

Saksfremlegg

E6 Tonstad - Kroppanbrua, detaljregulering til sluttbehandling

2024/32211

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av E6 Tonstad- Kroppanbrua som vist på kart (tre stykk) i målestokk 1:1000 (A1), merket Statens vegvesen senest datert 01.10.2024 med bestemmelser senest datert 01.10.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 23.10.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Sammendrag

Planforslaget ønsker å gjøre det enklere for busser å reise til og fra Trondheim sentrum på E6 sør. Det reguleres et nytt kollektivfelt i Okstadbakkan (retning nord) for at trafikken skal flyte bedre og bli tryggere for busspassasjerene. Videre reguleres det en viltovergang over E6 og fylkesvei 6686, og en forbedret veiforbindelse mellom Sjetnmarka og hovedveien. For gående og syklende reguleres framtidig høystandard sykkelveg, og gang- og sykkelvegløsninger som underganger med fokus på tilgjengelighet og siktforhold.

Byrådet innstiller på at planforslaget kan vedtas slik det foreligger.

Bakgrunn

Planforslaget regulerer samferdselstiltak der finansiering og gjennomføring vil skje gjennom ulike miljøpakketiltak. Framdrift og gjennomføring av de ulike tiltakene er foreløpig uklart. Statens vegvesen ønsker likevel å få vedtatt planen som grunnlag for framtidige miljøpakkeprosjekter.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen, og utarbeidet av Statens vegvesen som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Statens vegvesen - Miljøpakken. Planbeskrivelsen er noe revidert før sluttbehandlinga.

Hovedutfordringene i planforslaget har vært hensynet til nullvekstmålet, hensynet til vilt som krysser E6 og sikre trafikksikker ny vegløsning til Sjetnmarka.



Oversiktskart med planavgrensning.

Fakta

Nytt kollektivfelt i Okstadbakkan

Det reguleres nytt kollektivfelt i nordgående retning i Okstadbakkan (totalt 3 felt mot sentrum). Total lengde vil bli cirka 1,4 km.

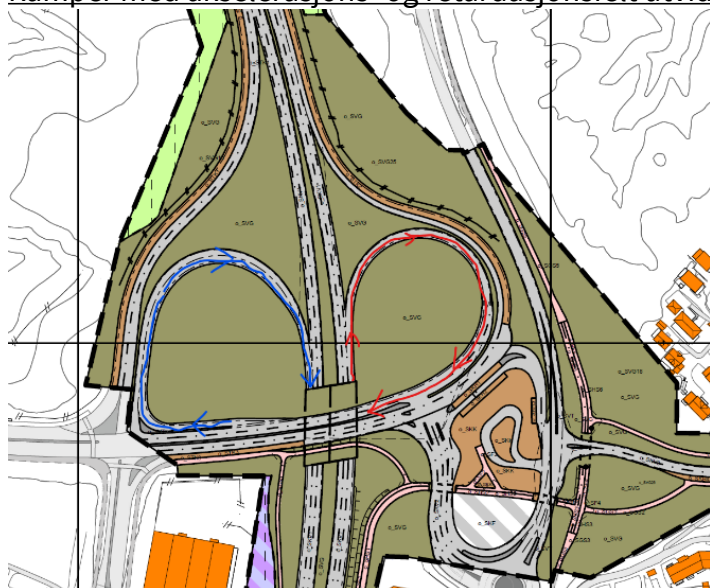


Lys eplegrønn farge viser dagens kollektivfelt, med mørkere grønn/turkis vises nye kollektivfelt. Dette bildet viser feil utstrekning på viltovergangen, den skal også gå over gamle Okstadbakkan ved siden av E6. Dette er sikret i plankart og bestemmelser. Kilde: Statens vegvesen.

Det nye kollektivfeltet krever at flere brukonstruksjoner må forlenges. Over Kolstadvegen foreslås en ny parallell bru med lik utforming som eksisterende bru.



Ramper med akselerasjons- og retardasjonsfelt utvides



Akselerasjonsfelt (vist med blå strek), for fartsøkning sørover fra Tonstadkrysset, er utvidet for å få fullverdig bredde over brua over Kolstadvegen.

Retardasjonsfelt (vist med rød strek), for fartsreduksjon fra E6 vestover Kolstadvegen, blir endret fra avkjøring til vekslingsstrekning. Med tilpasning til ny bru over Kolstadvegen vil radius på avkjøringsrampe bli ned mot $R=51,5$ meter.

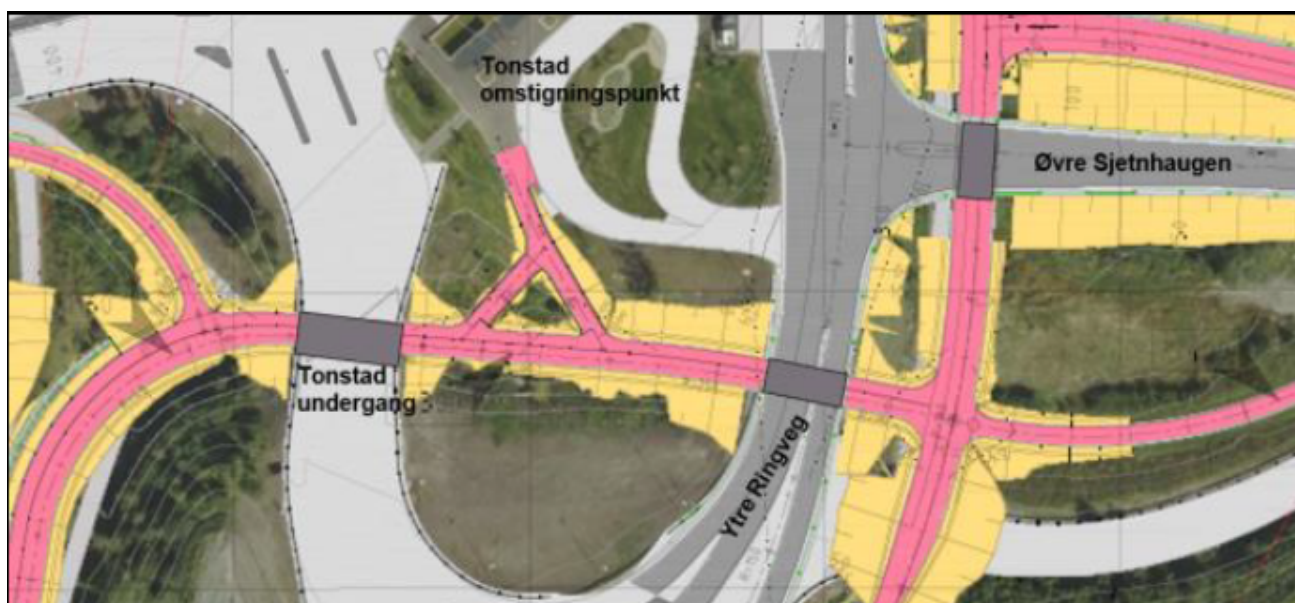
Utsnitt plankartet

Endring av kryss til Sjetnmarka

Dagens T-kryss mellom Gamle Okstadbakkan og Øvre Sjetnhaugan foreslås flyttet sirka 80 meter lenger nord. Dette vil gi en mer lesbar trafikksituasjon, da det blir større avstand til rundkjøringa. Trafikkmengdene og hastighetene gjennom krysset vil være det samme.

Planforslaget legger til rette for høystandard sykkelveg (oransje streker) med fortau (7 meter bredde) et stykke langs E6 fra Tonstadkrysset og sørover til undergang sør for Byggmakker der den kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveg. Langs østsiden av Tonstad omstigningspunkt er det også planlagt høystandard sykkelveg med fortau der det bygges nytt inn mot Gamle Okstadbakkan. Undergangene oppfyller siktkrav. Blå streker viser eksisterende og nye gang- og sykkelveger.

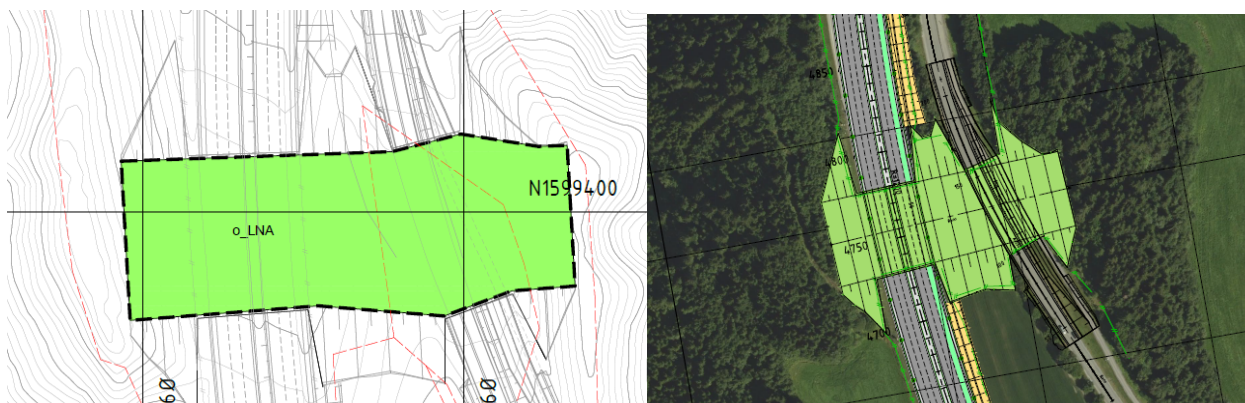
Underganger for gående og syklende



Planen åpner opp for at flere underganger kan oppgraderes. Eksisterende undergang (under E6) for gang- og sykkelveg ved Byggmakker erstattes med ny elementkulvert. Illustrasjonen synliggjør hvor ved Tonstad omstigningspunkt det planlegges tre underganger. Den viktigste endringen fra i dag er at undergangen Øvre Sjetnhaugen er flyttet lenger nord da den følger ny veglinje.

Miljøtiltak, viltovergang

Ved Leireldalen forstås en viltovergang (bredde sirka 50 meter) over E6 og Gamle Okstadbakkan (fv. 6686), hovedsakelig for hjortevilt. Viltovergangen er plassert på partiet rett nord for dyrkamarka der det er skog med overhøyde på begge sider av E6. Den er flat i toppen for at viltet skal ha visuell kontakt med skogen på begge sider av E6.





Viltovergangen baserer seg på et forprosjekt, er utformet som en ren faunapassasje uten tilrettelegging for flerbruk, og får ledegjerder på begge sider av E6. Viltovergangen planlegges med tilsvarende utforming som den på Storler, og skal ferdigstilles samtidig (rekkefølgekrav) med kollektivfeltet i Okstadbakkan (§ 8f).

Sammendrag av vesentlige virkninger

Det gjøres oppmerksom på at gjennomføring av de ulike tiltak/ prosjektene vil skje i form av miljøpakkeprosjekter. Det er ukjent når og om de enkelte tiltakene kan bli realisert.

- Miljøpakketiltak kan realiseres innenfor planområdet.
- Kollektivtransporten får bedre manøvreringsrom på strekningen og passasjerer får bedre trafiksikkerhet. Dette er den primære gevinsten med nytt kollektivfelt i nordlig retning.
- Det er ikke påvist noe vesentlig gevinst i reisetid som en konsekvens med nytt kollektivfelt, verken for privatbiler eller kollektiv. Dette selv med doble ramper til omkjøringsvegen.
- Kjørende og myke trafikanter i Sjetnmarka reguleres en bedre kobling til E6 systemet.
- Det reguleres bedre gang- og sykkelløsninger med planforslaget og muligheten for å oppgradere underganger.
- Planforslaget medfører at cirka 950 m² fulldyrka jord omdisponeres, og at cirka 18,6 daa tas i bruk som midlertidig areal i anleggsfasen.
- Viltovergangen og gjerder langs E6 vil bidra til å redusere viltpåkjørsler.

Vurdering av planforslaget

Det er viktig å få bedre manøvreringsrom for kollektivtrafikken og mer trygghet for passasjerer på E6 strekningen. Planen åpner opp for at det blir tre kjørefelt nordover på E6 på strekningen Tonstadkrysset fram til Sluppenområdet med avkjøringsrampene der det mangler innenfor planområdet i dag. Høyrestilt kollektivfelt er også i tråd med de trafikale løsninger som legges til grunn i kommunedelplanen for Sluppen.

Det er positivt at forholdene for gående og syklende blir bedre med oppgradert gang- og sykkelsystem på deler av strekningen og oppgraderte kulverter.

Ny vegkobling til Sjetnmarka er viktig å få endret da dagens kobling er svært nær rundkjøringa med Østre Rosten og utfordrende. Det er utført vurderinger av trafikkflyten i både Aimsun og SIDRA trafikkmodell for løsning med T-kryss og løsningen med ny fjerdearm på dagens rundkjøring. Begge løsninger vil bedre vegkoblingen til Okstadbakkan fra Sjetnmarka, men T-krysset vil sannsynligvis medføre mindre ulemper for trafikken fra Gamle Okstadbakkan enn en fjerdearm på rundkjøringa. Begge løsningene kan påvirkes av tilbakeblokkering fra krysset med

Ytre Ringveg - Kolstadvegen, som igjen er påvirket av trafikkavviklingen over Bjørndalsbrua. Det er også påpekt i trafikknotatet at dersom de to kjørefeltene i rundkjøringa (sirkulasjonsareal) utnyttes fullt ut i morgenrush, vil fjerdearm i rundkjøringa være best for kollektivtrafikken fra Sjetnmarka. Dersom trafikantene ikke utnytter muligheten til sirkulasjon i begge felt vil, T-kryss, fremstå som det beste alternativet.

Byplankontoret støtter planforslaget med T-kryss som vegkobling til Sjetnmarka, da trafikkavviklingen på hovedvegsystemet for kollektiv- og varetransport (Gamle Okstadbakkan og ringsystemet) i mindre grad blir påvirket enn å etablere en fjerdearm på rundkjøringa. En fjerdearm på rundkjøringa medfører også rivning av en rekke hus. For å bedre de trafikale forholdene med T-kryss, reguleres høyresvingefelt fra Gamle Okstadbakken inn til Sjetnmarka. Det bør også vurderes å påby kun høyresving ut fra "kiss & ride" området.

Nullvekstmålet for persontrafikk

Det er ikke er påvist noe vesentlig gevinst i reisetid med nytt kollektivfelt, slik at kollektivtrafikken ikke oppnår noe konkurransefortrinn når det gjelder reisetid. Dette er bekymringsverdig med tanke på kommunens mål om nullvekst i personbiltrafikken og å kunne styrke fordelene med kollektivtransport også på hovedvegsystemet. Planforslaget burde i større grad gitt kollektivtrafikken større konkurransefordeler for å bedre imøtekomme nullvekstmålet.

Det er forståelig at gjennomgangstrafikken og varetransporten på hovedvegen ikke må svekkes, men det stilles også spørsmål om at andel framskrevet trafikkmengder er for store. I trafikkrapporten er det beregnet at det i 2043 vil være en ÅDT på sirka 70.000 på hovedvegsystemet (målepunkt Kroppanbrua), og det er lagt til grunn nullvekst. Sammenlignet med dagens trafikk tall (sirka 50.000 ÅDT) utgjør det en trafikkvekst på sirka 20.000 ÅDT (sirka 40 %). Selv om Byvekstavtalen ikke gjelder for hele landet, virker dette tallet rimelig høyt.

Den reelle gevinsten i planforslaget med hensyn til nullvekstmålet går heller på at det reguleres bedre løsninger for gang- og sykkel og oppgraderinger av underganger. Ut fra en helhetsvurdering vurderes det likevel at planforslaget bidrar til å nå nullvekstmålet da det spesielt reguleres bedre løsninger for gående og syklende innenfor planområdet.

Miljøtiltak - viltovergang

Plassering av viltovergangen er basert på et forprosjekt. Det er i dag skog på begge sider der viltovergangen skal etableres, noe som gir bedre forhold for viltet som ønsker å krysse. Planlagt viltovergang vil forsterke Leirelvkorridorens funksjon for vilt og sammen med viltgjerder kunne bidra til å redusere viltpåkjørsler.

PROSESS OG MEDVIRKNING

Medvirkningsprosessen vurderes som akseptabel. Statens vegvesen har avholdt særmøter med myndigheter og organisasjoner. Det har vært nødvendig med en begrenset høring (mars 2022) for å utvide planområdet for mulige geotekniske tiltak. Offentlig ettersyn var i april-mai 2022. Deretter stoppet planarbeidet opp grunnet økonomiske hensyn. På nyåret 2024 ble planarbeidet startet igjen.

Statsforvalteren i Trøndelag hadde innsigelse til planforslaget som handlet om å sikre hensynet til artene i bygge- og anleggsperioden og å sikre i bestemmelsene at eventuelle inngrep eller sikringstiltak i deler av vassdraget minimum bidrar til å bedre den økologiske tilstanden.

For innsigelsen til bestemmelse om vassdrag, er nødvendige bestemmelser endret og tatt inn i planen. Statsforvalteren i Trøndelag har trukket sin innsigelse om påvirkning på vassdrag i brev datert 01.10.2024.

For innsigelse om å ivareta sårbare arter i byggeperioden, er bestemmelsene endret slik Statsforvalteren har bedt om. Innsigelsen er bekreftet trukket 30.10.24.

Andre innspill handlet om geoteknikk, vegkoblinga mellom Gamle Okstadbakkan og Sjetnmarka, hensynet til brann- og redningstjenesten, kollektivtrafikken, støyskjerming og luftforurensing, bygge om Tonstadkrysset til "toplanskryss" og bruke "smultring hullene" til parkering, gang- og sykkeltilbudet med oppgraderte kulverter og forsøpling langs veger.

Alle innspill vurderes som svart ut/ fulgt opp i planforslaget. Det vises til planbeskrivelsens siste del for grundigere besvarelse.

Byrådets vurdering

Byrådet er opptatt av at planprosesser for prosjekter i Miljøpakken skal prioriteres høyt, slik at det blir fortgang i utbygging av offentlig infrastruktur. I denne saken er framdrift i prosjektene uavklart men det er viktig å få på plass et vedtatt plangrunnlag slik at gjennomføring kan gå raskt når finansiering er sikret.

Tiltaket med å få på plass kollektivfelt i Okstadbakkan vurderes først og fremst som et tiltak for å gi bedre forhold for kollektivtrafikken og bedre trafikksikkerheten for kollektivpassasjerene. Tiltaket som foreslås viser imidlertid ingen endring i reisetid for kollektivtrafikken. Tiltaket vil medføre at noe matjord bygges ned og det må i prosjekteringen sees på avbøtende tiltak som gjør at inngrep blir så små som mulig.

Ny vegtilkobling til Sjetnmarka har vært ønsket lenge. Dagens tilkobling ligger tett på rundkjøringa i Østre Rosten og har utfordrende siktforhold. Det vurderes at nytt T-kryss og en opprydning i løsningene her vil avhjelpe situasjonen og bedre trafikksikkerheten. Planen regulerer også tiltak som skal gi bedre gang- og sykkelssystem på deler av strekningen. Det er viktig, da dette er områder med store vegstrukturer og mye trafikk i høy hastighet.

Byrådet er opptatt av å sikre flere sammenhengende og tilgjengelige viltkorridorer for dyr. Leirelvkorridoren er svekket og det er viktig å få på plass gode tiltak for viltet i området. Planlagt viltovergang vil være et viktig grep for å styrke korridoren og legge til rette for at viltet kan trekke mellom de sammenhengende markaområdene.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Utslipp i forbindelse med anleggsdrifta skal reduseres ved tiltak med plan for ytre miljø, se bestemmelser §§ 3e, 8a og 8c. Universell utforming skal ivaretas ved valg av planter, trær, overflater, kontraster og naturlige ledelinjer. Materialer skal ha robusthet med tanke på helårsdrift. Planter og trær som kan gi allergiske reaksjoner skal ikke brukes, se bestemmelse § 3a. Området vurderes å bli mer tilgjengelig og tryggere for brukere. "Formingsveileder for E6 Miljøpakken, Parsell Storler – Sentervegen", datert 15.12.2013 som skal være veiledende for utforming av veganlegget og med hensyn på valg av løsninger.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Noe ubebygde næringsareal innenfor planområdet (sideareal til E6 sør for Tonstadkrysset) foreslås brukt som midlertidig riggområde i bygge- og anleggsfasen. Dette omfatter areal som i dag brukes til parkering, lager og opparbeidet grønnstruktur. Næringsarealene skal tilbakeføres til næringsbruk etter anleggsperioden er ferdig.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen som direkte følger planen, men planen vil være grunnlag for framtidige miljøpakkeprosjekter der kommunen er involvert. Dette omfatter ROS og tiltak for VL 800K ledning som krysser E6 (§ 8i) og viltovergangen over E6 og fylkesveg 6686 (§ 8f).

Byrådets konklusjon

Byrådet innstiller på å vedta reguleringsplanen slik den foreligger. Tiltakene sikrer ivaretagelse av trafiksikkerhet, viltkorridor og kollektivfremkommelighet. Det er usikkert når tiltakene kan realiseres da finansiering og framdrift er uavklart. Det er likevel viktig at reguleringsplanen vedtas, slik at det formelle grunnlaget er på plass.

Byrådet i Trondheim, 19.11.2024

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 2: E6 Tonstad - Kroppanbrua reguleringskart (tre stykk) datert 29.06.2022 og sist revidert 01.10.2024
- 2 E6 Tonstad - Kroppanbrua, detaljregulering, fagnotat sluttbehandling

- 3 Vedlegg 1: E6 Tonstad - Kroppanbrua, detaljregulering, planbeskrivelse sluttbehandling
- 4 Vedlegg 3: E6 Tonstad - Kroppanbrua, detaljregulering, reguleringsbestemmelser sluttbehandling
- 5 Vedlegg 4: Teknisk plan, tegning K01 – K08 datert 01.12.2020 og 15.04.2021
- 6 Vedlegg 5: Støyrapport datert 02.06.2021 utarbeidet av Rambøll
- 7 Vedlegg 6: Notat "Reguleringsplan E6 Tonstad-Kroppanbrua, trafikkberegninger adkomst Øvre Sjetnhaugan" 23.08.21
- 8 Vedlegg 7: E6 Tonstad - Kroppanbrua ROS - analyse revidert 21.10.2024