



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

## Delegasjonsvedtak i plansak NR: BYGGRÅD 9/21

Vår saksbehandler  
Sigrid T-S Gilleberg

Vår referanse  
20/22497-34  
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

Dato  
28.06.2021

### Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn av Mellomila 79 og 81 og Ilsvikveien 22, detaljregulering, r20210008

Byplansjefen har etter delegasjon fattet følgende vedtak:

#### VEDTAK

Byplansjefen vedtar å legge forslag til detaljregulering av Mellomila 79 og 81 og Ilsvikveien 22 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Plan arkitekter, datert 24.3.2021 sist endret 22.6.2021 (over grunnen) og 14.6.2021 (under grunnen), i bestemmelser sist endret 28.6.2021 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 28.6.2021

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11 og etter Trondheim kommunes delegasjonsregler.

#### SAKSFRAMSTILLING

##### Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av PLAN arkitekter AS som plankonsulent, i samarbeid med Skibnes arkitekter AS, på vegne av forslagstiller Mellomila 79-81 AS. Komplette planforslag ble sendt inn til kommunen 30.3.2021, men ble etter avtale om utvidet behandlingstid bearbeidet og supplert i samråd med byplankontoret frem til 22.6.2021

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Postadresse:  
TRONDHEIM KOMMUNE  
Byplankontoret  
Postboks 2300 Torgarden  
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:  
Erling Skakkes gate 14

Telefon:  
+47 72542500

Organisasjonsnummer:  
NO 989 091 409

E-postadresse: [byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)

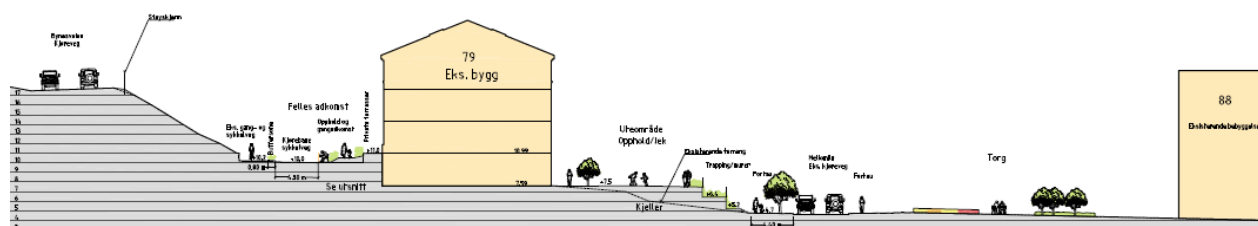
Internettadresse:

## Beskrivelse av planforslaget

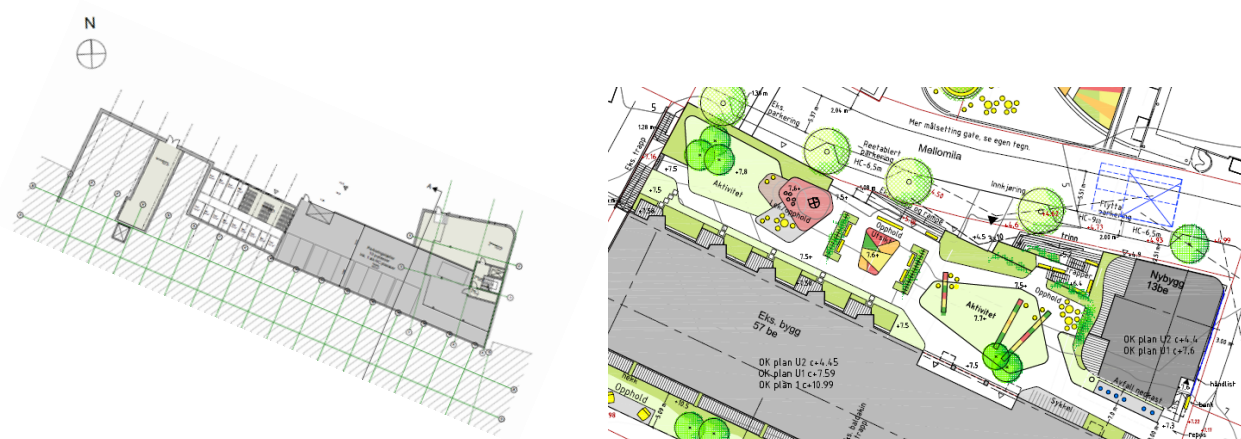
Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av sentrumsnære boliger i Iilsvika. Innenfor planområdet er det i dag et bygg med antikvarisk verdi, lagerbygg for Norges kooperative landsforening – NKL, som de siste årene har vært brukt til kontor og treningsstudio. Planområdet ble regulert til boligformål også i 2018, men det er nå foreslått å legge til rette for et nybygg nordøst på tomten, og å rive deler av eksisterende bebyggelse i nordvest (ca. 1.650m<sup>2</sup>). Det gjøres også noen endringer i rammene for ombygging av det eksisterende bygget til bolig.



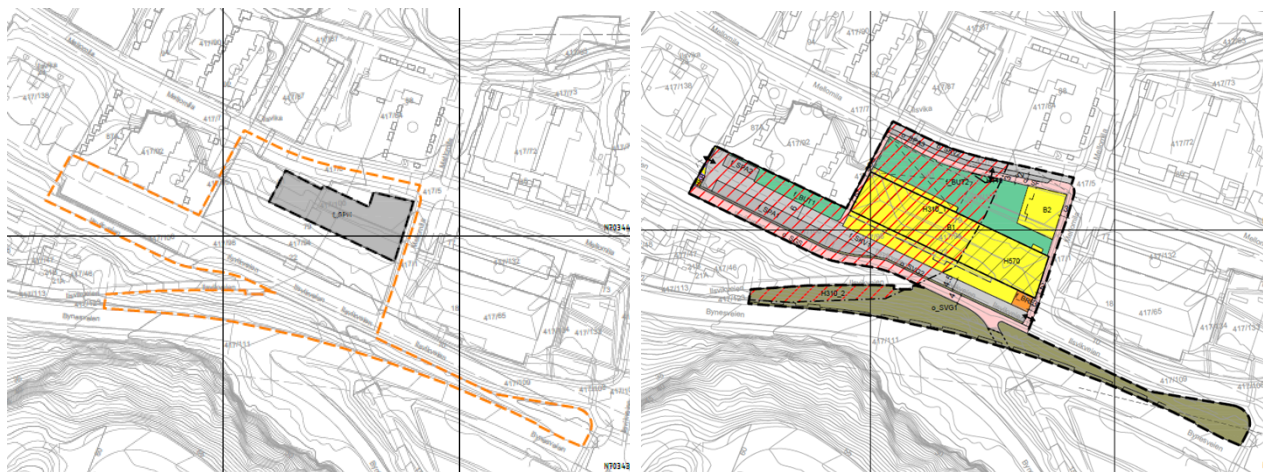
Modellbilder over: fugleperspektiv sett fra sør til venstre og fra nord til høyre, som viser eksisterende bebyggelse som bygges om til boligformål (langt bygg) og nybygg på hjørnetomta, med felles uterom på tak over parkeringsanlegg mot nord.



Terrengsnitt som viser organiseringen i terrenget. Under uterom mot nord (høyre) er det delvis garasje og sykkelbod.



Sammenstilling av kjellerplan og illustrasjonsplan som viser arealbruk over og under grunnen.



Over: plankart under og over grunnen

Planforslaget ivaretar kravet om minimum 10 boliger per dekar for sentrumsformål.

Det foreslås minimum 68 og maksimum 70 boenheter. Planområdet får en høyere utnyttelse enn i gjeldende plan, som stilte krav om minimum 56 og maksimum 62 boenheter. KPA legger en gjennomsnittstørrelse på 70 m<sup>2</sup> BRA boligformål til grunn for beregning av tetthet, og planforslaget har med denne beregningsmetoden en tetthet på 18 boliger/daa. Legges minimumskravet på 62 boliger til grunn for beregningen, blir tettheten ca. 12 boliger per daa. Maksimal tillatt boligtetthet er høy sett i lys av at hoveddelen av areal for bolig i planen innebærer ombygging av et eksisterende bygg med høy antikvarisk verdi.

Planforslaget sikrer en variert boligsammensetning

Totalt er det illustrert 70 boenheter for begge bygg, fra 35 m<sup>2</sup> til 170 m<sup>2</sup>, med en snittstørrelse på 69,1 m<sup>2</sup>. Bestemmelsene sikrer variert boligsammensetning.

Vernet bebyggelse (klasse C) er et viktig premiss for planforslaget

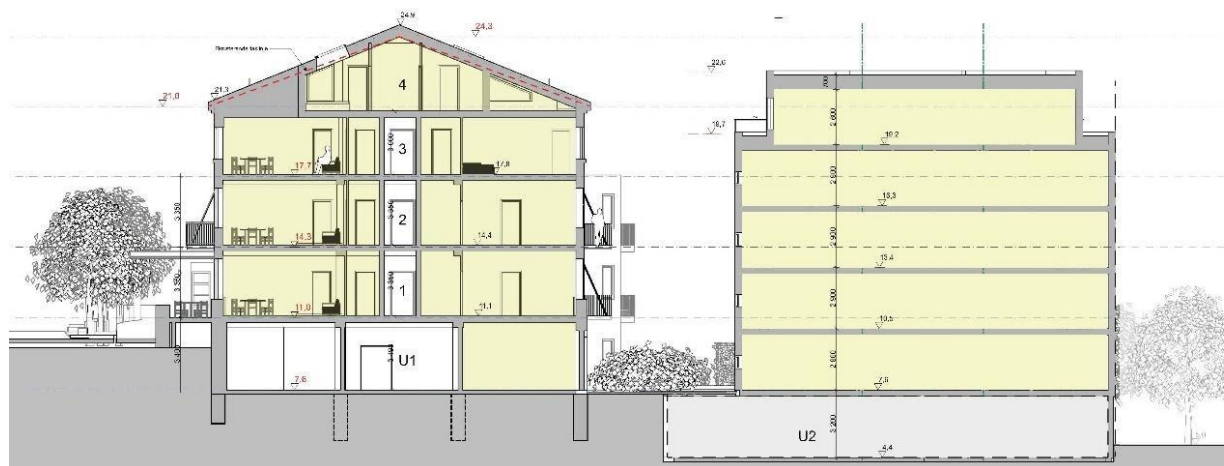
Planforslaget har til hensikt å legge til rette for at den eksisterende bebyggelsen (lagerbygg for Norges kooperative landsforening - NKL) tas i bruk til boliger, ved ombygging av den historisk verdifulle bygningen, som i dag ikke lenger er i bruk til kontorlokaler. KPA gir føringer for hvordan vernet bebyggelse skal ivaretas og hvordan ny bebyggelse nær verdifull bebyggelse skal utformes:

*§ 9.7 For tiltak inntil eksisterende bygning som i seg selv eller som del av et bygningsmiljø har historisk, arkitektonisk eller annen kulturell verdi, skal hensynet til slike verdier vektlegges. Det skal legges vekt på å legge til rette for bruk av historisk verdifulle bygninger*

*§ 10.2 Bebyggelse markert som antikvarisk verdifull i klasse A, B eller C på "Aktsohmetskart kulturminner" skal søkes bevart. Takform, fasader, vinduer og dører, materialbruk og farger skal søkes opprettholdt for å bevare bygningers og anleggs karakter.*

Bebyggelsen som nå foreslås revet har også antikvarisk verdi, men vurderes av byantikvaren som mindre viktig enn hovedbygget. Planen angir hvilke endringer som kan gjøres i den eksisterende bebyggelsen, blant annet for åpninger i tak, vindus- og døråpninger og balkonger. Dette er gjort i dialog med Byantikvaren.

Byantikvaren anbefaler at ny bebyggelse ikke blir høyere enn gesims på eksisterende bebyggelse for at den skal underordne seg den antikvariske bebyggelsen. Planforslaget foreslår at for nybygg (B2) skal ha maksimal gesimshøyde for 4.etasje være lavere enn gesims på det eksisterende bygget (B1), og maksimal byggehøyde skal ikke overstige mønehøyde på eksisterende bygg (B1), som vist på illustrasjonen under. Øverste etasje på nybygget skal være inntrukket minimum 1,5 meter fra nord og sør.



*Snitt som viser foreslåtte høyder og inndeling i etasjer, byantikvaren anbefaler at maksimal høyde på nybygget i nord ikke blir høyere enn gesims på eksisterende bebyggelse i sør. Det betyr at bebyggelsen ville fått fire etasjer i stedet for fem for å imøtekomme byantikvar.*

**I eksisterende bygg foreslås det ensidige boenheter med hoved-orientering mot nord eller øst**

Kommuneplanens arealdel tillater ikke ensidig belyste leiligheter mot øst eller nord, men det foreslås her å tillate 6 slike leiligheter i den eksisterende bebyggelsen. Dette avviket var også akseptert i gjeldende reguleringsplan fra 2018. Dybden og strukturen på bygget gjør det vanskelig å få gjennomgående leiligheter med god kvalitet. Begrunnelsen for å akseptere avvik her, er muligheten for å benytte et eksisterende, verneverdig bygg til bolig, med tilleggskvaliteter som stor netto takhøyde og store vinduer som gir mye dagslysinnslipp. Bestemmelsene sikrer at boligene får minimum 2,8 meter takhøyde og hver leilighet får minimum 9 meter fasade og balkong. Det vil bidra til at boligene oppleves som lyse selv om det blir lite direkte sollys.

Der det utformes ny fasade etter riving av nordfløyen (i "rivesnittet"), åpnes det opp for å etablere karnapper som gir ekstra lysinnslipp og balkonger. Dette gjelder 15 boenheter i illustrasjonsprosjektet.

Det er kort avstand (7 meter) mellom nybygget (B2) og eksisterende bebyggelse (B1). Det vil kunne gi utfordringer med innsyn og stiller ekstra krav til brannsikring. Illustrasjonsprosjektet viser at planløsningene kan løses slik at det ikke blir soverom henvendt mot soverom, men dette er ikke sikret i bestemmelsene.



*Fasade mot nord, med foreslåtte endringer på fasaden. Til høyre ser vi ny fasade i rivesnittet etter at sidefløyen er revet, med karnapp og balkonger. Til venstre eksisterende fasade med nye balkonger*

*Felles uterom er stort nok, men er ikke solfylt på grunn av eksisterende bebyggelse og terreng.*

Planforslaget sikrer at boligene får tilstrekkelig stort uterom på egne tomt, men oppfyller ikke krav i KPA til at minimum 50 % av fellesarealene skal være solfylt. Eksisterende bebyggelse og terreng kaster mye skygge på planområdet. Den mest solfylte delen av planområdet ligger mellom Bynesveien og eksisterende bebyggelse, og foreslås benyttet til parkering. Det er vurdert å omdisponere noen parkeringsplasser til uterom, men planforslaget vil da ikke oppfylle minimumskravene til parkering i indre by. Som kompensasjon til manglende sol på egne uteareal, er det store tilgjengelige fellesarealer i umiddelbar nærhet som er felles for også denne eiendommen. Dette er beskrevet i et eget notat som følger saken.

*Bebyggelsen er støyutsatt, men bestemmelsene sikrer at boligene får en stille side*

Deler av fasadene er støyutsatt og ligger i gul støysone. Ved en forlengelse av eksisterende støyskjerm langs Bynesveien vil kun 4. etasje (loft) og deler av fasaden i 3. etasje ligge i gul støysone, samt deler av fasaden på nybygget, mot nord. Leiligheter med fasade i gul støysone er sikret tilgang til soverom mot stille side på bebyggelsen.

*Det er store høydeforskjeller i eksisterende gateløp og planområdet.*

Kombinasjonen av eksisterende bebyggelse og gater gjør det vanskelig med trinnfri adkomst nordøst i planområdet. For å unngå avvisende, høye murer mellom boligens uterom og fortauet i gata Mellomila i nord, er det foreslått en trappeløsninger i denne delen av planområdet. Nedtrapping av uteområdet mot gata, sikrer en visuell og fysisk kobling mellom gateløpet i nord og boligens uteområde. Det er sett på mulighet for å etablere ramper heller en trapp, men dette vil begrense mulighetene for å etablere p-kjeller betydelig. For trinnfri adkomst fra nordøst må fortau langs Mellomila benyttes, selv om også denne er bratt i dag (ca. 1:10). Det sikres avbøtende tiltak for dette i form av håndløper langs fortauet og repos langs den bratte delen av bygget. I tillegg stilles det krav om at gangatkomst via heis i garasjen skal utformes på en slik måte at det er lett orienterbart for gående, med tydelig merking og god belysning.

Hovedadkomst fra sør løses med en rampe integrert i det nye vegetasjonsfeltet for å sikre god skjerming av private uteplasser.

Langs planområdets vestsida går det i dag en gangforbindelse med trapp. Den foreslås bevart slik den er i dag, selv om det ikke finnes et trinnfritt alternativ i umiddelbar nærhet.

Smale fortau er utfordrende for fremkommelighet og drift, men bredden økes sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

Planforslaget regulerer fortau i gata langs planområdet, Mellomila. Forbi (øst) eksisterende bygg i Mellomila 79 beholdes fortausbredden på 2 meter som i dag, mens det langs nybyggets østside reguleres fortau med bredde 3 meter. Det er utredet om denne delen av veien kan enveisreguleres for å øke fortausbredden, men det vil gå på bekostning av framkommelighet for buss.

Langs planområdets nordside reguleres det fortau langs ny bebyggelse med en bredde på 2,5 meter. Dette er en økning på 50 cm sammenlignet med gjeldende plan og med dagens situasjon, men gir ikke optimal bredde for drift av fortauet fordi det også må settes av plass til skilting og gatelys. Fri passasje forbi gatelys og skilt blir mellom 1,9 og 2,2 meter. Langs sokkelen til eksisterende bebyggelse i vest, som ikke er forutsatt revet, reguleres det med dagens bredder som er 1,45 meter på det smaleste.



Over: Gatebilder (Google) som viser smale fortau forbi eksisterende bebyggelse og gateparkering

For å gi plass til utkjøring fra ny parkeringskjeller, må en parkeringsplass utgå sammenlignet med i dag.

Planområdet ligger innenfor en kvikkleiresone, men skredsikkerhet er dokumentert.

Skredsikkerhet er dokumentert.

Det stilles krav om at 3.parts kontroll av geotekniske vurderinger må foreligge før sluttbehandling av planforslaget.

Boligbygging her vil i liten grad føre til behov for flere bilrestriktive tiltak i tråd med byveksttalen

Etter metoden for å vurdere planforslaget opp mot målet om 0-vekst for biltrafikk utløser planforslaget økt behov for bilrestriktive tiltak. Det er 750 meter å gå til holdeplass med høy frekvens (metrobus), og Illsvika er ikke definert som et lokalt sentrum, selv om det er mange kvaliteter man forventer å finne i et lokalsenter her. Det er bussholdeplass ca. 100 meter fra hovedinngangene, men denne bussen har lavere frekvens enn metrobussen. Selv om det etter dagens metodikk for vurdering tilsier at det blir økt behov for bilrestriktive tiltak som følger av planforslaget, så mener forslagsstiller at utbygging i sentrumsnære området, med alle servicefunksjoner innenfor gangavstand, underbygger målene i byveksttalen. Prosjektet bidrar med sentrumsnære leiligheter hvor beboere kan ta sin daglige transport med gange og sykkel.

## Vurdering

Planforslaget er basert på en nylig vedtatt plan. Endringene som gjøres vurderes totalt sett som positive.

Hensynet til eksisterende bebyggelse med kulturhistorisk verdi innenfor og nær planområdet har vært sentralt i planarbeidet. I dette tilfellet gjelder det både Mellomila 79 (lagerbygg for Norges kooperative landsforening - NKL) og IISvikveien 18 (Elektrisitetsverket). Disse bygningene har henholdsvis fire og tre etasjer, og begge har formede tak og fasade i pusset mur. Det er sikret i bestemmelser at ny bebyggelse skal tilpasse seg på forskjellige måter, bl. a. med høyde, ved å ha en sluttet form som er typisk for historisk bebyggelse eller med fargebruk og fasadematerialer.

Planforslaget sikrer at ny bebyggelse samspiller med materialer og farger, og ved å la egen gesims være lavere enn gesimsen på nabobygget og øverste byggehøyde være lavere enn møne på nabobygget. Byantikvaren anbefaler at øverste byggehøyde på ny bebyggelse ikke overstiger gesimshøyden på Mellomila 79, og at det ikke åpnes opp for en inntrukket femte etasje. Byantikvaren har i sine innspill anbefalt en ny bebyggelse med en lukket form, det vil si uten inntrukket toppetasje og med takterrasse, for å ta bedre hensyn til de antikvariske verdiene. Alternativt har de åpnet opp for at øverste byggehøyde kan gå opp mot møne på Mellomila 79, gitt at taket formes med skrå flater.

Høyden på nybygget må endelig avklares til sluttbehandling, etter høring. Det er utarbeidet illustrasjoner som viser bebyggelsen med henholdsvis 5 og 4 etasjer, og disse alternativene følger planforslaget på høring. Her må hensynet til den antikvariske bebyggelsen veies opp mot ønsket om å legge til rette for flere sentrumsnære boliger. Kommunedirektøren ønsker innspill som kan bidra til denne vurderingen i høringsperioden.

Planforslaget åpner opp for å tillate noen ensidig belyste leiligheter mot nord og øst og uteområde som ikke er solfylt nok på grunn av eksisterende forhold. Kommunedirektøren mener disse avvikene kan aksepteres i denne planen fordi det samtidig er sikret andre kompenserende kvaliteter som krav om balkong, fasadelengde, takhøyde og tilgang til solfylte fellesarealer i nærheten. Å bo i bygg med antikvarisk verdi, sentrumsnært og nær fjorden er også kvaliteter som er med på å veie opp for manglende solinnfall i leilighetene og på felles uterom.

Fortauene langs Mellomila er smale, også forbi dette planområdet. Fortau bør generelt, i så stor grad som mulig, reguleres med bredde 3-3,5 meter langs gateparkering for å sikre fremkommelighet for drift og for myke trafikanter. Byggegrensen bør i tillegg trekkes 0,5 meter fra formålsgrenser. Dette er ikke sikret i dette planforslaget fordi det vil redusere byggbart areal i så stor grad at foreslått konsept ikke blir gjennomførbart. Mindre bredde til bebyggelse i denne delen av planområdet vil gå på bekostning av bruksareal og romløsninger. Det er allerede kun 7 meter mellom eksisterende bygg (B1) og nybygget (B2), og bygget bør ikke skyves ytterligere mot sør av hensyn til boligkvaliteten. Alternativt kan antallet plasser til gateparkering reduseres for å øke bredden på fortauet. Planforslaget redegjør grundig for eksisterende situasjon og foreslått løsning (vedlegg). Planforslaget vil gi større bredder og bedre fremkommelighet sammenlignet med dagens situasjon og løsninger i gjeldende reguleringsplan.

Planforslaget, slik det foreligger, sikrer areal til langsgående parkering for 5 biler. I dag er det plass til 6 biler i 3 parkeringslommer langs Mellomila. Forslagsstiller har foreslått å sikre areal til offentlige p-plasser innenfor areal avsatt til felles parkering, men det er ikke anledning til å sikre

offentlig bruk av parkeringsplasser som er regulert som «felles» i en reguleringsplan. Det er anbefalt at en av HC-parkeringsplassene får lengde på 9 meter for å kunne benyttes av bil med baklem, og det innebærer i så fall at to plasser slås sammen til en.

Dersom fortauet skal få akseptabel bredde må noen av de offentlige p-plassene utgå. Det er i utgangspunktet uheldig å fjerne parkeringsplasser langs gata, men samtidig viktig å ivareta gående på fortau. Dersom sokkelen på bebyggelsen som planlegges revet også rives, så er det enklere å utvidet fortauet, men det inngår ikke i planforslaget slik det foreligger. Det er blant annet begrunnet med hensynet til lokal stabilitet og praktisk gjennomføring av prosjektet. Dersom muren rives og fortauet utvides vil areal til uteopphold bli redusert. Mulighetene for utvidelse av fortauet må vurderes nærmere fram mot sluttbehandling, på bakgrunn av høringsinnspill.

Planområdet ligger innenfor Ila barneskolekrets og Sverresborg ungdomsskolekrets. Det ble ved oppdatering av skolekapasitetskartet i januar 2021 dokumentert at det ikke er kapasitet på Ila skole nå. Sverresborg ungdomsskole har fortsatt kapasitet. Skolekapasitet må kunne dokumenteres før det kan gis byggetillatelse til nye prosjekt, og dette er sikret i bestemmelsene.

Det er stilt rekkefølgekrav om opparbeidelse av eget uterom og parkeringsplasser. Planen legger til rette for å forlenge eksisterende støyskjerm mot FV 715, som etter ferdigstilling overtas av Trøndelag fylkeskommune (vegeier). Rekkefølgekravene ansees som gjennomførbare.

Planforslaget vil bidra positivt til målet om å øke andelen boliger sentralt i Trondheim, samtidig som beboere her får kort vei til viktige friluftsområder i marka og langs fjorden. Det er også ønskelig at eksisterende bebyggelse med antikvarisk verdi transformeres til ny bruk, både for å sikre vern og av hensyn til å bidra til å oppnå kommunens klimamål.

### Medvirkning

Planoppstart ble annonsert i Adressa og direkte til naboer/berørte parter og til offentlige parter i november 2020. Fylkeskommunen ønsket å utvide planområdet som fulgte ved varsel om oppstart slik at det omfattet hele planområdet til gjeldende plan, samt areal for å stedfeste nødvendig støyskjerming på plankartet. Dette innspillet ble tatt til følge. Direkte berørte parter ble varslet om dette i januar 2021.

Ved planoppstart kom det innspill på støy og trafikk. Støyutredning og trafikknotat fra gjeldene plan (2018) er oppdatert for planforslaget, og plankart og bestemmelser ble endret for å innlemme nødvendige justeringer. Innspill til krav om utnyttelse og presisering av leilighetsfordeling er tatt med i planens bestemmelser.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Det foreligger ikke konkrete planer for å øke skolekapasiteten på Ila barneskole, noe som er en forutsetning for at planforslaget kan realiseres. Aktuelle tiltak kan være justering av skolekretsgrenser. Det er ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen, og tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.



**Konklusjon**

Byplansjefen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli  
byplansjef

Sigrid T-S Gilleberg  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

**Vedlegg som følger den politiske saken**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart, (2 stk., på og under grunnen)
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser

**Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring**

- Vedlegg 4: ROS- analyse datert 25.3.2021
- Vedlegg 5: Oversiktskart 1:5000 datert 27.3.2021
- Vedlegg 6: Illustrasjonsplan datert 26.3.2021, revidert 18.6.2021
- Vedlegg 7: Terrengsnitt datert 26.3.2021, revidert 27.5.2021
- Vedlegg 8: Uterom, oversikt areal datert 26.3.2021, revidert 27.5.2021
- Vedlegg 9: Notat uterom udatert
- Vedlegg 10: Illustrasjonshefte datert 26.3.2021, revidert 26.5.2021
- Vedlegg 11: Høyde på nybygg, virkninger datert 4.6.2021
- Vedlegg 12 : Overordnet VA-plan m/  
notat om brannvannsdekning  
plan for eksisterende situasjon  
plan for ny situasjon datert 20.1.2021
- Vedlegg 13: Støyutredning datert 8.2.2021
- Vedlegg 14: Geoteknisk vurdering datert 28.5.2021
- Vedlegg 15: Geoteknisk datarapport datert 4.5.2021
- Vedlegg 16: Geoteknisk beregningsrapport datert 28.5.2021
- Vedlegg 17: Brannkonsept og branntegninger datert 19.2.2021
- Vedlegg 18: Radonmålinger  
vurdering av tiltak datert 28.1.2021  
datert 19.3.2021
- Vedlegg 19: Trafikknotat (Rambøll) m/  
Sporing buss datert 21.6.2021  
Notat frisikt datert 4.3.2021  
datert 26.5.2021
- Vedlegg 20: Fortau – eksisterende situasjon datert 21.5.2021
- Vedlegg 21: Fortau – ny situasjon datert 21.5.2021
- Vedlegg 22: Innkomne innspill, sammendrag udatert
- Vedlegg 23: Innkomne merknader udatert
- Vedlegg 24: Tilbakemeldingsbrev oppstartsmøte datert 27.5.2020

***Kun beslutningsrelevante dokument legges.***