

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 14.05.2025
Saksref: 202215191-3
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Ole Magne Espås
Telefon:
Mobil: +4746796942
E-post: Ole.Magne.Espas@banenor.no

Trondheim kommune – Bane NORs merknader til Statens vegvesen/Multiconsults (S/M) forenklet konsekvensutredning – Hovedsykkelveg ved Lademoen

Vi viser til møte 09.05.2025.

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader:

Bane NOR har flere merknader til konsekvensutredningen, og kan derfor ikke stille oss bak den.

I S/Ms utredning kommer alternativ B2 best ut. En hovedsykkelveg parallelt med jernbanen mot Nidelva, vil imidlertid fort kunne komme i konflikt med nasjonale jernbaneinteresser da det vil kunne hindre utvikling av jernbanen mellom Trondheim S og Lademoen stoppested. En slik parallellføring med jernbanen videre vestover, er uakseptabel for Bane NOR.

I S/Ms konsekvensutredning anslås et lavt antall reisende med tog fra Lademoen. Antall reisende har hatt en betydelig økning fra 2023 til 2024, og i 2024 var det totalt 2,1 millioner reisende på Trønderbanen. Dette vil gå ytterligere opp når frekvensen av tog dobles. I tillegg planlegges det med inntil 300 boligenheter på Nyhavna i årene som kommer. Dette vil også påvirke økning i antall reisende.

Passasjergrunnlaget for linje R70, for Lademoen holdeplass var i 2024:

- Totalt antall av- og påstigninger: 122 041
 - o Påstigninger: 62 406
 - o Avstigninger: 59635

I gjennomsnitt er dette 333 av-/påstigninger per døgn, men i og med at ca. 86 % av reisende skjer på hverdager er nok ca. 400 av-/påstigninger per døgn mer realistisk. Dette er tilnærmet en tredobling i antall reisende sammenlignet med tall for Trønderbanen 2020.

10. april 2024 ble det registrert hele 116 påstigninger ved en enkeltavgang, og 17. juni 2024 77 avstigninger tilknyttet en enkeltavgang.

Fordeling over av-/påstigninger over døgnet viser at det er klart flest reisende om morgen og ettermiddag. En har dermed sammenfallende rushtid for de togreisende og syklistene, noe som må hensyntas for å unngå uønskede hendelser mellom syklistene og reisende til og fra plattform.

I utredningen er det ikke tatt hensyn til at en stor andel av syklene i dag er el-sykler og el-sparkesykler, som kan holde høyere fart i stigninger enn tradisjonelle tråsykler. Stigninger vil dermed ikke fungere like effektivt som fartsdempere.

Med hensyn til alternativ B1 er det ikke vurdert at svingen på hovedsykkelvegen, kan fungere som fastdempende tiltak før man kommer til plattformområdet.

En løsning med hovedsykkelveg i dagen langs plattform, vil kunne skape driftsutfordringer for jernbanen spesielt vinterstid. Ved salting av sykkelvegen vil det kunne dannes issvuller i overgangen til plattform, noe som er uheldig. Bane NOR salter ikke pga. saltets korroderende virkning på kritisk infrastruktur.

I S/Ms utredning er adkomsten til byrommet ved hotell/plattform vurdert, men bruken av selve byrommet oppe ved hotell/plattform ved at det blir fragmentert i flere ulike arealformål er ikke vurdert.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Åsne Fyhri
ass sjef Planforvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

BANE NOR EIENDOM AS

Kopi:

STATENS VEGVESEN