



Trondheim, 15. november 2011

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til brev fra Statens vegvesen *Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim Steinkjer – Offentlig høring*, ref 2010/088720-050, datert 19.09.2011, heretter kalt KVUen.

SLF Trondheim kommer i den anledning med følgende høringsuttalelse.

Innledende betraktninger

I bakgrunnen for KVUen skrives det at "*det prosjektutløsende behovet er å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen som er langs transportkorridoren*", og at man søker å "*stimulere denne utviklingen*", samtidig som "*prognoser for befolknings- og trafikkvekst, langsiktige strategier for by- og tettstedsutvikling og jordbruk og ambisjoner om en miljøvennlig transportsektor*" legges til grunn.

Innledningsvis er det på sin plass å peke på det opplagt selvmotsigende og problematiske i målene. Transportsektoren er et av de største bidragene til dårlig miljø, både lokalt og globalt, og reduksjon av transport er ett av de viktigste grepene for å møte fremtidens utfordringer, enten det gjelder en trivelig tilværelse uten støv, støy og skitt fra unødvendig transport, helseproblemer knyttet til at befolkningen har et stillesittende liv, og de globale problemene knyttet til ressurser, miljø og klima. Så er da også noe av det mest samfunnslønnsomme man kan gjøre å legge til rette for at folk går og sykler¹. Det peker på at en bærekraftig og ønsket situasjon er den hvor folk flest bor så nært butikken, arbeidsplassen, skolen, barnehagen og fritidsaktivitetene at det er enkelt å velge riktig transportform, det vil si at man sykler og går i det daglige.

Dette er da også blitt tankesettet til f.eks. Miljøpakken i Trondheim, som har som mål at færre skal kjøre bil. I mandatet fra Samferdselsdepartementet er det også presisert at "*det i konseptvalgutredningen foretas en grundig vurdering bl.a. av hensynet til jordvern, arealbruk, klimagassutslipp og restriktive tiltak.*"

Ut fra dette perspektivet er det nødvendig å stille kritiske spørsmål til selve prosjektidéen, som har som mål å oppnå en "reisetid på 1 time mellom Steinkjer og Trondheim". Det vil si at KVUen har som utgangspunkt at samfunnet skal legge til rette for og stimulere til at flere velger for eksempel å bo på Steinkjer, jobbe eller studere i Trondheim, reise frem og tilbake hver dag mellom, og kanskje handle på Magneteten utenfor Levanger på vei hjem.

At flere finner dette attraktivt, er på ingen måte forenlig med miljømålene eller bærekraftig utvikling, og er heller ikke lønnsomt. Selv de relativt snevre lønnsomhetsberegningene i KVUen viser at samfunnet må bære store kostnader for å

¹ Kilder: Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk. TØI rapport 567/2002, Transportøkonomisk Institutt (april 2002). Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet, Rapport IS 1794, Helsedirektoratet (august 2010).

legge til rette for økt transport mellom Trondheim og Steinkjer. Vi skriver "relativt snevre", ettersom for eksempel store barrierekostnader² knyttet til motorisert transport er utelatt, og miljøkostnadene ikke inkluderer kjøretøyene som benytter transportsystemene.

Konseptene

KVUen presenterer og analyserer hele 6 alternativer i tillegg til referansekonseptet. Minst to av dem, Jernbanekonseptet (K2) og Vegkonseptet (K3), er dog ikke reelle konsepter. Drøftingen i kapittel 10 konkluderer raskt at disse "*har kun tiltak på ett av transportområdene, og er derfor vurdert til ikke å oppfylle mål og krav*".

Maksimumskonseptet (K4) er en sum av K2 og K3, og har en samfunnskostnad som er hinsides, og er følgelig heller ikke et reelt alternativ.

Det er rimelig å spørre hvorfor KVUen bruker mye plass og ressurser til å presentere og analysere åpenbart urealistiske konsepter. Det fremstår som unødvendig og forstyrrende. I virkeligheten er det kun tre av konseptene som er relevante å sammenligne, nemlig Minimum (K0+), Forbedring (K1-) og Modernisering (K1).

Reelle alternative veivalg mangler

En av de største svakhetene med KVUen er at de tre reelle alternativene K0+, K1- og K1 ikke presenterer ulike veivalg, men kun ulike ambisjonsnivåer og kostnadsrammer. Alle tre kombinerer satsning på både tog og vei. Med veivalg sikter vi til konsepter som satser h.h.v. mer på bane enn på vei, og eventuelt omvendt, slik man kan forledes til å tro at K2 og K3 legger opp til. Resultatet er at KVUen ikke presenterer reelle alternativer mellom satsning på tog og kollektivtrafikk kontra satsning på bil.

Det synes opplagt at en rekke reelle alternativer ikke er utredet. **Vi forventer at KS1 griper fatt i dette, og krever nye utredninger.** Nedenfor nevner vi et sett med alternativer og forhold vi mener bør utredes.

"K2-" Miljøvennlig transport

Et alternativ "K2-" med en satsning på kollektivtransport og restriktive tiltak på bilkjøring er et opplagt alternativ som er utelatt. Konseptet "K2-" kan ta utgangspunkt i Modernisering (K1), men fjerne behovet for dyre veiprojekter ved å redusere etterspørselen. Virkemiddelet er forsterket kollektivsatsning kombinert med veipricing, slik at dagens veisystem er tilstrekkelig i overskuelig fremtid. Trondheims Miljøpakke har allerede i første fase redusert trafikken med 10 %, så dette er ikke urealistisk. Kryssubsidiering er et effektivt og lønnsomt tiltak for å oppnå ønsket atferdsendring. "K2-" kan innebære en satsning på kollektivtransport, samtidig som en gjør begrensede forbedringer som reduserer sårbarheten i veisystemet.

² Den samfunnsøkonomiske nytten vi ikke får realisert fordi biltrafikken oppfattes av folk som en barriere mot å bytte fra motorisert transport til gange og sykling kan kalles en barrierekostnad. Basert på data for Trondheim, har barrierekostnaden for kjøring med personbil i de største byene i Norge blitt beregnet til 0,47 kr/km (TØI rapport 567/2002). Helsedirektoratets senere forskning tyder på at disse tallene kan være for lave: "Den nye vurderingen av de positive helseeffektene av fysisk aktivitet tilsier at [anslagene på barrierekostnaden] kan være i størrelsesorden opptil 10 ganger så store som de tidligere anslagene [på i størrelsesorden 0,5 kr/km]." (Helsedirektoratets rapport IS 1562, 2008).

"K2+" Høyhastighetstog

En vesentlig og oppsiktsvekkende mangel med KVUen er at den ikke vurderer høyhastighetstog. Selv i K2, som man kunne forledes til å tro innebærer en satsning på moderne jernbane, er slik vi ser det en forsiktig, men dyr satsning på en foreldet jernbaneinfrastruktur. Med dette sikter vi til at man på strekket med størst trafikkgrunnlag, den mellom Trondheim og Værnes/Stjørdal, foreslår K2 dobbeltspor langs dagens jernbanetrasé, som har kurvatur og en stasjonsstruktur som ikke er forenlig med høyhastighetstog. Vi undres over at en KVU som skal se 30 år frem i tid ikke oppfatter dagens svingete trasé langs fjorden som en avgjørende begrensning. Det kan synes som at arbeidet med KVUen foregår helt frikoplest fra utredningen av høyhastighetstog som avsluttes februar 2012. Dette svekker tilliten til resultatene så langt.

Trondheim – Værnes/Stjørdal på 11 minutter

Et alternativ "K2+" med **høyhastighetstog som betjener de største byene** bør på bordet. Et slikt konsept vil ventelig inneholde dobbeltspor mellom Trondheim og Værnes/Stjørdal, som stort sett går i tunell mellom Trondheim og Hommelvik, samt mellom Hommelvik og Hell (hvor ett tunnellopp nå er åpnet), og hvor togsettene ikke stopper mellom Trondheim og Værnes, muligens med unntak av enkelte avganger som gjør en stopp på Hommelvik og en stopp øst for Trondheim sentrum. En reisetid på cirka 11 minutter mellom Trondheim og Værnes/Stjørdal kan dermed oppnås³. Dette vil i seg selv føre til store endringer i reisemønstre, og kan ytterligere forsterkes gjennom veiprising på E6.

Det må utredes hvordan inntektene fra veiprisingen kan betale for investeringen og i tillegg eventuelt subsidiere driftskostnadene for både høyhastighetstoget og busstransporten som knytter sammen de øvrige tettstedene. Kapasiteten som frigjøres på veisystemet vil komme varetransporten til gode, uten behov for utvidelser av E6 utover eventuelle begrensede tiltak som reduserer sårbarheten i veisystemet.

Samfunnsregnskapet for høyhastighetstog må analyseres. Det er neppe lønnsomt om samfunnet gjør det mer attraktivt for arbeidstakere i Trondheim å velge å bo på f.eks. Stjørdal fremfor bydeler i Trondheim. I tillegg må behovet for betjening av Værnes med høyhastighetstog vurderes opp mot lyntog Trondheim – Oslo, som vil redusere passasjergrunnlaget for Værnes lufthavn. Jamfør våre innledende bemerkninger er det ikke ønskelig å legge til rette for unødvendig transport. På den annen side kan fortetting i Stjørdal sentrum og eventuelt andre byer som Levanger (se nedenfor) ha gunstig miljømessige konsekvenser.

Levanger/Verdal – Trondheim på 25-30 minutter

Høyhastighetstoget kan videreføres nordover med stopp på Levanger og Verdal, slik at reisetiden Levanger – Trondheim er nærmere 25 minutter, Trondheim – Verdal cirka 30 minutter, eventuelt en kombinert stasjon for Levanger/Verdal.

³ I følge prosjektleder i Lyntogutredningen for Norge, Tom Stillesby.

Steinkjer – Trondheim på under 1 time

Med utgangspunkt i KVUens underlag, synes ikke grunnlag for høyhastighetstrasé nord for Verdal å være til stede. Med høyhastighetstog mellom Levanger/Verdal og Trondheim oppnås likevel målet om under en time mellom Trondheim og Steinkjer. Både lokaltog og direktebuss mellom Steinkjer og Verdal bruker i dag cirka 25 minutter, selv uten nye investeringer i vei og bane. Konsekvensene på lang sikt av høyhastighetstog som forbinder Steinkjer med Trondheim og øvrige byer bør likevel analyseres.

Lyntog til Oslo

Det er å vente at en lyntogforbindelse Trondheim – Oslo blir etablert før eller siden, med reisetid på under 3 timer. De samme togsettene som kjører høyhastighet mellom Trondheim og Værnes/Størdal og eventuelt Levanger/Verdal/Steinkjer kan benyttes mellom Oslo og Trondheim. Dermed kan reisetiden mellom for eksempel Verdal/Levanger og Oslo komme under 3,5 timer. På lang sikt vil disse investeringene føre til en fortetting i stasjonsbyene. Dette vil være gunstig for miljømålene.

Gevinster av helt nye traséer i anleggsperioden

I utbyggingsperioden vil etablering av helt nye traséer med kun punktvisse forbindelser med det eksisterende jernbanenettet ha fordeler for tidsforbruk, kostnader og regularitet i prosjektperioden, dette til forskjell fra utvidelse til dobbeltspor langs dagens nett. Dette bør frem i den videre analysen.

"Bike and ride"

Høyhastighetstog mellom et fåtall stasjoner gir mulighet for tiltak som øker lønnsomheten i investeringene. Ved å tilrettelegge for attraktiv sykkelparkering på stasjonene, vil man kunne beregne inn de store lønnsomhetsbidragene som økt sykling innebærer⁴. "Bike and Ride", samt moderne bysykkelordninger, er eksempler på svært lønnsomme tiltak. Brukerne til sykle mellom hjemmet og stasjonen, samt mellom endestasjonen og reisemålet. Både i Trondheim og særlig Verdal, Levanger og Stjørdal er de aller fleste boliger og arbeidsplasser innen sykkelavstand. El-sykkelenes inntog vil føre til ytterligere nedslagsfelt, og det er å vente at sykkelandelen i disse tre byene vil bli stor, og bilbruken kraftig redusert. For Levanger sin del vil dette trolig føre til en revitalisering av byen, etter at etableringer av kjøpesenter utenfor sentrum resulterte i handelsnedgang.

Frigjøring av jernbane til sykkelveg

Frigjøring av dagens jernbanetrasé mellom Trondheim og Levanger vil gi ytterligere gunstig virkning for sykkel som transportmiddel. Reisetiden med sykkel mellom tettstedene langs traséen vil bli til dels kraftig redusert, og befolkningen får et svært attraktivt tilbud uten unødvendige høydeforskjeller gjennom kulturlandskap, og langs

⁴ Helseeffekter av fysisk aktivitet – Eksempler på anvendelse av resultatene i rapport IS-1794, Notat fra Helsedirektoratet, november 2010

Trondheimsfjorden uten biltrafikk⁵. Dette vil føre til økt sykling også i tettstedene utenom stasjonsbyene som betjenes av høyhastighetstog.

Som kjent finnes det i dag ikke tilbud for sykling mellom Stjørdal og Åsen utover dagens E6, som er trafikkfarlig og lite attraktiv for de som velger sykkel. I tillegg er det rimelig å forvente stor økning i sykkelturnisme; strekningen "To Hell and Back" mellom Trondheim og Værnes/Stjørdal vil ventelig ha stor appell.

Anbefalinger: Å sikte mot riktig mål

Vi vil på generelt grunnlag anbefale aktørene i samferdselssektoren til å stille fremtidsrettete og bærekraftige mål om å redusere unødvendig transport så mye som mulig, samtidig som man dreier nødvendig transport over på miljøvennlige alternativer. Persontransporten bør i størst mulig grad utøves av gående og syklende, og daglig persontransport over lengre avstander minimaliseres. Varetransport er det rom for å effektivisere, samtidig som den også i større grad enn nå bør betale den miljøbelastningen den påfører samfunnet. Det er i denne sammenheng riktig å stille kritiske spørsmål til vekstprognoser for gods som er det mangedobbelte av befolkningsutviklingen.

Skatte- og avgiftssystemet, slik det er utformet i dag, gir insentiver til bilbruk⁶. Miljøvennlig varetransport forutsetter riktig prising, eller det som økonomene kaller *internalisering av eksternaliteter*. Dette bør KS-1 av KVVU for Trondheim – Steinkjer legge vekt på.

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim
v/ Richard Torbjørn Sanders, Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim
trondheim@syklistene.no, 930 58 954

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelen som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.

⁵ 50 meter høydemeter tilsvarer en sykkelavstand på 4 km i flatt lende. Sykkelturen mellom f.eks. Stjørdal og Trondheim har flere hundre høydemeter langs dagens vegsystem.

⁶ Endringer i dagens skatte- og avgiftssystem som kan stimulere til miljøvennlig transport, TØI rapport 1129 (februar 2011)