

NY GODSTERMINAL

I

TRONDHEIM

HØRINGSUTTALELSER

TIL

UTREDNINGSPROGRAM

05.05.98

Eks-1

9656.212.9 JBV

09tu09899

-

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM
OVERSIKT OVER HØRINGSUTALELSER TIL UTREDNINGSPROGRAM

Statlige organer:

nr. 23	<i>Landbruksdepartementet</i>
nr. 30	<i>Riksantikvaren.</i>
nr. 35	<i>Nærings og handelsdepartementet .</i>
nr. 36	<i>Direktoratet for naturforvaltning.</i>
nr. 37	<i>Kulturdepartementet.</i>
nr. 42	<i>Statens forurensningstilsyn.</i>
nr. 53	<i>Statens Vegvesen - Vegdirektoratet.</i>
nr. 65	<i>Fylkesmannen i Sør -Trøndelag</i>

Fylkeskommunale organer:

nr. 16	<i>Oppland fylkeskommune - Regionale tjenester og utvikling</i>
nr. 54	<i>Sør-Trøndelag fylkeskommune - Divisjon næring, samferdsel og kultur</i>
nr. 66	<i>Sør-Trøndelag fylkeskommune - Divisjon næring, samferdsel og kultur.</i>

Kommunale organer:

nr. 17	<i>Trondheim kommune Avdeling byutvikling Landbrukskontoret.</i>
nr. 18	<i>Trondheim kommune Avdeling byutvikling Byplankontoret.</i>
nr. 41	<i>Trondheim kommune - Avdeling byutvikling Byplankontoret</i>

Organisasjoner, foreninger, private og andre:

nr. 19	<i>Dronning Mauds Minnes barnehage.</i>
nr. 20	<i>Forelderådet ved Dronning Mauds Minnes barnehage.</i>
nr. 21	<i>Leuthens Eiendom AS.</i>
nr. 22	<i>Rotvolls Venner, datert 1.12.97.</i>
nr. 24	<i>Statoil.</i>
nr. 25	<i>Trondhjems asylselskap - eier av Dronning Mauds Minnes barnehage.</i>
nr. 26	<i>Landsutvalget for jernbane.</i>
nr. 27	<i>Strinda Landbrukslag.</i>
nr. 28	<i>Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag/Natur og ungdom.</i>
nr. 29	<i>Margrethe von der Lippe/Falkenborg AS.</i>
nr. 31	<i>Fellesutalelse fra 42 bedrifter, 4 utdanningsinstitusjoner 7 foreninger og 23 andre interesser i Leangenområdet.</i>
nr. 32	<i>Rotvolls venner , datert 14.12.97.</i>
nr. 33	<i>Norges kvinne- og Familieforbund/Rønningen Kvinne- og Familielag.</i>
nr. 34	<i>Hakon Distribusjon v/Notar Advokat AS</i>
nr. 38	<i>NTNU Trondheim/Institutt for by-og regionplanlegging.</i>
nr. 39	<i>Rønningen lag av Norges Kvinne og familieforbund.</i>
nr. 40	<i>Sjøveien huseierlag m. fl.</i>
nr. 43	<i>Strindheim Trykkeri</i>
nr. 44	<i>Steinerbarnehagen Rotnissen.</i>
nr. 45	<i>Landsbystiftelsen Kristoffertunet</i>
nr. 46	<i>Leuthens Eiendom AS</i>
nr. 47	<i>Leuthens Frøhandel AS</i>
nr. 48	<i>Florum</i>

nr. 49	<i>Charlottenlund Vel –</i>
nr. 50	<i>Norsk forening mot støy</i>
nr. 51	<i>K Gunnar Gøtestam.</i>
nr. 52	<i>JIBO(Jernbanens Interne Borettslag)</i>
nr. 55	<i>Brukerutvalget Strindheim skole</i>
nr. 56	<i>E.A.Smith AS</i>
nr. 57	<i>Sport Extreme</i>
nr. 58	<i>Leangen Treningssenter</i>
nr. 59	<i>Linjegods AS</i>
nr. 60	<i>Ringve Museum</i>
nr. 61	<i>Rotvoll Økologiske Hagelag</i>
nr. 62	<i>Dalen Hageby Vel</i>
nr. 63	<i>Falkenborg AS</i>
nr. 67	<i>NILSSON trelast a.s</i>

Statlige organer:


nr. 23	<i>Landbruksdepartementet</i>
nr. 30	<i>Riksantikvaren.</i>
nr. 35	<i>Nærings og handelsdepartementet .</i>
nr. 36	<i>Direktoratet for naturforvaltning.</i>
nr. 37	<i>Kulturdepartementet.</i>
nr. 42	<i>Statens forurensningstilsyn.</i>
nr. 53	<i>Statens Vegvesen - Vegdirektoratet.</i>
nr. 65	<i>Fylkesmannen i Sør -Trøndelag</i>



DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENTET

KONTOR: AKERSGT. 59
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO
E-POST: S-postmottak;O-ld;P-dep;A=telemax;C=mp

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

 JERNBANEVERKET 15 DES. 1997	Sak/Dokument Arkivbet
--	--------------------------

Deres ref: 96/12655 Bet.1732.4
 Vår ref. (bes oppgitt ved svar): 97/04524 IJA/BBA
 Dato: 12.97

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENSUTREDNING

Det vises til brev fra Jernbaneverket datert 30. oktober 1997.

Landbruksdepartementet har ut fra foreliggende opplysninger, ingen merknader til forslag til program for konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheim.

Med hilsen

Bente Meinert
 Bente Meinert e.f.

Inger Antonsen
 Inger Antonsen
 (saksbeh.)



RIKSANTIKVAREN

SAKSBEHANDLER
 Førstekonsulent Kristi Vindedal
 TELEFAX 22 94 04 08
 INNVÅLGSTELEFON 22 94 04 05

DERES REF. 96/12655 Bet.1732.4
 VÅR REF. 97/4878- L/ KfV
 VÅR DATO 16 DES. 1997
 Aik. P-324-367

Jernbaneverket
 Hovedkontoret
 0048 OSLO

JERNBANEVERKET 17 DES. 1997	Sak/Dokument Arkivbet
--	--------------------------

30

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENSUTREDNINGER - MERKNADER

Vi viser til Jernbaneverkets brev av 30.10.97 med vedlagt utkast til utredningsprogram for konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheim. Riksantikvaren avga 26.06.96 uttalelse til melding om ny godsterminal i Trondheim, utarbeidet etter de daværende reglene om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Vi anbefalte den gang at det ble utført en full konsekvensutredning, som burde omfatte flere alternativer. Bakgrunnen var særlig at Leangenalternativet ble vurdert til å ha store negative virkninger for kulturmiljøet på bl.a. Rotvoll. Etter Riksantikvarens syn ble ikke disse negative virkningene vekslagt nok i meldingen.

Riksantikvaren er på denne bakgrunn tilfreds med at det nå legges opp til å utarbeide konsekvensutredning for godsterminalen. Det er også positivt at programutkastet presenterer et bearbejdet Leangenalternativ som berører Rotvollområdet i mindre grad. Vi vil likevel understreke at konsekvensene for kulturmiljøet på Rotvoll vil være et sentralt tema også for det bearbejdet alternaivet. Det er videre fortsatt viktig at Heimdal utredes som et reelt alternativ på linje med Leangen.

Merknader til utkast til utredningsprogram

Utkastet til utredningsprogram er godt strukturert. Med få unntak er programmet dekkende for problemstillinger som har betydning for kulturminner og kulturmiljø. Punktene som omhandler kulturmiljø og kulturminner ivaretar temaet på en god måte og får med både helhetsvurderinger og konsekvenser for enkeltobjekter. De utredninger som er foreslått bør gjennomføres med det foreslåtte omfang og detaljeringsnivå.

I tillegg ber vi om at følgende presiseringer og suppleringer blir ivare tatt i det endelige programmet:



Jernbaneverket
Hovedkontoret
Pilestredet 19
0048 OSLO

JERNBANEVERKET		kont.kode
18 DES. 1997		
Sak/Doknr. <i>1111-1111</i>		
Arkivbet <i>1111</i>		

Dens ref. _____
Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
97/9878- NATB/SBT
Ark. 723/75

Dato
17.12.97

**NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL
UTREDNINGSPROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING - HØRING**

Det vises til deres oversendelse datert 30.10.97.

Jernbaneverket hadde i 1996 melding om konsekvensutredning etter Plan og bygningsloven på høring etter gammelt system. Fra 1.01.97 har reglene for konsekvensutredninger etter Plan og bygningsloven blitt endret. Jernbaneverket har sendt forslag til utredningsprogram ut på høring etter de nye forskriftene.

I meldingen fra 1996 ble det meldt tre alternativer. Et 0-alternativ som omhandlet fortsatt bruk av Brattøra, ett Leangen alternativ samt et alternativ på Heimdal.

Efter høringsrunden av meldingen vurderte Jernbaneverket to nye alternativer, Leangen 2, samt Heimdal 2. Dette kom i et supplerende materiale til meldingen i juni 1996. Konklusjonen på vurderingen av de to nye alternativene var at Leangen 2 var et realistisk alternativ, mens Heimdal 2 ville bli for kostbart. Det er ikke utarbeidet noen ny melding etter de nye forskriftene for disse to alternativene.

I oversendelsesmaterialet til forslag til utredningsprogram er det vurdert 6 alternativer, Heimdal 1, Heimdal 2, Brattøra, Leangen 1, Leangen 2 og et nytt alternativ Leangen 3. Leangen 3 er ikke tidligere vurdert i meldingen eller i supplementmaterialet fra 1996. Alternativene er kartfestet og det er foretatt nytte/kostanalyser av disse. Ut fra nytte/kostanalyserne valgte Jernbaneverket ikke å foreslå videre konsekvensutredning av alternativene Heimdal 2, og Leangen 3 og 0-alternativet Brattøra. Alternativet Leangen 1 fra 1996 er heller ikke vurdert som et aktuelt alternativ å konsekvensutrede. Av totalt 6 alternativer har Jernbaneverket forslått å konsekvensutrede to, Leangen 2 og Heimdal 1.

Generelle kommentarer til alternativene:

0-alternativet skal alltid være med i en konsekvensutredning. Selv om Jernbaneverket mener Brattøra er et uaktuelt alternativ, skal 0-alternativet vurderes på en grundig måte jfr Miljøverndepartementis rundskriv T-1/97 s 23; "Det skal alltid framgå av programmet at antatt framtidig utvikling i området dersom tiltaket ikke iverksettes (0-alternativet) vil bli utredet". Vi ber derfor om at 0-alternativet med nødvendig moderniserings- og vedlikeholdstiltak gis en utredning som godt forklarer dette alternativets muligheter, begrensninger og virkninger.

Vi er fornøyd med at Leangen 1 ikke er vurdert for videre utredning.

Leangen 3 er et interessant alternativ fordi det reduserer støybelastningen fra godsterminalen i forhold til Leangen 2 alternativet. Det er nevnt at dersom Leangen 3 velges, vil det bli økt aktivitet på strekningen mellom skifteanlegget i tunnelen og lastegatene på Leangen. Vil denne økte aktiviteten medføre like mye støy som om skifteanlegget lå slik som foreslått i Leangen 2? Vi ber om at forskjellen i støyforholdene mellom Leangen 2 og Leangen 3 utredes.

Ved valg av Leangen 3 vil arealbehovet ved Dronning Mauds Minne og Dalen Hageby reduseres. Dette kan være positivt i forhold til beboere og brukere av området. Vi ber om at en vurdering av arealdisponeringen mellom alternativene Leangen 2 og Leangen 3 utredes.

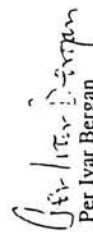
Alternativet Heimdal 2 er ikke foreslått utredet videre. Så vidt DN forstår svarer alternativet Heimdal 2 til alternativet Heimdal 1 men med en tilrettelegging for linjeomlegging mellom Heimdal og Melhus. DN mener en utredning av linjeomlegging mellom Heimdal og Melhus ikke hører inn under det som skal gjøres i godsterminal-saken. Men det bør foretas vurderinger på oversiktsnivå av hva det vil kreve av arealbehov og tilpasninger å bygge inn en mulighet for å gjennomføre Heimdal 2 i forhold til Heimdal 1 og hvilke konsekvenser dette forventes å gi. Beslutningstakerne bør innfor rammen av behandlinga av godsterminalsaken ha et grunnlag for å vurdere om gjennomføring av terminalutbygging i tråd med Heimdal 1 letter eller vanskeliggjør en linjeomlegging mellom Heimdal og Melhus og hva som skal til ved eventuell terminaltablering på Heimdal for å sikre muligheten for gjennomføring av linjeomlegginga.

I den beskrivelsen som skal gjøres av alternativer som er sortert bort, er det spesielt viktig at Jernbaneverket gir en kortfattet god argumentasjon for hvorfor disse alternativene ikke lengre er aktuelle. Denne argumentasjonen bør inneholde vurderinger som også vektlegger landskap, rekreasjon, plante/ dyreliv og grønndragproblematikk.

Utredningsprogrammet

Det foreligger forslag til utredningsprogram for alternativene Leangen 2 og Heimdal 1. Vi er i utgangspunktet fornøyd med hvordan utredningsprogrammet er foreslått lagt opp. Vi mener de forhold vi vektlegger i en utredning har kommet godt med.


Ola Skauge e.f.
Avdelingsdirektør


Per Ivar Bergan
Seksjonssjef

Kopi: Fylkesmannen i Sør- Trøndelag
Trondheim kommune

Saksbehandler : Siri Bø Timestad, tlf 73580780



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

Deres ref.
96/12655

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
NHD 97/5002 N NU ENR/RAS

Dato
15.12.1997

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR
KONSEKVENSTRETTNING

Vi viser til oversendelse 30.10.97.

Nærings- og handelsdepartementet har ingen vesentlige merknader til det foreslåtte utredningsprogrammet.

Med hilsen

Brytjulv Stien
Brytjulv Stiennes (e.t.)

Einar N. Ruud
Einar N. Ruud

Postadresse: Kontoradresse: NÆRINGSPOLITISK
Postboks 8014 Dep Einar Cechardens plass 1 AVDELING
0030 Oslo Telefon: 22 24 90 90 Telefax: 22 24 95 29

Saksbehandler:
Einar N. Ruud
Telefon: 22 24 67 39

JERNBANEVERKET	18 DES. 1997
Sak/Doknr. 96/12655	Arkivbet. 1 732 4



DET KONGELIGE KULTURDEPARTEMENT

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

Deres ref.
96/12655

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
97/5517 KU/FA SH

Dato
15.12.1997

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM
FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENSTRETTNING

Kulturdepartementet har mottatt forslag til program for konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheim til offentlig ettersyn.

Et viktig punkt i utredningen vil, slik vi ser det, være kap. 6 - Konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Pkt. 6.1. vil utrede hensynet til de kulturhistoriske og kulturlandskapsmessige verdiene. Et viktig utredningspunkt vil her være kulturlandskapet rundt de sentrale historiske gårdsanleggene på Lade-, Leangen- og Rotvoll-området. Under pkt. 6.2. Visuelt miljø og rekreasjon vil estetiske vurderinger av tiltaket selv og konsekvenser for landskapsbildet bli utredet. Vi ser dette som tilfredsstillende.

Kulturdepartementet sine egne interesser innenfor de alternative tomtområdene som skal utredes, er slik vi ser det begrenset. Ringve musikkhistoriske museum ligger i det vi kan kalle geografisk nærrområde til alternative Leangen 1, 2 og 3. En lokalisering av ny godsterminal vil kunne gi økt støybelastning. Dette er forhold som utredningen må avklare, og eventuelt foreslå avbøtende tiltak for.

Kulturdepartementet har ingen andre merknader til innholdet i forslaget til program for konsekvensutredning.

Med hilsen
Stein Sægvog
Stein Sægvog e.t.
avdelingsdirektør

Svein Hoelseth
Svein Hoelseth
førstekonsulent

Postadresse: Kontoradresse: Telefon:
Postboks 8030 Dep Akerstg. 59 22 24 90 90
0030 Oslo Telefax: 22 24 95 50
22 24 95 52

Org.nr.
974 625 709

19 DES. 1997
Sak/Doknr. 96/12655
Arkivbet. 1 732 4



Jernbaneverket
Hovedkontoret
0010 OSLO

JERNBANEVERKET		Int. luf
24 DES. 1997		
Sak/Doknr.	96/12655	
Arkivbet	1 732.4	

53

Ny godsterminal i Trondheim - forslag til program for konsekvensutredning - til offentlig ettersyn

Det vises til Jernbaneverkets brev datert 30.10.97 og til telefonsamtale med Yngvar Pederstad den 17.12.97.

Hvilke alternativer skal utredes?
Vegdirektoratet tar til etterretning den "siling" av alternativer som Jernbaneverket har foretatt i prosessen så langt, og at man står tilbake med 2 alternativer som undergis full konsekvensutredning; Leangen 2 og Heimdal 1.

Vi mener det vil være en styrke for den endelige utredningen om man redegjør relativt grundig for de vurderinger som ligger bak beslutningen om å unnta Leangen 3 og Heimdal 2 fra videre utredning. (KU-progr. pkt. 3.1)

Kommentarer til konsekvensutredningsprogrammet
Det er innhentet synspunkter på forslaget til utredningsprogram fra Vegsjefen i Sør-Trøndelag, og uttalelsen derfra vedlegges. Vegdirektoratet slutter seg til denne som i hovedsak omhandler praktiske forhold knyttet til det parallelle utrednings- og planarbeid som foregår i Trondheim, (Godsterminal, Nordre avlastningsveg og Ev 6 Øst).

Ut over dette har Vegdirektoratet følgende kommentarer og forslag til mindre rettinger/tilføyelser knyttet til det enkelte punkt i forslaget:

Pkt. 4.1 Arealbruk

Til redegjørelse for eksisterende situasjon og vegareal/trafikksystem hører kapasitetsvurderinger for en større del av vegenettet og vurderinger mot rikspolitiske retningslinjer for Samordnet Areal og Transportplanlegging.

Pkt. 4.2 Miljøsituasjonen

Forslag til tilføyelse: ... *kulturmiljø og kulturminner*.....

Pkt. 5.2 Framstilling av konsekvensene

Til vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet bør det også utarbeides en vurdering og sammenstilling med ikke prissatte konsekvenser.

Postadresse Postboks 8142 Dep 0033 OSLO	Kontoradresse Grenseveien 92	Telefon 22 07 35 00 Telefaks 22 07 37 88	Egne kontoradresser Busavdelingen Grenseveien 97 Telefaks 22 07 38 66	Veglaboratoriet Gautstadalleen 25 Telefon 22 07 39 00 Telefaks 22 07 34 44	Driftsteknisk avdeling Gautstadalleen 25 Telefon 22 07 39 00 Telefaks 22 07 32 65
---	---------------------------------	---	--	---	--

Pkt. 5.3 Tilpasning til omgivelsene

Begrepet tilpasning til omgivelsene er vanskelig med tanke på anlegg og inngrep av slike dimensjoner. Det overordnede bør være estetikk, utforming av høy estetisk kvalitet.

Pkt. 6.3 Trafikkbelastning og trafiksikkerhet

Under dette punktet hører trafikkberegninger, trafikkmengder og kjøretøyfordeling, kapasitetsberegninger og vurderinger av omfordeling for en større del av vegenettet og vurderinger av utbyggingsbehov for vegenettet.

Pkt. 6.4 Støy og vibrasjoner

Her bør det være vurderinger av støy og utslipp i et stort perspektiv jamfør omtale av pkt. 6.3.

Pkt. 6.5 Forurensende utslipp av gasser og støv

Her står det at "Vurderingen skal ta utgangspunkt i antatte endringer..." Det bør være et utgangspunkt at biltrafikk skal styres i ønskete ruter gjennom føringer som gis. Det har sammenheng med omfordeling av trafikk og vurdering av kapasitetsvurderinger.

Pkt. 6.8 By- og bydelsutvikling

Det er nærliggende å peke på at prosjekter av en slik størrelse er byplanlegging og byutvikling med stort omfang. Det er ønskelig at samferdsel blir sett i et stort perspektiv, og at f.eks. sammenhenger mellom Godsterminal, Nordre avlastningsveg og Ev 6 Øst blir vurdert. (Jf. vedlegg)

Pkt. 6.9 Transportarbeid

Hvor skal godset? Er det føringer for Heimdal kontra Leangen som gir utslag på det totale transportarbeidet? (Jf vedlegg)

Pkt. 7.1 Målevaluering

Til prikkpunkt 6 om berøring med verneverdig formål: Dersom godsterminalen berører verneverdig landskap, naturmiljø eller kulturmiljø vil det bli ødelagt og formuleringen bør være rettet mot en minimalisering av ødeleggelse.


Til prikkpunkt 7 om tilpasning til landskap: Det er sannsynligvis i liten grad mulig å tilpasse et anlegg av disse dimensjoner til landskapet, og det er viktigere med en målformulering om at anlegget skal være av høy estetisk kvalitet

Pkt 7.2 Samfunnsøkonomi og Pkt. 7.3 Sammenstilling av konsekvensene

Punktene bør kunne slås sammen, og sluttoproduktet bør være en sammenstilling av prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Det bør også omfatte en vurdering av effekter og konsekvenser av avbotende tiltak for å få disse inn som premisser i utredningen.

Pkt. 8.3 Eiterundersøkelser
Eiterundersøkelse krever at det finnes et godt bilde av forsituasjonen som er
framkommet gjennom forundersøkelser.

Utbyggingsavdelingen
Med/hilsen



Lars Aksnes
utbyggingsdirektor



Olav Kåre Fuglem

1 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet,
Statens vegvesen, Sor-Trøndelag

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
Statens hus
7005 TRONDHEIM

Vår ref.: Bes oppgitt ved svar)
96/4996-8
461.4
Dato 29 JULI 1997

Deres ref.
96/Ajb
714.9

NY GODSTERMINAL FOR NSB I TRONDHEIM

Håndtering av støyforhold.

Lokalisering av virksomheten etter plan- og bygningsloven er avgjørende for minimalisering av støybelastningen. Retningslinjer for industristøy bør legges til grunn for all terminalvirksomhet innenfor terminalområdet. For trafikk til og fra terminalområdet bør retningslinjer for industristøy legges til grunn dersom trafikken hovedsakelig er knyttet til terminalvirksomheten. Gjennomgående togtrafikk som ville ha funnet sted uavhengig av anleggelse av terminal, bør vurderes i henhold til retningslinjer for vegtrafikkstøy. Eksisterende terminalanlegg omfattes av den nylig vedtatte forskriften etter forurensningsloven.

Vi viser til Deres brev av 3.10.96 og til telefonsamtaler med Bakkejord.

Håndtering av støy fra nye terminalanlegg og ved utvidelse/ending av eksisterende anlegg

I utgangspunktet mener Statens forurensningstilsyn (SFT) at støylempene i forbindelse med nye terminaler o.l. best håndteres etter plan- og bygningsloven da lokalisering av virksomheten er avgjørende for minimalisering av støybelastningen for omgivelsene. Dette gjelder lokalisering både av selve terminalområdet og tilførselsvei(er). Det er også svært viktig å forhindre at nærliggende områder benyttes til for eksempel boligbygging på et senere tidspunkt.

Fylkesmannen bør i størst mulig grad tilstrebe at tiltakshaver legger retningslinjer for industristøy (Retningslinjer for begrenning av støy fra industri m.v. SFT mars 1985, TA-506) til grunn ved planbehandling av terminalanlegg. Etter SFT's syn bør retningslinjene for industristøy legges til grunn for all virksomhet som er knyttet til terminalen (lasting, lossing, vognskifte, slag, stot etc.) og som foregår innenfor terminalområdet. I vedlagte kopi av brev fra SFT til fylkesmennene med orientering om Sivildombudsmannens uttalelse vises det til at garasjeanlegg, terminaler o.l. faller inn under forurensningslovens virkeområde og heller ikke

m-h:ward@sb-tth.no



JERNBANEVERKET	innlagt
23 DES. 1997	
Sak/Doknr.: 96/12655	
Arkivbet. 1 732.4	

49

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Vår referanse
96/4996-13
460 RRI

Dato 22 DES. 1997

Kommentarer til utredningsprogram

Det vises til brev fra Jernbaneverket 30.10.97. Det bes her om at SFT kommenterer meldingen og spesielt utredningsprogrammet.

SFT viser spesielt til vårt brev datert 29.07.97 til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, med kopi til Jernbaneverket Region Nord, angående håndtering av støyforhold ved lokalisering av ny godsterminal for NSB i Trondheim. Brevet tar opp sentrale problemstillinger vedrørende håndtering av støyforholdene, og hvilke retningslinjer og lover som skal legges til grunn for et slikt tiltak. Fylkesmannen vil følge opp disse retningslinjene, og SFT vil på bakgrunn av dette ikke komme med uttalelse til utredningsprogrammet, men viser til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag sin uttalelse.

Med hilsen

Merethe Steen
Merethe Steen
(e.f.)

Toril P. Borvik
Toril P. Borvik

Saksbehandler: Rolf Risnes telefon, 22 57 34 91

Kopi til: Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Statens Hus 7005 Trondheim
Vedlegg: Kopi av brev fra SFT til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (29.07.97).

Statens forurensningstilsyn Postboks 8100 Dep 0032 Oslo	Besøksadresse: Strømsveien 96	Telefon: 22 57 34 00 Telefax: 22 67 67 06	X-400: S=postmottak; OU=stlopost; O=ndi;	Organisasjonsnr.: 970 935 657
		Innernet: postmottak@stlopost.ind.dep.telemax.no	P=dep; A=stloemac; C=no;	
			URL: www.sft.no	

unnåst i henhold til § 5 som veg. Forurensningsloven regulerer i hovedsak forurensning fra stasjoner virksomhet. Det synes derfor rimelig å legge retningslinjer for industristøy til grunn ved vurdering av forurensningsbelastning for naboer fra terminalanlegg. Dette er også i tråd med gjeldende praksis ved konsesjonsbehandling av industribedrifter som har transportvirksomhet innenfor industriområdet. I slike tilfeller behandles støy fra transport etter retningslinjer for industristøy. SFT mener videre at retningslinjer for industristøy i utgangspunktet bør legges til grunn uavhengig av hvor stor del den transportrettede terminalvirksomheten innenfor terminalområdet utgjør av den totale terminalvirksomheten.

Togtransport på terminalområdet knyttet til terminalvirksomheten, anses altså som en del av terminalvirksomheten og bør vurderes i henhold til retningslinjene for industristøy. Gjennomgående togtrafikk (tog som ikke stopper ved terminalen) regnes ikke som en del av terminalvirksomheten og vurderes i henhold til retningslinjer for vegtrafikkstøy (Retningslinjer for vegtrafikkstøy – planlegging og behandling etter bygningsloven. Rundskriv T-8/79. 29. August 1979), siden retningslinjer for jernbanestøy ikke foreligger.

Vegtrafikk på tilførselsveier til og fra terminalområdet kan i utgangspunktet behandles i henhold til retningslinjer for industristøy dersom trafikken hovedsakelig er knyttet til terminalvirksomheten. Dersom tilførselsveien i hovedsak benyttes til annen trafikk enn trafikk tilknyttet terminalen, kan i utgangspunktet retningslinjer for vegtrafikkstøy legges til grunn.

Det bør stilles krav til støy både fra selve terminalvirksomheten og fra vegtrafikken til og fra terminalområdet da det er den totale forurensningsbelastningen som skal vurderes.

Dersom behandling etter plan- og bygningsloven likevel ikke skulle føre til tilstrekkelig minimalisering av støyvolumene, kan støy fra terminaler behandles etter forurensningsloven. Terminalanlegg kommer inn under forurensningslovens virkeområde og vil kunne konsesjonsbehandles, evt. gis pålegg om tiltak dersom virksomheten medfører nevneverdige skader eller ulemper og ikke kan anses som vanlig. Vedlagt følger kopi av SFTs brev til fylkesmennene med orientering om Sivilombudsmannens uttalelse i den forbindelse. Det er SFT som vil avgjøre om konsesjonsplikt foreligger.

Håndtering av støy fra eksisterende terminalanlegg

Eksisterende terminalanlegg omfattes av den nylig vedtatte forskriften etter forurensningsloven om grenseverdier for luftforurensning og støy. Forskriften omfatter luftforurensning og støy fra ulike kilder. Dersom grenseverdiene overskrides, skal det utarbeides og iverksettes tilstrekkelige tiltak.

I henhold til kongelig resolusjon til ovennevnte forskrift skal kommunehelsetjenesteloven ikke benyttes til å gi pålegg om strengere grenseverdier enn etter forskriften. Sosial- og helsedepartementet vil utarbeide forslag til forskrift med hjemmel i kommunehelsetjenesteloven med hensyn til hvordan helsemyndighetenes myndighet til å treffe enkeltvedtak skal forstås i forhold til forskriften etter forurensningsloven.

Håndtering av vibrasjoner og strukturlyd

Etter det SFT erfarer, foreligger det lite kunnskap om vibrasjoner. Norges byggestandardiseringsråd arbeider med å utgi en standard for måling av vibrasjoner i

forbindelse med samferdsel. I standarden vil det redegjøres nærmere for forholdet mellom vibrasjonsnivå og ulemper. Norges FoU-Senter for Bygg, Anlegg og Geoteknikk ANS har i 1992 utarbeidet en rapport hvor et intervall på 0,3-0,6 mm/s anbefales lagt til grunn ved vurdering av vibrasjoner, med 1,0-1,4 mm/s som øvre grense. I miljøoppfølgingsprogrammet for Gardermobanen er det foreslått et intervall på 0,4-1,0 mm/s, hvor 0,4 er målsetningsverdi.

Basert på eget erfaringsgrunnlag benytter Miljøetaten i Oslo en grense for strukturlyd på 30-35 dBA, hvor 30 dBA er målsetningsverdi. I miljøoppfølgingsprogrammet for Gardermobanen er det foreslått en strukturlydgrense på 35-40 dBA. Grunnlaget på dette området er spinkelt, og SFT mener derfor at erfaringene fra Miljøetaten i Oslo bør tillegges vekt, og at 30-35 dBA bør benyttes som strukturlydgrense.

Med hilsen

Merethe Steen (e.f.)

Toril P. Borvik

Vedlegg: SFTs orientering til fylkesmennene om Sivilombudsmannens uttalelse.

Kopi u/vedlegg: NSB Bane, Region Nord, Pirsenteret, 7005 Trondheim
Trondheim kommune, Rådhuset, Munkegt. 1, 7005 Trondheim
Sør-Trøndelag fylkeskommune, Fylkeshuset, 7004 Trondheim

Trafikkberegningene er også viktige i forhold til kap. 6.4 om Støy og vibrasjoner, og kap. 6.5 om Forurensende utslipp av gasser og støv. Trafikktall er viktige inngangsparametre i støy- og utslippberegningprogrammene.

Med hilsen

Odd Bardal
vegsjef

ELAMNH

Olav Ellevsset
trafikksjef



Statens vegvesen
Sør-Trøndelag vegkontor

Vår saksbehandler - Innvalgnr.

Eva Larsen - 73 96 92 18

Vår dato

1997-12-11

Vår referanse

97/04625-003

Deres referanse

96/12655, Bet.1 732.4

Utsk. nr.

5

Vår ark. nr.

352 Tr (95/52119)

Reg. dato: 16 DES 1997

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Saks. nr.	410.7125-
Arkivnr.	322
Saksbeh.	
Saksansv.	
Avskt.	FOR ELØPIG

Uttalelse til forslag til program for konsekvensutredning av ny godsterminal i Trondheim

Viser til oversendelse fra Jernbaneverket datert 30.10.97, vedlagt forslag til utredningsprogram for ny godsterminal i Trondheim.

Forslaget til innhold i konsekvensutredningen ser ut til å være grundig og omfattende, og inneholder de tema som bør vurderes ved sammenligning mellom alternativene.

For Vegsjefen er det spesielt viktig at konsekvensutredningen gjennomføres i nært samarbeid med prosjektgruppene for Nordre avlastningsveg og E6 Øst. I kap. 6.8 skal beskrives byutviklingsmuligheter som følge av nedleggning av eksisterende godsterminal på Bratterø, herunder også konsekvenser for framføring av Nordre avlastningsveg.

Konsekvenser for bydelene Leangen-Lade og Heimdal av lokaliseringsvalget skal beskrives. Adkomstforholdene til terminalalternativet på Leangen må ses i sammenheng med planene for ny E6 Øst og eksisterende overordnede veger, og evt. konsekvenser for lokalgater og boligområder i nærheten.

Samarbeidet mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket og Trondheim kommune er allerede etablert ved deltakelse i prosjektgruppene, og evt. nye problemstillinger forutsettes tatt opp her.

Kap. 6.9 om Transportarbeid er svært viktig for oss. Alle analyser av trafikkavvikling og transportarbeid må gjennomføres i samarbeid både med vegkontoret og kommunen. For Trondheim er det bygd opp en overordnet transportmodell (TRIPS), som forutsettes brukt ved alle analyser på dagens veg- og gatenett, og ved analyser som medfører endring i forhold til dagens nett (nye lenker, fjerning av eksisterende lenker). Modellen er også allerede bygd opp med de veglenkene som inngår i vedtatt Transportplan for 1995-2005.

Det er etablert en trafikkberegningsgruppe med deltakere fra kommunen og vegkontoret. Tore Moan ved vegkontoret er ansvarlig. Vi ber om at det tas kontakt i forkant av oppstart av arbeidet med trafikkberegningene, slik at rette versjon av beregningsprogram og vegnett brukes.

Plan 178



Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

STATENS HUS, 7005 TRONDHEIM
SENTRALBORD: 73 94 90 11
BESØKSADRESSE: KLÆBUVEIEN 194

Saksbehandler
Svein Horn Buuvs
Samordningsstaben

Innvilgelsesfion
73 94 92 06

Vår dato
12.01.97

Vår ref. (hvs oppgitt ved svar)
9709721-421.11
Deres ref.
96/12655, Bet.1 732.4

Jernbaneverket, hovedkontor

0048 OSLO

UTTALELSE - NY GODSTERMINAL TRONDHEIM, FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENSTREDDNING

Vi har hatt nevnte sak til høring. Hver avdeling hos oss er hørt, og av praktiske grunner gjengir vi uttalelsen fra den enkelte avdeling som har hatt syn på forslaget. Uttalelsene er avdelingsvis knyttet til punktene i innholdet.

Miljøvernnavdelingen:

Innledning

Et hovedpoeng med utredningsprogrammet som styrende redskap for å få en beslutningsrelevant konsekvenstreddning, er å få frem relevante problemstillinger med henblikk på:

- å treffe valg mellom alternative lokaliseringer
- å foreta avgjørelser om premisser for det videre planarbeid og vilkår for eventuell gjennomføring av tiltaket.
- å foreta beslutning om tiltaket skal gjennomføres.

Miljøvernnavdelingen har i sin uttalelse vektlagt ovennevnte.

Miljøvernnavdelingen synes generelt at utredningsprogrammet for ny godsterminal i Trondheim virker godt gjennomarbeidet og tar for seg mange av de momenter som er relevante i forbindelse med tiltaket. Vi har imidlertid noen merknader.

3. Lokaliseringsoalternativer

En ny godsterminal er et betydelig tiltak med store ringvirkninger. Etableringen må settes inn i en regional sammenheng med fokus på utvikling av bl.a. transportmønstre. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR for ATP) setter fokus på behovet for en bedre samordning mellom arealplanlegging og transportplanlegging både i kommuner og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Formålet med retningslinjene er blant annet å legge tilrette for en arealutvikling som begrenser transportbehovet, gir korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiviserer samordningen mellom ulike transportformer. Retningslinjene presiserer videre at det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene, og et langsiktig, bærekraftig perspektiv skal legges til grunn i planleggingen.

Telefon	Embetsledelse og administrasjonstab	Samordningsstab	Bereiksp	Juridisk	Landbruk	Miljøvern	Sosial- og familie
73 94 92 65	73 94 92 65	73 94 92 05	73 94 92 65	73 94 91 00	73 94 92 22	73 94 92 85	

3.1 Vurderte alternativer.

Beslutningen om lokalisering av ny godsterminal i Trondheim vil få betydelig oppmerksomhet. Til grunn for plan- og beslutningsprosessen bør det derfor ligge grundige utredninger og analyser som kan underbygge/forklare de beslutninger som fattes.

3.2. Utredningsalternativer

På bakgrunn av det som er uttalt under 3.0 og 3.1 ovenfor, mener fylkesmannen at alternativene Leangen 3 og Heimdal 2 bør belyses nærmere mht muligheter og begrensninger, kostnader og nytte. Dette må gjøres på et presisjonsnivå som gir beslutningstakere og høringsinstanser mulighet til å følge en argumentasjon for hvorfor eventuelt noen av alternativene ikke ønsket videreført i planleggingsarbeidet.

For Leangen-alternativene vil det forevrig være viktig å foreta en kopling opp mot utredningsarbeidet som pågår i forbindelse med E-6 øst.

Heimdal 2 alternativet innebærer en omlegging av jernbanetraseen mellom Melhus kirke og Heimdal. Ettersom en omlegging av E6 mellom Melhus-nord og Trondheim også vurderes på denne strekningen, mener fylkesmannen at det i regional areal- og transportplansammenheng, vil være riktig å få godsterminaletableringen på Heimdal kommentert i lys av eventuelt foreslåede endringer i infrastrukturen i nærområdet.

4.4 Planstatus

Forholdet til Transportplan for Trondheim/Trondheimsregionen bør gis oppmerksomhet i utredningsprogrammet. En kopling opp mot kommuneplassen og økt press på tilstøtende områder fra tilknyttede virksomheter er viktig i denne sammenheng. Jfr. også det som er anført om RPR for ATP under pkt. 6.3.

6.3. Trafikkbelastninger og -sikkerhet

Fylkesmannen må ut ifra sitt ansvar for å ivareta statlige styringssignaler sikre at beslutninger om åpning etablering av en godsterminal skjer på basis av helhetsvurderinger i henhold til uttrykte mål. Utredningsarbeidet forut for beslutningsprosessen må følgelig legge stor vekt på å få belyst problemstillinger relatert til blant annet målsetningene i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Viktige momenter er her f.eks trafikk-genereringseffekter, endringer av transportmønstre, etc.

7.1 Målevaluering

I dette punktet skal tiltaket vurderes opp mot overordnede politiske målsetninger, bla medfellt i flere St. meldinger. Her bør også forholdet til St.meld. 29. (1996-97) om "Regional planlegging og arealpolitikk" tas med.

St. meld. 29 tar blant annet opp nødvendigheten av en sterkere regional samordning og styring av hovedtrekkene i utbyggingsmønstret i by- og tettstedsområder og av lokaliseringen av større private og offentlige tiltak med regional betydning. Den presiseres også at framtidig senterstruktur må ses i sammenheng med utviklingen av transportsystemet. Meldinga tar også opp mål for bærekraftig by- og tettstedsutvikling berunder effektiv arealbruk, redusert forbruk av energi og ressurser m.m.

7.2 Samfunnsøkonomi

Som tidligere nevnt, vil en utbygging i den størrelsesorden en godsterminal er, få store innvirkninger på omliggende områder, og etableringen vil berøre mange verdier som er vanskelig å prissette.

Det bør derfor komme fram under de samfunnsøkonomiske vurderingen i utredningsprogrammet hvilke verdier som er tatt med i disse analysene og hvilke som er utelatt. Dette for at de verdier som ikke er tatt med i de økonomiske modeller skal fokuseres og bli inkorporert i de beslutningsprosesser som etterfølger utredningsarbeidet.

8.3. Etterundersøkelser

Fylkesmannen vil be tiltakshaver vurdere et miljøoppfølgingsprogram, hvor man bl.a legger opp til en overvåking av tiltakets konsekvenser både i anleggsfasen og i driftsfasen. Fylkesmannen vil gjerne komme tilbake med innspill til utforming og innhold i et slikt program.

Avsluttende kommentarer:

Som tidligere nevnt er en av målsetningene med konsekvensutredningsprogrammet å få frem relevante problemstillinger med henblikk på å treffe valg mellom alternative lokaliseringer. Fylkesmannen mener derfor at flere alternativer burde vært utredet/belyst nærmere. Slik det nå er, planlegges kun to alternativer å velge mellom, hvorav et som tiltakshaver allerede har uttalt seg negativt om. For å ha reelle alternativer å velge mellom, mener fylkesmannen at også Leangen 3 alternativet burde vurderes utredet videre, subsidiært belyst på en slik måte at alternativets muligheter, begrensninger og virkninger fremkommer. Tilsvarende gjelder for Heimdal 2 alternativet.

Beredskapsavdelingen:

Vi ønsker at det under pkt 7 tilføyes et nytt punkt 7.5 som tar for seg og utreder konsekvensene for sikkerheten i området av en godsterminal det her er snakk om. Vi ønsker derfor en utredning om følgende:

7.5 Sikkerhet

Farlig gods. Oppbevaring og lagring av farlige stoffer på terminalområdet. Konsekvenser for omgivelser og miljø ved eventuelle ulykker.

Trafikksituasjonene. Konsekvensene for en trafikkøkning på jernbane og veiene i området på grunn av utbyggingen av godsterminalen må vurderes i forhold til nærområdets beboere og miljø.

Grunnforhold. Grunnforhold må undersøkes og vurderes i forhold til rasfare med mer. Sikring av terminalområdet. Sikkerhet for beboere i området. Sikringstiltak som må gjennomføres.

Krigssårbarhet. Terminalen vil bli et meget sentralt område i en eventuell krig. Konsekvensene for befolkningen i nærområdet må vurderes i denne sammenhengen.

Avsluttende kommentar:

Beredskapsavdelingen anbefaler at det bør foretas en risikobasert vurdering av disse forholdene. Direktoratet for sivil beredskap's metode beskrevet gjennom "Veileder for risiko og sårbarhets analyser kan med fordel benyttes i denne sammenhengen".

Landbruksavdelingen:

Generell kommentar:

Utredningsprogrammet for ny godsterminal i Trondheim synes å omfatte de viktigste problemstillinger omkring en slik utbygging. Landbruksavdelingen savner et område som kan gi tildels store konsekvenser for landbruksareal. I de alternativer som er foreslått utredet, vil det være helt nødvendig å foreta en konsekvensvurdering på tilgrensede areal til etableringsområdet (selve godsterminalområdet), dette med tanke på at det vil bli interesse for etablering til godsterminalen som ahr behov for areal.

I vedlagt brev til forslaget til utredningsprogram, blir det opplyst at det tas sikte på å utarbeide reguleringsforslag for Leangen 2-alternativet parallellt med konsekvensutredningen. Dette synes noe søkt, og kan virke svært uehdlig på Jernbaneverkets oppfatning av konsekvensutredningen. Dette kan oppleves som førende på avgjørelsen av valg av alternativ.

Pkt. 3 Lokaliseringalternativer

Når det gjelder antall alternativ det utarbeides konsekvensutredning for, vil det i utgangspunktet være for lite grunnlag å arbeide med to alternativ. Det er her snakk om en betydelig etablering. Forslaget til program diskuterer flere alternativ. For landbruksavdelingen sin del, er alternativ Leangen 1, Heimdal 1 og Brattøra kjent gjennom tidligere melding av tiltaket Ny godsterminal, mars 1996. I mellomtiden til denne meldingen ble framlagt, har jernbaneverket Region Nord bearbejdet flere alternativ. Når no forslaget til program for konsekvensutredning sendes til høring, er det diskutert andre alternativ (Leangen, Heimdal 2 og Brattøra). Disse er funnet uaktuell av Jernbaneverket.

Landbruksavdelingen mener at denne avgjørelsen skulle vært lagt ut til høring ved melding av tiltaket, og kan virke som vurderingen er foretatt på noe spedt grunnlag.

Avgjørelsen for det endelige valget på alternativene Leangen 2 og Heimdal 1 bærer preg av tiltakshavers ønske om etableringssted og derav en slik begrensa valgmulighet.

Pkt. 6 Konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn

Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn skal beskrives samlet for hvert alternativ. Hvis det derimot skal være konsekvenser av en viss størrelse, vil det være fornuftig å omtale dette i eget punkt. Det er viktig å få fram konsekvensene på en lettforstått måte.

6.7 Areal, bebyggelse og næringsliv.

Under dette punktet må det sies noe om konsekvensene av en slik etablering på omkringliggende areal, jfr. de generelle kommentar.

Hvilket press vil oppstå for etableringer av bedrifter på arealer omkring selve godsterminalen som en følge av at terminalen kommer i det området? Landbruksavdelingen ønsker dette utredet. Utredningen vil være aktuelle for alternativ Leangen 1 og Heimdal 1.

Pkt 7 Samlet vurdering

Det er viktig å trekke inn kommunens mål for utvikling av de berørte områdene. Dette vil være med på å tenke helheten.

Sosial- og familieavdelingen

Ingen anmerking.

Fylkeskommunale organer:

- nr. 16 *Oppland fylkeskommune - Regionale tjenester og utvikling*
- nr. 54 *Sør-Trøndelag fylkeskommune - Divisjon næring, samferdsel og kultur*
- nr. 66 *Sør-Trøndelag fylkeskommune - Divisjon næring, samferdsel og kultur.*

Fylkesmannens generelle kommentar

Godsterminalprosjektet er et stort prosjekt for Trondheim som regionsentrum. Det er hevet over tvil at det vil bli en tung debatt rundt prosjektet. Fylkesmannen synes derfor det vil være naturlig at man legger opp til i meget sterkere grad å konsekvensutrede Leangen 3 samt Heimdal 2 slik at den endelige beslutningen om plassering blir den beste for regionen både i forhold til nåsituasjonen og fremtidig utvikling.

Med hilsen



Roald Eriksen
kst. Fylkesmann



Svein Horn Buås
rådgiver

Saksbehandlere: Kjellaug Jule, Landbruksavdelingen, tlf 73 94 91 06
Harald Høydal, Miljøvern-avdelingen, tlf 73 94 92 50
Dag Otto Skar, Beredkapsavdelingen, tlf 73 94 92 08
Aud Tokle Fjellhaug, Sosial- og familieavdelingen, tlf 73 94 92 89
Svein Horn Buås, Samordningsstaben, tlf 73 94 92 06

Gjenpart:

Fylkesmannens landbruksavdeling, her.
Fylkesmannens miljøvern-avdeling, her.
Fylkesmannens beredkapsavdeling, her

Vår dato: 14.11.97
Vår referanse: 96/01995-4 HBB/- 821

Deres dato:

Deres referanse:



Jernbaneverket
Hovedkontoret, Pilestredet 19

0048 OSLO



NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - UTTALELSE TIL FORSLAG TIL PROGRAM FOR
KONSEKVENSTUTREDNING

Vi viser til mottatt forslag til program for konsekvensutredning av ny godsterminal i Trondheim. Vi har ingen merknader til det framlagte programmet, men viser til tidligere uttalelse fra Oppland fylkeskommune angående ny godsterminal, datert 20.05.96.

Vennlig hilsen




Kopi til: Samferdselsseksjonen

Oppland
fylkeskommune
Regionale tjenester og
utvikling



JERNBANEVERKET

18 NOV. 1997

Sak/DC: 96/01995-4
Arkivbel I 334

Adresse

Kirkegt. 76

N-2800 Lillehammer

Tlf. 61 28 90 00

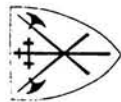
Fax. 61 28 94 91

Bankkonto

2000 09 50018

Postgato

0806 54 35104



SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Divisjon næring, samferdsel og kultur

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

DERES REF
96/12655 Bel. I 732.4

VÅR REF bes oppgitt ved henvendelse hit
96/03093-22 VHA 713

DATO
18.12.97

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING

Deres oversendelse av 30.10.97. Sør-Trøndelag fylkeskommune ønsker å behandle saken politisk i hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur. Dette kan sannsynligvis skje i møte 17. februar 1998. Fylkeskommunen ønsker da å se programmet i sammenheng med program for konsekvensutredning for ny E6 øst, som har høringsfrist 12.01.1998. Herved følger en foreløpig, administrativ uttalelse til programmet for ny godsterminal:

1. Arkeologi:

For Heimdal-alternativet er det ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området, og det er liten sannsynlighet for å finne noe. Nærmere undersøkelser må likevel gjøres ved en eventuell regulering av området.

For Leangen 2- alternativet er muligheten for funn større, særlig i Rotvoll-området. Her bør det gjøres undersøkelser i form av flateavdekkning. I etablerte industriområder er sannsynligheten mindre idet terrenget er omroret. (se vedlegg).

Vi vil dermed anbefale at de berørte områdene øst for Haakon VII gate undersøkes arkeologisk som en del av utredningen. Med berørte områder mener vi også adkomstveger og midlertidige anlegg i forbindelse med opparbeidelsen (rigg, deponi mm). Dette innebærer også at slike anlegg bør beskrives og inntegnes på kart som en del av utredningen.

2. Nyere tids kulturminner og kulturmiljø.

Heimdal:
Heimdalalternativet berører ingen vedtaksfredede kulturminner. Det er ikke gjort noen registreringer av mulige verneverdier i området. Det bør derfor gjøres en stedsanalyse for Heimdal tettsted med utgangspunkt i stedets historiske utvikling (se vedlegg).

Hvis det viser seg at Heimdal II-alternativet blir mer aktuelt, bør følgende for kulturlandskapet utredes i en korridor langs hele linja. Dette fordi inngrepene i ravinlandskapet kan bli store.

Lade:
Vi viser til vedlagte kart som i grove trekk beskriver de til nå registrerte kulturminneverdiene i Ladeområdet.
Vi har også lagt ved kartutsnitt for beskrivelse av antatt influensområde for kulturminner med henblikk på støy, vibrasjoner og luftforurensning (inkl.støypartikler). Dette området vil måtte revurderes når trafikkmønster i tilknytning til terminalanlegget blir mer fastlagt. Vi tenker da spesielt på trafikken mellom havna og terminalen, men også transport av mer lokal karakter. Dette gjelder også for midlertidige arrangementer under anleggsperioden (rigg, brakkeanlegg, tilførselsveier mm.).

Postadresse: Besøksadresse: Telefon: Telefaks: Bankkonto: Postgjøro:
Postutak Munksgt. 10 73 99 60 00 73 99 64 10 8601.05.09930 0805.5869201
7004 Trondheim Inng E. Skakkestg

3 0 DES. 1997

Sak/Doknr.....96/12655
Arkivbet.....I 732.4

54

Utredningen bør, med tanke på de ovenfornevnte konsekvensene, inneholde vurderinger av påvirkningene for luftforurensning og rystelser på de fredete og bevaringsverdige kulturminnens konstruksjon og overflatebehandling. Likeså må konsekvensene av støy sees i forhold til bruken av disse.

For enkelte områder vist på vedlagt kart bør det gjennomføres stedsanalyser/ landskapsanalyser. Analysene bør ta utgangspunkt i utviklingen av området fram til i dag. Berørte miljø, bygninger og anlegg (bruer og veier m.m.), bør vurderes ut fra kulturhistorisk og stedshistorisk verneverdi. Likeså må utviklingsmulighetene til området, med og uten utbygget godsterminal sammen med avbøtende tiltak, vurderes.

Med tanke på Rotvoll-landskapet, er det av aller største betydning at en finner løsninger som ikke reduserer de påviste verdiene. Konsekvensene av inngrep og avbøtende tiltak, i dette landskapet må vises gjennom modell, kart og billed/tegningsmateriale som gjør det mulig å se de visuelle følgene av tiltaket. Videre bør mulighetene for reduksjon av antallet spor til totalt to gjennom området vurderes. Videre må konsekvensene for berørte kulturminner beskrives sammen med avbøtende tiltak i forhold til disse.

3. Gang-, sykkel- og kollektivtrafikk

Utredningen bør vise tiltakenes betydning for gang-, sykkel- og kollektivtrafikken samt mulighetene for å komme til godsterminalen til fots, med sykkel og med kollektivtrafikk.

4. Friluftsliv

Så langt vi kan se, vil konsekvensene for friluftsliv bli dekket i pkt 6.2.

Forøvrig viser vi til vår uttalelse i forbindelse med meldingen av 02.07.1996.

Avslutningsvis vil vi beklage at høringen for program for konsekvensutredning ny godsterminal ikke er samordnet med høring for program for konsekvensutredning ny E6 øst, som delvis berører det samme området.

Med hilsen

avd. sjef kommunalavd.
e.f.

Vegard Hagerup

Saksbehandler: Vegard Hagerup, kommunalavdelingen. div. NSK, tlf 73 99 64 46.

Vedlegg: Nærmere om hensyn til kulturververdier, inkludert 3 kartbilag.

Kopi: Trondheim kommune, avd. byutvikling
Divisjon NSK, kulturavdelingen, her
Riksantikvaren, postboks 8196 Dep., 0034 Oslo
Vitenskapsmuseet, fak. for arkeologi og kulturhistorie, 7004 Trondheim
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, her.

Vedlegg til Sør-Trøndelag fylkeskommunes uttalelse til program for konsekvensutredning for ny godsterminal i Trondheim

18.12.1997

Nærmere om hensyn til kulturvernverdier

Jernbaneverket Region Nord er tiltakshaver for bygging av ny godsterminal i Trondheim. Jernbaneverket Region Nord har utarbeidet et forslag til program for konsekvensutredning vedr. lokalisering og utforming av godsterminalen. Utredningsprogrammet står meget sentralt som styrende redskap for å få en beslutningsrelevant konsekvensutredning, til hjelp ved beslutning om tiltaket kan gjennomføres, ved valg mellom alternativer og ved avgjørelse om vilkår for gjennomføringen og premisser for det videre arbeidet.

Jernbaneverket Region Nord anbefaler i oversendelsesbrevet terminalen bygd etter Leangen 2-alternativet, og de tar sikte på å utarbeide reguleringsplanforslag for dette alternativet parallelt med konsekvensutredningen. Planforslaget blir sendt på høring samtidig med konsekvensutredningen.

Delutredning av vesentlige konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø skal gjennomføres for følgende 2 alternativer:

Leangen 2: Bearbeidet løsning av alternativet som ble presentert i juli 1996 og hvor arealinnngrepet nå er redusert i Rotvoll-området (3 spor)

Heimdal 1: Alternativ som er presentert i meldingen

ARKEOLOGI

Kulturvurdivingen viser til tidligere uttalelse i saken i forbindelse med forhåndsmelding om konsekvensutredning. I denne uttalelsen ble det påpekt at hverken Heimdal- eller Leangen-alternativet vil få konsekvenser for kjente automatisk fredete kulturminner. Alternativet Leangen 2 må imidlertid utredes i forbindelse med potensialet for skjulte automatisk fredete kulturminner.

Leangen 2 - alternativet

Rotvoll-området ble arkeologisk undersøkt i forbindelse med Statoil-utbyggingen i 1991, og det ble ikke registrert automatisk fredete kulturminner ved undersøkelsen. De funn som ble gjort ved flateavdekkningen av det den gang berørte området gav hovedsaklig dateringer til etter-reformatisk tid. 2 trekullprøver gav imidlertid datering bronsealder. Det undersøkte området viste seg å være meget omrotet med stor sannsynlighet for at eventuelle automatisk fredete kulturminner er gått tapt. Generelt sett rommer imidlertid Rotvoll-området i utgangspunktet et stort potensiale for spor etter tidligere menneskelig aktivitet.

Leangen 2 - alternativet inneholder 2 uttrekkspor gjennom Rotvoll-området. Disse er lagt ved siden av Meråkerbanens enkeltspor. Eventuelle støyskjermer kommer i tillegg arealmessig.

Dette området har ikke tidligere vært gjenstand for arkeologiske undersøkelser, men områdets potensiale for funn av skjulte automatisk fredete kulturminner vurderes som stort. Det anses dermed hensiktsmessig å foreta arkeologiske undersøkelser i det området som vil bli berørt av godsterminalutbyggingen i nærheten av Rotvoll. Det stilles krav om at de berørte områdene langs jernbanelinjen øst for Haakon VIIs gate må undersøkes arkeologisk.

Vi gjør samtidig oppmerksom på at kravet om undersøkelse også gjelder for eventuelle områder/arealer langs denne strekningen som vil bli direkte berørt i anleggsfasen. Omfanget av anleggsvirksomheten med arealbehov og transportveger skal beskrives. Vi stiller dermed krav om at alternative lokaliserings- og midlertidige anlegg til bruk i anleggsfasen beskrives og innleges/dokumenteres på kart (brakker, riggområder, midlertidige deponiområder osv.). Slike inngrep kan få store konsekvenser for skjulte automatisk fredete kulturminner. Hvis slike anlegg med adkomstveger og transportveger kommer til å ligge i området øst for Haakon VIIs gate, skal de berørte områder undersøkes arkeologisk. Når det gjelder områdene vest for jernbanekryssingen med Haakon VIIs gates forlengelse vurderes mulighetene for funn av eventuelle automatisk fredete kulturminner som små. Areal som blir berørt av det planlagte godsterminalbygget er et etablert industri- og næringsområde. Det stilles ingen krav om arkeologiske undersøkelser i dette området da eventuelle spor etter tidligere menneskelig aktivitet i dette området trolig er gått tapt.

Heimdal 1 - alternativet

Det er ikke registrert kjente automatisk fredete kulturminner innenfor det berørte området. Vurderinger av landskapet, topografi, arealutnyttelse i området, industri- og næringsbebyggelse samt innhentet informasjon fra arkiv tilsier at området ikke trenger å undersøkes arkeologisk da det er liten sannsynlighet for at utbyggingen av godsterminal i dette området vil medføre inngrep i skjulte automatisk fredete kulturminner. Området rommer liten sannsynlighet for spor etter menneskelig aktivitet fra steinalder, bronsealder og/eller jernalder.

Påvisningsmetoden som bør brukes under den arkeologiske undersøkelsen av Rotvoll-området er den såkalte maskinelle flateavdekkingsmetoden hvor matjordlaget/ployelaget blir fjernet i striper over større arealer ved hjelp av gravemaskin. Dette er en effektiv metode for å kunne påvise eventuelle spor etter tidligere menneskelig aktivitet i områder hvor det har vært antatt at årelang ploying og åkerbehandling har utsett disse mulighetene. Metoden er relativt nylig tatt i bruk som arkeologisk undersøkelsesmetode i Trøndelag, men har allerede rukket å gi oppsiktsvekkende positive arkeologiske resultater. Vi vurderer det slik at det er sannsynlig at det berørte området i nærheten av Rotvoll kan inneholde skjulte forminner under markoverflaten hvor spor etter tidligere menneskelig aktivitet vil kunne vises bl.a. som nedgravninger i undergrunnen under ployelaget/markoverflaten. Landskapets topografi og nærheten til kjente kulturminner og eldre kulturmiljø spiller stor rolle ved slike vurderinger hvor det ikke trenger være indikasjoner på synlige arkeologiske spor på markoverflaten.

Den arkeologiske undersøkelsen bør foretas under konsekvensutredningen av temaet kulturminner og kulturmiljø. Det kan imidlertid vise seg å være vanskelig å gjennomføre en slik undersøkelse i løpet av de første månedene av 1998. Undersøkelsene bør utføres på barmark minus tele og ellers under forhold som er faglig forsvarlige. Lys- og værforholdene vil være faktorer som må tas i betraktning i forbindelse med gjennomføringen av den

arkeologiske undersøkelser. Vi anmoder dermed om at de arkeologiske undersøkelserne blir gjennomført i løpet av våren 1998, og at resultatet av undersøkelsene blir bakt inn i delutredningen om kulturminner og kulturmiljø.

NYERE TID.

Vi viser til til saksframlegg til HN-sak 164/96.

Det blir her pekt på forskjellige kulturmiljø og kulturminner som blir berørt direkte, og indirekte, gjennom tiltaket.

Heimdal I

Det er for Heimdalsalternativet ingen vedtaksfiredete kulturminner som blir berørt. Det er ikke foretatt en registrering av vår tids arkitektur/ kulturminner med henblikk på verneverdi for det berørte området. Dette må gjennomføres i forbindelse med en stedsanalyse i tilknytning til tiltaket.

Heimdal som tettsted og stasjonsby vil bli berørt av virksomheten, og en stedsanalyse for tettstedet ut fra tiltaket som fysisk element og arbeidsplass må gjennomføres i utredningen. Analysen bør ta utgangspunkt i utviklingen av tettstedet fram til i dag. Berørte bygninger og anlegg (bruer og veier m.m.), bør vurderes ut fra kulturhistorisk og stedshistorisk verneverdi. Likeså utviklingsmulighetene til stedet, med og uten en utbygget godsterminal. Dette gjelder også for midlertidige arrangementer under anleggsperioden.

Det nære landskapet kan ikke sies å ha kjente nasjonale verdier. Store deler av de berørte områdene har tidlig vært lagt ut som industriområder og utbyggingsområder. Planene og den eksisterende utbyggingen er preget av sin (vår) tid, og bør således tas med i en analyse i tilknytning til tettstedet Heimdal. Dette gjelder også forholdet til eventuelle avbøtende tiltak som f.eks. støyskjerming, beplantning m.m.

Når det gjelder Heimdal II alternativet vil tiltaket berøre et ravinepreget jordbrukslandskap. Skulle det i løpet av prosessen vise seg at de samfunnsmessige konsekvensene blir lavere (ved f.eks. en omlegging av E6, nye trasevalg i forhold til Klættbakkene), må en utrede konsekvensene for kulturminner og landskap for et videre område enn det som er beskrevet ovenfor.

Lade II

% Vi viser til vedlagte kart som i grovtrekk beskriver de til nå registrerte kulturminneverdiene i området. Det er ikke tatt med eller vurdert kulturminner eller arkitektur fra dette århundrede i disse registreringene.

% Vi har også valgt å legge ved kartutsnitt for beskrivelse av antatt influensområde for kulturminner med henblikk på støy, vibrasjoner og luftforurensning (inkl.støvpartikler). Dette området vil måtte revideres når trafikkmønstre i tilknytning til terminalanlegget, blir mer fastlagt. Vi tenker da spesielt på trafikken mellom havna og terminalen, men også transport av mer lokal karakter. Dette gjelder også for midlertidige arrangementer under anleggsperioden (rigg, brakkeanlegg, tilførselsveier mm.)

Utredningen bør, med tanke på de ovenfornevnte konsekvensene, inneholde vurderinger av påvirkningene for luftforurensning og rystelser på de fredete og bevaringsverdige

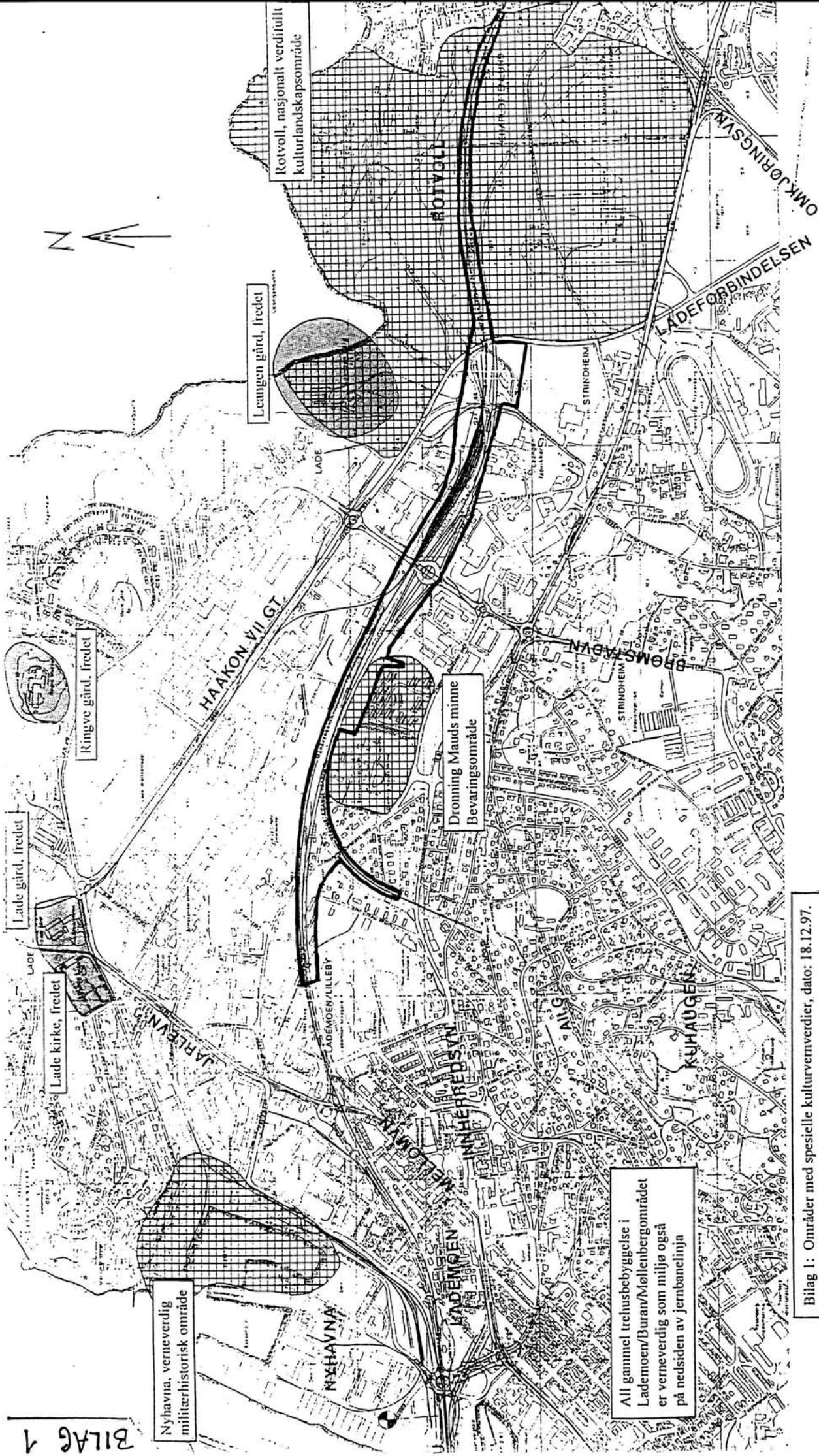
kulturminnernes konstruksjon og overflatebehandling. Likeså må konsekvensene av støy sees i forhold til bruken av disse.

For enkelte områder vist på kartet må det gjennomføres stedsanalyser. Analysene bør ta utgangspunkt i utviklingen av området fram til i dag. Berørte miljø, bygninger og anlegg (bruer og veier m.m.), bør vurderes ut fra kulturhistorisk og stedshistorisk verneverdi. Likeså må utviklingsmulighetene til området, med og uten utbygget godsterminal sammen med avbøtende tiltak, vurderes.

Med tanke på Rotvoll-landskapet, er det av aller største betydning at en finner løsninger som ikke reduserer de påviste verdiene. Konsekvensene av inngrep, også avbøtende tiltak, i dette landskapet må vises gjennom modell, kart og billed/tegningsmateriale som gjør det mulig å se de visuelle følgene av tiltaket. Videre bør mulighetene for reduksjon av antallet spor til to gjennom området, (omlegging av Håkon 7.gt. slik at en kan lage tunnel/kulvert løsning her?) vurderes. Videre må konsekvensene for berørte kulturminner beskrives sammen med avbøtende tiltak i forhold til disse.

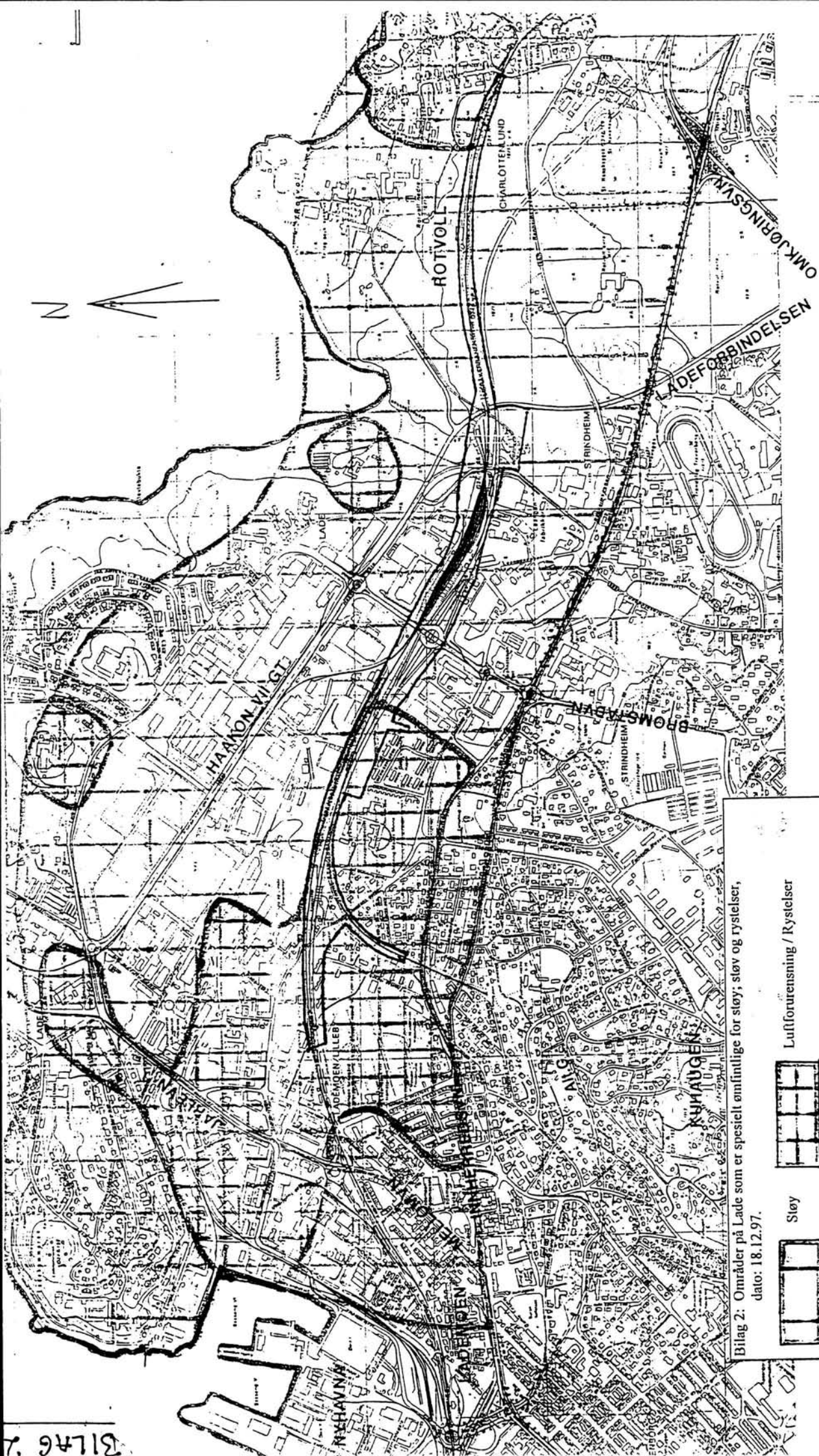
Bilag:

1. Kartutsnitt over Lade som viser områder med spesielle kulturververdier.
2. Kartutsnitt som viser områder på Lade som er spesielt ømfintelige for støy- støv og rystelser.
3. Kartutsnitt over Lade som bør underlegges en nærmere landskapsanalyse /stedsanalyse.



All gammel trehusbebyggelse i Lademoen/Buran/Møllenberget er verneverdig som miljø og på nedsiden av jernbanelinja

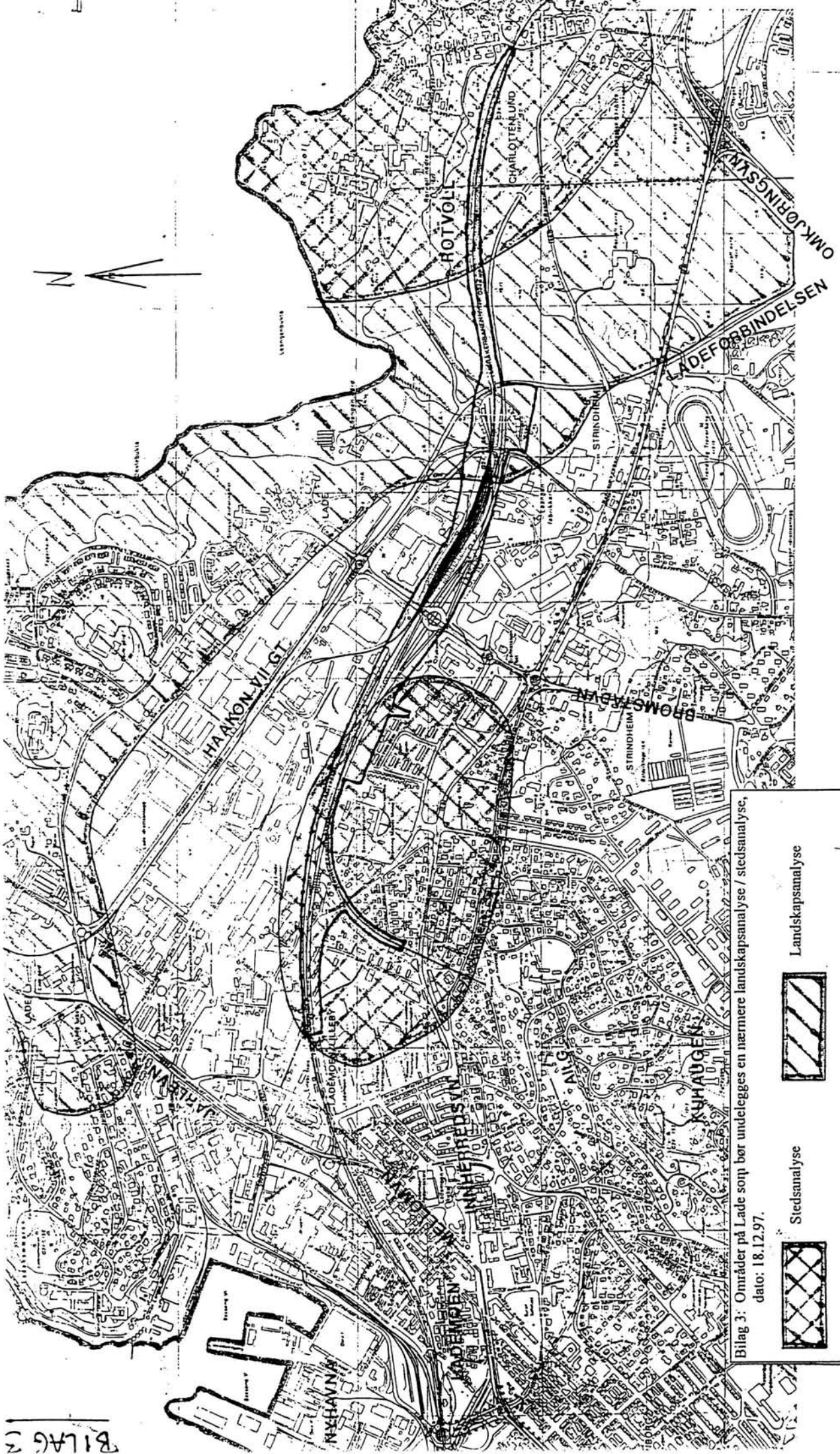
Bilag 1: Områder med spesielle kulturverdier, dato: 18.12.97.
Kartet viser ny godterminal (Lemngen 2) og alternative løsninger for ny E6 på strekningen Nidelv bru Grilstad.



Bilag 2: Områder på Lade som er spesielt ømfintlige for støy, støv og rystelser,
 dato: 18.12.97.

	Støy		Luftforurensning / Rystelser
--	------	--	------------------------------

Kartet viser ny godterminal (Lengen 2) og alternative løsninger for ny E6 på strekningen Nidelv bru Grilstad.



Bilag 3: Områder på Lade som bør undelegges en nærmere landskapsanalyse / stedsanalyse, dato: 18.12.97.

-  Stedsanalyse
-  Landskapsanalyse

Kartet viser ny godterminal (Leangen 2) og alternative løsninger for ny E6 på strekingen Nidelv bru Gristad.

Jernbaneverket
Hovedkontoret

0048 Oslo

DERES REF
96/12655 bet. 1732.4

VÅR REF bes oppgitt ved henvendelse hit
96/03093-26 VITA 713

DATO
30.01.98

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

Vi viser til Deres oversendelse av 30.10.97 og vår foreløpige, administrative uttalelse av
18.12.97.

Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur i Sør-Trøndelag fylkeskommunen behandlet
meldingen som sak 6/98 den 27. januar 1998. Vedtaket er lagt ved. Dette er fylkeskommunens
endelige uttalelse i saken.

Med hilsen


Gunnbjørn Bye
e.f.
avd. sjef kommunalavd.


Vegard Hagerup

Saksbehandler: Vegard Hagerup, kommunalavdelingen, div. NSK, tlf 73 99 64 46.

Vedlegg: Vedtak i sak 6/98, Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Gjenpart m vedlegg:

Divisjon NSK, kulturavdelingen, her.
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, her.
Vitenskapsmuseet, Fak. for arkeologi og kulturhistorie, 7004 Tr.h.
Riksantikvaren, Postboks 8196 Dep., 0034 Oslo
Trondheimsregionens friluftsråd, Holtermannsv 1, 7030 Trondheim
Trondheim kommune, avdeling byutvikling, her

Postadresse: Brevkassadresse:
Postutak: Munketgt. 10
7004 Trondheim Inng E. Skakkestgt.
Telefon: 73 99 60 00
Telefaks: 73 99 64 10
Bankkonto: 8601.05.09930
Postgjo: 0805 5869201

Arkivsak: 96/03093

Sak 6/98 Ny godsterminal i Trondheim - forslag til program for konsekvensutredning

Behandle/behandles av:

Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur

Møtedato: 27.01.98

Sak: 6/98

Fylkesrådmannens innstilling:

1. Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur slutter seg til fylkeskommunens foreløpige, administrative uttalelse, datert 05.12.1997. Dessuten viser hovedutvalget til vedtak i sak 164/96.

2. Leangen 3 bør gis en mer grundig beskrivelse, eventuelt utredes som et fullstendig alternativ.

Protokoll:

Guttorm Reppe (DNA) fremmet slik forslag til vedtak:

"Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur tar til etterretning at Jernbaneverket vil iverksette konsekvensutredning for alternative løsninger for ny godsterminal. Hovedutvalget viser i den forbindelse til fylkestingsvedtak i sak 32/96.

Ut fra tidsfaktoren ser hovedutvalget positivt på at arbeidet med regulering og detaljplanlegging av Leangen 2-alternativet gjennomføres parallelt med arbeidet med en konsekvensutredning.

Hovedutvalget vil ellers understreke at det av hensyn til miljø og sikkerhet haster med å få etablert et godt terminalsystem som gir grunnlag for overføring av mer gods fra veg til bane."

Alternativ vooting:

Reppes forslag ble enstemmig vedtak.

Vedtak:

Hovedutvalg for næring, samferdsel og kultur tar til etterretning at Jernbaneverket vil iverksette konsekvensutredning for alternative løsninger for ny godsterminal. Hovedutvalget viser i den forbindelse til fylkestingsvedtak i sak 32/96.

Ut fra tidsfaktoren ser hovedutvalget positivt på at arbeidet med regulering og detaljplanlegging av Leangen 2-alternativet gjennomføres parallelt med arbeidet med en konsekvensutredning.

Hovedutvalget vil ellers understreke at det av hensyn til miljø og sikkerhet haster med å få etablert et godt terminalsystem som gir grunnlag for overføring av mer gods fra veg til bane.

Kommunale organer:

- nr. 17 *Trondheim kommune Avdeling byutvikling Landbrukskontoret.*
- nr. 18 *Trondheim kommune Avdeling byutvikling Byplankontoret.*
- nr. 41 *Trondheim kommune - Avdeling byutvikling Byplankontoret*



TRONDHEIM KOMMUNE
AVDELING BYUTVIKLING
LANDBRUKSKONTORET

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

JERNBANEVERKET	kont.bode
- 2 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/15871	1732.4
Arkivbet	1732.4

Deres ref.
96/15871 IT732.4

Vår ref.
BU/700/24012/1997/
oppgis ved alle henv.

Dato
28.11.97

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR
KONSEKVENSTREDNING - UTTALELSE

Landbrukskontoret har ingen innvendinger til det fremlagte forslaget til
konsekvensutredningsprogram slik det er beskrevet i Deres brev datert 14.11.97.

Med hilsen

Sverre Lunde
for
Erik Lunde
Landbrukssjef

Sverre Lunde
saksbehandler

Postadresse:

Postadresse:
Profesors Brødre gate 10

Telefon:

72 54 62 68



TRONDHEIM KOMMUNE
AVDELING BYUTVIKLING
BYPLANKONTORET

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
BU/200/34517/1996/111
oppgis ved alle henv.

Dato
05.12.97

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM.
FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENSTREDNING.

Vedlagt oversendes administrasjonens forslag til høringsuttalelse fra
Trondheim kommune.

Formannskapet ventes å behandle saken 16. desember, og dets vedtak
vil bli oversendt så snart det foreligger.

Med hilsen

Ann-Margrit Harkjerr
Ann-Margrit Harkjerr
Byplansjef

Arnfinn Stabursvik
Arnfinn Stabursvik
saksbehandler

Vedlegg

Postadresse:
Holtmanns veg 1
7005 Trondheim

Postadresse:
Holtmanns veg 1
Trondheim

Telefon: 72 54 63 01
Telefax: 72 54 63 03

SAKSFREMSTILLING.

Bystyret behandlet "Melding om ny godsterminal i Trondheim" som sak 96/0145 den 31.10.96. I samsvar med innstillingen fra Miljø- og byutviklingskomiteen ble følgende vedtak fattet med 82 mot 3 stemmer:

" 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 ureder 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 kjøremønstre og trafikkbelastning på lokalt vegnett
- Støy og forurensning, samla belastning med og uten en godsterminal
- Grunnforhold
- Nødvendige tilleggsareal.

For Leangenalternativet må konsekvensutredningen også belyse følgende:

- Samla konsekvenser for landskap og friluftsliv i Rotvoll - Leangenområdet
- Konsekvensene for persontogtrafikken dersom denne ikke kan nytte Stavnne - 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 de innkomne høringsuttalelser har Jernbaneverket Region Nord utarbeidet vedlagte "Forslag til program for konsekvensutredning" som er sendt på høring til berørte instanser.

I tiden etter at meldingen ble behandlet, har Jernbaneverket vurdert og forkastet 2 alternativ, kalt Leangen 3 og Heimdal 2.
I Leangen 3 er deler av terminalen lagt i fjell langs Stavnne-Leangenbanen. Dette reduserer støybelastning og arealbehov ved Dalen Hageby og Dronning Mauds Minne, noe som er svært fordelaktig. Jernbaneverket konkluderer imidlertid med at alternativet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og at det derfor ikke skal utredes videre.
Det samme gjelder Heimdal 2, som er gjennomkjøringsterminal, som bystyret ba om å få nærmere belyst.

Vi har ikke grunnlag til å trekke konklusjonene i tvil, men for at disse alternativene ikke skal bli trukket frem igjen senere, er det nødvendig å få dem grundig belyst. En henvisning til høye anleggskostnader vil ikke være tilstrekkelig.

I forslaget til utredningsprogramme er alle de forhold som Bystyret har nevnt i sitt vedtak tatt med som tema som skal utredes.

Jeg finner å kunne tilrå at formannskapet gir sin tilslutning til utredningsprogrammet, under forutsetning av at også alternativene Leangen 3 og Heimdal 2 blir gitt en grundig vurdering.

RÅDMANNEN I TRONDHEIM, 5.12.1997

Knut Sæther


Magnus Heide
Kommunehaldirektør

Saksbehandler: Arnfinn Stabursvik



TRONDHEIM KOMMUNE
AVDELING BYUTVIKLING
BYPLANKONTORET

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
BU/200/34517/1996/111
oppligg ved alle henw.

Dato
19.12.97

JERNBANEVERKET	lun 104
23 DES. 1997	
Sak/Doknr 96/0068	55
Arkivbet 1 7324	4

41

**NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR
KONSEKVENSTRETNINGER, HØRINGSUTTALELSE,**

Vi viser til vårt brev av 05.12.97.

Formannskapet i Trondheim behandlet saken 16.12.97 som sak 97/0619.

Administrasjonens innstilling, som ble sendt Dem 05.12.97 ble enstemmig vedtatt.

Med hilsen

Ann-M. Hauljær
Ann-Margrit Harkjær
Byplansjef

Arnfinn Stabursvik
Arnfinn Stabursvik
saksbehandler

Vedlegg

Postadresse:
Hollermanns veg 1
7005 Trondheim

Brevadresse:
Hollermanns veg 1
Trondheim

Telefon: 72 54 63 01
Telefax: 72 54 63 03
Organisasjonsnummer: 942 110 464

TRONDHEIM KOMMUNE

MØTEBOK FOR Formannskapet

KOPI

Saksnummer	Utvvalg	Møtedato
/	Formannskapet	28.05.96
96/0291	Formannskapet	04.06.96
96/0045	Komiteé for miljø og byutvikling	08.10.96
96/0601	Formannskapet	15.10.96
96/0068	Komiteé for miljø og byutvikling	31.10.96
96/0145	Bystyret	
/	Formannskapet	

% % % %

J.nr.: 96/34517

Møtedato: XX.XX.XX

Sak nr.: XX/XXXX

**NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR
KONSEKVENSTRETNING - HØRINGSUTTALELSE.**

Forslag til vedtak:

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 alternativen med gjennomkjøringsterminal på Heimdal, henholdsvis skiftespor i fjell på Leangen, blir utredet på en måte som sikrer at beslutningsgrunnlaget er fyldestgjørende.

...

Organisasjoner, foreninger, private og andre:

- nr. 19 *Dronning Mauds Minnes barnehage.*
- nr. 20 *Foreldrerådet ved Dronning Mauds Minnes barnehage.*
- nr. 21 *Leuthens Eiendom AS.*
- nr. 22 *Rotvolls Venner, datert 1.12.97.*
- nr. 24 *Statoil.*
- nr. 25 *Trondhjems asylselskap - eier av Dronning Mauds Minnes barnehage.*
- nr. 26 *Landsutvalget for jernbane.*
- nr. 27 *Strinda Landbrukslag.*
- nr. 28 *Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag/Natur og ungdom.*
- nr. 29 *Margrethe von der Lippe/Falkenborg AS.*
- nr. 31 *Fellesutalelse fra 42 bedrifter, 4 utdanningsinstitusjoner 7 foreninger og 23 andre interesser i Leangenområdet.*
- nr. 32 *Rotvolls venner , datert 14.12.97.*
- nr. 33 *Norges kvinne-og Familieforbund/Rønningen Kvinne- og Familielag.*
- nr. 34 *Hakon Distribusjon v/Notar Advokat AS*
- nr. 38 *NTNU Trondheim/Institutt for by-og regionplanlegging.*
- nr. 39 *Rønningen lag av Norges Kvinne og familieforbund.*
- nr. 40 *Sjøveien huseierlag m. fl.*
- nr. 43 *Strindheim Trykkeri*
- nr. 44 *Steinerbarnehagen Rotnissen.*
- nr. 45 *Landsbystiftelsen Kristoffertunet*
- nr. 46 *Leuthens Eiendom AS*
- nr. 47 *Leuthens Frøhandel AS*
- nr. 48 *Florum*
- nr. 49 *Charlottenlund Vel*
- nr. 50 *Norsk forening mot støy*
- nr. 51 *K Gunnar Gøtestam.*
- nr. 52 *JIBO(Jernbanens Interne Borettslag)*
- nr. 55 *Bruker??utvalget Strindheim skole*
- nr. 56 *E.A.Smith AS*
- nr. 57 *Sport Extreme*
- nr. 58 *Leangen Treningssenter*
- nr. 59 *Linjegods AS*
- nr. 60 *Ringve Museum*
- nr. 61 *Rotvoll Økologiske Hagelag*
- nr. 62 *Dalen Hageby Vel*
- nr. 63 *Falkenborg AS*
- nr. 67 *NILSSON trelast a.s*

DRONNING MAUDS MINNES BARNEHAGE

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

JERNBANEVERKET	
15 DES. 1997	
Sak/Doknr.	111111
Arkivbet	I 1111

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 nær 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 boketrær. 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 kousekvensutredning for de ulike alternativene. Vi støtter foreldrerådets uttalelse i at dette tilsører 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 tas med i konsekvensutredningen. (Hensiver 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 Hyltdmo
Grete Hyltdmo
Styrer

Foreldrerådet ved Dronning Mauds minne barnehage
ved leder Stein Gunnar Nilsen
Prinsesseveien 5b, 7053 Ranheim

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

Trondheim 9.12.97

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM MERKNADER I FORBINDELSE MED FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING

Det vises til forslag til program for konsekvensutredning som ble lagt ut til offentlig ettersyn 30. oktober 1997.

Dronning Mauds minne barnehage ligger lokalisert som nær nabo til Stavne- Leangenbanen og Meråkerbanen. En godsterminal lokalisert på Leangen vil etter Foreldrerådets mening få store konsekvenser for driften ved barnehagen.

I dag har barnehagen 100 plasser for barn og 20 ansatte. Uteområdene ved barnehagen og parken tilknyttet Dronning Mauds minne- Høgskole for førskoleutdanning blir brukt svært aktivt til lek, læring og søvnhvile.

Generelle kommentarer til programmet

En av hovedhensiktene med en konsekvensutredning må være å framskaffe bakgrunnsmateriale for å treffe beslutning om godsterminalens lokalisering. Foreldrerådet reagerer derfor på at Jernbaneverket allerede før igangsetting av utredning legger fram nytte/kostnadstall og et anbefalt alternativ.

Foreldrerådet mener at Jernbaneverket med dette tilsører at det ennå ikke er fattet vedtak om lokalisering. Etter Foreldrerådets mening vil en konsekvensutredning kunne framskaffe verdifullt beslutningsgrunnlag for lokaliseringvalg og oversikt over aktuelle avbøtningstiltak ved ulike alternativer. Etter foreldrerådets mening må det legges stor vekt på å framstille de ulike alternativene slik at det muliggjør en diskusjon om terminalens lokalisering.

Tidligere i planprosessen har NSB gått ut og sagt at det ikke er aktuelt å bygge en sekkesterminal. Foreldrerådet mener med utgangspunkt i dette og i overstående argumenter at også Heimdal 2 må utredes videre.

JERNBANEVERKET	
15 DES. 1997	
Sak/Doknr.	111111
Arkivbet	I 1111

Programmet

Kommentarer knyttet til punktene i programmet

6.2 Visuell miljø og rekreasjon

Foreldrerådet mener at parkområdene tilknyttet Dronning Mauds minne- Høgskolen for førskoleutdanning må betraktes som rekreasjonsområde i denne sammenheng.

6.4 Støy og vibrasjoner

Det må klart fremkomme hvilke krav og målsettinger som legges til grunn for videre arbeid.

Foreldrerådet ber om at det i detalj dokumenteres hvordan Jernbaneverket vil tilfredsstille oppsatte støykrav. Videre mener Foreldrerådet at det i konsekvensutredningen må framgå kostnadsberegninger over støytiltak.

6.5 Forurensende utslipp av gasser og støv

Foreldrerådet ber om at det utarbeides beskrivelser og beregninger av utslipp av gasser og støv i tilknytning til oppstillingsplasser for trailere og vogntog. Disse beregningene må sammenstilles med gjeldende lover og retningslinjer.

8.2 Anleggsperioden

I konsekvensutredningen må det framgå hvordan program for overvåking av konsekvenser under anleggsperioden skal gjøres forpliktende. Videre må det framgå hvilket regelverk/retningslinjer som skal overholdes og ved hvilke grenseverdier/oppsatte mål tiltak skal iverksettes. I programmet må det klart fremkomme hvem som har kontrollansvar for ulike forhold.

Foreldrerådet ser det som naturlig at dette programmet bl.a. omfatter:

- anleggsveger og trafikkbelastning
- støv under anleggsperioden
- støv og forurensning

8.3 Etterundersøkelser

Foreldrerådet ber om at det i konsekvensutredningen redegjøres for hvordan en etterundersøkelse skal gjøres forpliktende. Videre at det klart går fram hvilke lover/retningslinjer en etterundersøkelse skal sammenholdes med. I en godkjent konsekvensutredning må det framgå hvilket ansvar Jernbaneverket har når det gjelder å sette iverk avbøtende tiltak.

Ytterligere forhold som må innarbeides i konsekvensutredningen

Risikoanalyse

Foreldrerådet ber om at det i utredningsprogrammet blir utarbeidet en risikoanalyse. Den bør innbefatte bl.a. analyser av transport av risikofarlig gods på veg og jernbane knyttet til terminaleen.

Grunnforhold

Det må legges fram dokumentasjon på hvilke grunnforhold som eksisterer på de ulike lokaliseringsalternativene.

Oppstillingsplasser for trailere

Det må redegjøres for arealbehov, lokalisering og konsekvenser forurensningsmessig.

Med hilsen



Stein Gunnar Nilsen

Leder for Foreldrerådet ved Dronning Mauds minne barnehage



JERNBANEVERKET
Hovedkontoret
0048 OSLO

Trondheim 12.12.1997

JERNBANEVERKET

vår ref.: Jan Udbye

JERNBANEVERKET	15 DES. 1997
Saksnummer: 416/1997/15	
Inngangsnummer: I 7324	

LOKALISERING NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM.
MERKNADER I FORBINDELSE MED FORSLAG TIL
PROGRAM FOR KONSERVENST-UTREDNING.

Ref.til: Forslag til program for konservensutredning
i henhold til reglene i plan- og bygningsloven.

Til Deres info.:

Leuthens Eiendom AS eier bl.a. følgende eiendommer
Thoning Owensens gt 22 A+B samt 24.
Følgende bedrifter leier lokaler/areal på nevnte eiendommer

- * Leuthens Frøhandel AS
- * FLORUM Hage-og Fritidssenter
- * BERG Maskin
- * TELEHuset AS, Leangen
- * CD Bildeler
- * Rørlegger AS - Comfort
- * Flisekompaniet AS
- * Norsk Autoimport AS
- * Hårmakeriet

Følgende er å bemerke til programmet / alternativ-utredning:

* Generelt

Vi vil bemerke at vi reagerer negativt på Jernbaneverkets fremlagte nytte- og kostnadstall, samt ett anbefalt alternativ før start av utredning av flere alternativer.

Dette er ikke i tråd med vanlig prosedyre vedrørende konservensutredninger og bærer preg av allerede stillings-tagen vedrørende plassering av terminal.
Dette svekker Jernbaneverkets troverdighet vedrørende en saklig, uavhengig utredning vedrørende.

Vi tør også påstå at Jernbaneverket støtter i sin utredning begreperne samfunnsøkonomi og Jernbaneverk-økonomi.

* Punkt 6.4 Støy og vibrasjoner

Pga. av vår beliggenhet tett opp mot planlagte terminal LEANGEN 2., ønskes i tillegg til generell utredning en detaljert utredning for vår eiendom og den virksomhet

1.

som drives fra denne.
Vi vil også gjøre oppmerksom på at det på eiendommen eksisterer et bolighus i forbindelse med Leuthens Frøhandel AS.
Nevnte bolighus er plassert tett opp mot grense planlagt terminal.

* Punkt 6,7 Areal, bebyggelse og næringsliv

I tillegg til nevnte under punkt 6,7, ønsker vi en klar, detaljert oppstilling av nødvendig areal både for en planlagt godsterminal og for bedrifter som nødvendigvis må ligge i tilknytning til denne.

Dette gjelder areal pr startdato og i framtid.
Samtidig ønskes en klar, detaljert oversikt over eksisterende bedrifter/areal-eiere som vil få eiendommer ekspropriert/ utløst pga. arealbehov fra Jernbaneverket i det aktuelle området.

Med hilsen

LEÜTHENS EIENDOM AS
POSTBOKS 3928, LEANGEN
7002 TRONDHEIM

Jan Udbye



Rotvoll's Venner

adresse: v/Byvin Sæther, Stuvevegen 1, 7053 Rotvoll

Til: Jernbaneverket

JERNBANEVERKET		kont.no
15 DES. 1997		
Sak/Doknr	416/18.1.5	
Arkivbet	5 334	

HØRINGSUTTALELSE TIL UTREDNINGSPROGRAM FOR NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM

Det er med overraskelse vi ser at Jernbaneverket allerede har konkludert med at godsterminalen skal ligge på Leangen/Rotvoll. Det virker derfor som om den kommande konsekvensutredningen vil bli mer et spill for galleriet med et alt for begrenset utgangspunkt, enn en grundig og objektiv analyse av aktuelle alternativer.

Både Heimdal 2 og en videre utbygging på Brattøra kunne med litt velvilje og nytenkning blitt langt bedre alternativer enn det Jernbaneverket hittil har presentert (se pkt. 3.2).

Spørsmålet hvor godsterminalen i Trondheim skal ligge er et viktig spørsmål. Det er derfor også viktig at svaret er et resultat av en grundig prosess der alle sider ved de aktuelle alternativer kommer frem.

Forslaget til konsekvensutredning bærer også preg av å ta lite hensyn til hvilke muligheter som ligger i godstrafikken fra bane til båt. Mye tyder på at Trondheim havn har et stort potensiale som havn for den av våre naboland i øst, planlagte og etterlengtede Atlanterhavsbanen.

Når det gjelder valg av lokalisering, kunne Heimdal-alternativet like godt hett Heggstadmoen. Denne har fått en betegnelse som dekker en hel bydel. Leangen-alternativet har fortsatt store konsekvenser for hele bydelen Lade/Leangen/Strindheim/Rotvoll, men har fått den snevre betegnelsen Leangen som for oss synes å være misvisende.

Til tross for at utredningsprogrammet har et svært mangelfullt utgangspunkt, har det også mye bra. Vi vil derfor kun kommentere de punktene der vi mener det er mangler i selve programmet.

Uttalelse til konsekvensutredningens innhold:

1.1 Målsetting

Er det et mål å utvikle eksisterende godsterminal på Brattøra? Hvem er det som har satt opp dette målet? Vi er ikke enige i at det i utgangspunktet er et mål at Brattøra skal utvikles, og at dette alternativet ikke konsekvensutredes (se punkt 3.2).

1.2 Rammebetingelser

Andre avsnitt:

Her bør det legges til under: Valg av planleggingshorisont; «fremtidig kunde grunnlag», og i setningen prognoser for utvikling av godstrafikken i kombinasjon jernbane/båt og jernbane/båt.

I Miljøverndepartementets veileder til konsekvensutredninger, 1994, står det i kapittel 11, pkt. 1.1.3 at «forholdet til gjeldende planer skal beskrives. Dette gjelder kommuneplaner, kommunedeplaner, reguleringsplaner, midlertidige reguleringsbestemmelser, fylkeskommunale planer, verneplaner». Videre står det i samme avsnitt at: «Dersom det foregår planarbeid, eller fastlagte politiske mål som berører det aktuelle området, skal dette komme fram i konsekvensutredningen».

3.2 Utredningsalternativer

Vi ber om at også Heimdal 2 og en videreutvikling av Brattøra konsekvensutredes! Når Jernbaneverket nå bare vil konsekvensutrede to alternative lokaliseringer, Leangen II og det gamle Heimdal I, blir de andre vurderte alternativer ganske enkelt forkastet på et temmelig tynt grunnlag. Hvor grundige er disse «samfunnsøkonomiske» analysene som i forslaget til utredningsprogram allerede konkluderer med at noen alternativer er lønnsomme mens andre ikke er lønnsomme? Trondheim bystyre vedtok i vår at NSB/Jernbaneverket skulle konsekvensutrede Brattøra også, i tillegg til Heimdal og Leangen/Rotvoll.

Heimdal 2

Hvorfor har f.eks. ikke Jernbaneverket samarbeidet med Vegvesenet når det gjelder foreslått ny trase i Heimdal 2 alternativet (Det er jo så godt samarbeid når det gjelder E6-øst)? Her kunne den omstridte E6 forbi Melhus fått en samordnet plan med ny jernbane, -i tunnel fra Melhus kirke. Her foreligger det flere konkrete forslag til traseer som Jernbaneverket burde tatt fatt i for å kunne forbedre det samfunnsøkonomiske regnskapet. Det kan dessverre virke som om Jernbaneverkets planleggere ikke er særlig interessert i å finne brukbare løsninger på denne siden av byen.

Brattøra - videreutviklet

Kanskje det beste alternativet kan vise seg å være en videre utbygging av Brattøra til en gjennomkjøringsterminal.

-Det meste er her fra før, og det vil føre til svært små miljømessige konsekvenser. Med Nordtangenten som tilførselsveg slipper man også tungtrafikk gjennom sentrum.

-Lengden skulle også holde, hvis det bare ble laget en ny jernbanebru over Nidelva, parallelt med den gamle, slik at man fikk de gjennomkjøringsmuligheter man ønsker seg.

-Ny kjent teknologi reduserer også behovet for at bredden på et terminalområde, noe som burde tale til fordel også for et videreutviklet alternativ på Brattøra.

5.2 Fremstilling av konsekvensene

Her nevnes at «Metodene som brukes for å beskrive ulike konsekvenser skal være allment anerkjente og faglig etterprøvbare. Konsekvensene er dels prissatte og dels ikke-prissatte. De prissatte inngår i beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.»

Vi spør, Hva skjer med de ikke-prissatte konsekvensene? Hvordan vil de bli vurdert/vektet? Konsekvensutredningen må også kunne si noe om hvordan de «ikke-prissatte» konsekvensene skal kunne vurderes opp imot de prissatte.

6.2 Visuelt miljø og rekreasjon

I siste avsnitt står det at: «Konsekvensene for en sammenhengende grønnsstruktur skal vurderes på bydelsnivå».

Dette holder ikke! En sammenhengende grønnsstruktur har konsekvenser for hele byen, og må derfor i tillegg kunne vurderes i sammenheng med byutviklingsmuligheter (se pkt. 6.8) Jf. Melding om GRØNNPLAN, Byplankomitet Trondheim kommune, rapport nr. BU 95/01.

6.4 Støy og vibrasjoner

Her står det ingenting om undersøkelser av grunnforholdene ved de alternative terminalområdene. Det finner vi noe merkelig all den tid vi vet at store deler av Trondheim (bl.a. Lade/Leangen) befinner seg på store mektigheter leire av svært ulik karakter. En skulle tro at det ville få konsekvenser for kostnadene ved en godsterminal dersom området hvor den skal bygges viser seg å bestå av kvikkleire. Med de erfaringer man har gjort seg lenger syd i landet, håper vi at de geologiske forhold denne gang blir vurdert nøye, på forhånd.

7.1. Målevaluering

- Under første punkt skal det vel i tillegg til «bilbane» også stå: *båttbane*.
- Under andre punkt står det at godsterminalen må tilpasses byutviklingen i Trondheim. Vi ber om at det tilføyes: "og ta hensyn til kommunens planer for lokalisering av industriområder".
- Under sjette punkt står det: «Godsterminalen skal ikke ødelegge, men tilpasse seg nasjonalt verneverdige landskap, naturmiljø og/eller kulturmiljø som den berører». Dette er nok et tydelig signal på at godsterminalen er forutbestemt å ligge på Leangen/Rotvoll. «Godsterminalen skal tilpasse seg nasjonalt verneverdige landskap»(sic!). Vi mener at det istedet skal stå:
«Godsterminalen skal ikke berøre nasjonalt verneverdige landskap, naturmiljø..... osv».
- Under åttende punkt er det viktig å gjøre oppmerksom på følgende premisser for konsekvensutredninger. Jf. MDs Veileder til Konsekvensutredninger(ref. over) kap.1.1. at «Tvilen skal komme miljøet til gode».

7.2. Samfunnsøkonomi

Samfunnsøkonomi er ikke lik bedriftsøkonomi. Hittil er Jernbaneverkets og NSBs bedriftsøkonomiske vurderinger blitt fremstilt som samfunnsøkonomi. Vi håper konsekvensutredningen benytter et bredere samfunnsøkonomisk begreppsapparat.

Rotvolls Venner, Trondheim 1.12.1997

Tor Bollingmo Frode Frydenlund Jaap Gorter Nina Wang Høiem

Arne Gravanes Øyvinn Sæther Kirsti Ulvestad Paal Østerlie

for styret
Øyvinn Sæther

Jernbaneverket,
Hovedkontoret
0048 OSLO

Statbillett
JERNBAANEVERKET
15 DES. 1997
Sak/Doknr. 462/126
Arkivbet. I 2224

Deres ref.

Deres brev av

Vår ref.

TH

Dato

12. desember 1997

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM UTTALELSE TIL FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING

Vi viser til brev og oversendt materiale.

Statoils forskningssenter sender med dette over uttalelse til forslag til program for konsekvensutredning av ny godsterminal i Trondheim. Uttalelsen følger vedlagt. Av denne uttalelsen vil Statoils Forskningssenter framheve følgende:

- Jernbaneverket bør lage en fullstendig konsekvensanalyse av alternativene Heimdal 2, Gjennomkjøringsterminal og Leangen 3 med skiftesporområde i fjell.
- Det bør legges vekt på å utrede de byplanmessige konsekvensene av lokaliseringene og spesielt vise til arealer for næringsutvikling i tilknytning til godsterminalen.
- Jernbaneverket må legge et langsiktig utviklingsperspektiv til grunn for sin planlegging og konsekvensutredning av ny godsterminal. En planleggingshorisont i år 2010, er et altfor kort tidsperspektiv.
- Det må legges vesentlig vekt på støyprobemene, og tiltakshaver må belyse hvilke konsekvenser rystelser og vibrasjoner som følger av godsterminalen kan få for Statoils forskningsvirksomhet.
- Jernbaneverket må utrede en fullverdig godsterminal på Brattøra, der en også tar hensyn til mulig utflytting av virksomheter og til innføring av ny teknologi som er mer arealeffektiv.
- De visuelle konsekvensene for omgivelsene må dokumenteres godt gjennom perspektivskisser og 3D-modeller.

25
STATOIL 1997 3/97

Postadresse:
Fossumbak
7005 TRONDHEIM, NORGE

Besøksadresse:
Arlingtvedtveien 10

Telefon 73 56 40 11
Telefax 73 56 72 86
Telex: 55278 stald n
Telegram

Hovedkontor: 4035 Stavanger
Foretaksansvarlig:
NO 923 609 016 MVA

- Det må legges vekt på at konsekvensutredningen får en balansert framstilling der de ulike konsekvenser blir grundig dokumentert. Det er viktig å unngå at utredningens konsekvenser blir vektet slik at beslutningstakere blir invitert til en uheldig suboptimalisering på en avgrenset transportsektor.

Med hilsen
for Den norske stats oljeselskap a.s.


Torger Heland
ass dir.

Kopi: Ann-Magrit Harkjerr,
Trondheim Kommune,
avd. Byutvikling,
7005 Trondheim

Postadresse:

Besøksadresse:

Telefon:
Telefax:
Telex:

Telegram: Statoil

Hovedkontor:
Organisasjonsnummer:

25
STATOIL 1997 3/97

Ny godsterminal i Trondheim

Forslag til program for konsekvensutredning i henhold til reglene i plan- og bygningsloven

Uttalelse fra Statoils forskingssenter

Konklusjon

Statoils forskingssenter har fått tilsendt forslag til program for konsekvensutredning i samsvar med reglene i plan- og bygningsloven. Tidligere har Statoil uttalt seg til NSBs melding om tiltak Ny godsterminal i Trondheim. I denne uttalelsen konkluderte Statoils forskingssenter med at det foreliggende materialet ikke var et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag og at en fullstendig konsekvensutredning også av alternative lokaliseringer burde foretas før beslutning fattes.

Statoils forskingssenter er glad for at tiltakshaver har konkludert med at det skal utarbeides en fullstendig konsekvensutredning. Statoil beklager at Jernbaneverket ikke har utredet flere alternative lokaliseringer slik vi bad om, men bare har begrenset seg til å lage varianter med utgangspunkt i de 2 alternativene som ble foreslått i meldingen om tiltak, Heimdal og Leangen. Imidlertid synes de variantene som er vist med en gjennomkjøringsterminal på Heimdal og et skiftesporområde i fjell ved Leangen å være betydelige forbedringer i forhold til opprinnelige planer. Det er derfor uheldig at Jernbaneverket har forkastet disse løsningene i stedet for å la de bli gjenstand for en fullstendig konsekvensutredning.

Bare ved at ulike alternativer blir belyst, kan beslutningstakere bli stilt overfor et reelt valg i sin beslutning. Slik som dette utredningsarbeidet blir lagt opp, blir de alternativene som reelt kunne bety en vesentlig forbedring av beslutningsgrunnlaget unnlatt konsekvensvurdering. Det må bli opp til folkevalgte beslutningstakere å avgjøre om andre jernbaneprosjekter er mer samfunnsnyttige på grunnlag av Jernbaneverkets utredninger.

Statoil vil derfor kreve at Jernbaneverket utarbeider en fullstendig konsekvensutredning som også omfatter konsekvensene av disse nye alternativene. Selv om Jernbaneverket ikke finner de transportøkonomisk optimale, er det viktig å få belyst flere sider ved disse alternativene, slik at de politiske beslutningsmyndigheter får et best mulig beslutningsgrunnlag.

I vår kommentar til programmet ber vi om at Jernbaneverket i konsekvensutredningen også belyser hvordan de tenker seg at eventuelle industrietableringer som følger av en godsterminaletablering kan bli ivarettet i Leangen-området, og om området Lade-Leangen – Rotvoll egnert seg for en slik industriutvikling. I denne sammenheng må en belyse eksisterende virksomheters langsiktige ekspansjonsmuligheter. Etableringen må også sees i sammenheng med Statoils eget behov for ekspansjon.

Kommentarer til konsekvensutredningens innhold.

1. Målsetting og rammebetingelser for ny godsterminal i Trondheim

1.1 Målsetting

Det er viktig at behovet for å utvikle eksisterende godsterminal på Brattøra blir tilstrekkelig utredet. Det er ved flere anledninger stilt spørsmål ved om det er teknisk og økonomisk mulig å bygge en fullverdig godsterminal på Brattøra. Jernbaneverket hevder i noen sammenhenger (kfr. beskrivelse av Leangen-alternativet) at framtidig teknologi gir muligheter for å håndtere samme godsmengde på langt mindre areal enn i dag. Konsekvensutredningen bør derfor vurdere en fullstendig utbygging av Brattøra, også sett i sammenheng med utflytting av virksomheter til Marienborg.

1.2 Rammebetingelser

I vår kommentar til meldingen, mai 1996, påpekte vi den mangelfulle vurderingen av godsterminals lokalisering i forhold til kommuneplanens forutsetninger når det gjelder framtidig byutviklingsmønster. Hvilke muligheter som finnes for utbygging av ny næringsvirksomhet i tilknytning til godsterminalen ble ikke belyst. Dette er en viktig rammeforutsetning i lokaliseringsspørsmålet som vi forutsetter at Jernbaneverket vil legge større vekt på i konsekvensutredningen.

Lokaliseringen av godsterminalen vil bli førende for arealbruken og byplanmønsteret. Det er derfor viktig i denne lokaliseringssaken at utbygging av godsterminalen sees i sammenheng med arealbruksutviklingen og transportmønsteret i kommunen.

2. Beskrivelse av terminalen

2.1 Funksjonskrav og arealbehov

Terminalalternativene skal beskrives med hensyn til arealbehov, utforming og funksjon, slik at det er mulig for alle som blir berørt å vurdere konsekvensene for sine interesser. Slik som alternativene ble presentert i meldingen og i vedlegg til utredningsprogrammet, er plantegningene så grove at det er vanskelig å lese arealbrukskonsekvensene ut fra plankartet.

Det er viktig at det i konsekvensutredningen, eller i supplerende materiale, blir presentert mer detaljerte planer, gjerne med perspektivskisser eller 3D-modeller som beskriver de visuelle konsekvensene av terminalen.

2.2 Et dogn på terminalen

(Ingen kommentarer)

2.3 Dimensjonerende aktiviteter

Valg av planleggingshorisont vil være en viktig faktor som vi håper blir grundig vurdert i denne sammenhengen. I meldingen la Jernbaneverket til grunn en planleggingshorisont i år 2025. Men hensyn til dimensjonering av Leangen 2 er denne planleggingshorisontene redusert til år 2010. Å redusere planleggingshorisonten fordi en ikke makter å vise til ekspansjonsareal utover år 2010, er en måte å omgå problemer på som ikke vekker tillit til planleggerne.

Godsterminalen vil være styrende for arealbruk, lokaliseringsmønster og transportmønster i kommunen i framtida og det er derfor nødvendig å ha et langsiktig perspektiv på en slik etablering. Å operere med en lang planleggingshorisont som dimensjoneringsgrunnlag, er derfor viktig.

De dimensjonerende forutsetningene må komme tydelig fram. Aktivitetsnivået som legges til grunn for utredningen av ulike konsekvenser må ta tilstrekkelig høyde for framtidig ekspansjon og bygge på de samme rammeforutsetningene for alle alternativene.

3. Lokaliseringalternativene.

3.1 Vurderte alternativer

3.2 Utredningsalternativer

Trass i den store motstand som alternativet på Leangen møtte i forbindelse med Meldingen om tiltak, mars 1996, velger likevel Jernbaneverket å gå videre med dette alternativet. Det alternativet som nå presenteres, er i hovedsak det samme som ble presentert i meldingen med unntak av at arealbehovet er noe redusert ved at planleggingshorisonten er forkortet. Dette har medført at arealinngrepet på Rotvoll er betydelig redusert. Dersom dette i realiteten innebærer et 1. byggetrinn, er ikke dette særlig beroligende.

Det vil være viktig i konsekvensutredningen å få grundig belyst flere av de alternativene som er blitt vurdert og forkastet. Det gjelder spesielt Leangen 3 med skiftesporområde inne i fjell langs Stavne – Leangenbanen og Heimdal 2 med en gjennomkjøringsterminal som forutsetter omlegging av Dovrebanen fra Heimdal til Melhus.

Den viktigste innvendingen mot Heimdal-alternativet i meldingen var at dette er en sekketerminal som ga dårlig effektivitet og økonomi. Jernbaneverket utredet sommeren 1996 et alternativ med en omlegging av sporet fra Melhus sentrum til Heimdal slik at det ble etablert en gjennomkjøringsterminal. Alternativet er imidlertid forkastet på grunn av for høge kostnader.

Siden dette alternativet synes å være gunstig både i et byplanperspektiv, ut fra miljøhensyn og ut fra trafikkmessige hensyn, ikke minst sett i et langsiktig perspektiv er det meget uheldig at dette alternativet ikke blir utredet videre. Alternativet må utredes som et reelt beslutningsgrunnlag. I den forbindelse vil det også være

25

STATOIL

interessant å se om en omlegging av jernbanespooret også vil ha en positiv effekt for persontrafikken da en slik forbedring av linjeføringen vil kunne bidra til en bedring av hastighet og komfort. Heimdal 2 – alternativet må utredes videre der en også ser det i sammenheng med hvilke gevinster dette kan få for persontrafikken på strekningen Steinkjer – Melhus, samt forholdet til ny E6.

Alternativet Leangen 3 med deler av terminalen inne i fjell langs Stavne – Leangenbanen er også forkastet av sikkerhetsmessige og økonomiske hensyn og vil ikke bli gjenstand for en videre utredning eller konsekvensvurdering. Dette alternativet reduserer mange av ulempene i forhold til hovedalternativet på Leangen, med redusert arealbehov ved Dalen Hageby og ved Dronning Mauds Minne og reduserte støybelastninger.

Statoil mener at en godsterminal bør ligge på Heimdal både ut fra miljømessige og byplanmessige vurderinger. Likevel bør en utrede nærmere alle de alternativene som kan bidra til å redusere ulempene ved en lokalisering på Leangen ikke minst fordi Jernbaneverket anbefaler en utbygging i dette området.

Det er uklart hva som skal beskrives som referansealternativet Brattøra. Dette blir beskrevet som dagens terminal med bare nødvendige moderniserings- og vedlikeholdstiltak. Utbygging av en fullverdig godsterminal på Brattøra blir ikke utredet i denne sammenhengen. Dette framhevet vi også som en svakhet ved meldingen, og forventer at Jernbaneverket vurderer en full utbygging av Brattøra-alternativet (Jfr. pkt. 1. Målsetting)

4. Eksisterende situasjon i utredningsområdene

Av kartmaterialet går det ikke fram hvilke avgrensinger som er gjort av utredningsområdene. Vi går imidlertid ut fra at utredningsområdene omfatter de områder som blir berørt av tiltaket med hensyn til arealbruk, støy, visuelle og trafikale forhold. Dette influensområdet er således vesentlig større enn det området som blir berørt med hensyn til arealbruk.

I Statoils uttalelse til meldingen ble det framhevet at en av grunnene til at Statoil etablerte sitt forskningscenter på Rotvoll var at det i uttalelser fra kommunen og fylkeskommunen i forbindelse med salget av Rotvoll-eiendommen til Statoil, ble framhevet at dette område skulle utvikles til et område for avansert tjenesteyting med spesiell tanke på tjenesteytende bedrifter knyttet til oljevirksomheten. Det skulle også være virksomheter som kunne la seg integrere i det vakre kulturlandskapet i Østområdene. Slike kommuneplanforutsetninger er også i tråd med intensjonene om å utvikle Trondheim som Teknologihovedstaden.

Det er nødvendig at Jernbaneverket i sin gjennomgang av kommuneplanen også får fram disse grunnleggende byplanforutsetningene og utreder konsekvenser i forhold til disse. Her vil det også være nødvendig å utrede hvilke aktiviteter en godsterminal vil generere og hvilke konsekvenser dette vil ha. I Leangen-området er det i dag meget begrensede arealer til utbygging av næringsvirksomhet. Dette vil medføre et sterkt utbyggingspress på de grønne arealene i området, i tillegg til at vi registrerer begrensninger i Statoils utbyggingsmuligheter.

25

STATOIL

5. Beskrivelse av utredningsalternativene

Utredningsalternativene skal beskrives med nødvendige tegninger og fotografier og konsekvensene skal dokumenteres bl.a. tilpasning til landskap. Det er nødvendig at de visuelle konsekvensene blir dokumentert så grundig som mulig, gjerne med 3D-modeller slik at også de estetiske konsekvensen blir grundig dokumentert.

Det er også viktig at konsekvensutredningene er faglig etterprøvbare. Dette var en vesentlig innvending Statoil hadde mot meldingen.

6. Konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn

6.1 Verneverdig kulturmiljø, kulturminner og kulturlandskap

6.2 Visuelt miljø og rekreasjon

Ut fra beskrivelsen i programmet, synes konsekvenser for kulturmiljøet på Rotvoll å kunne bli beskrevet på en grundig måte både med hensyn til konsekvenser for

- kulturmiljøet og kulturlandskapet
- landskapsbildet
- grønstrukturen

Når det gjelder konsekvenser for det visuelle miljøet er det viktig at disse blir grundig dokumentert gjennom perspektivskisser og 3D-modeller.

6.3 Trafikkbelastning og trafiksikkerhet

Når det gjelder trafikkbelastning og trafiksikkerhet, ble det punktet meget overfladisk beskrevet i meldingen. Vi forutsetter at dette blir grundigere behandlet i konsekvensutredningen og hvilke konsekvenser økte trafikkbelastninger vil for virksomheter i området.

6.4 Støy og vibrasjoner

Utredningen skal beskrive konsekvenser i forhold til SFTs grenseverdier. Statoil bruker i sin forskningsvirksomhet ei rekke meget følsomme instrumenter. Mange av disse instrumentene er spesielt følsomme overfor vibrasjoner. Det er derfor viktig at dette forholdet blir belyst i konsekvensutredningen. Vi forutsetter derfor at tiltakshaver etablerer kontakt med Statoils forskingssenter for å få fram nødvendige grunnlagsdata for en slik vurdering.

6.5 Forurensende utslipp av gasser og støv

6.6 Trivsel og helse

(Ingen kommentar)

STATOIL 1972 1987

6.7 Areal, bebyggelse og næringsliv.

Som vi har påpekt tidligere, vil en ny godsterminal kunne påvirke lokaliseringen av den delen av næringslivet som etter spør jernbanebaserte transportløsninger. Konsekvenser av dette må ikke bare beskrives ut fra tilgjengelig arealer, men også legge vekt på hvilke konsekvenser dette vil kunne ha for kommunens byutviklingsmønstre og for det miljøet knyttet til tjenesteyting, utdanning og forskning som er etablert i Leangen – området.

Det er viktig i denne sammenhengen å se på konsekvensene av godsterminalen innenfor et langsiktig perspektiv der godsterminalen vil generere trafikkrelaterte aktiviteter som kan ha fordeler av en lokalisering i nærheten av terminalen. Dette gjelder industri- og lagervirksomhet og varehus. Det må være en forutsetning for godsterminallokaliseringen at den blir etablert i et område hvor den kan generere slik virksomhet i sin nærhet. Det må derfor dokumenteres at det er tilstrekkelige arealer i tilknytning til de aktuelle lokaliseringsalternativene.

6.8 By- og bydelsutvikling

Her er det et forholdsvis snevert perspektiv på byutviklingen som beskrives. I denne sammenhengen er det viktig å få fram hvilke byutviklingsmønstre de ulike lokaliseringsalternativene vil kunne stimulere til utvikling av.

- Hva med industriutviklingen på Heimdal om Leangen- alternativet etableres?
- Hva med utviklingen av tjenesteyting og utvikling av utdanningsinstitusjoner og forsknings- og utviklingsmiljøer i Leangen-området om Leangen- alternativet velges?
- Egner miljøet på Lade seg for den type industriutvikling som følger med godsterminaletableringen?
- Hvilke konsekvenser vil økt trafikkbelastning som følger av etableringen, medføre for bydelsutviklingen?.

6.9 Transportarbeid

I denne sammenhengen påpekte vi at det er viktig å se dette i et utviklingsperspektiv, og ikke bare i forhold til dagens kunde- og transportmønstre. Kommuneplanen forutsetter at Heimdalsområdet med Heggstadmoen og Lauvåsmyra skal utvikles som byens viktigste næringsområde for produksjonsrettet virksomhet. Jernbaneverket bør derfor utrede hvilke konsekvenser en utbygging på Leangen vil få for det samla transportarbeidet dersom hovedtyngden av næringsutviklingen skjer på Heimdal, slik som kommuneplanen forutsetter.

6.10 Anleggsperioden

(Ingen kommentar.)

STATOIL 1972 1987

7. Samlet vurdering

7.1 Målevaluering

I programmet blir det slått fast viktige mål i samband med lokalisering av godsterminalen. Det synes som de viktigste målene er formulert. Det er imidlertid alltid et spørsmål om hvordan ulike mål skal tolkes og vektlegges.

Det er formulert som et viktig mål at lokaliseringen skal tilpasses byutviklingen i Trondheim og at den skal bidra til en mer samordnet areal- og transportbruk i Trondheim. Her forutsetter vi at Jernbaneverket vil legge vesentlig vekt på de forutsetningene som ligger i kommuneplanen og uttreder konsekvensene ved avvik i forhold til disse.

God samfunnsøkonomi og effektiv ressursbruk i transportsektorene er naturlig nok formulert som et viktig mål. Det er viktig i forbindelse med en slik lokalisering at man har et langsiktig perspektiv for å unngå kostbare feilinvestering på lengre sikt. Særlig gjelder dette infrastrukturinvesteringer. Her er det viktig å se flere transportsektorer og samfunnssektorer i sammenheng, slik at en unngår uheldig suboptimalisering på en avgrenset transportsektor.

7.2 Samfunnsøkonomi

Samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk lønnsomhet er gjentatt som et viktig punkt under en samlet vurdering på linje med målevaluering og sammenstilling av konsekvenser. En er ikke uenig i at samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk lønnsomhet er viktige mål for en virksomhet. En må i denne sammenheng være klar over at en skal sammenstille oppfyllelse av disse målene med andre mål som ikke like lett lar seg kvantifiserbare. Dette er et problematisk side ved bruk av konsekvensutredninger.

Det er viktig at en i disposisjonen ikke vektlegger noen samfunns mål sterkere enn andre. Samfunnsøkonomi bør derfor behandles på linje med andre konsekvenser under sammenstilling av konsekvenser og ikke som et eget punkt under 7. Samlet vurdering.

7.3 Sammenstilling av konsekvenser

(Se over)

JERNBANEVERKET	Innutt
16 DES. 1997	
Sak/Doknr. 917/12655	
Arkivbet 1 F32.4	

25

STATOIL AS
Postboks 48
0403 Oslo

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0015 Oslo

Trondheim 12.12.97

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM KONSEKVENSUUTREDNING

Trondheims Arealsekong er et av Trondheims Areal- og Byggingsselskaps
Budsjetten er som tidligere år, med et tillegg på 100 millioner kroner, med
Trondheims Arealsekong som er et av både form og byggingsselskaps.

Siden for Trondheims Arealsekong er kjent med at nasjonale i Trondheims og Trondheims
Budsjetten viser at planer som foreligger for av gods terminal på Trondheims kan bli
fjernet av konsekvenser for Trondheims Arealsekong.

Ettersom til utredning både fra de nasjonale i Trondheims og Trondheims Arealsekong
konsekvenser i egne sendinger.

Siden for Trondheims Arealsekong er kjent med at nasjonale i Trondheims og Trondheims
Budsjetten viser at planer som foreligger for av gods terminal på Trondheims kan bli
fjernet av konsekvenser for Trondheims Arealsekong.

Ettersom til utredning både fra de nasjonale i Trondheims og Trondheims Arealsekong
konsekvenser i egne sendinger.

25

STATOIL AS 1997

Bjørn Gunnar

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

JERNBANEVERKET	innbitt
16 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/12655	
Arkivbet. 732.4	

26

As 14.12.97


Ny godsterminal i Trondheim

- merknader til utredningsprogrammet

Vi har registrert at Jernbaneverket Region Nord har lagt ut forslag til program for konsekvensutredning til offentlig ettersyn. Vi har ingen spesielle merknader til dette, men ønsker kun å si at vi fortsatt vil være orientert om saksgangen og få oversendt nødvendig materiale etterhvert som det foreligger.

Vi ønsker Jernbaneverket lykke til i det videre arbeidet og håper på en positiv og god dialog, samtidig som vi håper at arbeidet med planleggingen av en ny godsterminal i Trondheim vil gå så raskt som mulig.

Med vennlig hilsen


Hans Petter Kristoffersen
leder

Landsutvalget for jernbane (LFJ) er en demokratisk medlemsorganisasjon som på idealistisk og partipolitisk uavhengig basis jobber for at jernbanen skal ta over en langt større del av totaltrafikken. LFJ arbeider bl a for:

- generell bedre rammevilkår for jernbanedrift
- økte investeringer i jernbanens infrastruktur
- rask oppgradering av jernbanens totale tilbud for både person- og godstrafikk

Dette er nødvendig for å redusere skadevirkningene fra andre transportmidler, for derved å skape et bedre totalmiljø.

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Høringsuttalelse til ny godsterminal i Trondheim.

Det er mange hensyn som må tas når framtidig plassering av godsterminal for Trondheim skal avgjøres.

Hensynet til miljø og eksisterende bystruktur er svært viktige elementer i en slik vurdering.

Samtidig må en kunne bygge ut en framtidstrettet rasjonell aktivitet.

Det er med overraskelse vi ser at Jernbaneverket allerede nå har konkludert med at en framtidig terminal bør ligge på Leangen. Man ønsker å presse dette anlegget ned i et byområde, og overser de miljømessige konsekvensene dette har for lokalmiljøet, og for hele Trondheim øst.

Samtidig ser det ut som om Jernbaneverket er helt blokkert for å se mulighetene for en utbygging og modernisering av eksisterende anlegg på Brattøra.

På Brattøra får vi ikke noen nye miljøkonflikter. Det er ingen boligområder som blir berørt.

På Brattøra vil godsterminalen fortsatt ha nærkontakt med havna, for en rasjonell godshåndtering fra jernbane til båt.

På Brattøra får vi sikret gode tilførselsveier gjennom den planlagte nordtangenten og framtidig E6 øst.

På Brattøra er det fullt mulig å realisere en gjennomkjøringsterminal, ved at det bygges ny bru over Nidelva i øst, og ny bru over kanalen ved Ila i vest.

Et eventuelt plassproblem i bredden på Brattøra vil relativt enkelt la seg utbedre ved ytterligere utfyllinger i sjøen.

Til slutt vil vi stille et spørsmålsteget ved om jernbanens økonomiske utredninger kan overføres og betraktes som det samfunnsøkonomisk mest riktige. Her bør uavhengige instanser inn, og vurdere hva som er mest riktig for samfunnet som helhet.

27

JERNBANEVERKET	innbitt
16 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/12655	
Arkivbet. 732.4	

Sirinda Landbrukslag
V/Nils Erling Viken
Bjørkmyr
7036 Trondheim
12 desember 1997

HØRINGSUTALELSE TIL UTREDNINGSPROGRAM FOR NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM

Vi takker for oversendt plan og for god informasjon angående saken.

Vi kan stille oss bak kravet om ny godsterminal i Trondheim. Og er svært positive til en økning i godstransport på bane, isteden for på vei, da dette vil føre til en reduksjon av klimagasser.

Meldingen som nå foreligger er ifølge vårt syn svært lik den foregående melding, som ble presentert juli 96. Og lik den preges denne meldingen, også av en nokså entydig fokusering på Leangen/ Rotvollområdet.

Alternativene :

I forrige rapport kom det klart frem at NSB ønsket en gjennomkjøringssterminal, derfor finner vi det merkelig at Jernbaneverket fremdeles sender med alternativer som viser terminal-løsninger av en annen type enn det de selv ønsker.

I følge NSBs forrige melding om ny godsterminal i Trondheim, så trenger en godsterminal minst 300 dekar i grunnareal. Hvorfor presenteres så alle alternativene med lavere arealbehov enn 300 dekar? Det må dermed tas med eventuelle utvidelsesmuligheter og hvilke konsekvenser dette kan få i utredningen.

Trondheim er en havneby. Gitt dette, finner vi det merkelig at Jernbaneverket ikke har tatt med skipstransporten i sine beregninger.

I følge Harald Minken, fra Transport økonomisk institutt, er N/K analyser ikke til å stole på. Han anbefaler å stole på andre vurderinger, som f.eks. abstrakte verdier som kulturlandskapets egenverdi, eventuelle andre utbygginger som følge av etableringen, o.l.

Brattøra 0

Brattøra alternativet er presentert som alternativ som skal opprettholde tilstanden slike den er i dag. Vi hadde helst sett en utredning av hvilke muligheter for vekst som ligger i Brattøra-området, da dette kan åpne for en mulig arealbesparelse.

Heimdals-alternativene

I det interne dokumentet, i forkant av melding om ny godsterminal i Trondheim, var Heimdals I alternativet presentert med en positiv N/K verdi, dette endret seg til en negativ verdi i den plan som ble lagt frem for offentlig gjennomsyn. Dette fenomenet har heldigvis ikke inntruffet denne gangen, men vi undrer oss over at alternativ 2 mangler N/K tall, og kun er presentert som økonomisk ulønnsomt.

Under alternativ 2 sitt punkt om økonomi, står det oppført at det er behov for 680 millioner kroner til omlegging av Dovrebanen. Da banestrekket til Dovrebanen snarlig skal oppjusteres, burde vel dette være en glimrende anledning til å samkjøre to prosjekter.

Det er ingen tvil om at en lokalisering av godsterminalen på Heimdals vil føre til en økning i støy og veitrafikk, men samlokaliseringen mellom godsterminal og Linjegods vil føre til trafikkbesparelser i et større perspektiv.

Forrige gang godsterminal ble presentert, ble Leangen alternativet presenter sammen med Nordtangenten og butyvikling på Brattøra-området. Dette viste at det bør være muligheter for et samarbeid mellom flere instanser. Vi ser for oss at NSB vurderer muligheten for et samarbeid med Veivesenet i forbindelse med utbygging på Heimdals. Da det burde være muligheter for samkjøring mellom E6 Melhus og en eventuell godsterminal på Heimdals. Det må derfor utredes hvorvidt Heimdals 2 og bygging av ny E6 kan samkjøres.

Leangen alternativene

Når det gjelder Leangen I alternativet, fremholder vi de synspunkter, som vi fremholdt ved forrige presentasjon. Betydningen for disse må utredes nøye i den videre prosessen:

- Terminalen vil ødelegge mesteparten av Trondheimsregionens mest verneverdige kulturlandskap, og føre til utbyggingspress på resten av området.
- Terminalen vil kunne forstyrre fuglelivet i Leangenbukta.
- Terminalen vil forringe eller ødelegge et av Trondheims flotteste rekreasjonsområder.
- Terminalen vil føre til riving av en vernet bygning.
- Terminalen vil føre til nedbygging av førsteklassens landbruksjord.
- Terminalen vil føre til økt støy både i fritilsområdene og for tusenvis av beboere og arbeidstakere.
- Terminalen vil ødelegge helheten i von Schmettows alle! Det vil bli revet trær i alleen som er viktig for helhetsinntrykket av Rotvoll.
- Terminalen vil føre til økt trailertransport mellom Leangen/Rotvoll og Linjegods på Heimdals. Dette er beregnet til ca. 60 trailere pr. dag, hvis ikke Linjegods får flytte til Leangen/Rotvoll.

JERNBANEVERKET	1111.1111
16 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/13655	
Arkivbet. 7324	

28

15.12.97

- Linjegods sier at hvis den nye godsterminal kommer på Leangen/Rotvoll, vil de kjøre en større del av sin last med trailer på strekningen Oslo-Trondheim hvis de ikke får flytte til Leangen/Rotvoll. Dette vil enten ødelegge større deler av kulturlandskapet, eller føre til dramatisk økt luftforurensing.

En stor del av disse konsekvensene vil gjelde uansett hvilket Leangen alternativ som velges. I tillegg må det nevnes at det er stor usikkerhet rundt grunnforholdene på Leangen/Rotvoll. I rapporten sies det først at grunnen består av fast til meget fast leire, så hevdes det at grunnen består av faste masser som leder vibrasjoner dårlig. Vi mener at Jernbaneverket burde ha lært av utbyggingen av Gardemobanen, at man bør ha grunnforholdene klarere for seg før byggestart.

Vi mener også at Jernbaneverket bør vurdere hvordan Leangen/Stavne tunnelen vil påvirkes av økt transportgjennomgang.

En av hovedargumentene for utbygging på Leangen er andelen av kunder i området, men Jernbaneverket kan vel ikke mene at en 50% økning i banetransport som ligger til grunn for godsterminalutbyggingen, skal komme fra de bedrifter som er allerede etablert på Lade. Det er vel da mer nærliggende å tro at Heimdals-området vil være det området som vil få størst vekst og behov for banetransport.

Som en avslutning vil vi nevne at vi ikke vil akseptere noen for utbygging på Rotvoll området. Så alle Leangen alternativene er uaktuelle siden de vil medføre en utbygging av et trippelspor gjennom von Schmettows alle.

KONKLUSJON

Alt i alt er det kun Heimdals alternativene som kan oppfylle de kravene vi stiller, og vi krever at Jernbaneverket utreder disse alternativene videre. Det må dessuten spesielt bli sett nærmere på muligheten for samarbeid med Veivesenet for å utrede en samkjøring mellom en ny godsterminal og ny trase for E6.

For Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag

For Natur og Ungdom Trøndelag

Arnt Nordli /s/

Vibeke Harper

Margrethe von der Lippe
Margrethe von der Lippe

JERNBANEVERKET	Intertek
16 DES, 1997	
Sak/Doknr 910/12655	
Arkivbet i 7324	

29

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 KONSEKVENSTUTREDNING - 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 saksapirene, 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 støyømfølig 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
Falkenberg gård og næringsciendom
Thonning Owesens gt 26
7044 Trondheim
Tlf: 73 53 42 93

09.mai 1996

NSB Bane, Region Nord
Pisenteret
7005 Trondheim

PROTEST MOT NY GODSTERMINAL FOR NSB PÅ LEANGEN/ROTVOLL

Undertegnede er innehaver av eiendommen Falkenberg 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 godsterminalens byggegrense. Bygningene på eiendommen ligger ca 75 m fra samme grense.

Delar 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 støytredningen 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 næringsciendommen.

2. RYSTEISER

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 majjord. 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 vakreste, og bevaringsverdige eiendommer vi har så nære bysentrum.

Direkte misvisende og forledende er landskapskissene på side 39 i planen hvor det i følge støytredningen 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

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 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 lasterammer er 150 - 200 meter. (Ikke 500 meter).

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

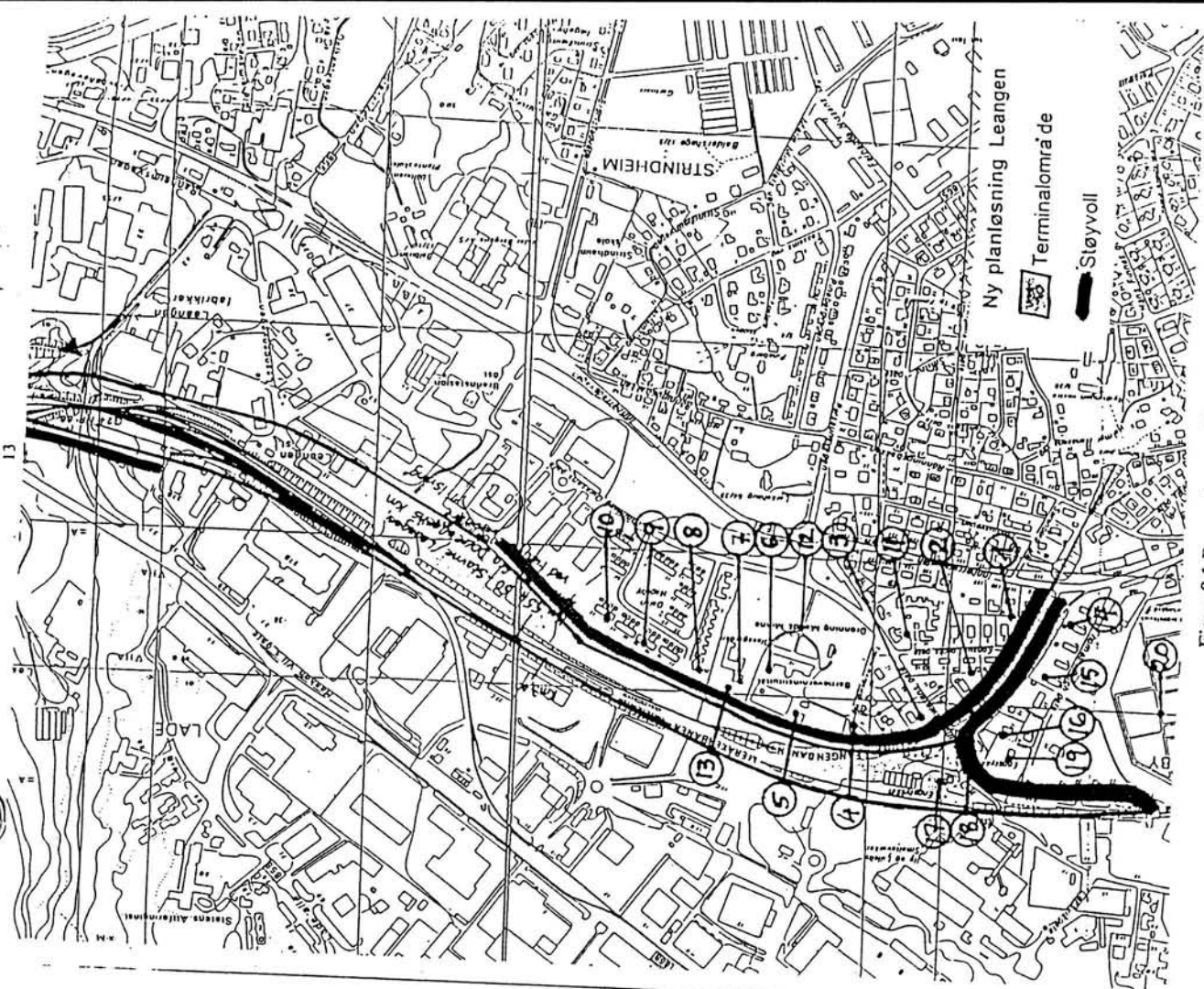
Trondheim, 1. september 1996

Margrethe von der Lippe

Kopi: Truls Gjestland, SINTEF

Diverse kommune og fylke

*P.S. Plan av eiendommen Falkenberg er
fukt som naturminne.*



Figur 8.1 Beregningspunkter

10 Oppsummering og kommentarer

10.1 Generelle kommentarer

Det er beregnet ekvivalent støynivå og maksimalt støynivå for dagens situasjon og et utbyggingsalternativ for godsterminal i Leangenområdet i Trondheim. Utgangspunktet var å gjennomføre en grovkartlegging med de grunnlagsdata som var tilgjengelige.

Beregningene er gjort på grunnlag av oppgitte trafikktaill, og en vurdering av trafikkfordelingen i framtidig situasjon. Støyberegningene er gjennomført i rimelig samsvar med gjeldende metode, men med en nødvendig omlegging og detaljering for å ta hensyn til stor geografisk spredning i støykildene og stor variasjon i skjermingsforhold mot omgivelsene.

Støynivåene fra kildene er anslagsverdier basert på tilgjengelige data. Beskrivelsen av terengform ved de støyskjermende tiltak som er lagt inn er forholdsvis grov, men med høyder så nær opp til det planlagte som mulig. Nøyaktigheten i resultatene reflekterer de nevnte forholdene. Eksakt usikkerhetsområde kan vanskelig oppgis, men et realistisk anslag for dette kan være ± 5 dB(A), spesielt for maksimalnivåer, men noe mindre for ekvivalentnivåer.

Beregnete støynivåer gjenspeiler de utgangsverdiene for støynivå som oppgis i gjeldende beregningsmetode, (1). Den støyreduksjonen som er lagt inn for framtidig lok-materiale D16/D18 for utbyggingsalternativet er beregnet etter en vurdering av de tilgjengelige støynivåspesifikasjoner for nytt materiell, som er oppgitt fra NSB. I praksis kan støynivået for dagens lok (og vogner) være noe lavere enn det som beregningsmetoden gir, på grunn av lepende teknisk utvikling. Nyere måledata presentert i et utkast til revidert beregningsmetode for jernbanestøy, (12, fig. 1 og 10), kan tolkes slik at nivåendringen for elektrisk dreivne passasjertog er ubetydelig, mens dagens godstog (elektrisk) har støynivåer som ligger 1-2 dB(A) lavere. Ingen indikasjon er gitt for tog med dieseldrift. I påvente av sikre data har vi valgt å holde oss til dataene i metoden (1).

På grunn av det relativt store beregningsomfanget i denne undersøkelsen, har vi prioritert boligområdet som omtalt i kap. 2, nærmest inntil terminalens rangeringsområde og jernbanegataene. Denne aktiviteten ligger imidlertid ca. 500 meter fra nærmeste boligområde, og støypåvirkningen fra denne delen av terminalen regnes ikke å bidra vesentlig. Vi har ikke hatt underlag for å vurdere støyforholdene fra Sløvne-Leangenbanen på sydsiden av Innherredsveien til tunnelen. Skjermingstiltakene bør minst ha samme omfang her (mot Saxenborg Allé/Rønningbakken) som på den andre siden av jernbanebrua.

Ved en utbygging vil støybildet, det vil si inntrykket av de lydene som kan høres, bli endret. Lyder som stammer fra selve godsterminalen, vil komme i tillegg til støyen fra den ordinære togtrafikken på Meråkerbanen. Den totale støybelastningen, beskrevet ved hjelp av ekvivalentnivå og maksimalnivå, vil imidlertid forbli stort sett uforandret. Hovedgrunnen til dette er de omfattende skjermingstiltakene som er innarbeidet i utbyggingsplanen.

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

TRONDHEIM AKTIVUM AS



16/8.96

NSB Bane, Region Nord
Pisenteret
7005 Trondheim

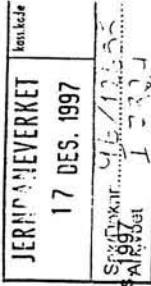
PROTEST MOT NY OG GAMMEL PLAN FOR NSB GODSTERMINAL PÅ
LEANGEN/FALKENBERG/ROTVOLL M.V.

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 område.

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

Margrethe Ender Lippe
Margrethe von der Lippe



Trondheim, 14. des 1997

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Ny godsterminal i Trondheim: Program for konsekvensutredning.

Vi viser til Jernbaneverkets forslag til program for konsekvensutredning med høringsfrist 15. des. 1997. Denne uttalelsen er sendt fra et nettverk av industri- og handelsbedrifter i Trondheim i samarbeid med berørte beboere og utdanningsinstitusjoner.

Lokalisering av en ny godsterminal er en av de største investeringene i ny infrastruktur for det neste århundret i Trondheim. Næringslivets adgang til arealer og effektive transportløsninger er avgjørende for byens utvikling som regionalt tyngdepunkt. Dette må balanseres mot hensynet til miljø, landskap og livskraftige bomiljøer slik at bysamfunnet som helhet blir styrket.

Toneangivende bedrifter i næringslivet har lagt stor vekt på Heimdal som sted for en ny godsterminal og etablert seg der i tillit til at terminalen vil komme. Området er av bystyret i Trondheim allerede regulert for og har i 30 år vært benyttet til godsterminal og industri.

Trondheim Bystyre har bedt om at Jernbaneverket lager en full konsekvensutredning som sidesitter Heimdal, Bratterø og Leangen (Sak Bnr. 145/1996). Dette må følges opp. Det foreliggende programmet for utredningen innebærer i realiteten at Jernbaneverket låser sin videre planlegging til Leangen 2. Dette understrekes av at Jernbaneverket varler at det vil utarbeide forslag til reguleringsplan for området, allerede før de samfunnsmessige konsekvensene av alle muligheter er belyst gjennom utredning.

De to skisserte alternativene for Heimdal må bli gjenstand for full konsekvensutredning slik at beslutende myndigheter kan forholde seg til reelle muligheter. Jernbaneverket må derfor stille arbeidet med reguleringsplan for Leangen i bero.

Heimdal/Heggstadmoen har de nødvendige arealer til hensiktsmessige transportløsninger, kombinert med arealer til fortsatt næringsutvikling. En godsterminal i dette området vil derfor ha rom for utvikling. Samlet sett er det tungtveiende grunner til at investeringer i en godsterminal her er fordelaktig for bysamfunnet og for utviklingen av Trondheim som regionalt kraftsenter. Alternativet Heimdal 2 representerer også en strategisk mulighet til å se transportløsningen for vel og bane i et samordnet perspektiv mellom Melhus og Trondheim.

Det er viktig at arealdisponering og anslag over fremtidige behov synliggjøres. Vi mener det heller alvorlige mangler ved Leangen 2 som lokalisering. En godsterminal i dette området vil ødelegge et livskraftig bomiljø og representerer en klar belastning for de store utdanningsinstitusjonene og næringslivet. Næringslivets utviklingsmuligheter i Lade/Leangen-området blir svekket. Løsningen berører også viktige kirkelige institusjoner.

Det er viktig at arealdisponering og anslag over fremtidige behov synliggjøres.

Hensynet til Rotvoll tilsier at en terminal i dette området ikke har utviklingspotensiale. Verre er det at selv ut fra dagens behov, vil nødvendig godstransport med bil oversteige kapasiteten på eksisterende og planlagt veinett. Leangen 2 vil være en låst løsning uten framtid.

En investering av en slik størrelse i infrastruktur må vurderes ut fra et bredere hensyn enn det som på kort sikt kan framstå som tilsynelatende lønnsomt for Jernbaneverket og NSB. Det fordrer evne og vilje til å se framidsrettet nærings- og transportutvikling som grunnleggende for bysamfunnet. Jernbaneverkets forslag til konsekvensutredning tar ikke nødvendig hensyn til Trondheims behov for å se lokalisering av godsterminalen i en større samfunnsmessig sammenheng. Planene for en godsterminal på Leangen bør derfor skrinnlegges.

Med hilsen

For Næringslivsgruppen
42 bedrifter på Lade/Leangen/Heimdal

Axel J. Nilsson

For utdanningsinstitusjonene

Klaus Andersen
Adm. sjef DMM

For beboere/Velforeningene

Frank Barkve
Dalen Hageby Vel

For Lade Menighet

Per Øverland
Form. Menighetsrådet

For Rotvolls Venner

Kirsti Ulvestad

Vedlegg: Deltakende bedrifter og institusjoner

Følgende 42 bedrifter slutter opp om uttalelsen:

AGA AS
Beach Mountain AS
Bilsentrum AS
Bombardier-Nordtrack AS
Bygg Gros AS Trondheim
Coca Cola Kald Drikk AS
Dillner & Co. AS
Elektrosystemer AS
Falkeborg Gård AS
Fjeldseth AS
Flisekompaniet AS
Florum AS
Glassm. K. Larsen AS
Gunnar T. Strøm AS
Hakon Distribusjon Nord AS
Ica Meny Nord AS
Julius Maske AS
Leangen Trafikksenter AS
Leuthens Frøhandel AS
Møller Bil AS
Nilsson Trelast AS
NKL/Trondos
Ringve Museum
Rockwool AS
Skilt og Reklame
Sport Extreme
Strindheim Trykkeri AS
Thonning Owesensgt. 22 AS
Tiller AS
Tinnen Bil AS
Trondhjems Preserving AS
Trøndelag Margarinfabr. AS
Wedco AS
Icopal AS
Birkeland AS
E.A. Smith AS
Fritz Rambech AS
Lade Metall AS
Maxbo Heimdal Sag AS
Mellbye AS
Norske Meierier Trh.
Linjegods AS

Følgende 7 Vel-føretninger/beboerforeninger deltar:

Dalen Hageby Vel
Borettslaget JIBO
Sjøvegen Huseierlag
Voldsminde Velforening
Charlottelund Vel
Rønningen Husmorlag
Lade Bydelsforvaltning

Følgende skoler/høyskoler deltar:

Strindheim skole
Barnevernsinstituttet Dronning Mauds Minde
Olavsgården, NMS Bibel- og Misjonscenter
Høgskolene i Sør-Trøndelag (HiST)

Andre:

Rotvollis Venner
Lademoen Menighetsråd

JERNBANEVERKET	lenkote
17 DES. 1997	
Sak/Doknr.	
Afkrybet	

Trondheim 14. des. 1997

HØRINGSUTTALELSE TIL UTREDNINGSPROGRAM FOR GODSTERMINAL I TRONDHEIM

Jernbaneverket har som mål å øke godstrafikken med jernbane og bidra til at tungtransporten på vegene går ned. Dette er miljømessige målsettinger som har bred støtte i befolkningen. Derfor er det kritikkverdige at bygging av ny godsterminal i Trondheim planlegges på en slik måte at det fører til betydelig økte miljøbelastninger. Vi vil i denne høringsuttalelsen rette et kritisk søkelys mot det foreslåtte programmet for konsekvensutredning, og samtidig bidra med konkrete forslag til alternative løsninger som både kan forsvares ut fra miljømessige og samfunnsøkonomiske hensyn.

I korthet innebærer forslaget bygging av en gjennomkjøringsterminal lokalisert til Heimdal, slik det trønderske næringslivet ønsker seg, med et nytt spor fra Heimdal til Melhus langs den samme trasé som Statens Vegvesen nå planlegger for ny E6. Vi vil kalle dette alternativet Heimdal 3.

Generelt om prosessen

Jernbaneverket møtte meget kraftig motstand både i de berørte nærmiljøene, i opinionen generelt, blant Trondheims bys politikere og i byens næringsliv, da de første planene om godsterminal ble presentert. Dette førte til at Bystyret i Trondheim ba om en full konsekvensutredning som sidestiller Heimdal, Brattøra og Leangen som alternativer. Dette signalet har Jernbaneverket ikke fulgt i planene for nye utredninger. Jernbaneverket har gått åpent ut med en fremdriftsplan der reguleringsplanen for Leangen 2 skal utarbeides parallelt med konsekvensutredningene. Det vil ikke bli utarbeidet tilsvarende reguleringsforslag for de øvrige alternativene.

Vi vil be sentrale og godkjennende myndigheter om å gripe inn for å stoppe denne arbeidsmåten, fordi det i utgangspunktet bidrar til en skjev utredning.

Slik Jernbaneverkets utredningsplan er fremlagt, vil man arbeide ut fra 3 alternativer:

1. En sekketerminal på Heimdal, som Jernbaneverket i alle sammenhenger har sagt at de ikke kan og ikke vil benytte.
2. En "null-løsning" på Brattøra, som Jernbaneverket i følgebrevet til utredningsplanen sier "ikke er en terminal for framtida".
3. En terminal på Leangen, som i alle sammenhenger fremstilles som eneste tenkelige løsning.

I et slikt scenario vil Leangen fremstå som eneste alternativ for byens politikere, med mindre de alternative løsningene fremlegges som fullstendig utredet og realistiske.

Krav om fullstendige konsekvensutredninger

Vi mener at prosessen som eventuelt skal lede frem til en ny godsterminal for Trondheim nå må komme på sporet igjen. Konsekvensutredningene må følge de lover og retningslinjer som ligger til grunn, og intensjonene bak retningslinjene for bruk av Plan- og bygningslovens krav om konsekvensutredninger må følges. Det innebærer etter vår mening at alle aktuelle alternativer skal konsekvensutredes fullt ut, og at utredningene for de enkelte alternativene skal kunne etterprøves og sammenlignes. I denne utredningen må også Heimdal 3 inngå.

Vi vil kort kommentere de aktuelle alternativene slik:

Leangen 2

Leangen 2 er et umulig og ugjennomførbart prosjekt av følgende årsaker:

- a. Prosjektet er miljømessig fullstendig uakseptabelt nær en bykjerne i sterk vekst, der boligfortetning, bykultur og detaljhandel er den nye trenden.
- b. Anlegget vil representere alvorlige miljøforringelser for eksisterende og fremtidig miljø ved Dronning Mauds Minde Høgskolen, Strindheim skole og Høgskolen i Sør-Trøndelag.
- c. Anlegget vil ødelegge og forringe eksisterende og fremtidige bomiljøer, spesielt ved Dalen hageby.
- d. Anlegget vil skjære seg inn i Trondheims siste helhetlige kulturlandskap og utgjøre et alvorlig inngrep i et viktig friluft og naturområde.
- e. Anlegget vil representere et uakseptabelt støybilde natt og dag, til tross for de skisserte avbøtende tiltak.
- f. Anlegget vil ødelegge miljøet i tilknytning til en av byens største og fineste kirkegårder.
- g. Anlegget vil føre med seg en meget betydelig økning i tungtransport på vegene i området, og dermed også betydelig økning i mengdene av støv og eksosgasser.
- h. Til tross for at Jernbaneverket hevder å ville betjene de store kundene på Lade, vil hverken næringsliv eller industri på Lade ha anlegget på Leangen. Næringslivet vil ha anlegget på Heimdal, som allerede er regulert til industriområde med godsterminal.
- i. Anlegget vil ha meget sterke arealmessige begrensninger. Dessuten vil planlagt vegnett ikke tåle belastningen fra tilhørende tungtransport.

Leangen 2 løser ikke Jernbaneverkets målsetting om en mer miljømessig og effektiv håndtering av dagens godsmengder, fordi godslasten uansett må over på bil som siste etappe frem til brukerne. All denne godstrafikken vil gå i Trondheims gater.

Vi ber også utrede merke seg Miljøverndepartementets presisering (Veileder til konsekvensutredninger 1994, kap. 11 pkt. 11.3): "Forholdet til gjeldende planer skal beskrives. Dette gjelder kommuneplaner, kommunedeplaner, reguleringsplaner, midlertidige reguleringsbestemmelser, fylkeskommunale planer etc. Dersom det pågår planarbeid eller det eksisterer fastlagte politiske mål som berører det aktuelle området, skal dette komme frem i konsekvensutredningen".

Rotvoll Nordre er nå under reguleringsbehandling som område for landbruk, natur og friluftsliv, og kommer inn under denne bestemmelsen.

Heimdal 3

Statens vegvesen vil bygge ny trasé for E6 mellom Heimdal og Melhus, for å eliminere de bratte Klettbakkene. Dette prosjektet bør dessuten sees i lys av problematikken rundt plasseringen av E6 på Melhus og utformingen av Melhus sentrum. Statens Vegvesen vil her finne den trasé som representerer minst mulig stigning, og samme trasé vil derfor være ideell også for en jernbanelinje. Anlegget vil da delvis gå i tunnel mot Melhus.

Det er helt vesentlig å se disse utbyggingene i en helhetlig sammenheng. Vi mener planene om ny E6 er gunstige for bygging av en godsterminal på Heimdal, og at dette favoriserer bygging av en gjennomkjøringsterminal slik Jernbaneverket ønsker seg. Jernbanelinje og ny E6 vil da kunne bygges som et "joint venture" langs samme trasé fra Heimdal til Melhus. Denne løsningen vil, så langt vi kan se i dag, ikke ha uakseptable miljøkonsekvenser.

Vi ber om at Heimdal 3 tas inn som fullverdig utredningsalternativ.

Vi viser også her til bestemmelsen om hensynet til gjeldende planarbeid, og mener at planer om omlegging av E6 fra Heimdal kommer inn under dette.

Generelt om Heimdal

Heimdal er regulert til næringsområde, med godsterminal og industri. En rekke bedrifter har allerede etablert seg der i påvente av at terminalen skal komme. Dette forplikter planmyndighetene til å påse at Heimdals-alternativene blir grundig utredet.

Heimdals-alternativene inneholder forøvrig de nødvendige arealer til fleksible transportløsninger og utvidelser.

Brattøra

Brattøra vil som nåværende godsterminal trolig være det billigste for Jernbaneverket også i fremtiden. Sentrale politikere og byplanleggere ønsker imidlertid å avvikle Brattøra som godsterminal, som et ledd i arbeidet med å knytte bykjernen nærmere sjøen.

Rent ingeniørmessig og planmessig er det likevel ikke noe i veien for at Brattøra kan utredes som alternativ for en gjennomkjøringsterminal. Dette vil kunne gjøres ved en utvidelse av Nidelv bro eller bygging av en separat bro i forlengelse av terminalen. Bystyret har bedt om at Brattøra skal utredes som alternativ. I tillegg mener vi at en fullstendig utredning også skal beskrive Brattøra som gjennomkjøringsterminal.

Generelt om utredningenes materiale

Utredningene må inneholde detaljert tallmessig beskrivelse av grunnlaget for de presenterte verdiene. For eksempel er det tidligere hevdet at en utbygging på Heimdal vil gi 8000 - 12000 kg NOx pr. år for bildistribusjon fra Heimdal, mot bare 4000 - 6000 kg/år på Leangen. Disse tallene, og andre, er så åpenbart preget av skjev utredning, at grunnlaget for beregningene må frem. Det må videre tas hensyn til at Trondheim allerede har under utarbeidelse en plan for fremtidig vare- og kollektivtransport.

Generelt mener vi at bruk av verdier for vurderinger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal holdes atskilt fra vurderinger av driftsøkonomisk lønnsomhet, og at de metodene som benyttes skal kunne etterprøves. Vi mener at dette ikke var tilfelle i forrige runde. Slike betraktninger gjelder også for vurdering av kunde grunnlag, istøy, vedlikehold av vegnett etc.

Vi mener også at konsekvensutredningen grundig skal behandle metoden for vurdering av "ikke pris-satte" konsekvenser i forhold til konkret pris-satte. Ikke pris-satte konsekvenser skal fremstilles sammen med tall for samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

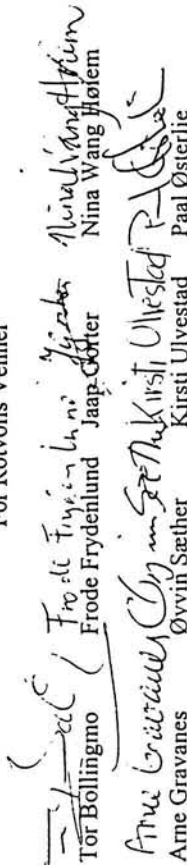
I sum ber vi altså om fullstendig og likeverdig utredning av følgende alternativer:

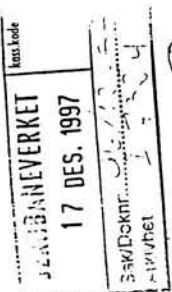
- Heimdal 2 Foreslått av Trondheim bystyre og Jernbaneverket.
- Heimdal 3 Foreslått av oss og indirekte av Trondheim bystyre.
- Brattøra 0 Foreslått av Trondheim bystyre og Jernbaneverket.
- Brattøra 1 Foreslått av Trondheim bystyre og støttes av oss.

Med hensyn til Leangen 2 og 3 mener vi at Jernbaneverket ideelt sett bør se bort fra disse alternativene som lokalpolitisk ugunnombare, men vi aksepterer at de utredes som alternativ som sammenligningsgrunnlag for de andre alternativene.

Vi vil be Jernbaneverket se bort fra høringsuttalelse avgitt fra Rotvolls Venner den 01. des. 1997.

For Rotvolls Venner


 Tor Bollingmo
 Frode Frydehlund
 Jaap Ooster
 Anne Gravanes
 Øyvind Sæther
 Kirsti Ulvestad
 Paal Østerlie



Norges kvinne- og Familieforbund,
Rønningen Kvinne- og Familielag
ved Liv Lundebrække
Rønningsveien 10,
7045 Trondheim

Trondheim 9.12.97

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM PROGRAM FOR KONSEKVENSTRETTNING

Vi viser til forslag til program for konsekvensutredning med høringsfrist 15. desember 1997.

Generelt

Vi ber om at Jernbaneverket i planprosessen videre forholder seg til beslutning fattet i Bystyret i Trondheim 31.10.96. Dette medfører at Jernbaneverket ikke kan legge til side alternativet Heimdal 2, som foreslått.

Programmet

4 Eksisterende situasjon i utredningsområdene

Det må presiseres hva som menes med terminalens "nabolag". Etter vår mening må terminalens "nabolag" omfatte langt mer enn det Jernbaneverket tidligere i planprosessen har regnet som "nabolag"/berørte boområder og lignende.

6.2 Visuelt miljø og rekreasjon

Den utbygde terminalen må illustreres også fra utsiktspunkter der en ser terminalen ovenifra og ned, for eksempel fra Rønningen.

6.4 Støy og vibrasjoner

Det må klart fremkomme hvilke krav og målsetninger som legges til grunn for videre arbeid. Videre må det utarbeides støykotekart for alle områdene som berøres av støy fra terminalområdet og fra økt trafikk knyttet til terminalvirksomheten.

Jernbaneverket må videre vise hvilke tiltak som skal settes i verk for å tilfredsstille oppsatte støykra. Med tiltak i denne sammenhengen mener vi alt fra nattetstenging av terminalen, innlønning av hus, støysolering av boliger og støyskjerming. Utredningen må også omfatte kostnadsberegninger over tak som skal settes iverk.

6.5 Forurensende utslipp av gasser og støv

Utredningen må omfatte beregninger av utslipp av gasser og støv i tilknytning til økt trafikk samt for oppstillingsplasser for trailere og vogntog. Disse beregningene må sammenstilles med gjeldende lover og retningslinjer.

6.7 Areal, bebyggelse og næringsliv

Vi ber om at Jernbaneverket synliggjør konsekvenser arealmessig for terminalens nærområde når det gjelder utvikling av næringsliv som etterspør Jernbanebaserte transportløsninger.

Videre om at det synliggjøres,

- hvilke /hvor store arealer i direkte tilknytning til terminalen til bruk for næringsvirksomhet
- hvilke /hvor store arealer en finner innenfor 5 minutters transportavstand til terminalen
- hvilke /hvor store arealer en finner innenfor 10 minutters transportavstand til

7.1 Målevahiering

Vi ber om at utredningen gjør greie for hva Jernbaneverket mener med "relevante målsetninger" vedrørende samferdsel/transport, arealpolitikk, miljø m.v. Vi ber også om at det redegjøres hvem som har satt opp disse målsetningene.

Vi ber om at konsekvensutredningen synliggjør hvilke arealer som blir frigjort på Brattøra etter at terminalen blir flyttet gitt at Jernbaneverket må opprettholde sportilgjengelighet til havna på Brattøra. Videre om både Ila og Brattøra blir betraktet som aktuelle lossehavner.

7.2 Samfunnsøkonomi

Vi ber om at den samfunnsøkonomiske analysen som lages er etterprøvbart for andre enn utredningene i Jernbaneverket.

8.2 Anleggsperioden

I konsekvensutredningen må det framgå hvordan program for overvåking av konsekvenser under anleggsperioden skal gjøres forpliktende. Videre må det framgå hvilket regelverk/retningslinjer som skal overholdes og ved hvilke grenseverdier/opsatte mål tiltak skal iverksettes. I programmet må det klart fremkomme hvem som har kontrollansvar for ulike forhold.

8.3 Etterundersøkelser

I konsekvensutredningen må det framgå hvordan en etterundersøkelse skal gjøres forpliktende. Videre at det klart går fram hvilke lover/retningslinjer en etterundersøkelse skal sammenholdes med, og hvem som har kontrollansvar. I en godkjent konsekvensutredning må det framgå hvilket ansvar Jernbaneverket har når det gjelder å sette iverk avbøtende tiltak etter at terminalen er bygd.

Andre kommentarer til det foreslåtte programmet

Risikoanalyse

Utredningsprogrammet må inneholde en risikoanalyse. Den bør innbefatte bl.a. analyser av transport av risikofarlig gods på veg og jernbane knyttet til terminalen og dens omliggende områder.

Grunnforhold

Det må legges fram dokumentasjon på hvilke grunnforhold som eksisterer på og ved de ulike lokaliseringalternativene. Videre oversikt over kostnader knyttet til geotekniske arbeider som må til for å bygge terminal ved de ulike alternativene.

Arealbehov og oppstillingsplasser for trailere
Utredningen må synliggjøre arealbehov og lokalisering av oppstillingsplasser for trailere videre hvilke områder som er tiltenkt lagerfunksjon for gods.

Hilsen



Liv Lundebrekke
Norges kvinne- og Familieforbund,
Rønningen Kvinne- og Familielag

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

Vår ref:
56204/96 AS/eb

Deres ref:

Trondheim,
12.12.1997

NY GODSTERMINAL I TRONDHEIM - FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING

På vegne av Hakon Distribusjon Nord AS vil i det følgende bli avgitt merknader til det utsendte forslag til program for konsekvensutredning.

Tidligere har undertegnede bl.a. på vegne av Hakon Distribusjon Nord avgitt diverse merknader til både saksbehandlingen og realiteten i det planarbeid som er foretatt så langt. Jeg viser her bl.a. til mitt brev av 08.08.1996 til NSB Bane, Region Nord og brev av 07.05.1996 til NSB Bane, Region Nord på vegne av betydelige deler av næringslivet på Leangen / Lade-området. Jeg vedlegger for ordens skyld kopi av brev av 08.08.1996 og brev av 07.05.1996.

Til tross for de meget omfattende og grundige innvendinger som er reist mot de forskjellige Leangen-alternativene, fremgår det av forslaget til program for konsekvensutredning at man i realiteten har tatt standpunkt og ikke vil utrede andre alternativer enn Leangen 2 videre. Dette til tross for alle innvendinger som er reist og bystyrets vedtak hvor det er uttrykkelig forutsatt en reell konsekvensutredning både for Leangen 2 og Heimdals-alternativet. For så vidt gjelder Heimdals-alternativet har styret uttrykkelig pekt på behovet for å belyse muligheten for bygging av en gjennomkjøringsterminal.

Til tross for dette er det i forslaget til konsekvensutredning ganske enkelt foreslått at man ikke skal utrede Heimdal 2 videre.

//.

Sender: [...]
Beregnet: [...]
Spørsmål: [...]
Til: [...]
Fra: [...]
Dato: [...]



NOTAR

Trondheim:
Oloveten 15
Postboks 6091 Sluppen
7003 Trondheim
Telefon: +47 73 83 33 5
Telefax: +47 73 83 33 5

Email:
advokat@notar.no
Internett:
http://www.notar.no/

Advokater:
Asgeir Sæther
Morten K. Andersen
Torkild Husby
Terje Lum
Bernt Østhus
All M. Andersen
Pål S. Espås
Leif A. Stovik
Geir Hungnes
Hans M. Bjerge
Berit Agrillon
Rune Torske
Øystein Hansen
Per Ole Meystad

Adv. firm.:
Unni Sandøy
Erik Døsen
Merehe Guliksen
Kristin Jerstad
Erik Fjeld
Ellen Bolstad
Line Pettersen
Kåre Klausen
Hroar Kloster Rommevåg
Rolf Kvom
Knut Fiane

Foretaksregisteret:
NO 971 583 819

Member of:
[...]



NOTAR

Begrunnelsen uteblir tilnærmet totalt. Noen reell utredning er ikke foretatt og vil i henhold til planen ikke bli foretatt. Dette viser en suveren forakt for alle demokratiske spilleregler i saken, noe som dessverre harmonerer særdeles godt med det som er vist fra NSB's side tidligere, jfr. tidligere merknader, særlig mine merknader i brev av 08.08.1996, underpunkt 2 og 3.

Til tross for alt som er skjedd i denne saken, konkluderes det nå allerede forut for at utredningen startes med at man anbefaler bygging etter Leangen 2-alternativet. Det er åpenbart at den «utredning» som man forøvrig legger opp til er en ren formalitet og ikke tar sikte på å avdekke noe som helst med hensyn til alternativer, men utelukkende skal være egnet til å forsvare det standpunkt som allerede er inntatt, nemlig bygging etter Leangen 2-alternativet. Da har man selvsagt ikke behov for noen utredning.

På grunnlag av det ovenstående, og de merknader som tidligere er gjort med hensyn til realiteten, bemerkes at NSB selvsagt må gjennomføre en reell utredning av Heimdals-alternativet. Utredningsprogrammet må endres slik at dette blir hensyntatt.

Med hilsen
Notar Advokat AS

Asgeir Sæther
for Asgeir Sæther
advokat

dir.innvalg: 73 83 33 61

Kopi: Jernbaneverket, Region Nord, planavdelingen, Pir-Senteret,
7005 Trondheim

NSB Bane, Region Nord
Pirsenteret
7005 TRONDHEIM

Vår ref.
56204/96 AS/hr

Deres ref.

Trondheim,
8.8.1996

NY GODSTERMINAL FOR NSB I TRONDHEIM: MERKNADER TIL SUPPLERENDE MATERIALE

1. Innledende merknader

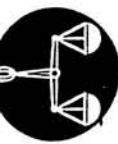
Jeg viser til tidligere uttalelse datert 7.5.1996 avgitt på vegne av en betydelig andel av næringslivet på Leangen/Ladeområdet...

Jeg understreker for ordens skyld også denne gang innledningsvis at merknadene i det følgende vil være basert på de spesielle virkninger for næringslivet. De generelle konsekvenser av negativ art ved en slik etablering berører selvsagt også alle næringsdrivende. Dette kommenteres imidlertid ikke nærmere i det følgende.

2. Forholdet til melding datert mars 1996

Ingen av elementene i meldingen datert mars 1996 fra NSB Bane, Region Nord er trukket tilbake eller endret på noen måte. Den nye meldingen innebærer kun et supplement, hvor det er lagt frem nok et alternativ.

Det forhold at NSB ikke har funnet det hensiktsmessig å endre eller trekke tilbake noen av sine tidligere uttalelser i meldingen av mars 1996 er i seg selv oppsiktsvekkende idet NSB nå, på ilvertfall fire vesentlige punkter, har endret sine forutsetninger dramatisk. Jeg vil komme tilbake til dette forhold under drøftelsen av saksbehandlingen nedenfor.



NOTAR

Trondheim:
Osløveien 15
Postboks 3554
7002 Trondheim
Telefon +47 73 83 33 50
Telefax +47 73 83 33 51
E-mail:
advokat@notar.no
Internett:
<http://www.Notar.no/>

Oslo (Sendrikel):
Elias Smiths vei 10
Postboks 96
1301 Sandvika
Telefon +47 67 54 43 44
Telefax +47 67 56 92 20
E-mail:
advokat@notar.no
Internett:
<http://www.Notar.no/>

Advokater:
Agnar Sæther
Morten K. Andersen
Torkild Husby
Terje Lium
Trend Olsen Aspaas
Kjell Heggvold
Pål S. Espås
Leif A. Strøvik
Geir Hungnes
Hans M. Bjørge
Elisabeth T. Terresby

Adv.fim:
Bent Østhus
Ellen Bolstad
Unni Sandoy Moanes
Hroar Kloster Rommetveit

Foreboksregisteret:
NO 959 642 389

MEMBER OF IAGC INTERNATIONAL
Member of:
IAG International
An Association of Independent
Professional firms in Europe
Traderegister Uthesh
Nr. V481412

Det aller vesentligste i denne sammenheng er imidlertid å understreke at hele meldingen av mars 1996 fortsatt står ved lag. Dette til tross for de dramatiske endringer i forutsetningene.

3. Saksbehandlingen. Troverdighet

Tidligere fremsatt kritikk med hensyn til saksbehandlingen fastholdes. Grunnlaget for kritikken er ytterligere betydelig styrket gjennom det supplerende materiale som nå er fremlagt.

Det generelle og stadig klarere inntrykk er at NSB har bestemt seg for fasiten og nå utarbeider den nødvendige begrunnelse. Videre legger NSB åpenbart inn de forutsetninger som passer med fasiten, nemlig en etablering på Leangen/Ladeområdet.

Eksempelvis er følgende fire meget vesentlige forutsetninger nå dramatisk endret:

1. Terminalen er nå tilpasset antatt behov i år 2010, ikke år 2025 som i meldingen av mars 1996.
2. Terminalen er i det supplerende materialet ikke dimensjonert for å kunne ta toppbelastningen. Med andre ord vil man nå akseptere kjøproblemer og venting. Dette var ikke forutsatt i planen av mars 1996.
3. NSB tror nå at man skal kunne klare seg med et generelt mindre areal for å bygge godsterminal enn man antok så sent som i mars 1996. Dette baseres på tysk forskning som viser endret utvikling.
4. Det er generelt lagt til grunn vesentlig mindre trafikkbelastning enn tidligere antatt, jfr. tabell på s. 12 i meldingen av mars 1996.

Det er med andre ord på fire helt vesentlige punkter lagt til grunn dramatiske endringer i de faktiske forutsetninger for utbyggingen. Disse endrede forutsetninger må inn i planen for at den skal være realiserbar på det langt mindre areal som man nå legger til grunn i det supplerende materialet.

Delvis fremgår ovenstående endringer på en kryptisk måte av den supplerende melding. Jfr. s. 9 hvor det i parentes er bemerket at toppen kanskje oppstår rundt år 2010. Øvrige endringer er såvidt ses overhodet ikke omtalt til tross for at disse er dramatiske.

Selve fremgangsmåten til NSB gjør at både den opprinnelige melding og det supplerende materialet mangler troverdighet. Fremgangsmåten harmonerer særdeles dårlig med den tillit de fleste av oss normalt har til at ihvertfall de faktiske opplysninger som fremlegges i en rapport fra en statsbedrift er noenlunde korrekt.

4. Trafikale forhold

Det er nå i den supplerende melding lagt opp til en ny alternativ adkomst, nemlig via Leangen allé, jfr. pkt. 2.4 og pkt. 3.3. Det er forutsatt at all inn- og utkjøring skal skje via Leangen allé. Noen nærmere redegjørelse med hensyn til konsekvensen av dette forslaget er ikke gitt, selv om det utvilsomt nå legges opp til ytterligere konsentrasjon av trafikken i et allerede sterkt belastet område.

Forsåvidt gjelder den meget betydelige trafikkbelastning det her er tale om, viser jeg til merknadene i vårt brev av 7.5.1996 til meldingen av mars 1996. Det fremgår av merknadene på s. 2 under pkt. 3 at man ut fra NSB's egne tall vil få en økt trafikkbelastning på 0,83 biler pr. minutt en gjennomsnittsdag i år 2000. Dette forutsetter at alle bilene blir fordelt likt over hele døgnet, hvilket selvsagt ikke er holdbart i det praktiske liv.

Konsekvensene av dette har NSB i et avholdt møte 24.7.1996 selv erkjent at man overhodet ikke har vurdert. Hvilken utbygging av veinettet dette nødvendigvis må forutsette er overhodet ikke hensyntatt i den supplerende melding. Det er ganske enkelt rett og slett lagt til grunn at eksisterende vei skal benyttes uten konsekvensanalyse overhodet.

Dersom dette alternativet velges, sier det seg selv at det her blir tale om fullstendig kaos i Leangen allé. Tilsvarende må det nødvendigvis bli kaos med hensyn til innkjøring på E6/ Ranheimsvegen og Bromstadvegens forlengelse. Trafikksituasjonen i området er overhodet ikke vurdert eller drøftet i noen relasjon.

5. Arealbehov

I det supplerende materialet er det antatte arealbehov redusert, i det vesentlige ved at man nå ikke går inn i selve Rotvollskogen på samme måte som tidligere.

Fortsatt er imidlertid det areal som skulle stå til rådighet for videre utvikling av Leangen/Ladeområdet disponert over til godsterminal i sin helhet. Det er bare foretatt marginale justeringer av det areal som i dag og i fremtiden står til rådighet for videre næringsutvikling.

De merknader som er gjort i vår uttalelse av 7.5.1996 vedr. arealbehovet på s. 3 - 4 gjelder således i sin helhet fortsatt. Spesielt bemerkes at NSB heller ikke nå har sett det hensiktsmessig å uttale noe som helst med hensyn til mulighet for etablering av andre virksomheter i området. Både Linjegods og andre virksomheter har klart uttrykt et ønske om å ligge i nærheten av godsterminalen. Dette vil det i praksis ikke være noen som helst mulighet for på Leangen/Ladeområdet uten å ta Rotvollskogen i bruk.

Etableringen på Leangen/Lade vil ødelegge området som handelsområde. Det er her tilstrekkelig å se hvilke konsekvenser etablering av store godsterminaler har vist seg å få i andre større byer.

6. Heimdalsalternativet

Det er i meldingen lagt til grunn, uten nærmere begrunnelse, at det er behov for en tilnærmet flat strekning på 750 meter på Heimdal (maks. stigning 0,25 promille). Det er også i meldingen uten nærmere begrunnelse lagt til grunn at det er et absolutt behov for en såvidt lang strekning.

Det er gjentagne ganger stilt spørsmålstegn hvorvidt det er umulig å få til en såvidt lang flat strekning og om det er nødvendig. Fra NSB's side har det ikke vært mulig å få frem en troverdig begrunnelse for dette standpunkt. I møte 24.7.1996, arrangert etter at supplerende melding ble lagt frem, er NSB heller ikke i stand til å redegjøre for hvorvidt det er utarbeidet en nærmere analyse.

Det er videre grunn til å stille spørsmålstegn hvorvidt det likevel vil være behov for en dramatisk omlegging av jernbanen på Heimdalsområdet i forbindelse med etablering av høyhastighetstog for persontrafikk.

NSB Bane, Region Nord

Pirsenteret

7005 TRONDHEIM

Vår ref.
56204/96 AS/hr

Deres ref.

Trondheim,
7.5.1996

Det fremgår ikke på noe punkt at dette forholdet er vurdert. Det synes som om godstrafikken vurderes helt separat og fullstendig uavhengig av de endringer som likevel vil være nødvendig av hensyn til persontrafikken.

Også i denne sammenheng er det dessverre vanskelig å se det annerledes enn at NSB har bestemt seg for Leangen/Lade og dermed ikke har foretatt en forsvarlig utredning og tilsvarende vurdering av Heimdalsalternativet. Dette er heller ikke foretatt forsåvidt gjelder Brattøra-alternativet.

7. Sluttmerknader

Det fremlagte supplerende materialet til meldingen av mars 1996 innebærer for næringslivet i området ingen forbedring. Forsatt vil det være den samme knapphet på arealer i området. Det er heller ingen grunn til å tro annet enn at trafikkkproblemene blir minst like store som den opprinnelige meldingen, selv om problemene delvis vil bli forskjøvet til andre områder.

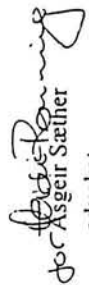
Det mest interessante med meldingen er den solide dokumentasjon man nå har fått for at NSB har bestemt seg for fasiten, og deretter utarbeider den nødvendige grunnleggelse. Direkte oppsiktsvekkende er det at NSB dramatisk endrer sine forutsetninger for å muliggjøre en etablering i området.

Det hele vitner om at NSB selv sagt er klar over at et terminalen først etablert, vil det ikke være mulig å hindre NSB i å tilegne seg de områder man måtte ha behov for. En flytting i fremtid, etter at det er dokumentert at både arealbehov og skadevirkninger forøvrig er større en tidligere antatt, vil selsagt ikke være mulig.

Konklusjonen er at fremlagte supplerende opplysninger på intet vesentlig punkt endrer de merknader som tidligere er gjort gjeldende.

Med hilsen

Notar Advokat AS


advokat

dir.innvalg 75 83 33 61



NOTAR

Trondheim:
Oloveten 15
Postboks 3554
N-7002 Trondheim
Telefon +47 73 51 31 C
Telefax +47 73 51 17 C

Oslo (Søndvikal):
Elias Smiths vei 10
Postboks 96
N-1301 Sandvika
Telefon +47 67 54 43 4
Telefax +47 67 56 92 2

Advokater:
Asgeir Sæther
Morten K. Andersen
Torhild Husby
Terje Lium
Trond Olsen Auppos
Kjell Heggroll
Leif A. Strøvik
Geir Hungnes
Hans M. Bjørge
Elisabeth T. Terresby

Adv.fim.
Pål S. Espås
Bernt Østhus
Ellen Bolstad
Urn Sandøy-Moxnes

Foretaksregisteret:
NO 959642389

Medlem av:
IAG International
An Association of Independent
Professional Firms in Europe
Trederegistrert Utrecht
N. V.481.412

IAG International
Samarit
Boulevard Auguste Reyers
103

NY GODSTERMINAL FOR NSB PÅ LEANGEN/ROTIVOLL

1. Innledende merknader

Merknadene i det følgende gis på vegne av en betydelig andel av næringslivet på Leangen/Lade - området. Det dreier seg om næringsdrivende som direkte eller indirekte vil bli berørt av utbyggingen. Som eget vedlegg følger en oversikt over de firma som gir sin direkte tilslutning til uttalelsene i det følgende.

Ut over de generelle kommentarer som gis i denne uttalelse, vil det for flere av de berørte parter også være nødvendig å gi særskilte kommentarer med hensyn til mer spesielle konsekvenser for sin virksomhet. Jeg viser i så måte til de uttalelser som sendes inn på vegne av hvert enkelt firma.

Merknadene i det følgende vil være basert på de spesielle virkninger for næringslivet. Av generell betydning for alle er det imidlertid grunn til å peke på det meningsløse i å plassere terminalanlegg på 150 mål på et høydedrag i terrenget, lett synlig fra alle kanter. Særlig meningsløst blir dette når anlegget plasseres i et unikt og vakkert landskapsområde.

2. Saksbehandlingen

Konsekvensene for eksisterende og fremtidig næringsliv i området er utrolig nok fullstendig utelatt både i planarbeidet og i den melding som er gitt.

Ingen av de næringsdrivende i området har hatt mulighet til å gi noen kommentarer forut for at meldingen er blitt gitt. Det er i og for seg ille nok at en så enkelt tilgjengelig ressurs i planarbeidet overhodet ikke er forespurt. Verre er det at NSB i meldingen uttaler seg bombastisk om samfunnsøkonomiske konsekvenser uten en gang å ha forsøkt å vurdere virkningene for næringslivet.

Samtlige næringsdrivende i området vil påberope seg å tilhøre samfunnet og må som en logisk konsekvens høre med i en vurdering av de samfunnsøkonomiske konsekvenser.

3. Trafikale forhold

Det fremgår av meldingen, bl.a. på s. 17, at Haakon VII's gt. er tenkt benyttet som tilførselsvei for all transport til og fra terminalområdet. Hvilke trafikkmessige problemer dette vil kunne medføre er ikke vurdert av NSB. Det er ikke forutsatt noen opprusting av veianlegget. Det er heller ikke kommentert på hvilken måte en eventuell bedring av på- og avkjørselsmulighetene skal kunne gjennomføres.

Forholdet er at det er så lite tilgjengelig areal i området at en bedring av på- og avkjørselsmulighetene til Haakon VII's gt. er særdeles problematisk. Under enhver omstendighet vil dette medføre betydelige inngrep i allerede eksisterende virksomhet i området.

NSB har i sin melding, uten nærmere begrunnelse, forutsatt at relativt store deler av trafikkøkningen vil komme på tider av døgnet da veinettet har god kapasitet. Selv med de tallberegninger NSB har foretatt, som er åpenbart feilaktige, er dette uholdbart. NSB har på s. 12 i meldingen lagt til grunn at tilførselen av godstrafikk vil være på omlag 600 biler pr. gjennomsnittsdøgn i år 2000 og ca. 900 pr. gjennomsnittsdøgn i år 2025. Tilsvarende tall en maksimaldag er 870 i år 2000 og 1280 i år 2025. Imidlertid er det så vidt sees ikke hensyntatt at bilene her nødvendigvis må tilbake samme vei som de kommer. Dette innebærer i seg selv at trafikkbelastningen på Haakon VII's gt. vil være den doble av det som er forutsatt av NSB.

Eksempelvis vil dette medføre en økning i trafikken på 0,83 biler pr. minutt en gjennomsnittsdag i år 2000. Med andre ord vil det ut fra NSB's egne tall allerede i år 2000 gå nesten en bil mer pr. minutt i Haakon VII's gt. forutsatt at bilene blir fordelt likt over hele døgnet.

Dette er basert på NSB's egne tall som bl.a. så vidt sees legger til grunn fullstede vogner. Det er selvsagt ikke realistisk. Antall biler vil dermed være vesentlig høyere enn det NSB har lagt til grunn.

Allerede det ovenstående skulle være tilstrekkelig til å konstatere meget store problemer i Haakon VII's gt. uten en total omlegging av hele veianlegget.

Dette synspunktet støttes også i realiteten av Statens Vegvesen, hvor det på flere informasjonsmøter i år er uttalt:

«Det å føre ytterligere trafikk inn på Haakon VII's gate, vil trafikkmessig kunne føre til det glade vanvidd.»

I denne sammenheng bemerkes at trafikken i dag er vesentlig høyere enn de gamle tallene fra 1992-93 som NSB benytter i sin melding.

Et moment av en helt annen karakter det kan pekes på i denne sammenheng er at NSB også driver feilinformasjon når at avstand til godsterminalen benyttes som et vesentlig argument. Det er imidlertid grunn til å peke på at avstanden fra Leangen til Lade Gård er 2,0 km., mens avstanden fra Lade Gård til Nidelv Bru er 2,2 km. I realiteten er forskjellen i distanse av helt marginal betydning. Når først varene er omlastet til bil har det svært liten betydning om bilen kjører 2, 5 eller 10 km.

4. Arealbehov

NSB's planlagte arealbehov ved etablering på Leangen utgjør 150 daa. NSB eier i dag 80 daa.

Det er i meldingen ikke gitt rom for sannsynlig videre vekst i området. De fremtidige utvidelsesbehov er det ikke redegjort for på en troverdig måte. Allerede i utgangspunktet er det i dette området stor knapphet på tilgjengelig ikke disponert areal. De planer som nå foreligger fra NSB's side vil effektivt hindre videre utvikling og under enhver omstendighet fordyre eller vanskeliggjøre fremtidige utvidelser for eksisterende virksomheter.

For enkelte virksomheter vil allerede den planlagte utbygging medføre meget dramatiske konsekvenser. Det er redegjort nærmere for konsekvensene for enkelte virksomheter i egne uttalelser.

For virksomheter som ønsker å være i nærheten av NSB finnes det ingen praktiske muligheter for etablering i området etter en eventuell utbygging av godsterminalen. Det er kjent at noen firma har behov for å ligge i nærheten av godsterminalen. Arealbehovet for disse er imidlertid store. Slike arealer eksisterer ikke med dette alternativet.

5. Konklusjon

De momenter som ovenfor er påpekt med hensyn til trafikale forhold, mangel på tilgjengelig areal både for eksisterende virksomhet og fremtidig utvikling, skulle hver for seg være mer enn tilstrekkelig til at planene for Leangen-området burde vært skrinlagt på et langt tidligere stadium.

Det er kun en fullstendig skjødsløs saksbehandling som har ført til at dette området fortsatt er med i planene. Det forhold at man fullstendig overser de mest nærliggende kilder i planarbeidet er i seg selv skremmende.

Allerede det forhold at planer av denne karakter blir lagt frem er med og skaper betydelig risiko for stans i utviklingen av virksomheter og dermed tapte arbeidsplasser. Flere virksomheter har et sterkt behov for en umiddelbar avklaring så fremt videre utvikling ikke skal bli stanset på grunn av knapphet på disponibelt areal. Selv en utsettelse med fortsatt uvisshet vil kunne få dramatiske konsekvenser.

På denne bakgrunn anmodes på det sterkeste om at man allerede nå umiddelbart skrinlegger denne planen og fortsetter arbeidet med andre og mer realistiske alternativer.

Med hilsen

Advokatfirmaet Notar AS


Asger Sæther
advokat

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Fax 22455499
Yngvar Pederstad

Vår dato:
16.12.1997

Vår ref.:
467/97

Deres ref.:

JERNBANEVERKET		Inst.Led*
19 DES. 1997		
Sak/Doknr.....	467/12655	
Arkivbel.	I 732.4	

Professor
Bjørn Røe
Telefon +47 73595030
E-post Randli.Strom@ark.ntnu.no

Ny godsterminal i Trondheim - forslag til program for konsekvensutredning -
merknader fra Institutt for by- og regionplanlegging.

Stort sett virker KU-programmet omfattende, men greit. Likefullt vil vi nevne noen momenter.


Ad. 1.1 Viktig å legge til grunn en skikkelig **nå** beskrivelse koplet til en beskrivelse av målet med godstransportfunksjonen.
Ønsket om flytting eller endring av dagens terminal, kan stilles opp mot mulighetene den eksisterende terminalen i utbedret form kan gi i forhold til det foreslåtte.


Målet er ikke flytting, men en bedring av godstransportfunksjonen i sammenheng med **helheten**. Derfor burde ikke bare **Brattøra O** vises, men også **Brattøra 1** (forbedret) og et **Leangen 2** vises helt ut.

Under kap 6. Konsekvenser, bør det fokuseres på de **vanskeligste** tingene på hvert sted.

Landskapsinngrep, kulturmiljø, visuelt miljø - barrierevirkning og støy (nærfjern - punktvis, periodisk/døgnytmisk osv) er særlig viktige på Leangen, mens transporttekniske og barrierevirkning og forhold til evt. nordre avlastingsvei, viktige på Brattøra. For begge er transportarbeid (6.9) med vekt på muligheten til å få mest mulig transport **fra** veg til jernbane og båt, viktig å legge inn i konsekvensbeskrivelsen.

For Institutt for by- og regionplanlegging, NTNU


Helge Fiskaa
inst.styrer


Bjørn Røe

JERNBANEVERKET	tem.bode
22 DES. 1997	
Sak/Doknr.	112/112
Arkivbet	112/112

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

*Renningsen lag av Norges Kvinne- og familieforsikrings
(Tillegget Renningsen Husmorlag)
v/ Liss Amundsen*

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	tem.bode
22 DES. 1997	
Sak/Doknr.	112/112
Arkivbet	112/112

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

*LEOP. Tam Østnes
Austad-Haugen
Jan T. Kjøkkott.
For Sjøveien Husmorlag*

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

7053 Ranheim

JERNBANEVERKET	Utstift
24 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/12655	
Arkivbet. 1 732.4	

43

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

Ellen Linn Eilund
> **STRINDHEIM**
trykkeri

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	Utstift
24 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/12655	
Arkivbet. 1 732.4	

44

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

Anne R. Sævi
Steinerbarnehager
Rotnissen
Rotvoll Ø, 7053 Ranheim
Kopitil:

Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	lin 101
23 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/18655	
Arkivbet. 1 738.4	

45

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

Joy Ruvessund
for

LANDSBYSTIFTELSEN
KRISTOFFERTUNET
Hans Collinsv. 5
7053 RANHEIM

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	lin 101
24 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/18655	
Arkivbet. 1 738.4	

46

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

LEÜTHENS EIENDOM AS
POSTBOKS 3928, LEANGEN
7002 TRONDHEIM

JAN ØSTRE

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

JERNBANEVERKET	Utvalgt
24 DES. 1997	
Sak/Doknr.	96/12655
Arkivbet.	7324

47

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

LEÜTHENS Forhandlet

Postboks 3928 Leangen
7002 Trondheim



Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

JERNBANEVERKET	Utvalgt
24 DES. 1997	
Sak/Doknr.	96/12655
Arkivbet.	7324

48

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

LEÜTHENS
LEÜTHENS PAGE- OG FOTOSSENT



Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	luttid
23 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/12655	
Arkivbet 1 732.4	

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

49

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

for "Charlottenlund ved"
Kirsten Hedland. Hansen
formann. Nordh. 3A
7053 Charlottenlund.

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	luttid
23 DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/12655	
Arkivbet 1 732.4	

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

50

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

Oslo 20.12.97
Hans Collins
For: Norsk forening
Mot støy og krusos
gt.22, 0457 0510

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll



K GUNNAR GÖTESTAM
ROTVOLL ALLÉ 1
Tlf +47 7391 8288
NO-7053 TRONDHEIM

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo


VEDR GODSTERMINAL I TRONDHEIM

En er meget forbauset over den nonchalante Jernbaneverkets utviset-ved tilsidesettelse av momentene i den konsekvensutredning som Trondheim kommune bad om, i det at kun Leangen-alternativene er utredet. Den skeive utredning som nå er laget, kan kun ha blitt utført av en utreder som har bestemt seg for svaret, og prøver å støtte opp under dette, men ikke gir de alternative forslagen en tilsvarende granskning. Jernbaneverkets utredning kan derfor ikke sees på som seriøs. Et minstekrav av anstendighet er derfor at Jernbaneverket utfør en seriøs utredning av de forslag som har vært aktuelle (inkl Heimdal 3 foreslått av Rotvoll Venners og indirekte av Trondheim bystyre).

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner den 14.12.97. Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til denne uttalelse.

Med vennlig hilsen


K Gunnar Götestam
Professor, sjellege


Bengta Götestam
Psykolog

Kopi til Rotvolls Venner

JIBO
Th. Owesens gt 12
7044 Trondheim

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO


Trondheim 20.12.1997

HØRINGSUTTALELSE TIL UTREDNINGSPROGRAM FOR GODSTERMINAL I TRONDHEIM UTARBEIDET AV ROTVOLL'S VENNER

Det vises til vedlagte kopi av høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim utarbeidet av Rotvolls Venner datert 14.12.97.

Vi bekrefter herved at borettslaget JIBO (Jerbanens Interne Borettslag), som berørt part i saken, fullt og helt gir sin støtte til vedlagte høringsuttalelse.

Vennlig hilsen
for styret i JIBO


Trond Hegge
Formann

Kopi: Rotvolls Venner, v/Kirsti Ulvestad, Hans Collins vei 3, 7053 Trondheim

JERNBANEVERKET	Unit 348
23. DES. 1997	
Sak/Doknr. 96/12655	
Arkivbet 732.4	

58

JERNBANEVERKET	Unit 348
23. DES. 1997	
Sak/Doknr 96/12655	
Arkivbet 732.4	

51

1997-12-20
Ubrv1218

JERNBANEVERKET		131144
- 2 JAN. 1998		
Sak/Doknr	94/13622
Arkivbet	1 7334

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

Bukerutvegget / Strøheim skole
André Kjøglund

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

*P.S. I tillegg til den generelle støtten skal bevilget
finansieringsplanen er i tillegg bevilget på
skolen for konsentrasjon av trafikktetningen
i området. YSU kan møte i enlig områdel*

Vår referanse/Our Reference
JL/aj
Deres referanse/Your Reference

Vår dato/Our Date
30.12.97
Deres dato/Your Date

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 OSLO

Støtte til høringsuttalelse

Det vises til Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen
pr. pr. E.A. Smith AS

Jarle Lysklett
Jarle Lysklett
adm. dir.

kopi: Rotvollsvenner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Ranheim

SMITH

E.A. Smith AS
JERNBANEVERKET

- 2 JAN. 1998

Sak/Doknr 94/13622
Arkivbet 1 7334

50

JERNBANEVERKET	best.kopi
- 5 JAN. 1998	
Saknr. 96/12655	
Arkivbet 7 732.4	

(57)

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

Håvard Seidahl
SPORT EXTREMUS AS

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	best.kopi
- 5 JAN. 1998	
Saknr. 96/12655	
Arkivbet 7 732.4	

(58)

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

LEANGEN TRANNISSENER
Bjorn Kalkreuth *Hild Samvold*

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	kont.no
- 5 JAN. 1998	
Sak/Doknr: 96/12655	
Arkivbel: 732.4	

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

Søren Frønes

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	kont.no
- 6 JAN. 1998	
Sak/Doknr: 96/12655	
Arkivbel: 732.4	

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

RINGVE MUSEUM

*Lilly Andersen
direktør*

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	tem.kode
0 8 JAN. 1998	
Sak/Doknr.: 96/12655	
Arkivbet. I 732.4	

(62)

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

JK

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

*For Rotvoll Biologiske Hverdag
Famjen Stefts*

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	tem.kode
0 8 JAN. 1998	
Sak/Doknr.: 96/12655	
Arkivbet. I 732.4	

(62)

Jernbaneverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

JK

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til *Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim*, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

*for Oleen Hagberg Væ
Frank Barkve
- for venner -*

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	kont.kode
12 JAN. 1998	
Sak/Doknr. 46/1126/55	
Arkivbet. T 7324	

Jernbanelverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

(63)

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

*Falkenberg AS
Belig- og næringseierdem
Margrethe von der Lippe*

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

JERNBANEVERKET	kont.kode
- 9 FEB. 1998	
Sak/Doknr. 96/1126/55	
Arkivbet. T 7324	

Jernbanelverket
Hovedkontoret
0048 Oslo

Trondheim 15. des. 1997

J.P.E.

STØTTE TIL HØRINGSUTTALELSE

Det vises til Høringsuttalelse til utredningsprogram for godsterminal i Trondheim, som ble avgitt fra Rotvolls Venner 14. des. 1997.

Undertegnede vil med dette gi sin fulle støtte til uttalelsen.

Med vennlig hilsen

*RUSSON
LUSTAS
Hilbert*

7041 Trondheim

Kopi til:
Rotvolls Venner
v/Kirsti Ulvestad
Hans Collins veg 3
7053 Rotvoll

AN ORIGINAL BINDOMATIC DFS COVER
Classic 4 mm for 21-40 sheets

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



200000167990

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU09899