

Saksframlegg

SLUPPEN – STAVNE

PLANPROGRAM - KOMMUNEDELPLAN

Arkivsaksnr.: 08/30573

Saksbehandler: Siri Bø Timestad

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker fastsetter planprogrammet for veistrekningen Sluppen – Stavne, datert 25.05.09, på vilkår av at alternativ 3 korrigeres slik at gang/sykeltraseen mellom Sluppen bru og kollektivknutepunktet legges i en mer direkte trase.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og byggesloven § 33 -5, jfr. Forskrift om konsekvensutredning av 01.01.2005, § 6,4. ledd.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Innledning/ Sammendrag

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for Osloveien på strekningen Sluppen – Stavne og ny Sluppen bru med tilknytninger.

Sluppen – Stavne utgjør siste del av den planlagte stamvegringen rundt Trondheim som i tillegg består av Nordre Avlastningsveg, Nidelv bru - Grilstad og E6 Omkjøringsvegen. Prosjektets hensikt er å fullføre stamvegringen rundt Trondheim slik at byen får et tilfredsstillende hovedvegnett der gjennomgangstrafikken føres utenfor Trondheim sentrum.

Bystyret i Trondheim og Fylkestinget i Sør-Trøndelag vedtok tidligere i år gjennomføringen av "Miljøpakken for transport i Trondheim". Her inngår Sluppen - Stavne hvor oppstart av Sluppen bru er høyt prioritert. Også Byåsen tunnel mellom Sluppen bru og Munkvoll inngår i miljøpakken.

Det er ventet at Samferdelsdepartementet fremmer en stortingsproposisjon om gjennomføringen av trinn 1 i miljøpakken før sommeren i år. Da vedtas også Nasjonal transportplan 2010 - 19 hvor det er foreslått en statlig bevilgning på 300 mill. kr til prosjektet Sluppen - Stavne. Resten forutsettes finansiert gjennom brukerbetaling.

Etter planen starter innkreving av bomavgift på nyåret i 2010. Det vil være en bomstasjon for trafikken over Sluppen bru og en for trafikken i Oslovegen sør for Sluppen bru.

Følgende målsettinger er tenkt oppfylt ved gjennomføring av planen:

- Avlaste Midtbyen, Elgeseter og tilstøtende boligområder for gjennomgangstrafikk.
- Bygge et veganlegg med god trafiksikkerhet.
- Anlegge et vegsystem som gir god framkommelighet for alle trafikantgrupper.
- Skape gode miljøforhold for de som bor og oppholder seg i planområdet.
- Begrense naturinngrep og gi vegen en god tilpasning til omgivelser og landskapsbilde.

Planlegging av Sluppen – Stavne vil skje som en kommunedelplanprosess der arbeidet organiseres etter § 9-4 i plan- og bygningsloven. Statens vegvesen utfører det praktiske planarbeidet og er både tiltakshaver og forslagsstiller, mens Trondheim kommune behandler planen i samsvar med plan- og bygningslovens kapittel VI. Forskrift for konsekvensutredninger av 1. april 2005 krever at alle kommunedelplaner som angir utbyggingsformål skal konsekvensutredes. Kravet om konsekvensutredning innebærer at det må utarbeides et planprogram. Vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning skal gi grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan for denne strekningen. Prosjektet Sluppen – Stavne er også underlagt krav om ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KS1). Prosessen med KS1 er avsluttet og det er gitt klarsignal til videre planlegging.

Foreliggende forslag til planprogram gir en beskrivelse av alternativer og en oversikt over hvilke tema som skal utredes for alle alternativene. Planprogrammet setter rammer for arbeidet som skal lede fram til forslag til kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning. Konsekvensutredningen vil bli ferdigstilt og presentert sammen med endelig planforslag, og vil bli behandlet som en del av planforslaget. Denne kommunedelplanen vil ha en relativt høy detaljeringsgrad i forhold til hva som er vanlig på dette plannivået. Dette er nødvendig for å kunne gjøre en tilstrekkelig vurdering av alternativene før planvedtak.

I henhold til forskrifter til plan- og bygningsloven § 33-5 lå forslaget til planprogram ute til offentlig ettersyn i perioden 25. september – 6. november, og ble samtidig sendt på høring til berørte myndigheter og

Trondheim kommune

interesseorganisasjoner. Planprogrammet var også tilgjengelig under "Offentlige høringer" på hjemmesiden til Statens vegvesen og på Trondheim kommunes nettsider. Det ble sendt inn 12 uttalelser med innspill og merknader til planprogrammet. Rådmannen har i samarbeid med Statens vegvesen tatt stilling til alle innkomne merknader, og planprogrammet er revidert i henhold til dette.

Framdriften er presentert i planprogrammet uten eksakte datoer for vedtak. Framdriften er avhengig av når konsekvensutredningene er ferdigstilt og av politisk behandling, men et vedtak i første halvdel av 2010 kan forventes.

Bakgrunn

Formål med kommunedelplanen

Trondheim er i ferd med å få en stamvegving som skal avlaste Midtbyen. Den gjenstående delen av stamvegvingen som mangler planavklaring er *Osloveien fra Sluppen til Stavne inkludert ny Sluppen bru og ombygging av Sluppenkrysset (fig. 1)*. Planarbeidets sluttprodukt er en godkjent kommunedelplan for denne strekningen.

Prosjektets hensikt:

Fullføre stamvegvingen rundt Trondheim slik at byen får et tilfredsstillende hovedvegnett der gjennomgangstrafikken føres utenfor Trondheim sentrum.

Mål for prosjektet:

Følgende målsettinger er tenkt oppfylt:

- Avlaste Midtbyen, Elgeseter og tilstøtende boligområder for gjennomgangstrafikk.
- Bygge et veganlegg med god trafiksikkerhet.
- Anlegge et vegsystem som gir god framkommelighet for alle trafikanter.
- Skape gode miljøforhold for de som bor og oppholder seg i planområdet.
- Begrense naturinngrep og gi vegen en god tilpasning til omgivelser og landskapsbilde.



Fig. 1 Kart som viser Stamvegvingen rundt Trondheim

Statens vegvesens krav til utforming (vegnormaler) skal legges til grunn i planlegging av nytt vegsystem.

Planforutsetninger

I utforming av et nytt vegsystem skal det legges til rette for et framtidig byutviklingsområde på Tempe/Sluppen.

- Det skal legges spesielt godt til rette for kollektivtrafikk, fotgjengere og syklister.
- Det skal legges til rette for å gjøre Nidelvkorridoren mer attraktiv for friluftsliv og rekreasjon.
- Det skal tas spesielt hensyn til det verdifulle landskapet og naturmiljøet i Nidelvkorridoren.
- Ved utformingen av veganlegget skal det tas spesielt hensyn til at dette er innfallsporten til Trondheim.

Trondheim kommune

Plangrense

Forslag til plangrense er vist i fig. 2. Når ulike tema skal utredes vil de bli utredet ut fra et influensområde som er definert for hvert tema og går ut over plangrensen.



Vesentlige virkninger av tiltaket

Det nye veganlegget antas bli mer trafiksikkert for alle trafikanter enn dagens veg. Vegkryss skal få bedre utforming, og trafikanthgruppene blir atskilt i større grad. Vegsystemet skal få bedre kapasitet og gi bedre framkommelighet for bil- og kollektivtrafikk. Framkommeligheten blir også bedre for fotgjengere og syklistar. Ny Sluppen bru vil føre til trafikkøkning over brua og langs Omkjøringsvegen. Midtbyen avlastes for tungtrafikk som skal til og fra Trondheim havn. Ny Oslovei medfører inngrep i det smale beltet mellom Nidelva og jernbanen. Dette gir konsekvenser først og fremst for landskapsbildet og naturmiljøet.

Fig. 2 Forslag til plangrense

Økonomiske rammer/gjennomføring av tiltaket

Det ligger ikke statsmidler inne til Sluppen – Stavne i gjeldende Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 mens forslag til Nasjonal Transportplan for 2010 – 2019 sier det er aktuelt å prioritere midler til prosjektet, betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Trondheim kommune vedtok 28. april 2008 "Miljøpakke for transport". Planen innholder et sett av virkemidler for å nå en målsetting om å redusere CO₂-utslippene, begrense biltrafikken og forbedre tilbudet for fotgjengere, syklistar og kollektivtrafikanter. Planen omfatter bygging av et avlastende hovedvegnett, deriblant inngår Sluppen – Stavne. Det skal snarest etableres et innkrevningssystem som skal finansiere vegutbygging og miljøtiltak. Trondheim kommune skal sette opp et tilstrekkelig antall innkrevningspunkter rundt stamvegprosjektene E6 sør, Sluppen – Stavne og Nidelv – Grilstad.

Forholdet til andre planer

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 27.09.2007. Osloveien er vist som stamveg på kommuneplankartet. Det samme er ny Sluppen bru som bindeledd mellom Osloveien og E6/Omkjøringsvegen. Framtidig tunnel til Byåsen er vist med tilknytning til ny Sluppen bru.

I bestemmelsene til planen er det angitt byggeforbud i 100-metersbeltet oppstrøms Stavne jernbanebru. I tillegg er det bestemmelser og retningslinjer for Nidelvkorridoren, byggeområder, grønstruktur og LNF-områder. Det er ikke satt av arealer til boligbygging innenfor det aktuelle planområdet.

På vestre side av Nidelva grenser planområdet i nord til vedtatt reguleringsplan for E6 Osloveien parsell Stavne – Steinberget. Denne planen ble vedtatt i bystyret 31.08.2006, og omfatter nytt vegsystem på denne strekningen inkl. Osloveien som stamveg med tilknytning til Nordre avlastningsveg gjennom tunnel fra Cecilienborg til Steinberget. På østre side av planområdet er det igangsatt privat planarbeid med sikte på å

Trondheim kommune

komme fram til reguleringsplan for Sluppen næringspark. Planarbeidet er i startfasen, og det er foreløpig utarbeidet forslag til planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning.

Trondheim kommune er i gang med å studere muligheten for etablering av sammenhengende grøntdrag og åpning av Fredlybekken på strekningen Nardosenteret til Nidelva ved Sluppen. Alternative traseer for bekk og grøntdrag, samt tekniske avklaringer knyttet til VA-teknikk og forhold på stedet med bl.a. kvikkleire og gammelt avfallsdeponi i grunnen i traseen er under vurdering. Den siste delen av løpet av Fredlybekken før den renner ut i Nidelva ligger innenfor plangrensen til kommunedelplanen for ny Sluppen bru. Det er viktig at planarbeidet for Sluppen – Stavne koordineres med utredningsarbeidet vedrørende Fredlybekken og legger resultatene fra dette arbeidet inn i kommunedelplanen.

Trondheim kommune har igangsatt reguleringsplanarbeid for ny brannstasjon i området mellom Nidelva, Sluppenveien og E6. Dette skal bli ny hovedbrannstasjon for Trondheim. I og med at dette ligger innenfor planområdet for Sluppen – Stavne, vil konsekvensene av brannstasjonen utredes i samme konsekvensutredning. Se kap 4.5.3.

Fig. 3 viser en oversikt over utbyggingsprosjekter i området Sluppen – Lerkendal pr. 04.02.09. Dette gir et bilde på hvordan området vil endres i årene framover og hvor stor betydning ny og mer hensiktsmessig veg mellom Sluppen og Stavne vil ha, samt hva denne vegen bør tilpasse seg av framtidige utbygginger og endring av trafikkbilde.

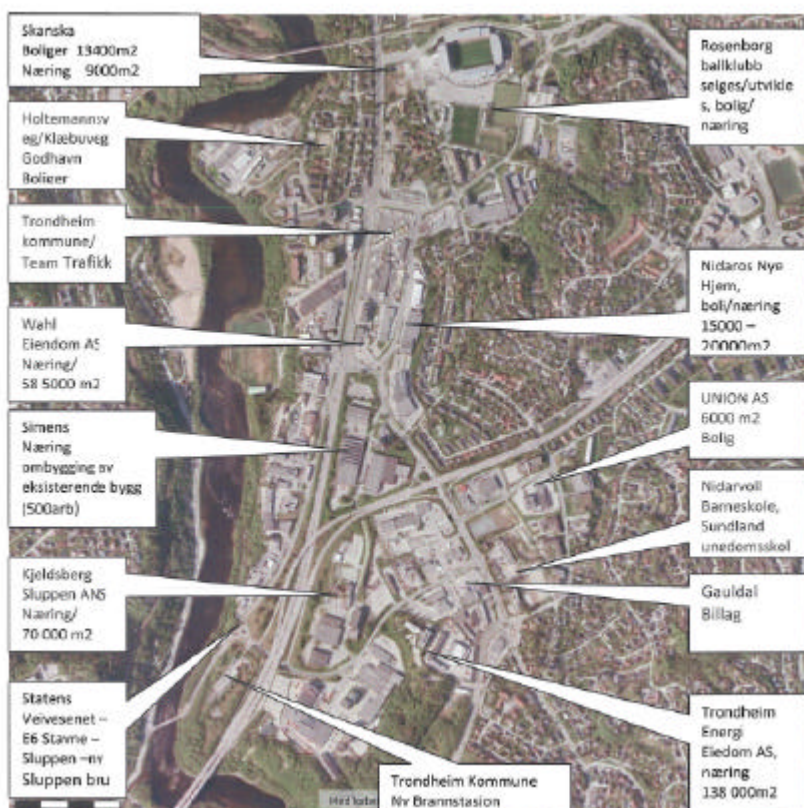


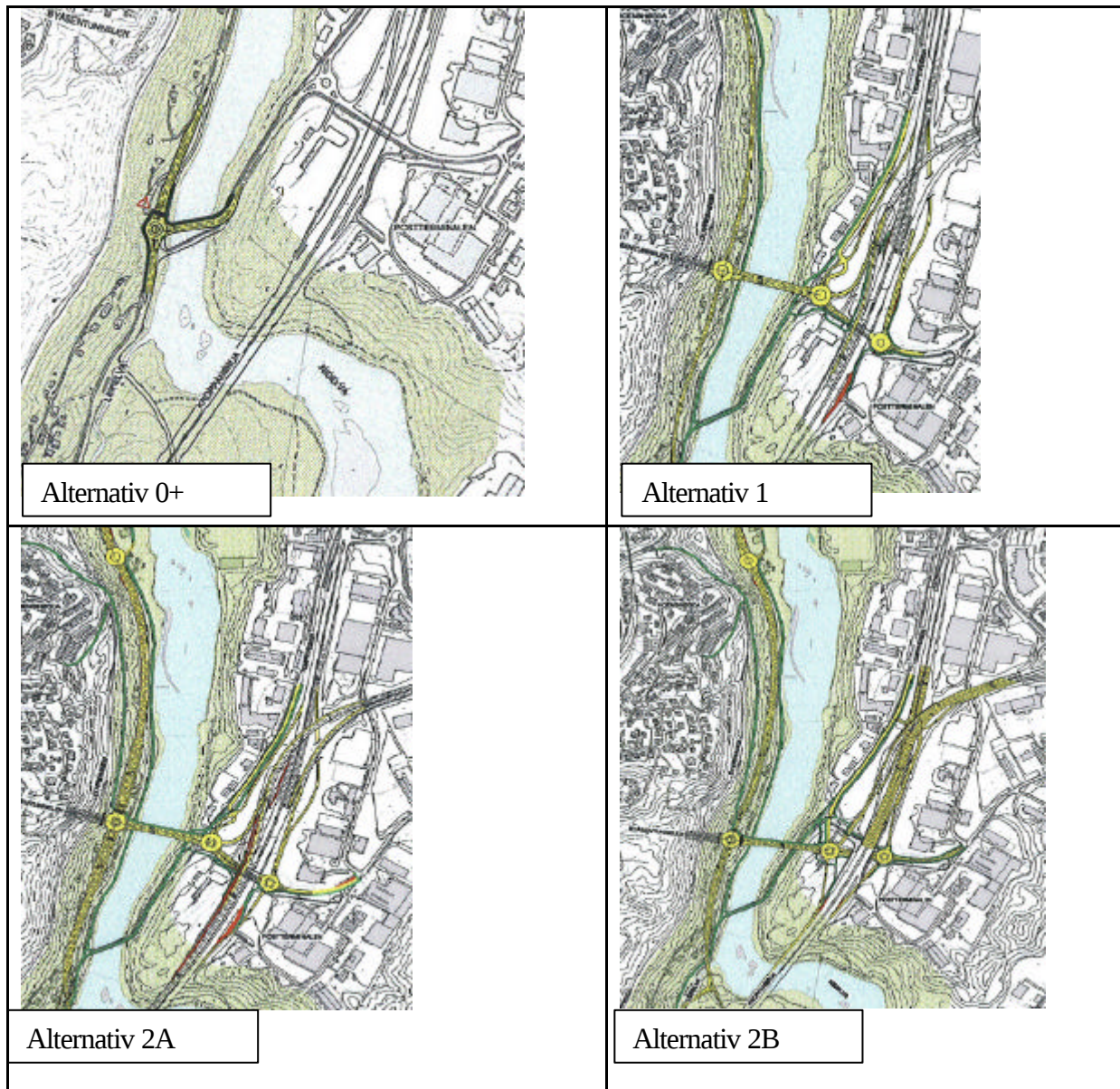
Fig. 3. Oversikt over utbyggingsprosjekter i området Lerkendal – Sluppen

Trondheim kommune

Alternativer

Foruten 0-alternativet foreslås det i planprogrammet at det utredes fem alternativer som skal konsekvensutredes. Det har i tidligere utredninger blitt vurdert flere alternativer, blant annet ved utarbeidelsen av konseptvalgutredning (KVU). Disse alternativene er beskrevet i notat datert 6. september 2008 (vedlagt). Notatet beskriver hvorfor disse alternativene ikke er tatt med i planprogrammet.

Alternativene er detaljert framstilt i planprogrammets kap. 3. Nedenfor vises en oversikt over alternativene.



Trondheim kommune



Tabell 1 viser en oversikt over hva som skiller de ulike alternativene fra hverandre.

Rådmannen mener alternativ tre viser en liten hensiktsmessig gang/sykeltrase fra Sluppen bru til kollektivknutepunktet. Alternativet bør heller vise en gang/sykeltrase som i større grad direkte knytter seg på kollektivknutepunktet.

3.8 Samlet oversikt over alternativene

	Alt. 0+	Alt. 1	Alt. 2A	Alt. 2B	Alt. 3
Biltrafikk					
Avkjørsler til Osloveien saneres	x	x	x	x	x
3-felts Sluppen bru	x				
4-felts Sluppen bru		x	x	x	x
2-felts Oslovei		x			x
4-felts Oslovei			x	x	
Planskilt kryss vest for Sluppen bru			x	x	x
Plankryss ved Leirelva		x		x	x
Toplanskryss ved Leirelva			x		
Sørvendt rampe fra Sluppen bru til E6			x		x
Ny motorvegbru som knytter E6 direkte til Omkjøringsvegen				x	
4-felts Sluppenveg under E6			x	x	
Nordvendt rampe fra Sluppenvegen til Holtermanns veg		x	x		x
Rampe fra Holtermanns veg til Sluppen bru			x	x	x
Rampe fra Kroppanbrua til Sluppenveien			x	x	x
Dagens motorvegbru i Sluppenkrysset utvides til 3 kjørefelt			x		
Vestvendte ramper mellom Bratsbergveien og	x	x	x	x	

Trondheim kommune

Omkjøringsvegen beholdes					
Vestvendte ramper mellom Bratsbergveien og Omkjøringsvegen fjernes					x
Direkte forbindelse mellom Holtermanns veg og Tempeveien					x
Direkte forbindelse mellom Holtermanns veg og Omkjøringsvegen					x
Tempeveien stenges for gjennomkjøring ved Renholdsverket		x		x	
Tempeveien avsluttes før Sluppenvegen			x		x
Kollektivtrafikk					
Nye bussholdeplasser langs E6		x	x	x	x
Nye bussholdeplasser langs Sluppenvegen for øst/vest-trafikk			x	x	
Kollektivknutepunkt på miljølokk					x
Gang- og sykkeltrafikk					
Utbedret gang- og sykkelveg langs Osloveien og Tempeveien		x	x	x	x
Gang- og sykkelveg til Byåsen			x	x	x
Planskilt gang- og sykkelveg over E6					x
Gang- og sykkelveg krysser ramper i plan		x		x	

Fig. 12. Alternativenes innhold

Forslag til tema som skal konsekvensutredes

Det er definert og beskrevet hva som anses som nødvendig av supplerende grunnlagsdokumentasjon som må fremskaffes/utarbeides før selve planarbeidet kan gjennomføres i kap 4. For hvert av temaene defineres et influensområde. Alle utbyggingsalternativer vurderes opp mot 0-alternativet. Avbøtende tiltak skal vurderes og kostnadsberegnes. Dersom effekten av eventuelle avbøtende tiltak inkluderes i konsekvensvurderingene, skal også kostnadene ved disse tas med i anleggskostnadene.

Utredningene skal være relevante i forhold til de beslutninger som skal tas. Dette gjør at utredningsnivået for de ulike temaene vil variere.

Oppsummering av utredningsbehov

Tabell 2 viser en oppsummering av hvilke tema og deltema som skal konsekvensutredes.

Hovedtema	Utredningsbehov
Landskapsbilde	- Fjernvirkning av ny Sluppen bru - Ny Osloveis inngrep i Nidelvkorridoren, Sluppenkrysset - Kryss i bratt terreng på vestsida av elva og kryss ved Stavne - Tas hensyn til at dette blir innfallsporten til Trondheim

Trondheim kommune

Nærmiljø og friluftsliv	Konsekvensene ny veg gir for • Eksisterende boligmiljøer • Forhold til barrierevirkninger • Arealbeslag langs Nidelva
Kulturmiljø	• Bygninger med antikvariak verdi • Konsekvenser, og avbøtende tiltak, for berørte bygninger med antikvarisk verdi må vurderes Sluppen bru • Det må vurderes hvordan gamle Sluppen bru best kan ivaretas når trafikken flyttes til ny bru, og den får ny funksjon som gang- og sykkelveg
Konsekvenser i anleggsperioden	Anleggsarbeidenes påvirkning når det gjelder • Støy/forurensning • Støy, rystelser, sikkerhet, framkommelighet mm. Håndtering av forurensede masser fra gammelt massedeponi skal beskrives • Etappevis utbygging • Mulighetene for etappevis utbygging for de ulike alternativene • Eksisterende vegnett • Det skal synliggjøres i hvor stor grad utbyggingene berører og gir ulemper for eksisterende vegnett • Deponi • Behovet for, og plassering av, midlertidige og permanente deponiområder for overskuddsmasser skal vurderes • Undersøkelser/etterundersøkelser • Beskrive behov for evt. nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket, og evt. etterundersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket
Naturmiljø	• Arealbeslag • Omfanget av arealbeslag i Nidelvkorridoren gir konsekvenser for biologisk rike områder både i anleggs- og driftsfasen • Saltskader • Omfang av saltskader på sårbar vegetasjon i driftsfasen og omfang av trafikkforurensning til Nidelva • Strømningsforhold • Hvilke konsekvenser brupillarer i elva vil ha for strømningsforholdene og laksen • Barrierer for vilt • om veganlegget skaper barrierer i forhold til trekkveger for vilt
Lokalt utbyggingsmønster og arealbruk	• Endring i bruksmuligheter og utviklingspotensiale for arealer i influensområde • Egnethet av vegsystem for 0-alt og forventa utvikling • Byggegrense for veganlegget mot Kjeldsberg Kunnskapspark
Trafikale forhold	Biltrafikk Alternativenes framkommelighet i forhold til: • Antall kjørefelt (bl.a. 2- eller 4-felt i Osloveien) • Kryssutforming (blant annet toplanskryss eller plankryss ved Sluppen bru)

	• Svingebevegelser (hvilke ramper skal det være i Sluppenkrysset) • Vurdering av hvor logiske og lesbare de ulike kryssløsningene er for trafikantene • Betydning av omfang av biltrafikk Kollektivtrafikk • Framkommeligheten på vegsystemet for busser • Effekter av etablering av kollektivfelt for busstrafikken • Framkommeligheten for passasjerer til/fra bussholdeplassene og mellom bussholdeplassene • Mulighetene for omstigningsmuligheter /kollektivknutepunkt på Sluppen i et framtidig kollektivsystem • Muligheter for å etablere park&ride-anlegg innenfor planområdet • Bussholdeplasser har en god plassering i forhold til arbeidsplassområdene på Sluppen. Det må vurderes spesielt om bussholdeplassene skal flyttes lenger nord i Sluppenområdet • Det må vurderes om kollektivtilgjengeligheten kan bedres slik at kollektivbuen forlenges til og med Sluppen • Muligheter for nye bussruter/pendlerruter må vurderes Gang- og sykkeltrafikk • Framkommeligheten, sikkerheten og attraktiviteten for fotgjengere og syklistene må vurderes for • Hovedruten langs Tempeveien og over gamle Sluppen bru • Hovedrute mellom Sluppen bru og Stavne • Ringrute langs Sluppenvegen, Nardoruta • Tilknytningen til arbeidsplassene på Sluppen • Tilknytning til Nidelvkorridoren • Tilknytning til Gammellina • Framkommelighet og attraktivitet for en sykkelrute fra Sluppen og vestover til Byåsen
Brannstasjon ved Sluppenkrysset	• Landskapsbilde • Nærmiljø- og friluftsliv • Kulturmiljø, konsekvenser i anleggsperioden • Naturmiljø • Trafikale forhold
Områdestabilitet	• Felles forprosjekt i Sluppenområdet • Identifisering av områder med marin leire • Avmerking av eventuelle kjente faresoner • Vurdering av potensiell kvikkleireskredfare utenom kjente faresoner • Områder med potensiell kvikkleireskredfare og kjente faresoner innarbeides i kommunedelplanen
Prissatte konsekvenser	Kostnader • Endring i tidskostnader og kjøretøykostnader for samtlige trafikantgrupper • Beregning av innsparte kostnader for næringslivet • Ulykker • Endring i antall ulykker beregnes og beskrives Støy/luftforurensning • Antall personer bosatt i influensområdet som blir plaget av støy,

	utendørs og innendørs • For lokal luftforurensning skal det beregnes og beskrives antall personer bosatt i området som blir plaget av svevestøv (PM₁₀) og lokal luftforurensning (NO₂) • Det skal gjøres en beregning av konsekvenser for global forurensning (CO₂). Den samfunnsøkonomiske kostnad forbundet med endring i forurensningsnivået beregnes med EDB-programmene VSTØY/VLUFT Bompenger • Operatørnytt for bompengeselskapet skal beregnes. Utgiftene omfatter både etablering av innkrevingssystem og kostnader knyttet til drift og administrasjon Kollektivtrafikk • Endringer i kollektivtrafikken skal utredes. Dette gjelder i første rekke for buss. Overordnet trafikkmodell skal benyttes Budsjettvirkning • Budsjettvirkning for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter, inkludert transportetatene. Det vil normalt bestå av de bevilgninger over offentlige budsjetter som tiltaket fører til og de skatteinntekter som tiltaket genererer. Det vil her være snakk om investeringskostnader, endringer i drifts- og vedlikeholdskostnader over Statens vegvesens budsjett, og endringer i inntektene fra transportutgifter. • Prosjektets innvirkning på offentlige budsjetter skal utredes. Det skal utarbeides kostnadsoverslag for hvert alternativ. Kostnadsoverslaget skal ha en nøyaktighet på +/- 25 %. • Restverdien er uttrykk for investeringens nytte etter analyseperiodens slutt. Analyseperioden er 25 år, mens restverdien regnes fram til 40 år etter at vegen er tatt i bruk. Det gjøres en lineær avskrivning slik at restverdien ved utløpet av analyseperioden (25 år) settes til 15/40 (37,5 %) av investeringskostnaden. • Restverdi (nåverdi) av investeringene etter analyseperiodens slutt skal beregnes. • Det skal lages en presentasjon av endringer i beregnet skattekostnad. • Alternativenes nettonytte og nettonytte/kostnad beregnes i henhold til Statens vegvesens håndbok 140.
Risiko og sårbarhetsanalyse	• Identifisere de største bidragsyterne til risiko og gi grunnlag for forbedringer av planen eller stille krav til avbøtende tiltak i senere planfaser.

Oppsummering av innkomne merknader og rådmannens vurdering av merknadene til planprogram for Sluppen -Stavne

Nedenfor følger en oppsummering av høringsuttalelsene med rådmannens kommentarer. Kommentarene er gitt

i samarbeid med Statens Vegvesen. Kommentarer i kursiv.

1.1 Trondheim kommune, datert 14. november 2008

Foreslår at følgende bør skrives inn i planprogrammets kap. 2.1;

"Arealene innen planområdet er i tillegg i kommuneplanens arealdel avsatt som viktige landskaps- og naturområder gjennom avgrensning av Nidelvkorridoren, LNF-områder, byggeområde, grønnstruktur, turveger og bestemmelser knyttet til formålene."

Merknaden er tatt til følge. Denne teksten er tatt inn i planprogrammet.

Presiserer at miljøenheten er ansvarlig fagmyndighet på flere tema som skal behandles.

OK

Gjør oppmerksom på at i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel er det angitt byggeforbud i 100-metersbeltet oppstrøms Stavne jernbanebru. I tillegg er det bestemmer og retningslinjer for Nidelvkorridoren, byggeområde, grønnstruktur og LNF-områder.

Merknadener tatt til følge og det er gjort en justering av teksten i kap. 2.4.1.

Foreslår at kommunedelplanen skal inneholde retningslinjer og/eller bestemmelser om Fredlybekkens standard, omfang og vannkvalitet.

Rådmannen er enige i dette, men foreslår at det ikke gjøres noen endringer av planprogrammet.

Planarbeidet med Sluppen – Stavne må koordineres med utredningsarbeidet for Fredlybekken, men det tas ikke nå stilling hvordan dette skal sikres i plandokumentet.

Ønsker at det i kommunedelplanen for Sluppen – Stavne utredes konsekvenser av ny brannstasjon, som skal plasseres mellom E6, Sluppenveien og Nidelva. Aktuelle temaer er biologisk mangfold, landskap, friluftsliv, områdestabilitet, samt aktuelle atkomstmuligheter.

Merknaden er tatt til følge. Utredning av brannstasjon er beskrevet i planprogrammets kap. 4.5.3.

Bussholdeplasser må ses i sammenheng med de planlagte arbeidsplassområdene på Sluppen.

Merknaden er tatt til følge. Det er nevnt spesielt i kap. 4.5.2 Trafikale forhold at dette skal ses i sammenheng.

Foreslår at det utredes konsekvenser for busser/annen trafikk ved etablering av egne kollektivfelt på hele eller deler av strekningen.

Merknaden er tatt til følge. Det er nevnt spesielt i kap. 4.5.2 Trafikale forhold at dette skal gjøres.

Park&ride anlegg bør utredes i tilknytning til kollektivknutepunkt på Sluppen. Dette bør ses i sammenheng med mulighetene i et framtidig kollektivsystem etter at tunnel til Byåsen/Munkvoll er på plass.

Merknaden er tatt til følge. Det er nevnt spesielt i kap. 4.5.2 Trafikale forhold at mulighetene for å etablere park&ride-anlegg på Sluppen skal vurderes.

Det må kartlegges/utredes/stilles krav til stille/grønne soner slik at friluftsområder og stier ses i sammenheng med lydlandskapet. Avbøtende tiltak bør også utredes.

Merknaden er delvis tatt til følge. Veilederen til T-1442 (støyretningslinjen) sier at det er et kommunalt ansvar å kartlegge stille områder, og at kommunen ikke kan pålegge anleggseierne å gjøre dette. Det står også at kartleggingen som anleggseierne foretar rundt sine kilder kan brukes som et utgangspunkt for å velge ut områder som det er aktuelt å kartlegge nærmere. Statens vegvesen skal lage støysonkart for området langs Osloveien, men vil ikke gjøre støysonberegninger utover dette i denne planfasen.

Byantikvaren mener konsekvensutredningen må vurdere flytting av to eldre bygninger i søndre ende av Sivert Dahls veg.

Merknaden er tatt til følge. Det er tatt inn i planprogrammets kap. 4.3.3 Kulturmiljø at flytting av disse bygningene skal vurderes.

Byantikvaren mener det må utredes hvordan Sluppen bru best mulig kan ivaretas ved overgang fra kjøreveg til gang- og sykkelveg.

Merknaden er tatt til følge. Dette momentet er tatt inn i planprogrammets kap. 4.3.3 Kulturmiljø.

Byantikvaren gjør oppmerksom på at innenfor planområdet finnes rester av Nydalen mølle og spor av Størenbanen.

Dette er videreformidlet til konsulent som skriver utredningen.

I anleggsperioden må det beskrives avbøtende tiltak og effekten av disse hvis grensene i støybestemmelsene overskrides.

Merknaden er tatt til følge. Dette er tatt inn i planprogrammets kap. 4.3.4 (Konsekvenser i anleggsperioden) at det må beskrives avbøtende tiltak i tilfelle grenseverdiene i gjeldende forskrifter for støy overskrides.

Avbøtende tiltak for støyproduksjon må beskrives i konsekvensutredningen. Det bør også stilles krav til partikkel- og gassutslipp fra anleggsmaskiner og kjøretøy.

Merknaden er tatt til følge. Det er tatt inn i planprogrammets kap 4.3.4 (Konsekvenser i anleggsperioden) at det må beskrives avbøtende tiltak i tilfelle grenseverdiene i gjeldende forskrifter for partikkel- og gassutslipp overskrides.

Sluppen – Stavne vil berøre Nidelven og kantsonene som har høye naturverdier. Miljøenheten anbefaler at det i forbindelse med konsekvensutredningen gjøres nærmere undersøkelser av naturtyper og mer spesifikke undersøkelser på plante- og mosearter fauna og mer spesifikke undersøkelser av fuglelivet i området konsekvenser for et sammenhengende grøntbelte som vilttrekk

Merknaden er delvis tatt til følge. Det ble gjort et registreringsarbeid høsten 2008 av naturtyper og plante- og mosearter. Fugleliv og fauna blir undersøkt våren 2009. Konsekvenser for grøntbelte/sammenhenger kan etter vegvesenets oppfatning utredes ved hjelp av eksisterende kunnskap.

Områdestabiliteten for utbyggingen må utredes

Merknaden er tatt til følge. Utredning av områdestabilitet er beskrevet i planprogrammets kap. 4.5.5.

Trondheim kommune

Det må presiseres at støy, luftforurensning og klimagassutslipp også skal vurderes for influensområdet, ikke bare planområdet.

Merknaden er tatt til følge. Teksten i planprogrammets kap. 4.5.4 (prissatte konsekvenser) er endret.

Trondheim kommune

1.2 Trondheim kommune, datert 8. desember 2008

Kommunen viser til rapport om kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) utført av Metier og Møreforskning. Denne rapporten anbefaler at det utredes et konsept med punktforbedringstiltak på vegstrekningen Sluppen – Stavne. Kommunen anbefaler at dette tas inn i planprogrammet som et alternativ. Det skal blant annet utredes om alternativet (benevnt som 0+) fører til at kapasitets- og framkommelighetsforholdene generelt, og spesielt mhp. tungtrafikken bedres og om relativt billige punkttiltak kan muliggjøre overføring av tungtrafikk fra Midtbyen og eventuelt gi økt kapasitet.

Merknaden er tatt til følge. Dette er tatt inn som alternativ 0+ i planprogrammet, og blir utredet på samme nivå som de andre alternativene.

1.3 Trondheim kommune, datert 23. april 2009

Trondheim kommune foreslår en ny løsning som innebærer at hovedvegen legges i lokk mellom Postterminalen og Siemensbygget. Denne løsningen medfører mindre arealbruk og muliggjør utvikling av et kollektivknutepunkt.

Merknaden er tatt til følge. Dette er tatt inn som et alternativ 3 i planprogrammet, og blir utredet på samme nivå som de andre alternativene.

2. Sør-Trøndelag fylkeskommune – Enhet for regional utvikling, mottatt 12. november 2008

Ser planarbeidet som et viktig ledd i arbeidet for et sammenhengende og godt fungerende overordnet trafikksystem i Trondheim. Er enig i målene som programmet stiller. Mener planprogrammet i større grad bør tydeliggjøre behovet for å legge til rette for kollektivtrafikken, fotgjengere og syklist.

Merknaden er tatt til følge. Behovet for å legge til rette for kollektivtrafikk, fotgjengere og syklist er sterkere vektlagt i kap. 1.3.2 Krav, kap. 1.3.3 Vesentlige virkninger av tiltaket og kap. 4.5.2 Trafikale forhold.

Konsekvensutredningen bør synliggjøre at ny Sluppen bru i kombinasjon med tunnel til Byåsen åpner for bedre kollektivsystem og en mulighet for redusert trafikkarbeid.

Merknaden er tatt til følge. Det må i planleggingen legges til rette for et godt kollektivsystem der det tas hensyn til en ev. tunnel fra Byåsen. Dette er nevnt i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold.

3. Norges Vassdrags- og energidirektorat, datert 6. november 2008

Sier det er lite ønskelig at Osloveien krysser Leirelva to ganger (alt. 1 og 2B).

Synspunktet er vektlagt. Dette forholdet vil bli omtalt i temautredning for naturmiljø.

Er usikker på om alternativene 2A og 2B i større grad vil berøre Nidelva enn dagens veg.

Det vil i konsekvensutredningen bli utarbeidet mer detaljerte versjoner av alle alternativene, for å synliggjøre hvordan Osloveien skal plasseres i det trange snittet mellom Nidelva og jernbanen.

Utgangspunktet har hele tiden vært at Nidelva ikke skal berøres. Hvis noen alternativer berører Nidelva, vil dette medføre en negativ konsekvensvurdering.

Ber om en bedre begrunnelse for å bygge firefelts veg når Byåsentunnelen er på plass og den vil avlaste trafikken på Osloveien.

I konsekvensutredningen skal både firefelts Oslovei og tofelts Oslovei vurderes. Det er i planprogrammets kap. 4.5.2 (Trafikale forhold) presisert at de trafikale konsekvensene av firefelts- og tofelts Oslovei skal vurderes mot hverandre. Byåsentunnelen er ikke planlagt og er ikke en premiss i prosjektet Sluppen – Stavne. Siden den inngår som prosjekt i miljøpakken er det likevel

Trondheim kommune

nødvendig å vurdere hvilke konsekvenser byggingen vil ha for spørsmål om to eller fire felt i Oslovegen.

Sier det er viktig å beskrive hvordan tiltaket vil berøre elva og elvenære områder.
Viser til svar under 3b.

Sier at deler av planområdet ligger i en kvikkleiresone. Mener de er viktig at geoteknisk fagkyndige får vurdert i hvor stor grad veganlegget vil ligge på kvikkleire.
Merknaden er tatt til følge. Det er allerede gjort en geoteknisk vurdering av planområdet.

Sier at områdestabiliteten (helhetlig faresonevurdering) for faresonene for kvikkleire må dokumenteres. Vurderingene må også inkludere den delen av kvikkleiresonen som ligger utenfor reguleringsplanen. Det må komme fram hva den beregnede områdestabiliteten er per i dag, og hvor mye områdestabiliteten vil endres.
Merknaden er tatt til følge. Det skal gjøres utredning av områdestabiliteten. Dette er beskrevet i planprogrammets kap. 4.5.5.

Mener at det i planen må vurderes om arealbruksendringer vil medføre endring av avrenning til vassdrag. Eventuelle avbøtende tiltak må nevnes.
Merknaden er delvis tatt til følge. Det vil bli gjort en overordnet vurdering av omfanget av trafikkforurensning til Nidelva fra tofelts eller firefelts Oslovei. Dette er beskrevet i planprogrammets kap. 4.4.1 Naturmiljø.

Sier det må gjøres en grundig beskrivelse av hvilke konsekvenser brupillarer i elva har for strømningsforholdene og laksen.
Merknaden er tatt til følge. Det vil bli gjort en vurdering av hvilke konsekvenser det har om brupillarene står i elva eller på land. Dette er beskrevet i planprogrammets kap. 4.4.1 Naturmiljø.

Sier det er viktig at planen ikke medfører hindringer for eksisterende eller planlagte høyspentlinjer/kabler.
Merknaden tas til følge. Når det gjelder eksisterende høyspentlinjer/kabler vil eventuelle kostnader med flytting av disse inngå i anleggskostnadene. Hvis det foreligger planer om nye høyspentlinjer/kabler må planene for dette koordineres med vegplanene.

Sier at dersom det planlegges vassdragstiltak som for eksempel utfyllinger, kulverter, grusuttak, bekkeomlegging, vann- og grusuttak, må dette komme fram i planen.
Merknaden tas ikke til følge. Tiltak som kulverter, bekkeomlegginger osv. planlegges ikke i kommunedelplan.

4. Syklistenes Landsforening, datert 1. november 2008

Mener det er påkrevd at målene fra Trondheim kommunes miljøpakke blir førende for konsekvensutredningen av Sluppen – Stavne. Målene i planprogrammet må revideres. Blant annet må målet om overgang fra biltrafikk til gang/sykkel- og kollektivtrafikk inn. Målet om å "anlegge et vegsystem som gir god framkommelighet for alle trafikantgrupper" er i konflikt med miljømålene og må omformuleres.
Merknaden er ikke tatt til følge. Sluppen – Stavne er et av flere prosjekt som inngår i miljøpakken. Målene for hvert enkelt av disse prosjektene vil ikke være identiske, men skal samlet sett bidra til å oppnå miljøpakkens mål.

Ber om at det utredes hvordan gang-, sykkel-, og kollektivtransport kan økes ved å lage attraktive løsninger, og hvordan biltrafikksanering kan oppnås.

Trondheim kommune

Merknaden er delvis tatt til følge. Prosjektets hensikt er å fullføre stamvegringen slik at byen får et tilfredsstillende hovedvegnett. Her inngår også gang-, sykkel og kollektivtransport som viktige premisser. Tiltakene skjer innenfor et begrensa planområde, og vil være såpass marginale at effektene for fotgjengere/syklister/kollektivpassasjerer vanskelig lar seg beregne. Effektene for biltrafikken vil derimot bli vurdert.

Ber om at det utredes effekter av å etablere et kollektivknutepunkt langs E6 ved Sluppen, med effektive og attraktive omstigningsmuligheter mellom buss, underjordisk sykkelparkering, og korte gang- og sykkelruter til de store arbeidsplassene på Sluppen.

Merknaden tas til følge. Det er i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold beskrevet at alternativenes kvalitet når det gjelder løsninger for kollektivtrafikken skal vurderes. Da er momenter som omstigningsmuligheter, avstand til arbeidsplasser osv. viktige momenter som inngår. Det er ikke mulig å gjøre noen effektberegning av dette, men en vil utrede hvilke betydning et slikt kollektivknuteåunkt vil kunne ha.

Mener det bør utredes om kollektivknutepunkt kan muliggjøre nye kollektivruter med overgang mellom regionalbuss og lokalbuss, og hvilken kollektivøkning som dette muliggjør.

Merknaden er tatt til følge. Det er presisert i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold at akkurat dette skal vurderes.

Ønsker at det utredes hva som skal til for at andelen som sykler til og fra jobb kan økes vesentlig.

Merknaden er ikke tatt til følge. Tiltak innenfor dette prosjektområdet vil i seg selv ikke være tilstrekkelige til å gi noen vesentlig økning av andelen som sykler til jobb. Det er imidlertid beskrevet i planprogrammets kap. 5.4.2 Trafikale forhold at kvaliteten på de foreslåtte løsningene for syklist skal vurderes mot hverandre og mot 0-alternativet. Det skal dessuten gjøres en analyse på hvor mange syklist som kan forventes å benytte seg av en ny øst/vest-forbindelse for sykkel mellom Sluppen og Byåsen.

Ønsker at det utredes hvilke effekter ei kollektivbru ved Stavne eller Sluppen vil ha med tanke på å øke andelen kollektivtrafikanter mellom øst og vest i Trondheim.

Merknadener ikke tatt til følge.

Mener det bør evalueres hvilke effekter som kan oppnås ved å etablere bedre gang- og sykkelløsninger mellom øst og vest i Trondheim.

Forbedra kobling for fotgjengere og syklist mellom Stavne bru og Bøckmanns veg, som går i trase parallelt med jernbanen, krysser jernbanen og møter Bøckmanns veg nord for Hoemshøgda.

Ny gang- og sykkelbru over Nidelva et sted midtvegs mellom dagens Sluppen bru og Stavne bru.

Sykkelheis fra dagens Sluppen bru opp til Waldemar Aunes veg eller Selsbakkvegen.

Sykkelheis fra Stavne bru opp til Breisynveien eller Jonny Peviks veg.

Sykkelheis fra ny Sluppen bru opp til Nordre Hallsetveg.

Merknaden er delvis tatt til følge. Det er presisert i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold at en ny øst/vest-forbindelse for sykkel mellom Sluppen og Byåsen skal utredes. Det skal gjøres en analyse på hvor mange syklist som kan forventes å benytte seg av en slik forbindelse.

Ber om at det analyseres om det er mulig å avlaste Midtbyen og Elgeseter for gjennomgangstrafikk uten å bygge ny Sluppen bru, ved f.eks. redusert framkommelighet, vegprising og restriktiv parkeringspolitikk.

Merknaden er ikke tatt til følge. Dette planprogrammet forholder seg bare til tiltak innenfor planområdet Sluppen – Stavne.

Trondheim kommune

Ber om at det analyseres om det er mulig å bygge ny Sluppen bru og samtidig oppnå miljøpakkens mål om overgang fra bil til kollektivtrafikk og sykkel.

Merknaden er ikke tatt til følge. Dette planprogrammet forholder seg bare til tiltak innenfor planområdet.

I konsekvensutredningen bør det gjennomføres den type samfunnsmessige lønnsomhetsberegninger som for eksempel TØI 567-2002 gjør bruk av.

Merknaden tas til følge. Lønnsomhetsberegninger som i TØI 567-2002 er ikke egnet til å beregne effekten av sykkeltiltak innenfor et såpass avgrenset planområde.

5. Trondheimsregionens friluftsråd, datert 10. november 2008

Mener planprogrammet ivaretar friluftsinnteressene og behovet for konsekvensutredninger for friluftslivet i området.

6. Optiman AS på vegne av brannstasjonprosjektet i Trondheim, sendt 6. november 2008

Sier at Sluppen brannstasjon må kunne bygges og tilsluttes eksisterende vegnett med påkjøring i dagens rundkjøring v/ tomt for ny brannstasjon som ligger mellom E6, Sluppenvegen og Nidelva. Deretter må utrykning kunne foregå mens veganlegget pågår.

Merknaden tas til følge. Sluppen brannstasjon vil bli en premiss for den videre planleggingen.

Krever at det må kunne bygges en rampe fra brannstasjonen direkte til E6 i sørgående retning. Med de løsninger som er vist i alternativ 1 og 2A vil denne bare benyttes til utrykning. Med den løsningen som er vist i alternativ 2B vil all trafikk fra Sluppen Bru/Sluppenvegen som skal sørover på E6 benytte en slik rampe.

Merknaden tas til følge. Sørvendt rampe fra brannstasjonstomta til E6 må planlegges i samarbeid med de som planlegger brannstasjonen.

Sier at slik alternativ 2B er vist i planprogrammet, beskjæres brannstasjonstomta for mye. Rundkjøring og ny bru må flyttes nordover og den sørvendte påkjøringsrampa må legges nærmere E6.

Merknaden er tatt til følge. Alt 2B har blitt justert.

Anbefaler alternativ 2B, dersom det blir igjen nok tomt til brannstasjon.

Anbefalingen er notert.

7. Norges Lastebileierforbund, sendt 6. november 2008

Anbefaler alternativ 2B. De store trafikkmengdene gjør at Osloveien må ha 4 felt, i alle fall fram til tunnel til Byåsen er på plass.

Synspunktet er notert. Alternativenes trafikale kapasitet skal utredes. Dette er beskrevet i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold.

8. Frost Eiendom AS, datert 5. november 2008

Ber om at det i dette prosjektet utredes en ny direkte atkomst fra E6 til Fossegrenda.

Merknaden er ikke tatt til følge. Denne vegforbindelsen er tatt ut av kommuneplanens arealdel for 2001 – 2012, noe som ble videreført inn i gjeldende arealdel for 2007 – 2018, og den ligger heller ikke inne i miljøpakken. Manglende gjennomføringsmulighet og manglende behov var kommunens begrunnelse.

9. ARC Arkitekter for Kjeldsberg Eiendom AS, datert 5. november 2008

Trondheim kommune

Påpeker at det nå foregår flere planprosjekter i området, og anser det som hensiktsmessig at vegvesenet deltar i flere fellesutredninger; områdestabilitetsutredning for Sluppen-området, tiltaksplan for nedlagt søppeldeponi og samarbeid med Trondheim kommune angående deres forprosjekt for gjenåpning av Fredlybekken.

Merknaden er tatt til følge. Vegvesenet deltar i fellesutredning for områdestabilitet og samarbeider med Kjeldsberg om tiltaksplan for nedlagt søppeldeponi. Gjenåpning av Fredlybekken er beskrevet i planprogrammets kap. 2.3.3.

Ber om at utredningen tar opp i seg at trafikkapasiteten i Sluppenområdet allerede er sprengt, og at 0-alternativet derfor vil ha konsekvenser for hva slags utbygging som kan skje på Sluppenområdet og Tempeområdet.

Merknaden er tatt til følge. I hvilken grad bedret trafikk-kapasitet vil ha betydning for utviklingen på Sluppenområdet og Tempeområdet vil bli belyst i temautredning om arealbruk, beskrevet i planprogrammets kapittel 4.5.1.

Ber om at byggegrense mot eiendommen 73/114 fastsettes i kommunedelplanen i samarbeid med tiltakshaver for Sluppen kunnskapspark.

Merknaden tas til følge. Det er beskrevet i planprogrammets kap. 4.5.1 at dette skal gjøres.

Ønsker at forstøtningsmur mellom ny påkjøringsrampe og Sluppen Kunnskapspark kan legges inn som en premiss ved senere detaljplanlegging.

Det er etter at uttalelsen ble mottatt blitt holdt dialog med ARC arkitekter og Kjeldsberg angående dette.

Påpeker behovet for en kort og god forbindelse mellom E6/Holtermanns veg og søndre del av Siemensområdet/nordre del av Sluppen Kunnskapspark. Har lagt ved skisser som viser aktuelle plasseringer av gangforbindelser og bussholdeplasser i dette området, og ber om at disse synliggjøres i planprogrammet og tas med som innspill videre i planprosessen.

Merknaden er tatt til følge. Dette er påpekt i planprogrammets kap. 4.5.2.

10. Aina Myrvold (Osloveien 268), sendt 6. november 2008

Mener at minimumsløsningen med to kjørefelt i Osloveien ikke holder i forhold til de store trafikkmengdene. Mener at alternativ med fire kjørefelt bør velges.

Synspunktet er notert. Alternativenes kapasitet skal utredes. Dette er beskrevet i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold.

Legger ved takst for Osloveien 268, da Osloveien 268 forutsettes innløst i de foreslåtte alternativene.

11. Knut Hartvigsen (Sivert Dahlens veg 2B), datert 21. oktober 2008

Ønsker at innpåkjøring fra Sivert Dahlens veg flyttes til ny rundkjøring ved jernbaneundergangen ved Stavne.

Statens vegvesen har tatt merknaden til følge. Den foreslåtte løsningen er tatt inn i alternativ 2A og 2B.

12. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 12. desember 2008

Trygge veger for gående og syklende er viktig for å stimulere til økt aktivitet og sikre trygge trafikkforhold for alle. Dette må vurderes i konsekvensutredningen.

Merknaden er tatt til følge. Dette inngår i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold.

Trondheim kommune

Planprogrammet må tydeliggjøre mulighetene og behovet for å legge til rette for kollektivtrafikken, blant annet gjennom å utrede virkninger av eget kollektivfelt.

Merknaden er tatt til følge. Dette inngår i planprogrammets kap. 4.5.2 Trafikale forhold.

Det må framgå i planprogrammet at risiko i forbindelse med flom og kvikkleire utredes.

Merknaden er tatt til følge. Dette inngår i planprogrammets kap. 4.5.5 Områdestabilitet og 4.5.6 Samfunnssikkerhet.

Trondheim kommune

Rådmannens vurdering

Rådmanen vurderer det slik at planprogrammet både inneholder de alternativer og utredningstema som er relevante for endelig valg av alternativ med unntak av at gang/sykkelvegnettet bør korrigeres i alternativ 3 slik at forbindelsen blir mer direkte fra Sluppen bru til kollektivknutepunktet. Kravene til utredningene ansees tilstrekkelige for å sikre en god utbygging. Rådmannen mener planprogrammet danner grunnlag for en forsvarlig prosess.

Konklusjon

Planprogrammets forslag til alternativer, tema og utredningsmetoder ansees tilstrekkelig for å få en god kommunedelplanprosess. Rådmannen anbefaler at planprogrammet for kommunedelplanen for Sluppen – Stavne fastsettes.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)

Rådmannen i Trondheim, 03.06.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Magritt Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1: Planprogram

Saksvedlegg 2: Vurdering av nye alternativer foreslått ved idedugnad for konseptvalgutredning Sluppen