

Oppdragsgiver

**Fylkeskommunene Nord-Trøndelag,
Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal**

Rapporttype

Delrapport 1

2011-05-19

REGIONAL TRANSPORTPLAN MIDT-NORGE

TRANSPORTSTRØMMER OG UDEKKET TRANSPORTBEHOV



REGIONAL TRANSPORTPLAN MIDT-NORGE TRANSPORTSTRØMMER OG UDEKKET TRANSPORTBEHOV

Oppdragsnr.: 6100751
Oppdragsnavn: Regional transportplan Midt-Norge
Dokument nr.: Delrapport 1
Filnavn: RTP Midt-Norge Rapport Transportstrømmer og udekket transportbehov

Revisjon	0	1	2	
Dato	2011-03-13	2011-04-16	2011-05-19	
Utarbeidet av	Erik Spilsberg	Erik Spilsberg	Erik Spilsberg	
Kontrollert av				
Godkjent av				
Beskrivelse	Første utkast	Andre utkast	Tredje utkast	

FORORD

De tre midtnorske fylkene (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal) har fattet vedtak om at det skal utarbeides en felles Regional Transportplan (RTP). Som en av tre delrapporter, er det utarbeidet en oversikt over transportstrømmer og udekket transportbehov i regionen.

Arbeidet har vært organisert med en politisk styringsgruppe og en administrativ prosjektgruppe.

Prosjektgruppa har bestått av representanter fra hver av de tre fylkeskommunene, samt Statens vegvesen, jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Det har vært gjennomført sju møter i prosjektgruppa, hvorav tre temamøter for hhv regional kollektivtransport, godstransport og ferge/ hurtigbåt). I tillegg er det gjennomført jevnlig møter mellom de tre fylkeskommunene.

Styringsgruppa har bestått av oppnevnte politikere fra de tre fylkeskommunene. Det er gjennomført tre møter i styringsgruppa.

Gjennom prosessen har det vært utstrakt samarbeid og medvirkning for å informere om arbeidet, innhente innspill og synspunkter, samt diskutere mål og strategier. Fylkeskommunene/ og eller prosjektleder har blant annet orientert og deltatt på møter i følgende forum:

- Fylkesmannen og regionale statsetater i Sør-Trøndelag / Midt-Norge (nov 2010)
- Ungdomsrådet i Nord-Trøndelag (jan 2011)
- Arbeidsutvalget for Vegforum Trøndelag (jan 2011)
- Samarbeidskomiteen for Orkdalsregionen (feb. 2011)
- Dialogmøte med regionrådene med fokus på ferge og hurtigbåt (Brekstad febr 2011)
- Samarbeidsforum for Trondheimsregionen (Stjørdal mars 2011)
- SAM-komiteen Sør-Trøndelag (april 2011)
- Ulike regionråd i alle tre fylker

Oppdragsleder for Rambøll har vært Erik Spilsberg. I tillegg har Terje Norddal, Ragnar H. Nilsen, Tor Lunde og Lars Ole Ødegaard medvirket i arbeidet.

INNHOOLD

1.	BAKGRUNN OG MÅL FOR ARBEIDET	8
2.	KORT BESKRIVELSE AV REGIONEN MIDT-NORGE.....	9
2.1	Geografi.....	9
2.2	Befolkning og bosetting	9
2.3	Næringsliv.....	11
3.	TRANSPORTBEHOV.....	12
3.1	Nasjonale behov	12
3.2	Hva er et effektivt, tilgjengelig og sikkert transportsystem?	12
3.3	Tilgjengelighet	13
3.4	Framføringshastighet.....	14
3.5	Pålitelighet	14
3.6	Sikkerhet	15
3.7	Transportkvalitet.....	17
3.8	Påvirkning av omgivelsene	17
4.	TRANSPORTSTRØMMER.....	18
4.1	Lange personreiser innenlands.....	19
4.2	Daglige personreiser internt i regionen	22
4.3	Godstransport.....	23
5.	PENDLING OG REGIONFORSTØRRING.....	27
5.1	Generelt om regionforstørring.....	27
5.2	Pendlerstrømmer	28
5.3	Sammenheng mellom pendling og reiseavstander	29
5.4	Potensial for regionforstørring.....	29
6.	TRANSPORTINFRASTRUKTUR.....	31
6.1	Riksveger.....	31
6.2	Fylkesveger.....	36
6.3	Jernbane.....	38
6.4	Havner og infrastruktur for sjøtransport.....	39
6.5	Lufthavner	41
7.	KOLLEKTIVTILBUD	43
7.1	Buss.....	43
7.2	Tog	45
7.3	Båt.....	46
7.4	Fly	47
8.	ORGANISERING OG FINANSIERING I SAMF.SEKTOREN	49
8.1	Hovedtrekk i organisering	49
8.2	Felles vegadministrasjon.....	50
8.3	Planleggingsprosessen	50
8.4	Finansiering av samferdselstiltak.....	50
9.	OPPSUMMERING UDEKKET TRANSPORTBEHOV	52
9.1	Viktigste transportbehov	52
9.2	Strategier og tiltak – Innspill til Nasjonal transportplan.....	53

9.3	Strategier innenfor fylkeskommunenes ansvar	55
10.	LITTERATUR.....	57

FIGUROVERSIKT

Figur 1	Byer og store tettsteder i Midt-Norge	9
Figur 2	Befolkningsutvikling siste 60 år (SSB)	10
Figur 3	Bruttoprodukt etter næring og region (prosent) (SSB)	11
Figur 4	De mest folkerike øysamfunn uten fastlandsforbindelse.....	14
Figur 5	Utvikling i antall drepte og hardt skadde) (SSB)	16
Figur 6	Trafikkmengder i utvalgte snitt på riksveger i midt-Norge (ÅDT)	18
Figur 7	Lange personreiser i og mellom landsdeler	20
Figur 8	Reisemiddelfordeling lange reiser internt i midt-Norge	21
Figur 9	Reisemiddelfordeling reiser til og fra midt-Norge	21
Figur 10	Godsmengder til, fra og internt i Midt-Norge	24
Figur 11	Godsstrømmer og transportmiddelfordeling til og fra midt-Norge	25
Figur 12	Transportmiddelfordeling på jernbanens hovedstrekninger (TØ1)	25
Figur 13	Sammenheng mellom regionstørrelse og folketallsvekst	27
Figur 14	Økonomiske regioner i Midt-Norge (SSB' definisjon).....	28
Figur 15	Sammenheng mellom reisetid og andelen utpendling	29
Figur 16	Riksveger i midt-Norge.....	31
Figur 17	Vurdering av riksvegnettet (Statens vegvesen 2003)	32
Figur 18	Pågående konseptvalgutredninger på riksvegnettet.....	35
Figur 19	Fylkesveger i midt-Norge som tidligere var riksveg	36
Figur 20	Fergesamband i Midt-Norge	37
Figur 21	Aktuelle store fylkesvegprosjekt i Midt-Norge.....	37
Figur 22	Jernbanelinjer i Midt-Norge	38
Figur 23	Stamnetthavner definert i Nasjonal transportplan 2010 - 2019.....	41
Figur 24	Regionale bussruter - Frekvens	43
Figur 25	Reisetider mellom byene på aksene Volda - Namsos	44
Figur 26	Flyruter i Midt-Norge.....	48

TABELLOVERSIKT

Tabell 1	Hovedtall Befolkning og areal i Midt-Norge (SSB)	9
Tabell 2	Dødsrisiko for ulike transportmidler i perioden 1988 – 2004	15
Tabell 3	Drepte og skadde i trafikkulykker (SSB).....	16
Tabell 4	Antall bilreiser pr. døgn internt i regionen	22
Tabell 5	Antall kollektivreiser pr. døgn internt i regionen	22
Tabell 6	Kollektivandeler på relasjoner (Regional transportmodell)	23
Tabell 7	Store riksvegprosjekter 2014 – 2023 i hht handlingsprogram	33
Tabell 8	Havnestatistikk for havnene i midt-Norge (SSB).....	40
Tabell 9	Togtilbud i Midt-Norge	45
Tabell 10	Hurtigbåtruter i Midt-Norge.....	46
Tabell 11	Flyruter i Midt-Norge.....	47

1. BAKGRUNN OG MÅL FOR ARBEIDET

De tre midtnorske fylkene (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal) har fattet vedtak om at det skal utarbeides en felles Regional Transportplan (RTP).

Regional Transportplan for Midt-Norge skal være regionens innspill til neste rullering av Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2014 – 2023. I dette ligger en erkjennelse av at for å kunne fremme fylkenes og regionens interesser i samfunnsutviklingen blir fylkesgrensene ofte en lite hensiktsmessig avgrensning for å løse viktige utfordringer innenfor samferdselsområdet, dvs. alle transportmidlene båt-, fly-, buss- tog-, og biltrafikk, sistnevnte for både riks- og fylkesvegnettet.

Det er et behov for å se drift og investeringer innenfor transportsystemet i sammenheng, ikke minst i forhold til fylkeskommunenes arbeid med regional utvikling. Dette innebærer også å se alle transportformene i en helhet for en framtidrettet utvikling av det enkelte fylke og regionen.

RTP skal bidra til å nå fylkeskommunenes målsetting om å utvikle et konkurransedyktig og framtidrettet transportsystem sett i en helhet mellom de ulike transportformer. RTP skal være det overordna og strategiske plandokument for drift og investering i samferdselssektoren i Midt-Norge.

En viktig del av arbeidet er å identifisere og synliggjøre transportstrømmer og udekket transportbehov i regionen.

Hensikten med rapporten er å beskrive grunnlaget for transportbehov, samt å beskrive dagens situasjon for transportinfrastruktur og transporttilbud. Rapporten oppsummerer til slutt det som anses som de viktigste transportbehovene i regionen.

2. KORT BESKRIVELSE AV REGIONEN MIDT-NORGE

2.1 Geografi

Midt-Norge omfatter i denne sammenhengen de tre fylkene Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Landsdelen har en variert geografi med fjell, kystområder og lavlandsområder. Regionen har mange naturgitte barrierer i form av dype fjorder i øst-vest-retning som strekker seg langt inn i landet. Det er også høyfjellsområder hvor uvær og snø årlig skaper utfordringer, samt områder med høye og bratte fjell med fare for ras. Langs kysten er det en lang rekke øyer med stor befolkning. Selv om de fleste øyene er bundet til fastlandet med bruer og tunneler, er det fortsatt flere uten vegforbindelse.

2.2 Befolkning og bosetting

Tabell 1 Hovedtall Befolkning og areal i Midt-Norge (SSB)

Fylke	Folketall 2010	Folketallsvekst 2000 - 2010	Befolkning i tettsteder	Andel av befolkningen i tettsteder	Areal (km ²)	Befolknings-tetthet pers./km ²
Møre- og Romsdal	251 262	3,3 %	170 374	68 %	15 113	16,5
Sør-Trøndelag	290 547	10,5 %	223 614	77 %	18 855	15,4
Nord-Trøndelag	131 555	3,5 %	75 145	57 %	22 414	5,8
Sum Midt-Norge	673 364	6,4 %	469 133	70 %	56 382	11,9
Hele landet	4 858 199	8,5 %	3 780 078	78 %	323 782*)	15,0
Andel av landet	13,9 %		12,4 %		17,4 %	

*)Uten Svalbard og Jan Mayen



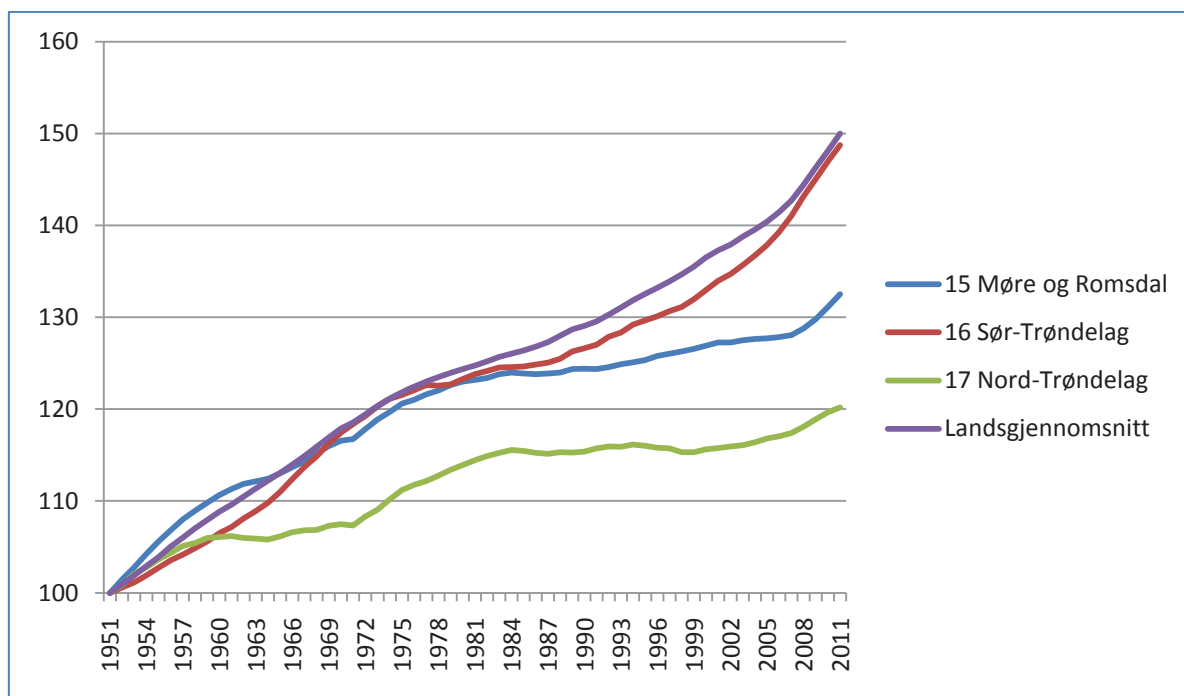
Figur 1 Byer og store tettsteder i Midt-Norge

De største befolkningskonsentrasjonene finner vi i et belte langs kysten i Møre og Romsdal og sør og øst for Trondheimsfjorden. Trondheim er det befolkningsmessige midtpunktet med 170 000 bosatte.

Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal har en befolkningstetthet omtrent som på landsgjennomsnittet, mens Nord-Trøndelag er vesentlig mer spredtbygd. Dette gir spesielle utfordringer knyttet til transport og regional utvikling.

Befolkningsutviklingen er positiv i alle tre fylker, men med Sør-Trøndelag over landsgjennomsnittet og Møre og Romsdal og Nord-Trøndelag under landsgjennomsnittet. I likhet med landet for øvrig registreres størst befolkningsøkning i byene og bynære kommuner, mens mange utkantkommuner har synkende folketall.

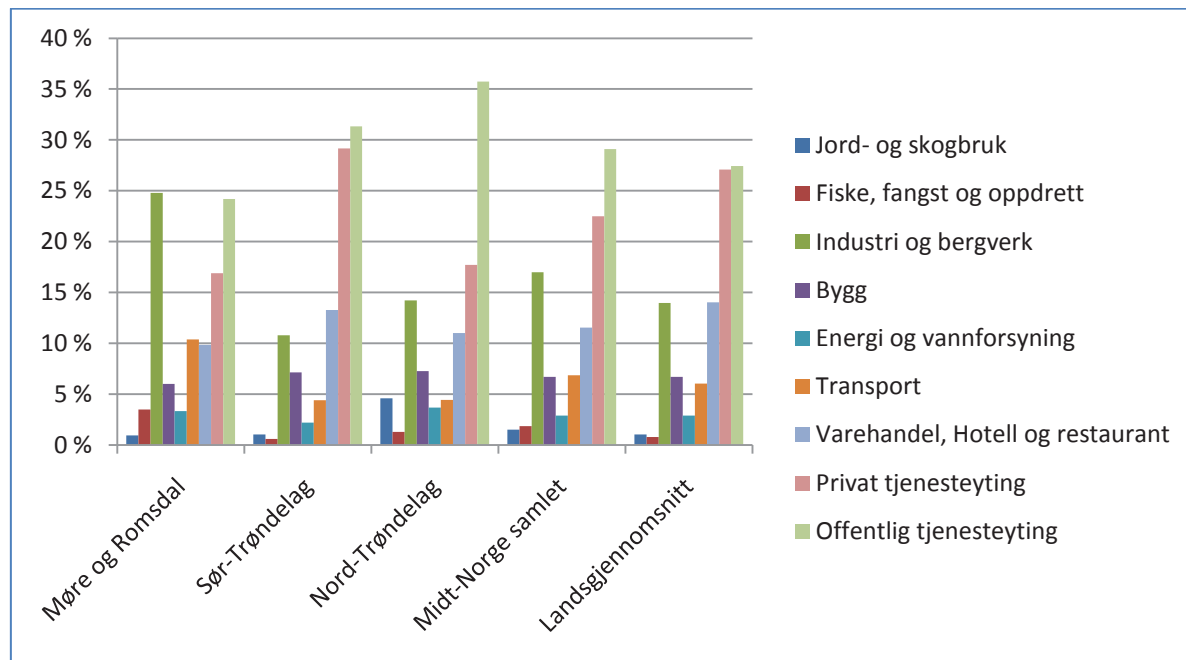
Den langsiktige befolkningsutviklingen fordelt på fylker er vist i figur 2. Den viser at utviklingen har vært varierende i regionen. Sør-Trøndelag har hatt vekst omtrent på landsgjennomsnittet, mens Nord-Trøndelag ligger lavt.



Figur 2 Befolkningsutvikling siste 60 år (Indeksert slik at 1951 = 100) (SSB)

2.3 Næringsliv

Næringslivet i regionen er variert. Samlet sett har regionen en næringsfordeling som ikke er ulik landsgjennomsnittet. Det er imidlertid merkbare forskjeller i regionen. Figur 3 viser fordeling av bruttoprodukt etter næring.



Figur 3 Bruttoproduct etter næring og region (prosent) (SSB)

Møre og Romsdal har en andel industri som er langt over landsgjennomsnittet. I tillegg er transport (særlig utenriks sjøfart) og fiske/fiskeoppdrett næringer som ligger over landsgjennomsnittet. Møre og Romsdal er det tredje største eksportfylket i landet, og det største innen fiskeeksport.

Et av de viktigste særtrekk ved næringslivet i Møre- og Romsdal er den maritime næringsklyngen knyttet til offshore skipsaktivitet med tyngdepunkt på Sunnmøre. Den besto i 2009 av 15 skipsdesignselskaper, 18 rederier, 14 skipsverft og 159 utstyrsleverandører som til sammen består av over 20 000 medarbeidere og en omsetning på cirka 59 milliarder kroner i 2009. Klyngen preges også av sterk innovasjonsaktivitet. Særlig områder som Ulsteinvik, Fosnavåg, Ålesund og Brattvåg er sentrale, men også bedrifter i Molde og Kristiansund. Møre og Romsdal har også i mange år vært kjent for sin møbelindustri med et tyngdepunkt rundt Sykkylven på Sunnmøre.

Sør-Trøndelag har en næringsfordeling som er forholdsvis lik landsgjennomsnittet med stor privat og offentlig tjenesteyting og relativt lav industriandel. Dette avspeiler særlig Trondheims rolle som landsdelsenter og på noen områder også nasjonalt senter, f.eks. innen høyere utdanning og forskning. Trondheims rolle som landsdelsenter avspeiles også innenfor varehandel, bank og forretningsmessig tjenesteyting m.m.

Nord-Trøndelag har en næringsfordeling hvor jord og skogbruk har en andel godt over landsgjennomsnittet. I tillegg preges fylket av stor andel offentlig tjenesteyting, og noe mindre på privat tjenesteyting.

3. TRANSPORTBEHOV

Samfunnets grunnleggende interesse av transport er et resultat av behov for å flytte fysiske ressurser (personer, varer) som er ulikt geografisk fordelt. Transport er sjelden et selvstendig mål eller behov, det er normalt en kostnad for å dekke andre behov.

Transport av varer er en helt nødvendig del av produksjonsmønsteret vårt samfunn. Naturressurser er ulikt fordelt i verden. Vareproduksjon utnytter i stor grad lokale fortrinn på global basis. Tjenesteproduksjon er kompetansebasert og ofte sterkt spesialisert. Vi har dessuten en befolkning med økonomi til å etterspørre forbrugsgoder og sosial kontakt over store geografiske avstander. Alt dette medfører transportbehov.

3.1 Nasjonale behov

Nasjonale myndigheters behov er forankret i vedtak med referanse til dokument som har passert Storting eller Regjering.

Stortingsmeldingen om NTP for perioden 2010 – 2019 (St. meld 16 2008-2009) (ref 5) inneholder en oversikt over de mål som regjeringen foreslo og som lå til grunn for Stortingets vedtak. Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken ble uttrykt på følgende måte:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling

Denne formuleringen er ytterligere presisert i de fire prikkpunktene som er sitert nedenfor:

1. *“Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.*
2. *Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.*
3. *Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.*
4. *Transportsystemet skal være universelt utformet.”*

3.2 Hva er et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem?

Når vi snakker om transportbehov er det som regel knyttet til det første punktet – framkommelighet. Det første punktet er relatert til den grunnleggende hensikten med et transportsystem som forutsetning for kontakt mellom mennesker og samfunnets produksjon av varer og tjenester. En bedring av samfunnets produktivitet (bedre framkommelighet, reduserte avstandskostnader) er markert den viktigste hensikten med investeringer i transportsystemet.

Punktet indikerer også en distriktsprofil der bidrag til å opprettholde bosetting framheves.

Ordet framkommelighet er heller ikke entydig definert. Normalt kan det også omfatte flere ulike, men også beslektede og til dels overlappende begreper som tilgjengelighet og pålitelighet.

Når vi skal definere hva som ligger i et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem kan følgende inndeling være hensiktsmessig:

- Høy tilgjengelighet
Muligheten for alle transportgrupper til å transportere seg fra ett sted til et annet når man vil.
- Høy framføringshastighet
Muligheten til å transportere personer eller varer fra ett sted til et annet på kortest mulig tid.
- God pålitelighet
Muligheten til å komme seg fra ett sted til et annet når man har planlagt og med forutsigbar framføringstid.
- Høy trafiksikkerhet
Muligheten til å transportere personer eller varer med minst mulig risiko for liv og helse
- Høy transportkvalitet
Muligheten til å transportere seg fra ett sted til et annet med en tilfredsstillende reisekomfort, eller frakte varer uten risiko for brekkasje.
- Lite påvirkning av omgivelsene
Mulighet til å transportere personer eller varer med minst mulig negativ påvirkning av mennesker, natur og miljø.

3.3 Tilgjengelighet

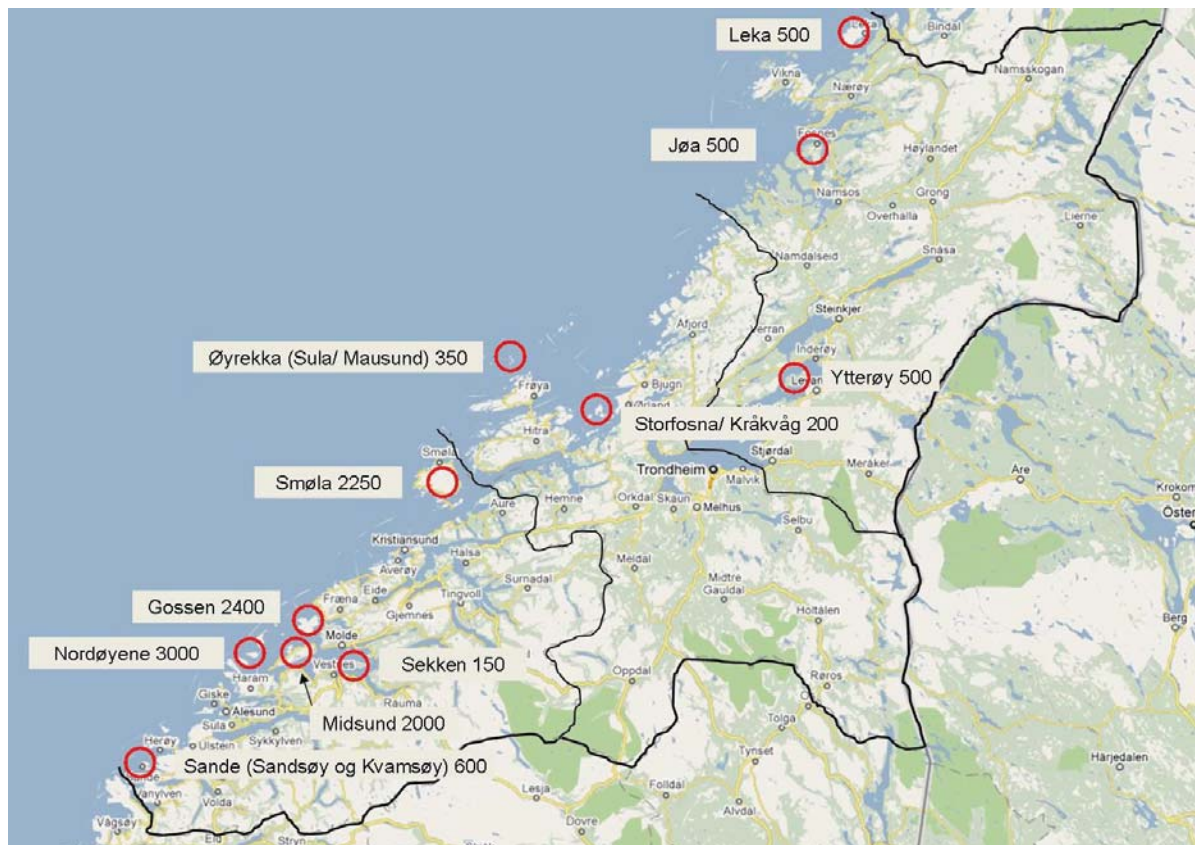
Tilgjengelighet til transportsystemet oppfattes som en selvfølge for de fleste i dagens samfunn men for de som er avhengig av en nattestengt ferje eller et kollektivtilbud når man selv ikke har bil eller førerkort er ikke det alltid en realitet.

Vegnettet er utbygd til alle bygder i midt-Norge og det kjennes ikke til fastboende på fastlandet i regionen som ikke har tilgang til offentlig veg. Det er imidlertid i størrelsesorden 12-13 000 mennesker som bor på øyer uten fastlandsforbindelse i regionen. Se figur 4. For disse handler tilgjengelighet om at de deler av døgnet ikke har mulighet til å komme seg til fastlandet på grunn av nattestengte ferjer.

Tilgjengelighet er også viktig i forbindelse med kollektivtransport. Gode holdeplasser og knutepunkter, med gangforbindelser, parkeringsmuligheter og korrespondanse med andre transportmidler er avgjørende for tilgjengeligheten til kollektive transportmidler.

For myke trafikanter handler tilgjengelighet om å tilrettelegge bedre og flere gang- og sykkelveger.

Tilgjengelighet for alle, er en viktig målsetning i Nasjonal transportplan. Det medfører at man i hele transportsystemet må tilrettelegge med universell utforming. Det er i dag store deler av samfunnet, herunder kollektivtransporten som ikke har universell utforming.



Figur 4 De mest folkerike øysamfunn uten fastlandsforbindelse

3.4 Framføringshastighet

Framføringshastighet eller reisetid er det de fleste legger i begrepet framkommelighet. Reisetiden både på vegnettet og i kollektivsystemet har stor betydning for befolkning og næringsliv i forhold til å spare tid og kostnader. I tillegg påvirker reisetiden mobilitet og rekkevidde og dermed en svært viktig parameter for regional utvikling. Det som bidrar mest til å begrense framføringshastigheten på veg er fergesamband og strekninger med redusert fartsgrense og dårlig kurvatur. På jernbanen er framføringstiden begrenset av en gammel infrastruktur med dårlig geometri.

De viktigste tiltakene for økt framføringshastighet er nye veg- og jernbaneprosjekter. Dette er nærmere behandlet i kapittel 6.

3.5 Pålitelighet

Næringslivet er avhengig av forutsigbar framføringstid. Det kan medføre store kostnader, dersom varer ankommer mottakeren for sent i forhold til avtalt tid. Pålitelighet i transportsystemet omtales ofte som like viktig som framføringstid av næringslivet. For befolkningen oppfattes ustabile transporttilbud som en barriere, som hindrer bosetting og utvikling.

De viktigste truslene mot forutsigbar transporttid er

- Stengte veger eller jernbaner på grunn av ras, trafikkuhell eller uvær
- Forsinkelser som følge av kø i vegnettet eller oversitting ved fergesamband.
- Forsinkelser i terminalbehandling av gods

- Kansellerte avganger eller forsinkelser på fly, tog, båt på grunn av tekniske feil e.l.

Ras

Snøras medfører årlig stengninger av veger. I tillegg aner vi allerede konsekvensen av klimaendringer i form av større nedbørsmengder og flere fryse- og tineprosesser i løpet av vinteren noe som gir økt risiko for stein og jordras og nedfall fra skjæringer. Det er utarbeidet en egen rassikringsplan for riks- og fylkesvegnettet i Midt-Norge hvor rasfarlige punkter er registrert. Det er i planen registrert 87 punkter med jevnlig ras i Møre og Romsdal, 20 i Sør-Trøndelag og 6 i Nord-Trøndelag. Det er anslått samlede kostnader i størrelsesorden 3,7 mrd kroner for å utbedre disse punktene.

Rasfare utgjør også en viss sikkerhetsrisiko, selv om rasulykker er sjeldne i forhold til ordinære trafikkulykker. Det medfører imidlertid en utrygghet for de som daglig må reise på rasfarlige strekninger.

Kvikkleireras er en egen problemstilling som gjør seg gjeldende særlig i Sør- og Nord-Trøndelag. Dette medfører først og fremst økte aktsomhetskrav og økte kostnader i forbindelse med tiltak, men vil under normale omstendigheter ikke medføre den samme pålitelighetsrisiko for vegnettet.

3.6 Sikkerhet

Transportsikkerhet er viktig i alle transportformer, men det er først og fremst vegtrafikken som står for over 90 % av alle transportulykker det må fokuseres på.

Tabell 2 Dødsrisiko for ulike transportmidler i perioden 1988 – 2004 (Kilde TØI)

Transportaktivitet	Død pr. 100 mill km
Reisende med personbil	0,46
Taxi	0,15
Buss	0,11
Fotgjengere	3,95
Syklister	1,73
Motorsyklister	9,81
Mopedister	2,57
Reisende med tog	0,10
Reisende med båt	0,26
Reisende med innenriks rutefly	0,27

Tabellen viser at individuell risiko er ulik for ulike transportmidler. Det generelle bildet er at kollektive transportmidler (buss, tog, båt og fly) er sikrere enn individuell transport. Motoriserte tohjulinger er de farligste transportmidlene.

Ulykkesutviklingen har vært meget positiv de siste 40 årene. På landsbasis er antall drepte redusert fra over 500 drepte i 1970 til i overkant av 200 i 2009, samtidig som transportarbeidet på veg er økt dramatisk i den samme perioden. Dette skyldes en rekke årsaker hvor sikrere biler og forbedring av vegnettet er to av dem. Likevel er det fortsatt alt for mange som omkommer eller blir varig skadd i trafikken. Tabell 3 viser antallet skadde og drepte i de tre midtnorske fylkene.

Tabell 3 Drepte og skadde i trafikulykker (SSB)

	Antall skadde og drepte i 2009 (andel av landet)	Antall drepte og hardt skadde i 2009 (andel av landet)	Antall drepte siste fire år (andel av landet)	Folketall i 2009 (andel av landet)
Møre og Romsdal	539 (5,4 %)	57 (5,9 %)	68 (7,2 %)	248 727 (5,2 %)
Sør-Trøndelag	674 (6,7 %)	57 (6,3 %)	37 (3,9 %)	286 729 (6,0 %)
Nord-Trøndelag	247 (2,5 %)	40 (4,1 %)	41 (4,3 %)	130 708 (2,7 %)
Midt Norge	1460 (14,5 %)	154 (16,4 %)	146 (15,5 %)	666 164 (13,9 %)
Hele landet	10056	963	212	4 799 252

Hvis man ser på trafiksikkerheten i Midt-Norge sammenlignet med folketallet, ser vi at regionen som helhet er overrepresentert, når vi ser på drepte og hardt skadde. De viktigste særtrekkene er at Møre og Romsdal og Nord-Trøndelag er overrepresentert når det gjelder drepte siste fire år, mens Sør-Trøndelag er underrepresentert.

Ser vi på utviklingen i drepte og hardt skadde i de midtnorske fylkene siste ti år, ligger Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal omtrent på samme nedadgående trend som landet for øvrig, mens Nord-Trøndelag faktisk har hatt en økning.

**Figur 5 Utvikling i antall drepte og hardt skadde (Indeksert slik at 2001 = 100) (SSB)**

Det er behov for å redusere antallet hardt skadde og drepte i hele regionen. Det finnes en lang rekke dokumentert virksomme tiltak for å redusere ulykkene, både innen vegnettet, trafikantene og kjøretøyene. Av viktige vegtiltak som virker mot de alvorligste ulykkene, er midtrekkverk og ettergivende sideterrang sentrale tiltak på kort sikt.

3.7 Transportkvalitet

Vegstandarden er svært variabel i regionen. Flere vegstrekninger er preget av smal veg, dårlig dekkejevnhet, bratte stigninger og dårlig kurvatur. For yrkessjåfører som har sin arbeidsplass på vegen, er dette en særlig belastning.

For kollektivtransporten handler transportkvalitet om komfort under reisen, mulighet til å bruke tiden effektivt og slippe for mange omstigninger m.m.

3.8 Påvirkning av omgivelsene

Nesten all transport påvirker omgivelsene i større eller mindre grad, både når transport foregår og når infrastruktur skal bygges.

Lokal luftforurensing og støy

Lokal luftforurensing og støy er først og fremst et problem i byene med stor trafikk. I Midt-Norge er det Trondheim som har de største utfordringene. De viktigste tiltakene mot lokal luftforurensing og støy er reduksjon av piggdekkandel, reduksjon av trafikkmengder, tiltak på bygninger, støyskjermer, flytting av vegtraseer m.m.

Inngrep og nærføring

Ved bygging av ny infrastruktur vil det være inngrep i naturområder, kulturområder og landbruksområder. Det er viktig at bygging av infrastruktur blir gjennomført på en mest mulig skånsom måte for å bevare biologisk mangfold, dyrkbar jord og minimalisere barrierer for bosatte. Gjennom konsekvensutredninger for hvert enkelt tiltak vil slike konflikter bli utredet.

Klimagassutslipp

All transport medfører energiforbruk og dermed klimapåvirkning. Selv om energi kan framskaffes fra fornybare kilder, er fornybar energi en knapphetsressurs i verden i dag, og vil kunne ha alternative anvendelsesområder. Sett i et slikt perspektiv, er det en målsetning å redusere transporttettersspørsmål som ledd i å redusere klimautslipp. Dette står i direkte motsetningsforhold til ønske om regionforstørring og økt integrasjon mellom regioner, noe som vil medføre økt transporttettersspørsmål. Denne målkonflikten er viktig å håndtere i transportplanlegging.

Dernest er det viktig at transporttettersspørsmålet i størst mulig grad blir ivaretatt med miljøvennlige transportmidler. Der det er tilstrekkelig befolkningsgrunnlag, vil kollektive løsninger være et viktig bidrag til at transporten blir mer miljøvennlig. I mindre befolkningstette områder, vil man måtte godta stor grad av individuell transport, men teknologisk utvikling vil bidra til at også individuell transport blir mer miljøvennlig.

Det er derfor viktig å ha en differensiert transportpolitikk som i størst mulig grad kan avveie de ulike hensyn mot hverandre. I praksis kan det bety en transportpolitikk som er tredelt:

- Byområder: Behov for å redusere transporttettersspørsmål og utvikle mest mulig kollektive transportløsninger slik at personbiltrafikk kan reduseres.
- Korridorer mellom byene: Behov for å tilrettelegge for konsentrering av transportstrømmer slik at kollektive løsninger kan bli effektive og attraktive både for personer og gods.
- Distriktsområder: Behov for regional utvikling og regionforstørring, med økt transporttettersspørsmål og stor grad av individuell transport som resultat.

Transportmidlene har ulike miljøkarakteristika. De mest klimafiendtlige transportmidlene er fly, ferge og hurtigbåt.

4. TRANSPORTSTRØMMER

I statistikker og andre sammenhenger der man har behov for å definere og analysere transport, er det vanlig å skille mellom tre typer transport:

- Daglige personreiser
- Lange personreiser
- Godstransporter

Daglige reiser er kortere enn 100 km hver veg. De har ofte hjem eller arbeidssted som start- eller endepunkt. Det skilles gjerne mellom reiser til/fra arbeid, skole, butikk, besøk, fritidsaktivitet o s v. Daglige reiser gjennomfører vi til fots, med sykkel, bil, buss o s v.

Det årlige gjennomsnitt for befolkningen over 13 år er 3,1 slike reiser daglig. Dette tallet har vært ganske stabilt i mer enn 20 år.

Lange reiser er slike som er lengre enn 100 km hver veg. Hver av oss gjennomfører typisk er par slike reiser hver måned. Noen av disse kan være riktig lange, flere tusen km, men de fleste er i området 100-500 km. Mange reiser i yrkessammenheng og feriereiser er typiske lange reiser.

Det er summen av alle reiser vi observerer som trafikk på vegnettet eller i kollektivsystemet og det er de daglige reisene som ofte dominerer. For å analysere transport er det mulig å foreta tellinger i et snitt på vegsystemet eller kollektivsystemet eller tellinger i en havn eller godstransport. Dette forteller hvor mange personer eller tonn som passerer dette snittet. Det forteller imidlertid ikke hvor transporten starter og slutter. For å kunne gjøre slike analyser, er det utviklet transportmodeller.



Figur 6 Trafikkmengder i utvalgte snitt på riksveger i midt-Norge (ÅDT)

Det er gjort analyser med ulike trafikkmodeller for å kartlegge hvordan transportstrømmene går i dag. Modellverket er utarbeidet av SINTEF, TØI og Møreforskning på vegne av de fire

transportetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Transportmodellene er etablert med basis i Nasjonale reisevaneundersøkelser, data fra SSB, og det kodede transporttilbudet for de ulike transportformene.

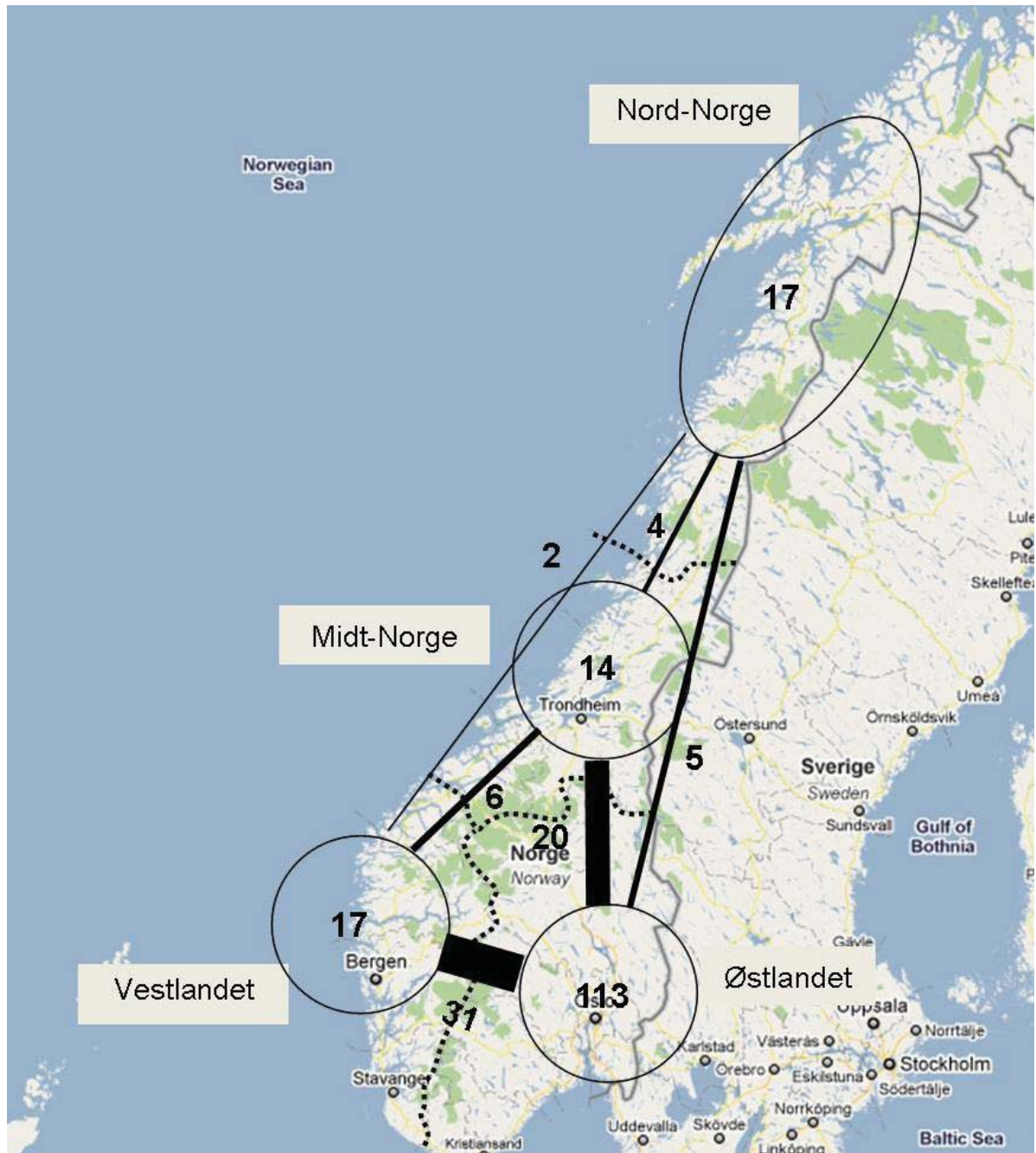
En transportmodell kan benyttes til å etablere prognoser for ulike år med ulik input, vurdere effekten av infrastrukturtiltak, endring i transporttilbud og økonomiske virkemidler. I dette tilfellet er de benyttet til å beskrive dagens trafikk. En transportmodell er en forenkling av virkeligheten, og vil aldri kunne gjengi presise tall for alle steder i transportnett. Modellene er heller ikke ferdig utviklet, og vil inneholde stor grad av usikkerhet. For å kunne beskrive og analysere transportstrømmene bedre er det behov for videre arbeid med utvikling og forbedring av transportmodellene.

4.1 Lange personreiser innenlands

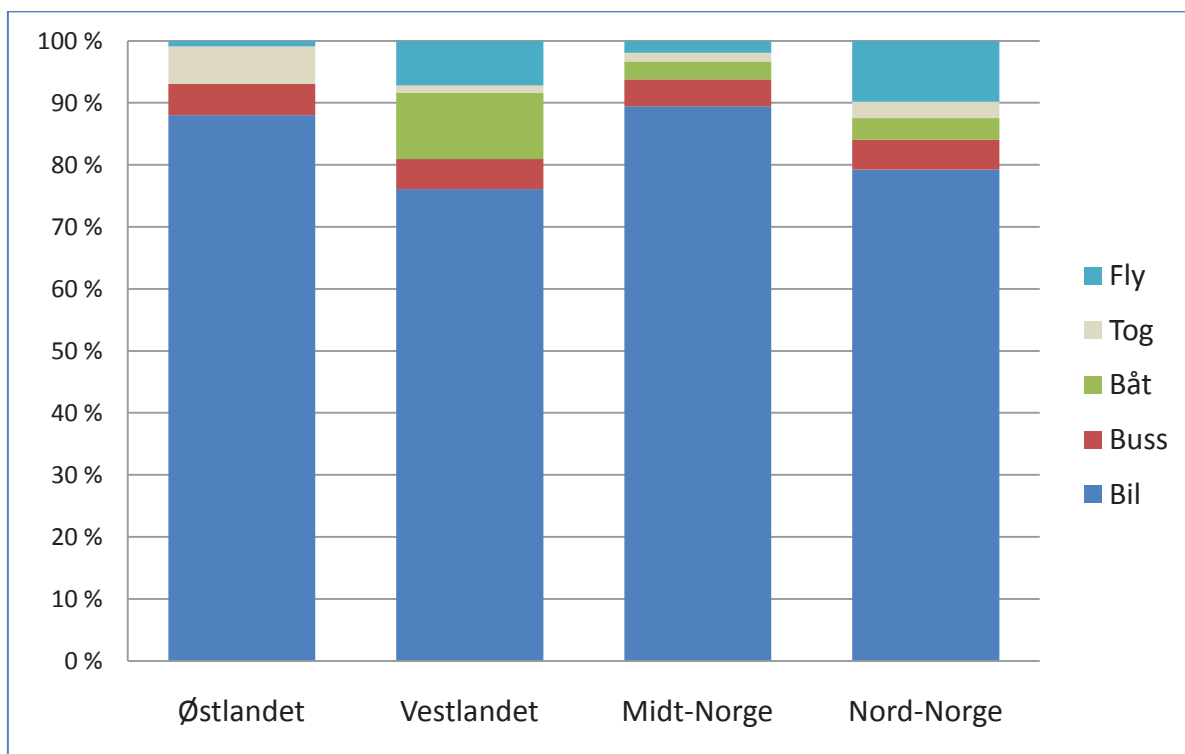
Lange personreiser er beskrevet med utgangspunkt i matriser fra nasjonal transportmodell (NTM). Modellen behandler i utgangspunktet reiser over 100 km eller minst en times varighet, og omfatter således ikke de daglige reisene. For beskrivelse av lange personreiser har vi inndelt landet i fire regioner Østlandet, Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge. Figur 7 viser en oversikt over lange personreiser innen og mellom landsdelene. Som figuren viser foregår ca 14 000 lange reiser pr. døgn internt i midt-Norge. I tillegg kommer 20 000 til Østlandet, 6000 til Vestlandet og 4000 til Nord-Norge.

Til sammen foretar befolkningen i midt-Norge i gjennomsnitt en lang reise hver 15. dag hvorav ca 30 % er internt i regionen, 45 % til og fra Østlandet og 25 % til andre landsdeler.

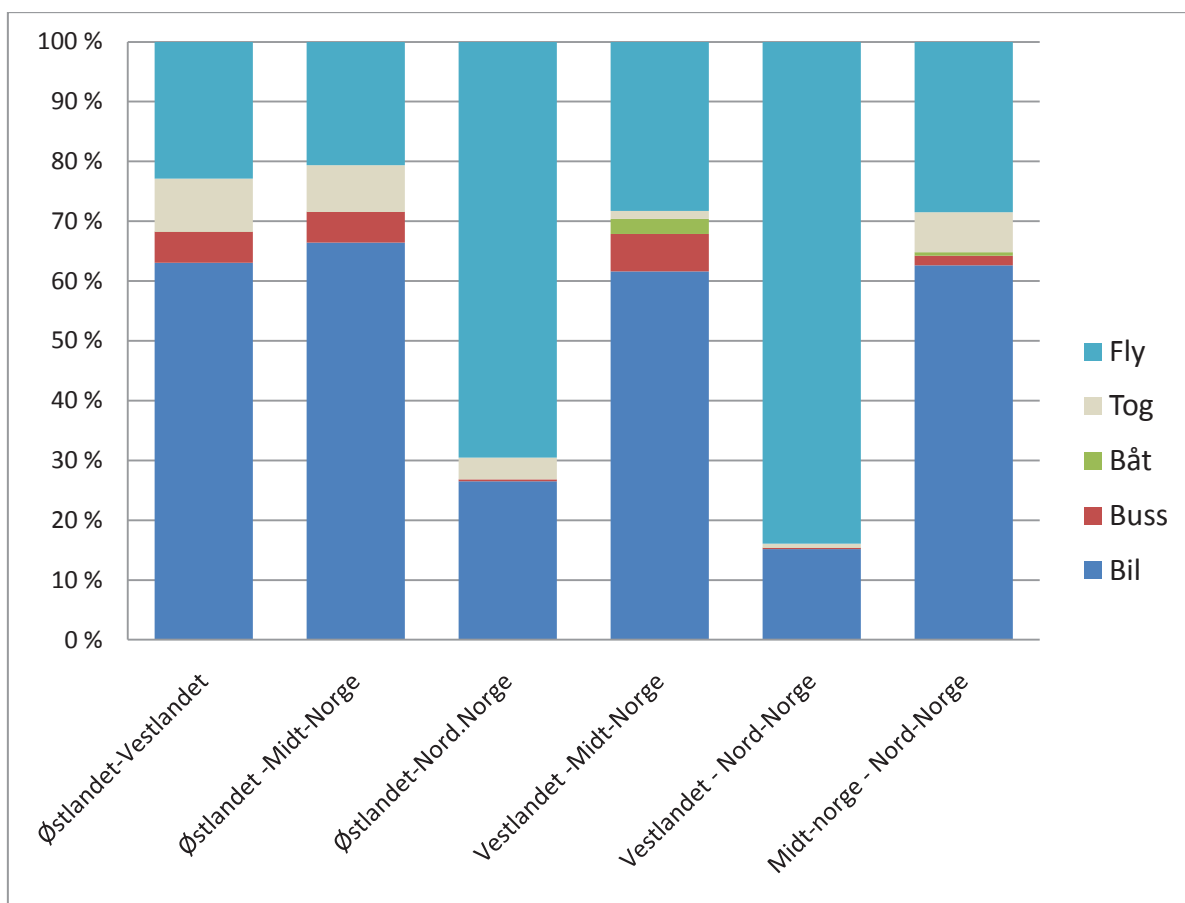
Reisemiddelfordelingen er vist i figurene 8 og 9. Som figurene viser foregår de aller fleste reiser internt i regionene med bil, mens kollektivandelen varierer noe. Mellom regionene foregår også de fleste reiser med bil, men for de lange relasjonene Østlandet – Nord-Norge og Vestlandet – Nord-Norge utgjør fly naturlig nok en betydelig andel av reisene.



Figur 7 Lange personreiser i og mellom landsdeler (1000 reiser/ døgn) (Nasjonal transportmodell)



Figur 8 Reisemiddelfordeling lange reiser internt i midt-Norge



Figur 9 Reisemiddelfordeling reiser til og fra midt-Norge

4.2 Daglige personreiser internt i regionen

Korte personreiser defineres som de daglige reiser innenfor 100 km lengde eller 1 times varighet. De korte reisene er beskrevet med utgangspunkt i regional transportmodell for Midt-Norge. Data er i modellen brutt helt ned på grunnkrets nivå, men for bruk i denne sammenhengen, har vi definert storsoner som vist i matrisene under.

Tabell 4 Antall bilreiser pr. døgn internt i regionen (Regional transportmodell)

	Søre Sunnmøre	Nordre Sunnmøre	Romsdal	Nordmøre	Oppdalsregionen	Fjellregionen	Trondheim og omegn	Orkdal og kysten	Fosen	Stjørdal	Innherred	Indre Namdal	Ytre og midtre Namdal
Søre Sunnmøre	81698	986	205	47	1	0	0	8	1	0	0	0	0
Nordre Sunnmøre	986	167085	2339	184	3	0	1	31	3	0	0	0	0
Romsdal	205	2338	102182	3864	49	3	138	48	11	9	11	1	3
Nordmøre	47	183	3866	102812	402	9	530	972	33	35	50	2	6
Oppdalsregionen	1	3	49	401	24372	140	3204	751	130	163	235	27	74
Fjellregionen	0	0	3	9	141	14548	384	34	16	62	47	3	8
Trondheim og omegn	0	1	138	533	3241	386	393290	7462	670	5951	1673	73	179
Orkdal og kysten	8	30	48	968	758	34	7479	55490	133	215	128	8	23
Fosen	1	3	11	33	134	16	670	134	41703	91	589	13	142
Stjørdal	0	0	9	35	168	62	5952	221	92	42919	2459	11	30
Innherred	0	0	11	50	244	47	1668	129	590	2463	119718	479	1033
Indre Namdal	0	0	1	2	28	3	73	8	13	11	478	13098	761
Ytre og midtre Namdal	0	0	3	6	77	8	179	23	142	30	1035	760	50609

Tabell 5 Antall kollektivreiser pr. døgn internt i regionen (Regional transportmodell)

	Søre Sunnmøre	Nordre Sunnmøre	Romsdal	Nordmøre	Oppdalsregionen	Fjellregionen	Trondheim og omegn	Orkdal og kysten	Fosen	Stjørdal	Innherred	Indre Namdal	Ytre og midtre Namdal
Søre Sunnmøre	11613	881	41	15	1	0	9	7	0	1	1	0	0
Nordre Sunnmøre	812	27158	340	75	2	0	19	4	1	1	2	0	0
Romsdal	12	310	14786	716	4	0	18	4	1	1	2	0	0
Nordmøre	2	74	718	14041	77	0	94	147	1	2	3	0	1
Oppdalsregionen	0	1	4	77	3267	43	146	77	11	34	26	2	8
Fjellregionen	0	0	0	0	43	1244	86	1	0	12	2	0	0
Trondheim og omegn	1	16	18	95	146	86	60213	1182	879	2626	898	4	13
Orkdal og kysten	1	4	6	146	74	1	1177	6263	21	61	12	0	1
Fosen	0	0	1	1	10	0	886	19	4765	74	101	0	30
Stjørdal	0	1	1	2	34	12	2633	62	75	6083	555	2	3
Innherred	0	1	2	3	26	2	889	12	104	559	16129	102	141
Indre Namdal	0	0	0	0	2	0	4	0	0	2	102	1999	258
Ytre og midtre Namdal	0	0	0	1	8	0	13	1	30	3	141	258	7726

Med utgangspunkt i de to matrisene kan man se hvilke transportstrømmer som dominerer og hvilken kollektivandel modellene viser på de ulike relasjoner. Både for biltrafikk og kollektivtrafikk er de desidert største transportstrømmene innenfor hver enkelt sone. I tillegg er det noe transport til nabosonene. Dette understreker at det er de korte reisene som dominerer både for biltrafikk og kollektivtrafikk

Tabell 6 Kollektivandeler på relasjoner (Regional transportmodell)

	Søre Sunnmøre	Nordre Sunnmøre	Romsdal	Nordmøre	Oppdalsregionen	Fjellregionen	Trondheim og omegn	Orkdal og kysten	Fosen	Stjørdal	Innherred	Indre Namdal	Ytre og midtre Namdal
Søre Sunnmøre	12 %	47 %	17 %										
Nordre Sunnmøre	45 %	14 %	13 %	29 %									
Romsdal	6 %	12 %	13 %	16 %									
Nordmøre		29 %	16 %	12 %	16 %		15 %	13 %					
Oppdalsregionen				16 %	12 %	23 %	4 %	9 %		17 %	10 %		
Fjellregionen					23 %	8 %	18 %						
Trondheim og omegn				15 %	4 %	18 %	13 %	14 %	57 %	31 %	35 %		
Orkdal og kysten				13 %	9 %		14 %	10 %	13 %	22 %			
Fosen							57 %	13 %	10 %	45 %	15 %		18 %
Stjørdal					17 %		31 %	22 %	45 %	12 %	18 %		
Innherred					10 %		35 %		15 %	19 %	12 %	18 %	12 %
Indre Namdal											18 %	13 %	25 %
Ytre og midtre Namdal									18 %		12 %	25 %	13 %

I tabell 6 er kollektivandelene vist for de relasjonene som har et visst reiseomfang. Det er tatt ut alle relasjoner som har færre enn 20 reisende pr. døgn i henhold til modellen.

Av tabellen framgår at kollektivandelen for korte reiser er særlig høy mellom Trondheimsregionen og Fosen, og mellom Søre Sunnmøre og Nordre Sunnmøre noe som sannsynligvis skyldes det store antallet båtreiser. Andre relasjoner med høy kollektivandel er Trondheim Stjørdal og Trondheim – Innherred. Av relasjoner med lav kollektivandel kan nevnes Trondheim – Oppdalsregionen. Det er relativt stor usikkerhet i tallene, særlig for kollektivtransport, og det er indikasjoner på at kollektivreisende er kodet for høyt på en del relasjoner. Dette skyldes blant annet dårlig statistikkgrunnlag og vanskeligheter med å få ut gode trafikk tall fra kollektivselskapene. Tallene må derfor ikke brukes ukritisk.

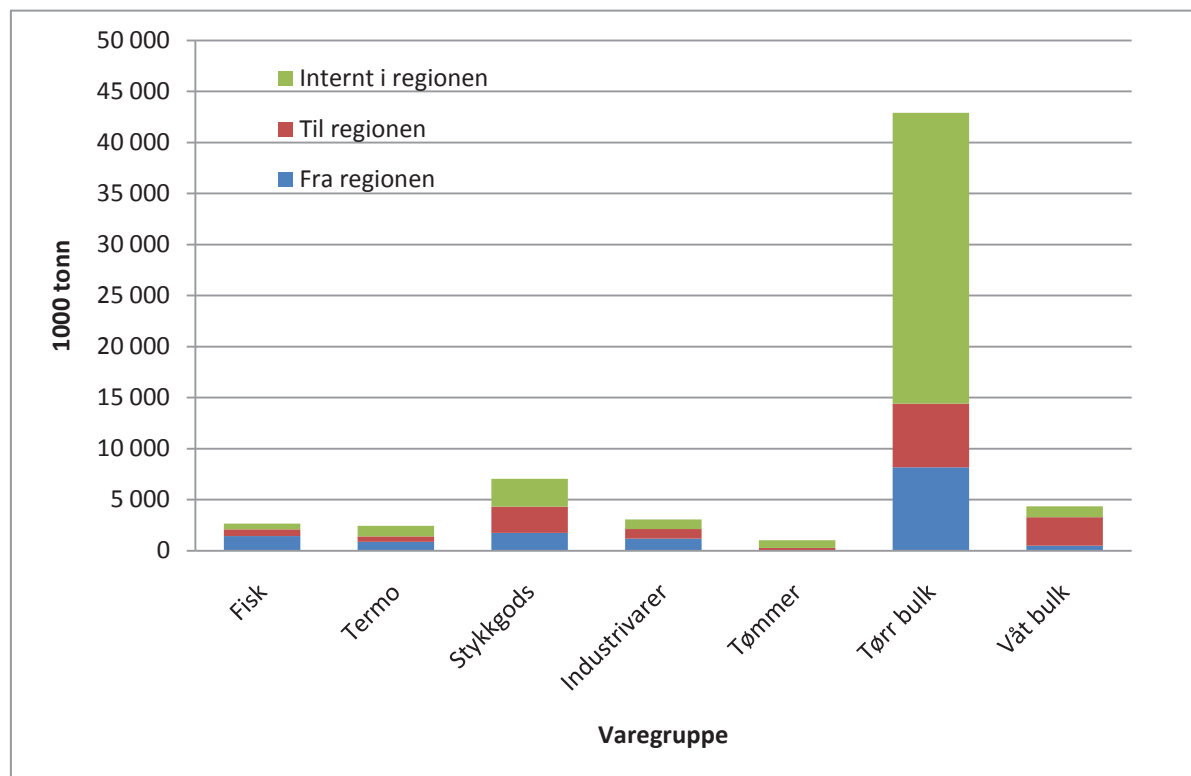
4.3 Godstransport

Godstransporten er beskrevet med utgangspunkt i logistikkmodellen som er utviklet med tanke på studier av godstransporten. Modellen er foreløpig umoden og har store feilkilder. Den kan imidlertid gi noen hovedtrekk. Modellen inneholder en kommune til kommunematrikse for en rekke ulike varegrupper, men på et slikt detaljeringsnivå er usikkerheten meget stor. Transportøkonomisk institutt har derfor sammenstilt data for storsoner (til sammen 39 i Norge) og sju hovedvaregrupper:

1. Fisk (fersk, frossen og bearbeidet)
2. Termotransport

3. Stykk gods (mat, drikke, høyverdivarer, levende dyr, byggevarer, trelast, diverse innsatsvarer og konsumvarer)
4. Industrivarer (maskiner og utstyr, transportmidler, flis, cellulose, papir, trykksaker)
5. Tømmer (sagtømmer og massevirke)
6. Tørr bulk (sand, grus, stein, mineraler, malmer, sement og kalk, kjemiske produkter, gjødsel m. m)
7. Våt bulk (råolje, naturgass, raffinerte produkter)

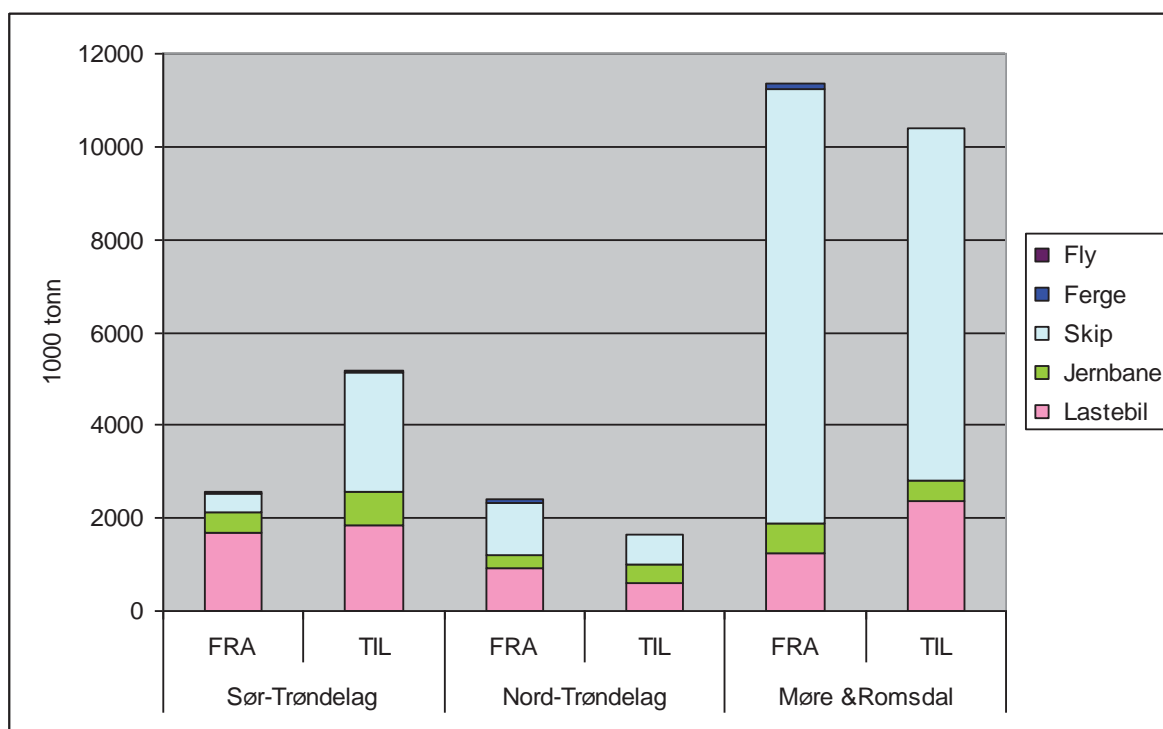
Figur 10 viser de totale godsmengdene til, fra og internt i regionen.



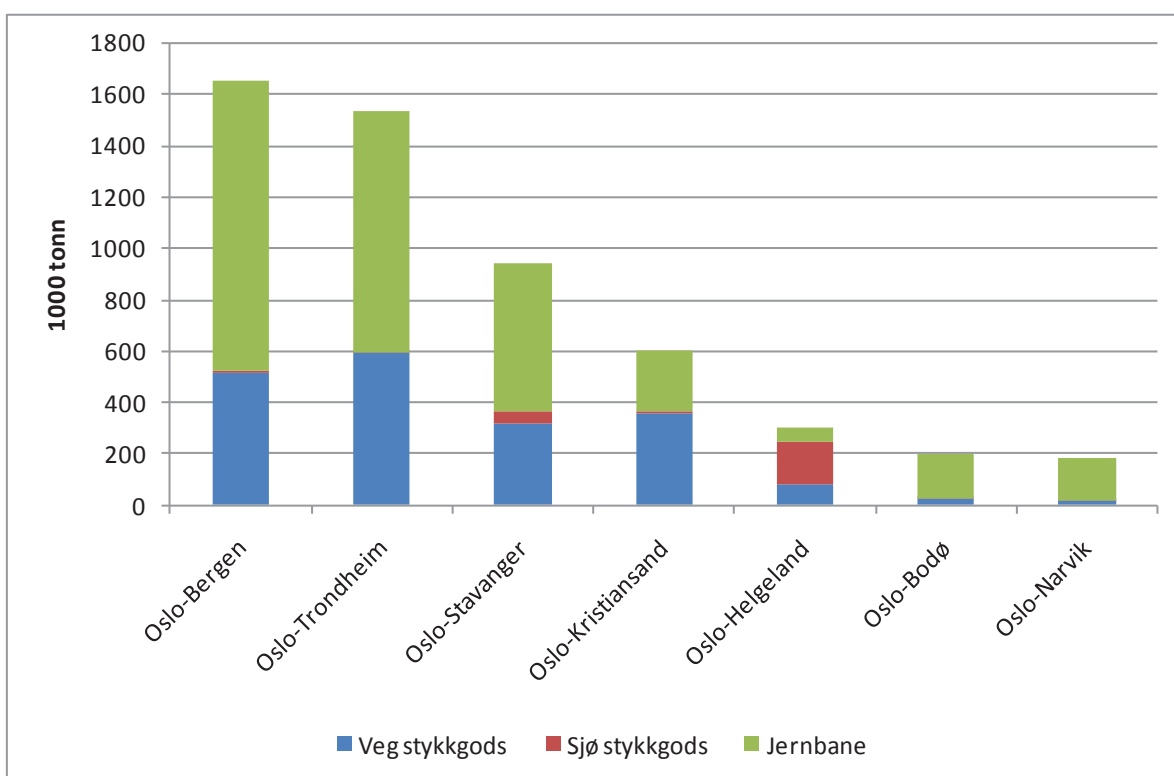
Figur 10 Godsmengder til, fra og internt i Midt-Norge (Logistikkmodellen TØI)

Når vi ser på godstransport i midt-Norge, kan vi utlede følgende hovedtrekk fra matrisene:

- Den totale godsmengden til fra og internt i regionen er ca 63 mill tonn pr. år, fordelt på 14 mill ut av regionen, 14 inn til regionen og 35 mill tonn internt i regionen.
- De absolutt største godsmengdene er tørr bulk som utgjør nesten 70 % av all godstransport i tonn. Dette er transporter som i stor grad går på lastebil (korte avstander) og sjø (lengre avstander).
- I forhold til å få mer gods fra bil til sjø og bane er det først og fremst stykk gods som er aktuelt å vurdere. I tillegg er det stort fokus på å utrede løsninger hvor fisketransport kan transporteres mer miljøvennlig.



Figur 11 Godsstrømmer og transportmiddelfordeling til og fra midt-Norge (Jernbaneverket)



Figur 12 Transportmiddelfordeling på jernbanens hovedstrekninger (TØI)

Godstransport internt i regionen foregår hovedsakelig med lastebil. Mellom Oslo og Trondheim har jernbanen betydelig markedsandel.

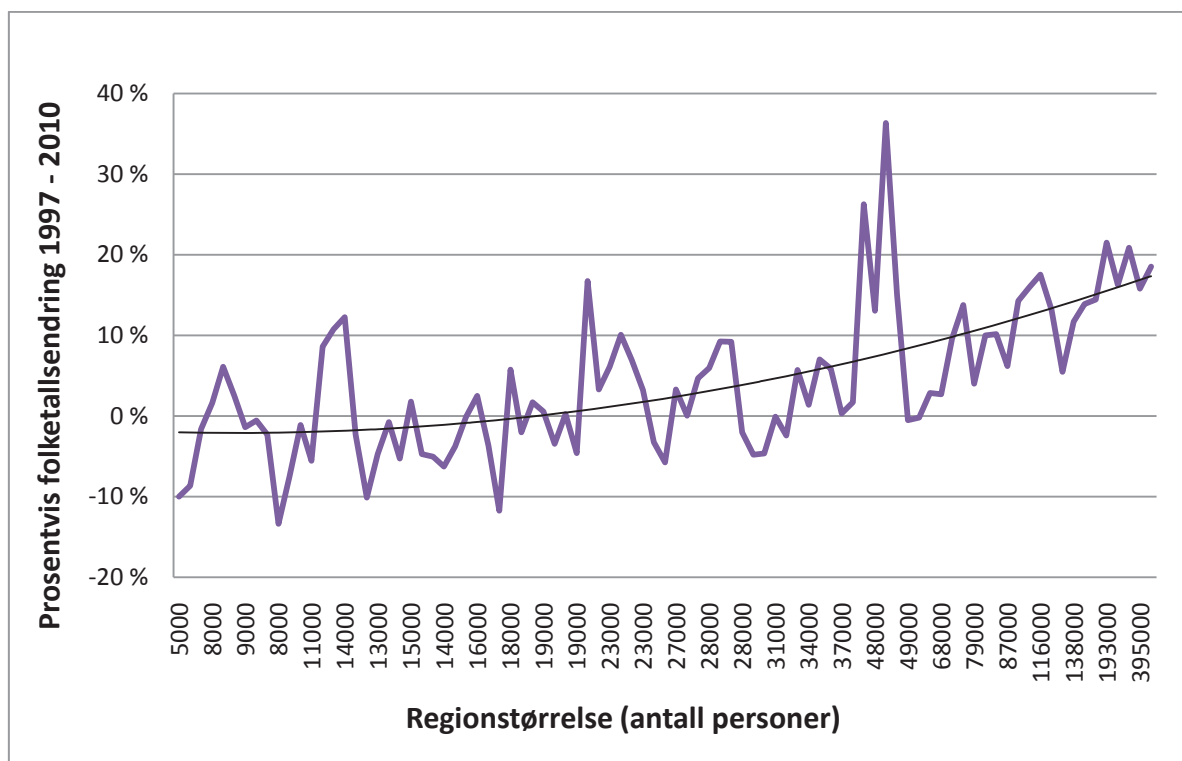
5. PENDLING OG REGIONFORSTØRRING

I tillegg til de transportstrømmene som allerede går i dag, ligger det en latent etterspørsel og udekket reisebehov. Flere steder i regionen er det potensial for regionforstørring og regional utvikling.

5.1 Generelt om regionforstørring

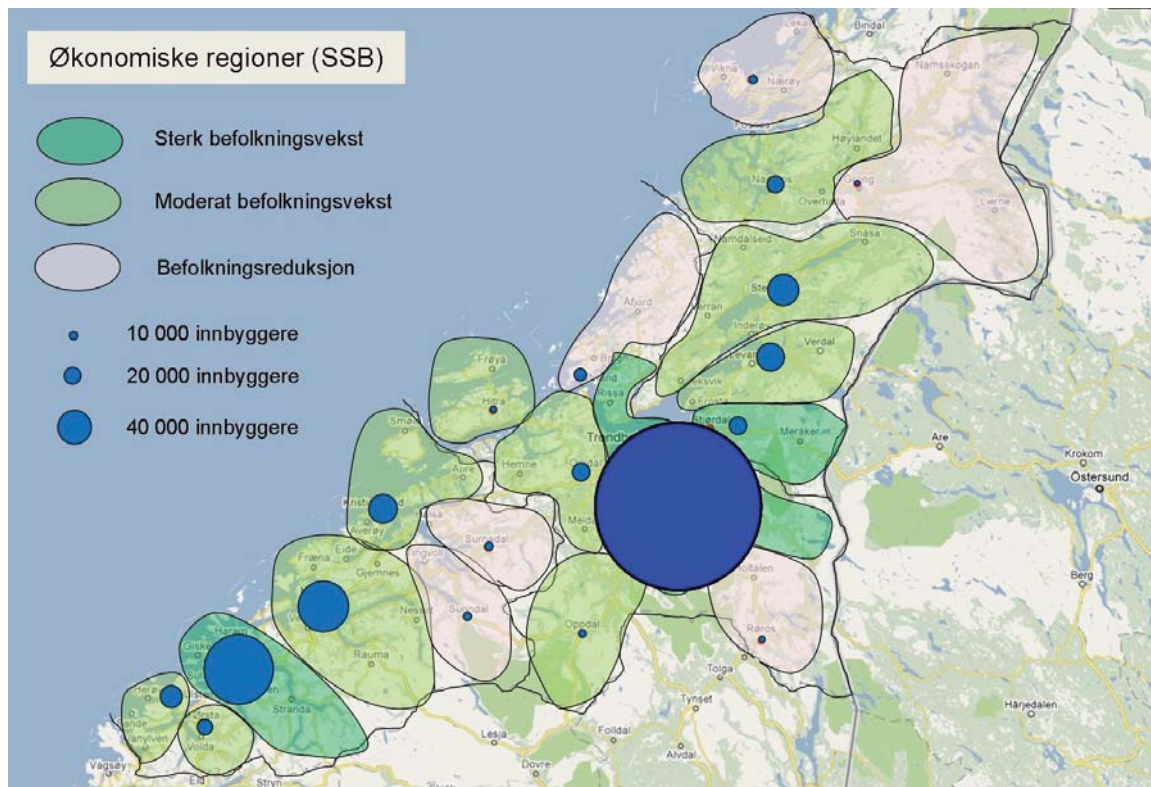
En velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregion må ha et tilstrekkelig variert tilbud i arbeidsplasser og servicetilbud. Arbeidsmarkedet blir mer og mer spesialisert og utdanningsnivået i befolkningen øker. For at en region skal være attraktiv å bosette seg i eller bli boende, må det finnes varierte tilbud til hele familien i form av jobb og servicetilbud. Dette har i mange år ført til at store regioner øker i folketall på bekostning av små regioner.

Vi har i figur 13 sammenlignet alle norske regioner (basert på SSB's regiondefinisjon) i forhold til folketall og befolkningsvekst i perioden 1997 – 2010. Selv om det er til dels store variasjoner, ser vi en ganske klar sammenheng mellom en regions befolkningsmengde og dens vekstkraft. Trendlinjen krysser nullpunktet omtrent ved 18 000 mennesker. Ut fra dette kan man tolke at dette i gjennomsnitt er en kritisk mengde for at en region skal få en positiv befolkningsutvikling. Men som diagrammet viser, er det store individuelle forskjeller, noe som bl.a. kommer an på hvor nær regionen er andre større byer, næringslivet i regionen m.m.



Figur 13 Sammenheng mellom regionstørrelse og folketallsvekst for norske økonomiske regioner

Hvis man ser nærmere på de midtnorske regionene (slik de er definert av SSB), ser vi den samme tendensen. De regionene med størst vekst er Trondheim, Ålesund og Stjørdal. Stjørdal sannsynligvis delvis som følge av nærheten til Trondheim.



Figur 14 Økonomiske regioner i Midt-Norge (SSB' definisjon)

En viktig strategi for å få mer attraktive regioner med vekst og utvikling, er å forstørre de enkelte regioner eller knytte seg opp mot andre regioner. Kommunikasjoner er vesentlig i en slik strategi. Samtidig må man huske at regionforstørrelse vil bidra til økt transportomfang over tid, med dertil hørende konsekvenser mht klima og miljø.

5.2 Pendlerstrømmer

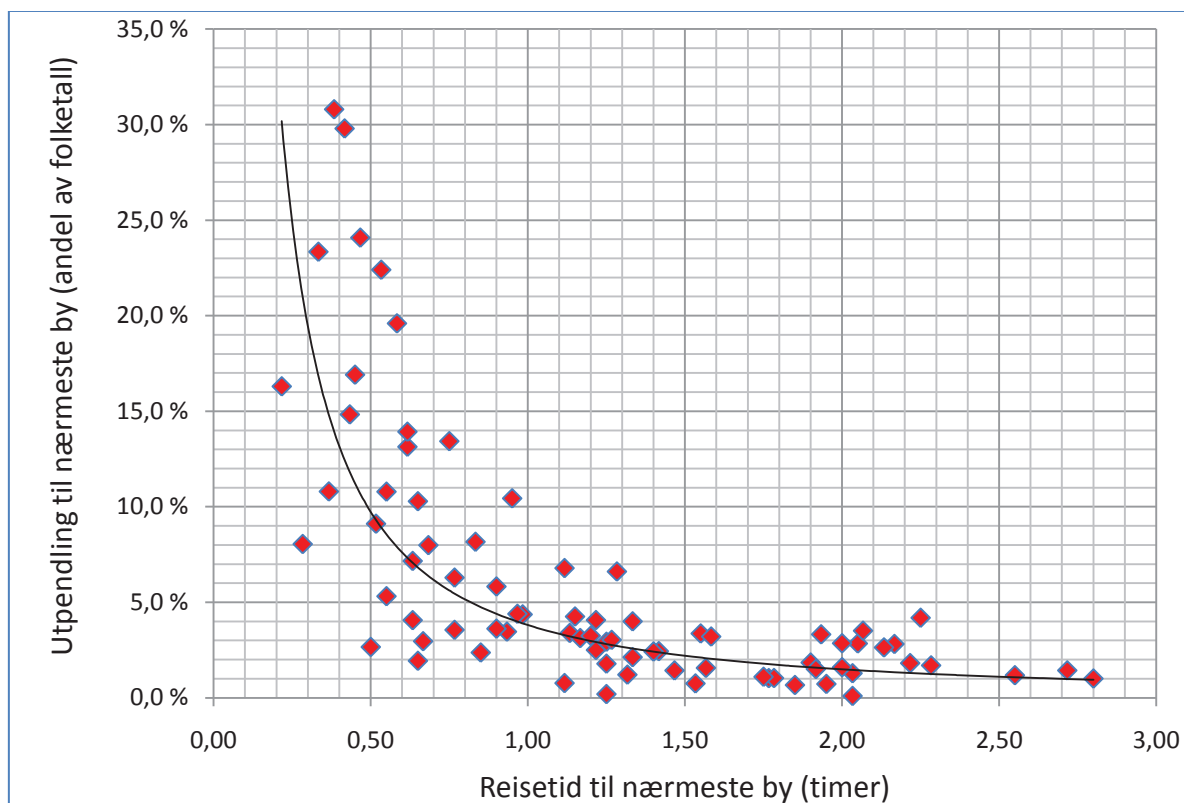
En viktig indikasjon på om man har en fungerende bo- og arbeidsmarkedsregion er omfanget av pendling.

Vi har undersøkt pendlingsomfanget i regionen. Det er særlig rundt de større byene pendlingsomfanget er stort. Trondheim er i en særstilling med svært stor innpendling og stort arbeidsplassoverskudd. Byene Molde og Ålesund har også vesentlig arbeidsplassoverskudd og stor innpendling. Det er også verdt å merke seg at Ulstein er en kommune med stor innpendling.

De bynære kommunene Klæbu, Malvik, Melhus, Skaun, Sula, Giske og Fræna er kommuner med stor utpendling til nærmeste by.

5.3 Sammenheng mellom pendling og reiseavstander

Andelen i en kommune som pendler til nærmeste by er en viktig indikasjon på om de tilhører en bo- og arbeidsmarkedsregion. I figur 15 har vi plottet inn alle kommunene i Midt-Norge i forhold til avstanden mellom kommunesenteret og nærmeste by, og hvor stor del av befolkningen i kommunen som pendler til nærmeste by.



Figur 15 Sammenheng mellom reisetid til nærmeste by og andelen utpendling

Figuren viser at når reisetiden kommer ned under en time, øker antallet som pendler.

5.4 Potensial for regionforstørring

Regioner begrenses som følge av fjorder, fjell, manglende infrastruktur eller transporttilbud. Mange steder ligger det potensial for utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Framtidige store grep som f.eks. fastlandsforbindelser eller nye vegforbindelser kan gi store regionale effekter f.eks. i områdene:

- Ålesund, Haram, Nordøyene (Nordøyvegen)
- Ålesund, Hareid, Ulsteinvik (Hafast)
- Ålesund, Ørsta og Volda (Fefast)
- Molde, Midsund, Aukra, Vestnes (Møreaksen)
- Sunndalsøra/ Surnadal (Trollheimstunnelen)
- Kristiansund, Aure, Smøla (Talgstjøntunnelen)

Atlanterhavstunnelen som nylig er bygd mellom Kristiansund og Averøy er et eksempel på en regionforstørring som kommer til å gi stor effekt på bosetting og næringsliv i årene framover. Det samme kan sies om Eiksundsambandet som har bidratt til å samle Volda/Ørsta, Ulsteinvik og Hareid til en felles region.

De fleste store grep av denne typen er svært kostbare og ligger sannsynligvis svært langt fram i tid. På kort sikt vil det være andre forbedringer i infrastruktur og transporttilbud som kan bidra.

Eksempler er:

- Kortere reisetid på Trønderbanen vil ha stor betydning for aksene Trondheim, Stjørdal, Levanger, Verdal, Steinkjer. Den vil i tillegg gi områdene lenger nord i Namdal en bedre forbindelse mot Trondheim.
- Hurtigbåttilbudet i Trondheimsfjorden har betydning for Trondheim, Fosen, Agdenes
- Høyere frekvens på fergesambandene (Gjelder en lang rekke samband)
- En rekke fylkesvegprosjekter som bidrar til å redusere reisetid f.eks. mellom Fosen og Trondheim, Steinkjer og Namsos, Hitra/Snillfjord og Trondheim m.m.

Bo- og arbeidsmarkedsregioner er ofte brukt som områder innenfor en times reisetid hvor man er i stand til å dagpendle. Men i tillegg kan man snakke om regional utvikling i et større perspektiv. Det er stort behov for regional transport over lengre avstander oftest fra kommuner i utkanten til nærmeste større by eller mellom byene.

- Næringslivet har behov for dagsreiser i forbindelse med møter m.m.
- Noen har delt arbeidsplass, med behov for lengre arbeidsreiser 2-3 ganger i uken.
- Befolkningen har behov for handels- eller kulturbesøk, besøksreiser, helsereiser m.m.

6. TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Samferdselsinfrastruktur består av vegger, jernbaner, havner og seilingsleder til sjøs, samt flyplasser. Nasjonal transportplan omhandler i hovedsak det statlige transportnettverket som består av riksveger, jernbaner, seilingsleder og flyplasser. Fylkeskommunene har ansvar for fylkesvegnettet, mens kommunene har ansvar for havnene og kommunale vegger.

6.1 Riksveger

Oversikt over riksvegnettet



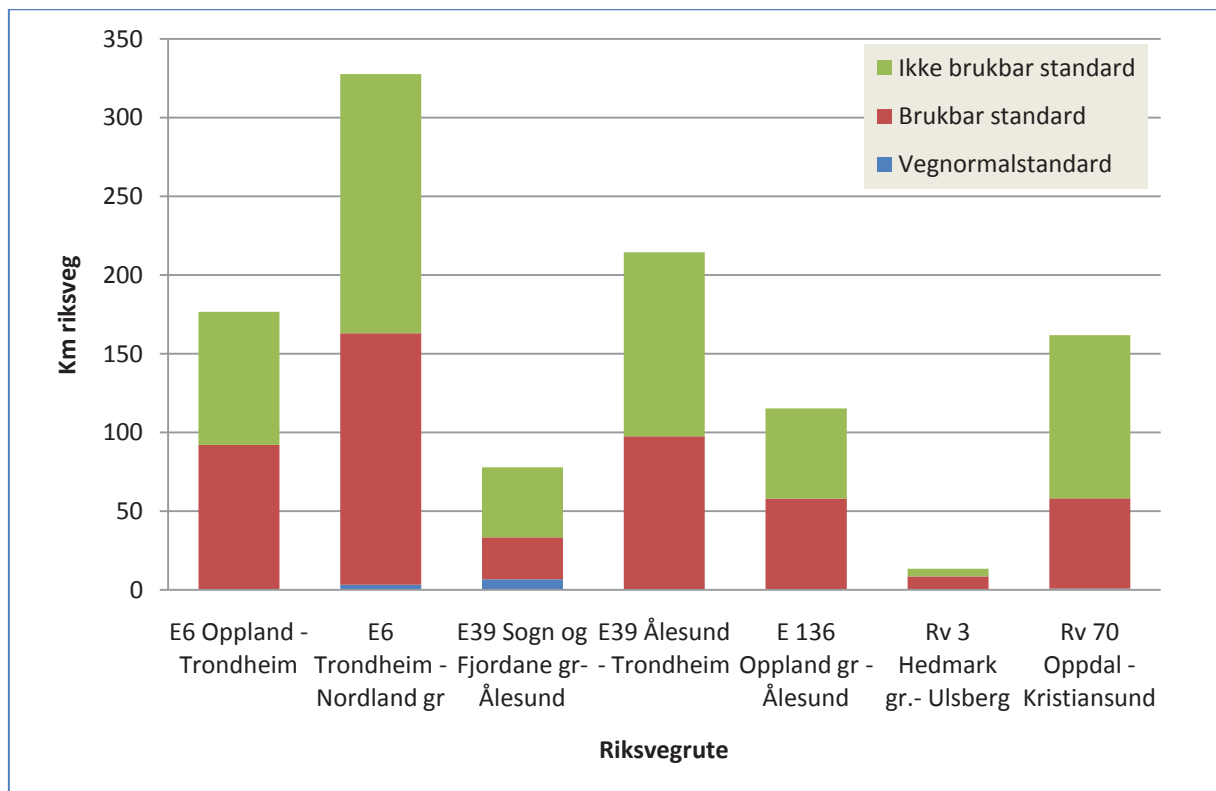
Figur 16 Riksveger i midt-Norge

Etter forvaltningsreformen i 2010 ble det tidligere riksvegnettet betydelig redusert. De aller fleste øvrige riksveger ble overført til fylkeskommunene, og med noen unntak består riksvegnettet av det tidligere stamvegnettet.

Riksvegene består av

- E6 Oppland gr. Nordland gr.
- E39 Sogn og Fjordane gr. - Klett sør for Trondheim
- E136 Dombås – Ålesund med forlengelse rv 658 til Vigra flyplass
- E14 Stjørdal – Svenskegrensen
- Rv 70 Oppdal - Kristiansund
- Rv 3 Hedmark gr. – Ulsberg
- Rv 706 Sluppen – Grillstad (Trondheim)

Standarden på riksvegnettet er svært variabel og store deler av riksvegnettet i regionen er langt under den standard som vegnormalene tilsier. Gjennomarbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2006 – 2015, ble det foretatt en gjennomgang av hele riksvegnettet for å beskrive dagens tilstand, sammenlignet med en tilstand basert på de normalene nye veger bygges i henhold til. Vegstrekningene ble delt opp i tre kategorier med utgangspunkt i en rekke faktorer som vegbredde, stigningsforhold, kurver, trafikksikkerhetstilstand m.m. Selv om analysemetoden har sine svakheter, gir det et bilde av tilstanden for riksvegnettet. Som figuren har en svært liten del av riksvegnettet vegnormalstandard (tilsvarende nybygd veg), mens ca halvparten er karakterisert som brukbar i overskuelig framtid.



Figur 17 Vurdering av riksvegnettet (Statens vegvesen 2003)

Gjeldende handlingsprogram

I tabell 7 er det vist hvilke store vegprosjekter som inngår i handlingsprogrammet for riksvegnettet for perioden 2010 – 2023.

Tabellen er basert på handlingsprogrammet som ble framlagt av Vegdirektøren i januar 2010. Handlingsprogrammet ligger relativt fast de første fire år, men endringer kan imidlertid skje som følge av endringer i de årlige rammene i Statsbudsjettet, kostnadsøkninger for prosjekter m.m. Det vil således alltid være en viss usikkerhet med hensyn til framdrift for enkeltprosjekter.

For siste seksårsperiode er usikkerheten større og omprioriteringer kan skje gjennom rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år. Det arbeides med rullering av Nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2023.

Tabell 7 Store riksvegprosjekter 2014 – 2023 i henhold til framlagt handlingsprogram [3]

Prosjekt	2010-2013		2014-2019	
	Stat	Bompenger	Stat	Bompenger
E6 Oppland grense – Trondheim				
Nordre avlastningsveg	212	37	205	
E6 Nidelv bru – Grilstad	520	1520	85	370
E6 Ulsberg – Berkåk – Løkli			400	
E6 Vindalsliene – Korporals bru	70		310	
E6 Jaktøya – Tonstad		330		1210
E6 Sluppen Stavne		250	300	450
E6 Oppdal sentrum	170			
E6 Trondheim – Nordland grense (med arm E14 Stjørdal – Sverige)				
E6 Vist – Jevika – Selli	121			
E6 Værnes – Kvithamar	90	505	85	
E6 Kvithamar – Åsen			450	
E6 Selli – Asp – Sem	200		200	
E6 Harran – Nes bru	140			
E6 Langnesberga (rassikring)			180	
E39 Sogn og Fjordane gr – Ålesund				
E39 Kvivsvegen (MR + SFj)	1030			
E39 Hjartåberga (rassikring)	400		60	
E39 Ålesund – Trondheim				
E39 Astad - Knutset – Høgset	15	220		
E39 Renndalen – Staurset	234			
E39 Betna – Klettelva – Hestneset			400	
E39 Leirvika – Renndalen			100	
E39 Staurset – Vinjeøra			100	
E39 Høggjølen – Harangen	90		280	
E136 Oppland grense – Ålesund				
E136 Tresfjordbrua	290	290	30	30
E136 Flatmark – Monge – Marstein			440	
E136 Breivika – Lerstad			150	950
E136 Måndalstunnelen – Våge (ras)	130	160	30	
E136 Dølsteinfonna (rassikring)			100	
Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg				
Rv 3 Korsan – Gullikstad			100	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund				
Rv 70 Brunneset – Øygarden	36	183		
Rv 70 Freifjordtunnelen	190	30		
Rv 70 Oppdølstranda (rassikring)	644		40	
Sum store prosjekter i regionen	4582	3525	4045	3010

I tillegg til de store prosjektene er det satt av store summer til såkalte programområder. Programområdene omfatter oftest mindre tiltak og er fordelt på følgende områder:

- Mindre utbedringer
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhetstiltak
- Miljø- og servicetiltak
- Kollektivtransport og universell utforming
- Planlegging og grunnerverv

For region midt er det i første fireårsperiode forutsatt investeringer over programområdene på til sammen ca 1,2 mrd.

Dersom dette handlingsprogrammet blir gjennomført som forutsatt, oppnår man vesentlig forbedring av E6 mellom Støren og Ulsberg, man får i stor grad gjennomført de viktigste byprosjektene i Trondheim, en vesentlig forbedring av E39 mellom Orkanger og Bergsøya, oppgradering av enkelte strekninger mellom Stjørdal og Steinkjer og flere andre viktige behov på riksvegnettet. Den viktigste utfordringen er å holde trykket og sørge for at handlingsprogrammet blir gjennomført som planlagt.

Rutevise utredninger for riksvegnettet

Statens vegvesen har i 2011 utgitt nye rutevise utredninger for videre utvikling av riksvegnettet i forkant av NTP 2014 – 2023. Disse redegjør for status og utfordringer på alle landets riksvegtruter. Med bakgrunn i disse utredningene, er det et anslått investeringsbehov på om lag 75 mrd kroner for å få riksvegnettet i regionen opp på tilfredsstillende nivå.

I tillegg inneholder utredningene forslag til prioritering av strekninger i tre grupper:

- Gruppe 1: Strekninger som anses viktig å få utbedret i løpet av en tiårsperiode
- Gruppe 2: Strekninger som anses viktig å få utbedret i løpet av en tyveårsperiode
- Gruppe 3: Strekninger hvor man kan leve med dagens standard en lengre tid, men der tiltak anses å være nødvendig i en trettiårsperiode for å oppnå sammenhengende tilfredsstillende standard på ruta.

Strekningene i gruppe 1 inneholder alle prosjektene som er omtalt i Nasjonal transportplan for 2010 – 2019 og foreslått i handlingsprogrammet i siste seksårsperiode (jfr. Tabell 7). Noen av prosjektene er imidlertid omdefinert med nye standardmålsetninger, nye avgrensninger og nye kostnader.

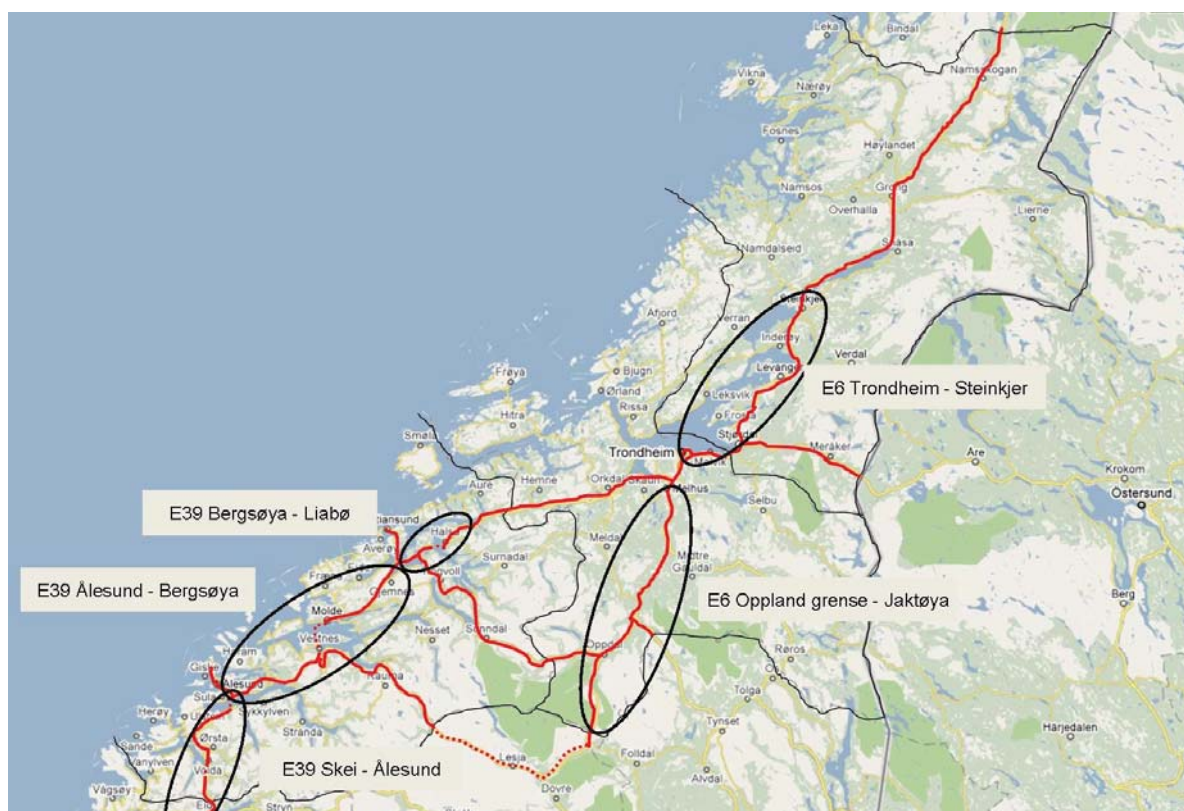
Av nye prioriterte strekninger i de rutevise utredningene som ikke er nevnt i gjeldende Nasjonal transportplan kan nevnes:

- E6 Melhus - Midtrekkverk i påvente av fire felt (160 mill)
- E6 Ranheim Steinkjer – Avbøtende tiltak i påvente av fire felt (500 mill)
- E6 Rennsetelva – Langnesberga (Rasutsatt parti ved Snåsavatnet (150 mill)
- E6 Grong – Nordland grense – Utbedring av dårlige partier (300 mill)
- E 14 Stjørdal – Riksgrensen – Avbøtende tiltak i påvente av vegnormalstandard (100 mill)
- E 39 Volda – Hovden – Tunnel utenom sentrum m.m. (600 mill)
- E39 Hovden – Rjånes – Ny trase m.m. (600 mill)
- E39 Solevågseidet – Breivika – Diverse trafikksikkerhetstiltak (200 mill)
- E39 Lande Kjelbotn - Forbikjøringsfelt på hver side av Ørskogfjellet (100 mill)
- E39 Kjelbotn – Vestnes - Bredeutvidelse og ny fergekai (50 mill)
- E39 Reknes – Lingedalen - Nytt fergeleie og tunnel gjennom Molde (600 mill)
- E39 Lingedalen – Årø - Ombygging til firefelts veg (500 mill)

- E39 Lønset – Hjelset - Omlegging nord for eks. veg (400 mill)
- E39 Øygarden – Kanestraum - Utbedring og omlegging (250 mill)
- E39 Ferjefri forbindelse over Halsafjorden (4 000 mill)
- E39 Dyrgrava – Borstadsetra (100 mill)
- E136 Soggebrua – Vikebukta – Utbedring og nye tunneler (430 mill)
- Rv 70 Gråura – Utbedring og breddeøkning (150 mill)
- Rv 70 Meisingset – Tingvoll – Ny veg og breddeøkning (230 mill)
- Rv 70 Kvernberget – Atlanten – Firefelts veg (1 100 mill)

Konseptvalgutredninger

Samtidig arbeides det med såkalte konseptvalgutredninger for deler av vegnettet. En konseptvalgutredning skal på et tidlig tidspunkt i planleggingen avklare behov, mål og krav for infrastrukturtiltak og analysere ulike konsepter for å løse disse behovene. Viktige prinsipper som søkes avklart i en konseptvalgutredning er f.eks. vegstandard, konkurranseflater mot andre transportmidler, prinsipper for fjordkryssing eller valg av korridor. Figur 18 viser de fem konseptvalgutredningene som pågår i regionen i 2010.



Figur 18 Pågående konseptvalgutredninger på riksvegnettet

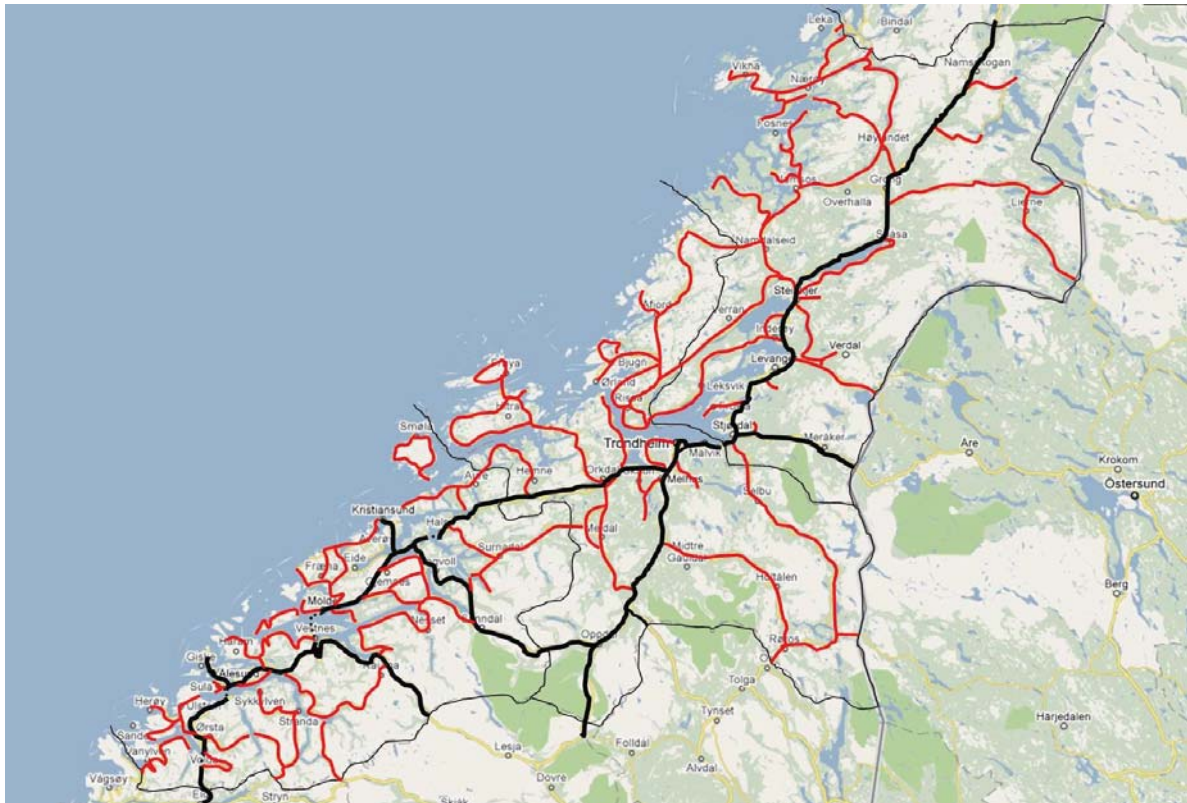
I tillegg til disse strekningene er det store utbyggingsbehov som ikke foreløpig er prioritert i de rutevise utredningene.

Det er pr. i dag fire fergesamband på riksvegnettet, alle på E39. Ett av disse (Volda – Folkestad) utelates fra riksvegnettet når Kvivsvegen åpner for trafikk i 2012.

Det er Staten som har hovedansvaret for riksvegnettet, men Fylkeskommunene har en viktig rolle som pådriver og høringspart i forhold til Nasjonal transportplan. Den største utfordringen er å bidra til at framdriften holdes i årene framover.

6.2 Fylkesveger

Etter forvaltningsreformen har Fylkeskommunene overtatt store deler av det tidligere riksvegnettet. Til sammen er 3700 km veg overført som fylkesveg i tillegg til det fylkesvegnettet fylkene hadde ansvar for. Figur 19 viser med rødt det vegnettet som er overført. Sammen med fylkesvegene hører også 28 fergesamband med tilhørende fergekaier som vist i figur 20. Kvaliteten på vegnett og fergekaier er sterkt variabel.



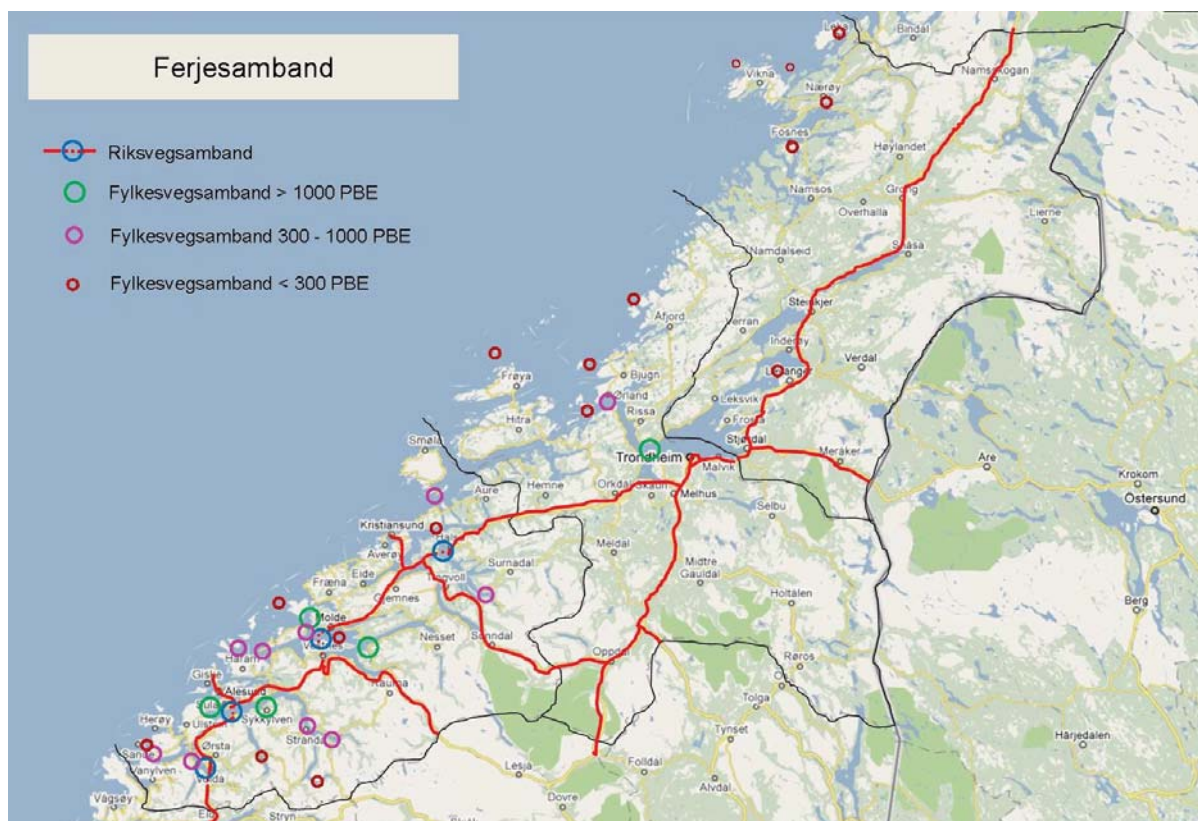
Figur 19 Fylkesveger i midt-Norge som tidligere var riksveg

Mange av de overførte fylkesvegene er viktige hovedårer internt i regionen, som binder regionen sammen og har stor betydning for næringsliv og befolkning. Eksempler på slike hovedårer er:

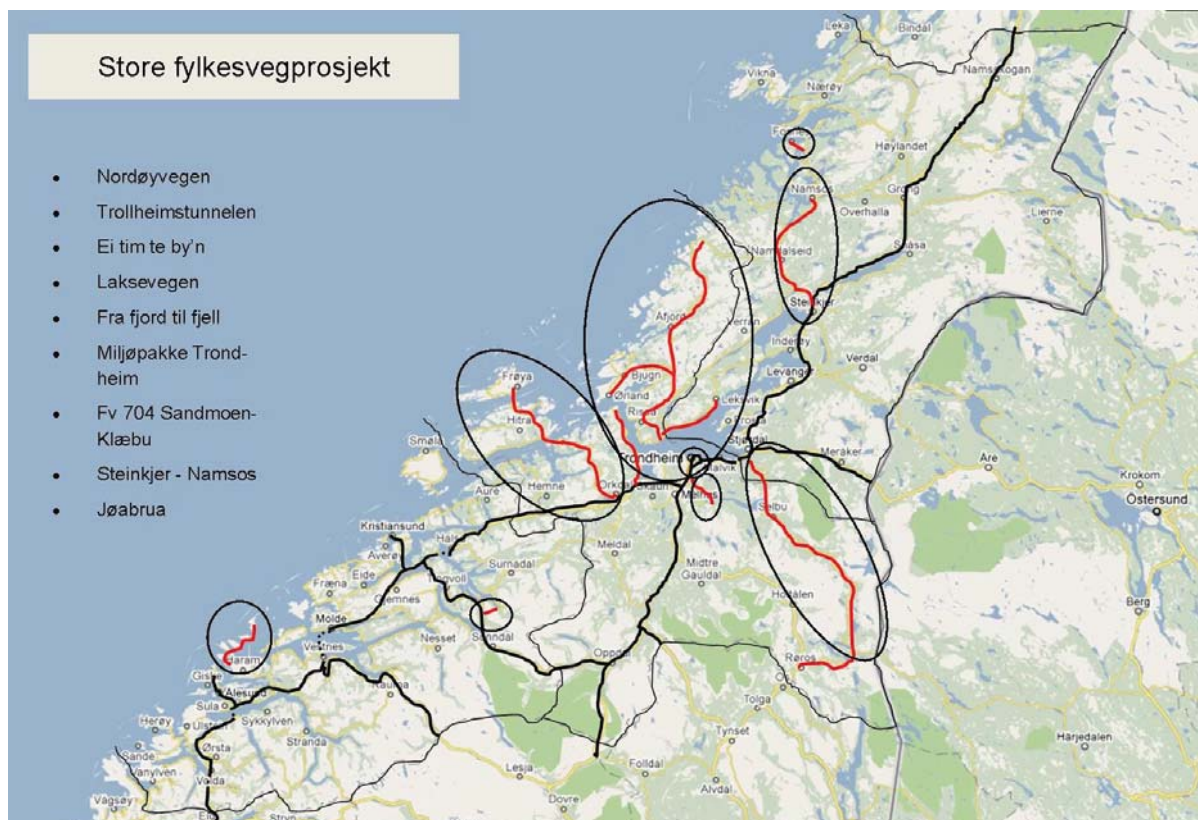
- Fv 714 mellom Orkdal, Snillfjord og Hitra
- Fv 715 og Fv 710 fra Trondheim og Fosen
- Fv 30 mellom Støren og Røros
- Fv 17 mellom Steinkjer og Namsos
- Fv 64 mellom Åndalsnes og Molde
- Fv 65 mellom Orkdal og Halså
- Fv 705 Stjørdal - Tydal

I alle tre fylker er det vedtatte fylkesvegplaner, og det arbeides med rullering av disse. Figur 21 viser de viktigste store fylkesvegprosjektene som pr. i dag er prioritert eller omtalt i fylkesvegplanene i årene framover i regionen. [11], [12] og [13]

Et kjennetegn ved alle disse store prosjektene er at det er forutsatt bompenger. Bompenger er særlig egnet for vegger med høye trafikkmengder. Det er imidlertid vegger med stor regional betydning for regionen som har for lite trafikk til å kunne forsvare bompenger. Det er derfor viktig at det i tillegg til de store fylkesvegprosjektene, også blir satset på å utvikle resten av vegnettet til en akseptabel minstestandard også i slike områder.



Figur 20 Fergesamband i Midt-Norge



Figur 21 Aktuelle store fylkesvegprosjekt i Midt-Norge

Det er store uløste behov utover de prosjektene som er vist i figuren. Av viktige utfordringer i årene framover kan nevnes.

- Forsterkning og utbedring til en akseptabel minstestandard på fylkesvegnettet, med særlig fokus på de viktigste vegrutene.
- Arbeid med å stoppe vedlikeholdsetterslep og ta igjen forfallet
- Utbedring og ombygging av fergekaier
- Rassikring
- Bygging av gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhetstiltak

Selv om det nå brukes mer penger på disse vegene enn tidligere, vil alle disse utfordringene kreve en vesentlig økning dersom det skal være mulig å løse utfordringene.

6.3 Jernbane



Figur 22 Jernbanelinjer i Midt-Norge

Jernbanestrekningene som betjener regionen er

- Dovrebanen (Bygd 1864 – 1921, elektrifisert i 1970)
- Rørosbanen (Bygd 1862 – 1877)
- Nordlandsbanen (Bygd 1902 – 1940)
- Meråkerbanen (Bygd 1881)
- Raumabanen (Bygd 1924)

Standarden på jernbanenettet er preget av at banestrekningene er bygd for mange år siden og ikke fornyet i nyere tid. Det er bare Dovrebanen som er elektrifisert.

Det eneste større infrastrukturtiltaket i regionen er bygging av Gjevingåsen tunnel. I tillegg foretas vedlikeholds og oppgraderingsarbeider i form av skinne- og svilleytting og fjernstyring av Nordlandsbanen. Jernbaneverket jobber med konseptvalgutredning for framtidig plassering av logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. I tillegg inngår jernbanen i arbeidet med konseptvalgutredningen for strekningen Trondheim – Steinkjer.

Dagens godsterminal i Trondheim behandler ca 110 000 containere (TEU) pr. år, det aller meste er transport mellom Oslo og Trondheim. Åndalsnes godsterminal behandler i størrelsesorden 20 000 TEU. Godstransport med jernbane forventes å øke i årene framover og dagens godsterminal på Brattøra vil få for dårlig kapasitet om få år.

Kvaliteten på jernbaneinfrastrukturen er avgjørende for kvaliteten på det togtilbudet som skal bruke infrastrukturen. Togtilbudet er videre omtalt under kollektivtransport i kapittel 7.2

De viktigste behovene knyttet til jernbaneinfrastrukturen er

- Redusert reisetid, særlig på de strekningene hvor togtransporten utgjør en viktig rolle i kollektivtilbudet, og kan ha potensial for ytterligere økning av antall reisende
- Tilstrekkelig kapasitet til persontransport og godstransport.
- Effektive terminaler for håndtering av gods.

I regionen er det særlig Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer som har et befolkningsgrunnlag og befolkningsstruktur der jernbanens fortrinn som kollektivtilbud kan utnyttes maksimalt. Det er en langsiktig målsetning om å redusere reisetiden mellom Trondheim og Steinkjer til en time. Det vil gi økte muligheter til integrasjon mellom rekken av byer (Trondheim, Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer).

Elektrifisering av Trønderbanen er første skritt på veien til redusert reisetid på strekningen. I tillegg er ny tunnel gjennom Forbordfjellet et viktig innkortingstiltak.

Flere og lengre kryssingsspor både på Nordlandsbanen og Dovrebanen er viktig for reisetid og kapasitet både for persontransport og gods. I tillegg er det viktig å få på plass en avgjørelse om lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen, for å imøtekomme den etterspørsel som forventes i årene framover.

Det er også fremmet ønsker om elektrifisering av andre jernbanestrekninger i regionen, for eksempel Rørosbanen. I forhold til befolkningsgrunnlag og mulighet til regionforstørring, er imidlertid Trønderbanen den absolutt viktigste å få elektrifisert på kort sikt.

6.4 Havner og infrastruktur for sjøtransport

Ansvar for tilrettelegging for sjøtransport er oppdelt. Staten har ansvar for seilingsleden og annen infrastruktur til sjøs, mens kommunene har ansvar for trafikkhavnene. Staten har ansvaret for fiskerihavnene.

I sin stamnettsutredning fra 2006, har Kystverket definert en rekke behov for forbedringer av farleden i form av utdyping og oppmerking. I de nærmeste årene er f.eks. utdyping av Lepsøyrevet nord for Ålesund et prioritert tiltak.

Norge er kjent for å ha et svært desentralisert og fragmentert havnesystem. Vi finner alt fra små fiskerihavner, småbåthavner og ferjehavner, til store industri- og trafikkhavner. Ser vi på vår geografi og befolkningstetthet nær kysten finner vi mye av forklaringen på dette. Norge er en

utkant i forhold til våre handelspartnere i Europa og verden for øvrig, og sjøtransport til og fra landet er en sentral konkurransefaktor for vår import og eksportkrevende industri.¹

Offentlige havner, ofte betegnet trafikkhavner, kjennetegnes ved at kommunen har et godkjent havnedistrikt og stiller en infrastruktur til rådighet for betjening av allmenn sjøverts trafikk. En del kommuner har valgt å slå sammen sin havnevirksomhet i interkommunale havner.

I Midt-Norge har vi følgende offentlige havnevesen:

- Stranda Hamnevesen KF
- Ålesundsregionens havnevesen
- Molde og Romsdal havn IKS
- Kristiansund og Nordmøre havn IKS
- Trondheimsfjorden interkommunale havn IKS
- Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS
- Namsos havnevesen
- Vikna havnevesen, Rørvik havn

Havnedistriktene omfatter gjerne flere havneavsnitt, inkludert private industrikaier. Totalt godsomslag i havnene er vist i tabell 8 (SSB)

Tabell 8 Havnestatistikk for havnene i midt-Norge (SSB)

Havnedistrikt	Innenriks (1000 tonn)		Utenriks (1000 tonn)		Containere TEU
	Bulk	Stykk gods	Bulk	Stykk gods	
Ålesundregionens Havnevesen	872	293	219	468	49 014
Molde og Romsdal Havn IKS	2303	33	3198	21	926
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS	2719	942	1372	508	12 480
Stranda hamnevesen KF	2	1	0	0	
Trondheimsfjorden interkommunale havn IKS	933	233	273	131	8699
Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS	362	194	301	492	8284
Namsos havnevesen	74	48	0	9	
Vikna havnevesen, Rørvik havn	56	0	0	0	
Sum	7321	1744	5363	1629	79403

Som tabellen viser er de største godsmengdene bulktransporter. Bulktransporter er som regel stein, grus, sand, oljeprodukter m.m. som er knyttet til industrivirksomhet og har lite behov for vegtilknytning. Ålesund havn er den havnen i regionen som har desidert mest containertrafikk. Deretter er det Kristiansund, Trondheim og Indre Trondheimsfjord som har containertransport av noe omfang.

Gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan 2010 - 2019 ble det som del av stamnettutpekt enkelte havner/ havneavsnitt som spiller en særlig viktig rolle som intermodale havner med behov for effektiv vegtilknytning. I midt-Norge er disse:

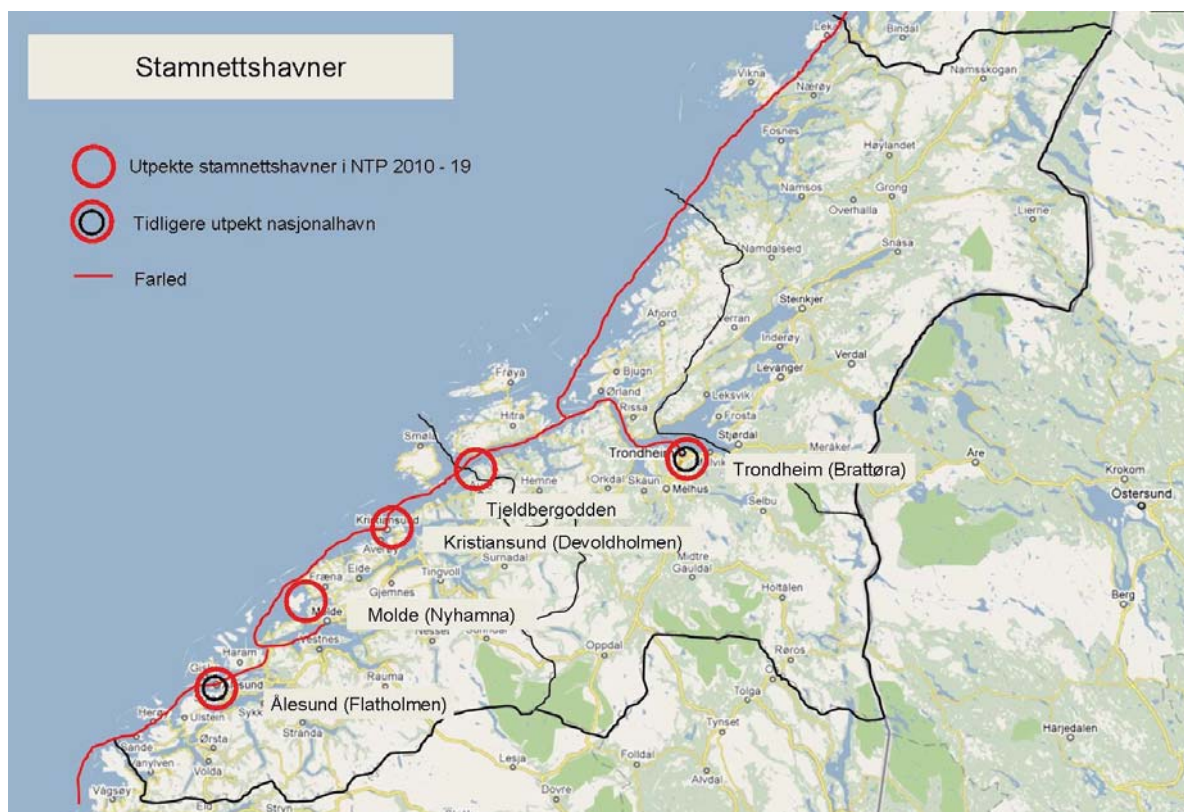
¹ Kystverket

- Ålesund (Flatholmen)
- Molde (Nyhamna på Aukra)
- Kristiansund (Devoldholmen og Tjeldbergodden)
- Trondheim (Brattøra)

Effektiv sjøtransport er avhengig av store godsomslag og regelmessige anløp. Med Norges relativt spredte bosetting og næringsstruktur og desentraliserte havnestruktur, er dette en utfordring i seg selv. Dersom sjøtransporten skal kunne spille en viktigere rolle i nasjonal og internasjonal godstransport, er konsentrasjon av godset inn mot færre knutepunkter, en viktig strategi. Mye tyder derfor på at man bør konsentrere seg om få men effektive knutepunkter.

I forbindelse med konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheim, ses det på ulike konsepter, hvorav noen inkluderer samlokalisering av jernbaneterminal og ny havn.

Det er mange kommuner som har planer om etablering av nye havneavsnitt, kombinert med nye båttilbud til ulike destinasjoner i Europa. Tiden vil vise om noen av disse blir realisert.



Figur 23 Stamnettshavner definert i Nasjonal transportplan 2010 - 2019

6.5 Lufthavner

Det er til sammen 9 lufthavner i regionen, Trondheim, Ålesund, Molde, Kristiansund, Ørsta/Volda, Namsos, Rørvik, Røros og Ørland. 8 av dem er eid og drevet av Avinor, mens Ørland er eid av forsvaret og flytilbudet driftes av kommunen.

Trondheim lufthavn Værnes er den desidert største flyplassen og fungerer som Trøndelagsfylkenes hovedflyplass med et stort utvalg ruter til utlandet. Det er imidlertid for dårlig tilbud internt i regionen til at Værnes fungerer som hovedflyplass for Møre og Romsdal.

Den sterke trafikkveksten gir store kapasitetsproblemer i perioder. Det er derfor viktig og fortsette arbeidet med å utvikle infrastrukturen og tjenestene på lufthavna i takt med den økte trafikken, næringslivets behov og regionens generelle utvikling. Fortsatt økning i flytrafikken på Trondheim lufthavn Værnes er et viktig virkemiddel for å realisere strategiene fastsatt i en rekke sentrale styringsdokument for regionen.

De nærmeste 5 -10 år skal det realiseres flere store utbyggingsprosjekt på Værnes. Totalt skal det investeres i overkant av 800 mill. kr eks. mva knyttet til terminalbygg, oppstillingsplasser for fly, ekstra taksebane, oppgradering av rullebane samt en rekke mindre bygnings- og infrastrukturtiltak. Utviklingen skjer i nært samarbeid med Statens vegvesen og Jernbaneverket, da disse utbyggingsetatene har grensesnitt mot Avinor.

Av andre viktige investeringstiltak som er signalisert i Avinors sektorplan er bl.a. nye driftsbygg, nye tårn, utvidelse av terminalbygg, baneforlengelser, parkeringshus m.m. for de fleste flyplassene i regionen. I motsetning til annen statlig infrastruktur, utvikles alle Avinors flyplasser helt og holdent av Avinor, finansiert av lufthavnavgifter. Finansiering av mindre trafikkerte flyplasser foregår ved krysssubsidiering fra de høyest trafikkerte. Det er derfor ingen post på statsbudsjettet for investeringer, drift og vedlikehold av lufthavner.

I takt med at vegnettet forbedres, kan flyplasstrukturen i Norge bli endret på sikt, men det er lite aktuelt med slike endringer i Midt-Norge i overskuelig framtid.

Flytilbudet er videre behandlet under kap. 6 kollektivtransport.

7. KOLLEKTIVTILBUD

7.1 Buss

Regionen betjenes med ulike typer rutegående busstransport. Her er bussrutene sortert som følger:

- Ekspressbuss (mellom byene)
- Lokale bussruter (hovedsakelig mellom byene og omkringliggende kommuner)
- Bybuss (i Trondheim, Ålesund, Molde, Kristiansund, Steinkjer og Namsos)

I tillegg finnes helseruter på strekningene Røros – Trondheim, Åfjord – Trondheim, Sistranda – Orkanger – Trondheim og Namsos – Levanger - Trondheim. Disse organiseres og betales av helseregionene (Staten) eller gjennomføres av fylkeskommunen med støtte fra Staten.

I tillegg til bussrutene finnes bestillingstransporter, hovedsakelig i spredt bebygde områder. Kartet viser de strekningene som har kollektivfrekvens på mer enn tre avganger pr. dag / retning.

På enkelte strekninger finnes kollektivtilbud med timefrekvens (utenom byene). Dette gjelder først og fremst:

- Timeekspress Volda – Ålesund – Molde – Kristiansund
- Timeekspress Fannrem - Stjørdal
- Trønderbanen Trondheim - Steinkjer
- Namsos – Steinkjer
- Støren – Trondheim

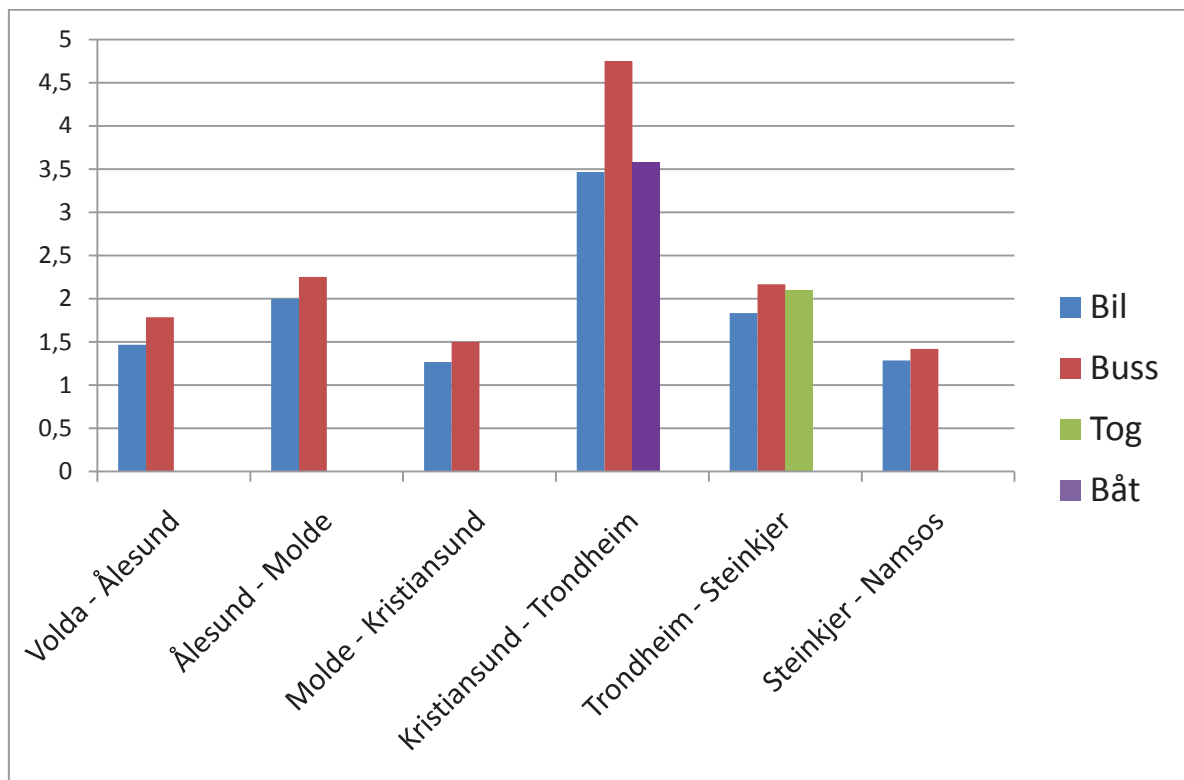


Figur 24 Regionale bussruter - Frekvens

For byaksen Volda – Ålesund – Molde – Kristiansund – Trondheim – Steinkjer – Namsos er det kun strekningen mellom Bergsøya (utenfor Kristiansund) og Orkanger som ikke betjenes av et timetilbud.

Figur 25 viser reisetiden for hhv bil og buss (og tog og båt der det er aktuelt) for strekningene mellom disse byene. (Basert på rutetabellene for kollektivtrafikk og Statens vegvesens ruteplanlegger VisVeg for bil). Reisetidsforholdet er i bilens favør på alle delstrekningene. Bussen bruker i størrelsesorden 10-15 % lengre tid enn bilen, noe som bl.a. skyldes stopp ved holdeplasser.

Forskjellen i reisetid er størst mellom Kristiansund og Trondheim, noe som bl.a. skyldes at bussen ikke kjører snarste veg. Mellom Kristiansund og Trondheim går det imidlertid hurtigbåt som kan konkurrere med bilen på reisetid.



Figur 25 Reisetider mellom byene på aksen Volda - Namsos

Kollektivtransport i distriktene

I spredtbygde områder vil kollektivtilbudet ofte være avgrenset til det som blir etablert som et lovpålagt skoleskysstilbud. I tillegg til kjøp av skoleskys, primært med buss, foretar det offentlige store kjøp av transporttjenester i form av drosjetransport. Helseforetakene og fylkeskommunene er de store kjøperne av slike tjenester, og kostnadene beløper seg til flere milliarder kroner hvert år. Det er ingen krav om samordning av slike kjøp. Resultatet er at en samlet kan få et redusert transporttilbud og at ressursene ikke utnyttes på en samfunnsøkonomisk god måte. Skal en kunne utvikle et bedre transporttilbud i distriktene må offentlige kjøp samordnes bedre. Siden fylkeskommunene nå har et bredt ansvar for både å drive

og utvikle en stor del av vegnettet og kollektivtransporten, og i tillegg har kompetanse på innkjøp av transporttjenester, bør et slikt ansvar legges til fylkeskommunene.²

Kollektivtransport i byene

Størstedelen av innsatsen innen kollektivtransport er rettet mot byene, og i særstilling Trondheim. Det er først og fremst her kollektivtransporten har potensial til å bidra til redusert biltrafikk. Kollektivtransport i by er ikke behandlet spesielt inngående i denne rapporten, da det er behandlet i en rekke andre dokumenter.

Det er imidlertid viktig å påpeke behov for økt innsats både til på drift og investeringer i årene framover dersom kollektivtransporten skal kunne utvikles til å ta store deler av den framtidige transporttettersspørsele. Det er også viktig at det jobbes videre med finansieringspakker hvor ulike transportmidler ses i sammenheng og hvor også bompenger kan benyttes på tvers av transportformene for optimal utnyttelse av ressursene, jfr. Miljøpakke Trondheim.

7.2 Tog

Togtilbudet i Midt-Norge er vist i tabell 9.

Tabell 9 Togtilbud i Midt-Norge

Strekning	Antall avganger/ retning hverdag	Reisetid	Passasjer pr år (2010)	Offentlig kjøp (mill. kr) *)
Trondheim - Steinkjer	19	2:04	530 000 (Levanger)	68,5
Trondheim – Grong (Bodø)	3	3:05	165 000 (Mo i Rana)	135,8
Trondheim – Storlien	2	1:40	67 000 (Storlien)	11,4
Trondheim – Oppdal (Oslo)	4	1:37	433 000 (Hjerkinn)	28,3
Trondheim – Røros	3	2:30	80 000 (Støren)	16,9
Åndalsnes - Dombås	4	1:20	79 000 (Åndalsnes)	24,1

*) I henhold til Kjøpsavtalen 2010 mellom Samferdselsdepartementet og NSB

Som tabellen viser er det særlig på strekningen Trondheim – Steinkjer toget har en viktig rolle som regional transport, med timefrekvens gjennom hele dagen på hverdager. Reisetiden har imidlertid betydelig potensial for reduksjon. Reisetid på drøyt 2 timer tilsvarer en gjennomsnittshastighet på ca 60 km/t. Det er et mål å få bedre frekvens på togtilbudet på Trønderbanen, men dagens skinnegang har ikke kapasitet til flere avganger.

Også de andre togtilbudene spiller en viktig rolle som kollektivtilbud, og frekvenser oppleves mangelfullt i de områdene det gjelder.

² Nasjonal transportplan – Utredningsfasen – Regional utvikling

7.3 Båt

Det er hurtigbåttilbud på flere strekninger i regionen. Disse er vist i tabell 10

Tabell 10 Hurtigbåtruter i Midt-Norge

Rute	Betjener	Operatør (2010)	Antall avganger / retning Ma-fr / lø / sø
Langevågruta	Ålesund, Langevåg	Tide	21 / 8 / 0
Hareidruta	Ålesund, Valderøya, Hareid	Tide	15 / 9 / 10
Nordøyruta	Ålesund–Valderøya–Store Kalvøy–Hamnsund–Lepsøya–Haramsøya–Fjørtofta–Harøya	Tide	6 / 2 / 4
Romsdalsruta	Molde, Helland, Vikebukta, Sekken	Tide	10 / 6 / 3
Kystekspresen	Trondheim, Lensvik, Hysnes, Brekstad, Sandstad, Kjorsvikbugen, Edøy, Kr.Sund	Fosen Namsos	3 / 1 / 2 (Hele) 6 / 1 / 4 (Brekstad)
Trondheim – Vanvikan	Trondheim - Vanvikan	Fosen Namsos	14 / 9 / 9
Leka – Rørvik - Namsos	Namsos, Jøa, Abelvær, Rørvik, Eidshaug, Fjølrika, Skei (Leka), Gutvik	Fosen Namsos	2-3 / 1 / 1
Bygderutene i Osen	Sandvikberget, Bessaker, Ramsøy, Vingsand, Sætervik, Hepsøy, Skjervøy	Fosen Namsos	Varierer

I tillegg finnes det sommerruter til Sula og Gjæslingen, Hurtigbåt er en ressurskrevende transportform med høyt klimautslipp. Det er derfor kun foretrukket der reisetidsbesparelsen er svært stor i forhold til alternativ transport med bil, buss eller ferge.

For Kystekspresen og Trondheim – Vanvikan er det utarbeidet en egen hurtigbåtanalyse, for vurdering av mulige endringer av tilbudet. For Romsdalsruta, kan det tenkes endringer, sett i sammenheng med ny Tresfjordbru og eventuell utvikling av fergetilbudet Molde – Vestnes. Nordøyruta vil bli lagt ned når Nordøyevegen blir realisert om noen år. For øvrig er det ikke vurdert endringer i hurtigbåttilbudet i regionen.

I tillegg til hurtigbåtene betjener hurtigruta regionen med anløp i Ålesund, Molde, Kristiansund, Trondheim og Rørvik hver dag.

7.4 Fly

Flytransport er viktig for næringsliv og befolkning. Med lange avstander og relativt spredt bosetting, er flytransport mer viktig i Norge enn i de fleste andre land.

Tabell 11 Flyruter i Midt-Norge

Flyplass	Innenriks direkte destinasjoner/ avganger pr. retning, hverdag	Passasjertall 2010 innenriks rutetraffic	Endring 2000 - 2010
Trondheim	Oslo 28 Bergen 11 Stavanger 2 (+ 8 via Bergen) Tromsø 5 Bodø, Ålesund, Molde, Kristiansund m.fl.	2 543 980	+ 16,3 %
Ålesund	Oslo 10 Bergen 3 Trondheim 2	757 064	+ 3,6 %
Molde	Oslo 6 Bergen 3 Trondheim 4	368 093	+ 20,9 %
Kristiansund	Oslo 4 Bergen 4 Trondheim 1	260 905	-4,0 %
Ørsta/Volda	Oslo 5 Bergen/ Sogndal 2	97 321	+ 244 %
Namsos	Trondheim 3-4 Mosjøen / Bodø 1 Bodø/Mo i Rana	23 064	+ 3,0 %
Rørvik	Trondheim 3 (via Namsos 1) Brønnøysund/Mo i Rana 1	24 754	+ 37,7 %
Røros	Oslo 2	13 954	-48,5 %
Ørland	Oslo 1	7 117	

I tillegg til de innenlandske rutene, har Værnes og Vigra direkteruter til utlandet til en rekke destinasjoner. De retter seg mot bedriftsmarkedet med avganger på hverdager og mot privatmarkedet/feriereiser med avganger i helgene.

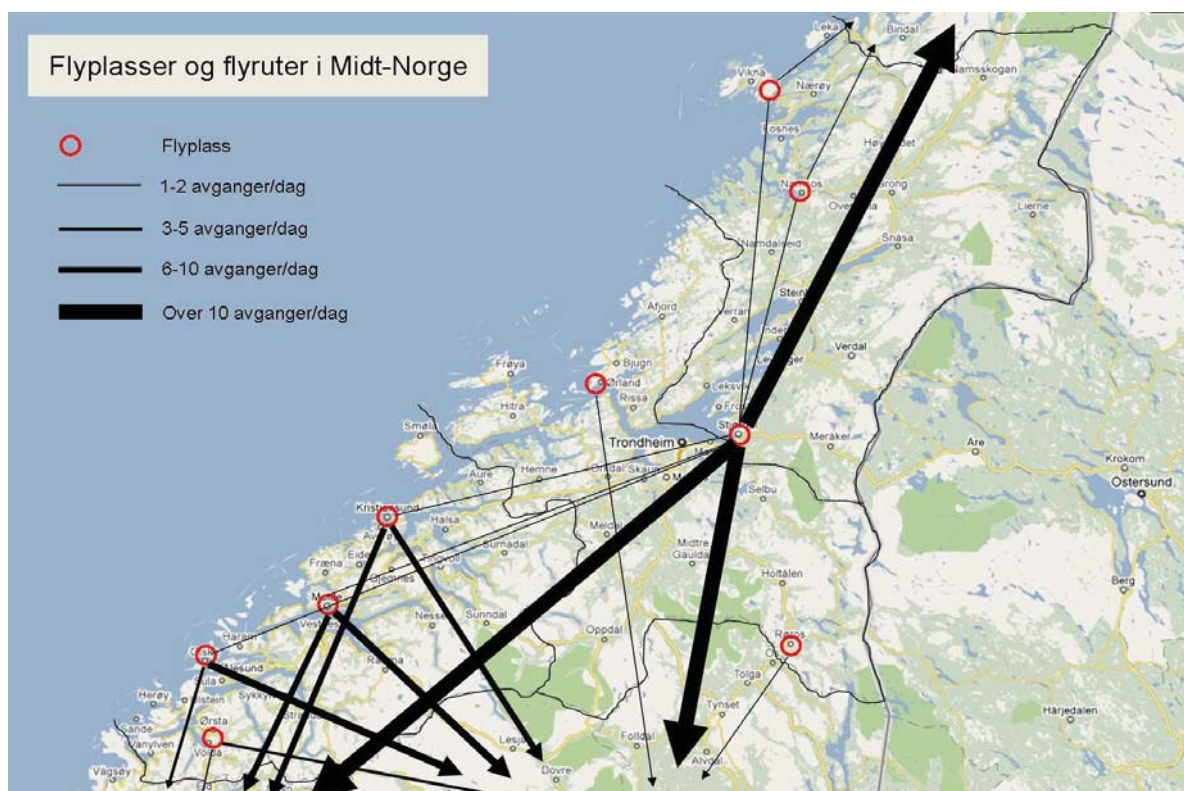
Vigra har ruter til København to ganger daglig, London Gatwick to ganger ukentlig og Riga, tre ganger pr uke. Molde har bare charterruter til utlandet.

Værnes har avganger på hverdager til København fire ganger daglig, Amsterdam tre ganger daglig, Stockholm en gang daglig, London Gatwick tre ganger pr uke, Praha to ganger pr uke og Riga to ganger pr uke. Værnes har avganger lørdag eller søndag til Frankfurt, Alicante, Las Palmas, Murcia og Nice. Det er videre planlagt nye ruter til Dubrovnik, Malaga, Reykjavik og Split i løpet av 2011.

Tabellen viser at de fleste innenlandske ruter går mellom regionen og Oslo eller Bergen. Internt i regionen er det først og fremst enkelte ruter mellom Trondheim og Ålesund, Molde, Kristiansund, Namsos og Rørvik, men tilbudet internt i regionen er generelt dårlig. Ørsta/Volda har hatt en meget sterk vekst i antall reisende. Veksten de siste årene skyldes bl.a. at vegforbindelsen til Ulsteinvik og Hareid er vesentlig forbedret ved hjelp av Eiksundsambandet. Det går imidlertid ingen direkteruter mellom Ørsta/ Volda og Trondheim noe som oppleves som et udekket behov.

Flytilbudet på stamlufthavnene Trondheim, Molde, Ålesund og Kristiansund er kommersielt og tilpasset etterspørselen. Flyplassene Ørsta/Volda, Namsos, Rørvik og Røros er definert som regionale flyplasser med ruter med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT-ruter).

Ørland er den eneste av flyplassene med 2 ½ time reisetid til stamflyplass som ikke er inne i FOT-ordningen. Kommunen støtter rutedriften med 1-2 millioner kr, anslagsvis 200 kr per passasjer. Dersom det er mulig å få til et anbud som er på linje med andre ruter (f eks 500 kr per passasjer), så er dette en rute som en bør vurdere i FOT-systemet. Det er da forutsatt at kommunen fortsatt driver flyterminalen. Framtida for ruta bestemmes også av Luftforsvarets beslutning om hovedbase.³



Figur 26 Flyruter i Midt-Norge

³ TØI-rapport 1116/2010 Evaluering av anbudsordningen for regionale flyruter.

8. ORGANISERING OG FINANSIERING I SAMFERDSELSSEKTOREN

8.1 Hovedtrekk i organisering

Samferdselssektoren er organisert med ansvar fordelt på staten, fylkeskommuner, kommuner og private aktører.

Staten har ansvar for finansiering av

- Drift, vedlikehold og investeringer for riksveger, herunder ferge drift
- Drift, vedlikehold og investeringer av jernbaneinfrastruktur
- Farled og infrastruktur for skipstrafikk
- Kjøp av persontrafikk tjenester på jernbane
- Kjøp av ulønnsomme persontransport tjenester med fly
- Helsetransport
- Hurtigruta

Samferdselsdepartementet har det øverste ansvar for veg, jernbane og flytransport, mens Kystverket og farledene sorterer under Fiskeridepartementet.

Statens vegvesen har i tillegg ansvar for sams vegadministrasjon, dvs. planleggings og forvaltningsoppgaver for både riksveger og fylkesveger

Fylkeskommunene har ansvar for finansiering av

- Drift, vedlikehold og investeringer for Fylkesveger, herunder ferge drift for fylkesvegsamband.
- Kjøp av kollektivtransport tjenester med buss og båt
- Skoletransport og TT-transport
- Regional utvikling

Det er skatteinntekter og statlige rammeoverføringer som danner finansieringsgrunnlaget for fylkeskommunene.

Kommunene har ansvar for finansiering av

- Drift, vedlikehold og investeringer for kommunale veger
- Trafikkhavner

I tillegg har kommunene planmyndighet for alle investeringstiltak.

Selve transport tjenestene blir utført av private aktører eller statlige selskaper, som NSB, Cargonet, busselskaper, flyselskaper, rederier og andre transportaktører for persontransport og gods. Tildeling av oppdragene skjer ved anbud eller konsesjoner.

Private aktører har også en viktig utførerrolle ved drift, vedlikehold og investeringer av infrastruktur som blir satt ut på anbud.

Særlig når det gjelder kjøp av persontransport tjenester synes ansvarsfordelingen å være nødvendig fragmentert og gir liten mulighet til å se ulike tiltak i sammenheng.

Et annet eksempel er utvikling av knutepunkter både for person- og godstransport, hvor det er mange aktører og behov for tydelige ansvarsforhold.

8.2 Felles vegadministrasjon

Statens vegvesen har ansvar for å forvalte riksvegnettet på vegne av Staten og fylkesvegnettet på vegne av Fylkeskommunene. Statens vegvesen, region midt er organisert med regionkontor i Molde og fylkesavdelinger i hvert fylke.

Dette todelte ansvaret har vært en etablert ordning i mange år, og Stortinget har bestemt at det også skal videreføres etter forvaltningsreformen. Den største forskjellen etter forvaltningsreformen er at fylkeskommunene blitt en vesentlig mer dominerende vegeier enn før. Av den samlede veglengde Statens vegvesen forvalter i regionen, er nå nærmere 90 % eid av fylkeskommunen.

Et slikt todelte ansvar kan enkelte ganger by på problemer i forhold til kapasitet og fremdrift når ressursene er knappe. Fylkeskommunene har tidvis opplevd at oppmerksomheten i forhold til fylkesvegnettet kan bli forsømt i en slik situasjon. Det er derfor viktig at Statens vegvesen er bevisst på dette og prioriterer innsatsen deretter, og setter fokus på gode strategiske prosesser, rutiner og effektive tjenester, slik at både riksvegene og fylkesvegene blir godt ivaretatt i regionen.

8.3 Planleggingsprosessen

Mangel på planer eller forsinkelser i planprosessen har vært en stor utfordring for investeringer i veg og jernbane, særlig på bakgrunn av raskt voksende investeringstakt og stor økning av antallet tiltak innenfor programområdene. Plankravene med KVU/KS1 og KS2 krever store ressurser, først og fremst i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Ressursene til planlegging har økt mye de siste årene. Det er viktig at det høye bevilgningsnivået til planlegging opprettholdes. Men det er ikke tilstrekkelig med midler til planlegging. Det trengs også kapasitet og kompetanse til å gjennomføre planleggingen, og god effektivitet i planfunksjonen.

Statens vegvesen har i de siste årene synliggjort hvor lang tid det tar å planlegge vegtiltak. Det har resultert i politisk oppmerksomhet og medieoppslag om at planleggingen er for tidkrevende. Oppmerksomheten har vært størst rundt de store investeringsprosjektene som normalt har en total planleggingstid på 9-10 år i stedet for 5-7 år slik de formelle rammene gir mulighet for. Jernbaneverket har tilsvarende problemer med lang planleggingstid.⁴

Transportetatene ser derfor på mulighetene for å effektivisere planprosessen. I dette inngår å redusere planleggingstiden, øke plankvaliteten og redusere kostnadene for både planlegging og tiltakene som skal gjennomføres. I tillegg er det nødvendig å se på om rammevilkårene for planlegging bør endres. Det er viktig at planleggingskapasiteten styrkes. Dette gjelder både strategikompetanse og god effektivitet i planfunksjonen. Det trengs økt kapasitet og kompetanse til å gjennomføre planleggingen.

8.4 Finansiering av samferdselstiltak

I utgangspunktet skal finansieres samferdselstiltak av det offentlige gjennom bevilgninger på statsbudsjettet eller fylkeskommunenes budsjetter, med unntak av infrastruktur for flytrafikk og havner, som stort sett finansieres gjennom avgifter. I mange år har det imidlertid vært praksis at større vegtiltak delfinansieres med bompenger eller andre tilskuddsformer. I følge Nasjonal transportplan vil det i stor grad være praksis også framover at det legges opp til bompengefinansiering der det er trafikkgrunnlag nok, enten som enkeltprosjekter eller i form av

⁴ NTP Utredningsfasen Hovedrapport [10]

bompengepakker i byene. Bompengefinansiering initieres lokalt og godkjennes av Stortinget i hvert enkelt tilfelle. I tillegg finnes en lang rekke muligheter for delbidrag til finansiering av infrastrukturtiltak, som for eksempel:

- Kommunale tilskudd og/ eller forskuttering
- Tilskudd fra næringsliv
- Kapitalisering av sparte fergesubsidier (ved fergeavløsningsprosjekter)

Det har også vært stort fokus på alternative måter å organisere finansiering og utbygging av vegprosjekt for raskere og mer effektiv gjennomføring, som OPS-kontrakter, prosjektfinansiering eller nye kontraktsformer med entreprenører.

9. OPPSUMMERING UDEKKET TRANSPORTBEHOV

Nasjonalt transportplan 2014 – 2023 er under arbeid, og vil legge premisser og rammer for den nasjonale transportpolitikken de neste 10 år. I denne fasen er det viktig at de regionale behov blir synliggjort og dokumentert. De tre fylkene Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag har valgt å utarbeide en felles transportplan som ser transportutfordringene i regionen i sammenheng, og synliggjør de viktigste transportbehovene. Hensikten er å gi et samordnet innspill til NTP-prosessen. Samtidig synliggjør planen noen av de viktigste felles utfordringer som fylkeskommunene selv må løse innenfor de rammer de har til rådighet.

I tillegg til den felles regionale transportplanen, utarbeider hver enkelt fylkeskommune fylkesvegplaner og andre planer som grunnlag for konkrete prioriteringer i de enkelte fylker.

Ut fra analysene i kapitlene foran, er de udekte transportbehovene store i hele regionen og i alle transportsektorer. De økonomiske rammene er begrenset og det vil ikke være mulig å innfri alle behov i overskuelig framtid. Det er derfor nødvendig å prioritere de utfordringene som har størst betydning for befolkning og næringsliv i regionen.

I dette kapitlet har vi oppsummert de viktigste transportbehovene som bør innfris på kort sikt, samt strategier og tiltak som er nødvendig for å tilfredsstille disse transportbehovene. Det er i denne sammenheng særlig fokusert på de regionale utfordringer, dvs. utenfor de største byene. Også byområdene har store behov og utfordringer i forhold til transport, men disse blir behandlet mer inngående i andre planer.

9.1 Viktigste transportbehov

Ut fra gjennomgangen av transportstrømmer, transportinfrastruktur og transporttilbud kan man oppsummere de viktigste transportbehovene i følgende punkter:

Behov for reisetidsforbedring mellom Trondheim og Steinkjer

Aksen Trondheim – Stjørdal – Levanger – Verdal – Steinkjer er en viktig bo- og arbeidsmarkedsregion med potensial for videreutvikling av en flerkjernet bystruktur med effektive forbindelser mellom byene. Som ledd i utvikling av en større felles bo og arbeidsmarkeds- og serviceregion på strekningen, er det behov for reduksjon av reisetider på Trønderbanen. Redusert reisetid på Trønderbanen vil også ha stor betydning for å knytte ytre og indre Namdal, regioner med spredt bosetting og utfordringer i forhold til befolkning, nærmere Trondheim.

Behov for bedre framkommelighet på hovedvegnettet i regionen, særlig på E6 og E39

Riksvegnettet er ryggraden i vegsystemet. For næringslivets transporter og befolkningens transport mellom byer og tettsteder, er det viktig å ha høyt fokus på å forbedre disse hovedårene, både med hensyn til reduserte reisetider, økt pålitelighet og sikkerhet. I tillegg er det en del fylkesveger med utpreget regional funksjon som er viktig for næringsliv og befolkning.

Behov for bedre tilrettelegging for gods på sjø og bane

Potensialet for overføring til sjø og bane er størst mellom midt-Norge og andre regioner. Internt i regionen må det forventes at godstransport i stor grad må foregå med lastebil. Aktuelle virkemidler er nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, bedre vegtilknytninger til knutepunktene, samt en gjennomgang av rammebetingelser innenfor sjøtransport.

Behov for mer helhetlig virkemiddelbruk i transportytelsene for persontransport

Kollektivtilbudet i regionen er ikke optimalt, noe som bl.a. skyldes at ansvaret er fragmentert mellom Staten, Fylkeskommunen og kommunene. Det er behov for en gjennomgang og endring av ansvarsforholdene, slik at Fylkeskommunene får et mer helhetlig ansvar.

9.2 Strategier og tiltak – Innspill til Nasjonal transportplan

Med utgangspunkt i de viktigste transportbehovene i regionen, er det foreslått konkrete strategier og tiltak for å innfri behovene.

Arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2023 pågår. Utredningsfasen er avsluttet og planfasen har startet opp vinteren 2011. Nasjonal transportplan omhandler i hovedsak statlig infrastruktur og statlige rammebetingelser for Fylkeskommunene. De foreslåtte strategier og tiltak i dette kapitlet er derfor i hovedsak konsentrert om de strategier og tiltak som Staten har ansvaret for. Det er valgt å konsentrere seg om få, men viktigste strategier som har stor betydning for befolkning og næringsliv i regionen og som samtidig synes realistisk å få gjennomført på kort sikt.

Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen

Det første skrittet mot en forbedret reisetid på Trønderbanen er elektrifisering av Trønderbanen. Elektrifisering vil bidra til redusert reisetid, miljøgevinster, bedre muligheter til å kjøre gjennomgående tog sør og nord for Trondheim, enhetlig togpark, lavere driftskostnader, større fleksibilitet og bedre utnyttelse. Dagens dieseltog har en forventet levetid på ca. 8 år, og det er lite fremtidsrettet å investere i nye dieseltog. Videre utvikling av Trønderbanen er først og fremst innkortinger, lengre kryssingsspor, revidert holdeplasstruktur, knutepunktsutvikling m.m.

Når Trønderbanen er elektrifisert, gjenstår en strekning på Meråkerbanen på ca 7 mil mellom Hell og Storlien. Med tanke på å utnytte et framtidig potensial for jernbaneforbindelser til Sverige, vil det være gode synergieffekter ved å elektrifisere disse to strekningene som en samlet pakke med felles strømforsyning.

Framdrift på viktige riksvegprosjekter

Det er viktig at det stilles midler til rådighet for at foreliggende handlingsprogram for perioden 2010 – 2019 blir gjennomført som planlagt (som vist i tabell 7 i kap 6.1).

Deretter er det viktig å fokusere på planlegging og gjennomføring av nye prosjektstrekninger på riksvegnettet i neste planperiode. De pågående konseptvalgutredningene for E6 og E39 vil klargjøre løsningsvalg og investeringsrekkefølge for strekningene. Det bør særlig fokuseres på å få sammenhengende standard på de to riksvegene E6 og E39, men også andre riksvegstrekninger har store investeringsbehov, som beskrevet i rutevise utredninger og i pågående konseptvalgutredninger, og som betinger betydelig økt innsats i forhold til i dag. Blant annet er en fergefri kystriksveg et viktig mål.

Standard på riksvegfergene

Som ledd i arbeidet med regional transportplan er det utarbeidet en egen fergestrategi. Riksvegsambandene er svært viktige ledd i det overordnede transportsystemet, og krever høyfrekvente, døgnåpne og pålitelige samband med tilstrekkelig kapasitet.

På de tre fergesambandene på riksvegnettet Festøya – Solevågen, Molde – Vestnes og Halså – Kanestrøm bør det på sikt tilstrebes 20-minutters frekvens om dagen og timefrekvens om natta.

Både Molde – Vestnes og Halså – Kanestrøm har potensial for innkorting av overfartstid, som vil gi tidsgevinster for transportørene og i tillegg mer effektiv fergedrift.

Rassikring

I dag bevilges en øremerket årlig ramme til rassikring over statsbudsjettet på 1 mrd til sammen for riks- og fylkesveger i Norge. Denne er ikke høy nok til å ivareta de utfordringene som finnes på riks- og fylkesvegnettet. Denne posten bør dobles til 2 mrd pr. år for å kunne løse de viktigste problemene.

I tillegg til jord, stein og snøskred, har deler av regionen også mye kvikkleire. Dette gir spesielle utfordringer, særlig knyttet til nye anlegg, og det er behov for bedre kartlegging og undersøkelser, slik at ras kan unngås.

Økte rammetilskudd til samferdselsformål i fylkene

Det er et stort behov for forbedring av vegstandarden på viktige regionale fylkesveger som har stor betydning for befolkning og næringsliv.

For at fylkene skal være i stand til å oppgradere disse vegene, i tillegg til alle andre utfordringer innenfor fylkeskommunens ansvarsområde, er det behov for økte rammetilskudd til samferdselsformål. Prioritering av de konkrete vegprosjektene gjøres av hvert enkelt fylke ved behandling av fylkesvegplanene.

Rammetilskuddene til samferdsel i fylkeskommunene tar ikke høyde for store vedlikeholds- og ombyggingsbehov for ferjekaier. Regionen har et stort antall ferjekaier som krever oppgradering i en størrelsesorden som langt overskrider det fylkeskommunene kan dekke gjennom rammetilskuddet. Det er derfor nødvendig at rammetilskuddene til samferdselsformål i større grad tar hensyn til de store utfordringene knyttet til ombygging av ferjekaier, biloppstillingsplasser og å ta igjen vedlikeholdsetterslep for det store antallet ferjekaier i regionen.

Befolkningsveksten, særlig i de større byene skaper utfordringer som bare kan løses ved hjelp av en økt satsing på kollektivtransport. Både dette og satsing på kollektivtrafikk i distriktene krever økte rammetilskudd i årene framover.

Etablere logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

For å styrke jernbanetransportens konkurransekraft i årene framover, er det nødvendig å flytte dagens godsterminal på Brattøra. Konseptvalgutredningen for nytt logistikknutepunkt belyser aktuelle konsepter, men endelig lokalisering er ikke avgjort. Det er viktig å holde framdrift i arbeidet, slik at et nytt logistikknutepunkt kan realiseres.

Gjennomgang av rammebetingelser innenfor sjøtransport

Det hevdes at de mange avgiftene på sjøtransport bidrar til å svekke konkurranseevnen for sjøtransport i forhold til lastebil. Det er behov for en samlet gjennomgang av rammebetingelsene med tanke på å utnytte sjøtransportens fordeler der dette er hensiktsmessig i forhold til bil.

Fylkeskommunene må få et helhetlig ansvar for kjøp av transporttjenester i fylkene.

I dag har staten ansvaret for nasjonal kollektivtransport i form av flytilbud og landsdekkende jernbanetilbud. I tillegg har staten ansvar for deler av det regionale kollektivtransporttilbudet i form av kjøp av regionale jernbanetjenester og helsetransport.

Fylkeskommunene har ansvaret for kollektivtransport med buss og båt, skoletransport, TT-transport. Det er behov for en bedre samordning av regionale kollektivtjenester. Dette kan gjøres ved at Fylkeskommunene får et helhetlig ansvar for all regional kollektivtransport, herunder tog og helsetransporter.

Det er for eksempel et paradoks at et inter-city busstilbud mellom byene Volda- Ålesund – Molde – Kristiansund - Trondheim må kjøpes av fylkeskommunene, mens tilsvarende regionale togtilbud mellom byer i Norge kommer under statlig offentlig kjøp.

Ørland flyplass inn på Avinors flyplassnett

Flytilbudet på Ørland er viktig for befolkningen i et stort influensområde i ytre deler av Trøndelag, samt forbindelser til kampflybasen på Ørland. Ørland er landets eneste flyplass med mer enn 2 ½ time reisetid til nærmeste stamflyplass som ikke er med i Avinors regionale flyplassnett og berettiger offentlig kjøp av flytrafikkjenester. Det er viktig at direkteruten mellom Ørland og Oslo kommer inn som Statens kjøp av regionale flyruter.

9.3 Strategier innenfor fylkeskommunenes ansvar

Innen samferdsel har Fylkeskommunen først og fremst ansvar for drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegnettet og innkjøp/ konsesjoner for transporttjenester for persontransport. Fylkeskommunen finansierer virksomheten ved hjelp av skatteinntekter og rammetilskudd fra Staten, men har i utgangspunktet innenfor visse betingelser politisk frihet til å disponere midlene fritt.

Det politiske handlingsrommet er begrenset og bør som beskrevet i forrige kapittel økes for å oppnå sterkere regional utvikling. De strategiske valgene innenfor det eksisterende handlingsrommet, vil først og fremst dreie seg om avveininger i forhold til:

- Fordeling av midler til samferdselsformål i forhold til andre sektorer (f.eks. videregående opplæring)
- Fordeling mellom ulike samferdselsformål; drift, vedlikehold og investeringer for fylkesveger, midler til kjøp av persontransporttjenester på buss, båt og ferge.
- Prioritering av fylkesvegprosjekter.
- Servicenivå og standard for de enkelte persontransporttilbud og fergetjenester
- Muligheter for mer effektiv utnyttelse av midlene gjennom smartere løsninger eller mer effektive innkjøpsrutiner.

Det er de enkelte fylkeskommunene som gjør disse avveiningene for de enkelte fylker. Fylkene er forskjellige og har til dels ulike behov/ ulike prioriteringer i forhold til de enkelte fylkenes geografi, befolkning, bosetting og næringsliv. Det utarbeides derfor egne fylkesvegplaner for de enkelte fylker som er viktig strategiske dokument.

Samtidig er det en del felles utfordringer som strekker seg over fylkesgrensene og som er egnet til samarbeid. I en felles regional transportplan som dette, er det valgt å fokusere på de områdene som kan egne seg for samarbeid og arbeidsdeling, utveksling av kunnskap og erfaringer, samt felles strategier i forhold til statlige myndigheter.

I det etterfølgende er det skissert enkelte forslag til strategier og tiltak fylkeskommunene etter vår vurdering bør arbeide med framover i fellesskap.

Tilrettelegging av et sammenhengende høyfrekvent kollektivtilbud internt i regionen

På aksene Volda – Ålesund – Molde – Kristiansund – Trondheim – Steinkjer – Namsos er det behov for et sammenhengende forutsigbart tilbud. Viktige elementer er

- Forlenge timeekspresen fra Kristiansund til Trondheim langs E39.
- Oppgradere knutepunkter langs hele aksene
- Samordnet ruteplan, billettsystem, reiseinformasjon
- Samordne tilknytningsruter slik at parallellkjøring minimaliseres

Bedre utnyttelse av midlene til kollektivtransport i distriktene

I flere områder med lite markedsgrunnlag vil det være potensial for å vurdere dagens rutetransporttilbud i forhold til andre måter å tilby et godt tilbud til befolkningen. Noen steder kan man samle små og spredte transportstrømmer til mer effektive tilbud. Andre steder vil økt bruk av bestillingstransport kunne gi både et bedre tilbud og mer effektiv utnyttelse av fylkeskommunens midler enn i dag. De tre fylkeskommunene bør samarbeide om en samlet strategi for kollektivtransport i distriktene. For å videreutvikle kollektivtilbudet trengs økte økonomiske rammer med langsiktighet og forutsigbarhet kombinert med incentivordninger for å prøve ut nye tilbud. Det er viktig med en bedre samordning av kollektivtilbudet og andre offentlig betalte transportter. Dette kan være syketransport, men i distriktene også skoleskys og tilrettelagt transport for funksjonshemmede.

Samarbeid om innkjøp av transporttjenester.

Hver enkelt fylkeskommune kjøper i dag inn transporttjenester for store beløp innen lokal og regional busstransport, båttransport og fergetjenester, enten i egen regi, gjennom egne innkjøpselskap eller via Statens vegvesen. De politiske avveiningene foregår i de enkelte fylkeskommuner. Etter at de politiske valg med hensyn til standard og servicenivå er gjort, er det videre arbeid av administrativ og innkjøpsteknisk art. I dag er innkjøpspraksisen uensartet og kompetansen til dels spredt.

Samarbeidet mellom Fylkeskommunene og Statens vegvesen har vært variabelt, og Fylkeskommunene opplever i varierende grad at Statens vegvesen er i stand til å prioritere planleggingsinnsats og forvaltning av de fylkeskommunale veger og fergesamband.

Det bør samarbeides om å utarbeide en felles innkjøpsstrategi hvor også potensialet for større samordning og effektivisering av innkjøpene vurderes. I dette arbeidet må også forholdet til sams vegadministrasjon i Statens vegvesen klargjøres.

I en slik strategi må det bl.a. vurderes

- Anbudsperioder
- Kontraksstrategi, herunder bruk av netto- eller bruttoanbud
- Fylkesoverskridende buss og båttruter.
- Behov for en felles innkjøpsenhet

10. LITTERATUR

1. Diverse statistikk fra SSB www.ssb.no, sammenstilt for Regional transportplan
2. St.meld. nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan
3. Handlingsprogram 2010- 2013 Statens vegvesen, Jan 2010
4. Handlingsprogram 2010 – 2019 Jernbaneverket, Foreløpig fastsatt okt 2010
5. Handlingsprogram for Kystverket 2010 – 19, okt 2009
6. NTP 2014 – 2023 Stamnettutredning Riksvegnettet, Vegdirektoratet, april 2011
7. NTP 2014 – 2023 En jernbane for fremtiden – Perspektiver mot 2040, Jernbaneverket 2011
8. NTP 2014 – 2023 Sektorplan for Avinor – Perspektiver mot 2040, Avinor 2011
9. NTP 2014 – 2023 Stamnettsutredning 2011, Kystverket
10. NTP 2014 – 2023 Utredningsfasen Hovedrapport og underlagsrapporter
11. Forslag til investeringsprogram for fylkesvegar 2012 – 2021 – Møre og Romsdal fylkeskommune 28.3.2011.
12. Fylkesvegplan 2010 – 2013. Høringsversjon – Nord-Trøndelag fylkeskommune, mars 2011.
13. Fylkesvegplan med handlingsprogram 2010 – 2013 og planleggingsprogram 2014 – 2019. Høringsutkast Sør-Trøndelag fylkeskommune 6.10.2009
14. Temaplan samferdsel: Ferjefri E39 i Møre og Romsdal, Høringsdokument
15. Temaplan samferdsel: Ferjestrategi Møre og Romsdal 2006 – 2015, Møre og Romsdal Fylkeskommune
16. Ekspressbuss Vestlandet, Mulighetsstudie, Vestlandsrådet, februar 2008
17. Utredning, Utviklingsplan for Trønderbanen, Jernbaneverket sept. 2008
18. Bedre kollektivtransport i distriktene, TØI-rapport 887/2007
19. Dagens transportstrømmer Midt-Norge. Transportanalyse som grunnlag til behovsanalysen for KVU for ny godsterminal i Trondheimsregionen, Jernbaneverket juni 2009
20. Hvordan styrke sjøtransportens konkurransevne, Norske Havner, Norsk havneforening, Kystverket, LTL, nov 2010