

Saksframlegg

Sluppenkrysset, gnr/bnr 325/1 m.fl., E6, parsell Sluppen, strekningstiltak Holtermanns veg metrobusstasjon, detaljregulering, r20190036, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/131 (187089/20)

Forslag til innstilling:

Alternativ 1

Bystyret vedtar ikke forslag til detaljregulering av Sluppenkrysset, gnr/bnr 325/1 m.fl., E6, parsell Sluppen, strekningstiltak Holtermanns veg metrobusstasjon.

Begrunnelsen for å ikke vedta forslaget er at antatt samfunnsøkonomisk gevinst av å tillate et tiltak som legger til rette for høyere kapasitet, ikke bør komme foran forholdet til folkehelse, klima, nullvekstmålet og visjonen for utvikling av Sluppen. Planforslaget er i konflikt med nullvekstmålet og forpliktelsene i byvekstavtalen.

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

Alternativ 2

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Sluppenkrysset, gnr/bnr 325/1 m.fl., E6, parsell Sluppen, strekningstiltak Holtermanns veg metrobusstasjon.

Følgende endres i planforslaget:

- a) Bestemmelsen § 6.8 endres til: Før nye/utvidede E6-ramper kan tas i bruk, skal holdeplass i sørgående retning i Holtermanns veg, og o_SGS, o_SS, o_SF og UNDG være opparbeidet.
- b) Følgende rekkefølgekrav legges til i reguleringsbestemmelsene: § 6.10 Det skal etableres støyskjerming som sikrer Lden<65 dB mot fasade og tilgang til stille uteoppholdsarealer (Lden<55 dB) for boliger med gnr./bnr. 73/10. Tiltakene skal være gjennomført før nye ramper kan tas i bruk.
- c) Bestemmelsen § 6.6 endres til: Kulverten for gående og syklende under Holtermanns veg og E6 må være i en minimumsbredde på 9 meter. Det tas inn rekkefølgekrav om ferdigstillelse av kulvertene før nye ramper kan tas i bruk.
- d) Bestemmelsen § 6.9 endres til: Holtermanns veg skal innsnevres og opparbeides i tråd med plankartet før nye ramper kan tas i bruk. Samtidig skal eksisterende gangfelt sør for krysset med Bratsbergvegen utvides og det skal etableres tiltak som hindrer villkryssing.

Reguleringsforslaget er vist på to kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen datert 19.2.2020 sist endret 29.10.2020, i bestemmelser sist endret 6.11.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 9.11.2020. Plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse oppdateres i tråd med vedtaket etter sluttbehandling i bystyret.

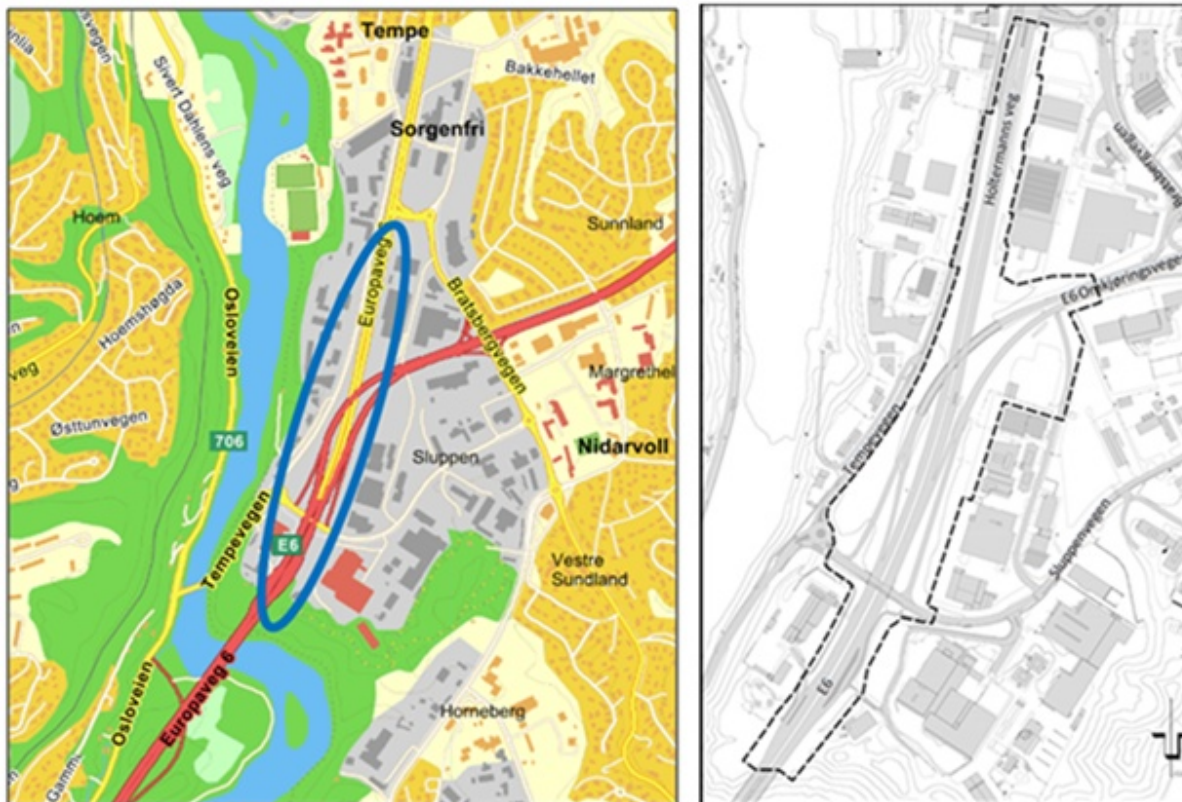
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Trondheim kommune

Saken gjelder

Innsendt planforslag utarbeidet av tiltakshaver Statens vegvesen (SVV). Forslagstiller er SVV sin del av Miljøpakken. Planforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen bygger på tiltakshavers beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Hensikten med reguleringsplanen er å ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet for gjennomgangstrafikk på E6, prioritere bussframkommelighet, samt sikre gode forbindelser for gående og syklende.



Figur 1: Planområdet starter ved Kroppanbrua i sør og avsluttes i Holtermanns veg rett før krysset med Bratsbergvegen. Planområdet er om lag 132 daa og er vist med svart stiplet linje på kartutsnitt.

Planforslaget er foreslått som et tiltak i påvente av at kommunedelplanen blir realisert. Forslaget omfatter utvidelse av eksisterende E6-ramper i begge retninger fra ett felt til to felt. Holdeplassene ved Kroppan bru endres slik at bussene får akselerasjonsfelt ut fra holdeplassen. Holtermanns veg omdisponeres til ett kjørefelt og ett kollektivfelt til sentrum, og ett felt ut av sentrum. Ny holdeplass for metrobuss reguleres i Holtermanns veg i sørgående retning. Det er regulert gang- og sykkelveger til de nye metrobusstasjonene og til krysset mellom Holtermanns veg og Bratsbergvegen, og underganger under Holtermanns veg og E6-rampen. Det vises til planbeskrivelsen for ytterligere beskrivelse av de fysiske tiltakene.

Planens hovedutfordringer

Tiltakene som foreslås er ikke i tråd med ønsket byutvikling på Sluppen, der E6 er foreslått lagt i tunnel. Gjennomføring av planen vil kunne forsinke bygging av tunell, ettersom planen løser kapasitetsutfordringene i rushtid i området midlertidig.

Området vil bli ytterligere støybelastet.



Figur 2: illustrasjon av tiltakene i planområdet. Gang og sykkelveg ved Lysgården er endret etter høring.

Planen legger til rette for økt vegkapasitet langs E6 som forventes å gi økning i personbiltrafikken. På den andre siden legger planforslaget til rette for redusert vegkapasitet mellom Sluppen og sentrum.

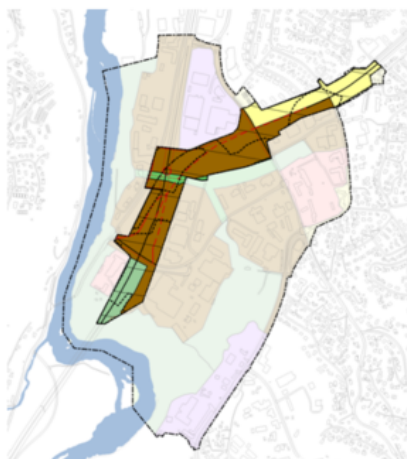
Tidligere vedtak

Programrådet for Miljøpakken besluttet den 20.2.2018 at det skal startes opp et prosjekt for utarbeiding av reguleringsplan for prosjektet Sluppen fase 1.

Sak angående Kroppan bru holdeplasser ble behandlet 4.6.19 i Formannskapet, med følgende vedtak:

1. *Formannskapet understreker at Sluppenområdet, med rundt 5000 arbeidsplasser, skal ha et godt kollektivtilbud.*
2. *Det etableres nye holdeplasser i Holtermanns veg ved Siemens. Formannskapet legger til grunn at Miljøpakken bygger metrobusstasjon og etablerer ny gangkryssing, og at R. Kjeldsberg AS tar ansvar for åpning av undergangen ved Siemens.*
3. *Ved åpning av Siemens-undergangen blir det viktig å unngå sykling gjennom Siemens' fabrikkområde. Formannskapet ber om at det vurderes å gjøre om østre kjørefelt i Holtermannsveien til sykkelfelt på strekningen fra metrobusstasjonen til Bratsbergveien.*
4. *Holdeplassen ved Kroppan bru opprettholdes. Holdeplassen fungerer som metrobussholdeplass fram til holdeplassen ved Holtermanns veg er ferdigstilt.*

Prosjektet ble behandlet flere ganger i Programrådet i løpet av året.



Figur 3: Vedtatt KDP Sluppen, med opprinnelig planavgrønsing i bakgrunnen.

Planstatus

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 vist som sentrumsformål, framtidig grønnstruktur, kollektivknutepunkt, kollektivtrasé og fjernveg. Planforslaget samsvarer med hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel.

Kommunedelplan for Sluppen

Bystyret vedtok 27.2.2020, kommunedelplan for kollektivknutepunkt i Holtermanns veg og tunneltrasé for E6-omkjøringsvegen på Sluppen. Det ble vedtatt kun de deler av planforslaget som berører riksvegssystemet (E6 i tunnel) og området for kollektivknutepunkt. For å kunne legge til rette for

Trondheim kommune

god byutvikling i områdene rundt er det en forutsetning at tiltakene for vegsystemet beskrevet i vedtatt kommunedelplan gjennomføres. Kommunedelplan for Sluppen har intensjoner om at området blir et transformasjonsområde for byutvikling og at trafikken inn til sentrum skal reduseres.

Planforslaget vil løse behov for bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for gjennomgangstrafikk på E6, men vanskeligjør ønsket byomforming.

Kommunedirektørens vurdering

Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Gjennom byvekstavtalen har Trondheim kommune forpliktet seg til å klare nullvekstmålet; det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. Næringstransport og gjennomgangstrafikk er unntatt nullvekstmålet.

E6 er en viktig del av en nasjonal transportkorridor og er Midt-Norges viktigste hovedveg, og man må dermed påregne en økning i næring- og gjennomgangstrafikken også i Trondheim kommune. Å fjerne flaskehalsen i rushtiden på Sluppen vil bedre forutsigbarheten og forholdene for næringstransporten i tillegg til gjennomgangstrafikken. Samtidig tilrettelegger planforslaget for å redusere reisetiden i rushtiden for personbiltrafikk, noe som er hovedvirkningen for at de samfunnsøkonomiske beregningene til Statens vegvesen går i pluss. Tidsbesparelse ved å unngå kø i rushtid på E6 er muligens den viktigste grunnen til valg av transportmiddel, og forslaget til reguleringsplan vil dermed gjøre personbil til et mer attraktivt transportmiddel for mange pendlere til og i Trondheim. Kommunedirektøren vurderer at planforslaget om økt kapasitet på E6 vil således gjøre det mindre sannsynlig å oppnå nullvekstmålet i byvekstavtalen.

På den annen side tilrettelegger planforslaget for redusert vegkapasitet ved at ett kjørefelt for biltrafikk i hver retning fjernes i Holtermanns veg, som er positivt for nullvekstmålet. Redusert trafikkmengde vil også gi reduksjon i støy- og støvplager for bebyggelsen langs Holtermanns veg.

Kommunedelplan Sluppen

Sluppen er prioritert transformert i Byvekstavtalen. En transformasjon på Sluppen er et viktig byutviklingsprosjekt for kommunen, hvor tunnelen er en viktig premiss for å få til en transformasjon av området. Ved å legge E6 i tunnel får man utløst en omforming av et stort sentrumsnært areal med et utviklingspotensial for mange tusen boliger og arbeidsplasser. Det vil føre til at grønne reiser kan prioriteres høyt ved inngangen til byens sentrumsområder. Kunnskapsaksen er prioritert med en styrking av kollektivbuen mellom Sluppen og Nyhavna gjennom Elgeseter. Byutvikling av Sluppen er også i tråd med forslag til langsiktig byutviklingsstrategi. Dette vil være viktig for å nå nullvekstmålet og redusere klimagassutslipp fra transportsektoren i Trondheim.

Det er stor usikkerhet knyttet til om og når man får lagt E6 i tunnel gjennom Sluppen. Kommunen og Statens vegvesen har brukt mye ressurser på å utarbeide en kommunedelplan for en transformasjon av Sluppen. Kun de deler som inkluderer tunnelløsningen og kollektivknutepunktet ble vedtatt i februar 2020, og denne løsningen er spilt inn til Nasjonal transportplan (NTP). Planforslaget som er fremmet nå er beskrevet som midlertidige tiltak i påvente av tunnelen. Etableres det nye løsninger for å bedre kapasiteten på E6 nå, kan det tenkes at sannsynligheten for at Trondheim får midler i NTP til etableringen av tunnel minsker. Den samfunnsøkonomiske nyttemodell vil da gi enda mindre nytte av de investerte midlene.

Foreslått utvidelse av rampene på E6 vil også kunne medføre ytterligere vanskeligheter med utbygging på Sluppen før tunnel er på plass. Sluppen vil fremover være det mest trafikkerte punktet i hele byen og vegene vil bidra med støy til omgivelsene. Støyfølsomme bygg som bygges i transformasjonsområdet før det blir aktuelt å legge Omkjøringsvegen i kulvert, må tilfredsstillende bestemmelsene i eksisterende vedtatt KDP for Sluppen. Det vil da være utbygger av de støyfølsomme byggene sitt ansvar å ivareta støybestedene.

Gang- og sykkelsystemet

Sluppen er et viktig byutviklingsområde der vegsystemet i dag er barrierer. Nye gang- og sykkelforbindelser er viktig for å øke framkommeligheten for gående og syklende i området. Det vil blant annet gi gangforbindelser for barn og unge, slik at de kan komme seg til og fra trening på Tempebanen selv, og bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplasser for alle de ansatte på Sluppen. Utfordringen har under planprosessen vært å få tiltakshaver til å forplikte seg til å etablere alle disse. Tiltakshaver har foreslått at rekkefølgekrav kun skal gjelde opparbeidelse av gangveger i tilknytning til holdeplass i Holtermanns veg i sørgående retning. Kommunedirektøren er uenig i at det kun er deler av de regulerte tiltakene som etableres og mener at rekkefølgekravet i § 6.8 skal gjelde for alle de regulerte gang- og sykkelvegene i planforslaget hvis det vedtas.

Kommunedirektøren mener at et godt tilbud for myke trafikanter er nødvendig for å kompensere at tiltaket øker kapasiteten for biltrafikk.

Tiltakshaver foreslår at undergangene for gang- og sykkelforbindelsene under Holtermanns veg og E6 etableres som standard elementkulverter med en bredde på 5,5 meter og høyde 3,2 m i en lengde på 26 meter. Kommunedirektøren mener at kulvertene er for smale. Sluppen er en del av et sentrumsområde, og gang- og sykkeløsninger må være attraktive å bruke siden det er løsninger som skal benyttes av mange. I kulverten under Holtermanns veg er siktkrav for syklende ikke ivarettatt, noe som går ut over trafiksikkerhet.

Kommunedirektøren fremmer derfor forslag om at bredden på elementkulvertene skal økes til 9 meter hvis planforslaget vedtas. Dette for å sikre at man kan skille gående og syklende i kulverten, bedre siktlinjer for syklende og gi bedre oversikt. En slik bredde vil også oppleves åpnere og virke kriminalitetsforebyggende. Det gir ikke juridisk hjemmel å vente med å vurdere dette i byggeplanen slik tiltakshaver foreslår i bestemmelsen § 6.6. Dersom bredden skal økes til 9 m, må dette sikres nå. Det er mulig at konstruksjonen støpes på stedet. Dette gir lengre byggetid og betydelig økning i kostnader pga. trafikkavvikling.

Kommunedirektøren fremmer også forslag om at det stilles rekkefølgekrav til utforming og opparbeidelsen av Holtermanns veg innenfor planområdet for å sikre at den tiltenkte nedjusteringen av kapasitet kan skje.

Støy for kommunale boliger

Tiltaket vil ikke medføre vesentlig økning av støy, dvs. over 3 db, men fasadeberegninger for tre kommunale boliger, gnr./bnr. 73/10, viser en økning i et område som allerede er støyutsatt. Det vises til mål i byveksttalen om å redusere støyplager for beboere i byveksttaleområder. Fylkesmannen har tidligere meddelt at det i utgangspunktet bør gjøres støytiltak/-skjerming på alle boligeiendommer som havner i rød støysone for å bedre støysituasjonen, uavhengig av om tiltaket i seg selv bidrar til støyforholdene eller ikke.

Fylkesmannen ga i sin uttalelse til planen faglig råd om at det etableres støyskjerming som sikrer $L_{den} < 65$ dB mot fasade og tilgang til stille uteoppholdsarealer for boligene ($L_{den} < 55$ dB). Under

Trondheim kommune

planprosessen har det ikke lyktes å komme til enighet angående lokale støytiltak med Statens vegvesen, som ikke vil bekoste lokale støytiltak eller utarbeide en støyrapport som viser muligheter for tiltak. Kommunedirektøren foreslår derfor, hvis planforslaget vedtas, et rekkefølgekrav om at det etableres støyskjerming som sikrer $L_{den} < 65$ dB mot fasade og tilgang til stille uteoppholdsarealer ($L_{den} < 55$ dB) for boliger med gnr./bnr. 73/10 i tråd med Fylkesmannens råd.

Konsekvenser for klima og ytre miljø

Det er planlagt at alle tiltakene i planforslaget skal fjernes når løsningene i kommunedelplanen for Sluppen skal realiseres. I et klimaperspektiv mener kommunedirektøren dette er "bruk og kast" av ressurser som benyttes i utformingen.

Så lenge reisende ser på det som tidsbesparende å kjøre personbil langs E6, mener Kommunedirektøren at personbilbruken vil øke så lenge det er kapasitet til det i rushtid. Forskning fra transport økonomisk institutt (TØI) viser at veger fylles opp til det maksimale i rush, og man vil da igjen sprengte kapasiteten. Dette vil medføre økt trafikkvolum som igjen øker klimagassutslipp. Samtidig vil reduksjon av antall kjørefelt i Holtermanns veg gi redusert vegkapasitet og bidra til at færre kjører bil langs denne strekningen.

Medvirkning

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble avholdt den 15.1.2019. Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen 16.7.2019 ihht. plan- og bygningsloven § 12-8. Det kom inn fire skriftlige innspill til varsel om oppstart, fra Fylkesmannen i Trøndelag, Norges vassdrags og energidirektorat, Trøndelag Fylkeskommune og fra Statens vegvesen. Innspillene knyttet seg særskilt til framkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantergrupper.

Statens vegvesen har selv lagt ut forslag til reguleringsplan til offentlig ettersyn og sendt den på høring til berørte og naboer, iht hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, jfr. samme lov § 12-10. Det kom inn ni merknader ved offentlig ettersyn. Det vises til oppsummering av innkomne merknader og kommunedirektørens kommentarer i planbeskrivelsen. Kommunedirektøren anser alle innkomne merknader som godt nok vurdert og avklart eller fulgt opp.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget medfører ikke endringer på kommunal veg eller eiendom. Alle tiltak i planen hører til forvaltningsmyndighetene Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler å ikke vedta planforslaget. Kommunedirektøren finner at planforslaget er i strid med kommunens overordnede retningslinjer for arealplanleggingen.

Kommunedirektøren i Trondheim, 20.11.2020

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Camilla Charlotte Stenstad
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart 1 av 2

Vedlegg 3: Reguleringskart 2 av 2

Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser med vedleggene:

Vedlegg 5: Geoteknisk utredning

Vedlegg 6: Landskapsplan