 Offentlige etater.....	35
	6.2.2 Private aktører.....	39
7	Vedlegg	41

1 BAKGRUNN

1.1 Forslagsstiller

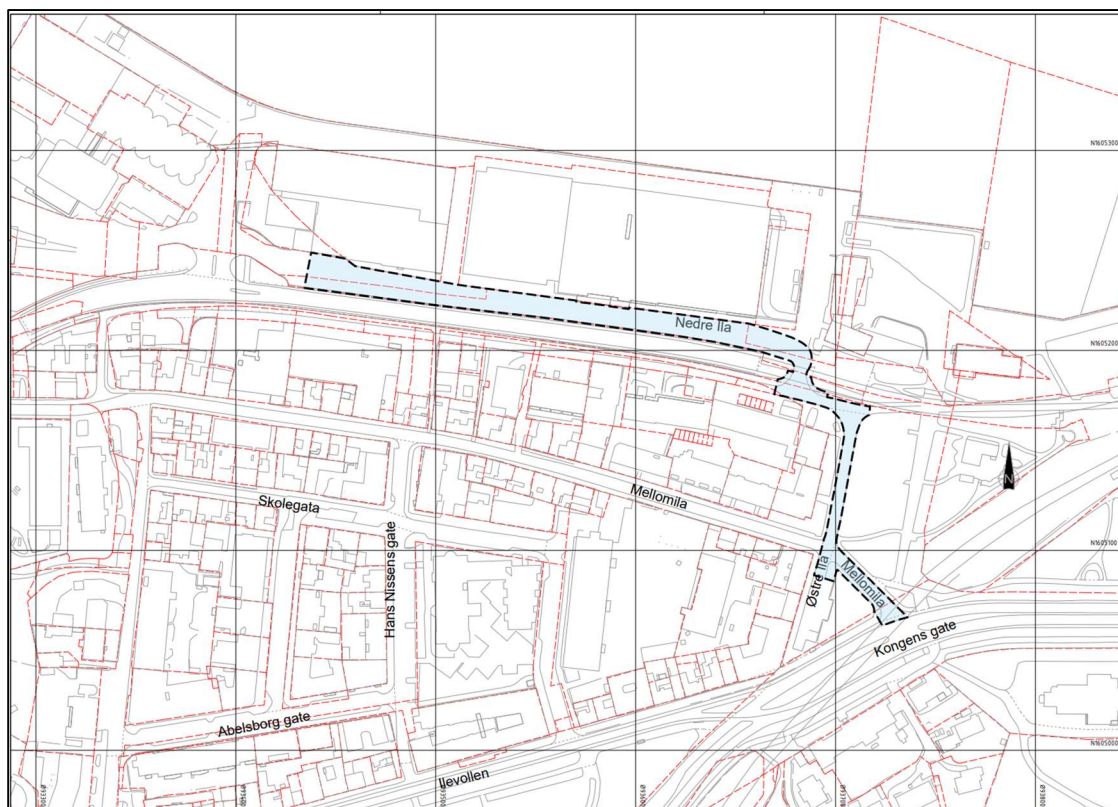
Forslagsstiller er Trøndelag fylkeskommune og plandokumentene er utarbeidet av Trøndelag fylkeskommune.

Rambøll har vært rådgivende konsulent for trafikk.

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å regulere enveiskjøring i Mellomila og vise konsekvensene av tiltaket. Tiltaket er et ledd i hele gateprosjektets hovedmål om å heve standard slik at ny utforming og tilrettelegging for bruk bidrar til å nå nullvekstmålet i Bymiljøavtalen.

Enveisregulering av Mellomila er viktig for å øke framkommeligheten for kollektivtrafikken i Kongens gate.



Figur 1 Planområde Mellomila.

2 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

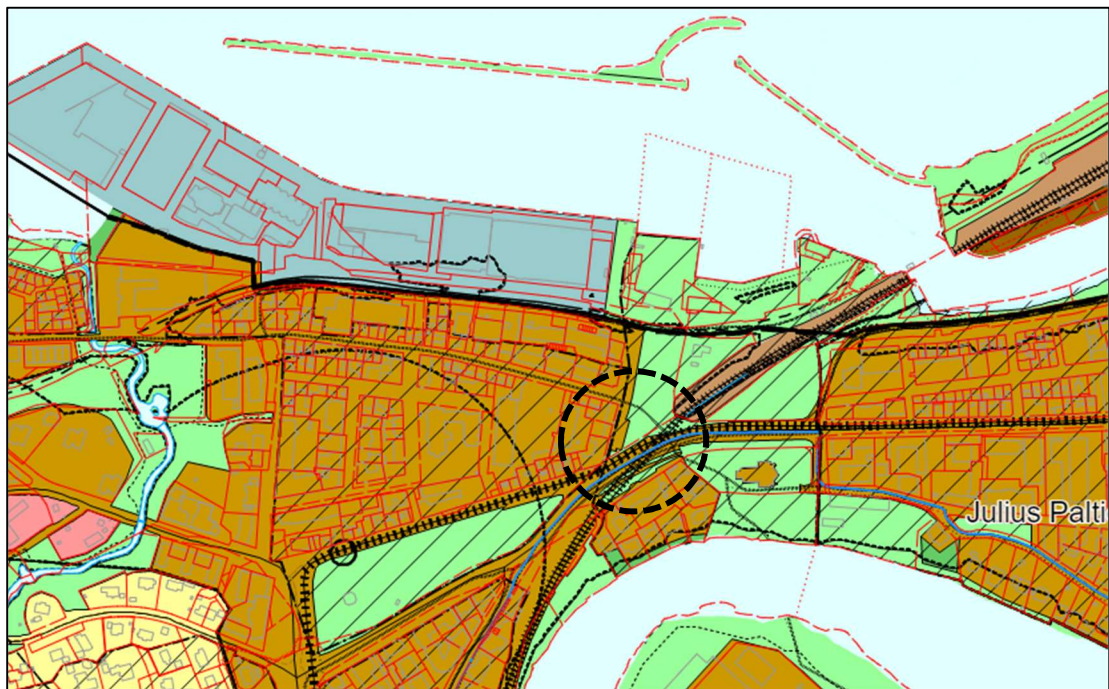
2.1 Statlige retningslinjer/rammer/føringer

- Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2008)
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/16)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)

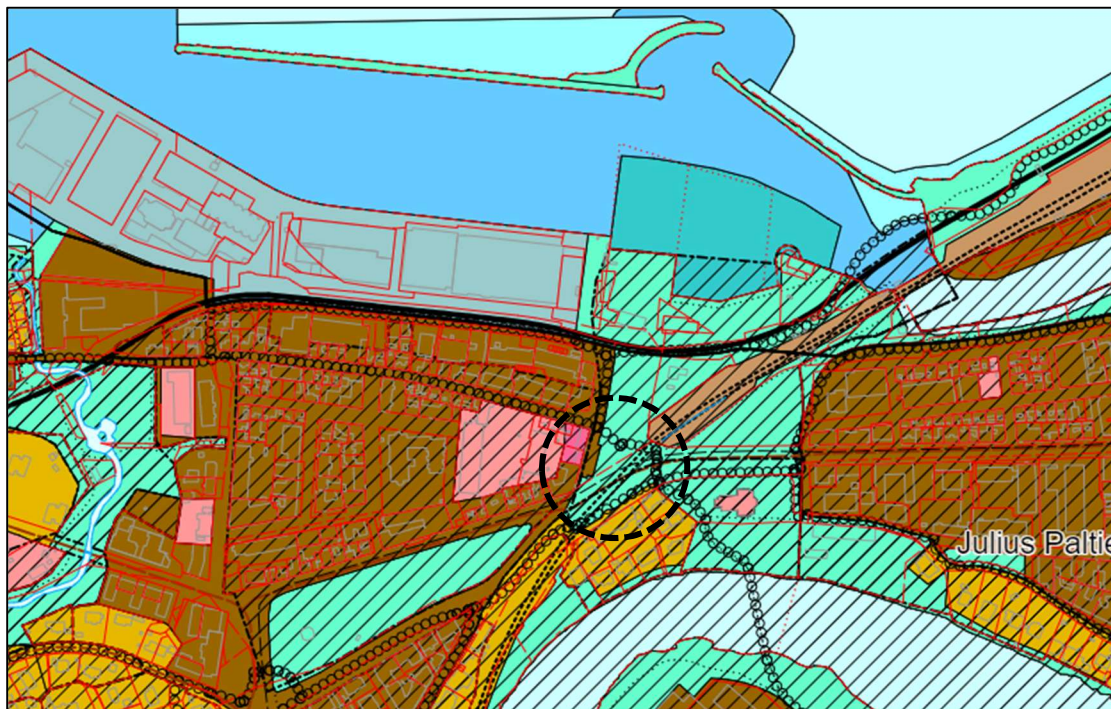
2.2 Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

Planområdet er i gjeldende kommuneplans arealdel for Trondheim kommune (2021-2024) vist som nåværende grønnstruktur og sentrumsformål. Kommuneplanen er under rullering og det foreligger et planforslag for kommuneplanens arealdel 2022-2034. I planforslaget er området avsatt til blå/grønnstruktur dette gjelder også Kongens gate.

Mellomila er vist som sykkelveg både i gjeldende arealdel og i planforslag til ny arealdel.



Figur 2 Utsnitt av gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 (Trondheim kommune).



Figur 3 Utsnitt av planforslag til kommuneplanens arealdel 2022-2034 (Trondheim kommune).

2.3 Tidligere vedtak i saken

Etter fastsatt planprogram har det vært gjennomført flere utredninger som har vært til politisk behandling for å forankre løsninger og få styringssignal. Her oppsummeres de ulike prosessene og vedtakene som er gjort etter planprogrammet ble vedtatt.

2.3.1 Forprosjekt 2019

I 2019 ble det utarbeidet et forprosjekt for Konges gate i regi av SVV. Forprosjektrapporten fra 2019 omfatter en grundig beskrivelse av ulike løsningsalternativ, vurdering av virkninger av disse, og en samlet anbefaling. Her konkluderes det med to felt på delstrekning 3. Denne utredningen fører til en politisk behandling i fylkesutvalget 18.juni 2019 hvor det ble bedt om ytterligere utredninger og at det skulle sees på gjennomgående kollektivfelt.

Fylkesutvalget gjorde da følgende vedtak:

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 18.06.2019 sak 187/19

Fylkesutvalget sitt vedtak

1. Fylkesutvalget sender saken tilbake til rådmannen og ber om at saken kommer tilbake med utgangspunkt i den økonomiske ramma.
2. Fylkesutvalget ber rådmannen følge opp vedtak i sak 229/17 fra Sør-Trøndelag med vurdering av parallelle kollektivfelt.

Sak 229/17 har følgende vedtak: «Fylkesutvalget vedtar at for gateprosjektene i Miljøpakken skal følgende prinsipp legges til grunn for videre planlegging: ...Om Kongens gt må bygges om for ny fundamentering av trikken, må parallelle kollektivfelt vurderes, slik at vi får sammenhengende kollektivfelt. Høyregående biltrafikk inn mot sentrum kan da kjøre uhindret fram til krysset ved Leuthenhaven. Systemskifte kan vurderes ved krysset St Olavsgate».

2.3.2 Kunnskapsgrunnlag 2021

Etter politisk vedtak i 2019, ble det startet en ny utredning. Kunnskapsgrunnlaget fra 2021 oppsummerer ny og oppdatert kunnskap etter arbeidet fra 2019. Dette skulle gi grunnlag for vurderinger inn mot beslutning av alternativer. De viktigste temaene som beskrives og vurderes i kunnskapsgrunnlaget, er:

- Lokalisering av stasjoner for buss og trikk på de ulike delstrekningene
- Antall felt på de ulike delstrekningene
- Feltbruk på de ulike delstrekningene

Det ble løftet politisk til både kommunen (sak 119/21) og fylket (sak 180/21). I disse sakene vedtok både kommunen og fylket å etablere en løsning med sidestilt kollektivløsning på delstrekning 2 (ved Skansen/Ila kirke) og to-/trefeltsløsning på delstrekning 3 inn mot sentrum. I tillegg hadde vedtaket fra fylkeskommunen en del spørsmål og forbehold som de ønsket at ble utredet. Et utdrag er vist på figur under:

Fylkesutvalget ber av den grunn fylkesdirektøren om å utrede om forutsetningene for vekst i kollektivtilbudet i dette perspektivet reduseres ved å fjerne kollektivfeltet i deler av Kongens gt.

Fylkesutvalget ber i tillegg fylkesdirektøren utrede antall gående og syklende på strekningen Voldgata – Kongens gt. 85, og fremlegge resultatene av trafikkteilingene sammen med en vurdering av de negative konsekvensene tiltaket i innstillingens pkt. 2 a vil ha for kollektivtrafikken sett opp imot de positive konsekvensene tiltaket vil ha for gående og syklende.

I tillegg bes fylkesdirektøren i saken om å belyse om det finnes tiltak som kan gjennomføres som vil kunne bedre situasjonen for gående og syklende på traseen uten å måtte legge beslag på kollektivfeltet på strekningen.

2.3.3 Supplerende trafikkberegninger 2022

Basert på vedtak fra fylkesutvalget i 2021 ble det satt i gang et utredningsarbeid for å svare ut politisk bestilling fra vedtak i 2021. Det arbeidet oppsummerer supplerende trafikkutredninger til kunnskapsgrunnlaget fra 2021. Dette ble igjen lagt frem til politisk sak hvor kommunen (sak 151/22) og fylket (sak 140/22) hadde likelydende vedtak for delstrekning 3 mot sentrum, men noe ulikt vedtak for delstrekning 2 ved Skansen.

I videre dialog i Miljøpakkens kontaktutvalg ble det avklart at løsningen som fylket vedtok, kollektivgate nord, skal legges til grunn for videre planlegging av Kongens gate. Her står det også at avkjørselen mot Mellomila skal vurderes.

2.3.4 Avklaring reguleringsbehov ved endring av Mellomila - våren 2023

Basert på vedtak fra 2022 så jobbet TRFK videre med løsningen kollektivgate nord ved Skansen og så på ulike måter å løse krysset med Mellomila på. Der ble ulike alternativer vurdert, og dette ble også forankret politisk. Dette ble behandlet i fylkesutvalget sak 98/23 med følgende vedtak

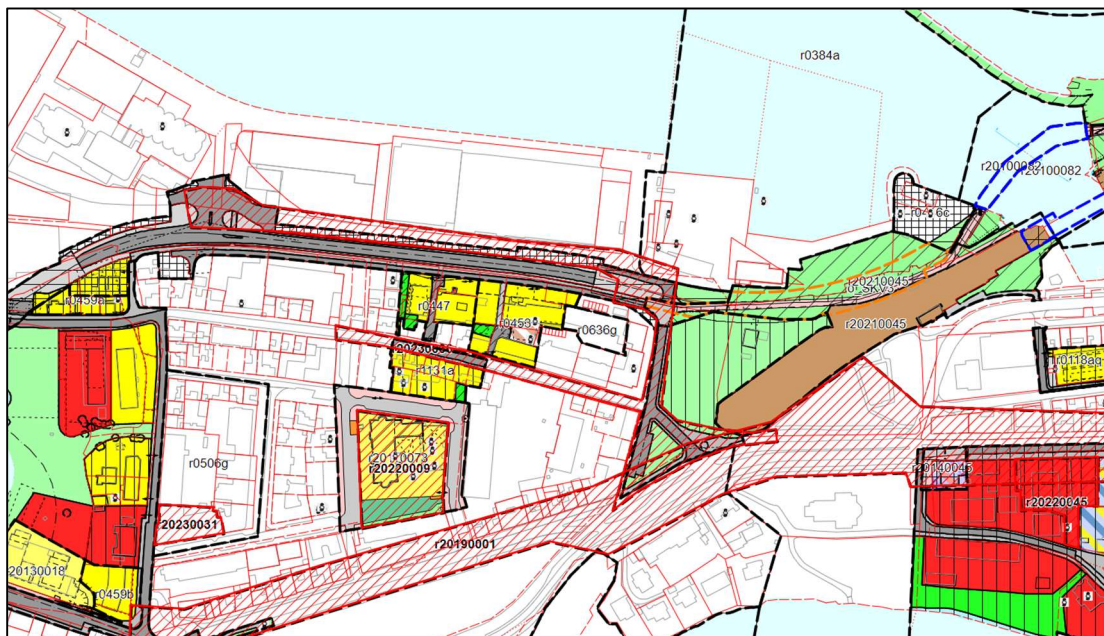
Fylkesutvalget 2019-2023 har behandlet saken i møte 18.04.2023 sak 98/23

Fylkesutvalgets vedtak

1. Fylkesutvalget viser til vedtak i sak 140/22, og mener at alternativ 3 for utforming av kollektivgate nord på delstrekning 2 er det alternativet som gir høyest måloppnåelse for kollektivtrafikken og derfor er det fortrukne alternativet.
2. Fylkesutvalget slutter seg ellers til fylkesdirektørens øvrige vurderinger i saken.

2.4 Gjeldende reguleringsplaner

Mellomila mellom Østre Ila og Kongens gate omfattes av reguleringsplan for E6 Nordre Avlastningsveg Ila (r0416c), vedtatt i 2006. Mellomila er avsatt til kjøreveg med gang- og sykkelveg, fortau på begge sider, områdene rundt er regulert til park. Parkområdet nord for Mellomila er også markert med spesialområde bevaring.



Figur 4 Arealplaner i området, rød skravur viser områder hvor det er igangsatt planlegging.

Det er ingen pågående planer i umiddelbar nærhet til det foreslåtte planområdet. Det ble nylig vedtatt reguleringsplan for Skansen stasjon hvor Bane Nor var forslagsstiller.

PlanID	Plannavn	Vedtaksdato
R0419c	E6 Nordre Avlastningsveg Ila	23.2.2006
R20210045	Skansen Stasjon	25.5.2023
R20190001	Planprogram for fornying av Kongesgt og Ilevollen	Kun planprogram
R0453	Nedre Ila 5, 416/89 og 7, 416/256, Mellomila 4A, 416/7 og B, 416/257	26.8.2004
R0447	Nedre Ila 11a, 9b og 13a	27.11.2003
R0636g	Nedre Ila 3, gnr. 416/88, 89	18.12.1997

2.5 Krav om konsekvensutredning

Tiltakshaver skal ved planoppstart vurdere om tiltak er pliktig til å gjennomføre en konsekvensutredning basert på «Forskrift om konsekvensutredninger».

Planarbeidet har benyttet planprogram for utbedring av Kongens gate som ble fastsatt i 2019 som grunnlag for planarbeidet. Planområdet som nå skal reguleres er kun en mindre del av det opprinnelige prosjektet og utredningstema fra planprogrammet er gjennomgått og vurdert på nytt i forhold til kun regulering av Mellomila. Fra planprogrammet er det tema trafiksikkerhet som krever en egen fagrapport.

2.6 Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Plangrense for del av Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila berører gjeldende plan for E6 Nordre Avlastningsveg Ila (2006) og nylig vedtatt plan for Skansen stasjon (2023).

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Berørte eiendommer

Planområdet omfatter gnr/bnr 416/1, 416/183 og 402/370 i Trondheim kommune. Eiendommene er eksisterende vegareal. Gnr/bnr 416/1 er offentlig veggrunn og grunneier er Trondheim kommune, gnr/bnr 416/183 eies av Trondheim havn og gnr/bnr 402/370 er Kongens gate og grunneier er Trøndelag fylkeskommune.

I tillegg berøre mindre areal av tilgrensende eiendommer.

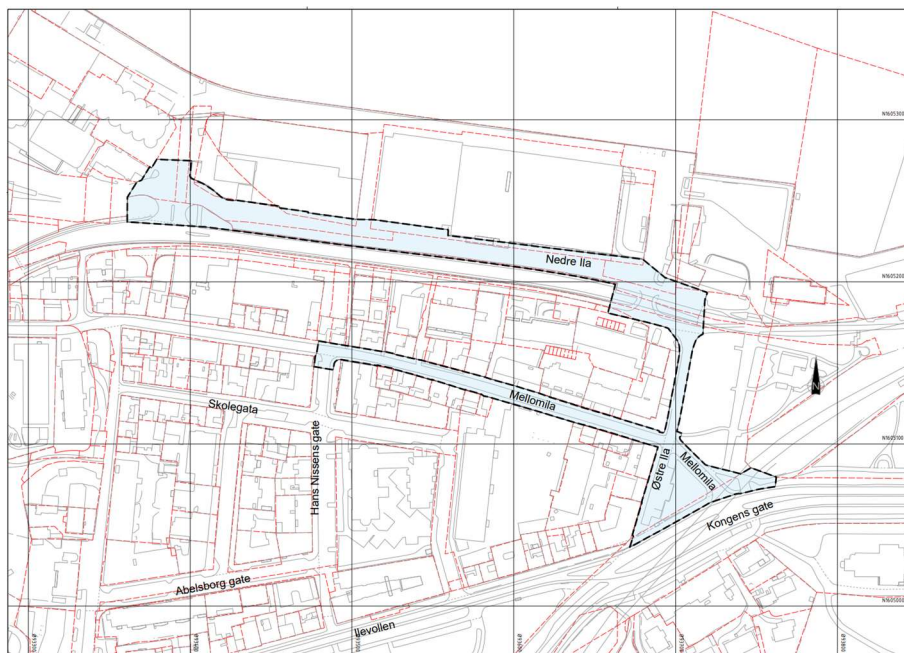
3.2 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet er på ca. 4,4 daa og omfatter del av Mellomila og Fv. 6650 Kongens gate, samt Østre Ila og del av Nedre Ila i Trondheim kommune.



Figur 5 Oversiktskart, lokalisering av planområdet.

Planområdet omfatter Mellomila fra Kongens gate til Østre Ila, samt vegareal i Østre Ila og Nedre Ila.



Figur 6 Varslet plangrense ved oppstart av planarbeidet.

3.3 Dagens bruk og tilstøtende bruk

Områdene brukes i dag til kjøreveg, fortau, kollektivholdeplass, park, parkering og atkomst. Nedre Ila benyttes som laste- og losseområde i tillegg som atkomstveg. Skansenparken ligger øst for Østre Ila og Mellomila og er opparbeidet med blant annet stier, gress, beplantning og benker. I parken er det en gjennomgående sykkelveg med fortau som leder mot Svingbrua og videre til Brattøra i øst og mot Ila og Byåsen i vest.

Tilstøtende arealer er i hovedsak skole, boliger, dagligvare, havn og park. I tillegg ligger Ila kirke på motsatt side av Kongens gate.

3.4 Stedets karakter, landskap og byform

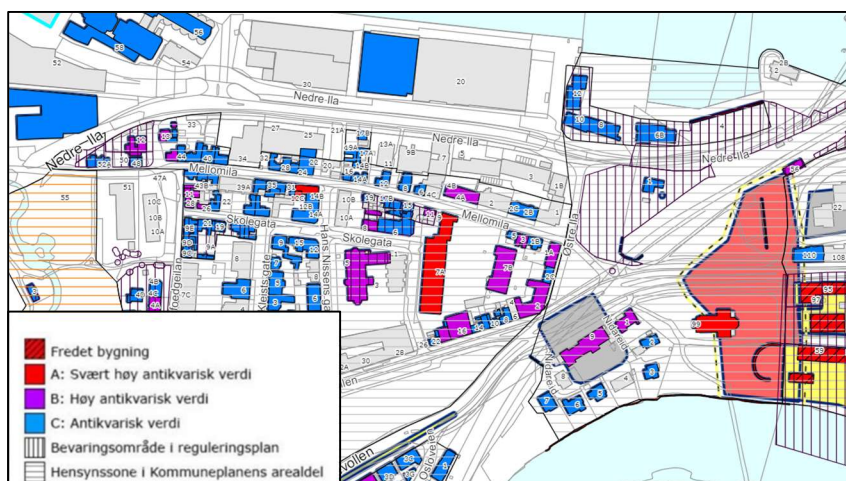
Området har i dag karakter av å være et åpent og fjordnært parklandskap, med viktige grønne kvaliteter som parken ved Skansen, ved Ila kirke, i forkant av Nidareid gård og mot Ilaparken

Mellomila og Østre Ila er ferdselsårer tilrettelagt for kjørende med smale fortau. Nedre Ila benyttes til lasse- og losseområde for Felleskjøpet kombinert med atkomst til Skansenområdet med småbåthavn, friluftsområde og serveringssted.

Vest for planområdet ligger bebyggelsen tett på kjøreveg og fortau, mens østsiden er åpnere med grøntområder/park. Området rundt Nedre Ila nord for Nordre Avlastningsveg er lite tilgjengelig for myke trafikanter, mens Nedre Ila sør er tilrettelagt med gang- og sykkelveg. Sør for planområdet ligger Kongens gate, dette er en bred ferdselsåre tilrettelagt for trikk, buss og bil. Det er ingen tilbud for sykkel i Kongens gate, myke trafikanter krysser gata i lyskruss.

3.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er høy tetthet av kulturminner og kulturmiljø i området.



Figur 7 Utsnitt fra Trondheim kommunes aktsomhetskart for kulturminner, utdrag august 2023.

Området ved Skansen er Midtbyens landfaste forbindelse og det finnes omfattende rester av eldre festningsverk og byens skanse mot vest. Ilen kirke ble reist i den tidligere festningens randsone i 1880-årene. Området har i dag karakter av å være et åpent og fjordnært parklandskap.

Området inneholder fysiske minner om jernbanens innføring til Brattøra over Nidareid rundt 1880, og fra den store jubileumsutstillingen i 1930. De viktigste verdiene i området er festningsanlegget Skansen med grøntdrag og bygninger, Ilen kirke, forhagen til Nidareid gård med åpenheten ned til Trondheimsfjorden.

3.6 Naturverdier, friluftsliv og rekreasjon

Områdene rundt Skansen er vist som grønn korridor med hovedturveger på nord og sørsiden av Skansen stasjon i Trondheim kommunes kart over friluftsliv og grønne områder.

Området på Skansen oppleves som åpent, grønt og ligger nært fjorden. Utsikten mot sjøen og det at man er i et åpent grønt område oppleves som gode kvaliteter. Ilen kirke og området rundt som leder videre til grøntområdene rundt Trondheim spektrum har også gode kvaliteter. Det er korte avstander mellom elva og kanalen.

Det er ikke registrert truede arter eller utvalgte naturtyper innenfor området.



Figur 8 Utsnitt fra Trondheim kommunes kart over friluftsliv og grønne områder.

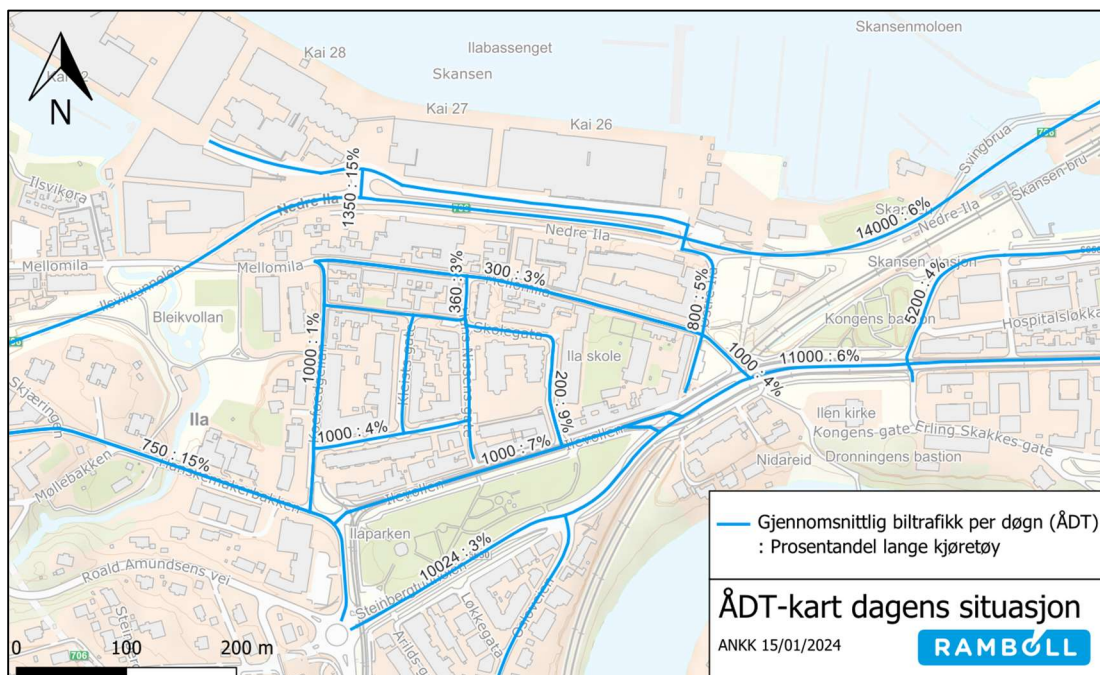
3.7 Trafikkforhold og kollektivtilbud

Vegsystem og trafikkmengde

Mellomila mellom Kongens gate og Østre Ila har ÅDT på 1000, Østre Ila har ÅDT 800 og Nedre Ila har ÅDT 1350. Tallene er basert på tellinger gjort i november 2023. Fartsgrensen er 30 km/t i Mellomila, Østre Ila og Nedre Ila, Kongens gate har 50 km/t.

Krysset Mellomila x Østre Ila er preget av blandet trafikk, med flere gående og syklende enn biler. Envegskjøringen av Mellomila vest gjør at det er begrenset med muligheter for den lokale biltrafikken, som ledes ut mot Kongens gate. Det meste av trafikken inn Mellomila fra Kongens gate kjører mot Østre Ila og Nedre Ila.

Mellomila mellom Kongens gate og Østre Ila har tosidig fortau, i Østre Ila er det fortau på vestsiden av gata. Nedre Ila (nord) er laste- og losseområde for Trondheim havn, myke trafikanter benytter Nedre Ila (sør) hvor det er fortau på nordsiden av gata.



Figur 9 ÅDT dagens trafikk, utarbeidet av Rambøll.

Sykeltrafikken i området fordeler seg jevnt på sykkelveg langs Nordre Avlastningsvei, Sandgata, Kongens gate og Elvegata/Erling Skakkes gate.

Hovedruter i Sykkelstrategi for Trondheim viser at hovedrutene går i Ilevollen fram til Skansen og deretter i sidegatene til Kongens gate inn mot sentrum.

Trafikksikkerhet

Området har mange myke trafikanter samtidig som det foregår varelevering og bringing/henting til Ila skole, Steinerskolen og Steinerbarnehagen. Kryssområdet Mellomila

Østre Ila benyttes til å slippe av elever som skal til de ulike skolene, samtidig er det flere som velger å snu i krysset for å kjøre ut i Kongens gate.

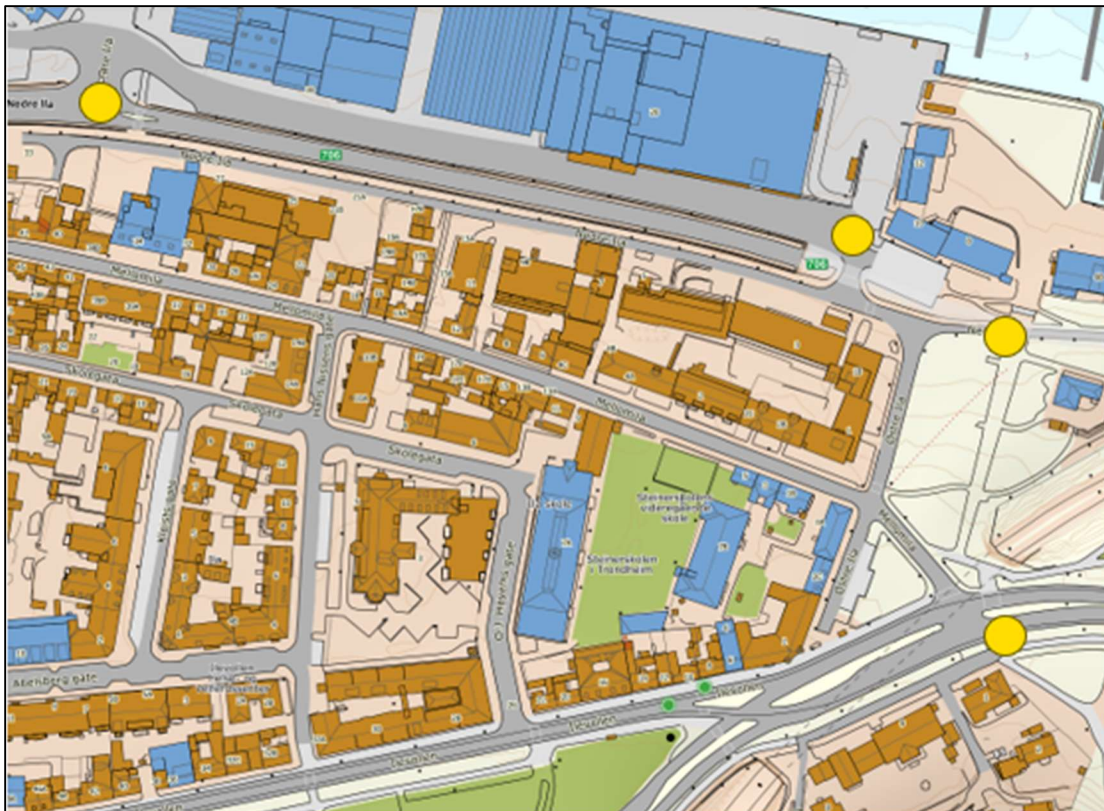
Mellomila vest for Østre Ila er envegskjørt for kjørende, men det er tillatt med tovegs sykkeltrafikk. Tovegs sykkeltrafikk kombinert med stopp for henting og levering skaper uheldige situasjoner hvor syklende må sykle rundt biler og komme i konflikt med motgående biltrafikk.

Kollektivtilbud

Skansen er metrobussholdeplass og betjenes av linje 3 i tillegg til trikken og andre bussruter til/fra vestsiden av byen. Trikken har kvarters rute i begge retning i rush og halvtimes rute på kveldstid. Metrobuss nr.3 går hvert 7/10/20. minutt i rush/ettermiddag/kveld.

Trafikkulykker

I perioden 2014-2024 er det registrert 4 ulykker innenfor og ved planområdet.



Figur 10 Oversikt over trafikkulykker i området i perioden 2014-2024.

De tre ulykkene øst i området er ulykker hvor bil og sykkel er involvert, i ulykken ved krysset mellom Rv.706 og Nedre Ila var to personbiler involvert.

3.8 Barn og unges interesser

Beboere i Ila sogner til Ila barneskole som ligger vest for planområdet i O.J. Høyems veg og til Sverresborg ungdomsskole som ligger på Byåsen. I tillegg ligger Steinerskolen og Steinerbarnehagen i samme område. Både Kongens gate og Mellomila benyttes som skoleveg og kryssområdet Mellomila/Østre Ila er et knutepunkt for levering og henting av skolebarn.

Trondheim spektrum er et viktig målpunkt for barn og unge i området i forbindelse med fritidsaktiviteter og lek. I tillegg brukes parkområdene til lek og opphold.

3.9 Universell utforming

Krysningspunktet over Konges gate har oppmerking, ledelinjer og taktil merking. Overgang for myke trafikanter over Mellomila (parallelt med Konges gate er oppmerket, men mangler taktil merking. Kryssområdet Østre Ila – Mellomila mangler oppmerking med unntak av arm mot nord, det er nedsenket kantstein flere steder i kryssområdet. Kantsteinslinjer fungerer som ledelinjer, men det er ikke gjennomgående sammenheng.

Området Østre Ila (sørlig del) og Mellomila er flatt, mens Østre Ila nordover til Nedre Ila har stigning ca. 7%. Tilbudet for gående gjennom parken har stigning på ca. 6 %.

3.10 Teknisk infrastruktur

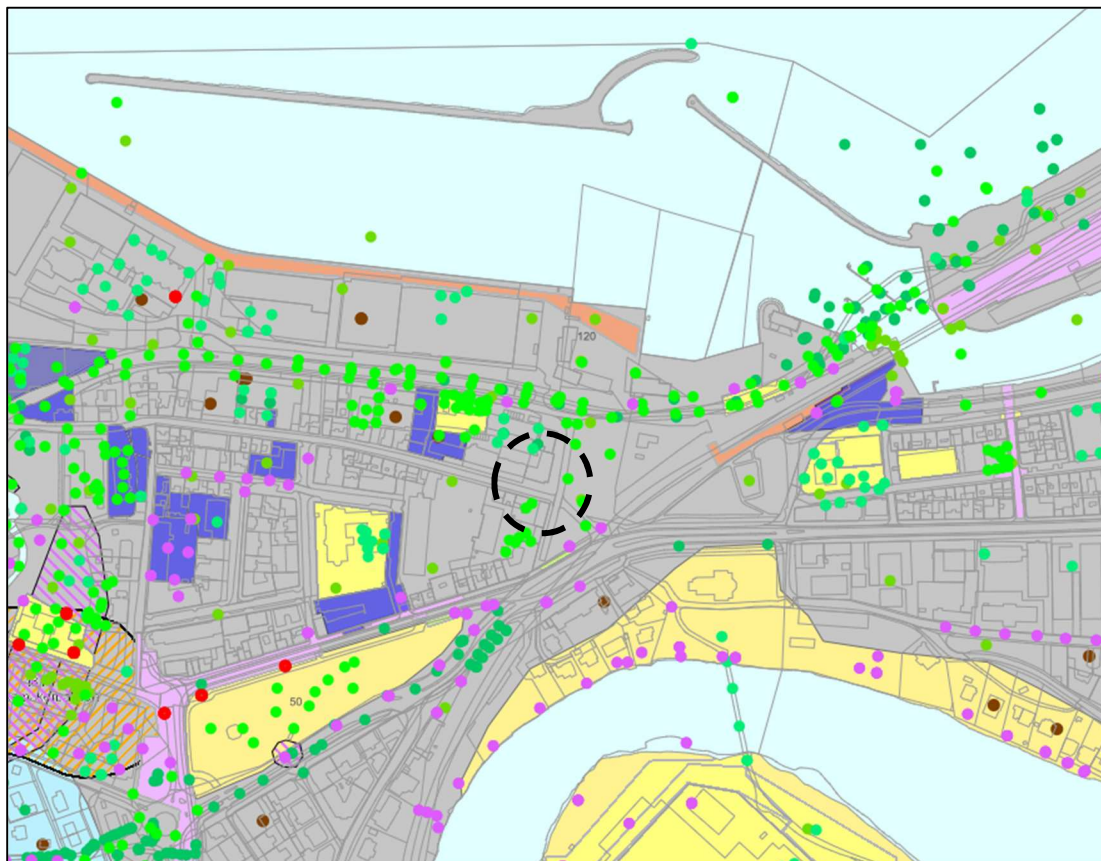
Det er flere vann- og avløpsledninger i området. I tilbakemelding fra Trondheim kommune, kommunalteknikk står følgende:

Forhold som krever et spesielt fokus i denne planen, er VL 300/400 SJK 1973 som krysser Mellomila innenfor tiltaket. Når det gjelder overvann så ligger det en OV 250 PVC 2008 Østre Ila. Overvann må håndteres jf krav i Trondheim kommunes VA-norm, vedlegg 5. Hovedprinsippet er at tre-trinns strategien skal benyttes for håndtering av overvann.

Det er også ledninger fra andre kabeleiere i området. Både Tensio, Telenor og kabler til belysning og signalanlegg ligger i gatene her og må hensyntas.

3.11 Grunnforhold

Kvartærgeologisk kart viser det er fyllmasser i området. Trondheim kommunes karttjeneste viser at det er gjort noen grunnundersøkelser i området. I vestre del av Ilaparken er det gjort funn av kvikkleire. I kryssområdet Mellomila/Kongens gate er det ikke registrert kvikkleire, men er vist som område der det ofte kan finnes marin leire.



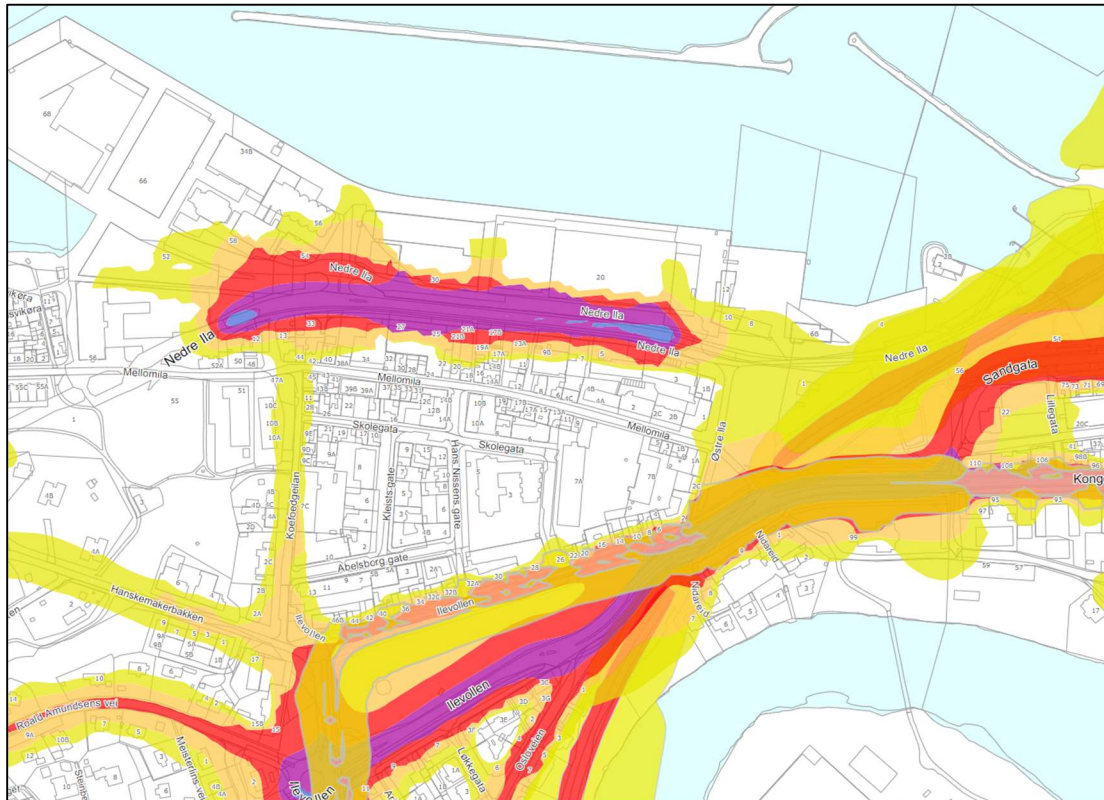
Figur 11 Utsnitt fra Trondheim kommunes kart for grunnforhold.

Grunnforhold er beskrevet i vurderingsrapport av Rambøll (Geoteknisk vurdering – Gateprosjekt Kongens gate, Rambøll AS, 1350032968.) for strekningen Sandgaten – Ilevoll som: «Videre fra Sandgata og til Ilevollen består grunnen i hovedsak av siltig/grusig sand med noe stein.

Telefarlighetsgruppen er angitt i hovedsak som T1 og T2 i henhold til utførte kornfordelingsanalyser. For en prøve er det angitt T3, men denne ligger i dybde 2,0 – 2,5 meter under terreng.» Grunnundersøkelser gjort i 1970 av Trondheim kommune (R. 165 Ilevollen, 1970,) beskriver at grunnforholdene ved Mellomila som: «Som bilagene viser består området av matjord i de øverste ca. 0,8 m og sand og grus med varierende korngradering til ca. 2 m under terreng.»

3.12 Støyforhold

Kongens gate med trafikk og trikk og Rv.706 (Nordre avlastningsveg) er de største støykildene i området, i tillegg til jernbanesporet. Bebyggelsen i Østre Ila ligger i gul støysone, mens bebyggelsen i Nedre Ila ligger i rød og gul støysone.



Figur 12 Støyforhold langs Kongens gate, Østre Ila, Nedre Ila i dagens situasjon. Kilde: Trondheim kommune/Statens vegvesen

3.13 Luftforurensning

Luftsonekartet på Miljødirektoratets fagbrukertjeneste viser at planområdet stort sett ligger i grønn sone, men at delen nærmest Fv.706 – Nordre avlastningsveg ligger i rød sone.

Dette er beregninger som er gjort i en overordnet modell for årene 2018-2022 og gir en grov oversikt over hvor det er fare for dårlig luftkvalitet i kommunen.

Den faktiske luftkvaliteten vil variere gjennom året og dagen avhengig av vær og vind, trafikk og årstid. Overgangsperioden mellom vinter og vår, før vårrengjøringen er gjennomført er ofte en av de mest utfordrende periodene. Luftforurensningen vil også være størst i med mye trafikk eller i perioder hvor det pågår bygge- og anleggsarbeider.

3.14 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Aktuelle tema for risiko- og sårbarhet i dagens situasjon er tilgjengelighet og trafiksikkerhet.

3.15 Næring

I Østre Ila på hjørnet mot Kongens gate ligger det en matbutikk med atkomst og varelevering fra Østre Ila. Området ved Nedre Ila (nord) er en del av Trondheim Havn med bedrifter som Felleskjøpet og S.A Smith. Området har atkomst fra Nordre avlastningsveg og Konges gate.

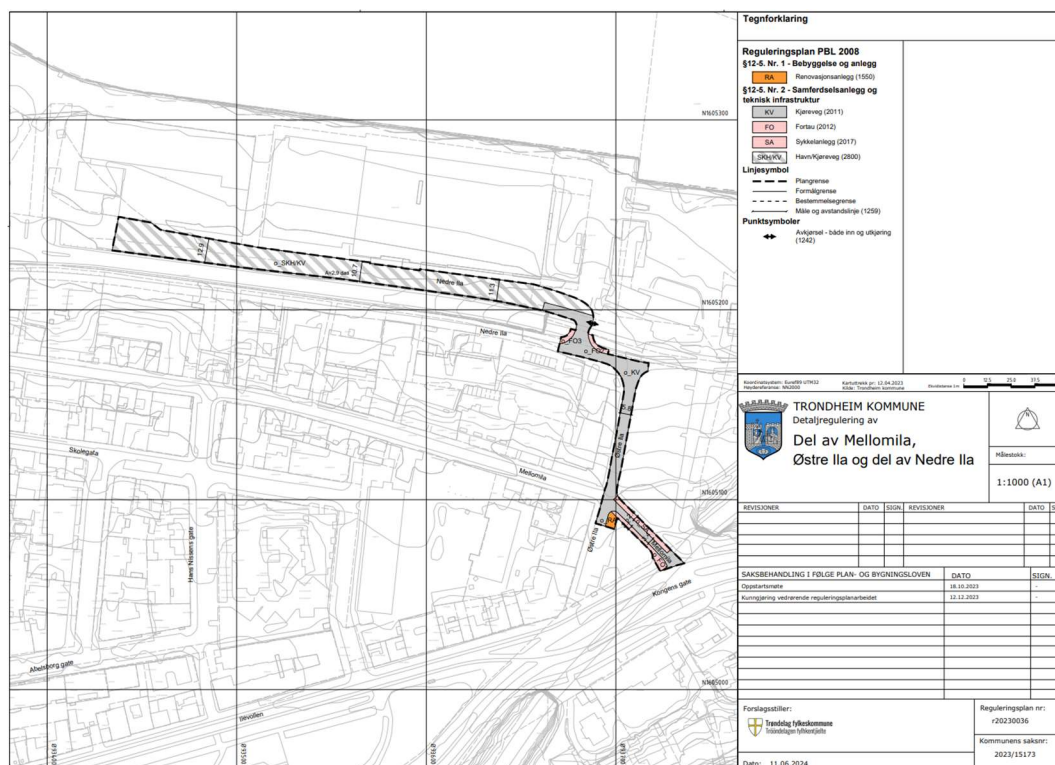
4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Arealer innenfor planområdet er fordelt på følgende formål:

Tabell 1 Arealtabell

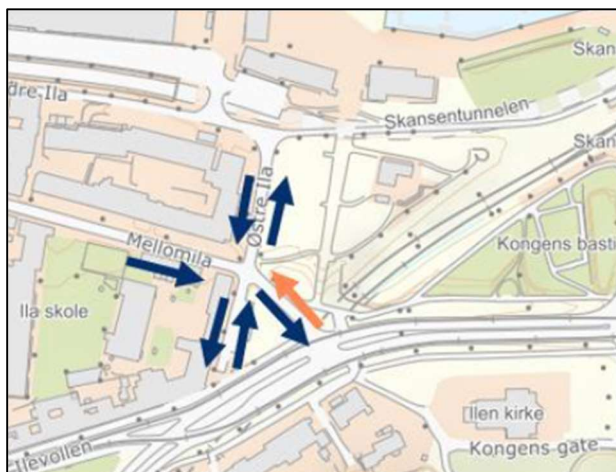
Arealformål	Betegnelse	Areal (m ²)
§12-5. Nr.1 – Bebyggelse og anlegg		
1550 – Renovasjonsanlegg	RA	36 m ²
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
2011 - Kjøreveg	KV	1 219 m ²
2012 - Fortau (6)	FO	166,5 m ²
2017 - Sykkelanlegg (3)	SS	102 m ²
2800 - Havn/Kjøreveg (Kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer)	SKH/KV	2 918 m ²
Totalt alle kategorier:		4441,5



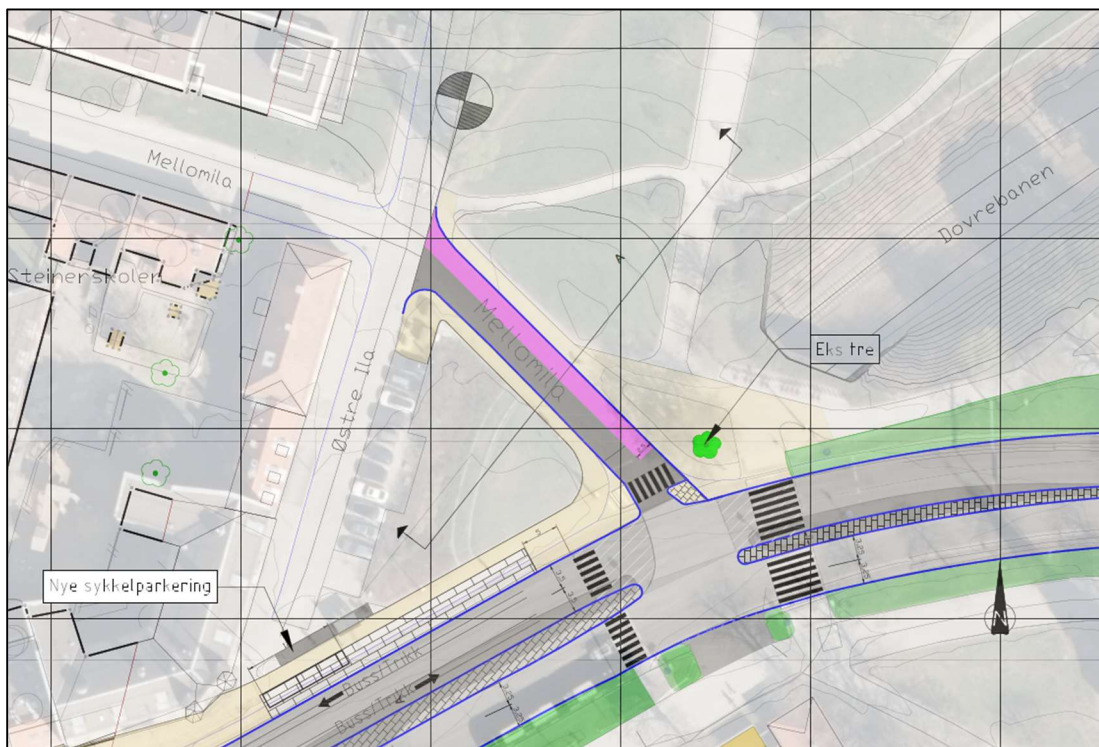
Figur 13 Reguleringsplankart for del av Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila.

4.2 Trafikkløsninger

Planforslaget innebærer at det ikke lenger er mulig å kjøre inn Mellomila fra Kongens gate. Det vil kun være tillatt å kjøre ut Mellomila til Kongens gate. Hensikten er å forbedre framkommeligheten for kollektivtrafikken og gående i Kongens gate. Tiltaket vil inngå i oppgraderingen av Kongens gate som skal gjennomføres i neste årene.



Figur 14 Kjøremonster Mellomila x Østre Ila. Innkjøring fra Kongens gate fjernes, markert oransje.



Figur 15 Illustrasjon av enveisregulert kjøreveg med nordgående sykkelfelt

4.2.1 Kjøreveg (KV)

I Mellomila reguleres envegs kjøreveg med bredde 3,5 meter. Kjøreretning fra Konges gate til Mellomila fjernes.

Gata skal ikke innsnevres med fysiske hindringer, dette for å sikre framkommelighet for utrykningskjøretøy etter behov. Dersom det skulle inntreffe at både Skansentunnelen og Ilsviktunnelen er stengt samtidig må det også være mulig å kjøre inn i Mellomila fra Konges gate. Dette er en svært sjelden og spesiell situasjon som må løses med manuell dirigering i en kort periode.

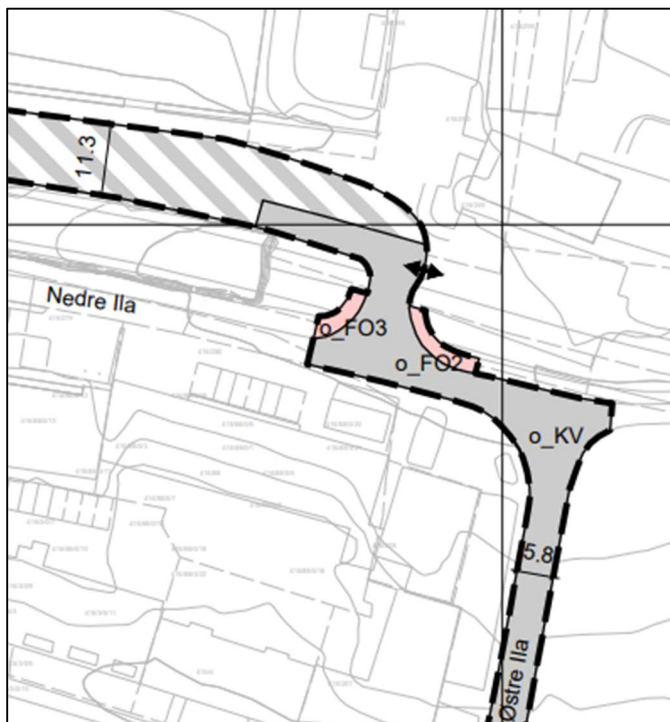
I Østre Ila og del av Nedre Ila reguleres eksisterende situasjon. Østre Ila har varierende bredde mellom 5 og 5,8 meter og fortau på vestsiden. Nedre Ila varierer i bredde, men i kryssområdet med Østre Ila er vegbredden ca. 5 meter.

Gatebelysning beholdes uendret.

4.2.2 Fortau (FO)

På sørsiden av Mellomila reguleres eksisterende fortau, fortauet har en bredde på 2,2 meter. Fortauet skilles fra kjørevegen med kantstein, i området mot kryss senkes kantstein ned for å tilrettelegge for overgang for myke trafikanter.

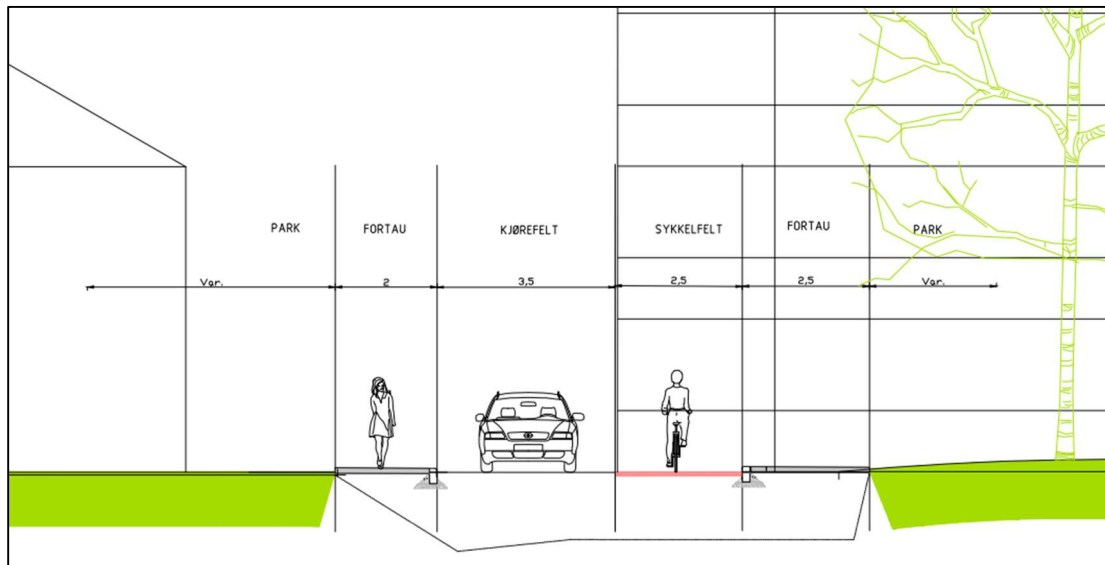
Inn mot kryssområdene i Kongens gate og Østre Ila er fortauet bredere. Nord for Nedre Ila reguleres eksisterende fortau som krysser Nedre Ila med fotgjengerovergang.



Figur 16 Fortau i kryssområdet Nedre Ila/Nedre Ila.

4.2.3 Sykkelfelt (SS)

Ved innføringen av enveisregulering av Mellomila skal det etableres et sykkelfelt imot kjøreretningen (mot nord), se figur 15 under. Sykkelfeltet er regulert med bredde 2,5 meter og skal ligge i samme nivå som kjørevegen. Skillet mellom kjøreveg og sykkelfelt markeres med oppmerking og rød asfalt.



Figur 17 Prinsippnitt for Mellomila med et kjørefelt og sykkelfelt, samt fortau på begge sider.

Etablering av sykkelfeltet vil ikke medføre store fysiske tiltak for å realisere tiltaket. Tiltaket gjennomføres med fresing, reasfaltering, skilt og oppmerking.

4.2.4 Kombinert formål kjøreveg/havn (SKH/KV)

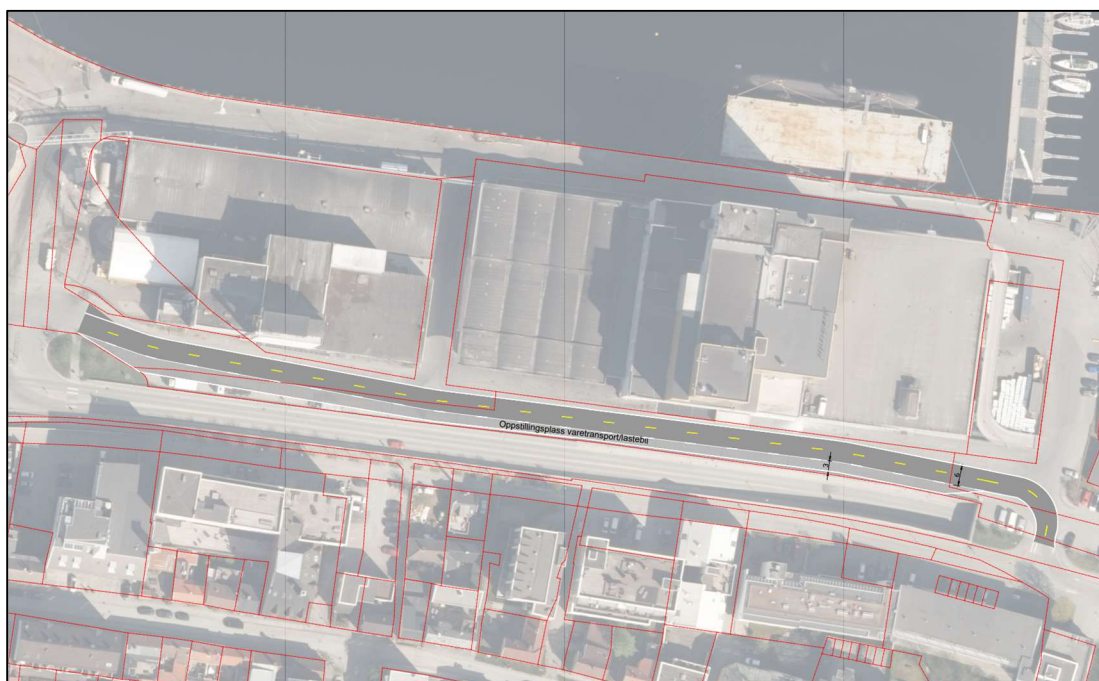
Nedre Ila mellom Rv.706 – Nordre avlastningsveg og bebyggelsen på Ila Pir er registrert som kommunal kjøreveg. Gjennomkjøringen fra Nordre avlastningsveg til Ila er viktig beredskapsveg for ved hendelser på Rv.706 – Nordre avlastningsveg. Når innkjøring fra Kongens gate blir stengt viser trafikkberegninger at flere vil benytte Rv. 706 som atkomst til Ilaområdet.

Området er i dag åpent for all trafikk, men med privat regulert av Trondheim havn til laste- og losseområde med maks 30 km/t. Dagens skilting viser også til at all unødig ferdsel mellom kl. 07.00-16.00 skjer på eget ansvar og risiko.



Figur 18 Dagens situasjon i Nedre Ila (nord).

Området benyttes i hovedsak av Felleskjøpet som har innkjøring fra gata i tillegg til ramper for lasting- og lossing direkte fra gata. Planforslaget legger opp til at området struktureres med oppmerking av kjørefelt med bredde 6 meter og område for oppstillingsplass for Felleskjøpets varebiler, bredde 3 meter. Hensikten med oppmerkingen er å markere at gata er offentlig og kan benyttes av alle.



Figur 19 Forslag til oppmerking av Nedre Ila (nord) foran Felleskjøpets lokaler.

Området er i dag regulert til havn mens endene i øst og vest er regulert til offentlig kjøreveg. For å sikre det offentliges mulighet til å kjøre gjennom området samtidig som havna ikke skal miste areal er det valgt kombinert formål havn og kjøreveg på området. Oppmerking og skilting øker lesbarheten for trafikantene. Det etableres ikke tilbud for myke trafikanter innenfor området. Det er ikke ønskelig å lede myke trafikanter inn i havneområdet. Myke trafikanter har tilbud som i dag langs Nedre Ila (sør).

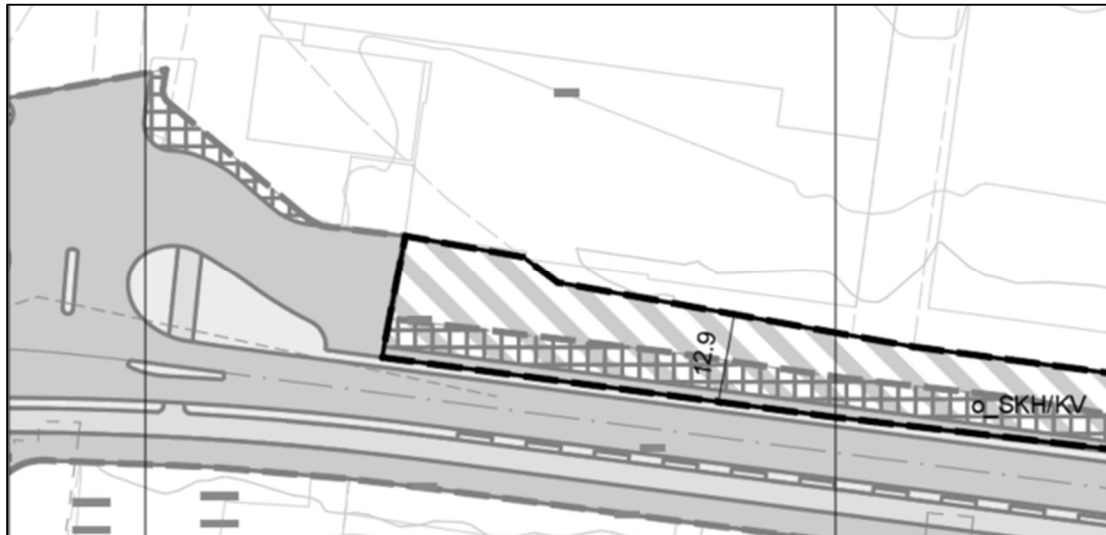
4.3 Tilpasninger til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende situasjon

Reguleringsplanen berører reguleringsplan for «E6 Nordre avlastningsveg Ila» planID r0416c fra 2006. Planen tilrettela for bygging av Nordre avlastningsveg i Ilaområdet med tilkobling til Østre Ila og Kongens gate. Reguleringsplan for Del av Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila viderefører kjøreveg i Østre Ila, mens Mellomila endres fra tofelts kjøreveg i gjeldene plan til envegskjøring og sykkelfelt.



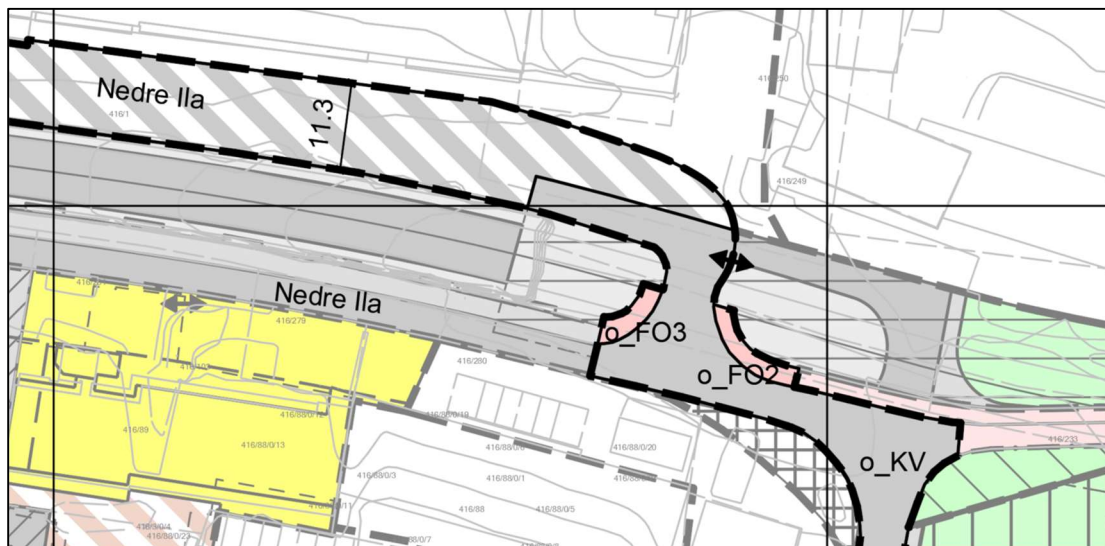
Figur 20 Planavgrensning markert med rød stiplet linje over gjeldende reguleringsplaner i området.

Planen for E6 Nordre avlastningsveg regulerer offentlig kjøreveg et stykke inn i Nedre Ila, se figur 20, markering nr. 1, planforslaget avsluttes inntil plan for Nordre avlastningsveg.



Figur 21 Planforslaget avsluttes inntil gjeldende reguleringsplan for Nordre avlastningsveg.

I området merket med nr. 2 i figur 20 videreføres regulert kjøreveg i kryssområdet Østre Ila/Nedre Ila som i reguleringsplan for Skansen stasjon, planID r20210045. Planen for Skansen stasjon regulerer eksisterende fortau i kryssområdet. Planforslaget for Del av Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila inkluderer eksisterende fortauet fram til dagens fotgjengerovergang. På vestsiden reguleres eksisterende fortau for å koble til regulert fortau i gjeldende plan for Nordre avlastningsveg.



Figur 22 Planforslaget tilpasses gjeldende planer for Nordre avlastningsveg og Skansen stasjon.

4.4 Universell utforming

Planlegging og prosjektering av fortau og sykkelfelt utføres i henhold til Håndbok V129 Universell utforming av veger og gater. Kryssområdet Mellomila/Kongens gate skal utformes i henhold til V129.

Overganger mellom sykkelfelt og kjøreveg eller gang- og sykkelveg/fortau skal tydeliggjøres ved hjelp av utforming og materialvalg.

Østre Ila nord for Mellomila beholdes uendret.

4.5 Kollektivtilbud

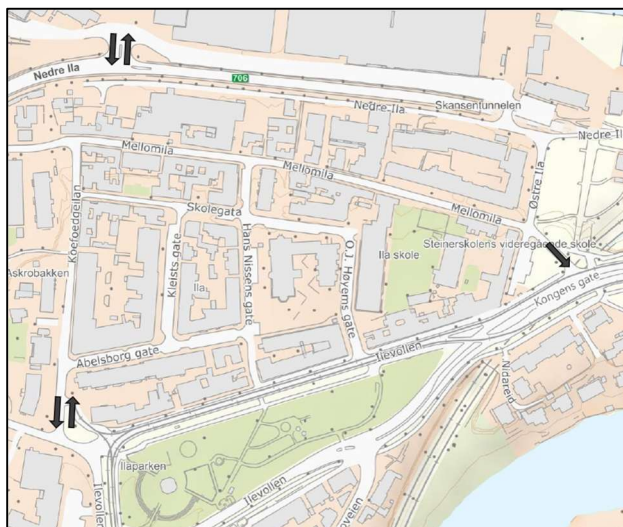
Dagens bussholdeplass på Skansen er utenfor planområdet, men del av den større oppgraderingen som skal gjøres i Kongens gate. Bussholdeplassen skal ligge på samme sted.

4.6 Rigg- og anleggsområder

Gjennomføring av planforslaget krever svært små fysiske tiltak og det settes derfor ikke av områder til midlertidige rigg- og anleggsområder for gjennomføringen av tiltaket. Endringene i Mellomila vil bli gjennomført som en del av oppgraderingen av Kongens gate.

4.7 Adkomster, avkjørsler

Planforslaget endrer på atkomstforholdene for de benytter innkjøringen til Mellomila fra Kongens gate i dag. Området mellom Østre Ila, Ilevollen, Nedre Ila og Koefodgeila samt havneområdet har i dag adkomst enten fra Kongens gate, Koefodgeilan (og gjennom boligområdet på Ila) eller fra kryss på Rv.706 mot Havna. Planforslaget fjerner innkjøringsmuligheten fra Kongens gate slik at det vil være to mulige innkjøringsmuligheter igjen, Koefodgeilan (og gjennom boligområdet på Ila) eller fra kryss på Rv. 706 mot Havna. Utkjøring vil fortsatt være mulig mot Kongens gate slik som i dag.



Figur 23 Oversikt atkomstforhold med planforslaget.

4.8 Vann- og avløp

På grunn av det svært små fysiske tiltakene planforslaget medfører vil det ikke påvirke vann- og avløpsanlegget. Dette har det vært dialog med Trondheim kommune ved kommunalteknikk om underveis i arbeidet.

4.9 Risiko og sårbarhet (ROS)

Det er identifisert fire aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold i ROS-analysen. Det er ikke identifisert noen hendelser eller risikoforhold som tilsier at planlagt arealbruk ikke er egnet til planlagte formål. ROS-analysen foreslår å ta inn en bestemmelse om at det ikke skal etableres fysiske hinder i Mellomila slik at utrykningskjøretøy er sikret innkjøring fra Kongens gate ved behov. Dette sikrer også at i en akutt situasjon hvor både Skansentunnelen og Iilsviktunnelen er stengt så kan store biler komme inn fra Kongens gate ved hjelp av manuell dirigering.

5 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.1 Sammenligningsgrunnlag

Planprogrammet fra 2018 for Kongens gate gjør det klart at nye forslag skal sammenlignes med et 0+-alternativ som er definert som: «*dagens situasjon (2019) med nødvendig oppgradering, gjeldende reguleringsplaner og metrobuss innført*».

I dette planarbeidet er det lagt til grunn at Metrobuss er innført, ny vedtatt løsning for Kongens gate og nye vedtatte reguleringsplaner er hensyntatt. Når det gjelder trafikk har utredningen lagt til grunn miljøpakkens nullvekstmål og med den bakgrunn er dagens trafikkmengder dimensjonerende for en framtidssituasjon. Med denne definisjonen av nullalternativet, som tiltaket skal sammenlignes med, vil det i de fleste sammenhenger tilsvare dagens situasjon. Da særlig med tanke på trafikkmengde som er den sentrale størrelsen for flere av fagutredningene.

I teksten under og vedlagte fagutredninger brukes derfor dagens situasjon som sammenligningsgrunnlag for tiltaket, men dette representerer da en sammenligning mot et fremtidig nullalternativ i tråd med beskrivelsen over.

5.2 Stedets karakter, landskap og byform

Tiltaket er kun en endring av fordeling av eksisterende trafikkareal fra tovegs kjøreveg til ett kjørefelt med sykkelfelt. Dette vurderes å gi ingen endring av stedets karakter og visuelle kvaliteter. Det vil ikke bli behov for å fjerne vegetasjon for å gjennomføre tiltaket.

Området i Nedre Ila ved Felleskjøpet vil kun medføre ny oppmerking av areal som i dag er asfaltert og benyttes til kjøring. Ved at noe trafikk ledes til Nedre Ila reduserer trafikken i kryssområdet Mellomila/Østre Ila, som kan være positivt for grøntområdene og de som ferdes i området rundt Mellomila mellom Østre Ila og Kongens gate.

5.3 Kulturminner og kulturmiljø

Tiltaket berører verken kulturmiljø eller kulturminner direkte. De viktige grønne kvalitetene i området vil ikke berøres verken i anleggsfasen eller når tiltaket er ferdig utbygd. Åpenheten til fjorden og grøntdraget fra Kongens gate ned mot fjorden vil ikke endres.

I anleggsperioden vil det i en begrenset periode være visuell påvirkning i form av anleggsmaskiner.

5.4 Grunnforhold

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet et notat som vurderer grunnforholdene, notatet er vedlagt i sin helhet, se vedlegg 4.

Tiltaket medfører en omregulering av eksisterende vei. Situasjonen i området kompliseres av tilstedeværelse av nærliggende jernbaneinfrastruktur og det henvises til regelverket fra Bane Nor for videre geotekniske vurderinger.

Tiltaket medfører ikke utgravinger og ingen pålastninger; geoteknisk sett er tiltaket vurdert som problemfritt. Tiltaket forverrer ikke stabilitet og krav satt av tiltakskategori er oppfylt.

5.5 Naturverdier (Naturmangfoldloven)

Planforslaget omfatter kun areal som i dag er eksisterende trafikkareal. Tiltaket medfører kun mindre tiltak i form av oppmerking og skilting av dagens asfalterte areal. Det er ikke registrert truede arter eller utvalgte naturtyper innenfor planområdet. Etablering av tiltaket vil ikke påvirke nærliggende naturverdier.

Planforslaget er vurdert i forhold til Naturmangfoldlovens § 8 – 12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget:

- Det er benyttet informasjon fra Trondheim kommunes temakart, Naturbase og Artskart.
- Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig for å vurdere virkningene av planen.

§ 9 Føre-var-prinsippet

- I reguleringsbestemmelsene stilles det krav om at risikoreduserende tiltak for å unngå spredning av fremmede arter ved anleggsgjennomføringen.
- Føre-var-prinsippet i forhold til spredning av fremmede arter vurderes å være godt.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

- Utbygging i tråd med reguleringsplanen vurderes å gi ingen konsekvenser for naturmiljø.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse

- Kostnadene ved gjennomføring av avbøtende/kompenserende tiltak og bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder og eventuelle miljøforringelser skal dekkes av tiltakshaver.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

- Planområdet er avgrenset slik at det ikke legges til rette for å gjennomføre vegtiltak innenfor områder hvor det er vegetasjon og park.

5.6 Grønnstruktur, friluftsliv og rekreasjon

Områder for grønnstruktur, friluftsliv og rekreasjon ligger øst for planens begrensning og vil ikke bli påvirket av tiltaket. Et mer oversiktlig trafikkbilde i kryssområdet Kongens gate og Østre Ila vil være positivt for myke trafikanter som ferdes i området.

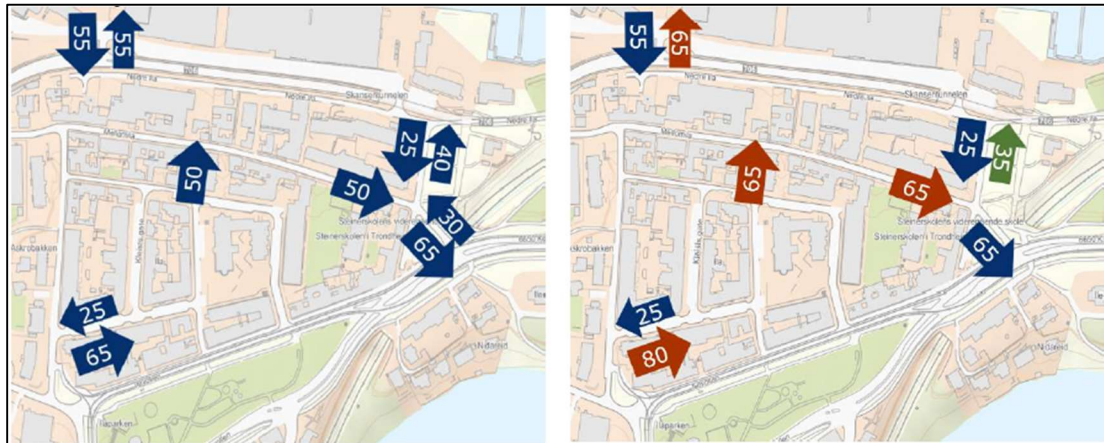
5.7 Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse, rapporten er vedlagt i sin helhet, se vedlegg 7.

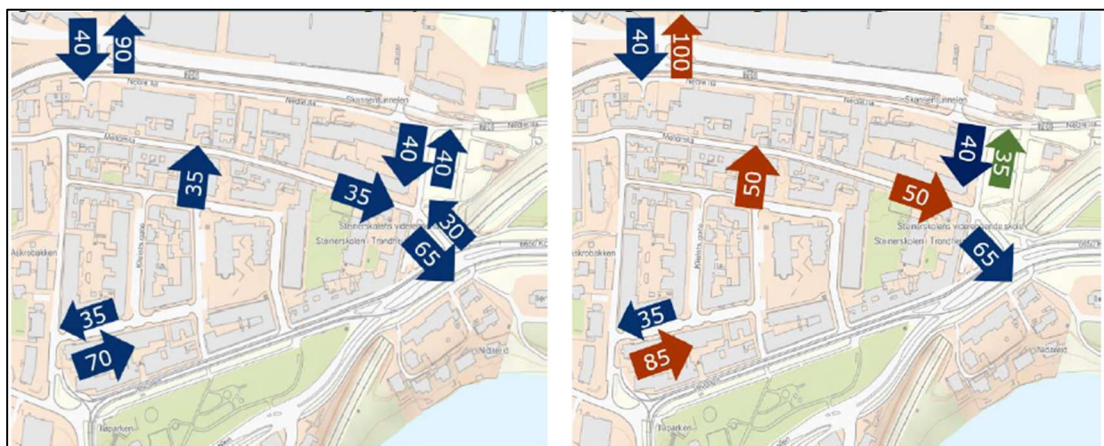
Ila er et område med lite biltrafikk og med mange gående og syklende. Konsekvensen ved enveisregulering av Mellomila er økt biltrafikk gjennom adkomstgater. Trafikktellinger og beregninger tilsier en økning på ca. 15 biler i makstimen morgen og ettermiddag i Mellomila vest. Envegsreguleringen vil forenkle kjøremønsteret i krysset Mellomila x Østre Ila, og redusere behovet for å rygge og snu. Det er vanskelig å veie endret risiko ved redusert behov for å rygge og snu, og økt bruk av adkomstgater med lav trafikk og små endringer.

Basert på fordelingen på overordnet vegnett, er trafikken som før envegsreguleringen kjørte inn Mellomila fra Kongens gate fordelt 60%-40% mellom Koefoedgeilan og Nordre avlastningsvei i makstime morgen og ettermiddag. Trafikken er redusert fra 30 til 25 kjøretøy/time, ettersom det antas at en del av dagens trafikk er gjennomgangstrafikk eller vil endre reisemiddel. Dette gir fordelingen vist i figurer under. I morgenrush øker biltrafikken i Mellomila vest fra ca. 50 kjøretøy/time til ca. 65 kjøretøy/time. Trafikkmengden er lav, med omtrent én bil i minuttet i gjennomsnitt, men med større konsentrasjon i maks kvarteret 08:15-08:30.

Det er vurdert til at en økning på 15 biler i makstimen er en relativt liten endring av trafikken i området og at gatene vil kunne håndtere denne trafikkmengden på en akseptabel måte.



Figur 24 Biltrafikk i makstime **morgen** (08:00-09:00), før og etter envegsregulering



Figur 25 Biltrafikk i makstime **ettermiddag** (15:00-16:00), før og etter envegsregulering

Selv om endringene i trafikkmengder er relativt små, vil tiltaket påvirke tilgjengeligheten og mulige adkomster i området. Adkomsten fra Rv706 over havneområdet blir viktigere enn den er i dag. Denne adkomstveien kan tidvis fremstå som privat og ikke tilgjengelig for allmenheten. Derfor er det sett på avbøtende tiltak som kan bidra til å strukturere denne gaten for å gjøre den mer intuitiv å bruke i det fremtidige kjøremønsteret.

Struktureringen innebærer at det merkes opp en kjørebane på 6,0 m og en lomme for oppstilling av varetransport/lastebiler på sørsiden, nærmest Rv706. Dette området brukes i dag av Felleskjøpet når biler står og venter på å hente/levere varer til fabrikk. I tillegg må de settes opp skilt som sikrer at det blir parkeringsforbud for ordinære kjøretøy i lommen for varelevering.

5.7.1 Trafikksikkerhet

Planforslaget, med de små fysiske justeringene, påvirker ikke de fysiske forholdene for trafikksikkerhet. Utforming av gater og fortau er lik som før tiltaket. Det er allikevel noen forhold hvor planforslaget påvirker trafikksikkerheten:

- Endringer i kjøremønster med kun tillatt for utkjøring mot Kongens gate gjør at det kryssområdet Mellomila x Østre Ila blir mer oversiktlig og trafiksikkert. Det er mange som i dag snur i dette krysset i forbindelse med levering til skole og barnehage. Ved å enveisregulere Mellomila mot Kongens gate blir det et mer ensrettet kjøremønster som gir en forbedret trafiksikkerhet
- Etablering av sykkelfelt er positivt for syklende gir en forbedret trafiksikkerhetssituasjon
- Enveisreguleringen fører til noe mer trafikk i bolig gatene i Ila som er negativt for trafiksikkerheten. Ifølge trafikkberegningene er økningen lav og det vil derfor være et lite negativt bidrag.

Oppsummert anses det at trafiksikkerheten er godt ivaretatt i planforslaget.

5.7.2 Kollektivtrafikk

Tiltaket vil ikke direkte påvirke kollektivtrafikken siden det er ingen busslinjer som påvirkes av endringer av kjøremønsteret. Tiltaket vil derimot påvirke kollektivtrafikken indirekte. Ved endre kjøremønsteret i Mellomila gir det bedre forhold for all kollektivtrafikken som trafikkerer Kongens gate. Tiltaket vil bli bygd ut som en del av oppgraderingen av Kongens gate.

5.8 Beredskap og ulykkesrisiko

Innkjøring forbudt fra Kongens gate til Mellomila medfører at store kjøretøy som skal til havneområdet ved Ila pir kun kan komme fra Rv.706 gjennom Skansentunnelen eller Ilsviktunnelen. Store kjøretøy har ikke mulighet til å komme gjennom bolig gatene i Ila. Dersom Skansentunnelen og Ilsviktunnelen stenges samtidig vil ikke store kjøretøy komme seg til havneområdet og utrykningskjøretøy må ta omveger. Utkjøring vil fortsatt være mulig via Kongens gate.

Det er helt spesielle situasjoner som skjer svært sjelden. I henhold til data fra Vegtrafikkentralen har dette ikke skjedd i løpet av de siste tre år.

Tiltaket sikrer i bestemmelsene at det ikke skal settes opp fysiske hindringer i Mellomila. Utrykningskjøretøy vil derfor ha mulighet til å kjøre inn til Mellomila fra Kongens gate ved behov. I tillegg sikres det at i en situasjon hvor begge tunnelene er stengt kan store kjøretøy komme ned til Ila pir ved hjelp av manuell dirigering.

Ved å opprettholde bredden på gata og unngå fysiske hinder er vegnettet rustet til å håndtere spesielle situasjoner.

5.9 Barn og unges interesser

Innkjøring forbudt fra Kongens gate til Mellomila vil gi en mer oversiktlig trafikk situasjon i kryssområdet Østre Ila/Mellomila. Krysset benyttes til levering og henting til skolene og barnehagene i området, og mange benytter krysset til rygging og snuing. Et mer oversiktlig trafikk bilde er positivt for barn og unge som ferdes i området. Samtidig vil biltrafikken i bolig gatene i Ila få noe økt trafikk av biler som i dag benytter innkjøringen fra Kongens gate. Gatene i området er skolevei for barn som skal til Ila skole og Steinerskolen. Gatene har stort sett tosidig fortau og utformingen holder farten nede.

Det er beregnet at i periodene med mest trafikk morgen (kl. 8-9) og kveld (kl. 15-16) vil antall biler i Mellomila øke fra 50 til 65 om morgenen og fra 35 til 50 på ettermiddagen.

Dette er en liten økning og vil ikke utgjøre en stor forverring for barn og unge som ferdes i gatene.

Tiltaket øker sikkerheten i krysningsspunkt mellom trafikk og myke trafikanter. Tiltaket vil derfor bygge opp under målsettingene fra rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.

5.10 Universell utforming

Nye tiltak vil etableres i tråd med krav til universell utforming. Krysset Mellomila – Kongens gate skal oppgraderes i henhold til håndbok V129 med ledelinjer og taktil merking. Dette innebærer en forbedring sammenlignet med dagens situasjon.

5.11 Forurensning

5.11.1 Støy

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet et notat for støy, notatet er vedlagt i sin helhet se vedlegg 5.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442:2021 legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av byggesaker etter plan- og bygningsloven (PBL) i kommunene og berørte statlige etater. Retningslinjen gir anbefalte grenseverdier for støynivå utendørs, på fasade og på uteoppholdsarealer for støyfølsom bebyggelse.

Envegsreguleringen medfører endret kjøremønster og økt ÅDT for enkelte gater. Figurene nedenfor viser hvilke strekninger som får økt ÅDT som følge av tiltaket.

Gatenavn	Dagens ÅDT	ÅDT ved envegs Mellomila	Øning i ÅDT	Økning i %
Mellomila	300	550	250	83,3
Hans Nissens gate	360	600	240	66,7
Nedre Ila	1350	1450	100	7,4
Abelsborg gate	1000	1250	250	25

Figur 26 Gater som får økt trafikk som følge av endret kjøremønster

I henhold til M-2061 Veileder om behandling av støy i arealplanlegging, punkt 2.2.1 Håndtering av spesielle støyforhold: Grenseverdier ved lav trafikkmengde, heter det at når fartsgrensen er lavere enn 50 km/t og trafikkmengden under 500 per døgn er det vanligvis ikke nødvendig med støyutredning.

Når trafikkmengden er mellom 500 og 1000 kan det vurderes ut fra stedsspesifikke forutsetninger om det er nødvendig med en støyutredning. For «Mellomila» og «Hans Nissens veg» er trafikkmengden tilnærmet lik 500 i ÅDT ved envegsregulering. For «Nedre

Ila» og «Abelsborg gate» så er ÅDT på henholdsvis 1450 og 1250. Sammenlignet med dagens ÅDT så er dette kun en marginal økning, og det vil ikke medføre noen merkbar økning i støy for beboerne i disse gatene.

Eksisterende bebyggelse i planområdet forventes å få en mindre endring i lydnivå som følge av tiltaket og den endringen i trafikkbelastning som tiltaket medfører. Endret kjøremønster vil for mest utsatte gate gi en liten økning i støynivået på opptil et par dB, men dette vil knapt være merkbart for beboere langs strekningen.

5.11.2 Luftkvalitet

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet et notat for luftkvalitet og klima, notatet er vedlagt i sin helhet se vedlegg 6

Luftkvaliteten påvirkes av flere faktorer, blant annet vegtrafikken. Bidraget fra vegtrafikken kommer i hovedsak av at støy og små partikler virvles opp av trafikken. Hvor stor påvirkningen fra trafikken er bestemmes av hastighet, trafikkmengde, piggdekkandel og ikke minst hvor skitten veien er. Vegslitasje og strøsand fra vintersesongen bidrar mye til hvor skitten veien blir.

På fylkesveg i Trondheim er det målestasjoner for luftkvalitet på fv.6690 Elgeseter gate og fv.6650 Byåsvegen. Disse vegene har ÅDT på henholdsvis 22 725 og 13 400 og fartsgrenser på 50km/t. På disse stasjonene har målingene vist verdier innenfor grenseverdiene i forurensningsforskriften §7-9, men i perioder registreres det allikevel høye verdier. De verste periodene er når været er tørt og støv som ellers bindes opp av vann og skylles bort blir liggende igjen i vegbanen.

Ifølge tellinger gjort av Rambøll (2024) varierer ÅDT på gatene i planområdet fra 200 til 1000 for dagens situasjon vist i Figur 1 og fartsgrensen er 30 km/t. De beregnede endringene i Rambøll (2024) gir ÅDT fra 200 til 1250, se figur 26. Fartsgrensen vil være den samme. Det er ikke gjennomført noen målinger av luftkvaliteten i planområdet i forbindelse med arbeidet, men basert på lav ÅDT og lav fart anses det som lite sannsynlig at planforslaget vil føre til endringer av betydning for luftkvaliteten.

5.11.3 Klima

Hvor store klimagassutslipp en personbil har varierer mellom biler, varebiler og tyngre kjøretøy, og ikke minst mellom kjøretøyteknologi (elektriske eller fossile motorer). Utslippsfaktoren avhenger også av hastighet, føre og andre eksterne faktorer. Miljødirektoratet har et regneark for å beregne effekten av å endre kjøretøyteknologi på person- og varebiler hvor det er mulig å se utslippsfaktorer.

Rambøll (2024) har beregnet en økning av trafikkarbeidet som følge av envegsreguleringen til 132 130 kjtkm (kjøretøykilometer). For å gjøre et anslag av hvor stor økningen i klimagassutslipp planforslaget vil ha antar vi en gjennomsnittlig utslippsfaktor på 0,1 kgCO₂e/kjtkm. Det økte trafikkarbeidet medfører da en årlig økning av utslippet fra vegtrafikken i Trondheim på 13 213 kgCO₂ eller omtrent 13 tonn CO₂e. Dette tilsvarer omtrent 0,008% av de totale utslippene fra vegtrafikken i Trondheim i 2022.

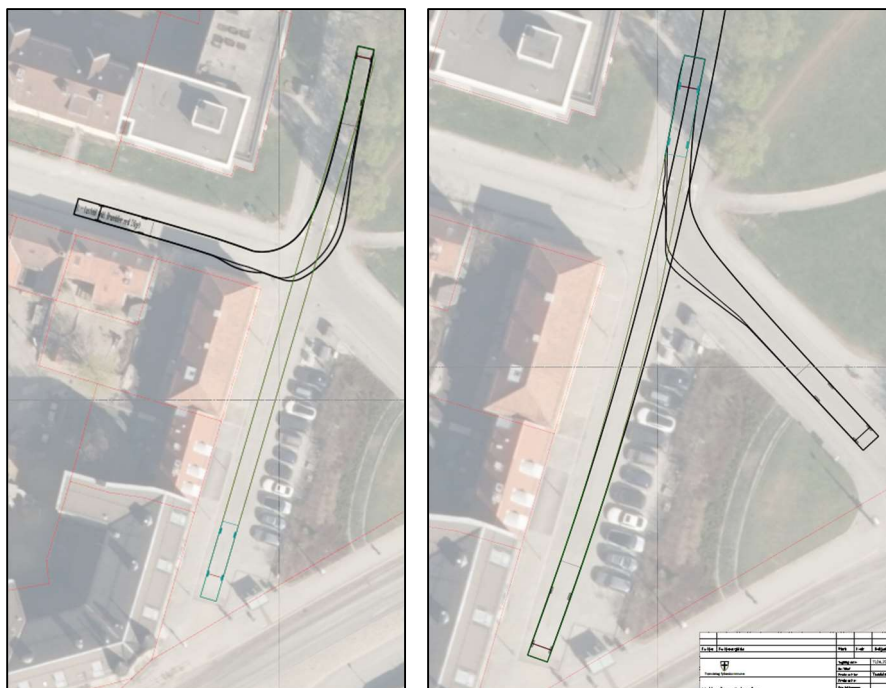
5.12 Konsekvenser for næringsinteresser

Det er flere næringsaktører i området og virkningene for dem varierer både med tanke på type virksomhet og beliggenhet. Nærmest Kongens gate ligger dagligvarehandel, skole og barnehage. Ned mot sjøen ved Skansen ligger det flere virksomheter med restaurant Lille

Skansen og flere virksomheter med tilknytning til småbåthavna som Trondhjems Seilforeningen, Trondhjems kajakkklubb og NTNUI padling. Videre mot vest ligger havneområdet som er preget av industri. Her er Felleskjøpet deres fabrikk den største aktøren.

Når det gjelder næringsaktørene langs havna blir de ikke påvirket i stor grad, da flere av disse allerede i dag bruker avkjøring fra Rv. 706 som den naturlige adkomsten, men det gir mindre fleksibilitet og fare for økt kjørelengde å miste innkjøringen fra Kongens gate

Dagligvareforretningen vil fortsatt kunne få varelevering på samme sted som i dag, men denne varetransporten kan ikke lenger komme fra Kongens gate. Planforslaget legger til rette for at det fortsatt er mulig å komme frem med aktuelle varetransport til dagligvarebutikken. Da enten ved å kjøre med fronten opp til butikken og levere varer, rygge tilbake og kjøre ut mot Kongens gate, eller komme kjørende fra Mellomila, manøvrere ned Østre Ila og rygge opp mot butikken. Se figur 27.



Figur 27: Mulige kjøremåter for varelevering

5.13 Byveksttalen

Nullvekstmålet er en viktig målsetting for Trondheim kommune, og tiltaket er en del av et større tiltak i Kongens gate som er i tråd med ambisjonene om et høystandard miljøvennlig transporttilbud, jmf Trondheim kommunes samfunnsplan 'Trondheimsløftet'.

5.14 Anleggsperioden

Gjennomføring av nødvendig tiltak i planforslaget er av en så enkel karakter at det kan gjøres uten en omfattende anleggsperiode samtidig som det er normal trafikk i planområdet.

5.15 Grunnerverv

Det vil ikke bli behov for å erverve grunn fra private grunneiere for å realisere tiltakene i reguleringsplanen.

5.16 Planlagt gjennomføring

Tiltaket vil gjennomføres som en del av oppgraderingen av Kongens gate som strekker fra Tordenskiolds gate til Nordre Ilevollen. Dette prosjektet er i en oppstartsfasen nå og vil starte opp fysisk bygging sannsynligvis i slutten av 2024. Tiltaket innenfor denne planen vil ikke bli realisert i første fase av byggingen. Det kan forventes at planforslaget vil bli gjennomført i tidsrommet 2025-2026, forutsatt vedtatt plan.

Selve tiltaket i planforslaget med enveisregulering og sykkelfelt i motsatt retning av kjøretretningen er et enkelt tiltak å gjennomføre. Tiltak er finansiert av Miljøpakken vil ikke ha økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune.

6 PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

6.1 Oppstart og varslings

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort med annonse i Adresseavisen 18.12.2023 og på Trøndelag fylkeskommunes hjemmeside. Samtidig ble offentlige høringsinstanser og naboer varslet med brev.

6.2 Innkomne innspill

Innspill som er kommet ved varsel om oppstart er listet opp og kommentert under. Det er avholdt et digitalt informasjonsmøte i januar 2024 og dialogmøter med grunneiere og næringsinteressenter som blir berørt av tiltaket. Videre medvirkning vil skje i forbindelse med Trondheim kommunes behandling av planforslaget.

6.2.1 Offentlige etater Statens vegvesen

- Positivt dersom tiltaket vil øke framkommeligheten både for kollektivtrafikken og myke trafikanter.
- Myke trafikanter må få et tilbud som tilfredsstillende UU
- Må ta hensyn til snu- og atkomstmuligheter for renovasjons- og utrykningskjøretøy
- Stenging av tunnel på RV.706 må utredes i ROS-analysen. SVV kan være med i dialog rundt utfordringen.

Forslagsstillers kommentar:

- UU beskrives i planbeskrivelsen
- Konsekvenser for renovasjons- og utrykningskjøretøy beskrives i planbeskrivelsen og trafikknotat
- Det utarbeides ROS-analyse. Statens vegvesen inviteres til dialog.

NHF – tilgjengelighetskomiteen

- Minner om viktigheten av universell utforming.

Forslagsstillers kommentar:

- UU beskrives i planbeskrivelsen

Statsforvalteren i Trøndelag

- **Støy** - grenseverdier for støy må sikres i bestemmelsene, T-1442 legges til grunn.
- **Luftforurensning** - retningslinje T-1520 må legges til grunn for planforslaget. Gjelder også anleggsfasen. Avbøtende tiltak både i drifts- og anleggsfase må sikres i bestemmelsene.
- **Forurenset grunn** - støtter kommunens forslag til bestemmelser som håndterer forurenset grunn. Denne må innarbeides.
- **Naturmangfold** - tiltakets påvirkning for naturmangfold må beskrives. Det er kartlagt ulike fugler i planområdet, det må bevares så mye som mulig av eksisterende vegetasjon.
- **Klimagassutslipp** - anbefaler at det utarbeides et klimagassregnskap
- **Klimatilpasning** - effekter av klimaendringer og hvordan de kan påvirke tiltaket.
- **Overvann** - håndtering av overvann må vurderes i planarbeidet. Anbefaler at VA-plan med beskrivelse av overvannshåndtering legges ved høring.
- **Massebalanse** - jord og steinmasser fra samferdselsutbygging og andre anleggsarbeider vil normalt være å anse som næringsavfall. Behandles etter forurensningsloven. Mellomlagring og slutt disponering av masser som ikke er forurenset skal vurderes i planprosessen.
- **Fremmede arter** - stor sannsynlighet for at det er fremmede arter i området. Anbefaler at det innføres rekkefølgebestemmelser som hindrer spredning.
- **Friluftsliv** - trygg kryssing av veg er viktig for friluftsområder
- **Barn og unge** - plan må vise konsekvenser for trafiksikkerheten for myke trafikanter rundt skolen og barnehager. Det må sikres trygg skoleveg, økt trafikk forbi skoler og barnehager er uheldig. Avbøtende krav må sikres gjennom rekkefølgekrav.
- **Helse og omsorg** - folkehelse

Forslagsstillers kommentar:

- Det skal gjøres vurderinger etter T-1442. Evt. tiltak sikres i plankart og bestemmelser.
- T-1520 benyttes til vurdering av luftforurensning. Evt. avbøtende tiltak tas inn i bestemmelsene.
- Innarbeide kommunens bestemmelse om forurenset grunn.
- Naturmangfold omtales i planbeskrivelsen
- Det skal utarbeides et klimagassregnskap
- Håndtering av overvann beskrives

- Massebalanse beskrives i planbeskrivelsen
- Det tas inn en bestemmelse om fremmede arter og massehåndtering.
- Friluftsliv beskrives i planbeskrivelsen
- Virkninger for barn og unge beskrives i planbeskrivelsen

NVE

- Generelt innspill, anbefaler bruk av Kartbasert veileder for reguleringsplan. Samt vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering

Trøndelag brann- og redningstjeneste

- Må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slukkeinnsats, uansett årstid.
- Det må planlegges kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøy
- Samt planlegge vannforsyning til brannsløkking
- Tiltaket må ikke redusere tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg

Forslagsstillers kommentar:

- Beskrives i planbeskrivelse og ROS-analyse

LUKS (Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter)

- Stenging vil få store konsekvenser for varetransporten, påvirkning langt utenom tiltaksområdet og svekker trafikksikkerheten i øvrige gater samt ved skole og barnehager.
- Ber om at planområdet utvides og det gjøres en mer helhetlig løsning.
- Planen må legge inn nødvendige arealer til vareleveranser, dette innebærer blant annet adkomstveier og biloppstillingsplasser slik at gjeldende regelverk ivaretas.
- Se på mulighetene for felles varemottak med lager til virksomhetene.
- Planen må beskrive hvordan sikkerheten for myke trafikanter og sjåførenes arbeidsmiljø blir ivaretatt.
- Varetransport må legges inn i planen.
- Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlige situasjoner.
- Varetransportørene har behov for lasteplass på 20 m pr. kvartal
- Det må settes av areal til nødvendige biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjemleveranser i boligområder.
- Krav i TEK-17 for varemottak skal ivaretas
- IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede
- Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering må ikke overstige 50 meter, 20 meter ved gjentakende leveranser. Transportveien skal være fri for snø og is.

Forslagsstillers kommentar:

- Beskrives i planbeskrivelse og trafikknottat

Bane NOR

- Nasjonale og vesentlige regionale interesser til jernbanen i dette området.
- Planlagt tiltak må ikke vanskeliggjøre/forandre drift, vedlikehold og oppgradering av jernbanen.
- Anbefaler at det tas initiativ til samordning av veiltak og jernbanetiltak.
- Nylig vedtatt plan for oppgradering av Skansen stasjon, plan for Mellomila må unngå å komme i konflikt med denne.
- Alternativ transport for tog ved Skansen stasjon stopper i dag ved bussholdeplass Skansen i Kongens gate. Viktig at dette ivaretas i framtiden og i anleggsfasen.
- Viser til krav til planlegging i nærheten av jernbanen
- Tiltak innenfor en avstand på 30 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje må vurderes etter jernbaneloven §10. Søknadspliktige tiltak er avhengig av tillatelse etter jernbaneloven.
- Anbefaler kontakt for gjensidig informasjon. Gjerne i samarbeid med kommunen.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering, dialog opprettes

AtB

- Enveisregulering av Mellomila vil sannsynligvis medføre mer trafikk i Ilevollen/Hanskemakerbakken som blir en viktig innkjøring til Ila-området. Dette er også buss- og trikketrase. Vi oppfordrer planforslaget derfor til å si noe om konsekvensene for trafikken og fremkommeligheten for kollektivtrafikken i Ilevollen/Hanskemakerbakken.
- Vi foreslår at det også ses på muligheten for og konsekvensene av en løsning med færre avkjørsler, der også utkjøring fra Mellomila til Kongens gate stenges.
- Vi ønsker å være involvert når resultatene fra trafikkanalysen foreligger og ser frem til videre dialog om prosjektet

Forslagsstillers kommentar:

- Beskrives i planbeskrivelse og trafikknnotat. Dialog opprettes.

Kystverket

- Nord for Nedre Ila ligger havneområde med blant annet Ila kai 26_31 - et ISPS havneanlegg og anløp for cruise-trafikk
- Passeringer etter skipskategori viser blant annet ca. 500 passeringer med offshorefartøy og spesialfartøy, ca. 350 lasteskip, ca. 130 fiskefartøy, ca. 130 passasjerskip og ca. 20 tankskip.
- Det er viktig at havneanlegget har mulighet til å drive sikkert og effektivt. Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer, bl.a. arealtilgang, tilknytning til overordnet infrastruktur og kontinuerlig drift (24/7).
- God og effektiv tilførselsvei til havnen må sikres i det videre planarbeidet slik at havnens funksjon som logistikk-knutepunkt og som attraktivt areal for nærings- og havnevirksomhet ivaretas. Det vil si at gods og trafikk kan bringes til og fra området på en optimal måte.

Forslagsstillers kommentar:

- Beskrives i planbeskrivelse, ROS-analyse og trafikknotat.

Trøndelag fylkeskommune

- **Overordnet plan** - det må belyses om planforslaget er i tråd med overordnet plan.
- **Barn og unge** - ved planlegging av den trafikale endringer er det viktig å ta hensyn til henting og levering ved skolene i området. Ber om at det vurderes etablering av en egen hente- og leveringszone for skolene. Soneparkeringsplasser i gaten kan med fordel erstattes med sykkelparkeringsplasser slik at området rundt skolen blir tryggere for barn og unge.
- **Fylkesveg, trafiksikkerhet** - tiltaket er veldig positivt med tanke på å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikk på fylkesvegen. Planforslaget må synliggjøre gode begrunnelser for hvorfor Mellomila ikke kan stenges fullstendig for biltrafikk.
- **Kulturminner eldre tid** - foreløpig vurderes det å være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Forslagsstillers kommentar:

- Beskrives i planbeskrivelse og trafikknotat. Vedtak som ligger til grunn for den valgte løsningen i Kongens gate la opp til at avkjørselen til Mellomila skulle utredes for helt eller delvis stenging. Etter en innledende vurdering av fylkeskommunen konkluderte man med at kun utkjøring ville gi gode nok forhold for kollektivløsningen, samtidig som de trafikale ulempene ble betydelig redusert sammenlignet med full stenging. Særlig tatt i betraktning at Mellomila er enveisregulert i boligområdet ved Ila skole gjør det å tillate kun utkjøring at det blir et naturlig kjøremønster i området.

DSB

- Generelt innspill, viser til at Statsforvalteren følger opp.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering

6.2.2 Private aktører

Mathias Sletten/Sameiet Mellomila 34

- Ulempe for atkomst til parkeringsarealer som tilhører sameiet Mellomila 34. Foreslår skilting om at kjøring til eiendommene er tillatt.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering

Mary Licata Dale

- Tiltaket vil medføre en omvei til Skansen
- Påvirker levering/avlastning til seilforeningen/kajakklubb
- Parken ved Skansen stasjon er en berikelse til miljøet, det samme med treet i krysset Konges gate/Mellomila

- Stenging av tunnel RV706 - dersom stenging blir det økning i trafikken gjennom midtbyen
- Parkering ved Skansen - parkeringsgebyr utfordrende. Ikke ødelegg parkeringsplassen.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering

Erik Jondell

- Ønsker informasjon siden han ikke har anledning til å stille på informasjonsmøte.

Forslagsstillers kommentar:

- Informasjon oversendt.

Leif Roar Selnæs

- Tiltaket vil føre til at kjørelengden for trafikk fra sentrum/Øya til Nedre Ila og Skansen blir forlenget med minst ca. 1,4 km.
- I vintersesongen gjelder dette også brøytebiler og traktorer som henter veilsalt på Skansen.
- Ved innkjøring forbudt fra Kongens gate vil trafikken i bolig gatene og forbi skolene øke.
- Alternative ruter vil lengre omvei og skape mer kø i sentrum og på Nordre Avlastningsveg.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering, trafikale konsekvenser blir vurder i trafikknøttat og planbeskrivelse

Morten Warankov

- Opplever daglig utfordringene i området.
- Situasjonen i Østre Ila er vesentlig forverret etter at soneparkering i Mellomila ble fjernet, beboerparkering (soneparkering) i Østre Ila ble supplert med mulighet for betalparkering (Trondheim kommune) og parkeringsplassene ved Skansen ble gjort om til heldøgns betalparkering (Trondheim Havn).
- Vanskelig å finne parkering, behov for øremerket soneparkering med en eller to korttidsplasser for handlende på Joker og hentende på skoler.
- Det mangler ikke sykkelstativ, men mangel på sykler i stativene.
- Færre parkeringsplasser i Østre Ila vil gi et enda mer uoversiktlig trafikkbilde i krysset, med flere biler som rygger seg ut i krysset.
- Eget sykkelfelt i Mellomila fra Konges gate til Hans Nissen gate vil øke hastigheten på syklistene som skal gjennom et område med mye skolebarn mm. Et bedre alternativ er å sluse syklistene til de to eksisterende sykkeltraseen som allerede fins.
- Dersom man velger å stenge Mellomila for trafikk fra Konges gate vil det være et godt tiltak å gjenåpne Ilevollen for trafikk fra øst fram til O.J. Høyems gate.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering, trafikale konsekvenser blir vurder i trafikknotat og planbeskrivelse. Parkeringsordningen i området er styrt av Trondheim kommune.

Birgitta Berglund

- Etter at det ble vanskelig for besøkende og handverkere å parkere i Østre Ila utenfor Ilevollen 2 eller i Mellomila, er det bare parkeringsplassen nederst i Østre Ila ved Skansen som er aktuell.
- Vanskelig å finne parkeringsautomaten på parkeringsplassen nederst i Østre Ila, ønsker at den blir flyttet.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering. Parkeringsordningen i området er styrt av Trondheim kommune.

Magnhild Reiso

- Tiltaket er svært uheldig for boligområdet Ila, en slik endring vil forårsake mer trafikk gjennom boligområdet, spesielt i Mellomila.
- Beboere i Mellomila og Nedre Ila har sin bilparkering med atkomst via Nedre Ila. Forbud mot innkjøring fra Konges gate vil sluse bilene gjennom boligområdet. Alternativt via Felleskjøpet.
- Mellomila er skolevei og mer trafikk er svært uheldig.
- Mer trafikk vil påvirke kvaliteten av bomiljø og verdi av boliger negativt, og blir et mindre attraktivt område å både bo og ferdes i.
- Mellomila er ei trivelig gate, økende biltrafikk vil prege gaten i retning av bilveg.
- Ila er en turistattraksjon.
- Parkeringsforbud i Mellomila har vært et glitrende tiltak. Forbudet har gitt et mer oversiktlig trafikkbilde, økt trafikksikkerheten for både myke trafikanter og bilister.
- Tiltaket er høyst uønsket, ber om at Ila forblir et trivelig boområde med en trygg skolevei.

Forslagsstillers kommentar:

- Tas til orientering, trafikale virkninger av tiltaket vurderes i trafikknotat og planbeskrivelse.

7 VEDLEGG

- Vedlegg 1 Oversiktskart
- Vedlegg 2-1 Illustrasjonsplan
- Vedlegg 2-2 Snitt
- Vedlegg 2-3 Illustrasjon Nedre Ila – oppmerking av kjøreareal av kjøreareal
- Vedlegg 3 ROS-analyse
- Vedlegg 4 Geoteknisk notat
- Vedlegg 5 Støyvurdering
- Vedlegg 6 Notat luftkvalitet og klima
- Vedlegg 7 Trafikkanalyse Mellomila (Rambøll)

