

Takk til Even Gran

Leserbrev i Gjengangeren 22. september 2015. Even Borten Lunde

JEG ER så enig med Even Gran i at Dragvoll i Trondheim, som del av NTNU, har problemer med kommunikasjon med omverdenen. Det ble bygd langt ute på et jorde med dårlig kobling til omgivelsene. Dette illustrerer utmerket problemet som oppstår når utbygging kommer før infrastruktur, noe Osmund Ueland poengterte i sitt foredrag på Bakkenteigen 26. august.

CAMPUS BAKKENTEIGEN lider nesten av samme strukturelle feil; utbygging av en etter hvert stor



høgskole på et sted med noe svak infrastruktur. Rv19/ Hortensveien er eneste arterie. Jeg har forståelse for dem som ønsker noe mer, som en jernbane. Men i motsetning til Dragvoll

Sannheten er jo at ingen av alternativene er perfekte.

lider Bakkenteigen blant annet av enda et problem; et inneklemt areal mellom Adalstjernet og Rv19. En moderne jernbanestasjon

med doble spor, pluss naturligvis forbikjøringsspor for fremtidig godstog, krever sterk arealdisiplin fra høgskolen.

HVA SKILLER alternativet

Skoppum Vest fra eksemplet med Dragvoll? På Dragvoll har studenter og ansatte, ifølge Even Gran, enten humpet opp og ned på buss eller kjørt bil. Området rundt Skoppum Vest derimot kan få henimot Norges beste infrastruktur, hvor E18, Rv19 og den nye jernbanen vil møtes. Og det vil kunne skje før utbygging av området; en helt optimal situasjon! Så jeg takker Even Gran for denne mulighet for sammenligning.

GRAN PÅPEKER videre, som riktig er, at en motorvei gjennom Bakklandet i Trondheim ikke kan sammenlignes med jernbane til Bakkenteigen. Og det har jeg ikke sagt. Poenget med eksemplet Bakklandet var å minne om at noen politikere kan forelese seg helt i et prosjekt de oppfatter som et stort fremskritt, og derfor minimaliserer eller overser helt de deler av tilværelsen

som blir skadelidende ved prosjektet. Helt menneskelig, men som regel ikke god politikk!

JEG KAN ikke fri meg fra følelsen av at noen lokale politikere har havnet i denne tilstand i vår lokale jernbanedebatt.

Tilsynelatende ser de kun fordelene ved alternativet Bakkenteigen, og ulempene ved Skoppum Vest.

Sannheten er jo at ingen av alternativene er perfekte. Slik er nå engang livet, også i politikken. Se heller helheten, og tilstrev en moden avveining.

HVIS IKKE argumentasjon hjelper, så får kunsten trå til. Vår bytegnar Anders Kaardahl har et humoristisk skråblikk på min gjentatte bønn til beslutningstakerne: "Ikke raser vårt kulturlandskap!"

AREALBRUK Lær av Trondheims tabbe

EBEN BORTEN Lunde skriver i avisa tirsdag 10. september om hvordan Bakklandet i Trondheim ble spart for motorveitbygging (planene ble endelig skrinlagt i 1985) og sammenligner dette med jernbanedebatten i Horten. Sammenligningen holder ikke. Å bygge en motorvei gjennom Bakklandet er like idiotisk som å bygge bro og motorveitves gjennom Horten og Karjolshavnen. Egens vil ha det. Trondheim SV kjempet selv sagt imot disse planene da de var aktuelle.

JEG SKAL imidlertid fortelle om en annen erfaring fra Trondheim som er svært relevant for vår hjemlige jernbanedebatt. På 70-tallet ble det bygget et digert universitetssester på et jorde rundt 6 km. fra sentrum. Ideen var at det skulle vokse opp en ny by der oppe på Dragvoll. Jeg har sett tegningene. Planene var gigantomskalle.

SIDEN 70-TALLET har tettbebyggelsen i Trondheim eksplandert opp til Dragvoll, men det er fortsatt (heldigvis) jorder på den andre siden av universitetssesteren. Det ble ikke noe av den gigantiske nye byen. I snart 40 år har studenter og ansatte humpet opp og ned på buss, eller fylt opp den digre parkeringsplassen rundt. Og Dragvolls plassering har skapt problemer for samarbeid og tverrfaglighet på NTNU.

ET SÅ stort problem har dette vært, at NTNU (universitetet i Trondheim) i lang tid har jobbet med planer om å flytte hele Dragvoll-miljøet ned til mer sentrale strøk på Gleshaugen, der resten av universitetet holder til. Det er ambisiøse planer, men universitetet har opplagt ment at det er nødvendig.

OG SÅ, på tirsdag 8. september kom rykteren: Regjeringen sier ja! NTNU jubler! Rogeringen har sagt ja til å bruke minst sju milliarder kroner på å rette opp tabben scen ble gjort av overvisjonsnær og visdelighetsfjerne politikere på 60-tallet. Jeg er oppvokst i Trondheim, studerte på Dragvoll og jobbet i sju år på NTNU før jeg flyttet til Horten. Dragvoll ble og har alltid vært et bakteve. Det ble et sted studenter og ansatte reiste til fordi de måtte. Og så aldri et pulserende sentrum for noe som helst.

MORALEN ER: Vær svært skeptisk til folk som lanserer ideer om nye byer som skal vokse opp utenfor tettstedene. Spesielt når visjonene er, som i Horten, et ad hoc-argument for å unngå naturinngrep. For såkalt sett er det bare naturinngrepene som er relevante argumenter mot Bakkenteigen. Mitt råd til Skoppum Vest-tilhengere: Hold dere til dem.

PROBLEMER bare at naturinngrep er helt nødvendig for å sikre Horten et togtilbud i framtida. Det er det reelle valget vi står overfor: Vil vi ha tog til Horten må vi tåle bro over Borreskåla. Da er SVs prioritering klar. Vi kan ikke gi slipp på toget. Av miljøbensyn.

EVEN GRAN Horten SV

FORTSATT PÅ JORDET: I snart 40 år har studenter og ansatte humpet opp og ned på buss, eller fylt opp den digre parkeringsplassen rundt Dragvoll, skriver Even Gran.