



Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjjelte

SLUPPEN KNUTEPUNKT FASE 1



Postadresse: Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer

Telefon: 74 17 40 00 | **Epost:** postmottak@trondelagfylke.no | **Org.nr:** 817 920 632

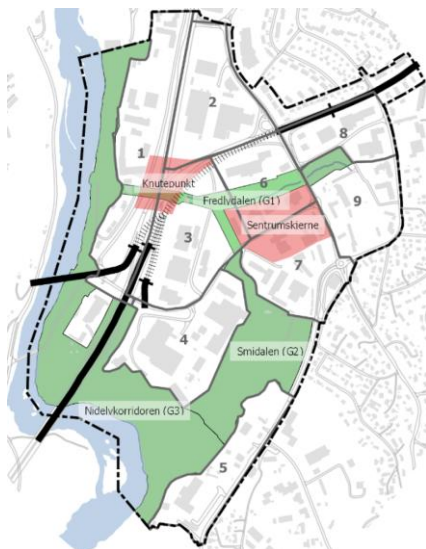
Innhold

SLUPPEN KNUTEPUNKT FASE 1	1
1. Bakgrunn	3
2. Beskrivelse av området.....	4
Beliggenhet og dagens bruk av området.....	4
Trafikk og mobilitet.....	5
Næringstransport og bylogistikk	6
3. Problembeskrivelse og mål	7
4. Alternativene.....	8
5. Evaluering.....	14
Måloppnåelse	14
Oppsummering øvrige samfunnsvirkning	15
Oppsummering kostnad og modenhet	15
Oppsummering scenariovurderingen	16
6. Drøfting	17



1. Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune, i samarbeid med Statens vegvesen og Trondheim kommune, har jobbet med en utredning for å avdekke nødvendige infrastrukturtiltak for å støtte opp om nye rutestruktur som skal innføres i 2029. Ett av tiltakene som er utredet er nytt kollektivknutepunkt på Sluppen fase 1, som en løsning i påvente av realisering av vedtatt kommunedelplan for området. I den vedtatte kommunedelplanen skal E6 legges i tunnel og det etableres et kollektivknutepunkt over hovedvegen. Denne løsningen er ikke finansiert og det er uklart når dette kan realiseres. Siden byutviklingen på Sluppen delvis er i gang og planlegging av Byåstunnelen har startet er det ønskelig å se på en fase 1 av kollektivknutepunktet som kan fungere frem til den endelige løsningen i kommunedelplanen realiseres.



Figur 1: Hovedgrep i vedtatt kommunedelplan (langsiktig løsning) med utbyggingsområder nummerert



2. Beskrivelse av området

Under følger et utdrag fra planbeskrivelsen til kommunedelplanen som ble vedtatt i 2022. Viser til [Kommunedelplan for Sluppen, planbeskrivelse](#) for mer informasjon om demografi, karakter og kulturmiljø, natur og miljø, og teknisk infrastruktur.

Beliggenhet og dagens bruk av området

Sluppen ligger 3,6 km sør for torget i Trondheim. Det vil ta tolv minutter å sykle til Midtbyen langs hovedsykkelnettet eller elleve minutter å reise med buss. En gåtur tar tre kvarter. Planområdet rammes inn av Nidelva i vest, Bratsbergvegen i nord, Klæbuvegen og Leirfossvegen i øst og Smidalen i sør.

Sluppen ligger helt sør i Kunnskapsaksen som strekker seg nordover helt til Nyhavna. På denne strekningen ligger en stor andel av arbeidsplassene i Trondheim. Det er 2,2 km fra knutepunktet på Sluppen til NTNU Gløshaugen, 2,6 kilometer til St. Olavs Hospital, 3,6 km til Torvet i Midtbyen, 4,6 km til Brattørkaia og 4,8 km til Nyhavna.

I dag er Sluppen et krysningspunkt for biltrafikken til, fra og gjennom Trondheim sentrum. Arealbruken er i hovedsak tilpasset tilgjengeligheten til bilvegnettet, med brannstasjon, bussdepot, bensinstasjoner og annen biltilpasset næring. Selv om det er få bosatte, er det mange som bruker området daglig. I tillegg til alle som har sin arbeidsplass der, har barneskolen og matbutikkene et stort nedslagsfelt i de tilgrensende boligområdene.



Figur 2: Beliggenhet og avstander

Næringsvirksomhet

I planområdet og spesielt langs Tempevegen og Sluppenvegen er det innslag av arealkrevende næring, med behov for parkeringsplasser og effektiv tilgjengelighet til vegnettet. Langs sørøstsiden av E6 Omkjøringsvegen, midt i planområdet, ligger en del nybygde kontorbygg. Det er registrert totalt 5 700 ansatte på Sluppen. Spørreundersøkelsen sendt ut til eksisterende næringsdrivende viser at beliggenhet er den viktigste grunnen til at de har etablert seg her. Flertallet av de spurte definerer seg som teknologibedrift. De fleste er positive til et mer urbant Sluppen.

Tjenestetilbud

Nidarvoll, øst i planområdet, har et tjenestetilbud rettet inn mot omkringliggende boligområder i tillegg til to dagligvarebutikker, bensinstasjoner og noen serveringssteder. Det offentlige tjenestetilbudet i området består av barne og ungdomsskole, barnehage, helsehus, helsestasjon. Trondheim kommune skal bygge nytt anlegg for offentlig tjenesteyting på Nidarvoll. Prosjektet omhandler sammenslåing av Nidarvoll og Sunnland skole, idrettshall og -flater, samt oppgradering av helse og velferdssenter og tilknyttede uteareal.

Trafikk og mobilitet

Det er stor forskjell i tilretteleggingen for ulike trafikantergrupper på Sluppen, med usammenhengende fortau og store veger som fungerer som barrierer. Målpunktene i området har historisk vært lager- og industribedrifter som genererer biltrafikk, ofte med store kjøretøy. Det har de siste årene blitt etablert flere større kontorarbeidsplasser og enkelte publikumsrettede virksomheter i området. Disse har ført til økning i gang- og sykkeltrafikken.

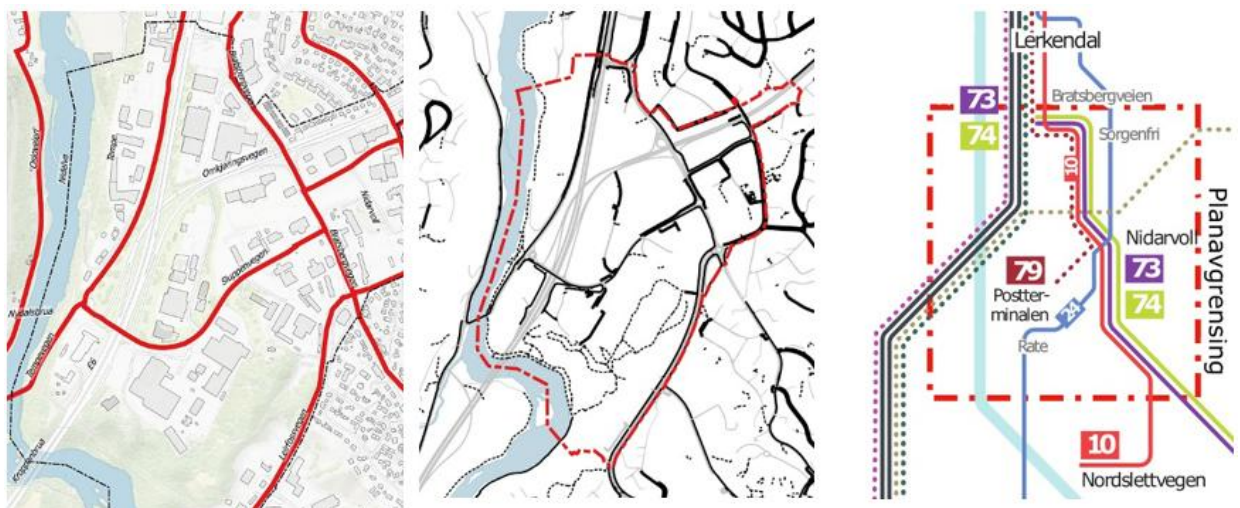
Gående og syklende

Bydelen framstår som bilbasert og lite gang- og sykkelvennlig. Det er store veganlegg, lagerbygg, parkeringsflater, gjerder og høydeforskjeller, som medfører lange omveger og dårlig lesbarhet for gående og syklende. Særlig Holtermanns veg oppleves som en barriere.

Sykelrutene i og gjennom området forbinder områdene i sør med sentrum. Heimdalsruta langs Tempevegen, har sykkelveg med fortau og er mye brukt. Det er også en skiltet forbindelse øst-vest langs Sluppenvegen, men der er det ikke separat sykkeltilbud.

Kollektivtrafikk

Sluppen ligger ved hovedaksen for kollektivtrafikk gjennom byen. Området betjenes av holdeplasser på Holtermanns veg/E6 og Bratsbergvegen. Store deler av målpunktene i området ligger utenfor de anbefalte 800 m gangavstand til metrobuss. Sluppen har funksjon som omstigningspunkt mellom metrobusslinjer som går langs Holtermanns veg og busslinjer fra Leirfossen og Bratsberg. Nærmeste togtilbud er Marienborg og Lerkendal stasjon, henholdsvis tre og to kilometer fra Nidarvoll.



Figur 3: Nåværende sykkelnett (til venstre), gangnett (midten) og busstilbud (til høyre)

Biltrafikk

Store trafikkmengder passerer Sluppen daglig. Hovedandelen av biltrafikken går på E6 og Omkjøringsvegen, men også Bratsbergvegen og Holtermanns veg er trafikkerte strekninger. I

rushtidene oppstår det tidvis kø. For å midlertidig bedre trafikkflyten i rushtiden er det vedtatt reguleringsplan for ekstra ramper på Omkjøringsvegen.

Nydalsbrua er en planlagt ny broforbindelse over Nidelva, nord for Sluppen bru. Den har planlagt ferdigstillelse i 2023. Den skal bedre avviklingen for trafikk som kjører om Sluppen via Oslovegen.

Næringstransport og bylogistikk

Sør for Sluppen ligger Fossegrenda, som er et viktig eksisterende næringsområde og avsatt til næringsformål i KPA. Trafikken til og fra dette området går i dag hovedsakelig gjennom Sluppen til Omkjøringsvegen. Mye av det er tungtransport.

Trafikksikkerhet

Det er registrert flere bilulykker med lettere skader i området. Disse kan i hovedsak knyttes til E6 og tilhørende ramper. De siste ti årene har det skjedd én dødsulykke innenfor området - en motorsykkelulykke. Det har vært to fotgjengerulykker og tre sykkelulykker innenfor området. To har blitt alvorlig skadd i trafikken, en fotgjenger og en syklist.

I planområdet er det særlig fire steder som peker seg ut med mange ulykker:

- E6 Kroppanbrua.
- E6 i rampesystemet der E6 svinger nordøstover kombinert med påkjøringsrampe fra Sluppenvegen.
- I kryssområdet mellom E6 og Bratsbergvegen.
- I kryssområdet mellom Holtermanns veg og Bratsbergvegen.



Figur 4: Biltrafikk på Sluppen i 2022. Tallene er oppgitt som årsdøgntrafikk



3. Problembeskrivelse og mål

Med en mulig fremtidig forstrekning av busstilbudet fra øst mot Byåsen, sammen med byutviklingen som er vedtatt på Sluppen, gir det et svært godt potensiale for at sluppen kan bli et viktig kollektivknutepunkt. Det er i dag busser som betjener Sluppenområdet og det er mulig å omstige her, men avstanden mellom holdeplasser er lang og det fungerer derfor ikke som et omstigningspunkt i dag. Problembeskrivelsen kan da kort oppsummeres til følgende:

Sluppen fungerer ikke som kollektivknutepunkt i dag siden det er tidkrevende å gå mellom holdeplasser, lite attraktivt og lite oversiktlig. Dette vanskeliggjør muligheten for å ha et effektivt nettverk for bussreiser i Trondheim. Store deler av Sluppen, hvor det er vedtatte planer for høy konsentrasjon av arbeidsplasser og boliger, betjenes i begrenset grad av linjer til Byåsen og østlige bydeler.

Basert på problembeskrivelsen er følgende effektmål definert for prosjektet.

Effektmål

1. Sikre et effektivt og attraktivt omstigningspunkt for bussbytte mellom de sentrale reisestrømmer

- a. Gangavstand mellom plattformer i knutepunktet – Effektivt byttepunkt
- b. Orienterbarhet – Både lokalt i knutepunktet og i rutesystemet som helhet
- c. Komfort for ventende og tilgang på servicefunksjoner
- d. Trafikksikkerhet i omstigningspunktet
- e. Opplevd trygghet (nærhet til annen aktivitet)

2. Bygge opp under byutviklingen på Sluppen (fremtidig bolig- og næringspotensial) og styrke områdets kollektivdekning

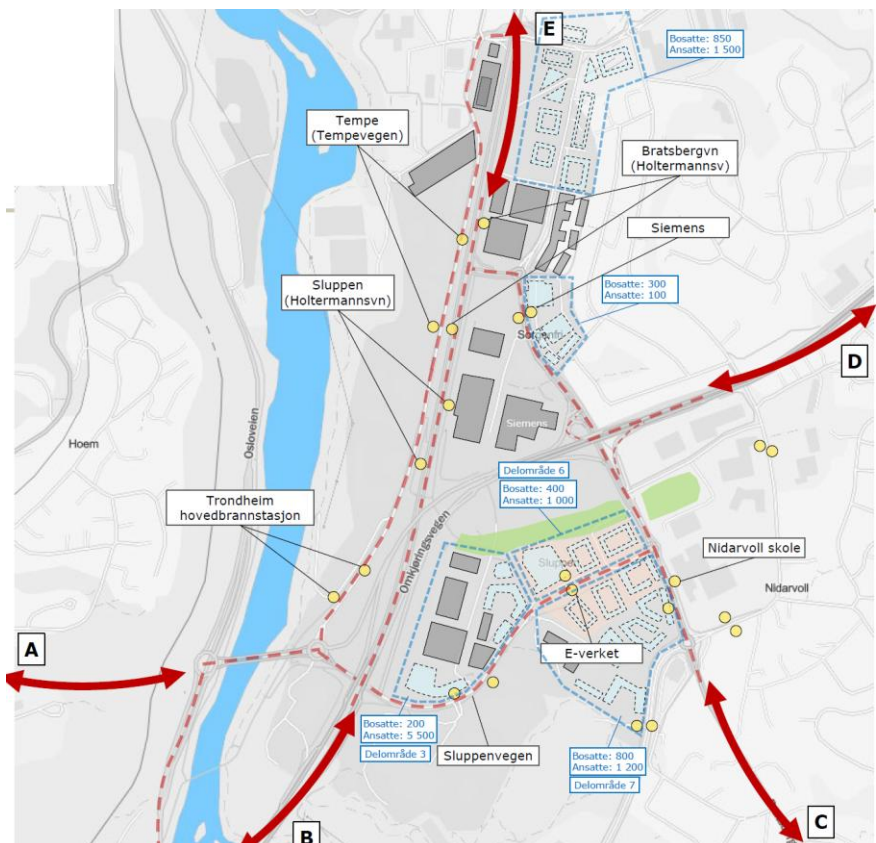
- a. Tilgjengelighet og flatedekning for kollektivtrafikk i ny Sluppen bydel – Hvordan blir ulike delområder berørt? – Måles med total reisetid fra ulike delområder mot målpunkter i aksene og med avstand fra ulike delområdet til knutepunktet
- b. Plassering i bydelen – Bygge opp om ny sentrumsstruktur
- c. Tilgjengelighet gående og syklende rundt knutepunktet

3. Sikre effektiv gjennomkjøringshastighet i kollektivaksene gjennom knutepunktet

- a. Kjøretid for busser som kjører gjennom området
- b. Regularitet for busser som kjører gjennom området
- c. Relativ reisehastighet sammenlignet med bil – Konkurranseforhold buss/b

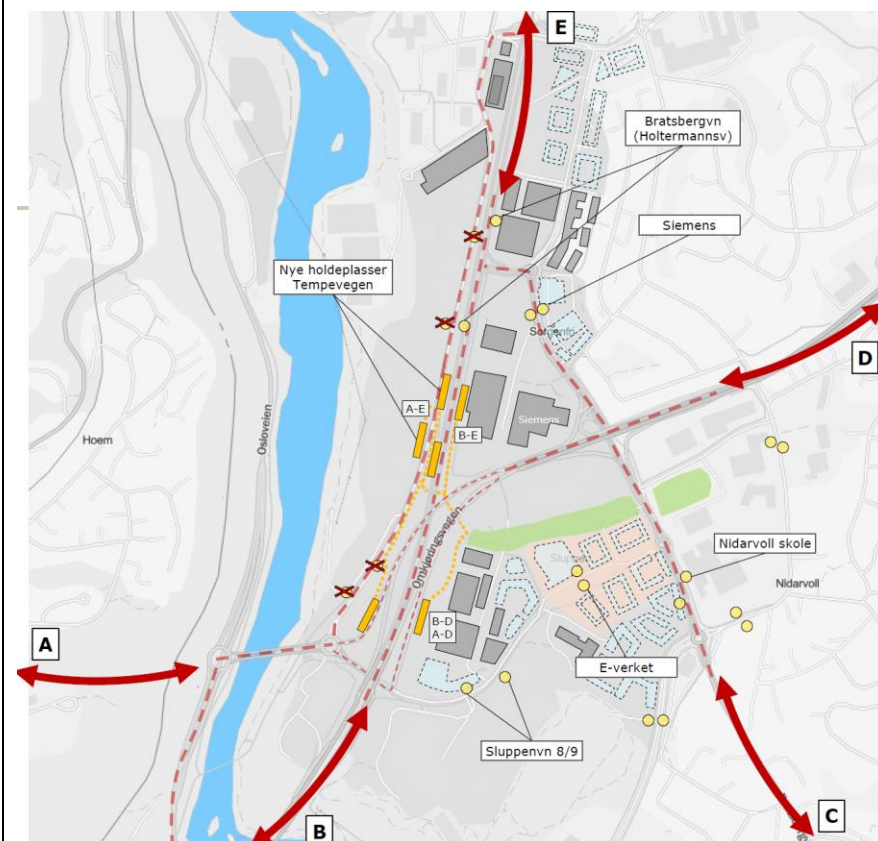
4. Alternativene

Det har vært utredet og evaluert 5 alternativer. Prosjektgruppen har definert et nullalternativ for Sluppenområde i 2040. Utredede alternativer er sammenlignet med dette nullalternativet. Under oppsummeres kort hovedtrekkene i de ulike alternativene og nullalternativet.

Alternativ	Beskrivelse
	<u>Nullalternativ – Sammenligningsgrunnlag</u> Fremtidig utvikling av området uten endring i veg- og gateinfrastruktur Forutsetninger: - Beregningsår 2040 - Rutestruktur for buss er i tråd med AtB sitt plussscenario, men det gjøres vurderinger for ulike rute-/omstigningsmuligheter i evaluering - Deler av Sluppen kommunedelplan bygd ut –Det gjelder området som ikke har begrensninger til rekkefølgekrav ny veg –Antall bosatt og ansatte vist på figur - Deler av områdeplan Tempe/Sorgenfri antas kunne være utbygd –Da på østsiden av Holtermanns veg –Antall bosatt og ansatte vist på figur –Tempevegn er åpen for trafikk og tilkoblet Holtermanns veg - Byåstunnelen er ikke bygd ut, men virkningene av denne er drøftet under scenariovurderinger Hovedtraséer for kollektiv --- Øvrige holdeplasser eksisterende ● Bebyggelse eksisterende Bebyggelse ny (illustrasjon) Sentrumsjerne KDP

Postadresse: Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer

Telefon: 74 17 40 00 | **Epost:** postmottak@trondelagfylke.no | **Org.nr:** 817 920 632



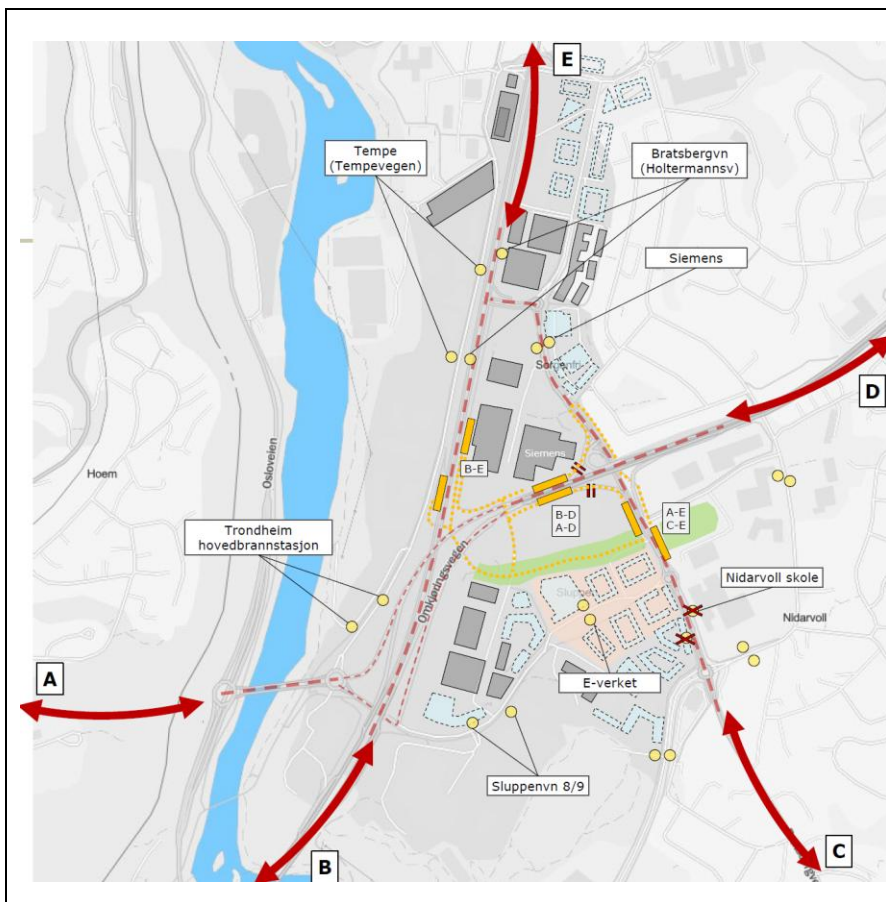
Alternativ 1

Holdeplasser på ramper, Holtermanns veg og Tempevegen

Forutsetninger:

- Buss fra Byåsen/Omkjøringsvegen (akse A-D) og Tiller/Omkjøringsvegen (akset B-D) benytter holdeplasser på ramper til omkjøringsvegen
- Gangforbindelse til holdeplasser i Holtermanns veg og Tempevegen for omstigning

Aktuelle hovedtraséer for kollektiv	---
Holdeplasser knutepunktet	■
Gangakser mellom plattformer	...
Øvrige holdeplasser eksisterende	●
Øvrige holdeplasser ny	●
Holdeplass fjernes	✕
Bebyggelse eksisterende	■
Bebyggelse ny (illustrasjon)	■
Sentrumsjerne KDP	■

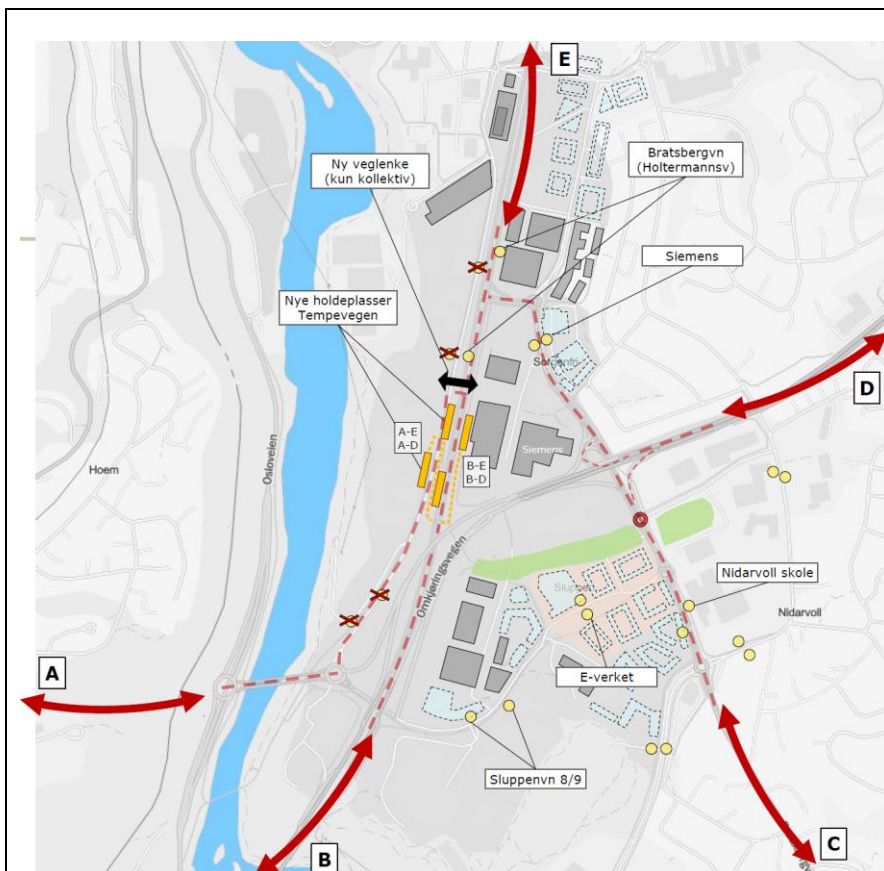


Alternativ 2

Holdesteder på Omkjøringsvegen, Bratsbergvegen og Holtermannsv
veg

Forutsetninger:

- Nye holdesteder på Omkjøringsvegen og i Bratsbergvegen
- Sammen med eksisterende holdesteder i Sluppenvegen utgjør disse tre holdestedsparene knutepunktet.
- Krever at vestgående ramper fra Bratsbergvegen på omkjøringsvegen stenges for å ha tilstrekkelig areal for å etablere holdesteder
- Buss i øst-vest-aksen (A-D) stopper på Omkjøringsvegen og også vil det da være mulig med overgang fra de andre holdestedene i knutepunktet



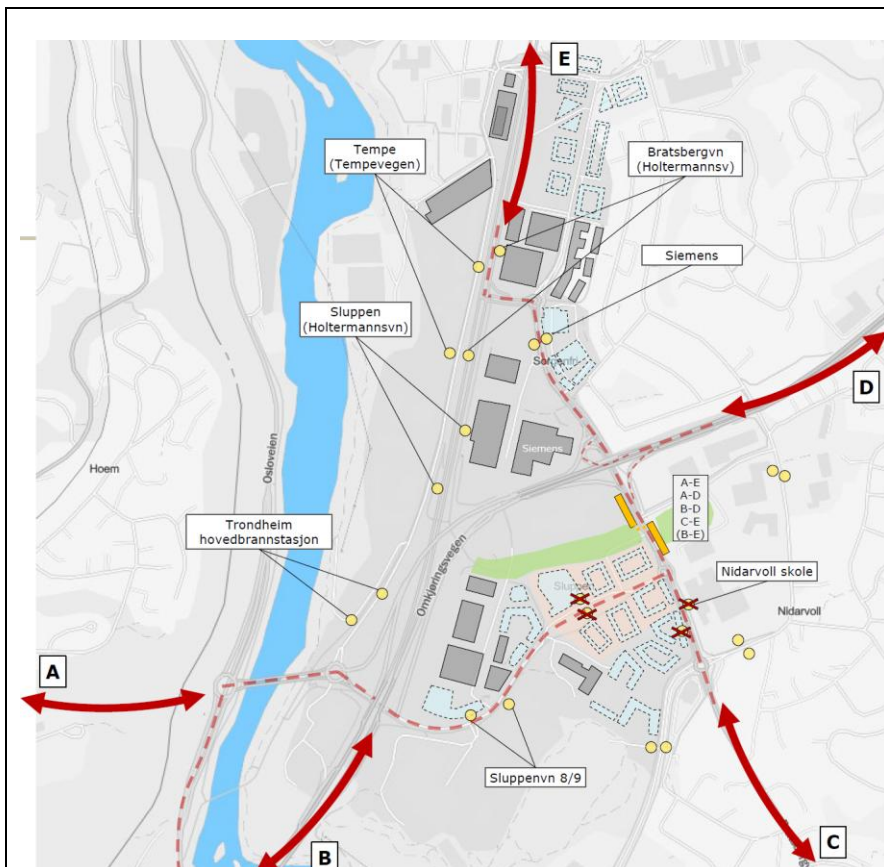
Alternativ 3

Holdeplasser i Holtermanns veg og Tempevegen

Forutsetninger:

- Eksisterende holdeplasser i Holtermanns veg sammen med to nye holdeplasser i Tempevegen utgjør knutepunktet
- For å sikre alle bussbevegelser må det etableres et kryss mellom Tempevegen og Holtermanns veg kun for kollektivtrafikk
- Rute i øst-vest-akse (A-D) må da kjøre via Bratsbergvn/Holtermanns veg for å passere knutepunktet
- For sikre en effektiv kjørerute for buss fra Holtermanns veg mot Omkjøringsvegen er lagt inn en forutsetning om at det skal etableres en rundkjøring i krysset Bratsbergvegen og Baard Iversens veg.

Aktuelle hovedtraséer for kollektiv	---
Holdeplasser knutepunktet	
Gangakser mellom plattformer	
Øvrige holdeplasser eksisterende	
Øvrige holdeplasser ny	
Holdeplass fjernes	
Bebyggelse eksisterende	
Bebyggelse ny (illustrasjon)	
Sentrumskjerne KDP	



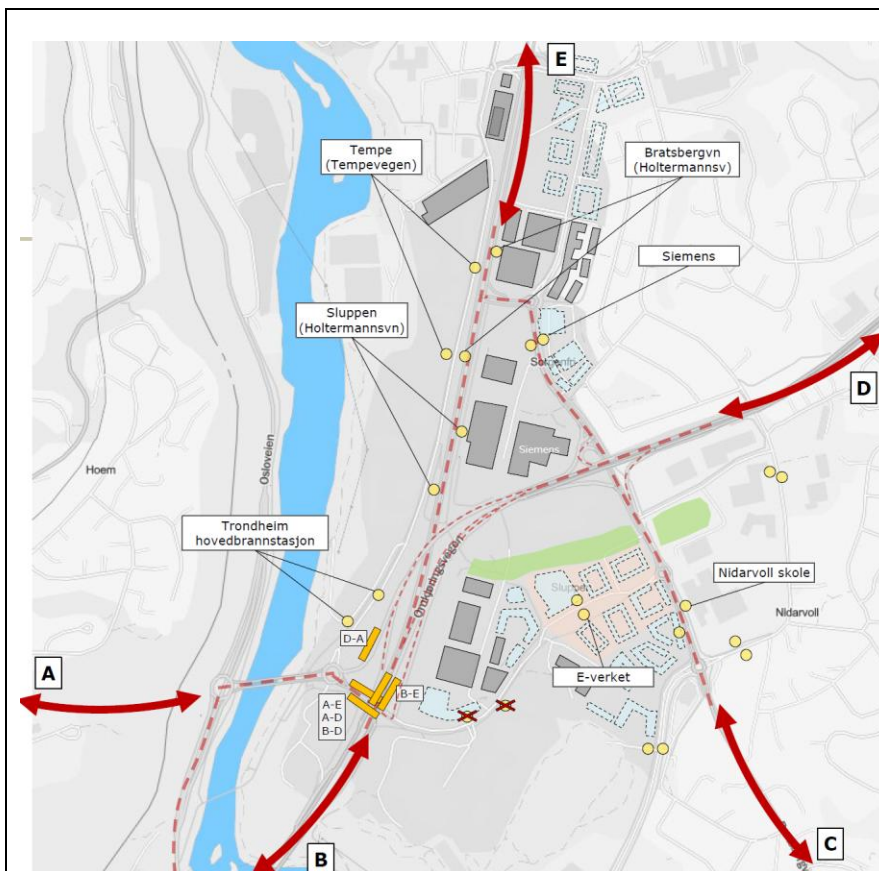
Alternativ 4

Holdeplasser i Bratsbergvegen

Forutsetninger:

- Hovedtyngden av knutepunktet plasseres i Bratsbergvegen.
- Metrobuss vil fortsatt stoppe på eks. holdeplasser i Holtermanns veg
- En til to høyfrekvente linjer (sannsynligvis L12+L71) i aksen B-E kjøres via Sluppen for å få økt dekning og betjening til knutepunktet

Aktuelle hovedtraséer for kollektiv	---
Holdeplasser knutepunktet	■
Gangakser mellom plattformer	
Øvrige holdeplasser eksisterende	●
Øvrige holdeplasser ny	●
Holdeplass fjernes	✕
Bebyggelse eksisterende	■
Bebyggelse ny (illustrasjon)	■
Sentrumskjerne KDP	■



Alternativ 5

Holdeplasser på Omkjøringsvegen og Sluppenvegen

Forutsetninger:

- Det etableres et knutepunkt i to nivåer. Holdeplasser på omkjøringsvegen i øvre nivå betjener busser i nord-sør-aksen (B-E) og nivå under (Sluppenvegen) betjener øst-vest-aksen (A-D og B-D)
- Det etableres et godt gangsystem mellom de to nivåene
- Krever store ombygging av Omkjøringsvegen for å sikre tilstrekkelig areal for holdeplass og akselerasjonsfelt
- Krever også en utskifting av dagens bru/kulvert til Sluppenvegen.

Aktuelle hovedtraséer for kollektiv	---
Holdeplasser knutepunktet	
Gangakser mellom plattformer	
Øvrige holdeplasser eksisterende	
Øvrige holdeplasser ny	
Holdeplass fjernes	
Bebyggelse eksisterende	
Beyggelse ny (illustrasjon)	
Sentrumskjerne KDP	

5. Evaluering

Under oppsummeres hovedtrekkene fra evalueringen.

Måloppnåelse

	ALTERNATIV 1		ALTERNATIV 2		ALTERNATIV 3		ALTERNATIV 4		ALTERNATIV 5	
1. Sikre et effektivt og attraktivt omstigningspunkt for bussbytte mellom de sentrale reisestrømmer	0/+	Svak positiv effekt - Positiv virkning for byttemulighet og negativ virkning for komfort og opplevd trygghet	0/+	Svak positiv effekt - Positiv virkning for byttemulighet og negativ virkning for komfort, opplevd trygghet og universell utforming	+	Liten positiv effekt - Generelt samme virkninger for delmål, men tydelig positiv virkning for reisestrøm A-E og B-D	++	Moderat positiv effekt - Generelt samme virkninger for delmål	+	Liten positiv effekt - Tydelig positiv virkning for bussbytte, men negativ virkning gangvennlighet, komfort og opplevd trygghet
2. Bygge opp under byutviklingen på Sluppen og styrke områdets kollektivdekning	0/-	Svak negativ effekt - Generelt små virkninger for delmål, men tydelig negativ virkning for reisestrøm B til Sluppen	0/-	Svak negativ effekt - Ingen store virkninger på delmål	-	Liten negativ effekt - Generelt samme virkninger for delmål, men tydelig negativ virkning for reisestrøm B til Sluppen	+	Liten positiv effekt - Positiv virkning for reisestrøm B og E til Sluppen, men tilnærmet som nullalternativ for øvrige akser	0/-	Svak negativ effekt - Generelt små virkninger for delmål, men tydelig negativ virkning for reisestrøm B til fremtidig sentrum Sluppen
3. Sikre effektiv gjennomkjøringshastighet i kollektivaksene gjennom knutepunktet	+	Liten positiv effekt - Generelt små virkninger for delmål, men tydelig positiv virkning for reisestrøm A-D	+	Liten positiv effekt - Negativ virkning for reisestrøm A-E og tydelig positiv virkning for B-D og A-D	0/+	Svak positiv effekt - Ingen store virkninger på delmål	0/-	Svak negativ effekt - Tydelig negativ virkning for reisestrøm B-E og A-E. Øvrige delmål tilnærmet som nullalternativ	0/+	Svak positiv effekt - Positiv virkning for reisestrøm B-D og A-D. Negativ virkning for reisestrøm B-E og A-E.



Oppsummering øvrige samfunnsvirkning

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4	Alternativ 5
Trafikal virkning (utover tema i mål)	0	-	0	0	0
Trafikksikkerhet	-	+	+	0	0/-
Bokvalitet - (Støv/støy)	0	-	0	0	0
Virkning på byrom - Estetisk uttrykk og kvalitet	0/-	+	0/-	+	0/-
Barn og unge	0	0/+	0/+	0	0
Klima (utbygging)	0/-	-	0/-	0/-	--
Klima (Endret bilbruk)	+	+	+	+	+
Virkning av anleggsperioden	0/-	-/--	-	0/-	---

Oppsummering kostnad og modenhet

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4	Alternativ 5
Kostnad (stor usikkerhet +/-40%)	45-100 mill kr	115-260 mill kr	55-125 mill kr	20-50 mill kr	500 mill kr - 1,1 mrd kr
Kostnad (P50-verdi)	77 mill kr	196 mill kr	94 mill kr	35 mill kr	855 mill kr
Fremdrift/Modenhet (år til realisering)	3-6 år	6-10 år	3-6 år	4-7 år	8-12 år

Oppsummering scenariovurderingen

Det er gjort vurderinger om hvor robuste alternativene er sett opp mot tre ulike scenarioer som ligger utenfor nullalternativet.

A - Utbygging av Byåstunnelen

Lokalt i prosjektområdet antas det tydelig mer trafikk på Nydalsbrua, ramper, Tempevegen og Sluppenvegen

- Alternativ 1, 2 og 3 er vurdert som compatible med utbygging av Byåstunnelen uten større tiltak.
- Alternativ 4 - Sluppenvegen er tenkt som en sentral bussakse. Vil bli utfordring med fremkommelighet på denne strekning. Hvis alternativet skal fungere med Byåstunnelen må det sikres kollektivfelt eller annen prioritering som sikrer bussens fremføring i Sluppenvegen. For evt linjer fra sør mot Sluppenvegen kan være potensielt utfordringer med fremkommelighet i rundkjøringen utenfor tunnelportal ved stor trafikk ut av Byåstunnelen.
- Alternativ 5 - For at alternativet skal være kompatibelt må holdeplasser på nedre nivå utformes slik at det ikke skaper uakseptable trafikale virkninger. For evt linjer fra sør mot Sluppenvegen kan være potensielt utfordringer med fremkommelighet i rundkjøringen utenfor tunnelportal ved stor trafikk ut av Byåstunnelen.

B - Kompabilitet og ev. behov for tilpassing mot langsiktig KDP-løsningen

Innebærer en total ombygging av infrastrukturen i området med E6 i tunnel og lokalveg og kollektivknutepunkt ved Holtermanns veg

- Alternativ 2 følger opp kjøremønster fra KDP ved at ramper stenges og det da etablerer kjøremønsteret for bil i tråd med KDP. Løsninger for kollektiv er ikke i tråd med KDP
- Alternativ 3 har plassert kollektivknutepunktet nærmere det som er vist i KDP, men har ikke det samme kjøremønster
- Alternativ 4 har ikke kjøremønster eller plassering av kollektivknutepunkt i tråd med KDP, men plasseringen er tett på fremtidig sentrumsområde
- Alternativ 5 er vurdert som ikke kompatibelt med KDP-løsningen og innebærer en stor investering i en annen løsning enn det som er i KDP
- Alternativ 1 er også vurdert som ikke i tråd med KDP-løsningen

C - Påvirkning av utvikling av Tempe/Sorgenfri

Det ventes mer trafikk Sluppenvegen/Bratsbergvegen. Det vil være flere reiser til/fra Sorgenfri og betydelige flere myke trafikanter i området Sluppen/Sorgenfri. Planen har foreslått stengt Tempevegen, men dette er ikke endelig avklart.

- Alternativ 2 og 3 er compatible uten større tiltak
- Alternativ 1 - For å realisere konseptet kreves tiltak som bussluse/kollektivgate i Tempevegen/eller nytt kryss inn på Holtermanns veg for alle kjøretøy.
- Alternativ 4 - Sluppenvegen er her en sentral kollektivakse. Med stengt Tempevei vil det gi økt trafikk her og det må derfor sikres kollektivfelt eller andre tiltak som sikrer fremkommeligheten for buss
- Alternativ 5 - Holdeplasser på nivå under vil være utfordrende siden det vil bli økt trafikk i Sluppenvegen. For at alternativet skal være kompatibelt må holdeplasser utformes slik at det ikke skaper uakseptable trafikale virkninger.



6. Drøfting

Det har gjennom utredningen vist seg at det ikke er ett alternativ som gir veldig god måloppnåelse på alle målene til prosjektene. Som forventet gir de ulike alternativene ulike verdi for de ulike målene. Det kommer også frem at det eksisterende vegsystemet, som er en del av premisset for Sluppen knutepunkt fase 1, gjør det krevende å finne løsninger som ivaretar alle prosjektets mål. Det er også blitt tydelig gjennom arbeidet at følgende parameter som har stor betydning i videre utvikling av Sluppen knutepunkt.

- Endelig rutestruktur påvirker nytten i stor grad
Hvilke traseer og gater AtB velger å kjøre busser som kommer fra Byåsen og Tiller mot øst har stor betydning for virkningen og nytten av løsningen. Det er derfor viktig å ha tett dialog med AtB for å sikre at rutestrukturen og utviklingen av knutepunktet utvikles slik at det blir størst total nytte for passasjerene når det er besluttet hvilken løsning man skal jobbe videre med.
- Mulig å løse utfordrende øvrige samfunnsvirkninger
Det virker for prosjektgruppen at de avdekte samfunnsvirkningene er løsbare med tiltak innenfor hvert alternativ. Det innebærer at det, slik prosjektgruppen vurderer det, ikke er noen alternativer som ikke er realiserbare
- Utfordringer med premisset i Alt 4
I alternativ 4 er det lagt inn et premiss om at en 2 linjer (ikke metrolinjer) som kjører mellom Tonstad og sentrum skal gå via Sluppen. Det har vært mye diskusjon rundet dette premisset og det oppleves som noe usikkert om det virkelig vil bli en del av ruteplanen hvis alternativet skal jobbes videre med. Dette vil ha stor påvirkningen på nytten og måloppnåelsen for alternativet.
- Kostnader som en del av fase 1
Det er gjort grove kostnadsberegninger for alternativene med en usikkerhet på +/- 40. Med utgangspunkt i premisset om at dette er en fase 1 av Sluppen knutepunkt vil det være viktig for beslutningstakere og vurdere hvor store kostnader som kan forsvares og investere i tiltaket. Med denne bakgrunn vil det være krevende å forsvare investeringskostnaden til alternativ 5 og delvis også alternativ 2.
- Utforming Sluppenvegen i fremtiden
Det pågår flere planarbeid i område og det er ikke avklart utforming av Sluppenvegen. Det gjøre det krevende å vurdere de alternativer som er avhengig av god fremkommelighet i gaten. Det er heller ikke tatt inn noen kostnader for oppgradering og ombygging av Sluppenvegen og det antas at dette gjøres gjennom pågående planarbeid. Dette vil være en usikkerhet rundt kostnadsbilde for alternativene som er avhengig av Sluppenvegen

Prosjektgruppens vurdering og anbefaling

Under oppsummeres noen vurderinger gjort av prosjektgruppen etter evalueringen

Prosjektgruppen mener det er svært viktig å jobbe videre med å få et godt knutepunkt på Sluppen, både for å sikre et godt nettverk i busstilbudet og samtidig bidra til å bygge opp under kollektivdekningen for byutviklingen på Sluppen.

- Alternativ 1 og alternativ 5 forkastet – Alternativ 5 er for kostbart og omfattende og alternativ 1 gir liten nytte og gir ikke et kompakt omstigningspunkt
- Alternativ 2 gir mest nytte hvis gjennomkjøringshastighet for buss prioriteres
- Alternativ 3 gir mest nytte hvis både omstiging buss og gjennomkjøringshastighet prioriteres
- Alternativ 4 gir mest nytte hvis tilgjengelighet Sluppen vektlegges tyngst

Med bakgrunn i kostnader og øvrige samfunnsvirkninger stiller prosjektgruppen spørsmål om alternativ 2 gir tilstrekkelig nytte opp mot den relativt store kostnaden.

Samlet sett anbefales det å starte opp en planprosess for alternativ 3 og alternativ 4. Det er flere momenter som kan tale for at alternativ 3 totalt sett vil være den beste løsningen, men for å få bedre kunnskap, samt en offentlig medvirkning, vil det være fornuftig å starte opp en planprosess med begge alternativ og gjennom prosessen avklare hvilket alternativ som reguleres.

I arbeidet med planprosess for alternativ 3 bør det vurderes å utrede mulighet for å koble alle trafikk på Tempevegen inn mot Holtemannsvegen og på den måte bidra til å løse innsigelser på trafikk som ligger i områdeplanen for Tempe/Sorgenfri.

Konseptutredningen er gjennomført på et overordnet nivå og det er fortsatt usikkerhet rundt tekniske løsninger og virkninger for samfunnet. En planprosess vil også være viktig for å avklare disse usikkerheten og få en god prosess rundt valg av løsninger.