

Høringsuttalelse om Nasjonal Transportplan 2018-2029

1. GENERELT

Om Region Namdal

Region Namdal er et politisk/strategisk samarbeidsforum for ordførerne i de 13 kommunene som utgjør Namdalen. Forumet behandler aktuelle politiske og andre spørsmål som angår regionen, herunder også uttalelser om viktige saker som angår oss.

Samferdsels- og infrastrukturspørsmål har opptatt Region Namdal i særlig grad siden forumet ble opprettet i 2008/2009. Arbeidet med disse spørsmålene var også utgangspunkt for Region Namdals deltakelse i Byregionprogrammet i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Her er målet for Region Namdal å skape vekst i regionen ved å komme fram til god infrastruktur som reduserer avstandsulempene.

Bo- og arbeidsregioner

- **Verken Namsos-området eller Ytre Namdal – i motsetning til alle andre byer i transportkorridor 7 - er beskrevet som bo- og arbeidsregioner i grunnlagsdokumentet.**
- **Tilfredsstillende infrastruktur og transportløsninger og lavest mulig opplevd reiseavstand er helt vesentlig for å styrke og skape vekst bo- og arbeidsregionene.**

Namdalen er et stort geografisk område fra havet i Ytre Namdal (Folla) til villmark og fjell mot grensa til Sverige. De 13 kommunene har samlet cirka 38.000 innbyggere. Regionbyen Namsos er et naturlig senter for regionen med sine cirka 13.000 innbyggere, med en bo- og arbeidsregion (innen en times reiseavstand) som omfatter flere kommuner (Overhalla, Høylandet, Grong, Namdalseid, Fosnes og deler av Flatanger).

Ytre Namdal (Nærøy, Leka, Vikna) utgjør den andre bo- og arbeidsregionen med knapt 10.000 innbyggere med to store sentra; Rørvik og Kolvereid.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet – eller samfunnets behov?

- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må veies opp mot distriktpolitiske mål og hensyn. Særlig viktige transportveger i distriktene må vurderes etter andre kriterier enn årsdøgntrafikk (ÅDT) og samfunnsøkonomi da de kan ha stor betydning både lokalt, regionalt og nasjonalt.**

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er i grunnlagsdokumentet det gjennomgående kriteriet for utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter. ÅDT og befolkningstetthet er utslagsgivende for hvilke prosjekter som prioriteres. Således er prioritering av prosjekter i/ved de store byene og andre områder/strekninger med stor trafikk begrunnet med behov for «økt kapasitet og bedre trafiksikkerhet». Tilsvarende blir prosjekter i distriktet nedprioritert, begrunnet med mangel på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og at utfordringene/behovet knytter seg til «framkommelighet» Ambisjoner om kortest mulig reisetid (framkommelighet, trygg veg).

Region Namdal vil også påpeke at den samfunnsøkonomiske betraktningen også må reflektere forskjellene mellom privatbiler og varetransport. Eksempel: Det er viktig å få fram at den samfunnsmessige betydninga av et vogntog med oppdrettslaks eller tømmer er helt forskjellig fra en personbil som kjører til og fra f.eks. en arbeidsplass med én arbeidstaker alene i bilen. Den forholdsmessige andelen som næringstransport utgjør av ÅDT, må vektlegges.

Infrastruktur og transportløsninger er blant de viktigste distriktspolitiske virkemidlene vi har. Svært mye av landets verdiskaping skjer med basis i store og viktige naturressurser – disse finnes i hovedsak i distriktene. Markedene finnes i hovedsak i sentrale strøk i Norge, eller i utlandet. For å gjøre det mulig med rettferdig konkurranse i disse markedene, må avstandsurempene kompenseres.

2. OM GRUNNLAGSDOKUMENTET

E6 Grong – Nordland grense

- **Vi finner det helt urimelig at E6 fra Grong-Nordland grense foreslås tatt ut av NTP fordi dette ikke når opp mot den samfunnsøkonomiske lønnsomheten som forutsettes i grunnlagsdokumentet.**
- **Behovet for oppgradering av E6 Grong-Nordland grense er i grunnlagsdokumentet begrunnet med «framkommelighet». Dette samsvarer godt med vår oppfatning.**
- **Gjennomgangstransport fra Nord- til Sør-Norge er helt avhengige av god standard, trygghet og færrest mulig flaskehalser. Uten nødvendig oppgradering gjennom Namdalen, kan et reelt alternativ for langtransport nord/sør være å kjøre gjennom Sverige.**
- **I tillegg til kriteriet framkommelighet, er det helt vesentlig at også trafiksikkerhet vektlegges. Ulykkesfrekvensen på denne strekningen er påfallende stor, og ikke akseptabel.**
- **Vi merker oss også ambisjonen i dokumentets sammendrag, der det anbefales å «ta igjen alt forfall på riksveger og jernbane». Dette støttes.**

I gjeldende Nasjonal Transportplan er E6 fra Grong til Nordland grense inne med 350 millioner kroner. Denne strekningen foreslås tatt ut i grunnlagsdokumentet.

E6 er den viktigste transportåra vi har gjennom Namdalen, både for person- og næringstransport. Samt for den store betydninga det har for transport mellom Nord- og Sør-Norge.

E6 har en svært dårlig standard på denne strekningen med flaskehalser, noen rasutsatte områder, dels dårlig grunn, og flere strekninger med nedsatt fartsgrense. Det er også en værutsatt strekning på vinteren, samt ulykkesutsatt, der spesielt mange vogntog blir sittende fast eller kjører ut.

Som del av hovedforbindelsen nord/sør er det også en betydelig interesse fra Nord-Norge (spesielt Nordland) om å forbedre standarden på E6 gjennom Namdalen. Det vises også til en betydelig – og økende trafikk – av næringstransport gjennom Sverige på grunn av de trafikale forholdene gjennom Helgeland og Namdalen.

Ved behandling av Regional Transportplan for Midt-Norge (RTP) vedtok fylkestinget i Nord-Trøndelag enstemmig:

«Fylkestinget understreker behovet for betydelige investeringer på E6 Grong – Nordland grense, jfr. gjeldende NTP og også omforente prioriteringer i Region Namdal, og ber Fylkesrådet arbeide for å sikre dette opp mot nasjonale myndigheter». Denne understrekningen er innarbeidet i RTP.

I grunnlagsdokumentet er det redegjort for en forventet oppgradering av de viktigste transportårene slik at fartsgrensene kan økes og kjøretida reduseres. E6 fra Steinkjer-Nordkjosbotn er beregnet oppgradert gjennom nasjonal motorvegplan som forutsettes å være en integrert del av Nasjonal Transportplan. Her forutsettes en fartsgrense på 100 km/t på E6 gjennom hele vår region. Det er svært langt unna realiteten, der fartsgrensene i dag heller må reduseres enn økes på grunn av flaskehalser, ulykkespunkter eller lav standard.

Statens Vegvesen har gjort beregninger for nødvendig oppgradering på E6 fra Grong til Nordland grense med et samlet investeringsbehov på strekningen på 3,3 mrd. kroner (+/-40 %, det vil si mellom 2,0 og 4,6 mrd. kroner). Dette er delt i åtte delparseller som av Region Namdal er prioritert ut fra behov og tilgjengelig planverk som gir mulighet for rask igangsetting – i henhold til prioritering i gjeldende NTP.

Omklassifisering av Fv. 17 til riksveg

- **Det kan være riktig og fornuftig at de viktigste vegstrekningene eies og driftes av staten. Men vi ser ikke hensikten med å omklassifisere Fv. 17 til riksveg dersom ikke dette samtidig medfører at strekninga prioriteres og tilføres større ressurser enn hva dagens vegeier bruker.**
- **Hvis det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å oppgradere E6 fra Grong-Nordland grense, anser Region Namdal at det er lite trolig at dette kriteriet tilsier satsing på Fv. 17.**
- **Hvis Fv. 17 derimot BLIR vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt å realisere som riksvegprosjekt, forutsetter vi at dette IKKE SKJER på bekostning av E6 Grong-Nordland grense – men at begge strekningene oppgraderes.**
- **Vi ser ikke logikken i at bare deler av vegstrekninga, Steinkjer-Brønnøysund, blir foreslått omklassifisert til riksveg, mens resten av strekninga (Brønnøysund-Bodø) fortsatt skal være fylkesveg.**
- **Det må ses helhetlig på Fv. 17 også som Nasjonal Turistveg. Det framstår svært uhensiktsmessig at den nasjonale turistvegen bare gjelder den delen som ligger i Nordland.**

Fylkesveg 17 er en tidligere riksveg som er det viktigste – og eneste – alternativet til E6 som gjennomgangsveg mellom Trøndelag og Nord-Norge. Vegen strekker seg fra Steinkjer til Bodø, og har gått under begrepet Kystriksvegen, også etter at den ble omklassifisert til fylkesveg og fylkeskommunene i Nord-Trøndelag og Nordland overtok ansvaret for vedlikehold og drift.

I Namdalen har vegen stor betydning for både person- og næringstrafikk. For Region Namdal og regionbyen Namsos er dette viktigste transportåre med ÅDT på høyde med E6 for flere parseller. Fv. 17 går gjennom fem av Region Namdals kommuner. Det må tillegges at Fv. 17 har stor betydning i reiselivssammenheng med tett samarbeid mellom de aller fleste kommunene på strekninga Steinkjer-Bodø gjennom Foreningen Kystriksvegen. Den delen av Fv. 17 som går gjennom Nordland – fra Bindal til Bodø – har dessuten status som Nasjonal turistveg.

Nord-Trøndelag fylkeskommune har som vegeier de siste årene satset spesielt på Fv. 17 mellom Steinkjer og Namsos. Prosjektet tar aller meste av fylkeskommunens investeringsmidler til veg. Dette har vært et politisk omstridt prosjekt knyttet til både trasevalg, hvilke delprosjekter som skal inngå og bruk av bompenger.

Fylkeskommunen som vegeier

- **Det er svært viktig at fylkeskommunen tilføres økte bevilgninger fra staten for å kunne ivareta etterslep på fylkesvegnettet, oppgradere og sette i verk nye tiltak.**

Etter at riksvegene ble overført til fylkeskommunene og omklassifisert til fylkesveger, har Nord-Trøndelag fylkeskommune vist seg som en god vegeier. De har satset sterkt på oppgradering av fylkesvegnettet gjennom et eget asfaltprogram, og gjennom konkrete planer om oppgradering av vegstrekninger. Fv. 17 Steinkjer-Namsos har vært særlig prioritert og legger beslag på en stor andel av investeringsmidlene til vegformål i fylket.

Fylkestinget i Nord-Trøndelag har også sterkt poengtert betydninga av at den delen av fylkesvegnettet som har størst næringstrafikk, må styrkes. Tømmer og oppdrettsfisk utgjør 70-80 prosent av eksportverdien og bidrar med en vesentlig del av vogntog-/næringstrafikken i fylket. Vegstrekninger som benyttes mest til denne tungtransporten, og med varer som må raskt fram til sine markeder, er sterkt prioritert i arbeidet med fylkeskommunens egne planer (fylkesvegplan og forestående samferdselsplan). De fleste av disse fylkesvegene leder inn mot E6 nord (Gartland) og sør for Grong (Bjørgan) eller via Fv. 17 nord for Steinkjer (Asp).

Nord-Trøndelag fylkeskommune har et betydelig etterslep på oppgradering av fylkesveger, da Fv. 17-prosjektet tar store deler av de budsjettmidlene som er til rådighet. Skal fylket, Namdalen inkludert, kunne oppnå oppgradering av andre fylkesvegprosjekter i åra framover, må fylkeskommunen enten avsette en større andel av sitt budsjett til samferdselstiltak, eller så må midlene fra staten økes.

Jernbane

a) Namsosbanen

- **Beslutning om nedlegging av Namsosbanen må bygge på konsekvensutredning/mulighetsstudier om framtidig bruk av banen i næringssammenheng, fortrinnsvis mineraltransport – og konsekvenser av eventuell nedlegging.**
- **Vi forutsetter at et vedtak om eventuell videreføring av banen også innebærer opprusting og framtidig bruk av banestrekninga i langt perspektiv, ikke minst tilrettelegging for overføring av gods fra veg/jernbane til sjø via Namsos havn.**
- **Vi forutsetter at formell nedlegging av Namsosbanen vil medføre forenklinger i kommunenes planlegging og bruk av tilstøtende arealer.**

Det foreligger markedsundersøkelser og vurderinger om Namsosbanens beskaffenhet og mulig transportoverføring til banen, gjort av lokale interessenter (Namsos Industriforening, kommunene mfl) fra 2001 og 2008/2009, samt Jernbaneverket. Det pågår for tida vurderinger om det er aktuelt å gjenoppta mineralutvinning i Indre Namdal.

Det er ikke avklart om eventuell mineralvirksomhet vil betinge eller ha effekt av fortsatt jernbanedrift fram til Namsos. Kartlegging av forekomster og vurdering av drivverdighet (mulighetsstudie) pågår – disse vil bli sett sammen med mulige transportløsninger. I denne sammenhengen kan beslutning om nedleggelse av Namsosbanen være lite ønskelig – sett ut fra de mulighetene og effektene dette kan næringsmessig i et lengre perspektiv.

Namsosbanen er i dag det eneste jernbanesporet som går direkte ut til en kai mellom Mosjøen og Hommelvik. Nedlegging av Namsosbanen vil raskt føre til at traseen Grong-Namsos blir gjenbygd og

gjort permanent utilgjengelig. Det er ulike oppfatninger om dette lokalt. Blant annet frarår Trondheim Havn Namsos nedleggelse av banen av så vel nærings- og miljø- som sikkerhetsmessige årsaker.

Mineralforekomstene i Indre Namdal og Jämtland representerer milliardverdier, og om de i dag ikke er drivverdige, kan de være det i et lengre perspektiv. Både miljømessig og politisk er det ønskelig at framtidens godskorridorer skal gå via sjø og bane.

Om en ser bort fra disse næringsmessige vurderingene, er en beslutning på kort sikt viktigere i seg selv, enn selve utfallet for de kommunene det angår (Grong, Overhalla, Namsos). Beslutning gir forutsigbarhet om banen skal være en del av regionens infrastruktur.

Men først og fremst mener Region Namdal det er behov for en ny konsekvens- og mulighetsvurdering rundt Namsosbanens framtid.

b. Nordlandsbanen

- **Region Namdal ønsker å forsterke personrutetilbudet mellom Grong og Steinkjer, fortrinnsvis ved forlengelse av Trønderbanen med avganger som gir mulighet for arbeidspendling.**
- **Terminal/omlastning, fortrinnsvis i Grong, må vurderes om det skal være mulig å få overførsel av gods fra veg til bane i Namdalen.**
- **Nordlandsbanen må moderniseres og elektrifiseres for å kunne ivareta jernbanens mulighet til å dekke det framtidige transportbehovet.**

Det er overordna nasjonale målsettinger om overføring av mer gods fra veg til bane, og flere passasjerer til å benytte kollektivtransport. Nordlandsbanen er viktig for å oppfylle begge deler.

Derfor mener vi det er både viktig og nødvendig å modernisere og elektrifisere Nordlandsbanen fra Steinkjer til Bodø for å kunne møte framtidens behov og mål.

Det er fremdeles et stort potensial i overføring av gods fra veg til bane. Dette betinger at Nordlandsbanen som er den lengste strekninga på det norske jernbanenettet, får økt oppmerksomhet og høyere prioritering enn det som fremkommer i plangrunnlaget fra transportetatene. Å frakte konteinere med Nordlandsbanen i stedet for langs E6 reduserer CO₂-utslippene med inntil 70 prosent og øker trafiksikkerheten betydelig.

Det er et sterkt behov for å øke de målrettede investeringene i kryssingsspor og fornyelse av infrastruktur de neste fire årene. Til neste rullering av NTP bør det utarbeides en strategisk plan for hvordan Nordlandsbanen kan opprustes og gjøres mer framtidsrettet. Godsaktørene etterlyser en plan for elektrifisering av banen – et krav regionrådene fra Namdalen til Salten samlet stiller seg bak da dette vil redusere CO₂-utslippene til et minimum og gjøre banen mer effektiv og rustet for framtida.

Regionrådene støtter også tiltak på det øvrige jernbanenettet som bidrar til å styrke godstrafikken på Nordlandsbanen.

Vi registrerer at det i ikke finnes godsterminaler ved jernbanen mellom Trondheim og Mosjøen. Det reduserer mulighetene til å benytte jernbanen til gods. Hvis godstransport skulle vært oppgradert for vår region, måtte vi ha en omlastingsmulighet i Grong, knyttet mot Namsosbanen og Trondheim Havn Namsos.

Vår region, og de aktuelle kommunene, har i mange år arbeidet for et bedre rutetilbud på Nordlandsbanen – enten ved hyppigere togavganger eller ved en forlengelse av Trønderbanen fra Steinkjer til Grong. Vi registrerer at Helgeland ønsker hyppigere togavganger sørover. Vi vil også bemerke at det er en god del arbeidspendling mellom Grong og Steinkjer, som gjerne kunne ha benyttet tog i stedet for bil.

Sjøtransport , havner

- **Region Namdal støtter Kysthavnalliansens (Kristiansund, Hitra/Frøya, Rørvik) og Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS sitt innspill om at Hitra Kysthavn og Kråkøya Kysthavn spesialiseres og fungerer som godsknutepunkt på kysten av Trøndelag. Havnene samarbeider om lakseeksport, og distribusjonsløsninger mellom disse bør etableres. Havnene må vurderes og posisjoneres likt som godsknutepunkt.**
- **Kravene til vegtilknytning og -standard tilsier at begge havnene klassifiseres som stamnetthavner i det nasjonale havnenettverket.**
- **Også Trondheim havn Namsos har et betydelig potensial for ut- og inntransport av gods. Det er særdeles viktig å sikre tilfredsstillende infrastruktur til/fra havnene med veg og jernbane for å kunne overføre gods til sjø**

Grunnlagsdokumentet beskriver fordelinga av gods med ulike transportformer. Godstransport på sjø utgjør 79 prosent av transporterte tonnmengder mellom Trondheim og Bodø og det er en betydelig frakt av bulkvarer, spesielt mellom Nord-Trøndelag (Namdalen) og Helgeland.

Det forventes en vesentlig økning i godstransport med båt (43 prosent), større enn økning på veg og bane. Det betinger en godt tilpasset havnestruktur, med kapasitet og mulighet for å lagre, laste og losse gods.

Det er et stort, uutnyttet potensial for overføring av gods fra veg til sjø gjennom utbygging og tilrettelegging av gode havner og terminalområder. All eksport av fersk fisk fra Ytre Namdal og Midt-Norge for øvrig utføres i dag på veg. Det er et stort mulighetsrom for transport av sjømat på båt direkte fra kysten, og med transport av returlast direkte inn til markedene rundt Trondheimsfjorden.

Kysthavnene, som Kråkøya i Vikna, er et havnetilbud som kan gi kysttrafikken økt kapasitet.

Mulighetene ligger i det potensialet sjømateksporten representerer. Etablering og satsing på sjøtransport av fersk laks til de europeiske markedene er ikke bare økninga i produksjon, men også belastninga dette påfører vegnettet på kort og lang sikt, og økninga i ulykker som følge av økt trailertrafikk. Uansett om sjø overtar for veg i ferskfiskeksporten, vil tilfredsstillende vegnett være helt nødvendig for sjømattransporten også framover, og «laksevegen» fra Ytre Namdal til E6 på Gartland må oppgraderes.

Underdekning av lokalt tømmer til industrien i Trøndelag gir konkurranse om råvarene. Import av tømmer har gitt økte kostnader, og det er i gang et program for utbygging av infrastruktur for skognæringa som skal bidra til mer lokalt tilførsel av tømmer. Dette betinger satsing på skogsbilveger, utbedringer av flaskehalser på vegnettet, tømmerkaier og terminaler. Dette er et viktig grunnlag for aktiviteten på Trondheim Havn Namsos. I 2015 gikk mer enn 230 000 tonn gods over Namsos havn.

Hurtigruten har ellers en vesentlig plass i persontrafikken med ett anløp i vår region; Rørvik. Hurtigrutens posisjon og betydning er uvurderlig for Ytre Namdal.

Luftfart

- **Det er særdeles viktig for Region Namdal at begge flyplassene i regionen – Namsos og Rørvik – videreføres og fortsatt er en del av kortbanenettet**
- **Det er helt avgjørende at rutetilbudet på kortbanenettet er tilpasset næringslivets behov både med hensyn til reisetider, frekvens og kapasitet**
- **Rutetilbudet på strekningene må være innrettet slik at stimulerer til økt bruk – her er rutetilbudet nøkkelen.**

Namdalen har to kortbaneflyplasser som inngår i kortbanenettet, Namsos og Rørvik. Bruken av fly til og fra disse destinasjonene er svært følsomt med hensyn til et «riktig» rutetilbud. Region Namdal og Nord-Trøndelag fylkeskommune har levert et svært detaljert innspill/behov for tilpassing av rutetilbud foran den konsesjonsrunden som gjennomføres nå. Det er vesentlig for næringslivet i hele vår region generelt og lufthavns trafikken både i Namsos og Rørvik at rutene på både morgen- og ettermiddagsfly gjør det mulig å rekke møter/avtaler i Oslo eller andre større byer i Norge og reise til/fra samme dag. Dessverre er de minimumskriteriene som er satt i konsesjonsrunden for rutetilbudet i 2017-2022, et skritt i motsatt retning

Det er i stor grad næringslivet som benytter flytilbudet. Men det er spesielt i Namsos en vesentlig lekkasje av passasjerer som heller velger å kjøre bil til Værnes – sannsynligvis på grunn av

- omdømme, knyttet til regularitet (det er gjennom år skapt en gjengs oppfatning at det er mange kanselleringer, selv om statistikken viser noe annet)
- rutetilbudet morgen/ettermiddag er for dårlig tilpasset behovet
- pris (dyrt/dyrere med fly enn å kjøre bil/parkere på Værnes). For privatreiser er dette sannsynligvis den viktigste årsaken til lekkasje.

Region Namdal understreker betydninga av å ivareta og styrke Værnes som regional *hub*.

Namsos, 10. juni 2016

Arnhild Holstad
Ordfører i Namsos
Leder Region Namdal

Per Olav Tyldum
Ordfører i Overhalla
Leder samferdselskomiteen Region Namdal