



Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan

Fylkestinget har behandlet saken i møte 20.06.2012 sak 58/12

Vedtak:

Fylkestinget støtter de overordnede linjene i transportetatenes føringer med en tredelt politikk:

I de største byene – befolkningsvekst – trafikkvekst må tas av de miljøvennlige transportformene.

Bidra til regionforstørring–styrke regional utvikling og redusere avstandskostnader Mellom byer og landsdeler – godstransport på tog og skip. Et helhetlig rasjonelt nasjonalt transportnett med effektive knutepunkter.

Statlige investeringer i infrastruktur må brukes proaktivt og skape den effektive infrastrukturen som er nødvendig for at det regionale næringslivet skal kunne bidra til en vellykket og bærekraftig bo- og næringsutvikling i hele Norge, som avlastning for Oslo og det sentrale Østlandsområdet, slik at den ventede befolkningsøkningen i Norge kan fordeles på større deler av landet.

1. Hovedprioriteringer fra Sør-Trøndelag fylkeskommune

a. Utbygging E-6 sør

Fylkestinget ber om at E6 /Rv3 sør for Trondheim (Jaktøyen-Hedemark-Oppland grense) blir prioritert i første del av NTP 2014-2023, denne del av E6 er den desidert dårligste del av E6. Utbyggingen må skje som ett prosjekt, og det må legges til rette for en samlet prosjektfinansiering slik at det blir en sammenhengende utbygging.

b. Elektrifisering av Trønderbanen/Meråkerbanen

Elektrifisering vil gi en betydelig standardheving på Trønderbanen, med vesentlig redusert reisetid og dobling av antall passasjerer. Trønderbanen må derfor videreutvikles gjennom elektrifisering til Steinkjer først i NTP-perioden. Meråkerbanen og Trønderbanen har felles strekning til Hell, og Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at banestrekningene må elektrifiseres samtidig. Elektrifisering av Meråkerbanen vil muliggjøre mer sammenhengende togtransporter over Storlien, noe som er spesielt viktig for å øke jernbanens andel av godstransporten.

c. Økning av rammen i NTP på minimum 45 %

Fylkestinget vil be stortinget om å prioritere opp samferdselssektoren vesentlig i den kommende NTP-perioden. Selv med en økning på 45 % i forhold til inneværende periode vil vi ikke kunne følge opp de prioriterte prosjekter i Trøndelag. Skal vi kunne ta igjen forsømt vedlikehold og manglende investering vil rammen for kommende vegplanperiode måtte økes vesentlig utover de 45 % som er antydnet som øvre ramme fra samferdselsetatene.

d. Belønningsmidler

Det er behov for en mer langsiktig avtale med Staten enn dagens ordning, og den bør inngås med bypakkene. Summen pr år til de største byområdene må også være mer enn tilsammen 1 mrd som er beskrevet i Klimameldinga. Målsettingen om å ta all

befolkningsvekst med gang, sykkel og kollektivtrafikk krever langt mer. Det er derfor nødvendig å se på løsninger utover belønningsordningen.

2. Vedlikehold fylkesveger

Fylkestinget ber om at den kommende NTP også skal inneholde et opprustningsprogram for fylkesveiene som sørger for at forfallet tas igjen like raskt på dette veinettet som på riksveinett. I Sør- Trøndelag har vi et etterslep på ca 1mrd. Mye av dette tilhører «de nye fylkesveiene» som fylket overtok i 2010. Det er kun 10 prosent av den samlede veilengden som omfattes av NTP. Samtidig ser vi at mer ekstremvær med flom og ras gir oss store merkostnader innen samferdsel. Gjennom regionreformen ble fylkeskommunene tilført ansvaret for størstedelen av vegnettet, da med unntak av stamvegnettet. Ved gjennomføring av reformen var det en klar forutsetning at fylkeskommunene skulle sikres tilsvarende vekst i overføringer til vegsektoren som det staten legger opp til for stamvegene. Fylkestinget krever at stortinget følger opp dette slik at de nye fylkesvegene kan sikres samme økning i rammer for drift/vedlikehold og investeringer som de statlige stamvegene.

3. Jernbane

Fylkestinget ser positivt på den satsing på jernbane som forslag til NTP legger opp til. For Trøndelag er det viktig at vi snarest mulig kommer i gang med elektrifiseringen av Trønderbanen (Steinkjer-Trondheim-Røros/Oppdal) og Meråkerbanen, slik at en kan investere i elektrisk drevet togmateriell når dagens dieselmotorvogner er modne for utskifting om få år. Dette må innarbeides i første del av kommende NTP-periode (fra 2014). Elektrifisering av banestrekningene er et svært godt klimatiltak. I denne sammenheng vil det være viktig å se på de muligheter elektrifisering av Rørosbanen vil gi for å sikre tilstrekkelig kapasitet for godstransport til/fra Trøndelag. Økt kapasitet på Dovrebanen med utbygging av kryssingsspor er helt avgjørende for å kunne nå målsettingen om mer gods fra vei til bane.

Togtilbudet på strekningen Heimdal -Trondheim S – Værnes – Stjørdal må utvides. Det vil kreve ny infrastruktur. Sør-Trøndelag fylkeskommune prioriterer bygging av nye og forlengede kryssingsspor for å oppnå halvtimesfrekvens mellom Trondheim og Værnes.

Dobbeltspors Inter City-nett til Lillehammer og Rena bør prioriteres i kommende NTP 2014-2023.

Fylkestinget støtter konklusjonen i den nye høyhastighetstogutredningen om at det vil være samfunnsøkonomisk riktig å prioritere korridoren Oslo – Trondheim ved en eventuell utbygging av høyhastighetstog i Norge.

4. Havner/logistikknutepunkt

Regjeringen har i forbindelse med NTP varslet både en egen godsstrategi og en egen nærskipfartstrategi. Fylkestinget støtter dette arbeidet, og peker på viktigheten av å lykkes i å overføre gods fra vei til sjø og bane. Det er miljøvennlig, trafiksikkert og kostnadseffektivt. Fylkestinget ber derfor om økt statlig engasjement også økonomisk, blant annet gjennom å gå inn på investeringssiden i utvalgte havner for å sikre en framtidsrettet havneutvikling som kan håndtere betydelig økte godsstrømmer.

En av hovedutfordringene med å lykkes i å overføre mer gods til bane og sjø er omlastningspunkter. Sømløs transport vil både få ned frakttiden og bidra til mer stabil

levering. Fylkestinget ber derfor om at det i NTP satses på koblinger mellom sjø, veg og bane i utvalgte havner.

Staten må sørge for videre planlegging og bevilgninger til et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen.

Fylkestinget viser i denne sammenheng til jernbaneverkets KVV for godsterminal i Trondheimsregionen og ber om at Samferdselsdepartementet i det videre arbeidet med denne foretar en helhetlig tilleggsutredning av fremtidens godsstrømmer både i et regional, nasjonalt og et Midt-Nordisk perspektiv. Her må alternative lokaliseringer av et felles logistikk-knutepunkt utredes.

Fylkestinget konstaterer at det mellom Bergen og Tromsø så langt, ikke finnes noen utpekt havn. I forhold til strukturen for transportpolitikken mener Fylkestinget at det må etableres en «utpekt havn» som en integrert del et fremtidig nytt logistikk-knutepunkt for Midt-Norge. Her må alternative lokaliseringer av et felles logistikk-knutepunkt utredes.

Det er viktig å bruke NTP til å sikre sjøtransportens konkurranseevne, blant annet gjennom et avgiftssystem som stimulerer til miljøvennlig godstransport. Det legges beskrankninger på farlig gods til fordel for sjøtransport.

Staten må legge til rette for utvikling av stamnetthavnene i regionen og må blant annet prioritere riksveger og eventuelt jernbane fram til stamnetthavnene.

5. Stamveger

Det må legges til rette for økt framdrift for viktige riksvegprosjekter på E39, E6 og RV 3. Riksvegene på planlegges og bygges ut ikke bare for personbil men også for kollektivtrafikk, gående og syklende.

Sør-Trøndelag fylkeskommune vil fortsatt samarbeide med Møre og Romsdal fylkeskommune for å få prosjektet E39 Betna-Stormyra prioritert med forutsetning om prosjektfinsiering i NTP's Handlingsprogram.

E6 Sør Trondheimsvegen må prioriteres før nye tunnelløp på E6 Øst Trondheim-Stjørdal og E6 Kvithamar - Åsen.

Staten bør foreta en grundig gjennomgang og oppdatering av sine transportmodeller og modeller som blir brukt til samfunnsøkonomiske analyser.

6. Miljøpakke Trondheim - belønningsmidler

Fylkestinget ser positivt på at det i samferdselsetatenes utkast til NTP tas sikte på økt satsing på kollektivtrafikk, og da med spesiell vekt på storbyregionene. Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har vist vei nasjonalt gjennom den offensive satsingen på Miljøpakken. Denne satsingen har gitt klare resultater gjennom en betydelig økning i antall kollektivreisende, både i byen og i nabokommunene, samtidig som biltrafikken har blitt forholdsmessig redusert. Samtidig med dette skjer det en omfattende satsing på miljøtiltak som utbygging av gang- og sykkelvegnett, støytiltak, nybygging/utbedring av vegnett mv.

Det skal i løpet av 2012 fattes endelig vedtak om finansiering og gjennomføring av Fase 2 i Miljøpakken, hvor bl.a. fremtidig E6 fra Tonstad i Trondheim til Jaktøya i Melhus sammen med Byåsen tunnel inngår. Fylkestinget forventer at stortinget deltar med minimum 1 milliard kroner som statlig bidrag til Miljøpakken, Fase 2. Det må

også avklares på hvilken måte og hvilket nivå Staten skal bidra til drift og investeringer i kollektivtrafikken for å nå de ambisiøse målene i Klimameldingen. Skal målene nås, må det inngås en langsiktig, gjensidig og forpliktende avtale mellom Staten og Miljøpakken. Belønningsordningen må komme som et tillegg til den statlige avtalen.

Med den sterke veksten i befolkningen i Trondheimsregionen de kommende år, vil satsingen på kollektivtrafikken måtte intensiveres i årene fremover. Dette betinger økte statlige rammer til drift og investering i kollektivtrafikken.

For å sikre rask og effektiv utbygging må det i fase 2 gis adgang til en forsiktig lånefinansiering, der dette kan sikre en raskere og mere effektiv utbygging. Samtidig er det viktig at infartsårene til byer også blir utbedret både for å bedre kollektivtraseer, men også for å legge til rette for flyt i transporten mellom regioner og landet for øvrig.

7. Lufthavner

Røros lufthavn er viktig for både reiseliv og bosetting i fjellregionen. Fylkestinget vil uttrykke glede for at det nå fra regjeringen legges til rette for tilstrekkelig kapasitet på de fly som betjener lufthavnen.

Fylkestinget mener det er viktig at Ørland Lufthavn blir tatt inn på kortbanenettet, nå som Ørland hovedflystasjon er valgt som fremtidas kampflybase. En flyforbindelse mellom Bodø – Ørland er det signalisert ønsket om fra Luftforsvarets side, spesielt i etableringsfasen. Dette bør også vurderes.

8. Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet må settes i et folkehelseperspektiv og det må fortsatt satses offensivt for å få ned tallet på dødsulykker og ulykker med hardt skadde. Fylkestinget støtter etatenes ønske om å gjennomføre tiltak som vil fremme og tilrettelegg for økt utbredelse av førerstøttesystemer.

Det må særlig satses på tiltak for å hindre ulykker med barn og unge gjennom målrettede arbeid og styrket trafikkopplæring med økt vektlegging på etikk og holdninger i trafikken.

9. En transportetat/bedre koordinering

Fylkestinget ber om at det blir sett på muligheten for en egen transportetat, og om det vil være en hensiktsmessig løsning for å få satsningen innen samferdselssektoren mer helhetlig og langsiktig enn i dag.

For eksempel må det sees på sammenhengende utbygging av vei- og jernbanestrekninger i prosjekter der dette er mulig.

- 10.** Midt-Norge er en region med mange fylkeskommunale ferjesamband, og ferjekaiene i mange av disse sambandene behøver opprusting. Dette må det tas hensyn til i rammetildelingen til fylkeskommunene.
- 11.** Rassikringspotten må dobles for å kunne løse de viktigste problemene i regionen. Ved rammetildelinger til fylkeskommunene og bevilgninger til statlige prosjekter må en også ta hensyn til at kvikkleireproblematikk ofte er en kostnadsdrivende faktor i Trøndelag.
- 12.** Fylkeskommunen må få et helhetlig ansvar for kjøp av transporttjenester i fylkene. Dette omfatter også syketransport og kjøp av lokal togtransport.

- 13.** Staten bør gjennomgå de organisatoriske og finansielle forhold rundt kjøp av fylkeskryssende regionale bussruter. En bør se dette i forhold til kjøp av tilsvarende regionale togtilbud mellom byer i Norge.
- 14.** Statens Vegvesen må ha nok plan- og prosjekteringskapasitet til å kunne gjennomføre plan- og byggeprogrammene knyttet til nye veginvesteringer i rett tid både hva gjelder riksveger og fylkesveger.
 - En bør åpne for at fylkeskommunene kan få overført deler av reguleringsplanansvaret for fylkesvegprosjekter.
 - En må vurdere å la fylkeskommunene få ansvaret for å beslutte bompengeinnkreving på fylkesveg.
 - Helst bør sams vegadministrasjon avvikles og ressursene for fylkesveg overføres til fylkeskommunene.
- 15.** Det må ses på mulighet for et prøveprosjekt med gratis ferje.

For øvrig viser fylkestinget til vedtatt Regional Transportplan.
Fylkestinget viser til Jernbaneforum Midt-Norge sin uttalelse og støtter den.

Regional transportplan Midt-Norge

Innspill til Nasjonal transportplan



SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE



Nord-Trøndelag
Fylkeskommune



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Innhold

1.	Innledning	1
2.	Hva kjennetegner regionen Midt-Norge	3
3.	Midt-Norge i tall	5
4.	Samferdselsutfordringene er mange	7
5.	Rammene til samferdselsformål må økes	9
6.	Trønderbanen og Meråkerbanen må elektriseres innen 2015	11
7.	Viktige riksvegprosjekt må gjennomføres raskere	13
8.	Både riks- og fylkesvegnettet må sikres mot ras	15
9.	Bedre standard på riksvegfergene	17
10.	Vedlikeholdsetterslepet må tas igjen	19
11.	Det må legges bedre til rette for gods på sjø og bane	21
12.	Bypakkene må følges opp	23
13.	Mer helhetlig ansvar til fylkeskommunen	25
14.	Ørland flyplass må inn på kortbanenettet	27
15.	Oppsummering	29

Forord

De tre midtnorske fylkene (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal) har nå vedtatt en Regional transportplan (RTP).

Planarbeidet startet opp sommeren 2010 og har vært ledet av en politisk styringsgruppe og en administrativ prosjektgruppe. I løpet av planprosessen har det vært utstrakt samarbeid og medvirkning blant annet fra ulike regionråd i alle tre fylkene. Etter en høringsrunde på planutkastet ble RTP vedtatt våren/sommer 2012 i de tre fylkeskommunene.

Denne rapporten er en kortversjon av den delen av RTP som skal være regionens innspill til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014–2023. Rapporten beskriver og oppsummer de ti viktigste satsingsområdene som må ivaretas i forbindelse med rullering av NTP 2014–2023.

Vårt håp er at rapporten vil bli aktivt brukt i den forestående prosessen fram til at Stortinget skal vedta NTP 2014–2023 i juni 2013.



Tore O. Sandvik
Fylkesordfører
Sør-Trøndelag fylkeskommune



Ingvild Kjerkol
Fylkesrådsleder
Nord-Trøndelag fylkeskommune



Jon Aasen
Fylkesordfører
Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Innledning

De tre midtnorske fylkene (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal) har fattet vedtak om at det skal utarbeides en felles Regional transportplan (RTP).

Regional transportplan for Midt-Norge skal være regionens innspill til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014–2023. I dette ligger en erkjennelse av at for å kunne fremme fylkenes og regionens interesser i samfunnsutviklingen blir fylkesgrensene ofte en lite hensiktsmessig avgrensning for å løse viktige utfordringer innenfor samferdselsområdet, det vil si alle transportmidlene båt-, fly-, buss-, tog- og biltrafikk, sistnevnte for både riks- og fylkesvegnettet.

Det er et behov for å se drift og investeringer innenfor transportsystemet i sammenheng, ikke minst i forhold til fylkeskommunenes arbeid med regional utvikling. Dette innebærer

også å se alle transportformene i en helhet for en framtidsrettet utvikling av det enkelte fylke og regionen.

RTP skal bidra til å nå fylkeskommunenes målsetting om å utvikle et konkurransedyktig og framtidsrettet transportsystem, sett i en helhet mellom de ulike transportformer. RTP skal være det overordna og strategiske plandokument for drift og investering i samferdselssektoren i Midt-Norge.

Nasjonal transportplan legger rammene for den statlige transportpolitikken i den neste tiårsperioden. For Midt-Norge er det noen viktige innsatsområder som må på plass for å kunne utvikle transportsystemet i ønsket retning. Dette dokumentet redegjør for de tiltakene og strategiene de tre fylkene i fellesskap framhever som de viktigste i perioden 2014–2023.

2. Hva kjennetegner regionen Midt-Norge

Landsdelen har en variert geografi med fjell, kystområder og lavlandsområder. Regionen har mange naturgitte barrierer, i form av dype fjorder i øst-vest-retning som strekker seg langt inn i landet. Det er også høyfjellsområder hvor uvær og snø årlig skaper utfordringer, samt områder

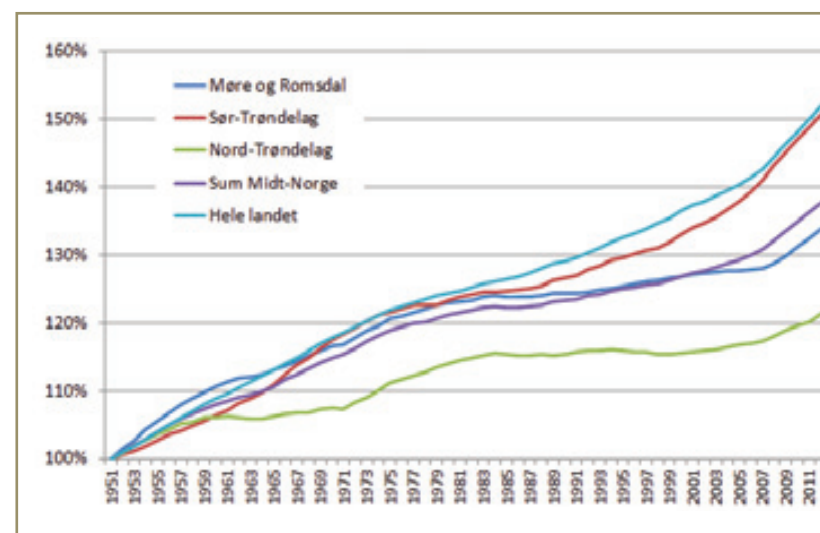
med høye og bratte fjell med fare for ras. Langs kysten er det en lang rekke øyer med stor befolkning. Selv om de fleste øyene er bundet til fastlandet med bruer og tunneler, er det fortsatt flere uten vegforbindelse.



Kartgrunnlag: Norge digitalt

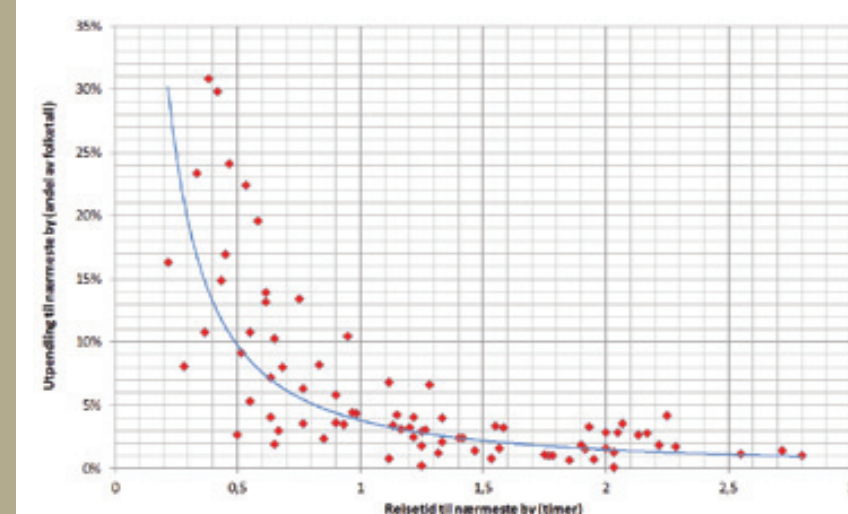
Til sammen bor nesten 690 000 mennesker i Midt-Norge. De største befolkningskonsentrasjonene finner vi i et belte langs kysten i Møre og Romsdal og sør og øst for Trondheimsfjorden. Trondheim er det befolkningsmessige midtpunktet med 170 000 bosatte.

For å opprettholde bosetting og næringslivets konkurranseevne, er det viktig å bygge opp om robuste og effektive bo- og næringsregioner. Selv om det er relativt kort avstand i luftlinje mellom byene i regionen, er det transportmessige barrierer som begrenser muligheten til integrasjon mellom dem.



Befolkningsveksten i Sør-Trøndelag har de siste 60 år ligget omtrent på landsgjennomsnittet, mens Møre og Romsdal og Nord-Trøndelag ligger noe lavere. Gjennomsnittet for Midt-Norge ligger noe under landsgjennomsnittet.

Datagrunnlag: SSB



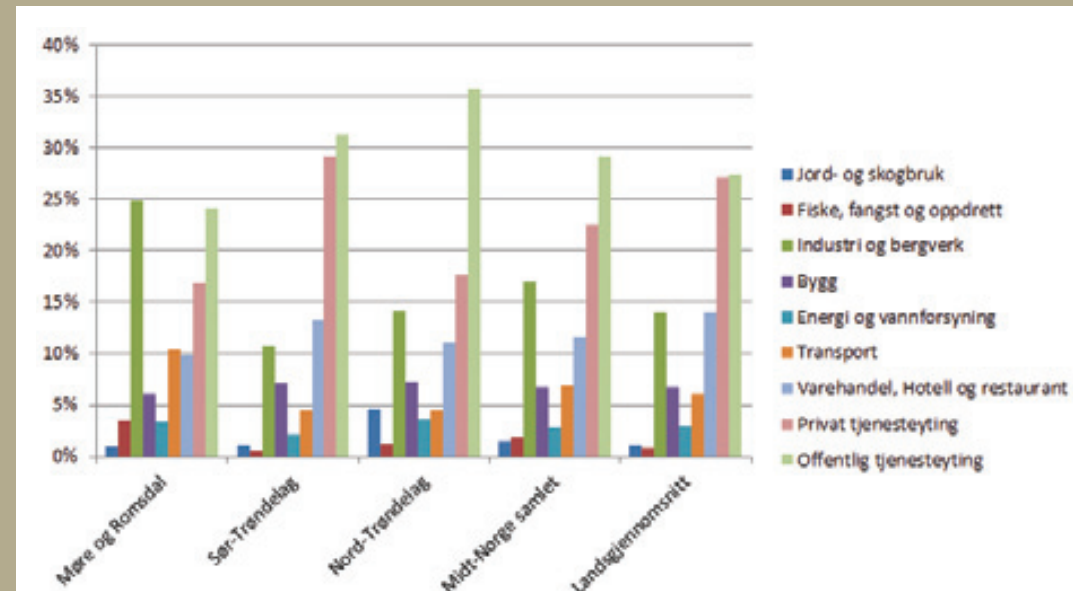
Figuren viser alle kommunesentrene i Midt-Norge og reisetid til nærmeste by.

Forskning viser at en effektiv bo- og arbeidsmarkedsregion er avhengig av at reisetidene begrenses til ca. 1 time. Mange steder er det stort potensiale for utvidelse og sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner, ved et forbedret transporttilbud.

Rambøll/Datagrunnlag: SSB

Møre og Romsdal har en andel industri som er langt over landsgjennomsnittet. I tillegg er transport (særlig utenriks sjøfart) og fiske/fiskeoppdrett næringer som ligger over landsgjennomsnittet. Møre og Romsdal er det tredje største eksportfylket i landet, og det største innen fiskeeksport. Også regionen som helhet har en andel fiskeeksport som er høyere enn landsgjennomsnittet.

Sør-Trøndelag har en stor andel privat og offentlig tjenesteyting og relativt lav industriandel. Dette avspeiler særlig Trondheims rolle som landsdelssenter og på noen områder også nasjonalt senter, for eksempel innen høyere utdanning og forskning. Nord-Trøndelag har en næringsfordeling hvor jord- og skogbruk har en andel godt over landsgjennomsnittet, men også høy andel offentlig tjenesteyting.



Datagrunnlag: SSB

Et av de viktigste særtrekk ved næringslivet i Møre- og Romsdal er den maritime næringsklyngen knyttet til offshore skipsaktivitet med

tyngdepunkt på Sunnmøre. Effektive forbindelser til teknologihovedstaden Trondheim er av stor betydning.

3. Midt-Norge i tall

	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	Sum Midt-Norge
--	-----------------	---------------	----------------	----------------

Befolkning og næringsliv

Befolkning 2012	236 628 (5 %)	297 950 (6 %)	133 390 (3 %)	687 968 (14 %)
Befolkningsvekst siste 10 år	5,2 % (3 %)	11,9 % (7 %)	4,6 % (1 %)	7,9 % (11 %)
Landareal (km²)	14 583 (4 %)	17 840 (5 %)	20 778 (6 %)	53 300 (15 %)
Antall arbeidsplasser	126 765 (5 %)	153 761 (6 %)	60 920 (2 %)	341 446 (14 %)
Antall bedrifter	24 951 (5 %)	27 609 (6 %)	14 796 (3 %)	67 356 (14 %)
Bruttoprodukt (mill. kr)	85 239 (5 %)	92 407 (5 %)	32 352 (2 %)	209 998 (12 %)
Eksport (mill. kr)	32 684 (9 %)	10 342 (3 %)	3 608 (1 %)	46 634 (13 %)
Eksport av mat (mill. kr)	16 798 (30 %)	4 114 (7 %)	1 423 (3 %)	22 335 (40 %)
Antall universitets- utdannede	6790 (3 %)	18 767 (8 %)	3 737 (1 %)	29 294 (12 %)
Antall høgscoleutdannede	36 656 (5 %)	48 154 (6 %)	19 086 (2 %)	103 896 (13 %)

Tabell 1: Nøkkeltall for Midt-Norge (Andel av landet i %). Kilder: SSB/Statens vegvesen

	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	Sum Midt-Norge
--	-----------------	---------------	----------------	----------------

Transport og infrastruktur

Lengde riksveger (km)	527 (5 %)	364 (3 %)	353 (3 %)	1 244 (12 %)
Lengde fylkesveger (km)	3060 (7 %)	2944 (7 %)	3002 (7 %)	9006 (20 %)
Tunnellengde fylkesveger (km)	77 (17 %)	14 (3 %)	5 (1 %)	96 (21 %)
Brulengde fylkesveger (km)	22 (9 %)	13 (6 %)	19 (8 %)	55 (23 %)
Antall fergekaier fylkeveger	38 (12 %)	21 (7 %)	2 (1 %)	61 (20 %)
Lengde jernbane (km)	53 (1 %)	312 (7 %)	353 (8 %)	718 (17 %)
Lengde elektrifisert jernbane (km)	0	165 (7 %)	0	165 (7 %)
Antall flyplasser (Avinor)	4 (9 %)	2 (4 %)	2 (4 %)	8 (17 %)
Transportarbeid fylkesintern kollektivtransport	145 865 (4 %)	269 749 (8 %)	90 299 (3 %)	505 913 (16 %)
Antall drepte i trafikken siste 10 år	138 (6 %)	112 (5 %)	98 (4 %)	348 (15 %)
Klimautslipp fra vegtrafikk (CO ₂ -ekvivalenter)	446 (5 %)	556 (6 %)	328 (3 %)	1330 (14 %)

Tabell 2: Nøkkeltall for Midt-Norge (Andel av landet i %). Kilder: SSB/Statens vegvesen

4. Samferdselsutfordringene er mange

- Viktige vegruter er preget av lav framføringshastighet på grunn av dårlig kurvatur, redusert fartsgrense og mange fergesamband.
- Jernbanen har lav kapasitet og hastighet. Bare Dovrebanen er elektrifisert, mens Nordlandsbanen, Rørosbanen, Meråkerbanen og Raumabanen må trafikkeres med dieseltog i dag.
- Påliteligheten er truet av mange rasutsatte veger og jernbanestrekninger.
- 12–13 000 mennesker bor på øyer uten fastlandsforbindelse. Omtrent halvparten av disse kan knyttes til fastlandet gjennom prosjekter som er under planlegging.
- Med en bedre transportstandard, er det store potensial for å knytte sammen og forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner slik at grunnlaget for stabil bosetting og effektivt næringsliv styrkes.
- Antallet drepte og hardt skadde på vegnettet ligger over landsgjennomsnittet i forhold til folketallet.
- De største byene har utfordringer med hensyn til befolkningsvekst, økt trafikk og økte miljøproblemer.
- Vedlikeholdsetterslepet både på veg og jernbane er stort. Ikke minst gjelder dette det store antallet fergekaier i regionen.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

5. Rammene til samferdselsformål må økes

Det er behov for en vesentlig økning av rammene til samferdselsformål i fylkene, slik at de er i stand til å forbedre vegstandarden og tilby det kollektivtilbudet som etterspørres i årene framover.

Det er et stort behov for forbedring av vegstandarden på viktige regionale fylkesveger som har stor betydning for befolkning og næringsliv.

For at fylkene skal være i stand til å oppgradere disse vegene, i tillegg til alle andre utfordringer innenfor fylkeskommunens ansvarsområde, er det behov for økte rammetilskudd til samferdselsformål. Prioritering av de konkrete vegprosjektene gjøres av hvert enkelt fylke ved behandling av fylkesvegplanene.

Fylkesvegnettet har et stort vedlikeholdsetterslep som følge av mange år med for lave rammer til drift og vedlikehold. Det er nødvendig både å øke innsats til vedlikehold og investeringer for å redusere forfallet.

Rammetilskuddene til samferdsel i fylkeskommunene tar ikke høyde for store vedlikeholds- og ombyggingsbehov for fergekaier. Regionen har et stort antall fergekaier som krever oppgradering i en størrelsesorden som langt overskrider det fylkeskommunene kan dekke gjennom rammetilskuddet. Det er derfor nødvendig at rammetilskuddene til samferdselsformål i større grad tar hensyn til de store utfordringene knyttet til ombygging av fergekaier, biloppstillingsplasser og å ta igjen vedlikeholdsetterslep for det store antallet fergekaier i regionen. I Forslaget til NTP 2014–2023 er det også satt fokus på dette.

Befolkningsveksten, særlig i de større byene, skaper utfordringer som bare kan løses ved hjelp av en økt satsing på kollektivtransport og gang/sykkel. Både dette, og satsing på kollektivtrafikk i distriktene, krever økte rammetilskudd i årene framover.

For å forbedre kommunikasjonene internt i Midt-Norge er det under planlegging en lang rekke fylkesvegprosjekter eller prosjektpakker.

Alle disse er spleiselag med høy andel brukerfinansiering.

I tillegg trengs en vesentlig økning av fylkeskommunale midler for å få fortgang i gjennomføringen.

Kartgrunnlag: Norge digitalt



Ved forvaltningsreformen i 2010 ble ca. 3 700 km riksveg overført til de tre fylkeskommunene i Midt-Norge. Standarden på disse vegene er svært

variabel, og selv om Fylkeskommunene bruker mer penger på disse vegene enn noen gang før, er utfordringene store.



Mange av de nye fylkevegene er viktige transportårer med mye næringstrafikk. Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

I Midt-Norge er det til sammen 28 fergesamband med tilhørende fergekaier på fylkesvegnettet. Kvaliteten er sterkt variabel.

Mange av fergekaiene trenger oppgradering i takt med utskifting av fergemateriellet.

Kartgrunnlag: Norge digitalt

6. Trønderbanen og Meråkerbanen må elektrifiseres innen 2015

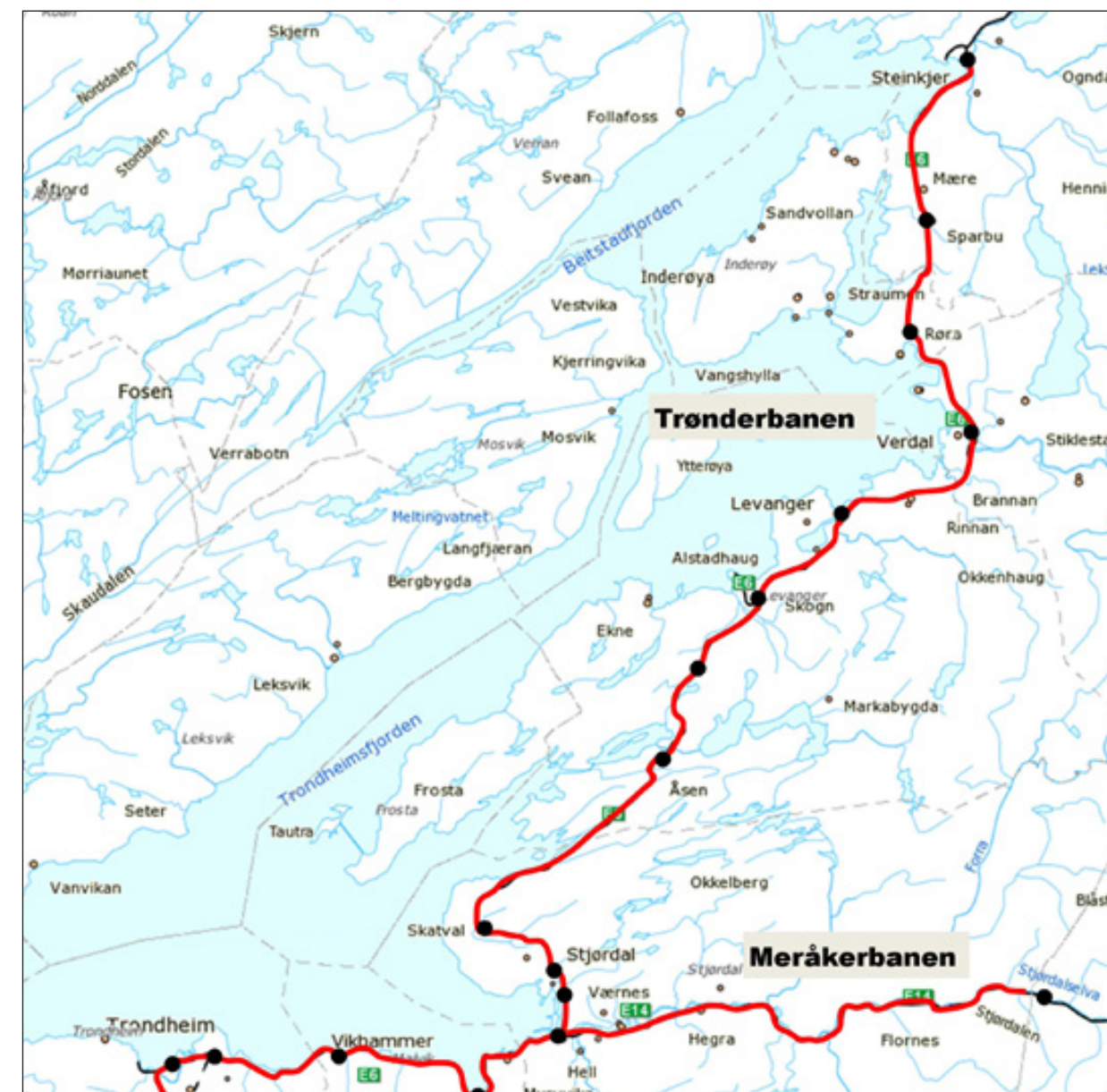
Det første skrittet mot en forbedret reisetid på Trønderbanen er elektrifisering av strekningen Trondheim–Steinkjer.

Elektrifisering vil bidra til redusert reisetid, miljøgevinster, bedre muligheter til å kjøre gjennomgående tog sør og nord for Trondheim, enhetlig togpark, lavere driftskostnader, større fleksibilitet og bedre utnyttelse.

Dagens dieseltog har en forventet levetid på ca. 8 år, og det er lite fremtidsrettet å investere i nye dieseltog. Videre utvikling av Trønderbanen er først og fremst innkortinger, lengre kryssingsspor, revidert holdeplasstruktur, knutepunktsutvikling med mere.

I tillegg til Trønderbanen gjenstår en strekning på Meråkerbanen på ca. 7 mil mellom Hell og Storlien. Med tanke på å utnytte et framtidig potensial for jernbaneforbindelser til Sverige, vil det være gode synergieffekter ved å elektrifisere disse to strekningene som en samlet pakke med felles strømforsyning.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



Kartgrunnlag: Norge digitalt

Utfordringer også på andre jernbanestrekninger

Standarden på jernbanenettet i Midt-Norge er preget av at banestrekningene er bygd for mange år siden og ikke fornyet i nyere tid. Det er bare Dovrebanen som er elektrifisert.

Selv om Trønderbanen og Meråkerbanen har topp prioritet i neste NTP, må man ikke glemme at det er behov for utbedringer og regularitetsforbedrende tiltak på:

- Dovrebanen
- Raumabanen
- Rørosbanen
- Norlandsbanen nord for Steinkjer

Hva koster det?

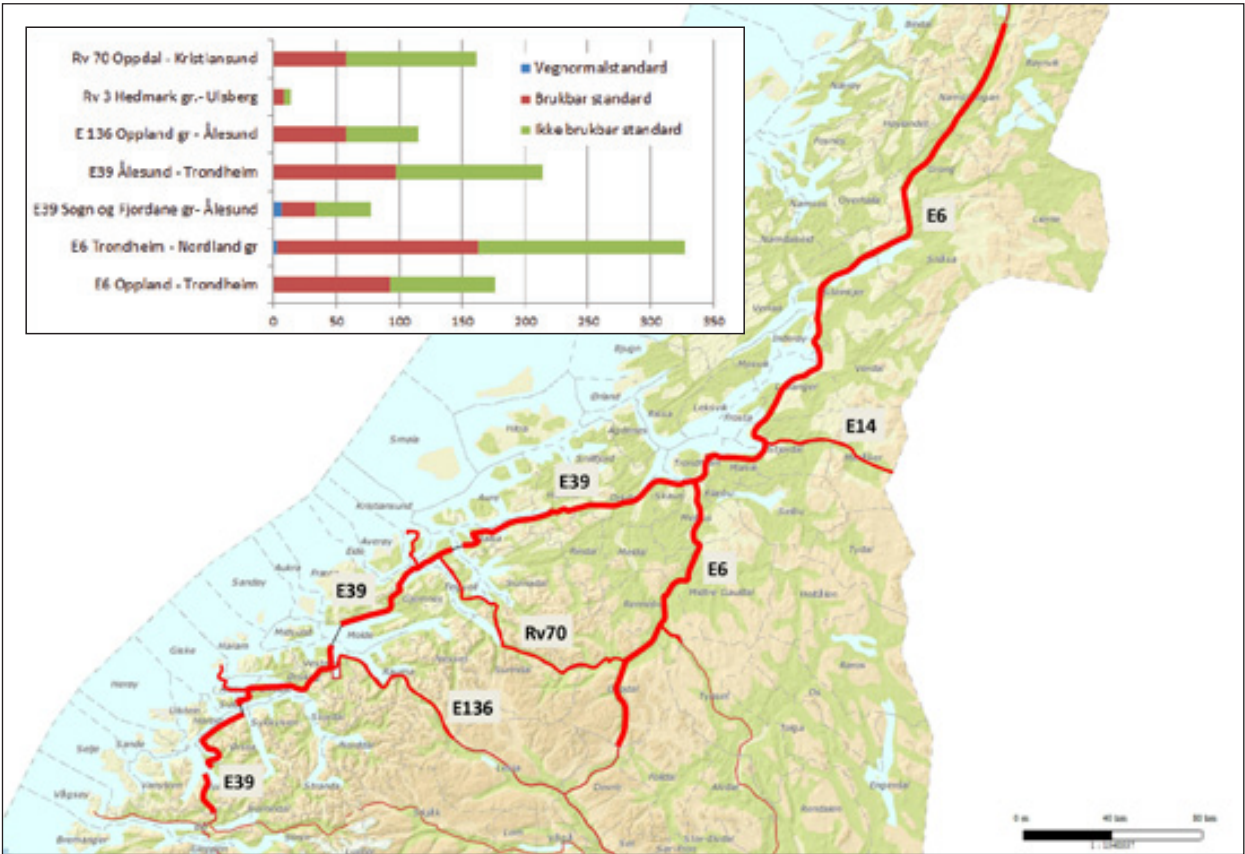
Foreløpige anslag viser at elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen vil koste i størrelsesorden 1,5 mrd. kr.

7. Viktige riksvegprosjekt må gjennomføres raskere

Det er viktig at det stilles midler til rådighet for at foreliggende handlingsprogram for perioden 2010–2019 blir gjennomført som planlagt.

Deretter er det viktig å fokusere på planlegging og gjennomføring av nye prosjektrekninger på riksvegnettet i neste planperiode. De pågående konseptvalgutredningene for E6 og E39 vil klargjøre løsningsvalg og investeringsrekkefølge for strekningene. Det bør særlig fokuseres på å få sammenhengende standard på de to riksvegene

E6 og E39, men også andre riksvegstreknings har store investeringsbehov, som beskrevet i rutevise utredninger og i pågående konseptvalgutredninger, og som betinger betydelig økt innsats i forhold til i dag. Blant annet er en fergefri kystriksveg et viktig mål.



Kartgrunnlag: Norge digitalt. Datagrunnlag: SSB

Det er nødvendig å se på nye finansierings- og gjennomføringsmodeller for mer effektiv prosjektgjennomføring. I tillegg må Statens vegvesen bygge opp nok planleggings- og prosjekterings-

kapasitet til å kunne gjennomføre plan- og byggeprogrammene til investeringer både for riks- og fylkesveger.



Fergefri kystriksveg

E39 mellom Kristiansand og Trondheim har sju fergesamband.

Tre av disse ligger i Møre og Romsdal. Det er utarbeidet konseptvalg-utredninger som konkluderer med at fergeavløsning er den langsiktige løsningen for alle disse.

Mellom fergesambandene er det behov for forbedring av vegstandarden.

Kartgrunnlag: Norge digitalt

Transportetatene foreslår følgende nye store riksvegprosjekter i regionen (forutsatt at rammene økes med 45 %):

Kartgrunnlag: Norge digitalt

E6 sør for Trondheim

E6 Oppdal sentrum	260
E6 Vindalsliene – Korporals bru	670
Rv 706 Sluppen – Stavne	700
E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen	2100
E6 Ulsberg – Berkåk – Løklia (start)	1500
E6 Støren – Skjerdingsstad	2700

E6 nord for Trondheim

E6 Være-, Stavsjø- og Helltunnelen	1500
E6 Selli – Asp – Sem	200
E6 Kvithamar – Åsen (start)	1000
E6 Langnesberga (rassikring)	200

E39

E39 Blindheimstunnelen	800
E39 Høggjølen – Harangen	500
E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra	1200
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	100
E39 Lønset – Hjelset	600

Andre riksvegprosjekter

Rv 3 Korsan – Gullikstad	150
E136 Oppland grense – Rødstøl	100
E136 Breivika – Lerstad	1800
E136 Flatmark – Monge – Marstein	600
E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta (rassikring)	100
Rv 70 Tingvoll – Meisingset	300



8. Både riks- og fylkesvegnettet må sikres mot ras

Rassikringspotten som i dag er på 1 mrd. på landsbasis må minst doubles.

Trafikanter som er avhengig av å trafikkere rasutsatte strekninger opplever utrygghet både i forhold til sikkerhet og i forhold til om de

kommer fram til avtalt tid. Midt-Norge har en lang rekke riks- og fylkesveger som er utsatt for stein og/eller snøras.

	Riksveger			Fylkesveger		
	Høy prioritet	Middels prioritet	Sum	Høy prioritet	Middels prioritet	Sum
Møre og Romsdal	6	25	31	0	56	56
Sør-Trøndelag	0	4	4	2	14	16
Nord-Trøndelag	0	4	4	0	2	2
Sum	6	33	39	2	72	74

Tabell 3: Antall raspunkt i Midt-Norge (Rassikringsplan for Midt-Norge)

Foto: Espen Hammersland, Statens vegvesen



Kartgrunnlag: Norge digitalt

Region midt har stor variasjon i topografi og klimatiske forhold. Som en følge av dette er også rastypene forskjellige. I midtre og indre strøk av Sunnmøre og Romsdal er høydeforskjellene langt større enn ellers i regionen. I høyden ligger det til rette for mer snøfall med tilfang til snøras som kan gå med stort volum og ha lang utløpsdistanse. Snøras og sørperas har vært de dominerende rastypene i disse områdene.

I trøndelagsfylkene er høydeforskjellene mindre og snøras opptrer i lite omfang og utgjør derfor et lite problem. Felles for hele regionen er steinras og steinsprang samt flom- og jordras. Samlet utgjør disse rastypene et omfattende problem på riks- og fylkesvegene. Det kan se ut som mengden av disse rastypene er økende.



Ikke alle ras kommer ovenfra

Store deler av Midt-Norge har områder med mye kvikkleire i grunnen. Dette gir spesielle utfordringer, særlig knyttet til nye anlegg, og det er behov for bedre kartlegging og undersøkelser, slik at ras kan unngås. Byggekostnadene vil ofte bli høyere i områder med mye kvikkleire, og dette må det tas høyde for i fordeling av rammetilskudd til fylkene og i prosjektkostnadene for statlige investeringer.

Leirraset på Byneset, jula 2011.
Foto: Rolf Ivar Svensli

9. Bedre standard på riksvegfergene

Riksvegsambandene er svært viktige ledd i det overordnede transportsystemet, og krever høyfrekvente, døgnåpne og pålitelige samband med tilstrekkelig kapasitet.

Som ledd i arbeidet med Regional transportplan er det utarbeidet en egen fergestrategi. Riksvegsambandene er svært viktige ledd i det overordnede transportsystemet, og krever høyfrekvente, døgnåpne og pålitelige samband med tilstrekkelig kapasitet.

På de tre fergesambandene på riksvegnettet Festøya–Solevågen, Molde–Vestnes og Halså–Kanestrøm bør det på sikt tilstrebes 20-minutters frekvens om dagen og timefrekvens om natta. Både Molde–Vestnes og Halså–Kanestrøm har potensial for innkorting av overfartstid, som vil gi tidsgevinster for transportørene og i tillegg mer effektiv fergedrift.



Tre riksvegferjesamband

Etter at Kvivsvegen er ferdigstilt er det igjen tre fergesamband på riksvegnettet i Midt-Norge.

Disse utgjør betydelige flaskehalser for transport langs kystriksvegen.

Kartgrunnlag: Norge digitalt

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



10. Vedlikeholdsetterslepet må tas igjen

Store deler av riks- og fylkesvegnettet har forfalt, og det er nødvendig med målrettet innsats både for å ta igjen etterslepet og forhindre framtidig forfall.

Gjennom arbeidet med NTP er det gjort anslagsberegninger for hva det vil koste å ta igjen forfallet på riksvegnettet. På landsbasis utgjør dette 25–40 mrd. kr, men usikkerheten er stor. Omtrent 10 % av forfallet er i følge beregningene knyttet til riksveger i Midt-Norge.

På fylkesvegnettet er det kun kartlagt forfallet knyttet til bruer, fergekaier og tunneler. Som

tabellen viser er dette etterslepet anslått til over 4 mrd. kr. Fylkeskommunene i Midt-Norge har vesentlig større problemer enn landsgjennomsnittet og har ansvaret for en fjerdedel av det samlede forfallet på landsbasis.

I tillegg kommer betydelig forfall knyttet til vegfundament, dekke, drenering, vegutstyr med mere, som utgjør betydelige summer.



Foto: Jan Edmund Pedersen, Statens vegvesen



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	Sum Midt-Norge	Landet	Midt-Norge i andel av landet
Etterslep tunneler	2 610	420	60	3 090	10530	29 %
Etterslep bruer	170	210	465	845	6375	13 %
Etterslep fergekaier	330	90	35	455	1035	44 %
Sum	3 100	720	560	4 380	17940	24 %

Tabell 4: Forfall på tunneler, bruer og fergekaier på fylkesvegnettet (mill. kr). Kilde: Statens vegvesen

11. Det må legges bedre til rette for gods på sjø og bane

Det er viktig at det legges til rette for at en større del av godstransporten kan foregå på miljøvennlige transportformer. Det krever innsats både innen infrastruktur og rammebetingelser.



Behov for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

Dagens godsterminal på Brattøra i Trondheim kan ikke ivareta etterspørselen etter gods i framtiden, og det er nødvendig med en ny løsning.

Det er derfor utarbeidet en konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen.

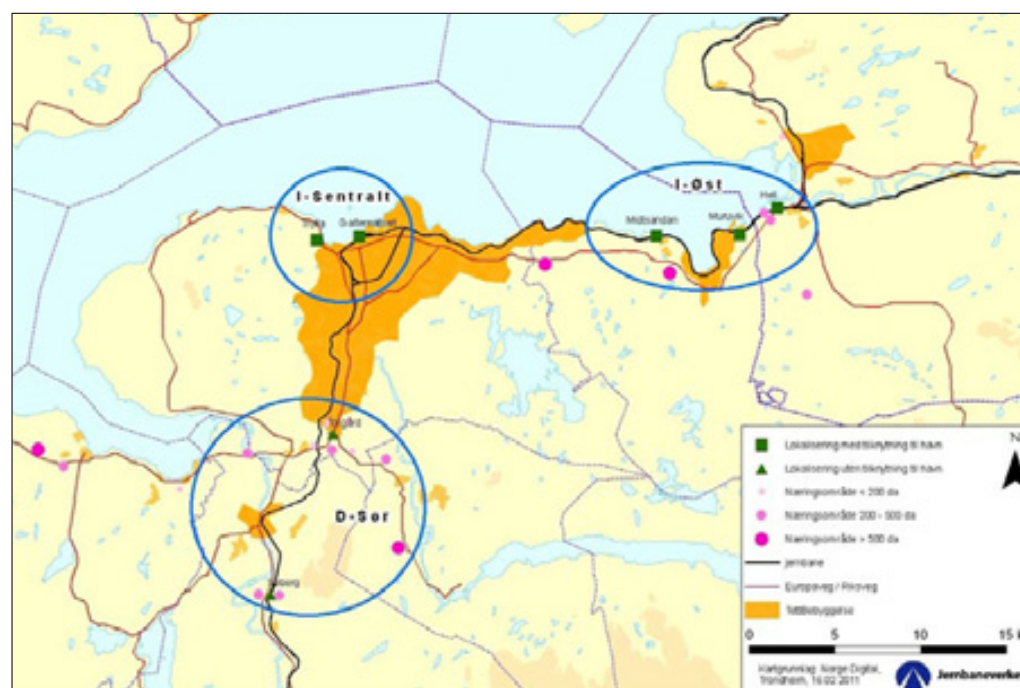
Foto: Trondheim Havn

Plassering ikke avklart

Konseptvalgutredningen har utredet tre ulike hovedkonsepter for logistikknutepunkt

Jernbaneverket har anbefalt en løsning sør for Trondheim, men endelig plassering er ikke avklart.

Kart: Jernbaneverket



Behov for bedre tilgjengelighet til stamnettshavnene i regionen

Stamnettshavnene i regionen må styrkes i form av bedre vegtilknytninger. I Møre og Romsdal er det særlig viktig å utvikle Ålesund havn med blant annet mer effektiv vegtilknytning.

Foto: Ålesundregionens Havnevesen

Behov for gjennomgang av avgifter innen sjøtransporten

I NTP er det satt fokus på at de mange avgiftene på sjøtransport bidrar til å svekke konkurranseevnen for sjøtransport i forhold til lastebil. Det er behov for en samlet gjennomgang av rammebetingelsene med tanke på å utnytte sjøtransportens fordeler der dette er hensiktsmessig i forhold til bil.

Illustrasjon: «Hvordan styrke sjøtransportens konkurranseevne» (Norske havner, Norsk havneforening, Kystverket og LTL)



12. Bypakkene må følges opp

For at framtidens transportutfordringer i byene skal kunne løses, må staten bidra til å følge opp de samordnede finansieringspakkene i de større byene.

De største byene har utfordringer med hensyn til befolkningsvekst, økt trafikk og økte miljøproblemer. For å ivareta disse behovene på sikt, er det nødvendig med helhetlige virkemiddel-pakker hvor vegprosjekter, kollektivtransport, arealplanlegging og satsing på gange og sykkel ses i sammenheng med restriktive virkemidler.

Trondheim har etablert en miljøpakke med bompengefinansiering. Flere andre byer arbeider også med å etablere bypakker. Dette må følges opp med statlige bevilgninger.

Foto: AtB



Foto øverst: Terje Rakke/Nordic life/www.visitnorway.com
Foto nederst: Øyvind Vikan/INFO STfk

For at byene skal kunne ivareta veksten i befolkning og transport er det helt nødvendig at veksten skjer med miljøvennlige transportmidler.



Miljøpakken Trondheim

Miljøpakken for transport i Trondheim skal gi bedre hovedvegnett, kollektivtilbud og bedre forholdene for de som går og sykler. Gjennom en rekke tiltak skal byen oppnå lavere klimautslipp, kortere bilkøer og mindre trafikkstøy.

Totalbudsjettet for pakken er 9,5 mrd. kroner fram mot 2025.

Av dette utgjør bompenger to tredeler av finansieringen.

Bypakke Ålesund

Det arbeides med konseptvalgutredning for transportsystemet i Ålesund. Denne planlegges ferdig høsten 2012.

Det er foreløpig signalisert behov for en finansieringsløsning for en samlet pakke med investeringer i størrelsesorden 4 mrd. kr.



Foto: Ålesundregionens Havnevesen



Bypakker i andre byer?

Det arbeides også med å etablere bypakker i andre større byer i regionen, men disse er foreløpig ikke konkretisert.

Aktuelle byer er:

- Molde
- Kristiansund
- Steinkjer
- Namsos

Kartgrunnlag: Norge digitalt

13. Mer helhetlig ansvar til fylkeskommunen

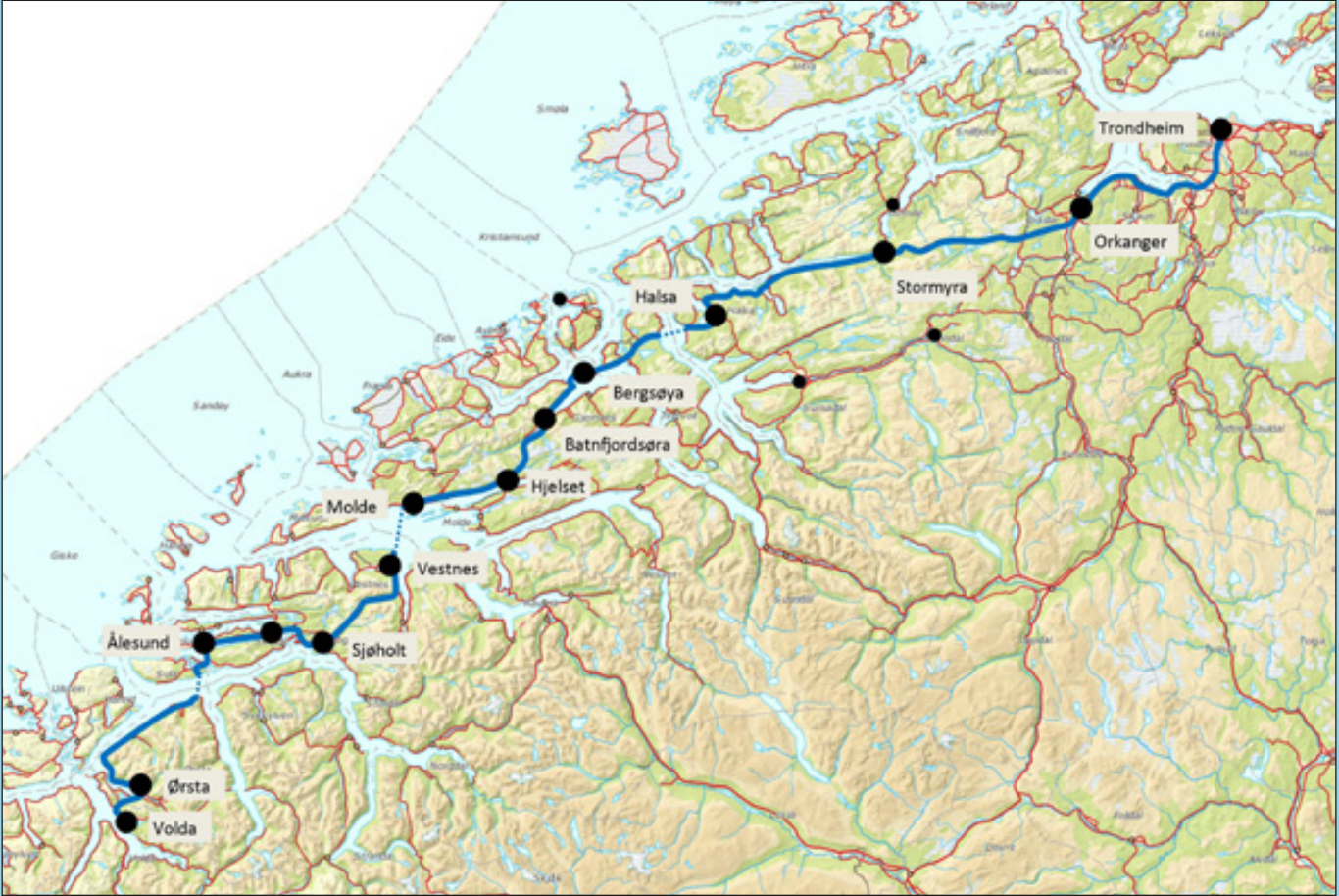
Fylkeskommunene må få et mer helhetlig ansvar for kjøp av transporttjenester i fylkene.

I dag har staten ansvaret for nasjonal kollektivtransport i form av flytilbud og landsdekkende jernbanetilbud. I tillegg har staten ansvar for deler av det regionale kollektivtransporttilbudet i form av kjøp av regionale jernbanetjenester og helsetransport.

Fylkeskommunene har ansvaret for kollektivtransport med buss og båt, skoletransport og TT-transport. Det er behov for en bedre

samordning av regionale kollektivtjenester. Dette kan gjøres ved at fylkeskommunene får et helhetlig ansvar for all regional kollektivtransport, herunder helsetransporter.

Staten bør gå gjennom de organisatoriske og finansielle betingelsene for kjøp av fylkeskryssende regionale bussruter. Dette må ses i forhold til tilsvarende regionale togtilbud mellom byer i Norge.



Det tilrettelegges for InterCity kollektivtransport med tog både på Østlandet, Jæren og i Trøndelag, der man kan binde sammen byer som ligger på rekke. Mange steder i landet er det imidlertid ikke togtilbud, og man bør i stedet tilstrebe tilsvarende tankegang for busstilbudet.

Kartgrunnlag: Norge digitalt

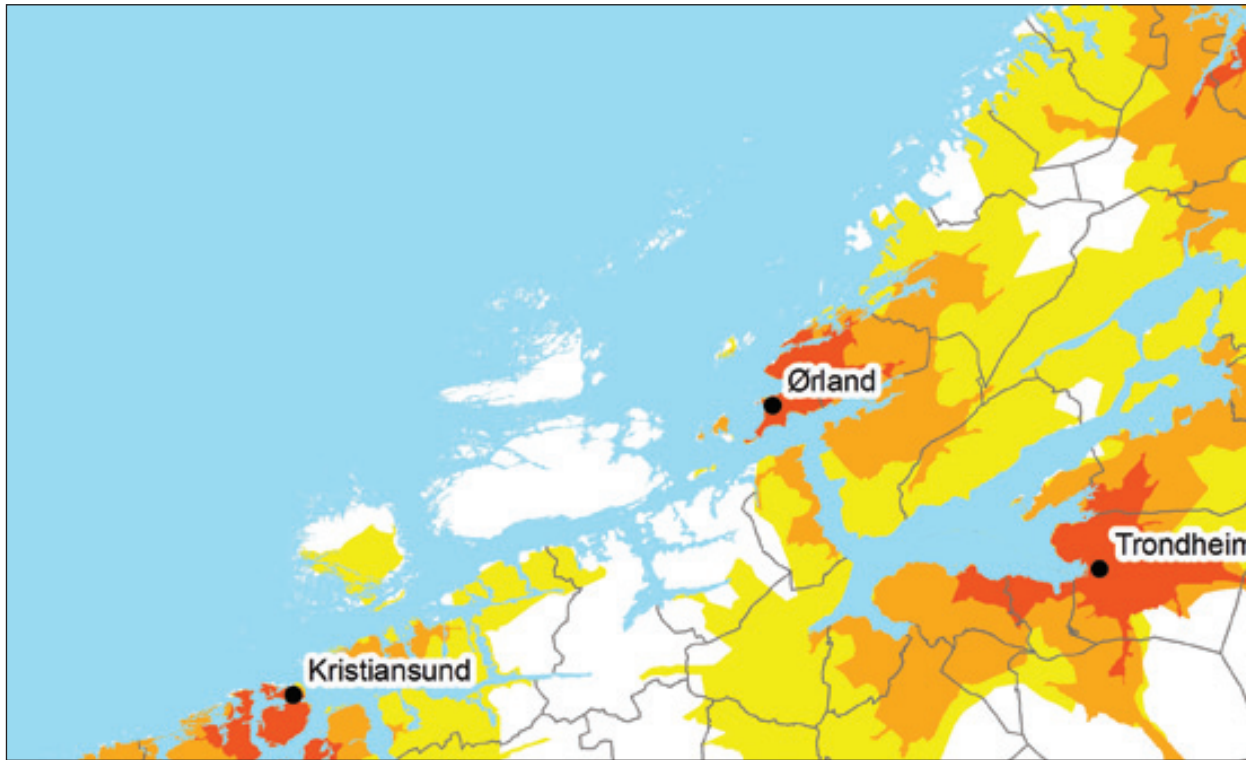
For eksempel er det mulig å binde sammen Volda–Ørsta–Ålesund–Molde–Kristiansund og Trondheim med et effektivt tilbud med timefrekvens uten høye kostnader for det offentlige. Med et gjennomgående tilbud vil man kunne binde sammen store befolkningskonsentrasjoner, redusere reisetiden og oppnå vesentlig høyere frekvens enn i dag.

14. Ørland flyplass må inn på kortbanenettet

Direkteruten mellom Ørland og Oslo må inn under statens kjøp av regionale flyruter.

Flytilbudet på Ørland er viktig for befolkningen i et stort influensområde i ytre deler av Trøndelag, samt forbindelser til kampflybasen på Ørland. Her forventes en vesentlig økning i aktiviteten i årene framover.

Ørland inngår ikke i Avinor sitt flyplassnett. Flyplassen er landets eneste flyplass med mer enn 2 ½ time reisetid til nærmeste stamflyplass som ikke er med i Avinors regionale flyplassnett og berettiger offentlig kjøp av flytrafikktenester gjennom FOT-ordningen (ruter med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse).



Områder med reisetid 30, 60 og 90 minutter fra flyplass. Kampflybasen vil også kreve styrket båtutetilbud og vegforbindelser. Kart: TØI-rapport 1116/2010



Med etablering av hovedbase for kampfly på Ørland, vil aktiviteten og reisebehovet øke. Foto: F35.com

15. Oppsummering

I Nasjonal transportplan 2014–2023 må det satses på transport og infrastruktur i Midt-Norge. De 10 viktigste satsingsområdene er oppsummert her:

1. Økte rammetilskudd til samferdselsformål i fylkene
2. Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen
3. Framdrift på viktige riksvegprosjekter (E6 og E39)
4. Større satsing på rassikring
5. Bedre standard på riksvegfergene
6. Vedlikeholdsetterslepet må tas igjen
7. Det må legges bedre til rette for overføring av gods fra veg til sjø og bane
8. Bypakkene i regionen må følges opp
9. Fylkeskommunene må få et helhetlig ansvar for kjøp av transporttjenester i fylkene
10. Ørland flyplass må inn på kortbanenettet

