



Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag

Sandgata 30, 7012 Trondheim

Tlf.: 91369378 E-post: sor-trondelag@fnf-nett.no

Jernbaneverket
postmottak@jbv.no
Deres ref.: 20121229-2

Dato: 23.04.2013

Uttalelse om planprogram for dobbelspor mellom Trondheim og Stjørdal

Vi mener at man må se helheten i å legge nytt spor og framtidens bruk av dagens trasé. Gjennom å se på alternativ bruk av traséen viser man tydeligere fordeler og ulemper med de ulike alternativene. Ser man ikke helheten blir for eksempel tunneler dyrere enn om man ser på hvordan de sparte arealene kan brukes.

Vi mener at beste bruken av den gamle jernbanen er å etablere en kombinert tursti og sykkelveg. Store deler av strekningen går i dag langs stranden og turstier langs vann er ofte de mest populære. Legger man om store deler av jernbanen, foreksempel i tunnel, kan man frigjøre store deler av strandsonen mellom Trondheim og Stjørdal. Dette skulle gi bedre tilgang til strandsonen for mange mennesker og mulighet å etablere en tursti og sykkelvei langs stranden på store deler av strekningen.

Som det står i utkastet til planprogrammet så er Trondheimsregionen i sterk vekst. Det er et stort fokus på å bygge ut flere boliger, men det kan gå ut over andre verdier som tilgang til markaområder. Vi mener derfor at man må sette en høy pris på arealer, selv om det ikke koster mye å erverve dem. Dette innebærer at man i stor grad må prioritere tunneler framfor å bruke arealer. Å legge jernbanen i tunnel og opparbeide en tursti for gående og syklist der dagens bane ligger kan vise seg å være en god investering med tanke på folkehelsen som regionens innbyggere setter stor pris på.

Med bakgrunn i resonnementet ovenfor mener vi at man må endre navnet på planen til "Dobbeltspor, tursti og sykkelvei Trondheim – Stjørdal".

Det blir en del støy av motorisert transport, uansett hvordan transporten foregår. Skal vi ha motorisert transport og følge opp mål om reduksjon av støy må man derfor gjennomføre støybegrensede tiltak. Å legge jernbanen i tunneler er ikke bare et viktig tiltak for å frigjøre arealer til andre formål, men også for å minske støy fra togene.

Økt trafikk i kombinasjon med at man uansett skal utføre anleggsarbeid gjør at man må vurdere å gjennomføre tiltak også der man ikke legger om banen. Dette er en bra mulighet å etablere støvvoller mot blant annet friluftsområder for å minske støyet fra togene.

1.2 Ansvar for å bygge sykkelveier er delt mellom Veivesenet og kommunene. Sykkelvei må inngå som en del av planprosessen med Statens vegvesen som tiltakshaver. Dette er nødvendig for å få en helhetlig planlegging gitt at flere kommuner er involvert.

1.3 Formål: Hovedmål for NTP 2014-2023 må nevnes, og gi et nytt kulepunkt:

”Trafikkveksten i byområdene må skje med kollektivtransport, gåing og sykling”

1.3.2 Konkrete mål for prosjektet: Overføring av persontrafikk fra bilreiser til kollektiv, sykkel og gange gjennom:

Eksisterende tre punkter, i tillegg: ”etablering av parallell sykkelekspressveg mellom Trondheim og Stjørdal. Dette oppnås delvis gjennom frigjøring av dagens jernbanetrasé og delvis ved langs beholdt trasé, utvikles i samarbeid med regionale og kommunale myndigheter og transportetater.”

Det bør også nevnes eksplisitt at tiltaket skal bidra til å oppfylle målet om å øke kollektivandelen til Værnes fra 42 % (2009) til 60 % (2020), i tråd med Avinors mål for 2020. Mer ambisiøse mål for 2023 bør settes.

Det finnes en lang rekke mål om å redusere støy fra regjering, kommuner og andre. Blant annet har regjeringen et mål om å redusere støyplagen med 10 % mellom 1999 og 2020. Miljøpakken har som mål å redusere antallet støyplagede personer med 15 %. Vi mener derfor at man må følge opp målene med et konkret mål for dette prosjekt.

2 Man burde også ta med en beskrivelse av dagens situasjon for sykkeltrafikk (ansvarlig: Statens vegvesen) og tilgang til strandsonen. Stikkord er dårlig høydeprofil, lite attraktiv, og lav kvalitet.

Et annet element som er utelatt er forholdet til høyhastighetstog. Jernbaneverkets utredning av høyhastighetstog ble lagt frem i november 2011 med en grundig analyse av linjeføring, og alternativ stasjonsplassering. Denne viste gevinsten av ny stasjon på Lerkendal og videreføring østover i tunnel under Strinda frem til Ranheim. Vi mener at tiltaket må ha dette som en forutsetning, og justere korridorene slik at løsningen på Ranheim er forenelig med høyhastighetstog i tunell mellom Ranheim og Lerkendal. Man må utrede hvordan dette påvirker planene om dobbeltspor på strekningen Trondheim og Stjørdal på andre steder enn ved Ranheim.

2.2 Beskrivelse av tiltaket: Traséene for sykkelvei og tursti legges inn i tillegg; de følger dagens jernbanespor der det ikke er naturlig å legge dem noe annet sted eller der det allerede finnes sykkelveier.

2.2.5 Korridor 6/7: Selv om man allerede har endret traséen i Gjevingåstunnelen mener vi at man må ta med den gamle traséen i planen for å få en helhetlig plan for tursti og sykkelvei mellom Trondheim og Stjørdal.

4.2 Særlig forhold som må tas hensyn til i planleggingen

Det er positivt at forhold til strandsonen er tatt inn.

Forhold til gang- og sykkeltrafikk må inn som et eget område. Dette gjelder generelt (satsning på tog som element i å overføre reiser fra bil til kollektiv, sykkel og gang), og i dette tilfellet spesielt, ved at valg av korridor har stor betydning (mulighet for frigjøring av dagens jernbanetrasé til sykkelvei og turveg).

Analysen må vise måloppnåelse ved ulike valg (økning i h.h.v. kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk)

4.2.6 Regional og lokal utvikling bør vurdere tiltakets evne til å transformere valg av transportvalg i stasjonsbyene og i stedene langs sykkelveien.

4.3.3 Turer i nærområdet er den viktigste kilden til fysisk aktivitet og fysisk inaktivitet er en viktig grunn til sykdommer. I utkastet til planprogrammet ser man en tydelig sammenheng mellom tilgang på arealer for å gå på tur, utøvelse av friluftsliv og folkehelse. Dette mener vi er positivt og vi er derfor godt fornøyde med kravene man stiller til utredningene om friluftsliv.

4.4 Prissatte konsekvenser:

Transportanalysen må skille mellom kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk.

Analysen av den samfunnsøkonomiske gevinsten ved overgang fra passive bilreiser til økt sykling og gåing bør inngå, i tråd med anbefalingene i NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser (forutsatt regjeringens oppfølging av disse). Dette vil ventelig øke den beregnede samfunnsmessige lønnsomheten til f.eks. lang tunell.

4.4.4 Nytteverdi for det offentlige evaluerer de samfunnsøkonomiske forhold og virkning for folkehelsen.

5 Organisering av planarbeidet. Vi støtter forlaget om tematiske arealplaner. Med følgende tillegg:

Sykkelvei er en del av de tematiske arealplanene som lages.

5.1.1 Silingsprosess: De prissatte konsekvenser må tas med, og som et minimum transportanalysen. Valg av trasé mellom Hommelvik og Leangen er avgjørende for oppnåelsen av mål, og må derfor tas på grunnlag av all tilgjengelig kunnskap. Det er ikke opplagt at den foreslåtte prosessen med kun ett forslag i kommunedelplanen vil få frem de nødvendige valgene på en måte som oppnår forankring politisk.

5.1.2 Vi mener at mulighetene for medvirkning er godt i varetatt i utkastet på planprogram med de møter som planlegges.

Uttalelsen støttes av: FIVH-Trondheim, Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, Norges Jeger og Fiskerforbund i Sør-Trøndelag, Norsk Botanisk forening Trøndelagsavdelinga, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Sør-Trøndelag, Syklistenes Landsforening, Sør-Trøndelags krets av Norges Speiderforbund, Trondhjems Turistforening og Trondheim Turmarsjforening.

Staffan Sandberg
Fylkeskoordinator
FNF Sør-Trøndelag

Kopi: Trondheim kommune
Malvik kommune
STFK