

# Ny godsterminal i Trondheimsregionen. Høringsuttalelser

## Oversikt over høringsparter

1. STATLIGE ORGANER.....
  - 1.1 Forsvarets bygningstjeneste Region Trøndelag: .....
  - 1.2 Kulturdepartementet: .....
  - 1.3 Nærings og handelsdepartementet: .....
  - 1.4 Landbruksdepartementet: .....
  - 1.5 Direktoratet for naturforvaltning .....
  - 1.6 Statens Vegvesen Vegdirektoratet: .....
  - 1.7 Folkehelse: .....
  - 1.8 Kystverket Kystdirektoratet Havne og farvannsavdelingen: .....
  - 1.9 Riksantikvaren: .....
  - 1.10 Fylkesmannen i Sør-Trøndelag.....
2. FYLKESKOMMUNALE ORGANER.....
  - 2.1 Nord-Trøndelag fylkeskommune.....
  - 2.2 Sør-Trøndelag fylkeskommune: .....
3. KOMMUNALE ORGANER.....
  - 3.1 Trondheim havn / Havnestyret: .....
  - 3.2 Trondheim kommune ved Formannskapet som bygningsråd/fast utvalg for plansaker: .....
  - 3.3 Trondheim kommune Landbrukskontoret: .....
  - 3.4 Malvik kommune:.....
  - 3.5 Skaun kommune: .....
4. NÆRINGSVIRKSOMHETER .....
- 4.1 NSB BA: .....
- 4.2 Statoil.....
- 4.3 AS Trondheim Trafikkselskap:.....
- 4.4 SCC Trafikon AS: .....
- 4.5 Notar Advokat AS på vegne av representanter for næringslivet på Leangen: .....
- 4.6 Notar Advokat AS på vegne av representanter for næringslivet på Heimdal: .....
- 4.7 Notar Advokat AS på vegne av AS Rockwool: .....
- 4.8 Notar Advokat AS på vegne av Hakon Distribusjon Nord AS: .....
- 4.9 Linjegods AS:.....
- 4.10 Nedre Elvehavn as: .....
- 4.11 Margrethe von der Lippe, Falkenberg AS Bo- og Næringseiendom: .....
- 4.12 Kristian Alstad, Alstad-gården Pir II:.....
- 4.13 Leüthens Eiendom AS/Leüthens Frøhandel AS: .....
- 4.14 Fesil Lilleby Metall:.....
- 4.15 Frionor Fabrikker AS: .....
- 4.16 Nilson Trelast AS: .....
5. INTERESSEORGANISASJONER.....
  - 5.1 Rotvoll's Venner.....
  - 5.2 Strindheim skole: .....
  - 5.3 Naturvernforbundet i Trondheim: .....
  - 5.4 Norsk forening mot støy:.....
  - 5.5 FAU Strindheim skole: .....
  - 5.6 Charlottenlund Vel: .....
  - 5.7 Arbeidsutvalget ved Barnehagen Dronning Mauds Minne: .....
  - 5.8 Dronning Mauds Minne Høgskole for førskolelærerutdanning: .....
  - 5.9 Trondheimsregionens Friluftsråd:.....
  - 5.10 Lade Arbeiderlag: .....
  - 5.11 Trondhjem Asylselskap Dronning Mauds Minne barnehage:.....
  - 5.12 Hovedstyret i Trondhjems Asylselskap (eier av barnehagen Dronning Mauds Minne): .....
  - 5.13 Norges Lastebileier-Forbund Avd. Sør-Trøndelag: .....
  - 5.14 Ringve museum: .....
  - 5.15 Rønningen lag av Norges kvinne- og familieforbund og Beboere på Persaunet:.....
  - 5.16 Næringslivets Hovedorganisasjon Sør -Trøndelag: .....
6. PRIVATE .....
- 6.1 Sjøvegen Huseierlag: .....
- 6.2 Velforeningen Thomas Hirsch Gt:.....
- 6.3 Anne Grete og Jahn Hassel, Thonning Ovesensgt.9: .....

Eks 1

2. miss. 19. NSB Nymnimalzoo UN  
Tvaldittuzonitt . misnoisi

q 656.212.9 NSB Ny

09W10031

- 6.4 Bente og Tor Marius Dahl, Konsul Lorcks gt. 11:.....
- 6.5 Grunneiere i Melhus v/Anders Eggen:.....
- 6.6 Sameiet Konsul Lorcks gt. 10 v/ Brit Wang:.....
- 6.7 Dalen Hageby Vel v/Tormod Aassved:.....
- 6.8 Sameiet i Dokkgata 2 v/Grete Strand:.....
- 6.9 Kalle Høiseth, Rønningsbakken 7: .....
- 6.10 Eiendommene Veisletten Alle 9-13 v/Gunnar Myhr:.....





07 SEPT. 1999

Sak/Doknr. 76/12025  
Arkivbet. 7324

1 av 2

Vår dato 1999-08-31  
Vår ref. 1997/00844-016/FBTT/E/806

182

Vår saksbehandler  
vpl. ark. Eirik Rønning Andersen, 73 99 56 39

Tidligere dato 1999-08-25  
Tidligere referanse DKT/99/01200-005

Til  
Jernbaneverket, Hovedkontoret

Kopi til  
DKT  
FLT  
NTR  
HV 12  
STR  
TSD  
Værnes flystn  
Ørland hflystn  
HV 11  
LSTN Gråkallen

Internt

Intern kopi til

## Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen - konsekvensutredning - Uttalelse fra Forsvaret

### 1 Bakgrunn

Forsvarets bygningstjeneste region Trøndelag har mottatt ovennevnte konsekvensutredning. Konsekvensutredningen har vært til høring hos de berørte lokale forvaltningsmyndigheter og avdelinger i Forsvaret. Merknader og synspunkt er samlet under punkt 2, Drøfting.

### 2 Drøfting

Forsvaret er i utgangspunktet positiv til etablering av ny godsterminal i Trondheimsregionen.

For Forsvaret får dette konsekvenser både for operativ planlegging og daglig drift. De forskjellige lokale forvaltningsmyndigheter (LFM) og avdelinger har forskjellige vurderinger på bakgrunn av sine forskjellige behov. For å gi et så komplett bilde som mulig, blir de forskjellige uttalelsene presentert hver for seg. En oppsummering gis under punkt 3; Konklusjon.

#### *Distriktskommando Trøndelag (DKT)*

Ut i fra militære operative synspunkter er de aktuelle alternativene likestilte. Med tanke på miljømessige og forvaltningsmessige forhold støtter DKT opp under synet til de forskjellige militære avdelinger som til daglig driver sin aktivitet i Leangen-området (FLT og HV 12).

#### *Forsyningslager Trøndelag (FLT)*

FLTs virksomhet er lokalisert på Lade, og virksomheten til lageret forutsetter stor transportvirksomhet av ulike kjøretøyer og containere. På grunn av avstand til nåværende terminal på Brattøra har ikke FLT rekvirert NSBs transporttjenester tidligere. Lokalisering på Leangen vil gi nye muligheter for bruk av NSB som transportør.

Aktuelt gods for FLT er både 10 og 20 fots containere i tillegg til ulike beltekjøretøyer. Mest aktuell transportakse er Oslo - Fauske.

FLT har ingen innvendinger med tanke på støyproblematikk i Leangen-området, men vil understreke viktigheten av at Haakon VII's gate ikke blir overbelastet trafikalt av den økte containertrafikken til/fra godsterminalen.

#### *Ørlandet hovedflystasjon (ØHF)*

Brattøra-alternativet vil, ut fra en vurdering hvor stor militær aktivitet i forbindelse med øvelser legges til grunn, være det alternativet som dekker ØHF's behov best. Dette med tanke på håndtering av ikke-rullende materiell opp mot fleksibiliteten ved overgang mellom ulike typer transportmidler.

ØHF påpeker allikevel at begge alternativene Leangen/Brattøra tilfredsstillere deres behov i forbindelse med transport.

#### *Sør-Trøndelag Heimevernsdistrikt 12 (HV-12)*

HV-12 er bekymret over støyproblematikken i Leangen-området. HV-12 ønsker derfor et annet alternativ enn Leangen-alternativet valgt for lokalisering av godsterminal.

#### *Andre lokale forvaltningsmyndigheter (LFM) og avdelinger*

Andre berørte lokale forvaltningsmyndigheter (LFM) og avdelinger har ingen vesentlige merknader mht godsterminalens plassering eller det anbefalte alternativet Leangen.

### **3 Konklusjon**

Forsvaret stiller seg positiv til etablering av ny godsterminal for Trondheimsregionen.

Beliggenhet på Leangen og Brattøra blir ulikt vektlagt av de lokale forvaltningsmyndighetene i Forsvaret. Forsvaret ser mulighet for å nyttiggjøre seg den nye godsterminalen uansett om godsterminalen etableres på Leangen eller Brattøra. Ut i fra militære operative synspunkter er de to alternativene likestilte. Det kan imidlertid være grunn til å påpeke følgende:

I forhold til Forsvarets interesser har man ingen innvendinger mot en etablering på Leangen. FLT, som er den største lokale forvaltningsmyndigheten i Forsvaret i Trondheimsområdet, ønsker primært etablering på Leangen. Dette vil åpne for nye muligheter til å bruke jernbanen til frakt av materiell (både gods og kjøretøy). Det er avgjørende at Haakon VII's gate ikke må overbelastes trafikalt som følge av godsterminaletableringen. Forsvaret ser at miljøet på Leangen kan bli forverret mht døgnkontinuerlig aktivitet og støyende trafikk. FLT vurderer ikke dette som et problem sett i forhold til Forsvarets fordeler ved etablering her. Det er likevel viktig at det blir gjort tiltak for å motvirke støyproblemer ved evt etablering på Leangen.

På den andre side påpeker ØHF at Brattøra-alternativet i større grad enn Leangen-alternativet tilfredsstillere kravet til fleksibilitet ved håndtering av ikke-rullende materiell ved overgang mellom ulike typer transportmidler. Dette er særlig aktuelt i perioder med stor militær aktivitet, f. eks. under øvelser med stor forflytning av militært materiell.

  
Hilke Rognes (ef)  
Seksjonssjef  
Sjef Eiendomsseksjonen



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET       | kass.kode |
| 12 JULI 1999         |           |
| Sak/Doknr.: 96/12655 |           |
| Arkivbet. i 732.4    |           |

(128)

Deres ref  
96/12655 I 732.4

Vår ref (bes oppgitt ved svar)  
97/5002 N NU ENR/ANR

Dato  
8.07.99

**Ny godsterminal i Trondheimsregionen - høring av konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven**

Vi viser til oversendelse 22.6.99.

Nærings- og handelsdepartementet har ingen merknader til konsekvensutredningen.

Med hilsen

*Tore Bjerke*  
Tore Bjerke (e.f.)  
fung. avdelingsdirektør

*Einar N. Ruud*  
Einar N. Ruud  
rådgiver

Postadresse:  
Postboks 8014 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse:  
Einar Gerhardsens plass 1  
Org. nr.:  
972 417 890

Telefon - sentralbord:  
22 24 90 90 / 22 24 05  
01/03  
Telefaks:  
22 24 05 05

Næringspolitisk avdeling

Saksbehandler:  
Einar N. Ruud  
22 24 67 39

enr-89



DET KONGELIGE  
KULTURDEPARTEMENT

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | kass.kode |
| 08 JUNI 1999        |           |
| Sak/Doknr. 96/12655 |           |
| Arkivbet i 732.4    |           |

127

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
0048 Oslo

Deres ref


Vår ref  
97/5517 KU/KU2 GrJ:lgu


Dato  
05.07.99

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV  
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Vi viser til Deres brev datert 22. juni 1999 vedlagt konsekvensutredning for lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen. Kulturdepartementet har ingen merknader til utredningen.

Med hilsen

  
Stein Sægrove f.  
avdelingsdirektør

  
Grete Jarmund  
rådgiver

Postadresse  
Postboks 8030 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Akersg. 59

Telefon - sentralbord  
22 24 90 90  
Org. nr.  
972 417 866

Kulturavdelingen  
Telefaks  
22 24 80 38

Saksbehandler  
Grete Jarmund  
22 24 80 16





DET KONGELIGE  
LANDBRUKSDEPARTEMENT

|                |           |
|----------------|-----------|
| JERNBANEVERKET | KASS.NOBB |
| 09 SEPT. 1999  |           |
| Sak/Doknr.     | 96/12655  |
| Arkivbet.      | 732.4     |

187

Jernbanelverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Deres ref  
96/12655 I 732.4

Vår ref  
97/04524 IJA/RSB

Dato  
08.09.99

## KONSEKVENsutREDNING - NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING

Det vises til brev datert 22. juni i år vedlagt konsekvensutredning for ovennevnte tiltak.

### Konsekvensutredningen generelt

Landbruksdepartementet vil stille spørsmål ved hvorvidt konsekvensene for landbruket er utredet fullt ut når det gjelder arronderingsmessige- og økonomiske konsekvenser for det enkelte bruk og landbruket generelt, samt framtidig utbyggingsmønster og konsekvensene for omkringliggende arealer. Disse manglene er imidlertid ikke avgjørende for departementets vurdering av saken.

### Lokaliseringsalternativene

Landbruksdepartementet legger i sin vurdering av tiltak som dette vekt på i hvilken grad de ulike alternativene beslaglegger verdifulle arealer, hvorvidt de kan antas å få følger for framtidig utbygging og arealbeslag i området og hvorvidt de medfører vesentlige driftsmessige ulemper for landbruket. Både *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging* og Stortingsmelding nr 29 (1996-97) *Regional planlegging og arealpolitikk* påpeker viktigheten av å ta vare på høyproduktive landbruksarealer generelt, og spesielt de arealene som egner seg for matkorn dyrking.

Godsterminal lokalisert til Melhus vil i følge konsekvensutredningen beslaglegge 170 daa slike høyproduktive arealer i et av de høyest prioriterte landbruks- natur- og friluftsområdene i kommunen. I og med at dette dreier seg om matkornarealer berøres ressurser vi har svært begrenset tilgang til, også i nasjonal målestokk. Arealbeslaget kan synes satt for lavt i forhold til beskrivelsen av godsterminalen, men dette er vanskelig å vurdere ut fra de foreliggende kart og illustrasjoner i konsekvensutredningen. Som nevnt ovenfor hadde det vært ønskelig at utredningen også vurderte konsekvenser for omkringliggende arealer, blant annet med hensyn til framtidig utbyggingspress.

|                                |                          |  |  |   |
|--------------------------------|--------------------------|--|--|---|
| Postadresse                    | Kontoradresse            | Telefon sentralbord                          | Internett-adresse  | Avdelingen for arealforvaltning   |
| Postboks 8007 Dep<br>0030 Oslo | Akersgt. 59<br>0030 Oslo | 22 24 90 90<br>Telefaks arkiv<br>22 24 95 55 | www.landbruk.dep.no<br>E-post: postmottak@ld.dep.no<br>Org.nr.:972 417 874 | Tlf. 22 24 91 49. Faks 22 24 27 53<br>Saksbehandler<br>Inger Antonsen, Tlf. 22 24 92 61 |

Dette siste momentet kan også anføres for alternativene Heimdal og Leangen.

### **Konklusjon**

Landbruksdepartementet vil ut fra dette sterkt frarå at ny godsterminal for Trondheimsregionen lokaliseres til Melhus. For øvrig har ikke departementet merknader til lokaliseringsspørsmålet..

Med hilsen



Kåre Selvik e.f.



Inger Antonsen

Jernbaneverket  
Hovedkontoret

0048 OSLO

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kont.kode |
| D 6 SEPT. 1999 |          |           |
| Sak/Doknr.     | 76/12655 |           |
| Arkivbet.      | 732.4    |           |

181

Deres ref.  
96/12655 I 732.4Vår ref. (bes oppgitt ved svar)  
99/2661- KB  
Ark. 723  
75Dato  
01.09.99**NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN – HØRING AV  
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN**

Det vises til brev av 22.06.99, vedlagt konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheimsregionen.

**Tiltaket**

Jernbaneverket planlegger ny godsterminal for omlastning mellom jernbane og bil i Trondheimsregionen. Det foreligger nå ferdig konsekvensutredning for fire aktuelle lokaliseringssteder i Trondheimsområdet: Brattøra, Leangen, Heimdal og Melhus.

**Svar på utredningsprogrammet**

I utredningsprogrammet for Melhusalternativet ble det slått fast at en del naturfaglige konsekvenser skulle belyses. Disse konsekvensene er ikke utredet. Konsekvensutredningen viser imidlertid at Melhusalternativet vil generere stor veitrafikk mellom Trondheim og Melhus, og vi støtter utredningens konklusjon om at dette alternativet er uaktuelt. Vi mener derfor det ikke er behov for å gjennomføre disse undersøkelsene nå. Vi henviser til at konsekvenser for det biologiske mangfoldet i nærmiljøet og aktuelle avbøtende tiltak bør utredes, dersom man likevel går videre med Melhusalternativet.

For øvrig mener vi utredningen har besvart de punktene som berører våre ansvarsområder. Vi har ingen andre kommentarer til tiltakshavers beskrivelse av konsekvensene, sammenstilling eller vurdering. Vi mener derfor at utredningsplikten er oppfylt.

**Vurdering av konsekvenser som bør være relevante for beslutningen**

Ved valg av lokaliseringssted mener vi det bør legges avgjørende vekt på mulighetene til reelt sett å gjøre jernbanen konkurransedyktig på godstransport gjennom Midt-Norge.

Det er miljømessig ønskelig og et nasjonalt samferdselspolitisk mål å få overført gods-transport fra vei til jernbane. En framtidsrettet terminal vil kunne redusere behovet for veitransport i Midt-Norge som region og mellom sørlige og nordlige deler av Norge. For det totale transportbildet har det større betydning å få redusert godstransport på vei i nasjonal og midtnorsk sammenheng, enn å få redusert transportmengden innen Trondheim.


De ulike terminalene som er utredet, vil alle ha kapasitet til å håndtere den økte godsmengden på jernbane som ligger til grunn for planleggingen. Mulighetene til å kunne drive effektivt, holde en lav pris til kundene og dermed kunne konkurrere bedre i forhold til veitransport, avhenger imidlertid av utformingen av terminalen. Konkurransesevnen er bedre jo mer terminalen oppfyller de funksjonskravene som er satt opp.

### Rammer for utbygging

En lokalisering utenfor Brattøra vil medføre at det blir mer tungvint og tidkrevende å kombinere sjøtransport og jernbanetransport. Det gjelder først og fremst for Heimdal- og Melhusalternativene, mens det er kortere avstand mellom havna og Leangen. Ved lokalisering utenfor Brattøra, vil vi påpeke betydningen av å sikre rasjonell sporforbindelse mellom godsterminalen og havnas terminalområde på Brattøra, slik det er antydning i konsekvensutredningen (delutredningen om byutvikling, areal og transport, kap. 4).

Uansett hvilket alternativ som velges, må utbygger ta hensyn til at etableringen skjer i nærområdet til en av Norges største byer. De ulike alternativene berører alle i ulik grad blant annet boligområder, kulturlandskap og grønnstruktur. Selv om det er viktig å få til en framtidrettet terminal, må det gjøres tilpasninger mellom optimale krav til terminalen og lokale miljø- og byutviklingshensyn. Vi viser til at behov for videre utredning av konsekvenser er tatt opp i et eget punkt i utredningen (8.2) og tilrår at det legges arbeid i å minimalisere lokale miljøulempen.

Med hilsen

  
Ola Skauge e.f.  
avdelingsdirektør

  
Morten Kielland

Saksbehandler: Kristin Bodsberg, tlf. 73 58 09 04

### Kopi:

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag  
Miljøverndepartementet, PAK-avd.  
Statens forurensningstilsyn  
Riksantikvaren  
Norsk institutt for by og regionforskning, KU-biblioteket  
Melhus kommune  
Trondheim kommune  
Jernbaneverket Region Nord, Planavdelingen  
Asplan Viak Trondheim a.s



Jernbaneverket - Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                       |          |           |
|-----------------------|----------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> |          | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999         |          |           |
| Sak/Doknr.            | 96/12655 |           |
| Arkivbet.             | 732.4    |           |

**Ny godsterminal i Trondheimsregionen. Uttalelse til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven**

176

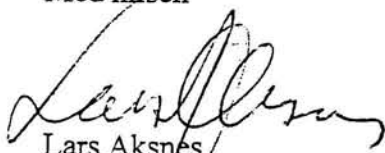
Vi viser til Deres brev av 22. juni då.

Vi viser til vedlagte uttalelse fra Sør-Trøndelag vegkontor. Vegdirektoratet er enig med vegkontorets vurderinger.

Vi vil også understreke viktigheten av at Vegvesenet og Jernbaneverket fortsetter det gode samarbeidet med å koordinerer prosjektene.

For Vegvesenet er det spesielt viktig å få gjennomført Nordre avlastningsveg i henhold til de tids- og kostnadsrammer som følger av prosjektet er med i Trondheimspakka. Prosjektet er aktuelt påbegynt i løpet av de førte fire årene i neste periode av Nasjonal transport. Nordre avlastningsveg vil være viktig for et godt miljø i sentrum, ved å avlaste Midtbyen for trafikk som er et hovedgrep i transportplan som ble vedtatt i 1995.

Utbyggingsavdelingen  
Med hilsen

  
Lars Aksnes  
utbyggingsdirektør

  
Petter Hildre  
kontorsjef

1 vedlegg

Kopi: Samferselsdepartementet, Postboks 8010 Dep., 0030 Oslo  
Sør-Trøndelag vegkontor



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

## **Ny godsterminal i Trondheimsregionen - Høring av konsekvensutredning**

### **Generelt**

Statens vegvesens generelle inntrykk av konsekvensutredningen som foreligger er at denne er god og grundig og i samsvar med det utredningsprogrammet som er utarbeidet for terminalprosjektet.

Det har vært et tett samarbeid mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen ved utarbeidelsen av konsekvensutredningen for den nye godsterminalen. Dette gjelder spesielt i forbindelse med utredningen av konsekvensene for Brattøra og Leangenalternativet hvor utbygging av ny godsterminal og ny hovedvegforbindelse mellom Ila og østover til Grilstad må sees i sammenheng og koordineres.

Statens vegvesen har imidlertid klare synspunkter på lokaliseringvalget og vil i det etterfølgende tikjennegi og argumentere for disse.

### **Kommentarer inn mot Brattøraalternativet.**

Meldingen for Nordre avlastingsveg (godkjent i Vegdirektoratet i 1994), viste omforent løsning (NSB, Trondheim kommune, Statens vegvesen) til vegtrase over Brattøra. Skissert trase er imidlertid etter godkjenningen tatt i bruk som endel av eksisterende godsterminal og traseen er ifølge Jernbaneverket ikke forenlig med en fortsatt godsterminalplassering på Brattøra.

Statens vegvesen, Trondheim kommune og Jernbaneverket har derfor, i fellesskap som endel av KU-arbeidet, vurdert andre løsninger for en vegfremføring. Dette arbeidet har bekreftet at manglende tilgjengelig areal gjør at det er svært vanskelig å kombinere utbygging av godsterminalen med etablering av Nordre avlastingsveg gjennom området. Med hensyn til vegfremføringen knytter problemene seg spesielt til å skape en funksjonell og attraktiv vegføring hvor både estetikk og økonomiske investeringer også er svært viktige parametre.

Dersom godsterminalen blir liggende på Brattøra, og tilknytningen til hovedvegnettet blir som i dag, via Midtbyen og Ila, vil det føre til økt tungtrafikk på et vegnett som ønskes avlastet. Det er ikke akseptabelt i forhold til miljø, framkommelighet og sikkerhet i de sentrale byområdene.

Postadresse  
Postboks 6064  
Sluppen  
7434 TRONDHEIM

Kontoradresse  
Sluppenvegen 12 C  
73 96 90 22

Telefon  
73 96 92 80

73 96 91 10  
73 96 90 19  
73 96 37 65

Resepsjon

Trafikkavdelingen  
Utbyggingsavdelingen  
Produksjonsavdelingen

Vegtrafikkentralen  
Telefon 175

Telefax 73 96 90 31

Gjennom sitt KU-arbeide har Jernbaneverket likeledes signalisert at dersom godsterminalen fortsatt skal lokaliseres til Brattøra vil en ha behov for uttrekkspor og vekslingsspor over Skansenområdet og gjennom Nedre Ila. Når det gjelder hensynet til Skansenområdet som park- og fritidsområde vil en slik virksomhet være svært lite forenlig med dette. Dersom sidesporet gjennom Nedre Ila skal opprettholdes parallelt med en ny hovedveg gir dette likeledes store begrensninger og problemer i forhold til et begrenset tilgjengelig areal, og løsningen vil være vanskelig å gjennomføre uten at denne skaper vanskeligheter for opprettholdelse av driften for de tilliggende virksomheter i forhold til lokalvegnett og adkomster.

### **Sidespor til kaiområdet (Pir 2)**

Dersom godsterminalen flyttes ut av Brattøra må kaiområdene selvsagt fortsatt sikres sidesporstilknytning. Med dagens størrelse, samt fremtidige prognoser for utvikling av godsmengdene mellom bane og båt, har Statens vegvesen ingen betenkeligheter ved å la Nordre avlastingsveg krysse kaisporene i plan.

Planfri kryssing mellom vegen og sidesporet vil kreve store investeringer som etter vår mening ikke vil stå i forhold til investeringene. Likeledes vil ei slik løsning gi dårlig utforming av vegen (sikt, stigning, kurver) og være estetisk skjjemmende.

### **Koordinering av bygging og investeringer.**

Det er viktig at byggingen av Nordre avlastingsveg og ny godsterminal koordineres i tid og investeringer. Likeledes kan det ligge anleggsmessige fordeler i å koordinere byggingen av de to store anleggene. Foreløpig tidsplan for bygging av Nordre avlastingsveg innebærer anleggsstart for prosjektet i Ilaområdet i år 2001 eller 2002 (avhengig av når bevilgningene kommer).

Jernbaneverket foreslår at den nye godsterminalen lokaliseres til Leangen og at godsterminalen, som består av selve lasteområdene samt lastegatene, etableres i perioden 2001 - 2004. En flytting av skifteterminalen vil eventuelt komme senere. Bygging av Nordre avlastingsveg over Brattøra kan tilpasses fortsatt skifteterminal i området, og vegen kan bygges så snart godsterminalen er flyttet.

Løsningen innebærer at vegen kan ligge på bakkenivå på hele strekningen mellom Skansenløpet og Nidelva. Ved plassering av godsterminalen på Brattøra må Nordre avlastingsveg føres i bru over eller i kulvert under sporområdene, noe som medfører betydelige merkostnader (i størrelsesorden 300 mill. kr).

Jernbaneverkets anbefalte utbyggingsforslag, og den fremlagte tidsplan for investeringene, er i god overensstemmelse med Statens vegvesens planer for utbygging av Nordre avlastingsveg.

### **Kommentarer inn mot Leangenalternativet**

I forhold til planene for ny E6/ Innherredsvegen mellom Nidelv bro og Grilstad berøres ikke disse av Leangenalternativet.

Alternativet gir en god kobling mellom bane og veg, ved at tilknytningen til hovedvegnettet blir godt ivaretatt via Bromstadvegens forlengelse og Ladeforbindelsen

**Kommentarer inn mot Heimdal- og Melhusalternativet**

Ingen av disse alternativene vil gi kapasitetsproblemer på hovedvegnettet. Statens vegvesen har vurdert disse to alternativene som mindre aktuelle, på grunn av dårlig samfunnsøkonomisk nytte/kostnadstill (mindre enn 1).

Med hilsen



Odd Bardal  
vegsjef



Tore Hoven  
trafikksjef

ELA/MNH





# FOLKEHELSE

Statens institutt for folkehelse  
National Institute of Public Health

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNEBANEVERKET     | kass.kode |
| 8 3 SEPT. 1999      |           |
| Sak/Doknr. 96/12655 |           |
| Arkivbet. 732.4     |           |

Direktøren

Director General

Deres ref. / Your ref.: 96/12655 I 732.4

Vår ref. / Our ref.: 99/1482  
MILS/PESC/kame

Saksbeh. / Inquiries to: Schwarze, 386

Dato / Date: 30. august 1999

174

## Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen

Folkehelse har vurdert støymessige sider i rapporten "Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen" samt tema-rapportene "Helse og trivsel" og "Støy". Vi har følgende kommentarer:

### Tema-rapporten "Støy"

Tema-rapporten "Støy" utreder de støymessige sidene av de ulike alternativene. Hovedinntrykket er at rapporten gir en god oversikt over støyproblemenes størrelsesorden og omfang som grunnlag for sammenligning av ulike alternativer. Ettersom terminalen ikke er den eneste kilden til støy i området er også støy fra veitrafikk, vanlig jernbane og industri tatt med i vurderingen. Ettersom vi i dag mangler kunnskap om kombinerte effekter av støy fra flere kilder ser vi det som positivt at bidraget fra hver enkelt kilde er presentert adskilt.

#### Indikatorer for støyulempe

Støyen er i rapporten presentert som støykoter i forhold til SFTs anbefalte grenseverdier for industristøy. Antall støyutsatte boliger er også beregnet ved de samme grenseverdiene. Med bakgrunn i dagens kunnskapsnivå og med de beregningsusikkerheter som gjelder ved lavere støynivåer vil nok denne vurdering være tilstrekkelig.

Det ville imidlertid være mulig å bruke en sammenfattet indikator for vurdering av støyulempene som for eksempel sannsynlig antall sterkt støyplagede personer. Bruken av en slik indikator diskuteres blant annet i det pågående interdepartementale arbeidet "Konsekvenser av ulike ambisjonsnivåer for nasjonale mål for støy". En sammenfattet indikator er basert på at ulempene og plagene i en befolkning pga. støy øker med økende støynivå. En slik indikator vil imidlertid være avhengig av at forholdet mellom ulike eksponeringsnivåer og andel plagede er kjent. Så vidt vi kjenner til mangler kunnskapsgrunnlaget for å opprette en slik sammenheng for støy fra godsterminaler. Et alternativ ville være å bruke sammenhenger som er brukt i forbindelse med støy fra veitrafikk eller vanlig jernbanetraffikk. Ulempen med en enkel indikator, som for eksempel antall boliger innenfor gitt støynivå x, er at den bare gjenspeiler forandringer i støysituasjonen som er store nok til å bringe nivåene for flere boliger over x dBA. Mange forandringer vil ikke være synlige hvis x settes lavt. Hvis x settes høyt vil ikke indikatoren gjenspeile forandringer for det store antall som er plaget av relativt lave støynivåer.

## Temarapporten "Helse og trivsel"

Hovedinntrykket er at rapporten gir en god oversikt over konsekvenser for helse og trivsel som grunnlag for sammenligning av ulike alternativer. For å fastsette ikke prissatte konsekvenser er det gjennomført en verddivurderingen basert på opplysninger fra beboere, skoler, interessegruppe (spørreskjema), folkemøter og en arbeidsgruppe. Av forskjellige indikatorer for helse og trivsel er støyplage tillagt en *stor verdi* i samtlige tre vurderte områder.

Omfang og betydning av konsekvensene for helse og trivsel er vurdert og summert i en indikator for endring. Konsekvensenes omfang er basert på andre temarapporter, bla. temarapport "Støy", mens konsekvensenes betydningen er et resultat av en sammenligning av omfang og verdi. Endringene i støyplage er vurdert å få *meget stor negativ konsekvens* (----) ved to av alternativene, Leangen og Heimdal, og *ubetydelig konsekvens* (0) i alternativet Brattøra. Den samlede vurderingen konkluderer også med at en etablering av ny godsterminal på Leangen og Heimdal vil ha *stor negativ betydning* (---) med hensyn til helse og trivsel i nærområdet, mens en utvidelse av Brattøra vil få *ubetydelig konsekvens* (0).

## Hovedrapporten

Hovedrapporten viser også til ikke prissatte konsekvenser i forhold til helse og trivsel. Det kan i noen tilfeller være vanskelig å følge sammenhengen mellom resultatene fra temarapportene og det som er presentert i hovedrapporten og konklusjonene virker noe forskjellige. Hovedrapporten konkluderer med at lokalisering til Leangen og Heimdal vil få *stor negativ konsekvens* (---) i forhold til helse og trivsel, noe som kan sammenlignes med *meget stor negativ konsekvens* (----) som ble konklusjonen for de to alternativene i temarapporten "Helse og trivsel".

Hovedrapporten foretar også en vurdering av omfang og betydning av støykonsekvensene basert på temarapporten "Støy". Det er noe uklart hvorfor konklusjonene her er forskjellige fra det som fremgår av tilsvarende analyse i temarapport "Helse og trivsel". Hovedrapporten konkluderer med at lokalisering til Leangen vil få *middels negativ konsekvens* (--) og lokaliseringen til Heimdal vil få *stor negativ konsekvens* (---) i forhold til *støyforhold*. Dette kan sammenlignes med *meget stor negativ konsekvens* (----) i forhold til *støyplage* som var konklusjonen for de to alternativene i temarapporten "Helse og trivsel". Forskjellen i konklusjoner kan kanskje skyldes:

- i) ulike måter å bedømme verdien av støyulemper
- ii) ulike måter å tolke omfanget av endringene
- iii) ulike måter å sammenligne verdi og omfang

## Luftforurensning


I rapporten om Helse og trivsel gis det under luftforurensning og dens helseskadelige effekter en relativt bred omtale av en enkel undersøkelse i Oslo. Svakheterne ved denne undersøkelsen diskuteres ikke i rapporten og vil ikke bli omtalt her heller. Enkelt-undersøkelser kan ikke benyttes til vurderinger av miljøskadelige stoffers effekter. Videre gir en slik vektlegging et feilaktig inntrykk av kunnskapen på området, ikke minst med hensyn til partikler. Folkehelse vil vise til WHO's "Air quality Guidelines" fra 1998, SFT-rapport 92/16 og "Miljø og helse"-rapporten som Folkehelse nylig har utgitt.

For de alternativer som er utredet viser vurderingene at en lokalisering på Brattøra antagelig vil føre til meget små endringer i lokal luftforurensning, selv om trafikken til og fra Brattøra vil øke noe. Trondheim sentrum er tidvis belastet med forholdsvis høye nivåer av luftforurensning, slik at små endringer i trafikkmengde trolig ikke vil få stor betydning for nivåene. Imidlertid kan mer tungtransport føre til mer oppvirvling av veistøv, og dermed i hvert fall visuelt føre til et dårligere miljø og mer luftforurensning. I et større perspektiv vil imidlertid en viss omlegging fra bil til bane kunne få positive virkninger på luftforurensningssituasjonen i Trondheimsregionen. For de tre andre alternativene vil man måtte regne med en liten økning i luftforurensningsnivåene.

## Konklusjon

Samlet sett er Folkehelse enig i konklusjonen om at lokalisering til Brattøra er å foretrekke utfra støy- og luftforurensningshensyn.

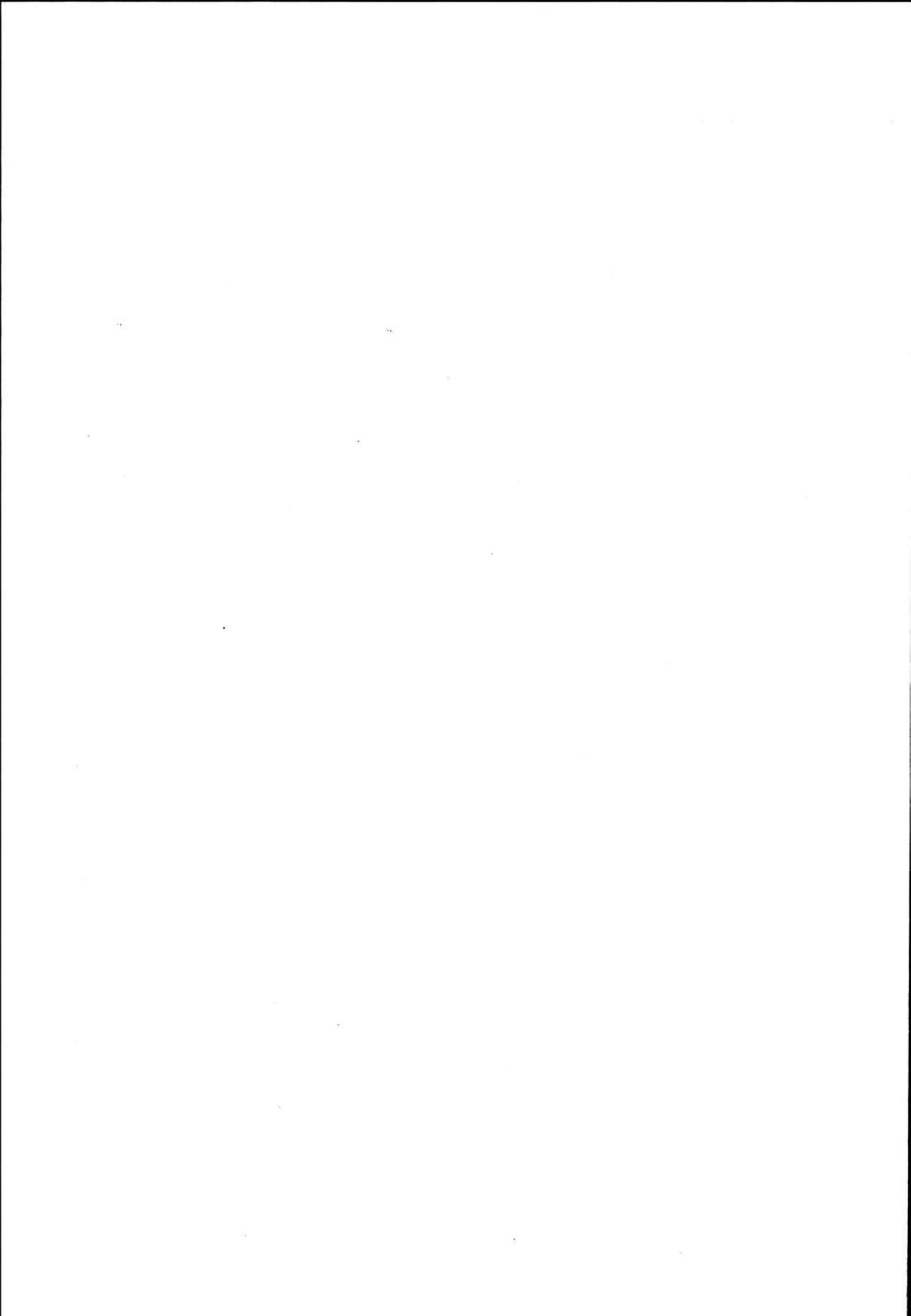
Med vennlig hilsen



Bodolf Hareide



Erik Dybing





**KYSTVERKET**  
**KYSTDIREKTORATET**

Jernbaneverket, Region Nord  
Pir-Senteret  
7462 TRONDHEIM

|                   |               |
|-------------------|---------------|
| JERNBANEVERKET    |               |
| REGION NORD       |               |
| ARKIVET TRONDHEIM |               |
| Dato:             | 10 SEPT. 1999 |
| Saknr.            | 96/15871      |
| Arkivbet.         | IT 732.4      |

63

**HAVNE- OG FARVANNSAVDELINGEN**  
**Plan- og forvaltningsseksjonen**

Deres ref.:  
96/15871 IT 732.4

Vår ref.: (bes oppgitt ved svar)  
Sak nr.: 99/2804  
Arkiv nr.: 008

Dato:  
9. september 1999

**NY JERNBANEGODSTERMINAL, TRONDHEIM KOMMUNE, SØR-TRØNDELAGE FYLKE – HØRING AV KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN**

Viser til brev av 15. juli 1999 med vedlegg fra Jernbaneverket Region Nord vedrørende konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheimsområdet.

**Bakgrunn for saken**

Jernbaneverket Region Nord planlegger ny godsterminal i Trondheimsregionen, og er som tiltakshaver ansvarlig for utredningen av tiltakets konsekvenser. Konsekvensutredningen skal gi grunnlag for lokalisering av terminalen til **Brattøra, Leangen, Heimdal** eller **Melhus**. Sammenligningsgrunnlaget er dagens situasjon med godsterminal på Brattøra.

Tiltaket ønskes realisert for å oppnå bedre rammebetingelser for gods på bane slik at denne typen transport blir mer konkurransedyktig. Jernbaneverket mener dagens jernbanegodsterminal på Brattøra er for liten og trang til å håndtere den fremtidige potensielle veksten. Jernbaneverket ønsker å utvikle en offentlig godsterminal for jernbane som gir muligheter til å produsere mer lønnsomme og effektive terminaltjenester, samt håndtere økte godsmengder på en måte som i størst mulig grad tilfredsstiller kundenes krav til pris og kvalitet.

Jernbaneverket anbefaler Leangen som beste lokaliseringssted. Dette fordi de mener Leangen oppfyller de aller fleste målsettinger som godstransportørene har til terminaldrift; nærhet til byen, vegsystem, kunder og mulighet for etablering av samlastere.

**Om utredningsprosessen**

Hverken Kystverket eller Fiskeridepartementet har stått på høringslisten under høringen av utredningsprogrammet. Dette begrenser noe av påvirkningsmuligheten og har vært bestemmende for utformingen av innholdet i konsekvensutredningen. Vi har derfor konsentrert oss om å kommentere omkring de viktigste problemstillinger og om forhold som vi mener bør tilleggsutredes.

Saksbehandler: overingeniør Hege B. Selbekk.

Direkte innvalgsnummer: 22 47 63 17

|   |   |   |   |                             |
|---|---|---|---|-----------------------------|
| Postadresse:<br>Postboks 8158 Dep.<br>0033 OSLO | Besøksadresse:<br>Rådhusg. 1<br>0151 OSLO | Telefon<br>22 47 62 00  | Telefaks:<br>22 42 48 35                  | Org.nr.:<br>970 237 372 MVA |
| Telegramadresse:<br>Kystdirektoratet, OSLO      | Teleks:<br>21555 KDIR N                   | Internett-adresse:<br><a href="http://www.kystdir.no">http://www.kystdir.no</a> | E-post adresse:<br>kystdir@kystdir.dep.no | Postgiro:<br>0803.5036009   |

Post bes adressert til Kystdirektoratet, ikke til avdeling eller enkeltperson

### Kystverkets rolle

Kystverket er en statlig sektormyndighet med ansvar for å sikre ferdsel, fremkommelighet og sikkerhet til sjøs, herunder oppgaven med å ivareta allemannsretten til sjøs. Videre har etaten et overordnet statlig ansvar for å ivareta planlegging, drift og utvikling av havner, bl.a. som en sentral del av samferdselsnettet i landet.

Kystdirektoratet har vært i kontakt med Trondheim havnevesen og Kystverket 3. distrikt og benytter deler av deres argumentasjon nedenfor:

#### Kommentarer fra Trondheim Havn:

Havnestyrets rolle er å peke på de overordnede målsettinger for havnas virksomhet sett i relasjon til plassering av fremtidig godsterminal. De har valgt å konsentrere sine uttalelser rundt alternativene Brattøra og Leangen da disse synes som de mest realistiske lokaliseringalternativene for Jernbaneverket.

St. meld. nr.32 1995-96, St. meld. nr 46 1996-97 samt Trondheim Havns egen Havneutviklingsplan peker på viktigheten av at havnene fremstår som

- knutepunkter mellom land- og sjøtransport
- effektive omlastningsterminaler
- god balanse mellom sjøbasert- og landbasert infrastruktur for næringslivets transportbehov
- viktige faktorer i regional utvikling og effektiv arealutnyttelse

Havnedirektøren har i planene for fremtidig fellesterminal på pir II på Brattøra sett for seg en ny og fremtidsrettet organisasjonsform hvor aktørene uavhengig av eierskap, gikk sammen i organisering og drift av en omlastingsterminal for gods som i hovedsak fokuserte på å minimalisere kostnadene for næringslivet. Jernbaneverkets prognoser for fremtidig jernbane-transport av gods tilsier at NSB-gods fremstår som en viktig aktør i en slik fellesterminal.

På bakgrunn av dette har Havnestyret i møte 18.06.99 vedtatt:

1. *Konsekvensutredningen (KU) for ny godsterminal i Trondheimsregionen tilfredsstiller kravene for videre planlegging*
2. *Trondheim Havnestyre vil be om at Jernbaneverket i den videre planleggingen i vesentlig grad vektlegger mulighetene for godstransport mellom bane og båt i samsvar med nasjonale mål for fremtidig godstransport*
3. *Dersom fremtidig godsterminal for NSB blir lokalisert til Brattøra, forutsetter Trondheim havnestyre at organisering og drift samordnes med de intensjoner som ligger til grunn i Havneutviklingsplanen for Trondheim.*

#### Kommentarer fra Kystverket 3. distrikt:

Distriktskontoret er av den oppfatning ".....at ut i fra hensynet til samordning av transport- og terminalområde for sjø-, jernbane og vegtrafikk vil Brattøra være det best egnede sted for etablering av ny godsterminal i Trondheimsregionen."

### Kystdirektoratets vurderinger

Denne konsekvensutredningen fokuserer i hovedsak på forholdet mellom bil og bane, og trekker opp mulige løsninger i den forbindelsen. Utnyttelsen av de strategiske fordeler som ligger i å utnytte godstransport med bil, bane og båt er ikke tillagt nevneverdig vekt. I St. melding nr. 32 (95-96) og nr. 46 (96-97) og i arbeidet med Nasjonal Transportplan er det pekt på nødvendigheten av å vurdere de ulike transportsektorene i sammenheng. Spesielt pekes det på nasjonalhavnenes rolle som knutepunkter i nasjonale- og regionale transportkorridorer:

I St. meld. nr. 46 (1996-97) Om havner og infrastruktur for sjøtransport er Trondheim m.fl. utpekt som nasjonal havn "med nasjonal betydning som knutepunkter mellom sjøverts og landverts transport, og som knutepunkter til og fra utlandet. (..) Regjeringen legger vekt på å bedre tilknytningen mellom havnene og det landbaserte transportnett. (..) Regjeringen ser det som viktig at havnene får tilgang på nok landarealer slik at det sikres en effektiv godshåndtering. (..)

Som det drøftes i St. meld. nr. 32 (1995-96) om grunnlaget for samferdselspolitikken er godstransport på sjø særlig egnet til transport av store mengder gods over lange avstander. For at den skal fungere godt i forhold til det landbaserte transportsystemet, er den avhengig av et effektivt havne- og terminalsystem, og god tilknytning mellom havnene og veg- og jernbanenettet.

#### Nasjonal Transportplan

I arbeidet med en samordnet nasjonal samferdselspolitikk står ideen om å legge tilrette for intermodale transportløsninger helt sentralt. Dette er fremhevet flere steder i de utredninger som er utarbeidet av transportetatene.

Vi nevner også i denne forbindelse RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.

I lys av dette blir det grunnleggende feil å planlegge nyetablering av en moderne omlastningsterminal i en av landets største kystbyer uten at godstransport på kjøll er en grunnleggende premiss.

#### **Behov for tilleggsutredninger**


Med grunnlag i disse sentrale føringer og som statlig overordnet havnemyndighet anser Kystdirektoratet at konsekvensutredningen for ny godsterminal i Trondheimsregionen har vesentlige mangler.

Vi er av den oppfatning at det er behov for ytterligere vurderinger/utredninger mht. samordning av godstransport mellom jernbane- og skipstrafikk (evt. også vegtransport). En nærmere avklaring omkring dette temaet mener vi vil gi et bedre beslutningsgrunnlag både ved valg av lokaliseringalternativ og i forhold til mer detaljerte planløsninger i ettertid.

Kystdirektoratet ber om å bli kontaktet om den videre saksgangen av innspillet, og kan om ønskes bidra med å utforme/legge premissene for utredningsprogram for tilleggsutredning.

Ut over dette synes foreliggende forslag å beskrive tiltaket på en tilfredsstillende måte. Vi har derfor ingen ytterlige merknader.

Med hilsen

  
Roar Johansen  
seksjonssjef

  
Hege B. Selbekk  
overingeniør

Kopi: Kystverket 3. distrikt  
Trondheim havnevesen





SAKSBEHANDLER  
Førstekonsulent Solveig Thomassen/  
Førstekonsulent Kristi Vindedal  
DERES REF  
96/12655 I 732.4  
VÅR REF  
97/4878  
Ark. P-324-367

INNVÅLGSTELEFON  
22 94 03 93  
DERES DATO  
22.06.99  
VÅR DATO

TELEFAKS  
22 94 04 08



20 SEPT. 1999

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kode |
| 23 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 96/12655 |           |
| Arkivbet.      | i 732.4  |           |

Jernbaneverket  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNING.

Riksantikvaren viser til brev datert 22.06.99 fra jernbaneverket vedlagt konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheimsregionen. Det henvises til brev datert 18.08.99 fra Sør-Trøndelag fylkeskommune som ligger til grunn for vår uttalelse.

### Tiltaket

Konsekvensutredningen gjelder etablering av ny godsterminal i Trondheimsregionen. Med grunnlag i trafikkikkerhets- og miljøgrunner fremheves det overordnede samfunns mål om å overføre stadig mer godstrafikk fra bil til jernbane. Dette setter større krav til de eksisterende godsterminalene og fremtvinger behov for modernisering.

Eksisterende godsterminal på Brattøra har et komplisert sporarrangement, mange ikke-gjennomgående korte spor, komprimerte aktiviteter og små avlastningsområder. Det utredes 4 alternative lokaliseringer;

- Brattøra
- Leangen
- Heimdal
- Melhus

Basert på faktorer som tekniske løsninger og kostnadmessige årsaker har Jernbaneverket kommet frem til at **Leangen** vil være beste løsning. Her vil den nye godsterminalen bli lagt ved dagens jernbanelinje fra Lilleby skole i vest til Charlottenlund holdeplass i øst. Den vil bli en gjennomkjøringsterminal med to 700 m lange lastegater. Kostnadene beregnes fra 500 mill kr (Leangen 4) til 730 mill kr (Leangen 3).

Dronningensgate 13

Postboks 8196 Dep, 0034 Oslo

### **Merknader til konsekvensutredningen**

Det er gjennomført en landskapsfaglig analyse i forhold til omsøkte tiltak. Analysen vurderer de ulike alternativene i henhold til følgende faktorer;

- dagens situasjon i utviklingsområdene
- tiltakets konsekvenser (i anleggs- og driftsfasen)
- avbøtende tiltak
- samlet vurdering
- overvåking av konsekvenser i anleggsfasen
- vurdering av behov for videre undersøkelser

Konsekvensenes omfang vurderes videre ut fra en 9-delt skala som rangerer fra meget store negative konsekvenser til meget store positive konsekvenser.

### Leangen

Valget av Leangen medfører at flere omgivelsestyper vil bli berørt, fra tett bebyggelse til åpent jordbrukslandskap. Tiltaket anses av Jernbaneverket for å få store til middels store konsekvenser for landskapet og det visuelle miljøet i området. De negative konsekvensene foreslås noe redusert blant annet gjennom vegetasjonsetablering og omfattende bruk av støyskjerm.

Det generelle inntrykket er at det foreligger et relativt detaljert materiale til grunn for vurderinger av kulturminner kulturmiljø og –landskap. Materialet er systematisk fremstilt og basert på samme fremgangsmåte som for den landskapsfaglige analysen. Kart og tabeller viser vurderinger av konfliktgrad i forhold til de ulike lokaliseringene. Det er likevel noen mangler i utredningen som vil bli kommentert i det følgende.

Lokaliseringsalternativet på Leangen vurderes av Jernbaneverket for å ha store negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø/ -landskap, både med hensyn til automatisk fredete og til nyere tids kulturminner. Riksantikvaren er enig i denne vurderingen. Det omsøkte tiltaket vil medføre vesentlige konflikter med sentrale kulturminner som bl.a. Saxenborg gård, Dronnings Mauds Minne, Kappelangården, Schmettows vinkjeller samt det sammenhengende gårdslandskapet på strekningen Leangen-Rotvoll. Riving eller flytting av nasjonalt verneverdige anlegg er i utgangspunktet ikke aktuelt sett fra direktoratets side, og vi vil motsette oss dette.

I det fastsatte utredningsprogrammet pkt. 3.4.1 Verneverdige kulturmiljø, kulturminner og kulturlandskap spesifiseres det bl.a. følgende; "*Kulturmiljøets elementer, bruk, fysiske tilstand og sårbarhet angis. Beskrivelsen skal klarlegge kulturmiljøets status og verdi. Virkningene av tiltaket beskrives for arealer, strukturer og enkeltobjekter innenfor influensområdet gitt i forhold til type virkning (f. eks fysisk påvirkning, støy, forurensning, visuelle virkninger.....).*

Dokumentasjonen og vurderingene av tiltakets konsekvenser på de berørte historiske anleggene er ikke utredet i tilstrekkelig grad til at Riksantikvaren kan vurdere i hvilken grad nasjonalt verdifulle kulturminner berøres ved de enkelte variantene av Leangenalternativet.

Dersom Jernbaneverket vil gå videre med alt. på Leangen må konsekvensene for de historiske anleggene mht status og verneverdi utdypes nærmere.

Lokaliseringsalternativene på Leangen blir av tiltakshaver også vurdert til å få negative konsekvenser for automatisk fredete kulturminner i områdene. Dette knyttes til området på Rotvoll, mellom Haakon VII's gate til Charlottenlund stasjon.

#### Brattøra

En lokalisering av den nye godsterminalen på Brattøra blir i konsekvensutredningen vurdert til å ha liten negativ betydning.

Riksantikvaren er ikke enig i denne vurderingen og finner at lokalisering er svært konfliktfylt i forhold til tiltakets indirekte konsekvenser for Midtbyen. Som kulturminne står den middelalderske Midtbyen i en særstilling i Trondheim. Dette inkluderer både forholdet til automatisk fredete kulturminner, cicignon-planen (kvartalsstrukturen) og den stående bygningmassen, deriblant Nidaros domkirke .

I dag er det et stort byggepress i Midtbyen, spesielt med hensyn til store bygningsvolum. Ved å legge godsterminalen et annet sted en Brattøra åpner det for en byutvikling som vil kunne avlaste Midtbyen. Den foreslåtte vegløsningen vil vanskeliggjøre en slik utvikling. Utfyllingen i vest og heving av bro over terminalområdet i østlige del av det aktuelle arealet vil bidra til å tydeliggjøre og forsterke vegsystemet. Denne løsningen vil i liten grad være tilpasset den middelalderske bykjernen vis-a-vis og de historiske bygningene på Brattøra.

En utbygging av Brattøra som industriområde vil kunne bidra til at avstanden mellom fjorden og midtbyen vil oppfattes som blokkert og større. En bymessig utvikling vil derimot gjenetablere kontakten mellom den gamle havnebyen og fjorden. Det er viktig å få understreket at det ikke bare er den visuelle kontakten som vektlegges i denne vurderingen, men også den fysiske kontakten; "en opplevelse av at byen faktisk strekker seg ut til fjorden".


Dersom Jernbaneverket vil gå videre med Brattøra som lokalisering for den nye godsterminalen må tiltakets indirekte konsekvenser for midtbyen som kulturminne også utredes ytterligere.

#### Heimdal og Melhus

Heimdal (spes.alt 2) blir av tiltakshaver også vurdert til å få negative konsekvenser for automatisk fredete kulturminner i områdene. Dette gjelder i første rekke strekningen langs den foreslåtte jernbanetraséen mellom Heimdal og Melhus, med særlig vekt på området rundt Melhus kirke. I vedlagte brev datert 18.08.99 gjør Sør-Trøndelag fylkeskommune i tillegg oppmerksom på at Melhus-alt. også har et stort potensiale for påvisning og konflikt med automatisk fredete kulturminner, og kan dermed forventes å få negativ betydning (--) for kulturmiljø.

På denne bakgrunn fremstår en lokalisering til Heimdal 1 som minst konfliktfylt da konfliktpotensialet med kulturminner, kulturmiljøer og -landskap anses for å være mindre i omfang for dette alternativet.

Vennlig hilsen

  
Marit Håuse  
Fung. avdelingsdirektør

  
Gisle Erlien

Vedlegg: Brev datert 18.08.99 fra Sør-Trøndelag fylkeskommune

Gjenpart: Sør-Trøndelag fylkeskommune  
MD, PAK-avd.  
MD, BFK-avd.  
NIBR, KU-bibl.  
DN



Saksbehandler  
 Brit Skjelbred  
 Samordningsstaben

Innvalgtelefon  
 73 94 91 73

Vår dato  
 26.10.99  
 Deres dato  
 22.06.99

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)  
 1997/09721-421.11  
 Deres ref.  
 96/12655 I 732.4

Jernbaneverket  
 Pilestredet 19  
 0048 OSLO

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| <b>01 NOV. 1999</b>   |           |
| Sak/Doknr.: 96/12655  |           |
| Arkivbet. i 732.4     |           |

**Ny godsterminal i Trondheimsregionen - høringsuttalelse til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven** (199)

Fylkesmannen har som sektormyndighet følgende merknader:

**Beredskap**

Vi viser til kapittel 5 om trafiksikkerhet og gang-/sykkeltrafikk og kapittel 7 risiko ved transport og lagring av farlig gods i temarapporten "Byutvikling, areal og transport". Kapitlene er etter vårt syn *meget grundig* gjennomarbeidet i forhold til utredningstemaene, og vi forstår at man har lagt prinsippene for risiko- og sårbarhetsanalyse til grunn i kapittel 7.

Utredningen om transport og lagring av farlig gods omhandler imidlertid sparsomme opplysninger om konsekvensene for mennesker og miljø i nærområdene til terminalalternativene dersom en uønsket hendelse mot formodning skulle inntreffe. Med bakgrunn i dette gir konsekvensutredningen begrensede muligheter for at vi kan ha meninger om lokalisering. Fylkesmannen finner derfor, sett fra et beredskapsfaglig synspunkt, ikke å kunne foretrekke ett alternativ fremfor et annet.

Fylkesmannen har for øvrig merket seg at man forutsetter å gjennomføre en grundig risiko- og sårbarhetsanalyse ved detaljplanlegging av valgt alternativ. Dette finner vi positivt, og deltar gjerne i en dialog om dette i den videre planprosessen.

**Landbruk**

Fylkesmannen la saken frem for fylkeslandbruksstyret i møte 18.08.99, med følgende innstilling:

*Fylkesmannen viser til konsekvensutredning (KU) for lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen, framlagt av Jernbaneverket, region nord, juni 1999.*

*Fylkesmannen anser ikke utredningsplikten som oppfylt, og følgende tema som utilstrekkelig belyst:*

1. *Konsekvenser i forhold til landbrukseiendommenes arrondering og driftsforhold skal være utredet.*
2. *Utrede muligheten for hensiktsmessig jordskifte.*
3. *Konsekvenser for omkringliggende areal må utredes – se på framtidig utbyggingspress på omkringliggende områder.*
4. *Konsekvenser for landbruksvegene skal utredes.*

*Fylkesmannen ønsker tilslutt å påpeke tiltakshavers ansvar for utredning av tiltakets konsekvenser i.h.t. godkjent utredningsprogram, der krav om utredninger skal være i samsvar med utarbeidet konsekvensutredning.*

|          | Embetsiedelse og administrasjonsstab | Samordningsstab | Beredskap   | Juridisk    | Landbruk    | Miljøvern   | Sosial- og familie |
|----------|--------------------------------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|
| Telefon  | 73 94 92 65                          | 73 94 92 65     | 73 94 92 05 | 73 94 92 65 | 73 94 91 00 | 73 94 92 32 | 73 94 92 65        |
| Telefaks | 73 94 93 50                          | 73 94 93 50     | 73 96 38 90 | 73 94 93 50 | 73 94 91 60 | 73 94 92 55 | 73 94 93 50        |

Fylkeslandbruksstyret sluttet seg til fylkesmannens innstilling, men understreket at styret ikke har tatt stilling til alternativene for plassering av godsterminal.

Fylkesmannens saksfremstilling overfor fylkeslandbruksstyret følger vedlagt i kopi.

### **Miljøvern**

Den foreliggende konsekvensutredningen vedrørende lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen oppfyller etter fylkesmannens syn de fleste av våre merknader i forbindelse med forslag til program for konsekvensutredning, jfr. fylkesmannens brev av 12. januar 1997. Det er likevel enkelte punkter som etter fylkesmannens syn burde ha vært gitt større fokus. Disse er kommentert i det følgende:

#### *Veinettet*

Jernbaneverket har i konsekvensutredningen lagt til grunn at Bromstadveiens forlengelse, Nordre avlastningsvei, E6 Øst og ny E6 forbi Melhus sentrum er ferdig bygd. Dette er prosjekter som ligger noe fram i tid. Konsekvensutredningen burde derfor etter fylkesmannens vurdering også ha kommentert mulige konsekvenser av de ulike utbyggingsalternativene ved en eventuell endret prioritering av vei-prosjektene gjennomføring.

#### *Nærhet til kundene*

Leangen og Brattøra har i følge konsekvensutredningen vesentlig bedre måloppnåelse enn Heimdal og Melhus. Årsakene til dette er først og fremst knyttet til avstanden til kundene og terminalens driftseffektivitet.

Dette står etter fylkesmannens vurdering i motsetning til Jernbaneverkets beskrivelse av kundegrunnet, som slår fast at godskundene i Trondheimsområdet hovedsakelig er lokalisert til Midtbyen-Brattøra-Nyhavna (33%) og Heimdal-Tiller (30 %). Lade-Leangen-Strindheim-Tunga og Fossegrenda-Nardo-Moholt har henholdsvis 16 % og 10 % av godskundene.

I konsekvensutredningen er det også beregnet fordeling av bilturer fordelt på større bydeler i Trondheim i perioden 1998-2015. Beregningen viser at fordelingen av godskunder i de ulike bydelene av Trondheim vil være omtrent den samme i årene framover.

#### *Vektlegging av ikke-prissatte elementer*

Fylkesmannen vil igjen understreke betydningen av at de ikke-prissatte elementene av de ulike utbyggingsalternativene som landskapsbilde/visuelt miljø, kulturmiljø, rekreasjon, deler av arealbruk og eiendomsforhold, deler av bydels- og tettstedsutvikling, gang- og sykkeltrafikk, luftforurensning samt helse og trivsel blir synliggjort og tillagt tilbørlig vekt i den videre beslutningsprosessen. Dette fordi de ikke-prissatte konsekvensene av en utbygging av alternativ Leangen 4 etter fylkesmannens vurdering ikke er tilstrekkelig synliggjort eller vektlagt i forhold til Jernbaneverkets anbefaling av dette alternativet.

#### *Støy*

I forbindelse med eventuell lokalisering av ny terminal ved Leangen er det planlagt vesentlig økt trafikk på Stavne-Leangen-banen. Dette vil medføre økt støybelastning for bebyggelse langs de delene av traséen som ligger i dagen (Stavne-Lerkendal og Leangensiden). Vi kan ikke se at det i utredningen er tatt med forslag til støyskjermingstiltak for disse områdene. Da økte ulemper vil være en følge av lokalisering av ny terminal på Leangen, mener fylkesmannen at utredningen må suppleres med forslag til støyskjermingstiltak for den berørte bebyggelsen, og at tilhørende kostnader må tas med i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet.

### Grunnforurensning

Forurensninger av ulike slag i grunnen under både eksisterende og tidligere industritomter er vel kjent. Vi kan ikke se av mottatte rapporter at dette temaet er vurdert i utredningen. Fylkesmannen mener at utredningen bør suppleres med en vurdering av faren for avrenning av ulike stoffer til grunnen under terminalområdet, og aktuelle mottiltak for å hindre slik avrenning.

### Sosial og familie

Ingen merknader.

### Generelt

Valg av lokaliseringalternativ for ny godsterminal i Trondheimsregionen vil gi klare ringvirkninger med relevans for arbeidet med revidering av kommuneplanens arealdel for Trondheim kommune. De ulike alternative plasseringene av ny godsterminal burde følgelig ha vært kommentert i forhold til eventuelle arealplanmessige konsekvenser for tilstøtende områder. Vi tenker bl.a på eventuelle ringvirkninger i form av muligheter og begrensninger for bruk av tiltakets tilstøtende arealer, og en vurdering i forhold til annen planlagt utvikling i de berørte bydelene.

### Konklusjon

Fylkesmannen viser til sin innstilling overfor fylkeslandbruksstyret, og styrets vedtak som beskrevet under "Landbruk" ovenfor. I tillegg finner fylkesmannen at følgende tema bør belyses nærmere:

- *Mulige konsekvenser i en situasjon hvor sentrale veiprosjekter som Bromstadveiens forlengelse, Nordre avlastningsvei, E6 øst og ny E6 forbi Melhus ikke er ferdigstilt*
- *Vektleggingen av ikke-prissatte elementer ved anbefalingen av alternativ*
- *Vurderinger av faren for avrenning av ulike stoffer til grunnen under terminalområdet, og aktuelle avbøtende tiltak*
- *Arealplanmessige konsekvenser for tilstøtende områder, og vurderinger opp mot annen planlagt utvikling i de berørte bydelene*

Fylkesmannen mener at følgende tema må tas inn som supplement til utredningen:

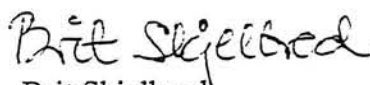
- *Konsekvenser og avbøtende tiltak for berørt bebyggelse langs Stavne-Leangenbanen, inklusive kostnader, jff. merknadene under "Miljøvern" ovenfor, underpunkt "Støy".*

De tilsendte dokumentene beholdes for vårt arkiv.

Med hilsen



Aage Rundberget  
kst. fylkesmann



Brit Skjelbred  
direktør

Vedlegg.

Gjenpart: Jernbaneverket, Region nord, Pir-senteret, 7462 Trondheim  
Trondheim kommune, Avd. byutvikling, 7004 Trondheim  
Melhus kommune, 7224 Melhus  
Miljøvernavdelingen, her.  
Landbruksavdelingen, her.





# MØTEBOK

Fylkeslandbruksstyret i Sør-Trøndelag.

Møtedato : 18/08/1999 Sakslistenr : 126

Saksnummer : 160099 10036 DIP

Tidligere behandling

i den / / .

Planens navn:

Planforslagets dato: / /

Planen fremmes av:

Arealoppgave (dekar):

| Planformål | Dyrket | Dyrkb | ---- Skog, bonitet ---- |   |   | Annet areal |
|------------|--------|-------|-------------------------|---|---|-------------|
|            |        |       | S og H                  | M | L |             |

Berørte landbrukseiendommer:

| Gnr | Bnr | Eier | ---- Berørt ---- |      |       | ---- Totalt ---- |      |       |
|-----|-----|------|------------------|------|-------|------------------|------|-------|
|     |     |      | Dyrket           | Skog | Annet | Dyrket           | Skog | Annet |

Hjelpesaker:

Saksutredning:

FYLKESMANNENS LANDBRUKSAVDELING

- OPPLYSNINGER

Konsekvensutredning for lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen (KU) er framlagt av Jernbaneverket, Region Nord, Trondheim, juni 1999. For vurdering av disse tas utgangspunkt i godkjent utredningsprogram fra oktober 98 og mars 99.

Konsekvensutredningen skal gi grunnlag for lokalisering av terminalen til Brattøra, Leangen, Heimdal.

I Fylkesmannens uttalelse til utredningsprogrammet, hadde landbruk følgende merknad:

"Ønsker konsekvenser av virkningene av etableringer i tilgrensende områder (økt utbyggingspress) belyst."

Fylkesmannen har i tillegg uttalt til saken om høring og offentlig ettersyn av tilleggs melding med forslag til utredningsprogram angående lokaliseringalternativ i Melhus kommune, datert 27.10.98:

"Forholdet til jordvernet må utredes, spesielt med tanke på matkornjord. Videre må konsekvensene for landbruksveier utredes og hvordan en etablering vil påvirke driftsforholdene i landbruket. Konsekvensene for omkringliggende landbruksareal må utredes. Disse vil bli mer attraktive og utsatt for økt utbyggingspress desom godsterminalen blir lokalisert på Melhus."

Melhus er da også en alternativ lokalisering av ny godsterminal.

På Brattøra ligger dagens godsterminal. Dette er et utfylt havneområde nord for Midtbyen preget av transportrelaterte aktiviteter knyttet til bane, båt, buss og bil.

Leangen er et sammensatt byområde med boligområder i vest langs Stavne-Leangenbanen og Dalen Hageby, industri, service og skoler på midtre del og sammenhengende verneverdige kulturlandskap i et jordbruksområde i øst.

Heimdal er en etablert bydel med allsidig sevicetilbud og fungerer som et bydelssenter. I Heimdal sentrum er det i stor grad varehandel samt et kollektivknutepunkt (tog og buss). På Heggstadmoen er det utbygd industri-/serviceområde.

Melhus kommune er en viktig landbrukskommune med høyverdige jordbruksarealer og en viktig forstadskommune til Trondheim. Ny godsterminal er planlagt mellom Meeggen bru på E6 i sør og fv 736 Åsveien i nord.

Godsterminalens konsekvenser for følgende deltema er utredet:

- Landskapsbilde/visuelt miljø
- Kulturmiljø
- Rekreasjon
- Støy
- Vibrasjoner
- Arealbruk og eiendomsforhold
- Bydels- og tettstedsutvikling
- Transportavvikling
- Trafikksikkerhet og gang-/sykkeltrafikk
- Luftforurensning
- Risiko ved transport og lagring av farlig gods
- Helse og trivsel

Temaene Arealbruk og eiendomsforhold og Bydels- og tettstedsutvikling er slått sammen i en rapport.

Deltemaet "Arealbruk og eiendomsforhold" dekker deltemaet "Endringer i gjeldende arealplaner og eiendomsforhold i utredningsprogrammet samt deler av deltemaet "Landbruk". Deltemaet er primært avgrenset til å

omfatte konsekvenser for arealer og eiendommer som berøres direkte fysisk av tiltaket. Konsekvenser i forhold til overordna planer tas opp i deltemaet Bydels- og tettstedsutvikling.

I forbindelse med verdisetting av landbruksarealer er det bl.a. sett på landbruksavdelingens tidligere arbeid med klassifisering av jordbruksareal i Trondheimsregionen med vekt på å skille ut kornarealer. Utreder har valgt å konkretisere dette slik at alle arealer som er egnet for kornproduksjon i Trondheimsregionen, tillegges stor verdi som landbruksareal. Arealer egnet for grasproduksjon i større sammenhengende arealer som middels verdi og andre areal/skogbruksarealer som liten verdi.

#### Ikke-prissatte konsekvenser

Denne utredningen legger hovedvekt på ikke-prissatte konsekvenser. Metoden for å utrede konsekvensene bygger på brgrepene verdi, omfang og betydning.

Verdi og omfang sett i sammenheng gir konsekvensenes betydning. Disse angis på en ni-delt skala fra "Meget stor negativ betydning" (----) til "Meget stor positiv betydning" (++++).

Konsekvensutredningen redegjør også for de prissatte konsekvensene av tiltaket. Disse gir grunnlag for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

#### Lovgrunnlag

Lovgrunnlaget for den landbruksfaglige vurderinga vil være Jordlova av 12. mai 1995. I St meld nr. 29 om Regional planlegging og arealpolitikk ønsker Regjeringen bl.a. at hensynet til jordvern og hensynet til estetikk og landskapsbilde skal tillegges større vekt i arealpolitikken og den regionale planleggingen.

Landbruksavdelingen ønsker å gi en generell kommenter på utredningen, samt ta for seg temaene landskapsbilde/visuelt miljø, arealbruk og eiendomsforhold og bydels- og tettstedsutvikling.

#### - VURDERINGER

##### Generelle kommentar

Jordvern er ikke tatt med som et eget tema, men vurdert innenfor temaet arealbruk og eiendomsforhold.

I mange sammenhenger, bl.a. når veger og jernbane skal bygges, vil landbruket i stor grad bli berørt. Dette kan medføre store konsekvenser for samfunnet og ikke minst for hvert enkelt berørte bruk. Landbruket har også sett videre konsekvenser med å få en vei/jernbane gjennom et landbruksområde. Selve veg/jernbanelinjen vil i mange sammenhenger ikke berøre store landbruksareal i antall daa, slik det kùn framstilles også i denne utredningen.

Landbruket ser konsekvenser av en slik etablering langt utover det at et konkret areal dyrkajord går tapt. Store etableringer inntil/på landbruksareal har større konsekvenser enn bare antall daa jord.

Set ut fra en samfunnsmessig interesse, bør landbruk (jord og skog) være et eget deltema i en konsekvensutredning på lik linje med deltema som eks. støy, vibrasjoner, rekreasjon og kulturmiljø - som vil være typiske miljøtema.

I Fylkesmannens uttalelse til utredningsprogrammet er dette poengtert i form av opplisting av ønska tema innenfor landbruk.

Dette blir diskutert i pkt. 5.8.

#### Pkt. 5.3 Landskapsbilde/Visuelt miljø

Deltemaet er grundig utredet gjennom en landskapsanalyse og en verddivurdering/sårbarhetsanalyse. Videre er det sett på tiltaks- og influensområde. Tiltaksområde er de områder som direkte og fysisk berøres av tiltaket. Influensområder er de arealer som grenser til tiltaksområdet og som påvirkes mer direkte.

Den samla vurderingen av omfang og betydning for landskapsbilde/visuelt miljø synes vurdert ut i fra en faglig god begrunning.

|                 |   |
|-----------------|---|
| Brattøra:       | Stor negativ betydning (---) for landskapsbilde/visuelt miljø   |
| Leangen 2:      | Stor negativ betydning (---) for landskapsbilde/visuelt miljø   |
| Leangen 3 og 4: | Middels negativ betydning (--) for landskapsbilde/visuelt miljø |
| Heimdal 1:      | Middels negativ betydning (--) for landskapsbilde/visuelt miljø |
| Heimdal 2:      | Stor negativ betydning (---) for landskapsbilde/visuelt miljø   |
| Melhus:         | Stor negativ betydning (---) for landskapsbilde/visuelt miljø   |

#### Pkt. 5.8 Arealbruk og eiendomsforhold

Som nevnt ovenfor, ønska Fylkesmannen at flere tema innenfor landbruk skulle tas opp til vurdering i konsekvensutredningen; dette var spesielt interessant for Melhus-alternativet.

Landbruk kan ikke se at følgende tema er utredet:

§ Forbruk av dyrka og dyrkbar mark, totalt og for hver enkelt landbrukseiendom.

§ Konsekvenser i forhold til landbrukseiendommers arrondering og driftsforhold.

§ Muligheter for hensiktsmessig jordskifte.

§ Konsekvenser for omkringliggende arealer må utredes - framtidig utbyggingspress på omkringliggende områder (dette omfatter større landbruksareal).

§ Konsekvensene for landbruksvegene.

Skal man vurdere konsekvensene for de berørte eiendommene, må arealtapet ses i sammenheng med resten av eiendommen.

Et internt notat i Jernbaneverket, datert 27.11.1998 sier noe om det landbruket etterlyser i utredningen av Melhusalternativet, men ikke på langt nær tilstrekkelig.

Fylkesmannen spør da; hvorfor er dette ikke tatt inn i KU-utredningen, som er grunnlaget for offentlig ettersyn og høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner.

I notatet er det tatt med hjemmelshavere som blir berørt, hvor store areal blir berørt og i forhold til hjemmelshavers totale jordbruksareal. Videre sies "ved evt. lokalisering av samlastere i området, vil medgått areal øke betraktelig. Det må vurderes hvordan beslaglegging av nesten 145 daa dyrket mark fra eiendom 95/1 vil påvirke driftsmulighetene for gården i framtiden."

Videre er det ønskelig med beregning av støy i forhold til bl.a. betraktningen med at en del av gårdsbrukene i nærheten driver med hester. Bl.a. foregår det trening av travhester på høyt nivå.

En godsterminal på Melhus vil skape press på tilgrensede landbruksarealer. Det indirekte forbruket av dyrkajord er ikke beregnet som det står i utredningsprogrammet. Hvor store areal i tillegg til selve terminalen vil samlastere/annet næringsliv ha behov for? Det blir for snevert når det sies at 170 daa dyrkajord vil omdisponeres. En godsterminal vil føre med seg annen virksomhet med behov for areal. De samme spørsmålene kan også stilles for alternativene Heimdal og Leangen.

Leangen er forøvrig et interessant kulturlandskapsområde.

Konsekvensene av terminalen har følgende omfang og betydning for arealbruk og eiendomsforhold nær terminalen:

Brattøra: Middels neg. betydning (--) for arealbruk og eiendomsforh. nær

terminalen

Leangen 2: Meget stor neg. betydning (----) for arealbruk og eiend.forh.

nær terminalen

Leangen 3: Middels neg. betydning (--) for arealbruk og eiendomsforh. nær

terminalen

Leangen 4: Stor neg. betydning (---) for arealbruk og eiendomsforhold nær

terminalen

Heimdal 1: Middels neg. betydning (--) for arealbruk og eiendomsforh.

nær

terminalen

Heimdal 2: Stor negativ betydning (---) for arealbruk og eiendomsforh.  
nær

terminalen

Melhus: Meget stor neg. betydning (----) for arealbruk og  
eiendomsforh. nær terminalen

#### Pkt. 5.9 Bydels- og tettstedsutvikling

Bydels- og tettstedsutvikling omfatter vurdering av terminallokalisering i forhold til et mer overordnet strategisk nivå. I dette er det bl.a. sett på lokaliseringmuligheter for næringsliv som etterspør jernbanetransport i nærområdet for terminalen:

- samlastere av jernbanetransport
- andre jernbanegodskunder i et større nærområde (10 min transportavstand)

Sistenevnt tilsier et stort arealbehov med store konsekvenser for landbrukområder. De største konsekvensene knyttes til Melhus og Leangen, men også betydelig for områdene på Heimdal. Dette er ikke nevnt i utredningen.

Igjen vil landbruket poengtere viktigheten av å se på omkringliggende areal og utbyggingspress ved en slik etablering.

Vi viser igjen til notatet fra Jernbaneverket internt, der det s. 6 sies bl.a. (spesielt i forhold til alt. Melhus, men vil klart ha overføringsverdig til de andre alternativene):

"Med utbygging av godsterminalen i det planlagte området må en, foruten å beslaglegge store arealer til selve terminalen, også regne med at resten av området på sikt vil bli satt under press for utbygging. For virksomheter som etterspør jernbanebaserte transportløsninger vil terminalutbygging på Melhus gi svært gode muligheter for videre utbygging."

Konsekvensene av terminalen har følgende omfang og betydning for bydels- og tettstedsutvikling:

Brattøra: Liten negativ betydning (-) for bydels- og tettstedsutvikling  
Leangen: Stor positiv betydning (+++) for bydels- og tettstedsutvikling  
Heimdal: Meget stor positiv betydning (++++) for bydels- og tettstedsutvikling  
Melhus: Middels positiv betydning (++) for bydels- og tettstedsutvikling

- INNSTILLING:

Fylkesmannen viser til Konsekvensutredning (KU) for Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen, framlagt av Jernbaneverket, Region Nord, juni 1999.08.09

Fylkesmannen anser ikke utredningsplikten som oppfylt, og følgende tema som utilstrekkelig belyst:

1. Konsekvenser i forhold til landbrukseiendommens arrondering og driftsforhold skal være utredet.
2. Utrede muligheten for hensiktsmessig jordskifte.
3. Konsekvenser for omkringliggende areal må utredes - se på framtidig utbyggingspress på omkringliggende områder.
4. Konsekvenser for landbruksvegene skal utredes.

Fylkesmannen ønsker tilslutt å påpeke tiltakshavers ansvar for utredning av tiltakets konsekvenser i.h.t. godkjent utredningsprogram, der krav om utredninger skal være i samsvar med utarbeidet konsekvensutredning.

-----

Fylkeslandbruksstyret slutter seg til fylkesmannen innstilling, men vil understreke at styret ikke har tatt stilling til alternativene for plassering av godsterminal.

---

Kopi sendt til:

---

Sign. Kommune:..... Sign. Fylke:.....







NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE  
REGIONAL UTVIKLINGSAVDELING

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b>    | kass.kode |
| <b>30 AUG. 1999</b>      |           |
| Sak/Doknr:..... 96/12655 |           |
| Arkivbet. i 732.4        |           |

143

Jernbaneverket  
Hovedkontoret

0048 OSLO

Vår ref.:  
96/03784-12 KHC

Arkiv:  
84

Deres ref.:

Dato:  
26. august 1999

### Ny godsterminal i Trondheimsregionen. Høring av konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven

Fylkeskommunen i Nord-Trøndelag har behandlet saken i hovedutvalg for regional utvikling i møte den 25.08.99. Vedlagt oversendes sak 61/99.

Etter fullmakt

Karl-Heinz Cegla  
overarkitekt  
tlf:74141263

Kopi m/vedlegg:  
Sør-Trøndelag fylkeskommune

# Hovedutvalget for regional utvikling

Nord-Trøndelag fylkeskommune

## Særutskrift

**Sak nr 61/99**

**Ny godsterminal i Trondheim. Høring av konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven**

**Behandlet/behandles av:**  
Hovedutvalget for regional utvikling

**Møtested:**  
Steinkjer

**Møtedato:**  
25.08.1999

**Sak nr.:**  
61/99

Saksbehandler: Karl Heinz Cegla  
Arkivsak: 9603784  
Arkivkode: 84

### Fylkesrådmannens innstilling:

1. Hovedutvalget for regional utvikling i Nord-Trøndelag har ingen vesentlige merknader til innholdet i konsekvensutredningen "Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen"
2. Terminalen på Leangen vil for Nord-Trøndelag være et gunstig utgangspunkt for videre godstransport nordover med bil til bl.a. Stjørdal. Heimdal og Melhus vil med beliggenhet sør for Trondheim være ugunstige alternativer i en slik sammenheng.
3. Trønderbanen mellom Steinkjer og Trondheim har hatt en økende rolle for persontransporten i Trøndelagsregionen. Det er derfor viktig at Trønderbanen får gode utviklingsmuligheter. Etableringen av godsterminal på Leangen bør derfor ikke vanskeliggjøre stoppemuligheten og fortsatt persontrafikk på Stavne-Leangenbanen.

### Protokoll:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

## Saksutredning for hovedutvalget for regional utvikling

### Referanse for saken:

(Lov/reglement/tidligere vedtak/plandokument e.l.)  
Norsk jernbaneplan 1998-2007

### Utrykte vedlegg:

Konsekvensutredning "Lokalisering av godsterminal i Trondheimsregionen"

### **Sammendrag:**

Jernbaneverket Region Nord planlegger ny godsterminal i Trondheimsregionen og er som tiltakshaver ansvarlig for utredning av tiltakets konsekvenser. Konsekvensutredningen er oversendt Nord-Trøndelag fylkeskommunen som høringspart.

Utredningen drøfter alternative lokaliseringer; Brattøra, Leangen, Heimdal eller Melhus.

Jernbaneverkets konklusjon er at Leangen anbefales som det beste lokaliseringsområdet for ny godsterminal i regionen. Brattøra vurderes som det nest beste lokaliseringsområdet. Heimdal og Melhus vil ikke oppfylle målsettingen om tilrettelegging for økt godstrafikk på bane, og vurderes som uaktuelle.

Administrasjonen velger å kommenterer to forhold som har betydning for Nord-Trøndelag.

Terminalen på Leangen vil derfor være et gunstig utgangspunkt for videre godstransport nordover med bil til bl.a. Stjørdal. Heimdal og Melhus vil med beliggenhet sør for Trondheim være ugunstige alternativer i en slik sammenheng.

Det er viktig at Trønderbanen får gode utviklingsmuligheter. Etableringen av godsterminal på Leangen bør derfor ikke vanskeliggjøre fortsatt persontrafikk på Stavne-Leangenbanen og det må gis mulighet til et stoppested på Leangen.

Ut over dette anbefales det at hovedutvalget for regional utvikling i Nord-Trøndelag ikke har andre vesentlige merknader til konsekvensutredningen.

### **Saksframstilling:**

#### Bakgrunn

Jernbaneverket Region Nord planlegger ny godsterminal i Trondheimsregionen. Det er et overordnet mål å overføre mer trafikk fra bil til bane. For å oppnå dette må rammebetingelsene for gods på bane forbedres slik at den blir mer konkurransedyktig. Dagens godsterminal på Brattøra er for liten og trang til å håndtere den framtidige potensielle godsveksten.

Jernbaneverket ønsker å bygge en framtidsrettet (30-50 års perspektiv)godsterminal i regionen. Ut fra vurderinger av godsmarkedet antas godstrafikkveksten å øke med 50% fram til 2025. En moderne godsterminal for Trondheimsregionen vil ha et arealbehov på 200 dekar.

Som tiltakshaver har jernbaneverket nå utarbeidet en konsekvensutredning som beskriver konsekvensene av å lokalisere terminalen på Brattøra, Leangen, Heimdal eller Melhus.

Fristen for å komme med uttalelser er 01.09.99.

Jernbaneverkets hovedkontor vil på bakgrunn av høringsrunden avgjøre om utredningsplikten er oppfylt, og om konsekvensutredningen kan godkjennes.

#### Vurderte alternativer

Flere lokaliseringer er vurdert på strekningen Melhus - Stjørdal. Konsekvensutredningen omfatter lokaliseringsområdene Brattøra, Leangen, Heimdal og Melhus. Utredningen beskriver hovedsakelig ikke-prissatte konsekvenser som landskapsbilde, støy, arealbruk, trafikkikkerhet etc. De prissatte konsekvensene, d.v.s. beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, omtales i mindre grad.

Når det gjelder terminalfunksjonen oppfyller ingen av lokaliseringsområdene alle funksjonskravene til en moderne, framtidsrettet terminal. Leangen og Melhus kommer best ut, fulgt av Brattøra. Heimdal kommer dårligst ut.

De ikke prissatte konsekvenser viser for det meste negative konsekvenser i ulik grad i alle lokaliseringalternativene. Unntaket er knyttet til potensialet for byutvikling på jernbanarealene som kan frigjøres dersom terminalen flytter fra Brattøra.

Når det gjelder måloppnåelse for godstransportører og kunder kommer Leangen og Brattøra vesentlig bedre ut enn Heimdal og Melhus. Årsaken er først og fremst nærheten til kundene og terminalens driftseffektivitet. Det er kun Leangen og Brattøra som gir positive bedriftsøkonomiske resultat i hele analyseperioden.

Lokaliseringen til Leangen og Brattøra viser samfunnsøkonomisk lønnsomhet, mens Heimdal eller Melhus vil være samfunnsøkonomisk ulønnsomme investeringer.

#### Jernbaneverkets konklusjon

En ny godsterminal vil ha fysiske dimensjoner som gjør at det ikke er lett å finne en lokalisering som både er uten negative konsekvenser for omgivelsene, og samtidig skal tjene samfunnsøkonomisk effektiv godsbehandling.

Jernbaneverket legger vekt på at en ny godsterminal er en langsiktig samfunnsinvestering og anbefaler ut fra dette at godsterminalen lokaliseres til Leangen. Området oppfyller transportørens krav til rasjonell og effektiv terminaldrift og det er kort avstand til hovedvegnett.

En utbygging av dagens terminal på Brattøra vurderes som det nest beste alternativet, men det mangler lange gjennomkjøringsspor, en lang lastegate og utbyggingsmuligheter ved framtidig vekst.

Heimdal og Melhus oppfyller hverken transportørens eller samfunnet for øvrig sine mål og vurderes som uaktuelle lokaliseringalternativer.

### Vurdering

Vi velger ikke å vurdere hele innholdet i konsekvensvurderingen men begrenser oss til å kommentere to forhold som har betydning for Nord-Trøndelag.

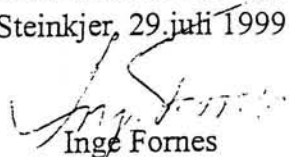
For Nord-Trøndelag vil lokalisering av en ny godsterminal til Leangen være positiv. Terminalalternativet vil ligge nærmest Nord-Trøndelag av alle alternativer. Terminalen på Leangen vil derfor være et gunstig utgangspunkt for videre godstransport nordover med bil til bl.a. Stjørdal. Heimdal og Melhus vil med beliggenhet sør for Trondheim være ugunstige alternativer i en slik sammenheng.

Trønderbanen mellom Steinkjer og Trondheim har hatt en økende rolle for persontransporten i Trøndelagsregionen. Det er derfor viktig at Trønderbanen får gode utviklingsmuligheter. Etableringen av godsterminal på Leangen bør derfor ikke vanskliggjøre fortsatt persontrafikk på Stavne-Leangenbanen og det må gis mulighet til et stoppested på Leangen.

Ut over dette ser vi ikke at hovedutvalget for regional utvikling i Nord-Trøndelag bør ha andre vesentlige merknader til konsekvensutredningen.

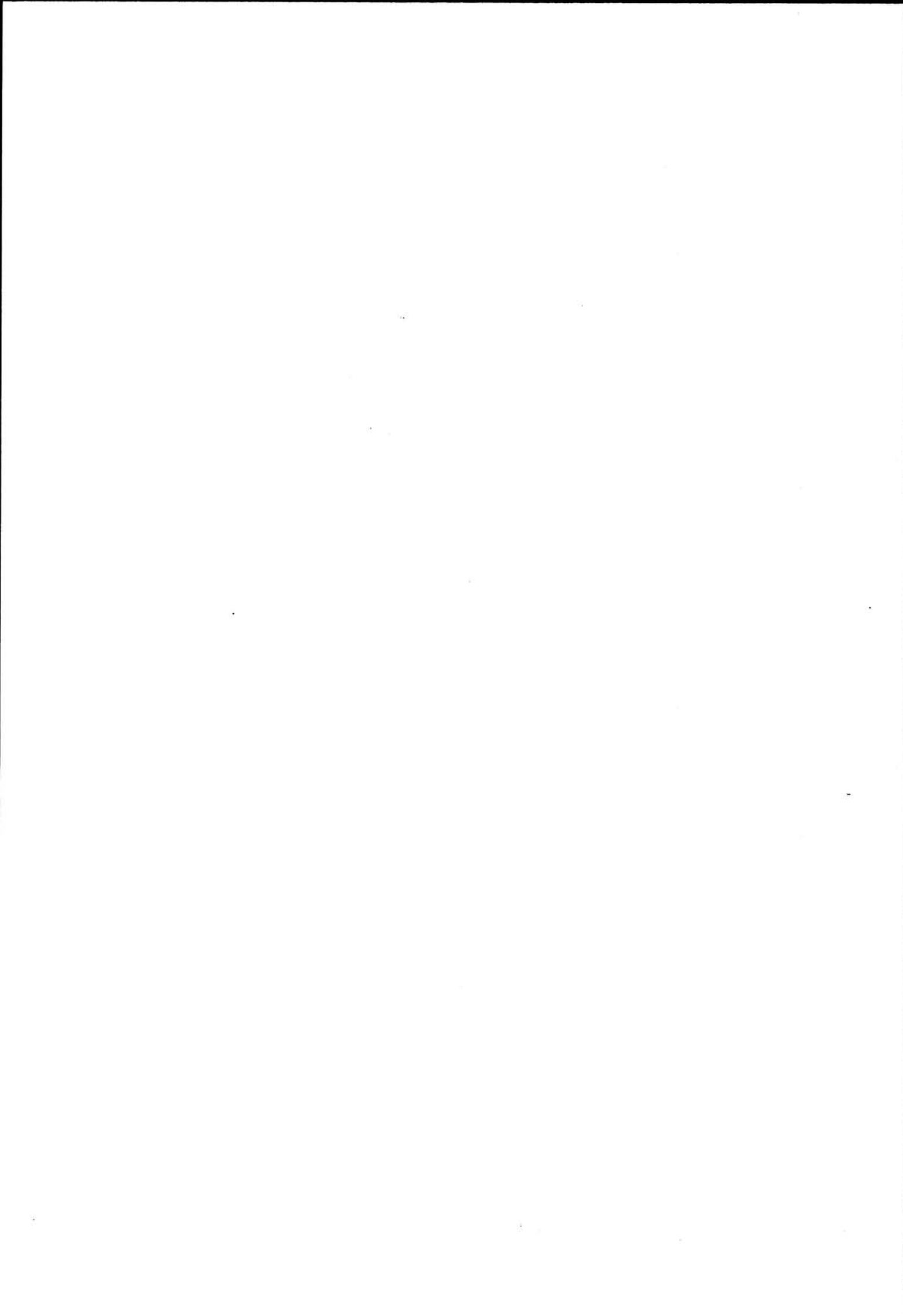
Fylkesrådmannen i Nord-Trøndelag

Steinkjer, 29. juli 1999



Inge Fornes

fylkes plan- og utviklingssjef





# SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Divisjon næring, samferdsel og kultur

Jernbaneverket, hovedkontoret  
Pilestredet 19

0048 OSLO

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| - 1 OKT. 1999         |           |
| Sak/Doknr.: 96/12655  |           |
| Arkivbet 1 I 732.4    |           |

(191)

DERES REF  
96/12655 I 732.4

VÅR REF bes oppgitt ved henvendelse hit  
99/04441-11 VHA 713

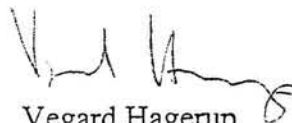
DATO  
21.09.99

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV KONSEKVENSTREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN.

Deres oversendelse av 22.06.1999.

Vedlagt følger saksframlegg og utskrift av vedtak i sak 150/99 , hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur i møte 21.09.1999. Dette er Sør-Trøndelag fylkeskommunes endelige uttalelse til om utredningsprogrammet er oppfylt eller ikke.

Med hilsen

  
Vegard Hagerup

Saksbehandler: Vegard Hagerup, nærings- og utviklingsavdelingen. div. NSK, tlf 73 86 64 46.

Vedlegg

Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur

PROTOKOLL

Møtested: Fylkesutvalgssalen  
Møtedato: 21.09.99 kl.14.30 - 17.30  
Saksnr.: 99/146 - 99/162

---

**Møtet ble ledet av:**

Gunn Inger Løvseth (DNA)

**Møtende medlemmer:**

Karen Jorid Uthus (DNA). Forfall: Rolf Aas (DNA)  
Guttorm Reppe (DNA)  
Ingvild Vaggen Malvik (DNA)  
Jorunn Windspoll (H)  
Brit Wemundstad (H)  
Ingrid Snekvik (H)  
Solfrid Nilsen (FrP)  
Sigbjørn Larsen (KrF)  
Liv Storvold Stein (SP)  
Arne Braut (SP)

**Fra administrasjonen:**

Magnar Rønstad  
Jan Roger Iversen  
Odd Moldestad  
Knut Møller  
Ragnhild Nisja  
Kari Braun

**Andre:**

Vegsjef Odd Bardal

Innkalling godkjent.

Sakliste med 2 saker delt ut på møtet ble godkjent.

Presentasjon av to nytilsatte i divisjonen. Saksbehandler Astrid Bjørgen Sund på Samferdselsavdelingen og Jan Roger Iversen som er tilsatt som avd.sjef for Nærings- og utviklingsavdelingen.

Dette var siste hovedutvalgsmøtet for denne valgperioden, og møtet ble avsluttet med smørbrød og bløtkake.

Leder og nestleder takket hovedutvalget og administrasjonen for fire fine år sammen, en takk gikk også til vegsjefen. Divisjonsdirektøren takket hovedutvalget for samarbeidet i 4-årsperioden. Vegsjefen rettet og takk til hovedutvalg og administrasjon.



**Sak 150/99 Ny godsterminal i Trondheimsregionen - Høring av konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.**

Behandlet/behandles av:  
Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur

Møtedato:  
21.09.99

Sak:  
150/99

**Fylkesrådmannens innstilling:**

1. Etter hovedutvalgets mening er utredningsprogrammet i hovedsak oppfylt. Noen punkter er imidlertid ennå for uklare og bør belyses bedre før en anbefaling av lokalisering kan gjøres:
  - 1.1. Konsekvensene for **persontrafikken på Trønderbanen** er for dårlig beskrevet. I dette ligger særlig muligheter for gode stoppesteder på Leangen ved Leangenalternativene og en eventuell utvidet bruk av Stavne- Leangenbanen til persontransport.
  - 1.2. Det er ikke godt nok dokumentert om **Ringve museum** får ulemper som følge av utbygging på Leangen. Dette er et nasjonalt museum som stiller helt spesielle krav når det gjelder støy og vibrasjoner. Bygningene er fredet, og det går dermed heller ikke an å gjøre avbøtende tiltak på bygningene.
  - 1.3. Alternativ **Melhus** bør poengteres som et område med *stort* potensiale for funn av hittil ukjente fredede kulturminner, ikke bare at det har potensiale for funn.(s 59 i hovedrapporten) Slik fylkeskommunen ser det, forventes Melhus å få *negativ betydning* (--) for kulturmiljø).
  - 1.4. Mulighetene for og følgene av eventuelle **delt løsnings** burde vært bedre belyst.
  - 1.5. Brattøra er det første møte med Trondheim for et stort antall **båtturister**. Mulighetene for et visuelt godt førsteinntrykk og en god og attraktiv gangrute for disse burde vært kommentert ved Brattøra-alternativet.
  - 1.6. Sammenhengen mellom ulike **vegprosjekter** og de ulike alternativene bør komme tydeligere fram. Sentrale spørsmål her er om det er mulig å bygge ut Brattøra-alternativet uten Nordre Avlastningsveg og Leangen-alternativet uten ny E6 øst og Bromstadvegens forlengelse.
  - 1.7. Under kap. 5.10, Transportutvikling, kunne konsekvensene for **trafikksituasjonen i Midtbyen** (særlig tungtrafikk) ved de ulike alternativene vært nevnt.
  - 1.8. For **støyberegningene** virker det som om Brattøra er beregnet ut fra dagens situasjon, mens Heimdal og Leangen er beregnet ut fra år 2015 (med trafikkvekst). Hvis dette er tilfelle, bør det forklares/justeres.
  - 1.9. Temaet **byutvikling** og utviklingsmuligheter for **samlastere** (jernbanens største kunder) er godt beskrevet i temarapport byutvikling, men kunne vært gitt litt mer plass i hovedrapporten. Fylkeskommunen vil videre anbefale at saken oppdateres i forholdt til det oppstartede kommuneplanarbeidet i Trondheim og det igangsatte arbeidet med fylkesdelplan for arealbruk og transport når det i neste omgang skal anbefales et alternativ. Stikkord her kan blant annet være en mulig utvikling av senterfunksjoner på Lade-Leangenområdet, videre boligutbygging (Nedre Elvehavn mm) og framtidige vekstretninger ut over det som er regulert i dag.
2. Hovedutvalget vil imidlertid peke på at selv om konsekvensene i hovedsak er godt nok belyst, tar fylkeskommunen med dette ikke stilling til de konklusjonene Jernbaneverket trekker i utredningen. Dette vil bli gjort i neste runde når det skal gjøres en anbefaling av alternativ.

## Protokoll:

Fylkesrådmannen endret innstillingens pkt 1, første setning til å lyde:

Etter hovedutvalgets mening er utredningsprogrammet i hovedsak oppfylt og anbefales godkjent.

Arne Braut (SP) foreslo å ta ut innstillingens pkt 1.2 og 1.3, og et nytt pkt 3: "Hovedutvalget forutsetter at lokalisering av godsterminalen skjer så raskt at prosjektet blir prioritert i Nasjonal Transportplan."

Ingvild Vaggen malvik (DNA) foreslo å ta ut innstillingens pkt 1.5.

## Votering:

Innstillingens pkt 1 med endring og 1.1 ble enstemmig vedtatt.

Alternativ stemming over innstillingens pkt 1.2 og Brauts forslag på å ta ut. Det ble vedtatt å ta ut pkt 1.2 mot 5 stemmer (H, FrP, Vaggen Malvik (DNA)).

Alternativ stemming over innstillingens pkt 1.3 og Brauts forslag på å ta ut. Det ble vedtatt å ta ut pkt 1.3 mot 1 stemme (FrP).

Innstillingens pkt 1.4 ble enstemmig vedtatt.

Alternativ stemming over innstillingens pkt 1.5 og Vaggen Malviks forslag på å ta ut. Her ble innstillingens pkt 1.5 vedtatt mot 5 stemmer (H, FrP, Storvoll Stein (SP)).

Innstillingens pkt 1.6 - pkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Brauts forslag til nytt pkt 3 ble enstemmig vedtatt.

## Vedtak:

1. Etter hovedutvalgets mening er utredningsprogrammet i hovedsak oppfylt og anbefales godkjent. Noen punkter er imidlertid ennå for uklare og bør belyses bedre før en anbefaling av lokalisering kan gjøres:

- 1.1. Konsekvensene for **persontrafikken på Trønderbanen** er for dårlig beskrevet. I dette ligger særlig muligheter for gode stoppesteder på Leangen ved Leangenalternativene og en eventuell utvidet bruk av Stavne- Leangenbanen til persontransport.
- 1.2. Mulighetene for og følgene av eventuelle **delte løsninger** burde vært bedre belyst.
- 1.3. Brattøra er det første møte med Trondheim for et stort antall **båtturister**. Mulighetene for et visuelt godt førsteinntrykk og en god og attraktiv gangrute for disse burde vært kommentert ved Brattøra-alternativet.
- 1.4. Sammenhengen mellom ulike **vegprosjekter** og de ulike alternativene bør komme tydeligere fram. Sentrale spørsmål her er om det er mulig å bygge ut Brattøra-alternativet uten Nordre Avlastningsveg og Leangen-alternativet uten ny E6 øst og Bromstadvegens forlengelse.
- 1.5. Under kap. 5.10, Transportutvikling, kunne konsekvensene for **trafikksituasjonen i Midtbyen** (særlig tungtrafikk) ved de ulike alternativene vært nevnt.
- 1.6. For **støyberegningene** virker det som om Brattøra er beregnet ut fra dagens situasjon, mens Heimdal og Leangen er beregnet ut fra år 2015 (med trafikkvekst). Hvis dette er tilfelle, bør det forklares/justeres.
- 1.7. Temaet **byutvikling** og utviklingsmuligheter for **samlastere** (jernbanens største kunder) er godt beskrevet i temarapport byutvikling, men kunne vært gitt litt mer plass i hovedrapporten. Fylkeskommunen vil videre anbefale at saken oppdateres i forholdt til det oppstartede kommuneplanarbeidet i Trondheim og det igangsatte arbeidet med

fylkesdelplan for arealbruk og transport når det i neste omgang skal anbefales et alternativ. Stikkord her kan blant annet være en mulig utvikling av senterfunksjoner på Lade-Leangenområdet, videre boligutbygging (Nedre Elvehavn mm) og framtidige vekstretninger ut over det som er regulert i dag.

2. Hovedutvalget vil imidlertid peke på at selv om konsekvensene i hovedsak er godt nok belyst, tar fylkeskommunen med dette ikke stilling til de konklusjonene Jernbaneverket trekker i utredningen. Dette vil bli gjort i neste runde når det skal gjøres en anbefaling av alternativ.

3. Hovedutvalget forutsetter at lokalisering av godsterminalen skjer så raskt at prosjektet blir prioritert i Nasjonal Transportplan.

---

Arkivsak: 98/06809

**Sak 151/99 Drift av gassbusser i Trondheim. Orientering om situasjonen.**

**Behandlet/behandles av:**  
Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur

**Møtedato:**  
21.09.99

**Sak:**  
151/99

**Fylkesrådmannens innstilling:**

Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur tar saken til etterretning

**Vedtak:**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

---

Arkivsak: 99/03449

**Sak 152/99 Takstendringer for bestillingstransport**

**Behandlet/behandles av:**  
Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur

**Møtedato:**  
21.09.99

**Sak:**  
152/99

**Fylkesrådmannens innstilling:**

1. Hovedutvalget for næring, samferdsel og kultur opprettholder takstendringen for bestillingsruter som ble gjennomført 23.08.99.
2. Hovedutvalget ber fylkesrådmannen om å vurdere å erstatte bestillingsruter med et fast rutetilbud med vanlige kollektivtakster på strekninger hvor tilbudet etterspørres av daglig faste reisende (pendlere).



|                |          |         |
|----------------|----------|---------|
| JERNBANEVERKET |          | kont.no |
| 03 SEPT. 1999  |          |         |
| Sak/Doknr.     | 96/12655 |         |
| Arkivbet.      | 732.4    |         |

172

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Vår ref.  
99/430/237/TMA

Deres ref.  
J.P.Ødegaard

Dato  
Trondheim, 1. september 1999

## KONSEKVENsutREDNING (KU) : HØRING I FORBINDELSE MED NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM

Det vises til Deres brev av 22.06.99 vedr. ovennevnte sak.

Trondheim Havnestyre behandlet saken i møte 18.06.99, sak 25/99 og fattet slikt vedtak:

- "1. Konsekvensutredningen (KU) for ny godsterminal i Trondheimsregionen tilfredsstiller kravene for videre planlegging.
2. Trondheim Havnestyre vil be Jernbaneverket i den videre planlegging i vesentlig grad vektlegge mulighetene for godstransport mellom bane og båt i samsvar med nasjonale mål for fremtidig godstransport.
3. Dersom fremtidig godsterminal for NSB blir lokalisert til Brattøra, forutsetter Trondheim havnestyre at organisering og drift samordnes med de intensjoner som ligger til grunn i Havneutviklingsplanen for Trondheim."

Havnedirektøren ble av havnestyret bedt om at det ved oversendelsen av vedtaket ble redegjort nærmere for de vurderinger og synspunkter som ligger til bak vedtaket og som havnedirektøren hadde forberedt til havnestyrets møte.

### Ad. vedtakets pkt. 1

Av meldingen og konsekvensutredningen (KU) fremgår det klart at Jernbaneverket ved planlegging av ny godsterminal i Trondheim, har vektlagt en terminal som i all hovedsak skal håndtere godstransport med bane/bil. Bane/båt-transport er verken i melding eller KU utredet i samme grad.

KU's reelle betydning for Trondheim Havn blir derfor liten, og med den ubetydelige vekt Jernbaneverket tillegger mulighetene for sjøtransport i et nytt godsterminalanlegg i Trondheim, er det liten grunn for Trondheim Havn til å vektlegge lokaliseringsspørsmålet.

All den stund den nye godsterminal i hovedsak knyttes opp om landbasert godstrafikk med bil eller bane, vil lokalisering på det nåværende tidspunkt i all vesentlighet være et byutviklingsspørsmål i Trondheim. Disse spørsmål ivaretas bedre av Trondheim kommune.

Dersom Trondheim kommune velger å følge Jernbaneverkets klare valg om lokalisering på Leangen, vil Trondheim Havn som nasjonal havn i regionen også tilkjenne klare synspunkter for så vidt det gjelder fremtidig omdisponering av frigjorte arealer på Brattøra. Det sier seg selv at det ikke er likegyldig for Trondheim Havn hva slik omdisponering består i. De forslagene som er fremkommet gjennom melding og KU er neppe dekkende for resultatet av en fremtidig planbehandling og senere utnyttelse av arealene. Av dette mener vi også verdianslaget for eventuelle frigjorte arealer på Brattøra er satt noe høyt. Med disse presiseringer mener Trondheim Havn at KU tilfredsstiller kravene til videre planlegging.

#### Ad. vedtakets pkt. 2

I Stortingsmeldingene nr. 32 (1995-96), nr 36 (1996-97) og nr. 46 (1996-97) samt retningslinjene for arbeidet med Nasjonal Transportplan (2002-2011) er det pekt på nødvendigheten av å se de ulike transportsektorene i sammenheng.. Spesielt pekes det på nasjonalhavnenes rolle som knutepunkter i nasjonale- og regionale transportkorridorer. Det er spesielt viktig å utnytte eksisterende havnestruktur med sikte på å få til effektive og rasjonelle omlastninger mellom de ulike transportmidlene, samt søke og bedre utnyttelsen av sjøtransportens fortrinn i forhold til miljøbelastet transport på land.

Jernbaneverkets vurderinger og anbefalinger fokuserer i hovedsak på forholdet mellom bil og bane, selv om det for kombinerte godstransporter også er betydelig behov for havnetilgjengelighet og sjøtransport.

Intensjonene i arbeidet med Nasjonal Transportplan krever at aktørene i de ulike transportsektorene også vektlegger andre momenter en rent sektorfaglige – og bedriftsøkonomiske vurderinger. Spesielt tunge statlige investeringer har forskjellige virkninger for utviklingen regionalt og lokalt, og det må derfor være rom for større fleksibilitet overfor sektorovergrepene virkninger.

Ny godsterminal i Trondheimsområdet bør ha god tilgjengelighet til regionens nasjonale havn. Dette er godt ivaretatt ved dagens lokalisering på Brattøra. God tilgjengelighet kan også etableres dersom ny terminal bygges på Leangen, men problemet er ikke den geografiske- og fysiske avstand, men Jernbaneverkets manglende vilje til å redusere på sine egne ideelle målsetninger og krav. I Jernbaneverkets argumentasjon og vurderinger for Leangenalternativet er havnetilgjengelighet forbigått i stillhet, bortsett fra at nåværende sportilknytning til Pir II forventes opprettholdt.

Det faktum at Trondheim Havn gjennom sin havneutviklingsplan har redegjort for planene om utvikling av Pir II til et fremtidig omlastningssenter for ulike typer stykk- og containergods, synes ikke å ha hatt noen betydning for Jernbaneverkets vurderinger.

Bygging av Nordre Avlastningsveg over Brattøra er i Jernbaneverkets vurderinger en betydelig negativ faktor ved vurderingene om mulighetene for en effektiv og fremtidsrettet godsterminal på Brattøra.

Trondheim Havn innser at dette er vanskelig og komplisert. Vi savner imidlertid både fra jernbaneinteressene og veginteressene sterkere engasjement i å vurdere mulighetene for å kombinere både godsterminal og vegutbygging. Det er mulig de ideelle sektorinteresser må vike for at slike vurderinger skal bli fremtidsrettet og mulige.

Hovedmålsetningene i arbeidet med Nasjonal Transportplan (2002 - 2011) som fikk bred støtte i de regionale utfordringsdokumentene for Nord- og Sør-Trøndelag, om å utnytte effekten av statlige investeringer på tvers av sektorene, har bare i liten grad blitt fulgt opp i det arbeidet som Jernbaneverket hittil har utredet i forbindelse med ny godsterminal. Det må i alle fall være et rimelig krav at slike spørsmål får en nærmere gjennomgang og vurdering, før endelig lokalisering blir valgt.

Det må også være av en viss interesse for lokalisering av ny godsterminal at havnene i Trondheimsfjorden fra Steinkjer i nord til Orkanger i sør utreder mulighetene for et interkommunalt havnesamarbeid. I et slikt perspektiv blir også lokaliseringen av godsterminalen viktig, ikke minst for å oppfylle de regionale mål om at havnene nasjonalt og regionalt skal utvikles til effektive omlastningsterminaler for både båt, bane og bil.

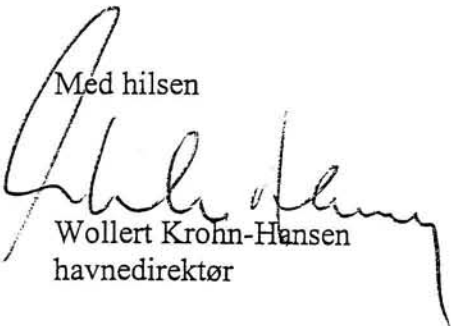
Ad. vedtakets pkt. 3


Trondheim Havn har i sin havneutviklingsplan frem til år 2010 forutsatt å fylle ut og utvikle Pir II til en ny og fremtidsrettet stykkgoods- og container terminal. Trondheim Havn har hittil forutsatt at NSB-gods sammen med andre transportører og speditører ville bli en viktig aktør i en slik fellesterminal.

Dette krever at dagens organisering og drift hvor aktørene i de ulike transportformer nærmest arbeider uavhengig av hverandre, må revurderes. Ut fra et slikt perspektiv anser vi Jernbaneverkets anslag om å erverve 40 - 50 da. havneareal for å fortsette på Brattøra som unødvendig. Eierskap til grunnen er etter vår mening av svært liten betydning. Langt viktigere er det hvordan tilgjengelige arealer utnyttes og driftes. Denne utfordring burde også utredes noe nærmere før man tar det endelige valg om ny godsterminal i Trondheim.

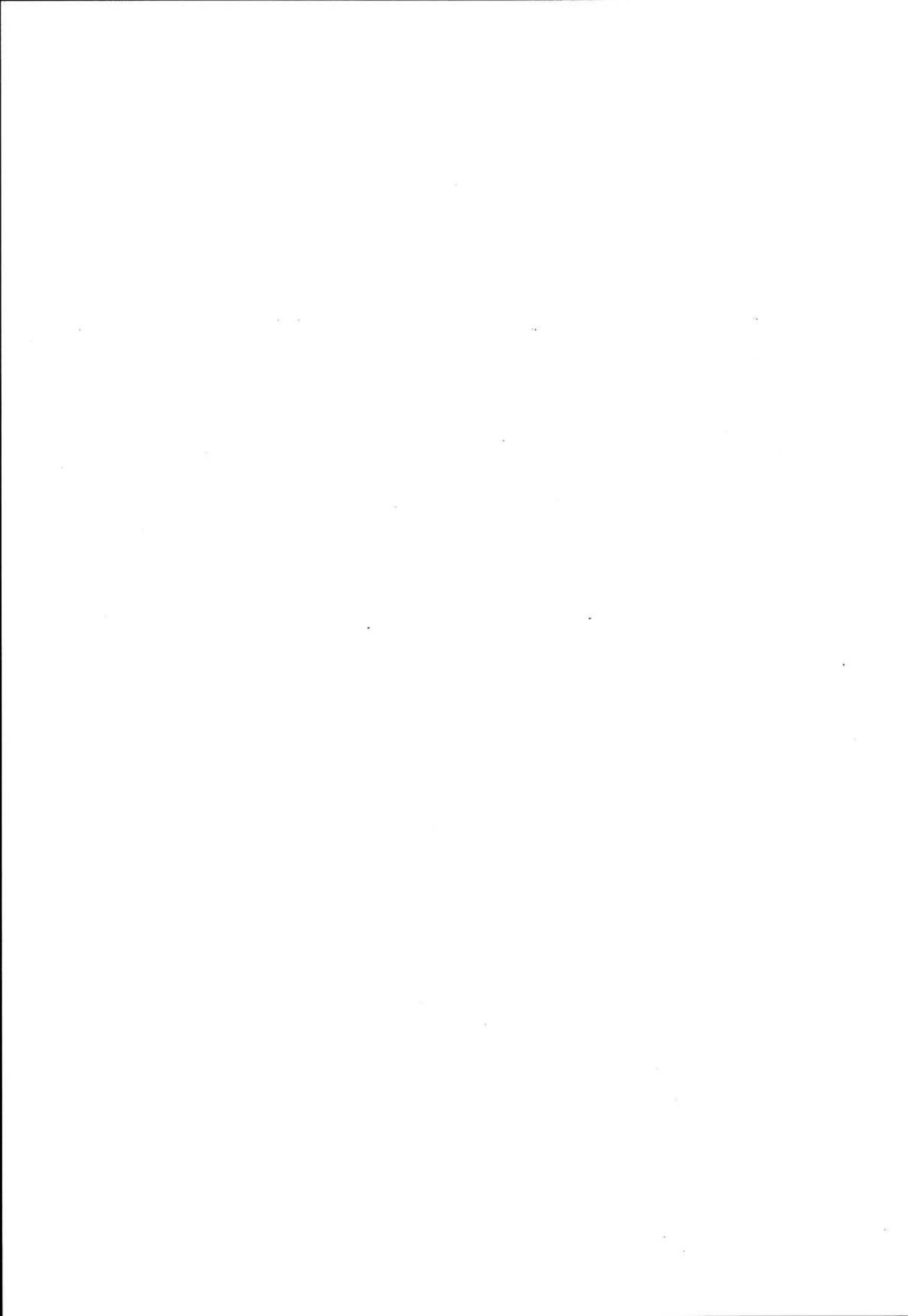
Trondheim Havn vil fortsatt i den grad Jernbaneverket ønsker, aktivt være med å finne løsninger som kan være med å bidra til fremdrift av saken.

Med hilsen

  
Wollert Krohn-Hansen  
havnedirektør

  
Torbjørn Malvik  
ass. havnedirektør

Kopi: Kystdirektoratet  
Kystverket 3. distrikt







TRONDHEIM KOMMUNE  
Byplankontoret

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | kass.kode |
| 13 SEPT. 1999       |           |
| Sak/Doknr: 96/12655 |           |
| Arkivbet 732.4      |           |

188

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 10  
N-0048 OSLO

Vår saksbehandler  
Arnfinn Stabursvik

Vår ref.  
96/34517/  
oppgis ved alle henv.

Deres ref.

Dato:  
09.09.1999

**LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSOMRÅDET.  
KONSEKVENsutredning.**

Vedlagt oversendes Rådmannens saksframlegg og protokoll fra Formannskapetets behandling av saken.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

*Ann-Margit Harkjerr*  
Ann-Margit Harkjerr  
Byplansjef

*Arnfinn Stabursvik*  
Arnfinn Stabursvik  
saksbehandler

Vedlegg

Postadresse:  
Holtermanns veg 1  
7004 Trondheim

Besøksadresse:  
Holtermanns veg 1

Telefon:  
72 54 63 01

Telefaks:  
72 54 63 03

Organisasjonsnummer:  
NO 942 110 464



**KOPI**

**Sakspapirer for**  
**Formannskapet som bygningsråd/det faste utvalg for**  
**plansaker**

| Saksnr.: | Utvalg   | Møtedato   |
|----------|--|------------|
| 0145/96  | Bystyret   | 31.10.1996 |
| 0291/96  | Formannskapet  | 28.05.1996 |
| 0601/96  | Formannskapet  | 08.10.1996 |
| 0619/97  | Formannskapet  | 16.12.1997 |
| 0512/98  | Formannskapet  | 17.11.1998 |
| 0095/98  | Komité for budsjett og finans                                | 03.12.1998 |
| 0045/96  | Komité for miljø, samferdsel og byutvikling                  | 04.06.1996 |
| 0004/98  | Komité for miljø, samferdsel og byutvikling                  | 13.01.1998 |
| 0098/98  | Komité for miljø, samferdsel og byutvikling                  | 01.12.1998 |
| 0068/96  | Komité for miljø, samferdsel og byutvikling                  | 15.10.1996 |
| 0200/99  | Formannskapet som bygningsråd/det faste utvalg for plansaker | 31.08.1999 |

**LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSOMRÅDET.**  
**KONSEKVENsutredning - uttalelse**

|             |            |            |
|-------------|------------|------------|
| Arkivsaknr. | Møtedato:  | Møtesaknr. |
| 96/34517    | 31.08.1999 | 0200/99    |

**Forslag til vedtak:**

Bygningsrådet/ Det faste utvalg for plansaker ser positivt på at Jernbaneverket arbeider for å føre en større del av godstransporten over fra bil til bane, og er enig i at en tidsmessig gods-terminal vil være et viktig tiltak for å oppnå dette, selv om et slikt anlegg nødvendigvis vil komme i konflikt med andre interesser, private eller offentlige.

Den foreliggende konsekvensutredning gir etter Bygningsrådets mening langt på veg en dekkende beskrivelse av konsekvensene ved de ulike alternativer, og vil være et brukbart beslutningsgrunnlag.

Felles for de aktuelle alternativ er at det vil være nødvendig med flere avbøtende tiltak enn det som er foreslått i konsekvensutredningen. Dette vil en komme tilbake til under arbeidet med reguleringsplan for det valgte alternativ.

Trondheim kommune vil ikke ta stilling til valg av alternativ før alle høringsuttalelser er kjent.

## Saksframlegg

---

### LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSOMRÅDET.

### KONSEKVENsutREDNING - UTTALELSE

Arkivsaksnr.: 96/34517

---

#### Forslag til vedtak:

Bygningsrådet/ Det faste utvalg for plansaker ser positivt på at Jernbaneverket arbeider for å føre en større del av godstransporten over fra bil til bane, og er enig i at en tidsmessig gods-terminal vil være et viktig tiltak for å oppnå dette, selv om et slikt anlegg nødvendigvis vil komme i konflikt med andre interesser, private eller offentlige.

Den foreliggende konsekvensutredning gir etter Bygningsrådets mening langt på veg en dekkende beskrivelse av konsekvensene ved de ulike alternativer, og vil være et brukbart beslutningsgrunnlag.

Felles for de aktuelle alternativ er at det vil være nødvendig med flere avbøtende tiltak enn det som er foreslått i konsekvensutredningen. Dette vil en komme tilbake til under arbeidet med reguleringsplan for det valgte alternativ.

Trondheim kommune vil ikke ta stilling til valg av alternativ før alle høringsuttalelser er kjent.

Saksutredning:  
INNLEDNING

Jembaneverket har med brev av 22.06.99 sendt konsekvensutredning for "Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen" på høring, med uttalefrist 01.09.99.

Bystyret behandlet spørsmålet om ny godsterminal første gang 31.10.96. Med 82 mot 3 stemmer fattet bystyret slikt vedtak:

Bystyret har behandlet Melding om ny godsterminal i Trondheim, datert mars 1996, med supplerende materiale, datert 02.07.96.

Bystyret mener det vil ha stor verdi for byen om godsterminalen kan flytte fra Brattøra. Ut fra dette anbefaler Bystyret at NSB utreder mulighetene for ny godsterminal på Leangen og Heimdal videre.

For at alle relevante forhold skal bli tilstrekkelig belyst, vil det være nødvendig å utarbeide en konsekvensutredning. Følgende tema må utredes både for Leangen 2 og Heimdal:

- Godsterminalens betydning for framtidig næringsstruktur
- Samfunnsøkonomiske konsekvenser
- Betydningen for kjøremønster og trafikkbelastning på lokalt vegnett
- Støy og forurensing, samla belastning med og uten en godsterminal
- Grunnforhold
- Nødvendig tilleggsareal

For Leangenalternativet må konsekvensutredningen også belyse følgende:

- Samla konsekvenser for landskap og friluftsliv i Rotvoll - Leangenumrådet
- Konsekvensene for persontogtrafikken dersom denne ikke kan nytte Stavne - Leangenbanen.

For Heimdalsalternativet må konsekvensutredningen også belyse følgende:

- Gjennomkjøringsterminal.

Endelig arealavklaring gjøres gjennom planvedtak. Bystyret vil i den forbindelse stille krav om avbøtende tiltak, blant annet støyskjerming. Forøvrig vises det til innstillingen.

På grunnlag av meldingen og innkomne merknader ble det utarbeidet et utredningsprogram, som ble behandlet i Formannskapet 16.12.97. Formannskapets enstemmige vedtak lød:

Formannskapet har behandlet "Forslag til program for konsekvensutredning" for ny godsterminal i Trondheim.

Formannskapet finner at utredningsprogrammet er i samsvar med Bystyrets ønsker, slik disse fremgår av vedtak i sak 96/0145, og gir sin tilslutning til programmet.

Formannskapet forutsetter at alternativene med gjennomkjøringsterminal på Heimdal, henholdsvis skiftespor i fjell på Leangen, blir utredet på en måte som sikrer at beslutnings- grunnlaget er fyldegjørende.

Etter at programmet var fastsatt, ble det bestemt at også Melhus skulle utredes som alternativ.

Det en nå skal ta stilling til, er om konsekvensutredningen er i samsvar med det godkjente utredningsprogram og om den er et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag. Dersom den ikke er det, kan det bes om tilleggsutredninger.

### ALTERNATIVE LOKALISERINGER.

#### Generelt.

Konsekvensutredningen er meget omfattende, og spenner over et vidt felt, fra beregning av anleggs- og drifts-kostnader via støybereregninger til skjønsmessige vurderinger av ikke-kvantifiserbare verdier.

Det er ikke praktisk mulig for andre enn Jernbaneverket selv å beregne anleggs- og driftskostnader for jernbaneanlegg, så her er en nødt til å godta de tall som blir presentert.

Når det gjelder andre typer beregninger, f. eks. av støy og vibrasjoner, har Jernbaneverket knyttet til seg anerkjente konsulenter. Heller ikke her er det grunnlag for å tvile på tallgrunnlaget.

Den største usikkerhet vil, som ellers, knytte seg til vektleggingen av ikke-kvantifiserbare forhold. For eksempel kan det være ulike meninger om det er riktig å si at en godsterminal på Brattøra er uten betydning i rekreasjonssammenheng. Vektingen av ikke-kvantifiserbare verdier vil i mange tilfeller kunne være avgjørende for valg av alternativ. Rådmannen vil komme nærmere tilbake til dette når kommunen i neste omgang skal ta stilling til lokalisering av terminalen.

Rådmannen finner at konsekvensutredningen er et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag. Før Trondheim kommune skal ta stilling til lokalisering, ønsker rådmannen imidlertid å gå gjennom alle merknader til konsekvensutredningen og gjøre en helhetlig vurdering av saken.

I det følgende skal de ulike alternativ kort kommenteres.

#### Melhus.

Alternativet kom inn i igjen i diskusjonen på et sent tidspunkt, etter at Jernbaneverket hadde betegnet det som uaktuelt.

Rådmannen finner at det arbeid som nå er utført i konsekvensutredningen bekrefter at alternativet ikke er aktuelt.

#### Heimdal.

Jernbaneverket ga tidlig uttrykk for at Heimdal ikke kunne erstatte Brattøra som alternativ lokalisering. Den avgjørende faktor var av driftsmessig karakter, idet det ikke kunne etableres gjennomgående spor uten en omfattende omlegging av banen helt fra Melhus kirke.

Trondheim kommune ønsket dette nærmere dokumentert, og ba om at alternativet skulle utredes videre.

Rådmannen finner at konsekvensutredningen gjør det klart at alternativet ikke tilfredstiller de krav som må stilles til samfunnsøkonomiske virkninger. I tillegg kommer alternativet spesielt ugunstig ut når det gjelder støybelastning.

Rådmannen er derfor enig i at alternativet ikke er aktuelt.

#### Leangen.

Rådmannen mener at konsekvensene av en lokalisering av den nye godsterminalen på Leangen er utredet i samsvar med programmet.

De uheldige sider ved lokaliseringen kommer klart frem. Rådmannen vil, dersom alternativet likevel blir valgt, foreslå avbøtende tiltak ut over det som fremgår av konsekvensutredningen.

## Trondheim kommune

Spesielt gjelder dette støyskjerming ut over selve terminalområdet.

Trondheim kommune ba i sin uttalelse til utredningsprogrammet om at alternativet med skiftespor i fjell ble grundig vurdert, i det dette ville redusere støybelastningen ved Dalen Hageby og Dronning Mauds Minne.

Konsekvensutredningen viser at anleggskostnadene for et slikt alternativ (Leangen 3) vil bli 230 millioner dyrere enn det foreslåtte (Leangen 4)

Alt i alt mener rådmannen at konsekvensutredningen gir et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag.

### Brattøra.

Et helt sentralt punkt i vurdering av Brattøra er forholdet til Nordre Avlastningsveg.

Konsekvensutredningen viser at med en utvidet godsterminal blir Nordre Avlastningsveg vanskelig å løse både vegteknisk og estetisk. Konsekvensvurderingen legger til grunn at avlastningsvegen er bygget, men de viste vegløsningene er vesentlig dyrere og dårligere enn det en kan få til ved utflytting av godsterminalen. Merkostnadene er tatt med i overslaget, men det er ikke avklart om det skal belastes terminalen eller vegprosjektet. Rådmannen vil understreke at det er en absolutt forutsetning for lokalisering av godsterminal på Brattøra at Nordre Avlastningsveg kan realiseres.

## KONKLUSJON

Rådmannen finner at den foreliggende konsekvensutredning er i samsvar med det vedtatte utredningsprogram og gir et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag.

Rådmannen vil fremme egen sak om valg av lokalisering når alle parter's høringsuttalelser til meldingen er kjent.

Endelig vedtak om lokalisering skjer gjennom behandling av reguleringsplan etter Plan- og Bygningsloven

Rådmannen i Trondheim, 19 august 1999

Magnus Heide Westerberg  
kommunaldirektør

*Ann-M. Harkjær*  
Ann-Margrit Harkjær  
Byplansjef

Arnfinn Stabursvik  
saksbehandler

Vedlegg: Konsekvensutredning. (Utsendt tidligere)

# Saksprotokoll

Utvalg: Formannskapet som bygningsråd/det faste utvalg for plansaker  
A  
Møtedato: 31.08.1999  
Sak: 0200/99  
Resultat: Behandlet

Arkivsak: 96/34517  
Tittel: LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM SOMRÅDET.  
KONSEKVENsutredning - Uttalelse

## Behandling:

Frank Jenssen (H) foreslo:

Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker ser positivt på at Jernbaneverket arbeider for å føre en større del av godstransporten over fra bil til bane, og er enig i at en tidsmessig godsterminal vil være et viktig tiltak for å oppnå dette. En godsterminal er et omfattende anlegg som uansett plassering vil komme i konflikt med andre viktige interesser, private og offentlige.

Bygningsrådet mener den foreliggende konsekvensutredning illustrerer konsekvensen av de ulike alternativer på en dekkende måte for de fleste faktorer. Imidlertid er det etter bygningsrådets mening flere forhold som ikke er belyst i tilstrekkelig grad, herunder:

- Arealbruk og eiendomsforhold er best vurdert for arealer/eiendommer som berøres *direkte*. Det er således svakere vurderinger av mulig (evt. ønskelig) fremtidig arealbehov for Jernbaneverkets kunder/samlastere. Dette gjelder særlig Leangen. Bystyrets krav om at betydningen for *fremtidig næringsstruktur* skulle utredes er således ikke imøtekommet i tilstrekkelig grad.
- Støyforholdene ifm lokalisering til Brattøra har ikke vurdert det forhold at det på Nedre Elvehavn kommer 600 nye boliger.
- Etablering av ny næringsvirksomhet vil i årene fremover i stor grad skje på Heimdal. Heimdal-alternativene er ikke vurdert i forhold til en slik mulig (og sannsynlig) utvikling, herunder konsekvenser for transportarbeid m.v.
- Felles for de aktuelle alternativ er at det vil være nødvendig med flere avbøtende tiltak enn det som er foreslått i konsekvensutredningen. Dette vil en komme tilbake til under arbeidet med reguleringsplanen for det valgte alternativ.

Bygningsrådet mener konsekvensutredningen så langt anlegger et noe snevert syn - den beskriver en del *direkte* konsekvenser av terminal-etablering, men gir færre anvisninger når det gjelder mulig og sannsynlig fremtidig utvikling (bl.a. i forhold til vedtatte planer).

Det er på denne bakgrunn heller ikke mulig for bygningsrådet på det nåværende stadium å gi noen anbefaling om lokaliseringssted for godsterminal i Trondheim.



Frank Jenssen (H) fremmet følgende merknad/protokolltilførsel:

### Utgangspunkt:

Plassering av Jernbaneverkets godsterminal i Trondheim er et byutviklingsspørsmål av meget stor betydning. I tillegg til konsekvenser for Jernbaneverket og deres kunder, vil plasseringen ha meget stor betydning for interntrafikken i byen, støy for mange boliger og ikke minst bruk av viktige arealer.

Konsekvensutredningen er det viktigste beslutningsgrunnlaget bystyret har når en beslutning skal fattes. Ut fra etableringens viktighet, må det kreves at konsekvensutredningens konklusjoner er udiskutable når det gjelder sakens fakta.

### Konsekvensutredningen:

#### 1. Hvor skal godset?

Hele konsekvensutredningens lønnsomhetsbetraktning er avhengig av en korrekt beskrivelse av hvor godset skal etter at det har kommet til Trondheim med tog (og motsatt). Her har konsekvensutredningen svakheter.

Hele vurderingen av hvor godset skal, bygger på en analyse av hvor godset skal *i dag*. Forventete endringer av hvor transportørene er plassert, meget kort kommentert både i hovedrapport og bakgrunnsnotat.

Bystyrets krav om at betydningen for *fremtidig næringsstruktur* skulle utredes er ikke imøtekommet i tilstrekkelig grad. Det er to spørsmål som er for dårlig omtalt:

- Hvordan vil potensielle *arealområder* for samlasterne ved de ulike alternativene slå ut. Det er dårlig plass for dem på Leangen og Brattøra, men god plass på Heimdal. Konsekvensutredningen viser mao ikke hvordan en lokalisering på Heimdal vil bli *etter* at transportørene/kundene eventuelt har konsentrert seg sterkere i området (den viser bare dagens situasjon).
- Konsekvensutredningen tar ikke hensyn til at det faktisk skjer og vil skje viktige endringer i lokaliseringen av transportører. F.eks. har Coca Cola flyttet til Heimdal, og NKL arbeider med flytting dit.

#### 2. Uakseptable forutsetninger

Det er ikke slik at en kvadratmeter på Rotvoll kan sammenlignes med en kvadratmeter på Brattøra eller Heimdal. Konsekvensutredningen tar ikke hensyn til at en del arealer er uakseptable å bruke.

Det er uaktuelt å akseptere en godsterminal på Leangen som forutsetter aktivitet inn i Rotvollområdet, dvs som krysser Håkon VII's gt. Konkret innebærer dette at det ikke vil være mulig med etablering av en skifte-stasjon på Leangen, da denne vil måtte ta i bruk Rotvoll-området i vesentlig grad.

#### 3. 0-alternativet som sammenligningsgrunnlag

Konsekvensanalysen viser til negative eller positive konsekvenser for støy, rekreasjon etc. Konklusjonene gir uttrykk for *endring* i forhold til dagens situasjon, og blir således ikke et uttrykk for hva den *faktiske* situasjonen blir. Dette gjelder særlig for Brattøra, og er ikke helt uproblematisk. Det betyr for eksempel at støy fra Brattøra beregnes ut i fra hva som kommer i tillegg til hva som er der i dag. Konklusjonen blir da at "lokalisering til Brattøra ikke får noen betydning", men for de som bor i nærheten vil fremdeles støyen være sjenerende. Konklusjonen "ingen konsekvenser" kan dermed misforstås - støy som følge av at terminalen ikke flyttes er nemlig også en konsekvens.

Likeledes viser utredningen at frigjorte arealer ved flytting fra Brattøra gir betydelige inntekter - mens fortsatt lokalisering til Brattøra kun har meget små virkninger pga frigjorte arealer. 0-alternativet som

sammenligningsgrunnlag viser dermed ikke det forhold at fortsatt lokalisering til Brattøra også kan tolkes å gi et betydelig *negativt* utslag - ved at man *mister* den potensielle gevinsten de frigjorte arealene kan utgjøre. Man regner kun inn en potensiell gevinst - ikke det potensielle tap ved at arealene ikke blir frigjort.

#### 4. Endret boligmønster

Konsekvensutredningen bygger på *dagens* boligmønster. Det er ikke vurdert vedtatt fremtidig utbygging. Dette får spesielt konsekvenser for Brattøra-alternativet hvor det i fremtiden er tenkt bygd 600 boliger på Nedre Elvehavn.

#### 5. Nærhet til havn

Betydningen av nærheten til havn er tillagt stor vekt i utredningen som viser til Nasjonal Transportplan og Trondheim som nasjonal-havn. Til dette må følgende legges til:

- Mengden av gods som går fra bane til båt tilsvare omlag én container pr dag
- Mye av fremtidig godsvekst som skal over til båt vil være "bulk & tømmer". Dette er gods som det vil være mer kurant å omlaste på andre havner i regionen enn Trondheim Havn. Ref. det regionale perspektivet i "Trondheimsfjorden havn".
- Transporten av gods fra tog til båt vil uansett måtte gå via et sidespor til havna. Det er altså ikke slik at containere kjøres direkte fra toget og ombord i båter, heller ikke dersom terminalen blir liggende på Brattøra. Antallet omlastingspunkter, som er sentralt i kostnadsvurderingene, vil slik vi forstår det bli konstant uavhengig av lokalisering.

#### 6. Støyberegningene

Formannskapet registrerer at utredningen viser til *støyberegninger*, ikke *støymålinger*. Sintef mener selv at det er meget store usikkerhetsmomenter knyttet til beregningene. Det er en usikkerhet på inntil 3 dBA (som tilsvare en "fordobling" av støynivået).

- Støyberegningene for Brattøra bygger på 98-tall mens det for de andre alternativene er brukt år 2015 - det vil si etter at godsmengden har økt med 50%.
- For Heimdal har man lagt Heimdal 1 til grunn, selv om man fastslår at Heimdal 2 vil ha mindre støy fordi den er en gjennomkjøringsterminal.

#### 7. Plass til samlasterne

Det er påpekt at det ikke store nok ledige arealer for samlastere i direkte tilknytning til Leangen, og at det derfor kan påregnes økt utbyggingspress. Det er ikke gjort særlig rede for hvilke konsekvenser dette presset kan få for området og omkringliggende virksomheter. Det er gjort antydninger om arealer for lokalisering av samlasterne, uten at det er problematisert om det er samfunnsmessig ønskelig med en slik omdisponering av arealer - ref. f.eks. Fesil. Bystyrets ønske om at behovet for *nødvendig tilleggsareal* skulle utredes er således gjort for selve terminal-areale. For tilleggsareal for samlasterne er dette tildels vist, men det er mer uvisst om disse arealene er mulige eller ønskelige å benytte.

#### 8. Verdi av frigjorte arealer

For Brattøra er det sentralt poeng at flytting av terminalen vil frigjøre betydelige arealer til alternativ bruk. Formannskapet er enig i at dette er riktig. Imidlertid er det vanskelig å se om denne vurderingen er gjort i forhold til Leangen. Hvis det blir en beslutning om godsterminal et annet sted enn Leangen, vil det også der være arealer (om enn mindre enn Brattøra) som vil kunne frigjøres til alternativ bruk. Formannskapet kan ikke se at dette er vurdert.

**Liv Sandven (KRF)** foreslo:

Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker vil anbefale at ny godsterminal i Trondheimsområdet blir lokalisert til Brattøra.

**Svein Otto Nilsen (FRP)** foreslo:

Bygningsrådet velger Leangen Alt. 4 med terminalen mest mulig innbygd.

**Jan Bojer Vindheim (MDG)** foreslo:

Bygningsrådet mener Heimdal peker seg ut som beste alternativ for omlasting mellom bil og tog.

#### **Votering:**

Vindheims forslag fikk 1 stemme (MDG) og falt.

Nilsens forslag fikk 1 stemme (FRP) og falt.

Sandvens forslag fikk 2 stemmer (KRF, 1AP) og falt.

Jenssens forslag ble vedtatt med 6 mot 3 stemmer (FRP, KRF, MDG)

Rådmannens forslag falt dermed.

#### **Vedtak:**

Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker ser positivt på at Jernbaneverket arbeider for å føre en større del av godstransporten over fra bil til bane, og er enig i at en tidsmessig godsterminal vil være et viktig tiltak for å oppnå dette. En godsterminal er et omfattende anlegg som uansett plassering vil komme i konflikt med andre viktige interesser, private og offentlige.

Bygningsrådet mener den foreliggende konsekvensutredning illustrerer konsekvensen av de ulike alternativer på en dekkende måte for de fleste faktorer. Imidlertid er det etter bygningsrådets mening flere forhold som ikke er belyst i tilstrekkelig grad, herunder:

- Arealbruk og eiendomsforhold er best vurdert for arealer/eiendommer som berøres *direkte*. Det er således svakere vurderinger av mulig (evt. ønskelig) fremtidig arealbehov for Jernbaneverkets kunder/samlastere. Dette gjelder særlig Leangen. Bystyrets krav om at betydningen for *fremtidig næringsstruktur* skulle utredes er således ikke imøtekommet i tilstrekkelig grad.
- Støyforholdene ifm lokalisering til Brattøra har ikke vurdert det forhold at det på Nedre Elvehavn kommer 600 nye boliger.
- Etablering av ny næringsvirksomhet vil i årene fremover i stor grad skje på Heimdal. Heimdal-alternativene er ikke vurdert i forhold til en slik mulig (og sannsynlig) utvikling, herunder konsekvenser for transportarbeid m.v.

- Felles for de aktuelle alternativ er at det vil være nødvendig med flere avbøtende tiltak enn det som er foreslått i konsekvensutredningen. Dette vil en komme tilbake til under arbeidet med reguleringsplanen for det valgte alternativ.

Bygningsrådet mener konsekvensutredningen så langt anlegger et noe snevert syn - den beskriver en del *direkte* konsekvenser av terminal-etablering, men gir færre anvisninger når det gjelder mulig og sannsynlig fremtidig utvikling (bl.a. i forhold til vedtatte planer).

Det er på denne bakgrunn heller ikke mulig for bygningsrådet på det nåværende stadium å gi noen anbefaling om lokaliseringssted for godsterminal i Trondheim.

TRONDHEIM FORMANNSKAP, 31.08.1999

*Anne Kathrine Slungård*

Anne Kathrine Slungård  
ordfører

  
Kjell Olafstad



TRONDHEIM KOMMUNE  
Landbrukskontoret

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | KASS.KODE |
| 02 AUG. 1999        |           |
| Sak/Doknr. 96/12655 |           |
| Arkivbet. 732.4     |           |

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
0048 OSLO

(129)

Vår saksbehandler  
Sverre Lunde

Vår ref.  
96/34517/  
oppgis ved alle henv.

Deres ref.  
96/12655

Dato:  
29.07.1999

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN. HØRING AV KONSEKVENS- UTREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Bortsett fra Leangenalternativet berører planforslagene som ligger innenfor Trondheim svært lite landbruksareal. Melhus kommune må svare for Melhusalternativet.

Vi regner den fremlagte konsekvensutredning å være tilstrekkelig fra et landbruksfaglig synspunkt.

Leangenalternativet vil kreve 5 daa dyrka mark. Ut fra en rent landbruksfaglig vurdering ville det derfor være best om dette alternativet ikke ble valgt.

Landbrukskontoret er ikke satt til å foreta trafikk- og transportmessige vurderinger. Vi regner med at slike vurderinger vil veie langt tyngre enn landbruk i denne saken.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

Sverre Lunde  
landbrukssjef

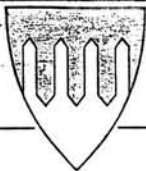
Postadresse:  
Prof. Brochsgt. 10  
7004 Trondheim

Besøksadresse:  
Prof. Brochsgt. 10

Telefon:  
72 54 62 68

Telefaks:  
72 54 70 07

Organisasjonsnummer:  
NO 942 110 464



Leder

Vår saksbehandler  
Sigve Laugsand

Direkte innvalg  
72867205

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                       |          |           |
|-----------------------|----------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> |          | kass.kode |
| 27 AUG. 1999          |          |           |
| Sak/Doknr.            | 96112655 |           |
| Arkivbet              | I 732.4  |           |

Vår ref.  
99/01151-001/SLA

Arkivkode  
Q76 &13

Deres ref.

Dato  
28.06.99

(136)

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV KONSEKVENSTREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Viser til Deres brev dat. 22.06.99 angående ovenfornevnte sak og meddeler med dette at Skaun kommune ikke har noen merknader til planene for etablering av ny godsterminal i Trondheimsregionen

Med hilsen

Sigve Laugsand  
kommuneleder

Kopi: Ordfører Skaun kommune  
Rådmann Skaun kommune

**MALVIK KOMMUNE**

7550 Hommelvik

SENTRALADMINISTRASJONEN

Vår dato  
16.08.99  
Vår saksbehandler  
Rolf Brovold 73 97 20 24Vår referanse  
99/01289-002/Q76  
Deres referanseJernbaneverket  
Hovedkontor  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| <b>17 AUG. 1999</b>   |           |
| Sak/Doknr.: 96/12655  |           |
| Arkivbet. i 732.4     |           |

(130)

**GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN HØRINGSUTTALELSE  
VEDRØRENDE KONSEKVENsutREDNINGEN**

Malvik kommune har fått oversendt konsekvensutredning for "*Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen*" til uttalelse.


Formannskapet behandlet denne saken i møte den 10. august 1999 og fattet følgende vedtak med 6 mot 1 stemme:

*" For å få enklest mulig kontakt mellom bedriftene/innbyggerne i Malvik, som brukere av terminalen, og den framtidige godsterminalen for Trondheimsregionen, ønsker Malvik kommune at terminalen blir plassert på det alternativet som ligger nærmest kommunegrensa, det vil si Leangen.*

*Malvik kommune understreker samtidig at vi ikke har tatt stilling til de andre forholdene som er behandlet i konsekvensutredningen. "*

Kopi av saksframstillingen med vedtak, følger som vedlegg til dette brevet.

Med hilsen

  
Magnar Bollingmo  
Rådmann

  
Rolf Brovold  
Kommuneplanlegger

Vedlegg



MALVIK KOMMUNE

## SAMLET SAKSFRAMSTILLING

| UTV.SAKSNR. | UTVALG        | MØTEDATO |
|-------------|---------------|----------|
| 0076/99     | Formannskapet | 10.08.99 |

### SAKSFRAMLEGG

Arkivsaksnr.: 99/01289  
Arkivkode: Q76

Saksbehandler: Rolf Brovold

#### **GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE KONSEKVENsutREDNINGEN**

##### **Rådmannens innstilling:**

For å få enklest mulig kontakt mellom bedriftene/innbyggerne i Malvik, som brukere av terminalen, og den framtidige godsterminalen for Trondheimsregionen, ønsker Malvik kommune at terminalen blir plassert på det alternativet som ligger nærmest kommunegrensa, det vil si Leangen.

Malvik kommune understreker samtidig at vi ikke har tatt stilling til de andre forholdene som er behandlet i konsekvensutredningen.

##### **Vedlegg:**

1. Oversendelsesbrevet fra Jernbaneverket, datert 22. juni 1999.
2. Kopi av utdrag av konsekvensutredningen, datert juni 1999 (forord, innholdsfortegnelse, begrepsbruk og sammendraget).

##### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

1. Konsekvensutredningen for Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen, datert juni 1999.



## Saksopplysninger:

Malvik kommune har i brev fra Jernbaneverket, datert 14. juli 1999, fått oversendt konsekvensutredningen vedrørende "Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen" til uttalelse.

På bakgrunn av tidligere godkjent utredningsprogram er fire områder behandlet i konsekvensutredningen: **Brattøra, Leangen, Heimdal og Melhus.**

Fra sammendragets kapittel 1 (Bakgrunn og rammebetingelser) og 2 (Hensikt og målsetting) er følgende opplysninger hentet:

*"Det er et overordnet mål ut fra trafikksikkerhets- og miljøgrunner å overføre mer godstrafikk fra bil til bane. For å oppnå dette må rammebetingelsene for gods på bane forbedres, slik at den blir mer konkurransedyktig. Dagens jernbanegodsterminal på Brattøra er for liten og trang til å håndtere den framtidige potensielle godsveksten.*

*Overordnede samferdselspolitiske føringer som har betydning for lokalisering av godsterminalen er utvikling av arealbruk og transportsystem som gir samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, gode miljømessige løsninger og effektiv trafikkavvikling. Jernbanen bør satse der de har sine konkurransefortrinn. For godstransport vil det si stor vekt/stort volum over lengre distanse. Videre skal det legges vekt på å utvikle muligheter for kombingerte transporter sjø-bane og veg-bane."*

---

*"Hensikten er å utvikle en offentlig godsterminal i regionen som gir godstransportører på jernbane muligheter til, under sikre forhold, å produsere lønnsomme og effektive terminaltjenester, samt håndtere økte godsmengder på en måte som i størst mulig grad tilfredstiller kundenes krav til pris og kvalitet. Terminalen skal videre tilfredsstille krav til lokalisering og utforming med hensyn til samfunn, miljø og naturressurser.*

*Like aktører har ulik målsetting med ny godsterminal:*

- Transportører — Har som mål å forbedre kapasiteten, effektivisere godsbehandlingen og å ligge nær kundene.*
- Kundene — Ønsker lavere fraktpris, bedre transporttilbud med forbedret punktlighet og reduksjon av egen distribusjonstid og -kostnad.*
- Samfunnet — Har som målsetting at utbygging av terminalen skal være samfunnsøkonomisk lønnsom, og at konsekvensene for miljø, samfunn og naturressurser skal forbedres i forhold til i dag.*

*På denne bakgrunn vil Jernbaneverket bygge en framtidsrettet (30-50 års perspektiv) godsterminal i regionen som bidrar til:*

- Mer godstransport på jernbane*
- Effektiv og konkurransetilpasset drift for godstransportørene*
- Riktig pris og kvalitet for godskundene*
- Lønnsomme samfunnsmessige investeringer*
- Bedre samordning av areal- og transportbruk*
- Positiv regional utvikling*
- Minst mulig negative konsekvenser for folks bo- og oppvekstmiljø, verneverdige natur- og kulturmiljø og naturressurser."*

For hvert av de fire områdene er følgende temaer vurdert: Landskapsbilde/Visuelt miljø, Kulturmiljø, Rekreasjon, Støy, Arealbruk og eiendomsforhold, Bydels- og tettstedsutvikling,

Transportavvikling, Trafikksikkerhet og gang-/sykkeltrafikk, Luftforurensning, Risiko ved transport og laring av farlig gods og Helse og trivsel.

På bakgrunn av at rådmannen i sine vurderinger av de ulike alternativer ikke vurderer de lokale konsekvensen for hvert alternativ (se nedenfor), er det heller ikke tatt med mer av innholdet i konsekvensvurderingene i rapporten i dette saksframlegget. De som ønsker å sette seg nærmere inn i konsekvensutredningen kan finne mer i "Sammendraget" som følger som vedlegg til denne saken.

Hele rapporten finnes i saksmappa på rådmannskontoret.

Tiltakshavers konklusjon og anbefaling (hentet fra sammendraget, kap. 7):

*"Ny godsterminal vil ha fysiske dimensjoner som gjør at det ikke er lett å finne en lokalisering som både er uten negative konsekvenser for omgivelsene, og samtidig skal tjene hovedfunksjonen; samfunnsmessig nyttetransport og effektiv godsbehandling.*

*Jernbaneverket Region Nord legger stor vekt på at godsterminalen er en langsiktig samfunnsinvestering som skal fungere godt for dagens og framtidige godstransportører og deres kunder. Dette vil være viktige positive bidrag til næringsutviklingen i Trondheimsregionen og Midt-Norge.*

*Ut fra dette anbefaler vi at godsterminalen lokaliseres til **Leangen**. En terminal i dette området vil oppfylle transportørenes krav til rasjonell og effektiv terminaldrift. Området har kort avstand til et hovedvegnett med god kapasitet og dermed god kundetilgjengelighet.*

*En utbygging av dagens terminal på **Brattøra** vurderes til det nest beste alternativet, men det mangler lange gjennomføringsspor, en lang lastegate og utbyggingsmuligheter ved framtidig vekst.*

***Heimdalen** og **Melhus** oppfyller verken transportørenes eller samfunnet for øvrig sine mål, og vurderes som uaktuelle lokaliseringssoner for ny terminal.*

Som en del av utredningen presenteres også et forslag til program for mer detaljert utredning av konsekvenser i det lokaliseringssområdet som velges.

#### **Vurdering:**

Rådmannen mener at Malvik kommune ikke skal foreta en vurdering av de ulike konsekvensene, slik de er presentert i konsekvensutredningen. Det er først og fremst lokale forhold, rundt de aktuelle alternativene, som er utredet, og dette er forhold Malvik kommune ikke ønsker å uttale seg til. Rådmannen mener at den eneste konsekvensen vi bør vurdere, er avstanden mellom godsterminalen og bedriftene/innbyggerne i Malvik, som brukere av terminalen. For disse vil det være en fordel at den aktuelle avstanden er så kort som mulig.

For de andre konsekvensene vil det ha liten eller ingen betydning for bedriftene og innbyggerne i Malvik hvor godsterminalen blir plassert.

På bakgrunn av dette konkluderer rådmannen med at det beste alternativet for Malvik kommune vil være å etablere den nye godsterminalen på Leangen.

## Behandling i Formannskapet den 10.08.99

### Behandling:

#### Forslag fra Gunhild Lund:

Malvik kommune mener at alternativet med terminal på Brattøra er den beste løsningen med tanke på miljømessige grunner, slipper å gripe inn i dyrket mark og boligområder. Mener at de samfunnsmessige fordelene ved å legge dette på Brattøra vil oppveie for mulig mindre effektivitet.

Ved alternativ votering mellom innstillingen og forslag fra Lund, ble innstillingen vedtatt med 6 mot 1 stemme.

### Vedtak:

For å få enklest mulig kontakt mellom bedriftene/innbyggerne i Malvik, som brukere av terminalen, og den framtidige godsterminalen for Trondheimsregionen, ønsker Malvik kommune at terminalen blir plassert på det alternativet som ligger nærmest kommunegrensa, det vil si Leangen.

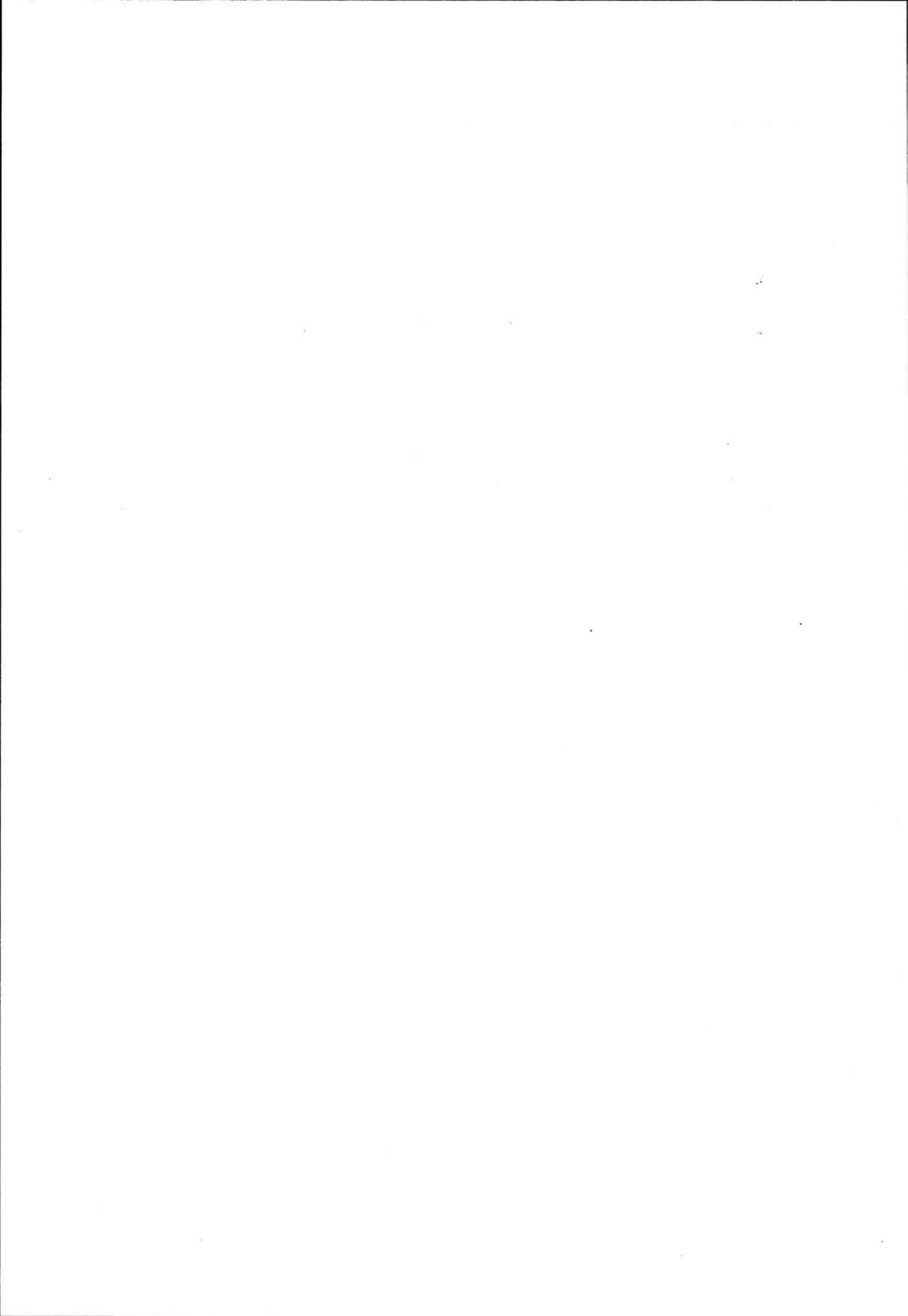
Malvik kommune understreker samtidig at vi ikke har tatt stilling til de andre forholdene som er behandlet i konsekvensutredningen.

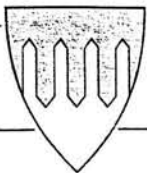
Kopi til: Rolf Brovold for oppfølging

Rett utskrift:

Hommelvik, 11.08.99

*Eli M. Fossen*





Leder

Vår saksbehandler  
Sigve Laugsand

Direkte innvalg  
72867205

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b>      | kass.kode |
| <b>27 AUG. 1999</b>        |           |
| Sak/Doknr. <u>96/12655</u> |           |
| Arkivbet <u>I 332.4</u>    |           |

Vår ref.  
99/01151-001/SLA

Arkivkode  
Q76 &13

Deres ref.

Dato  
28.06.99

(136)

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV KONSEKVENsutrednin ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Viser til Deres brev dat. 22.06.99 angående ovenfornevnte sak og meddeler med dette at Skaun kommune ikke har noen merknader til planene for etablering av ny godsterminal i Trondheimsregionen

Med hilsen

Sigve Laugsand  
kommuneleder

Kopi: Ordfører Skaun kommune  
Rådmann Skaun kommune



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | Kass.A008 |
| 07 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 96/12655 |           |
| Arkivbet.      | 732.4    |           |

184

Henvendelse til: Osmund Ueland  
Deres ref: 96/I2655 I732.4  
Saksref: 99/8115 K 732.4  
Dato: 31.08.1999



## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSSOMRÅDET - KONSEKVENsutREDNING

Det vises til konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheimsområdet datert 22. juni 1999 fra Jernbaneverket. Vedlagt følger en samlet høringsuttalelse på vegne av NSB-konsernet. Vi ber for framtiden om at slike konsekvensutredninger også blir sendt direkte til NSB sentralt.

### Generelt

NSB er opptatt av å legge grunnlaget for en styrket gods og persontrafikk med jernbane. Utviklingen av hensiktsmessige terminaler er av stor betydning i dette arbeidet.

Tiltaket påvirker primært NSBs godsvirksomhet, men indirekte vil også NSBs persontog- og eiendomsvirksomhet bli påvirket av de utredede alternativene.

### Vurdering av alternativene

Utredningen viser at hverken Heimdal eller Melhus alternativene er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Disse alternativene har også negativ nytte for godstransportørene. NSB anbefaler derfor at begge disse alternativene legges bort.

Nedenfor vil vi kommentere hhv. Brattøra og Leangenalternativene som Jernbaneverket har beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsomme:

#### Leangen

I alternativene Leangen 2 og 3 ligger det implisitt bindinger som begrenser framtidige løsninger for utviklingen av lokaltrafikken i Trondheimsregionen på strekningen Stavne - Leangen, og disse frarådes derfor.

Jernbaneverket anbefaler Leangen 4 som lokalisering av den nye terminalen og foreslår at utbyggingen skjer i to faser, hvor første fase innbefatter lastegatene med tilhørende spor. Dette betyr at skifteområdet blir liggende igjen på Brattøra inntil Leangen er fullt utbygget. Det betyr også at frigjøring av arealer på Brattøra blir tilsvarende utsatt. En slik delt løsning er både driftsmessig og økonomisk svært lite

ønskelig sett fra NSBs side og kan ikke forsvares økonomisk. NSB fraråder ut fra dette på det sterkeste en delt løsning. Fullt utbygget vil Leangen 4 framstå som en rasjonell godsterminal, med gode trafikale forhold og brukbar lokalisering i forhold til de største brukerne. Det forutsettes her at plattformløsningen på Leangen kan tilpasses Persontrafikks behov.

Ved en evt. flytting av Gods virksomhet til Leangen, vil et sentrumsnært område bli frigjort til byutvikling, med Trondheim stasjon liggende som et sentralt kollektivknutepunkt.

#### *Brattøra*

I den reviderte hovedplanen er både lengde og bredde på det tilgjengelige arealet på Brattøra endret slik at det gir tilfredsstillende løsninger for NSB Gods isolert sett. Brattøra vil slik den er presentert tilnærmet gi en like god løsning som Leangen.

Driftsmessig framstår Brattøra og Leangen (fullt utbygd) som tilnærmet like gode. Havnetilknytningen blir enklere for Brattøra-alternativet.

I og med at Bystyret i Trondheim 1.11.1996 besluttet at det skulle gjennomføres konsekvensutredning før lokaliseringsbeslutningen og prosjektet derav allerede er forsinket i forhold til opprinnelige planer, har NSB Gods måttet investere i en ny lastegate på Brattøra for å ha tilstrekkelig kapasitet. Denne stod ferdig ved årsskiftet 96/97 og har på kort tid medført økt kapasitet og vesentlig flere containere over Brattøra enn tidligere. Dersom løsningen skulle bli en gradvis utbygging av Brattøra kan man trolig optimalisere den samfunnsøkonomiske avkastningen ved at utbyggingen kan gjøres i takt med markedsutviklingen for jernbanetransporter.

#### *NSBs vurdering*

Det foreligger to alternativer for godsterminal som begge kan bli tilfredsstillende sett fra et Gods-synspunkt. En delt løsning vil ikke være tilfredsstillende, og frarådes på det sterkeste.

Isolert sett framstår Brattøra-alternativet som det som billigst og raskest kan ferdigstilles. Ut fra et eiendoms- og stasjons-/knutepunktutviklingssynspunkt vil imidlertid frigjøring av Brattøra gi den beste løsningen.

NSB ser det som viktig at en snarest mulig får avklart lokaliseringen av godsterminalen og at denne blir finansiert og bygget slik at NSB Gods kan styrke sin konkurransesituasjon. NSB ser fram til en tett dialog med Jernbaneverket i det videre arbeidet med å avklare det endelige stedsvalg. NSB vedlegger til orientering et sammendrag av NSB Gods, NSB Persontrafikk og NSB Eiendoms vurderinger til orientering.

med vennlig hilsen



Osmund Ueland

1 vedlegg. Gjenp. AD, VAD, KF, OL, ITo, A.V.Hesjedal /P-Nord, Stn, saken



## Vedlegg 1.

### Utdrag fra den interne høringen av konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheim.

#### NSB Gods

- Både Melhus og Heimdal er iflg Jernbaneverkets utredning samfunnsøkonomisk ulønnsomme og gir negativ nytte for godsoperatøren(e). Disse alternativene bør derfor legges bort.
- I Leangen alt 4 er det lagt til grunn en trinnvis utbygging der skiftestasjon og godsterminal ligger på hhv Brattøra og Leangen i en rekke år. Dette vil være kostnadskrevende for NSB Gods, og dermed er svært uheldig driftsøkonomisk for Gods og frarådes derfor.
- Brattøra hadde opprinnelig en del begrensninger som gjorde denne lokaliseringen mindre aktuell for NSB Gods. Disse begrensningene er nå i stor grad redusert slik at Brattøra alternativ D nå framstår som tilnærmet like god som Leangen når en isolert sett tar hensyn til NSB Gods sine behov. Driftsmessig er dermed disse terminalene tilnærmet likeverdige. Havnetilknytningen blir enklere for Brattøra alternativet.
- Da Bystyret 1.11.96 besluttet at det skulle gjennomføres konsekvensanalyser, medførte dette at NSB Gods måtte investere i en ny lastegate på Brattøra for å ha tilstrekkelig kapasitet. Denne stod ferdig 1996/97 og har på kort tid medført økt containertrafikk over Brattøra. Det kan være mulig å optimalisere investeringstempoet på Brattøra ytterligere, slik at utbyggingstakten tilpasses trafikkveksten og slik at tilfredsstillende kapasitet og funksjonalitet sikres. Dette vil trolig øke den samfunnsøkonomiske n/k ytterligere. Brattøra -alternativet er også det som har lavest investeringskostnad.
- Brattøra-alternativet synes isolert sett mest bedriftsøkonomisk lønnsomt for NSB Gods.
- NSB Gods kan akseptere godsterminal på Brattøra, eller Leangen 4, men ikke delt løsning.

#### NSB Persontrafikk

- Persontrafikk er opptatt av at Trønderbanen uansett valg av lokalisering blir sikret framtidige utviklingsmuligheter. Jf planene i "Ny giv for Trondheimsregionen". Ut fra dette ønskes ikke Leangen 2 og 3 da Stavne - Leangenbanen blir stengt for persontrafikk. Stavne - Leangen utgjør allerede i dag en ekstra sporkapasitet for strekningen Leangen - Trondheim S og er i dag påkrevd for å opprettholde halvtimesfrekvensen på strekningen Stjørdal - Trondheim.
- Leangen 4 vil kunne gi en akseptabel løsning forutsatt at plattformløsningen på Leangen tilpasses Ps behov og slik at lokaltogene kan krysse der.
- Ved en frigjøring av arealene på Brattøra legges grunnlaget for en by- og knutepunktutvikling med Trondheim S i sentrum - noe som vil være i tråd med ønsket om utbygging i tilknytning til kollektivknutepunkter.

## NSB Eiendom

- Påpeker at en frigjøring av Brattøra-området ved at skifte- og godsterminalen flyttes, gir mulighet for et sentrumsnært byutviklingsområde med Trondheim S i sentrum. Det er gjort beregninger som viser at området kan romme et bygningsvolum på om lag 80.000 gulvkvm. En byutvikling på Brattøra kan derfor gi følgende virkninger for NSB:
  - byutvikling med tomtesalg og bortfeste, deltakelse i utbyggingsselskap el.
  - styrke trafikkgrunnlaget for Trondheim stasjon ved at det etableres arealintensive arbeidsplasser i stasjonens nærområde.

Vår dato  
1999-07-26  
Vår referanse  
jkh  
Vår saksbehandler  
John Holden, tlf. 73 58 40 11

Deres dato  
1999-06-22  
Deres referanse  
96/12665 I 732.4



Den norske stats oljeselskap a.s  
1 av 2

Jernbaneverket  
v/ Jan Petter Ødegård

0048 Oslo

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | kass.kode |
| 06 SEPT. 1999       |           |
| Sak/Doknr. 96/12665 |           |
| Arkivbet. 732.4     |           |

180

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV KONSEKVENSANALYSE ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Statoil registrerer med tilfredshet de endringer som er foretatt i den siste konsekvensutredningen i forhold til det første utbyggingsalternativet for Leangen. Vi forutsetter at de nye alternativene vil redusere inngrepene i kulturlandskapet på Rotvoll og at de vil minske de visuelle barrierer som ville oppleves fra Rotvoll.

Det nye utbyggingsalternativet for Leangen vil likevel få 1-2 spor ekstra i forhold til dagens situasjon, noe som også vil bety et nytt inngrep i kulturlandskapet.

Det nye utbyggingsalternativet for Leangen vil uansett ligge tett opp til Rotvoll, og en eventuell fremtidig utvidelse vil med stor sannsynlighet måtte gå ut over områdene på Rotvoll.

Flere av de innvendinger vi hadde til Leangen-alternativet i vår høringsuttalelse fra 15.5.1996 vil derfor gjelde fortatt. Dette gjelder spesielt:

- Vi mener en slik utbygging er i strid med kommuneplanen av 1987 hvor det er gitt uttrykk for at østområdene i Trondheim skulle forbeholdes servicevirksomhet (engineeringvirksomhet, forsknings- og utdanningsinstitusjoner), noe som også var en viktig faktor i beslutningsgrunnlaget for bygging av Statoils forskningsenter på Rotvoll..
- Statoil uttrykker også bekymring i forhold til de angitte støyproblemene og de vibrasjoner som kan forventes i grunnen, og den virkning dette kan få på de mange følsomme instrumenter som benyttes i forskningssammenheng.
- Selv med en utbygging av 1-2 nye spor på selve Rotvollområdet vil dette representere ett nytt inngrep i kulturlandskapet med de visuelle ulemper dette medfører.
- Den "grønne korridoren" som kommuneplanen forutsetter mellom Leangbukta og sørover til Dragvoll vil bli ytterligere sperret med en slik utbygging.
- Den umiddelbare nærhet til en godsterminal vil få negative støymessige følger for friluftsområdet i Lade, Leangbukta og Rotvollområdet, i tillegg til støyplager for de utdannings- og forskningsmiljøene som grenser opp til dette området.

Postadresse  
Postuttak  
7005 TRONDHEIM  
NORGE

Besøksadresse  
Arkitekt Ebbells veg 10

Telefon  
73 58 40 11  
Telefaks  
73 96 72 86

Teleks  
55278 statd n  
Telegram

Foretaksregisteret  
NO 923 609 016 MVA  
Hovedkontoradresse  
4035 STAVANGER

- Transportbehovet fra/til en slik godsterminal vil øke betydelig, og vil få negative følger for trafikkavviklingen på de i dag hardt belastede veier i området.
- En eventuell fremtidig utbygging av terminalen vil måtte gå ut over Rotvollområdet.

Statoil anbefaler derfor at Jernbaneverket unngår Leangen for etablering av en ny godsterminal for jernbanen.

Med vennlig hilsen  
for Den norske stats oljeselskap a.s



Morten Loktu  
Forskningsdirektør

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                |          |            |
|----------------|----------|------------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kofte |
| 03 SEPT. 1999  |          |            |
| Sak/Doknr.     | 96/12655 |            |
| Arkivbet.      | 732.4    |            |

168

Deres referanse  
96/12655 I 732,4

Vår referanse

Trondheim  
31.08.1999

\\trhfi\carlvregu\jbv-gods9908.doc

## UTTALELSE TIL NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN

Vi viser til Jernbaneverkets (JBV) brev datert 22.06.99 vedlagt konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheimsregionen, med høringsfrist 01.09.99.

Av de fire foreslåtte lokaliseringer konsentrerer vi i denne høringsuttalen oss om alternativene Brattøra og Leangen, da vi forutsetter at JBV's konklusjon mht samfunnsøkonomien i de andre to alternativene holder.

Vår interesse i saken er så vel av transportfaglig som av byutviklingsmessig karakter. Våre vurderinger er fra vårt transportfaglige ståsted basert på de paralleller vi ser mellom persontrafikk og godstrafikk. Det handler i begge tilfeller om å etablere forutsetninger for effektiv logistikk. Et av kjerneelementene for å oppnå dette er mulighetene for samordning av transport. Et av suksesskriteriene for en slik effektivitet mener vi er bruk av knutepunkter, dvs samlokalisering som muliggjør direkte omlasting/omstigning for gods/passasjerer. Ved en lokalisering av fremtidig godsterminal på Brattøra kan omlasting ivaretas både mellom tog, bil og båt. Det siste er aktualisert ut fra interesse fra svensk side om skipning av gods fra Sverige ut fra Trondheim Havn via bane.

Vi ser også en miljømessig betenkelighet i at Trondheim ved en evt opprettelse av en ny godsterminal på Leangen faktisk vil få spredt godsaktivitetene fremfor å samle disse, og på den måten få økt samlet transportarbeid innen kommunen. Betenkeligheten med etablering på Leangen forsterkes ytterligere med hensyn til støy og uro fra terminalen, og evt. andre tilstøtende transportetableringer, mot nærliggende boligområder og næringsvirksomhet.

Brattøra har i "all tid" hatt denne type virksomhet, en aktivitet som naturlig hører hjemme sammen med havne-, terminal- og lagerdrift. Dette gjelder både logistikkfaglig vurdert og byutviklingsfaglig vurdert. Derfor er det heller ikke boliger i umiddelbar nærhet. Leangen-alternativet ivaretar, etter vårt syn, ingen av disse hensynene.

I konsekvensutredningen sies det at dagens terminal på Brattøra ikke er en godsterminal for fremtidig godstrafikkvekst, og at Leangen vil være en mer attraktiv beliggenhet for nyetablering med tanke på å ta høyde for ekspansjon. Det kan stilles spørsmål ved forutsetningen om 50% økning av transportert godsmengde på bane. Denne forutsetningen bidrar til JBV's konklusjon om at en Brattøra-terminal ikke kan dimensjoneres stor nok. Utviklingen har i lang tid vist at gods med tog taper terreng i forhold til bil. Vi setter også et spørsmål ved om det i konsekvensutredningen er blitt tatt tilstrekkelig hensyn til at det samtidig med en mulig økt godsomsetning også må regnes inn effekter som følge av økt effektivisering i hele logistikk-kjeden inklusive godshåndteringen. Dette kan i sin tur virke dempende på behovet for større arealer.

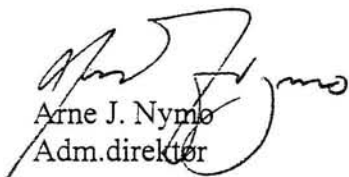
Vi ser at i det kapitlet som tar for seg transportavvikling (5.10) herunder transportkapasitet i lokaliseringsområdene, er det tatt utgangspunkt i og tallfestet samfunnsøkonomisk nytte ut fra etableringen av en Nordre avlastningsveg. Denne forutsetningen er TT svært uenig i ettersom vi mener at etableringen av en Nordre avlastningsveg vil stimulere til en videre økning av personbiltrafikken. Dette mener vi på ingen måte er forenlig med de erklærte satsinger på kollektivtrafikk som er gjort både av lokale og sentrale myndigheter, og lokalt vedtatte mål om 50% vekst i antall kollektivreisende i Trondheim.

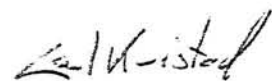
TT mener at fremføringen av biltrafikk til godsterminalen godt kan løses ved å lede tungtrafikk sørfra via Omkjøringsvegen og deretter via E6 Øst, uten å komme i konflikt med verken boligområder eller annen trafikk langs smale gater i Midt-byen. Den miljølempen som måtte oppstå som følge av en noe lengre veg for tungtrafikken til terminalen via Omkjøringsvegen, oppveies langt av at lastebiler ikke stamper i kø gjennom Midt-byen på bekostning av for eksempel kollektivtrafikken.

På bakgrunn av disse vurderinger anbefaler TT at godsterminal i Trondheimsregionen også i fremtiden blir lokalisert til Brattøra.

Vår anbefalte vegløsning i Trondheim innebærer at vi får et kapasitetssterkt vegnett både for gods- og personbil som i stor grad er basert på allerede utbygde Omkjøringsvegen. Dette vegnettet i kombinasjon med en gjennomkjøringsavgift i Midt-byen, og et attraktivt kollektivtilbud vil forbedre miljøet i Midt-byen dramatisk. Denne transportløsningen bidrar til å holde byen "åpen mot vannet", slik de fleste ønsker uten en vegbarriere verken på bakken eller i luften. I tillegg frigjøres offentlige midler på opp i mot en milliard kroner.

Med vennlig hilsen  
AS TRONDHEIM TRAFIKKSELSKAP

  
Arne J. Nymo  
Adm. direktør

  
Carl Kvistad  
Leder planavd.

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                       |          |           |
|-----------------------|----------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> |          | kass.kode |
| 01 SEPT. 1999         |          |           |
| Sak/Doknr:...         | 96/12655 |           |
| Arkivbet.             | i 732.4  |           |

(147)

## Ny godsterminal for trondheimsregionen - høring av konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven

### *Innledning*

Vi viser til høringsutsendelse av 22.06.1999.

Vårt samlede inntrykk er at det er gjort et omfattende og godt arbeid med konsekvensutredningen. Mange deltema er svært grundig behandlet. Vi savner imidlertid en del dokumentasjon på et par vesentlige områder, særlig når det gjelder godsprognoser og økonomi.

Det vil som regel kunne stilles spørsmål ved en slik konsekvensutredning, nesten uansett hvor grundig den er. Fra pressen kjenner vi til at dette er gjort, f eks når det gjelder støy. Trass i dette, og trass i at vi som nevnt kunne ønsket oss noe grundigere utredninger/dokumentasjon på et par punkt, mener vi det foreliggende materiale er godt nok til å avklare lokaliseringen av framtidig godsterminal. Vår klare konklusjon er at den fortsatt bør ligge på Brattøra. Begrunnelse for dette framgår av det følgende. Der er det også gitt noen synspunkt på videre planarbeid.

### *Samferdselspolitiske signaler peker i retning av Brattøra*

KU-rapporten viser til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, til stortingsmeldinger fra 1995-96 og 1996-97 om grunnlaget for samferdselspolitikken, til Norsk jernbanepplan 1998-2007 og til Nasjonal transportplan 2002-2011. Etter vår oppfatning legger alle disse vekt på å legge til rette for økt bruk av kombinerte transport mellom sjø og jernbane. Dette vil helt klart være lettere å få til dersom jernbaneterminalen ligger i nær tilknytning til havna. Selv om kombinerte transport mellom sjø og jernbane har lite omfang i dag, skal en ikke se helt bort fra at det vil kunne øke i framtiden.

### *Godsprognoser*

Vi kjenner ikke TØI's godsprognose og grunnlaget for denne. Umiddelbart virker det optimistisk med 50 % økning de neste 30 år i lys av at godsmengdene har vært omtrent konstante de siste 20-30. Selv om det er sterke politiske ønsker om å overføre godstransport fra veg til bane (i alle fall så lenge man beveger seg på et uforpliktende og relativt lite konkret nivå), er det et godt stykke derfra og til konkrete beslutninger om å investere flere hundre millioner kroner basert på en jevn økning av godsmengdene i årene framover.

I KU-rapporten (s 7) framholdes det da også at det er betydelig usikkerhet i godsprognosene pga framtidig avgiftspolitik, tillatt lengde på vogntog, trender innenfor godstrafikk (utvikling i retning av stadig mindre og hyppigere forsendelser) og tilgang til markedet for nye aktører. Vi er i høyeste grad enige i dette. Samtidig mener vi at dette er et avgjørende argument for at godsterminalen fortsatt bør ligge på Brattøra. Her bør det være mulig å utvikle terminalen gradvis i takt med behovet. Dermed slipper man å foreta en stor engangsinvestering som det er risiko for vil være feil. Dersom man gjennomfører investeringen og godsprognosen viser seg å svikte, må regningen etter alt å dømme dekkes av skattebetalerne. Det vil neppe være mulig å øke inntektene i særlig grad ved prisøkning pga trafikkbortfall.

En mer gradvis utvikling av terminalen bør også være lettere å innpasse i Jernbaneverkets totale investeringsprogram, hvor mange prosjekt konkurrerer om begrensede midler.

Når det gjelder den generelle utvikling, i godstrafikken med jernbane, er vi enige i at dens konkurransefortrinn ligger i transport av store volum over lange avstander, f eks mellom Trondheim og Oslo, Bodø/Fauske og eventuelt enkelte større destinasjoner i Sverige. På mellomliggende destinasjoner bør det være uaktuelt med skifting av jernbanevogner, containertransport eller frakt dør til dør vil være bedre.

Vi er også enige i at containertransport og CX-tog fortsatt vil få økt betydning på bekostning av tradisjonell vognlast. Enkeltvogner til og fra industrispor er en komplisert og dyr håndteringsmåte, og bruk av industrispor er da også nesten forsvunnet. Vi kan for øvrig ikke se at det finnes særlig mange aktuelle brukere av systemtog i Trondheims-området og er derfor ikke enig i at slike tog har potensiale for økning på sikt, slik det antas i KU-rapporten (s 21).

#### ***En terminal på Brattøra bør kunne bli funksjonsdyktig***

Jernbaneverket ser ut til å legge stor vekt på de driftsmessige fordelene ved en gjennomkjøringsterminal. Imidlertid kan vi ikke se at disse blir dokumentert særlig godt i KU-rapporten. Ifølge denne gir Brattøra bedre bedriftsøkonomi for transportørene enn Leangen (s 87).

Etter vår oppfatning vil moderne metoder og utstyr for godshåndtering innebære at en kan redusere på de ideelle kravene til areal og til lengde på lastegater uten at det går ut over terminalens effektivitet i vesentlig grad. En mer effektiv styring av vognbevegelsene vil trekke i samme retning. Vi tror også utviklingen vil gå i retning av mindre behov for rangering av vogner ved at trafikken konsentreres om færre destinasjoner, og ved at vognlasttrafikk får redusert betydning i forhold til containertrafikk.

Spor for hensetting av vogner bør uansett lokaliseres til andre steder enn på selve terminalområdet, hvor det er trangt om plassen.

En skal heller ikke se bort fra at det er mulig å få til effektivitetsgevinster når terminalene for jernbane- og sjøtransport er lokalisert i direkte tilknytning til hverandre, bl a gjennom samordnet bruk av arealer og utstyr.



Vi er ikke uten videre enige i at det er dårlige muligheter for framtidig utvidelse og for å lokalisere samlastere på Brattøra. Dette bør vurderes nærmere gjennom en revisjon av kommunedelplanen for området. Bl a kan det tenkes innvinning av nye arealer gjennom utfylling i sjøen.

#### ***Ikke prissatte konsekvenser peker klart i retning av Brattøra***

Bakgrunnen for dette er særlig de nærmiljømessige ulemper av å etablere en ny godsterminal på Leangen. Vi vil spesielt peke på støysituasjonen, hvor man er svært langt unna å oppfylle gjeldende retningslinjer for industristøy. Det synes ikke være tilstrekkelig grunn til å bryte retningslinjene, og dermed fare for at det ikke vil bli gitt konsesjon for etablering på Leangen, når det finnes et fullgodt alternativ på Brattøra.

I KU-rapporten hevdes det at Brattøra har negative konsekvenser for landskapsbilde/visuelt miljø og gang- og sykkeltrafikk. Bakgrunnen for dette er virkningen av brukonstruksjoner for veganlegg over terminalområdet og økte veglengder og høydeforskjeller for gang- og sykkeltrafikken. Vi er ikke så sikre på at dette trenger å være tilfelle. Det bør foretas en ny gjennomgang av vegsystemet der en vurderer nye traseer og økt bruk av kulvertløsninger. For gang- og sykkeltrafikken kan det f eks være aktuelt å vurdere forlengelse av den eksisterende kulverten ved jernbanestasjonen og/eller adkomst via ei ny gangbru ved Ravnkloa.

#### ***Hensynet til Nordre avlastningsveg***

Vi er enige i at det er et viktig moment dersom bygging av Nordre avlastningsveg blir vesentlig billigere ved at terminalen flyttes fra Brattøra. Imidlertid er det vårt inntrykk at de foreliggende planer for vegen basert på flytting av terminalen ikke er gode mht forbindelse til E6 Øst og betjening av nordøstre deler av Midtbyen. Kanskje bør det foretas en ny gjennomgang av vegsystemet i området, se for øvrig kommentarene vedr landskapsbilde/visuelt miljø ovenfor. Det er ikke umulig at en slik gjennomgang kan gi løsninger der kostnadene i mindre grad avhenger av godsterminalens lokalisering.

#### ***Byplanargumentet kan diskuteres***

Et hovedargument for å flytte terminalen til Leangen, synes å være de muligheter som åpner seg for alternativ bruk av de frigjorte arealene på Brattøra. Jernbaneverkets inntekter fra salg av slike arealer er også tatt med i beregningene av samfunnsøkonomi. Trondheim kommune har anslått at en byutvikling på frigjort areal på Brattøra vil kunne innebære etablering av 2000 arbeidsplasser, samt gjenskape Midtbyens kontakt med sjøen på en bedre måte.

Etter vår oppfatning er det diskutabelt om en byutvikling på Brattøra vil bedre *Midtbyens* kontakt med fjorden. Vi vil hevde at Kanalen og jernbanen vil utgjøre en så sterk barriere at de to områdene vil bli adskilte bydeler. Midtbyens kontakt med sjøen vil fortsatt være Kanalen.

Likevel kan det uansett betraktes som positivt med en ny bydel på Brattøra med kontakt med fjorden. Transportmessig vil det utvilsomt være fordelaktig ut fra de gode mulighetene for betjening med kollektivtrafikk.

Imidlertid vil det også være andre sider ved en byutvikling på Brattøra avhengig av den type arbeidsplasser som etableres. Hvis det i stor grad blir kontorarbeidsplasser med liten publikumsattraktivitet, kan det være fare for at området vil framstå som en "kontorørken". Dersom man

på den annen side prøver å øke attraktiviteten gjennom å etablere handels- og servicevirksomhet, kan det være fare for at man skaper en konkurrent som vil svekke Midtbyen på en uheldig måte.

Det kan også hevdes at i byplansammenheng er den naturlige lokalisering av jernbanens godsterminal på Brattøra i nær kontakt med havna og i tråd med overordnede samferdselspolitiske signaler. Det virker da ulogisk å bruke som et argument for å flytte slike funksjoner bort fra området, at man i stedet ønsker å bruke det til andre byutviklingsformål.

### *Oppsummering*

Som nevnt innledningsvis, er vår klare konklusjon at jernbanens godsterminal fortsatt bør ligge på Brattøra. Vi foreslår at kommunedelplanen for havna revideres gjennom en samordnet planlegging av terminalfunksjoner for jernbane- og sjøtransport, der en også vurderer framtidig utvidelse, samt ønskelighet av og muligheter for lokalisering av samlastere, bl a gjennom ytterligere utfylling i sjøen.

Vegsystemet i området bør avklares så raskt som mulig uten å avvente revisjon av kommuneplanen.

Vennlig hilsen  
SCC TRAFIKON AS



Terje Norddal

# NOTAR ADVOKAT AS

Medlemmer av Den Norske Advokafforening



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Vår ref.  
NSB-saken AS/hr

Deres ref.  
96/12655 i 732.4

Trondheim,  
31.8.1999

Ansv. advokat: Asgeir Sæther

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN – LEANGENALTERNATIVET

### 1. Innledning

I det følgende vil det bli gitt merknader til den konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven som ble utsendt ved brev av 22.6.1999. Merknadene i det følgende gis på vegne av en betydelig andel av næringslivet på Leangen/Lade-området. Dette gjelder næringsdrivende som direkte eller indirekte vil bli berørt av utbyggingen.

./ Som eget vedlegg følger en oversikt over de firma som har gitt sin tilslutning til uttalelsene. I det vesentlige gjelder dette de samme som også ga sin tilslutning til de merknader som ble gitt til den utredning som forelå i 1996 og det supplerende materialet som ble gitt ut samme år. Jeg viser til tidligere felles uttalelser av 7.5.1996 og 8.8.1996.

I tillegg er det på vegne av flere av bedriftene tidligere gitt egne uttalelser med hensyn til konkrete punkter for den aktuelle bedrift. Dette vil også være aktuelt i forhold til den utredning som nå foreligger.

**Trondheim:**  
Osloveien 15  
Postboks 6091 Sluppen  
7434 Trondheim  
Telefon: +47 73 83 33 50  
Telefax: +47 73 83 33 51

**E-mail:**  
advokat@notar.no  
**Internett:**  
<http://www.notar.no/>

**Advokater:**  
Asgeir Sæther  
Morten K. Andersen  
Torkild Husby  
Thomas Meidell Løsnes  
Unni Sandøy  
Leif A. Storvik  
Preben Høst  
Rune Torske  
David Hilton  
Svein Å. Bergset  
Øystein Hansen  
Per Ole Møystad  
Geir Skivik  
Espen Næsheim

**Adv. fm.:**  
Erik Fjeld  
Kjell Steffner  
Sverre Chr. Stoltz  
Olav Føllesdal  
Espen Juul Haugan  
Line Pettersen  
Kåre Klausen  
Knut Fiane  
Trond Kiplesund  
Ivar Hillestad  
Gunnar Angaard

**Foretaksregisteret:**  
NO 971 583 819

**Member of:**

INTEGRATED  
ADVOCACY  
GROUP **I A I G** INTERNATIONAL

Oslo:  
Osloveien 159  
Postboks 5222 Majorstua  
03 Oslo  
Telefon: 22 93 38 50  
Telefax: 22 93 38 51

**Bergen:**  
Bryggen 15  
Postboks 603  
5001 Bergen  
Telefon: 55 55 97 70  
Telefax: 55 55 97 97

**Stjørdal:**  
Kjøpmannsgate 8  
Postboks 261  
7501 Stjørdal  
Telefon: 74 82 93 00  
Telefax: 74 82 93 10

**Tromsø:**  
Grønneggt. 48  
Postboks 455  
9001 Tromsø  
Telefon: 77 60 39 00  
Telefax: 77 60 39 40

**Sandnes:**  
Soloveien 3  
Postboks 660  
4300 Sandnes  
Telefon: 51 60 98 00  
Telefax: 51 60 98 01

**Kristiansand:**  
Gyldenløvesgt. 1  
4611 Kristiansand  
Telefon: 38 17 85 00  
Telefax: 38 17 85 01

**Haugesund:**  
Strandgt. 147  
Postboks 326  
3501 Haugesund  
Telefon: 52 70 20 50  
Telefax: 72 70 20 69

Jeg understreker også innledningsvis at merknadene i det følgende vil være basert på de spesielle virkninger for næringslivet. Fortsatt er det imidlertid slik at det generelt oppleves som fullstendig meningsløst å plassere terminalanlegget på et enormt område lett synlig i terrenget. Også næringslivet ser det som helt meningsløst å plassere et slikt anlegg i et unikt og vakkert landskapsområde.

## 2. Saksbehandlingen

Også i den utredning som nå foreligger og temarapportene har Jernbaneverket åpenbart bevisst unnlatt å ta med i vurderingen helt vesentlige konsekvenser for næringslivet.

Spesielt gjelder dette i forhold til de samfunnsøkonomiske konsekvenser. Eksempelvis har Jernbaneverket heller ikke denne gang på noen måte tatt med i vurderingen de arealmessige konsekvenser som er en følge av behovet for samlastningsterminaler. I andre sammenhenger har man imidlertid forutsatt at slik samlastning skal skje.

Et annet vesentlig forhold i saksbehandlingen er at IKEA-etableringen overhodet ikke er hensyntatt i vurderingen av de trafikale forhold. Dette til tross for at man nødvendigvis må ha inngående kjennskap til konsekvensene i og med at samme firma er benyttet som konsulenter med hensyn til trafikale forhold både i forhold til IKEA-etableringen og av Jernbaneverket i denne utredningen. Det er da bemerkelsesverdig at så vidt dramatiske, kjente endringer i trafikkbildet overhodet ikke hensyntas i vurderingen.

Det ovenstående er kun to, kjente eksempler på mangler av vital betydning i den utredning som nå foreligger. Fortsatt er det dermed slik at det i forhold til næringslivet enten fullstendig mangler, eller i hvert fall er særdeles mangelfull utredning på helt avgjørende punkter.

Det er igjen påtakelig at Jernbaneverket har endret forutsetningene uten at det foreligger dokumentert eller sannsynliggjorte faktiske endringer som skulle tilsi slike endringer. På nytt ser man at forutsetningene endres for å tilpasses den løsning Jernbaneverket i forkant ønsker. Man finner frem til såkalte tendenser som passer for anledningen og legger fram disse som vitterlige kjensgjerninger. Det er bemerkelsesverdig at slike forutsetninger er endret på helt vesentlige punkter siden

utredningene i 1996, godt tilpasset de ømme punktene i tidligere utredninger, for eksempel når det gjelder trafikkutviklingen og transportmengden.

### 3. Trafikale forhold

Det er fra vår side både i notat av 7.5.1996 og 8.8.1996 gitt uttrykk for sterk bekymring med hensyn til den økte trafikkbelastning og konsekvensene av denne.

Det er i temarapporten for byutvikling, areal og transport på s. 152 lagt til grunn at dette utbyggingsalternativet ikke vil ha noen innvirkning på trafikkavviklingen. Selv med de nedjusterte (tilpassede) tallgrunnlag som nå anvendes, er dette uforståelig for brukerne av dagens veinett på Leangen. Allerede nå er det periodevis store problemer med trafikkavviklingen. Når det da legges til grunn at den økte aktivitet skal skje uten noen som helst utbygging av veinettet er det umulig å forstå logikken. Når dette igjen sammenholdes med at man her opererer med sterkt nedjusterte tall, hvilket er nok en indikasjon på at man undervurderer det fremtidige behov, er det betydelig engstelse i næringslivet for at man vil få kaotiske situasjoner ganske umiddelbart.

Som allerede nevnt ovenfor, er det i tillegg overhodet ikke hensyntatt hvilke konsekvenser IKEA-etableringen vil få. Det er åpenbart at denne vil medføre sterk økning i trafikkbelastningen og det er utilbørlig overhodet ikke å ta denne kjente faktor med i de kalkylene som nå foreligger.

Fortsatt er det også slik at fagfolkene i Statens Vegvesen fastholder sin kritikk av Leangelternativet og de konsekvenser som Jernbaneverket legger til grunn.

Jernbaneverket har i sin temarapport om utvikling, areal og transport på s. 102-103 selv pekt på helt vesentlige faktorer som ikke er vurdert, for eksempel det forhold at man har forutsatt at Linjegods, Tollpost-Globe og Posten etablerer seg på terminalområdet. Konsekvensen av dette er ikke tatt inn i vurderingen. Igjen har man et eksempel på betydelige konsekvenser som man ganske enkelt sier ikke er tatt med i vurderingen og dermed heller ikke er tatt inn som en faktor i den konklusjon som trekkes.

#### 4. Arealbehov

Det er i temarapporten om byutvikling, areal og transport på s. 73 korrekt lagt til grunn at tiltaket vil gi økt etterspørsel etter næringsstomter i området. Det er i rapporten på flere plasser også forutsatt betydelig samlasting og samlastingsarealer. På s. 76 i rapporten er det imidlertid ganske enkelt lagt inn som en forutsetning at erverv av slike arealer ikke innarbeides som en del av tiltaket.

Det er med andre ord igjen slik at det i de planer som foreligger ikke blir tatt hensyn til helt vesentlige faktorer av betydning for de næringsdrivende som er etablert i området. Det konkluderes ganske enkelt på s. 76 med at det ikke foreligger alternativer på Leangen som sikrer arealer for å etablere private samlastere.

Det er ganske enkelt lagt til grunn at dette er forhold som de private næringsdrivende selv må ordne opp i, og det er ikke inntatt i de samfunnsøkonomiske kalkyler hvilke konsekvenser dette skal få. Med andre ord legger igjen Jernbaneverket til grunn at verken de næringsdrivende i Leangen-området eller andre næringsdrivende som har behov for samlastereareal på området skal gå inn i de samfunnsøkonomiske kalkyler. Det er her tatt opp helt avgjørende faktorer som det er grovt utilbørlig bare fullstendig å overse.

De eneste arealer man har kunnet peke på er relativt små arealer som i dag eies og det i høyeste grad er behov for i de private virksomheter som eksisterer i området.

Det er heller ikke i konsekvensutredningen hensyntatt overhodet behov for parkering og oppstillingsareal utenfor terminalområdet. I praksis viser det seg i dag at det er behov for svært store arealer også for dette formål. Det er her tilstrekkelig å vise til erfaringene fra dagens anlegg på Brattøra hvor det er en stor mengde biler til en hver tid utenfor terminalområdet. Det er ingen grunn til å anta at dette behovet skulle bli mindre i fremtiden.

Det er i denne sammenheng også påtakelig at det for så vidt gjelder eksisterende virksomheter i området legges til grunn en fullstendig statisk situasjon. En rekke av de virksomheter som nå har tilhold her har behov for arealer, både de som de i dag har rådighet over og også ytterligere arealer for å kunne vokse og utvikle seg som planlagt. For flere av bedriftene er det til og med slik at valget står mellom å kunne

disponere ytterligere arealer i sitt nærområdet, og i hvert fall de arealer som man i dag har rådighet over, eller å nedbygge eller flytte hele virksomheten.

Igen har det ikke vært tatt noen som helst kontakt fra Jernbaneverket i denne sammenheng for å avklare hvilke konsekvenser dette vil ha for de næringsdrivende i området på kort og lang sikt. For Trondheim kommune vil dette klarligvis dreie seg om en stor mengde arbeidsplasser som man ikke uten videre kan la være å ta med i en vurdering av konsekvensene ved en slik etablering.

Dersom det skulle være slik at samlasterarealet må legges på Heimdalsiden, vil dette måtte føre til konsekvenser også i de trafikkbildet man legger til grunn, jfr. ovenfor. I følge Jernbaneverket ligger flertallet av kundene på Leangen-siden. Dersom dette skulle være rett, vil man dermed få en betydelig tur/retur transport fra kunden på Leangen til et eventuelt samlastingsareal på Heimdal og deretter retur til Leangen. Heller ikke en slik vesentlig faktor er inntatt i vurderingen.

Realiteten i det hele er at det i området ikke er annet disponibelt areal av betydning enn Rotvollskogen. Jernbaneverket har sett at det vil være politisk umulig å legge beslag på deler av dette området. Derfor legges det nå frem planer som ikke berører dette området, mens realiteten er at det i en fremtidig utvikling ganske umiddelbart ikke vil være mulig å komme utenom en anvendelse av dette arealet ved en eventuell utbygging på Leangen-siden.

## 5. Støyproblematikk

Ytterligere et forhold som ikke kan ses drøftet i konsekvensutredningen er støyproblematikken i forhold til næringsdrivende.

Generelt vil det med det planlagte anlegg være betydelig næringsvirksomhet umiddelbart inntil anlegget. Det vil da nødvendigvis måtte utredes i hvilken utstrekning det her kan påregnes støy av en karakter som går ut over arbeidsmiljøet. Arbeidstilsynet bør kobles inn i denne del av utredningen.

Det er videre godt mulig at støyproblematikken også er av en slik karakter at den kommer i strid med forurensningslovens bestemmelser, jfr. forurensningslovens § 7 flg., som i henhold til lovens § 1, jfr. § 5, 1. ledd må antas å komme til anvendelse. Det kan ikke ses at noen av disse problemstillinger er berørt i de utredninger som pr. i dag er utarbeidet. Det vises i den anledning til forurensningslovens kap. 3,

nærmere bestemt § 13. I henhold til den sistnevnte bestemmelse må det anses å foreligge en plikt til å foreta konsekvensanalyse også på dette punkt i nærværende sak.

## 6. Grunnforhold

I store deler av det området som her er planlagt benyttet, er det fra gammelt av en fyllplass. Under denne fyllplassen er det i betydelig utstrekning kvikkleire.

Det kan ikke ses nærmere utredet på hvilken måte dette vil kunne påvirke eksisterende bygningsmasse når denne vil bli utsatt for den mengde og omfang av vibrasjoner som det her er tale om.

I de utredninger som foreligger, fremgår det ikke på noe punkt at Institutt for geoteknikk på NTNU har vært koblet inn. Det er der sakkunnskapen og også en viss lokal kunnskap om dette området ligger. Det er bemerkelsesverdig at sakkyndige uttalelser om disse spørsmål ikke er innhentet fra instituttet.

## 7. Sluttmerknader

Det fremlagte materialet innebærer for næringslivet ingen endringer på vesentlige punkter i forhold til det som tidligere er utredet. Alle de ankepunkter som tidligere er gjort gjeldende mot en utbygging på Leangen-siden står dermed fast.

De eneste endringer av betydning som fremgår av materialet, er de tilpasninger Jernbaneverket åpenbart har gjort i sine forutsetninger for å få premissene til å stemme med fasiten.

Den klare konsekvens av en etablering på Leangen-siden er at det i relativt nær fremtid vil være behov for å gjøre bruk av betydelige deler av Rotvollskogen. Ved en ærlig utredning ville dette ha vært lagt frem for politikerne slik at man får tatt beslutninger på et noenlunde riktig faktisk grunnlag.

Som det er pekt på tidligere fra vår side er Jernbaneverket selvsagt klar over at når terminalen først er etablert, vil det ikke være mulig å hindre Jernbaneverket å tilegne seg de områder man måtte ha behov for. Det er imidlertid ureddelig å legge en plan for utbygging på klart uriktig faktisk grunnlag i den hensikt å få gjennomtvunget en beslutning som vil føre til andre og langt mer dramatiske



konsekvenser enn det man har opplyst om.

Konklusjonen er at de fremlagte utredninger ikke endrer sakens stilling på noe vesentlig punkt i forhold til de utredninger som forelå i 1996.

Med hilsen

Notar Advokat AS



Asger Sæther

advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61

| navn                              | adresse                   | post                     | ref                                |
|-----------------------------------|---------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| AGA AS                            | Haakon VII'sgt. 12        | 7041<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Beach Mountain AS                 | Leangenveien 7            | 7044<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Bilcentrum AS                     | Leangen Alle 2            | 7044<br>TRONDHEIM        | Att: John Wold                     |
| Wedco AS                          | 7005<br>TRONDHEIM         | Att: Hans Jørgen<br>Wedø |                                    |
| Bygg Gross Trondheim<br>AS        | Haakon VII'sgt. 11        | 7041<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Coca Cola Drikker AS              | Postboks 143              | 7071<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Dillner & Co. AS                  | Haakon VII sgt. 23        | 7041<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Elektrosystemer AS                | Haakon VII's gt. 27       | 7041<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Falkenborg Gård                   | Thonning<br>Owesensgt. 26 | 7044<br>TRONDHEIM        | Att: Jens Fredrik von<br>der Lippe |
| Fjeldseth AS                      | Haakon VII's gt. 27       | 7041<br>TRONDHEIM        | Att: Jan Fjeldseth                 |
| Flisekompaniet AS                 | Haakon VII's gt. 19       | 7041<br>TRONDHEIM        | Att: Aspø/Eriksen                  |
| Florum Leuten Frøhandel<br>AS     | Thonning<br>Owesensgt. 24 | 7044<br>TRONDHEIM        | Att: Jan Udbye                     |
| Glassmester K. Larsen &<br>Co. AS | Thonning<br>Owesensgt. 36 | 7044<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Hakon Distribusjon Nord<br>AS     | 7005<br>TRONDHEIM         | Att: Roar Olsen          |                                    |
| Hakon Nord AS                     | 7005<br>TRONDHEIM         | Att: Lars Sjømo          |                                    |
| Ica Meny Nord AS                  | Postboks 3918<br>Leangen  | 7002<br>TRONDHEIM        |                                    |
| Julius Maske AS                   | Lade Alle 61              | 7041<br>TRONDHEIM        | Att: Harry Nesset                  |

| navn                            | adresse                   | post              | ref                  |
|---------------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Leangen Trafikksenter AS        | Thonning<br>Owesensgt. 39 | 7044<br>TRONDHEIM |                      |
| Leangen Treningscenter<br>AS    | Leangenveien 10           | 7044<br>TRONDHEIM | Att: Bjarne Kosberg  |
| Møller Bil AS                   | Haakon VII's gt. 25       | 7041<br>TRONDHEIM | Att: Terje Hansen    |
| Nilsson Trelast AS              | Haakon VII's gt. 29       | 7041 Trondheim    | Att: Axel Nilsson    |
| NKL/Trondos                     | Haakon VII's gt. 9        | 7005<br>TRONDHEIM | Att: Ole Lefstad     |
| Ringve Museum                   | Lade Alle 60              | 7041 Trondheim    |                      |
| Rishaug Maskin AS               | Haakon VII's gt. 23<br>C  | 7041 Trondheim    | Att: Harry Rishaug   |
| AS Rockwool                     | Leangen Alle 1            | 7041 Trondheim    | Att: Asbjørn Rønning |
| Skilt og Reklame AS             | Leangenveien 10           | 7044 Trondheim    | Att: Olav Gjønnes    |
| Strindheim Bil AS               | Haakon VII's gt. 27       | 7044 Trondheim    |                      |
| Strindheim Trykkeri AS          | Thonning<br>Owesensgt. 36 | 7044<br>TRONDHEIM |                      |
| Gunnar T. Strøm AS              | Haakon VII's gt. 15       | 7041<br>TRONDHEIM | Att: Ove Rygg        |
| Thonning Owesensgt. 22<br>AS    | Thonning<br>Owesensgt. 22 | 7044<br>TRONDHEIM |                      |
| Tiller AS                       |                           | 7495<br>TRONDHEIM | Att: Ragnvald Tiller |
| Tinnen Bil AS                   | Thonning<br>Owesensgt. 38 | 7044<br>TRONDHEIM |                      |
| Trondhjem Preserving AS         | Østmarkveien 6            | 7040<br>TRONDHEIM | Att: Robert T. Strøm |
| Trøndelag<br>Margarinfabrikk AS | Lade Alle 73              | 7041<br>TRONDHEIM | Att: Terje Norum     |
| Wist Personbil AS               | Haakon VII's gt.<br>8/10  | 7041<br>TRONDHEIM | Att: Aune            |



# 1 NOTAR ADVOKAT AS

Medlemmer av Den Norske Advokatforening



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999       |           |
| Sak/Doknr. 96/12655 | 8         |
| Arkivbet. 7324      |           |

Trondheim:  
Osloveien 15  
Postboks 6091 Sluppen  
7434 Trondheim  
Telefon: +47 73 83 33 50  
Telefax: +47 73 83 33 51

Vår ref.  
NSB-SAKEN AS/cm

Deres ref.

Trondheim,  
01.09.1999

E-mail:  
advokat@notar.no  
Internett:  
<http://www.notar.no/>

Ansv. advokat: Asgeir Sæther

**Advokater:**  
Asgeir Sæther  
Morten K. Andersen  
Torkild Husby  
Thomas Meidell Lønes  
Unni Sandøy  
Leif A. Storvik  
Preben Høst  
Rune Tørske  
David Hilton  
Svein Å. Bergset  
Øystein Hansen  
Per Ole Møystad  
Geir Skivik  
Espen Næsheim

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN – LEANGENALTERNATIVET

Jeg viser til brev vårt brev av 31.08.1999 vedrørende ovennevnte, og vil i den anledning foreta en supplering av firma som har gitt sin tilslutning til uttalelsene.

| Navn                  | Adresse       | Post         | Ref.           |
|-----------------------|---------------|--------------|----------------|
| Bøndernes Salgslag AS | Tungavn 26    | 7047 TR.HEIM | Knut Solberg   |
| Prior Midt-Norge BA   | Tungavn 28    | 7047 TR.HEIM |                |
| Tine Midt-Norge AS    | Bromstadvn 68 | 7005 TR.HEIM | Stein Aasgaard |

**Adv. fm.:**  
Erik Fjeld  
Kjell Steffner  
Sverre Chr. Stoltz  
Olav Fælledal  
Espen Juul Haugan  
Line Pettersen  
Kåre Klausen  
Knut Fiane  
Trond Kiplesund  
Ivar Hillestad  
Gunnar Angaard

Med hilsen  
Notar Advokat AS

*Catharina Melhus*  
for Asgeir Sæther  
advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61

Foretaksregisteret:  
NO 971 583 819

Member of:

INTEGRATED  
ADVOCACY  
GROUP **IAIG** INTERNATIONAL

Oslo:  
Kirkeveien 159  
Postboks 5222 Majorstua  
0303 Oslo  
Telefon: 22 93 38 50  
Telefax: 22 93 38 51

Bergen:  
Bryggen 15  
Postboks 603  
5001 Bergen  
Telefon: 55 55 97 70  
Telefax: 55 55 97 97

Stjørdal:  
Kjøpmannsgata 8  
Postboks 261  
7501 Stjørdal  
Telefon: 74 82 93 00  
Telefax: 74 82 93 10

Tromsø:  
Grønnegt. 48  
Postboks 455  
9001 Tromsø  
Telefon: 77 60 39 00  
Telefax: 77 60 39 40

Sandnes:  
Solaveien 3  
Postboks 660  
4300 Sandnes  
Telefon: 51 60 98 00  
Telefax: 51 60 98 01

Kristiansand:  
Gvideniøvesgt. 1  
4611 Kristiansand  
Telefon: 38 17 85 00  
Telefax: 38 17 85 01

Haugesund:  
Strandgt. 147  
Postboks 326  
3501 Haugesund  
Telefon: 52 70 20 50  
Telefax: 72 70 20 69



# NOTAR ADVOKAT AS

Medlemmer av Den Norske Advokatforening

JERNBANEVERKET

01 SEPT. 1999

Sak/Doknr. 96/12655

Arkivbet. i 732.4

(146)



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Vår ref.  
NSB-saken AS/cm

Deres ref.

Trondheim,  
31.08.1999

Ansv. advokat: Asgeir Sæther

Trondheim:  
Osloveien 15  
Postboks 6091 Sluppen  
7434 Trondheim  
Telefon: +47 73 83 33 51  
Telefax: +47 73 83 33 5

E-mail:  
advokat@notar.no  
Internett:  
<http://www.notar.no/>

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN

./ Vedlagt følger brev fra advokat Asgeir Sæther vedrørende Heimdalsalternativet, uttalelse på vegne av AS Rockwool, Leangenalternativet, og konsekvenser for Hakon Distribusjon Nord AS.

Med hilsen  
Notar Advokat AS

*Catharina Melnes*  
for Asgeir Sæther  
advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61

Advokater:  
Asgeir Sæther  
Morten K. Andersen  
Torkild Husby  
Thomas Meidell Løsnes  
Unni Sandøy  
Leif A. Storvik  
Preben Høst  
Rune Torske  
David Hilton  
Svein Å. Bergset  
Øystein Hansen  
Per Ole Møystad  
Geir Skivik  
Espen Næsheim

Adv. flm.:  
Erik Fjeld  
Kjell Steffner  
Sverre Chr. Stoltz  
Olav Føllesdal  
Espen Juul Haugan  
Line Pettersen  
Kåre Klausen  
Knut Fiane  
Trond Kiplesund  
Ivar Hillestad  
Gunnar Angaard

Foretaksregisteret:  
NO 971 583 819

Member of:

INTEGRATED  
ADVOCACY  
GROUP IIAIG INTERNATIONAL

Oslo:  
Kirkeveien 159  
Postboks 5222 Majorstua  
0303 Oslo  
Telefon: 22 93 38 50  
Telefax: 22 93 38 51

Bergen:  
Bryggen 15  
Postboks 603  
5001 Bergen  
Telefon: 55 55 97 70  
Telefax: 55 55 97 97

Stjørdal:  
Kjøpmannsgata 8  
Postboks 261  
7501 Stjørdal  
Telefon: 74 82 93 00  
Telefax: 74 82 93 10

Tromsø:  
Grønneg. 48  
Postboks 455  
9001 Tromsø  
Telefon: 77 60 39 00  
Telefax: 77 60 39 40

Sandnes:  
Soloveien 3  
Postboks 660  
4300 Sandnes  
Telefon: 51 60 98 00  
Telefax: 51 60 98 01

Kristiansand:  
Gyldenløvsst. 1  
4611 Kristiansand  
Telefon: 38 17 85 00  
Telefax: 38 17 85 01

Haugesund:  
Strandgt. 147  
Postboks 326  
3501 Haugesund  
Telefon: 52 70 20 50  
Telefax: 72 70 20 69

# NOTAR ADVOKAT AS

Medlemmer av Den Norske Advokatforening



Jernbaneverket Region Nord  
Pirsenteret  
7462 TRONDHEIM

Vår ref.  
NSB-saken AS/hr

Deres ref.

Trondheim,  
31.8.1999

Ansv. advokat: Asgeir Sæther

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN – HEIMDALSLTERNATIVET

### 1. Innledning

På vegne av representanter for næringslivet på Heimdal vil i det følgende bli gitt noen kommentarer til den konsekvensutredning etter plan og bygningsloven som ble utsendt ved brev av 22.6.1999.

Som eget vedlegg følger en oversikt over de firma som gir sin direkte tilslutning til de uttalelser som blir gitt i det følgende.

### 2. Heimdal som vekstområde

Det er også i forhold til tidligere konsekvensutredning redegjort for at Heimdalsområdet har vært og vil komme til å bli det vesentligste vekstområdet for næringslivet i Trondheim kommune. Den faktiske utvikling siden forrige konsekvensutredning i 1996 viser da også at dette stemmer. Samtidig er det slik at det på Heimdal er relativt betydelig arealer tilgjengelig for videre utvikling og nyetableringer.

**Trondheim:**  
Osloveien 15  
Postboks 6091 Sluppen  
7434 Trondheim  
Telefon: +47 73 83 33 5  
Telefax: +47 73 83 33 5

**E-mail:**  
advokat@notar.no  
**Internett:**  
<http://www.notar.no/>

**Advokater:**  
Asgeir Sæther  
Morten K. Andersen  
Torkild Husby  
Thomas Meidell Løsnes  
Unni Sandøy  
Leif A. Storvik  
Preben Høst  
Rune Torske  
David Hilton  
Svein Å. Bergset  
Øystein Hansen  
Per Ole Møystad  
Geir Skivik  
Espen Næsheim

**Adv. flm.:**  
Erik Fjeld  
Kjell Steffner  
Sverre Chr. Stoltz  
Olav Føllesdal  
Espen Jul Haugan  
Line Pettersen  
Kåre Klausen  
Knut Fiane  
Trond Kiplesund  
Ivar Hillestad  
Gunnar Angaard

**Foretaksregisteret:**  
NO 971 583 819

**Member of:**

INTEGRATED  
ADVOCATE  
GROUP

IIAIG

INTERNATIONAL

**Oslo:**  
Kirkeveien 159  
Postboks 5222 Majorstua  
0303 Oslo  
Telefon: 22 93 38 50  
Telefax: 22 93 38 51

**Bergen:**  
Bryggen 15  
Postboks 603  
5001 Bergen  
Telefon: 55 55 97 70  
Telefax: 55 55 97 97

**Stjørdal:**  
Kjøpmannsgata 8  
Postboks 261  
7501 Stjørdal  
Telefon: 74 82 93 00  
Telefax: 74 82 93 10

**Tromsø:**  
Grønnegt. 48  
Postboks 455  
9001 Tromsø  
Telefon: 77 60 39 00  
Telefax: 77 60 39 40

**Sandnes:**  
Solaveien 3  
Postboks 660  
4300 Sandnes  
Telefon: 51 60 98 00  
Telefax: 51 60 98 01

**Kristiansand:**  
Gyldenløvesgt. 1  
4611 Kristiansand  
Telefon: 38 17 85 00  
Telefax: 38 17 85 01

**Haugesund:**  
Strandgt. 147  
Postboks 326  
3501 Haugesund  
Telefon: 52 70 20 50  
Telefax: 72 70 20 69



I tilknytning til konsekvensutredningen i 1996 ble det også dokumentert hvilken utvikling som hadde skjedd i de tre årene fra 1993 til 1996. Der ble det påvist en dramatisk forskyvning av godstransporten fra næringsliv beliggende på Lade/Leangenområdet og til næringsliv beliggende på Heimdal og dets umiddelbare nærhet.

Alt tyder på at denne utviklingen har fortsatt og vil fortsette i tiden fremover.

Det er en kraftig tendens i retning av at bedriftene som benytter NSB som transportmiddel forskyves sørover, eksempelvis

- \* Tine Norske Meierier AS
- \* Asko/Kjeldsberg
- \* Linjegods AS
- \* Coca Cola
- \* E. A. Smith AS
- \* Tybring

I tillegg ligger Posten og Siemens sør for sentrum og det forventes at NKL bygger nytt lager i Heimdalsområdet.

### **3. Praktiske konsekvenser av etablering på Leangen/Lade**

Det bør være kjent for NSB at også terminalen på Brattøra medfører betydelige hindringer for brukere av NSB. Dette gjelder også store brukere. Eksempelvis fraktet TINE Norske Meierier i en rekke år 10-15.000 tonn med NSB. Etter at betjeningen av TINE ble lagt til Brattøra ble regulariteten så dårlig at NSB måtte kuttes ut som transportalternativ. Det ovenstående kun som et eksempel på klare og konkrete konsekvenser av at man ikke bygger ut på Heimdalsiden. Det er betydelig risiko for at store kunder og potensielle kunder av NSB blir nødt til å anvende trailer som transportmiddel selv om man av mange andre årsaker skulle ønske å benytte NSB.

### **4. Forutsetninger i forbindelse med etableringen på Heimdal**

Som påpekt i uttalelse av 9.5.1996 på vegne av næringslivet på Heimdal, har det for svært mange av de som har etablert seg vært en klar forutsetning at NSB's nye

godsterminal skulle bli lagt til Heimdal. Dette er da også uttrykkelig bekreftet av Trondheim bygg og eiendom i høringsuttalelse av 22.4.1996, hvor det fremholdes at nettopp etableringen av NSB er benyttet som salgsargument for eksisterende næringseiendommer på Heggstadmoen.


Det er som tidligere påvist også slik at NSB i forhold til etablerte virksomheter på Heggstadmoen uttrykkelig har bekreftet at ny godsterminal ville bli etablert der. Det har verken fra NSB eller Trondheim kommunes side vært noe som helst reservasjon i denne sammenheng.

## 5. Konklusjon

Det foreligger ingen opplysninger i det foreliggende materialet som forrykker de synspunkter som tidligere er gjort gjeldende av næringslivet på Heimdalsiden. Det fastholdes at det har vært en forutsetning for utviklingen på Heimdalsområdet i en årrekke at etableringen skulle skje der. En etablering på Heimdalsiden vil også styrke utviklingen av det samlede næringsliv i Trondheim.

Med hilsen

Notar Advokat AS



Asger Sæther

advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61

| navn               | adresse           | post                  | ref                      |
|--------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------|
| Linjegods AS       | 7080 HEIMDAL      |                       |                          |
| Adresseavisen AS   | 7080 HEIMDAL      |                       | Att: Knut<br>Nilsen      |
| Norske Meierier AS | 7080 HEIMDAL      | Att: Iver Sylte       |                          |
| Heimdal Sag AS     | Postboks 173      | 7471<br>TRONDHEIM     | Att: Bjørn<br>Grenstad   |
| Fritz Rambech AS   | Heggstadmoen 17   | 7080 HEIMDAL          | Att: Bjørn<br>Øyangen    |
| Tybring-Gjedde AS  | 7005<br>TRONDHEIM | Att: Rolf<br>Granlund |                          |
| Icopal AS          | Postboks 10       | 7080 HEIMDAL          | Att: Jan Are<br>Tevik    |
| E. A. Smith AS     | Heggstadmoen 13   | 7080 HEIMDAL          | Att: Jarle<br>Lysklett   |
| Birkeland AS       | Heggstadmoen      | 7080 HEIMDAL          | Att: Øystein<br>Brostrøm |
| Mellbye AS         | Industriveien 3   | 7080 HEIMDAL          | Att: Jen Petter<br>Aarli |
| Lade Metall AS     | Industriveien 49  | 7080 HEIMDAL          | Att: John<br>Binde       |



# NOTAR ADVOKAT AS

Medlemmer av Den Norske Advokatforening

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | kass.kode |
| 07 SEPT. 1999       |           |
| Sak/Doknr. 96/18455 |           |
| Arkivbet. 1 732.4   |           |



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

**Trondheim:**  
Osloveien 15  
Postboks 6091 Sluppen  
7434 Trondheim  
Telefon: +47 73 83 33 51  
Telefax: +47 73 83 33 5

**E-mail:**  
advokat@notar.no  
**Internett:**  
<http://www.notar.no/>

Vår ref.  
NSB-SAKEN AS/hr

Deres ref.

Trondheim,

7.9.1999

Ansv. advokat: Asgeir Sæther

**Advokater:**  
Asgeir Sæther  
Morten K. Andersen  
Torkild Husby  
Thomas Meidell Løsnæs  
Unni Sandøy  
Leif A. Starvik  
Preben Høst  
Rune Torske  
David Hilton  
Svein Å. Bergset  
Øystein Hansen  
Per Ole Møystad  
Geir Skivik  
Espen Næsheim


## UTTALELSER PÅ VEGNE AV NÆRINGSLIVET PÅ HEIMDALSSIDEN – KORRIGERING AV LISTE

Jeg viser til oversendt brev datert 31.8.1999 på vegne av næringslivet på Heimdal.

Ved en beklagelig feil står Adresseavisen fortsatt på listen over deltakere. Dette er uriktig, og Adresseavisen bes derfor strøket fra listen.

**Adv. f.m.:**  
Erik Fjeld  
Kjell Steffner  
Sverre Chr. Stoltz  
Olav Føllesdal  
Espen Juul Haugan  
Line Pettersen  
Kåre Klausen  
Knut Fiane  
Trond Kiplesund  
Ivar Hillestad  
Gunnar Angaard

Med hilsen  
Notar Advokat AS

  
Asgeir Sæther  
advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61

Kopi. Adresseavisen v/Knut Nilsen

**Foretaksregisteret:**  
NO 971 583 819

**Member of:**

INTEGRATED  
ADVISORY  
GROUP **IIAIG** INTERNATIONAL

**Oslo:**  
Kirkeveien 159  
Postboks 5222 Majorstua  
0303 Oslo  
Telefon: 22 93 38 50  
Telefax: 22 93 38 51

**Bergen:**  
Bryggen 15  
Postboks 603  
5001 Bergen  
Telefon: 55 55 97 70  
Telefax: 55 55 97 97

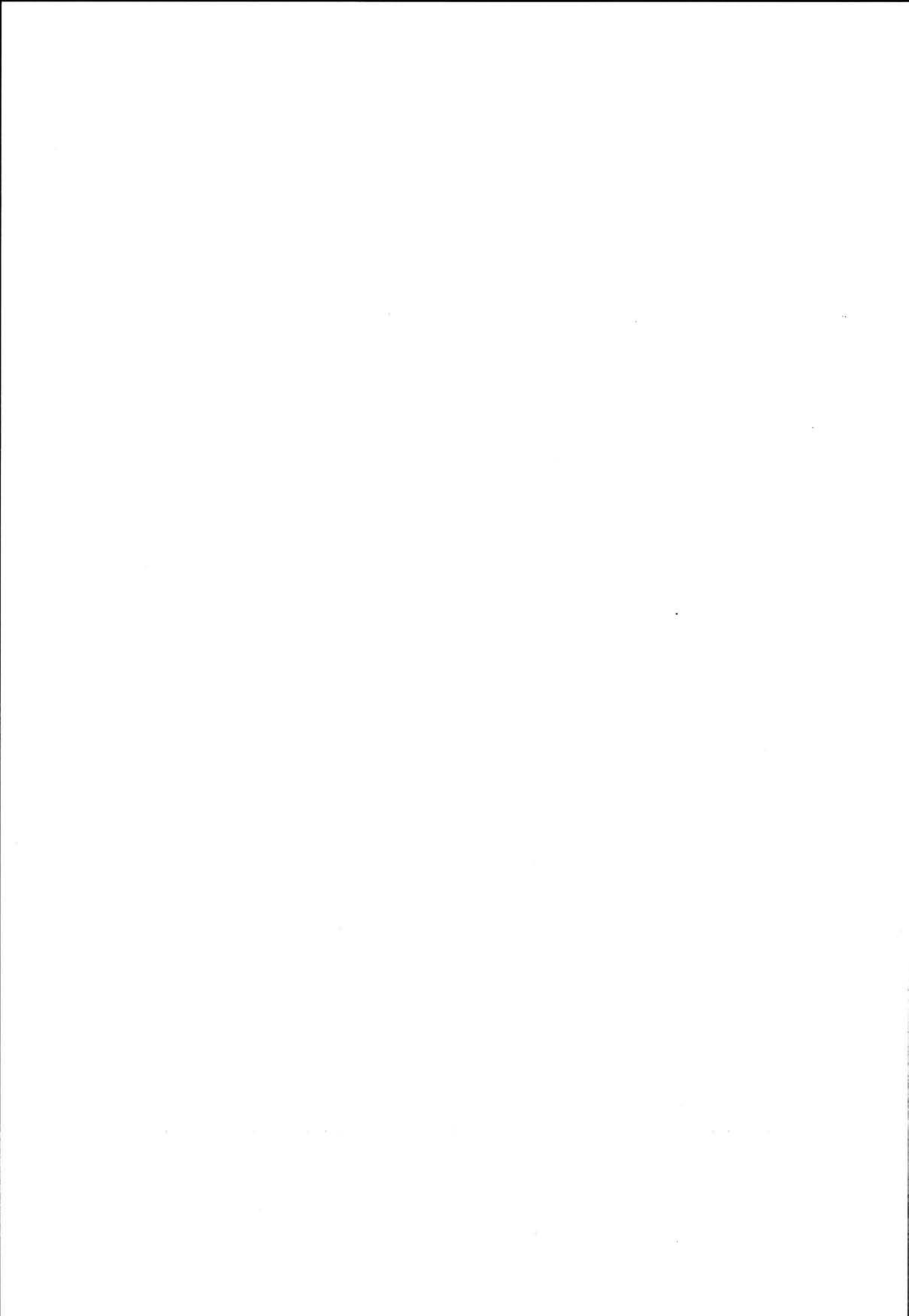
**Stjørdal:**  
Kjøpmannsgata 8  
Postboks 261  
7501 Stjørdal  
Telefon: 74 82 93 00  
Telefax: 74 82 93 10

**Tromsø:**  
Grønnegt. 48  
Postboks 455  
9001 Tromsø  
Telefon: 77 60 39 00  
Telefax: 77 60 39 40

**Sandnes:**  
Solaveien 3  
Postboks 660  
4300 Sandnes  
Telefon: 51 60 98 00  
Telefax: 51 60 98 01

**Kristiansand:**  
Gyldenløvesgt. 1  
4611 Kristiansand  
Telefon: 38 17 85 00  
Telefax: 38 17 85 01

**Haugesund:**  
Strandgt. 147  
Postboks 326  
3501 Haugesund  
Telefon: 52 70 20 50  
Telefax: 72 70 20 69



# NOTAR ADVOKAT AS<sup>1</sup>

Medlemmer av Den Norske Advokatforening



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Vår ref.  
NSB-SAKEN AS/hr

Deres ref.  
96/12655 ; 732.4  
(146)

Trondheim,  
31.8.1999

Ansv. advokat: Asgeir Sæther

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN – LEANGENALTERNATIVET – UTTALELSE PÅ VEGNE AV AS ROCKWOOL

### 1. Innledning

Jeg viser til uttalelse på vegne av næringslivet på Leangen/Ladeområdet. AS Rockwool gir sin tilslutning til de synspunkter og konklusjoner som er gitt i den generelle uttalelse, men vil i tillegg i det følgende gi noen kommentarer med hensyn til den spesielle situasjonen for AS Rockwool.

Generelt er det grunn til å gi uttrykk for at de løsningsalternativer som nå foreligger ikke på noe punkt representerer noen bedring i forhold til de forslag som tidligere er fremmet. Jeg viser til de kommentarer som tidligere er gitt av AS Rockwool ved brev av 10.5.1996. Tvert i mot innebærer de alternativer som nå foreligger en betydelig forverring for denne bedriften.

**Trondheim:**  
Osloveien 15  
Postboks 6091 Sluppen  
7434 Trondheim  
Telefon: +47 73 83 33 50  
Telefax: +47 73 83 33 51

**E-mail:**  
advokat@notar.no  
**Internett:**  
<http://www.notar.no/>

**Advokater:**  
Asgeir Sæther  
Morten K. Andersen  
Torkild Husby  
Thomas Meidell Lønes  
Unni Sandøy  
Leif A. Storvik  
Preben Høst  
Rune Torske  
David Hilton  
Svein Å. Bergset  
Øystein Hansen  
Per Ole Møystad  
Geir Skivik  
Espen Næsheim

**Adv. flm.:**  
Erik Fjeld  
Kjell Steffner  
Sverre Chr. Stoltz  
Olav Føllesdal  
Espen Juul Haugan  
Line Pettersen  
Kåre Klausen  
Knut Fiane  
Trond Kiplesund  
Ivar Hillestad  
Gunnar Angaard

**Foretaksregisteret:**  
NO 971 583 819

**Member of:**  
INTEGRATED  
ADVISORY  
GROUP **IIAG** | INTERNATIONAL

**Oslo:**  
Kirkeveien 159  
Postboks 5222 Majorstua  
0303 Oslo  
Telefon: 22 93 38 50  
Telefax: 22 93 38 51

**Bergen:**  
Bryggen 15  
Postboks 603  
5001 Bergen  
Telefon: 55 55 97 70  
Telefax: 55 55 97 97

**Sjørdal:**  
Kjøpmannsgata 8  
Postboks 261  
7501 Sjørdal  
Telefon: 74 82 93 00  
Telefax: 74 82 93 10

**Tromsø:**  
Grønneg. 48  
Postboks 455  
9001 Tromsø  
Telefon: 77 60 39 00  
Telefax: 77 60 39 40

**Sandnes:**  
Solaveien 3  
Postboks 660  
4300 Sandnes  
Telefon: 51 60 98 00  
Telefax: 51 60 98 01

**Kristiansand:**  
Gyldenløvesgt. 1  
4611 Kristiansand  
Telefon: 38 17 85 00  
Telefax: 38 17 85 01

**Haugesund:**  
Strandgt. 147  
Postboks 326  
3501 Haugesund  
Telefon: 52 70 20 50  
Telefax: 72 70 20 69

## 2. Transporttekniske problemer

Med hensyn til tidligere planer vil de alternativer som nå foreligger også medføre betydelige økte problemer med hensyn til opplasting og transport. En vesentlig del av opplastingen fra AS Rockwools lager foregår fra den side av bygget som vender mot det planlagte området for ny godsterminal. Ved eventuell gjennomføring av utbyggingen vil bedriften miste oppstillingsplasser for 6 –7 jernbanevogner og lasteplass for bil. Det blir ikke mulig å gjennomføre noen opplasting fra denne siden av anlegget og alt gods må flyttes til andre deler av anlegget før opplasting. Dette vil kreve store investeringer i transportanlegg, lager og opplastingsramper.

Som for tidligere alternativer vil etablering av godsterminalen paradoksalt nok føre til at alle muligheter for transport med jernbane blir eliminert. Det vil være nødvendig å laste opp og transportere via Haakon VII's gt. før eventuell omlasting til jernbane. I praksis er dette ikke gjennomførbart i dag.

I tillegg vil det alternativ som nå foreligger med gjennomgangsspor flyttet helt inn til eksisterende fabrikk føre til at den fysiske mulighet for etablering av sidespor blir praktisk umuliggjort. Den teoretiske mulighet som tidligere forelå er med andre ord nå også eliminert.

## 3. Utbyggingsmuligheter for anlegget

Det areal som i dag ikke er disponert vil med en ny godsterminal måtte bli beslaglagt for etablering av oppstillingsplasser for opplasting av biler og dertil nødvendige transportveier.

Konsekvensen av dette er at en videre utvikling av AS Rockwool vil bli problematisk eller tilnærmet umulig på det gjenværende tomtearealet. Risikoen for den videre utvikling av bedriften vil bli vanskeliggjort i faretruende grad ved en eventuell gjennomføring av disse planene.

## 4. Konklusjon

Den umiddelbare konsekvens av en utbygging av godsterminalen i henhold til de planer som foreligger vil være betydelig økte kostnader med hensyn til transport og reduserte muligheter for utvikling av fabrikkkanlegget. Dette vil med andre ord si at





det ved de fremtidige utviklingsmuligheter som foreligger ikke vil være mulig for anlegget i Trondheim å inngå i planer som innebærer økt omfang på virksomheten. Det sier seg selv hva som på lengre sikt vil kunne bli en konsekvens av en slik praktisk sperre for den videre utvikling.

På vegne av AS Rockwool anmodes derfor på det sterkeste om at planene som nå foreligger blir skrinlagt slik at anlegget i Trondheim også kan utgjøre en aktiv og dynamisk faktor i den videre utvikling for AS Rockwool.

Med hilsen

Notar Advokat AS



Asger Sæther

advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61

# NOTAR ADVOKAT AS

Medlemmer av Den Norske Advokatforening



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Vår ref.  
NSB-saken AS/hr

Deres ref.  
96/12655 : 732.4  
(146)

Trondheim,  
31.8.1999

—  
Ansv. advokat: Asgeir Sæther

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN – KONSEKVENSER FOR HAKON DISTRIBUSJON NORD AS

### 1. Innledning

Jeg viser generelt til den felles uttalelse som er gitt på vegne av næringslivet på Lade/Leangenområdet. Denne støttes også av Hakon Distribusjon Nord AS.

I det følgende vil bli gitt noen kommentarer som gjelder spesielt for Hakon Distribusjon Nord AS.

### 2. Arealbehov

Hakon Distribusjon Nord AS ervervet i 1995 en tomt av Trondheim kommune for utvidelse av eksisterende lager. Denne utvidelsen ble iverksatt for å skape en effektiv distribusjonsterminal i Trondheim for selskapet.

Det er senere investert et meget betydelig beløp på denne tomten og i anlegget for øvrig. Investeringen er foretatt med sikte på at man i svært lang tid fremover skulle ha distribusjonsvirksomheten for Midt-Norge og store deler av Nord-Norge med utgangspunkt i dette lageret. Det var

**Trondheim:**  
Osloveien 15  
Postboks 6091 Sluppen  
7434 Trondheim  
Telefon: +47 73 83 33  
Telefax: +47 73 83 33

**E-mail:**  
advokat@notar.no  
**Internett:**  
http://www.notar.no/

**Advokater:**  
Asgeir Sæther  
Morten K. Andersen  
Torkild Husby  
Thomas Meidell Løsnes  
Unni Sandøy  
Leif A. Storvik  
Preben Høst  
Rune Torske  
David Hilton  
Svein Å. Bergset  
Øystein Hansen  
Per Ole Møystad  
Geir Skivik  
Espen Næsheim

**Adv. flm.:**  
Erik Fjeld  
Kjell Steffner  
Sverre Chr. Stoltz  
Olav Føllesdal  
Espen Juul Haugan  
Line Pettersen  
Kåre Klausen  
Knut Fiane  
Trond Kiplesund  
Ivar Hillestad  
Gunnar Angaard

**Foretaksregisteret:**  
NO 971 583 819

**Member of:**

INTEGRATED  
VALUERS  
GROUP **IIAG** INTERNATIONAL

**Oslo:**  
Kirkeveien 159  
Postboks 5222 Majorstua  
0303 Oslo  
Telefon: 22 93 38 50  
Telefax: 22 93 38 51

**Bergen:**  
Bryggen 15  
Postboks 603  
5001 Bergen  
Telefon: 55 55 97 70  
Telefax: 55 55 97 97

**Stjørdal:**  
Kjøpmannsgata 8  
Postboks 261  
7501 Stjørdal  
Telefon: 74 82 93 00  
Telefax: 74 82 93 10

**Tromsø:**  
Grønnegl. 48  
Postboks 455  
9001 Tromsø  
Telefon: 77 60 39 00  
Telefax: 77 60 39 40

**Sandnes:**  
Solaveien 3  
Postboks 660  
4300 Sandnes  
Telefon: 51 60 98 00  
Telefax: 51 60 98 01

**Kristiansand:**  
Gyldenløvesgt. 1  
4611 Kristiansand  
Telefon: 38 17 85 00  
Telefax: 38 17 85 01

**Haugesund:**  
Strandgt. 147  
Postboks 326  
3501 Haugesund  
Telefon: 52 70 20 50  
Telefax: 72 70 20 69

mellom det nyutbygde lageret og NSB's jernbanespor. Slik dialogen med kommunen var, var det utelukkende formaliteter som hindret et videre erverv på dette tidspunkt, på grunn av eksisterende reguleringsplan.

### **3. Konsekvenser av Bromstadveiens fullførelse**

Den i dag eksisterende parkeringsplass, plass for å ta i mot inngående biler og utsendelse av gods vil bli kraftig redusert når Bromstadveien fullføres. Det kan trolig bli nødvendig å gjennomføre innkjøring av trailere på baksiden av bygget for så å kjøre rundt bygget. Dette er det sted NSB nå har planlagt å legge fremtidig spor. Med andre ord vil allerede foreliggende planer om fullføring av Bromstadveien skape hindringer for allerede eksisterende virksomhet i Hakon Distribusjon Nord AS. Fremtidig utvidelse og videre utvikling av anlegget vil være utelukket.

### **4. Fremtidig lagerstruktur**

Hakon Gruppen drøfter for tiden den fremtidige lagerstruktur. Samlet er det pr. i dag 24 lager som står for distribusjon. Det er innlysende at dette vil bli redusert i fremtiden for å skape en konkurransedyktig og fremtidsrettet lagerstruktur.

Dersom det blir lagt hindringer i veien for videre utvidelser på Leangen vil fremtidig aktivitet nødvendigvis bli begrenset til dagens bygg. Det er en åpenbar konsekvens av en slik utvikling at det fra anlegget på Leangen ikke vil være mulig å følge med i den utvikling som skjer i bransjen med distribusjon fra egne lager. Dermed vil betydelige mengder varer bli distribuert fra andre av lagrene i gruppen, mest trolig fra lagre rundt Oslo-området.

Alle skjønner hvilke langsiktige konsekvenser dette kan få for hele distribusjonsanlegget i Trondheim.

### **5. Faktiske forhold i dag**

Det drives i dag en stor distribusjonsvirksomhet i fra lageret på Leangen. Det er for 1999 budsjettert med over kr. 900 mill. netto. Lageret sysselsetter over 100 personer. Virksomheten er en betydelig skatteyter i Trondheim.

## 6. Generelt

Som påpekt i andre sammenhenger vil også godsterminalen øke trafikkbelastningen i området enormt. Dette vil i seg selv medføre betydelige problemer for den virksomhet som drives av Hakon Distribusjon Nord AS. Det er også påtakelig at det i konsekvensutredningen så vidt vi kan se overhodet ikke er drøftet hvilke ulemper en godsterminal vil medføre for en virksomhet for Hakon Distribusjon Nord AS. Det har da heller ikke vært noen direkte kontakt med selskapet om konsekvensene.

## 7. Konklusjon

Det foreligger ingen opplysninger som bedrer situasjonen i forhold til tidligere utredninger. For Hakon Distribusjon Nord AS vil en etablering som foreslått være dramatisk, og vil effektivt hindre videre utvikling. Faren for en nedbygging vil da være overhengende.

Med hilsen

Notar Advokat AS



Asgeir Sæther  
advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                       |          |           |
|-----------------------|----------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> |          | kass.kode |
| 01 SEPT. 1999         |          |           |
| Sak/Doknr.            | 96/12655 |           |
| Arkivbet.             | i 732.4  |           |

(160)

Deres ref:

Vår ref.: BjG

Dato: 31.08.99

**UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING – LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN**

Linjegods AS støtter fullt ut og har sammenfallende syn med de kommentarer som Notar Advokat AS har gitt på vegne av næringslivet på Heimdal.

Konsekvensutredningen, som betraktes som et seriøst arbeid både fra Jernbaneverkets og innleide konsulents side, inneholder utredninger og konklusjoner som blir lagt til grunn ved rangering. Disse utredninger og konsekvenser inneholder videre både prissatte og ikke-prissatte vurderinger.

Jernbaneverkets konklusjon og anbefaling ved prioritering av alternativ baserer seg på vurderinger av målsettinger som godstransportører har til terminaldrift, nærhet til byen, vegsystem, kunder, mulighet for etablering av samlastere, driftsresultat og samfunnsøkonomi.

Ved å sammenlikne utredningen som ble gjort i forbindelse med NSB Hovedplan i desember 96 med den foreliggende konsekvensutredning av juni 99 har den samfunnsøkonomiske nytten endret seg slik tabellen under viser:

|              | Konsekvensutredning |                 | NSB Hovedplan |                 |
|--------------|---------------------|-----------------|---------------|-----------------|
|              | Jun.99              |                 | des.96        |                 |
| Prioritering | Alternativ          | Nytte / kostnad | Alternativ    | Nytte / kostnad |
| 1            | Leangen             | 1,5             | Leangen       | 1,63            |
| 2            | Brattøra            | 1,2             | Heimdal       | 1,39            |
| 3            | Melhus              | 0,8             | Brattøra      | 0,81            |
| 4            | Heimdal             | 0,5             |               |                 |

Den samfunnsøkonomiske nytten, slik den er framstilt i tabellen, baserer seg på prissatte konsekvenser. I tillegg er det ved prioritering tatt hensyn til en rekke ikke prissatte konsekvenser.

Det er en erkjennelse at rangering i form av tallfestet samfunnsnytte blir vektlagt i tillegg til politiske grunnsyn av besluttede organer.

Som bruker av NSB stiller denne endring i vurdering fra 1996 til 1999 av ulike alternativ en rekke spørsmål:

- Hvorfor har den relative nytte / kostnad endret seg så dramatisk i løpet av 2,5 år?

Ut fra tilgjengelig materiale og informasjon er mye av grunnlagsmaterialet NSB Hovedplan av des. 96 brukt i konsekvensutredningen.

- Nyttien for NSB's kunder er lite vektlagt i undersøkelsen, mens nytten for transportørene (NSB Gods ?) er betydelig vektlagt. Er ikke kundenes nytte lik NSB Gods nytte i dette ?
- Nyttien til transportørene er også hovedårsaken til at Heimdals-alternativet kommer dårlig ut. Vi ber om en nærmere redegjørelse for hva som ligger i bakgrunnsmateriale og beregningsmåte i dette med transportørenes nytte da utredningen helt riktig peker på at :  
"Relativt få av jernbanens bedriftskunder er i dag etablert i nærheten av jernbanens godsterminal".  
"Over 50 % av arealreservene til næringsvirksomhet finnes i Heimdalsområdet".  
Er det ikke tatt hensyn til hvor NSB Gods fremtidige vekst kan være ? Dette bla også i lys av Coca Cola's etablering på Heimdal og deres overgang til containertransporter på bane, etableringen av grossistlageret til ASKO/Kjeldsberg og signaler om en flytting av NKL's grossistvirksomhet fra Lade til Heimdal.
- I Brattøraalternativet er det pekt på at Linjegods fortsatt vil ha tilhold på Heimdal og som en følge av dette vil sidesporet bli opprettholdt i uoverskuelig fremtid. Hvilke planer og muligheter er det for at dette igjen vil bli tatt i bruk og hvilken nytte vil dette ha for Linjegods ? Er konklusjonen om at Linjegods fortsatt vil ha tilhold på Heimdal dradd ut i fra at Brattøraalternativet ikke gir rom for etablering av samlastere i tilknytning til godsterminalen?

Situasjonen i dag er slik at det forefinnes spor på Heimdal, som NSB forutsetter å opprettholde, og som tidligere betjente kunder på Heimdal. NSB sluttet å betjene Linjegods AS på dette sporet i 1997/98 grunnet økonomiske innsparinger ved bruk av skiftelok. Linjegods får nå transportert sine containere med lastebil fra Brattøra til Heimdal, hvoretter godset blir sortert og distribuert i Trondheimsregionen.

Linjegods AS mener at alternativet "**delt løsning Heimdal / Brattøra**" som tidligere er forkastet av Jernbaneverket av ukjent årsak vil tilfredsstillende de mål som settes for økt aktivitet med jernbane i framtiden. Delt løsning vil redusere aktiviteten på Brattøra mens Heimdal sin rolle som industriområde vil bli styrket, slik det ble lovet av NSB og Trondheim kommune ved bygging av Linjegovdsterminalen i 1976.

Investeringer i avlastningsspor og asfaltering av truckgater på Heimdal vil etter Linjegods sin mening bli ubetydelige i forhold til de foreliggende alternativer.



Omlægging av tilførselvei, for å redusere støy for bebyggelsen langs Industriveien, vil også enkelt la seg gjennomføre.

**Linjegods, som en av de største samlasterene, vil på denne bakgrunn forlange at alternativet med delt løsning blir konsekvensutredet.**

Linjegods AS

Bjørn Gulbrandsen  
regionsjef





|                          |            |
|--------------------------|------------|
| <b>JERNBANEVERKET</b>    | klass.kode |
| <b>19 AUG. 1999</b>      |            |
| Sak/Doknr. .... 96/12655 |            |
| Arkivbet. i 732.4        |            |



**Nedre Elvehavn**  
Trondheims nye bydel

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19

(137)

0048 OSLO

Trondheim, 18.08.99

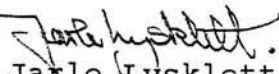
**Konsekvensanalyse for lokalisering av ny godsterminal  
i Trondheim**

Vi vedlegger kopi av vårt brev av 16.08.99 til ordføreren i Trondheim, hvor vi peker på den omfattende boligutbygging som nå pågår på Nedre Elvehavn og hvor det i løpet av de nærmeste år ferdigstilles 600 boliger i tillegg til de 250 boliger som allerede er bygd.

Dette har ikke Sintef hensyntatt og dette er det helt nødvendig å gjøre. Faktisk snakker vi om 10-15 ganger det antall boliger som blir berørt i Leangen-alternativet.

I tillegg kommer de boliger som nå planlegges på kommunens område nord for Dyre Halsesgate/jernbanetrasèen. Det er helt klart at øket godstrafikk i området med den støy som i dag er målt, vil være et miljøproblem for en bydel med langt, langt flere mennesker enn de andre alternativer. Dette er vi redd for at Sintefs konsekvensutredning helt har oversett, fordi de ikke er klar over den raske utbygging som nå pågår.

Med vennlig hilsen  
NEDRE ELVEHAVN AS

  
Jarle Lysklett  
adm. direktør

Vedlegg

Kopi: Jernbaneverket Region Nord  
Att.: John Stephen Skjøstad  
Pirsenteret, 7462 Trondheim



**Nedre Elvehavn**  
Trondheims nye bydel

Trondheim kommune  
Ordføreren  
Rådhuset, Munkegt. 1

7013 TRONDHEIM

Trondheim, 16.08.99

### Ad. planer for ny godsterminal for NSB

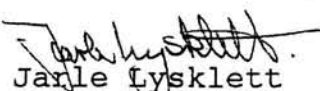
Vi har 9. juli tilskrevet NSB, ref. kopi av brev, og gjort oppmerksom på de støyproblemer som dagens jernbanetrafikk utgjør for beboerne av Dokkgata 2 her på Nedre Elvehavn.

Dette vil medføre enda større problemer for de kommende 600 boliger som skal bygges i det mellomliggende område opp mot Dyre Halses gate.

I fredagens utgave av Adresseavisen er en fersk Sintef-rapport omhandlet. Denne tror vi er feil for Brattøra-alternativet og kan ikke hensynta den pågående utbygging på Nedre Elvehavn. Vi kan heller ikke tro at man har hensyntatt sannsynlig utbygging på Reina. Samlet antall boliger vil således bli langt større enn både Heimdal- og Leangenalternativet.

Vi er ikke eksperter på støy, men sender likevel disse legmannsbetraktninger og ber at opplysningene videregis for ekspertvurdering.

Med vennlig hilsen  
NEDRE ELEVEHAN AS

  
Jarle Lysklett  
adm. direktør

Vedlegg.

KOPI



**Nedre Elvehavn**  
Trondheims nye bydel

Banesjef Knut Haugen  
Norges Statsbaner  
Pirsenteret

7462 TRONDHEIM

Trondheim, 09.07.99

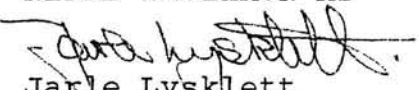
**Vedrørende sterk støy fra Jernbanebrua over Nidelva -  
Utbygging av jernbaneterminal på Brattøra**

Som utbygger av Nedre Elvehavn med tilsammen 850 boliger og 80.000 m<sup>2</sup> næringslokaler med 2.500 arbeidsplasser reagerer vi sterkt på eventuelle planer om ny jernbaneterminal på Brattøra.

Erfaringen fra den utbygging som allerede er foretatt viser at støydemping fra dagens trafikk er sterkt påkrevet og at noen forverring fra framtidig eventuell utbygging ikke kan aksepteres.

Dette ber vi Dem hensynta i vurderingen av plassering av ny jernbaneterminal.

Med vennlig hilsen  
NEDRE ELVEHAVN AS

  
Jarle Lysklett  
adm. direktør

Kopi: Styret i Nedre Elvehavn AS  
Sameiet i Dokkgata v/Torild Bjørlykke



Margrethe von der Lippe  
Falkenborg AS  
Bo- og næringseiendom  
Falkenborg gård  
Th. Owesens gt 26  
7044 Trondheim

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b>      | kass.kode |
| <b>26 AUG. 1999</b>        |           |
| Sak/Doknr. <u>46/12655</u> |           |
| Arkivbet <u>I 324</u>      |           |

(134)

Jernbaneverket  
Hovedkonoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

23.8.99

2 sider

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNINGEN ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Jeg viser til mine tidligere protester vedrørende Leangenalternativet.

Kopi av tidligere korrespondanse vedlegges.

I henhold til ovennevnte konsekvensutredning kan jeg ikke akseptere at utredningsplikten er oppfylt. I sakens anledning vises til Deres kommentar og konklusjon i *oppsummering av merknader av 5.5.98* vedrørende høring på forslag til konsekvensutredningsprogram, hvoppr det heter (side 5. nr 29. Kopi vedlegges):

“Margrethe von der Lippe/Falkenborg AS

1- Protesterer mot Leangen 2 alternativet.

2-Peker på behovet for utredning av støy- og viberasjoner for eiendommen Falkenborg gård, Thonning Owesens gt. 24 og 26.

### **Ansvarlig myndighets kommentar og konklusjon:**

**2-Tas til etterretning. Konsekvensene vil bli beskrevet mer generelt på overordnet nivå, og i nærmere detalj for eiendommen hvis Leangen- alternativet blir anbefalt.”** (Min undertrekning).

Videre vises til Deres brev til meg av 03. oktober 1996 (vedlegges) hvor det bl.a. heter:

“*Støykonsekvenser for annen støyømfintlig virksomhet omkring terminalområdet, f.eks. Falkenborg gård..... vil bli beskrevet som del av det videre utrednings- og planarbeidet*”  
(Min understrekning).

side 2

I henhold til foreliggende konsekvensutredning kan jeg ikke se at konsekvensene for eiendommen Falkenborg gård på noe punkt er utredet, og jeg kan følgelig ikke godta konsekvensutredningen.

FALKENBORG AS

  
Margrethe von der Lippe

nr. 29 *Margrethe von der Lippe/Falkenberg AS.*

- 1- Protesterer mot Leangen 2-alternativet.
- 2- Peker på behovet for utredning av støy- og vibrasjoner for eiendommen Falkenberg gård, Thonning Owesens gt.24 og 26.

Ansvarlig myndighets kommentar og konklusjon:

- 2- Tas til etterretning. Konsekvensene vil bli beskrevet mer generelt på overordnet nivå, og i nærmere detalj for eiendommen hvis et Leangen-alternativ blir anbefalt.

nr.30 *Riksantikvaren.*

- 1- Finner programforslaget tilfredsstillende, men ber om enkelte presiseringer og suppleringer.
- 2- Det er viktig at det kulturhistoriske aspekt er med i landskapsanalysen.
- 3- Programmet bør angi når undersøkelsesplikten etter §9 i kulturminneloven skal oppfylles.
- 4- Konsekvenser av avbøtende tiltak, f.eks. landskapsvirkninger av støyskjermer, må beskrives.

Ansvarlig myndighets vurdering:

- 1- Tas til etterretning.
- 2- Landskapsmessige virkninger, inkludert kulturhistoriske aspekt, vil i hovedsak bli angitt på overordnet nivå. Konsekvenser i forhold til konkrete nærvirkninger vil bli beskrevet i forbindelse med det anbefalte alternativ.
- 3- Programmet vil fastsette at undersøkelsesplikten etter §9 i kulturminneloven oppfylles i samband med den offentlige arealplan for det anbefalte alternativ.
- 4- Programmet vil forutsette at nødvendige avbøtende tiltak (f.eks. støyskjerming) inngår i selve forslaget til tiltaket. Landskapsmessige virkninger vil i hovedsak bli angitt på overordnet nivå, konkrete nærvirkninger i forbindelse med beskrivelsen av det anbefalte alternativ.

nr. 31 *Fellesuttalelse fra 42 bedrifter, 4 utdanningsinstitusjoner 7 foreninger og 23 andre interesser i Leangenområdet.*

- 1- Ber om at alle alternativer utredes som reelle lokaliseringmuligheter, spesielt med hensyn på framtidig utviklingsmuligheter både for terminalen, men også for de tilliggende næringsvirksomheter.
- 2- Peker på muligheten for samordning av vei og bane mellom Melhus og Trondheim.

Ansvarlig myndighets kommentar og konklusjon:

- 1-2 Tas til følge. Innarbeides i programmet. slik at alternativene vil bli beskrevet likeverdig på overordnet nivå i forhold til lokalisering og gir tilstrekkelig grunnlag for å dokumentere realismen i alternativene, spesielt med sikte på konsekvensen av tidsperspektivet i forhold til en framtidig realisering av et slikt tiltak. Virkninger for de tilliggende arealer beskrives også.

nr.32 *Rotvolls venner, datert 14.12.97.*

Erstatter uttalelse av 1.12.97.

- 1- Alle lokaliseringalternativ må utredes likeverdig. Brattøra bør også utredes som gjennomkjøringsterminal (ny bru over Nidelva). Alternativ for Heimdal som gjennomkjøringsterminal basert på samarbeidsprosjekt ny bane og E6 fra Melhus bør også utredes fullverdig.
- 2- Beregningsmetoder skal være etterprøvbare.

Margrethe von der Lippe  
Falkenborg gård  
Thonning Owesens gt. 26  
7044 TRONDHEIM

Henvendelse til  
John Stephen Skjøstad  
725 725 88

Deres referanse  
Brev datert 010996 og 240996/00111  
Saksreferanse  
IT 732.4

Dato  
03 OKT. 1996

## STØYFORHOLD VED NY GODSTERMINAL LEANGEN

Vi viser til deres brev av 010996 og 240996 med påpeking av mangler/feil i støyrapporten fra SINTEF.

NSB gjør oppmerksom på at vi er tidlig i planprosessen når det gjelder godsterminalsaken, og at Leangen 2 - alternativet som vi har presentert sannsynligvis vil bli konsekvensutredet nærmere etter reglene i plan- og bygningsloven. Første steg i en slik konsekvensutredning er å lage et program for hva utredningen skal inneholde; et såkalt utredningsprogram. Høringsuttalelsene til meldingen samt andre viktige innspill vil danne grunnlaget for dette arbeidet. NSB ønsker å samarbeide både med fagmyndigheter som representerer viktige virkningsområder, lokalbefolkning og andre berørte i fastsettingen av utredningsprogrammet. NSB vil ta initiativ til et slikt samarbeid når høringsuttalelsene fra fylkeskommunen og kommunen foreligger i løpet av oktober 1996.

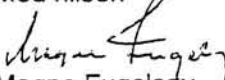
- Støykonsekvenser vil bli et sentralt tema i den eventuelle konsekvensutredningen.
- Støyrapporten fra SINTEF omfatter ikke støykonsekvenser for omgivelsene til heie terminalen. Rapporten tar utgangspunkt i skifte-/rangeringsdelen av terminalområdet og bolig- og skolebebyggelsen langs denne delen. Støykonsekvenser for annen støyømfintlig virksomhet omkring terminalområdet, f.eks Falkenborg gård, Lovisenlyst gård og Høgskolen i Sør-Trøndelag, vil bli beskrevet som del av det videre utrednings- og planarbeidet.

GK 4450

Grunnundersøkelsene som NSB har utført i området i forbindelse med planlegging av terminalen, rapportert 120795, viser at det er fast og meget fast leire i området. Konklusjonen i grunnundersøkelsesrapporten er at det ikke anses å være behov for spesielle geotekniske tiltak for å bygge en godsterminal på Leangen. Heimdals-alternativet er geoteknisk sett mer krevende og kostbart.

Dersom dere har flere spørsmål eller synspunkter så ta kontakt med oss.

Med hilsen

  
Magne Fugelsøy  
Seksjonsleder



KOPI AV MINE PROTESTER OG KRAV OM UTREDING  
I FORBINDELSE MED LEANGEN ALTERNATIVET

Margrethe von der Lippe  
Falkenborg gård og næringseiendom  
Thonning Owesens gt 26  
7044 Trondheim  
Tlf: 73 53 42 93

09.mai 1996

NSB Bane, Region Nord  
Pirsenteret  
7005 Trondheim

## PROTEST MOT NY GODSTERMINAL FOR NSB PÅ LEANGEN/ROTVOLL

Undertegnede er innehaver av eiendommen Falkenborg gård, Thonning Owesens gt.26, 7044 Trondheim.

Eiendommen beboes i dag av 5 voksne og 2 barn, og består av totalt 3 bygninger, hvorav ett næringsbygg på ca 600 kv.m. som leies ut til kontorer og sikkerhetssentral for Securitas AS.

Eiendomsarealet er på ca 5 mål, hvor grensen i nord befinner seg ca 50 m fra den planlagte godsterninalens byggegrense. Bygningene på eiendommen ligger ca 75 m fra samme grense.

Deler av eiendommen ble i 1968 fredet i henhold til lov om miljøvern.

Jeg protesterer herved mot NSB's planer for ny godsterminal på Leangen/Rotvoll med følgende begrunnelse:

### 1. STØY

Jeg har bodd på eiendommen siden 1952 og finner at støynivået fra jernbanen, slik det er i dag, grenser opp mot det akseptable.

Økning av aktiviteten som følge av en ny godsterminal vil uten tvil overstige det støynivået som kan godtaes i nærheten av vårt bomiljø. Dette fremgår av den forelagte støyutredningen fra NSB, som jeg forøvrig mener ikke gir et riktig inntrykk av den betydelige ulempen støynivået vil påføre bomiljøene i nærheten.

Det økte støynivået vil også ha negative konsekvenser for vår leietager i næringseiendommen.

### 2. RYSTELESER

Allerede i dag er rystelser i grunnen tydelig merkbar som følge av togtrafikken. Grunnforholdene på vår eiendom, som tidligere grenset helt opp til nåværende jernbanelinje, består av leire under et lag av matjord. En ny godsterminal i området vil uten tvil føre til betydelige rystelser til ulempe for beboerne og næringsdriften på vår eiendom. Gårdsanleggets eldste del (2 hus) består av bebodde, bevaringsverdige bygninger fra 1777.

### 3. LANDSKAPSBILDET PÅ ROTVOLL

Generelt vil jeg protestere mot den ødeleggende virkning godsterminalen har på landskapsbildet på Rotvoll. Godsterminalens inngrep i området og den støyskjerming som er foreslått i planen, vandaliserer en av de de vakreste, og bevaringsverdige eiendommer vi har så nær bysentrum.

Direkte misvisende og forledende er landskapsskissen på side 39 i planen hvor det i følge støyutredningen skal settes opp en støyskjerm på 4,5 m over topp skinne. Denne er ikke inntegnet på skissen. Det må være totalt uten blikk og forståelse for landskapsbilde at et slikt forslag kan fremlegges.

  
Margrethe von der Lippe

Margrethe von der Lippe  
Falkenberg gård og næringseiendom  
Thonning Owesens gt. 26  
7044 Trondheim  
TLF (Henv. Jens Fr. von der Lippe), A: 73 92 93 94 P: 73 91 59 98

16/8.96

NSB Bane, Region Nord  
Pirsenteret  
7005 Trondheim

PROTEST MOT NY OG GAMMEL PLAN FOR NSB GODSTERMINAL PÅ  
LEANGEN/FALKENBERG/ROTVOLL M.V.

Jeg er gjort kjent med NSBs reviderte plan for området, og kan ikke se at de nye planene medfører endringer i forhold til mine synspunkter, punkt 1 og 2, i min protest til dere av 09.mai d.å.

Med hensyn til landskapsbildet på Rotvoll er min oppfatning at også den reviderte planen medfører for store miljømessige konsekvenser for dette området.

Jeg opprettholder derfor min protest av 09.mai d.å.

  
Margrethe von der Lippe

Margrethe von der Lippe  
Falkenberg bolig- og næringseiendom  
Thonning Owesens gt.26  
7044 Trondheim

Tlf. (Henv. Jens Fredrik von der Lippe) A: 73 92 93 94 P: 73 91 59 98

NSB Bane, Region Nord  
Pirsenteret  
7005 TRONDHEIM

## FEIL I RAPPORT FOR STØYFORHOLD VED NY GODSTERMINAL LEANGEN

Jeg viser til rapportens kap. 10, side 18, 5. avsnitt (se vedlegg):

".....Det er ikke tatt fullt hensyn til avgangstrafikken mot øst fra lastegatene. Denne aktiviteten ligger imidlertid ca 500 meter fra nærmeste boligområde....."

Feil! Selv om utbyggingsområdet betegnes "Leangen" så omfatter planene også <sup>de</sup> søre deler av eiendommen Falkenberg. På vedlagte kopi av kart fra rapporten har jeg merket av Falkenberg gård (Thonning Owesens gt 26) og Thonning Owesens gt 24 (bolig tilhørende Florum).

Falkenberg gård har vært sammenhengende bebodd i 220 år (1777), og er i dag bosted for 3 barn i aldersgruppen 1 - 6 år og 7 voksne. Avstanden til planlagte lasteramper er 150 - 200 meter. (Ikke 500 meter).

Forøvrig vil jeg til at det i rapporten er gjort beregninger med utgangspunkt i s.k. "hard mark" bemerke at det for Falkenborgs vedkommende er blåleire i grunnen som grenser mot lasteområdet.

Trondheim, 1. september 1996

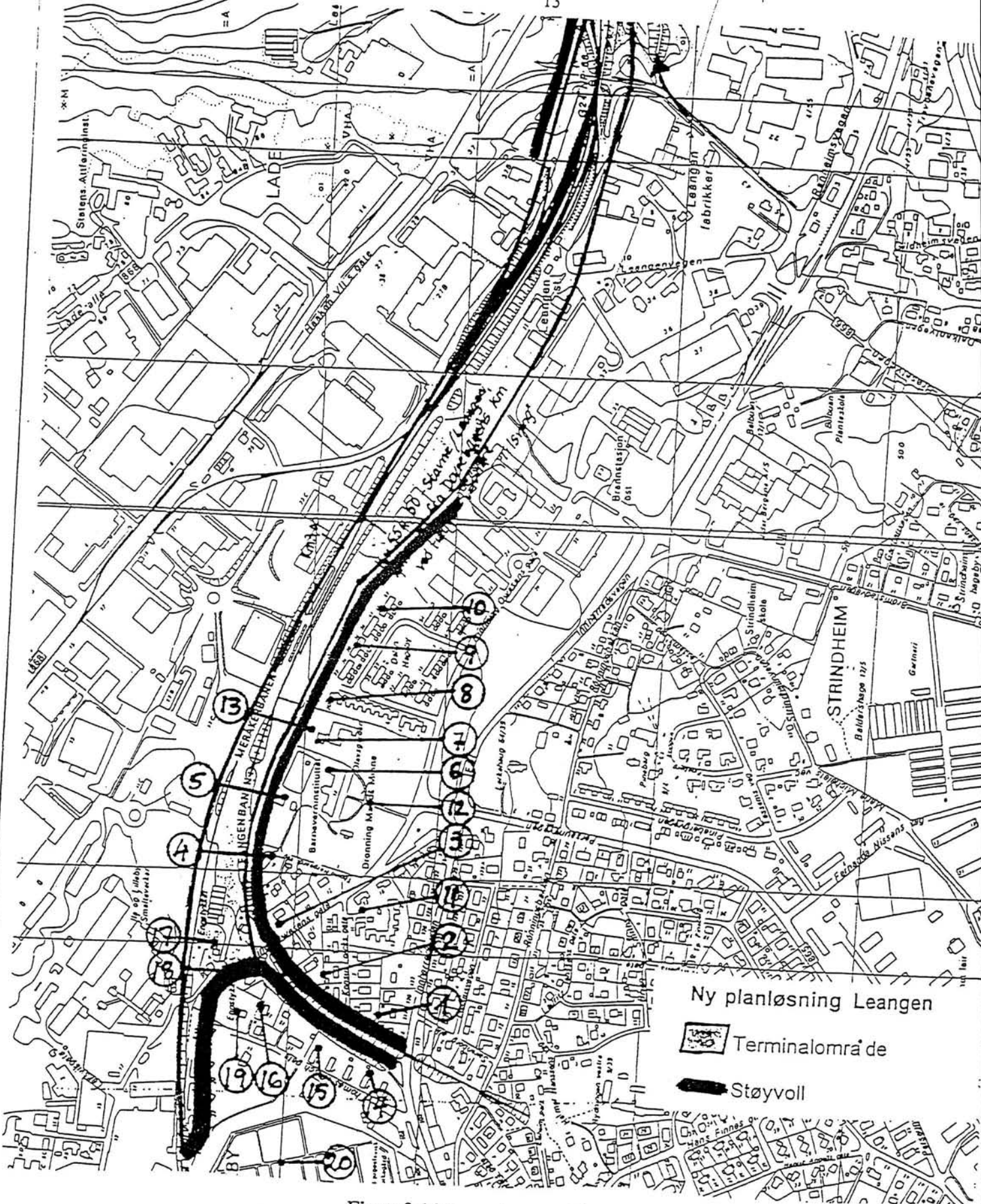
Margrethe von der Lippe

Kopi: Truls Gjestland; SINTEF

Diverse kommune og fylke

*P.S. Deler av eiendommen Falkenberg er  
fredet som naturminne.*

De Fuglesnes



Figur 8.1 Beregningspunkter

Margrethe von der Lippe  
Falkenberg AS  
Thoning Owesens Gate 26  
7044 TRONDHEIM

Tlf. (Henv.: Jens Fredrik von der Lippe) A: 73 92 93 94 P: 73 91 59 98

09. desember 1997

**Jernbaneverket - Hovedkontoret**  
0048 Oslo

**FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING - NY  
GODSTERMINAL I TRONDHEIM**

Jeg protesterer herved mot Jernbaneverket Region Nord's anbefaling av at terminalen bygges etter Leangen 2 - alternativet.

Etter min oppfatning har Jernbaneverket Region Nord ikke anledning til en slik anbefaling før konsekvensutredning for samtlige alternativer er gjennomført.

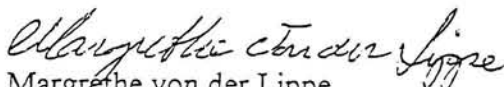
Jeg protesterer videre mot en utbygging etter Leangen 2 - alternativet. Som grunnlag for protesten vedlegges kopi av min tidligere korrespondanse, da jeg ikke kan se at Leangen - 2 alternativet på noe område endrer på noen av de innvendinger jeg har i mot utbygging på Leangenområdet.

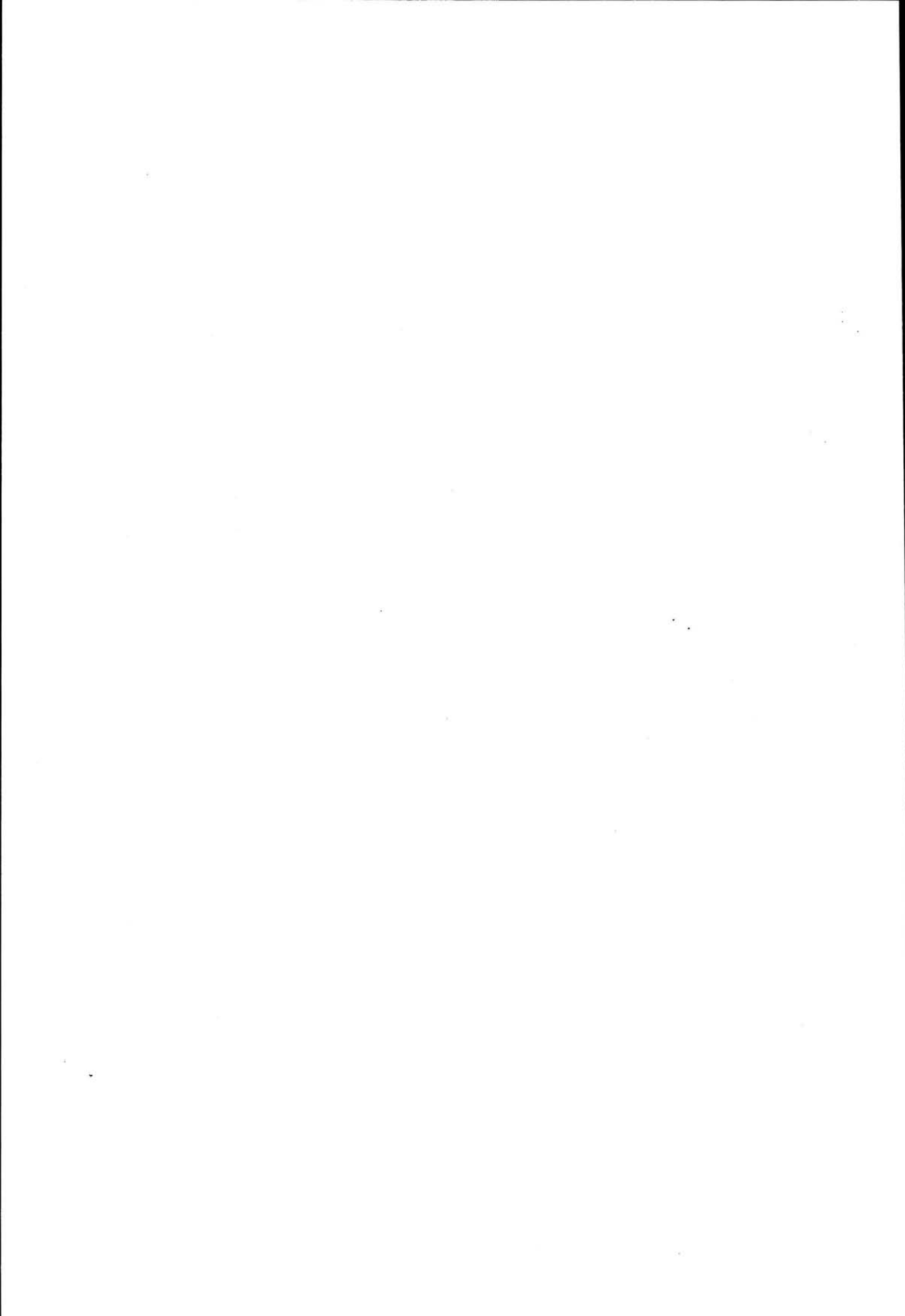
(Jeg finner det forøvrig bemerkelsesverdig at områdenavnet "Falkenberg" ikke på noe sted er nevnt i sakspapirene, all den tid dette er navnet på området som strekker seg fra Dalen Hageby til Leangen stasjon - videre opp til, og langs Innherredsveien).

I sakens anledning gjør jeg oppmerksom på tilsvar til meg i brev av 03. oktober 1996 (vedlegges) hvor det bl.a. fremgår at: "Støykonsekvenser for annen støyømfintlig virksomhet omkring terminalområdet, f.eks **Falkenberg gård**.... vil bli beskrevet som en del av det videre utrednings- og planarbeidet".

Jeg ser det også som av meget stor betydning at det blir foretatt nye geotekniske undersøkelser med hensyn til rystelser. Gk4450, datert 12.7.95 kan etter min mening ikke legges som grunn for den videre utredning av grunnforholdene med hensyn til rystelser.

Øvrige momenter i min protest fremgår av vedlagte kopi av korrespondanse.

  
Margrethe von der Lippe





**KRISTIAN ALSTAD**  
ALSTAD - GÅRDEN  
PIR II

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| <b>01 SEPT. 1999</b>  |           |
| Sak/Doknr. 96/12.655  |           |
| Arkivbet. 732.4       |           |

(150)

POSTADR : Antonie Løchens vei 12  
7020 Trondheim

TELEFON : 72 55 88 68  
TELEFAX : 72 55 88 68

Trondheim, den 26. august 1999

Jernbaneverket  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

**NSB Godsterminal Brattøra / Nordre Avlastningsvei**

Jeg viser til reportasje i Adresseavisen den 24. august d.å. angående overstående.

Jeg vil først opplyse at jeg er eier av Alstadgården, og mine leieboere og jeg vil bli berørt dersom forslaget om godsterminal på Brattøra blir vedtatt.

Jeg tillater meg videre å hevde at jeg kjenner de trafikale forhold i havneområdet meget godt etter ca. 40 års virke i området.

Da jeg åpnet Adresseavisen på side 2 den 24. ds. måtte jeg virkelig se hvilken dato det var, for forslaget til løsning på Brattøra virket på meg som en dårlig begrunnet aprilspøk.

Tankene går tilbake til hva som skjedde i 1997, og da spesielt under "Cutty Sark", hvor vi fikk oppleve hva byen og havna kan utrette sammen.

Det har skjedd mye i området de siste årene. Bygging av Royal Garden Hotell og Olavskvartalet. Nå planlegges det også et nytt hotell på nordsiden av kanalen vis a vis det gamle Slaktehuset.

Videre er det bygget et stort antall leiligheter langs kanalen i Fjordgata og Sandgata med utsikt til havna.

Videre kan nevnes alle de som bor på Nedre Elvehavn, og planene om bebyggelse i området rundt Rosenborgbassenget.

Byens sentrum er gradvis blitt flyttet ned mot havna.

For å se på hva som er gjort i havneområdet for at det skal bli mere "publikumsvennlig" kan nevnes bygging av Pirsenteret og Leif Eriksonsenteret, som har tilført jobber (mennesker) som ikke direkte er involvert i sjørelatert virksomhet..

Fosen Trafikkselskap har flyttet sin personterminal til Pirterminalen, hvor det er en terminal for cruiseskip i samme bygg.

Mellom Pirsenteret og Pirterminalen er det i disse dager startet bygging av et Badeland som skal være en slags storstue for aktiviteter rundt vann.

Jeg vil også nevne at Rutebilstasjonen har flyttet til havneområdet sammen med Jernbanestasjonen.

Mellom byen og Havna, som sakte men sikkert nærmer seg hverandre, skal NSB's nye godsterminal kiles inn.

Den vil strekke seg fra NSB's nåværende område nedover Pir II langs lagerskurene ved Nidelven helt ned til teminalene til J. P. Strøm, hvor området går nordover til Ro-Ro

terminalen og videre vestover mot Tollboden. I tillegg til riving av Iver- og Alstad-gårdene og bensinstasjonen, vil også de røde lagerskurene på nordre side av Havnegata bli revet. Dersom alternativ Brattøra skulle bli vedtatt, vil det bli nådestøtet for Trondheim Havn. De som så for seg " By og Havn, hand i hand " kan bare legge disse drømmene til side. Flere firmaer som er havnerelaterte vil miste sine kontorer og lagerlokaler ved rivning, og lager vil bli satt ut av spill p.g.a. adkomst, som f.eks J. P. Strøm nederst på Pir II. Ro-Ro terminalen blir satt ut av spill. - Hva med beredskapen ? Det området som i dag benyttes til lagring av containere forsvinner eller blir drastisk redusert slik at det vil bli en umulighet å ferdes i området med container-trucks.

### **Trafikkavvikling**

Midt over godsterminalen blir det en gedigen rundkjøring. Det vil bli tre veier inn/ut. Nordre avlastningsvei får to felt både fra øst og fra vest, mens fra midtbyen er det fire felt. Gjennom denne rundkjøringen vil all dagens trafikk bli tilført. I tillegg kommer den trafikk som en håper at Nordre avlastningsvei skal ta fra gjennomgangstrafikken i sentrum. Som ny trafikk kommer all godstrafikk til og fra NSB's nye terminal og til slutt kommer trafikken til og fra Badeland. Fra denne rundkjøringen skal all trafikk som skal til Havna kjøre ut Nordre avlastningsvei mot vest, hvor en kommer til en ny rundkjøring syd/vest for Tollboden, hvor en kjører nord og rundt Tollboden, til høyre retning Ro-Ro rampen, hvor en møter en ny rundkjøring nord/øst for Tollboden.

Jeg har stor sans for rundkjøringer, men ser en på de siste årene, virker det som om det er grossistrabatter ute og går. En må tenke på at her på havna er det også snakk om langtrailere. Skal en videre til området J. P. Strøm eller til lagerskurene oppover langs Nidelven, vil trafikken gå over området ved Ro-Ro terminalen, der det kanskje blir plass til noen containere og trucker. Videre frem til J. P. Strøm og eventuelt videre langs kaikanten oppover til lagerskurene mot Nidelv bru. Hvilke arbeidsforhold vil man her få?

Jeg kan ikke se for meg hvordan trafikkavviklingen for fotgjengere og syklistere skal flettes inn i dette. Vi må påregne en stor sykkeltrafikk til og fra Badeland.

Når jeg ser for meg trafikken på Nordre avlastningsvei med øket trafikk gjennom to rundkjøringer og med et stort antall langtrailere og kanskje syklistere, vil det til visse perioder korke seg til, slik at enkelte vil finne det raskere å kjøre gjennom midtbyen.

### **Konklusjon.**

Skulle alternativet Brattøra bli vedtatt, vil etterslekten når de snakker om Tusenårsskiftet, si at det var det året politikerne i Trondheim mistet gangsynet.

### **Nordre avlastningsvei.**

Da jeg av natur er en optimistisk person, regner jeg med at det jeg har kommentert foran ikke vil skje.

Når noe slal gjøres her i Midt-Norge, er det gjerne " skal det være, så skal det være".

Jeg har ikke sans for " hvorfor billig, når det kan gjøres dyrt"

I den forbindelse har jeg lyst til å komme med en del betraktninger om hvordan jeg kunne tenke meg at Nordre avlastningsvei kan gå til beste for både godstransport og persontransport, slik at vi alle kan få oppleve " By og Havn, hand i hand "

Det har vært flere innspill i media om at en bør forsøke å skille gods og personer, hvilket jeg slutter meg til. Jeg mener at dette meget enkelt kan gjøres. Dersom en tar nåværende vei ned til Havna, d.v.s. forlengelsen av Kjøpmannsgaten ned til Tollboden/Pirsenteret, kan høyre side være for gods og venstre for persontrafikk. Svinger en til høyre ned mot Pirsenteret, kan man fortsatt skille gods og person- på henholdsvis høyre og venstre side.

Dersom man ønsker å skille gods og person, må en forsøke å få en trafikkavvikling som kan tilfredsstillende. Videre bør det være en forutsetning at Nordre avlastningsvei får en trafikkflyt slik at trafikkanter blir lokket til å kjøre denne vei i stedet for å velge en annen løsning.

Idag bygges en større rundkjøring i Innherredsveien der Nordre avlastningsvei starter. Nidelv bro er allerede fundamentert for ytterligere en bro med to kjørebane ovenfor/sør for eksisterende bro. Denne bør utbygges og ta trafikken til og fra Jernbanen/ Rutebilstasjonen og sentrum.

Nåværende kjørebru blir starten på Nordre avlastningsvei fra øst. Veien heves gradvis til vei / bro blir så høy at når elven er passert kan veien / broen svinge til høyre over jernbanen og gå videre på søyler over nåværende jernbaneområde til bakkenivå er nådd i området på sørsiden av Tollboden, der den svinger til venstre og forsetter på sørsiden av bebyggelsen mot St. Olavs Pir o.s.v.. Denne vei kan være en vanlig tofelts vei ifølge norsk standard og vil ikke ta de store arealer.

Den trafikken som kommer fra øst og skal til Pir I og II vil følge Nordre avlastningsvei til den har passert jernbanelinjen og begynner å helle ned mot Tollboden, hvor to kjørefelt tar av i en svak bue til høyre mens den synker mot gatenivå. Den passerer over nåværende vei ned til Tollboden / Pirsenteret i tilstrekkelig høyde og når bakkenivå i området nord for Statsvekten. Trafikk østfra til Pirterminalen / Pirsenteret etc tar av fra Nordre avlastningsvei med to kjørefelt til høyre i en slakk kurve et stykke etter avkjørselen til Pir I og II og kommer ned på bakkenivå i området nord for Tollboden.

Trafikken fra vest som skal til Pirterminalen / Pirsenteret følger Nordre avlastningsvei til den svinger til høyre. Der fortsetter den rett frem hvor den kommer sammen med trafikken fra øst ved Tollboden i et glidelåssystem.

Trafikken fra vest til Pir I og II følger Nordre avlastningsvei oppover mot jernbanelinjen hvor to kjørefelt svinger til venstre og kommer sammen med tilsvarende vei fra øst i et glidelåssystem like før de krysser nåværende vei ned til Havna.

Ved å få en Nordre Avlastningsvei som er fri for rundkjøringer og trafikklys, vil man kunne få en fin flyt i trafikken og stadig flere vil dermed benytte veien.

Til slutt vil jeg nevne et par ting som bør gjøres for å bedre servicen i Trondheim havn for besøkende. Over fortauet som går langs Leiv Eriksonsenteret og Pirsenteret, som bl. a. benyttes av passasjerer til og fra hurtigruten, bør det bygges et tak.

Fra pirterminalen bør det bygges en fotgjengertunell under jernbaneområdet. frem til Jernbanen/ Rutebilstasjonen.

Det bør også bygges en tunell fra fortauet på høyde med utgangen til Pirsenteret, som kommer sammen med ovenfor nevnte tunell fra Pirterminalen.

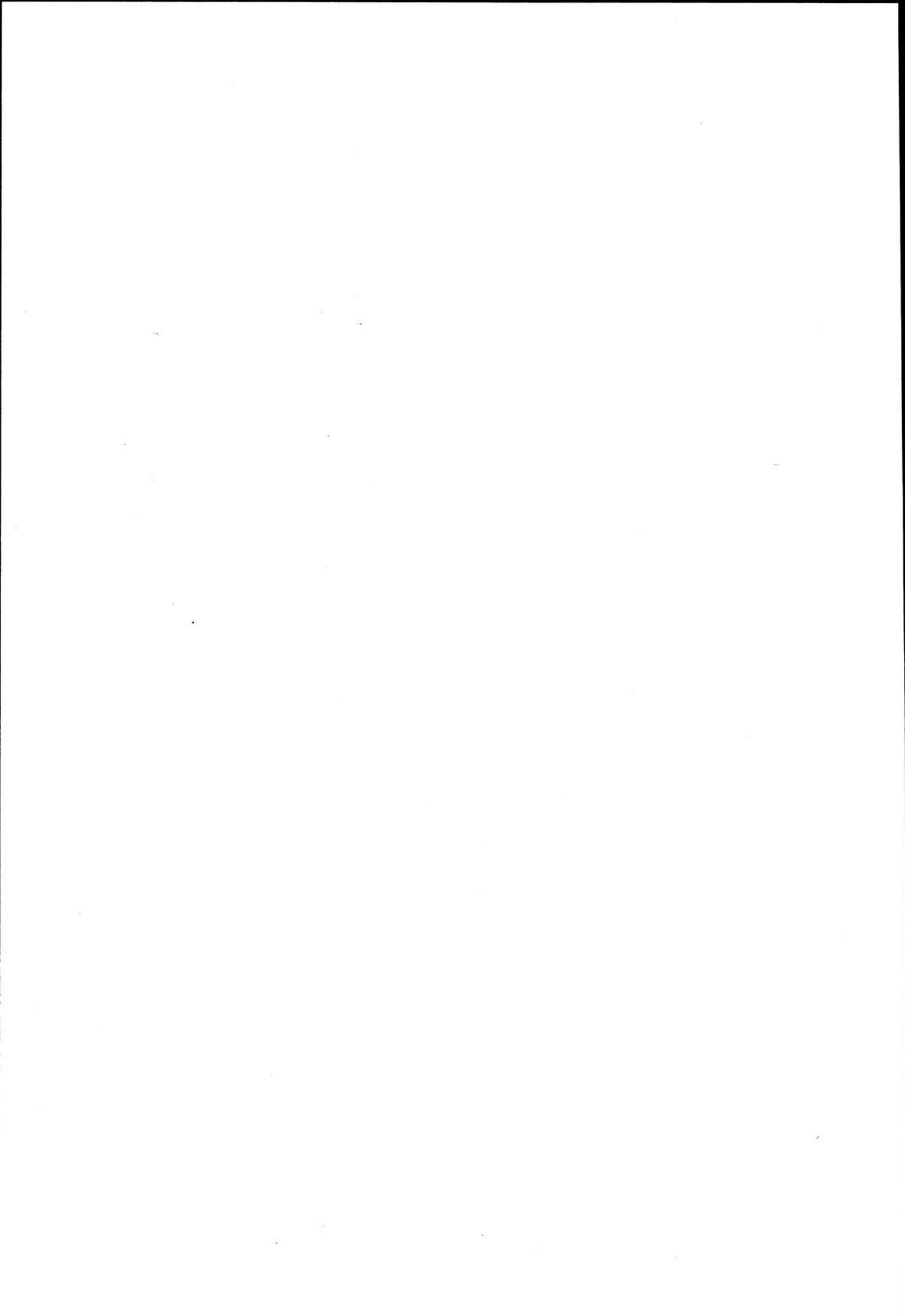
Skulle jeg ha uttrykt meg uklart, står jeg gjerne til disposisjon for utdypende opplysninger.

Med vennlig hilsen

KRISTIAN ALSTAD



Roar Alstad



Trondheim 26.08.99

JERNBANEVERKET  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| <b>3 0 AUG. 1999</b>  |           |
| Sak/Doknr. 96/12655   |           |
| Arkivbet. i 732.4     |           |

Vår ref.: Jan Udbye

Sak: **MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNING  
NY GODSTERMINAL TRONDHEIMSREGIONEN.**Vi refererer til deres brev datert 22.juni 1999, merk.  
saksref. 96/12655 I 732.4 saksbehandler Jan Petter Ødegaard.Vi tillater oss herved, i tillegg til de anmerkninger vi har  
gitt i vårt brev til JERNBANEVERKET datert 12.12.97, og gi  
følgende anmerkninger til innhold/utredning som er gitt i  
mottatte konsekvensutredning.

Følgende tema er mangelfull eller ikke utredet i det hele tatt:

- \* Støy-utredning ikke fullstendig i Leangen-alternativet.
- \* Areal-behov og areal til disposisjon for samlastere mangelfullt eller ikke fullstendig utredet i Leangenalternativet.
- \* Avbøtende tiltak samt informasjon til direkte berørte bedrifter ikke utredet i Leangenalternativet.
- \* Ikke utredet støy/støv-problematikken i anleggsperiode for Leangenalternativet.
- \* Ikke utredet transportveger for massekjøring i anleggsperioden for Leangenalternativet.
- \* Ikke hensyntatt en event. etablering av nytt IKEA i nærområdet ang. trafikk av gods bane-bil.  
Nevnte vedr. Leangenalternativet.

Vår konklusjon er klar; Leangen-alternativet er det dårligste alternative for en ny godsterminal i regionen, for beboere, bedrifter og miljø, samt transportmessig og trafikkmessig.

Vi har i vår bydel adoptert et nytt begrep: 'BY-AVVIKLING' som er å forstå som det motsatte til BY-UTVIKLING.

Dvs. man raserer et godt, etablert byområde for å utvikle et nytt byområde. Les 'Brattøra'.

**LEÜTHENS** frøhandel A/S  
Postboks 3928 Leangen  
7443 Trondheim  
Jan Udbye

# LEÜTHENS EIENDOM AS



JERNBANEVERKET  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Trondheim 26.08.99

Vår ref.: Jan Udbye

Sak: **MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNING  
NY GODSTERMINAL TRONDHEIMSREGIONEN.**

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| <b>30 AUG. 1999</b>   |           |
| Sak/Doknr.: 96/12655  |           |
| Arkivbet. i 732.4     |           |

(138)

Vi refererer til Deres brev datert 22.juni 1999 med ref.nr sak 96/12655 I 732.4 v/ Jan Petter Ødegaard.

Til Deres info.:

Leüthens Eiendom As eier bl.a. følgende eiendommer med grense opp mot planlagte godsterminal LEANGEN:

Th.Owesens gt 22 A og B, samt 24.

Følgende firma leier lokaler/areal på våre nevnte eiendommer og vil være direkte berørt av etab. av en ny godsterminal på Leangen

- \* LEUTHENS FRØHANDEL AS
- \* FLORUM HAGE-og FRITIDSSENTER
- \* BERG MASKIN
- \* TELEHUSET Leangen AS
- \* NORSK AUTOIMPORT AS
- \* CD BILDELER AS
- \* RØRLEGGER AS COMFORT
- \* FLISEKOMPANIET AS
- \* HÅRMAKERIET
- \* HERTZ MASKINUTLEIE

Vi har, i tillegg til de anmerkninger som foreligger i vårt brev til JERNBANEVERKET, datert 12.12.1997, følgende merknader til innholdet/utredningen i mottatte konsekvensutredning, samt temarapporter:

- \* Ikke fullstendig støy-utredning Leangen-alternativet.
- \* Ikke fullstendig areal-utredning plassering aktuelle samlastere.
- \* Ikke fullstendig utredning vedrørende masstransport fra/til i anleggsperiode. Inn/utkjøringsområder do. støy/støv skjerming i anleggsperiode m.m.
- \* Tiltak/informasjon til bedrifter som berøres av terminal, areal og miljømessig.

Med hilsen  
**LEÜTHENS EIENDOM AS**  
POSTBOKS 3928, LEANGEN  
7002 TRONDHEIM

  
Jan Udbye

Besøksadr.:  
Th. Owesens gt. 24  
TRONDHEIM

Postadr.:  
P.box 3928 LEANGEN  
7002 TRONDHEIM

Telefon:  
73 91 96 20

Telefax:  
73 91 70 11

Bankkonto:  
Fokus Bank AS  
8601 08 07036

Foretaksregisteret  
NO 913 866 746

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| <b>31 AUG. 1999</b>   |           |
| Sak/Doknr.: 96/12655  |           |
| Arkivbet. i 732.4     |           |

(144)

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19

0048 OSLO

27.08.99

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN. KONSEKVENsutREDNING. HØRINGSUTTALELSE.

Det vises til konsekvensutredning datert Trondheim, juni 1999.

### Generelt.

Fesil Lilleby Metall, som på eget initiativ har skaffet seg konsekvensutredningen, konstaterer at Leangenalternativet fysisk beskjerer verkets areal. Vi finner det påfallende at vi overhodet ikke har blitt kontaktet i sakens anledning og gitt anledning til å framføre hvilke konsekvenser en slik plassering påfører oss.

Plasseringen av godsterminalen slik som vist for Leangenalternativet vil føre til et investeringsbehov på smelteverket for at dette skal kunne drives. En slik investering må selvsagt betraktes som en del av totalinvesteringen for godsterminalen. Vi betviler at det er mulig for utenforstående å overskue hvilke tiltak som blir nødvendige. Hvis det generelt ikke har vært kontakt med berørte bedrifter, finner vi det vanskelig å ha særlig tillit til de investeringsnivå som er angitt, og som vi antar er en vesentlig del av beslutningsgrunnlaget når det gjelder stedsvalg.

### Støvbehandlingsanlegget.

Framskaffet tegning viser en fylling som går inn i støvbehandlingsanlegget og det er observert at på modell er anlegget fjernet.

Støvbehandlingsanlegget er en integrert del av vårt renseanlegg. Vår utslippstillatelse betinger 97% driftstid for renseanlegget, og et slikt krav gir kun rom for nødvendig vedlikehold. Konsekvensen vil bli at uten anlegget i drift må samtlige ovner på verket stanses.

Det betyr at ikke bare må støvbehandlingsanlegget erstattes, men det må erstattes før eksisterende anlegg demonteres.

### LILLEBY METALL

Avd. av FESIL ASA

Leksvikgate 2  
Postboks 5410 Lade  
N-7442 Trondheim

F.reg.: NO 837 041 732 MVA  
E-post: lilleby.metall@fesil.no  
Internett: <http://www.fesil.com>

Tel.: +47 73 84 25 00  
Fax: +47 73 84 25 01

Det vil imidlertid være problematisk å finne en god plassering av anlegget som både tilfredsstiller kravet til nærhet til resten av renseanlegget og mulighet for gjennomkjøring med store tankbiler. I verste fall kan man bli tvunget til å plassere anlegget med overlapp av eksisterende anlegg. Som nevnt over fører dette til at verket må stå, noe som er meget alvorlig både på grunn av den store inntektssvikt som produksjonstapet medfører, og at man risikerer å tape kunder hvis stansen blir av såpass varighet som det her må bli snakk om.

### **Lagerområde for reduksjonsmaterialer.**

Leangenalternativet vil beskjære vårt lagerareal for reduksjonsmaterialer. Det er uakseptabelt for verket å redusere den tonnasje som kan lagres. Hvis man taper areal, må dette kompenseres ved å øke utnyttelsen av gjenværende areal.

Flere forhold begrenser muligheten for bare å øke lagringshøyden uten å gjøre noe mer.

- a) Større lagringshøyde øker behovet for å kjøre hjullastere opp i råmaterialhaugene. Dette er uakseptabelt da det øker finstoffandelen i materialene. Hvis øket finstoffmengde kjøres inn på ovnene, forringer dette ovnsdriften med negative økonomiske utslag, og det må normalt utføres en avsikting. Dette medfører investeringsbehov og økede driftskostnader samt tapte råmaterialer.

Løsningen ville eventuelt være å bygge et definert bingesystem med tilhørende transportanlegg for skånsom utlegging. Det vil påvirke utformingen at enkelte materialer gir fare for selvantennning ved store lagringshøyder slik at høydebehovet for øvrige materialer ytterligere presses opp. Et slikt anlegg representerer en betydelig kostnad som i så fall måtte belastes godsterminalen.

- b) Som konsekvensutredningen påpeker er det dårlig grunn i området. Dette har vi vært nødt til å ta hensyn til i vår bruk av området fram til nå ved at det er lagt begrensninger på tillatte lagerbelastninger. Det er således ikke nok å forutsette bruk av lette fyllingsmaterialer for å kompensere den tilleggslast som godsterminalen påfører området. Det må også tas hensyn til vår lagerbelastning som det av grunner nevnt over vil bli nødvendig å øke.

### **Høyspent krafttilførsel.**

Vi antar at Leangenalternativet medfører at vår høyspente krafttilførsel må omlegges. Vi er i utgangspunktet sterkt skeptiske til å legge denne i jordkabel av vedlikeholdshensyn. Ved et eventuelt kabelbrudd er vi avhengige av å få tilkoblet igjen så fort som overhodet mulig. Dette fordi en stans av lengere varighet gjerne fører til oppstartproblemer for FeSi-ovnene i form av elektrodebrudd. Dette påfører oss betydelige kostnader også ut over den periode krafttilførselen er borte. Vårt krav i forbindelse med en kabelløsning vil derfor være at kablen dobles på de strekninger hvor den ikke lett lar seg utbedre.



### **Fjernvarmeledning.**

Selv om fjernvarmeledningen nå opereres av Trondheim Energiverk, vil vi ikke unnlate å påpeke at ledningen ligger under skinneområdet for godsterminalen slik at den i nødvendig grad må omlegges.

### **Sammendrag.**

Som det framgår av ovenstående vil Leangenalternativet medføre omfattende kostnader for Fesil Lilleby Metall. Disse kostnadene må belastes godsterminalen i fall den skulle bli lagt på Leangen.

Når tiltakshaver har valgt å unnlate å ta kontakt i forbindelse med konsekvensutredningen, antar vi at disse kostnadene ikke er inkludert i de investeringsbeløp som er oppgitt.

På grunn av avsatt tidsrom for uttalelser til konsekvensutredningen, som har overlappet ferieavviklingen, har vi ikke hatt anledning til å tallfeste kostnadene omtalt foran. Vi har heller ikke rukket å gå inn i nødvendig omfang av de forskjellige tiltak og i hvilken grad de faktisk lar seg gjennomføre.

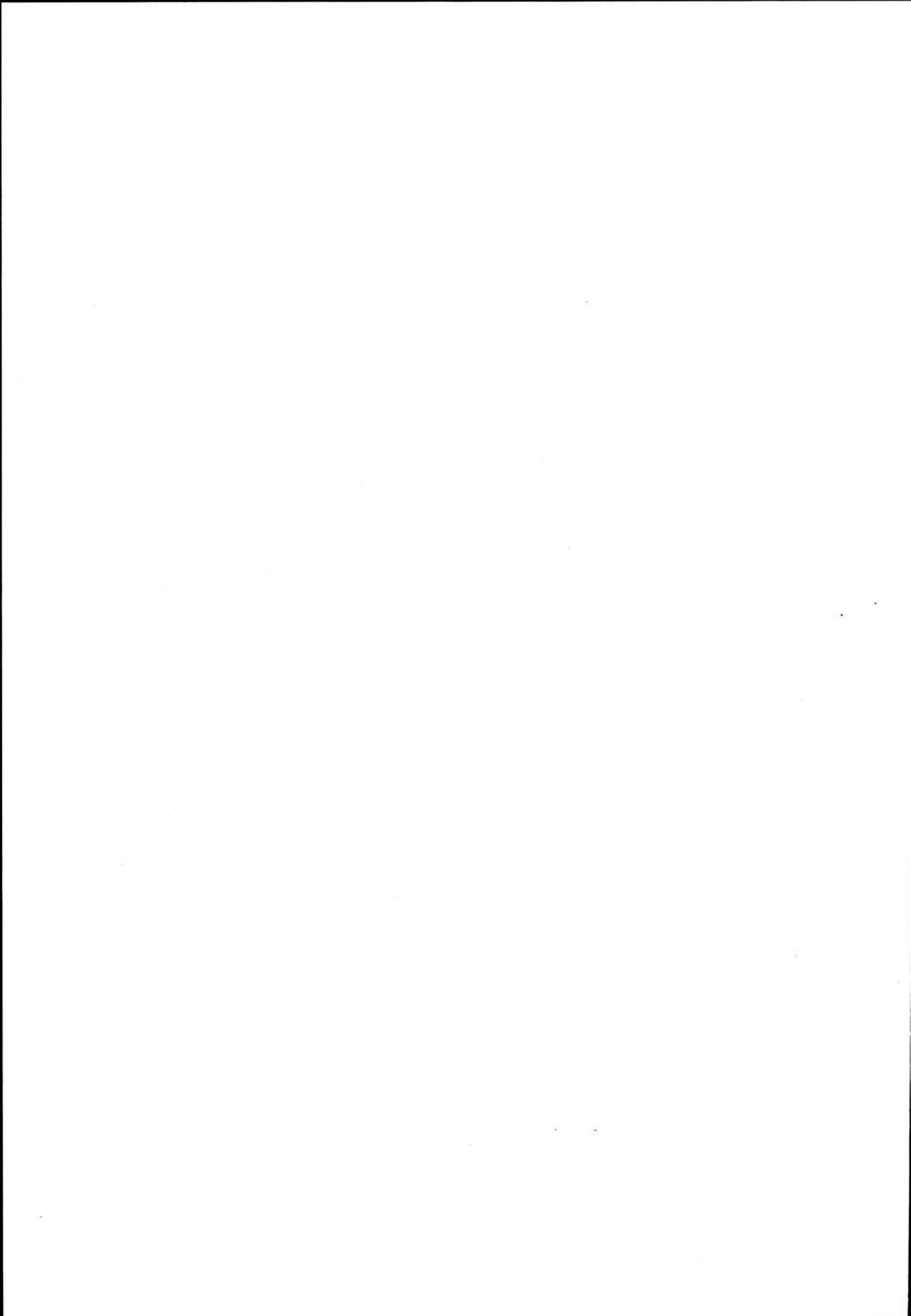
Vi ber om at det blir igangsatt et arbeide med å klarlegge de kostnader som må dekkes innenfor investeringen både hos oss og hos andre. Da forutsetter vi at andre er behandlet på samme måte som oss og at ikke vi har fått en eksklusiv saksbehandling som sikter mot en nedlegging av smelteverket. Etter vår mening må dette gjøres før det tas standpunkt til hvilken lokalisering som skal velges.

Hilsen

Fesil Lilleby Metall



Sverre Møller  
Verksdirektør



# FRIONOR

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET       | kass.kode |
| 07 SEPT. 1999        |           |
| Sak/Doknr. 76/120-55 |           |
| Arkivbet. 7324       |           |

Jernbanelverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

FRIONOR FABRIKKER A/S

183

Trondheim, 03. September 1999

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM

Jeg viser til mottatt materiell vedr. alternative lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen. Jeg beklager at jeg p.g.a. reise er noe sen med å komme med uttalelse på vegne av Frionor Fabrikker A/S.

Frionor Fabrikker A/S er lokalisert på Brattøra, og har Sentralstasjonen/dagens godsterminal som nærmeste nabo mot syd. Bortsett fra at utformingen på vårt bygg er tilpasset jernbanesporets form har vi i dag ingen problemer med å ha jernbanen som nabo.

Bedriften har pr. dato 116 ansatte og produserer ca 9000 tonn ferdigprodukter til mange forskjellige markeder.

Etter det jeg ser av tilsendt materiale ang. Brattøra, vil alternativene C, D og F ha konsekvenser for driften i vårt anlegg:

**Alternativ D** medfører at ny vei legges igjennom deler av vårt eksisterende bygg. Dette omfatter store deler av produksjonslokalene, og hele ferdigvarelageret. En slik løsning vil gjøre det helt umulig med fortsatt drift, og vil fra vår side utløse krav om kompensasjon i form av nytt, egnet bygg for produksjon av næringsmidler.

**Alternativ C og F** forutsetter anlegg av ny, større gjennomfartsvei langs eksisterende kaiområde. Veien skal ta hovedtyngden av trafikken fra øst mot vest, og vil bli tungt trafikkert. Dette området benyttes i dag til innlasting og utlasting av varer til fabrikken. I tillegg trengs et større område for at vogntog skal kunne snu. Dette gjøres i dag ved byggets vestre ende. Selv med den meget beskjedne gjennomfarts trafikken som er i dag kan vanskelige situasjoner oppstå.

Plassering av ny vei på dagens kai vil følgelig ikke kunne kombineres med fortsatt drift av vårt anlegg. Eneste mulige alternativ er slik vi ser det at veien legges på ny utfylling i eksisterende havnebasseng.

Med vennlig hilsen  
for FRIONOR FABRIKKER A/S



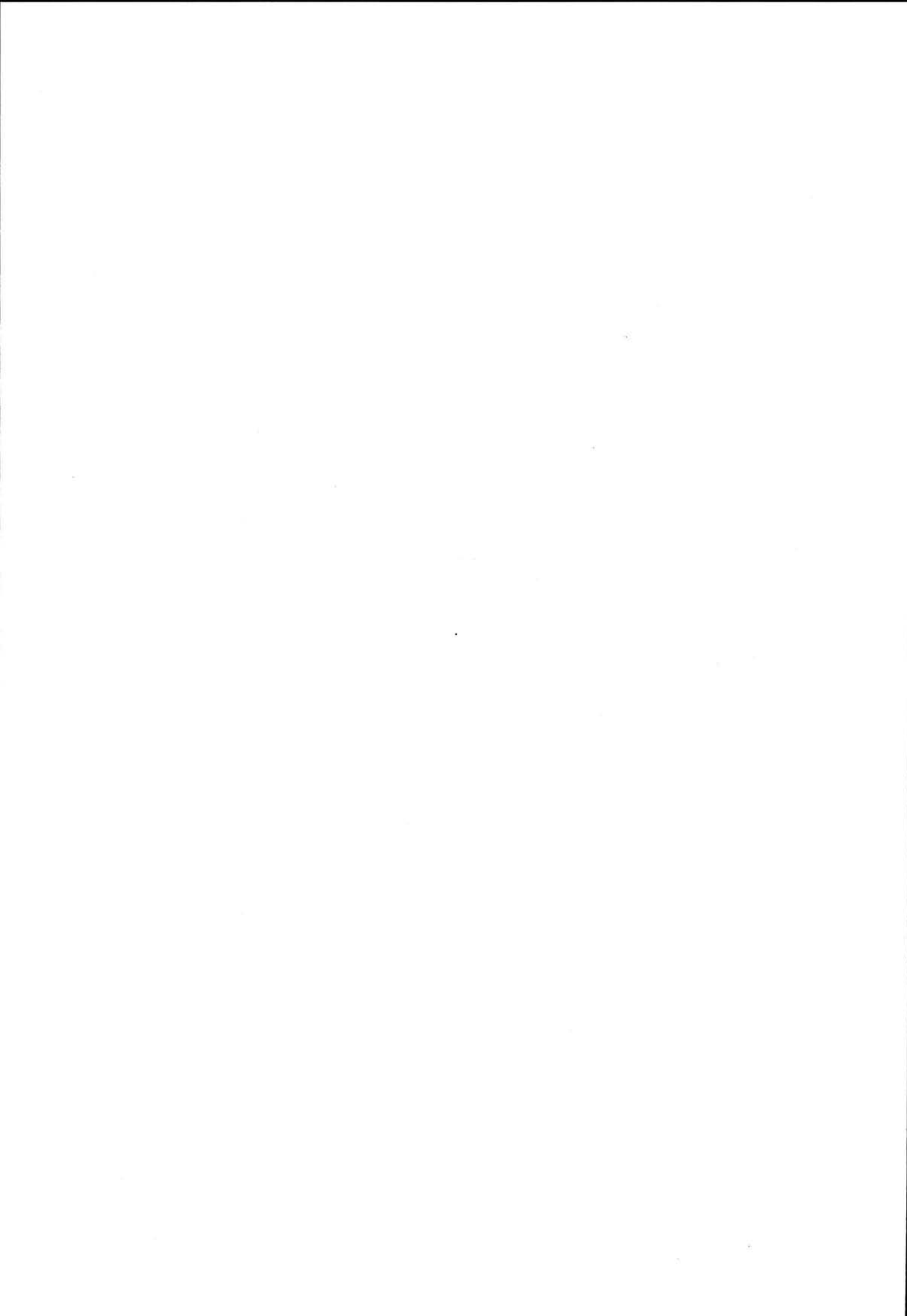
Rolf Solberg  
Fabrikksjef

Postadresse:  
7486 TRONDHEIM  
NORWAY

Besøksadresse:  
Brattørkaia 17B  
7010 TRONDHEIM

Telephone: +47 73 53 42 05  
Telefax: +47 73 52 28 15

Enterprise No.:  
NO 923 921 508 MVA



|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 96/12655 | -         |
| Arkivbet.      | 7324     |           |

JERNBANEVERKET,  
Hovedkontoret,  
Pilestredet 19.,  
0048 OSLO.

TRONDHEIM 31.august 1999.

167

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - LEANGENALTERNATIVET.  
Merknader til konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven i brev av 22.06.1999.

Vi støtter fullt ut og har sammenfallende syn med de kommentarer som Notar Advokat AS har gitt i brev av 31.08.1999, på vegne av næringslivsbedrifter i Leangen-Lade området. Vi vedlegger også vårt brev av 10. mai 1996 til NSB Bane Region Nord, som fortsatt har sin gyldighet fordi forholdene er meget sterkt forverret for vår bedrift, både i Leangen 2,3 og 4.

Innledningsvis gjør vi oppmerksom på at vi i de snart 4 årene planarbeidet har pågått, aldri har blitt kontaktet av Jernbaneverket eller av noen av Deres konsulenter. For oss er det uforståelig hvordan en offentlig forvaltingsorgan kan unnlate å innhente korrekte opplysninger i en så viktig sak.

Som eksempel på dette nevner vi :

TEMARAPPORT - BYUTVIKLING, AREAL OG TRANSPORT.

2.4. Konsekvenser ved ny terminal på Leangen.

Endringer av arealbruk og eiendomsforhold.

Om Leangen 2 står det på side 41 : "Nilsson Trelast: inngrep i bedriftens tomteareal på ca 8 dekar. 3 mindre lagerbygg må rives, mens bedriftens hovedanlegg ikke berøres."

Vår kommentar til dette er at i de "3 mindre lagerbyggene" har vi vårt listverkhøvleri med flere store maskiner og mange tekniske installasjoner, slipeverksted, en stor sponsilo som leverer spon til flisfyringsanlegget som gir varme til vårt 6.000 m<sup>2</sup> store hovedanlegg. Listverk er vår største varegruppe, og listverkhøvleriet har i alle år vært den viktigste bidragsyter til vårt store listverkutvalg, servicenivå og ikke minst til de årlige gode økonomiske resultat.

Når realiteten er slik vi beskriver, er det svært alvorlig i denne sammenheng å utelate fakta.

- spør først, der uvalget er størst

Et annet eksempel er:

1.) Om Leangen 4 står det på side 9 : “For Nilsson Trelast blir inngrepet større enn i Leangen 2-3 fordi adkomsten for terminalen legges over bedriftens område.

Driftsmulighetene for bedriften blir betydelig begrenset, og bedriften taper muligheten for utvidelse østover.”

Som aktuelle avbøtende tiltak: “Arealtapet for bedriften Nilsson Trelast i alternativ 2 og 3 kan søkes kompensert ved at bedriften får overta arealet nord for undergangen for Leangen allè som eies av Trondheim Kommune”

2) På side 73 første avsnitt står det: “Tiltaket kan gi økt etterspørsel etter næringstomt i området. I særlig grad vil dette gjelde for områder som grenser opp mot adkomsten til terminalområdet og som kan nyttes av samlastere.

3) Nederst på side 76 står det “Vi konkluderer derfor med at Leangen-alternativet ikke gir muligheter for å sikre arealer for å etablere private samlastere i direkte tilknytning til godsterminalen.”

4) Som eier av område 1 på figur 3.4. nederst på side 76 kan vi bekrefte at dette området ikke er til salgs. Hvordan man uten å ta kontakt med eier kan kalle dette “gunstige områder for samlastere i tilknytning til terminalen” og på kartet av Leangen 4 benevnes området som “mulig samlasteareal”.

Vi ber om at disse 4 punktene leses i sammenheng, og synes dette på en utmerket måte illustrerer hvor liten sammenheng det er i ordvalg og logikk, noe som gjør at hele konsekvensutredningen kun blir et partsinnlegg og bestillingsdokument fra Jernbaneverket.

Et tredje eksempel på manglende logikk og bestillingsverk:

Nederst på side 104 står det: “Etablering av terminal på Leangen vil ikke føre til negative konsekvenser på trafikkavviklingen i dette vegnettet.”

Hvordan man kan påstå at 3-400 vogntog pr. døgn (1.200 sa NSB i 1996) ikke vil føre til negative konsekvenser, det faller på sin egen urimelighet.

I flere sammenhenger skrives det om Leangenalternativene hvor positive de er for utviklingen på Brattøra. Det kunne vært et både vesentlig og riktig argument, hvis man skulle legge terminalen til et stort nok og ubenyttet område, men det blir direkte feil når alternativet er Leangen.

**ALLE ARGUMENTENE FOR Å FLYTTE FRA BRATTØRA KAN BRUKES MOT Å FLYTTE TIL LEANGEN.**

Det viktigste punktet for å oppnå god økonomi og omfattende bruk av terminalen er at det blir mulig å konkurransesette også denne del av transportarbeidet i Norge.

Det å anlegge en godsterminal på et område som ikke har plass til flere store samlastere, men bare har plass til og gir NSB BA Gods en monopolstilling, det trenger man ingen konsekvensutredning for å fastslå vil bli den helt store nasjonaløkonomiske fiasko.

Vi er kjent med at en av de store samlasterene straks vil gå over til å benytte kun biltransport, dersom de får en konkurransevidning i forhold til NSB BA Gods, i form av lang avstand fra terminalen.

Samme firma har også blitt anmodet av Jernbaneverket, uten vår viten, å vurdere vårt område som sitt eventuelle terminalområde. De konkluderte med at vårt område på ingen måte kunne tilfredsstillere Deres behov.

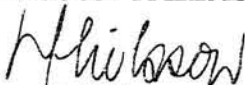
Vi ber om at dersom planarbeidet med terminalen på Leangen skal fortsette, ber vi om at også Jernbaneverket's medarbeidere og Deres konsulenter utviser vanlig folkeskikk og høflighet.

Slik at vi for fremtiden unngår gjentakelse av uanmeldte "besøk" for å foreta:

- 1) grunnboringer på tomten vår.
- 2) verdivurderinger og besiktigelse av bygninger på søndag.
- 3) vurdering av hva våre bygninger benyttes til.
- 4) urealistiske forslag til samlastere om å benytte vårt tomteareal.

Vi vil fortsatt anmode på det sterkeste om at Jernbaneverket skrinlegger alle alternativene på Leangen, til beste for byen, Jernbaneverket og berørte parter i området Lade, Rotvoll og Leangen, og fortsetter arbeidet med andre og mer realistiske planer..

Med hilsen  
NILSSON TRELAST AS



Axel J. Nilsson

vedlegg: 3

NSB Bane Region Nord,  
Pir-Senteret,  
7005 Trondheim

10. mai 1996

## NY GODSTERMINAL FOR NSB PÅ LEANGEN-ROTVOLL ?

Som bruker av jernbanetransport siden vår bedrift ble etablert i 1901 på Rosenborgkaia, dengang med eget sidespor helt inn i lageret, og i dag på Lade med eget sidespor til høsten 1994, og med 125 vogner pr. år på det meste, ønsker også vi at NSB har en hensiktsmessig og moderne terminal i Trondheim.

Fordi et så stort terminalanlegg (ca 150 mål) som er foreslått, vil få meget stor negativ betydning både for oss som nærmeste nabo, og for hele Lade-Rotvoll-Leangen området, gir vi våre kommentarer til meldingen.

Både i Norge og i utlandet kan vi se hvordan så store terminaler etterhvert vil sette sitt negative preg på tilstøtende arealer. Vi har vært flere ganger på Brattøra og Stavne - Marienborg området, for å se hvordan det ser ut på områdene NSB benytter idag.....og har tatt det med oss, og plassert det inn i det vakre landskapsbildet på Rotvoll.

Der foreslår NSB å plassere et terminalanlegg på 150 mål, på et høydedrag i terrenget, og meget synlig fra alle kanter, rett inn i et unikt og meget vakkert landskapsområde slik det fremstår idag....

.....med Lade Kirke, Lade gård, Lade Idrettsanlegg, Universitetet på Lade (ca 1.700 elever), Ringve Museum og botanisk have, Devle gård (eldreboliger), Leangen gård (kurs - senter), Statoil Forskningscenter, Høgskolen i Sør-Trøndelag med Lærerutdanning på gamle Rotvoll og Helse- og sosialfag i Radmannbygget (ialt ca. 3.000 elever), Rotvollskogen, Louisenlyst gård, Falkenborg gård og Dronning Mauds minne høgskole førskoleutdanning (ca 600 elever).

Boligområdene på Lade, Rotvoll (Sjøveien) og Dalen Hageby.

Etter vår mening, burde alt dette være så vektige argumenter mot å plassere terminalen på Leangen-Rotvoll, at det skulle være nok til å utelukke dette alternativet for alltid.

Vi har lest kommentarene til meldingen innsendt av Rotvolls Venner og fra Dalen Hageby Vel, som begge gir utmerkede og vel begrunnede kommentarer på Landskap, Miljø og Støy, som vi gir vår fulle støtte. Vi viser også til brev fra Advokatfirmaet Notar AS, ved advokat Asgeir Sæther på vegne av Næringslivet på Leangen/Lade, som vi har underskrevet.



## TRAFIKKBELASTNINGEN, AREALER OG ØKONOMISK ERSTATNING.

### 1. TRAFIKKBELASTNINGEN.

Haakon VII's gate som både har stor og økende belastning, utvidelsen av Omkjøringsveien som er godkjent, planlagt ny tilknytning til Ladeforbindelsen fra ny E-6 ved Leangen Travbane og Bromstadveiens forlengelse, vil komme i tillegg til den sterke og kontinuerlige trafikkøkningen vi har merket i de senere år.

Hvilke store trafikkmessige problemer dette vil medføre, er ikke belyst eller kommentert i meldingen fra NSB.

Vi som til daglig iakttar trafikken, og mottar klagen fra våre kunder og leverandører, og samtidig selv opplever de meget store vanskelighetene det idag er forbundet med å komme inn og ut av Haakon VII's gate, har et godt grunnlag for å vurdere dette.

### 2. AREALER.

NSB sier selv at terminalen ideelt sett burde vært enda større, og renonserer derved på sine egne ønsker, og legger et konstant utvidelsespress på området.

Topografien på Nordsiden gjør en utvidelse praktisk umulig, i Syd begrenset av Lade - forbindelsen og Rotvollskogen, samt andre bedrifters arealer og bygninger.

For andre transportbedrifter som ønsker å plassere seg i området har NSB avsatt bare 30 mål, men Linjegods AS sier de vil ha behov for 50-60 mål nær terminalen.

Leangen-Rotvoll kan derfor ikke dekke dagens behov for hverken NSB eller andre transportbedrifter, som vil etablere seg nærmest mulig terminalen. Dessuten vil de bedriftene som i dag grenser opp mot terminalen, bli fratatt enhver mulighet for fremtidige utvidelser.

Allerede uten terminal er det i dette området stor knapphet på tilgjengelig, ikke disponert areal. Vi har ikke en kvadratmeter å avgi.

### 3. ØKONOMISK ERSTATNING.

Vi har hittil ikke blitt bedt, hatt grunnlag for, eller funnet det nødvendig å foreta noen faktisk beregning av kostnadene, i de krav vi vil stille ved en eventuell ekspropriasjon. Kort kan vi kommentere, at de økonomiske konsekvenser langt vil overstige det som er tatt med i Hovedplanen februar 1996, i den "utvendige" vurdering som der er lagt til grunn.

Listverkhøvleriet, sponsilo og et lager skal rives, fjernvarmeanlegget som forsyner 6.000 m<sup>2</sup> forsvinner, inn- og utkjøring fra eksisterende anlegg blir ikke mulig, og hele tomtearealet blir så mye smalere at utnyttelsesgraden og tomteverdien på hele arealet blir sterkt forringet.

Det er ingen tvil om at konsekvensene av dette for arbeidsplassene, og for oss som bedrift vil være sterkt negative både på kort og lang sikt.

## KONKLUSJON.

Den naturlige lokalisering av godsterminal er enten ved god havn, med god veiforbindelse, som det vil bli på Brattøra, eller på Heimdal der terminalen har vært påbegynt siden 1960 - tallet.

Der er det få boliger, ingen skoler, intet verneverdig kulturlandskap og NSB disponerer større arealer. På begge steder er det i dag et miljø for transport, fordi de fleste transportbedriftene allerede har tilhold enten på Brattøra eller Heimdal.

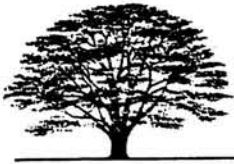
Vi har sterkt behov for en umiddelbar avklaring, fordi et lagertilbygg (1.500 m<sup>2</sup>) godkjent i 1989, i år har blitt stoppet, og videreutvikling av bedriften hindres på grunn av knapphet på disponibelt lagerareal.

På denne bakgrunn anmodes på det sterkeste om at man allerede nå skrinlegger denne planen, og fortsetter arbeidet med andre og mer realistiske planer.

Med hilsen  
NILSSON TRELAST AS



Axel J. Nilsson



Rotvolls Venner

ved Øyvind Sæther  
Stuttvegen 1 - 7050 Rotvoll  
Tel: 7391 5291  
e-post: [ucsact@online.no](mailto:ucsact@online.no)

Trondheim 30. august 1999

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999       |           |
| Sak/Doknr. 90/12055 |           |
| Arkivbat. 732.4     |           |

178

## Høringsuttalelse

Konsekvensutredning

Lokalisering av  
ny godsterminal i Trondheimsregionen

Jernbaneverkets Konsekvensutredning framstår som et dokument som vitner om ansvarsfraskrivelse. Alle signaler fra fagmiljø og berørte parter, alle utredninger og rapporter forteller klart og tydelig at Leangen er uegnet som terminal.

De har selv skåret utbyggingen så mye inn til benet at det er opplagt for enhver at dette blir for smått og videre utbygging vil komme

Selve KU'en er et forvirrende sammendrag av sprikende fakta som er satt sammen etter eget forgodtbefinnende som det passer sammenhengen. De veksler mellom alternativer de kaller "Leangen 2" og "Leangen 3" og "Leangen 4", til forvirringen blir så stor at vi mister sammenhengen. De sørger for at "Leangen 2" framstår som det ekstreme sorte får så det blir lett å akseptere de "gode" Leangen 3 og Leangen 4 som spiselige.

De utelater viktige fakta fra delrapportene og vinkler de som brukes tendensiøst og skjevt.

Et av de mest sentrale punktene i lokaliseringen er areal for samlastere. Det faktum at deres egen delrapport konkluderer med at det ikke er rom for dette er beleilig utelatt fra KU'en.

Nærhet til kunden har hele tiden vært et stort poeng for Jernbaneverket. I delrapporten deres står det at ingen nvetablering av potensielle kunder forventes på Leangen-siden. Dette er utelatt fra KU'en!

Regnestykkene deres med "plusser" og "minuser" er nærmest patetisk i sin framstilling,- at det gis "liten negativ konsekvens" for at (sitat): "...Tollboden mister sin historiske referanse..." er bare ett eksempel.

Hva blir barns lek og oppvekst opp mot Tollbodens historiske preferanse?

Det er middels negativ konsekvens angående støy,- selv om Sintef sier det ikke er mulig å overholde SFT's krav. De nevner heller ikke at for å forstå fordelingen av +/- vedrørende Leangen, må du se Leangenalternativene i sammenheng, de er ikke vektet mot Brattøra/Heimdal.

Et annet meget viktig eksempel er at det har **meget stor negativ konsekvens for arealbruken på Leangen**, samtidig som vi leser at det har stor **positiv konsekvens for bydelsutviklingen?** Merk: **bydelsutviklingen!** Transportavvikling - ingen betydning står det,- her hvor Statens Vegvesen i sin tid sa at det ville være (sitat): "...det glade vanvidd..." å tilføre denne trafikken til området.  
Sykkel/gangsti - ingen betydning...

Ærlig talt er det lite poeng å ramse opp mangler ved denne KU'en,- den er så farget av prestisje og politisk hestehandel at lite tyder på at innsigelser fører fram. Vi har ofte nok hørt at vi vil bli hørt. Jernbaneverkets svar på pålagt samarbeid med beboere er å invitere til informasjon om hva de har bestemt seg for.

Vi vil nok en gang be Jernbaneverket ta ansvaret selv og fjerne Leangenalternativet for godt. Alle deres egne delrapporter stadfester våre innsigelser fra sakens begynnelse. Vi ber om at de går gjennom de uttalelser, presseskriv og artikler som omhandler saken og lese fakta. Det er naivt å tro at man kan kile inn en godsterminal i et boligområde og det vitner om mangel på respekt for Trondheim by og dens oppbygning. Attpåtil hiver de ut et agn om "delt løsning" som i våre øyne vitner om Jernbaneverkets desperasjon etter å få en fot inn i dette området.

Vi vil minne om at det opprinnelige Leangenalternativet allerede på planleggingsstadiet var for lite for Jernbaneverket.

For Rotvoll's Venner

  
Paal Østerlie

# Høringsuttalelse

**Til:** Jernbaneverket

**Fra:** Strindheim skole/ samarbeidsutvalget

**Tema:** Lokalisering av godsterminal på Leangen

**Dato:** 31.08.1999

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kont |
| 03 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 96/13055 | .....     |
| Arkivbet.      | 1        | 732.4     |

17E

Samarbeidsutvalget ved Strindheim skole (SAU) viser til konsekvensutredning angående lokalisering av godsterminal i Trondheim. Videre vises det til at representanter for SAU har deltatt i en høringsgruppe i forbindelse med konsekvensutredning av helse og trivsel ved en utbygging av Leangen. Endelig gjelder det at SAU ifølge lov om grunnskolen §11-1 er løvfestet høringsinstans "i alle saker som gjelder skolen".

Utvalget er svært bekymret for de miljømessige konsekvenser en utbygging på Leangen vil ha for skolens elever. SAU er derfor entydig i sin avvisning av det såkalte 'Leangenalternativet'.

Strindheim skole er fra før den skole i Trondheim som, ifølge kommunens egne undersøkelser, er tyngst belastet med hensyn til støy, trafikk og forurensning. En godsterminal på Leangen vil øke forurensningen av miljøet rundt skolen, både med støy (fra selve terminalen og fra trafikken til og fra) og med økte avgasser og svevestøv fra Bromstadveien. Dessuten vil en økning av trafikken rundt skolen ytterligere forverre trafiksikkerheten på barnas skolevei. Miljøbelastningen i forbindelse med utbyggingen av Leangen vil slik bidra til at et allerede sterkt utsatt miljø vil bli ytterligere belastet.

Selv med ekstra støyskjerming viser antatte målinger helt uakseptable verdier siden endringene i forhold til dagens situasjon vurderes som vesentlige. Dette vil forringe skolemiljøet for våre 500 elever og hjemmemiljøet for de fleste av dem. De av våre elever som er bosatt i Dalen Hageby, vil bli mest utsatt. I tillegg kommer økt trafikk og forringet luftkvalitet hvor man i sær på vinterstid vil måtte forvente større mengder svevestøv enn i dag hvilket igjen vil bidra til å forringe barnas daglige arbeidssituasjon.

Strindheim skole har begrenset tilgang på friarealer i gangavstand. En utbygging av terminalen på Leangen vil redusere området rekreasjonsverdi og vanskeliggjøre vår adkomst til de få friarealene vi idag har adgang til (Leangenbukta), uten å måtte ty til kollektivtrafikk.

Samarbeidsutvalget ber Jernbaneverket finne løsninger som ikke forringer skole- og fritidsmiljøet for elevene våre. Vi kan ikke se at en realisering av Leangenalternativet er forenlig med et godt skolemiljø ved Strindheim skole. En utbygging av Leangen vil være nok et trist bevis på at barn og miljø kommer i annen rekke i samfunnsplanleggingen.

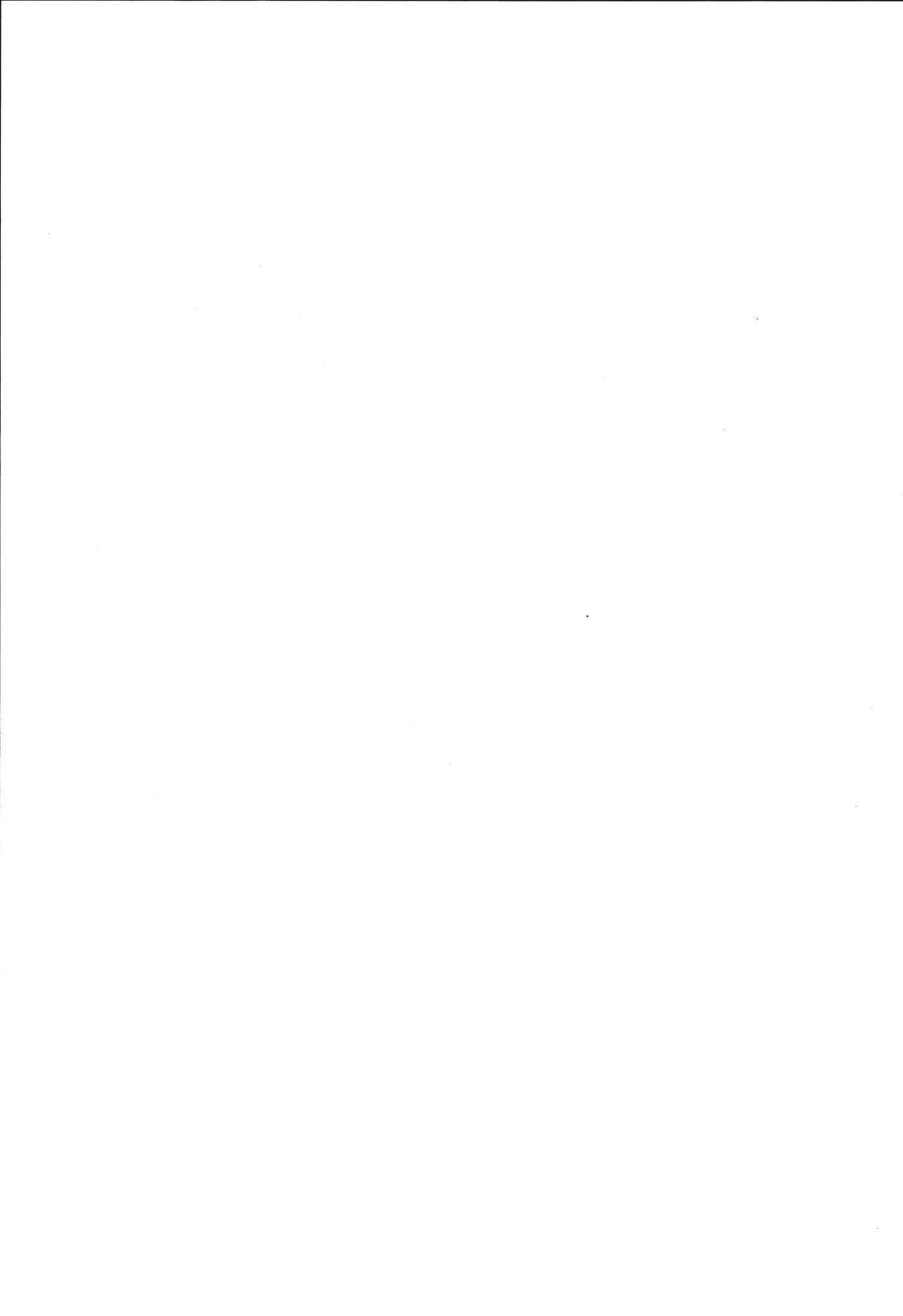
Med hilsen



Knut Ove Eliassen  
leder



Odd Feragen  
rektor





# NATURVERNFORBUNDET I TRONDHEIM

Postboks 706 - Sentrum, 7407 Trondheim

Besøksadresse: Munkegata 27 (Inngang Thomas Angells gate)

Tlf. 73 51 52 24 Fax 73 51 27 27 e-post naturvern@st.telia.no

01.09.99

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET      | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999       |           |
| Sak/Doknr. 76/12653 | .....     |
| Arkivbet. 732.4     |           |

173

## Høringsuttalelse til "Ny godsterminal i Trondheimsregionen"

Naturvernforbundet i Trondheim ønsker med dette å komme med noen synspunkter på Jernbaneverkets konsekvensutredning av "Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen". Vi erkjenner Jernbaneverkets behov for gode rammevilkår for å oppnå målsetninger om å få større deler av transporten over fra veg til bane. Naturvernforbundet ønsker seg en vesentlig mer miljøvennlig transport enn dagens, og vi mener at jernbanen er viktig i så måte. Etableringen av en ny godsterminal kan imidlertid ikke gå på bekostning av andre viktige forhold når det gjelder natur, miljø og helse.

### Lokalisering på Melhus er uakseptabelt

Vi vil nok en gang uttrykke skuffelse over at Melhus i det hele tatt har blitt vurdert som alternativ lokalisering for godsterminalen. Hensynet til jordvern bør etter vårt syn veie så tungt at å ta store mengder kornjord til terminalen utelukker seg sjøl. I tillegg ser vi for oss at en utbygging på Melhus vil medføre andre etableringer i området, særlig knyttet til terminalaktivitetene. Resultatet kan bli en storstilt nedbygging av førsteklasses matjord, med de konsekvenser det vil få for muligheten til lokal matproduksjon og økt behov for import av mat. Utredningen drøfter de planmessige sidene ved disse forholdene og konkluderer med at etableringen får "meget stor negativ betydning" for arealbruk og eiendomsforhold, men drøfter overhodet ikke konsekvensene av en redusert lokal matproduksjon.

Melhus kommer også dårlig ut når det gjelder transportavvikling, og det har fra vår side vært et annet viktig ankepunkt mot lokaliseringen. En lokalisering til Melhus blir imidlertid bare vurdert å få en "liten negativ betydning" for kulturmiljøet. Det kan da ikke ha blitt tatt med at *landbrukskulturmiljøet* lokalt blir ødelagt, med de konsekvenser det får for hele Melhus-bygdas kulturmiljø.

Det er hele tatt forbausende at Melhus har blitt utredet, tatt i betraktning at særlig i forhold til jordvern og transportavstand bør det være åpenbart at det er et svært dårlig alternativ. Vi vil for øvrig vise til vår uttalelse til forslaget til utredningsprogram, datert 24.11.98, og håper at Melhus blir tatt ut av de videre planene.

### Hva med delt løsning?

Vi savner en gjennomgang av mulige delte løsninger. Dersom man i framtida vil at transporten skal foregå på miljøvennlig vis, mener vi det er viktig å ha kontakt med sjøen, slik at man kan få mest mulig transport på sjø og bane. På denne bakgrunnen er det viktig å ha en terminal - eller en del av et terminalsystem - med god kontakt med sjøen. På det åpne informasjonsmøtet

på Leangen (Strindheim skole) fikk vi opplyst at en delt løsning ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom, og at svært lite av transporten i dag går på sjø.

Til det første vil vi si at det blir altfor snevert bare å betrakte lønnsomheten av godsterminalen alene. Et så stort prosjekt vil ha store konsekvenser for mange samfunnsområder, og mange ikke-prissatte konsekvenser vil kunne peke i en annen retning enn Jernbaneverkets vurdering av bedriftsøkonomisk lønnsomhet. Regnestykket vil kunne få et annet resultat dersom prisene på drivstoff øker gjennom økte avgifter. Det diskuteres blant annet i EU hvorvidt en kraftig avgiftsøkning på drivstoff er veien å gå for å redusere miljøbelastningen fra vegsektoren. Sett i et slikt perspektiv blir det lite framtidsrettet å fokusere på dagens rammer, og det bør undersøkes hvorvidt en delt løsning kan være aktuell.

Når det gjelder transportmengdene som går på sjø, mener vi at det må legges til rette for at denne andelen kan øke. En slik økning er i tråd med politiske og miljømessige målsetninger, og bør ligge til grunn når man planlegger en terminal for framtida. I følge tall fra SSB (1997) utgjør godstransport på sjø 13,1 % og jernbane 1,7 %, og her inngår bare gods som er av- og pålesset i Norge. Tallene viser at det er et betydelig potensiale for å styrke kontakten med sjøen. På det omtalte informasjonsmøtet fikk vi opplyst at rundt 2 % av omlastingen på dagens godsterminal på Brattøra skjer mellom sjø og bane. Denne andelen bør økes på bekostning av omlasting bil-bane og særlig bil-bil, og tallene tyder på at dette bør være realistisk.

Vi vil dessuten peke på at det er (ikke alt for urealistiske) planer om å ruste opp Meråkerbanen slik at mye av godset fra Midt-Sverige kan skipes ut i Trondheim (Trondheim er jo nærmeste isfrie havn for store deler av Sverige). Dette er et prosjekt som medfører stort utviklingspotensiale for bane-sjø, men også for Trondheim. Lønnsomheten og miljøgevinsten i en slik godstrafikk bør også tas med i betraktning før man eventuelt flytter godsterminalen bort fra havna.

### **Brattøra som byutviklingsområde og Nordre avlastningsveg**

Vi stiller oss litt undrende til at Brattøra blir vurdert som et så viktig utviklingsområde dersom terminalen flyttes til et annet sted. Området domineres i dag til en altfor stor grad av parkeringsplasser, og en slik bruk av området kan vanskelig kalles rasjonell ut i fra hensynet til effektiv arealutnyttelse. Et første skritt mot å benytte området mer effektivt bør være å benytte områdene utenfor godsterminalen på en mer fornuftig måte.

Vi mener det også må være vesentlig at havna forbeholdes aktiviteter som faktisk trenger tilgang på sjøen. Det betyr at for eksempel omlasting sjø-bane forutsetter et område ved havna, og da er det Brattøra som er den mest nærliggende plasseringen. Mange andre aktiviteter trenger ikke samme tilgang på sjøen, og kan lett etableres andre steder i byen. Havnefunksjonene lar seg imidlertid ikke lett flytte.

Det pekes i utredningen på at flytting av godsterminalen fra Brattøra vil frigjøre store arealer som kan benyttes til arbeidsplasser med god tilgjengelighet i forhold til kollektivtrafikk. Vi mener at det er viktig å etablere arbeidsplasser i størst mulig grad slik at de kan nås med kollektivtrafikk. Det er imidlertid merkelig at en flytting fra Brattøra blir brukt som en argument for at Nordre avlastningsveg (NAV) kan gjennomføres lettere. Etter vår vurdering vil NAV svekke kollektivtrafikkens stilling ved at privatbilismen mellom østlige og vestlige deler av byen får bedre kår. Dessuten vil en flytting av godsterminalen gjøre behovet for NAV mindre i forhold til tungtrafikk til og fra terminalen som ønskes ledet bort fra Midtbyen. Vårt spørsmål blir dermed: Hva er viktigst - å lette biltrafikkens kår gjennom/forbi byen eller å legge til rette for at de sentrale delene av byen lettere kan nås med kollektivtrafikk?



Det blir dessuten sagt at en eventuell ny terminal på Brattøra vil være en visuell barriere og redusere siktlinjer med mer. Etter vårt skjønn vil også NAV bidra til barrierevirkninger, særlig ved Skansen-området (avhengig av utforming av vegen). En kan da stille seg spørsmålet om det er verdt å "redde" Brattøra fra en godsterminal når området uansett skal ødelegges av NAV (dersom vegen bygges, som har blitt forutsatt i hele utredningen).

### **Leangen**

Etter vår vurdering er en lokalisering på Leangen lite hensiktsmessig i forhold til eksisterende og framtidige viktige industrilokaliseringer. I dag finnes store kunder til en godsterminal i Heimdalsområdet, og sannsynligvis vil mesteparten av ny industri bli etablert der. En etablering av godsterminalen på Leangen vil dermed trolig føre til økt behov for trailertransport mellom disse to stedene. Resultatet kan bli økt tungtrafikk i og gjennom byen, som vil føre til større miljøbelastninger for store områder.

En etablering på Leangen vil dessuten medføre inngrep i et verdifullt kulturlandskap som allerede er sterkt preget av inngrep. En godsterminal i området vil trolig ødelegge det som rekreasjons- og kulturminneområde, og innebære at området i stor grad endrer karakter. Dette peker også utredningen på, og vi mener en etablering på Leangen er uakseptabel ut i fra disse kriteriene.

### **Transport på veg**


Under avsnittet om Leangen etterlyser vi en vurdering av trafikkmengde og -mønster på veg som følge av etableringen. På dette punktet mener vi utredningen i det hele tatt gir få svar. Vi savner en grundig gjennomgang av dagens og framtidige lokaliseringer av godsterminalens kunder og brukere, og hvilken trafikk som kan forventes på grunnlag av de ulike alternativer for godsterminalen. I hvor stor grad vil for eksempel kunder bli forsynt av trailere som laster om på godsterminalen, og hvilke avstander er det snakk om mellom terminalen og kundene?

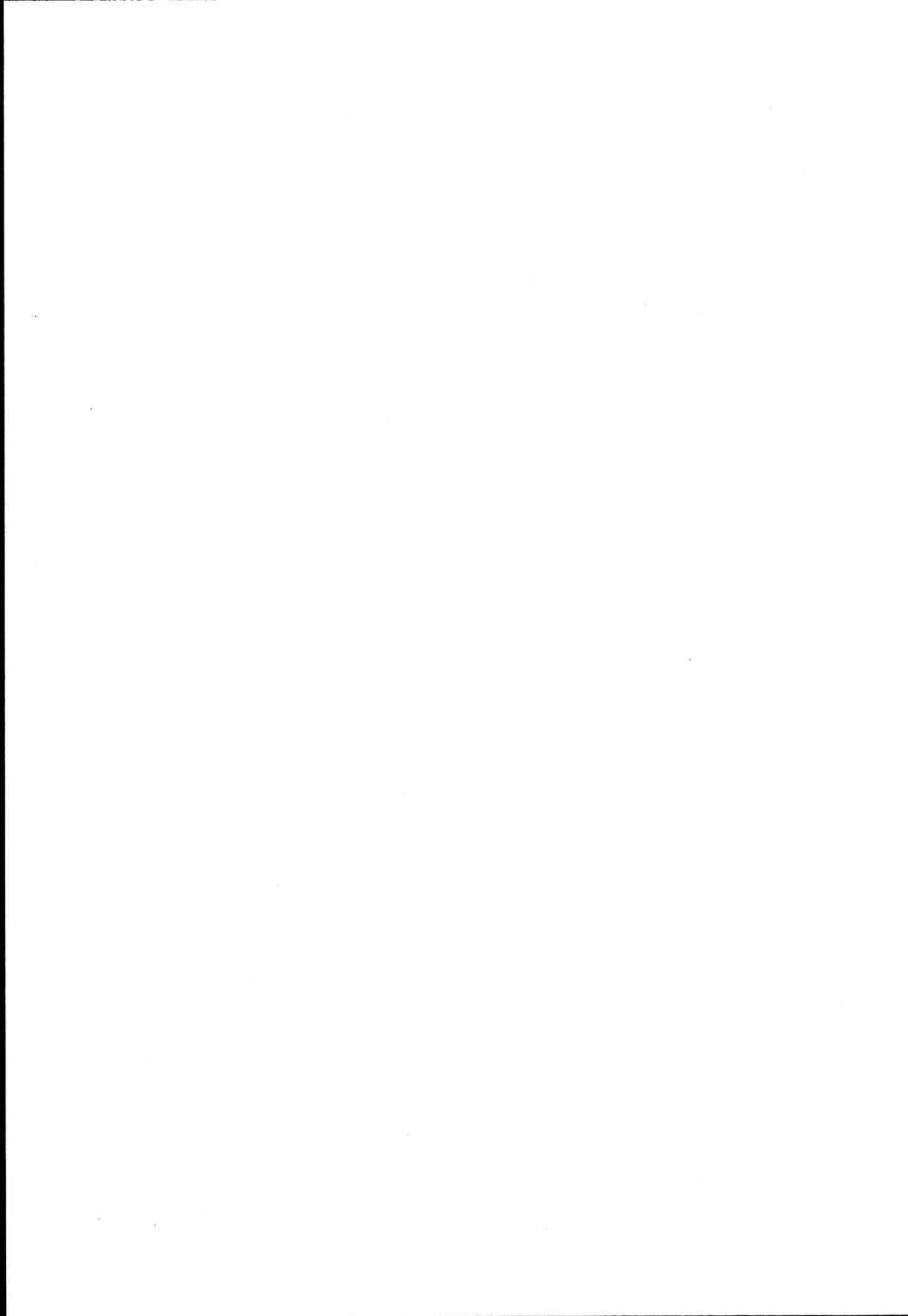
Vi savner også en grundig gjennomgang av omfanget av omlasting bil-bil. En slik omlasting er det liten grunn til at man må lokalisere i sentrale deler av byen, med tanke på å unngå unødig trafikkbelastning for store befolkningsgrupper. Bil-bil-omlastingen bør for det første reduseres, og dernest flyttes utenfor sentrumsområdene og i tilknytning til allerede eksisterende hovedvegnett. En aktuell lokalisering av denne aktiviteten kan i så fall være Heimdal, og dette kan da tale for en delt løsning mellom Heimdal og Brattøra. Det må også tas med i betraktning at mange av godsterminalens kunder er eller vil bli lokalisert til Heimdal, slik at det viktig med god kontakt med dette området.

### **Videre arbeid**

Vi håper Naturvernforbundet i Trondheims innspill har vært til hjelp, og vi håper våre innspill blir tatt til følge. Melhus-alternativet bør etter vårt syn forkastes, og det samme gjelder Leangen. En delt løsning mellom Brattøra og Heimdal mener vi kan være et godt alternativ, og vi ønsker denne muligheten utredet.

For Naturvernforbundet i Trondheim

  
Erlend Randeberg



JERNBANEVERKET

01 SEPT. 1999

ak/Doknr. 46/12655  
kivbet. 732.4

152

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

## Servicekontoret

Kingosgate 22  
Tlf. 22 35 23 02  
E-mail. stoy@online.no  
Postadresse:  
pb. 2727 St.Hanshaugen  
0131 OSLO

Bankgiro 7011 30 30105  
Medlemskontingent:  
Postgiro 0814 24 61804

Oslo, 31.8.99  
jof-tj-ma

### HØRINGSUTTALELSE: GODSTERMINAL MÅ IKKE BYGGES PÅ LEANGEN

Vi takker for tilsendt Konsekvensutredning for lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen, av juni 1999, med uttalelsesfrist den 01.09.99.

Norsk forening mot Støy er fortsatt av den mening at godsterminal ikke må bygges på Leangen. De støykotecart som Jernbaneverket har utarbeidet har ikke tatt utgangspunkt i de korrekte støygrenser i retningslinjene for industristøy, og støykotecart for nattestøy mangler. De strenge kravene i retningslinjene gjør det i realiteten umulig å bygge godsterminal på Leangen.

Norsk forening mot Støy har imøtegått forslag om godsterminal i Trondheimsområdet tidligere, se vårt Notat av 27.09.1996 Den gangen var planene utelukkende konsentrert om Leangen-alternativet. NSB (nå Jernbaneverket) hadde engasjert SINTEF som støyfaglig utreder, og foreslo å etablere en godsterminal for jernbane, inkl. omlasting fra lastebil/trailer til tog, samt rangering av godstog også om natten - nær opp til eksisterende boområder, skoler/høgskoler og institusjoner. I vår kommentar av 10.12.1996 underbygget vi våre motforestillinger ytterligere.

I det opprinnelige konseptet tok NSB/SINTEF utgangspunkt i at naboområdene kunne belastes med støy tilsvarende retningslinjer for veitrafikkstøy (for jernbanestøy finnes ingen normer i Norge, bare et forslag fra et såkalt Jernbanestøyutvalg fra 1983, som bygger på Veitrafikkretningslinjene). Veitrafikkretningslinjene tar imidlertid utgangspunkt i døgnekvivalent støy nivå, og vektlegger ikke i tilstrekkelig grad nattestøy.

Norsk forening mot Støy, og flere andre kritiserte sterkt dette forslaget og konkluderte med at en stasjonær terminal blir å betrakte som en nærings- og industrivirksomhet. For ny industri sier gjeldende retningslinjer at støynivå på dag, kveld og natt settes til hhv. 50, 45 og 40 dBA ekvivalent støynivå. *Dersom støyen omfatter tydelige enkelttoner og/eller impulslyd skal grenseverdien for ekvivalentnivået reduseres med 5 dB. Høyeste lydnivået skal ikke overskride grenseverdien for ekvivalentnivået med mer enn 10 dB.*

Dette innebærer at **maksimale støynivåer** ikke skal overskride:

|             |                              |             |
|-------------|------------------------------|-------------|
| Dag         | Kveld kl. 18 - 22 samt       | Natt        |
| kl. 06 - 18 | son- og helligdag kl. 6 - 22 | kl. 22 - 06 |
| 55 dBA      | 50 dBA                       | 45 dBA      |

**Vi kan ikke se at Jernbaneverket har skjerpet grenseverdiene for maksimale støynivå i h.h.t. retningslinjene for industristøy.**

Støykotecartet for Leangen 2 (fig. 5.5. på side 66) i Konsekvensutredningen av juni 1999 er ikke tegnet i h.h.t. grenseverdiene i retningslinjene for industristøy. Støysonekartet mangler korrekte koter for maksimalt støynivå.

Nattkravet for industri er strengt - og bør være strengt - nettopp for å unngå å lokalisere døgnkontinuerlig virksomhet i nærheten av boområder, eller andre områder av betydning for befolkningens rekreasjon og trivsel.

En godsterminal, med rangering av godstog om kvelden og natten, er i høyeste grad en døgnkontinuerlig næringsvirksomhet og må behandles deretter. Jernbaneverket antar at 2000 - 2300 m. tog vil gå til anlegget pr. døgn, at det vil dreie seg om 42 - 60 vogngrupper som slippes pr. døgn. 35 % av transporten inn og ut av området og 33 % av skifteaktiviteten vil pågå nattetid.

**Når også industriretningslinjenes krav til maksimalstøy, inkl. 5 dB «straffetillegg» for impulstøy og rentone, legges til grunn, ville det ikke være mulig å etablere den planlagte terminal på Leangen, selv om man utvidet de foreslåtte støyskjermingstiltakene.**

Dessuten ville arealinngrepet, og støyskjermenes og støyvollenes visuelle dominans innebære forringelse av det etablerte bomiljø og bolignære uteområder. Selv med de foreslåtte avbøtende tiltak, skjermmer, osv., ville støyen fra rangering av godstog om kvelden og natten gi hørbart og identifiserbart impulsstøy i natteperioden.

Norsk forening mot Støys konklusjon i nevnte notat av 27.09.1996 var at den foreslåtte godsterminalen på Leangen ikke må bygges. I den form planene ble fremlagt ville terminalen, tross skjermmer og voller som SINTEF skisserte, skape et stort antall støyplagede i Leangen-området. Dette er uakseptabelt.

### **Resirkulert Leangen-terminal i 1999**

Med Rapporten: "Hvordan få godstrafikken til å gå på skinner?", og den tilhørende "Konsekvensutredning", har Jernbaneverket, Region Nord fremlagt en utredning som tar for seg hele fire alternativer til ny godsterminal (inkl. rangeringsområde for godstog) i Trondheimsområdet. Et av disse er Leangen. De andre er Brattøra (der nåværende terminal ligger), Heimdal og Melhus.

I utredningene blir ulike forhold vurdert, inklusive støy. Det er ikke uventet at Jernbaneverket faller tilbake på de samme ønskemål som i 1996 - nemlig å bygge godsterminalen på Leangen. Forslaget (eller forslagene med visse underalternativer) er imidlertid bare en frisering av 1996-forslaget, som gir helt marginale forbedringer med hensyn til støy. Norsk forening mot Støys konklusjon er derfor den samme i 1999 som i 1996: Terminalen må ikke bygges på Leangen.

I Jernbaneverkets rapport oppsummeres på side 10 at Leangen-alternativet vil gi betydelige støyproblemer - også for skoler og barnehager - ikke bare for naboer til området, men også langs Stavne-Leangbanen, og i natur- og friluftsområder mot fjorden, for områdene med gang- og sykkelveier, og nærområder/uteområder som er viktige for befolkningens rekreasjon, helse

og trivsel. Ut i fra rene støyhensyn har Norsk forening mot Støy store betenkeligheter også med Heimdal- og Melhus-alternativene. Men siden Jernbaneverket i sin utredning konkluderer med at disse alternativene har lav prioritering, vil Støyforeningen i denne omgang ikke ytterligere kommentere støykonsekvensene her.

Jernbaneverkets Rapport og Konsekvensutredning viser at Brattøra-alternativet er det minst miljøbelastende - særlig når det gjelder å hindre støyproblemer overfor befolkningen. Forøvrig er Brattøra det billigste alternativet, og gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Foruten å være plassert nær store kunder i industriområdet, har Brattøra-alternativet følgende fordeler:

- Mulighet for samordning av havne- og jernbanetraffikk.
- Mulighet for utvidelser ved å fylle ut ytterligere områder mot sjøen.  
Bare en side av terminalen vil vende mot byen, og ikke til alle sider som ved de øvrige alternativene.
- Få berørte boliger.

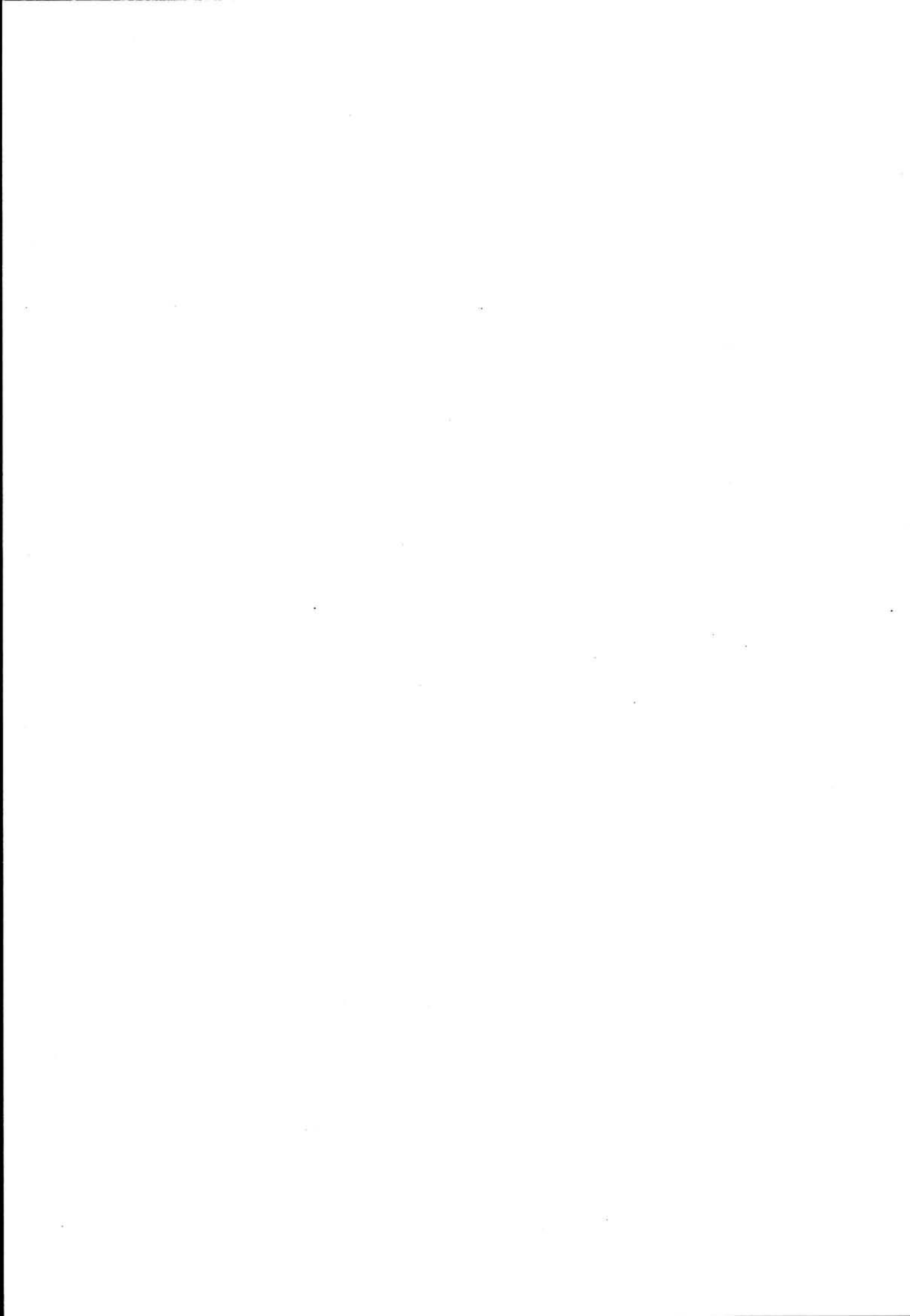
Man kan til en viss grad lese mellom linjene at Jernbaneverket, og kanskje visse interesser i Trondheim kommune, gjerne kunne tenke seg å flytte den nåværende godsterminalen fra Brattøra, for å vinne meget verdifulle arealer til fremtidig byutvikling. Dette er nevnt, men noe nedtonet i både rapporten og konsekvensutredningen fra Jernbaneverket. Norsk forening mot Støy frykter at dette kan være et hovedpoeng, og sannsynligvis ikke uten ubetydelig politisk støtte. Hensynet til de støyrammede ved en evt. Leangen-terminal må imidlertid veie tyngst, noe annet ville være meget kynisk.

Det ville selvsagt aldri bli aktuelt å legge en ny industribedrift med helkontinuerlig, 3-skifts drift til Leangen. Samme holdning må man ha selv om ansvaret for den døgnåpne virksomheten er Jernbaneverket og NSB.

Befolkningen i Leangen-området er plaget fra før av jernbanestøy, veitrafikkstøy, og i visse tilfeller støy som direkte eller indirekte er forårsaket av industri- og næringsvirksomhet. Utviklingen i retning mer støysvakt jernbanemateriell, krengetog, nye boggier, skivebremseser, "skjørt" på jernbanevogner, der undrestellet nå er åpent, absorberende "lavskjermer" i enden av betongsvillene, støysvake lokomotiver (til erstatning for meget støysterke gamle diesellokomotiver), må komme de støyrammede til gode, og ikke benyttes av jernbaneinteressene for å "kompensere" med ytterligere støy, slik at miljøsituasjonen blir like ille eller verre enn før.

På vegne av  
Norsk forening mot Støy

Torleif Johnsen



FAU Stridheim skole  
V/Leif M. Hokstad  
7045 Trondheim

Trondhjem, 30. August 1999

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b>     | kass.kode |
| <b>01 SEPT. 1999</b>      |           |
| Sak/Doknr:.....96/12.6.55 |           |
| Arkivbet. : 732 4         |           |

149

### **Høringsuttalelse angående eventuell plassering av ny godsterminal i Trondhjem til Leangen.**

FAU ved Strindheim skole har mottatt temarapport om helse og trivsel samt konsekvensutredningen fra Jernbaneverket Region Nord. Som berørt part uttaler vi oss ut ifra disse forhold,

Hvordan en eventuell godsterminal vil berøre skolen som utdanningsinstitusjon.

Hvordan en eventuell godsterminal vil berøre skolens nærmiljø, dvs vår egen og våre barns oppveksts- og levekår i nærmiljøet.

I tillegg kommer de refleksjoner vi som allmennhet har gjort som en følge av den utvikling saken har hatt, bl.a gjennom ulike utspill gjennom pressen og gjennom de informasjonsmøter og ulike initiativ som saken har avstedkommet.

På denne bakgrunn har vi følgende kommentarer til konsekvensutredningen:

1:

Vårt tilsendte eksemplar av konsekvensutredelsen er poststemplet 5/8-1999, og høringsfristen er satt til 1/9-1999. Vi ser også at utredningen er datert juni 1999. Temarapporten "Helse og trivsel" er datert 29. juni 1999. Som kjent er det skoleferie fram til ca 20/8 hvert eneste år, og FAU ved alle skoler i landet konstitueres noe etter skolestart. I og med at Strindheim skole er en sterkt berørt part i denne saken mener vi at Jernbaneverket ved en slik saksbehandling har vist påfallende liten vilje til å la en sterkt berørt part få den nødvendige tid til å gå inn i den faglige og politiske materie som konsekvensutredningen berører. Dette hastverket tyder på to ting; Jernbaneverkets syn på høringsinstansene og de berørte parter, samt verdien Jernbaneverket vil tillegge eventuelle høringsuttalelser.

2:

FAU ved Strindheim skole konstaterer at konsekvensutredningen viser klart at en eventuell godsterminal lokalisert til Leangen vil føre til en sterk økning av trafikken på de aller nærmeste veiene rundt Strindheim skole. Dette vil i all hovedsak være tungtrafikk, og skolen vil da rammes av denne trafikken fra to sider, både fra Bromstadveien og fra E 6. Dette vil selvsagt sterkt ramme skolens muligheter til å drive en forsvarlig undervisning, det vil medføre en sterk økning av luftforurensingen,

samt den støyforurensing som slik tungtrafikk genererer. Strindheim skole er i utgangspunktet en skole som allerede er for sterkt belastet mht til støy og andre trafikkplager, slik at en hver økning av trafikk i skolens nærområde er uakseptabel og må unngås. Strindheim skole har i de seneste årene arbeidet for å begrense og bøte på de ulike trafikkproblemer skolen allerede har, og det er gjort en betydelig om ikke tilstrekkelig innsats for å bøte på de problem som skolens beliggenhet skaper.

I temarapporten "Helse og trivsel" fastslås det at "flere bydeler langs sterkt trafikerte veger i Trondheim er utsatt for luftforurensing *over anbefalte grenseverdier* (vår utheving)". (s. 37). Dette gjelder deler av det aktuelle området, og den økning av tungtrafikken som en eventuell godsterminal vil representere, vil forsterke en slik situasjon.

Spesielt viktig regner vi barn og ungdoms skolevei. Etter L-97 har skolene fått et nytt aldrestrinn inn i skolen, og det har fra det offentlige vært et ønske om å satse på å trygge skoleveiene for barn og ungdom. I noen grad har dette også skjedd i området rundt Strindheim, men det er langt fra tilstrekkelig enda. Trafikkøkningen som skjer ved en eventuell godsterminal på Leangen vil være klart uforenelig med barn og ungdoms lovfestede rett til en trygg og sikker opplærings situasjon.

Stridheim skole ikke er alene om å bli rammet av de forhold som er beskrevet over, men det området som berøres av en eventuell godsterminal inneholder som kjent flere utdanningsinstitusjoner fra barnehagenivå til høgskole, og berører barn og ungdoms tilgang til disse. I tillegg kommer den bevegelse av barn og ungdom gjennom dette området til andre skoler, som for eksempel Rosenborg ungdomsskole, Ringve videregående og Strinda videregående. En svært stor del av barn og ungdom fra flere bydeler, som vil ha området som gjennomgang til barnehager, skoler og utdanningsinstitusjoner, vil derfor bli berørt to ganger om dagen av denne situasjonen.

Videre er det slik at det området som sogner til Strindheim skole har hatt en klar vekst i befolkningstallet, og alderssammensettingen i området er slik at det i de siste årene har vært økning i elevtallet ved skolen, og denne økningen vil fortsette. Problemene vil øke med den alderssammensetningen vi har i befolkningsveksten i området, Fortetningsproblematikken i sentrale byområder stiller spesielle krav til hvordan infrastrukturen utbygges og vedlikeholdes, bl.a. fordi at dimensjoneringen av infrastruktur blir feil ved fortetning, og vil i varierende grad være vanskelig å bøte på bl.a. pga av at eksisterende areal er disponert. Et eksempel vil være behovet for f.eks. gang- og sykkelfelt. En allerede økende trafikk- og arealproblematikk som foregår pga fortetningen i bydelen, vil forsterkes svært sterkt ved de problemer en eventuell godsterminal alene vil forårsake.

Vi kan ikke se at dette overhodet er berørt i konsekvensuredningen, og vi finner dette svært betenkelig og påfallende, særlig tatt i betraktning at disse forholdene ble presisert overfor ASPLAN i møter i forbindelse med utredningen.

3:

I tillegg til den støy og forurensing som kommer fra trafikken til og fra godsterminalen, vil vi peke på den støy og forurensing som kommer fra selve godsterminalen og som vil påvirke skolens miljø, samt det nærmiljøet som sogner til skolen.



FAU ved Strindheim skole konstanterer at konsekvensutredningen viser klart at en eventuell plassering av godsterminal på Leangen vil medføre støyplager som er langt over det akseptable for de som er berørt av dette. Konsekvensutredningen er vpå dette punktet svært uklar, kryptisk, og tildels selvmotsigende (jfr. S 63) ved første gangs lesing. Mens det hevdes at "langs dagstrekningene på Staven-Leangenbanen vil det bli en vesentlig økning (av støy) spesielt på kveld og natt.." vil det bli "...Ingen signifikant økning av av støynivået verken fra hovedvegnettet eller lokalvegnettet som følge av trafikk til og fra terminalen." Det er ganske utrolig at Jernbaneverket kan hevde at mer tungtrafikk ikke fører til mer støy. På s. 63 kommer det også etter vårt syn klart fram at den støybelastning som eventuelt vil påføres området vil være svært høy, eller som det kryptisk heter, "få middels negativ betydning".

I det hele tatt er framstillingen om støy som legges fram her tonet ned og bagatellisert med en kjølig distanse. Klarest kommer denne distanse fram når rapporten på den ene siden sier at "støybildet vil sannsynligvis endres omkring terminalområdet selv om det i beregningene ikke framkommer økte støyverdier." Her sier altså Jernbaneverket klart selv at egne tall *ikke* er tilstrekkelig for å beskrive de økte støyplagene som godsterminalen vil medføre. Dette gjelder i forhold til "spesielle støytyper (først og fremst fra skifteområdet) vil 'slå igjennom' og høres." Dette løses elegant ved å forslå f.eks, at "ved impulsstøy bør grenseverdiene reduseres med ytterligere 5dB". Disse resonnementene i rapporten viser klart at Jernbaneverket tøyer de data som foreligger, og viser i svært liten grad innsikt i og forståelse for at dette berører livskvalitene til de som berøres av dette.

Det er videre påfallende at de data som presenteres i konsekvensutredningen omkring støy er av en noe annen karakter enn de data og konklusjoner som ble presentert for FAU ved Strindheim av utrederne i vår. De opplysninger vi ble gitt muntlig i en redegjøresle fra ASPLAN i vår er *ikke* identiske med de opplysninger som nå presenteres, i den betydning at støyplagene her er konsekvent bagatellisert, bl.a gjennom en tilslørende og distansert språkform. Den samme distansering fra hvordan dette vil fortone seg i virkeligheten, forsterkes også av den billedbruken som konsekvent er valgt gjennom utredningen. Vi velger som eksempel bildet på s. 100, som skal vise en framtidig situasjon. Bildet er, som Jernbaneverket korrekt påpeker, *manipulert*, og er overhodet ikke egnet til å vise hvordan en godsterminal vil arte seg eller oppleves, det være seg aktivitetsnivå, støy, etc. I stedet velger man en steril og mest mulig nøytral framstilling som illustrasjon.

Selv gjennom bagatelliseringen kommer det likevel fram at støyplagene er betydelige, og uakseptable for et skole og bomiljø hvor det skal legges vekt på gode og sikre oppvektstvilkår.

Som bevisføring vil vi faktisk bruke utrederne egne uttalelser i temarapporten "Helse og Trivsel". Her sies det eksplisitt at "det synes vanskelig å komme ned på industristøyretningslinjene på 50/60, 45/55 og 40/50 dBA (gjennomsnittlig/maksimalt) med hensyn til nattperioden, og ellers for dag og kveld for maksimalt støynivå..", selv når "...det er beregnet støy fra terminalområdet med omfattende støyskjerming rundt deler av terminalområdet" (s. 42 og 43). Enda mer eksplisitt heter det for boligene rundt terminalområdet at "maksimalnivået på natt ligger over 55 dBA, mens retningslinjene sier maksimalt 50 dBA". (s. 43)

4:

Landskapsbilde og visuelt miljø.

Dette er nært knyttet til kaptilene 5.4. og 5.5, og Jernbaneverkets rapport er her svært entydig. De forhold som her nevnes oppsummers slik:

”store terrenginngrep i trang landskapssituasjon, visuell barriere fra Dalen hageby og vestover pga omfattende behov for støyskjerming i det trange landskapet, moderate til store visuelle konsekvenser for de tilgrensende boligområder, økt visuell barriere i landskapet, fare for lysforurensing, ...”

Det antydes flere ”avbøtende tiltak” for landskapsbilde, samt for støy. Bl.a. nevnes det ”støyskjermingstiltak tilpasset det visuelle miljø..”. For de som har sin tilknytning til denne delen av byen, vil det i seg selv være en forringelse av bydelen å få en høy ”Berlin-mur” gjennom området.

Det konkluderes med ”stor negativ betydning” eller ”middels negativ betydning”, alt avhengig av hvilket alternativ som velges.

Vi er her etter vårt syn ved noe av kjernen ved hele prosjektet som helhet, og som viser to grunnleggende forhold .

1: Et område som Leangen er rett og slett uengnet for de behov som det vil være naturlig å knytte til en godsterminal, pga av det som konsekvensuredningen omtaler som en ”trang landskapssituasjon”. Vi tar det for gitt at også Jernbaneverket må legge inn i sine betraktninger ulike former for utvidelser på deler av området og ulike former for omdisponeringer. De behov en ellers vil kunne anta at et en godsterminal ville ha, vil bl.a. måtte dekkes gjennom en romslighet når det gjelder areal. Det er derfor noe underlig at Jernbaneverket med, antar vi, relativt åpne øyne velger et alternativ som vil måtte virke som en blindgate eller tvangstrøye pga av mangelen på tilgjengelig areal. Vi antar også at Jernbaneverket må være inneforstått med de komplikasjoner som vil oppstå når det gjelder tilgangen på areal.

I utredningen er mangelen på areal unngått bl.a ved å ikke spesifisere hvor omlasting skal foregå, og hvor transporten til omlastingsareal skal foregå.

Vi konstanterer også at det ikke er gjort noen bemerkninger i rapporten når det gjelder grunnforholdene i området, når det er allment kjent at disse vil være mildt sagt kompliserte. Faglig sett er dette opplagt et svært svakt punkt i rapporten, og mest egnet til å vekke undring over hvilke kriterier som legges til grunn for utredningen.

2: For det andre og beslektet med det første punkt, kommer det forhold at hele tankegangen omkring godsterminalutbyggingen slik den er representert gjennom denne utredningen, samt alle de utspill som Jernbaneverket har kommet med i forkant av utredningen, er preget av 1950-tallets syn på utbyggingsprosjekter. Planene, tegningene oversiktskartene, og de manipulererte bildene viser klart at dette er en trafikkmaskin av enorme dimensjoner som pløyes inn som en dyb kile i bysentrale områder som i dag er preget av boområder, skoler, barnehager ulike former for næringsliv, og som kirurgisk deler denne bydelen i to. Denne kilen vil manifestere seg ved høye stengsler, økt støy og økt forurensing av området. De berørte område vises svært godt på Jernbaneverkets egne oversiktskart, og klargjør at prosjektet har et svært stort omfang i den forstand at et svært stort område av byen vil bli direkte og

indirekte berørt av økt tungtrafikk, økt forurensing, og økt støy. Den teknologiske og samfunnsvitenskaplige kompetanse man i dag har når det gjelder hvordan utbygging og utvikling av urbane områder tilsier at man *ikke* plasserer et slikt prosjekt rett inn i etablerte boligområder, hvor barnehager skoler og utdanningsinstitusjoner blir sterkt skadelidene, hvor oppvekstmiljø forringes, hvor rekreasjonsområder forringes, og hvor alle identifiserte miljømessige konsekvenser mer eller mindre avvises eller bagatelliseres. Vi vet i dag mye om de samfunnsmessige og de sosiale og økonomiske konsekvenser av byutvikling som ikke tar hensyn til elementære behov som beboere vil ha. Det prosjekt som her presenteres, representerer en nedbygging framfor en utvikling av et veletablert område.

5:

I konsekvensutredningen er det egne kapitler ang. Kulturmiljø og Rekreasjon. (kap.5.4 og 5.5) For kulturmiljø konkluderer rapporten med at Leangen som alternativ vil ha "stor negativ betydning" og peker på forringelsen av "hagens verdi som lekeområder" og "Rotvoll-området (...) rekreasjonsverdi pga av *endret* (vår utheving)støybilde og annen aktivitet." Vi legger merke til at rapporten er rørende poetisk i sin framstilling av støy i området, men vi klarer likevel å konstatere at dette i klartekst betyr mye mer støy i Rotvoll-området. For Strindheim skole er dette et viktig utfartsområde, men både adgangen til Rotvoll og Rotvollfjæra vil bli gjort svært vanskelig ved en eventuell godsterminal. I tillegg kommer selve den miljømessige forringelsen av området selv. For beboerne er området et betydelig rekreasjonsområde samt en viktig grønn lunge og miljøfaktor.

6: Konklusjon og anbefaling.

Mest overraskende er det likevel å lese dette kapitlet. De tilløp til drøfting av konsekvenser som man sporadisk ser i utredningen, er i dette kapitlet helt fraværende. Det vises her utlukkende til "godstransportørens målsettinger og de samfunnsøkonomiske målsettingene". Når det gjelder godstransportørens målsettinger, regner vi her med at det er Jernbaneverket selv det vises til, av den grunn at andre aktører allerede har signalisert sterk skepsis til lokalisering på Leangen, bl.a. fordi de er lokalisert på helt andre steder i byen. Når det gjelder de samfunnsmessige målsettingene" er dette helt beviselig feil, nettopp fordi Jernbaneverket helt overser helt elementære samfunnsøkonomiske målsettinger i sin vurdering. I oppsettet på s. 87 er slike økonomiske betraktninger som helt opplagt må gå inn et slikt utviklingsprosjekt *helt* fraværende.

Eller er det slik at Jernbaneverket ikke vurderer barn og ungdoms oppvekstvilkår, miljø for bområder etc som samfunnsøkonomiske faktorer? Dette kan muligens forstås slik at Jernbaneverket ikke forstår eller ønsker å legge vekt på at dette prosjekt ikke primært er et spørsmål om godsterminal og plasseringen av denne, men et spørsmål om byplanlegging som angår ikke bare Leangen, men faktisk hele Trondheim. Vi skal ikke spekulere hva som er årsaken til dette, det være seg premisser Jernbaneverket evt har lagt til grunn for utrederne, Jernbaneverkets utvalg og vektlegging av informasjon, eller den ideologi og generelle samfunnssyn som måtte gjøre seg gjeldende innad i Jernbaneverket.

Vi kan derimot konstatere at i drøftingen av de data som foreligger og i konklusjonene som trekkes er følgende hensyn overhodet *ikke* inkludert i konklusjonene og anbefalingene:

Barn og ungdoms oppvekstvilkår  
Betydningen av oppvekstmiljø, sosialt, kulturelt og samfunnsøkonomisk  
Konsekvensene av ulike typer av forurensing for oppvekstvilkår og nærmiljø  
Elementære samfunnsmessige sammenhenger

Videre kan vi så fast at konsekvensutredningen bagatelliserer og til dels underslår i konklusjonen egne tall som ikke passer inn i hovedkonklusjonen. Dette gjelder støy og luftforurensing, og framstillingen av flere forhold er pakket inn i et distansert og til dels villedene og kryptiske formuleringer, som f.eks. "endrede støyforhold". Hvor temarapporten er presis, er konsekvensutredningen uklar og kryptisk, og det virker som det eksisterende materiale tilpasses etter forgodtbefinnende for å passe inn i en konklusjon som er tatt før konsekvensutredningen ble initiert.

De utspill flere representanter for Jernbaneverket over lang tid har hatt om plasseringsspørsmålet av godsterminal, sannsynliggjør at Jernbaneverket her har trukket en konklusjon uavhengig av, og i lang tid før utredningene ble foretatt.

Mest av alt reiser denne utredningen flere spørsmål om hvilke verdier og holdninger som gjør seg gjeldende i Jernbaneverket.

FAU ved Strindheim skole konkluderer som følger:

Gjennomgangen av Temarapportet om Helse Trivsel samt Konsekvensutredningen gir et samlet bilde av en svekket troverdighet til Jernbaneverkets utredning og behandling av de data som blir presentert av utrederne.

Saksbehandlingen og det tidspresset det legges opp til er sterkt beklagelig og gir de berørte parter grunn til trekke Jernbaneverkets intensjoner og etiske standard i tvil. Over lang tid har det kommet utspill i pressen fra Jernbaneverket som bl.a. på lederplass i Adresseavisen omtales som maktarrogant, og saksbehandlingen det her legges opp til forsterker dessverre et slikt inntrykk.

Utredningen inneholder flere klare mangler, og data tøyes og strekkes for å tilpasses en konklusjon som er tatt før utredningen ble gjennomført. De forhold som angår oss mest direkte som høringsinstans, barn og ungdoms oppvekstvilkår, samt de miljømessige konsekvenser for bydelen, er overhodet ikke verdig et ord i de konkluderende betraktninger.


Det er likevel klart at en lesing av utredernes egne tall, mest eksplisitt i temarapporten, klargjør at Leangen ikke er et ønskelig alternativ ut i fra en helhetlig samfunnsmessig vurdering. På flere punkter for støy og luftforurensing vises det til at grenseverdiene klart overskrives ved utbygging, og at de avbøtende tiltak ikke vil være tilstrekkelig for å komme innenfor lovverkets grenseverdier for bl.a støy. Dermed vil etter vårt syn utbygging pr definisjon være *ulovlig* etter gjeldende lovverk.

I temarapporten sies det helt eksplisitt og uten forbehold at ” samlet vurderes en etablering av ny godsterminal på Leangen å ha stor negativ betydning mht helse og trivsel i nærområdet.” (s. 81)

På denne bakgrunn må alternativet om lokalisering av ny godsterminal i Trondheim til Leangen på det sterkeste avvises.

For ordens skyld nevner vi at denne høringsuttalelsen oversendes de politiske partiene i Trondheim og Sør-Trøndelag.

For FAU Strindheim skole



Leif M. Hokstad

e-post: [Leif.Hokstad@nvg.ntnu.no](mailto:Leif.Hokstad@nvg.ntnu.no)

Tlf: 73 55 02 98



Charlottenlund Vel av 1916  
v/ formann Kristofer Helland-Hansen  
Nordliveien 3A  
7053 Ranheim

|                       |          |           |
|-----------------------|----------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> |          | kass.kode |
| 01 SEPT. 1999         |          |           |
| Sak/Doknr.            | 96/12655 |           |
| Arkivbet.             | i 732.4  |           |

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

148

## Lokalisering av ny godsterminal i Trondheim

Charlottenlund Vel av 1916 har med stor uro merket seg at utredningen «lokalisering av ny godsterminal i Trondheim» konkluderer med at den nye terminalen bør plasseres på Leangen. Velforeningen finner det derfor på sin plass å peke på noen punkter som vi mener ikke er tilstrekkelig vektlagt i rapporten. Vi viser også til vårt tidligere brev (22/4-96) til daværende NSB Baneregion Nord.

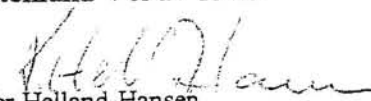
Utredningen tar ikke nok hensyn til de store virkningene en terminal i dette området vil få for sentrumsnære bolig- og rekreasjonsområder. Støy, øket luftforurensing og betydelige visuelle inngrep i landskapet vil i stor grad bidra til å forringe boligområdet for oss som skal bo her, og rekreasjonsområdet for en ikke ubetydelig del av Trondheims befolkning. Dessuten legges ingen vekt på at områder som i dag er nært knyttet til sjøen, et gode som verdsettes mer og mer, får redusert sin kvalitet, både for beboere, turgåere og badende.

Veinettet rundt en evt. terminal, et veinett som allerede i dag er sterkt belastet, må utbygges med ytterligere forringelse av miljø og store pengekostnader som resultat.

Når disse momentene vektlegges sterkere enn det er gjort i utredningen, samt det utredningen selv sier om den negative betydningen utbyggingen vil få for kulturlandskapet på Rotvoll, vil Charlottenlund Vel på det sterkeste fraråde at Jernbaneverket satser på Leangen som framtidig godsterminal.

Trondheim 30. august 1999

For Charlottenlund Vel av 1916

  
Kristofer Helland-Hansen  
formann





Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Trondheim 31.08.1999

|                |          |            |
|----------------|----------|------------|
| JERNBANEVERKET |          | klass.kod: |
| 01 SEPT. 1999  |          |            |
| Sak/Doknr.     | 96/12655 |            |
| Arkivbet.      | i 732.4  |            |

HØRINGSUTTALELSE VEDR. EVT. LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL  
TIL LEANGEN

145

Som tillitsrepresentanter for foreldre til barn ved Barnehagen Dronning Mauds Minne, avgir vi følgende høringsuttalelse:

Vi vil på det sterkeste ta avstand fra en lokalisering av ny godsterminal til Leangen. Dette begrunnes med følgende:

Usikkerhet vedr. grunnforholdene.

Vi kan ikke se at det er foretatt grunnundersøkelser som gir foreldre til barn ved barnehagen trygghet for at grunnforholdene er sikre.

Vi ønsker å føle trygghet for barna våre!

Støyforholdene ved barnas lekeområde.

En vesentlig del av barnas dag i barnehagen tilbringes utendørs.

Vi ønsker ikke at barnas lekeområde i og rundt barnehagen skal bli utsatt for støybelastning slik en terminalutbygging vil føre til.

Trafikksikkerheten i barnehagens nærområde.

Det er ikke uvanlig at barn i barnehagen bringes og hentes til fots eller med sykkel. Evt. følger også andre/mindre søsken med.

Vi ønsker ikke at barnehageområdet og veien til/fra barnehagen skal utsette barna for økt risiko gjennom økt trafikkbelastning i nærområdet.

Etter vår mening vil ikke arealet for dagens barnehage være egnet for barnehagedrift hvis godsterminalen lokaliseres til Leangen.

Vi trenger barnehagen i dette området!

På vegne av arbeidsutvalget, Barnehagen Dronning Mauds Minne



Knut Sødahl





|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b>        | kass.kode |
| 01 SEPT. 1999                |           |
| Sak/Doknr:.....96/12655..... |           |
| Arkivbet. i 732.4            |           |

159

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Trondheim, 31.08.1999

## **NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN – HØRING AV KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN**

### **Innledning**

Vi viser til høringsutsendelse av 22.06.1999.

Dronning Mauds Minne, Høgskole for førskolelærerutdanning (DMMH), uttalte seg til planene om ny godsterminal for jernbanetrafikk på Leangen i brev av 05.11.1996. Kopi av denne uttalelsen vedlegges.

Den foreliggende konsekvensutredning bekrefter og styrker våre innvendinger mot å etablere en godsterminal på Leangen, slik disse framkommer i vår uttalelse fra 1996. Denne uttalelsen vedlegges. Innvendingene knytter seg i første rekke til støvsituasjonen, men også til andre forhold, som det vil framgå av det følgende.<sup>1</sup>

Vi vil også peke spesielt på at høgskolen, med medvirkning fra staten v/ Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, oppførte nybygg for 27,5 mill kr i 1994 på tomtearealet nærmest den planlagte godsterminalen. På det tidspunkt var det aldri snakk om at ny godsterminal skulle realiseres i området omkring høgskolen, trass i at det ble utarbeidet ny reguleringsplan for området ved høgskolen før nybygget ble realisert.

### **Støy**

Som det framgår av vår uttalelse fra 1996, er DMMH sterkt plaget av støy fra jernbanetrafikk allerede i dagens situasjon. Dette gjelder i første rekke for vår bygning for musikkundervisning, som ligger nærmest jernbanesporene, og i tillegg er så gammel at lydisolasjonen er dårlig. Her er situasjonen slik at undervisningen må stoppe opp når det passerer tog.

<sup>1</sup> Vår uttalelse er utarbeidet etter samråd med SCC Trafikon AS.

Siden 1996 er det kommet forskrifter til forurensningsloven som gir bestemmelser om grenseverdier og tiltak mot lokal forurensning og støy. Vi konstaterer at vår situasjon ikke er kartlagt i henhold til denne forskriften, og at det heller ikke er utredet støydempende tiltak.

Mens man altså etter gjeldende lov og forskriftsverk kunne forvente en undersøkelse og utbedring av vår situasjon, ser det nå fortsatt ut til at vi i stedet står i fare for å bli påført en radikal forverring ved at vi blir belembret med en stor godsterminal som nærmeste nabo. Dette er fullstendig uakseptabelt for oss.

Etablering av en ny godsterminal kommer inn under retningslinjer for begrenning av støy fra industri mv fra Statens forurensningstilsyn. Iht disse skal ekvivalent støynivå fra virksomheten ligge under 50 dB(A) på dagtid og 45 dB(A) på kveldstid. Dersom støyen omfatter tydelige enkelttoner og/eller impulslyd, skal grenseverdiene reduseres med 5 dB(A). Vi antar dette er tilfellet for en godsterminal, og særlig for skifteområdet, som blir vår nærmeste nabo i det alternativ som anbefales av Jernbaneverket, jf følgende fra side 63 i KU-rapporten:

”Støybildet vil sannsynligvis endres omkring terminalområdet selv om det i beregningene ikke framkommer økte støyverdier. Dette fordi godsterminalen med spesielle støytyper (først og fremst fra skifteområdet) vil ”slå igjennom” og høres.”

Figur 5.5 i KU-rapporten gir en oversikt over ekvivalent støynivå på kveldstid. Selv om det meste av vår undervisning skjer på dagtid, er figuren relevant for oss da mange av våre studenter arbeider på skolen utover kvelden. Så vidt vi kan se av figuren, vil *hele* vår bygningsmasse ligge innenfor det område hvor grenseverdien overskrides, selv etter skjermingstiltak og uten reduksjon av grenseverdien pga impulsstøy. Slik vi oppfatter beregningene, er det dessuten bare tatt med støy fra selve terminalvirksomheten, slik at støy fra gjennomgående togtrafikk vil komme i tillegg og forverre situasjonen ytterligere.

Vi kan ikke med vår beste vilje se at støysituasjonen kan betraktes som akseptabel vurdert opp mot retningslinjene. For øvrig kan vi nevne at Olavsgården, vår nærmeste nabo mot øst, er og vil bli benyttet som sykehjem. Retningslinjene angir grenseverdier for slik virksomhet 10 dB(A) lavere enn for vår, slik at situasjonen her vil bli *enda* mer uakseptabel. I tillegg er det som det framgår av KU-rapporten mange boliger i området som rammes av støy. Vi antar at beboerne vil komme med sin egen uttalelse.

### **Andre konsekvenser**

Utbygging av en godsterminal på Leangen vil også ha en rekke andre konsekvenser for oss. De foreslåtte støyskjermer vil skjerme for lys og utsikt mot nord og representere en stygg visuell barriere. Videre vil vi bli påført ulemper pga belysning og vibrasjoner.

DMMH vil bli direkte berørt ved at det foreslås ervervet en stripe av vårt areal nærmest jernbanen. Selv om det direkte inngrepet er mindre i det anbefalte alternativ Leangen 4 enn i Leangen 2, og selv om det aktuelle arealet i stor grad er "brakkmark" i dag, vil det øke de forannevnte ulemper ved at virksomhet og støyskjerming trekkes nærmere oss. I tillegg til at ulempene rammer vår innendørs virksomhet, vil vi også peke på verdien av våre utendørs arealer. Disse består i vesentlig grad av et verdifullt kulturmiljø i form av verneverdige parkanlegg. Arealene brukes både i undervisningen og til rekreasjon med stor verdi for helse og trivsel. Vi er uenig i vurderingene på side 60 i KU-rapporten og vil på det sterkeste anbefale at våre parkarealer tillegges stor verdi for rekreasjon på tilsvarende måte som Rotvoll-området.

### Samlet vurdering

De negative konsekvensene for oss av å etablere en godsterminal på Leangen er helt uakseptable. Denne konklusjonen styrkes etter vår oppfatning av at KU-rapporten viser at det finnes et vesentlig bedre alternativ på Brattøra. Vi mener de miljømessige og andre ikke prissatte konsekvenser, slik de er oppsummert på side 97 i rapporten, klart peker i retning av at Brattøra bør velges. Brattøra kommer dårligere ut enn Leangen bare når det gjelder landskapsbilde/visuelt miljø, gangtrafikk og bydels- og tettstedsutvikling. Landskapsbilde/visuelt miljø er knyttet til føring av Nordre avlastningsveg og Havnegata i bru over terminalområdet. Her mener vi det bør kunne finnes kulvertløsninger og annet som gjør at Brattøra kommer best ut også på dette punktet. Når det gjelder gang- og sykkeltrafikk, er ulempene knyttet til høydeforskjeller og økt veglengde for slik trafikk mellom Midtbyen og Pirterminalen/Pirbadet mv. Dette bør kunne avhjelpes ved i stedet å satse på gangadkomst ved å forlenge den eksisterende gangtunnelen ved jernbanestasjonen og/eller å bygge gangbru ved Ravnkloa.

Byutviklingsargumentet for å flytte terminalen fra Brattøra virker for oss absurd. I byplansammenheng hører terminalen naturlig hjemme på Brattøra i nær tilknytning til havna. Det ville neppe noen gang vært aktuelt å fylle ut området til andre formål enn å dekke livsviktige terminalfunksjoner for byen, og det blir da helt ulogisk å bruke som argument for å flytte godsterminalen, at man ønsker å benytte området til andre byutviklingsformål.

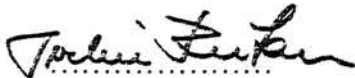
Det beste argument for å flytte terminalen fra Brattøra, er etter vår oppfatning at det blir billigere å bygge Nordre avlastningsveg; hvis man da ønsker å bygge denne vegforbindelsen. Imidlertid viser de skisserte løsninger en lite heldig forbindelse til E6 øst, også om terminalen flyttes. Det bør etter vår oppfatning vurderes andre løsninger, f.eks. å føre vegen i bru over jernbaneområdet nærmere stasjonsbygningene. Kostnadene ved en slik løsning vil trolig i mindre grad påvirkes av terminallokaliseringen.

En annen mulighet som tidligere har vært vurdert, er å føre Nordre avlastningsveg langs Kanalen. Dette alternativet er så vidt vi forstår forkastet av hensyn til miljøet i Kanalhavna. Vi har forståelse for dette, men vi har vanskelig for å akseptere at

hensynet til miljøet der legges inn som en fast forutsetning mens *vårt* nærmiljø blir salderingspost.

Vi forstår forurensningsloven og retningslinjene for industristøy slik at det kreves konsesjon fra forurensningsmyndighetene for å etablere ny godsterminal på Leangen. Selv om retningslinjene ikke er bindende, er tiltaket så langt fra å oppfylle kravene at vi ikke kan forstå hvordan det er mulig å gi konsesjon. Dette gjelder særlig når det foreligger et bedre alternativ i å videreutvikle terminalen på Brattøra hvor den ligger i dag. Vi har derfor full tillit til at forurensningsmyndighetene i siste instans vil stoppe prosjektet på Leangen, dersom dette ikke skjer tidligere i den politiske prosessen.

Med hilsen



Torleiv Reitan  
rektor

1 vedlegg

Kopi til orientering går til:

Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet  
Postboks 8119 Dep, 0032 Oslo

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep, 0032 Oslo

Statens forurensningstilsyn  
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag  
Statens hus, Klæbuv 194, 7005 Trondheim



NSB Bane,  
Region Nord,  
Pirsenteret,  
7005 Trondheim.

Trondheim 5/11-96.

## VÅR HØGSKOLES INNVENDINGER MOT NSB'S PLANER OM NY GODSTERMINAL PÅ LEANGEN (LEANGEN 2-ALTERNATIVET)

### Høgskolens innvendinger

En vil med dette gjøre NSB Bane, Region Nord kjent med at Dronning Mauds Minne, Høgskole for førskolelærerutdanning har meget sterke innvendinger mot planene om en ny godsterminal for NSB ved Leangen.

Vi har forstått at Leangen-alternativet, for NSB er det eneste alternativ for en ny godsterminal i Trondheim (jf. NSB-direktør Uelands uttalelse i Adresseavisa 19/8-96).

Det kan opplyses Dem at vår høgskole også med dagens situasjon er sterkt sjenert av støyen fra NSB. Vi antar imidlertid at det med langt hyppigere togtrafikk i framtida, og med rangeringsstøy i tillegg, bl.a. med "kurvehyl som dominerende" (iflg. SINTEF-rapport A96050), vil skje en klar forverring.

En ny godsterminal i Trondheim, iflg. Melding i henhold til plan- og bygningsloven "Ny godsterminal i Trondheim", og det supplerende materiale til meldingen, samt SINTEFs støy-rapporter (og tilleggsberegninger for DMMH); vil etter vår vurdering få en sterkt forstyrrende og ødeleggende innvirkning på arbeids- og studiemiljøet for ca. 910 personer (ca. 820 studenter + 90 ansatte) som har sitt daglige virke ved høgskolen. I tillegg til dette kommer et stort antall kursdeltakere og øvingslærere som av og til deltar i aktivitet ved høgskolen. Vi regner med at en eventuell godsterminal vil virke negativt på helse og trivsel for alle i høgskolemiljøet.

Vi mener at støyrapportene som er framlagt mtp. en godsterminal ved Leangen, faktisk viser at det vil bli vanskelig å komme ned i akseptable grenseverdier for støy ved høgskolen (i forhold til NSB-oppgitte grenseverdier for skoler), når en tar hensyn til nøyaktigheten i SINTEFs beregninger (med en feilmargin på +/- 3-5 dB). Terminalstøy regner vi med vil virke spesielt ødeleggende for høgskolen og høgskolens virksomhet, fordi relativt mange av våre undervisningsrom og en god del av kontorene for våre ansatte, vender mot området for en eventuell ny godsterminal ved Leangen og derfor vil være spesielt utsatt.

Vi har merket oss at støyrapportene fra SINTEF peker på at "forstyrrelser av tale, enten ved direkte samtale eller ved telfonbruk, synes å være den største negative virkning av togstøy". Vi leser rapportene slik at det med terminalstøy vil være enda verre forstyrrelser for slik aktivitet, hvis en tar hensyn til den type støy det gjelder.

Hvis en ny godsterminal blir realisert iflg. Leangen 2-alternativet, frykter vi at både NSB og tilknyttende virksomhet på et senere tidspunkt kan gå til ekspropriering av enda mer av høgskolens areale.

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at høgskolen med medvirkning fra Staten, dvs. Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, oppførte nybygg for kr. 27.5 millioner i 1994. På det tidspunkt var det aldri snakk om at ny godsterminal skulle realiseres i området omkring høgskolen, til tross for at det ble utarbeidet en ny reguleringsplan for området ved høgskolen før høgskolen realiserte nybygget.

Slik situasjonen er i dag, med en uholdbar stor mangel på utdannede førskolelærere her i landet, vil en ytterligere ekspansjon ved høgskolen være aktuelt i framtida. I den sammenheng må også ytterligere utbygging vurderes.

#### Orientering om vedtak i høgskolens styre

Styret for Dronning Mauds Minne, Høgskole for førskolelærerutdanning har i sitt siste styremøte gjort følgende vedtak :

1. En NSB-terminal på Leangen nord for DMMH vil ha svært uheldige konsekvenser for virksomheten ved høgskolen. Dette gjelder uansett hvilket utbyggingsalternativ for Leangen som velges.

En stor godsterminal med omfattende trafikk døgnet rundt like inntil høgskolens undervisnings- og arbeidslokaler, vil virke sterkt forstyrrende på virksomheten hvor over 900 personer har sitt daglige arbeid. Det vil være ca. 25 kontorer og undervisningslokaler for 300 studenter som blir spesielt sterkt utsatt for støy.

En utbygging etter de planer som nå foreligger vil i første omgang redusere høgskolens tomteareal med ca. 2000 kvm. En frykter at det senere vil bli snakk om ytterligere ekspropriering pga arealbehov fra NSB, samt for tilstøtende virksomhet.

DMMH er i dag eneste utdanningsinstitusjon for førskolelærerutdanning i Sør-Trøndelag. En betydelig reduksjon av tomtearealet vil etter Styrets mening være særdeles uheldig med tanke på ekspansjonsmulighetene for høgskolen. Styret kan ikke akseptere at institusjonens arbeidsmiljø blir truet eller at videre utbygging blir



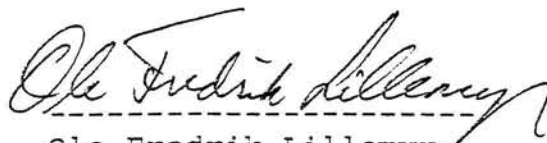
reduisert pga bygging av ny godsterminal for NSB. Styret må derfor gå sterkt imot planene for en ny godsterminal nord for DMMH.

2. Styrets leder og rektor bes sende brev til NSB Bane Region Nord der det gjøres rede for de sterke innvendinger Styret for høgskolen har mot NSB's framlagte planer. Kopi av brevet sendes Trondheim kommune v/ordføreren, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet og Miljøverndepartementet til orientering.
3. Styret ber rektor utarbeide en klage til helsemyndighetene i Trondheim kommune med hensyn til de støymessige konsekvensene en godsterminal vil ha for hels-, arbeids- og studiemiljø.
4. Styret gir honnør til rektors arbeid med saken så langt, og ber han følge opp denne saken i samarbeid med andre berørte parter, og holde Styret orientert.

Vedtaket var enstemmig.

Med hilsen

-----  
Erling Birkedal (sign.)  
leder i høgskolens  
Styret

  
-----  
Ole Fredrik Lillemyr  
rektor ved høgskolen

Kopi til orientering går til :

- \* Trondheim kommune v/ordfører Marvin Wiseth
- \* Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, v/fylkesmann Kåre Gjønnnes
- \* Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet v/ekspedisjonssjef ved Universitets- og høgskoleavdelingen, Jan S. Levy
- \* Miljøverndepartementet v/miljøvernminister Torbjørn Berntsen



# TRONDHEIMSREGIONENS FRILUFTSRÅD



Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
0048 OSLO

|                |           |
|----------------|-----------|
| JERNBANEVERKET | kass.kode |
| 25 AUG. 1999   |           |
| Sak/Doknr..... | 96/12655  |
| Arkivbet.      | i. 732.4  |

(133)

Deres referanse  
96/12655 I 732.4

Vår referanse  
KJ

Dato  
23.08.1999

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Det vises til høringsskriv av 22. juni 1999.

Trondheimsregionens Friluftsråd behandlet saken i møte den 19. august 1999, sak 21/99, og vedtok enstemmig:

- " Trondheimsregionens Friluftsråd går, med bakgrunn i friluftslivsinteressene i Leangen-/Rotvollområdet, fortsatt imot lokalisering av ny godsterminal til Leangen.  
Dersom det ut fra en helhetlig vurdering av saken vedtas lokalisering til Leangen vil Leangen 4 være det beste alternativ for friluftslivsinteressene. Nest beste alternativ er da Leangen 3. "

Konsekvensutredningen viser at lokalisering av en ny godsterminal til Leangen, Leangen 2 får stor negativ betydning for friluftslivsinteressene og middels negativ betydning for Leangen 3 og 4. Gjennomføring av foreslåtte avbøtende tiltak anses ikke å påvirke vurderingen for noen av alternativene.

For Brattøra er betydningen ubetydelig og for Heimdal vil det gi liten negativ konsekvens. Tiltakshaver anbefaler at godsterminalen lokaliseres til Leangen. Brattøra vurderes som nest beste alternativ.

Konsekvensutredningen bekrefter friluftsrådets uttalelse av 22.04.1999 om at en lokaliering av ny godsterminal til Leangen vil få stor negativ betydning for friluftaktiviteten- og opplevelsen i området, og at dette ikke lar seg påvirke ved avbøtende tiltak.

Ut fra friluftslivsinteressene bør ikke ny godsterminal lokaliseres til Leangen. Dersom det ut fra en helhetlig vurdering av saken vedtas lokalisering til Leangen vil Leangen 4 være det beste alternativ for friluftslivsinteressene. Nest beste alternativ er da Leangen 3.

Med vennlig hilsen  
Trondheimsregionens Friluftsråd

*Kirsti Jaråker*

Kirsti Jaråker  
daglig-leder

Lade Arbeiderlag  
Britt Bjørlykke  
Lade allé 18 B  
7041 Trondheim

|                       |           |           |
|-----------------------|-----------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> |           | kass.kode |
| 3 0 AUG. 1999         |           |           |
| Sak/Doknr.            | 96/12 655 |           |
| Arkivbet.             | i 732.4   |           |

(140)

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19

0048 OSLO

### Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen

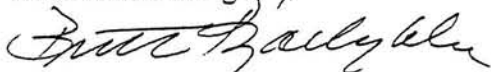
Til tross for at Trondheim, historisk sett, har sin beliggenhet bestemt av fjorden, har byutviklingen kommet til å stenge byen fra fjorden. Første skritt var utfyllingen av Brattøra. I overskuelig fremtid vil Brattøra stå som en barriere mellom midtbyen og fjorden. Den videre utviklingen av byen bør ta sikte på å åpne byen mot fjorden der det fortsatt er mulig, og å bevare og verne om de åpninger som ligger der i dag.

Lade-halvøya representerer et område hvor dette er mulig. Ladestien har bidratt til å bedre tilgjengeligheten til fjorden og til friområdene langs den. Lade-/Leangenområdet har historisk interesse både i lokal og nasjonal sammenheng, og er således viktig å verne. Slike områder trenger et rom rundt seg og må ikke kveles med grove inngrep i landskapsbildet. Som utfarts- og rekreasjonsområde er området uhyre verdifullt – ikke bare for beboerne i området, men for byen og distriktet. Enhver by trenger sentrumsnære områder der en kan finne ro og der en kan oppleve naturens svingninger gjennom årstidene. Det er med på å bedre livskvaliteten i en ellers oppjaget hverdag.

Bygging av en godsterminal på Leangen vil bety både en støymessig og en visuell barriere mot fjorden, og den vil bety store inngrep i et verdifullt kulturlandskap. Vi viser spesielt til konsekvensutredningens konklusjoner når det gjelder Landskapsbilde og visuelt miljø, Kulturmiljø og Rekreasjon.

Lade Arbeiderlag tar på det sterkeste avstand fra å anlegge godsterminalen på Leangen.

Med vennlig hilsen  
Lade Arbeiderlag



Britt Bjørlykke



|                    |           |
|--------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET     | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999      |           |
| Sak/Doknr. 90/2055 |           |
| Arkivbet. 7324     |           |

163

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Deres referanse

Vår referanse

Dato  
31.08.1999

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Vi viser til høringsutsendelse av 22.06.99. I forbindelse med forslag til program for konsekvensutredningen sendte barnehagen inn merknader i brev av 12.12.97

### Nærmiljøets kvaliteter

I brevet beskrives også kort betydningen av et godt utemiljø i barnehagen og i barnehagens nærmiljø. Barna leker ute i lengre perioder hver dag og de yngste barna hviler ute i vogn. Den omliggende parken ved Høgskolen DMM blir ofte benyttet til småturer. Et godt utemiljø er for oss dyrebart og av uvurderlig betydning for driften. Det kan ikke erstattes av flotte lekeapparater. Det er en arv vi er satt til å forvalte. Slik sett blir utbygging av godsterminal på Leangen et aldeles uakseptabelt alternativ for oss. Den river ned det som gjennom mange år møysommelig er bygd opp og tatt vare på.

Vi har en bemerkning til konsekvensutredningens verdsetting av de ulike indikatorer. For oss som bor eller arbeider ved den vernede parken ved Dronning Mauds Minne, har parken meget stor verdi. Den er en av de få områdene i vårt nærmiljø som er egnet til lek og rekreasjon. Derfor mener vi at den burde dessto mer verdsettes, siden dette nærmiljøet ikke har mange gode rekreasjonsområder. Barn leker i umiddelbar nærhet av hjemmet helt til ca. 12 års alder. Barna i vårt nærmiljø trenger derfor denne parken.

Når barnehagen skal på tur i til fjæra, er undergangen ved Lilleby smelteverk ( i enden av Thonning Ovesensgt.) vår mulighet til å kunne gå dit til fots. Denne brukes jevnlig og barn trenger trening i å gå på tur. Å gå helt ned til Mellomveien blir en for lang omvei for små føtter.

### Støy

Slik konsekvensutredningen beskriver, vil støyen bli for sterk til at barnehagen blir et godt sted å være for barn og ansatte. De små barna som hviler ute vil bli sterkt forstyrres og skremmes av de skarpe lydene. De eldre barna vil sannsynligvis få en mindre konsentrert lek, fordi det stadig kommer støy som river dem ut av leken. Støy koblet opp mot vibrasjoner vil for endel barn oppleves skremmende. En ting er å se hvor en kraftig lyd kommer fra og ha mulighet til å kunne følge den, f.eks. en bil som kjører forbi. En ganske annen ting er å

stadig høre skarp støy uten å ha en forståelse av hvor den kommer fra. Det siste vil oppleves atskillig mer voldsomt. Dette vil ikke være med å skape et godt oppvekstmiljø for barna og aller minst for de under 3 år. Barnehagen har ca. 25 plasser for barn under 3 år.

Konsekvensutredningen sier ikke noe om det totale støybildet barnehagen vil utsettes for. Det er det totale støynivå som er viktig å få fram for oss. Totalt støynivå fra tungtransport, støy fra godsterminalen og godstog og persontog som kjører forbi i ordinær rute. Likeledes ønsker vi beregninger på støynivå utifra dagens togmatriell, ikke stillestående tog som settes i drift rundt år 2015. Vi trenger beregninger for støynivået når en evt. ny godsterminal taes ibruk i tillegg til de allerede foreliggende beregninger.

Barnehagen kan under ingen omstendighet ha godstrafikk kjørende forbi i anleggsperioden. Hvor vil anleggstrafikken legges?

### **Grunnforhold**

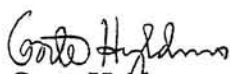
Er grunnforholdene nok utredet?

### **Avbøtende tiltak**

Er det i det hele tatt mulig å drive barnehagen forskriftsmessig så nær en godsterminal? Hvilke avbøtende tiltak planlegger Jernbaneverket å gjennomføre i barnehagen?

Vi finner utbygging av ny godsterminal på Leangen uforenelig med drift av barnehagen etter standarden som "Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler" setter. På dette grunnlaget vil barnehagen på det kraftigste ta avstand fra en lokalisering av ny godsterminal på Leangen.

Med hilsen

  
Grete Hydmo  
Styrer

1 vedlegg

Kopi med vedlegg til:

Byplankontoret i Trondheim Kommune  
Holtermannsv. 1, 7005 Trondheim

Barne- og familiedepartementet  
Postboks 8036, 0030 Oslo

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep, 0032 Oslo

Statens forurensningstilsyn  
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo



Fylkesmannen i Sør-Trøndelag  
Statens Hus, Klæbuvn. 194, 7005 Trondheim

# DRONNING MAUDS MINNES BARNEHAGE

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
0048 Oslo

Trondheim 12.12.1997

**Ny godsterminal i Trondheim.**

**Merknader til forslag til program for konsekvensutredning**

Det vises til forslag til utredningsprogram som ble lagt ut til offentlig ettersyn 3.11.97.

Barnehagen Dronning Mauds Minne ligger svært nært Stavne - Leangen og Meråkerbanen. Nærmere lokalisert på vestsiden av Høgskolen Dronning Mauds Minnes hovedbygning. Barnehagen har i overkant av 100 plasser for barn i alderen 0 - 6 år, og 23 fast tilsatte.

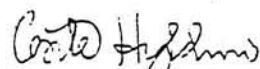
Barnehagen er 15 år, veldrevet og med stor søkermasse. Til å være lokalisert i sentrumsnært område har barnehagen meget god beliggenhet i forhold til friarealer av høy kvalitet i umiddelbar nærhet. Parken rundt Høgskolen Dronning Mauds Minne er et yndet tursted for barna, spesielt må nevnes nord-østre hjørne av parken, beplantet med gamle bøketrær. Barnehagens uteområde brukes store deler av dagen til lek, læring og hvile. De yngste barna sover ute i vogner på nordsiden av huset.

På vegne av de ansatte ved Barnehagen Dronning Mauds Minne vil vi gi uttrykk for dyp bekymring når Jernbaneverket allerede anbefaler at godsterminalen bygges etter Leangen 2 alternativet og utarbeider reguleringsplanforslag samtidig med konsekvensutredning for de ulike alternativene. Vi støtter foreldrerådets uttalelse i at dette tilslører at det faktisk ikke er fattet vedtak om lokalisering, og at det må legges meget stor vekt på å framstille konsekvensene ved de ulike alternativene på en slik måte at det muliggjør en reell diskusjon om terminalens lokalisering.

Vi ber om at det utredes hvilke konsekvenser en utbygging etter alternativene Leangen 1, 2 og 3 vil ha for barnehagens drift og dens nærmiljø, og at de kommentarer som Foreldrerådet ved barnehagen har til utredningsprogrammet taes med i konsekvensutredningen. (Henviser til eget brev fra Foreldrerådet ved barnehagen ved leder Stein Gunnar Nilsen)

Etter vår vurdering vil en lokalisering av godsterminalen på Leangen vil få alvorlige konsekvenser for driften ved barnehagen uansett hvilke avbøtningstiltak som settes iverk. Det vil sterkt forringe kvaliteten av barnas oppvekstmiljø, og etter beskrivelsen vil alternativ Leangen 2 være det alternativet som gir alvorligst følger for Barnehagen Dronning Mauds Minne.

På vegne av de ansatte.



Grete Hyldmo

Styrer

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO.

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET     | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999      |           |
| Sak/Doknr. 7612655 |           |
| Arkivbet. 7324     |           |

Trondheim 01.09.1999

165

## HØRINGSUTTALELSE VEDR. EVT. LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL TIL LEANGEN.

Hovedstyret for Trondhjems Asylselskap, eier av barnehagen Dronning Mauds Minne, vil uttale følgende om eventuell lokalisering av ny godsterminal til Leangen.

Vi går sterkt i mot en lokalisering av ny godsterminal til Leangen. En slik lokalisering vil klart få meget uheldig innvirkning på driften av barnehagen:

**Støyforholdene ved barnas lekeområde.**

Barna oppholder seg i stor grad utendørs for lek. Dette er en meget viktig del av barnehagens hverdag. Godsterminalen vil klart medføre betydelig støy i området. Vi mener det er ikke riktig å utsette barnas lekeområde for en slik støybelastning som en terminalutbygging vil medføre.

**Trafikksikkerhet.**

På grunn av trafikken til og fra godsterminalen er vi bekymret for trafikksikkerheten for barn som bringes til og fra barnehagen til fots eller på sykkel. Det er heller ikke uvanlig at søsken kan følge med ved bringing til og fra barnehage.

I tillegg til nevnte anliggender mener vi at det er viktig å ta vare på nærmiljøet omkring barnehagen slik det er i dag med sine rekreasjonsmuligheter. Barnehagen er uten tvil en sentral bruker av dette nærmiljøområdet.

Faktorer som støy, hensyn til nærmiljø, rekreasjon, trafikksikkerhet gjør at vi går i mot lokalisering av godsterminalen til Leangen. Vi synes ikke det foreligger tunge nok grunner til å skulle flytte denne type problem til et område som aldri har hatt slike problemer.

Vi håper på forståelse for dette og at godsterminalen dermed lokaliseres til andre alternativ.

Det vises samtidig til uttalelser fra ansatte ved barnehagen og fra foreldreutvalget.

For hovedstyret i Trondhjems Asylselskap

*Bjørn Gunnæs*  
Bjørn Gunnæs  
leder



Norges Lastebileier-Forbund  
Avd. Sør-Trøndelag

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kont.kode |
| 09 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 90/12655 |           |
| Arkivbet.      | 732.4    |           |

166

Jernbanelverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Trondheim 01.09.99

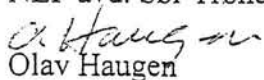
## Lokalisering av godsterminal i Trondheimsregionen - konsekvensutredning.

NLF avd. Sør Trøndelag har ikke noen sterke synspunkter på konsekvensutredningen, men da vi er opptatt av godstransport og fremkommelighet for nyttetransporten spesielt har vi noen kommentarer til noen av alternativene.

**Brattøra:** Vi mener at det er et stort behov for Nordre Avlastningsveg for å bedre fremkommeligheten og for å få gjennomgangstrafikken ut av sentrum. Det gjelder spesielt øst – vest trafikken. Vi er skeptiske til dette alternativet hvis en evt. terminal fører til et dyrere alternativ for Nordre Avlastningsveg, slik at kostnadene kan føre til at den ikke blir bygd. Derfor mener vi at evt. merkostnader ved alternativene A, B og C bør legges inn i dette prosjektet, for de er etter vår mening de mest naturlige og realistiske med en godsterminal på Brattøra. Nærheten til nasjonalhavnen taler til fordel for dette alternativet, og etter vår mening er det ikke lagt nok vekt på planene og mulighetene for transportkorridoren Storlien – Trondheim.

**Heimdal:** Vi har vanskelig for å forstå at det ikke er mulig å få til en gjennomkjøringsterminal på Heimdal uten at det er behov for en ny linje ( omlegging ) til Melhus. Ved å legge sporet i sørenden noe nærmere E6 og krysse den på skrå for så å koble seg på det eksisterende sporet synes mulig. Kanskje er det da ikke behov for kryssingsspor på Melhus og Leangen og heller ikke utvidelse av bru over Bjørndalsvegen

Når det gjelder de andre alternativene så har vi ingen kommentarer.

Med hilsen  
NLF avd. Sør Trøndelag  
  
Olav Haugen  
Fylkessekretær





RINGVE  
MUSEUM

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

|                |          |
|----------------|----------|
| JERNBANEVERKET |          |
| D 3 SEPT. 1999 |          |
| Sak/Doknr.     | 96/19675 |
| Arkivbet.      | 739.4    |

170

Tr. heim 31. august 1999

## NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN - LEANGENALTERNATIVET

Ringve Museum vil med dette gi uttrykk for sterk bekymring over alternativet LEANGEN for plassering av den nye godsterminalen i Trondheimsregionen.

Ringve Museum er Norges nasjonale museum for musikk og musikkinstrumenter. Museet er lokalisert på Ringve gård som er en av fire gjenværende herregårder på Lade: Lade gård, Ringve, Devle og Leangen. Eiendommen Ringve går tilbake til midten av 1600-tallet da den ble utskilt fra Ladegodset. Gården har vært i forskjellige familiers eie, blant dem var familien Wessel. Peter Wessel, som senere ble adlet med navnet Tordenskiold vokste opp på Ringve. Siste private eier var Christian Anker Bachke som testamenterte eiendommen til stiftelsen Ringve Museum. Testamentet ble fullbyrdet i 1946 og seks år senere åpnet hans enke Victoria Ringve Museum for musikkinstrumenter.

Trondheim kommune bygsler 130 mål av eiendommen og stiller den til rådighet for Ringve Botaniske Hage som drives av NTNU.

Anslagsvis 60.000 personer besøker Ringve Museum hvert år når vi inkluderer besøk i Tordenskiold kro og Selskapslokaler samt konserter og arrangementer i tillegg til museumsbesøkende. Besøkende i Ringve Botaniske hage registreres ikke, men det antas at 25.000 personer benytter hagen årlig.

Ringve Museum protesterer mot bygging av godsterminal på Leangen fordi:

- et slikt anlegg på grunn av støy sterkt vil redusere Ringves attraksjon som rekreasjonsområde. Et ukjent antall personer - antagelig minst 25.000 årlig - benytter hagen og parken som friområde for å søke stillhet og opplevelse.
- det vil forstyrre og på en negativ måte gripe inn i opplevelsen av museet. En viktig - og for mange den mest attraktive - del av musikkhistorisk museum ligger mot sør, i gårdens hovedbygning fra 1860-årene. Her blir de besøkende vist rundt av museets omvisere som forteller om og spiller på en del av de gamle instrumentene. Dette er antikviteter som er avhengige av stillhet fra sine omgivelser. Vi frykter at støy fra en godsterminal vil kunne høres svært godt inn i bygningen og på den måten gjøre formidlingen dårligere og sterkt redusere opplevelsen av museet.
- anlegget vil generelt skjære seg inn i et av Trondheims meget få helhetlige kulturlandskap. Som sådan vil det bety et dramatisk inngrep i et område som i alle fall i tre hundre år har vært et av byens viktigste rekreasjonsområder og som Ringve Museum er en del av.

Med hilsen

Torbjørn Auran  
Styreleder  
(sign.)

  
Peter Andreas Kjeldsberg  
Direktør

Besøksadresse:  
Lade Allé 60  
Postadresse:  
P.b. 3064, Lade  
7441 Trondheim  
Norway  
Tlf. + 47 73 92 24 11  
Fax. + 47 73 92 04 22

e-post: firmapost@  
ringve.museum.no

Bank: 4200 20 52762  
Giro: 0807 36 38764  
Taksnr.: 960 201 280



|                    |           |
|--------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET     | KASS.KODD |
| 03 SEPT. 1999      |           |
| Sak/Doknr. 96/7324 | .....     |
| Arkivbet. 7324     | .....     |

169

**HØRINGSUTTALELSE FRA  
NORGES KVINNE- OG FAMILIEFORBUND, RØNNINGEN LAG, OG  
BEBOERE PÅ PERSAUNET  
VEDRØRENDE KONSEKVENsutREDNING OM LOKALISERING AV  
GODSTERMINAL**

Trondheim 1999-08-29

Norges kvinne- og familieforbund, Rønningen lag, og beboere på PersaUNET ønsker på denne måten å komme med innspill i anledning Jernbanelverkets utredning om lokalisering av godsterminal i Trondheimsregionen. Saken er omfattende og kompleks, noe som blant annet Jernbanelverkets skille mellom samfunnsøkonomiske hensyn versus ikke-prissatte konsekvenser og balanseringen mellom lokale, regionale og nasjonale hensyn er eksempler på.

Skillet mellom det lokale politiske ansvar og Jernbanelverkets ansvar som en statlig etat er mindre klart i denne saken enn det som har blitt fremhevet av Jernbanelverkets representanter i høringsmøter og lignende. Beslutningen om lokalisering av godsterminal kan derfor ikke reduseres til et spørsmål om hva som skal veie tyngst mellom de lokale og de nasjonale hensynene. I denne uttalelsen peker vi på følgende forhold:

- Godsterminal i tett bebygd strøk – forenlig med byutvikling?
- Hensynene til Strindheim skole
- Godsterminalens samfunnsøkonomiske konsekvenser
- Samlastere og areal
- Støy og støyberegninger

**Godsterminal i tett bebygd strøk – et ledd i byutviklingen?**

I rekken av argumenter som har blitt fremført fra konsulentenes og Jernbanelverkets side har byutvikling på Brattøra blitt et sentralt tema. Spørsmål om byutvikling har i mindre grad vært sentralt når Leangen-området har blitt diskutert. Her har saken snarere vært redusert til spørsmål om å bevare kulturminner og rekreasjonsområder. Vi har et annet perspektiv på dette.

Sett fra et lokalt perspektiv er det overordnede spørsmålet hva slags konsekvenser en godsterminal vil ha for utviklingen av bydelen. Utredningene har på flere punkter pekt på de uheldige konsekvensene en godsterminal vil ha for rekreasjonsområder, og for andre ikke prissatte verdier for befolkningen i området.

***Strindheim Skole***

Vi ser med bekymring på beliggenheten til sentrum distrikts største barneskole og vi kan ikke se av utredningen at Jernbanelverket har festet særlig oppmerksomhet ved denne. Skolen rommer 500 elever og er i stadig vekst. Skolen er allerede utsatt for sterk trafikk langs Innherredsveien og Bromstadveien. Med Bromstadveiens forlengelse og dennes planlagte funksjon som en av hovedinnsfartsårene til

godsterminalen reagerer vi på at konsekvenser for skolen ikke er tatt med i utredningen. Det være seg både støv, støy og trafikale problemer. Skolen er i dag utsatt for såpass mye støy at lufting gjennom vinduer ikke er mulig. Det er ikke planlagt støyskjerming av godsterminalen i det området som vender mot skolen på tross av at vi her får en støykorridor langs Bromstadveiens forlengelse.

### ***Godsterminalens samfunnsøkonomiske konsekvenser***

Jernbaneverket velger å tolke resultatene av konsekvensutredningen slik at Leangen vil falle best ut. Jernbaneverket velger å overse alle ikke prissatte verdier til fordel for egen bedriftsøkonomiske vurdering. Med unntak av mulige frigjorte områder på Brattøra – som ikke skal brukes til bolig/rekreasjonsformål – finnes det ikke en god ikke prissatt konsekvens for at godsterminalen skal ligge på Leangen. Tvert i mot så er Leangen blant de som kommer dårligst ut av de foreslåtte alternativene.

Konsekvensutredningen slår fast på s 9 under Konsekvenser at

”Konsekvensutredningen redegjør også for de prissatte konsekvensene av tiltaket.

Disse gir grunnlag for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet”

Utredningen sier videre at for at tiltaket skal anses å være samfunnsøkonomisk lønnsom, må nytten omfatte reduksjonen i kostnader for: ”Jernbaneverket, godstransportører og deres kunder og samfunnet forøvrig”.

Det synes ikke som en tilfældighet at det er Jernbaneverket som her nevnes først.

Samfunnet forøvrig har, hverken regionalt eller lokalt, noe nytte av en lokalisering på Leangen. Det har Jernbaneverkets egen konsekvensutredning slått fast. Likeså anser vi det for å være tatt ut av sammenheng når faktorer som konsekvenser for helse- og miljø ikke er tatt med blant prissatte verdier. Det er da vitterlig noen i dette samfunnet som må betale når en lokalisering fører med seg helse- og miljø konsekvenser for beboere, institusjoner og skoler.

### ***Samlastere og areal***

Jernbaneverket slår fast betydningen av at samlastere er lokalisert i nærheten av godsterminalen. Det finnes ingen plass til slik virksomhet i området på Leangen. Må ytterligere områder erverves til dette formål er premissene for konsekvensutredningen feil. Mener jernbaneverket at det skal være areal til samlastere i nærheten av terminalen så burde dette vært lagt som grunnlag for utredningen.

### ***Støy og støyberegninger***

Utredningen slår fast at støyforholdene blir betydelig verre for en stor del av beboere og institusjoner langs godsterminalen og langs Stavne/Leangenbanen. Store deler av disse områdene er allerede støybelastet og det bør være unødvendig i 1999 å presisere at helse og trivselsfaktorer faktisk har med støy å gjøre. Konsekvensutredningen sier på s. 63 om støyberegninger:

*”Støybildet vil sannsynligvis endres omkring terminalområdet selv om det i beregningene ikke framkommer økte støyverdier. Dette fordi godsterminalen med spesielle støytyper (først og fremst fra skifteområdet) vil ”slå igjennom” og høres”.*

Konsekvensene av dette vil vi tydeligvis ikke få vite før terminalen allerede er bygget. Og da er det for seint å angre. Vi mener at Jernbaneverket her bør følge det omvendte rettsprinsipp: Jernbaneverket/Godsterminalen er skyldig til det motsatte er bevist. De negative konsekvensene av en feilvurdering i en så viktig byutviklings sak er alvorlige.



### Avsluttende kommentarer

Målsettingen om å bringe en større del av godstrafikken fra vei til bane er positiv. Vårt argument er imidlertid at en utvidelse av virksomheten på Brattøra er det riktige alternativet i et utvidet samfunnsøkonomisk perspektiv. Argumentene som understøtter en slik konklusjon baserer seg på følgende momenter:


- Nærheten mellom bane og havn på Brattøra
- Brattøra-området er i utgangspunktet tilrettelagt. Fortsatt og utvidet bruk av Brattøra-området ødelegger ikke allerede eksisterende rekreasjonsmuligheter og representerer ikke et inngrep i områder som bør skjermes. Området på Brattøra er allerede regulert til denne type formål. Her er det ingen som har for vane å rusle seg turer med forventninger om fuglekvitter og ro. En fortsatt lokalisering på Brattøra ødelegger heller ikke lekeområder for unger eller forstyrrer undervisningen på en rekke skoler.
- Områdene ved Leangen tåler ikke belastningen som en slik terminal vil innebære når det gjelder støy, barrierer, forurensning. En godsterminal her, med et langvarig perspektiv om videre utbygging, vil gjøre bydelen lite attraktiv for dens beboere.

På side 13 i konsekvensutredningen, avsnittet "Måloppnåelse samfunnet for øvrig", heter det blant annet som følger:


*"Det vil gjennomgående være færre store negative konsekvenser av å utvide dagens terminal på Brattøra enn å flytte den".*

Jernbaneverket Nord er nå oppe i 4 forskjellige løsninger for å prøve å forsvare en lokalisering på Leangen. Hadde Jernbaneverket brukt like mye ressurser på å finne gode løsninger for eksempel på Brattøra så hadde kanskje konklusjonen falt annerledes ut for Leangen sin del.

for Norges Kvinne- og Familieforbund  
Rønningen Lag

  
Lise Munkeby  
Rønningsveien 3  
7045 Trondheim

for beboere på Persaunet

  
Liv Lundebrekke  
Rønningsveien 10  
7045 Trondheim

  
Terje Nørstebø

  
Terje Bongard



Jernbaneverket  
Med BUD

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b>    | kass.kode |
| <b>30 SEPT. 1999</b>     |           |
| Sak/Doknr. .... 96/12655 |           |
| Arkivbet I/232.4         |           |

(190)

**Godsterminal Trondheim - Høringsuttalelse**

Vi viser til korrespondanse, senest Deres brev av 7. ds. Hvor vi innvilges utsettelse av høringsfristen til 28. ds.

Vårt styre behandlet saken i sitt møte den 27. ds. Og vedtok følgende:

"På oppdrag fra NHO Sør-Trøndelag har SINTEF Bygg og Miljøteknikk, avd. samferdsel vurdert de lokaliseringalternativer som er behandlet i den foreliggende konsekvensutredning fra Jernbaneverket. Alternativene er vurdert ut fra den effekt de har på følgende forhold:

1. Muligheter for å kombinere båt og bane.
2. Gi en sterk reduksjon av godstransport gjennom byens sentrum.
3. Gi en fremtidig fleksibilitet for byens utvikling.
4. Gi en miljøgevinst.
5. Gi et optimalt forhold mellom arealbehov og transportbehov.
6. Gi en god transportøkonomi.

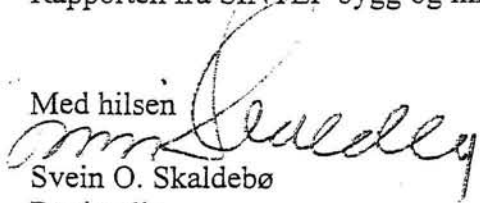
Vurdert ut fra ovennevnte kriterier skiller Leangen seg ut som det beste lokaliseringalternativ.

Styret kan imidlertid ikke finne at det er innregulert areal til samlasterne i noen av de presenterte lokaliseringalternativene.

Under forutsetning av at tilstrekkelig areal for samlasterne reguleres inn i Leangenalternativet, og at dette alternativet fortsatt gir de laveste kostnadene anbefaler vi at Leangenalternativet velges som lokalisering for Godsterminalen. Dersom denne forutsetningen ikke holder ber vi om at det utredes et mer sentrumsfjernt alternativ."

Rapporten fra SINTEF bygg og miljøteknikk vedlegges til Jernbaneverkets orientering.

Med hilsen

  
Svein O. Skaldebø  
Regiondir.



SINTEF Bygg og miljøteknikk  
Samferdsel

Postadresse: 7465 Trondheim  
Besøksadresse: Klæbuveien 153  
Telefon: 73 59 46 59  
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

# NOTAT

GJELDER

LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL

BEHANDLING

UTTALELSE

ORIENTERING

ETTER AVTALE

GÅR TIL

Næringslivets Hovedorganisasjon Sør-Trøndelag  
v/Svein O. Skaldebø

X

ARKIVKODE

GRADERING

N-13/99

Begrenset

ELEKTRONISK ARKIVKODE

C:\NY GODSTERMINAL\Endelig notat til NHO.doc

PROSJEKTNR.

DATO

SAKSBEARBEIDER/FORFATTER

ANTALL SIDER

22j001.21

20/09/99

Terje Tretvik

10

## INNHold

|     |  |   |
|-----|--|---|
| 1   | Innledning .....   | 2 |
| 2   | Grunnlag for SINTEF sine vurderinger .....                                     | 2 |
| 2.1 | Alternative lokaliseringer .....   | 2 |
| 2.2 | Deltema i konsekvensutredningen .....  | 3 |
| 2.3 | Andre forhold .....  | 3 |
| 2.4 | Metodikk .....   | 3 |
| 3   | Vurderinger i forhold til lokaliseringspremissene til TNF .....                | 4 |
| 3.1 | Muligheter for å kombinere båt og bane .....                                   | 4 |
| 3.2 | Gi en sterk reduksjon av godstransport gjennom byens sentrum .....             | 4 |
| 3.3 | Gi en fremtidig fleksibilitet for byens videre utvikling .....                 | 5 |
| 3.4 | Gi en miljøgevinst .....   | 5 |
| 3.5 | Gi et optimalt forhold mellom arealbehov og transportbehov .....               | 6 |
| 3.6 | Gi en god transportøkonomi .....   | 7 |
| 4   | Samlet vurdering .....   | 7 |
|     | Vedlegg 1:   |   |
|     | Konsekvensenes betydning som følge av områdets verdi og tiltakets omfang ..... | 9 |

## 1 Innledning

Konsekvensutredningen for *Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen* har vært ute til offentlig ettersyn og høring. Frist for å gi uttalelser til Jernbaneverket som tiltakshaver var 01.09.99. Etter at Jernbaneverket Hovedkontoret på bakgrunn av høringsrunden har avgjort om utredningsplikten er oppfylt, eller funnet ut at det er nødvendig med tilleggsutredninger, vil den videre saksbehandling om lokaliseringsvalget i stor grad skje på den lokalpolitiske arena.

Som en forberedelse til denne prosessen har Trondheim Næringsforum (TNF) drøftet lokaliseringsvalget, og kommet frem til seks lokaliseringspremisser som ble ansett som de viktigste. Forslag til valg av lokaliseringsløsning ble basert på en vurdering av alternativene i forhold til disse premissene, og lagt frem skriftlig for styret i NHO Sør-Trøndelag. Styrets holdning var imidlertid at den skriftlige redegjørelsen ikke ga et fylldig nok grunnlag til å fatte beslutning om valg av lokalisering, og at det var behov for en ny og mer overordnet gjennomgang til neste styremøte.

Dette var bakgrunnen for at SINTEF Samferdsel ble bedt om å bistå NHO Sør-Trøndelag med å komme frem til et overordnet syn på valg av lokalisering av ny godsterminal, ut fra behovene til næringslivet i Trondheim og omkringliggende region.

## 2 Grunnlag for SINTEF sine vurderinger

### 2.1 Alternative lokaliseringer

Alle opplysninger om alternativene og deres konsekvenser er hentet fra Jernbaneverkets fremlagte Konsekvensutredning<sup>1</sup>. De alternativene som utredes der er Brattøra, Leangen, Heimdal og Melhus. Bortsett fra Heimdal, er varianter av disse lokaliseringsalternativene også utredet tidligere, og av forskjellige grunner forkastet.

I foreliggende utredning er Leangen presentert med tre alternative løsninger for gjennomkjørings-terminal (Leangen 2, 3 og 4). Disse har forskjellig antall og lengde på skiftespor og varierende arealbehov. Kostnadene varierer mellom 500 mill kr (Leangen 4) og 730 mill kr (Leangen 3). Lokaliseringsalternativet Heimdal er presentert med to løsninger, og den vesentligste forskjellen her er om terminaltypen er utvidet sekk (Heimdal 1 til 780 mill kr) eller gjennomkjøring (Heimdal 2 til 1 500 mill kr). Brattøra-alternativet har sekkeløsning og kostnader på 440 mill kr og gjennomkjøringsalternativet på Melhus har kostnader på 460 mill kr.

TNF slår fast at det i dag eksisterer bare tre gjennomførbare alternativer for lokalisering, nemlig Brattøra, Leangen og Heimdal, og det er bare disse som blir gjennomgått i dette notatet. Melhus har falt ut av den politiske debatten i Trondheim. På den andre siden har det kommet sterke politiske signaler om at den fremtidige godsterminalen kan lokaliseres andre steder enn i Trondheim, for eksempel til Stjørdal<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen. Konsekvensutredning.* Utgitt av Jernbaneverket Region Nord. Trondheim, juni 1999. 106 sider.

<sup>2</sup> Uttalelse av ordfører Anne Kathrine Slungård under folkemøte 7. september 1999, i følge Adresseavisen.

## 2.2 Deltema i konsekvensutredningen

Alternativenes konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn er redegjort for under følgende deltema:

- Landskapsbilde/Visuelt miljø
- Kulturmiljø
- Rekreasjon
- Støy
- Vibrasjoner
- Arealbruk og eiendomsforhold
- Bydels- og tettstedsutvikling
- Transportavvikling
- Trafikksikkerhet og gang-/sykkeltrafikk
- Luftforurensning
- Risiko ved transport og lagring av farlig gods
- Helse og trivsel

Hovedvekten i utredningen er lagt på ikke-prissatte konsekvenser. Prissatte konsekvenser er oppsummert i et eget avsnitt om samfunnsøkonomi.

Vurderingene i dette notatet er strukturert rundt de seks lokaliseringspremissene til TNF, se neste kapittel. Noen av disse kan belyses godt ut fra konsekvensene som er beskrevet for deltemaene ovenfor, andre mindre godt.

## 2.3 Andre forhold

Flere vegprosjekter som inngår i NVVP (1998-2007) har betydning for lokalisering og utforming av godsterminalen. Valg av den ene eller andre løsning for godsterminal, vil tilsvarende gi føring for utforming av vegprosjektene. Det er viktig å være klar over at konsekvensene for lokaliseringalternativene er utredet ut fra en forutsetning om at følgende nye vegprosjekter er på plass:

- Omkjøringsvegen (Sluppen - Grilstad)
- Nordre avlastningsveg (NAV) fra ny Nidelv bru over Brattøra, gjennom Ila og tunnel til Oslovegen ved Marienborg
- E6 øst ny Nidelv bru - Grilstad
- Bromstadvegen forlenget til Lade og Haakon VIIIs gate

Det er betydelig usikkerhet knyttet til både om og når enkelte av disse prosjektene kan bygges. Konsekvensanalysen gir ingen veiledning om virkningene hvis en eller flere av vegprosjektene ikke realiseres.

## 2.4 Metodikk

Vi ønsker å foreta en overordnet vurdering, som er systematisk og etterprøvbart, av lokaliseringalternativenes konsekvenser i forhold til kriteriene til TNF. Metoden som brukes i konsekvensanalyser for behandling av ikke-prissatte konsekvenser er at man kommer frem til betydningen som et resultat av delområdets verdi og tiltakets omfang. Figuren i Vedlegg 1 viser hvordan man ut fra en vurdering av de to parametrene verdi og omfang kommer frem til betydningen på en nidelt skala fra meget stor negativ konsekvens (- - -) til meget stor positiv konsekvens (++++).

På en nesten tilsvarende måte vil vi her, når vi skal vurdere lokaliseringalternativene i forhold til hvert av kriteriene, prøve å komme frem til poengverdier i området -4 til +4. Disse leser vi ut fra figuren i Vedlegg 1. Inngangsverdiene er (1) en vurdering av om kriteriets betydning for næringslivet er liten, middels eller stor og (2) omfanget for hvert lokaliseringalternativ på en femdelst skala fra stort negativt omfang (- -) til stort positivt omfang (+ +). Når alle kriteriene er gjennomgått kan man så summere poengene for hvert lokaliseringalternativ, og på den måten komme frem til en samlet og overordnet vurdering.

### 3 Vurderinger i forhold til lokaliseringspremissene til TNF

#### 3.1 Muligheter for å kombinere båt og bane

Dagens godsterminal på Brattøra (Brattøra 0) er knyttet til havnas stykkgodsterminal på Pir 2 med eget sidespor. Man har derfor allerede i dagens situasjon gode muligheter for omlasting mellom båt- og jernbanetransport. Dette er imidlertid muligheter som benyttes lite. En svært liten andel av godsmengdene på jernbane til/fra Trondheim er omlasting til eller fra sjøtransport. Markedsutsiktene for store forandringer på dette forholdet er usikre.

Det er selvsagt klare forskjeller på alternativene når det gjelder nærhet til havneområdet. Brattøra 1 innebærer til og med bedring av mulighetene for omlasting mellom sjø og jernbane, fordi Havnegata ikke lenger vil dele bane- og havneterminalene. Leangen innebærer at avstanden mellom terminalen og havna øker med 3 km, og Heimdal at avstanden mellom terminalen og havna øker med 12 km.

Det er usikkert om fremtidig omlasting av gods mellom havna og Leangen eller Heimdal vil skje via sidespor, eller om godset vil gå med lastebil. Uansett vil det måtte vurderes som ugunstig for samtrafikken mellom sjø og bane at godsterminalen lokaliseres vekk fra havna, og jo lenger vekk desto mer ugunstig. Vi vurderer dette forholdet som av relativt liten betydning for næringslivet, gitt at det handler om så små godsmengder. Tabellen nedenfor viser resultatet av disse vurderingene.

Kriterium 1: Kombinasjon båt og bane

| Betydning for næringslivet | Liten    |   |   |   |    | Middels |   |   |   |    | Stor    |   |   |   |    |
|----------------------------|----------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|
|                            | X        |   |   |   |    |         |   |   |   |    |         |   |   |   |    |
| Alternativ                 | Brattøra |   |   |   |    | Leangen |   |   |   |    | Heimdal |   |   |   |    |
| Omfang for kriteriet       | --       | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ |
| Poeng                      |          |   |   |   | X  | X       |   |   |   |    | X       |   |   |   |    |
| Poeng                      | +2       |   |   |   |    | -1      |   |   |   |    | -2      |   |   |   |    |

#### 3.2 Gi en sterk reduksjon av godstransport gjennom byens sentrum

Hvordan dette området blir for de forskjellige lokaliseringalternativene er ikke direkte beskrevet i utredningen. Dagens situasjon er at 50% av lastebiltransporten til/fra godsterminalen på Brattøra fordeler seg fra Havnegata til Nidelv bru og 50% til Fjordgata/Kjøpmannsgata. Omfanget et gjennomsnittsdøgn i 1998 var 239 biler og for et dimensjonerende døgn 334 biler.

Dimensjonerende døgntrafikk er forventet å øke i 2015 til 388 biler med dagens terminal og 451 biler med ny terminal. 33% av bilturene er til/fra Midtbyen-Brattøra-Nyhavna. Andre tyngdepunkter er Heimdal-Flatåsen-Tiller (30%), Lade-Leangen-Strindheim-Tunga (16%) og Fossegrenda-Nardo-Moholt (10%). Det er ikke forventet store endringer i denne kundelokaleringen.

Det synes klart at en godsterminal på Leangen vil ligge godt til rette for betjening fra et kapasitetssterkt og godt skjermet hovedvegnett når Omkjøringsvegen er ferdig til Grilstad og Bromstadvegen er forlenget til Lade. Ny E6 øst fra Grilstad til Nidelv bru vil tilsvarende gi en god betjening til kundene i sentrumsområdet. Leangen vil derfor avlaste byens sentrum maksimalt for gjennomgangstrafikk. En lokalisering på Heimdal vil også avlaste Midtbyen, men ikke så effektivt som Leangen.

Brattøra er det alternativet som bidrar dårligst til å redusere tungtransport gjennom byens sentrum, selv om Nordre avlastnings veg (NAL) bygges. Her må det dessuten tas hensyn til den betydelige usikkerheten knyttet til om og eventuelt når NAL er på plass. Det er jo spesielt uheldig at hvis Brattøra velges, så krever det en dyrere løsning for NAL enn tidligere forutsatt, noe som igjen reduserer sannsynligheten for at prosjektet kan realiseres. Samtidig er det nesten umulig å tenke seg en satsing på Brattøra som lokalisering for ny godsterminal, uten at NAL bygges samtidig, nettopp fordi det vil føre til økt godstransport gjennom sentrum. Dette er et forhold som vil få stor betydning, og vi ender opp med vurderingen nedenfor.

#### Kriterium 2: Redusert godstransport gjennom sentrum

| Betydning for næringslivet | Liten    |   |   |   |    | Middels |   |   |   |    | Stor    |   |   |   |    |
|----------------------------|----------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|
|                            |          |   |   |   |    |         |   |   |   |    | X       |   |   |   |    |
| Alternativ                 | Brattøra |   |   |   |    | Leangen |   |   |   |    | Heimdal |   |   |   |    |
| Omfang for kriteriet       | --       | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ |
|                            |          | X |   |   |    |         |   |   |   | X  |         |   |   | X |    |
| Poeng                      | -2       |   |   |   |    | +4      |   |   |   |    | +2      |   |   |   |    |

### 3.3 Gi en fremtidig fleksibilitet for byens videre utvikling

Alternativenes konsekvenser for bydels- og tettstedsutvikling er grundig behandlet i utredningen. Det går frem at både Leangen og Heimdal gir samfunnsøkonomisk nytte i form av frigjort jernbaneareal på Brattøra og ved at NAL kan føres fram på en vesentlig enklere måte. Samtidig vil terminal på disse stedene bygge opp under eksisterende industri- og lagervirksomheter. Brattøra vil forsterke dette områdets karakter av transport- og terminalområde, men samtidig skape en sterkere barriere mellom Midtbyen og byutviklingsmulighetene på ytre del av Brattøra. Vi vurderer dette kriteriet som av middels viktighet, og får et resultat som vist nedenfor.

#### Kriterium 3: Fleksibilitet for byutviklingen

| Betydning for næringslivet | Liten    |   |   |   |    | Middels |   |   |   |    | Stor    |   |   |   |    |
|----------------------------|----------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|
|                            |          |   |   |   |    | X       |   |   |   |    |         |   |   |   |    |
| Alternativ                 | Brattøra |   |   |   |    | Leangen |   |   |   |    | Heimdal |   |   |   |    |
| Omfang for kriteriet       | --       | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ |
|                            |          | X |   |   |    |         |   |   |   | X  |         |   |   |   | X  |
| Poeng                      | -1       |   |   |   |    | +3      |   |   |   |    | +3      |   |   |   |    |

### 3.4 Gi en miljøgevinst

Svært mange av de ikke-prissatte konsekvensene som er utredet kan plasseres under overskriften miljø. De aller fleste kommer ut med negative verdier for konsekvensene, og ingen av lokaliseringalternativene kan samlet sett sies å komme ut med noen miljøgevinst. Det blir heller et spørsmål om hvilket alternativ som er minst belastende for miljøet. Tabellen nedenfor gir et sammendrag for åtte deltemaer.



| DELTEMA/KONSEKVENNS                     | Brattøra | Leangen | Heimdal |
|---|----------|---------|---------|
| Landskapsbilde/Visuelt miljø            | -3       | -3      | -3      |
| Kulturmiljø                             | -1       | -3      | -3      |
| Rekreasjon                              | 0        | -3      | -1      |
| Støy                                    | 0        | -2      | -3      |
| Trafikksikkerhet og gang-/sykkeltrafikk | -2       | 0       | -1      |
| Luftforurensning                        | 0        | 0       | 0       |
| Risiko ved farlig gods                  | 0        | 0       | 0       |
| Helse og trivsel                        | 0        | -3      | -3      |
| SUM                                     | -6       | -14     | -14     |

Det har vært reist kritikk mot måten behandlingen av støykonsekvenser er gjort på. For Brattøra sies det at 0-20 boliger kan bli utsatt for terminalstøy på kveldstid. Jernbaneverkets støykart viser imidlertid at hele Nedre Elvehavn med ca. 200 boliger, Kanalgården i Fjordgata med ca. 40 boliger og 40-50 boliger i nyere byggeprosjekter i Sandgata berøres<sup>3</sup>. Dessuten er det kun terminalstøy som er beregnet, og ikke støykonsekvenser fra økt jernbanetraffikk over Nidelv bru, som vil berøre boligene på Nedre Elvehavn.

Et aspekt som ikke synes å være tatt hensyn til er de positive konsekvensene for en del av de ikke-prissatte forholdene som f.eks. rekreasjon, støy, helse og trivsel som utløses i lokalområdet Brattøra, hvis et av de andre alternativene velges og dagens godsterminalvirksomhet bygges ned. Vi mener derfor at tabellen ovenfor gir et for flatterende bilde av Brattøra i forhold til de to andre alternativene, og er derfor i tvil om det samlet sett er noen forskjell på alternativene når det gjelder miljø. Vurderingen nedenfor er likevel basert på at det er noe mindre omfang på de negative miljøkonsekvensene for Brattøra enn for de andre to alternativene.

#### Kriterium 4: Miljøgevinst

| Betydning for næringslivet | Liten    |   |   |   |    | Middels |   |   |   |    | Stor    |   |   |   |    |
|----------------------------|----------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|
|                            | X        |   |   |   |    |         |   |   |   |    |         |   |   |   |    |
| Alternativ                 | Brattøra |   |   |   |    | Leangen |   |   |   |    | Heimdal |   |   |   |    |
| Omfang for kriteriet       | --       | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ |
|                            |          | X |   |   |    | X       |   |   |   |    | X       |   |   |   |    |
| Poeng                      | -2       |   |   |   |    | -4      |   |   |   |    | -4      |   |   |   |    |

### 3.5 Gi et optimalt forhold mellom arealbehov og transportbehov

Dette er kriterium som vi ikke har klart å gi noen konkret tolkning. Vi har antatt at det er av mindre betydning, og har for ordens skyld gitt det 0 i poengverdi for alle tre alternativene.

#### Kriterium 5: Optimalt forhold areal- og transportbehov

| Betydning for næringslivet | Liten    |   |   |   |    | Middels |   |   |   |    | Stor    |   |   |   |    |
|----------------------------|----------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|
|                            | X        |   |   |   |    |         |   |   |   |    |         |   |   |   |    |
| Alternativ                 | Brattøra |   |   |   |    | Leangen |   |   |   |    | Heimdal |   |   |   |    |
| Omfang for kriteriet       | --       | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ |
|                            |          |   |   |   |    |         |   |   |   |    |         |   |   |   |    |

<sup>3</sup> Artikkel i Adresseavisen 9.9.1999 av Sivilarkitekt MNAL Snorre Myrseth.

|       |  |  |   |  |  |  |   |  |  |  |   |  |  |
|-------|--|--|---|--|--|--|---|--|--|--|---|--|--|
|       |  |  | X |  |  |  | X |  |  |  | X |  |  |
| Poeng |  |  | 0 |  |  |  | 0 |  |  |  | 0 |  |  |

### 3.6 Gi en god transportøkonomi

Konsekvensutredningen gir ingen dokumentasjon av de samfunnsøkonomiske beregningene, annet enn å vise de viktigste nyttekomponentene, og navngi noen av elementene som har inngått. Brattøra og alternativene på Leangen får alle N/K som er større eller lik 1, mens Heimdal 1 får N/K på 0,5.

Bedriftsøkonomiske forhold er kun belyst gjennom en tabell som viser økonomisk resultat for NSB BA Gods. Her går det frem at både Brattøra og Leangen gir positivt driftsresultat av omtrent samme størrelsesorden, mens Heimdal 1 gir negativt driftsresultat. I forrige utredningsrunde ble alternativet Brattøra med sekketerminal utover langs Pir II forkastet bl.a. fordi det ga negativt bedriftsøkonomisk resultat. Det er derfor noe overraskende at dette alternativet nå kommer ut med positive driftsresultat som er marginalt større enn for noen av Leangen-alternativene både for år 2004 og 2028.

Analysen av måloppnåelse for godstransportører og kundene deres gir det samme bildet som de bedriftsøkonomiske beregningene. Sammenstillingen viser at Leangen og Brattøra har omtrent felles og bedre måloppnåelse enn Heimdal.

Transportøkonomiske forhold ut over det som er nevnt ovenfor er ikke gjort rede for i utredningen. Det går imidlertid frem at alternativene for utbygging på Leangen er vesentlig bedre enn Brattøra når det gjelder de to komponentene nytte for Jernbaneverket og nytte for samfunnet for øvrig. Vi antar at mye av denne forskjellen skyldes at gjennomkjøringsterminal samlet sett er transportøkonomisk mer effektiv enn sekketerminal. Vi rangerer derfor Leangen foran Brattøra når det gjelder kriteriet god transportøkonomi.

#### Kriterium 6: God transportøkonomi

| Betydning for næringslivet | Liten    |   |   |   |    | Middels |   |   |   |    | Stor    |   |   |   |    |
|----------------------------|----------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|---------|---|---|---|----|
|                            | X        |   |   |   |    |         |   |   |   |    |         |   |   |   |    |
| Alternativ                 | Brattøra |   |   |   |    | Leangen |   |   |   |    | Heimdal |   |   |   |    |
| Omfang for kriteriet       | --       | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ | --      | - | 0 | + | ++ |
|                            |          |   |   | X |    |         |   |   |   | X  |         | X |   |   |    |
| Poeng                      | +2       |   |   |   |    | +4      |   |   |   |    | -2      |   |   |   |    |

## 4 Samlet vurdering

Tabellen på neste side viser hvilke poengsummer som fremkommer, når de individuelle poengene for hvert av de seks kriteriene summeres for de tre alternativene. Leangen kommer ut på en klar førsteplass med seks plusspoeng. Brattøra på andreplass får ett minuspoeng og Heimdal på sisteplass får tre minuspoeng. Poengforskjellene mellom Leangen og de andre to er så store, at Leangen vil komme ut som beste alternativ selv om man endrer på betydningen til noen av kriteriene. Leangen er like god eller bedre enn de andre alternativene for fire av kriteriene. Brattøra kommer ut best for to kriterier.

| LOKALISERINGSPREMISSENE<br>TIL TNF               | BRATTØRA | LEANGEN | HEIMDAL |
|--|----------|---------|---------|
| 1. Kombinasjon båt og bane                       | +2       | -1      | -2      |
| 2. Redusert godstransport gjennom sentrum        | -2       | +4      | +2      |
| 3. Fleksibilitet byutvikling                     | -1       | +3      | +3      |
| 4. Miljøgevinst                                  | -2       | -4      | -4      |
| 5. Optimalt forhold arealbehov og transportbehov | ..       | ..      |         |
| 6. God transportøkonomi                          | +2       | +4      | -2      |
| SUM  | -1       | +6      | -3      |



|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 70/12055 |           |
| Arkivbet.      | 7324     |           |

Trondheim, 31. august, 1999

177

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

### Høringsuttalelse: Konsekvensutredning – Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen

Sjøvegen Huseierlag har mottatt Jernbaneverkets konsekvensutredning, og har følgende kommentarer:

#### Generelle kommentarer

Det hovedspørsmål som reiser seg i forbindelse med planleggingen av ny godsterminal i Trondheimsregionen, er hvorvidt de prognoser for godstrafikk på bane, som Jernbaneverket baserer behovet for ny godsterminal på, er realistiske. Prognosene forutsetter en vekst i planperioden (fram til 2025) på 50%. I de senere år har det vært en kraftig reduksjon av godstransport på bane i Norge, og selv om Trondheim har hatt en avvikende utvikling har man heller ikke her hatt noen økning i godstransporten på bane i de senere år. Er det da i samfunnets interesse å foreta en utbygging av en ny godsterminal som vil koste en halv milliard, og som vil ha stor innvirkning på Trondheims bybilde og miljø?

Jernbaneverket har såvidt vi skjønner basert den samfunnsøkonomiske analysen i Konsekvensutredningen på de prissatte faktorer. Den samfunnsøkonomiske analysen og Jernbaneverkets bedriftsøkonomiske overveielser danner basisen for Jernbaneverkets argumentasjon og anbefaling. Presentasjonen av den samfunnsøkonomiske analysen er begrenset til oppsummeringen av resultater i selve Konsekvensutredningen. Det er derfor ikke mulig å vurdere realismen i de samfunnsøkonomiske vurderingene, ei heller om alle relevante faktorer og forutsetninger er tatt med. Dette står i skarp kontrast til dokumentasjonen av andre faktorer, der det er lagt fram underlagsmateriale i form av fem temarapporter.

Leangen-alternativene vil føre til at en rekke skoler og utdanningsinstitusjoner blir til dels sterkt berørt – Strindheim og Lilleby barneskoler, Dronning Mauds Minne Høgskolen, Radmannbygget, Lærershøgskolen på Rotvoll. Er kostnader ved flytting eller ombygning regnet inn i den samfunnsøkonomiske analysen? Likeså er det åpent spørsmål om hva resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen vil bli dersom verdiforringelse av boliger, industrianlegg og skoler og institusjoner som blir berørt av en godsterminal på Leangen blir inkludert på kostnadssiden.

Koblingen mellom båt og bane er ikke tatt i betraktning til tross for at dette vektlegges i det arbeidet som for tiden gjøres med Nasjonal Transportplan, og at dette betraktes som et viktig poeng internasjonalt.

#### Miljø og rekreasjon

Sjøvegen Huseierlag vil sterkt understreke betydningen av de ikke prissatte faktorer. Samfunnsutviklingen har heldigvis gått i en retning der man også vektlegger miljø, kulturarv og rekreasjon, ikke bare kroner og øre. Leangenområdet, spesielt Rotvoll, er et unikt område både i lokal og i nasjonal sammenheng, som må tas vare på. En etablering av en godsterminal i dette området vil sterkt redusere dette områdets verdi, og utsetter det for fare for direkte utbyggingsinngrep dersom det skulle bli en framtidig utvidelse av terminalen.

De innvirkninger en godsterminal på Leangen vil ha på kulturlandskap, friområder og boligmiljøer er

sterkt negative, og bør være tilstrekkelig grunn til at dette alternativet ikke bør velges.

Lade- og Rotvollområdet har i dag stor betydning som rekreasjonsområder for byens befolkning. Denne betydningen vil øke med økende fortetning av byen. Det er viktig for Trondheims befolkning at området tas vare på. En etablering av godsterminal på Leangen vil forringe verdien av området i betydelig grad.

Jernbanelinjen har framført at muligheten for framtidig utvidelse er en viktig faktor bak valget av Leangen som sitt primære lokaliseringsalternativ. Vi anser dette som en høyst realistisk mulighet – arealet til Leangen-alternativet er tross alt krympet vesentlig siden den første versjonen ble lansert. Vi anser dette som en stor trussel mot kulturlandskapet på Rotvoll som er unikt og har en stor verdi. Den grønne sonen som i dag strekker seg fra sjøkanten på Rotvoll til Estenstadmarka vil også bli brutt av en eventuell utvidelse.

### Støy

Det har i debatten rundt lokaliseringen blitt fokusert mye på støyplagene som en godsterminal vil medføre. Sjøvegen Huseierlag vil påpeke følgende svakheter ved framstillingen i av støyplagene i Konsekvensutredningen:

- I delrapporten "Støy", framstilles estimater av støynivået av ulike godsterminalrelaterte støytyper som støykoter av hver enkelt støytype. De områder som vil få støynivå over en maksimalgrense for ekvivalent støynivå på døgnbasis og maksimalnivå er skravert inn. Det er imidlertid ikke gjort noen tilsvarende framstilling av hverken det totale støynivået, eller av det totale støynivået som vil skyldes godsterminal alene. "Det er valgt å ikke tolke uttrykket "samlet støybelastning" på annen måte enn en oversikt over de ulike støykildenes influensområder innenfor lokaliseringsområdene Heimdal (1) og Leangen (2)" (s. 57 i delrapporten). Denne framstillingen gir et feilaktig inntrykk, og underestimerer støyplagene. Det er det totale støynivået som er av betydning, dvs. den akkumulerte virkningen av godsterminalstøy, støy fra gjennomgående togtrafikk, trafikkstøy og evt. andre støykilder. Dette nivået kan i enkelte områder fort ligge 3-6 dBA over nivået til den enkeltstående støykilde. Dette er en nivåøkning som er "signifikante, klare, endringer, både tallmessig og med hensyn til opplevde støyforhold" (delrapporten, s. 17). Dersom det var gjort beregninger og tegnet støykart for det totale støynivå er det sannsynlig at de områdene der støynivået overskrider maksimalverdiene vil bli kraftig utvidet. For Leangen-alternativet vil dette bety at flere boliger vil bli "støyutsatte", og at store områder vil få vesentlige støyplager.
- På et informasjonsmøte i august ble det fra Sintef framvist en tabell som viste anbefalte grenser for støy ved sykehus og rekreasjonsområder. Disse grenseverdiene var på 40 dBA på dagtid og 35 dBA for kveld, natt og helg. Leangen-alternativet vil berøre rekreasjonsområder ved turstien og friområder i tilknytning til denne. Det er ikke gjort beregninger for dette støynivået. De beregninger som er gjort, antyder likevel at det vil være store deler av rekreasjonsområdet som vil ha støynivåer godt over denne grensen.
- Ved vurdering av støy fra godsterminaldriften har presentasjonen tatt utgangspunkt i SFTs norm for industristøy. Denne normen sier at "grenseverdiene skjerpes med 5 dB dersom støyen inneholder tydelige rentoner og/eller impulsstøy" (delrapportens vedlegg 4, s. 3). Godsterminalstøy vil være preget av både impulsstøy og av tilnærmede rentoner (kurvehyl). Det er uklart hvorvidt dette er tatt hensyn til i beregningene. Uansett vil støy av denne typen være til særlig stor sjanse.

### Byutvikling

Leangen-alternativene er vurdert å ha stor positiv virkning for bydels- og tettstedsutvikling. Ut fra avgrensningene av hvilke faktorer som vurderes i denne sammenheng, kan kanskje denne vurderingen til dels forsvares. I en mer "normal" innholdstolkning av dette begrepet, kan vi imidlertid ikke forstå annet enn at konklusjonen må bli den stikk motsatte. De bydeler som blir berørt har en temmelig unison oppfatning av at en etablering av en godsterminal på Leangen er svært negativt med hensyn på bydelens utvikling.

Ved vurderingen av trafikkavvikling er det så vidt vi kan registrere ikke tatt hensyn til at eventuell etablering av samlastere i geografisk nærhet til godsterminalen vil føre til økt trafikkbelastning i området. Dette vil ha konsekvenser for prissatte faktorer dersom denne trafikkøkningen fører til at vegnettet må opprustes. De ikke prissatte konsekvenser vil også berøres i form av økt trafikkstøy og større trafikkfare.

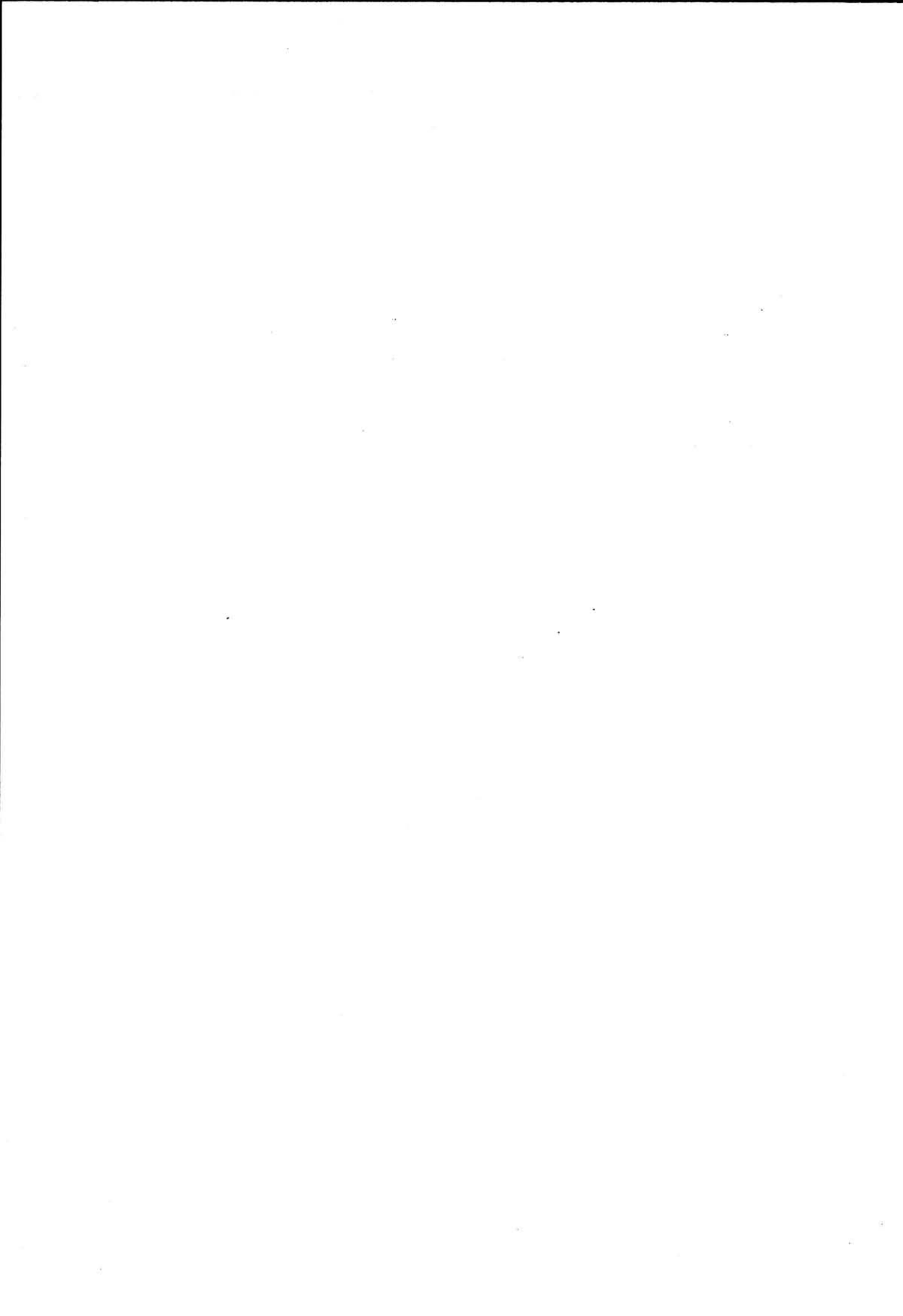
### Konklusjon

Sjøvegen Huseierlag vil påpeke at den samfunnsøkonomiske analysen er beheftet med stor usikkerhet, og at det er en rekke faktorer som kan redusere den påståtte samfunnsøkonomiske nytteverdien ved å velge lokalisering på Leangen. De sterke negative konsekvenser for bomiljø, rekreasjon, kulturlandskap gjør at vi på det sterkeste vil fraråde at godsterminalen blir lokalisert på Leangen.

For Sjøvegen Huseierlag



Torbjørn Svendsen  
leder







## VELFORENINGEN THOMAS HIRSCH GT

c/o Kristina H. Reitan  
Thomas Hirsch gt. 5  
7042 TRONDHEIM

|                       |          |            |
|-----------------------|----------|------------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> |          | Kruss.kode |
| 01 SEPT. 1999         |          |            |
| Sak/Doknr.            | 96/12655 |            |
| Arkivbet.             | i 732.4  |            |

(153)

29.08.1999

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

### UTREDNINGEN "LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM"

Thomas Hirsch gt grenser i sin helhet opp mot sydsiden av det område utredningen omtaler som Leangen-alternativet. Velforeningen Thomas Hirsch gt representerer beboerne i denne gaten.

Velforeningen har med de begrensninger som ligger i mangel på egen fagkunnskap, gått gjennom den foreliggende utredning og vil med dette

- avvise utredningens anbefaling av Leangen-alternativet
- reise kritikk mot deler av fremstillingen i utredningen

### HOVEDINNVENDING

Utredningen konkluderer med at av 4 vurderte alternativ, er kun Brattøra og Leangen aktuelle for lokalisering av godsterminal. Av disse anbefales Leangen, idet avgjørende vekt legges på

- a) konsekvenser for bydels-og tettstedsutvikling
- b) funksjonelle krav til godsterminalen

Under a) vektlegges mulig, alternativ bydelsutvikling på Brattøra, gjenoppretting av byens kontakt med fjorden, at mulig nyetableringer vil kunne bidra til økt bruk av kollektivtransport, tog. Tilsvarende legges mindre vekt ved forhold som støy, helse og trivsel, vibrasjoner, arealbruk og eiendomsforhold, kulturmiljø, rekreasjon, -hvor utredningen angir tildels store, negative konsekvenser for Leangen, liten eller ingen

konsekvens for Brattøra.

*Vi kan hverken som borgere i Trondheim eller som berørte parter i saken, akseptere at et stort antall personers helse og velferd vektles lavere enn antatte gevinster ved en mulig bydelsutvikling, og avviser på dette grunnlaget utredningens anbefaling.*

Under b) fremholder utredningen at Leangen-alternativet innebærer avgjørende funksjonelle fordeler relativt Brattøra. Vi kan ikke se at utredningen peker ut vesentlige forhold som berettiger dette, og kan derfor ikke godta at utredningen støtter sin anbefaling på krav til funksjonelle egenskaper.

#### FORHOLD SOM SVEKKER UTREDNINGEN

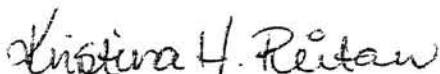
Utredningen beskriver støysituasjonen på en måte som kan virke villedende. Ved hjelp av beregnede gjennomsnittsverdier forsøker utrederne å angi arealgrenser for de områder, som ved et antatt gjennomsnittlig nivå generert støy, får en gjennomsnittlig støybelastning lik eller høyere enn valgte grenseverdier. Utredningen gir mao ikke opplysninger om den *faktiske* støysituasjonen og *støytopper* for personer bosatt nær den foreslåtte lokaliseringen av terminalen.

Utredningen angir at samme antall eiendommer som nå, vil bli utsatt for vibrasjoner utover nedre tiltaksgrense, og at disse vil kunne dempes ved tiltak. Vi er imidlertid blitt gjort oppmerksom på at det fra sakkyndig hold er blitt pekt på og dokumentert meget betydelige og risikobetonete problem med grunnforholdene i store deler av den anbefalte lokaliseringen. Vi kan ikke finne at utredningen har tatt hensyn til eller refererer til de dokumenterte forholdene.

Utover dette konstaterer vi at utredningen ikke har kalkulert inn kostnader for utkjøp eller erstatning for verdiforringelse for de eiendommer, som ville rammes av negative konsekvenser, dersom Leangen-alternativet skulle bli realisert.

For personer med nært naboskap til den anbefalte lokaliseringen, er støy- og støytopper samt vibrasjoner allerede idag et stort problem, og for disse har utredningens karakteristikk "middels negativ betydning" ved et helt trafikkvolum, nærmest provokatorisk karakter. Innsikten om at det rår alvorlig uenighet blant sakkyndige om vesentlige forhold som stabiliteten i grunnmassen, skaper naturlig engstelse hos de berørte. Blant annet disse manglene ved utredningen bidrar til å svekke vår tillit til det foreliggende materialet, og reduserer etter vår oppfatning utredningens verdi som beslutningsunderlag, idet vesentlige forhold ikke tas med eller beskrives i termer som kan virke villedende.

For Velforeningen Thomas Hirsch gt

  
Kristina H. Reitan

Anne Grete og Jahn Hassel  
Thonning Owesens gt. 9,  
7044 TRONDHEIM

Trondheim, 30.08.99

tlf. 73528474

Jernbaneverket,  
Hovedkontoret,  
Pilestredet 19,  
0048 OSLO

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>JERNBANEVERKET</b> | kass.kode |
| <b>01 SEPT. 1999</b>  |           |
| Sak/Doknr. 96/12655   |           |
| Arkivbet. i 732.4     |           |

(151)

## **Ny godsterminal i Trondheim - kommentarer til lokalisering og konsekvensutredning.**

### **Generelt**

Våre kommentarer bygger på det som er lagt fram i hovedrapporten, temarapportene og på informasjonsmøtene for Leangen og Brattøra, samt våre egne erfaringer som nærmeste nabo til Stavne-Leangen traseen fra anleggstart i 1941 og til dags dato.

Gitt at Trondheim trenger en ny godsterminal, er Leangen sannsynligvis et gunstig alternativ ensidig sett fra Jernbaneverket sin side. Men i et by- og boligområde som Leangen er det mange andre forhold å ta hensyn til, og som må være avgjørende. Det gjelder i særlig grad helse, miljø og trivsel i nærmiljøet.

Tematisk er de fleste relevante forhold rundt lokaliseringalternativene vurdert. Men det er vanskelig å være enig i flere av konklusjonene. Av mangler nevnes :

- Utredningen av støyforhold er for lite detaljert og oppfattes som misvisende og ufullstendig
- Det er ikke gjort målinger av vibrasjoner og rystelser på Stavne-Leangen banen der grunnforholdene er dårligst
- Verdiforringelse av boliger i nærområdet er ikke vurdert
- Direkte informasjon til grunneiere med grense mot traseen er ikke gitt i planperioden

Konsekvensutredningen har derfor flere vesentlig mangler som gjør det vanskelig å akseptere en del av de resultater og konklusjoner som legges frem.

Vi mener likevel at konsekvensene av ny godsterminal er tilstrekkelig belyst til at lokalisering kan velges. Informasjonsplikten er også tilstrekkelig overholdt, om enn mangelfullt.

## Lokalisering

Vi er ikke enig i Jernbaneverkets anbefaling av Leangen.

Alle forhold tatt i betraktning mener vi at beste løsning for næringsliv og befolkning er:

1. Ny godsterminal etableres på Brattøra
2. Heimdal bygges ut som avlastningsterminal når behovet tilsier det
3. Godstrafikken på Stavne-Leangen banen holdes på et minimum
4. Det innføres generell hastighetsbegrensing på Stavne-Leangen banen mellom tunnelen og Rotvollområdet.

Begrunnelser for dette er gitt nedenfor.

## Støy

Vi sakner et vedlegg som gjør støytallene (dB-verdiene) mer forståelig ved å sammenlikne med kjente støysituasjoner.

Referansemålingen for nattstøy i Lauritz Jensens gt 10 indikerer at støyproblemene i praksis blir langt større for mange flere enn det de teoretiske beregningene tilsier. I dag går det ingen nattog på Stavne-Leangen banen. Støybidraget fra et 30-talls nye godstog må derfor bli vesentlig høyere enn normen på 40 dBA.

Det er av stor betydning å få flere referansemål nå, slik at beregningen av det framtidige støybildet blir mer nøyaktig.

Jernbanefyllinga mellom Innherredsveien og Thonning Ovesens gt ligger høyt og fritt i terrenget. Strekningen vil derfor bli en kraftig støykilde ved økt døgntrafikk.

## Vibrasjoner

Det er gjort for få målinger til å forutsi vibrasjonene ved intens togtrafikk på Stavne-Leangen banen. Grunnen vestover fra broa over Thonning Ovesens gt. går over fra bløt til kvikk leire. Rystelsene hos oss og i naboeiendommene er i dag betydelige. Med økt togtrafikk blir dette et stort problem for mange boliger.

Grunnforholdene kan også gi problemer for banedriften, etter som intense lavfrekvente vibrasjoner fra tog over bløt leire kan destabilisere grunnen under traseen ( Svensk TV har nylig referert problemer med utglidninger i Sverige ved innføring av nye hurtigtog)

Angitte tiltak for å stabilisere leirgrunnen med peler av kalksement, må bli vanskelig etter som det er en 8-9 meter høy steinfylling mellom banelegemet og grunnen av bløt leire.

Vi er kjent med at NSB har vedgått skader og gitt erstatning i 1995 til naboeiendommen Konsul Lorcks gt. 10 som følge av rystelser fra Stavne-Leangen banen.

Som avbøtende tiltak må det derfor, uansett valg av plassering av godsterminalen, innføres generell fartsreduksjon mellom tunnelåpningen og Dronning Mauds minne..

## Helse og trivsel

Det er ikke tvil om at ny godsterminal og økt trafikk på Stavne-Leangen banen vil føre til sterk mistriivsel og helseskader på grunn av redusert søvnkvalitet, frykt for rystelser og annet ubehag i nærområdet. Dette berører ca 70 boliger og 400 mennesker som grenser direkte til toglinja på Leangen-sida.

Høye støyskjermer tar bort utsikt og gir sterk skyggevirkning i leiligheter og hager på østsiden av sporet.

Vår og andres eiendommer blir mindre attraktiv, og vi får en sterk reduksjon av salgsverdi og dermed muligheten for å flytte til ny bopel.

Informasjonsplikten har ikke vært godt nok ivaretatt. Alle grunneiere som har grense mot banen burde ha fått skriftlig varsel og løpende informasjon om planer, utredninger, målinger og antatte konsekvenser.

## Om våre forhold

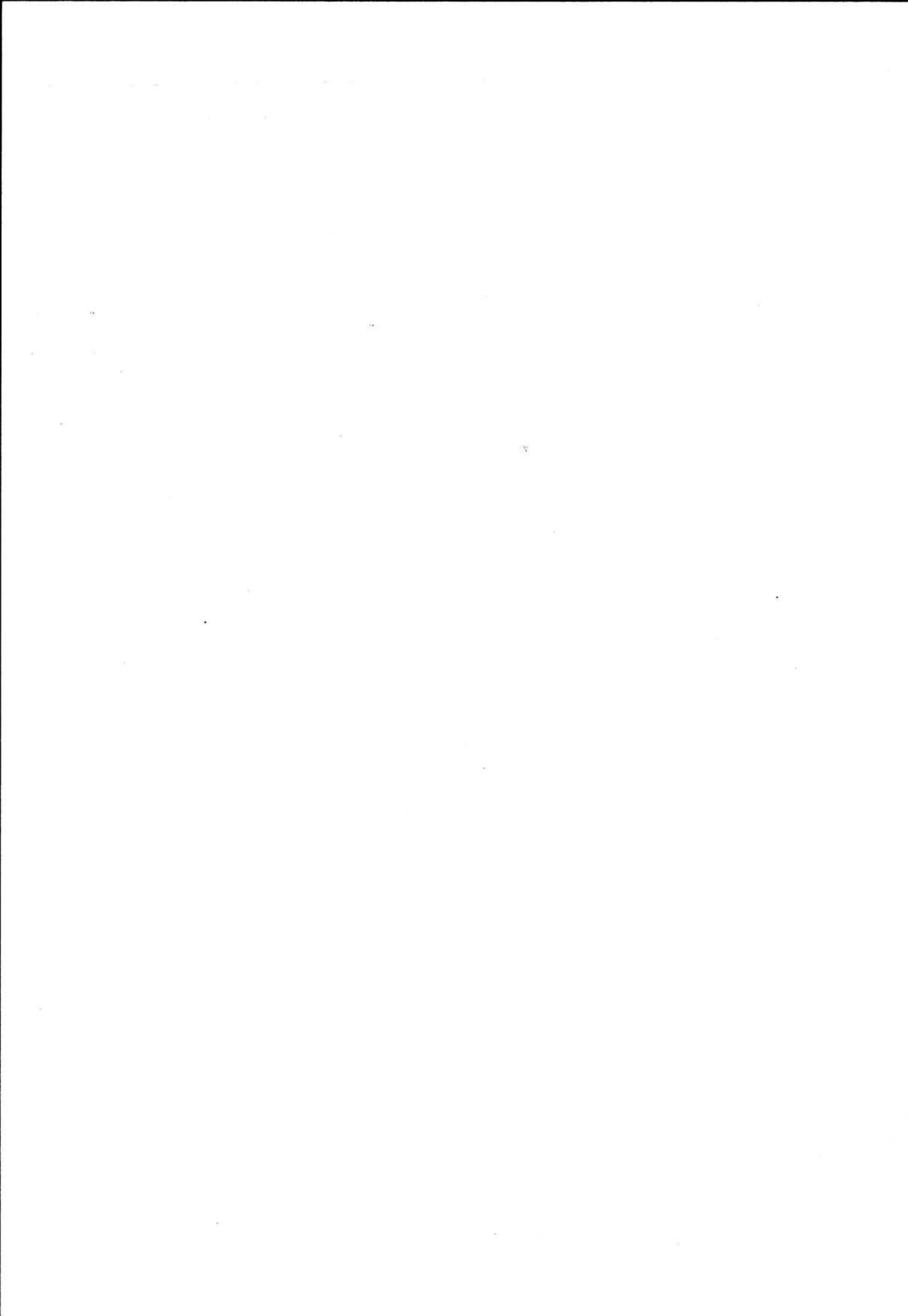
Vår bolig ligger ca 10 m fra sporet. Vi vil derfor oppleve togstøy langt over SFTs grenseverdier. Vi må derfor regne med at huset nærmest blir ubeboelig på grunn av støy og rystelser dersom Leangen blir valgt. Det samme gjelder dersom Melhus eller Heimdal velges og all nordgående godstrafikk blir kjørt over Stavne-Leangen banen.

Gjennom årtier har vi vent oss til og akseptert dagens trafikkbilde og situasjon. Vesentlige endringer av togtrafikken vil ødelegge bokvaliteten og forringe eiendommens verdi kraftig. Dette vil naturlig utløse krav om erstatning.

Med vennlig hilsen

*Anne Grete Hassel*  
Anne Grete og Jahn Hassel

*Jahn Hassel*





## VELFORENINGEN THOMAS HIRSCH GT

c/o Kristina H. Reitan  
Thomas Hirsch gt. 5  
7042 TRONDHEIM

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kode |
| 01 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 96/12655 |           |
| Arkivbet.      | i 732.1  |           |

(153)

29.08.1999

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

### UTREDNINGEN "LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM"

Thomas Hirsch gt grenser i sin helhet opp mot sydsiden av det område utredningen omtaler som Leangen-alternativet. Velforeningen Thomas Hirsch gt representerer beboerne i denne gaten.

Velforeningen har med de begrensninger som ligger i mangel på egen fagkunnskap, gått gjennom den foreliggende utredning og vil med dette

- avvise utredningens anbefaling av Leangen-alternativet
- reise kritikk mot deler av fremstillingen i utredningen

### HOVEDINNVENDING

Utredningen konkluderer med at av 4 vurderte alternativ, er kun Brattøra og Leangen aktuelle for lokalisering av godsterminal. Av disse anbefales Leangen, idet avgjørende vekt legges på

- a) konsekvenser for bydels-og tettstedsutvikling
- b) funksjonelle krav til godsterminalen

Under a) vektlegges mulig, alternativ bydelsutvikling på Brattøra, gjenoppretting av byens kontakt med fjorden, at mulig nyetableringer vil kunne bidra til økt bruk av kollektivtransport, tog. Tilsvarende legges mindre vekt ved forhold som støy, helse og trivsel, vibrasjoner, arealbruk og eiendomsforhold, kulturmiljø, rekreasjon, -hvor utredningen angir tildels store, negative konsekvenser for Leangen, liten eller ingen

konsekvens for Brattøra.

*Vi kan hverken som borgere i Trondheim eller som berørte parter i saken, akseptere at et stort antall personers helse og velferd vektles lavere enn antatte gevinster ved en mulig bydelsutvikling, og avviser på dette grunnlaget utredningens anbefaling.*

Under b) fremholder utredningen at Leangen-alternativet innebærer avgjørende funksjonelle fordeler relativt Brattøra. Vi kan ikke se at utredningen peker ut vesentlige forhold som berettiger dette, og kan derfor ikke godta at utredningen støtter sin anbefaling på krav til funksjonelle egenskaper.

#### FORHOLD SOM SVEKKER UTREDNINGEN

Utredningen beskriver støysituasjonen på en måte som kan virke villedende. Ved hjelp av beregnede gjennomsnittsverdier forsøker utrederne å angi arealgrenser for de områder, som ved et antatt gjennomsnittlig nivå generert støy, får en gjennomsnittlig støybelastning lik eller høyere enn valgte grenseverdier. Utredningen gir mao ikke opplysninger om den *faktiske* støysituasjonen og *støytopper* for personer bosatt nær den foreslåtte lokaliseringen av terminalen.

Utredningen angir at samme antall eiendommer som nå, vil bli utsatt for vibrasjoner utover nedre tiltaksgrense, og at disse vil kunne dempes ved tiltak. Vi er imidlertid blitt gjort oppmerksom på at det fra sakkyndig hold er blitt pekt på og dokumentert meget betydelige og risikobetonete problem med grunnforholdene i store deler av den anbefalte lokaliseringen. Vi kan ikke finne at utredningen har tatt hensyn til eller refererer til de dokumenterte forholdene.

Utover dette konstaterer vi at utredningen ikke har kalkulert inn kostnader for utkjøp eller erstatning for verdiforringelse for de eiendommer, som ville rammes av negative konsekvenser, dersom Leangen-alternativet skulle bli realisert.

For personer med nært naboskap til den anbefalte lokaliseringen, er støy- og støytopper samt vibrasjoner allerede idag et stort problem, og for disse har utredningens karakteristikk "middels negativ betydning" ved et helt trafikkvolum, nærmest provokatorisk karakter. Innsikten om at det rår alvorlig uenighet blant sakkyndige om vesentlige forhold som stabiliteten i grunnmassen, skaper naturlig engstelse hos de berørte. Blant annet disse manglene ved utredningen bidrar til å svekke vår tillit til det foreliggende materialet, og reduserer etter vår oppfatning utredningens verdi som beslutningsunderlag, idet vesentlige forhold ikke tas med eller beskrives i termer som kan virke villedende.

For Velforeningen Thomas Hirsch gt

*Kristina H. Reitan*  
Kristina H. Reitan



Bente og Tor Marius Dahl  
Konsul Lorcks gt.11  
7044 Trondheim

|                      |         |
|----------------------|---------|
| JERNBANEVERKET       | kont.no |
| 02 SEPT. 1999        |         |
| Sak/Doknr. 96/131655 |         |
| Arkivbet. 7324       |         |

161

Trondheim, 31.08.99

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

## HØRINGSUTTALELSE – NY GODTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN

Vi viser til Jernbaneverkets brev av 22. 06.99, med invitasjon til å avgi uttalelse vedr. lokalisering av ny terminal i Trondheimsregionen.

### 1. Konsekvensutredningen

Vi ser flere mangler ved utredningen:

#### 1.1 Støy/Leangen

Utredningen vedr. støy burde inneholdt vurderinger av støynivåer i forhold til "Lov om forurensing"

Vurdering av helsemessige konsekvenser over tid burde vært tatt med.

Konsekvenser for støynivå som følge av forsinket idriftsettelse av nye, støysvake godstogtyper burde vært med i støyberegninger.

#### 1.2 Vibrasjoner/Leangen

Analyse av langtidsvirkninger av vibrasjoner i grunnen på bygninger i området, bl.a. basert på mer detaljert kunnskap om grunnforholdene i berørte områder.

Vurdering av grunnens stabilitet og grunnforholdene generelt.

#### 1.3 Trafikkforhold

Sikkerhet for skolebarn på vei til/fra Strindheim og Lilleby skoler, inkludert konsekvenser av fysisk stenging av eksisterende skoleveier.

#### 1.3 Helse og trivsel

Terminalens direkte konsekvenser for Barnehagen Dronning Mauds Minne, Strindheim skole  
Olavsgården sykehjem

## 2. Svn på lokaliseringsspørsmålet.

Når det gjelder valg av lokalisering, går vi imot enhver lokalisering på Leangen.

Dette begrunnes særlig i følgende forhold:

- Ødeleggende virkning på landskap og kulturmiljø.
- En dramatisk øking i støynivå i vårt bomiljø  
OBS! Ny reguleringsplan for vårt boområde, vedtatt av Trondheim Bystyre 04.03.99 (sak 25/99) fastsetter å tilstrebe et ekvivalent støynivå inne, på 35dBA 55 dBA ute. Ingen skal ha støy ved fasade over 60dBA. Det legges altså vesentlig vekt på støyskjerming av bo-området. - Og i neste øyeblikk skal så jernbanen bokstavelig talt dundre løs med en godsterminal på motsatt side av området, som medfører en voldsom økning i støynivå (selv etter skjerming). Dette går ikke an!

OBS! Det nyetablerte syke-/aldershjem i Olavsgården, - noen titalls meter fra den døgkontinuerlige "underholdningen" godsterminalen vil representere, vil oppleve en betydelig forringelse av sitt bomiljø. Mon tro om beslutningstakerne ville trives med å bli henvist dit?

Vi noterer at selv med alle foreslåtte tilleggstiltak for støyskjerming, kommer man ikke under SFT's grenseverdier.

Generelt er det å si som også fremkommer i konsekvensutredningen, at det er betydelige negative konsekvenser for helse og trivsel. Vi tenker da på faktorer som lys, støy og mange barns lekeområder som blir borte.

- I den totale vurdering er ikke de ikke - prissatte konsekvenser tilstrekkelig vektlagt, samtidig som man etter vår oppfatning gjennomgående har vurdert Leangen - alternativet for positivt.

Med vennlig hilsen

  
Bente Dahl

Grunneiere i Melhus  
v/Anders Eggen  
Me-Eggen  
7224 MELHUS

|                |         |           |
|----------------|---------|-----------|
| JERNBANEVERKET |         | kass.kode |
| 27 AUG. 1999   |         |           |
| Sak/Doknr:     | 9612655 |           |
| Arkivbet       | I 8384  |           |

Melhus, 26.08.99.

(135)

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Merknad til konsekvensutredning for lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen.

Viser til konsekvensutredning av juni 1999, og informasjonsmøte i Melhus 17.08.99. Vi har noen kommentarer til enkelte punkt i utredningen:

Punkt 5.4 kulturmiljø:

I forklaringen av vurderingene som ligger til grunn for konsekvensenes omfang og betydning, er et aspekt arealdeling, barrierevirkning og endring av terreng/landform/byform. I sammenligningen mellom de ulike alternativene er dette gitt liten negativ betydning for Melhus-alternativet. Dette synes vi virker merkelig, i og med at det aktuelle området ligger midt i et stort og åpent kulturlandskap, og terrengformen i området er åpen og i ei stor gryte med bosetting rundt hele området, slik at den aktuelle lokaliseringen vises fra store deler av nedre Melhus. Dette er også bemerket i punkt 5.3, om visuell fjernvirkning av terminalområdet. Ved de andre lokaliseringalternativene er ikke landskapsformen slik at det aktuelle lokaliseringsområdet er synlig og hørbart (støyforurensing) for så store områder med landskap og boligområder. Barrierevirkningen ble også diskutert og visuelt beskrevet på informasjonsmøtet 17.08.99, i tillegg til beskrivelse i utredningen, der det inngår fyllinger på 5 – 14 meter i planene. Dette til sammen mener vi gir mer enn liten negativ betydning for kulturmiljøet i Melhus.

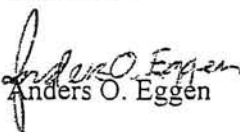
Punkt 5.5 rekreasjon:

Rekreasjonsverdien i hager og langs stier/veier vil bli svært liten, både med hensyn til kontinuerlig støy og mindre lys/skjerming av utsikt. Dette mener vi utredningen legger for lite vekt på for Melhus-alternativet i forhold til de andre alternativene.

Punkt 5.14 helse og trivsel:

I følge konsekvensutredningen er ikke konsekvensene for helse og trivsel utredet på samme nivå for Melhus som for de andre områdene. Det går også fram av utredningen at Leangen og Heimdal er brukt som grunnlag for å si noe om konsekvenser for helse og trivsel. Dette mener vi ikke er tilstrekkelig i og med at landskapet ikke er likt på Melhus og de to andre nevnte områdene, se merknad til punkt 5.4. Dette ble påpekt av oss på informasjonsmøtet, og Jernbaneverkets representanter var enige i at dette var en mangel ved utredningen. Dersom Melhus skal bli aktuelt som lokaliseringsområde, skal konsekvenser for helse og trivsel utredes nærmere ved detaljplanleggingen. Dette mener vi også er en mangel ved konsekvensutredningen, fordi vi ikke har fullstendig sammenligningsgrunnlag ved tidspunkt for lokaliseringvalg.

Med hilsen

  
Anders O. Eggen



SAMEIET KONSUL LORCKS GATE 10  
V/BRIT WANG  
7044 TRONDHEIM  
TELEFON 73527069

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| JERNBANEVERKET       | kass.kode |
| 30 AUG. 1999         |           |
| Sak/Doknr.: 96/12655 |           |
| Arkivbet. i 732.4    |           |

137

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

Trondheim, 27.08.99

LOKALISERING AV NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM  
KOMMENTARER TIL KONSEKVENSTREDNINGEN

Vi har, etter beste evne, lest igjennom det materiale vi har fått oversendt fra Dem.

Såvidt vi kan se, er det sparsomme opplysninger når det gjelder området rundt Stavne-Leangenbanen fra tunnelmunningen og forbi blant annet vår tomt. Som det imidlertid fremgår av kartskisser mottatt fra Dem sist lørdag, er nytt spor planlagt lagt på østsiden av nåværende fylling.

Vi protesterer på det kraftigste mot å få økt togtrafikk forbi eiendommen vår, og det er mange årsaker til dette.

- Dette området tåler ikke mer støy. Med økt togtrafikk og eventuelt høyere hastighet på togene vil støyen bli uutholdelig; noe den også er ved enkelte togpasseringer i dag.
- Med støyskjerm plassert oppå eksisterende fylling vil både hus og hage få mindre sollys.
- Med nytt jernbanespor enda nærmere husveggen vil vi få ytterligere problemer med vibrasjoner i grunnen, noe som for ca. fem år siden påførte huset en god del skader.

Vi har etter rettsaken med NSB i 1995 (sak nr. 94-01023 A) foretatt store utbedringer på eiendommen med blant annet ny drenering og ny grunnmur. Allikevel "duver" huset betraktelig ved enkelte togpasseringer. Tapet og vegg-plater sprekker, likeledes listverk og bjelker. En dag kan dører åpnes enkelt og greit; neste dag sitter de bom fast. Det kan nevnes at de samme problemene sliter de andre huseierne med lenger opp i Konsul Lorcks gate og i Thonning Owesens gate; det vil si hus som ligger lenger unna toglinjen enn vårt.

For øvrig vises til rapport av 31. januar 1995 utarbeidet av professor Steinar Nordal ved institutt for geoteknikk NTH.

Vi viser også til det faktum at NSB i tvistesaken med Sameiet i 1995 godtok erstatningskravet sameiet hadde fremsatt. Slik det ble sagt i retten, vil NSB bli nødt til å erstatte eventuelle fremtidige skader påført sameiets eiendom av passerende togtrafikk.

I og med at en godsterminal på Leangen forutsetter økt togtrafikk på Stavne-Leangenbanen, i tillegg til at hele boområdet vårt vil bli forslummet av blant annet støy, er vi sterkt imot plasseringen av ny godsterminal på Leangen. Vi er også imot økt togtrafikk og utbygging av Stavne-Leangenbanen slik planene ser ut til å foreligge i dag.

for SAMEIET KONSUL LORCKS GATE 10



Brit Wang

Tormod Aassved  
Dalen Hageby vel  
Dalen Hageby 16, 7044 Trondheim

Trondheim 27 aug 1999

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kode |
| 30 AUG. 1999   |          |           |
| Sak/Doknr..... | 96/12655 |           |
| Arkivbet.      | i 732.4  |           |

(141)

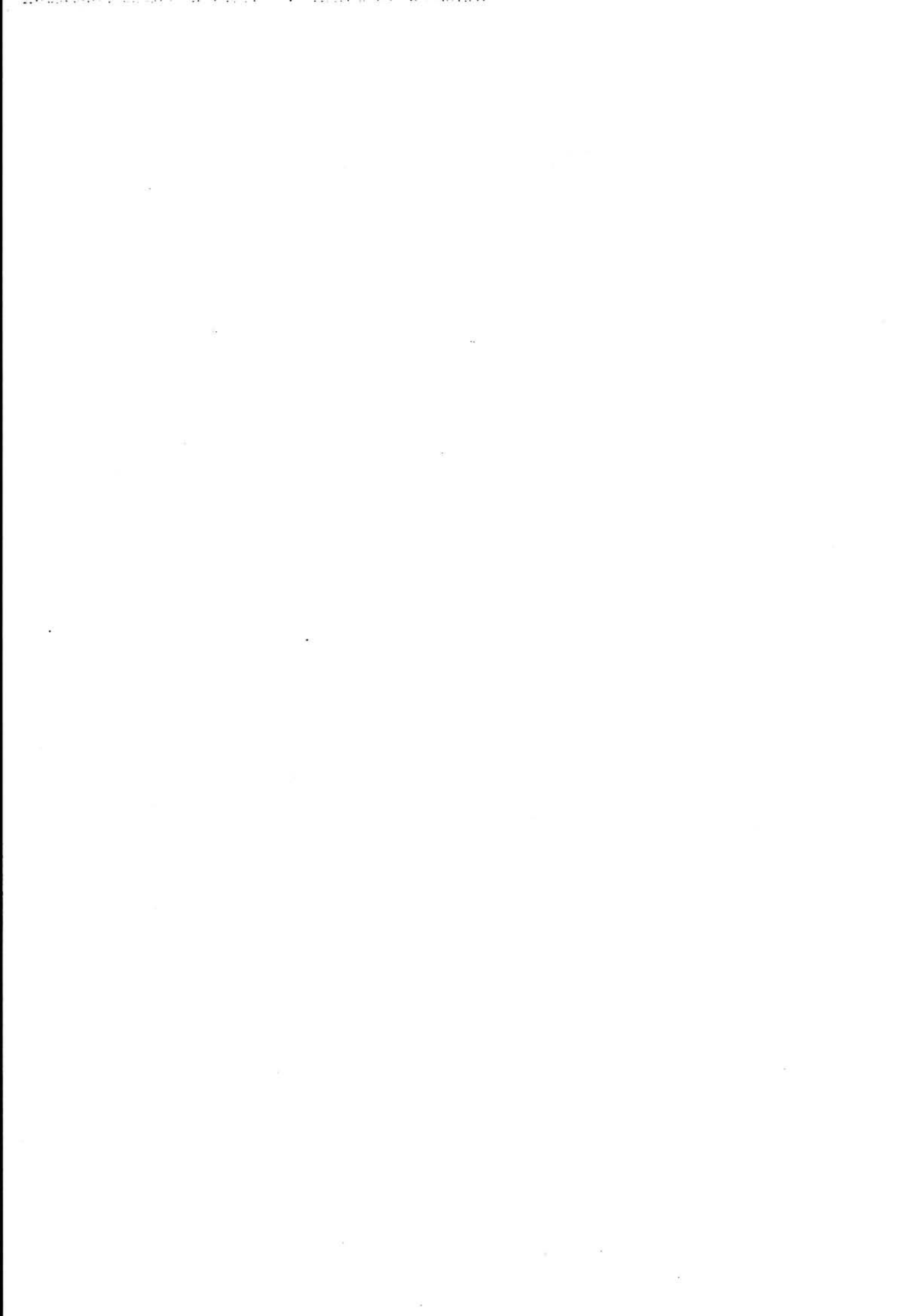
Jernbaneverket

## LOKALISERING AV GODSTERMINAL FOR JERNBANEVERKET- LEANGEN

Ref.a. Konsekvensutredning Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen.  
Ref.b. Notat av 27.09 96 utført av siv ing. Jan From for Norsk forening mot Støy

På bakgrunn av de støymålinger utført av SINTEF ifm med konsekvensutredning av Lokalisering av ny Godsterminal i Trondheimsregionen, vil beboerne i Dalen Hageby med hjemmel i Forurensingsloven motsette seg en etablering av godsterminal på Leangen, Trondheim.







|                |           |         |
|----------------|-----------|---------|
| JERNBANEVERKET |           | kont.no |
| 03 SEPT. 1999  |           |         |
| Sak/Doknr...   | 70/154655 |         |
| Arkivbet.      | 1732.4    |         |

164

Sameiet i Dokkgata 2  
v/ Grete Strand  
Dokkgata 2a  
7014 Trondheim

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

**Ad. Jernbaneverkets konsekvensutredning "Ny godsterminal i Trondheimsområdet".**

Alle våre synspunkter knytter seg til lokaliseringsalternativet Brattøra.

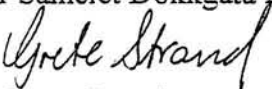
- Mandatet for konsekvensutredningen er ikke oppfylt med tanke på kartlegging av "andre kjente støykilder".  
Dette gjelder primært Nidelv bru, den største støyforurener i mils omkrets. Støyberegningene er foretatt på planlagt terminalområde frem til nevnte bru og på banestrekningen etter Nidelv bru (banestrekning 7). Denne støykilden er særdeles godt kjent av Jernbaneverket Region Nord. Likevel er den verken støyberegnet eller støymålt. Vi ber Jernbaneverkets Hovedkontor ta dette til etterretning, da det her eksisterer en uakseptabel / ulovlig støykilde som etter foreløpig uoffisielle målinger har et maksimalnivå i enkelte områder i boligbebyggelsen på Nedre Elvehavn på 75 dBa (vi har selv engasjert uavhengig konsulent til å foreta målinger. Resultatet av disse vil foreligge om kort tid).

Nidelv bru kan også være en negativ helsefaktor hva gjelder vibrasjoner. Boliger i nevnte område mener å kunne føle disse vibrasjonene ved togpasseringer over brua. Jernbaneverket påpeker selv i sine temarapporter den helsemessige uheldige konstellasjonen "Støy og vibrasjoner". Målinger er, i følge temarapport "Vibrasjoner" overhodet ikke gjort i forbindelse med Brattørterminalen og da selvsagt heller ikke Nidelv bru og dens "nedslagsfelt".

- Byutvikling:  
I denne meget dramatiske saken for byutviklingen i Trondheim, er vi av den mening at Jernbaneverket har forsømt seg i opplysningsplikten til Trondheims innbyggere. Det er nemlig et fåtall av disse som har vært / er kjent med konsekvensutredningen og med temarapportene. Når Jernbaneverket (heldigvis) bruker så mye offentlige midler i temarapportene, burde det ha vært en selvfølge at de også tok de forholdsregler som var nødvendig for at "budskapet" skulle nå de ut til de mennesker rapportene var laget for, nemlig Trondheim bys innbyggere. Dette har åpenbart ikke skjedd.

- Rekreasjon: Vi er sterkt uenig i konsekvensutredningens konklusjon om at Brattøra har liten verdi som rekreasjonsområde. Vi knytter dette opp mot punktet "byutvikling" og potensialet som ligger i området i framtiden. Ved en godsterminal på Brattøra, vil disse muligheter være ødelagt for all framtid.
- Boligområder/ regulerte kommende boligområder i nærområdet for terminalen er feilaktig kalkulert.  
I forbindelse med tema "støy", konkluderes det med at "boliger i nærområdet er forholdsvis lite". Tallet 96 boliger nevnes. Dette er helt feilaktig da det i løpet av det siste året er kommet opp 200 boliger på Nedre Elvehavn, ytterligere 850 boliger er prosjektert/ ferdig regulert. I løpet av et par år vil det komme 2.500 arbeidsplasser i området.
- Støykonsekvensene for boliger langs Stavne/Leangenbanen er for dårlig utredet (ved nordgående godstrafikk fra Brattøra).  
I tillegg til nevnte boliger langs Stavne/Leangenbanen, finnes det en rekke offentlige institusjoner / etater langs banestrekningen sørvest for tunnelåpningen i Lerkendalsområdet som er utelatt nevnt i rapportene ( her nevnes kort nybygd studentby, det nye realfagbygget ved Universitetet samt planlagte omsorgsboliger og sykehjem på Tempe).  
Kalkyler for opprusting av samme banestrekning synes å mangle.
- Konsekvenser for vegtrafikk på overordnet veinett virker for dårlig utredet og samkjørt, spesielt Nordre avlastingsvei (NAV).  
Konsekvensutredningen tar for seg kalkulert øket trafikkmengde i forbindelse med ev. ny godsterminal. Utredning om den totale økede trafikkmengde i nærområdene som følge av Nordre avlastingsvei og terminalen til sammen synes å mangle. Likeledes mangler kalkyler over ekstra kostnader ved NAV som følge av omlegging av traseen, for eksempel nødvendige "trafikkmaskiner" osv.

På bakgrunn av ovennevnte punkter, mener Sameiet Dokkgata 2 at Jernbaneverkets utredningsplikt ikke er oppfylt.

Trondheim 30.08.99  
For Sameiet Dokkgata 2  
  
Grete Strand  
Styremedlem

Rønningsbakken 7  
7045 Trondheim  
Tlf 73 52 33 34

30 august, 1999

|                |          |           |
|----------------|----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |          | kass.kode |
| 03 SEPT. 1999  |          |           |
| Sak/Doknr.     | 76/12655 |           |
| Arkivbet.      | 1 732.4  |           |

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 OSLO

171

## PROTEST PÅ FORSLAG TIL NY GODSTERMINAL PÅ LEANGEN

Jeg viser til rapporter/konsekvensutredning når det gjelder *Lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen*, og vil med dette protestere på utredningens konklusjon om at Leangen anbefales som lokaliseringsområde.

Det er mulig Leangen oppfyller endel målsettinger som godstransportørene har til terminaldrift i dagens bybilde, men plasseringen er særdeles lite fremtidsrettet både for byen og jernbaneverket. Området ligger innenfor bomringen, ca 2 km fra torvet, og må vurderes som sentrumsnært byområde. Det skulle være unødvendig å argumentere for at en ikke plasserer en godsterminal i et område som i nær fremtid vil være midt i byen. Leangen er dessuten et område som har et av landets beste lokale klimatiske forhold. Området er derfor et svært populært boligområde. Når det gjelder konsekvensutredningens påstand om at "terminalen vil være god samfunnsøkonomisk investering" kan jeg ikke se at en har vurdert markedsverdien av området regulert f eks til boligformål, samt verdiforringelsen av eksisterende boligmasse. Den sentrumsnære lokaliseringen nær Rotvoll gir ingen mulighet for ekspansjon. Med bakgrunn i ønsket om å overføre godstransport fra vei til bane er forslaget derfor passivt, og vitner om at jernbaneverket ikke har tro på egen strategi.

Konsekvensutredningen har en stemoderlig behandling av grunn-vibrasjoner for Stavne-Leangen banen. Allerede med dagens belastning gir vibrasjonene skader i form av sprekker på bebyggelsen i nærheten av toglinjen. Jeg savner en teknisk beskrivelse av hvordan en vil forhindre ytterligere skader når trafikkmengden øker. Utredningen tar heller ikke for seg hvilke tiltak som skal gjennomføres for å sikre at støyforholdene blir akseptable for dette sidesporet.

Vår eiendom ligger mindre enn 8m fra sporet til Stavne-Leangen banen. Da vi kjøpte huset forsikret NSB at trafikken ville forbli minimal også i fremtiden. Med vissheten om at forholdene ikke ville forverre seg, har jeg investert betydelig både når det gjelder tid og penger i å rehabilitere eiendommen. Dersom ny godsterminal på Leangen blir vedtatt, vil jeg få verdiforringelsen beregnet av min eiendomsmegler, og forlanger at jernbaneverket yter full kompensasjon.

Jeg ønsker å bli registrert som berørt part og motstander av utbyggingen av godsterminalen på Leangen og Stavnebanen. I den forbindelse ber jeg om å få tilsendt kopi av alle saksdokumenter og å bli holdt løpende orientert om sakens utvikling.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Høiseth', written in a cursive style.

Kalle Høiseth  
Dr ing

Kopi: Jernbaneverket Region Nord v/ regionsjef Håkon Grimstad

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Pilestredet 19  
0048 Oslo

|                |           |           |
|----------------|-----------|-----------|
| JERNBANEVERKET |           | kass.kode |
| 29 OKT. 1999   |           |           |
| Sak/Doknr.     | 46/12.655 |           |
| Arkivbet.      | 732.4     |           |

(193)

### Ny godsterminal i Trondheimsregionen-Høring

Boligområdene nord for Stavne-Leangenbanen ved Stavne bru/Lerkendal er idag satt under sterkt miljømessig press på grunn av de store utbyggingsplanene som foreligger for offentlige institusjoner som RiT 2000, NTNU Gløshaugen, Teknobyen, kommunale virksomheter i Holtermannsvei og diverse næringsvirksomhet i området. Trafikkbelastningen er allerede stor siden Holtermannsvei og Elgeseter gate er hovedinnfartsåre og eneste biladkomst fra sør til Trondheim sentrum og virksomhetene på Øya. Den ser ut til å ville øke parallelt med utbyggingen av de ovenfornevnte institusjonene.

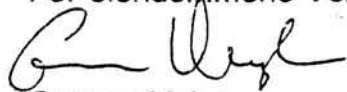
En utbygging av ny godsterminal for Trondheimsregionen vil ikke berøre beboerne i vårt område direkte pga. nærhet til selve terminalen. Jeg er imidlertid sterkt bekymret for de indirekte effektene utbyggingen vil få pga et endret trafikkbilde på Stavne-Leangenbanen. Dette gjelder spesielt ved lokalisering av terminalen til Leangen eller Heimdal. All godstrafikk vil da dirigeres om Stavne-Leangenbanen, rundt 40 tog fordelt på hele døgnet, såvidt jeg kan forstå. En merker allerede idag rystelsene i hus og leirgrunn når godstogene dundrer forbi på Stavne bru i tillegg til støyen som trafikken skaper. En kraftig trafikkøkning både av godstrafikk og persontrafikk på en evt planlagt ruteforbindelse til Marienborg og RiT 2000 vil bety en merkbar miljøbelastning både støymessig og forurensningsmessig. Tamarapport støy konkluderer da også med en signifikant endring/økning i støynivå i vårt område. Støyen vil også plage oss gjennom større deler av døgnet. Dette vil komme i tillegg til den støvbelastning som området sliter med allerede i dag, og som i dagspressen angis å være i verdenstoppen og langt over helsemessige risikogrenser. Selv om elektrisifisering av trafikken muligens vil dempe maksimalstøyen, vil dette tiltaket ikke avhjelpe den miljøforurensning som en betydelig økt jernbanetraffikk vil innebære.

Jeg kan ikke se noen grunn til å bagatellisere ulempene med vibrasjon fra de tunge godstogene. Vibrasjonen er tydelig merkbar idag. Selv om vibrasjon fra jernbanetraffikk vanligvis ikke fører til bygnings-skade, kan muligheten neppe utelukkes og vil vel være avhengig av grunnforholdene. Den leirholdige grunnen som utgjør elvebrinken på Nidelvas østbredd ved Stavne bru er ikke gunstig i så henseende. Vi vil måtte komme tilbake med krav om registreringer og sikkerhet i erstatningsrettslige forhold hvis det velges en løsning som påfører eiendommene langs jernbanelinjen risiko for skade.

På bakgrunn av ovenfornevnte argumenter ser jeg en lokalisering av godsterminalen på Leangen eller Heimdalen som svært uheldig for vårt bomiljø og vil be om at andre alternativer foretrekkes. Jeg forutsetter at miljømessige momenter vil bli tillagt stor vekt i tråd med de politiske synspunkter som idag er retningsgivende, når en skal ta stilling til lokalisasjon av ny godsterminal for Trondheim.

Trondheim, 29. august, 1999

Med vennlig hilsen,  
For eiendommene Veisletten Alle 9-13



Gunnar Myhr  
Veisletten Alle 9,  
7030 Trondheim

AN ORIGINAL BINDEROMATIC DFE COVER  
Classic 15 mm for 121-150 sheets

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



09TU10031