



Statens vegvesen

Prosjektplan

Konseptvalgutredning. Transportløsning veg/bane
Trondheim - Steinkjer

Region midt



6 juli 2010

Innhold

1	BAKGRUNN	3
1.1	Innledning	3
1.2	Oppdragsbrevet.....	4
1.3	Tolking av oppdragsbrevet	4
2	AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET	5
2.1	Målsetting for arbeidet	5
2.2	Tematisk avgrensing	5
2.3	Geografisk avgrensing	6
2.4	Tilgrensende planarbeid	7
2.5	Aktuelle konsepter.....	8
2.6	Grunnlagsdata, metodikk og verktøy	8
3	ORGANISERING AV ARBEIDET.....	9
3.1	Prosjektorganisering	9
3.2	Medvirkning og kommunikasjon.....	10
3.3	Tidsplan.....	10

1 BAKGRUNN

1.1 Innledning

Planstrekningen Trondheim – Steinkjer inngår i Korridor 7: Trondheim – Bodø . I Nasjonal Transportplan 2010-2019 er korridorens rolle og betydning beskrevet som følger:

“Korridoren er en transittkorridor mellom Nord-Norge og Sør-Norge, samtidig som den er viktig for Helgeland og Saltenregionen. Den binder også sammen naboregioner til felles bo- og arbeidsmarkedsområder; det gjelder bl.a. mellom Trondheim og Steinkjer. Bosetting og næringsliv er i stor grad lokalisert langs kysten. Fiskeri- og havbruksnæringen, skognæringen (Trøndelag) stiller økte krav til punktligge og effektive transporter.”

På strekningen Trondheim – Steinkjer er i følge “Rutevis utredning for rute 7” den viktigste utfordringen for ruta å redusere tidsbruken, spesielt for næringstransportene. E6 er den eneste fergefrie vegforbindelsen mellom Trondheim og Nord-Norge. Vegen er en hovedforbindelse mellom landsdelene og har i tillegg en viktig regional funksjon.

E6 og jernbanen på planstrekningen er viktig for at kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Frosta, Verdal, Inderøy og Steinkjer og Meråker skal bli en felles bo-, arbeids-, og serviceregion. Det er viktig med kortere reisetid for få akseptabel dagpendlingsavstand både fra de ytterste områdene av regionen til Trondheim – Stjørdal, og fra de sentrale områdene og ut (Rutevis utredning, 2006)

E6 har for dårlig bredde og kurvatur på hele strekningen. Det gjøres nå utbedring på parsellene Trondheim – Ranheim og Værnes – Kvithamar, som bygges ut til 4 kjørefelt.

E6 er lagt utenom tettstedene Levanger og Verdal, men går gjennom tettstedene Åsen og Sparbu. Det er bygget ny E6 gjennom Steinkjer, og det bygges nå E6 utenom bebyggelsen på Stjørdal.

Jernbanen har et persontrafikktilbud med både regiontog på strekningen Trondheim - Bodø og lokaltog mellom Trondheim og Steinkjer (Trønderbanen). Det er et mål at Trønderbanen utvikles slik at det kan tilbys halvtimesfrekvens og at kjøretiden reduseres fra 2:06 til 1:10 mellom Trondheim og Steinkjer (NTP2010-2019).

Toget er viktig for arbeids- og skolependling mellom Trondheim og Nord-Trøndelag. Fritidsreiser dominerer på fjerntog og Nabotoget til Østersund / Åre. Toget fungerer godt som tilbringer for Værnes flyplass til/fra Nord-Trøndelag, mens toget har svak appell til Trondheimsmarkedet pga for lav frekvens og hastighet.

Andelen godstrafikk på Nordlandsbanen er meget høy. Markedsandelen mellom Trondheim og Bodø er 80 %. Målet for godstrafikk på jernbane er i henhold til Jernbaneverkets stamnettutredning å videreutvikle Nordlandsbanen som hovedåre for frakt av landverts gods til landsdelen. Banen skal kunne avvike tre ganger dagens godsvolum mellom Trondheim og Bodø innen 2040 og det skal tilrettelegges for en dobling av godstransporten innen 2020. (NTP 2010-2019)

1.2 Oppdragsbrevet

Utdrag av oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen 19.03.2010:

"På bakgrunn av innspillene fra Vegdirektoratet gis Statens vegvesen med dette oppdraget å gjennomføre KVU for følgende vegprosjekter:

*...
Rute 7 E6 Trondheim – Steinkjer
..."*

"KVU for strekningen Trondheim – Steinkjer skal også omfatte jernbane og skal gjennomføres sammen med Jernbaneverket"

"KVU-arbeidet skal baseres på de føringer som er gitt gjennom retningslinjer for ordningen og seinere avklaringer. Departementet vil understreke at det må tas med konsept som vektlegger kollektivtransport, der dette er aktuelt. Herunder må jernbane inngå.

Vi vil minne om den knappe tiden som er til rådighet. For å holde tidsrammen i forhold til neste NTP må i utgangspunktet hovedtyngden av KVU-ene være ferdig i løpet av 2010."

1.3 Tolking av oppdragsbrevet

Statens vegvesen og Jernbaneverket tolker brevet dit hen at det er vegvesenet som har hovedansvaret for gjennomføringen av KVU-arbeidet, men at arbeidet må gjøres i nært samarbeid med Jernbaneverket. I arbeidet vil det i utgangspunktet legges like mye vekt på veg og jernbane. Kollektivtransport utover jernbane vil også inngå i KVU-arbeidet.

Normalt tidsbehov for KVU er 1 til 1,5 år. Det er derfor urealistisk at KVU skal være ferdig i løpet av 2010. Det er derfor forutsatt at arbeidet er ferdig 31. mai 2011 (se kap 3.3). Omfanget av utredninger vil måtte tilpasses tiden som er til rådighet.

2 AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET

2.1 Målsetting for utredningsarbeidet

Målet for KVU Trondheim – Steinkjer er å utvikle konsepter for transportsystemet i denne korridoren. Konseptene skal ha både langsiktig og kortsiktig perspektiv.

KVU skal fange opp de nasjonale målene for transportkorridoren. I tillegg skal de regionale utviklingsperspektivene inngå, slik at de langsiktige tankene Trøndelagsfylkene har om transportsystemet blir inkludert.

Utredningen skal munne ut i en anbefaling som angir både valg av konsept og videre planlegging/prosess.

Arbeidet med KVU skal legge vekt på å se hele transportsystemet i sammenheng, og legge vekt på de overordnede nasjonale transportbehovene på strekningen. Dette innebærer kollektivsystem, vegnett, gods samt andre aktuelle transportpolitiske virkemidler som vil inngå i konseptalternativene. Arbeidet skal også kunne brukes som grunnlag for arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023, Regional Transportplan/fylkesplaner/handlingsprogram for transport og finansieringsløsninger. Det skal legges opp til en prosess hvor viktige interessenter har reell mulighet til å gi innspill til arbeidet.

2.2 Tematisk avgrensing

Sentrale hovedspørsmål som KVU skal svare på er:

- Hvilke transportbehov følger av samfunnsutviklingen på strekningen Trondheim - Steinkjer?
- Hvilke løsninger for kollektivtransport, vegsystem, gang- og sykkelnett, arealbruk og andre virkemidler vil dekke disse behovene på en ønsket måte?
- Hvordan styrke strekningen som korridor i det landsdekkende veg- og banenettet

Innholdet i KVU skal dekke kravene i "Mal for behovsutredninger i Statens vegvesen", sist oppdatert 02.06.2010.

Utredningen skal omhandle framtidig transportbehov og foreslå ulike transportmessige systemløsninger

Virkemidler som skal vurderes er tiltak for

- Vegsystemet
- Jernbanenettet
- Sykkelvegnettet langs korridoren

Det skal samtidig vurderes

- Restriktive tiltak for biltrafikken
- Stimulerende tiltak for kollektivtrafikken

Tiltakene skal være rettet mot både lange reiser utover prosjektstrekningen, dagpendling og korte reiser som kan gjøres til fots eller med sykkel.

KVU-dokumentet skal inneholde:

- Behovsanalyse inkludert interessentanalyse
- Strategidokument med samfunns mål og effektmål
- Kravdokument som viser hva som skal oppfylles ved gjennomføring
- Alternativanalyse for flere konseptalternativer i tillegg til nullalternativet, samt eventuelle partielle analyser for større problemstillinger.

2.3 Geografisk avgrensning

Planområde:

Planområdet omfatter transportaksen mellom Trondheim sentrum og Steinkjer sentrum.

Elementer innenfor planområdet som behandles i KVU

- E6
- Jernbanen
- Parallell lokalveger
- Knutepunkter, bl.a kobling til Meråkerbanen
- Ev. kobling mot logistikknutepunkt (godsterminal)
- Inkluderer ikke sidearmer til E6 som E14 og Meråkerbanen
- Inkluderer ikke tettstedsproblematikk for tettstedene innenfor planområdet



Planområdet

Influensområde:

Influensområdet vil være vesentlig større enn planområdet.

Tiltakene innvirker på hele riksveggruta E6 Trondheim - Bodø, med arm E14 til Storlien.

For jernbanen vil eventuelle tiltak også innvirke på Nordlandsbanen helt til Bodø, og på Meråkerbanen

2.4 Tilgrensende planarbeid

Det pågår nå en lang rekke planprosesser innenfor planområdet som KVU-arbeidet må samkjøres imot:

- Diverse utredninger for NTP 2014-2023
- IKAP Trondheim – Stjørdal (interkommunalt arealplanarbeid)
- Regional transportplan for Sør- og Nord-Trøndelag
- KVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen (ferdig september 2010)
- Mulighetsstudie av Meråkerbanens elektrifisering
- El-drift av Trønderbanen (Trondheim – Steinkjer)
- Værnes holdeplass, inkludert dobbeltsporavklaring under rullebanen
- Strekningsvis utviklingsplan for Nordlandsbanen

- Stasjonsstrukturprosjekt
- Høyhastighetsbaneprosjekt
- Beregning av avstandskostnader

Det er utført et forprosjekt "E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal-Trondheim", juni 2009.

2.5 Aktuelle konsepter

Innspill til aktuelle konsepter avklares gjennom et åpent planverksted hvor alle interessenter er representert. Videre bearbeiding og siling gjøres av Statens vegvesen og Jernbaneverket i fellesskap og i samråd med samarbeidsgruppa.

Konsepter utvikles etter 4-trinnsmetodikken. Denne innebærer at det skal vurderes tiltak som påvirker transportbehov og valg av transportmiddel, samt utnytte eksisterende infrastruktur mest mulig, før det vurderes større utbyggingstiltak

Aktuelle elementer i konseptene kan være:

- bedret busstilbud
- bedret togtilbud
- innfartsparkering
- rushtidsavgift
- kollektivknutepunkter
- midtdeler
- forbikjøringsfelter
- kryssingsspor
- elektrifisering
- dobbeltspor
- 4-felts veg
- osv

2.6 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Grunnlagsdata hentes fra eksisterende registre og databaser.

Kostnadsoverslag for veg beregnes på utredningsnivå med usikkerhet på +/- 40 %)

Overføring mellom transportformene vurderes med hjelp av RTM (Regional transportmodell) og NTM (Nasjonal transportmodell), og kvalitative vurderinger.

Samfunnsøkonomiske analyser baseres på trafikantnyttmodulen i RTM. Analyser for vegsystemet gjøres med metodikk fra vegvesenets håndbok 140, men tilpasset KVU-nivået. Analyser for jernbane gjøres med programmet JD205.

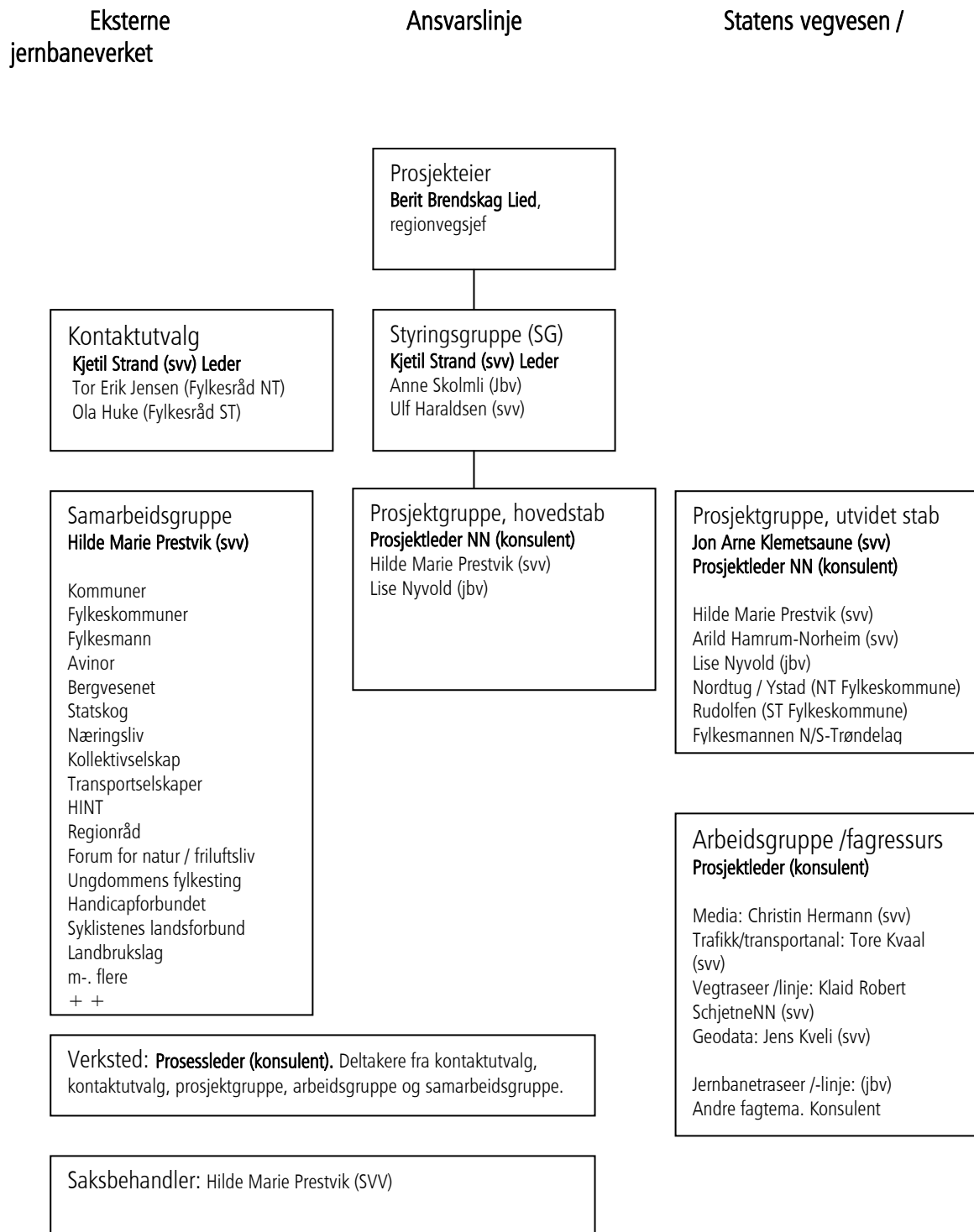
Det skal gjennomføres kapasitetsanalyse og transportanalyse for jernbane.

Vurderinger knyttet til regionale virkninger, ikke-prissatte konsekvenser og risiko- og sårbarhet vurderes på grunnlag av eksisterende registreringer og datakilder.

3 ORGANISERING AV ARBEIDET

3.1 Prosjektorganisering

Prosjektet organiseres i henhold til anbefalingene gitt av Vegdirektoratet for KVU-prosesser.



3.2 Medvirkning og kommunikasjon

Prosjektet skal gjennomføres i en åpen prosess i prosjektets oppstartsfase. Prosjektgruppa skal etablere dialog med interessenter som kan delta i samarbeidsgruppa. Samarbeidsgruppa vil bli invitert til et oppstartsmøte, invitert til å delta på arbeidsverkstedet og vil også bli invitert til å delta på et informasjonsmøte angående utredningens alternativer. De vil også kunne gi innspill til utredningen når den sendes på høring. En egen hjemmeside vil bli opprettet for prosjektet. Denne har følgende adresse: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/trondheimsteinkjer>. Kommunikasjonsmedarbeider er Christin Hermann.

Verkstedet skal gjennomføres som en samling som skal pågå over to dager. Det skal inneholde tre faser:

Fase 1: Drøfting av situasjonsbeskrivelsen, behov og mål

Fase 2: Utvikling av aktuelle konsepter

Fase 3: Drøfting av virkninger

Konsulent er leid inn som prosessleder for verkstedet.

3.3 Tidsplan

	Aktivitet	Ansvar	Start	Slutt	Behandling	
					Styringsgruppe	SD
1	Prosjektbeskrivelse	RM	04/2010	07/2010		06/2010
2	Befaring med departementene (evt)	SD	09/2010	09/2010	09/2010	09/2010
3	Mandat for KVU	SD	06/2010			06/2010
4	Oppstartsmøte med kommunene	RM	08/2010	08/2010		
5	Planverksted	RM	09/2010	10/2010		
6	KVU rapport - Situasjonsbeskrivelse - Behovs- og interessentanalyse - Mål og krav - Beskrivelse av konseptene - Konseptanalyse - Konseptvalg - Rapport ferdig	RM	09/2010	03/2011		
7	Informasjonsmøte, alternativforslag	RM	01/2011	01/2011		
8	Høring av KVU	RM	04/2011	06/2011		
9	KVU oversendt SD	RM		04/2011		
10	Høringsuttalelser med kommentarer oversendt SD	RM		08/2011		

Denne framdriftsplanen er ambisiøs i forhold til normalt omfang på det arbeidet som skal gjennomføres.



Statens vegvesen

A solid green horizontal bar with a diagonal cut on the left side, extending from the right edge of the page towards the center.

Region Midt