

Samferdselsdepartementet og
Postboks 8010 Dep
00300 Oslo

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep.
0032 Oslo

Hørings svar fra Meråker kommune- Transportvirksomhetenes svar på NTP-opdrag fra regjeringen.

Meråker kommunestyre på vegne av Meråker kommune, viser til Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet som har gitt transportvirksomhetene i oppdrag å foreslå prioriteringer av ressursbruken i ny NTP. Er sendt ut på høring med frist 03.07.23.

Meråker har i flere år jobbet sammen med næringslivet, Stjørdal kommune, Værnesregionen, TRFK og Trønderbenken på Stortinget for å få satt i gang utbedring av E14.

Utbedring/Utbygging av E14 fra Stjørdal til Riksgrensen må tas inn på ny i den prioriterte planen for å øke kapasiteten, trafikksikkerheten og sikring mot snø-is- og jordras.

E14 mellom Halsøkrysset, Stjørdal, og til Riksgrensen, er på ca. 7 mil. Den har vært inn og ut av NTP ved flere anledninger. E14 har vært på prioritert liste over Nye Veier sin prosjektportefølje og tatt bort igjen. Og nå sist foreslått tatt ut av Statens Vegvesen (SV) sin Portefølje pr. mai.2022. Dette grunnet at prosjektet ikke er tilstrekkelig utredet. SV har nå satt i gang mulighetsstudie for E14 Stjørdal – Meråker – Storlien. Den 26.05.23 ble det gjennomført møte mellom Meråker og Stjørdal kommune og SV, der politisk ledelse og arealplanleggere fra kommunene deltok. Der ble det orientert om status i arbeidet med Mulighetsstudiet og videre prosess.

Utbedring/Utbygging av E14 bør inngå i Nye Veiers portefølje i nært samarbeid med svenske myndigheter, NATO og EU.

I Innstilling fra Transport- og kommunikasjonskomiteen til Stortinget ved siste behandling av NTP (2022-2033), hadde alle partier, unntatt ett, tatt med E14 i sine generelle merknader.

Regionen vår er nevnt i flere sammenhenger grunnet ny sikkerhetspolitisk situasjon med krig i Europa, og E14/Meråkerbanen går gjennom store deler av vår kommune. Og derfor er det svært viktig for Meråker kommunestyre å komme med eget høringsinnspill.

Trafikken på denne strekningen har stor betydning for kontakten med våre naboland, og trafikken med tunge kjøretøyer har økt voldsomt.

Fylkesdirektøren i Trøndelag Fylkeskommune (TRFK) sier i sin innstilling til TRFK sitt høringsinnspill:

«Sikkerhet og beredskap er et område som er spesielt vektlagt fra departementene i oppdragsbrevet til transportetatene. Den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa, og at Sverige forhåpentligvis blir en del av NATO sammen med Norge og Finland, har ført til at transportårer i Trøndelag har fått en sentral posisjon mht. transporter for sikkerhet og beredskap. Trøndelag fylkeskommune har satt i gang et prosjekt for kartlegging av tilstanden på infrastrukturen. Det kan være behov for opprusting av sentrale havner og tilførselsveier til disse. Forsvarsforum Trøndelag og Levanger kommune har spilt inn oppgradering av Fiborgtangen havn på Skogn og samtidig utbedring av jernbanesporet til havna. Jernbanedirektoratet stiller spørsmål om de ekstra oppgraderinger bør løses utenfor NTP-prosesser. Fylkesdirektøren mener at spørsmålet må avklares som del av NTP-

prosessen. Samferdselsinvesteringer bør kunne sees som del av bidraget for å nå målet om at 2 % av BNP skal benyttes til forsvar.»

Vi vil også henviser til Forsvarskommisjonens innstilling om kraftige forbedringer for fremkommelighet for militært utstyr og mannskaper nå når Sverige og Finland inngår i NATO samt krigssituasjonen i Ukraina og usikkerheten for deres naboland. Det påpekes behov for rask og god tilgang på militær assistanse via våre havner ved Trondheimsfjorden og flystøtte fra Ørland flystasjon og forhåndslagene av militært utstyr i området.

Forbedring av riksvei 7010 mellom Orkanger og Valset/Ørland må også vurderes i denne sammenheng.

Dagens E14 er bygd for 65 år siden for helt andre behov enn i dag, både når det gjelder fart, tyngde/bæreevne, kurvatur og veibredde. Det er nedsatt fartsgrense på flere strekninger, grunnet avkjøringer til mindre tettsteder/boliger/næringsareal, og manglende gang- og sykkelfelt. Fjell på en side, Stjørdalselva på andre siden, enkelte strekninger helt uten veiskulder og ikke bredt nok til møtende trafikk, buss/lastebil/tungtransport.

Det har gjennom siste 2 årene blitt foretatt rasutbedrings-/rassikringstiltak ved bl.a. Trobekken. Dette har vært utfordrende, da det har rast underveis i arbeidet. Det er brukt midler som var avsatt til planlegging av utbedringstiltak. I NTP 2014-2023, Meld. St.26: «Langs E14 vil det bli foretatt en rekke utbedringer. Samferdselsdepartementet vil gi Vegdirektoratet i oppdrag å gjøre en helhetlig vurdering av strekningen, ev. i form av KVV.»

Siste gang E14 var stengt grunnet fare for ras og undergraving, var januar 2022 under Gyda. Da var veien stengt også mot Sverige, også på Meråkerbanen var det full stans. Meråker var helt isolert i over ett døgn.

Trafikkmålinger fra 2019 viser at E14 hadde den største prosentvise økningen blant alle stamveier i Norge. Det satses stort like over grensen på svensk side, Storlien. Med nytt kjøpesenter på 12 000 kvadratmeter, med ytterligere planer om 8000 kvadratmeter utvidelse. Med Jula-butikk og stort bilverksted i samme området. Nye eiere av Høyfjellshotellet pusser opp for 50 mill.

Meråker har blitt en ganske stor hyttekommune, der nesten 600 hytteeiere pendler fra Trondheim, nesten like mange fra Malvik og Stjørdal. Kort reise gjør det attraktivt å benytte hyttene ofte.

I tillegg pendler mange inn og ut av Meråker. Ordinære arbeidspendlere og skoleelever på Meråker videregående skole, og videregående i vår nabokommune Stjørdal.

Flere næringsaktører er helt avhengig av å få ut/inn varer nesten daglig, i tillegg til at ansatte som pendler må komme seg på jobb på mest mulig trafiksikker måte. Utpendling per 2022 er på 368 og innpendling på 156.

Det er utbygd gang- og sykkelfelt langs E14 i Meråker fra sentrum der skolene ligger og til Kirka, til sammen 2506 meter. Med det økte trafikkbildet, mye godstrafikk og smal vegbane nesten uten veiskulder, vil Meråker kommune sterkt poengtere viktigheten av trafiksikker ferdsel for gående/syklende. Dekkebredden på E14 varierer mellom 6,5 og 7,5 meter.

Det meste av godstrafikk skjer på E14. Meråkerbanen blir nå elektrifisert, og i den forbindelse er strekningen fra grensen/Storlien og til Hell/Trønderbanen oppgradert med akselvekt til 22,5 tonn.

Dette er noe lavere enn hva forsvaret skisserer som behov ved Militær Forflytning av utstyr, der det snakkes om krigsmateriell/stridsvogner som veier ca. 60 tonn som kan utfordre dimensjonert akselvekt.

Ved Forsvarets vinterøvelser har det blitt søkt om å kjøre vogntog med totalvekt på 120 tonn på veg. Bæreevnen på E14 varierer der strekningen mellom Flornes og Gudå er på Orange nivå, siste del av strekningen mot grensen er på rødt nivå. Dette er foreløpige målinger gjort av SV i arbeidet med mulighetsstudiet.

Meråkerbanen

Meråkerbanen blir endelig elektrifisert etter mange 10 år med hardt arbeid fra mange aktører.

Det vises her til Jernbanesektorens svar på prioriteringsoppdraget, Jernbanedirektoratet 31.03.23:

«Elektrifiseringen gir mer effektiv og klimavennlig framføring av person- og godstog mellom Støren og Stjørdal, og på Meråkerbanen. Nytt materiell har gitt økt komfort og bedre kapasitet.»

Meråker er også medlem av Jernbaneforum Midt-Norge, og de har kommet med innspill til Trøndelag Fylkeskommune:

«Sikkerhetssituasjonen i Europa er varig endret, til det verre. Russlands angrep på Ukraina vil definere landet som en uforutsigbar og krevende nabo i uoverskuelig framtid. Med Finland som nytt medlem i NATO, og sannsynligvis Sverige som medlem innen kort tid, er behovet for å utvikle infrastruktur som også tar høyde for forsvarets operative behov og økt krav til beredskap nødvendig. Trøndelag vil ha en avgjørende rolle som mottakssted og transittområde for allierte forsterkninger, en grunnleggende forutsetning for at NATO skal kunne gi sin sikkerhetsgaranti også for de nye medlemmene. Skal denne oppgaven kunne løses, er det nødvendig å sørge for transportløsninger som kobler sammen havn, vei og bane på en effektiv måte og som sikrer at de allierte forsterkningene kommer fram dit de behøves. Det må forventes at en slik bruk vil bli jevnlig benyttet også ved øvelser i tiden som kommer. Konkret vil dette måtte innebære en opprustning av Meråkerbanen ved å sikre at den kan benyttes til transport av det tunge militære materiellet. Nye møteplasser, større tunneler, evt. endring på kurvatur, styrket bæreevne og skredsikring av strekningen. Kapasiteten ved havner med jernbanetilknytning, som for eksempel Fiborgtangen må utvikles. I den sammenheng må det utvikles løsninger med styrket bæreevne og tilsvinger ved Skogn og Værnes, tiltak som vil være av stor betydning i en krigssituasjon. Sivilsamfunnet, inkludert næringsliv på begge sider av grensen kan utvilsomt dra nytte av slike utbedringer. Slike tiltak må likevel prioriteres og finansieres på riktig måte, som investeringer i nasjonal sikkerhet og militær beredskap.» Vedtatt 8.mai 2023.

Det samme gjelder Atlantbanan, som Meråker også er medlem av, de har også gitt sine innspill til Trøndelag Fylkeskommune.

Meråker kommune poengterer forsterket viktighet av opprioritering for utbedringer på E14 og Meråkerbanen. Dette er av nasjonal sikkerhetspolitisk interesse og vi mener dette bør tillegges økt vekt ved den fremskyndede rulleringen av NTP.

På vegne av Meråker kommunestyre

Kjersti Kjenes, Ordfører

