



Statens vegvesen

KONSEPTVALGUTREDNING (KVU) FOR TRANSPORTLØSNINGER PÅ STREKNINGEN TRONDHEIM STEINKJER

REFERAT FRA INFORMASJONSMØTE 18. JANUAR 2011

Informasjonsmøte ble holdt på Verdal hotell tirsdag 18. januar fra klokka 09:30 til 11:45. Statens vegvesen arrangerte møtet i samarbeid med jernbaneverket. Invitasjon til møtet var sendt ut til deltakerne i KVU-arbeidet ved e-post sendt ut 13. desember 2010 og annonse på prosjektets internettside samme dag. 45 personer møtte.

Hensikten med møtet var å informere om status i KVU-arbeidet samtidig som deltakerne i prosjektet kunne kommentere foreslåtte mål, behov og konsepter.

Dagsorden for møtet var:

1. Hva er KVU og hva skal utredningen brukes til? (ved Kjetil Strand, SVV)
2. Transporstrekingens egenskaper (ved Jon Arne Klemetsaune, SVV)
3. KVU- ens behov, mål og krav (ved Lise Nyvold, JBV)
4. Konsepter (ved Marianne Flø, Cowi)
5. Status i analysearbeidet (ved Marianne Flø, Cowi)
6. Spørsmål og oppsummering (ved Kjetil Strand, SVV)
8. Kort informasjon om vegen videre (ved Kjetil Strand, SVV)

Lunsjbuffet ble servert til alle deltakerne i etterkant av møtet.

Tilstede på møtet var følgende parter:

Trondheim kommune	Fylkesmannen i Nord – Trøndelag
Trondheimsregionen	Jernbaneforum Midt – Norge
Malvik kommune	NSB AS
Stjørdal kommune	Sør- Trøndelag bondelag
Frosta kommune	Naturvernforbundet
Verdal kommune	KS Nord- Trøndelag
Samkommunen Levanger - Verdal	Yrkestrafikkforbundet, region Trøndelag
Inderøy kommune	Norges Lastebileiers forbund, region
Steinkjer kommune	Trøndelag
Sør - Trøndelag fylkeskommune	Levanger arbeiderlag
Nord - Trøndelag fylkeskommune	Jernbaneverket
Fylkesmannen i Sør- Trøndelag	Statens vegvesen

Foredragene ligger tilgjengelig på prosjektets hjemmeside:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/trondheimsteinkjer>.

Referent; Hilde Marie Prestvik, ressursenheten, Statens vegvesen region midt.

Referatet fra møtet følger nedenfor:

Post 1 Hva er KVVU og hva skal utredningen brukes til? (ved Kjetil Strand, SVV)

Innledning:

Konseptvalgutredning utføres for statlige prosjekter med en investeringsramme større enn 500 mill. kr. Eksterne konsulenter utpekt av Finansdepartementet skal kvalitetssikre prosjektene med grunnlag i en konseptvalgutredning (KVVU). Stor vekt legges på samfunnsøkonomiske analyser. KVVU/KS1 er et utredningsarbeid som har til hensikt å avklare om, hvor og i hvilken størrelsesorden det skal gjennomføres større infrastrukturtiltak. Utredningsarbeidet kommer i forkant av at planlegging etter plan- og bygningsloven kan starte. Interessenters behov for utbedring av infrastruktur er i fokus i arbeidet. Fokus i arbeidet rettes mot prinsipielle løsninger for å imøtekomme brukernes behov. Løsningene har form som konsepter.

KVVU-rapporten skal omfatte følgende emner:

- Behovsanalyse
 - nasjonale og regionale behov, interessegruppers behov, trafikale behov, tekniske og miljømessige behov. prosjektutløsende behov
- Strategi, mål, samfunns mål
 - effekter for brukere
- Krav, absolutte krav og sammenligningskriterier
- Alternativsanalyse
 - utvikle konsepter, evaluere måloppnåelse, samfunnsøkonomisk analyse anbefaling
- Konklusjon med anbefaling
 - Valg av konsept og anbefaling av tiltak

Spørsmål fra salen: Ingen

Post 2. Transportstrekningens egenskaper (ved Jon Arne Klemetsaune, SVV)

Situasjonsbeskrivelsen viser fakta om dagens veg- og jernbanenett, trafikantfordeling og trafikkbilde. I tillegg inngår prognoser for befolkningsvekst, reisevaner, pendlermønster og arealstatistikk. Tidsperspektivet er 2010 til 2030. Utdrag fra situasjonsbeskrivelsen ble vist på møtet.

Spørsmål: Hvordan ser vi at standard og bruk av veg og jernbane påvirkes av de ulike konseptene som foreslås?

Svar: Analysegrunnlaget vil systematisk gjennomgå endringer i forhold til fremkommelighet og kapasitet på transportnettet og trafikk tall på både veg, jernbane, buss og sykkel ved de ulike konseptene. Reisevaneundersøkelser viser at andelen fritidsreiser øker i takt med inntekstøkning i samfunnet og at antall reiser vil stige. Vi må derfor forvente økt trafikkvekst uansett konsept. Analysen må på en grov måte gi svar på om og i hvor stor grad jernbane kan ta noe av den forventede trafikkveksten fra vegnettet.

Post 3. KVVU- ens behov, mål og krav (ved Lise Nyvold, JBV)

Behov, mål og krav som er foreslått i KVVU- arbeidet har forankring til foreliggende nasjonale og regionale målsettinger for transportnettet og regional utvikling. Lise Nyvold forklarte bakgrunnen for foreslåtte målsettinger for KVVU- en og behov for transportsystemets utvikling. Samfunnsbehovene i forhold til ulykker og miljø er definert som krav til konseptene som foreslås.

Samfunns mål: *I 2040 skal regionen være styrket gjennom et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods*

Etterspørselsbaserte behov:

Behov for forbedret infrastruktur
Behov for bedret kollektivtransporttilbud
Behov for å redusere sårbarhet
Det er behov for å separere lokal- og
fjerntrafikk

Prosjektutløsende behov

Styrke den felles bo- og
arbeidsmarkedsregionen

Viktige behov:

Behov for forbedret infrastruktur
Behov for forbedret transporttilbud

Spørsmål og kommentarer: Prosjektutløsende behovet innehar ikke miljøaspektet. Hva betyr dette for innholdet i konseptene som foreslås og evaluering av dem? Klima og energimål mangler. Kun lokalmiljø ved støy og forurensning er tatt fram. Er det tilstrekkelig at de nasjonale føringene for klimagassutslipp og energi legges til grunn i denne regionen?

Hvis målet er å få mer gods over på jernbane, hvorfor fremgår ikke dette av behovene?

Reduserte reisetider har et stort fokus i arbeidet. Hva med trafikksikkerheten, hvordan skal vi redusere meningsløse trafikkulykker. Er det riktig at nettopp reisetid har et såpass høyt fokus i analysearbeidet?

Et effektmål sier at en større andel reiser skal foretas med kollektivtransport. Hvilke tiltak må vi legge inn i konseptene for å oppnå dette?

Effektmålet om kollektivtransport må ha ordlyden kortere reisetid med kollektiv enn privatbil for å være et reelt mål.

Pendling ønskes stimulert gjennom konseptene. Dagens utbygging med konsentrert lokalisering av bosetning og næring gjør at det ligger godt til rette for økt pendling i regionen. Hvordan kan vi gjennom behov, mål eller krav få virkemidler eller evalueringskriterier som premierer konsentrert utbygging i framtiden?

Samfunnsmålet er for stort og omfattende til å omhandle konkrete tiltak.

Mer offensive formuleringer ønskes. Her ønsker vi å tilrettelegge for vekst i et tett befolket område. Målsettingene må spisses for å vinne fram. Hvor reelt er vårt samfunns mål i forhold til hva det satses på i resten av landet. Hvordan skal vi øke vår konkurransekraft om bevilgninger i forhold til alle de andre prosjektene?

Regionforstørring må frontes tydeligere i analysen. Et effektivt transportsystem med korte reisetider er nødvendig for at det skal være attraktivt med næringsutvikling langs hele korridoren.

I forhold til workshopen kan jeg ikke gjenfinne terrenget i de målene og behovene som foreslås her. Jernbanen må prioriteres høyere. Dette fordi begge trøndelagsfylkene har vedtatt dette. Privatbilismen må over på kollektivtransport.

4. Konsepter (ved Marianne Flø, Cowi)

Konseptene som er foreslått og tatt inn i analysearbeidet ble presentert. Presentasjonen viste tiltak på veg, jernbane og buss, finansieringsløsning og antatt reisetid.

Det kan opplyses om at konseptet 0 + (forbedringskonseptet) vil analyseres med og uten bompengefinansiering. Tettstedene Sparbu og Mære er behandlet likt i alle konseptene og presenteres som Sparbu.

Spørsmål og kommentarer:

Forbedringskonseptet: Lengre tog er ikke nødvendig så lenge infrastrukturen ikke endres. Det er ikke kundegrunnlag for dette.

Moderniseringkonseptet har et ekspressbusstilbud mellom Stjørdal og Steinkjer samtidig som jernbanen styrkes. Parallelkjøring av kollektivtrafikken, vil ikke tiltaket svekke det totale kollektivtilbudet? Svar: Årsaken til at ekspressbuss utredes er at E6 i dette konseptet legges utenom mange tettsteder og vil kunne ha et annet stoppmønster enn toget. I tillegg ønskes effekten av et samkjørt rutetilbud med hyppig frekvens analysert.

Utviklingsplan for Trønderbanen har en målsetting om togavganger hvert 30. minutt. Erfaringsgrunnlaget fra tilsvarende satsninger rundt omkring i Norge viser at det er tvilsomt om det er trafikk-/ kundegrunnlag nok for to kollektivtilbud. En parallell ekspressbuss vil sannsynligvis i liten grad kunne utfylle toget.

Jernbanekonseptet viser mange tunneler med enkeltspor. Hvorfor kan det ikke legges opp til dobbeltspor i tunnelene i denne utredningen? Hvor mange av stasjonene forsvinner med jernbanekonseptet? Stoppmønster er for detaljert i dette arbeidet. Det viktigste er å få til en infrastruktur som håndterer ulike tilbud og kan ta trafikkveksten som vi vet at kommer.

Jernbanesatsningen er det beste miljøkonseptet. Matebusstilbud og sykkelsatsning må derfor tas med her.

Skatval tettsted faller utenfor i mange av konseptene. Dette skulle gjerne Stjørdal kommune ha sett at ble endret på. Kan det være mulig å få til et eget pendlingsspor til Skatval? Lokal pendelrute mellom Heimdal - Stjørdal kan kanskje av NSB vurderes forlenget inn til Skatval. Svar: Konseptene har løst tilknytning til kollektivtransport på jernbane og ekspress med matebusser fra tettstedene.

Punkt 5. Stemningsrapport fra salen

Maksikonseptet bør anbefales av regionen. En time oppfattes som en viktig målsetting, bare maksimalkonseptet imøtekommer dette. Konkurranskraften for regionen er viktig å synliggjøre i dette arbeidet. Maks på jernbane og modernisering på veg er kanskje realistisk. En effektiv jernbane er et minimumskrav for regionen. Det er også den beste miljøatsningen.

Manglende offensive mål preger utredningsarbeidet. Vi må synliggjøre at dette er hovedprosjektet i Midt - Norge fremover. Vi kan ikke ha samme reisetid på veg som da vi startet. Det forventes større ambisjonsnivå i prosjektutløsende behov. Nytt forslag til prosjektutløsende behov: *Prosjektet skal tilrettelegge for vekst og utvikling i Midtnorges tettest befolkede region.*

Alle konseptene handler om forkortet reisetid og dette er i tråd med visjonen om regionforstørring. Intercity Trøndelag ønskes derfor lansert. Miljøtiltaketet overføring av trafikk fra veg til bane er en viktig målsetting. Hvilket innhold ville konseptene hatt og hvordan ville de blitt dersom miljø hadde blitt lagt til grunn? Hvordan ville det vært dersom trafiksikkerhet var et prosjektutløsende behov og ikke et krav?

KVU-arbeidets gjennomslagskraft i NTP er kombinasjonen veg og jernbane. Analysen må derfor synliggjøre gevinster av en gjennomarbeidet sammenheng mellom infrastrukturtiltak på veg og bane. Analysen må vise muligheter for overføring av trafikk fra veg til jernbane. Vår region har kraftig vekst i befolkning og antall reiser på vegen. Kan jernbanen løse noe av kapasitetsutfordringene som vi har på E6? Erfaringer viser at trafikken på vegen vil øke. Det er vanskelig å få all vekst i antall ÅDT over på jernbane. Hvor stor andel som kan overføres er derfor interessant i arbeidet.

Kryssfinansiering er et viktig prinsipp å fronte for å komme opp i den nasjonale kampen om pengesekken. Finansieringsløsningen er politisk interessant. Her bør vi åpne for den prinsipielle løsningen uten at dette utredes nærmere. Det felles viljen fra alle etater til å gjennomføre en samkjørt utbyggingsprosjekt for veg og bane på hele strekningen er det viktigste vi må fronte. Bare det at fylkeskommunene er enige i prinsippet er spesielt og kan tas med i rekken av argumentasjoner.

Rekkefølge for utbyggingstiltak ønskes synliggjort i utredningen. Interessekonfliktene er mange i dette arbeidet. Dette må komme tydelig fram.

Risetid 1 t og 12 minutter med bil virker usannsynlig når svinger, avkjøringsramper og lignende er tatt med. Effektberegninger vil kunne gi en noe lavere reisetid på veg enn det som her er skissert.

Reisevaneundersøkelse, foreløpige konklusjoner fra TØI's 2009 undersøkelse, viser at kollektivtrafikken har store potensialer til å få et større kundegrunnlag dersom arbeidsreiser, skolereiser og fritidsreiser skal gå over til jernbane eller ekspressbuss.

Godstrafikk har lite fokus i arbeidet. Distribusjonskjøringen vil øke i regionen. Dette spesielt dersom en logistikkterminal lokaliseres på strekningen. Det må reises spørsmål til om transportnett knyttet til nytt logistikknutepunkt må tas med i dette utredningsarbeidet.

Er det en ide at det igangsettes arbeid med interkommunale planer parallelt med at KVU arbeidet behandles i departementet. Dette for å synliggjøre ønsket om et regionalt samarbeid?

Kommunene er fornøyde med planprosesser der SVV og JBV i samarbeid styrer framdriften og der kommunene gir faktaopplysninger og kommentarer til arbeidet.

Informasjonsmøtet var et flott tiltak.

Analysegrunnlaget som foreligger ønskes oversendt til samarbeidsgruppa slik at de kan komme med konstruktive forslag til formuleringer.

Post 6 Informasjon om vegen videre

Referat fra møtet og alle presentasjonene vil bli lagt ut på prosjektets hjemmeside.

Situasjonsbeskrivelse og utkast til behovsanalyse vil bli sendt ut for innsyn og kommentarer i begynnelsen av februar.

Anslag / investeringsvurdering gjennomført innen slutten av januar.

Evalueringsmøter om konsepter (SWOT- samling) for prosjektgruppe, kontaktutvalg og styringsgruppe 18. januar og 28. februar.

Analyseresultatene klare i midten av februar.

Nyhetsbrev til hjemmesida i midten av februar og midten av mars.

Offentlig høring i mai.

All informasjon vil bli lagt ut på hjemmesida. Ingen nyhetsoppdateringer på e-post.



Kommentarer eller merknader til referatet bes innmeldt til saksbehandler og referent i Statens vegvesen innen ei uke.

Takk for oppmøtet.