

Utfordringer i forhold til bosettingsmønsteret i Nord-Trøndelag

Det har under arbeidet med den fylkesvise regionale planstrategien vært et uttrykt ønske om et utdypende notat om bosettingsmønsteret i fylket. Nord-Trøndelag trenger et sterkt Trondheim, men det er viktig at Nord-Trøndelag får en del av veksten fra Trondheim. Det er viktig å gi småbyene på Innherred utviklingsimpulser. Det kan stilles spørsmål om det er viktig med vekst i alle deler av fylket, om vekst i seg selv er et mål, eller om det i noen områder er viktigere å satse på kvalitet.

Det var enighet om at det er viktig å synliggjøre Namdalen, og fokusere mer på regionens kvaliteter fremfor vekststrategi i denne regionen. Samtidig må satsinger av stor regional betydning synliggjøres, for eksempel Steinkjer-Trondheim på én time.

Første del av notatet tar utgangspunkt i hovedtrekk i Trøndelags romlige utvikling, for deretter å drøfte videreføring av utbyggingsmønsteret. Det er tatt utgangspunkt i en del punkter fra utredningsrapportene i Nasjonal transportplan, som samferdselsetatene overleverte til samferdselsdepartementet 1. feb i år.

Trøndelags romlige utvikling

Her tas det utgangspunkt i rapporten Trøndelags romlige utvikling, Historier og scenarier 1030 – 2030, av Tor Selstad (2002). Selstad bygger på en forestilling om at grunnlaget for hvordan vi kan forstå framtida er hvilke forestillinger vi har om den. Selstad redegjør for følgende hovedtrender som grunnlag for sine scenarier:

- Vi har hatt en utvikling fra vareøkonomi til serviceøkonomi.
- Det er bevegelse fra materielle til immaterielle infrastrukturer.
- Fra spredt bosetting til konsentrasjon – også på landsbygda.
- Utviklingen går mot større administrative regioner – sterkere regionsentra.

Med utgangspunkt i dette trekker Selstad opp følgende framtidsbilder:

A: Aksen tar alt

B: Balanse mellom regionene

På mange måter kan en si trenden som var observert innen 2002 gikk i retning av overdreven sentralisering. Dette har slått til i perioden etter 2002. Staten og regionene har ikke virkemidler som er tilstrekkelig for å motvirke trenden.

Det er ulike oppfatninger i hvilken grad trendframskriving klarer å fange opp underliggende trender som følge av at individ og lokalsamfunn nyorienterer seg, bla annet avhengig av hva de har som preferanser. Tor Selstad stiller avslutningsvis spørsmål om hvordan et framtidig Trøndelag ser ut, som tar miljø på alvor?

Etter 2002 har fokuset på bærekraftig utvikling (den økologiske del av begrepet) økt både i samfunnsdebatten og planleggingen. Matvaresikkerhet, biologisk mangfold og klima og utfordringen med å finansiere velferdsstaten har bidratt til dette. Mange tror at sentralisering til byene er gunstig for å oppnå mer bærekraftig utvikling. Andre tror at det å opprettholde en

viss andel befolkning og virksomhet utenfor de store byene er en minst like viktig forutsetning for bærekraftig utvikling.

Det er stor sjanse for at bruken av offentlige midler, spesielt investering i infrastruktur, har forsterket trenden til sentralisering. I områder med stor tilflytting oppstår som regel tydelige barrierer i infrastrukturen (knapphet på kapasitet og behov for standardøkning). Investeringer i infrastruktur brukes som argument for å styrke norske regioner som har stort potensial for å hevde seg i internasjonal konkurranse. Dette utløser gjerne store infrastrukturtiltak i byene. Tiltakene knyttes gjerne til satsingsprogrammer for mer miljøvennlig transport (miljøpakker). De systemene som dominerer i byene er ikke overførbare til distriktene.

Det er betydelig investering av infrastruktur i distriktene også. Det kan se ut som mange distrikter har for tynne strukturer til at en oppnår sjølfosterkende vekst i et felles bo- og arbeidsmarked. Mens byene har voksesmerter, preges mange distrikter av uttynning. Planutfordringen er å finne fram til de forvaltnings- og utviklingstiltak som best mulig forsterker kvaliteter i distriktene.

Videreføring av dagens utbyggingsmønster - målet 60 % tett og 40 % spredt

I Norge bor 79 % i tettbebygde strøk og 21 % bor spredt, jf SSB. I Nord-Trøndelag legges det opp til at vi skal ha et mål om å videreføre dagens bosettingsmønster i fylket, 60% i tettbebygde områder og 40% i spredtbygde.

Det er behov for å klarlegge hva vi oppfatter med 40 % spredt. Vi har spredt bebyggelse inn til tettsted, vi har mindre bygdesentra, og vi har spredt bebyggelse utenfor noen form for tette strukturer. En del av den helt spredte strukturen er tomter som er fraskilt rundt gårdsbebyggelsen, og en del som er etablert i moderne tid, uavhengig av eksisterende strukturer. For å bruke Steinkjer som eksempel, så er Steinkjer sentrum, Veldemelen og Sparbu inkludert i SSB s statistikk for tett, alle andre strukturer er spredt (Sprova, Hærvik, Elnan, Kvam, Sunnan, Binde, Lysheim, Skarpsnes, Røysing, Vålen, Følling osv). I en del kommuner er kommunesenteret ikke regnet som tett bebyggelse i SSB's statistikk.

Med utgangspunkt i dette kan en nyansere problemstillingen, og drøfte hvilke behov og krav til bebyggelsene det er som skal gjelde i følgende kategorier:

- I byene
- I det nære omlandet til byene (randsonen)
- Øvrige kommunesenter og tettsteder utenom sentrum i bykommunene.
- Små grendesenter
- Øvrig spredt bebyggelse

Det er altså behov for å forestille seg noen framtidsbilder eller modeller for de spredtbygde områdene, der andelen er målsatt til 40 %.

På aksene Trondheim – Steinkjer ligger det til rette for vekst i byene. Skal dette gi et godt resultat, må det være fokus på preferanser for det gode liv, og utvikling i balanse med kulturlandskapet som preger aksene. Fortetting må skje med kvalitet. Med kombinert vekst og fortetting, har småbyene arealer nok til å ta betydelige deler av den veksttrenden i Trondheimsregionen, uten at dette medfører konflikt med jordvernet. Hvis derimot veksten

innpasses med hovedsaklig tradisjonell eneboligbygging, som det som har preget disse byene på 60-, 70, og 80. tallet, vil det komme i sterk konflikt med jordvernet. Det er større muligheter for eneboligbygging utenfor byene. Imidlertid er markedet størst for "det gode liv" i pendlingsavstand. Fortetting av byene ser ut til å være rett grep både i forhold til jordvern, biologisk mangfold, klima, og etter hvert må en forvente at energieffektivitet aktualiseres som behov. I tillegg vil dette spare infrastruktur, effektivisere kommunal tjenestestruktur, som skoleskyss og transport av hjemmehjelpere.

Det er behov for klare grenser for hvor stor utbredelse det enkelte lokalsamfunn kan ha, både byene, tettstedene utenfor byene og kommunesentrene i kommuner uten by. Det skal være differensiert krav til tetthet, men det må trolig defineres noen krav til tetthet også i mindre lokalsamfunn. Også i mindre lokalsamfunn er det et mål at lokale funksjoner skal være tilgjengelig til fots eller sykkel, og det er viktig å støtte opp om lokale fellesfunksjoner. Dette bør naturligvis ikke være til hinder for å tilrettelegge bolig inntil spredt næringsaktivitet, reiselivstiltak etc.

Stedsutvikling blir viktig for å gjennomføre de nye grepene. Det bør være kommuneplanens arealdel i den enkelte kommune som avklarer og visualiserer de viktige grepene. Klimavennlig boligbygging, utnyttingsgrad, jordvern og bevaring av biologisk mangfold henger sammen, og kan alle avveies i arealplaner. Utnyttingsgrader er et virkemiddel i kommuneplanens arealdel som blir styrende, der overordnet jordvern og andre indikatorer for bærekraftig utvikling blir avveid i denne planprosessen.

Spredt bosetting i Nord-Trøndelag vil omfatte ulike kategorier fra mindre boligfelt ved bygdesenter og grendesenter til landbruksbebyggelse og annen spredt bebyggelse uten tilknytning til fellesfunksjoner. Denne boformen har kvaliteter og attraktivitet knyttet til oppvekstmiljø, bolig og natur. Tilhørighet, opplevelse av trygghet og lokalt nettverk for omsorg er andre kvaliteter som oppleves. Skole og barnehage som mindre enheter i et grendemiljø oppleves av mange som en ekstra kvalitet som gir lokal tilhørighet. Spredt boligbygging kan og betraktes som en alternativ boform med kvaliteter som god tilgang til friluftsliv, jakt, fiske, stillhet og ro.

Spredt bosetting er nødvendig for næringsutøvelse i distriktene, i særlig grad for jordbruk, skogbruk og reindrift, for dermed å utnytte jord-, skog og utmarksressurser i hele fylket. Landbruket skaper sekundær næringsvirksomhet /arbeidsplasser med behov for boliger lokalisert i nærmiljøet. Landbruket preges i dag av rasjonalisering med færre enheter og færre antall sysselsatte. Spredt bosetting utenom gårdsbebyggelsen vil bidra til å styrke grendemiljøet og sikre mulighet for å opprettholde fellesfunksjoner i større grad enn hva landbruket alene gir grunnlag for.

Eksisterende gårdsbebyggelse er en ressurs som kan ha potensial for transformasjon av ledige bygninger til boligformål. Videreutvikling av tunet ved å tillate flere boenheter kan styrke bosetting og tilhørighet til landbruket og vurderes i enkelte kommuner.

Større tomter enn det som tillates i tettbygd strøk oppleves som en kvalitet som gir mulighet for å dyrke ulike interesser som er arealkrevende. Større tomter enn standard 1da kan dermed være en kvalitet ved spredt utbygging. Kanskje kan en legge til rette for at en stor tomt etter hvert kan deles opp i flere enheter med mulighet for tun med flere enheter.

Alternativt kan store tomter benyttes til småskala næringsutøvelse. I områder med samisk bosetting kan en og legge til rette for tomter som gir bedre mulighet for samisk næringsutøvelse/reindrift. Tomtene bør gi rom for utstyr og næringsretta aktivitet. Lokaliseringen i forhold til aktuelle kjøreleier og mulighet for tilkomst med skuter må tillegges vekt.

Videreutvikling av dagens grendesenter vil bidra til å opprettholde og utvikle fellesfunksjoner som skole, barnehage, omsorgsboliger og butikk. Styrking av grendesentra bør omfatte både tilrettelegging av nye boligtomter, bygging av gang/sykkelveg og annen stedsutvikling. Et tydelig grendesenter vil være en kvalitet som gjør hele grenda mer attraktiv, gir mulighet for lokale møteplasser og sosial kontakt. Transportøkonomisk vil det være gunstig å yte basale tjenester i grendesenteret, framfor å måtte reise inn til by/kommunesenter for slike tjenester.

Kommuneplanens arealdel er det primære redskap for styring av spredt utbygging og utvikling av grendesenter. Overordna grep for spredt utbygging må klarlegges i regional plan for arealbruk. Retningslinjer for lokalisering, utnyttingsgrad, avgrensning og kvalitetsutvikling for grendesenter kan være aktuelle virkemidler. I slike områder vil flere elementer knyttet til bærekraftbegrepet være sentralt, slik som sosial/kulturell og økonomisk bærekraft i tillegg til den økologiske.

Nasjonal transportplan (NTP) - "Utredningsrapport"

Her er noen momenter i hovedrapport fra utredningsfasen, Jf rapport til SD datert 1.02.2011, sammendrag:

- Vi får en sterk transportvekst hvis en ikke setter inn store, sterke og tydelige tiltak.
- Det forventes 440 000 nye innbyggere i Oslo-regionen – fra 4 mill til 5.5 mill daglige reiser.
- Veksten i byene må tas med kollektivtrafikk – og gang sykkel
- Fortsette å utvikle infrastruktur.
- Godstransport – få mer på sjø og bane.
- Kan bli krevende å nå klimamålene
- Universell utforming

Stat, fylkeskommuner og kommuner må arbeide nært sammen for å møte framtidens utfordringer og utforme et framtidsrettet og samordnet transportsystem. Næringslivet og andre aktører må involveres. Fokuset i rapporten er hovedsakelig storbyene, og i noen grad mindre byer. Men samordning og samarbeid trengs også i transportkorridorene, i distriktene og ved utformingen av den nasjonale transportpolitikken.

NTP utredningens delrapport – "Effektive knutepunkter for persontransport"

En av delrapportene er "Effektive knutepunkter for persontransport". Denne har betydning for Nord-Trøndelag, spesielt som grunnlag for framtidbilder om aksene Trondheim – Steinkjer, spesielt hvis en ønsker regionforstørring der kollektivtrafikk er hovedmotor i samferdselen. Hovedbudskapet er at knutepunkter er en nødvendig del i et godt kollektivtilbud. Knutepunkt er et ord med flere valører. Med knutepunkt i denne rapporten menes regionale og større lokale punkter i kollektivnettet, som både er byttepunkt og målpunkt for kollektivreiser.

Det er store krav til kvalitet i knutepunktene, med krav til sikkerhet, effektivitet, informasjon, tilgjengelighet og universell utforming. Det er behov for bedre koordinert rutetilbud, der bussen må supplere og tilpasses tilbudene med tog, båt og fly. Bussens styrke er fleksibilitet til å bruke et stort vegnett og dermed gi stor flatedekning – de andre strukturene er ”tunge og stive”. Tilbringersystemene til knutepunktene må videreutvikles.

Det er behov for en differensiert holdning og stedstilpasning av innfartsparkering for bil. I de store knutepunktene i byområdene vil stort omfang av innfartsparkering stride mot intensjonene i samordnet areal og transportplanlegging. Dette begrunnes ut fra:

- Et bymiljøperspektiv – knutepunktsnære arealer bør brukes til å utvikle bykvalitet og byutvikling, ikke til asfalt og oppbevaring av biler
- Et arealperspektiv – innfartsparkering gir insitamenter til fortsatt byspredning
- Et kapasitetsperspektiv – gategrunn nær knutepunktene bør prioriteres til buss og myke trafikanter, og ikke hindres av mye biltrafikk. Samtidig vil parkeringstilbudet undergrave grunnlaget for lokalbussene som tilbringersystem
- Et økonomisk perspektiv – tomteareal nær knutepunktene er svært attraktivt og har høy verdi. På den andre siden vet man at brukerne av innfartsparkering har lav betalingsvillighet for denne tjenesten, selv på steder som har meget godt kollektivtilbud

Følgende momenter er sakset fra rapporten:

”Kollektivknutepunkter danner utgangspunkt for utbyggingsmønster og regional utvikling i de store byenes randsoner og i de mellomstore byene. Begrensninger og hindringer i form av liten interesse for transformasjon av lavt utnyttede arealer og jordvern nær knutepunktene må overvinnes.

Det er store organisatoriske hindringer for knutepunktsutvikling. En part må lede prosessen for utvikling av en felles plan for knutepunktet. ” Arbeidsgruppen foreslår at fylkeskommunene får et særlig ansvar for å avklare hvem som skal ta på seg hovedansvaret for de prioriterte knutepunktene”.

NTP utredningens delrapport ”Regional utvikling”

Her påpekes at det er positivt at transportmodellene videreutvikles. Det er stort fokus på næringslivets transport, knyttet opp mot næringslivets konkurransekraft. Dårlig regularitet på hovedvegnettet konstateres som et problem for distriktene

”Et godt kollektivtilbud vil bidra til å nå de overordnede mål om bosetting og livskvalitet. Det er god grunn til å gripe tak i tiltak som vil bidra til trendbrudd og løft i kollektivtilbudet i distriktene:

- Økte økonomiske rammer
- Forpliktende areal- og transportplaner
- Incentivordninger for å utvikle nye kollektivtilbud i kombinasjon med belønningssmidler
- Samle ansvaret hos fylkeskommunene for den offentlig betalte transport som helseforetakene og fylkeskommunene i dag har ansvar for”

Dette er et område der det trengs kunnskap, utviklingsarbeid for å prøve ut løsninger og bør ha stort fokus i planfasen av prosessen med NTP.

Både hovedrapporten, og delrapportene om knutepunktsutvikling og regional utvikling synes å være preget av storbyfokus. En del av regional utvikling går ut på å finne god balanse

mellom landssenter og landsdeler, så omfatter det balansen mellom landsdelssenteret og regionene. Det er et nødvendig spørsmål å vurdere om utredningene er særlig til hjelp for å synliggjøre de tynneste strukturene, som gjerne finnes i de områdene som har en kombinasjon mellom lite folketall og spredt bebyggelse og næring. Det er nok grunnlag for å påstå at investering i samferdselstiltak vil gi regionforstørring på aksene Trondheim – Steinkjer, og spesielt ved satsing på kollektiv er knutepunktsutviklingen en viktig del av dette. I arbeidet med regional transportplan er det avdekket behov for å videreutvikle transportmodellene, ikke minst for å kunne utvikle tiltak som berører utkantene. Uklare modellberegninger og tynne strukturer gjør at begrepet knutepunkt blir abstrakt på Fosen og i Namdalen. I neste avsnitt er det likevel gjort et forsøk på å forestille seg knutepunktsutvikling.

Forestillinger om knutepunktsutvikling i Nord-Trøndelag.

Dårlig regularitet på hovedvegnettet er relevant beskrivelse for utfordringene i Nord-Trøndelag, ikke minst er det utfordringer knyttet til det regionale vegnettet. For strekningen Trondheim - Steinkjer vil imidlertid kollektive reisetilbud med reisetid på 1 time være et meget sterkt tiltak i forhold til kriteriene for felles bo – og arbeidsmarked.

Trønderbanen på en time gjør Trondheim meget tilgjengelig for Innherred, og det gjør Innherred meget tilgjengelig for Trondheim, og kan gi en kraftig forsterkning av alle byene på aksene. Dette vil gjøre at Namdalen også får et kraftsentrum i nærheten, noe som kan utnyttes i arbeidet med å opprettholde bolyst i denne regionen. Steinkjer, Verdal, Levanger og Stjørdal er samlet robuste til å ta i mot betydelige deler av landsdelssenterets vekstpotensial, og på en slik måte at det styrker både landsdelen og landsdelssenteret. Alle disse byene har potensial for fortetting rundt knutepunktet. Steinkjer, på endepunktet av aksene, har størst potensial for byutvidelse uten at dette medfører nedbygging av dyrket jord.

Beregningene som er gjort for utredningen KVVU for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer viser at omfattende utbedringer i veg- og baneforbindelsene har potensial til å gi en kraftig økning i pendlingen. "Dvs. opp i mot en dobling på enkelte av relasjonene. Netto er det grunn til å regne med en økt innpendling mot de større kommunene, noe som også betyr en større utpendling fra de små kommunene rundt".

KVVU-utredningen viser også at det kan forventes økt verdiskaping som kan relateres til bedre infrastruktur mellom Trondheim og Steinkjer. Dette gir imidlertid grunnlag for å si om det er Innherred eller Trondheim som vokser mest som følge av infrastrukturtiltaket. Hvis det er ønsket resultat å styrke Innherred, må det trolig gjøres med sammensatte tiltak, som spiller på lag med infrastrukturutviklingen.

Reisetid på 1 time krever store investeringer i forhold til dagens befolkningsgrunnlag. Både strukturell utvikling og organisering rundt knutepunkt er viktig å ivareta gjennom planlegging. Et hovedspørsmål er imidlertid om Namdalen har nytte av å styrke aksene.

Det er tydelige knutepunkter i Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer. Namsos knutepunkt for Midtre Namdal. Grong er knutepunkt for Indre Namdal, der transportdelen er tydelig, men befolkningsgrunnlaget er mindre enn Namsos. Nærøy og Vikna, med tyngdepunkt rundt Nærøysundet, her elementer av knutepunkt. Ellers i fylket er Vanvikan knutepunkt for Fosen,

og Meråker her elementer av knutepunkt. Disse knutepunktene er kjerne i et kollektivt tilbringersystem.

I den grad skogrike, energirike, mineralrike og havbruksrike Namdalen teller tungt, kan Steinkjer peke seg ut som senter for knutepunktsutvikling i Nord-Trøndelag. Hvis ikke Namdalen teller tungt, vil Verdal/ Levanger evt Stjørdal peke seg ut som senter. Stjørdal fordi det på grunn av marked og lokalisering er innvevd i Trondheimsregionen allerede med dagens transportsystem, og har kontinuerlig vekst som grunnlag av dette. Levanger/Verdal peker seg ut fordi det er lokalisert midt i den aksene som er tettest og mest befolket i Nord-Trøndelag. Det store spørsmålet er om det har noen hensikt å snakke om et senter for knutepunktsutvikling i Nord-Trøndelag hvis det er posisjonen i forhold til Trondheim som teller.

En forestilling om framtida kan være en videre utvikling av Trondheim som landsdelssenter, Steinkjer som fylkessenter og en Trønderbane på i time som hovedsystem i kollektivtrafikken. Med tunge strukturer i begge ender av aksene, har det verdi å snakke om felles bo- og arbeidsmarked for hele strekningen Trondheim – Steinkjer. Trafikken mellom byene kan betjenes svært godt med tog, et intercity med passasjerbelegg på hele strekningen. Skalaforskjellen kompenseres med å utvikle 15 min frekvens mellom Trondheim og Stjørdal, og 30 min frekvens mellom Stjørdal og Steinkjer. Alle på aksene har meget god tilgjengelig til flyplass.

Trønderbanen basert på tydelig knutepunktsutvikling og i samvirke med E6 vil bringe trafikk fra/til Trondheim og virksomhet på aksene fram til porten til Namdalen, som i dette tilfellet er Steinkjer. Like viktig er det å gjøre Innherred og Trondheim tilgjengelig for Namdalen. Å utvikle Namdalen til like sterkt felles bo og arbeidsmarked som på aksene Trondheim Steinkjer vil ikke være mulig på grunn av avstandsfaktoren.

Hovedfokus må være livskvalitet og bokvalitet, med vekt på at "det gode liv" skal være mulig der avstanden til befolkningssentra er stor. Noen steder kan det være en god strategi å tilrettelegge for et godt samfunn uten vekst. Det er imidlertid behov for utvikling innen transport, og å se nærmere på knutepunkter og hvordan en kan utvikle infrastruktur og tjenestetilbud for denne regionen. På grunn av avstandene uteblir sjølførsterkende felles bo og arbeidsmarked. Namsos, Grong og Nærøysundet peker seg ut som knutepunkter. Fv 17 er et meget viktig til tak for å utvikle både Namsos og Steinkjer som knutepunkter, og vil tydeliggjøre aksene, der også Verran, Namdalseid og Flatanger har en viktig rolle. Fv 17 vil styrke Namsos sin rolle som knutepunkt for Midtre Namdal.

E6 mellom Steinkjer og Grong er viktig for å utvikle både Grong og Steinkjer som knutepunkter. Både Namsos og Grong er lokalisert i lengste laget fra Steinkjer til at en kan oppå felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Da gir det større mening å bruke dette uttrykket for aksene Grong – Namsos. Terskelen for lange arbeidsreiser kan i perioder være høy pga tynne nærings- og befolkningsstrukturer.

Både Namsos og Grong (Gartland) er brohoder for transport til og fra Ytre Namdal. Både fv17 og E6 er viktige elementer på aksene. Det er behov for nærmere vurdering av hvilken korridor som er viktigst for å tilknytte Nærøy og Vikna, men tyngdepunkt rundt Nærøysundet.

Ekspressbuss kan være en måte å styrke kollektivtrafikken i Namdalen. Det kan være grunnlag for å kjøre ekspressbuss begge retninger i triangelet Steinkjer, Namsos, Grong, Steinkjer. Dette kombinert med bestillingstransport kan utvikles til et godt kollektivtilbud.

Jernbanen og Hurtigruta har også betydning. Jernbanen og hurtigruta utgjorde i gjenresingstida ryggraden i samferdselen. Dette er gradvis funksjonelt erstattet med småbiler og til dels buss for persontransport og godsbiler. Siste halvdel av 1900-tallet handlet samferdsel om å skaffe et finmasket nett av veger for landtransporten. Dette er supplert av flynett. Utviklingen bar preg av utbygging av primærvegnett til distriktene. Rundt årtusenskiftet var den store utbyggingsperioden på mange måter regnet som over. I den nyere tid har det handlet mye om å fjerne flaskehals der utviklingen skaper forstoppelse – og det vil si først og fremst i sentrum. Oppmerksomheten har flyttet seg fra ”vegutløsning til utkanten til motorveg til flyplassen”. For utkantene er det en hard kamp om å forsvare det en har fått.

Jernbanen har en rolle på strekningen, med at det går regiontog. Indre Namdal regionråd ønsker å få tilrettelagt regulært togtilbud på strekningen Steinkjer – Grong. En rapport fra TFoU viser at antallet pendlere på strekningen Steinkjer – Grong er betydelig. Antall elever og pendlere på strekningen Grong – Snåsa – Steinkjer er mellom 50 – 100 pr dag. Iflg NSB er det ikke kommersielt grunnlag for å drive persontransport med tog. Befolkningsgrunnlaget er så tynt at de heller ikke vil tilrå myndighetene å kjøpe jernbanetransport. NSB viser til buss og bil som alternativ befordring. Det vises for øvrig til fylkestingets vedtak, fattet i plenum 11.6.2009:

”Utvidelse av Trønderbanen til Grong er fremdeles fylkestingets hovedmål for å bedre kollektivtilbudet mellom Grong og Steinkjer.

Inntil det er på plass ber fylkestinget fylkesrådet jobbe for å opprette flere bussavganger mellom Grong og Steinkjer som tilfredsstillende pendlernes behov, og som korresponderer med Trønderbanen til/fra Steinkjer”.

Under forutsetning at det lar seg gjøre å utvikle knutepunkt, kan godstogene på Nordlandsbanen få en rolle. Det er imidlertid verken befolkningsmessig eller økonomisk grunnlag for å kjøre tog etter intercitykonseptet. Jernbanen har derfor en underordnet rolle i forhold til vegtransporten i Namdalen. Hurtigruta er viktig for virksomheten rundt Nærøysundet.