



Trondheim kommune  
Byplankontoret,  
Postboks 2300 Torgarden,  
7004 Trondheim.

[byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)

Deres saksnummer 20/83

## **Klage på vedtak om detaljregulering av delstrekning Reppekrysset – Væretunnelen på E6.**

Naturvernforbundet i Trondheim anser Bystyrets vedtak i sak PS 151/20 som ugyldig pga. følgende:

### **Brudd på plan- og bygningsloven § 12-12, 2. punktum og forvaltningslovens § 24**

Saksframlegg med tillegg og innstilling til vedtak gjør godt rede for innkomne uttalelser, konsekvensene av planen og *hvilken betydning disse er tillagt* faglig og administrativt. Bystyrets vedtak er imidlertid ikke begrunnet, og det er derfor umulig for allmenheten å vite hvilke fakta og verdivurderinger som flertallet har lagt til grunn for sin konklusjon, som er den motsatte av kommuneadministrasjonens. Fraværet av begrunnelse gir rom for mistanker om at bystyrets flertall har lagt alternative fakta, utenforliggende hensyn eller andre usakligheter til grunn for sin avgjørelse.

Bystyrevedtaket må kjennes ugyldig på grunn av manglende begrunnelse, og brudd på plan og bygningsloven § 12-12 og forvaltningslovens § 24.

### **Vedtaket bygger på feil faktum.**

Siden vedtaket ikke er begrunnet må vurderinger av faktum i saken utledes av ordlyd i bystyrets vedtak 3. september 2020, med støtte i innstillingen fra areal- og samferdselskomiteens (heretter ASK) møte 19. august 2020, jf. nummer i vedlegg og parenteser:

Bystyrets flertall støtter seg formodentlig på det kommunaldirektørens innstilling på faglig grunn beskriver som «*antatt samfunnsøkonomisk gevinst*» vår understrekning. Formuleringen har dekning i at Nye Veiers teoretiske beregning av trafikantnytte ut fra en *antagelse* om betydelig trafikkvekst. Dersom denne veksten ikke finner sted, vil prosjektets samfunnsøkonomiske nytte falle vesentlig og være klart negativ.



Bystyret «ber kommunedirektøren komme tilbake med en sak om hvordan stat, fylke og kommune kan innføre ytterligere tiltak som hindrer vekst i personbiltrafikken som følge av E6-utbyggingen ... slik at vi når våre mål i byvekstavtalen» (3), og «hvordan bompunktene etablert innenfor kommunene som er en del av byvekstavtalen, kan bidra i Miljøpakken og til tiltak som underbygger nullvekstmålet, og, når veiprojektet er nedbetalt, inngå i finansieringen av Miljøpakken»(5). I ASK var en lignende flertallsmerknad (fra andre partier enn de som sikret flertall for det påklagde vedtaket) formulert som en forutsetning om at «at bomsystemet overføres Miljøpakkens formål og avgiftsstruktur» når vegen er nedbetalt (10).

Et flertall i Trondheim Bystyre sier med andre ord at de som bystyre og byvekstavtalepartner har til hensikt å innføre tiltak for å begrense trafikkveksten på strekningen i overskuelig framtid, og dette på en slik måte at vegprosjektet ikke lenger kan hevdes å være samfunnsøkonomisk lønnsomt (ettersom trafikkveksten som begrunner reguleringsplanforslaget aldri vil bli en realitet).

Bystyret har imidlertid ikke lagt denne faktisk forventede, politisk ønskede og derfor overveiende sannsynlige trafikkutviklingen til grunn som faktum i saken. Bystyret har lagt Nye veiers antakelser og teoretiske beregninger til grunn for sitt vedtak, og samtidig selv dokumentert at disse beregningene ikke er riktige, aldri kommer til å bli riktige og derfor konstituerer feil faktum i saken.

### **Nye veiers samfunnsnytteanalyse er feilaktig uavhengig av bystyreflertallets intensjoner:**

Nye veier har med sine korrigeringer av trafikknytteberegningene og kommentarene til rettingene i tilleggsnotater og media tydelig nok demonstrert en nonchalant holdning til avgjørende detaljer. Virkeligheten har uavhengig av dette gått sin gang og dramatisk endret to vesentlige premisser for trafikkanalysene som ble gjennomført i 2017-2018.

- Togtilbudet vil bli betydelig forbedret på strekningen, først med nye og større tog og flere togavganger innen utgangen av 2021. Partene i byvekstavtalen er enige om å doble antallet togavganger i 2024, senest og tydeligst bekreftet gjennom forslag om bevilgning av 45 millioner til slik planlegging i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2021.

Togtilbudet mellom Trondheim og Oslo bli også bli betydelig forbedret med mange flere daglige avganger fra desember 2021. Alt dette er av betydning for følgende:

- Forsiktig anslått var 10 % av trafikken på E6 mellom Trondheim og Stjørdal relatert til flyreiser eller aktiviteter nært knyttet til Værnes lufthavn. Trafikknedgangen under koronapandemien bekrefter dette og kommer til å bli langvarig. Det er i et realistisk miljøperspektiv ingen grunn til å forvente eller å ønske at flytrafikken over Værnes skal raskt komme opp på 2019 nivå. Ei heller at denne trafikkveksten nå, etter Korona skal vokse etter forventningene fra 2018. Erfaringene med digitale møter er gode. Flytrafikken mellom Værnes og Oslo viste nedadgående trend, mens antallet togreiser var sterkt økende allerede i 2019. I den grad flytrafikken tar seg opp igjen vil togtilbudet være vesentlig forbedret og togreise erstatte mange bilreiser særlig etter ca. på 2024.

Nye veier kunne naturlig nok ikke ta hensyn fakta som var ukjente i 2018, men dagens virkelighet gjør at trafikknytteberegningene er så feilaktige at de ikke kan legitimere store offentlige investeringer, høy bompengebetaling for trafikanter og vegens store belastning på natur og miljø.



## **Utdypende kommentarer og momenter som må besvares i klagebehandlingen**

1. Bystyret vet ikke hvilke, og ber derfor om en egen sak om *tiltak som hindrer vekst i personbiltrafikken som følge av E6-utbyggingen*. Disse presumptivt omfattende mottiltakene har sannsynligvis betydelige konsekvenser for miljø og samfunn, ikke minst i form av store investeringer og bompenger som byens innbyggere ellers ikke ville ha måttet betale.

***Klagebehandlingen må avklare betydningen av at disse konsekvensene av vedtaket er ikke utredet.***

2. Bystyret later til å forstå nullvekstmålet slik at vekst i biltrafikken er helt greit så lenge den ikke går ut over kollektivtrafikkens framkommelighet. Nullvekstmålet har imidlertid en betydelig mer kompleks og i hovedsak tredelt berettigelse og begrunnelse: Nullvekstmålet er satt og vedtatt for å løse problemer med
  - a. Lokal forurensing og klimagassutslipp
  - b. Arealknapphet (herunder veiarealkonflikt mellom bil og buss)
  - c. Overinvestering i infrastruktur

***Klagebehandlingen må avklare konsekvensene vedtaket har for nullvekstmålets helhetlige begrunnelse.***

3. Nye Veier sår freidig og ureflektert tvil om «klimakortet er relevant» på grunn av «drastisk økning i el-bil-andel». Kommunens administrasjon tilbakeviser saklig og tydelig denne tvilen i tilleggsnotat II av 19. juni 2020: Økt hastighet vil sammen med økt trafikk medføre økt energiforbruk og dertil hørende utslipp av klimagasser.

***Klagebehandlingen må avklare om flertallet som vedtok planen deler nye veiers lemfeldige forståelse av, og omgang med klimautfordringen.***

4. Bystyret later til å tro at bompengene innkrevingene langs E6 først etter at dette nye vegprosjektet er nedbetalt kan bidra i Miljøpakken og til tiltak som underbygger nullvekstmålet. Det har samtidig vært argumentert med at E6 må oppgraderes nå for å unngå biltrafikkveksten som må ventes bli resultatet om etablert bompengene innkreving forsvinner.

***Klagebehandlingen må avklare om og i så fall hvorfor bystyrets flertall mener det ikke er ønskelig og / eller mulig å innlemme trafikantbetalingen på E6 i miljøpakken når dagens E6 er nedbetalt.***



5. Uttalelser i det offentlige ordsiftet kan tyde på at Bystyrets flertall har satt seg selv i en fiktiv tvangssituasjon på flere måter. En gjenganger har vært at regjeringa uansett vil komme til å vedta en statlig reguleringsplan. Et statlig planvedtak har imidlertid de samme krav til prosess og innhold, blant annet til påvisning av fordelsovervekt i form av samfunnsøkonomisk eller annen nytte etc., Det er derfor ingen automatikk i at staten vil vedta statlig reguleringsplan, jf. <https://www.nrk.no/vestland/vindkraftmotstandarar-jublar-etter-at-departementet-sa-nei-til-a-overstyre-kommunen-1.15188758>.

På den andre siden har Nye veiers forhandlingsspill bygget opp under en oppfatning om at tiltak for forskriftsmessig tunnellsikkerhet og økt framkommelighet (som er vedtatt i en tidligere reguleringsplan) vil utebli dersom kommunen ikke vedtar den nye planen. Dette er for så vidt en posisjon som er ganske utenkelig og uansvarlig for et hvilket som helst annet statlig foretak med ansvar for å forbedre sikkerheten langs offentlig infrastruktur. Det kan virke som om Bystyrets flertall har adoptert Nye veiers manglende respekt for den kommunal arealmyndighet, og at kommunale reguleringsplanvedtak bare er formalitet.

***Klagebehandlingen må avklare hvilke framtidsscenarioer bystyrets flertall har hatt som beslutningsrelevante forutsetninger for sitt vedtak (hva mente flertallet ville bli den reguleringstekniske og praktiske konsekvensen av å ikke vedta planen?)***

6. Bystyret og ASK eksponerer en åpenbar misforståelse om at «*større statlige veiutbygginger ... ikke er en del av Byvekstavtalen*» (7 og 11). Byvekstavtalen og forpliktelsen til nullvekstmålet gjelder uavhengig av hvem eller hva som eventuelt forårsaker vekst i biltrafikken. Avtalen er ikke ment å regulere gjennomgangstrafikk og næringstrafikk, som ikke regnes med i overvåkingen av nullvekstmålet. Finansieringen av prosjektet skjer ikke gjennom Miljøpakken, men når kapasitets- og hastighetsøkning på en nasjonal gjennomfartsveg legger til rette for - og medfører - *økt lokal biltrafikk innenfor byvekstområdet* er det åpenbart at vegen og trafikken på denne inngår i byvekstavtalen. Bystyret må gjerne peke og skylde på «staten», som ved å la Nye veier operere uten ansvar for trafikkutviklingen i byvekstområdet opptrer uansvarlig og i strid med byvekstavtalens intensjoner. Men staten er ikke lokal arealmyndighet. Det er kommunen som har ansvaret for en ansvarlig og bærekraftig arealforvaltning og at denne skjer innenfor rammene av byvekstavtalen.

***Klagebehandlingen må avklare om og med hvilken begrunnelse bystyrets flertall har lagt til grunn at E6 og trafikken på denne inngår i byvekstavtalen, eller ikke.***



7. staten og jernbanen. Det «forutsettes» blant annet at utbyggingen av ny E6 ikke går på bekostning av baneutbygning – til tross for at alle med basal politisk og samfunnsøkonomisk innsikt vet at dette er en uunngåelig konsekvens av å tillate og bruke store ressurser på økt vegkapasitet. Disse besvergelsene tilbyr nødhavn for ansvarsfraskrivelse som arealmyndighet og misleder spesielt de av bystyrets medlemmer som støttet både vedtak og merknader.

***Klagebehandlingen må avklare hvordan bystyret og spesielt representantene som støttet både vedtak og merknader ser for seg at kommunens interesser skal bli ivaretatt uten å benytte lovgitt arealmyndighet for å sikre ønsket politikk.***

8. Planen er vedtatt med en forutsetning om at all matjord som blir berørt av reguleringsplanen skal flyttes på faglig forsvarlig måte innenfor kommunen, etter Nibios anbefalinger.

***Klagebehandlingen må avklare hvor matjorden er tenkt flyttet og synliggjøre konsekvensene jordflyttingen har for matproduksjon og andre samfunnsinteresser som formodentlig må avstå areal der matjorda skal plasseres.***

I tillegg til at aktuelle vedtak er gjengitt i vedlegg 1, viser vedlegg 2 bilde av en løpeseddel som vi antar en rekke Bystyremedlemmer ikke har fått lest, og som derfor gjerne må tas til vurdering under klagebehandlingen.

For **Naturvernforbundet i Trondheim**

Gaute Rolv Dahl, styreleder.



# VEDLEGG 1 til klage på Trondheim bystyres vedtak i sak PS 151/20

## Vedtakstekst med vår nummerering utheving

**Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av E6 Ranheim - Værnes**, delstrekning Reppekrysset – Væretunnelen, som vist på tre kart i målestokk 1:1000, merket Multiconsult, datert 20.5.2019, sist endret 13.5.2020, i bestemmelser sist endret 26.5.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 26.5.2020.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

1. All matjord som blir berørt av reguleringsplanen **skal flyttes på faglig forsvarlig måte innenfor kommunen**. Dette må skje etter Nibios anbefalinger, og rapporteres tilbake om standardene overholdes.
2. Eiendommene hvor støynivå innendørs og/eller støynivå på uteareal overskrider verdiene angitt ovenfor skal tilbys tiltak. Støytiltak skal etableres slik at inneklime ikke forringes. Eiendommer som **skal utredes for støydempende tiltak** fremgår av vedlegg 1 til reguleringsbestemmelsene og skal vurderes individuelt med kartlegging og befarng.
3. Bystyret ber kommunedirektøren komme tilbake med en sak om hvordan stat, fylke og kommune kan innfase ytterligere **tiltak som hindrer vekst i personbiltrafikken som følge av E6-utbyggingen** og sørge for god framkommelighet for kollektivtrafikken slik at vi når våre mål i byveksttalen.
4. Bystyret viser til vedtak i PS 140/19 og **henstiller Nye Veier om å redusere prosjektets klimafotavtrykk** med 30 % i forhold til sammenlignbare referanseprosjekter og **vurdere om byggeplassen kan gjøres fossilfri eller utslippsfri** innenfor kontraktens handlingsrom.
5. Bystyret ber kommunedirektøren komme tilbake med en sak som redegjør **for hvordan bompunktene etablert innenfor kommunene som er en del av byveksttalen, kan bidra i Miljøpakken og til tiltak som underbygger nullvekstmålet**, og, når veiprojektet er nedbetalt, inngå i finansieringen av Miljøpakken.
6. FLERTALLSMERKNAD 1 - Ap, SV, MDG, V, PP, KrF, R: Det forutsettes at utbyggingen ikke går på bekostning av baneutbygging mellom Trondheim – Stjørdal, med dobbeltspor og elektrifisering. **Når nedbetaling av E6 øst er avsluttet, forutsettes det at bomsystemet overføres Miljøpakkens formål og avgiftsstruktur.**



7. FLERTALLSMERKNAD 2 - Ap, MDG, V, SV, R, KrF: Det er beklagelig at større statlige veiutbygginger som påvirker kommunens mål om å nå 0-vekstmålet **ikke er en del av Byvekstavtalen**. Bystyret understreker at en utvidelse av E6 østover ikke endrer nullvekstmålet, og at økt veikapasitet kan bety behov for nye avbøtende tiltak som sikrer at vekst i personbiltrafikken ikke går på bekostning av fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Staten må bære hovedansvaret for kostnader knyttet til dette.
8. FLERTALLSMERKNAD 3 - Ap, MDG, V, SV, H, FrP, Sp, PP, KrF: I forbindelse med anleggsperioden vil mye av trafikken gå via Malvikvegen, kollektivtilbudet mellom Stjørdal og Trondheim må styrkes for å få lavest mulig belastning for innbyggerne langsmed Malvikvegen. ATB, miljøpakken og Nye veier må finne løsninger og finansiering for et økt kollektivtilbud i anleggsperioden.
9. FLERTALLSMERKNAD 4 - Ap, MDG, V, SV, R, PP, KrF: Det er beklagelig at dagens regjering velger å bruke 25 milliarder på veiutbygging i regionen mens satsingen på jernbane blir nedprioritert. Dette gjør det svært krevende å nå våre klimamål både lokalt og nasjonalt.

#### Flertallsmerknader til sak PS 40/20 i areal- og samferdselskomiteen

10. Merknad 1 fra AP, MDG, V, SV Utbygging av Ranheim - Værnes må gjennomføres med statlig fullfinansiering, og med så lav bompengandelen som mulig for vegstrekningene. Det **forutsettes at utbyggingen ikke går på bekostning av baneutbygging** mellom Trondheim – Stjørdal, med dobbeltspor og elektrifisering. Når nedbetaling av E6 øst er avsluttet, **forutsettes det at bomsystemet overføres Miljøpakkens** formål og avgiftsstruktur.
11. Merknad 2 fra AP, MDG, V, SV Det er beklagelig **at større statlige veiutbygginger som påvirker kommunens mål om å nå 0 vekstmålet ikke er en del av Byvekstavtalen**. Bystyret understreker at en utvidelse av E6 østover ikke endrer nullvekstmålet, og at økt veikapasitet **kan bety behov for nye avbøtende tiltak** som sikrer at vekst i personbiltrafikken ikke går på bekostning av fremkommeligheten for kollektivtrafikken. **Staten må bære hovedansvaret for kostnader knyttet til dette**.
12. Merknad 3 fra AP, MDG, V, SV, H, FrP, SP I forbindelse med anleggsperioden vil mye av trafikken gå via Malvikvegen, **kollektivtilbudet mellom Stjørdal og Trondheim må styrkes** for å få lavest mulig belastning for innbyggerne langsmed Malvikvegen. **ATB, miljøpakken og Nye veier må finne løsninger og finansiering for et økt kollektivtilbud i anleggsperioden**.
13. Merknad 4 fra AP, MDG, V, SV Det er **beklagelig at dagens regjering** velger å bruke 25 milliarder på veiutbygging i regionen mens satsingen på jernbane blir nedprioritert. Dette **gjør det svært krevende** å nå våre klimamål både lokalt og nasjonalt.

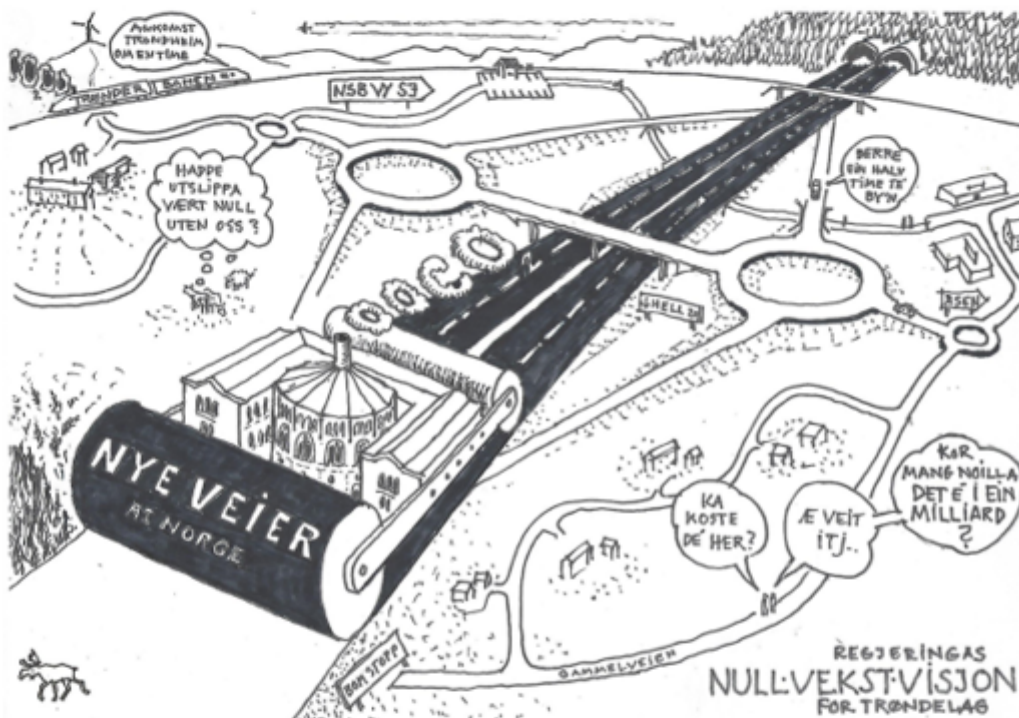


## VEDLEGG 2 til klage på Trondheim bystyres vedtak i sak PS 151/20

Opprop til bystyret i Trondheim – fra delegasjon til møte 3. september 2020.

### NY PLAN FOR E6 RANHEIM – VÆRNES: ET ULØNNSOMT AVTALEBRUDD SOM MÅ STOPPES!

Tirsdag 1. september satte statsminister Erna Solberg i gang anleggsarbeid på en omstridt motorvei. Med brask og bram viser hun ikke bare manglende respekt for lokale myndigheters lovpålagte oppgaver og selvstendige ansvar. Stat og kommuner har inngått en avtale. Signert en gjensidig forpliktelse til å arbeide for nullvekstmålet for biltrafikken.



Dette er bare ett av avtalebruddene i denne saken. Lokale samarbeidserklæringer og lokale politikeres troverdighet står også på spill. Regler for vern av matjord, forvaltning av våtmark og nasjonale laksevassdrag brukes som rundingsbøyer istedenfor grensestolper. Idealet om at demokratiske beslutninger og offentlig pengebruk skal være tuftet på realiteter og etterrettelig saksopplysning risikerer å bli erstattet av løst begrunnede merknader og himmelropende naive «forutsetninger»

#### Et snevert, hjerteløst mandat

Nye Veier har som oppgave å bygge motorveier og prioritere prosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og trafiksikkerhet. Om vegen bidrar til ønsket helhetlig samfunnsutvikling, med reduserte miljøbelastninger, naturinngrep og klimagassutslipp er uvesentlig for nye veier.

Kommuneadministrasjonens saksframlegg og en rekke debattinnlegg fra kompetente fagpersoner har problematisert flere ulike tema og dokumentert at det nye reguleringsplanforslaget ikke tilfredsstillers kommunens kriterier for god og ønsket samfunnsutvikling.





Opprop til bystyret i Trondheim – fra delegasjon til møte 3. september 2020.

## **NY E6 RANHEIM – VÆRNES: ULØNNSOMT AVTALEBRUDD SOM MÅ STOPPES!**

### **En trafikkfarlig vei**

Økende fart som den nye planen forutsetter, vil etter kjent forskning (SINTEF) føre til at flere mennesker vil bli drept eller alvorlig skadet. Til tross for dette påstår Nye Veier at ny E6 vil bli en mer trafiksikker vei.

### **En ulønnsom vei med uønskede lokale effekter**

Planen bygger på urealistisk høye tall når det gjelder hastigheter og framtidig trafikkvekst. Planen bygger på uønskede mengder trafikk, jf. Byvekstavtalen mellom kommunen og staten. Veien er faktisk bare lønnsom dersom lokale politikere og andre statlige organer unnlater å gjennomføre tiltakene som begrenser trafikkveksten (forutsetter avtalebrudd).

### **En klima- og miljøskadelig vei**

Den nye planen gir flere negative konsekvenser på miljø (naturinngrep og klima) og folkehelse (bl.a. støy, støv, utslipp). Med en kraftig trafikkvekst er det i fullstendig urealistisk å unngå økning i utslippstallene (bruk av biobrensel og elbiler monner ikke).

Klimakrisen krever at vi slutter med aktivitet som vi tidligere anså som viktig, riktig eller nødvendig. Denne klimabevissthet medvirket til at veksten i flytrafikken stagnerte allerede før koronakrisa. Nye og usikre møte- og reisevaner gjør nå at gamle forventninger om trafikkvekst urealistisk og feil. Trondheim kommune må enten avslå planen, eller utsette behandlingen med krav om at nye veier leverer oppdatert, realistisk og pålitelig beslutningsgrunnlag.

### **Rekkefølgen er ikke likegyldig, - sats på jernbanen først.**

En ny motorvei vil uten tvil undergrave satsing på jernbane på denne strekningen. Etablering av nytt dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal slik det foreligger planer om, kunne vært bygget først. Slik kunne effekten av styrket og raskere togtilbud fått virke før, og tilby trafikkavlastning under eventuell vegbygging. Istedenfor har Nye veier regnet med at togtilbudet vil forbli tregt og beskjedent langt inn i framtida. Veien er altså bare lønnsom uten et ønsket, klimavennlig løft for Trønderbanen.

Kommuneadministrasjonens saksframlegg og en rekke debattinnlegg fra kompetente fagpersoner har problematisert flere ulike tema og dokumentert at det nye reguleringsplanforslaget ikke tilfredsstillers kommunens kriterier for god og ønsket samfunnsutvikling.

Vi oppfordrer bystyret til å se bort fra Nye Veiers feilinformasjon og avvise reguleringsplanforslaget for en vanvittig kostbar og miljøskadelig vei som vi ikke har bruk for. Vis at Trondheim kommune tar klimakrisa på alvor!

**Naturvernforbundet i Trondheim** v/ Gaute Rolv Dahl  
**Besteforeldrenes klimaaksjon** v/ Idar Støwer