



Trondheim, 26.10.2019

Trondheim kommune Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 Trondheim
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

DETALJREGULERING REPPE-VÆRETUNELLEN - E6 RANHEIM-VÆRNES, r20180014.

HØRINGSUTTALELSE NATURVERNFORBUNDET I TRONDHEIM

Naturvernforbundet i Trondheim mener at denne planen medfører så store konsekvenser for natur og klima at den må avvises, jf. rådmannen innstilling da gjeldende reguleringsplan ble fremmet til behandling i Trondheim bystyre 27. oktober 2016 (r20130059, Alt. 1).

Planen er i strid med overordnede målsettinger og vedtak som er nedfelt i Bymiljøavtalen, Miljøpakken og Trondheim kommunes høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP). Nullvekstmålet er stadfestet så sent som i den rødgrønne samarbeidserklæringa fra september 2019: «Nullvekstmålet skal sikres gjennom økt satsing på gange, sykkel, kollektiv og trafikkisikkerhetstiltak for myke trafikanter framfor kapasitetsøkende veier».

Flertallsplattformen i Trondheim sier også at man vil «legge et sterkt vern av dyrka og dyrkbar jord til grunn for utvikling av kommunen». Foreslått kapasitetsøkning på denne veistrekningen innebærer tap av matjord, i strid med Trondheims og Stortingets ambisjon om å redusere tapet av gode dyrkingsarealer.

Etter at planen ble behandlet i 2016 har vi fått enda større kunnskap og bevissthet om alvoret i situasjonen når det gjelder Klima og Naturvern (Nye rapporter fra IPCC og FNs naturpanel 2019). Norge har forpliktet seg til målene i Parisavtalen og inngått avtale med EU om å redusere klimautslippene i transportsektoren med minst 40 % innen 2030. I mai 2019 gjorde Stjørdal kommunestyre vedtak om at vi er inne i en klima- og miljøkrise. Malvik kommunestyre har skrinlagt planer om travbane av hensyn til matjorda langs E6. Lignende forpliktelser til nullvekstmålet, kutt av klimagassutslipp og ivaretagelse av matjord er også vedtatt av Trøndelag fylkesting og nylig nedfelt i «Frostaerklæringa».

Dette er ikke forenelig med at Trondheim kommune skal fremme og vedta en plan som medfører ytterligere vekst i trafikk og utslipp ved å øke hastighet og kapasitet på motorveien. Og det er påfallende, og avkrever en forklaring at rådmannen nå unnlater å kommentere og problematisere disse forholdene slik det ble gjort i 2016.

Mange av våre argumenter mot planen har rådmannen i Trondheim beskrevet i saksframlegget til Bystyret 27.10.16.

- SSVs prognoser er i konflikt med nullvekstmålet i Bymiljøavtalen.
- Det må satses på jernbanen nord for Trondheim (fra høringsuttalelse til NTP).

- Klimaforliket fra 2012 slår fast at personbiltrafikken inn til byene ikke skal vokse (for den aktuelle strekningen er det beregnet at 96 % av trafikken vil ha Trondheim som målpunkt).
- Dersom en legger dagens begrensede trafikkvekst til grunn er det ikke krav om doble tunnellop på strekningen. Planleggingskravet i EUs forskrift om tunnelsikkerhet er allerede ivaretatt, og det er derfor ingen grunn til å forhaste seg.
- De fleste trafikksikkerhetstiltak (beskrevet i KU) kan utføres uavhengig av en firefelts motorveg.

Videre vil overinvestering i motorvei undergrave mulighetene for modernisering av jernbanen, som beskrevet i vedtatt Konseptvalgutredning for strekningen.

I denne planen er økonomi hovedpremiss, mens trafikksikkerhet og framkommelighet nevnes som tilleggsargument. Nye Veier AS prioriterer denne veien fordi de mener den gir høyest samfunnsmessig nytte, ettersom kalkulert nytte øker med økt hastighet og antall kjøretøy. Realiteten er imidlertid at økt fart fører til både økte klimagassutslipp og økt slitasje på bildekk og veibane.

Fragmenter fra bildekk er en hovedkilde til mikroplast i havet, men inngår ikke i beslutningsgrunnlaget. Klimagassutslippene som følger av selve veibyggingen nevnes heller ikke. Økningen i biltrafikken som utvidelsen av motorveien medfører, beskrives som om den er ønsket, og ikke et framtidig og økende problem. Denne mangelen på utredning av klimakonsekvensene ved veiutbyggingen er alene så graverende at planen ikke tilfredsstiller forvaltningslovens krav til forsvarlig saksopplysning.

Slik selektiv kunnskapsinnhenting og bruk av samfunns mål illustrerer en strukturell årsak til at Norge ikke klarer å realisere tverrpolitiske vedtatte mål om reduksjon av klimagassutslipp. Planen illustrerer også utfordringen med å la et aksjeselskap prioritere og gjennomføre samfunnsmessige oppgaver som har omfattende konsekvenser ut fra et snevert mandat.

Stortinget har riktig nok gitt langsiktige bevilgninger til Nye veier, men det er i realiteten inntjeningspotensialet i form av bompenger som gjør at trafikk tunge strekninger som allerede har god vegstandard her prioriteres foran strekninger med lav standard og høy ulykkesrisiko.

Naturvernforbundet konkluderer også denne gang med at dette er «Firefeltsveien vi ikke trenger». Kommunen er arealmyndighet og partiene i flertallskoalisjonen er valgt på, og har nylig gjentatt sin forpliktelse til nullvekstmålet og vern av matjord i sin samarbeidsplattform. Avvisning av reguleringsplanen har god og saklig begrunnelse i manglende saksopplysning, og vil i tillegg være en håndstrekning som gjør det enklere for nasjonale politikere å realisere Stortingsflertallets vedtak om jordvern og reduksjon av klimagassutslipp.

Naturvernforbundet i Trondheim

/s/

Torleif Hugdahl, styret