

Saksframlegg

Kommunedelplan for Sluppen -

Anbefaling av samferdselsprinsipper til grunn for videre arbeid

Arkivsak.: 18/13495

Forslag til vedtak:

Formannskapet gir sin tilslutning til at planarbeidet for kommunedelplan for Sluppen videreføres i tråd med følgende prinsipper:

1. E6 legges i tunnel langs dagens trasé for Omkjøringsvegen.
2. Kollektivknutepunkt og kollektivtrasé utvikles videre i tilknytning til Holtermanns veg.
3. Lokalvegnett og konsekvenser må utredes videre, alternativene 3A og 3B tas med i videre utredning.
4. Hovednett for gange og sykkel utvikles videre i tråd med viste prinsipper.
5. Fremtidige samferdselsløsninger skal styrke muligheten for byutvikling, og både lang og kort tunnel utredes videre.

Saken gjelder

Hensikten med saken er å få tilslutning til Rådmannens anbefaling av prinsipppløsninger for samferdsel gjennom Sluppen. Anbefalingen vil ligge til grunn for utredningsarbeidet som gjøres til kommunedelplanen for Sluppen.

I kommunedelplanen vil blant annet effekter for byutvikling, samfunnsnytte og kostnader knyttet til områdetiltak bli belyst. Rådmannen tar sikte på at planen fremmes for 1.gangsbehandling i august 2019.

Sluppen er et naturlig knutepunkt for Trondheim. Her starter hovedvegen inn til sentrum og her møtes riksveg, fylkesveger, lokale veger og gater. Her knyttes både sør og nord, øst og vest sammen. Byutredningen viser at en byutvikling på Sluppen med flere boliger og arbeidsplasser vil gjøre det lettere for kommunen å innfri forpliktelsene i byveksttalen. Dagens samferdselsløsning er til hinder for den ønskede byutviklingen.

Saksframlegget beskriver endringer etter høring av samferdselsprinsippene, sak 44/19, den 5.3.2019, og det redegjør nærmere for kostnader knyttet til hovedvegssystemet og muligheter for medfinansiering. Konsekvenser og kostnader knyttet til tiltakene i kommunedelplanen som helhet vil bli lagt fram ved førstegangsbehandling av planen. Prosessen for utviklingen, siling av prinsipper, og beskrivelse av alternativer ble beskrevet i saksframlegget til sak 44/19, vedlagt.

Saksgrunnlaget er utarbeidet i samarbeid mellom Trondheim kommune (TK), Statens vegvesen (SVV) og Trøndelag fylkeskommune (TF).

Trondheim kommune

Bakgrunn

Formannskapet vedtok 13.2.2018 i sak 22/18 at: *“Kommunedelplanarbeid for en helhetlig byutvikling på Sluppen igangsettes snarest.”* I vedtaket er det presisert i punkt 1: *“Det er avgjørende viktig å få en raskest mulig avklaring av plassering, utforming og utbygging av kollektivknutepunkt på Sluppen og tunnelløsning for Omkjøringsvegen.”*

Framdrift i planprosessen er høyt prioritert, og poengtert i samme sak, vedtakspunkt 2: *“Framdriften med kommunedelplanen må sikre at veiprosjekter på og rundt Sluppen kan inngå i grunnlaget for neste NTP.”* Planarbeidet ble varslet igangsatt og planprogram ble sendt på høring 26.6.2018 i sak 142/18. Planprogrammet ble stadfestet i bygningsrådet 23.10.2018, i sak 219/18. Denne saken er en oppfølging av punkt 2.3 i planprogrammet:

2.3 Prinsippavklaring av samferdselsløsning

Før et planforslag med konsekvensutredninger utarbeides, skal det velges en eller flere prinsipløsninger som videreføres. Anbefaling av prinsipløsning oversendes for beslutning hos Formannskapet, vedlagt en uttalelse fra Miljøpakken (programråd eller kontaktutvalg). Etter valg av prinsipløsning, velges ett eller flere alternativer som utvikles og konsekvensutredes.

Alle alternativene skal vise:

God trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper

Kollektivknutepunkt

Tilknytning til framtidig kollektivtraseer nord-sør og øst-vest

Løsning som ikke innebærer ombygginger av E6 på Kroppanbrua eller Nydalsbrua.

Overordna mål for planarbeidet ble vedtatt i planprogrammet:

- Å utvikle Sluppen til en bærekraftig bydel som underbygger nullvekstmålet, gjennom en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Nye løsninger for vegsystemet med kollektivknutepunkt skal legge til rette for en bymessig utvikling med fokus på gående, syklende og kollektivreisende, samtidig som gjennomgangstrafikken på E6 ivaretas.
- Utviklingen av Sluppen skal bidra inn mot et grønt skifte for Trondheim med fremtidsrettede og innovative løsninger for mobilitet, teknologi og næring, hvor Sluppen er en del av Kunnskapsaksen. Sluppen har som mål å bli en nullutslippsbydel og på den måten bli et forbilde for energi- og klimavennlig byutvikling.
- Sluppen skal bli en inspirerende og spennende bydel, med mangfold, høy tetthet, urbane kvaliteter og byrom som skaper trivsel og god folkehelse.

Ved stadfestelse av planprogrammet ble følgende inkludert i vedtakspunktet:

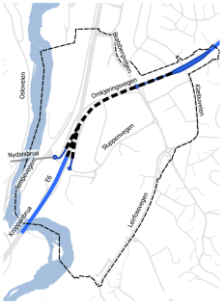
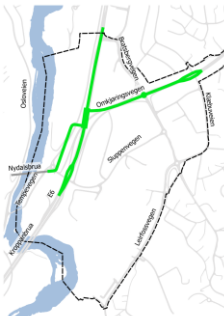
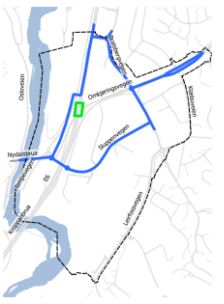


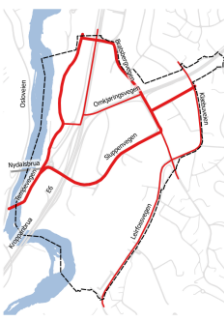
“Bygningsrådet understreker at det også er et mål å ivareta industriens behov i området, både i planleggingen og i byggefasen.”

“Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder” (Byvekstavtalen, signert 15.3.2019).

Forrige behandling

Prinsippene som inngikk i rådmannens anbefaling av samferdselsløsninger som ble lagt fram for Formannskapet 5.3.18 var inndelt etter trafikantgrupper; for E6-, kollektiv-, lokal- og gang-sykeltrafikk. Følgende ble anbefalt:

Trondheim kommune

| | | |
|---|--|--|
|  | <p>Tunneltrasé</p> <ul style="list-style-type: none">• Tunnel i dagens E6 trasé mellom Sluppenkrysset og Omkjøringsvegen øst for Bratsbergkrysset. | |
|  | <p>Kollektivknutepunkt og -trasé</p> <ul style="list-style-type: none">• Kollektivknutepunkt i Holtermanns veg mellom Sluppenkrysset og Siemens-tomta som binder sammen kollektivtraséene nord-sør og øst-vest. | |
| <p>Lokal og samleveger</p> | | |
|  <p>3A: Stengt for lokaltrafikk i Holtermanns veg ved knutepunktet. Gjennomgangstrafikk og kollektivtrafikk over Kroppanbrua. Bilfritt kollektivknutepunkt. Biltrafikken inn mot sentrum kjører enten Oslovegen eller over Nydalsbru og via søndre del av Tempevegen til Holtermanns veg.</p> |  <p>3B: Åpent for lokaltrafikk i hele Holtermanns veg, også gjennom knutepunktet. Gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk og kollektivtrafikk over Kroppanbrua. Biltrafikken inn mot sentrum kjører sammen med kollektivtrafikken gjennom kollektivknutepunktet.</p> |  <p>3C: Som i 3B, men biltrafikken inn mot sentrum ledes utenom kollektivknutepunktet innenfor Sluppenområdet.</p> |
|  | <p>Gang-sykkelnett</p> <ul style="list-style-type: none">• Hovednett for sykkel og gange. Hovedsykkelveg nord-sør langs Nidelven og øst-vest via Sluppenvegen. | |

Vedtatt ved sist behandling 5.3.2019, sak 44/19:

Trondheim kommune

«Rådmannens forslag legges ut på høring. Saken sendes også til byutviklingskomiteen på høring. Saken bes komme til ny behandling i formannskapet etter høringsperioden. Det bes spesielt om en nærmere redegjørelse knyttet til kostnadene ved de enkelte tiltakene i planen, og hvilke muligheter man ser for medfinansiering, før det bestemmes hvilke alternativer man skal utrede videre.»

Følgende FLERTALLSMERKNAD fra partiene H, FrP, Ap, V følger saken: Alternativ 3A for lokalveinettet og konsekvenser videre utredes ikke videre.

Vedtak i Byutviklingskomiteen 14.3.19, sak 16/19:

Byutviklingskomiteen avgir følgende UTTALELSE:

Byutviklingskomiteen gir sin tilslutning til at planarbeidet for kommunedelplan for Sluppen videreføres i tråd med de anbefalte prinsippene beskrevet i saksfremlegget:

- 1. E6 i tunnel legges langs dagens trasé for Omkjøringsvegen.*
- 2. Kollektivknutepunkt og kollektivtrasé utvikles videre i tråd med vist prinsipp.*
- 3. Lokalvegnettet og konsekvenser må utredes videre, to varianter tas med i videre planlegging, alternativ 3B og 3C. Alternativ 3A utredes ikke videre.*
- 4. Hovednett for gange og sykkel utvikles videre i tråd med vist prinsipp.*
- 5. Fremtidige samferdselsløsninger skal styrke muligheten for byutvikling.*

Anbefalingene sendes på begrenset høring i tre uker.

Før saken kommer til ny behandling i formannskapet etter høringsperioden bes det spesielt om en nærmere redegjørelse knyttet til kostnadene ved de enkelte tiltakene i planen, og hvilke muligheter man ser for medfinansiering, før det bestemmes hvilke alternativer man skal utrede videre.

Høringsinnspill

Anbefalingen har vært på begrenset høring, med høringsfrist 10.4.2019. Kommunen mottok 15 innspill. Innspillene er fra grunneiere, statlige instanser, AtB, samt Næringsforeningen i Trøndelag. Se vedlegg for oppsummering av innspillene.

Det har i høringsperioden vært avholdt et åpent møte på Sluppen og et møte i Forum Sluppen.

Fremdrift for NTP (Nasjonal transportplan)

Framdriften for kommunedelplanarbeidet er stram, og det ble ikke gitt avklaring på valg av samferdselsløsning i formannskapet 5.3.2019. For at prosjektet skal være med i vurderingen av tiltak til NTP 2022-2033 må det foreligge et kostnadsanslag på +/-25% usikkerhet og en vurdering av samfunnsøkonomisk nytte. Første frist for dette er midten av mai 2019. Prosjektgruppa har prioritert å gjøre tilstrekkelige utredninger og vurderinger for kostnadsanslag i henhold til Statens vegvesen sin metode, "Anslag" innen fristen.

Det er vedtatt kommunedelplan og kostnadsanslag som tilsammen utgjør det endelige innspillet til NTP. Planforslaget kan vise flere løsninger enn det som er vist i anslaget. Det er ikke vurdert samfunnsnytte og byutviklingseffekt i anslaget. Det kommer som en del av forslag til kommunedelplan.

Dette innebærer at prosjektet har nådd første frist til NTP for 2022-2033. For å bli prioritert i første periode av NTP (2022-2027) må det være et planvedtak i løpet av 2019, muligens senest januar 2020. Det er likevel ingen garanti for å komme med i første periode, og muligheten vurderes av Statens vegvesen som liten. Med et senere planvedtak vil prosjektet vurderes for andre periode av NTP (2028-2033). Et planvedtak etter februar 2020 antas å vesentlig redusere muligheten for å vurderes i NTP.

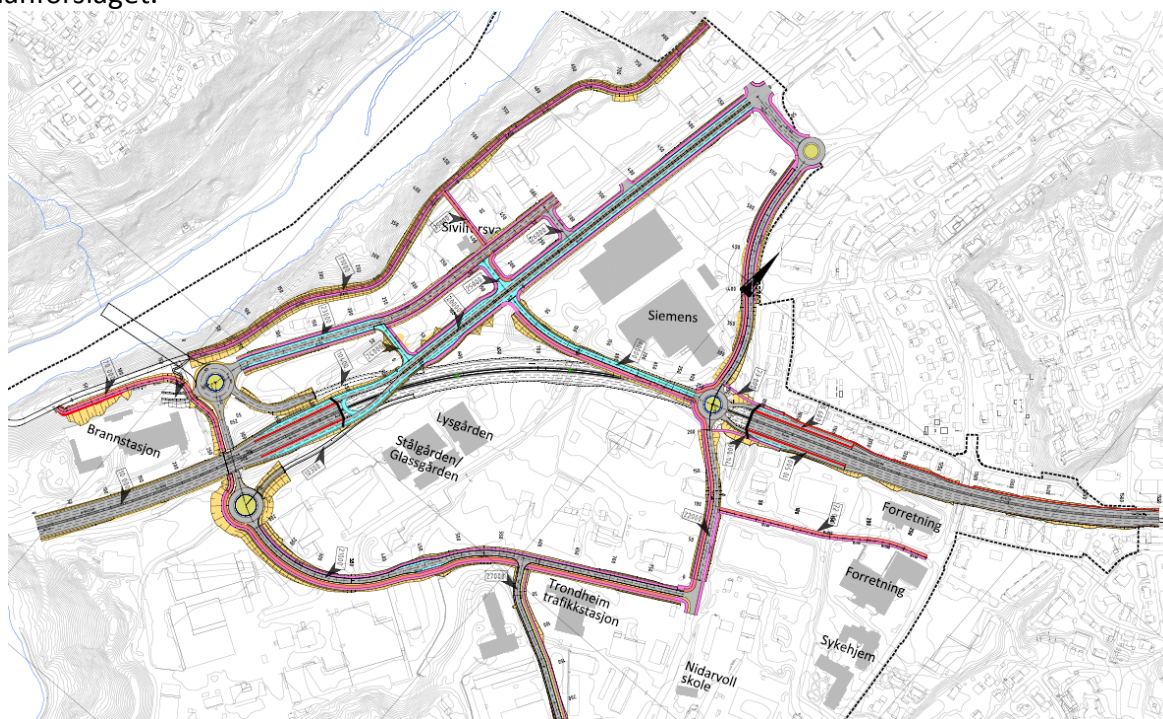
Trondheim kommune

Mer kunnskap siden sist

Parallelt med høringsperioden er det gjort utredninger knyttet til de samferdselsprinsippene som er med i anslagsprosessen. Det foreligger kostnadsanslag og foreløpige vurderinger av støy og trafikk.

Kostnadsanslag

Anslag er en metode for kalkulering av antatte og ukjente kostnader, og brukes fast av Statens vegvesen på alle prosjekt over 5 million kroner. Anslaget angir øvre og nedre sannsynlig verdi ut ifra et definert usikkerhetsspenn. Det som ble vurdert i anslaget er E6 og rv.706 med kort tunnel, tilhørende ramper, hovedsykkelveger, kollektiv infrastruktur og lokalveger (Sluppenveien, Tempeveien, Bratsbergveien og ny forbindelse Leirfossvegen - se figur 1), som i prinsipp 3B. Interne vegger i planområdet er ikke vurdert i anslaget, men vurderes senere i beregning av grunneierbidrag til planforslaget.



Figur 1. Foreløpig prinsipp-tegning til anslag. Viser mulig løsning for hovedvegssystem med kort tunnel (520 m).

Resultatet av anslaget for samferdselsløsninger på Sluppen viser at det er 81 % sannsynlighet for at kostnaden ligger mellom 2,5 og 4,16 milliarder kroner. Middelveien av dette er 3,37 milliarder kroner, noe som gir et usikkerhetsspenn på +/- 25 %.

Det har også blitt søkt om fravik fra vegnormalene for det korte tunnelalternativet gjennom Sluppen. Vegdirektoratet har stilt krav om at fletting av felt må gjøres utenfor tunnelen. Dette gir bredere tunnellopp, og økte konsekvenser (bredere veg i et lengere strekk) i dagen langs Omkjøringsvegen. Det er tatt høyde for dette i kostnadsanslaget.

Kostnadsanslaget innehar en grundigere vurdering av innhold og elementer enn de grove overslagene som ble gjort etter silingsfasen. Det er fortsatt usikkerhet i anslaget. Et element som kan påvirke kostnaden er tiltak for å bedre tunnelsikkerheten.

Kostnadsanslag for lengre tunnel og prinsipp 3A er ikke beregnet i anslaget, men det er gjort vurderinger på bakgrunn av anslagstallene. Usikkerheten her er på samme nivå som tidligere overslag. Lang tunnel vil øke kostnaden med 530 - 870 millioner kroner inklusive grunnverv. Prinsipp 3A innebærer smalere ramper fra E6 i sør, og kun 2 felt i Holtermanns veg til og med

Trondheim kommune

kollektivknutepunktet. Kostnadsforskjellen mellom prinsippene 3A og 3B vurderes å være ca 50 millioner kroner.

Støy og trafikk

Det er gjort foreløpige trafikk- og støyberegninger for prinsippene 3A og 3B, samt referansesituasjon uten tiltak. Sammenligningsåret er 2030. Referansealternativet viser en økning i trafikk og omtrent samme fordeling av trafikk og støy som i dag. For E6-trafikken er det ubetydelig forskjell mellom prinsippene. Forskjellen i trafikk tallene mellom 3A og 3B er i hovedsak på rampene fra E6 i Okstadbakkan, ny Nydalsbru, Tempevegen og Holtermanns veg. Det er liten forskjell i trafikk tallene på andre veger på Sluppen mellom 3A og 3B.

Støymessig er det liten forskjell på 3A og 3B. Begge prinsippene viser foreløpig en stor forbedring av støysituasjonen i området som helhet.

Finansiering

Formannskapet vedtok i behandling av sak 44/19 at det: *«bes spesielt om en nærmere redegjørelse knyttet til kostnadene ved de enkelte tiltakene i planen, og hvilke muligheter man ser for medfinansiering, før det bestemmes hvilke alternativer man skal utrede videre».*

Kostnadsanslaget ble beregnet for samferdselsløsningen som helhet. Dersom dette brytes ned til enkeltelementer øker usikkerheten i tallene. Det er likevel gjort en øvelse for å bryte ned til enkelttiltak. Kulvertløsningen med tilhørende ramper utgjør en vesentlig del av kostnaden med ca 80 %. Lokale veger utgjør ca 10 %, og kollektiv og hovedsykkelruter ca 10 %. Inkludert i disse tallene er grunnverv på ca 10 % av totalen.

I følge Statens vegvesen kan det være aktuelt å hente bidrag fra kollektivmidler i byvekstavtalen og bompengebidrag til finansiering av E6-tiltaket. Dette fordi byutvikling og kollektivknutepunkt er utløsende faktor for E6 i tunnel. Ved vurdering av fravik for kryss i tunnel ga Vegdirektoratet tilbakemelding om at *“statens bidrag settes ut i fra en tilstrekkelig løsning, og at bompenger og andre finansieringskilder varierer med dyrere løsninger”.* Dette avklares i NTP-prosessen.

Under kapittel 2 (prosjekter og finansiering) i Byvekstavtalen står det at:

“Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom fylkeskommunale og kommunale midler, bompenger og følgende midler i statsbudsjettet: statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter, midler til utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen, belønningsmidler og midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med riksvegfunksjon. Statens endelige bidrag fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene. Store riksveg- og jernbaneprosjekter ses i sammenheng med byvekstavtalen. Jernbaneprosjekter finansieres 100 prosent av staten. Store riksvegprosjekter finansieres med statlige midler og bompenger.

Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag og andre private bidrag må vurderes, og skal bidra til finansieringen der det er relevant”.

Dette innebærer at det kan vurderes grunneierbidrag også til samferdselsinfrastruktur.

I saksframlegget til formannskapet, sak 44/19, var det vist ulike finansieringskilder punktvis. Denne informasjonen er nå forsøkt satt inn i en tabell for å vise det på en enkel og ryddig måte. I tabellen er finansieringskilde markert med X, mens finansieringskilder som vurderes er markert med (x). RV står for riksveg.

Trondheim kommune

| | <u>NTP 2022-2033</u> <u>(Ordinære RV-midler og bompenger)</u> | <u>Midler i byvekstavtale</u> <u>(program område RV)</u> | <u>Midler i byvekstavtale</u> <u>(tilskudd kollektiv - 50/50)</u> | <u>Miljøpakken</u> <u>(bompenger og lokale midler)</u> | <u>Kommune-kassa</u> | <u>Med-finansiering</u> <u>grunneiere</u> |
|--|--|---|--|---|----------------------|--|
| E6 med tilhørende ramper (inkl. tunnel) | X | (x) | | | | (x) |
| Tiltak på riksveg (rv.706) | X | | | | | |
| Tiltak på lokalt vegnett (inkludert mindre tiltak GSV) | | | | X | | (x) |
| Internveger | | | | | (x) | X |
| Kollektivknutepunkt | | X | (x) | | | (x) |
| Kollektivtrasé øst-vest | | X | (x) | | | (x) |
| Kollektivtrasé nord-sør | | | X | | | (x) |
| Hovedsykkelveg øst-vest | | X | | | | |
| Hovedsykkelveg nord-sør | | | | X | | (x) |
| Øvrige gang-sykkeltiltak | | | | | | X |
| VA, uterom, park (utenom knyttet til vegtiltak) | | | | | | X |
| Sosial infrastruktur | | | | | X | |

Økonomisk konsekvens internt for de enkelte delområdene

Prinsipp om full kostnadsoverveltning er hovedprinsippet. Alle som nyter godt av et tiltak skal bekoste dette. I vedlegg 3 fremgår en potensiell matrise som viser fordeling av ansvaret utover hovedvegsystemet og kollektivknutepunkt. Dette er kun ment som en foreløpig oversikt, og vil måtte bearbeides videre.

Foreløpige beregninger for kjente kostnadselement viser en kostnadsandel på de enkelte delområdene på i størrelsesorden 1500 kr/m² og 3000 kr/m². Dette med forbehold om at alle aktuelle utviklere deltar.

Det er fremdeles ikke full oversikt over kostnadsbildet. Den største usikkerheten er knyttet til omfang av tiltak som må gjøres i og ved avfallsdeponiene.

Anleggsfasen

Trafikken gjennom Sluppen må avvikles mens anleggsfasen pågår. Det vil være spesielt fokus på å opprettholde fremkommeligheten til metrobussruter gjennom planområdet og gode forbindelser for gående og syklende.

Trondheim kommune

Anlegget vil måtte bygges over flere år i mange faser, der ulike veger må stenges eller legges om i perioder. Det vil bli et omfattende behov for anleggsveger, midlertidige veger og økt trafikk på veger som må holdes åpne i anleggsperioden. Midlertidige konstruksjoner må bygges for gående og syklende for å opprettholde adkomster til, og forbindelser mellom, ulike deler av området.

Det er viktig å minimalisere kostnader og anleggstid. Dette kan medføre behov for grunnerv og riving av hus for å komme til med anleggsmaskiner eller midlertidig trafikkomlegging.

Det vil også være en avveining mellom ulemper beboere og næringsdrivende kan pålegges i anleggsperioden, krav til støyskjerming og fasadetiltak på utsatte boliger etter ferdig anlegg og kostnader for innløsning av eiendommer. Dette vil spesielt være en problemstilling for boliger langs Omkjøringsvegen. Her vil også omfanget av tunnelen ha vesentlig betydning.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trondheim kommune eier områdene rundt Sunnland skole, Nidarvoll skole, vegareal som omfatter store deler av lokalt vegnett, og grønnstruktur langs Nidelvkorridoren og i Smidalen.

Grunnforhold

På Sluppen ble de første kommunale avfallsdeponi for byen etablert tidlig på 1900-tallet. Deponiene med randsoner vil fremdeles i lang tid være en kilde for forurensning. Dette er gamle avfallsdeponier i kommunal regi, og omtalte forurensningssituasjon kan gi vesentlige føringer for framtidig arealbruk og kan medføre betydlige kostnader for Trondheim kommune. Virkningene vil også gi føringer for mulig utbyggingspotensial i området - som igjen vil påvirke lønnsomheten.

I Smidalområdet må det fjernes 200 000-300 000 m³ masse på grunn av krav til områdestabilitet for å kunne bygge i området syd for Sluppenvegen. Ved ny arrondering kan det være mulig å tilrettelegge for noe utbygging på kommunal grunn, men i svært begrenset omfang. Kostnader til nedplaneringen forutsettes dekket av de grunneiere som har inntektspotensial av tiltaket.

Fredlybekken

Gjennom området renner Fredlybekken per i dag i kulvert. Det er planer om å åpne bekken på delstrekninger. Disse tiltakene forutsettes å bli finansiert gjennom avløpsgebyret.

Offentlig infrastruktur

Dersom utbyggingspotensialet i Sluppenområdet blir som antydnet i størrelsesorden 5000 nye boenheter, vil dette gi et behov for 2-3 barnehager, 2-3 idrettsflater og 1-2 hallflater. Dette i tillegg til at nye barne- og ungdomsskoler må bygges. Kostnader for dette må kommunen dekke fullt ut via egne budsjett.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Selv om Sluppen har som mål å bli en nullutslippsbydel og et forbilde for energi- og klimavennlig byutvikling, er ikke klimagassutslipp vurdert i denne fasen. Zero Emission Neighbourhoods (ZEN) skal utvikle metoder for sju kategorier med hver sine sett av kriterier og indikatorer som er avgjørende for et nullutslippsområde. Indikatorene for klimagassutslipp er ikke utviklet for analyse i innledende områdeplanlegging. Det vurderes å utvikle metodikk for en innledende klimagassanalyse til bruk i tidlig fase av områdeplanleggingen. Klimagassutslipp vil være mer utredet når planforslaget legges ut på høring.

Kategorien "Stedskvalitet" er utredet med ulike analyser basert på en GIS-modell av Trondheim med de nye kollektivrutene fra august 2019, og gang- og sykkelforbindelser. Sluppen-prosjektet er med i Trondheims smartby-satsning. Forskere i ZEN-prosjektet har laget analyser og målbare

Trondheim kommune

indikatorer som vil ligge til grunn for utvikling av planen videre, og som vil testes ut ved vurdering av hvordan planforslaget bidrar til en nullutslippsbydel.

En transformasjon på Sluppen vil føre til at flere i Trondheim kan bo og jobbe sentralt, og til at grønne reiser kan prioriteres høyt ved inngangen til byens sentrumsområder. Dette vil være viktig for å nå nullvekstmålet og redusere klimagassutslipp fra transportsektoren i Trondheim.

Rådmannens vurdering

Rådmannen vil endre delene av innstillingen lagt fram for politisk behandling i sak nr 44/19 som omhandler lokalvegnettet og byutvikling. Under beskrives begrunnelsen for endringene og det nye i anbefalingen. For ytterligere beskrivelse av E6-trasé, kollektivknutepunkt, trasevalg og hovedsykkelnnett, se vedlagt saksframlegg i sak 44/19 fra 5.3.2019.

Endring av innstillingens punkt 3) om lokalvegnett

Det ble presentert tre alternative prinsipper for det lokale hovedvegssystemet i saksfremlegget fra 5.3.19; 3A, 3B og 3C.

Alternativ 3C viser lokaltrafikken ført over Kroppanbrua, som i 3B, med en annen løsning rundt kollektivknutepunktet i Holtermanns veg. Denne løsningen anses som et avbøtende tiltak for framkommeligheten til kollektivtrafikken i alternativ 3B, men kan gi uheldige virkninger for arealbruk og byutvikling i området. Rådmannen mener at 3C kan utredes nærmere i senere planfaser som en videreutvikling av 3B.

I forbindelse med behandlingen av sak 44/19 vedtok formannskapet en flertallsmerknad om at alternativ 3A ikke skulle utredes videre. Rådmannen vurderer på nåværende tidspunkt at prinsipp 3A bør tas med i videre utredninger ettersom AtB argumenterer for at dette må tas med videre og at konsekvensene av dette prinsippet ikke er tilstrekkelig belyst enda. Statens vegvesen er fortsatt negativ til prinsippet 3A. AtB argumenterer med at:

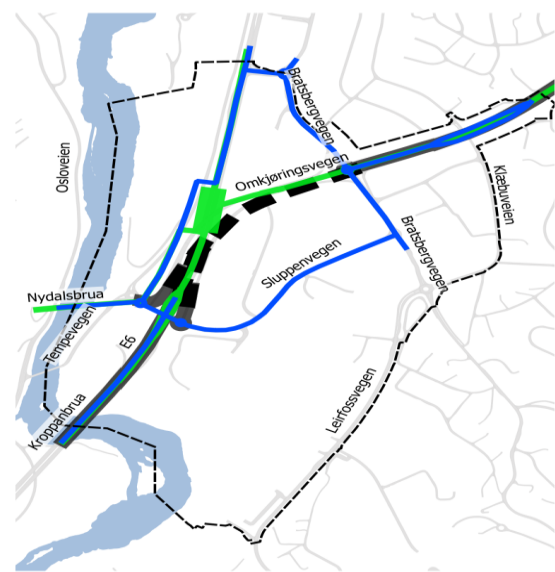
- Alternativ 3A gir en klar prioritering av kollektivtrafikken gjennom knutepunktet. Er i tråd med ønsket prioritering av miljøvennlig transport iht nullvekstmålet, og gir fleksibilitet til utviklingen av kollektivtransporten i Trondheim. Må ses på videre for å styrke konseptet med kollektivgate gjennom knutepunkt.
- Alternativ 3B gir stor biltrafikk gjennom knutepunktet og er ikke forenlig med prinsippet om bymessig utvikling og prioritering av miljøvennlige trafikanter.
- Dersom man ikke finner andre måter å legge biltrafikken utenom knutepunktet, burde løsning med kulvert (variant av 3C) under knutepunktet vurderes.
- Metrobussen vil være viktig også i nytt anbud etter 2029, det må tilrettelegges for dette gjennom knutepunktet. BRT standard og gode koblinger mellom matebusser og knutepunktet burde etterstrebes. Kan gi potensial for selvkjørende busser.
- Det er avgjørende med bymessig knutepunkt med gatestruktur tilpasset bussens framkommelighet og brukernes forflytning, opphold og venting.

Rådmanen mener at prinsippet for lokal- og samleveger i alternativene 3A og 3B har reelle forskjeller som bør sees opp mot hverandre. De foreløpige utredninger viser at 3A og 3B har ulike konsekvenser for ulike trafikantgrupper og måloppnåelse på ulike tema. 3B gir best trafikkflyt gjennom området for biltrafikken, mens 3A gir bedre forhold for kollektivtrafikken. Dermed kan 3A bidra til å gi attraktive alternativer til privatbilen, i tråd med byvekstavtalen. Begge prinsippene bør derfor utredes videre i arbeidet med kommunedelplanen for å tilstrekkelig belyse konsekvensene for byutvikling, myke trafikanter, nullvekstmålet og hvordan forslagene bidrar til å oppnå de vedtatte målene for planen.

Trondheim kommune

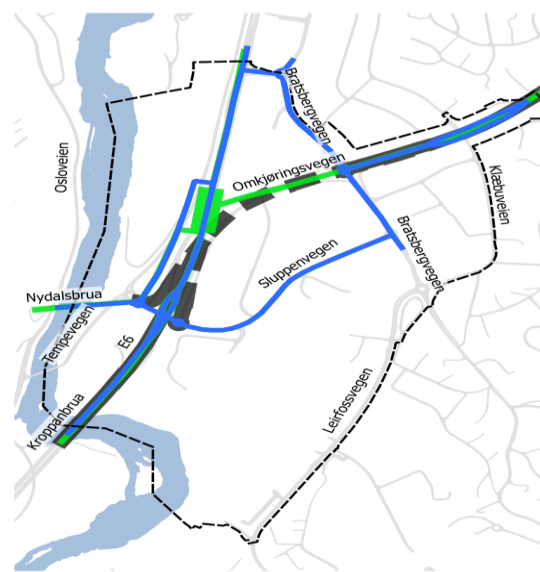
Prinsippene for lokal- og samlevegnett som anbefales tas med videre er:

Prinsipp 3A - Bilfritt kollektivknutepunkt i Holtermanns veg



Personbiltrafikken mot sentrum tar av på rampe i Okstadbakken og kjører via Oslovegen/Tempevegen-Holtermanns veg. Personbiltrafikk til planområdet fra sør kjører via Sluppenvegen. Fra nord-øst er det ramper ved Bratsbergvegen. Annen personbiltrafikk følger Omkjøringsvegen (E6) over Kroppanbrua og i tunnel. Dette gir bilfritt kollektivknutepunkt i Holtermanns veg. Foreløpige trafikktall viser at alternativet gir økt bruk av Nydalsbrua, Osloveien og del av Tempevegen.

Prinsipp 3B - Biltrafikk til sentrum over Kroppanbrua



Personbiltrafikken mot sentrum kjører over Kroppanbrua som i dag. Forskjellen fra dagens situasjon er at man tar av på ramper over tunnelen og kjører gjennom det nye knutepunktet i Holtermanns veg. Tempevegen er også delvis åpen for lokaltrafikk i dette prinsippet. Personbiltrafikk som skal til Sluppen fra sør kjører over Nydalsbrua til Sluppenvegen, som i 3A. Dette prinsippet gir økt trafikk gjennom området, også i knutepunktet i Holtermanns veg.

Siemens vil kunne bruke framtidig kollektivgate over tunnelen for sine spesialtransporter i begge prinsipp. Dette vil bli ivaretatt i planforslaget. Næringstrafikk vil benytte både E6 og det øvrige vegnettet, inkludert en ny forbindelse mellom Sluppenvegen og Leirfossvegen. Lokalt vegnett innenfor byggeområder løses sammen med bebyggelsen ved detaljregulering.

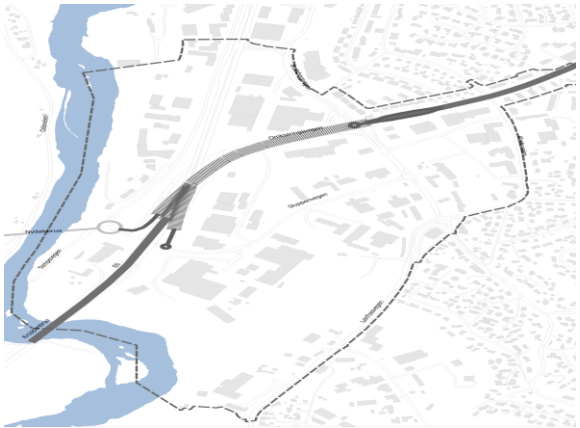

Endring av innstillingens punkt 5) om byutvikling

Det er lagt til et ledd i innstillingens punkt 5 som omhandler byutvikling. Tillegget er at videre utredning skal gjøres på både lang og kort tunnel, siden lengde på tunnelen vil ha stor betydning for mulighetene for en god byutvikling.

Vurdering av alternativer uten E6 i tunnel

Den politiske bestillingen er å avklare en tunnelløsning for E6, samt et kollektivknutepunkt på Sluppen, på bakgrunn av erfaringene fra mulighetsstudiene, ønske om å transformere området til sentrumsformål i tråd med kommuneplanens arealdel og nullvekstmålet. Ny samferdselsløsning på Sluppen med E6 under bakken, skal gjøre det mulig å utvikle større areal i bydelen fra næring og kontor til blandede sentrumsformål inklusive boliger. Foreløpige beregninger viser at en løsning med tunnel vil koste i størrelsesorden 2,5-4,16 milliarder kroner.

Trondheim kommune

| Kort tunnel: | Lang tunnel: |
|---|--|
|  |  |
| <p>Det er utarbeidet et prinsipp med kortere tunnel enn tidligere vist, med bakgrunn i kostnader og geometri. Det er dette det er gjort kostnadsanslag på. Her beholdes Klæbuvegen som i dag.</p> | <p>Prinsippene er tidligere vist med en tunnel som går helt opp til Klæbuveien. Det er til nå ikke gjort like nøyaktig kostnadsanslag og vurderinger av veggeometri på alternativet lang tunnel. Det er også usikkerhet om hvor mye ekstra samfunnsnytte vs. kostnader en lengre tunnel vil gi. Dette bør utredes nærmere før man gjør en konklusjon om lengden.</p> |

Ved vurdering av ulike løsninger for samferdsel sammenlignes det med hvordan det vil være i området i 2030 dersom vi ikke legger E6 i tunnel, men at utviklingen fortsetter med gjeldende kommuneplans arealdel 2012-2024 som plangrunnlag. Dette er referansealternativet. For nærmere vurdering av potensialet i gjeldende kommuneplan, dersom E6 beholdes som i dag, se vedlagt saksfremlegg sak 44/19.

Det kan gjøres tiltak som bedrer framkommeligheten for biltrafikken uten å legge Omkjøringsvegen i tunnel. På kort sikt kan det være aktuelt å utvide dagens vegsystem med nye ramper på omkjøringsvegen. Statens Vegvesen (SVV) har antydnet en kostnad for dette på i størrelsesorden 35 millioner kroner, i tillegg kommer infrastruktur for kollektivreisende, gående og syklende. En slik ombygging må ses på som et tiltak som vil kunne fungere tilfredsstillende de nærmeste 10-15 årene, men vil ikke svare ut målet om byutvikling. I kommunedelplanen for Sluppen - Stavne ble det vurdert en bruløsning for E6 på Sluppen. En fremføring av E6 i bru vil kunne muliggjøre etablering av kollektivknutepunkt og -traséer, samt bedre framkommeligheten for bil. Kostnaden for et slikt system vurderes å være litt over halvparten av en tunnel. Det er ikke sett grundig på ulike andre løsninger som kan løse enkelttema med lavere kostnader.

Rådmannen mener at samferdselsløsninger som ikke innebærer at E6 legges i tunnel gjennom Sluppen ikke bidrar til ønsket byutvikling av området.

Samfunnsnytte knyttet til byutvikling

E6 i tunnel gjennom området er en forutsetning for å få til byutvikling på Sluppen i tråd med målene for kommunedelplanen og nullvekst, og samfunnsnytte utover bedret framkommelighet på E6. Tunnelen tar bort en stor barriere. Foreløpige støyutredninger viser en klar forbedring totalt sett innenfor planområdet. Sluppen vil bli mer attraktivt for både kontor og teknologibedrifter, og større boligutbygging.

Trondheim kommune

Samtidig er det store arealer som er vanskelig å transformere av hensyn til naturverdier og grunnforhold, men som kan benyttes til å gi kvaliteter til området i form av større sammenhengende grønnstruktur som forbinder målpunkt i bydelen. Dette vil tydeliggjøres nærmere i planforslaget, slik at man kan vurdere den reelle samfunnsnyttens av prosjektet.

Rådmannens konklusjon

Det er stort potensiale for byutvikling på Sluppen og Tempe. En avklaring av fremtidig samferdselsløsning på og gjennom Sluppen, er avgjørende for om potensialet kan realiseres. Framtidig løsning for samferdsel skal bidra til at Trondheim når nullvekstmålet. De anbefalte prinsippene sikrer at dette ivaretas i det videre arbeidet med kommunedelplan for Sluppen.

Samferdselsprinsippene som er anbefalt i Rådmannens innstilling viser hvilke alternativ som skal utredes fram mot endelig planforslag:

- 1) E6 legges i tunnel langs dagens trasé for Omkjøringsvegen.
- 2) Kollektivknutepunkt og kollektivtrasé utvikles videre i tilknytning til Holtermanns veg.
- 3) Lokalvegnett og konsekvenser må utredes videre, alternativene 3A og 3B tas med i videre utredning.
- 4) Hovednett for gange og sykkel utvikles videre i tråd med viste prinsipp.
- 5) Fremtidige samferdselsløsninger skal styrke muligheten for byutvikling, og både lang og kort tunnel utredes videre.

I kommunedelplanen vil blant annet effekter for byutvikling, samfunnsnytte og kostnader knyttet til områdetiltak bli belyst. Rådmannen tar sikte på at planen fremmes for 1 .gangsbehandling i august.

Rådmannen i Trondheim, 19.5.2019

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Samlet saksfremlegg 5.3.2019
- Vedlegg 2: Oppsummering innspill
- Vedlegg 3: Matrise oversikt fordeling kostnader

Saksprotokoll

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 04.06.2019
Sak: 133/19

Tittel: **Saksprotokoll - Kommunedelplan for Sluppen - Anbefaling av samferdselsprinsipper til grunn for videre arbeid**

Resultat: Annet forslag vedtatt
Arkivsak: 18/13495

Vedtak

Formannskapet gir sin tilslutning til at planarbeidet for kommunedelplan for Sluppen videreføres i tråd med følgende prinsipper:

1. E6 legges i tunnel langs dagens trasé for Omkjøringsvegen.
2. Kollektivknutepunkt og kollektivtrasé utvikles videre i tilknytning til Holtermanns veg.
3. Lokalvegnett og konsekvenser må utredes videre, med utgangspunkt i alternativ 3B. 3A utredes ikke videre.
4. Hovednett for gange og sykkel utvikles videre i tråd med viste prinsipp.
5. Fremtidige samferdselsløsninger skal styrke muligheten for byutvikling, og både lang og kort tunnel utredes videre.

Behandling:

Ordfører Rita Ottervik oppsummerte med å be rådmannen komme tilbake med en nærmere redegjørelse om saken etter sommerferien.

Elin Marie Andreassen (FrP), alternativt forslag:

1. E6 legges ikke i tunnel, med mindre tiltaket kan finansieres uten bruk av bompenger.
2. Kollektivknutepunkt og kollektivtrasé utvikles videre i tilknytning til Holtermanns veg, med løsninger som innebærer at samtlige av dagens kjørefelt bevarer.
3. Lokalvegnett og konsekvenser må utredes videre, med utgangspunkt i alternativ 3B. 3A utredes ikke videre.
4. Hovedvegnett for gange og sykkel utvikles videre i tråd med viste prinsipp.
5. Fremtidige samferdselsløsninger skal styrke muligheten for byutvikling.

Votering

Andreassens forslag unntatt pkt 3 falt mot en stemme (frP)

Innstillingas pkt 1 og 2 ble vedtatt mot en stemme (FrP)

Ved alternativ votering mellom innstillingas pkt 3 og Andreassens forslag pkt 3, ble Andreassens forslag vedtatt mot fire stemmer (MDG, KrF, SV, V)

Trondheim kommune

Innstillingas pkt 4 og 5 ble vedtatt mot en stemme (FrP)

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift