



## Sør-Trøndelag fylkeskommune

Enhet for regional utvikling

www.stfk.no

Det Kongelige Samferdselsdepartement

Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Vår saksbehandler: Endre Rudolfsen  
Tlf. 73 86 64 24  
E-post: endre.rudolfsen@stfk.no  
Postmottak: postmottak@stfk.no

Deres ref.:  
Vår ref.: 200711354-16  
**Oppgis ved alle henvendelser**  
Vår dato: 29.4.2008

PLS  
08 173 - 78  
412.3

### Nasjonal transportplan 2010 - 2019 - Høringsuttalelse

Vi viser til brev fra Sekretariatet for nasjonal transportplan av den 21. desember 2007 med etatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 med en høringsfrist til samferdselsdepartementet den 30. april 2008.

I Sør-Trøndelag fylkesting ble det gjort følgende vedtak:

1.

*Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at de statlige investeringsrammene er for små i forhold til de behovene vi ser i regionen. Det er nødvendig med en vesentlig økning på investeringsrammene for å komme opp på et akseptabelt investeringsnivå i forhold til de behov vi ser i fylket. Den sterke prisstigningen de siste årene innen bygg- og anlegg har medført at man har fått utført mindre produksjon enn forutsatt i inneværende periode. Dette etterslepet må også tas igjen..*

2.

*Innenfor de rammer som foreslås i NTP støtter Sør-Trøndelag fylkeskommune en dreining fra investering til drift/vedlikehold og mindre investeringer. Vedlikeholdsetterslepet er betydelig i alle sektorer. Mange av de nødvendige tiltakene vi ser i Sør-Trøndelag er kombinert vedlikeholds- og mindre investeringsanlegg.*

3.

*Sør-Trøndelag fylkeskommune støtter prinsippet om stor andel bompengefinansiering i bynære strøk hvor finansieringsgrunnlaget er godt. Statsmidler bør i større grad brukes på de mindre trafikkerte vegene. Dette innebærer en vridning fra stamveger til øvrige riksveger.*

*Trondheim kommune har utviklet en egen miljøpakke for transport. CO2utslipp skal reduseres med minst 20% innen 2018. Andelen som reiser med miljøvennlig transport skal øke til 50% innen 2018 og en vesentlig andel av biltrafikken skal foretas med biler med lavt utslipp. Trondheim kommune skal arbeide for at det private næringsliv, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektive tilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.*

*For å få et varig løft i kollektivtilbudet må staten bidra med tilsvarende beløp til drift av kollektivtrafikk som Trondheim kommune bidrar med i sin miljøpakke. I tillegg kommer ordningen med belønningsmidler til storbyene som vi allerede har.*

*I løpet av 2010 vil det foreligge en mulighetsanalyse vedrørende bybanesystem i Trondheim. Dette er et arbeid som vi ønsker sentrale myndigheter skal delta i.*

#### 4.

##### *Stamveger:*

*Sør-Trøndelag fylkeskommune mener det er helt nødvendig med en utbedring av Sør – korridoren. Dette gjelder E 6 i Trondheim (Tonstad – Jaktøyen) med lokale tilknytningsveier, E 6 Melhus – Støren, E 6 sør for Støren og Rv.3. Det er også viktig at sentrumstiltakene på E 6 i Oppdal gjennomføres som foreslått i NTP i 2010-2019. Sluppen – Stavne må også sikres finansiering slik at parallell utbygging kan skje med E6-sør.*

*Etter et omforent opplegg med forskottering fra STFK og Møre og Romsdal fylkeskommune er det igangsatt arbeid med utbygging av E39 ved Renndal – Staurset langs Vinjeffjorden. E39 Betna-Hestneset og Leirvika – Renndalen videre innover langs Vinjeffjorden fra Staurset, må fullføres i 2014-2019 slik at alle de verste flaskehalsene på denne stamvegen blir fjernet innen 2020. Vilkåret for vedtaket er videre utbygging av E39 ved Harangen – Høggjølen i 2011*

*Riksveg 3 er selve livsnerven for landverts nyttetransport mellom det sentrale Østlandsområdet og Midt-Norge. På lange strekninger av Rv. 3 har storbiltransporten 30 cm. til disposisjon på hver side av bilen. Med høye biler og dagens dårlige kurvatur sier det seg selv at denne trafikken er risikobetont. Trafikksikkerheten er på et lavmål og ulykkesfrekvensen stor. På strekningen Ulsberg – Kolomoen er det ikke mulig å snakke om 0-visjon. Høringsuttalelsen legger opp til en begrenset utbygging (Løten-Grundset) i siste del av planperioden ved 20% økning av planrammen. Dette er en klar underprioritering av et særlig viktig prosjekt for næringslivets transporter.*

#### 5.

##### *Øvrige riksveger:*

*Behovet for investeringer i øvrige riksveger er stort. RV 714, 715, 705/31 og 704 står foran store utbyggingsbehov både for næringstrafikk og bedret trafikksikkerhet. Sør-Trøndelag fylkeskommune erkjenner at også disse vegene må avgiftsfinansieres for å få akseptabel framdrift, men større andel av statsbevilgningene må flyttes over til øvrige riksveger på bekostning av stamvegene som i større grad kan avgiftsfinansieres.*

#### 6.

*Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at en prosjektfinansiert utbygging må iverksettes for å få en sammenhengende, raskere og mer rasjonell utbygging av de nevnte strekningene. Ved bompengefinansiering sikres dette ved at prosjektet kan lånefinansieres. Ved prosjekter med stor andel statsfinansiering bør staten åpne for prosjektfinansiering ved å stille lånekapital til disposisjon. I meldinga om regionreformen er det forslag om å la øvrige riksveger bli regionveger fra 2010. Det er velkjent at det er et stort vedlikeholdsetterslep, beregnet til ca.*

500 mill. kroner i Sør-Trøndelag. Det må derfor tilføres nok ekstra midler i den første 5-årsperioden for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Fylkestinget kan ikke akseptere at det skal kompenseres for vedlikeholdsetterslepet i de årlige statsbudsjettene. Da vil i realiteten de øvrige rammene til riksvegene bli redusert

7.

Fylkestinget mener at en opprusting av av jernbanen i regionen er nødvendig. En elektrifisering av Meråkerbanen og Nordlandsbanen til Steinkjer bør prioriteres først, deretter en elektrifisering av Rørosbanen.

Mulighetene for enhetlig bruk av materiell, som disse tiltakene fører med seg, vil være av betydning for en vesentlig mer effektiv jernbanedrift.

Det er også nødvendig med bedre kryssingsspor på de nevnte strekningene. Forslaget til NTP beskriver en klar målsetting i forhold til at en økt andel av godstransporten skal over på bane. Hvis det skal være mulig, er vi i Midt-Norge avhengig av en vesentlig kapasitetsøkning der banestrekningen Støren – Trondheim – Stjørdal opprustes med dobbelspor.

For å øke godstransporten på bane er det viktig at arbeidet med å øke andelen kryssingsspor også på strekningen Støren-Oslo blir prioritert i planperioden. Dette vil være et viktig bidrag til å oppfylle det vedtatte klimaforliket på Stortinget.

8.

Fylkestinget er i utgangspunktet positive til en utredning av et høyhastighetstog. Høyhastighetstog bør imidlertid ikke prioriteres på bekostning av bestående jernbanestrekninger. Utredninger av høyhastighetsbane må være en statlig oppgave.

9.

Fylkestinget støtter Kystverkets initiativ for å videreutvikle forbindelsene mellom sjøtransport og andre stamnett og arbeidet med å videreutvikle farleder slik at sjøtransport fortsatt kan ivareta en viktig transportfunksjon i fylket. Vi ber også om at det vurderes å etablere en Riksvegferje mellom Hitra og Aure. Ikke minst vil dette være viktig som en ekstra sikkerhet for beboerne i øyregionen i tilfelle det skjer noe i Hitratunnellen.

Fylkestinget mener at etatsforslaget til ny standard for ferjetilbud ikke vil tilfredsstillende behovet til trafikantene i Sør-Trøndelag. For å kunne utvikle næringslivet i fylket videre og for å kunne opprettholde bosettingsmønsteret, ber derfor fylkestinget om at ferjestrategien som ble utarbeidet for Region Midt av Møre og Romsdal fylke, blir lagt til grunn ved utviklinga av ferjetilbudet i fylket, og at det blir gitt tilstrekkelig økonomiske rammer fra staten til dette.

I forbindelse med anbudsutsettelse av ferjetrafikken hvor det blir nødvendig med utbedring av kaianlegg for å øke kapasitet og effektivitet, er det viktig at de sentrale midlene dekker dette uten at det går på bekostning av det ordinære investeringsbudsjettet.

**10.**

*Flyplasstilbudet er viktig grunnlag for regional utvikling i hele Trøndelag, og det er viktig å legge til rette for videreutvikling både av Trondheim lufthavnVærnes, Røros Lufthavn og Ørland Lufthavn.*

**11.**

*Etter vårt syn kunne tiltak innen trafiksikkerhet fått større plass og blitt mer konkretisert i Forslag til Nasjonal Transportplan. Fylkestinget ber Regjering og Storting om å følge opp de skisserte tiltakene i rapporten fra Statens vegvesen Region midt "Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken i Region midt i 2006" i arbeidet med NTP 2010-2019. Vi forventer at utbyggingen av gang- og sykkelveier holdes på et høyt nivå i hele fireårsperioden, og at områder langs E6 i Sør-Trøndelag er blant de som prioriteres. Særlig gjelder dette strekningen Engan-Oppdal sentrum. Drivdalen skole er den eneste langs E6 i fylket vårt som ikke har alternativer til E6.*

**12.**

*Nye tekniske løsninger er på full fart inn i alle ledd av transportsektoren. Nytt elektronisk utstyr i personbilene, sanntidsinformasjon og elektronisk billettering for kollektivreisende og GPS-styrte trafikksignaler er bare noen av de nye elementer som nå blir tatt i bruk. Vi vil oppmuntre til at det utvikles håndbøker for de forskjellige systemene, slik at det er mulig å samordne tiltakene på tvers av geografiske områder og tjenesteområder.*

*Staten må være en aktiv bidragsyter i forhold til at transportsystemene skal være universelt utformet. Fylkestinget mener at staten må bidra økonomisk til utvikling og drift av ensartede billetteringssystemer, terminaler og holdeplasser langs riksvegene, samt ruteopplysningstjenester.*

**13.**

*På grunn av klimaforandringene regner en med at infrastrukturen i de kommende årene vil bli utsatt for en hardere værslitasje. Skred og masseutglidninger vil påføre ekstra uforutsette kostnader som vil forrykke prioriteringene hvis en må holde seg til den tildelte rammen. Det bør derfor være en tilstrekkelig sentral post til naturskader som kan brukes i denne type tilfeller.*

**14.**

*Arbeidet med en avklaring for fremtidig godsterminal for Trondheimsregionen må ha høy prioritet i perioden.*

## I tilknytning til saken

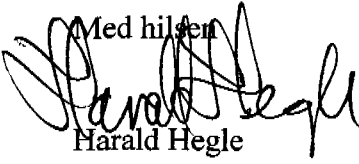
### Finansiering av utredningsarbeid – aktuelle samspillsløsninger mellom veg og bane i forbindelse med kommende utbygging av E6 sør


Det blir mer og mer tydelig at det vil være viktig å se transportformene i sammenheng i den framtidige utbyggingen av ny infrastruktur. Det er flere forhold som tilsier dette. Klimautfordringene og arealutfordringer er noen av de forholdene som representerer utfordringer i kommende utbygginger.

Sør-Trøndelag fylkeskommune ønsker med dette utgangspunkt å utrede muligheten for å se veg og bane i en sammenheng i forbindelse med den kommende utbyggingen av E6-sør. Utredningen vil se på hvordan de areal- og miljø,- og trafikkmessige utfordringene kan møtes i et tett samarbeid mellom bane og veg. Dette vil blant annet kunne styrke kollektivandelen i persontrafikken fra Støren til Trondheim og være arealeffektivt i et område med store arealutfordringer. I et samspill med bane vil det også være naturlig at en slik utredning ser på muligheten for å bygge vegen som en tofeltsveg med forbikjøringsfelt og midt-deler fra Melhus til Støren innenfor det planleggingsarbeidet som utføres i dag.

Et samprosjekt mellom bane og veg vil også kunne åpne muligheten for en ny finansieringskilde for en baneutbygging på strekningen Støren-Trondheim. Klimaforlikte i Stortinget og lovåpningen for å kunne bruke bomfinansiering til både kollektivutbygging og drift synliggjøre en politisk interesse sentralt for denne type prosjekt.

Utbyggingen av E6-sør kan på denne måten bidra til en konkretisering av Regjeringens ønske om å se ulike transportformer i sammenheng og representere et pilotprosjekt for denne type tenkning.

Med hilsen  
  
Harald Hegle  
Økonomidirektør

  
Endre Rudolfson  
Rådgiver

**Kopi: Sekretariat for nasjonal transportplan, Vegdirektoratet, PB 8142 Dep, 0033 Oslo**