



## Ny Sluppen bro Høringsuttalelse fra Syklistenes Landsforening

Trondheim, 6. desember 2010

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til kommunedelplan med konsekvensutredning for Sluppen – Stavne. Aktuelle dokumenter refereres slik:

- [1] Sluppen – Stavne. Kommunedelplan med konsekvensutredning. Trafikale forhold og arealbruk. Rapport datert 2010-09-01
- [2] Sluppen – Stavne. Kommunedelplan med konsekvensutredning. Datert 2010-09-01
- [3] Sluppen – Stavne. Konsekvensutredning. Sammendrag, samfunnsøkonomisk analyse og anbefaling. Datert 2010-09-01
- [4] Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) av Vegsystemet på Sluppen. Rapport fra Metier og Møreforskning Molde. Datert 7. november 2008

SLF Trondheim kommer med følgende høringsuttalelse.

### Oppsummering og konklusjon

- Konsekvensutredningen benytter inkonsistente mål. Oppfyllelse av målet om å legge spesielt godt til rette for kollektivtrafikk, fotgjengere og syklist er ikke vurdert. Følgelig er konsekvensutredningen ufullstendig på et vesentlig punkt.
- Anbefalingene i konsekvensutredningen er ikke konsistent med egne funn.
- Konsekvensutredningen har ikke fulgt anbefalingene til KS1 [4]; den behandler ikke tungtrafikken og varetransport særskilt, og vurderer ikke miljøtiltak som alternativ.
- 2 tilleggsutredninger må lages, med mål som er konsistente med miljøpakkens mål:
  - a) et som behandler varetransport og tungtrafikk særskilt, med mål om å fjerne tungtrafikken fra Elgeseter gate, og
  - b) et med analyse av måloppfyllelse og lønnsomhet for et alternativ "0++" med tiltak for økt kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk.

### Inkonsistente prosjektmål

Målene i referansedokumentene er ikke konsistente. Målene som er benyttet i konklusjonen [3] avviker på vesentlige punkter fra [1] og [2]. Mens [1] og [2] har som mål og forutsetning at **"Det skal legges spesielt godt til rette for kollektivtrafikk, fotgjengere og syklist"**, er det i [3] anført som mål å **"Anlegge et vegsystem som gir god fremkommelighet for alle trafikantgrupper"**. Disse målene er ikke konsistente. Miljøpakkens mål om reduksjon i biltrafikken avspeiles i de første, men ikke i den siste. Vurdering av alternativene som gjøres i [3] utelater målet om å legge særskilt godt til rette for kollektivtrafikk, fotgjengere og syklist. Konsekvensutredningen er følgelig ufullstendig på et vesentlig punkt.

## **Anbefaling ikke konsistent med egne funn**

[3] anbefaler at alternativ 1 velges. I sammenligningen av alternativene kommer alternativ 0+ klart best ut: Det er mest lønnsomt, og er det alternativet som best oppfyller målene. 0+ rangeres foran 1. Likevel anbefales alternativ 1, tross dårligere lønnsomhet og dårligere måloppfyllelse. Dette er en logisk brist som ikke kommenteres.

Analysen i [3] har som logisk konklusjon at alternativ 0+ velges. Men dette alternativet er heller ikke tilfredsstillende. Vi viser her til [1], som på side 76 konkluderer at verken alternativ 0+, 1, 2A eller 2B er i tråd med gjeldende planer for kollektivtrafikk.

## **KS1 ignorert: Punktforbedringer mangelfullt utredet, tungtrafikken og varetransport ikke behandlet**

KS1 [4] kom med klare anbefalinger til konsekvensutredningen. Noen av anbefalingene er fulgt, så som å fjerne irrelevante vegstrekninger, og å utarbeide en nytte- og lønnsomhetsvurdering.

Andre anbefalinger synes å være ignorert. KS1 kom med klar kritikk av manglende analyse av punktforbedringer som et alternativ 0+. Alternativ 0+, slik den fremkommer i [1] – [3], utelater en lang rekke mulige tiltak for å fremme miljøvennlig transport. Se neste punkt. Alternativ 2A/B og 3 inneholder punkttiltak for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk som er uavhengig av ny Sluppen bru, og som derfor hører inn i vurdering av 0+, og ikke i en sammenligning av ulike løsninger av Oslovegen og ny Sluppen bru.

KS1 [4] anbefalte at man fokuserte på det de oppfattet som hensikten med prosjektet: *Å avlaste Midtbyen for gjennomgangstrafikk*. KS1 etterlyste en seriøs behandling av tungtrafikk og varetransport. Konsekvensutredningen har ikke gjort dette. En tilleggsutredning må utarbeides med dette som mål.

## **Effekten av miljøtiltak ikke tatt med i alt. 0+**

En lang rekke mulige miljøtiltak er ikke tatt med i vurderingen av alternativ 0+, og bør inngå i nye tilleggsutredninger:

1. Kjøprising over Sluppen bru og eventuelt Bjørndalen. Innkreving av en moderat avgift over dagens Sluppen bru har allerede ført til en vesentlig lavere trafikkmengde, og mindre kjøproblemer på begge sider av brua. En tidsdifferensiert avgift opp mot 50-60 kroner vil ha en annen virkning enn dagens moderate avgift.
2. Stengning av dagens Sluppen bru for annet enn buss, sykkel og forgjengere vurderes. Virkningene for varetransport og tungtrafikk må analyseres.
3. Stengning av Bjørndalen (for eksempel ved Prøven bil) for annet enn buss, sykkel og forgjengere vurderes. Dette vil redusere kjøproblemene over Sluppen bru.
4. Stengning av Elgeseter gate for tungtrafikk er et alternativ når RV706 Stavne-Dorthealyst er ferdig. Virkningene og lønnsomheten av dette må analyseres.
5. Anlegg av supersykkelveg i høyde med Kroppan bru er et fremkommelighetstiltak for sykkeltrafikken som vil friste flere til å sykle og dermed redusere biltrafikken og kjøproblemene i Sluppenområdet. Regulering av ny brannstasjon må ta hensyn til dette, da supersykkelvegen langs Kroppan bru må regnes å påvirke denne.
6. Etablering av nye gang- og sykkelveger/-bru mellom boligområdene på Hoemshøgda / Hallset og arbeidsplassene på Sorgenfri / Sluppen er et alternativ.

Dette vil friste flere til å sykle og dermed redusere biltrafikken og køproblemen i Sluppenområdet. Analysene som er gjort i [1] tyder på at en sykkeltrafikk på opp mot 4000 ÅDT er mulig å oppnå.<sup>1</sup> Universell utforming vil dog neppe oppnås uten at gevinsten for syklister og gangføre minskes.

7. Punkttiltak for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk på Sluppen, beslektet med dem som foreslås i alternativ 3, men med andre elementer. Anlegg av kollektivknutepunkt kombinert med en bred undergang under trafikmaskinen på Sluppen. Her kan det etableres en kort, direkte forbindelse for gang- og sykkeltrafikk mellom Tempevegen og de nye utbyggingsprosjektene på Sluppen, med attraktiv sykkelparkering under bakken for overgang mellom buss og sykkel. Dette vil minimere virkning av E6 som en barriere mellom Tempevegen og Sluppenvegen. Gode overgangsløsninger mellom regionsbusser på E6 / Omkjøringsvegen og lokalbusser kan etableres.
8. Støyskjerming av dagens Oslovegen mellom Sluppen bru og Stavne bru. Ved å skjerme støyen fra biltrafikken og vare- og tungtransporten i Oslovegen fra de som sykler eller går tur langs Nidelven, vil trivselen i Nidelv-korridoren øke vesentlig.
9. Etablering av prioritert sykkelovergang over Oslovegen eller Bjørndalen ifm. Stavne bru er et punkttiltak som vil bedre fremkommeligheten for sykkeltrafikken. Prioritert overgang gir sykkeltrafikken bedre høydeprofil enn under-/overgang.

## Tilleggsutredninger behøves

2 tilleggsutredninger må lages, med mål som er konsistente med miljøpakkens mål:

- et som behandler varetransport og tungtrafikk særskilt, med mål om å fjerne tungtrafikken fra Elgeseter gate, og
- et med analyse av måloppfyllelse og lønnsomhet for et alternativ "0++" med tiltak for økt kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk.

Miljøtiltakene foreslått over bør inngå i tilleggsutredningen. I motsetning til alternativ 1, 2A/B eller 3, er det rimelig å forvente at disse tiltakene vil være meget lønnsomme. De nyeste tallene for helseeffekten av økt sykkel- og gangtrafikk må benyttes.<sup>2</sup>

Å legge til rette for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk frem til Sluppenområdet er konsistent med målene om å utvikle teknologibuen med stor konsentrasjon av kontorarbeidsplasser, og med målene om redusert arbeidsplassparkering<sup>3</sup>.

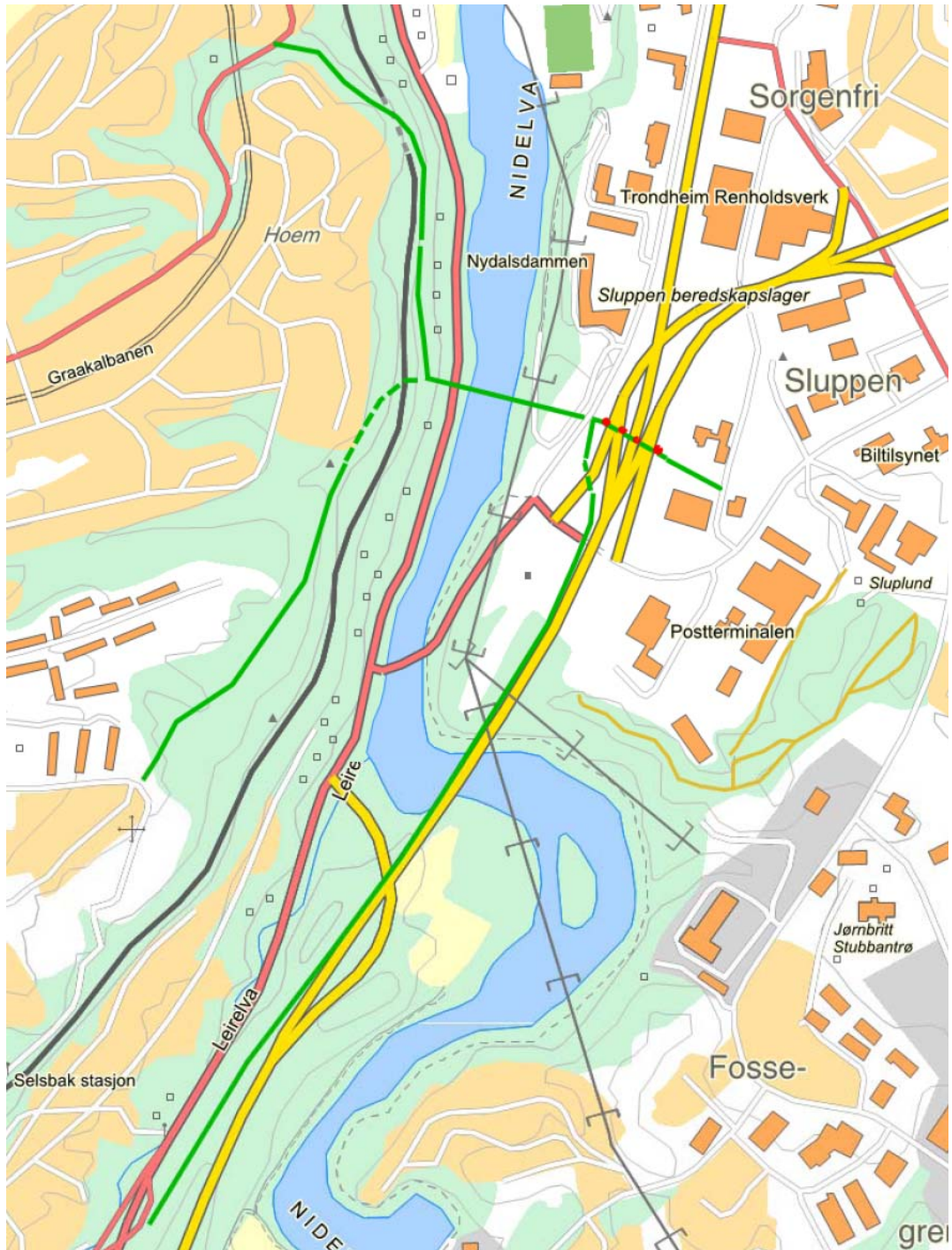
En skisse av nye mulige gang- og sykkelløsninger i alternativ "0++" er vist på neste side. I figuren er nye holdeplasser for buss på Sluppen inntegnet med rødt. Disse er forbundet gjennom en bred gang- og sykkelveg under trafikmaskinen, med "Park and Ride" for sykkel. Skissen viser omtrentlig trase for supersykkelveg parallelt med Kroppan bru, og gang-/sykkelbruforbindelse mellom Sluppen og områdene Hoemshøgda / Hallset.

---

<sup>1</sup>Etablering av gang- og sykkelbru kan ventes å være lønnsom, mens bygging av tunnel fra Byåsen vil redusere lønnsomheten av tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk, da reisetiden for bil blir bedre, jamfør [1] side 83.

<sup>2</sup> Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet, Helsedirektoratets rapport IS-1794

<sup>3</sup> I kommuneplanens arealdel er det forutsatt lavere parkeringsdekning, bedre kollektivtilgjengelighet, og bedre gang- og sykkelbevegelser.



Figur 1: Skisse over mulige nye gang- og sykkeløsninger i Sluppenområdet

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/styreleder Richard Torbjørn Sanders  
Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim, [trondheim@syklistene.no](mailto:trondheim@syklistene.no)