

Samferdselsdepartementet
(innspill sendes kun elektronisk via departementets webløsning)

Trondheim, 22. juni 2016

Innspill fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen til Nasjonal transport 2018-2029

Transportetatene la 29. februar 2016 frem sitt forslag til NTP for perioden 2018-2029. Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) vil med dette komme med innspill til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029. Høy ramme bør legges til grunn for NTP 2018 – 2029. Gitt at høy ramme legges til grunn inneholder forslaget mange positive prosjekter for Trøndelag. Legges basisrammen til grunn er de fleste viktige prosjekter for Trøndelag ikke med i forslaget. Flere viktige prosjekter for Trøndelag er ikke nevnt i forslaget, uavhengig av ramme.

Jernbaneprioriteringer i etatenes forslag til NTP

Midt-Norge både ønsker og trenger et konkurransedyktig transportsystem for gods på bane fra Østlandet og opp til Trondheim. Andelen gods på vei i transportkorridoren Oslo – Trondheim er svært høy, og vil som vist i NTP godsanalyse øke betraktelig. Veksten kan reduseres ved å legge til rette for å få mer gods over på båt og tog. Vareeiere og transportører ønsker å bruke Dovrebanen mer enn det som gjøres i dag, gitt at banestrekningen utvikles til et pålitelig transportsystem med høy frekvens og kort transporttid til konkurransedyktig pris.

Arbeidet for å få på plass en ny godsterminal for jernbane i Trøndelag har en lang historie og behovet har vært tydeliggjort i mange utredninger. Både Jernbaneverket og næringslivet har vært tydelige på at vi anbefaler ny gjennomkjøringsterminal lokalisert på Torgård. En gjennomkjøringsterminal vil også ha svært positiv effekt for persontrafikken på tog, siden dette frigjør plass på sporet sør for Trondheim.

NiT ser positivt på at første byggetrinn av en ny tiltrengt godsterminal på Torgård er med i transportetatenes forslag til viktige samferdselstiltak frem mot 2029. Imidlertid skulle NiT gjerne sett at terminalen fullføres tidligere enn i siste del av planperioden som strekker seg helt til 2029, og som del av basisrammen for NTP. Nå ligger den inne i middels og høy ramme, noe som medfører at ny godsterminal for Midt-Norge enn så lenge ikke er sikret i neste NTP periode. Vi skulle også gjerne sett videre utbygging til fullverdig gjennomkjøringsterminal var med som del av prosjektet. Samtidig vil vi påpeke at det er flere biter enn ny godsterminal for Midt-Norge som må på plass for å styrke Dovrebanens konkurransekraft mot veien. I tillegg er det viktig med midlertidige løsninger på Heggstadmoen, slik det nå jobbes med, og en kvalitetsmessig og kapasitetsmessig opprustning av Dovrebanen. Midler til rask opprusting av terminalen på Alnabru er også viktig.

Både ny og midlertidig godsterminal krever gode veiløsninger

NiT er positiv til at det skal gjennomføres midlertidig tiltak i løpet av neste år for å ha klar Heggstadmoen som en avlastningsterminal for dagens Brattøra i påvente av ny terminal på Torgård. Men Heggstadmoen terminal blir ikke bedre enn infrastrukturen rundt

terminalen. Vegsystemet rundt og i nærliggende områder må bedres. Midler til dette ligger ikke inne i forslag til NTP. Krysset på E6 ved Sandmoen inn mot terminal er kapasitetsmessig sprengt, og er allerede en stor utfordring for mottakerne av godset. Store aktører som Asko, Coop, Rema og Maske er allerede etablert på motsatt side av E6. Posten/Bring samt PostNord vil etablere seg i samme område i løpet av 2016, noe som ytterligere vil legge press på trafikksituasjonen fra Heggstadmoen terminal via Sandmoen kryss/E6 og til mottakerne av godset. Om nødvendig oppgradering av tilførselsveger og flere tilpassinger av Sandmoen kryss ikke iverksettes, vil neppe Heggstadmoen terminal bli brukt like mye som aktørene ønsker, på grunn av en svært vanskelig trafikksituasjon.

Jernbaneverket må planlegge terminalopprustingen av Heggstadmoen sammen med Statens Vegvesen og brukerne av terminalen for å sikre en midlertidig løsning som er til å leve med, inntil ny terminal på Torgård er ferdig. Det bør bevilges midler til oppgradering av vegsystemet som sikrer god flyt av varer inn og ut av Heggstadmoen terminal.

Etter dialog med Jernbaneverket er det kommet frem at det i forslag til NTP ikke er satt av midler til etablering av vegsystem i tilknytning til ny Torgård terminal. Ett godt veisystem rundt og i tilknytning til både Heggstadmoen og Torgård terminaler via Sandmoen/E6 er helt nødvendig for å sikre effektiv trafikkflyt inn og ut av terminalen. Midler til vegsystem for Torgård terminal må inn i NTP.

Dovrebanen må opprustes kvalitetsmessig og kapasitetsmessig

Det er allerede bevilget noen midler til helt nødvendig oppgradering av kvalitet og kapasitet på Dovrebanen. De strakstiltak som er vedtatt igangsatt på strekningen Oslo - Trondheim er en god start. Det er viktig å sikre fremdrift og ytterligere oppgradering av både kvalitet og kapasitet på Dovrebanen.

Dobbeltspor på jernbane i Trøndelag

Jernbaneverket har selv i sin utredning "Jernbanen mot 2050" vist potensialet som ligger i en mangedobling av persontrafikken på jernbane i Trondheimsområdet om man får på plass dobbeltspor. I forslaget fra transportetatene ligger det ingen forslag inne om dobbeltspor. Trøndelag trenger dobbeltspor på Trønderbanen, i første omgang fra Melhus til Stjørdal. Det vil bidra til å redusere person- og kollektivtrafikken på E6 som går parallelt med Trønderbanen og generelt styrke kapasiteten på bane både for gods og persontransport.

Vegprioriteringer i etatenes forslag til NTP

Veginfrastrukturen i Trøndelag er langt i fra i ønsket forfatning. Det gjelder riksvegnettet så vel som fylkesvegnettet. Vedlikeholdsetterslepet er stort, og behovet for ny veginfrastruktur likeså.

Fylkesvegsprosjekter

Flere oppgraderingsprosjekter av viktige fylkesveger for vårt næringsliv, står på vent som følge av lite handlingsrom for fylkene. Det er viktig at Staten setter fylkene i stand til å bidra inn i fylkesvegsprosjekter hvor det er lokal enighet, men hvor fylkene har liten mulighet til å bidra økonomisk. Det er også viktig at Staten raskt behandler bompengesøknader for prosjekter det er lokal enighet om.

E6

Tre strekninger på E6 gjennom Trøndelag ligger nå inne i Nye veier AS sin portefølje og er i så måte ikke lenger del av NTPs prosjekter. Vi vil likevel slå fast viktigheten av at prosjektene ferdigstilles så raskt som mulig og som en helhetlig utbygging. Strekningen mellom Jaktøyen og Skjerdingsstad i Melhus, som ligger mellom de to vedtatte prosjekter i regi av henholdsvis Miljøpakken og Nye veier AS også opprustes til lik standard.

Det er behov for betydelig oppgraderinger av E6 fra Åsen og videre nordover. Den ulykkesutsatte strekningen Åsen – Steinkjer, som nå kun ligger inne gitt høy ramme, bør prioriteres opp. Grong – Nordland grense, som ikke er nevnt, må inn i NTP. Forutsatt middels ramme eller høy ramme er det foreslått 400 millioner til skredsikring på E6 fra Oppland grense til Oppdal som er positivt.

E39

NiT ser positivt på at E39 Betna – Stormyra ligger inne i etatenes forslag. Dette er ett «gryteklart» prosjekt som ligger inne med 2,05 MRD i planen, og bør inn i perioden 2018 – 2023 slik høy ramme legger opp til. Basisramme og middels ramme legger til grunn oppstart først i perioden 2022 – 2023. Betna – Stormyra er en strekning med mye næringstransport, mange standardsprang, flere dødsulykker og andre alvorlige ulykker. Oppgradering av hele aksene Orkanger – Møre er viktig for næringslivet i Trøndelag og bør prioriteres opp.

E14

Oppgradering av E14 fra Stjørdal til svenskegrensen ligger kun inne i forslaget gitt høy ramme. E14 er en viktig transportkorridor for næringstransport til og fra Trøndelag og må prioriteres opp. Dagens rasutsatte trase har utfordringer i forhold til kurvatur tilpasset større kjøretøy. Veglegemet er ikke tilpasset dagens transporter, noe som har medført ulykker hvor vegskulder har gitt etter og tyngde kjøretøy har havnet utenfor vegen.

RV706

Statlig bidrag til fullføring av Miljøpakken i Trondheim sitt RV706 som er ny Sluppen bru med tilhørende veger ligger kun inne i høy ramme, der er det foreslått 800 millioner statlige kroner og 300 millioner i bompenger. Å få på plass denne siste biten av ringvegssystemet rundt Trondheim er viktig for næringstrafikken, fordi prosjektet vil gi en bedre utnyttelse av Nordre avlastningsveg og god tilførsel til og fra Fosen, Trondheim havn og godsterminalen på Brattøra.

Rassikringsmidler

Trøndelag har mange skredutsatte veg og jernbanestrekninger, både med skred fra over og utglidninger av veg- og banelegeme. NiT skulle gjerne sett at det bevilges mer midler til rassikringstiltak både på riks- og fylkesvegnettet.

Godstransport på kjøøl

Som transportetatene ønsker NiT at det legges til rette for å få flyttet mer gods over på kjøøl. Det er viktig at en i kommende NTP iverksetter tiltak som bidrar til å gjøre sjøtransport mer konkurransedyktig for det gods som kan flyttes fra veg over på kjøøl. Tiltak som kan få ned kostnad og frakttid, samt gjøre det enklere å velge sjøtransport vil være viktig for bedre konkurranseforholdet sjø kontra veg. Regionhavn Orkanger må gis en tilfredsstillende tilknytning til E39.

Flytransport er viktig for næringslivet

Midt-Norge og vårt næringsliv er helt avhengige av en god lufthavn, både for transport av folk og for transport av varer. Næringslivet i Trøndelag har et svært godt samarbeid med Trondheim Lufthavn Værnes. Det er viktig at Avinor gis muligheter til å holde takten oppe når det gjelder utvidelser av dagens rutetilbud, passasjerkapasitet og flyfrakt.

Med vennlig hilsen
Næringsforeningen i Trondheimsregionen



Børge Beisvåg
Næringspolitisk leder