

REGULERINGSPLAN. MELLOMILA 79 OG 81, ILSVIKVEIEN 22 TRAFIKKNOTAT

Oppdragsnavn **Mellomila 79-81**
Prosjekt nr. **1350043668**
Mottaker **Mellomila 79**
Dokument type **Trafikknotat**
Versjon **2**
Dato **21.06.2021**
Utført av **Kristin Kråkenes**
Kontrollert av **Kristian Sandvik**
Godkjent av **Kristin Kråkenes**

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	1
2.	Dagens situasjon	2
2.1	Kjøreadkomst og vegsystem	2
2.2	Trafikkmengde	2
2.3	Parkering	2
2.4	Ulykkessituasjon	3
2.5	Skolevei og trafiksikkerhet for myke trafikanter	4
2.6	Kollektivtrafikk	4
3.	Reguleringsplan	5
3.1	Parkering	5
3.1.1	Adkomst til parkeringskjeller	6
3.2	Bredde fortau og veg	7
3.3	Biltrafikk	8
3.4	Kollektivtrafikk	9
3.5	Sykeltrafikk	9
3.6	Skolevegtrafikk	9
3.7	Veger og avkjørsler	13
3.7.1	Ny utforming av Ilsvikveien	13
3.7.2	Avkjørsler og kryss	13
3.8	Adkomst for utrykningskjøretøy og flyttebil	15

1. Innledning

Fram til 2018 ble byggene brukt til kontor og treningsstudio, men har stått tomt siden. Gjeldende plan er r20150044 «Mellomila 79 og 81, og Ilsvikveien 22», vedtatt 31.5.2018. I gjeldende reguleringsplan åpnes det for 56-62 boenheter. Planforslaget viderefører formål i gjeldende plan, men det åpnes for 68-70 boenheter i området.

Hensikten med planarbeidet er å oppdatere gjeldende plan, vedtatt i 2018, slik at ønsket ombygging av Mellomila 79 kan gjennomføres. I tillegg åpner planforslaget for et nybygg på nordvestre del av tomte, samtidig som nybygg på nordøstre del av tomte utgår.

2. Dagens situasjon

2.1 Kjøreadkomst og vegsystem

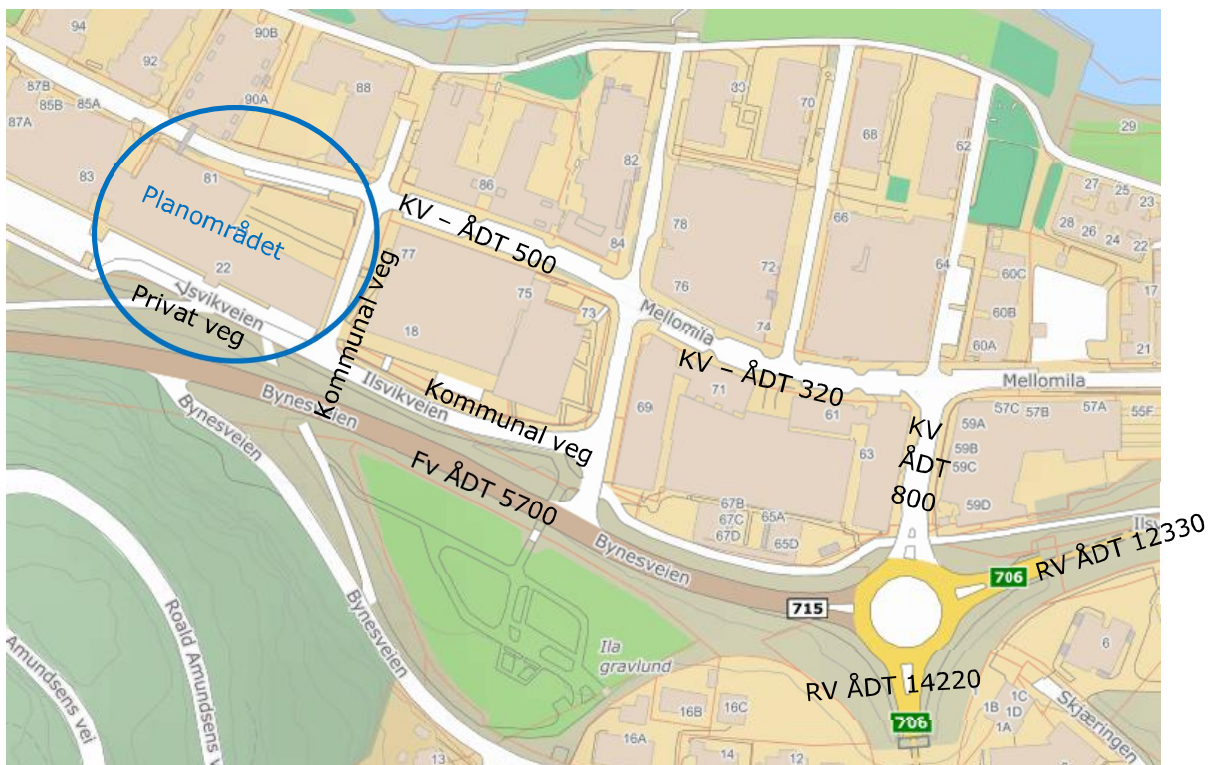
Kjøreadkomst til planområdet er via Mellomila og Ilsvikveien. Det lokale vegnettet i Ilsvika er fysisk adskilt fra det øvrige Ila, og har ikke gjennomgangstrafikk. Det lokale vegsystemet er koblet mot overordnet vegnett via rundkjøringen ved Steinberg tunnelen/ Nordre avlastningsveg (Fv 706) og via kryss med Bynesveien (Fv 715).

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

2.2 Trafikkmengde

Per 2019 har vegene 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. 5700.

Trafikkmender fra vegkart.no er gjengitt på kartet under.

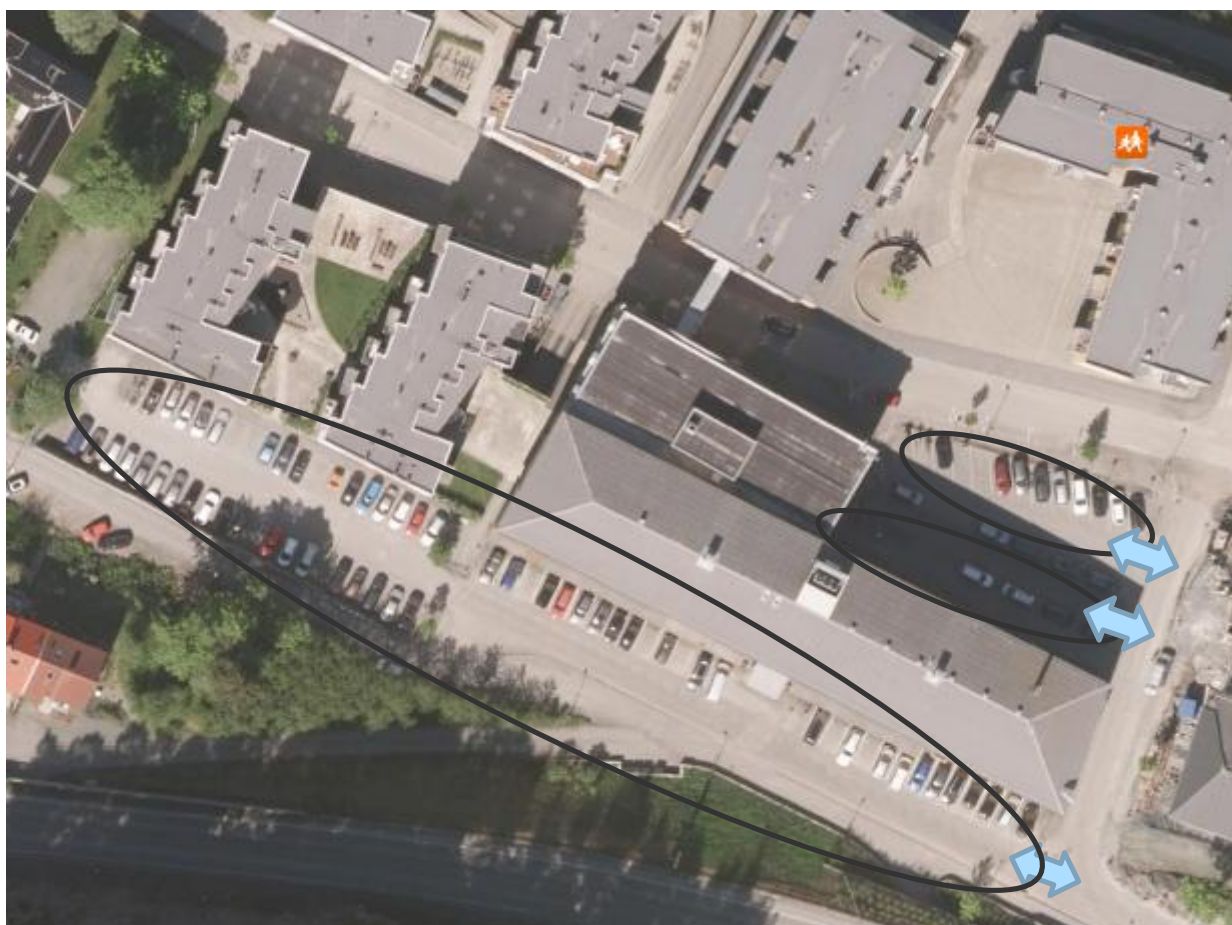


Figur 1: Status, og trafikkmengder tilliggende veier (kilde: vegkart.no)

2.3 Parkering

Dagens parkeringsplasser for bebyggelsen i planområdet er lokalisert sørvest i Ilsvikveien, og nord mot Mellomila. I gjeldende plan stilles det krav til at minimum 15 parkeringsplasser etableres i

parkeringshus. I tillegg kan det etableres inntil 16 plasser på området avsatt til gategrunn (på sørsiden av eksisterende bygg, langs Ilsvikveien).



Figur 2: Parkeringsplasser i dagens situasjon.

Parkeringsplassene i Ilsvikveien har adkomst via felles kjøreveg.

Parkeringsplassene på nordsiden av bygget har to avkjørsler mot offentlig veg. Parkeringsplassene nord for bebyggelsen ligger på to nivåer, hvorav det nederste er på høyde med Mellomila og det øverste på nivå med kjelleretasjen.

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 bevegelsehemmede. Langs den samme delen av Mellomila er det også mange biler som stopper i forbindelse med henting og bringing til barnehagen.

Totalt antall parkeringsplasser innenfor planområdet er i størrelsesorden 80-90 plasser fordelt på de tre områdene vist i figur 2.

2.4 Ulykkesituasjon

I løpet av de siste 10 år er det ikke registrert ulykker med personskade på lokalvegene rundt planområdet.

2.5 Skolevei og trafikksikkerhet for myke trafikanter

Lokalvegene rundt planområdet inngår i en sone med fartsgrense 30 km/t. Vegene har for det meste fysiske fartsdempere. Det er etablert fortau på de fleste strekningene, og det er sammenhengende fortau langs flere aktuelle skoleveitraseer mot Ila skole.

Det er to hovedalternativer for valg av skoleveg mot Ila fra planområdet: Via Bynesveien/ Hanskemakerbakken og via Mellomila. Alternativet langs Mellomila er noe kortere enn alternativet langs Bynesveien, og det regnes derfor med at dette være det mest aktuelle gang- og sykkelalternativer for de fleste skolebarna.

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 lokalvegene. Det er tilrettelagt for trygg kryssing av Bynesveien via undergang rett sør for Ilsvikveien 22.

2.6 Kollektivtrafikk

Per mars 2021 betjenes planområdet hovedsakelig av bussrute 28, som har endeholdeplass i Ilsvikveien. Gangavstanden til holdeplassen fra planområdet er ca. 100 m. Antall avganger per time varierer mellom en og to ganger per time. Kollektivknutepunktet i Ila, som betjenes av blant annet rute 3, rute 12 og trikk, ligger ca. 700 m fra planområdet.



Figur 3: Figuren viser plassering av nærmeste busstopp i forhold til planområde

3. Reguleringsplan

Det skal bygges mellom 68-70 boligenheter i prosjektet fordelt på B1 (eksisterende bygg) og B2 (nytt bygg).

Figuren under viser plankartet.



Figur 4: Planlagt reguleringssituasjon

3.1 Parkering

Området ligger innenfor Kommuneplanens indre sone, der minimumskravet til parkeringsdekning per boenhet er 0,5 parkeringsplasser for bil og 2 sykkelparkingsplasser per boenhet. Dette tilsvarer ca. 35 parkeringsplasser for bil og i alt ca. 140 sykkelparkingsplasser.

Krav til antall bil- og sykkelparkingsplasser dekkes innenfor planområdet. Bilparkering fordeles på overflateparkering i Ilsvikveien (f_SPA1 og 2 og B1), med inntil 29 plasser og i felles parkeringskjeller (under f_SPH) med minimum 8 plasser.

Utforming av parkeringsanlegg for bil.

Det bygges ny parkeringskjeller under eksisterende parkeringsplass nord for Ilsvikveien 22. Parkeringskjelleren er beregnet til å ha en kapasitet på inntil minimum 8 kjøretøy.

Parkeringsplassområdet vest i Ilsvikveien erstattes delvis av felles uteareal. Gjenværende parkeringsplasser opprettholdes som i førsituasjonen. De tverrstilte parkeringsplassene mot Ilsvikveien langs fasaden fjernes og erstattes av forhager.

Parkeringsanlegg for sykkel

Det skal tilrettelegges for 140 parkeringsplasser innendørs. Det er også tilrettelagt for noen sykkelparkeringsplasser utendørs.

Flesteparten av sykkelparkeringsplassene innendørs er plassert i sokkel (U1-etasje) i eksisterende bygg (B1). Det blir inngang fra felles uteområde. Det er også noe areal tilgjengelig for sykkelparkering med direkte adkomst fra p-kjeller.

Figuren under viser

- Bil parkeringsareal på gateplan vest for Ilsvika 79 og plassering av parkeringskjeller under felles uteareal. Markert med sort.
- Sykkelparkering innendørs i sokkel på dagens bygg og i tilknytning til parkeringsgarasje. Markert med rødt.
- Sykkelparkering utendørs. Markert med blått

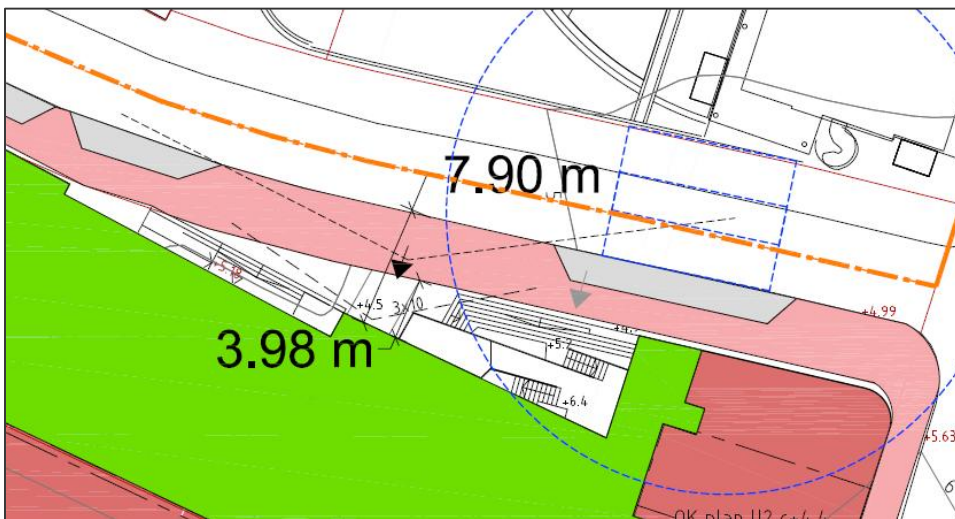


Figur 5: Planlagt situasjon. Parkeringsområder er uthevet

3.1.1 Adkomst til parkeringskjeller

Ny felles parkeringskjeller får adkomst fra Mellomila. Avkjørselen plasseres slik at sikt mot eksisterende fotgjengerovergang, fortau og veg sikres.

Figuren under viser siktlinjene fra utkjøring til parkeringskjeller i forhold til fortau og kjøreareal.



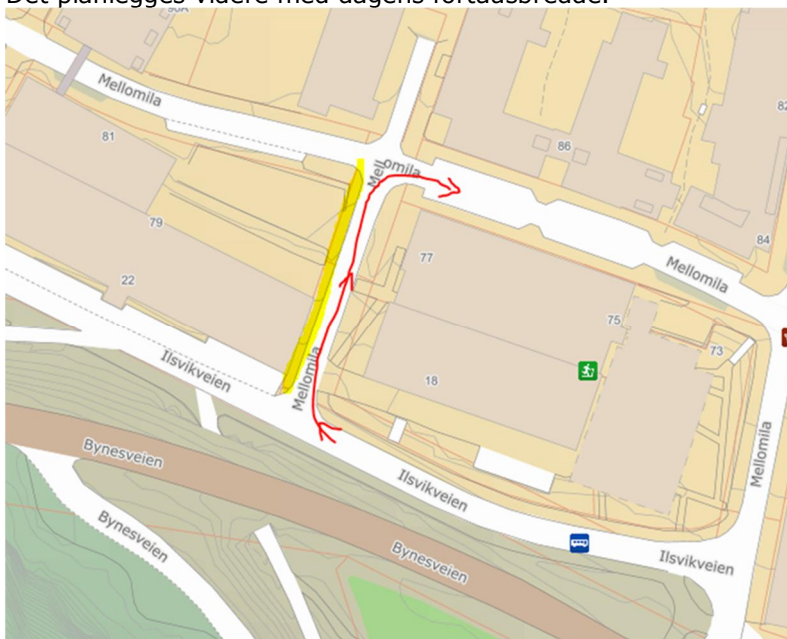
Figur 6: Sikt ved utkjøring fra parkeringskjeller

Ny avkjørsel mot Mellomila medfører behov for å endre utformingen av eksisterende gateparkeringsplasser for bevegelsehemmede langs sørsiden av veien. Det er estimert at 1 parkeringsplasser vil falle bort for å sikre tilstrekkelig sikt ved utkjørselen. Tapte parkeringsplass ble vurdert erstattet innenfor felles parkering eller boligformål, men ble vurdert til å ikke være juridisk mulig i reguleringsplanen. Det er dessuten vurdert til ikke å være en praktisk erstatning da brukerne må ta seg opp eller ned langs den delen av Mellomila som har stigning 1:10.

3.2 Bredde fortau og veg

Det har vært et ønske om å utvide fortauet fra dagens 2 meter til 2,5 eller 3m. Sporing viser at det er ikke mulig å ha en fortausbredde på mer enn 2 meter dersom ikke bussen skal spore over fortauet i et av kryssene, enten i krysset med Ilsvikveien eller i krysset med Mellomila.

Det planlegges videre med dagens fortausbredde.



Figur 7: Skissen viser vegstrekning der det er ønskelig å utvide fortauet. Markert med gult.

3.3 Biltrafikk

Ut fra dimensjonerende tall for trafikkproduksjon (Statens vegvesens håndbok V713) anslås det at de 68-70 leilighetene som skal bygges 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 treningscenteret i førsituasjonen. Mengden tungtrafikk i området vil reduseres ved en ombygging, ettersom kontorvirksomheten generer 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 treningsaktiviteten gir mer trafikk på ettermiddag og kveld. Trafikk til nye boliger vil ha en toppbelastning på morgenen, men spres noe mer ut over ettermiddag og kveld.

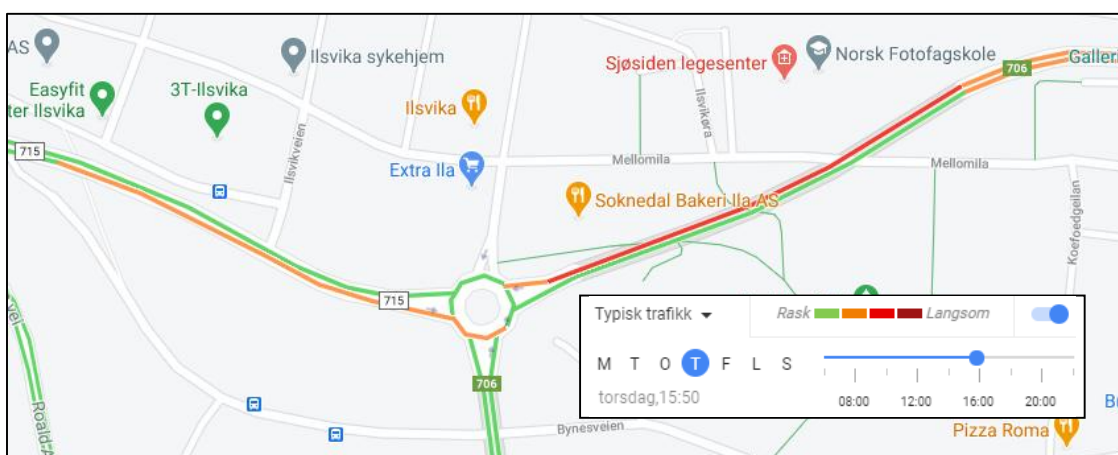
Tilkobling til hovedvegssystem

Generelt er det god plass på tilstøtende hovedvegnett, utenom rushperiodene.

Ifølge Googlemaps Traffic er det mest forsinkelse på hovedvegnettet i området i ettermiddagsrushet rundt kl 16. Resten av døgnet er det registrert lite og ingen forsinkelse. Se figur under.

Med en antagelse om 10% av trafikken i maksimaltiden blir det 20 ekstra bilturer i timen i forhold til en situasjon der det ikke er aktivitet i planområdet i det hele tatt.

I dag står byggene tomme, men sammenlignet med førsituasjonene (med kontor og treningsstudio) forventes det ingen store endringer i forhold til hovedvegnettet. I forhold til gjeldende reguleringsplan tilrettelagt for 56-62 boenheter vil det nye situasjonen skape i størrelsesorden 10 turer frem og 10 turer tilbake i løpet av døgnet.



Figur 8: Forsinkelse av trafikk i ettermiddagsrushet (kilde googlemaps)

3.4 Kollektivtrafikk

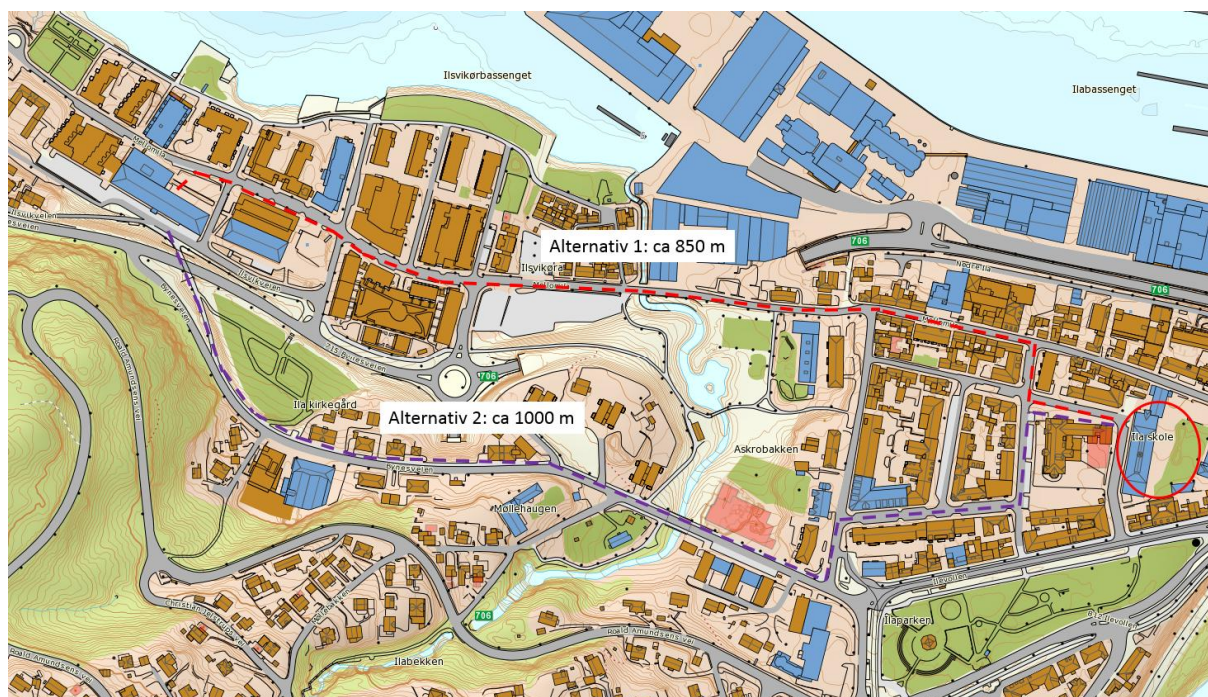
Omreguleringen vurderes ikke til å ha vesentlig innvirkning på grunnlaget for kollektivtrafikk i området, selv om passasjergrunnlaget vil bli noe mindre spesielt på morgen og ettermiddag. De fysiske løsningene som inngår i planen vil ikke ha negativ innvirkning på framkommeligheten for kollektivtrafikk.

3.5 Sykkeltrafikk

Ilsvikaområdet ligger godt til rette for bruk av sykkel til daglige reiser, spesielt rettet mot sentrum. Sykkeltraseen mot sentrum er tilnærmet fri for stigning, og det er kort vei til hovedsykkelruten fra Høvringen mot Ila, og videre mot sentrum fra planområdet. Det er også gode sykkelmuligheter i blandet trafikk langs Mellomila mot sentrum. Tilbudet er likt med dagens utforming.

3.6 Skolevegtrafikk

Det er to hovedalternativer for valg av skoleveg mot Ila fra planområdet: Via Bynesveien/Hanskemakerbakken og via Mellomila. Alternativet langs Mellomila er noe kortere enn alternativet langs Bynesveien, og det regnes derfor med at dette være det mest aktuelle gang- og sykkelalternativer for de fleste skolebarna.



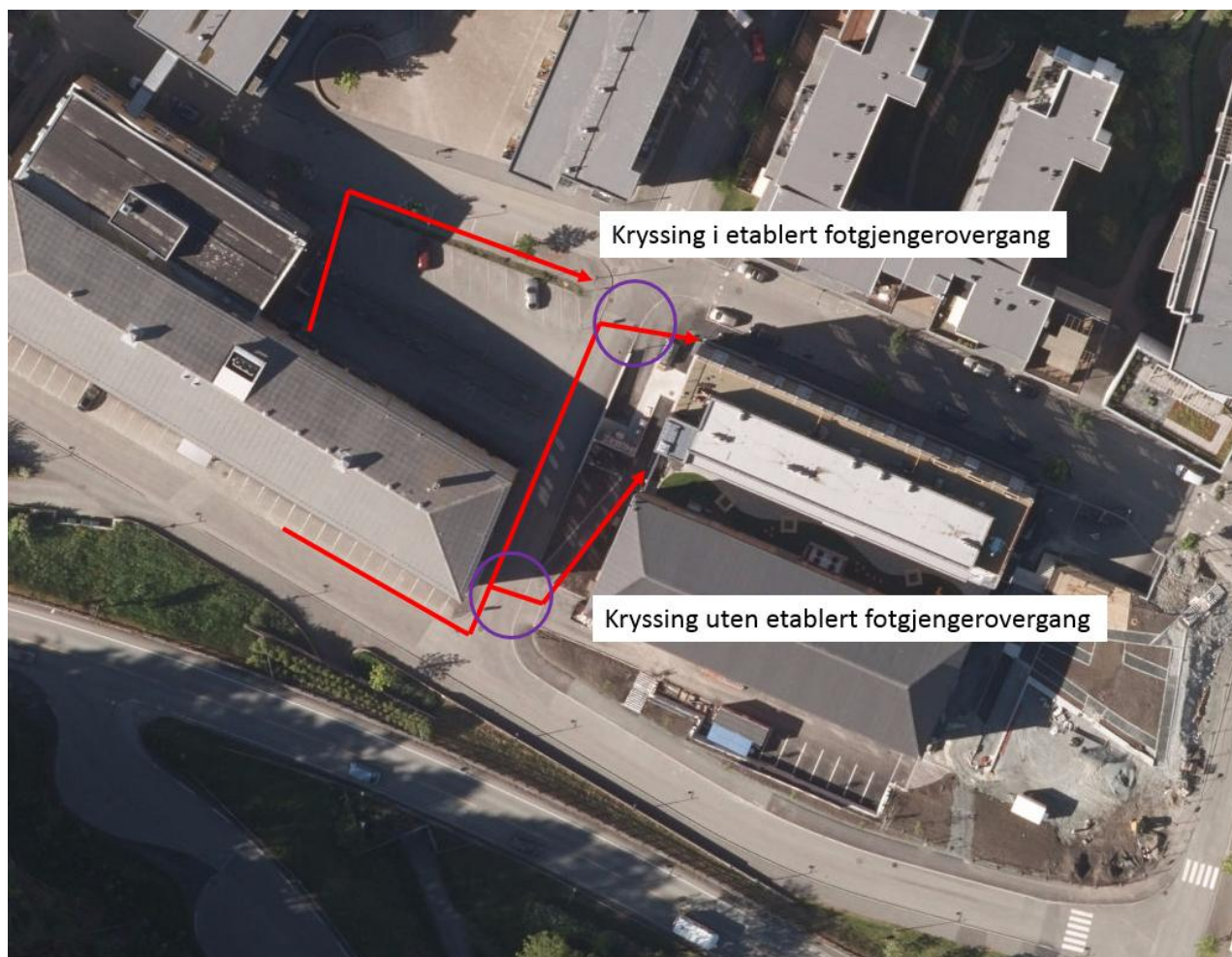
Figur 9: Alternative skolevegruter

Skolevegtrafikken må krysse forbindelsesvegen mellom IIsvikveien og Mellomila. Per i dag er de ikke etablert fotgjengeroverganger over denne vegen. Behovet for dette må vurderes ut fra gjeldende retningslinjer, gitt av Statens vegvesen i håndbok N300. Retningslinjene tilsier at fotgjengerovergang kan etableres når mengden av vegtrafikk og kryssende fotgjengere i makstimen når et visst nivå. Ut fra dagens trafikkmengder i vegen, er det lite sannsynlig at det vil anbefales fotgjengerovergang her.

En alternativ gangrute som anbefales, og som legger opp til å bruke eksisterende etablerte kryssingspunkt, er over framtidig uteareal nord for B1, ned til Mellomila. Her kan Mellomila krysses i en eksisterende fotgjengerovergang.

Kjøreadkomsten til felles parkeringsplass blir opprettholdt via Ilsvikveien. Trafikkmengden blir begrenset til kjøring til og fra parkeringsplassene i område (f_SPA1 og 2 og B1) samt noe kjøring til Ilsvika gård. Den lave trafikkmengden og lavt fartsnivå tilsier at det ikke er nødvendig med fysisk separering mellom gangtrafikk, sykkeltrafikk og biltrafikk.

Kryssing av Mellomila ved B1. Skolebarn som kommer fra de gjennomgående leilighetene i første etasje i B1 og går mot Ila via Mellomila, må krysse forbindelsesvegen mellom Ilsvikveien og Mellomila, eller gå til Mellomila langs fortauet øst for B1. Fortauet øst for B1 er relativt smalt (ca 2 m), og det er problematisk å utvide bredden på dette av hensyn til kollektivframkommeligheten. På østsiden av forbindelsesvegen er det etablert fortau som vedlikeholdes om vinteren.



Figur 10: Sannsynlige gangtraseer ut av planområdet mot Mellomila (korteste skolevei)

Per i dag er det ikke etablert fotgjengerovergang over forbindelsesvegen ved B1. Behovet må vurderes ut fra gjeldende retningslinjer, fastsatt av Statens vegvesen.

Retningslinjene tilsier at fotgjengerovergang kan etableres når mengden av vegtrafikk og kryssende fotgjengere i makstimen når et visst nivå. I veger med fartsgrense 30 km/t og reelt fartsnivå maks 35 km/t, tilsier retningslinjene at det bør vurderes gangfelt når antall fotgjengere/ syklistene i makstimen overstiger 40 (se [Figur 11](#))

Siden anbefalingene er knyttet til et konkret antall fotgjengere, bør en vurdering av behov for gangfelt gjøres ut fra en registrering av det reelle antallet fotgjengere som krysser vegen.

Trafikk-mengde (ÅDT)	Beskrivelse av type veg (typisk)	Kryssende i makstimen, fotgjengere/syklister ²⁾	Anbefaling	Type sikring (i tillegg til alle generelle krav omtalt i kap.3)
Fartsgrense 30 km/t (krav om fartsnivå på maks 35 km/t)				
0 - 4000	Veger ofte uten fortau eller GS-veg og mye spredt kryssing. Ofte boligområder eller "lavtrafikkerte" sentrumsgater	0 - 40	Ikke nytt gangfelt ¹⁾	Her sikres vegene med tilstrekkelig antall humper eller "miljøgate"-utforming (innsnevring, fortausutvidelser) slik at fartsnivået ligger på <35 km/t. I boligområder med 30-sone bør eksisterende gangfelt fjernes (supplering av humper vurderes).
		> 40 eller mange trafikanter med særskilt behov	Bør vurdere gangfelt på viktige gangtraseer	Gjelder spesielle tilfeller i sentrumsgater. Opphøyd gangfelt eller opphøyd kryssområde
4000-8000	Veger ofte med fortau eller GS-veg men fortsatt en del spredt kryssing. Ofte sentrumsgater	0 - 30	Ikke nytt gangfelt ¹⁾	Her sikres vegene med tilstrekkelig antall humper eller "miljøgate"-utforming.
		> 30 eller mange trafikanter med særskilt behov	Bør vurdere gangfelt på viktige gangtraseer	Gjelder spesielle tilfeller i sentrumsgater (ofte i kryss). Opphøyd gangfelt eller opphøyd kryssområde
> 8000	Veger med fortau eller GS-veg, noen ganger tosidige anlegg, sentrumsgater, mye kryssing i kryss	0 - 20	Ikke nytt gangfelt ¹⁾	Her sikres vegene med tilstrekkelig antall humper eller "miljøgate"-utforming
		> 20 eller mange trafikanter med særskilt behov	Bør vurdere gangfelt på viktige gangtraseer	Gjelder spesielle tilfeller i sentrumsgater. Opphøyd gangfelt eller opphøyd kryssområde, trafikkøyer

Figur 11: Tabell, kriterier for gangfelt (kilde: Statens vegvesen, håndbok V127)

Siden planforslaget innebærer at atkomst til parkeringsareal nord for B1 blir lagt til Mellomila, vil trafikkmengden i forbindelsesvegen gå ned. Kriteriene for trafikksikker skoleveg fra Trondheim kommunes trafikksikkerhetsplan tilsier at det er trafikksikkerhetsmessig akseptabelt også for yngste skolebarna å krysse og ferdes langs lavtrafikkerte veier dersom fartsnivået er lavt (se figur [Figur 12](#)).

FERDSEL LANGS BILVEG:

Fartsgrense (km/t):	Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag:
30	Fysisk fartsdemping (200 – 500 ÅDT)
40	Fortau, fysisk fartsdemping, skuldre
50	Fortau, gang- og sykkelveg
60	Atskilt gang- og sykkelveg

KRYSSING AV VEGER OG GATER:

Fartsgrense (km/t):	Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag:
30	Fysisk fartsdemping (1000 – 3000 ÅDT)
40	Gangfelt (belyst) og fysisk fartsdemping eller opphøyd gangfelt
50	Signalregulering (separat gangfase), evt. opphøyd gangfelt. Midtrefuge ved flere felt
60	Planskilt kryssing, evt. signalregulering (separat gangfase), eller opphøyd gangfelt og særskilt fartsgrense 30-40 km/t

Figur 12: Kriterier for seksåringers ferdsel til skolen (kilde: Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012- 2016).

For å sikre et lavt fartsnivå på strekningen, foreslås det å etablere fartsdempende tiltak. Tiltakene må utformes ut fra Trondheim kommunes retningslinjer for fartsdempingstiltak i kollektivtrase.

Skolebarn som bor i øvrige leiligheter i B1 har mulighet til å gå til Mellomila og det offentlige fortaustilbudet langs vegen via felles uteoppholdsområde. De som benytter denne traseen kan krysse Mellomila i allerede etablerte gangfelt.

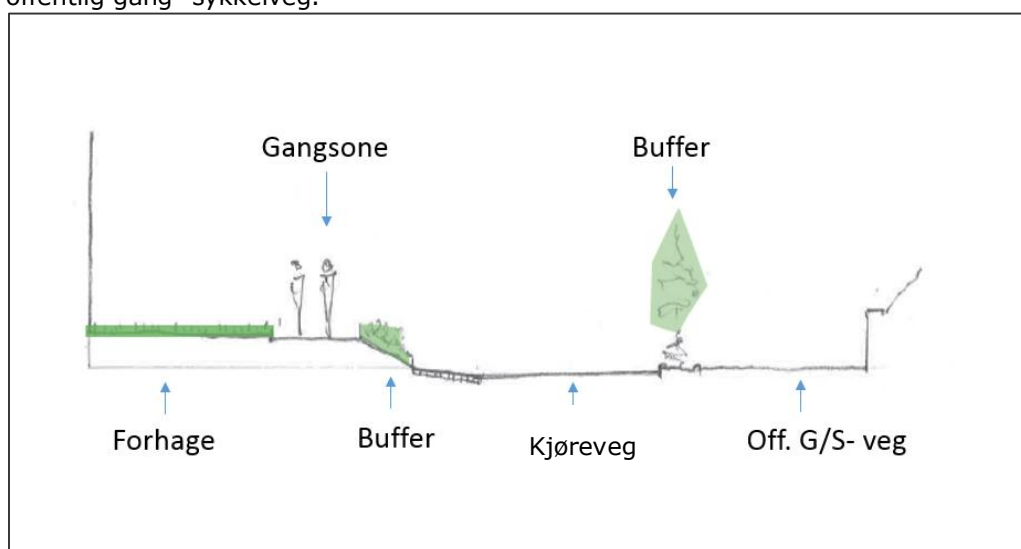
3.7 Veger og avkjørsler

3.7.1 Ny utforming av Ilsvikveien

Trafikkbelastningen i Ilsvikveien vil reduseres sammenlignet med førsituasjonen. Dette som følge av at antall parkeringsplasser går ned, og at dagens taxi-, besøkstrafikk og varelevering til kontorvirksomheten faller bort.

Ut fra antallet parkeringsplasser, anslås trafikkmengden i Ilsvikveien til å ville bli ca 30- 50 turer per døgn. Med denne trafikkmengden tilsier Trondheim kommunes retningslinjer for etablering av fortau at dette ikke er nødvendig. Myke trafikanter som ferdes langs denne delen av Ilsvikveien vil også ha mulighet til å benytte det private gangarealet som ligger mellom hagene og vegarealet.

Figur 13 viser foreslått tverrsnitt for Ilsvikveien med forhager, gangsone, buffersoner, kjøreveg og offentlig gang- sykkelveg.



Figur 13: Foreslått tverrsnitt Ilsvikveien

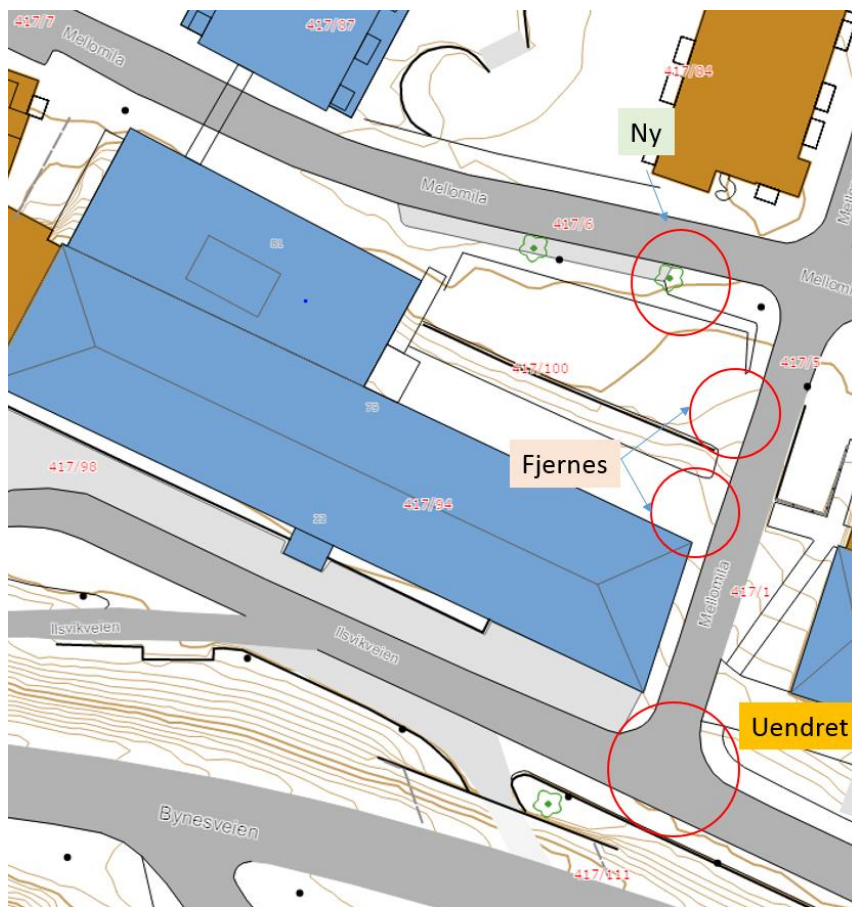
3.7.2 Avkjørsler og kryss

Kryss mellom Ilsvikveien og Mellomila sørøst for B1 opprettholdes som i dag. Renovasjonsanlegg som plasseres i Ilsvikveien detaljutformes for å sikre tilstrekkelig sikt inn i Ilsvikveien.

Plasseringen av ny avkjørsel mot Mellomila tilpasses for å gi tilstrekkelig avstand til eksisterende fotgjengerovergang, og for å sikre tilstrekkelig sikt mot fortau og veg. Plasseringen tar også hensyn til det eksisterende torgarealet på nordsiden av Mellomila, ved at avkjørselen ikke munner ut rett overfor dette.

Plasseringen av ny avkjørsel medfører behov for å endre utformingen av eksisterende gateparkeringsplasser for bevegelsehemmede langs sørsiden av Mellomila. Det er estimert at 1 parkeringsplasser vil falle bort for å sikre tilstrekkelig sikt ved utkjørselen fra parkeringskjelleren.

Eksisterende avkjørsler fra to parkeringsareal nordøst for B1 fjernes.



Figur 14: Planens konsekvenser for kryss og avkjørsler

3.8 Adkomst for utrykningskjøretøy og flyttebil

Utrykningskjøretøy har tilgang til sørsiden av B1 kjøreveg langs hele fasaden mot Ilsvikvegen. Nordre del av B2 er innen rekkevidde for utrykningskjøretøy som stilles opp i Mellomila.



Tegnforklaring

	Dagens tomregrenser		Plantekasse		utemøbler
	Eks./ny støyskjerm		Buksfelt		Lekeutstyr
	Mur m. rekkverk		Stauder/urter		Avfallssystem - nedkast avfallsug/ bunttømte container /døkkingspunkt
	Ny punktøyde		Plen		Sykkelparkering
	Eks. punktøyde		Eks. tre		Fergola - hengende vegetasjon
	Innmålt		Nytt tre/stor busk		Oppstilling sHgebill - ensidig
	Privat terrasse				
	Asfalt/fast dekke				
	Fast fallunderlag				
	Sandkasse				
	Avvikende beleg				

Figur 15: Utsnitt fra illustrasjonsplan

Flyttebil

Flyttebil betjener B1 fra Ilsvikveien via hovedinngangen.

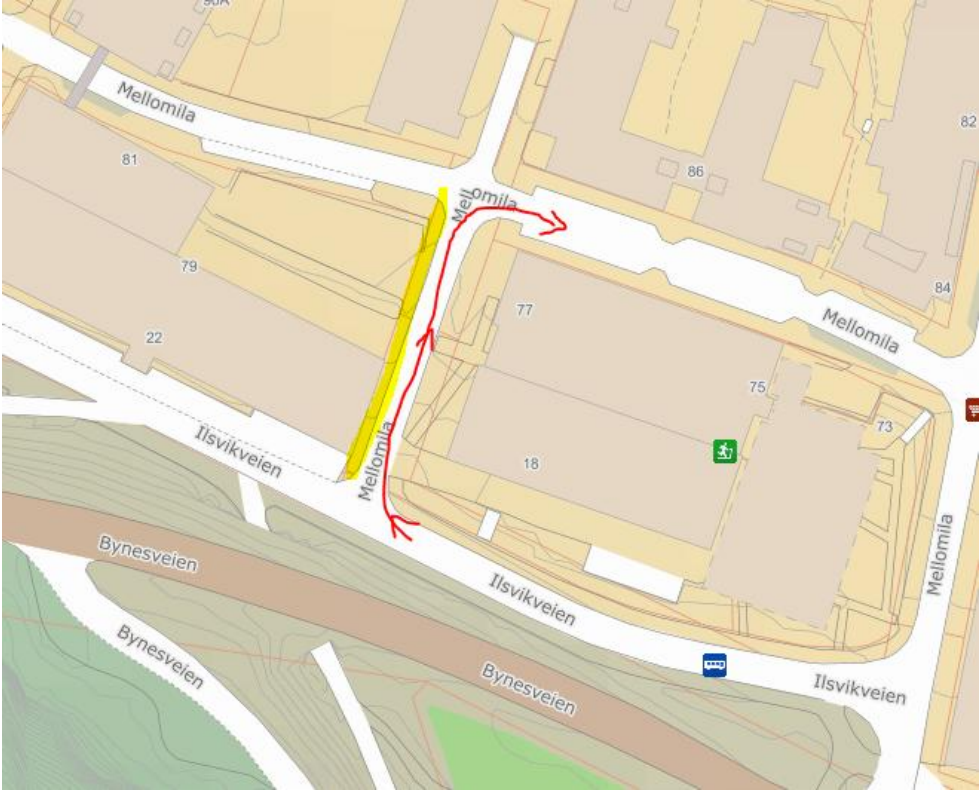
B2 betjenes med flyttebil fra Mellomila, eller fra Ilsvikveien via B1 og heis.

NOTAT

Oppdrag **Mellomila 79-81**
Oppdragsgiver **Trh-Utvikling AS**
Notat nr. **SAMF-00-NOTAT rev. 01**
Dato **15.02.2021, revidert 04.03.21**
Til **PLAN Arkitekter AS v/ Siri Monkan**
Fra **Rambøll v/ Tonje Ellefsen**
Kopi **Trh-Utvikling v/ Roger Holmgren,
PLAN Arkitekter AS v/ Kari Bøgle
Rambøll v/ Dag Denstad, Vebjørn Borgen Gladsø og Kristin Kråkenes**

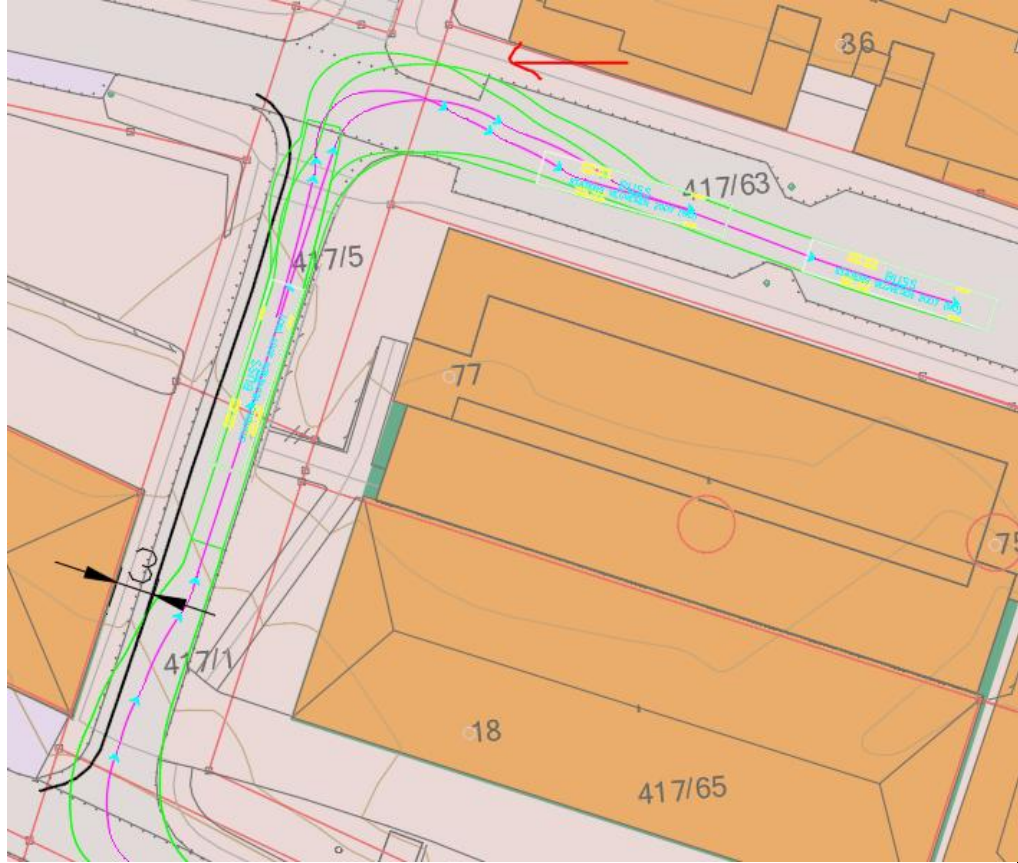
Notat for sporing av buss

Bakgrunn: Ønske om utvidelse av fortau på østsiden av eiendommen (langs gate mellom Mellomila 79 og 3T)

<p>Vegbredder :</p>	<p>Dagens fortausbredde i gata Mellomila på østsiden av Mellomila 79 er ca. 2 m og vegbrekke 5-5,5 m.</p>  <p>Trondheim kommune ønsker at dette fortauet utvides til 3 m eller 2,5 m, dersom det fortsatt er mulig for bussen å svinge ned i krysset Mellomila/Mellomila. Ny vegbrekke blir ca. 4,25 meter</p>
-------------------------	---

Sporing:

Sporingskurver for to ulike situasjoner ved fortausutvidelse til 3 m er vist på utklippet:



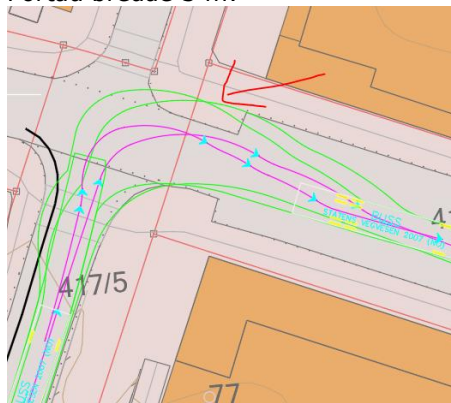
Sporingskurve med fortausutvidelse til 2,5 m:



Kryss:

Krysset Mellomila/Mellomila er det kritiske for bussen, og med en fortausutvidelse til både 2,5 m og 3 m vil bussen havne godt over fortau og langsgående parkering i gata Mellomila nedenfor/nord for Mellomila 77.

Fortau bredde 3 m:



Fortau bredde 2,5 m:



NOTAT

Oppdrag **Mellomila 79-81**
 Oppdragsgiver **Trh-Utvikling AS**
 Notat nr. **SAMF-01-NOTAT**
 Dato **26.05.2021**
 Til **PLAN Arkitekter AS v/ Kari Bøgle**
 Fra **Rambøll v/ Tonje Ellefsen**
 Kopi **PLAN Arkitekter AS v/ Siri Monkan**

Notat for beregnet sikt

Bakgrunn: Siktanalyse ifb. med kryss og avkjørsler rundt Mellomila 79-81, fartsgrense 30 km/t, ÅDT i dag = 300-500.

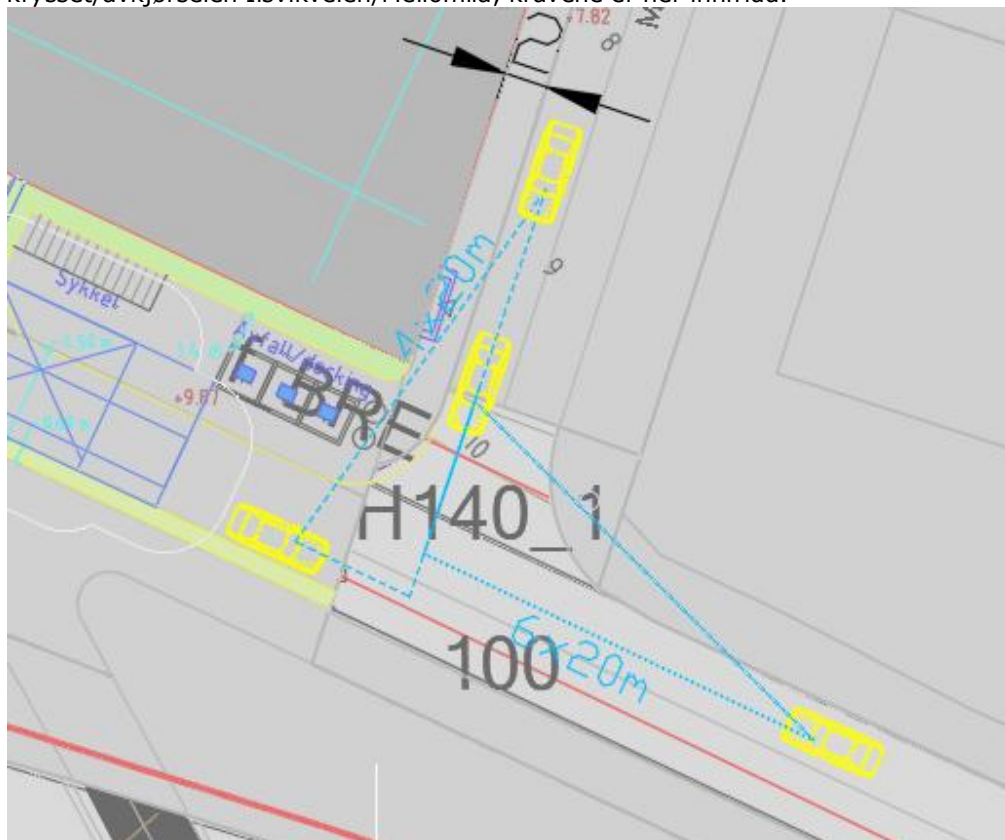
Fra SVV Hb N100 side 64:

«Innen sikktrekanten skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebanelnivå. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i avkjørselen og kjørebanelnivå i primærvegen, er fritt for sikthindringer. Objekthøyden settes lik 0,25 m.»

<p>Kryss Mellomila/Mellomila</p>	<p>Stopsikt med verdi 20 m og sikktrekanter i aktuelle kjøreretninger i krysset Mellomila/Mellomila, sikt forbi nybygg er ok. Enkeltstående trær er ok i sikktrekanten så lenge trekrona ikke er sikthindrende.</p>
<p>Kryss</p>	

Kryss
Ilsvikvn./
Mellomila

Stopsikt med verdi 20 m og sikttekantene i aktuelle kjøretninger i krysset/avkjørselen Ilsvikveien/Mellomila, kravene er her innfridd.



Kryss og
avkjørsel

Snuplass

Snuplass i vest mot Ilsvika gård, her er det usikkert på hva som menes da sikten blir som den er i dag uten nye hindringer. Har beregnet den som et uregulert X-kryss med stoppsiktverdi 10 m. Ingen sikthinder må foreligge innenfor denne firkanten.

