



Bybanen
Harald Nissen (Miljøpartiet De Grønne, til venstre) og Jon Gunnes (Venstre) sier Trondheim må kaste seg med i diskusjonen om bybane. Et valg må tas hurtig, før de andre storbyene stikker av med statlige penger til skinnegående transport. Dessuten skal både Innherredsveien og Elgeseter gate, begge aktuelle trikkestier, rustes opp i nær fremtid. Foto: VEGARD EGGEN

Grønn fremtid på skinner

- Tiden er moden for bybane i Trondheim. Venstre og Miljøpartiet De Grønne tar saken opp med de øvrige partiene bak Miljøpakken.

Jon Gunnes (V) og Harald Nissen (MDG) sier bybane må vurderes straks ettersom planlegging av «nye» Innherredsveien er i slutfasen. Strindheimstunnelen åpner om ca. ett år, og innen den tid bør det være en målsetting å legge til rette for trikkespor i Innherredsveien, ikke bare en superbuss-trasé. Også Elgeseter gate er under planlegging med tanke på opprusting.

Helst vil bybanekameratene få bybane i Trondheim inn som en

aktuell problemstilling i Nasjonal transportplan (NTP) som behandles av Stortinget før sommerferien.

Enklere forfetting

Venstre har programfestet å arbeide for statlig medfinansiering til skinnegående kollektivtrafikk i de store byene. Partiet ønsker en stadig andel på 50 prosent, mens MDG kan tenke seg at staten tar hele regningen på grunn av de store miljømessige fordelene skinnegående

transport har i storbyene.

- Poenget er at forfettingspolitikken kan forenkles når man kan utvikle byene langs banetraséer, sier Nissen. - Men skid vi nå frem med dette, må det jobbes målrettet både lokalt og sentralt. Representantene på Trøndelags-benken har en oppgave her.

Gunnes sier det haster med denne saken.

- Trondheim vil få skarp konkurranse av Oslo der T-banen skal forlenges til Fornebu. I Bergen er det planer om å forlenge bybanen, og i Rogaland tenker man seg en skinnegående lokalforbindelse mellom Stavanger og Sandnes. Hvis Trondheim nåler, går trikken, sier Gunnes.

Venstrepolitikeren har tro på

at de store bypakkene som er en del av regjeringens NTP-strategi, vil være Trondheims store sjans. Byen har allerede gjort seg fortjent til betydelige bevilgningssmidler, og vil som eneste norske by kunne vise til at man har dyrere takster i bomsystemet i rushtidsperiodene.

Bompenger til evig tid?

- Ifølge NTP skal byer med køprising kunne forlenge innkrevsperioden ut over det man har fått tillatelse til av Stortinget. Men etablering av bybane krever stor entusiasme, og vi må bli enige om målet, ikke drive liksompolitikk som vi har gjort lenge når det gjelder godsterminalen.

Både Gunnes og Nissen viser

til den kraftige befolkningsveksten i Trondheim. I løpet av 10-15 år skal byen vokse tilsvarende bydelen Byåsen.

- Dette krever nye transportløsninger, men ikke bilbaserte løsninger, sier Nissen som nylig flyttet til Oslo.

Dersom bybane skal inngå som et mulig prosjekt i Miljøpakken i Trondheim, må pakken utvides. Det kan skje når pakken skal rulleres, normalt hvert fjerde år. En av pakkens viktige målsetninger er å redusere privatabilens andel av transporten i Trondheim fra ca. 58 til 50 prosent. Selv med langt flere passasjerer på buss og trikk, går denne utviklingen langsamt.

HERMANN HANSEN 72 50 14 63
hermann.hansen@adn.no