

Sluttrapport for forprosjektet:

**”E6 og Jernbane fra Steinkjer til Stjørdal -
Trondheim”**

Dato:20.04.2009

Versjon nr:04



Innholdsfortegnelse

1	Hovedkonklusjoner	2
1.1	Bakgrunn.....	2
1.2	Sammendrag	2
1.3	Anbefalinger videre arbeid	4
2	Mål, rammer og organisering.....	6
2.1	Mål og rammer	6
2.2	Organisering.....	7
3	Forprosjektet.....	8
3.1	Eksisterende planer og utredninger.....	8
3.1.1	Utredning for stamveggrute 7: Trondheim-Bodø.....	8
3.1.2	Stortingsmelding om NTP 2010-2019	9
3.1.3	Uttalelser til NTP-forslaget fra sentrale aktører	11
3.1.4	Regjeringens tiltakspakke 2009	13
3.1.5	Transportbehov.....	14
3.1.6	Trafikkprognoser.....	16
3.1.7	Foreliggende plan- og utredningsmateriale.....	19
3.1.8	Oversiktsplanstatus i kommunene.....	21
3.2	Anbefalt strategi for videre plan- og utredningsarbeid	22
3.2.1	Ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i store prosjekt	22
3.2.2	Planlegging etter plan- og bygningsloven.....	24
3.2.3	Realistiske tidsplaner for plan- og utredningsarbeidet.....	28
3.2.4	Finansieringsmuligheter og -begrensninger	28
4	Anbefalinger for videreføring av arbeidet	32
4.1	Skisse til program ”E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim”	32
4.2	Forlengelse av forprosjektet (høst 2009)	34
4.3	Prosjekt 1 ”KVU-prosess og kommunikasjon”	35

Figurliste

Figur 1: ÅDT 2007-2008 for strekningen Steinkjer - Stjørdal.....	16
Figur 2: Dokumenter i kvalitetssikringsprosessen; Konseptvalgutredning (KVU), KS1-rapport, KS2-rapport. Kilde: Veileder fra Finansdepartementet: ”Kvalitetssikring av konseptvalg, samt styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektalternativ Felles begrepsapparat KS1” .	23

Tabelliste

Tabell 1: Innenlandsk persontransportarbeid. Nivå 2006 i mill. personkm (TØI-rapport 909/2007) og prognose for årlig vekst.:	17
Tabell 2: Utvikling i transportarbeid eksklusive råolje og naturgasser. Nivå 2006 i mill tonnkm (TØI-rapport 909/2007) og prognose for årlig vekst.	17
Tabell 3: Trafikkarbeid. Lette kjøretøy. Nivå 2006 (i mill. kjtkm) og årlig vekst.....	17
Tabell 4: Trafikkarbeid. Tunge kjøretøy. Nivå 2006 (i mill. kjtkm) og årlig vekst.....	17

1 Hovedkonklusjoner

1.1 Bakgrunn

Ordførerne i kommunene Steinkjer, Inderøy, Verdal, Frosta, Levanger og Stjørdal har i samarbeid med Nord-Trøndelag fylkeskommune igangsatt arbeid med samferdselsutfordringer på strekningen Steinkjer-Trondheim. Bakgrunn for dette initiativet er at eksisterende planer og utredninger er utilfredsstillende med hensyn til ønsket framdrift i utbyggingen. I forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, med en høringsfrist til samferdselsdepartementet den 30. april 2008, var aktuell veg- og jernbanestrekning ikke prioritert.

Det ble derfor igangsatt et forprosjekt for å løfte fram prosjektet ”E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal – Trondheim”

Overordna målsetting for prosjektet:

- Utbygging av motorvegstandard på E6 fra Steinkjer - Stjørdal
- Realisering av målsettingen om ”Steinkjer - Trondheim på en time” med Trønderbanen.
- Å få prosjektet inn i NTP ved neste revisjonsrunde, dvs. for planperioden 2014-2023.

Konkrete mål for forprosjektet:

- Avklare plan- og utredningsstatus for området.
- Avklare videre plan- og utredningsbehov, samt fastsette realistiske tidsplaner.
- Utvikle et forslag til oppfølging videre.

1.2 Sammendrag

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP 2010-2019), framlagt av regjeringen 13.02.2009, foreslår å prioritere statlige midler til videre utbygging av E6 til firefelts veg på strekningen Kvithammar – Åsen i Stjørdal og Levanger kommuner. Samferdselsdepartementet legger til grunn fylkeskommunenes ønsker om at en samordnet utbedring av E6 og Trønderbanen i området blir utredet, medregnet opplegg for delvis bompengefinansiering av E6-utbyggingen. Dette indikerer at denne samferdselsstrekningen kan derfor være aktuell for utbygging først i NTP 2014-2019.

Regjeringen har imøtegått Nord- og Sør-Trøndelag fylkekommuners ønsker om at jernbane og E6 på aktuelle strekning må ses i sammenheng, samt delvis bompengefinansiering.

- Undersøkelser viser at jernbanen har et stort markedspotensial på strekningen, både når det gjelder person- og godstransport. Det betinger imidlertid store investeringer for å imøtekomme krav om redusert reisetid og økt sporkapasitet. Trondheim - Steinkjer på 1 time fordrer investeringer utover Jernbaneverkets (JBV) innspill til NTP-prosessen.
- ÅrsDøgnTrafikk (ÅDT 2008) på E6-strekningen er generelt på 7000-12500, med en liten strekning ved Stjørdal på 19300. Grunnprognosene viser at trafikk- og transportutviklingen i stor grad vil fortsette som fram til i dag, og at forventet vekst i ÅDT på strekningen skaper behov for en 4-felts veg mellom Steinkjer og Stjørdal. Dette samsvarer med Statens vegvesens (SVV) stamvegutredning for rute 7.

Det vil i det videre arbeidet være behov for å utvikle trafikkprognoser for den aktuelle strekningen konkret, der veg og jernbane ses i sammenheng. Dette inngår i en konseptvalgutredning (KVU). Det anbefales å se hele strekningen under ett og som et helhetlig prosjekt, ettersom de følger hverandre såpass tett. Dette for å unngå sektortenkning og fortsatt ”klattvis” utbygging framover.

Planstatus:

Alle berørte kommuner rullerer sine kommuneplaner i disse dager og ferdigstiller arealdelene i løpet av 2010. Det betyr at Jernbaneverket og Statens vegvesen (JBV/SVV) må kjøre egne planprosesser etter plan- og bygningsloven (PBL) på overordna nivå.

Det er per i dag ikke startet formelle planprosesser etter PBL for noen strekninger, hverken fra Statens vegvesens eller Jernbaneverkets side.

Videre utrednings- og planarbeid:

1. Konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1):

På grunn av dette prosjektets størrelse (>500 mill.) må det gjennomføres en KVU/KS1 av denne, før prosjektet kan planlegges etter plan- og bygningsloven (PBL).

Styringsgruppen anbefaler at SVV/JBV igangsetter nødvendig KVU/KS1-arbeid. Beslutning om oppstart av KVU-arbeid er altså et **avgjørende beslutningspunkt for realisering av prosjektet.**

En godkjent KVU og KS1 er grunnlaget for å fatte en endelig beslutning om videre planlegging. Beslutning om oppstart planarbeid etter PBL er altså nok et **avgjørende beslutningspunkt for realisering av dette prosjektet.**

2. Planlegging etter PBL:

- I følge Miljøverndepartementet vil felles fylkesplan for Nord og Sør-Trøndelag (2009-2012) gi et tilstrekkelig grunnlag som omforent regional planstrategi.
- Hva som er et hensiktsmessig planløp (etter PBL) for dette aktuelle prosjektet bør avklares av Statens vegvesen, Jernbaneverket, fylkeskommunene og kommunene i fellesskap når KVU/KS1 foreligger.

Totalt vil en nødvendig utrednings- og planprosess (inklusive reguleringsplannivå) ta fra 5,5 til 11,5 år.

NTP 2014-2023:

Arbeidet med rullering av NTP starter omtrent 2 år etter at NTP 2010-2019 vedtas, dvs. i 2011. Skal man lykkes med å få dette prosjektet igangsatt ved neste rullering av NTP, så fordrer dette en stor grad av samhandling på tvers av fagetatene (JBV/SVV), at det utvikles gode samarbeidsrelasjoner og –rutiner med ulike interessenter og et strukturert og effektivt ”innsalg” av prosjektet lokalt, regionalt og nasjonalt.

Finansiering:

Ut fra signalene fra dagens regjering er det kun to aktuelle alternative finansieringsmetoder i norsk samferdselspolitikk i årene framover, og det er som ”egne poster” for utvalgte prosjekter og bompengefinansiering. Hvorvidt dette blir stående avhenger av Stortingets behandling av meldingen våren 2009. Klimaforliket i Stortinget åpner for at bompenger kan finansiere etablering og drift av kollektivtransport.

Veglovens § 27 åpner for bruk av bompengefinansiering av både veg og baneprosjekt. Dersom bompenger benyttes til å delfinansiere jernbaneprosjekt, så vil det forventes at dette medføre et redusert behov for vegutbygging.

Det er viktig at det så snart som mulig etableres kontakt mot SVV for å utrede mulighetene som loven åpner for angående en slik finansieringsmodell.

1.3 Anbefalinger videre arbeid

Gjennom vårt arbeid med dette forprosjektet har prosjektgruppen, i samråd med styringsgruppen, avklart at et tradisjonelt hovedprosjekt ikke er en aktuell veg å gå videre. Forprosjektets leveranse er derfor tilpasset prosjektet "E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim" sitt reelle behov framover.

Kostnadene for dette utbyggingsprosjektet vil overstige 500 mill.kr, og beslutningen om å igangsette et nødvendig KVV/KS1-arbeid tilligger regjeringen, og en anmodning om å igangsette dette arbeidet tilligger fagmyndighet (Jernbaneverket og Statens vegvesen).

For å sikre at akkurat dette prosjektet får ønsket prioritet og nødvendig oppmerksomhet fra fagetater og opinion, samt utnytte det handlingsrommet som regionen har akkurat nå, relatert til velvillighet i NTP 2010-2019 (vår 09) og Stortingsvalg (høst 09), samt ulike krisepakker (løpende), så anbefaler vi følgende oppfølging videre (se mer detaljert i kap. 4):

A: Forlengelse av forprosjektet (høst 2009):

Lokal/regional påvirkningsmulighet vil i hovedsak være knyttet til muligheten for å påvirke fagmyndighet til å anbefale oppstart av en KVV/KS1 for aktuell planstrekning. En forutsetning for at akkurat dette veg-/jernbaneprosjektet skal prioriteres foran mange andre tilsvarende, gode samferdselstiltak i Norge, er at det er lokal og regional, og fortrinnsvis også nasjonal, støtte til akkurat dette samferdselstiltaket i opinionen. Dette fordrer utvikling av en felles plattform for kommunikasjon og samhandling.

For å holde det regionale initiativet "varmt" hos fagetatene, samt unngå stillstand i påvente av påfølgende oppfølginger fra regionens side, opprettholdes forprosjektets organisasjon og arbeid fram til beslutning om KVV foreligger (antatt medio/høst 2009).

B: Prosjekt 1 – Tidsavgrenset utviklingsprosjekt (2009-2011):

Det blir en utfordrende og viktig oppgave framover å "selge inn" dette samferdselsprosjektet lokalt, regional og nasjonalt. Kommunikasjonsarbeidet som utføres mens formell KVV/KS1-prosess pågår er avgjørende for innsalg nasjonalt og må prioriteres

For å framskaffe nødvendig grunnlag organisasjonsmessig, faglig og bemanningsmessig for gjennomføring av dette arbeidet, etableres et tidsavgrenset utviklingsprosjekt med oppstart (seiest) når beslutning om KVV/KS1 foreligger og med en varighet tilsvarende KVV-prosessen 1-1,5år (medio/ultimo 2010) samt KS1 0,5-1 år (medio/ultimo 2011).

C: Program for felles utvikling av E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim (2009-2024)

Med etablerte strategier, planer samt organisering og bemanning på plass fra utviklingsprosjektet, etableres et program for videre oppfølging av arbeidet. Programmets hensikt er: ”Å etablere og drive regionens kraftsenter for samhandling og kommunikasjon relatert til realisering av overordna målsettinger i E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim.”

Dette er en langsiktig og vedvarende prosess (strategi/lobby-arbeid), og programmet bør igangsettes seires når ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVVU'en igangsettes (medio/ultimo 2010) og med en levetid på inntil 10-15 år avhengig av hva SVV/JBV velger av strategier og framdrift.

Programmet vil koordinere nødvendige prosjekter og aktiviteter i realisering av samferdselstiltaket. Programmets aksjoner og aktivitetsnivå vil løpende måtte tilpasses de krav og forventninger som omgivelsene etter hvert vil kreve. Satsinger og hovedarbeidet i programmet vil derfor utføres i ulike prosjekter tilpasset de behov som oppstår.

2 Mål, rammer og organisering

2.1 Mål og rammer

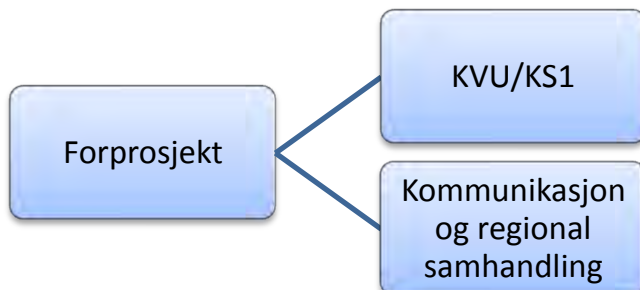
Konkrete mål for forprosjektet ble endelig avklart i oppstartmøtet 19. desember 2008 i samarbeid med forprosjektets styringsgruppe. Målformuleringene ble innarbeidet i vedtatt prosjektplan av samme dato Versjon 1.1. Denne ble vedlagt kontrakt og danner grunnlag for påfølgende prosjektgjennomføring. Forprosjektets tidsramme er perioden 19. desember 2008 - 31. mars 2009.

Målformuleringer forprosjekt:

- a. Avklare plan- og utredningsstatus for området.
Dette fortrinnsvis gjennom transportetatens forslag til NTP 2010-2019 herunder trafikkprognoser, samt planer/utredninger fra Statens vegvesen, Jernbaneverket og andre relevante utredninger.
- b. Avklare videre plan- og utredningsbehov, samt fastsette realistiske tidsplaner og foreslå strekningsvise prioriteringer.
- c. Utvikle et forslag til prosjektplan for et hovedprosjekt, der innledende målutviklingsfase utføres i nært samarbeid med oppdragsgiver.
 - Det skal utvikles en anbefalt strategi, omforente målformuleringer og rammer for neste prosjektfase.
 - Her inngår en vurdering av mulighetene for å realisere nevnte målsettinger om samordnet utbygging av samferdselsinfrastruktur på strekningen Steinkjer–Stjørdal/Trondheim.
 - Her inngår en vurdering av realistisk tidsrom for realisering av prosjektet.

Endring i målformuleringer underveis:

I styringsgruppemøte 3 (13.03.09) ble det avklart følgende:



Videreføring av dette forprosjektet må skje i to parallelle løp der det ene løpet er en KVU/KS1 med påfølgende planprosess, som må initieres og utføres i regi av SVV/JBV, og det andre løpet som omhandler kommunikasjon og regional samhandling (se kap.4).

Denne sluttrapporten besvarer målene i forprosjektet (se over) på følgende måte:

- a. Besvares i sin helhet
- b. Besvares i store trekk, men hvor **strekningsvise prioriteringer** utgår, ettersom dette blir for tidlig i prosessen og må avvente KVU-prosessen
- c. Besvares i store trekk, men hvor forslag til **prosjektplan for et hovedprosjekt** utgår og erstattes av en anbefaling for videreføring av arbeidet fra forprosjektet (se kap 4).

I tillegg leverer forprosjektet følgende:

- Forslag til forespørsel om oppstart KVU/KS1 til SVV og JBV med vedlagt skisse til interessent- og behovsoversikt, samt aktuelle tema for målformuleringer (se vedlegg 1)
- Forberede pressekonferanse til avsluttende møte, inklusive kort pressemelding. Denne utarbeides i samarbeid med pressefaglig enhet i fylkeskommunen.
- Anbefaling til videreføring av arbeidet fra forprosjektet, med et forslag til forlengelse av forprosjekt, program og prosjekt. (Her inngår organisering, mål for kommunikasjonsstrategi, samarbeidsforum og videreføring til neste etappe i programmet.)

2.2 Organisering

Styringsgruppa har bestått av:

- Bjørn Iversen, Ordfører i Verdal kommune samt prosjektansvarlig i forprosjektet
- Tor Erik Jensen, Fylkesråd for samferdsel i Nord-Trøndelag fylkeskommune
- Aud Gaundal, Varaordfører i Steinkjer kommune
- Anita Axelsson, Hovedutvalg Natur i Inderøy kommune
- Guri Skjesol, Trafikksikkerhetsutvalget i Levanger kommune
- Lars Myraunet, Ordfører i Frosta kommune
- Johan Arnt Elverum, Ordfører i Stjørdal kommune

Det er i alt gjennomført 4 styringsgruppemøter

Prosjektgruppe har bestått av:

- Randi Mona, prosjektleder i forprosjektet, og Svein Larsen (Proneo AS)
- John Stephen Skjøstad og Aslaug Bjørke (Norconsult AS)

Prosjektgruppa har arbeidet delvis i team og delvis individuelt med løpende oppdatering av hverandre. Prosjektgruppas arbeid har dessuten hatt god oppfølging fra Prosjektansvarlig med jevnlig kontakt og informasjonsutveksling.

3 Forprosjektet

3.1 Eksisterende planer og utredninger

3.1.1 Utredning for stamveggrute 7: Trondheim-Bodø

De rutevise utredningene er Vegvesenets faglige grunnlag for et godt samspill med politikere, brukere og andre interessenter om stamvegnettets utvikling. Stamvegutredningene har et langsiktig perspektiv; fram mot 2040. De konkrete prioriteringene for perioden 2010-2019 skjer gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet. Stamvegutredningen beskriver status og utfordringer, mål for utvikling av ruta, samt strategier og tiltak for å nå disse målene.

Rute 7 omfatter E6 fra Ranheim til Fauske, samt armene E14 Stjørdal – riksgrensen, E12 Gruben – riksgrensen og rv. 80 Fauske – Bodø.

For strekningen Stjørdal - Steinkjer fremheves behovet for utbedringer i forhold til bredde og kurvatur. Ulykkestettheten er høy fordi trafikken er så stor at det er behov for firefelts veg på strekningen. De viktigste utfordringene i forhold til framkommelighet er å redusere tidsbruken, spesielt for næringstransportene.

De tiltak som ihht. utredningen bidrar mest i forhold til trafikksikkerhet er generell utbedring av standard, utbygging til fire kjørefelt på de høyt trafikkerte strekningene, gang- og sykkelveger og generelle trafikksikkerhetstiltak i tettsteder. I forhold til miljø ligger utfordringene i å oppfylle EU's vanddirektiv, forurensingslovens krav til vegtrafikkstøy, oppnå sikre overganger for vilt og estetiske oppryddinger.

SVV legger følgende kriterier til grunn for å gi tiltak høyeste prioritet:

- Strekninger med mange trafikkulykker
- Strekninger som er viktige for næringslivets transporter og har lav framkommelighet. Tiltak som breddeutvidelse, forsterket bæreevne og eliminering av flaskehals prioritert på det lavtrafikkerte vegnettet.
- En mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet
- Tiltak som kobler stamvegnettet sammen med nasjonalt viktige havner og andre godsterminaler samt lufthavner på en god måte
- Tiltak for å oppfylle lovfestede krav til miljø
- Tiltak for sammenhengende nett for gange og sykkeltrafikk samt sikre skoleveger
- Utbedring av stamveger i bypakker for en mer miljøvennlig bytransport.

Oversikt over tiltak og prioriteringer på rute 7

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	NOK mill. kr.	Prioritering
E6	Ranheim – Steinkjer	Tiltak i påvente av utbygging til 4 felt	Økt trafikksikkerhet, full utbygging ligger langt fram i tid	300	1
E6	Ranheim - Fauske	Mindre tiltak i påvente av utbedring	Samlepost for mindre tiltak og planlegging	400	1
E6	Ranheim – Værnes	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1400	3

E6	Værnes – Kvithammer	Utbygging til 4 felt	Bedre trafiksikkerhet	500	1
E6	Kvithammer - Åsen	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1160	2
E6	Åsen – Verdalsøra	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1060	2
E6	Verdalsøra – Steinkjer	Utbygging til 4 felt.	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1120	3

Oppsummert:

Utredningene for stamveggrute 7 konkluderer med et behov for 4-felts veg mellom Stjørdal og Steinkjer, både for å redusere en høy ulykkesfrekvens og for å redusere tidsbruk på stekningen.

3.1.2 Stortingsmelding om NTP 2010-2019

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019 ble lagt fram i midten av mars 2009. Den presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, og legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene. Meldingen er p.t. ikke behandlet i Stortinget.

Grunnlagsmaterialet har de statlige transportetatene (Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket) samt Avinor AS i fellesskap utarbeidet, basert på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

Det overordnede målet for transportpolitikken er å utvikle et effektivt (F), tilgjengelig (T), sikkert (S) og miljøvennlig (M) transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Hovedmålsettingene peker mot en ønsket tilstand som ikke er kvantifisert eller tidfestet. På neste "målnivå" er det formulert til sammen 13 etappemål som uttrykker hva en ønsker å oppnå i planperioden. De mest relevante etappemålene for prosjektet E6-Trønderbanen, Steinkjer-Stjørdal, vil være:

- F1 Bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet
- F2 Redusere reisetider i og mellom regioner
- F5 Redusere avstandskostnadene mellom regioner

- S1 Redusere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken med minst 1/3 innen 2020

- M1 Redusere utslipp av CO2-ekvivalenter fra transport med 2,5-4 mill tonn innen 2020
- M3 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy
- M4 Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner
- M5 Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord

Strekningen Steinkjer-Stjørdal er en del av transportkorridor 7; Trondheim-Bodø, i NTP.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) om Nasjonal transportplan 2010-2019 nevnes følgende om de aktuelle strekningene:

Jernbane

- Forsterke innsatsen for å utvikle Nordlandsbanen som en attraktiv godsbane i planperioden.
- For godstrafikken vil det bli bygget ut økt kryssingsspor kapasitet for å kunne trafikere med 600 m lange tog for å doble godsmengden på Nordlandsbanen i planperioden
- Ferdigstillelse av fjernstyringssystemet
- Bygging av Gevingåsen tunnel
- Trønderbanen: Trinnvis utvikling langs dagens trasé med utgangspunkt i utviklingsplanen fra Jernbaneløst. I planperioden er det avsatt 1020 mill. kr i statlige midler til oppgraderingstiltak, fordelt med 200 mill. kr i første fireårsperiode og 820 mill. kr i siste seksårsperiode.
 - I perioden 2010-2013 foreslås forlengelse og ombygging av kryssingsspor slik at tog kan kjøre samtidig inn på stasjoner, ny bru over Stjørdalselva og sporomlegging på Hell. Sammen med ferdigstillelsen av Gevingåsen tunnel vil dette redusere kjøretiden til 1 time og 45 minutter mellom Trondheim og Steinkjer.
 - I perioden 2014-2019 foreslås elektrifisering av banen
- Meråkerbanen: ordinært vedlikehold, noe sville- og skinnebytte, samt vurdering av elektrifisering behov for fjernstyring og annen opprustning av banen i siste del av planperioden

Veg

I planperioden legger regjeringen vekt på å utbedre flaskehals på E6, målrettet innsats mot ulykkestreknings og skape større sammenhengende vegstandard.

I siste seksårsperiode er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende prosjekter på strekningen:

- Videre utbygging av E6 til firefelts veg på strekningen Kvithammar-- Åsen i Stjørdal og Levanger kommuner i Nord-Trøndelag.
- Trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk på delstrekninger på E6 mellom Trondheim og Steinkjer og tiltak mot utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall.

Finansiering

Fylkeskommunen ønsker å legge opp til en helhetlig utbedring av veg og bane på strekningen Stjørdal – Steinkjer, herunder vurdere hvordan særlig bompengefinansiering rettet både mot veg og bane, kan bidra i en samlet finansieringspakke. Regjeringen er oppatt av å ha en god dialog med regionale myndigheter om hvordan en helhetlig oppgradering av banen best kan gjennomføres innenfor de aktuelle finansielle rammene. Samferdselsdepartementet legger til grunn at fylkeskommunens ønsker om en samordnet utbedring av E6 og Trønderbanen i området blir utredet, inkludert opplegg for delvis bompengefinansiering av E6-utbyggingen.

Oppsummert:

Stortingsmeldingen om NTP foreslår å prioritere statlige midler til vegutbygging av E6 til firefelts veg på strekningen Kvithammar – Åsen, utbygging av Gevingåsen jernbanetunnel, utbygging av økt kryssingsspor kapasitet, en oppgradering av Trønderbanen og Meråkerbanen, samt en rekke mindre oppgraderingstiltak for veg og bane.

Det at Samferdselsdepartementet legger til grunn at fylkeskommunenes ønsker om en samordnet utbedring av E6 og Trønderbanen i området blir utredet er viktige signaler i forhold til å gå videre med en KVVU. Videre oppfattes regjeringens ønske om en god dialog i forhold til en helhetlig oppgradering av banen innenfor de aktuelle finansielle rammene, som en oppmuntring til å gå videre med å utrede muligheten for å finansiere deler av jernbaneutbyggingen delvis med bompenger.

3.1.3 Uttalelser til NTP-forslaget fra sentrale aktører

Her tas kun med de deler av uttalelsene som er relevante for det aktuelle prosjektet. Sitat fra de ulike uttalelsene er i ”*skravur*.”

Nord-Trøndelag fylkeskommune

”Fylkestinget mener de økonomiske rammene i forslag til Nasjonal Transportplan er alt for små og forutsetter at den økes ut over de skisserte 20 % som ligger i forslaget.”

”Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjonen om ”Trondheim - Steinkjer 1 time”. Realiseringen av Gevingåsen tunnel er viktig, men dette tiltaket må følges opp med ytterligere investeringer inkludert elektrifisering i planperioden. Fylkestinget mener det vil være riktig å foreta en samlet utbygging av jernbane og veg på strekningen Stjørdal – Åsen.”

”Fylkestinget mener at en opprustning og elektrifisering av Meråkerbanen er nødvendig for å få til en sammenhengende transport mellom Stockholm – Østersund – Trondheim – Oslo. Det er viktig at det etableres en godsterminal for Jernbane i Nord-Trøndelag.”

”Fylkestinget vil sterkt støtte at det arbeides aktivt og målrettet videre med planene om høyfartstog i Norge. Det er viktig å få en skikkelig utredning av Norsk Bane AS sitt alternativ fra Steinkjer til Oslo.”

”Det er behov for radikal endring rundt planlegging og finansiering av store infrastrukturprosjekt innen samferdsel. E6 Trondheim – Steinkjer motorvegstandard med alternativ finansiering. Fylkestinget aksepterer å benytte bompenger for å delfinansiere oppgraderingen på alle strekninger hvor trafikkgrunnlaget gjør dette mulig og det er lokal tilslutning til dette.”

Berørte kommuner

Uttalelser fra berørte kommuner er innarbeidet i NTFKs høringsuttalelser.

Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK)

Her tas kun innspill som gir tilleggsinformasjon til innspillene fra NTFK med.

”Fylkestinget mener at en opprusting av jernbanen i regionen er nødvendig. En elektrifisering av Meråkerbanen og Nordlandsbanen til Steinkjer bør prioriteres først, ...” *”Det er også nødvendig med bedre kryssingsspor...”* *”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.”* *”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.”* *”Flyplasstilbudet er viktig grunnlag for regional utvikling i hele Trøndelag, ...”*

Det påfølgende handler om E6/jernbane sør for Trondheim, men argumentasjonen er aktuell for E6/jernbane nord for Trondheim:

”Finansiering av utredningsarbeid – aktuelle samspillsløsninger mellom veg og bane i forbindelse med kommende utbygging av E6 sør;” *”... det vil være viktig å se transportformene i sammenheng i den framtidige utbyggingen av ny infrastruktur. Klimautfordringene og arealutfordringer er noen av de forholdene som representerer utfordringer i kommende utbygginger.”* *”Et samprosjekt mellom bane og veg vil også kunne åpne muligheten for en ny finansieringskilde for en baneutbygging på strekningen...”* *”Klimaforliket i Stortinget og lovåpningen for å kunne bruke bomfinansiering til både kollektivutbygging og drift synliggjøre en politisk interesse sentralt for denne type prosjekt.”* *... en konkretisering av Regjeringens ønske om å se ulike transportformer i sammenheng og representere et pilotprosjekt for denne typetenkning.”*

NHO-Trøndelag

Her inngår også innspill fra Vegforum Trøndelag.

”VT legger følgende kriterier til grunn når vi prioriterer vegstrekninger: Næringslivets behov (1), Strekningsvis utbygging – korridorer (2), Avklart egenfinansiering (3) Avklart regulering (4) og Geografisk balanse Sør- og Nord-Trøndelag (5)”

”Med en 20 % økning av rammen i forslaget til NTP 2010-2019 er E6 Kvithamar-Åsen prioritert...” *”Med en økning av rammene utover 20 % er E6 motorvegstandard Støren-Steinkjer prioritert.”*

”VT vil arbeide for å sikre prosjekter i Trøndelag basert på prinsippene bak prosjektfinansiering. Vi mener strekninger som ... Åsen – Kvithammer er godt egnet for denne type utbygging” *”Bygging av veger med for lav standard medfører ombygginger og utbedringer før det skulle være nødvendig og er sløsing med offentlige midler. VT mener nybygging og utbedringer av vegnettet må ha en standard, som tilfredsstiller kravene til brukerne om 30 år. Vi må bygge veger som våre barnebarn er tjent med. Likeså må vegnettet dimensjoneres etter forventet trafikkvekst og i følge vegnormalene som er vedtatt.”*

Jernbaneforum Midt-Norge

Jernbaneforumets uttalelser er innarbeidet i høringsuttalelsene fra Nord- og Sør-Trøndelag fylkeskommuner.

Vegforum Trøndelag (VT)

VTs høringsuttalelser er innarbeidet i NHO-Trøndelag sitt høringsdokument, og også oversendt NTFK og STFK.

Oppsummert:

Generelt er innspillene positive til å øke innsatsen til vedlikehold, men også at rammene til nybygging er for små. Følgende ambisjoner går igjen i ulike uttalelser:

- Ambisjonene om Trondheim - Steinkjer på 1 time med Trønderbanen med behov for dobbeltspor på deler av strekningen, elektrifisering av jernbanen (Trondheim - Stjørdal - Steinkjer, samt Meråkerbanen), økt godstrafikk på jernbanen inklusive behov for godsterminal. Videre å unngå å ødelegge mulighetene for en høyhastighetsbane.
- Ambisjoner om E6 Stjørdal - Steinkjer med motorvegstandard med åpning for å vurdere alternativ finansiering.
- At jernbane og E6 på aktuelle strekning må ses i sammenheng.

3.1.4 Regjeringens tiltakspakke 2009

Samferdselstiltak på strekningen i Regjeringens tiltakspakke er:

Jernbane

Det er lagt opp til bruke 120 millioner kroner til framskyndet anleggstart for prosjektet Gevingåsen på Nordlandsbanen. Tunnelen skal bygges mellom Hommelvik i Sør-Trøndelag og Hell i Nord-Trøndelag, med sikte på anleggsstart i april 2009.

Veg

Det er satt av 15 millioner kroner til midtrekkverk/forbikjøringsfelt ved Svemarka på E6 gjennom Langstein.

3.1.5 Transportbehov

Under følger en oversikt over relevante undersøkelser av betydning for transportbehovet på strekningen Steinkjer - Stjørdal:

Jernbaneverket 2004: *Markedsundersøkelse blant større næringslivsbedrifter i de tre midt-norske fylkene.*

Markedsundersøkelsen hadde som hensikt å gi bedre oversikt over jernbanens potensiale for banetransporter i Midt-Norge herunder næringslivets prioriteringer i forhold til valg av transportløsninger.

Undersøkelsen bestod for det første av et web-basert spørreskjema som ble sendt 62 næringslivsbedrifter i Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. En stor del av de nord-trønderske bedriftene bruker transportkorridoren Steinkjer-Stjørdal. 45 bedrifter svarte på undersøkelsen, flest innen næringsmiddelindustrien, transport / kommunikasjon, metallindustri og varehandel.

Spørreskjemaet inneholdt bl.a. spørsmål om overføringspotensiale av gods fra veg til jernbane. Svært mange av næringslivsbedriftene gav uttrykk for at de i større grad vil bruke jernbane til godstransport dersom påliteligheten og framkommeligheten blir bedre.

Jernbaneverket 2006: *Areal- og transportbehov i Trondheim*

Som del av utredningen ble det i 2006 foretatt markedsvurderinger av godstrafikk på bane til og fra Trondheim. Vurderingene er gjort på kort (0-4 år), mellomlang (5-12 år) og lang (over 12 år) sikt. De baserer seg på NTP-prognosetall, markedsundersøkelsene som forelå den gang (bl.a. 2004-undersøkelsen) samt uttalelser fra togoperatørene CargoNet og Tågakeriet. Vurderingene munner ut i pessimistiske, optimistiske og sannsynlige anslag for utviklingen i jernbanegodstrafikken til og fra Trondheim.

Jernbaneverkets strategi for godstrafikken på Nordlandsbanen er en økning fra dagens fire 425 m lange tog/døgn i hver retning til seks 600 m lange tog/døgn i hver retning i 2020 og åtte 600 m lange tog/døgn i hver retning i 2040.

Utredningen inneholder også markedsvurderinger av persontrafikk på bane til og fra Trondheim bl.a. på Nordlandsbanen, Trønderbanen og Meråkerbanen. De optimistiske anslagene beskriver en trafikkøkning fram mot år 2030 på 30-50% på fjerntogene (samme antall tog som i dag men lengre) og en økning på 100-150% på togtilbudet Trondheim-Steinkjer (hyppigere avganger, ½ times frekvens).

Statens vegvesen 2007: *Kartlegging av næringstransporter på hovedvegnettet i de tre midt-norske fylkene.*

Varestrøms- og næringstransportundersøkelser fra 2006 og 2007 sammenstiller informasjon om:

- Varestrømmene herunder vareverdi i Midt-Norge (innen- og utenrikstransporter)
- Varestrømmene inn til og ut fra bedriftene i Midt-Norge
- Transportmiddelfordeling og -korridorer
- Mer detaljerte opplysninger om gods transportert på veg

Undersøkelsen gir bl.a. en oppdatert oversikt over godstransporter på E6 på strekningen.

Statens vegvesen 2007: Næringslivets transportutfordringer i Midt-Norge

Næringslivets transportutfordringer i Midt-Norge er en grunnlagsrapport for NTP som Samarbeidsforum for samferdsel i Midt-Norge fikk utarbeidet. Den dokumenterer hvilke flaskehalsar og barrierer næringslivet opplever i sin godstransport inn og ut av landsdelen først og fremst på sekundærvegnettet. Den sier også noe om barrierer mot overføring av gods fra veg til sjø og bane. Gjennom intervju med bedrifter og transportører er næringslivets egne erfaringer kartlagt og analysert. Dette er holdt opp mot kartlegging av flaskehalsar i transportnettverket i regionen både på veg, bane og sjø. Analysen omfatter både fysisk standard samt institusjonelle og organisatoriske barrierer.

Kartleggingen av næringslivets erfaringer er gjort gjennom dybdeintervju av 13 utvalgte virksomheter og deres transportører (i alt 8 ulike). Det er bl.a. fokusert på spesifikke næringer i Ytre Namdal (havbruk) samt Innherred og Selbu (skogbruk). Næringslivet i Namdal kom i denne sammenheng med følgende oppfordring: *”Tenk mer helhetlig - kombiner jernbane og veg - det burde være mulig å få til gode løsninger her”*. Bedriftene på Innherred og i Selbu ønsker seg bedre standard på E6 i Nord-Trøndelag og godsknutepunkt på Stjørdal.

Jernbaneverket 2008: Utviklingsplan for Trønderbanen

Utviklingsplanens transportanalyse anslår antall togreisende på strekningen for perioden 2006-2014 som følge av planlagte tiltak i jernbaneinfrastrukturen. Analysen er gjennomført vha. en regional persontransportmodell (RTM) produsert av den tverretatlige transportmodellgruppen i NTP. Den beregner trafikketterspørsel for personreiser og belastningen i transportsystemet på strekningen. Forutsetningene er SSBs grunnprognoser når det gjelder framtidig befolkningsutvikling og bilhold. Ingen ny veginfrastruktur utover det som ferdigstilles i inneværende NTP-periode (i løpet av 2009) er lagt inn i modellen.

Transportanalysen viser at det anbefalte alternativet i utviklingsplanen vil kunne gi en økning i antall jernbanereiser på om lag fra 1,08 mill. reiser/år til 2,41 mill. reiser/år. Dette tilsvarer 3600 flere togreiser/døgn.

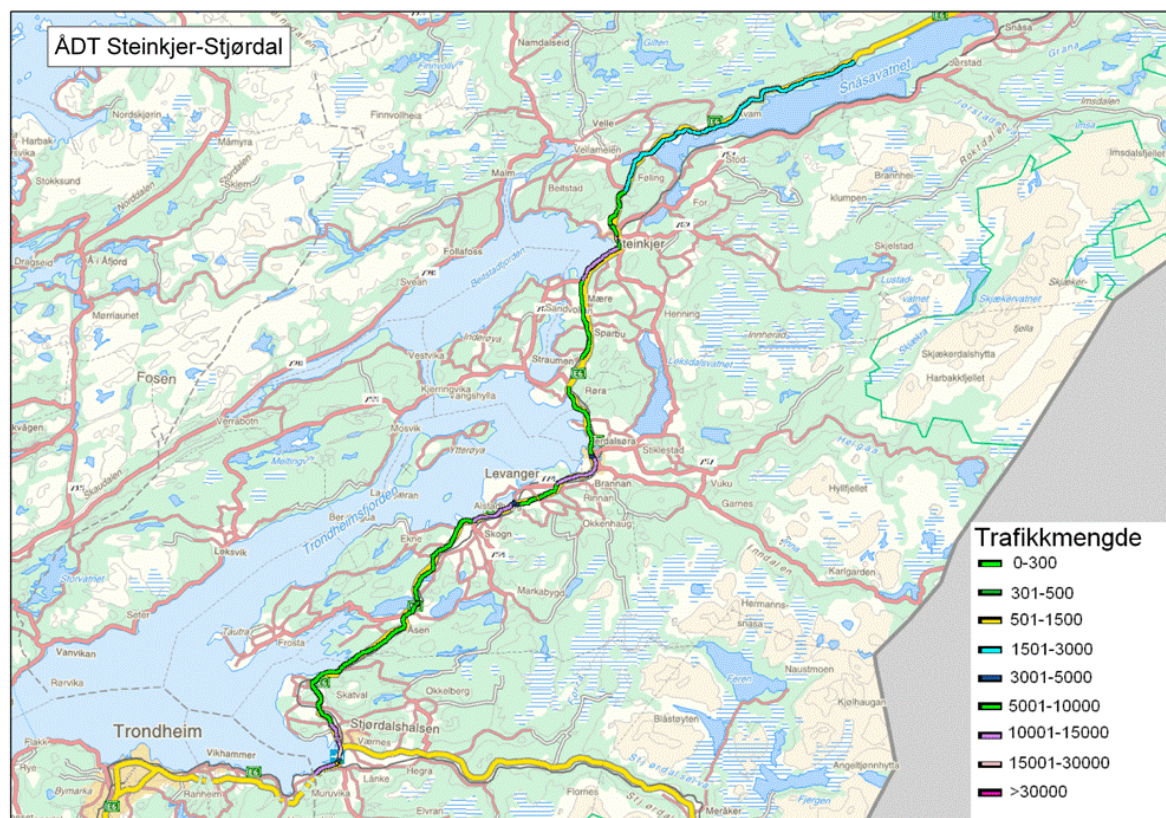
Oppsummert:

Undersøkelsene som foreligger viser at jernbanen har et stort markedspotensiale både når det gjelder person- og godstransport. Det betinger imidlertid store investeringer for å imøtekomme krav om redusert reisetid og økt sporkapasitet.

For øvrig uttrykkes behov for å se veg og jernbane i sammenheng og bedret standard på E6.

3.1.6 Trafikkprognoser.

Dagens årsdøgnetrafikk (ÅDT) på strekningen



Figur 1: ÅDT 2007-2008 for strekningen Steinkjer - Stjørdal

ÅDT på strekningen varierer for det meste mellom 7.000 og 12.500. De grønne områdene har en ÅDT fra 7-8.500. De lilla har en ÅDT rundt 12.000. En liten strekning ved Stjørdal har en ÅDT på 19.300.

Trafikkprognoser - Grunnprognoser for person- og godstransport

Grunnprognosene prognostiserer hva den fremtidige utviklingen for transport- og trafikkarbeid vil bli for perioden 2006-2040 under følgende forutsetninger:

- forholdet mellom de reelle kostnadene/prisene for de ulike transportmidlene holdes konstant
- investeringer i infrastruktur for veg- og jernbane er begrenset til de prosjektene som er kjent gjennomførte frem til 2010
- utviklingen innenfor økonomi og demografi er i henhold til framskrivinger utarbeidet av Finansdepartementet og Statistisk sentralbyrå

Prognosene beskriver langsiktige utviklingstrekk i etterspørselen etter transport. Prognosenes treffsikkerhet må vurderes i forhold til en tidsperiode på 5-10 år og ikke enkeltår. Grunnprognosene ligger til grunn for de beregninger som gjøres i NTP. Under gjengis noen utvalgte tabeller over person og godstransport nasjonalt og i Nord- og Sør-Trøndelag.

I tabell 1 oppsummeres utviklingen av det innenlandske persontransportarbeidet på *nasjonalt nivå* i perioden. Flytrafikken vil ha den sterkeste prosentvise veksten fram til 2040. Bilen vil også i fremtiden være den dominerende transportformen med over 80 % av transportarbeidet.

Tabell 1: Innenlandsk persontransportarbeid. Nivå 2006 i mill. personkm (TØI-rapport 909/2007) og prognose for årlig vekst.:

Fylke / År	2006	2006 - 10	2010 - 14	2014 - 20	2020 - 40	2006 - 40
Bil	54.600	1,7 %	1,3 %	0,9 %	0,7 %	0,9 %
Buss	4.300	-0,3 %	0,3 %	0,0 %	0,3 %	0,2 %
Trikk/bane	500	0,0 %	0,4 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Tog	2.800	-0,3 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %	0,5 %
Båt	900	-0,4 %	-0,4 %	0,4 %	0,7 %	0,4 %
Fly	4.400	1,8 %	1,5 %	1,5 %	1,1 %	1,3 %
Sum alle motoriserte	67.400	1,4 %	1,2 %	0,8 %	0,7 %	0,9 %

I tabell 2 oppsummeres utviklingen av godstransportarbeidet på *norsk område* i perioden. Godstransportarbeidet med jernbane forventes å få den sterkeste prosentvise veksten gjennom hele perioden frem til 2040. Selv uten olje og gass vil sjøtransport være den dominerende transportform i prognoseperioden.

Tabell 2: Utvikling i transportarbeid eksklusive råolje og naturgasser. Nivå 2006 i mill tonnkm (TØI-rapport 909/2007) og prognose for årlig vekst.

Fylke / År	2006	2006 - 10	2010 - 14	2014 - 20	2020 - 40	2006 - 40
Lastebil	18.100	2,1%	1,8 %	1,3 %	1,3 %	1,5 %
Skip	47.200	1,3 %	1,3 %	0,9 %	1,1 %	1,1 %
Jernbane	2.800	2,7 %	2,2 %	1,9 %	1,7 %	1,9 %
Sum	68.200	1,6 %	1,5 %	1,1 %	1,2 %	1,3 %

I tabell 3 og tabell 4 oppsummeres utviklingen i trafikkarbeidet for lette og tunge kjøretøy for perioden 2006-2040 for *Nord- og Sør-Trøndelag*.

Tabell 3: Trafikkarbeid. Lette kjøretøy. Nivå 2006 (i mill. kjtkm) og årlig vekst

Fylke / År	2006	2006 - 10	2010 - 14	2014 - 20	2020 - 40	2006 - 40
Sør-Tr-lag	2.218	1,0 %	2,0 %	1,1 %	0,7 %	0,9 %
Nord-Tr-lag	1.092	1,3 %	1,0 %	0,6 %	0,6 %	0,7 %
Hele landet	35.001	1,4 %	1,5 %	1,0 %	0,7 %	0,9 %

Tabell 4: Trafikkarbeid. Tunge kjøretøy. Nivå 2006 (i mill. kjtkm) og årlig vekst

Fylke / År	2006	2006 - 10	2010 - 14	2014 - 20	2020 - 40	2006 - 40
Sør-Tr-lag	289	2,0 %	1,4 %	0,7 %	1,2 %	1,2 %
Nord-Tr-lag	143	0,8 %	1,7 %	0,7 %	1,3 %	1,2 %
Hele landet	4.445	1,9 %	1,8 %	0,6 %	1,4 %	1,3 %

Prognosetallene for trafikkarbeid med personbil i Nord-Trøndelag viser 0,7 % årlig vekst i perioden. Persontransportarbeidet med tog vil vokse med 0,5 % i året iflg. prognosen. Når det gjelder trafikkarbeidet med tunge kjøretøy i Nord-Trøndelag spår prognosen 1,2 % årlig vekst. Godstransportarbeidet med tog vil vokse med 2,0 % i året iflg. prognosen.

Grunnprognosene viser at trafikk- og transportutviklingen i stor grad vil fortsette framover, som fram til i dag, hvis ikke spesielle virkemidler tas i bruk. Bilen vil stadig stå for større andeler av transportomfanget i Norge, særlig innen persontransporten.

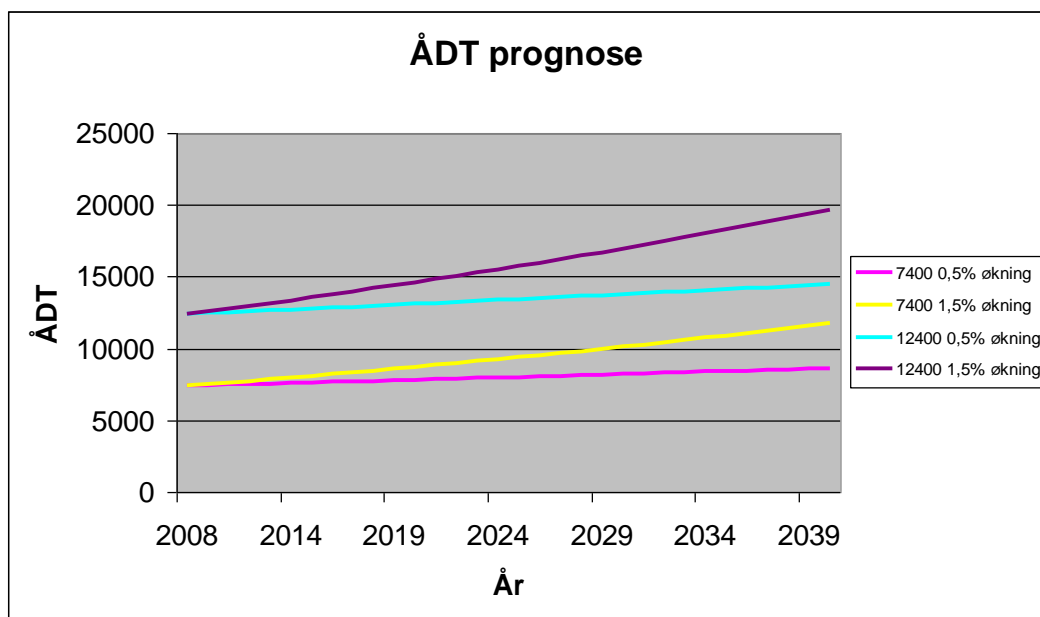
Den miljømessige positive utviklingen som persontransport (lange reiser) og godstransport på jernbane har hatt de siste årene, avspeiles også i prognosene. Denne utviklingen er imidlertid sterkt avhengig av at det ikke oppstår kapasitetsproblemer i jernbanesystemet.

Transportarbeidet på veg viste en faktisk nedgang på -0,1 % for hele Nord-Trøndelag i 2008. Nedgangen kom i andre halvår 2008. Med bakgrunn i dette, kan det også være mulig å forvente en redusert vekst de første årene.

Dersom man tar utgangspunkt i dagens ÅDT (lav og høy verdi) og ser hvordan denne utvikler seg med to alternative vekstscenarier (0,5 % og 1,5 % årlig vekst i transportarbeidet på vegen), så vil det medføre følgende ÅDTER i 2040:

Dagens ÅDT	0,5 % vekst	1,5 % vekst
7.400	8.637	11.740
12.400	14.473	19.672

Vegnormalene legger til grunn 4-felts veg med midtdeler ved ÅDT over 12.000. Vekstscenariene for ÅDT synliggjør at i mulighetsrommet for vekst i ÅDT fra 0,5 % til 1,5 %, så er det etter vegnormalene behov for 4-feltsveg på strekningen.



Oppsummert:

Grunnprognosene viser at trafikk- og transportutviklingen i stor grad vil fortsette som fram til i dag, hvis ikke spesielle virkemidler tas i bruk. Bilen vil stadig stå for større andeler av transportomfanget i Norge, særlig innen persontransporten. Kapitlet viser videre at en sannsynlig vekst i ÅDT på strekningen skaper behov for en 4-felts veg mellom Steinkjer og Stjørdal, når man legger kravene i vegnormalene til grunn.

Det vil i det videre arbeidet være behov for å prognostisere utviklingen i et scenario der veg og jernbane ses i sammenheng, noe som inngår i en KVVU.

3.1.7 Foreliggende plan- og utredningsmateriale

I det følgende gis en oversikt over relevante transportutredninger og -planer i transportkorridoren mellom Steinkjer og Stjørdal-Trondheim.

Jernbaneverket 2008: *Utviklingsplan for Trønderbanen*

Utviklingsplanen for Trønderbanen gir en strategisk vurdering av tiltak i jernbanens infrastruktur for å få mer person- og godstrafikk på jernbanestrekningen Steinkjer-Trondheim-Støren. Den beskriver ulike alternativer for økt togfrekvens og redusert kjøretid (fra dagens 2:06 Steinkjer-Trondheim; 2:02 når Gevingåsen tunnel er satt i trafikk).

Tiltakene som vurderes er:

- Lengre dobbeltsporstrekninger på deler av strekningen
- ”Samtidig innkjør” i kryssingsspor (raskere kryssinger med møtende tog)
- Elektrifisering av hele strekningen
- Færre togstopp
- Linjeomlegginger (nye tunneler og bruer).

Anbefalt alternativ er kostnadsberegnet til 1,5 mrd. kr og vil gi om lag 20 minutter kortere kjøretid (1:41). Samtidig innkjør på 4-5 forlengede kryssingsspor, sporomlegging på Hell, ny jernbanebru over Stjørdalselva og to færre togstopp (fra 21 til 19) vil til sammen bety 10 minutter raske reise. Elektrifisering vil ”spare” ytterligere 10 minutter.

For å redusere kjøretiden Steinkjer-Trondheim ytterligere til 1:10 som er Jernbaneverkets langsiktige mål (2040), må følgende tiltak gjennomføres:

- Fra 19 til 10 togstopp - 1:27
- Forbordsfjellet tunnel - 1:20
- Dobbeltspor Stjørdal-Trondheim - 1:17
- Fra 10 til 5 togstopp - 1:10

Disse tiltakene er i utviklingsplanen kostnadsberegnet til i underkant av 4,4 mrd kr (+/-30 %)

Jernbaneverket 2009: *Utviklingsplan for Meråkerbanen*

Utviklingsplan for Meråkerbanen gir en strategisk vurdering av tiltak i jernbanens infrastruktur på strekningen Hell-Storlien for å få mer godstrafikk på bane.

Norsk Bane AS 2009: *Dovrenettet - Høgfartsbane Oslo-Trondheim-Steinkjer*

Den kommende høyhastighetsutredningen fra Norsk Bane omfatter bl.a. strekningen Trondheim-Værnes-Steinkjer som forlengelse av utredet høyhastighetstrasé mellom Oslo og Trondheim. Norsk Bane mener det er et stort regionalt trafikkpotensial bl.a. videre nordover og økt konkurransekraft for jernbanen i konkurranse med flytrafikken til og fra Trondheim lufthavn Værnes. Med gjennomgående raske tog mellom Steinkjer og Oslo kan det oppnås en ytterligere trafikkoverføring fra fly, enn om høyhastighetsbanen ender i Trondheim. Utredningen vil sannsynligvis foreligge mot slutten av mars 2009.

Statens vegvesen 1989: *E6 Vegutredning / oversiktsplan – E6 HP 01-18, Sør-Trøndelag grense – Asp (Del 2)*

Denne utredningen danner grunnlag for mye planarbeid for E6 i de påfølgende årene. Det er ikke en plan med formell/juridisk status.

Gjeldende planer etter plan- og bygningsloven på strekningen

- Statens vegvesen Region midt 2007 (SVV): *Reguleringsplan E6 Værnes – Kvithamar* – 20 meter bred firefelts veg med midtdeler. Planen viser ny kulvert under taksebane/flystripe, tre rundkjøringer, utbedring av E14, omlegging av gammel E6 med nødvendig utbedring av kryss. Anlegget er under bygging.
- Levanger kommune 2000: *Kommuneplanens arealdel* viderefører veglinja for Vordal – Vedul i *kommunedelplan Åsen* fra 1996.
- Statens vegvesen Region midt 2005 (Rambøl): *Reguleringsplan E6 Ronglan – Hotran* – 10,50 meter bred tofelts veg med midtdeler og toplans kryss. Bredden er valgt for å opprettholde eksisterende konstruksjoner (broer/kulverter etc.) Anlegget omhandler i hovedsak ombygging av eksisterende veg og er ferdigstilt.
- Statens vegvesen Region midt 2005 (RG-prosjekt): *Reguleringsplan E6 Hotran – Gråmyra S* – 11m (sør for Holsandkrysset) - 12,5 meter bred tofelts veg med midtdeler og toplans kryss. Anlegget vil i hovedsak omhandle ombygging av eksisterende veg. Reguleringsplanarbeid igangsatt, ferdigstilles 2009.
- Statens vegvesen – Region midt 2007 (RG-prosjekt): *Reguleringsplan E6 Magneten – Mule* – 10 meter bred tofelts veg med rullefelt (1m) og toplans kryss. Anlegget vil i hovedsak omhandle ombygging av eksisterende veg, er under bygging og ferdigstilles 2009.
- Statens vegvesen Region midt 2000-2005 (SVV): *Reguleringsplan E6 Jevika – Løsberga* – 16 meter bred firefelts veg (smal profil) med midtdeler og toplans kryss. Vegen ferdigstilles 2009.

For øvrig foreligger ingen vedtatte veglinjer eller jernbanetraseer i arealdelene i gjeldende kommuneplaner.

Oppsummert:

Jernbaneverket har bl.a. som et innspill til NTP-prosessen, utarbeidet en utviklingsplan for å prioritere tiltak som må til for å øke jernbanens konkurransekraft på strekningen. Dette omfatter utbedring av eksisterende trasé gjennom i hovedsak bygging av kryssingsspor, mulige tunneløsninger gjennom Gjevingåsen og Forbørdfjellet, samt elektrifisering av strekningen. Det er per i dag ikke startet formelle planprosesser iht. plan- og bygningsloven for noen av tiltakene.

Statens vegvesens påbegynte vegprosjekter og vedtatte planer for E6 på strekningen omhandler generelt utbedring av eksisterende veg og da med hovedfokus på trafikkikkerhet. Løsningen som er valgt er firefelts veg med midtdeler med normalprofil 20,0 m på nye prosjekter i Stjørdal, men hvor man i Steinkjer har lagt seg på en lavere standard og opererer med et normalprofil på 16 m. For øvrige strekninger velges er utvidelse av eksisterende veglinje med midtdeler, men generelt smalere enn standarden på 12,5 meter. Det opereres med et normalprofil på 10,0-12,5 meter avhengig av eksisterende fysiske konstruksjoner som bruer, kulverter etc.

3.1.8 Oversiktsplanstatus i kommunene

Stjørdal kommune vil rullere sin kommuneplan 2009-2010. For kommunen er det mulig at en aktuell veglinje og jernbanetrase kan innarbeides i kommuneplanens arealdel i denne prosessen. Stjørdal kommune fordrer derfor at det må foreligge forslag til ”godkjente” traseer fra fagmyndighetene Statens vegvesen og Jernbaneverket sin side for at dette kan være aktuelt.

Innherred samkommune rullerer arealdelen av gjeldende kommuneplaner. Arbeidet er planlagt ferdigstilt i løpet av 2009.

Inderøy kommune rullerer kommunedelplan for Røra. Arbeidet er planlagt ferdigstilt i løpet av 2009.

Steinkjer kommune rullerer gjeldende kommuneplan i disse dager og arbeidet skal ferdigstilles juni 2009. Kommunen signaliserer at overordna planer har høy prioritert fra kommunens side og at forslag til regional plan eller kommunedelplaner vil få raskest mulig behandling.

I samtale med KVV ansvarlige i Vegdirektoratet har forprosjektet fått opplyst at det i februar 2009 ble avholdt et samarbeidsmøte mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen der det ble besluttet å samarbeide om KVV-prosesser framover, og én av de strekningene det da kan være aktuelt å starte samarbeide om er strekningen Stjørdal-Steinkjer.

Oppsummert:

Alle berørte kommuner rullerer sine kommuneplaner i disse dager og ferdigstiller arealdelene i løpet av 2010. Det betyr at JBV/SVV må kjøre egne planprosesser på overordna nivå.

3.2 Anbefalt strategi for videre plan- og utredningsarbeid

I den nylig fremlagte stortingsmeldingen om NTP 2010-2019 sies det bl.a:

”For neste Nasjonal transportplan vil det på stamnettet være krav om KS1 for alle prosjekter over utløsende beløp. Hovedregelen er at det skal være gjennomført KS1 før prosjekt kan omtales i siste seksårsperiode av NTP. Det skal deretter gjennomføres planlegging i tråd med plan- og bygningsloven fram til kommune(del)plan som er kravet for at prosjekt kan prioriteres i første fireårsperiode.”

På grunn av dette prosjektets størrelse (>500 mill.) må det gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU- se under) og en ekstern kvalitetssikring (KS1- se under) av denne, før prosjektet kan planlegges etter plan- og bygningsloven. KS1 er videre en forutsetning i forhold til å få prosjektet med siste seksårsperiode av NTP, mens utarbeidet kommune(del)plan for er en forutsetning for første fireårsperiode.

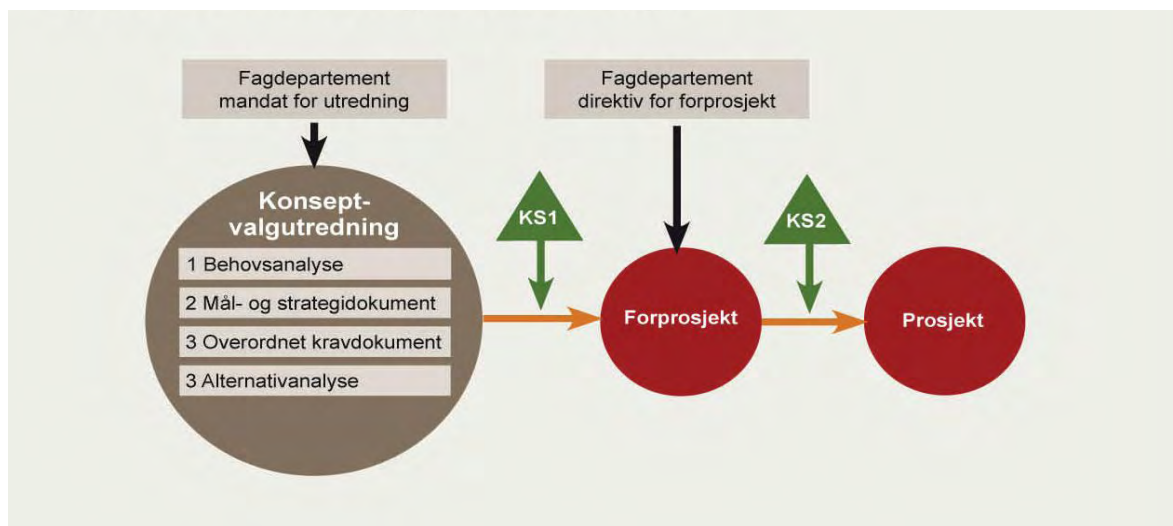
Dette kapitlet gir en beskrivelse av de påkrevde plan- og utredningsprosesser, og hvilke valg og utfordringer man står overfor i forhold til disse. Videre beskrives også realistiske tidsplaner for plan- og utredningsarbeidet, samt muligheter og begrensninger med tanke på finansiering av prosjektet.

3.2.1 Ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i store prosjekt

I St.prp. nr.1 (2006-2007) kap. 9.3 heter det: *”Ved Regjeringens og Stortingets behandling av samferdselsprosjekter er det viktig at de langsiktige økonomiske konsekvensene vektlegges, og slik at det ikke settes i gang flere prosjekter enn det som kan dekkes innenfor et realistisk nivå på framtidige samferdselsbevilgninger. Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) vil være et hjelpemiddel for å sikre helhetlig prosjektering og unngå for lite koordinerte investeringsprosjekter”.*

KS1 skal gjennomføres i en tidlig planfase, normalt før konsekvensutredning (KU) og planlegging etter plan- og bygningsloven igangsettes. Det skal tas utgangspunkt i et overordnet samfunnsbehov. Kvalitetssikringen skal omfatte vurdering av flere ulike alternativ til løsning (konseptvalgutredning - KVU). KS1 skal gi regjeringen et underlag for å vedta hvilket konsept som skal legges til grunn for den videre planlegging. KS1 er relevant for statlige prosjekt, bompengeprojekt og når staten er tilskuddsgiver.

Figuren som følger viser hvilke dokumenter som inngår i kvalitetssikringsprosessen.



Figur 2: Dokumenter i kvalitetssikringsprosessen; Konseptvalgutredning (KVU), KS1-rapport, KS2-rapport. Kilde: Veileder fra Finansdepartementet: "Kvalitetssikring av konseptvalg, samt styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektoalternativ Felles begrepsapparat KS1"

Konseptvalgutredninger (KVU) for store samferdselsprosjekter skal, på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet, utføres for tiltak med antatt kostnad over 500 mill.kr. En KVU er en bred og åpen prosess hvor prosjektets interessenter deltar i et grundig arbeid med å identifisere behov, mål og krav i forbindelse med en utbygging. Det skisseres så mulige utbyggingsløsninger (konsepter), og etter en utsiling analyseres disse i forhold til hvordan de bidrar til å innfri krav og mål. Konseptvalgutredningen avsluttes med en anbefaling om hvilke konsepter man bør gå videre med. Den legges så ut til offentlig ettersyn.

KS1 er en ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredningen som omhandler bl.a. samfunnsbehov og ulike konsept. KVU og KS1 legger grunnlaget for en beslutning om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven. Denne beslutningen tas av regjeringen.

KS2 er en ekstern kvalitetssikring som gjennomføres når tiltaket er ferdig regulert, som grunnlag for at prosjektet kan inngå i statsbudsjettet. KS2 skal legge til rette for god kostnadsstyring av store prosjekt, sikre at målsettingen er tilstrekkelig avklart og at det legges til rette for prosjektgjennomføring innenfor et realistisk budsjett. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil ved behov utvide KS2 med en vurdering av trafikkgrunnlag og finansieringsopplegg, spesielt vil det kunne være tilfelle for bompengeprojekt.

3.2.2 Planlegging etter plan- og bygningsloven

Rammene for et vegprosjekt (vegtrasé og standard) har fram til nå blitt avklart gjennom en oversiktsplan etter plan- og bygningsloven, vanligvis en kommune(del)plan og med en konsekvensutredning (KU) som en del av dette planarbeidet.

Ny plan- og bygningslov trer i kraft fra 1. juli 2009. Per i dag er det usikkerhet knyttet til hvordan SVV/JBV vil ta i bruk deler av den nye planloven, noe som sammen med at man ennå ikke kjenner alternative vegtraseer, byr på utfordringer i forhold til å skissere et videre konkret planløp. Under skisseres hvilke muligheter som finnes, samt hvilke usikkerheter og utfordringer som er forbundet med disse.

Omforent regional strategi

Et planspørsmål som har betydning for flere kommuner kan planlegges gjennom en regional plan eller gjennom et interkommunalt plansamarbeid. Til grunn for disse arbeidsformene skal det ligge en omforent regional strategi. Den omforente regionale strategien vil i dette tilfellet være felles fylkesplan 2009-2012 for Nord- og Sør-Trøndelag.

Prosjektet er i dag omtalt i felles fylkesplan for Nord- og Sør-Trøndelag 2009-2012. Her heter det under kapittel 6 - Kommunikasjoner følgende:

Strategi 4: Koordinert og behovsrettet utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur og forsterket arbeid for å øke statlige rammer.

”Det er viktig at regionen samordner sine interesser opptre koordinert i sitt arbeid for å utbedre infrastrukturen i Trøndelag. Deler av E6 og mye av riksvegnettet er utbygd etter en langt lavere standard enn hva som er nødvendig for dagens trafikkmengde og trafikkbelastning. Også infrastrukturen for jernbanen er foreldet og nedslitt og trenger store investeringer de nærmeste årene. Hovedkorridorane i regionen er et viktig satsingsområde inn i prioriteringsdiskusjonen i arbeidet med NTP 2010-2019”.

”Det er særlig behov for å videreutvikle jernbanen mellom Trondheim-Steinkjer, men også på strekningene Trondheim-Oslo og Trondheim-Sundsvall. Realisering av Trondheim-Steinkjer på én time er hovedmålet for jernbanesatsingen i planperioden”.

Ulike planløp

Plantypen **regional plan** vil avløse plantypen fylkes(del)plan med ny plan- og bygningslov. Et planspørsmål med betydning for flere kommuner er et aktuelt tema for en slik regional plan, og planbestemmelsene vil legge føringer for kommunal planlegging. Vedtaksmyndighet er fylkeskommunen.

Et interkommunalt plansamarbeid er en annen måte å gjennomføre omforente regionale strategier på. Vedtaksmyndighet er de samarbeidende kommuner.

Hva som velges av planform avhenger av hva som er mest hensiktsmessig i forhold til utfordringene i den aktuelle planoppgaven. Lovens veileder sier følgende:

”Der det er best å ha én helhetlig plan som en overordnet retningslinje for både kommunenes videre planlegging og sektorenes planlegging og virksomhet, kan det være mest hensiktsmessig med en regional plan. Der målet oppnås fullt ut gjennom flere, samordnede enkeltplaner for hver kommune, kan interkommunalt samarbeid være å foretrekke. I situasjoner hvor det er få konflikter og stor grad av enighet og felles interesser mellom kommunene, kan interkommunalt plansamarbeid være en enklere løsning. Gjelder plan-

oppgaven mer konfliktfylte spørsmål som krever vedtak som kan gå på tvers av interessene til noen kommuner, og særlig hvor det også er betydelige statlige og regionale interesser, vil det ofte være en bedre løsning å utarbeide en regional plan”.

I samtale med Nord-Trøndelag fylkeskommune får vi oppgitt at de p.t. er usikker på hvordan regionale planer vil tas i bruk. De påpeker at et interkommunalt plansamarbeid kanskje i mindre grad oppleves som en ”overstyring” for kommunene. Lovens veileder fremhever imidlertid at intensjonene med den nye regionale planleggingen er å unngå dette (kap.8):

”En forutsetning for at den regionale planleggingen skal fyller sin funksjon er at kommunenes syn er innarbeidet i beskrivelsen av situasjonen og oppgaven, slik at de regionale planene behandler spørsmål som er viktige for dem. Kommunene må trekkes aktivt med, spesielt i oppstartfasen. Siden planen er retningsgivende for både kommunenes og sektorenes egen virksomhet, er det helt nødvendig at disse også har deltatt i planleggingen. Det skal ikke være mulig for en myndighet å «stille seg utenfor» planleggingen, for så i neste omgang å hevde at planen ikke kan gjelde for den”.

Regional plan og regional planbestemmelse

Statlige, regionale og kommunale myndigheter skal legge den regionale planen til grunn for det videre planarbeidet i regionen. I dette ligger det at et gyldig planvedtak skaper forpliktelser for offentlige myndigheter og organer til å søke å følge opp og gjennomføre planen. Regional plan er altså et grunnlag for å reise innsigelser til kommunale planforslag for de myndigheter som blir berørt og har innsigelseskompetanse. Regional plan og planbestemmelser vedtas av fylkestinget.

En regional planbestemmelse (etter § 8–5) kan knyttes til retningslinjer for arealbruk i en regional plan, som skal ivareta nasjonale eller regionale hensyn og interesser. Bestemmelsen gjelder for en periode på 10 år, men kan etter samråd med fylkesmannen og berørte kommuner forlenges med 5 år av gangen. Bestemmelsen er juridisk bindende i forhold til private utbyggere og kommunene, og vil gi kommunene tid til å justere sitt plangrunnlag i samsvar med den regionale planen. Forbudet vil bortfalle når kommunen har vedtatt en arealplan som ivaretar hensynet bak bestemmelsen.

En regional plan er et tilstrekkelig grunnlag for å gå videre med reguleringsplaner (områderegulering). Dersom tiltaket ikke er i samsvar med kommuneplanens arealdel gjelder det imidlertid spesielle krav til utredning, jf. §§ 12-2 tredje ledd, evt. 12-3 tredje ledd. Innholdet i disse kravene kan langt på veg imøtekommes gjennom planprogram og KU for den regionale planen. Kommunene kan ha synspunkter på om det først må foreligge en kommuneplan /kommunedelplan fordi tiltaket utløser behov for å se på arealbruken i et større område.

Interkommunalt plansamarbeid

Den nye planloven legger til rette for økt interkommunalt plansamarbeid gjennom et sett av normalregler, og regler om hvordan uenighet skal håndteres. Planarbeidet skal alltid ledes av et eget styre satt sammen av representanter fra kommunene. Hvert kommunestyre treffer endelig planvedtak for sitt område. For å forhindre at planprosessen skal bli for tung, kan kommunene overlate til styret å treffe vedtak om planprosessen, for eksempel planprogram herunder opplegg for konsekvensutredning og medvirkning, og opplegg for hvordan høringer skal gjennomføres mm. Det oppfordres også til å inngå forpliktende avtaler om gjennomføringen av planen. Et felles handlingsprogram bør redegjøre for nødvendige tiltak, for hvem som er ansvarlig og for avtaler om finansiering av tiltakene.

Et flertall av deltakende kommuner kan til enhver tid anmode regional planmyndighet om å ta over det interkommunale plansamarbeidet som en regional plan, dersom det skulle være ønskelig, som en forsikring om å få gjennomført planen.

Med et interkommunalt plansamarbeid vil i dette tilfellet, være mest hensiktsmessig å produsere kommunedelplaner og reguleringsplaner (områderegulering) som vedtas av de enkelte kommunestyrer.

Reguleringsplan

Reguleringsplan deles i ny planlov i områderegulering og detaljregulering. Kommuner og myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg kan benytte reguleringsformen *områderegulering*, mens private kun kan benytte reguleringsformen *detaljregulering*. Områdereguleringsplaner har ingen utløpsdato, mens detaljreguleringsplaner har en tidsbegrensning på 5 år, med mulighet for forlengelse. Avklaring av både arealbruk og av detaljer vedrørende plassering og utforming av et samferdselsanlegg kan skje gjennom en områdereguleringsplan. SVV og JBV har anledning til å fremme forslag til arealplan og beslutte å legge slike planer ut for offentlig etter-syn ettersom de, etter lovens § 3-7, er myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg.

Reguleringsplaner vedtas av kommunen og gir rettsgrunnlag for gjennomføring av grunnerverv, anlegg og drift av samferdselsanlegget.

Momenter for og mot ulike planløp

- Dersom det velges en **regional plan**, så kan denne være et tilstrekkelig grunnlag for videre arbeid med reguleringsplaner (områderegulering) i kommunene. Dette forutsetter at visse utredningskrav er imøtekommet. I dette tilfellet vil det altså være behov for planvedtak i fylkesting (regional plan) og berørte kommunestyrer (reguleringsplan).
- Dersom det velges et **interkommunalt plansamarbeid**, så vil det i dette tilfellet være behov for utarbeidelse av samordnede kommunedelplaner og reguleringsplaner (områderegulering).
- Dersom det velges å gjennomføre strekningsvis planlegging i den enkelte kommune, kan dette gjøres som reguleringsplaner (områderegulering) basert i overordnet arealplan i kommunene.
- Gjennom arbeidet med KVV vil det avdekkes hvilke konsept for veg og bane som anses mest formålstjenelig på strekningen. Dette vil gi føringer for hvilke planløp som er best egnet.
- SVV sentralt vil i juni vurdere hvordan de vil ta i bruk regional plan.
- Det bør raskt kartlegges om det finnes konfliktområder i den enkelte kommune, som er av en slik art at de kan true et eventuelt interkommunalt plansamarbeid.

Oppsummert:

Felles fylkesplan for Nord- og Sør-Trøndelag vil fungere som en regional strategi for dette prosjektet. Det er videre behov for en overordnet plan, enten i form av en regional plan eller kommunedelplaner utarbeidet gjennom et interkommunalt plansamarbeid.

Følgende planløp vil være mulig:

Felles fylkesplan - regional plan - (kommunedelplaner) - reguleringsplan

Felles fylkesplan - kommunedelplaner - reguleringsplaner

Hva som er det mest hensiktsmessige planløp for dette aktuelle prosjektet bør avklares av Statens vegvesen, Jernbaneverket, kommunene og fylkeskommunen i fellesskap når de ulike trasealternativene foreligger fra KVVU-arbeidet.

Kilder:

- Finansdepartementet: ”Kvalitetssikring av konseptvalg, samt styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektalternativ Felles begrepsapparat KS I”
- Statens vegvesen (2007): *Ekstern kvalitetssikring av konsepter i tidlig planleggingsfase (KSI)*. Innlegg NVF-seminar Oslo 13.-14.mars av Roar Midtbø Jensen.
- Miljøverndepartementet (2009): *Veiledning til ny plan- og bygningslov*
- Kurs i ny plan- og bygningslov 24-25/3 2009 arrangert av Sør-Trøndelag fylkeskommune og Miljøverndepartementet.
- Kontakt mot Miljøverndepartementet ved rådgiver Einar Brunnes, se vedlegg 1.

3.2.3 Realistiske tidsplaner for plan- og utredningsarbeidet

Plannivå:	Tidsforbruk:
Konseptvalgutredning og KS1 Dette er et stort og omfattende samfunnsprosjekt med en kostnad på over 500 mill kr. og første fase i planleggingsarbeidet vil derfor være å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) med en ekstern kvalitetssikring (KS1). Det arbeidet som her utføres relatert til valg av alternative veglinjer/ jernbanetra-se, samt avklaring av standard og omfang, danner grunnlag for påfølgende planprosess. Tidsforbruk for KVU- prosessen med påfølgende kvalitetssikring (KS1), vil avhenge av forberedelsesgrad og kompleksitet.	1,5-2,5år
Planlegging etter plan- og bygningsloven Det er foran skissert ulike planløp. Hvilket løp som velges er avhengig av resultatene fra konseptvalgutredningen, samt hvilken samarbeidsplattform JBV, SVV, kommunene og fylkeskommunen anser som mest hensiktsmessig. Tidsforbruket vil kunne variere avhengig av valgt planløp. Planene vil generelt være omfattende, med muligheter for mange konflikter (miljøvern, jordvern, kulturminnevern etc). Det vil sannsynligvis ta ytterligere 0,5-1,5 år dersom det er behov for mekling eller dersom et interkommunalt plansamarbeid strander og planen må løftes opp på et regionalt nivå. Det blir derfor viktig å avklare så mange konfliktpunkter som mulig tidlig i planprosessen. Dette vil kunne gjøres gjennom både regional plan og et interkommunalt plansamarbeid.	3,5-8år
Reguleringsplanprosessen etterfølges med en ny ekstern kvalitetssikring (KS2) som vil ta ytterligere 0,3–1 år.	1/3-1år

Totalt vil denne plan- og utredningsprosessen i beste fall kunne ta 5,5 år og i verste fall 11,5 år. I tillegg kommer nødvendig tid til utarbeidelse av konkurransegrunnlag og anbud på 2/3–2 år, samt erverv av grunn på 0,5-2 år, samt selve byggeprosessen.

Oppsummert:

Arbeidet med NTP 2015-2024 starter omtrent 2 år etter at NTP 2010-2019 ferdigstilles, dvs i 2011. Skal man lykkes med å få dette prosjektet med i neste planperiode, så fordrer dette en stor grad av samhandling på tvers av etatene (JBV/SVV), at det utvikles gode samarbeidsrelasjoner og –rutiner med ulike interessenter og et strukturert og effektivt ”innsalg” av prosjektet lokalt, regionalt og nasjonalt.

Det viktigste nå er å få satt i gang en KVU/KS1-prosess slik at det kan fattes en endelig beslutning om videre planlegging.

3.2.4 Finansieringsmuligheter og -begrensninger

I dette kapitlet beskrives ulike finansieringsmodeller og hvilke muligheter som ligger i dem for finansiering av dette prosjektet.

Finansieringsmuligheter ihht. St.meld. nr. 16 om NTP 2010-2019

Prosjektfinansiering av veg og jernbane, som alternativ til statlige bevilgninger, betyr i norsk sammenheng følgende i følge stortingsmeldingen om NTP 2010-2019:

- Øremerking og egne poster for utvalgte prosjekt gjennom statlige bevilgninger
Regjeringen foreslår i framlagt NTP 2010-2019 at tre store, helhetlige investeringsprosjekt gis egne poster for å synliggjøre anslått bevilgningsnivå og å bidra til mer rasjonell framdrift. Det gjelder nytt dobbeltspor for jernbane Oslo-Ski, utbygging av E6 over Fillefjell og utbygging av E6 vest for Alta.
- Bompengefinansiering av bestemte prosjekt eller strekninger
Regjeringen foreslår at delvis finansiering med bompenger skal fortsette. For å få forsert utbyggingen av samferdselsinfrastruktur, legges det opp til å utnytte det bompengepotensialet som finnes, der det er lokalpolitisk vilje til det. Det vil si høy bompengandel der potentialet er høyt.
- Offentlig privat samarbeid (OPS)-selskap for utbygging, drift og vedlikehold av bestemte prosjekt eller strekninger
Finansiering etter OPS-modellen (tre prøveprosjekter: E39 Klett-Bårdshaug, E39 Lyngdal-Flekkefjord og E18 Grimstad-Kristiansand) er evaluert. Kostnadsreduksjoner som følge av modellen er ikke dokumentert. Regjeringen foreslår derfor ikke å åpne for flere OPS-prosjekter nå.
- Organisere statlig eide aksjeselskap med statlig lånefinansiering
Regjeringen synes ikke det er naturlig å organisere veg- og jernbaneprosjekter i egne selskaper så lenge SVV og JBV har utbygging som en av sine hovedoppgaver.
- Statlige lån til utvalgte veg- og jernbaneinvesteringer i regi av SVV og JBV, som i Sverige, med tilbakebetaling av avdrag og renter i kommende budsjetter.
Den svenske ordningen med statlige lån er vurdert, men Regjeringen mener at den ikke er økonomisk rasjonell i den situasjonen Norge er i for tiden.

Finansieringsmuligheter ihht. Veglovens § 27

Bompenger kan, etter veglovens § 27 - *om bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk*, brukes både til investeringer og drift av tiltak til jernbane. Veglovens § 27 ga allerede før endringen i 2008 anledning til å bruke bompenger til investeringer i infrastruktur til jernbane.

Veglovens § 27 første ledd (før 2008) lød da slik:

... ” Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, herunder sporveg og tunnelbane ”.

Endringen i loven innebærer at bompenger nå også kan brukes til driftstiltak for kollektivtrafikk. Bakgrunnen for endringen er at man ønsker å se investeringer i transportsystemet, drift av kollektivtransport og arealpolitikk i sammenheng.

Følgende tillegg ble derfor foreslått lagt til lovens § 27 første ledd, og vedtatt 4.april 2008:

”Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk”.

I Ot.prp. nr. 15 (2007-2008), som behandler endringen i vegloven, oppsummerer bruken slik:

”I tillegg til dei føremåla som i dag er omfatta av veglova § 27, skal inntektene òg kunne nyttast til driftstiltak for all rutegåande kollektivtransport i eit byområde, inkludert jernbane. Dette omfattar tilskot til kollektivtrafikk, investeringar i og vedlikehald av kollektivmateriell samt vedlikehald av anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk”

Følgende finansieringsmuligheter foreligger med andre ord i henhold til vegloven:

- Bruk av bompenger til investeringer i infrastruktur for jernbane
- Bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtilbud (jernbane)

Investeringer i infrastruktur for jernbane

Samferdselsdepartementet v/Bente Elgar sier at bompenger i prinsippet skal kunne brukes til investeringer i infrastruktur til jernbane. Dette har blitt brukt ifm. T-baneringen i Oslo og Bybanen i Bergen. Ingen slike prosjekt er så langt blitt satt i gang ifm. utbygging av tradisjonell jernbaneinfrastruktur. Det har vært vurdert en slik anvendelse av bompenger ifm. E18 Vestfold og jernbaneinvesteringer der, men man gikk ikke inn for en slik løsning der.

I likhet med bruk av bompenger til tiltak for *drift* av kollektivtransport, så ligger inneforstått at alternativ bruk av bompenger (investeringer til jernbane) må kunne medføre redusert behov for utbygging av veg. Mer om dette under.

Tiltak for drift av kollektivtilbud (jernbane)

Lovendringen i Veglovens § 27 har fortrinnsvis vært relatert til byområder. Det er imidlertid rom for tolking av hva som er byområde. Bente Elgar sier at loven er ny og at bruk utenfor de største byområdene er noe som bør kunne diskuteres med SVV og SD. Ot.prp. nr. 15 sier følgende:

”Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er alternativ bruk av bompengar til drift av kollektivtrafikk mest aktuelt i dei største byområda. Dette utelukkar likevel ikkje at dette verkemiddelet kan vere aktuelt òg i andre byområde dersom vilkåra elles er oppfylte”.

For å etablere en bompengefinansiering der bompenger bl.a. skal brukes til driftstiltak for kollektivtrafikken, vil det videre være nødvendig med et lokalpolitisk initiativ og vedtak. Målsettingen bak slike bompengetiltak skal være å utvikle mer helhetlige og samordnede transportsystem. Hensikten bak slik støtte til driftstiltak for kollektivtrafikk, er derfor at dette skal føre til overføring av persontransport fra personbil til kollektive transportmiddel. Ot.prp. nr. 15 fremhever at dette vil være viktig for å redusere miljø- og helseulemper, avgrense arealbruken som har sammenheng med transport i byområdene og redusere presset på kapasiteten i vegnettet. I en plan om alternativ anvendelse av bompengemidler, så bør det framvises hvilke konsekvenser dette vil kunne få for utbyggingsbehovet av vegnettet.

Videre fremdrift for bompengefinansiering

Prosjektet E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim bør kontakte SVV region midt for å drøfte hvilke finansieringsmuligheter som menes å være aktuelle (etter råd fra Samferdselsdepartementet ved Bente Elgar). SVV vil videre kunne drøfte saken nærmere med Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.

Oppsummert:

Ut fra regjeringens signaler i stortingsmeldingen om NTP 2010-2019, er det kun to alternative finansieringsmetoder i norsk samferdselspolitikk i årene framover. Dette skal endelig avklares i Stortinget våren 2009.

- ”egne poster” for utvalgte prosjekter
- bompengefinansiering

Veglovens § 27 åpner for bruk av bompengefiniansiering av både veg- og baneprosjekt. Dersom bompenger benyttes til å delfinansiere jernbaneprosjekt, så forventes at dette medfører et redusert behov for vegutbygging.

Det er viktig at det så snart som mulig etableres kontakt mot SVV for å utrede mulighetene som loven åpner for angående en slik finansieringsmodell.

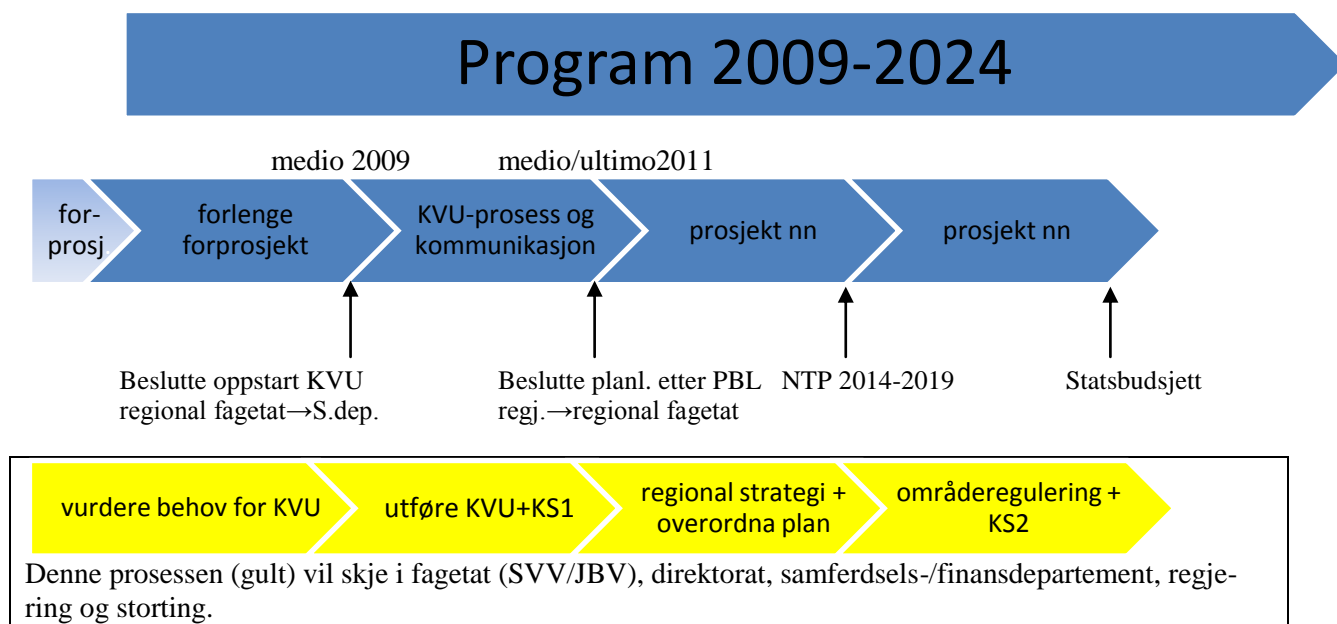
4 Anbefalinger for videreføring av arbeidet

Dette forprosjektet konstaterer at det er opp til SVV/JBV å igangsette nødvendig KVVU/KS1-arbeid for at prosjektet E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim skal kunne realiseres. Det betyr i klartekst at initiativtakerne til forprosjektet ikke kan beslutte oppstart av et utredningsarbeid eller en planprosess, men at fokus må være å påvirke fagetatene SVV/JBV til å gjøre dette, samt å "selge inn" prosjektet lokalt, regional og nasjonalt.

En beslutning om KVVU-oppstart er altså et avgjørende beslutningspunkt i dette arbeidet videre. For ikke å miste tid og fokus i å påvirke og følge opp fagetatene SVV/JB, anbefales en forlengelse av forprosjektet inntil en beslutning om oppstart av KVVU foreligger.

Når en beslutning om oppstart KVVU-arbeid foreligger, vil videre regionalt arbeid utføres av et tidsavgrenset prosjekt, som er første trinn i et langsiktig program relatert til prosjektet E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim. Dette prosjektet avsluttes ved neste avgjørende beslutningspunkt, nemlig beslutning om oppstart planarbeid etter plan- og bygningslov.

Figur som viser program og prosjekt:



4.1 Skisse til program "E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim"

Dette programmet skal koordinere nødvendige prosjekter og aktiviteter i realisering av programmets overordna hensikt. Programmet vil kunne ha en levetid på inntil 10-15 år avhengig av hva SVV/JBV velger av strategier og framdrift. Programmets aksjoner og aktivitetsnivå vil løpende måtte tilpasses de krav og forventninger som omgivelsene etter hvert vil kreve. Satsinger og hovedarbeidet i programmet vil derfor utføres i ulike prosjekter tilpasset de behov som oppstår.

Programmets hensikt er:

Å etablere og drive regionens kraftsenter for samhandling og kommunikasjon relatert til realisering av overordna målsettinger i E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim.

- Overordna målsettinger i E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim kan som et utgangspunkt være som følger, men dette må justeres i samarbeid med SVV/JBV etter at resultatene fra KVVU-prosessen foreligger:
 - Bygging av ny E6 Stjørdal – Steinkjer dimensjonert etter forventet trafikkvekst (i hht. prognoser i NTP 2010-2019) de kommende år (2050), dvs. 30 år etter forventet ferdigstillelse, og som et minimum følger dagens vegnormaler (minimum 4-felts veg med midtdeleler – 20 m normalprofil).
 - Bygging av ny/utbedring av eksisterende jernbane dimensjonert etter forventet trafikkvekst i hht. prognoser i NTP 2010-2019) de kommende år (2070), dvs. 50 år etter forventet ferdigstillelse, og med realisering av målsettingen om Trondheim – Steinkjer på en time, (evt. høyhastighetstog fordrer en europeisk standard på minimum 250 km/t).
 - Realisering av synergier ved en koordinert utredning, planlegging og utbygging av vegnett og jernbane.

Programmets omfang og varighet:

Programmet vil bli en trinnvis prosess med en varighet på 10-15år, bestående av flere prosjekter med ulike fokus, omfang og varighet, som vil etableres ved behov.

Programmets organisering:

Programmet bør ha et regionalt eierskap med representanter fra berørte kommuner og fylkeskommuner. Dette eierskapet gjenspeiler dessuten den regionale politiske enighet om programmets hensikt.

Videre bør det (på sikt) arbeides for at regionalt næringsliv ved konkrete næringsaktører (for eksempel Børstad Transport, Norske Skog Skogn, Tine, Skanska etc.) og interessentgrupper (for eksempel LO, NHO, pendlerforeninger, NLF, NAF, MA, Trygg-Trafikk, maskinentreprenører, reiselivsaktører, etc.) inviteres inn i eierskapet. I denne vurderingen bør samarbeid med for eksempel Trondheim kommune og andre aktører også inngå. Det kan være aktuelt å organisere dette programarbeidet i et selskap (jf. Polarsirkelens lufthavnutvikling). Selskapets oppdrag vil være å gjennomføre programmet i dets ulike prosjektfaser.

Programmets leder vil bli prosjektets viktigste symbolperson og lobbyist, og det er viktig at det velges en person med et godt renommé regionalt, og gjerne nasjonalt, og at det settes av nok tid til å finne riktig person. Vedkommende må ønske og evne å stå i søkelyset i årene framover. Intensjonene er at vedkommende person skal starte sitt virke seinst når KVVU foreligger og ekstern kvalitetssikring av denne igangsettes (ultimo 2010/medio 2011) og til anlegget er ferdig utbygd. Arbeidet med å velge programmets leder inngår i prosjekt 1.

Vedkommendes viktigste funksjon vil være knyttet til kommunikasjon utad og være det samlede leddet innad i samarbeidsforumet. Kommunikasjonsstrategien er et viktig redskap som må revideres årlig og i tillegg ved viktige hendelser, milepæler, mv.

En representant for programeierne (for eksempel prosjektansvarlig i prosjekt 1) kan også fungere som programmets leder i startfasen. Det konkrete prosjektarbeidet kan utføres i regi av ulike prosjekt med prosjektledere som koordinerer det løpende arbeid.

4.2 Forlengelse av forprosjektet (høst 2009)

For å holde ”trøkket oppe” i dialog med fagetatene, anbefales å videreføre forprosjektet fram til beslutning om igangsettelse av KVV foreligger medio 2009 (seinest høsten 2009). Dette gir regionen, ved kommunene og fylkeskommunen, bedre mulighet til å organisere videre arbeid, uten at fokus slippes.

Hensikt:

- Det er viktig at arbeidet, som er nedlagt i forprosjektet, videreføres raskt. Videre at etablert dialog med fagetatene opprettholdes for å bidra, påskynde og sikre oppstart av et KVV-arbeid.
 - Det er et behov for å synliggjøre dette prosjektet raskt, både som en nødvendig mobilisering for en KVV-prosess, men også å skape en plattform for kommunikasjon og samhandling framover. Det er viktig tidlig å enes om en langsiktig strategi for å skape enhet i kommunikasjonen utad.
- Å utvikle en plattform for kommunikasjon og samhandling. Dette vil være en overordna kommunikasjonsstrategi og en konkret plan for å sikre entydige innspill system i kommunikasjonen utad, på kort og lang sikt.
- Forberede/planlegge prosjekt 1.

Forprosjektets videre mål:

1. Påskynde beslutning om oppstart av KVV-arbeid:

- Ferdigstille og kvalitetssikre forslag til brev (fra dette forprosjektet) som overleveres fagetatene SVV/JBV.
- Forvarse og følge opp brevets videre behandling i SVV/JBV.
- Bistå fagetatene med forslag til interessenter, behovsformuleringer, mulige tema for målformuleringer og annet for å påskynde beslutningsfasen og gi fagetatene en ”flying start”.
- En kommende KVV vil sannsynligvis ha Steinkjer - Trondheim som utredningsområde. Det må tas initiativ til samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommune.

2. Kommunikasjon:

- Utvikle en **overordna kommunikasjonsstrategi for programmet**.
 - Utvikle en felles plattform for kommunikasjon som grunnlag for en kommunikasjonsstrategi, gjennom en avklaring av overordna målsetting for arbeidet
 - Identifisere strategiens ansvarlige eier (”body”) på kort og lang sikt
 - Identifisere aktuelle målgrupper, allianser og evt. motstandere
 - Utvikle et system for dokumentasjon, kvalitetssikring og evaluering av kommunikasjonsarbeidet
 - Utvikle et system/rutiner for koordinering mellom de ulike kommunikasjonsprosessene, som vil måtte pågå parallelt.
- Utvikle og gjennomføre en **konkret kommunikasjonsplan** for aktuell fase.
 - Fastsettelse av konkrete mål for en kommunikasjonsplan i samsvar med programets kommunikasjonsstrategi for prosessen fram til KVV-beslutning foreligger.
 - Være kommunikasjonsstrategiens utøver utad i denne fasen
 - Gjennomføre nødvendige aksjoner forankret kommunikasjonsplanen, inklusive løpende evaluering av arbeidet
 - Proaktivt å følge opp opinionsdannende media lokalt, regionalt og nasjonalt

- Sørge for utvikling av nødvendige innspill og dokumentasjon i alt kommunikasjonsarbeid for fasen

3. Planlegge Prosjekt 1:

- Utvikle et nødvendig grunnlag (prosjektplan) for gjennomføring av prosjekt 1
 - Innarbeide nødvendige justeringer ihht. den utviklingen som skjer gjennom en KVVU-oppstart og vedtak i Stortinget, samt mulige føringer i forhold til Stortingsvalget.
 - Evt. utarbeide er tilbudsgrunnlag for en tilbudsrunde.

Organisering:

Eksisterende styringsgruppe videreføres. Det kan vurderes om prosjektansvar bør tillegges Nord-Trøndelag fylkeskommune, som er regionens viktigste samhandlingsarena.

4.3 Prosjekt 1 "KVVU-prosess og kommunikasjon"

Dette er et utviklingsprosjekt for E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim, fase 1 av programmet.

Når det er vedtatt at det skal gjennomføres en KVVU-prosess (medio 2009), så etableres et prosjekt for neste fase i det nevnte programmet. Dette prosjektet har en varighet tilsvarende utarbeidelsen av en KVVU inklusive KS1 (fram til medio/ultimo 2011), og planer for neste etappe må foreligge før ferdigstillingen av KS1, slik at programmet er forberedt på neste milepæl, nemlig beslutning om det skal startes regionalt planarbeid for dette samferdselsprosjektet.

Det er kommune- og fylkestingsvalg i 2011, og det hadde vært en stor fordel for dette prosjektet om samferdsel blir et viktig tema under valgene og at politikere i NTFK og de berørte kommunene er relativt samstemte om at dette er et prioritert prosjekt.

Prosjektets hensikt:

- Etablere og videreutvikle et forum for regionalt samarbeid og å by på dette samarbeidet og nettverket til SVV/JBV i deres KVVU-prosess. Intensjonen er at prosjektet kan bistå og påskynde SVV/JBV gjennom å legge til rette for gode samarbeidsrutiner og enkle kommunikasjonslinjer regionalt.
- Å "selge inn" samferdselsprosjektet E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim nasjonalt, regionalt og lokalt. Dette er den viktigste perioden for innsalg nasjonalt. Når KVVU og KS1 foreligger vil det besluttes sentralt (regjeringen – i praksis en dialog mellom finans- og samferdselsdepartementene) om det skal startes regionalt planarbeid etter plan- og bygningsloven for dette aktuelle samferdselsprosjektet. Et godt "innsalg" er avgjørende for en positiv bestilling.

Organisering:

Prosjekteiere, som også kan fungere som styringsgruppe, kan i tillegg til kommunene og fylkeskommunen, også med fordel inkludere ulike interessenter.

Prosjektets mål:

Målene er knyttet til behovet for en overordna kommunikasjonsstrategi og -plan, etableringen av et regionalt samarbeidsforum og organisering av samarbeidet videre.

1. **Kommunikasjonsarbeid:**

Det handler om aktivt å påvirke og følge opp innsalg av prosjektet nasjonalt, regionalt og lokalt, det være seg politisk, planfaglig, relatert til interessenter som næringsaktører, miljøorganisasjoner, etc. samt allmennheten generelt.

- Revidere kommunikasjonsplan fra forprosjektet og gjennomføre denne
- Evt. nye/ekstra revisjoner av kommunikasjonsplanen er gjerne knyttet til milepæler, hendelser eller begivenheter (f.eks valg)

2. **Regionalt samarbeidsforum for programmet ("E6 og jernbane fra Steinkjer til Stjørdal - Trondheim")**

- Utvikle og være et samlende **samarbeidsforum i regionen** og å fronte regionen utad.
 - Å identifisere og knytte kontakt til ulike aktører og interessenter
 - Utvikle en felles samhandlingsmodell for å fronte regionen utad, forankret i overordna kommunikasjonsstrategi.
 - Bidra til godt samarbeid med og mellom berørte kommuner, fylkeskommuner og andre forvaltningsledd i arbeidet med realiseringens ulike faser.
 - Å være og å drifte dette samlende leddet mellom ulike interessenter og fagmyndighetene i regionen relatert til en kommende E6/jernbane-utbygging.
 - Løpende oppfølging av samferdselsfaglig utredningsarbeid (KVU-prosess) i nødvendige utrednings- og planprosesser.
 - Følge opp andre nærliggende og/eller sammenlignbare veg- og jernbaneprosjekter proaktivt.

3. **Organisering av programmet og forberede neste prosjektetappe**

- Organisering av **programarbeidet** videre
 - Ved avslutning av Prosjekt 1 må programmets videre arbeid konkretiseres. Hva vil være programmets oppgaver framover? Hva er neste fase/faser?
 - Hvordan skal selve programmet videreføres – som en prosjektorganisasjon eller etablere et selskap?
 - Eventuell endring av eierskap, samt styringsgruppens sammensetning
 - Ansvarsfordeling mellom program og prosjekter
- Ansette **programmets leder**.
 - avklare programleders ("symbolperson") rolle og ansvar
 - rekruttere og ansette en programleder - i valg av person må vedkommendes evne til å virke samlende, vedkommendes personlige egenskaper og nettverk vektlegges.
- Utvikling av en **prosjektplan** for neste etappe i programmet med utgangspunkt i beslutninger tatt i KVU/KS1.
Alternativt planlegge andre styringsverktøy for nødvendige prosesser/ strategier for videreføring av arbeidet, med utgangspunkt i beslutninger tatt i departement og fagetater relatert til KVU/KS1 og erfaringer fra tilsvarende prosesser.