

# Regional transportplan Midt-Norge

Innspill til Nasjonal transportplan



«Endelig utkast til Fylkestingsbehandling juni 2016»

Layout: Stfk Kommunikasjon

Foto, forside (øverst f.v.): Ronny Danilesen - Møre og Romsdal fk - Ronny Danielsen  
(nederst f.v.): NSB, Sør- Trøndelag fk.

## Innhold

Forord	1
1. Innledning	2
2. De viktigste prioriteringene i Midt-Norge	3
3. Hva kjennetegner regionen Midt-Norge	4
4. Midt-Norge i tall	7
5. Midt-Norge har mange samferdselsutfordringer	8
6. Godstransport	10
7. Persontransport	12
8. Intercity i Trøndelag	13
9. Midt-Norge trenger økte rammer til samferdselsformål	14
10. Byutfordringer	15
11. Tidfestet plan for innhenting av vedlikeholdsetterslepet	17
12. Både riks- og fylkesvegnettet må sikres mot flom og skred	18
13. Ferger som en del av transportsystemet	19



## Forord

De tre midtnorske fylkene (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal) vedtok i 2012 en Regional transportplan (RTP).

Med grunnlag i denne planen er det nå utarbeidet et fornyet innspill til Nasjonal transportplan. Arbeidet startet opp sommeren 2014, og har vært ledet av en politisk styringsgruppe og en administrativ prosjektgruppe.

Denne rapporten skal være regionens innspill til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2018-2029. Rapporten beskriver og oppsummerer de ti viktigste satsingsområdene som må ivaretas i forbindelse med rullering av NTP 2018–2029.

Vårt håp er at rapporten vil bli aktivt brukt i den forestående prosessen fram til Stortinget skal vedta NTP 2018–2029 i juni 2017.



*Signatur fra fylkesordførere og –rådsleder er avhengig av at alle fylkestingene gir sin tilslutning til RTP i tilknytning til høringsuttalelse til NTP planforslag i fylkestingene i juni 2016*

Tore O. Sandvik  
Fylkesordfører  
Sør-Trøndelag fylkeskommune

Anne Marit Mevassvik  
Fylkesrådsleder  
Nord-Trøndelag fylkeskommune

Jon Aasen  
Fylkesordfører  
Møre og Romsdal fylkeskommune



## 1. Innledning

De tre midnorske fylkeskommunene (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal) har fattet vedtak om at det skal utarbeides et felles innspill til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2018-2029. Her ligger det en erkjennelse av at for å kunne fremme fylkenes og regionens interesser i samfunnsutviklingen, blir fylkesgrensene ofte en liten 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 tilknytning til fylkeskommunenes arbeid med regional utvikling. Dette innebærer også å se alle transportformene i en helhet for en framtdsrettet utvikling av det enkelte fylke og regionen.

Rapporten skal bidra til å nå fylkeskommunenes målsetting om å utvikle et miljøvennlig, konkurransedyktig og framtdsrettet transportsystem, sett i en helhet mellom de ulike transportformer, og er et overordna og strategisk dokument 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 2018-2019.

## 2. De viktigste prioriteringene i Midt-Norge

*For å sikre en effektiv og miljøvennlig persontransport er følgende tiltak svært viktige:*

- Bygge bo- og arbeidsmarked mellom Trondheim og Steinkjer ved utvikling av E6 og Trønderbanen, slik at jernbanen kan spille større rolle i kollektivsystemet
- Bygge et sterkere bo- og arbeidsmarked i Møre og Romsdal og Trøndelag gjennom en utbedret og ferjefri E39.
- Utvikle de største byene i regionen, Trondheim og Ålesund, gjennom bymiljøavtaler
- Utvikle de mellomstore byene i regionen, Molde, Kristiansund og Innherredsbyene, gjennom bypakker
- Effektivisere transport i distriktene gjennom samordning av offentlig transport
- Få overgang til null- eller lavutslippsteknologi på ferjer, hurtigbåter, busser og biler, samt elektrifisering av Trønderbanen.
- I interregional trafikk har flyplassene viktig satsingsområde
- Det er behov for betydelige investeringer på E6 Grong – Nordland grense

*For å sikre en effektiv og miljøvennlig godstransport er følgende tiltak svært viktige:*

- Utvikle Trønder- og Meråkerbanen med dobbeltspor og elektrifisering.
- Utvikle en utbedret og ferjefrie E39
- Sikre god flyt av gods mellom veg, sjø og bane
- Sikre god framkommelighet for godstransport og varedistribusjon i byområder gjennom bymiljøavtaler og bypakker
- Sikre et robust jernbanenett gjennom utvikling av Dovrebanen, Raumabanen og ny godsterminal på Torgård/Søgård
- Sikre god regularitet og kapasitet og tilstrekkelig frekvens på ferjesamband
- Rørosbanen må utvikles videre med elektrifisering og automatisk trafikkstyring
- Sikre god fremdrift av E 6 Sør Trondheimsveien og E 6 Øst Trondheim - Åsen
- Sikre en helhetlig E39 gjennom Orkanger med god tilknytning til Trondheim havn

*For å sikre helhetlige og robuste transportkorridorer er følgende tiltak svært viktige:*

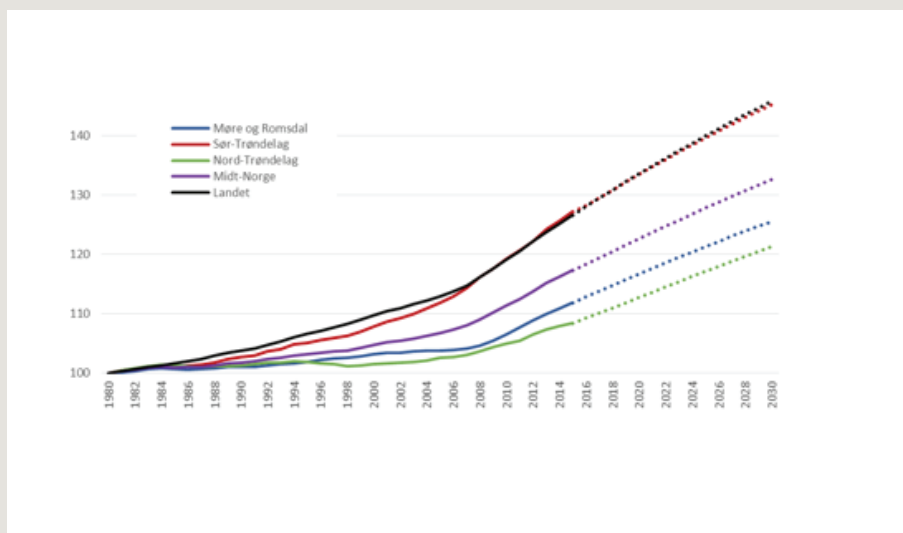
- Styrke fylkeskommunens økonomiske rammer
- Ta igjen alt forfall på riksveg, fylkesveg og jernbane
- Øke innsatsen til skredsikring
- Sikre et ferjetilbud med god kapasitet og regularitet med null- eller lavutslippsteknologi



### 3. De viktigste prioriteringene i Midt-Norge

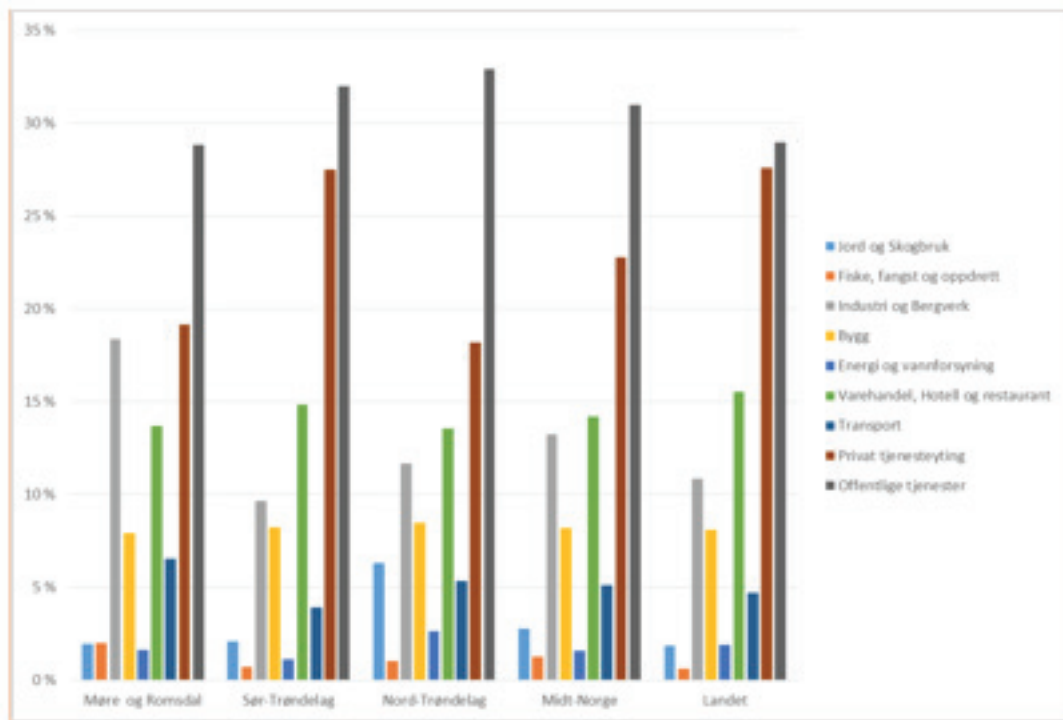
Landsdelen har en variert geografi med fjell, kystområder og lavlandsområder. Regionen har mange naturgitte barrierer, i form av dype fjorder i øst-vest-retning som strekker seg langt inn i landet. Det er også høyfjellsområder hvor uvær og snø årlig skaper utfordringer, samt områder med høye og bratte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

Til sammen bor nesten 710 000 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 185 000 bosatte.

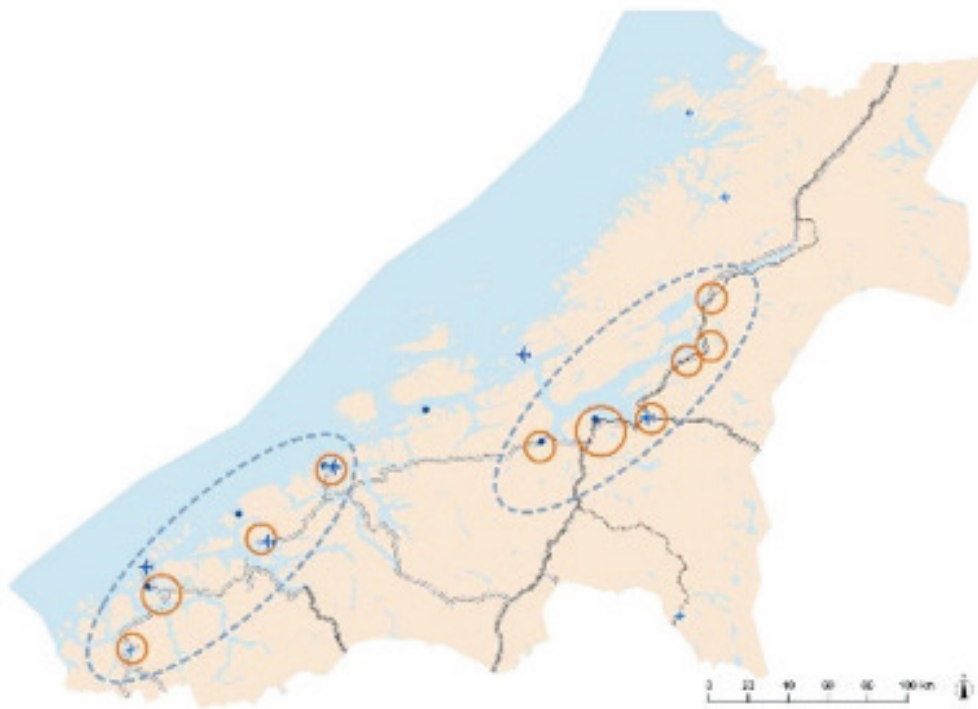


Figur 1 Befolkningsutvikling. Kilde: SSB, prognose er mellomalternativ

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.



Figur 2 Næringsstruktur



Figur 3 Illustrasjon av bystrukturer med felles bo- og arbeidsmarkeder i Midt-Norge

Innenfor ringene på Figur 3 ovenfor, har både Møre og Romsdal og Trøndelag hvert sitt område med bystruktur, med stor grad av felles bo- og arbeidsmarkeder. Det er et stort potensial ved å knytte steder innenfor ringene sterkere sammen med infrastruktur og transporttiltak. Potensialet for å ta trafikkveksten med kollektivtransport, sykling og gåing er størst i byene og hovedaksene. Dette kan være nødvendig for å sikre en effektiv arealbruk og for å redusere klimautslippene.

Den sterke satsingen i byene, bør kombineres med en tilpasset satsing i småbyene og distriktene. Både kollektivtrafikk, gåing og sykling har andre forutsetninger i småbyen og distriktene enn i byene.

*Tiltak for balansert og bærekraftig regional utvikling i region Midt-Norge:*

- > Bymiljøavtaler og ta trafikkveksten med gange, sykkel og kollektivtrafikk
- > Tilpassede avtaler for de mindre byene
- > Sammenhengende kollektivsystem som reduserer avstandsulemper mellom bygd og by, og med minimum kollektivtilbud i distriktene
- > Utvikling av infrastrukturen for veg, bane og båt som støtter opp om de differensierte forutsetningene for gange, sykkel og kollektivtrafikk

### 3. Midt-Norge i tall

#### Befolkning og næringsliv

	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	Sum Midt-Norge
Befolkning 2015	263 719 (5 %)	310 047 (6 %)	135 738 (3 %)	709 504 (14 %)
Befolkningsvekst siste 10 år	7,8 % (3 %)	13,8 % (7 %)	5,7 % (1 %)	9,9 % (11 %)
Landareal (km <sup>2</sup> )	14 569 (5 %)	17 833 (6 %)	20 781 (7 %)	53 182 (17 %)
Antall arbeidsplasser	131 844 (5 %)	163 837 (6 %)	62 844 (2 %)	358 525 (14%)
Antall bedrifter	27 135 (5 %)	30 608 (6 %)	15 937 (3 %)	73 680 (13 %)
Bruttoprodukt (mill. kr)	102 752 (5 %)	116 467 (6%)	39 759 (2 %)	258 978 (13 %)
Eksport (mill. kr)	33 882 (9 %)	16 208 (4 %)	6 569 (2 %)	56 659 (15 %)
Eksport av mat (mill. kr)	16 534 (23 %)	8 831 (12 %)	2 099 (3 %)	27 464 (38 %)
Universitets- og høgskolenivå, kort	44 162 (5 %)	57 911 (6 %)	22 152 (2 %)	124 225 (13 %)
Universitets- og høgskolenivå, lang	10 723 (3 %)	25 968 (7 %)	4 946 (1 %)	41 637 (12 %)

Tabell 1 Befolkning og næringsliv (Kilde: SSB). Tall i parentes viser andel på landsbasis

#### Transport og infrastruktur

	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	Sum Midt-Norge
Lengde riksveger (km)	562 (5 %)	388 (4 %)	352 (3 %)	1 302 (12 %)
Lengde fylkesveger (km)	3079 (7 %)	2954 (7 %)	3004 (7 %)	9037 (20 %)
Tunnellengde fylkesveger (km)	81 (16 %)	18 (3 %)	5 (1 %)	104 (20 %)
Brulengde fylkesveger (km)	23 (9 %)	14 (5 %)	18 (7 %)	55 (21 %)
Antall fergekaier og hurtigbåtkai fylkesveier	133 (43 %)	34 (11 %)	26 (8 %)	193 (63 %)
Lengde jernbane (km)	53 (1 %)	312 (8 %)	353 (9 %)	718 (19 %)
Lengde elektrifisert jernbane (km)	0 (0%)	165 (7 %)	0 (0%)	165 (7 %)
Antall flyplasser (Avinor)	4 (8 %)	1 (2 %)	3 (6 %)	8 (16 %)
Transportarbeid fylkesintern kollektivtransport	124 230 (4 %)	311 547 (10 %)	63 245 (3 %)	499 022 (16 %)
Antall drepte i trafikken siste 10 år	122 (6 %)	94 (5 %)	87 (4 %)	303 (15 %)
Klimautslipp fra vegtrafikk (CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)	463 (5 %)	551 (5 %)	357 (4 %)	1371 (14 %)

Tabell 2 Transport og infrastruktur (Kilde: SSB og Statens vegvesen) Tall i parentes viser andel på landsbasis

Tabellen transport infrastruktur vil bli supplert med data om antall havner.

## 5. Midt-Norge har mange samferdselsutfordringer

Gode kommunikasjonsløsninger er en forutsetning for regional utvikling. En stor del av fremtidig verdiskapning skjer i regionene mens kompetansen og kapitalen samles i byene. Utbygging av gode kommunikasjonsløsninger på bane, vei, sjø, nett og mobil må fjerne barrierer og redusere avstander mellom by og land.

Hurtigbåt representerer et svært effektivt transportmiddel for persontrafikk langs kysten. Høye utslipp og mangel på alternative drivstoffløsninger er utfordrende. Det må legges til rette for utslippsfrie løsninger der det er gjennomførbart.

Dette er noen av de viktigste utfordringene:

Bedre standard på infrastrukturen:

- > Både person- og godstransporten hemmes av lav standard på store deler av transportnettet. Viktige vegruter har lav standard og lav framføringshastighet.
- > Svært mye av vekstpotensialet i næringslivet har utspring i naturgrunnet.
- > Både nasjonal og regional infrastruktur er svært viktig for næringslivet, og som grunnlag for stabil bosetting og effektivt næringsliv.
- > Regionen trenger stedstilpassede løsninger for å få til større og mer velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner.
- > Stort behov for fornying av eksisterende infrastruktur for å forebygge og fjerne forfall.

Modernisering av jernbane:

- > Umoderne jernbane med for lav kapasitet og hastighet. Bare Dovrebanen er elektrifisert. Godstransport på bane taper stadig terreng.
- > Elektrifisering og utvidelse av rutetilbudet på jernbanen viktig skritt i moderniseringen.
- > Utfordring for bane hvis kjøretida med bil er kortere med tog enn med bil på akse.

Modernisering av flåte:

- > Midt-Norge har maritime næringer og kompetansmiljøer som kan gå i front for fornying av fergene som et fyrtårn i arbeidet med å utvikle et lavutslippssamfunn, og kan indirekte bidra til modernisering av flåten i nærskipstrafikken.

Byutfordringer:

- > Byer av ulik størrelse trenger gode transportløsninger, på den ene siden som nav i felles bo- og arbeidsmarkeder, og på den andre for at transportsektoren skal bli klimavennlig.
- > Byene trenger arealtiltak, parkeringsrestriksjoner og tiltak for gåing og sykling. De trenger økt attraktivitet, kapasitet og effektivitet i kollektivtilbudet.

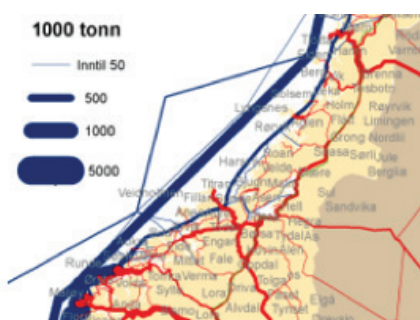
Samfunnsikkerhet:

- > Behov for klimatilpasning, spesielt mange skred- og flomutsatte veger og jernbaner.
- > Trafikksikkerhet. Antall drepte og hardt skadde på vegnettet ligger over landsgjennomsnittet sammenlignet med folketallet.

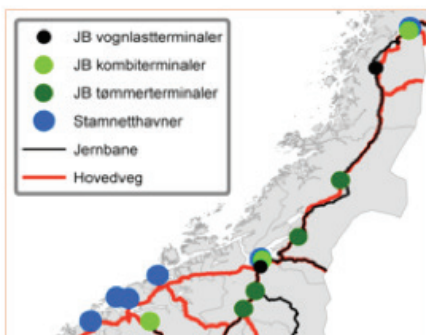
## 6. Godstransport

NTP's godsanalyse viser at godstransporten øker mer på veg enn på sjø og bane, og det vil den fortsette å gjøre. En av konklusjonene er at «målene kan bare nås ved å gjøre all godstrafikk mer sikker, effektiv og miljøvennlig – uavhengig av transportmiddelfordelingen». Teknologisk utvikling er sentralt for å nå målene, og det offentlige bør ha en offensiv rolle i utvikling, utprøving og implementering av nye løsninger. Midt-Norge har maritime næringer og kompetansemiljøer som kan gi store bidrag til teknologisk utvikling.

Analysegrunnlaget i godsanalysen viser at alle transportformene har stor betydning for flytting av gods i Midt-Norge. Når det gjelder fisk, går svært mye av frossen fisk allerede på båt. Det kan nærme seg et gjennombrudd i



bestrebelsene for å få større deler av fersk sjømat også på båt. Det jobbes nå med opplegg for å frakte laksen med båt fra Hitra kysthavn til kontinentet. Gjennom kystalliansen vil også Rørvik kysthavn koble seg på transportopplegget. Transportplanen bør klarlegge og foreslå virkemidler som bidrar til realisering av denne satsingen. Havnene er en viktig del av transportsystemet. Eksempelvis er Ålesund en av de største containerhavnene i Norge men har store utfordringer i forhold til tilkomstvei. På den annen side vil Stadt skipstunnel føre til forutsigbar sjøtransport i forbindelse med hurtigtogtrase mellom Ålesund og Trondheim/Oslo gjennom Gudbrandsdalen.



Kapasitet på hovedspor og terminaler på jernbanen er flaskehals for godstransport i Midt-Norge. I bred godsanalyse er en av konklusjonene som følger: «I korridorene mellom Oslo og Stavanger, Trondheim og Europa har banen mindre markedsandeler. Det indikerer at jernbanen må anstrenge seg mest for å konkurrere i disse korridorene, men også har mest å hente her». Derfor er opprusting av Dovrebanen og ny terminal i Trondheimsregionen svært viktige tiltak. Forbordfjellet tunnel er et svært viktig tiltak for godstransporten til og fra Nord-Norge.

Distribusjon av gods internt i regionen er også en utfordring. Av statlig infrastruktur, er tiltakene E39 på aksene mellom Ålesund er Kristiansund og E6 gjennom Trøndelag svært viktig for regional distribusjon på langs av hovedaksene. Det er behov for et samferdselsløft i fylkeskommunene for å styrke fylkesvegene og fylkesvegfergene for å sikre viktig distribusjon på tvers.

## 7. Persontransport



Bymiljøavtaler for å ta trafikkveksten med gåing, sykkel og kollektivtrafikk. Hovedrapporten har storbyfokus, og anviser løsninger som kan være relevant for storbyen, men der terminologien ikke treffer så godt i distriktene.



Med grunnlag i systemet med bymiljøavtaler, som Trondheim er en del av, bør NTP gi svar på metoder og virkemidler som også kan være treffsikker og effektive i mindre byer. Også her bør staten lede an i arbeidet med å øke sykkel og gåing, og sette inn tiltak for å redusere bilbruken. Det er behov for et sammenhengende transportsystem som reduserer avstandsulemper mellom bygd og by. Innfartsparkering i tilknytning til jernbanestasjoner og ekspressbusstopp er viktige deler i dette.



Distriktene skal også finne sin plass i et lavutslippssamfunn. Distriktene blir påvirket av fokuset på nye transportformer for å imøtekomme klimakrav, men det kreves egne løsninger. Noen prinsipper er de samme som i småbyene, men det er vanskeligere å nå markedet dess lenger ut i distriktet en kommer.



Alle former for rammebetingelser for kollektivtrafikk i distriktene bør vurderes, ikke minst for å sikre et kollektivt minimumstilbud i distriktene. Samordning av helsetransporter og drosjetilbud i distriktene må også vurderes i lys av dette.

NTP bør inneholde en jernbanestrategi som trekker opp tydelige mål for utvikling av fjerntog mellom Oslo og Midt-Norge, herunder også planlegging av hurtigtogtrase mellom Ålesund og Trondheim/Oslo gjennom Gudbrandsdalen.

Etablering av et regionalt test- og øvingsanlegg for motorkjøretøy kan ha stor betydning for forskning og utviklingen innen trafikksikkerhet.

Det bør legges til rette for utslippsfrie for hurtigbåter der det er gjennomførbart.

## 8. Intercity i Trøndelag

Trønderbanen og Meråkerbanen vil være elektrifisert med grunnlag i gjeldende NTP og etatenes handlingsplaner. Nye elektrisk drevne tog vil komme.

Jernbaneløstetets perspektivmelding beskriver jernbanen som ryggrad i kollektivtrafikken i Trøndelag, med både Intercity, bybane og flytog. Trønderbanen binder sammen bo- og arbeidsmarkeder på hele aksene. Det er enighet om at dobbeltspor bør bygges innenfra og ut med utgangspunkt i Trondheim sentralbanestasjon.

### **Følgende rekkefølge legges til grunn for videre utvikling:**

- > Dobbeltspor Trondheim - Stjørdal
- > Samordnet utbygging av bane og veg
- > Dobbeltspor Melhus -Trondheim og Forbordfjellet tunnel
- > Innen 2050, komplett dobbeltspor for Støren – Steinkjer, frekvenser som i perspektivmeldingen, med over 5 mill. reiser årlig, og vi antar at videre planlegging vil avdekke vesentlig større potensial for antall togpassasjerer.

Jernbanen i Trondheim bør bygges ut, slik at den kan spille en langt større rolle i kollektivsystemet og dermed bidra til å nå nullvekstmålet, som sier at trafikkveksten som følge av vekst i befolkningstallet i de store byene skal tas av sykkel-, gåing og kollektivtrafikk. Trondheim sentralstasjon må utvikles som et regionalt knutepunkt mellom ulike transportformer.

Veg og jernbane bør bygges ut mer i sammenheng, også med fylkeskommunens investeringer i fylkesvegnettet. Som intercitytilbud bidrar toget til å utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene i Trøndelag. I Trondheim kan jernbanen bidra til å løse nullvekstmålet. Staten bør stimulere til effektiv bruk av jernbanen som klimavennlig alternativ til veitransport, gjennom Bymiljøavtalene og NTP.

Forbordfjellet tunnel og dobbeltspor er viktige tiltak i modernisering av Trønderbanen. Begge tiltakene er også viktig for framføring av gods, både i Midt-Norge og til og fra Nord-Norge.



## 9. Midt-Norge trenger økte rammer til samferdselsformål

Rammetilskuddene til fylkeskommunene bør økes slik at fylkeskommunene er i stand til å holde et forsvarlig nivå på drift og vedlikehold og opprettholde vegkapitalen.

Det bør gjennomføres en systematisk analyse av fylkesvegnettet. De viktigste flaskehalsene for næringstransport bør kartlegges. Det skal også utarbeides en samlet behovsanalyse for fylkesvegnettet. Statens vegvesen bør utarbeide generelle råd til fylkeskommunene om nivå på drift, vedlikehold og ferge drift.

Her er noen av de viktigste formålene fremover:

### **Driftsramme for vedlikeholdsmidler:**

Fylkesvegnettet har et stort vedlikeholdsetterslep. Rammene til drift og vedlikehold er for trange. Fylkeskommunen må i samråd med staten styrke innsatsen med analyse, og NTP må få større fokus på de store utfordringene på fylkesinfrastrukturen. For eksempel viser inspeksjoner av bruene at utbedring vil koste mye mer enn tidligere estimert.

### **Binde sammen felles bo- og arbeidsmarkeder:**

Vi har viktige regionale fylkesveger, som binder sammen felles bo- og arbeidsmarkeder. 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. Det samme gjelder etterslep og det store vedlikeholds- og ombyggingsbehovet for fergekaier og ferge drift, men rammene legges av Stortinget. Investeringsrammen må økes for å sikre bedre standard på viktige regionale fylkesveger og til fornying av eksisterende vegnett.

### **Klimatilpasning og utslippsreduksjon koster:**

Kostnadene for klimatilpasning og redusert klimagassutslipp vil øke i planperioden. Satsingen i områder med flom og skred må styrkes, og dette må inkludere områder med fare for kvikkleireskred.

### **Befolkningsveksten i byene:**

Særlig i de større byene skaper veksten utfordringer som bare kan løses ved hjelp av en økt satsing på kollektivtransport. Både dette og satsing på kollektivtrafikk i distriktene krever økte rammetilskudd i årene framover. Vi må ha forutsigbare prosesser inn mot Stortinget for å sikre rammeoverføringene til fylkeskommunene. Kollektivtrafikk i distriktene trenger også forutsigbare rammer.

## 10. Byutfordringer

Det er nødvendig med helhetlige virkemiddelpakker hvor vegprosjekter, kollektivtransport, arealplanlegging og satsning på gåing og sykling ses i sammenheng. Uten restriktive tiltak mot biltrafikken knyttet til bompenger, parkeringsrestriksjoner, prioritering av kollektivtrafikk og sykkel på veien, er det vanskelig å oppnå endringer i reisemiddelvalg.

Lokal finansiering, blant annet ved bompenger, må følges opp med statlige bevilgninger til infrastruktur knyttet til kollektivtrafikk, gåing og sykkel.

I større byer sørger ofte bilkøer og rushtrafikk til endrede reisevaner.

I mindre byer uten kø og rushtidtrafikk av betydning, må andre virkemidler anvendes.

### Trondheim

Trondheim har stor vekstkraft i form av befolkningstyngde og kunnskapsproduksjon. Som helhet har Midt-Norge interesse av et godt samspill mellom Trondheim og resten av regionen.

Trondheim ivaretar en stor vekst i befolkning og transport både i og til og fra byen. Veksten i transport skal skje med effektive, miljøvennlige transportmidler. Kollektivtrafikken må utvikles både med tanke på kapasitet, effektivitet og attraktivitet. Busstilbudet skal utvikles mot superbuss med økt prioritet i trafikken, bedre komfort om bord og til og fra holdeplass.

Etter elektrifisering, nye vogner og dobbeltspor forutsettes Trønderbanen videreutviklet både med tanke på trafikk i Trondheim og til/fra byen, både sør- og nordfra. Kvartersfrekvens for de viktigste knutepunktene i og rundt byen vil være en forutsetning for at toget skal ta en større del av bytrafikken. Dette vil kreve integrering av toget i et trøndersk takst- og ruteopplegg. I tillegg må Trondheim og ikke minst de øvrige stasjonsbyene med sin arealbruk bygge opp om toget som en framtidig bærebjelke i trøndersk kollektivtilbud.

Nesten 40 prosent av dagens bilreiser er under 3 km. På så korte reiser er økt sykling og gåing hovedalternativet. Trafikksikre løsninger for sykkel og gåing mellom bosted og reisemål i nærmiljøet må prioriteres. Økte midler til infrastruktur og drift spesielt i vinterhalvåret er nødvendig om veksten i denne delen av biltrafikken skal begrenses. Spesielt på arbeidsreiser er sykkel et godt reisealternativ for mange. Godt vintervedlikehold på stadig bedre hovedruiter krever midler for at spesielt rushtrafikk med bil, men også kollektiv (store, kostbare trafikktopper) skal begrenses.

### Ålesund

Fylkestinget i Møre og Romsdal vedtok i sak T 37/14 å arbeide for å få byene i fylket inn i «belønningsordninga» for mindre biltrafikk og mer kollektivtransport. I tiden etterpå ser det ut til at det er «helhetlige bymiljøavtaler» som seiler opp som den ordninga det skal satses på framover i byer over 40 000 innbyggere.

I utredningsdokumentet «Byområdeutfordringer» i NTP-prosessen er det byer med over 40 000 innbyggere som er nevnt som aktuelle inn i helhetlige bymiljøavtaler. Ålesund har gjennom kommunal- og moderniseringsdepartementets byregionprogram gått sammen med randkommunene og har til sammen 77 000 innbyggere. Dette området har den største veksten i Møre og Romsdal og utgjør en kompakt og konsentrert byregion.

Ålesund har ei innpendling på om lag 8000 personer daglig, og 17 prosent av arbeidsstyrken i Ålesund pendler ut til nabokommunene. Dette genererer mye trafikk. I grunnlaget for bypakke Ålesund ligger det inne et mål om å øke kollektivtrafikken fra rundt 7 til 15 prosent. Skal en lykkes med dette er det nødvendig med et bedre, mer moderne og mer attraktivt kollektivtilbud. En forutsetning er også krysstiltak som legger begrensninger på privatbilismen, som restriktiv parkeringspolitikk, prioritering av buss framfor privatbil i trafikksystemet osv. I tillegg er det helt umulig å lykkes med dette uten insentiv fra staten. Vi ber derfor om at Ålesundsregionen får ta del i ordningen med bymiljøavtaler, under samme ordning som Kristiansand, Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø.

### **Kristiansund, Molde og Innherredsbyene i Nord-Trøndelag**

«Transportinfrastruktur som vegen til bærekraftige regioner», er en del av analyse- og strategifasen i NTP-arbeidet. Her blir det påpekt at; «kollektivtransport først har potensial til å være et attraktivt reisemiddel for personreiser internt i et tettsted når tettstedets størrelse passerer et sted mellom 20 000 og 50 000 innbyggere». Molde og Kristiansund har innbyggertall på henholdsvis 26 000 og 24 500 innbyggere, og er innenfor intervallet som er angitt. I arbeidet med bypakker er det satt mål om å oppnå 10 prosent kollektivandel i disse byene. Også her er det lagt opp til grep i form av krysstiltak for å endre reisemiddelfordelinga. Uten statlige incentivordninger, vil det være umulig å få til satsing på kollektivtrafikk i de to byene. Byene ber derfor om insentiv for mer kollektivtrafikk og mindre bilbruk.

Innherredsbyene er byer under 20 000 innbyggere. Nord- og Sør-Trøndelag har nylig lagt frem Trøndelagsutredningen og en intensjonsavtale om sammenslåing til Trøndelag region. En utviklingsstrategi er å utvikle Steinkjer som administrasjonsby. Gjennom et eget Innherredprogram, kan en se næringsutvikling, samferdsel og offentlige arbeidsplasser/rekruttering i sammenheng, og videreføre felles satsing knyttet til E6 og Trønderbanen, som er et høyt prioritert tiltak fra Midt-Norge i NTP. Her er det flere stasjonsbyer, som må sikre arealbruk og knutepunktutvikling som bygger opp om toget som en framtidig bærebjelke i trøndersk kollektivtilbud. Et program kan også legge til rette for lavutslippsamfunn på andre områder, som gåing og sykkel. Også Innherredsbyene trenger statlig innsats, noe som kan utløses etter avtaler med utgangspunkt i systemet med bypakker. Fylkeskommunen kan på sin side bidra både som vegeier og med ansvar for kollektivtrafikk gjennom strategien med økte rammetilskudd for samferdselsformål.

## 11. Tidfestet plan for innhenting av vedlikeholdsetterslepet

Det er store vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet. Med dagens bevilgningsnivå, er det stor sannsynlighet for at dette øker. I tillegg har store deler av fylkesveinettet en standard som ikke tilfredsstillende veinormalene og er dårlig rustet for fremtiden. Veistandarden er svært variabel og varierer fra fylke til fylke og innenfor de enkelte fylker.

I prosessen med NTP er det framskaffet oppdaterte tall for etterslepet samlet i regionen, og fordelt på den enkelte fylkeskommune.

Fylke	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke <sup>3</sup>	Vegutstyr	Bru og kai	Sum
Møre og Romsdal	3 300	290	570	500	1 140	<b>5 800</b> (4 870 – 8 080)
Sør-Trøndelag	550	210	1 340	170	410	<b>2 680</b> (2 170 – 3 620)
Nord-Trøndelag	70	200	630	280	460	<b>1 640</b> (1 270 – 2 170)

Tabell 3 Tabellen viser estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering ved inngang til planperioden 2018-2027 (mill. 2014-kr) – avrundet til nærmeste 100 mill. kr – (Antatt spenn grunnet usikkerhet er angitt i parentes). Merknaden 3 står for at vegdekke også omfatter grusdekke.

Utredningene viser stort forfall på fylkesvegnettet. Fornyning av infrastrukturen er en av de største strategiske utfordringene i Midt-Norge. For enkelte vegobjekter har det vist seg å være svært vanskelig å vurdere forventet videre tilstandsutvikling. Det er vanskelig å vurdere vedlikeholdskostnadene. I Midt-Norge er det spesielt behov for mer vurdering av buer og fergeleier.

I tillegg til øremerkede tilskudd, må vurderingen knyttes til beregningsgrunnlaget for rammeoverføringer til kommunesektoren. Etterslepet blir ikke borte om en omklassifiserer veger. Dersom kommunene skal overta eierskapet til utvalgte fylkesveger er det naturlig å forvente at det først gjennomføres en grundig evaluering av dagens status.

NTPs planforslag må inneholde en anbefaling som sikrer at det følger med tilstrekkelige vedlikeholdsmidler fra staten til fylkeskommunene for å ta vare på disse vegene. Det må bli et ledd i en tidfestet opptrappingsplan for innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene. For det første må det til pakker rettet mot vegruter som har spesiell regional betydning, og flaskehalsar som har betydning for næringslivets framkommelighet og trafiksikkerhet. I et langsiktig perspektiv er det aller viktigste å investere på en måte som bevarer veikapitalen og reduserer forfallet.

## 12. Både riks- og fylkesvegnettet må sikres mot flom og skred

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, sørperas og steinras 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. Klimaendringene vil gi et risikobilde når det gjelder fare for flom og skred, som berører alt vegnett. Dette kan ikke avgrenses til de vegruter som har



spesiell regional betydning, eller generelle flaskehals for næringslivets framkommelighet og trafikkikkerhet. Mange fylkesveger er i stor grad overordnede veier med viktige transportfunksjoner innenfor og i noen grad mellom fylker. Temaet berører mange tiltak og programmer, både drift, vedlikehold og investering. Investeringer må innsrettes på en måte som bevarer veikapitalen og reduserer forfallet.

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. Det er behov for infrastrukturfond som ledd i finansiering av utbedringstiltak etter flom og skred. 2014. Dette kan gjerne ordnes som et nasjonalt beredskapsfond for infrastrukturødeleggelser på grunn av ekstremvær.

## 13. Ferger som en del av transportsystemet

Region midt ber om at NTP tar tak i utfordringene som ligg i forhold til ferger som en del av transportsystemet. Det er mye som tyder på at kostnadene vil fortsette å øke vesentlig mer enn økning i rammer. Elementene i fordelingsnøkkelen må vurderes og ta hensyn til økning i trafikk, gjenstående biler, tal på fergesamband og pris på innkjøp av fergetjenester må tas inn. En ber NTP se på konsekvensene på finansieringen og fremkommelighet i forhold til eier, bruker og samfunnsperspektivet.

NTP må se på tiltak inn mot maritime næringer for å få en mer miljøvennlig fergeflåte. Veieier må settes i stand til å finansiere innkjøp av miljøvennlige ferger og bygge infrastruktur som er tilpasset de nye fergene.

Fylkene forventer at planforslaget inneholder et grovt kostnadsanslag for gapet mellom rammetilskudd og fremtidige kostnadsbehov i fylkeskommune for fylkesvegferjer, i tillegg til elektrifisering av flåten.

### Ferjer som en del av transportsystemet

Ferje er livsnerve for mange lokalsamfunn i regionen.

*Fergene som en del av et transportsystem har fire store utfordringer:*

- > Kostnader for bruker og eier
- > Framkommelighet for personer og næring
- > Miljø
- > Både hemske og livsnerve

### Kostnader

Brukere som er avhengige av ferger betaler en vesentlig høyere pris for bruk transportsystemet enn de som ikke er avhengige av ferger. I forhold til brukerfinansiering av nye broer eller tunneller er finansieringen en del av investeringen og er avgrenset i tid. I forhold til brukerfinansieringen for ferger varer tidshorizonten inn i evigheten.

En rekke kostnader har drevet prisnivået for ferjedrift opp de senere årene, noe som har medført stor økonomisk belastning for veieier. Slik statens finansieringssystem er i dag er hovedelementet tallet på samband uavhengig av trafikk eller andre viktige faktorer. Dette medfører at fylker som har trafikksamband med stor trafikk får lite uttelling i overføringene.

### Fremkommelighet

Fergene representerer en barriere i fremkommeligheten. Transportsystemet er stengt men med åpning til fastlagte tider og med begrenset kapasitet. Brukeren er ikke sikret å kunne passere selv om en er til stede ved åpning, grunnet kapasitetsproblemer. Trafikkutviklingen på fergestrekningene har siste årene økt mer enn trafikkutviklingen på det øvrige vegnettet noe som igjen har ført til kraftig økning i gjenstående.

## **Miljø**

Fergeflåten er preget av mange gamle ferger med store utslipp av klimagasser. Fergeflåten må bli mer miljøvennlige og en ser at elektrifisering av deler av fergeflåten kan være en vei å gå, om dette ikke er mulig bør en vurdere hybridløsninger.

Midt-Norge har maritime næringer, har spisskompetanse på store fergestrekninger og bør være en naturlig samarbeidspartner med tanke på utvikling av en mer miljøvennlig fergeflåte.

## **Hemsko og livsnerve**

Samfunn som har transportsystem med høye brukerkostnader og med svekket fremkommelighet vil ha større utfordringer med tanke på utvikling og vekst enn samfunn der transportsystemet er gratis og har høy fremkommelighet. Ferge er allikevel livsnerven der det ikke er noe alternativ. For disse samfunnene må det legges til rette for at ulempen fergene representerer i samfunnsutviklingen blir minimalisert.

