



Inderøy kommune

7670 Inderøy

Møteinnkalling

Utvalg: **1756 Hovedutvalg Natur**

Møtested: Inderøy Rådhus, møterom: 1. etg.

Dato: 31.10.2011

Tidspunkt: 09:00

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 74124210. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Ole Anders Iversen
Leder

Solbjørg Kirknes
sekretær

Sakliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Untatt off.
PS 1/11	Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer. Offentlig høring.	
PS 2/11	Rådmannen orienterer. Referatsaker og delegerte vedtak. Særskilt orientering om: 1. Arbeid med planstrategi 2. Administrativ organisering 3. Planer for kulturtiltak - kommunesammenslåing	



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	1/11	31.10.2011
1756 Formannskapet		02.11.2011

Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer. Offentlig høring.

Rådmannens forslag til vedtak:

Innstilling vil bli fremlagt i møte.

Vedlegg

- 1 Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim – Steinkjer.
Høringsbrev offentlig høring.
- 2 Presentasjon av konseptvalgrapport i kortform

Bakgrunn

Konseptvalgutredningen for transportløsninger på strekningen Trondheim – Steinkjer er utarbeidet etter bestilling fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen. I bestillingen fra Samferdselsdepartementet er det presisert at jernbane skal inngå i utredningen. Utredningen skal danne grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging.

Konseptvalgutredningen skal kvalitetssikres i regi av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet av eksterne konsulenter (KS1). Dette arbeidet er allerede igangsatt.

Konseptvalgutredningen er bygd opp i henhold til fire hovedbolker:

- Behovsanalyse
- Mål og strategidokument
- Overordnet kravdokument
- Alternativanalyse

Konseptvalgutredningen er utarbeidet i et samarbeid mellom Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket. COWI AS har vært konsulent og bidratt med fagutredninger og utarbeidelse av rapport. Det har videre vært et kontaktutvalg knyttet til arbeidet, blant annet med politisk representasjon fra Nord-Trøndelag fylkeskommune (fylkesråd samferdsel). I tillegg til dette har det også vært nedsatt en bredt sammensatt prosjektgruppe med representasjon fra både Statens vegvesen, jernbaneverket, fylkeskommunene i Sør- og Nord-Trøndelag samt begge fylkesmannsembetene.

I prosessen har det også vært en utstrakt medvirkning fra både kommuner og organisasjoner, og Inderøy kommune har deltatt på alle disse kontaktpunktene:

- Informasjonsmøte 23.6.2010 – Inderøy kommune deltok
- Oppstartsmøte konseptvalgutredning 25.6.2010 – Inderøy kommune deltok
- Forberedelser til ideverksted – Inderøy kommune deltok
- Ideverksted 30.9 og 1.10.2010 – Inderøy kommune deltok med ordfører, leder hovedutvalg Natur og enhetsleder næring og plan

Konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer ble lagt ut til offentlig høring 19. september med høringsfrist 15. november. Hele KVU-rapporten med tilhørende analyser og grunnlagsrapporter er svært omfattende og legges ikke ved i papirform. Den forefinnes imidlertid relativt enkelt på Statens vegvesen sine hjemmesider ved å bruke linken:

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

Vedlagt følger imidlertid den powerpointpresentasjonen som ble brukt ved framleggingen av konseptvalgutredningen for politikere og media m.fl. tidligere i høst (vedlegg 2). Den gir i kortform hovedpunktene fra drøfting og anbefalinger i konseptvalgutredningen.

Det skal gjennomføres et første koordinerende møte med regionens kommuner torsdag 27.10. Ordfører og rådmannsnivå vil være representert. Det vil være naturlig i en slik sak og søke og etablere en felles holdning regionalt. Rådmannens innstilling i saken må sees på denne bakgrunn.

Vurdering

Konseptvalgutredningens formål har vært å vurdere hvordan veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer på en best mulig måte kan utvikles for å skape et godt transporttilbud innenfor et tidsperspektiv på tretti år.

Gjennom ideverkstedet som også Inderøy kommune deltok i, ble følgende samfunns mål definert som førende for arbeidet med konseptvalgutredningen:

I 2040 er aksene Trondheim – Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

I konseptvalgutredningen er det analysert i alt 6 konsepter:

- **Referansekonseptet:** Dagens veg- og jernbanenett inkludert påbegynte prosjektet og prosjekter i Nasjonal transportplan fram til 2014. Reisetid veg: 1:44. Reisetid tog: 2:03. Røra stasjon beholder knutepunktrolle.
- **Minimumskonseptet:** Avkjørselssaneringer, bompenger vei og reduserte kollektivtakster. Reisetid veg: 1:44. Reisetid tog: 2:03. Røra stasjon beholder knutepunktrolle.
- **Forbedringskonseptet:** Utbedrer de fleste kritiske sårbare punkter på veg- og jernbane. Reisetid veg: 1:24. Reisetid tog: 1:38. Røra stasjon beholder knutepunktrolle.
- **Moderniseringskonseptet:** Utbedrer de fleste kritiske sårbare punkter og øker kapasiteten på veg og jernbanenettet. Reisetid veg: 1:20. Reisetid tog: 1:19. Prognose totalpris: 24 milliarder kroner. Røra stasjon beholder knutepunktrolle.
- **Jernbanekonseptet:** Kun tiltak på jernbane slik at kapasiteten øker og sårbarheten reduseres. Reisetid veg: 1:44. Reisetid tog: 1:10. Røra stasjon beholder knutepunktrolle.
- **Vegkonseptet:** Kun tiltak på veg. 4-felts veg Trondheim – Steinkjer. Reisetid veg: 1:12. Reisetid tog: 2:03. Røra stasjon beholder knutepunktrolle.
- **Maksimumskonseptet:** Kombinerer konsept 3 og 4 slik at det blir omfattende utbygging av både veg og jernbane. Reisetid veg: 1:12. Reisetid tog: 1:10. Prognose totalpris: 31 milliarder kroner. Røra stasjon beholder knutepunktrolle.

Blant disse konseptene har Statens vegvesen i samarbeid med Jernbaneverket Plan nord valgt å anbefale det såkalte Moderniseringskonseptet (konsept 1) for videre planarbeid.

Fagmyndighetene mener dette konseptet er det som er best tilpasset forventet transportetterspørsel. Det reduserer samtidig reisetiden til 1 time og 20 minutter for veg og 1 time og 19 minutter for tog. I anbefalingen ligger det også en rekke faktorer ut over reisetid, inkludert økonomi, trafiksikkerhet, transportkostnader, inngrep i dyrka mark m.v. En detaljert gjennomgang her vil bli for omfattende, og rådmannen må henvise til KVVU-rapporten på Statens vegvesen sine heimesider (jfr. link tidligere i dette saksframlegget).

I anbefaling av Moderniseringskonseptet er det også foreslått en utbyggingsrekkefølge for strekningen:

Fase 1:

Elektrifisering av jernbanen på hele strekningen samtidig som tunnel gjennom Forbordsfjellet bygges (kostnad 3,8 milliarder kroner).

Bygging av E6 med 2 – 3 felt og midtrekkverk i delvis ny trase mellom Stjørdal og Åsen, og med ny tunnel sør for Røra (kostnad 4,2 milliarder kroner).

Fase 2:

Dobbeltspor for jernbanen mellom Trondheim og Stjørdal. Krysningsspor mellom Åsen og Steinkjer (kostnad 7,6 milliarder kroner).

Tunnelløp for E6 og gjennomgående 4-feltsveg på strekningen Trondheim – Stjørdal (kostnad 2,1 milliarder kroner).

Fase 3:

Dobbeltspor for jernbanen mellom Stjørdal og Åsen (kostnad 1,2 milliarder kroner).

E6 mellom Åsen og Steinkjer ombygges til 2 – 3 feltsveg med midtrekkverk (kostnad 4,7 milliarder kroner).

Det ligger en ytterligere reisetidsgevinst på hhv 8 minutter for veg og 9 minutter for tog i det såkalte Maksimumskonseptet (konsept 4). Fra fagmyndighetene er dette konseptet ikke valgt av flere grunner, men en vesentlig grunn synes for rådmannen å være den økonomiske sett opp mot en reisetidsgevinst på under ti minutter for både tog og veg.

Rådmannen vil berømme Statens vegvesen og Jernbaneverket for den særdeles grundige jobben som er gjort innenfor en tidsperiode på ca. et år. Det har også vært en betydelig grad av involvering, der det to-dagers ideverkstedet på Jægtvolden ga gode muligheter for innspill fra ulike offentlige aktører og interesseorganisasjoner.

For 1756 Inderøy er det to hovedpunkter i rapporten som har spesiell betydning sett fra et lokalt perspektiv.

Det første er at Røra stasjon gjennomgående beholder sin status som knutepunktstasjon i alle de foreslåtte konseptene. Dette er av vesentlig betydning for Røra og Inderøy, og hensyntar selvsagt behovet for å ha et sterkt fokus også på aksen øst – vest (Innherred – Fosen) der Røra er det naturlige trafikknutepunktet.

Det andre punktet med spesielt stor lokal betydning, er det faktum at ny tunell sør for Røra er foreslått gjennomført i fase 1 i det anbefalte konseptet. Dette vil fjerne et sårbart punkt med en betydelig sikkerhetsmessig risiko knyttet til seg, det vil gi en god løsning for gang-/sykkelveg langs eksisterende trasé og det vil selvsagt være avklarende for videre planlegging og utvikling av Røra.

Når det gjelder valg av Moderniseringskonseptet som anbefalt konsept fra fagmyndighetene, vil rådmannen være forsiktig med å konkludere entydig. Det såkalte Maksimumskonseptet er naturlig nok den løsning som vil være å foretrekke; både fra et regionalt perspektiv og et lokalt perspektiv.

Hvis man klarer å få gjennomført alle tre faser av Moderniseringskonseptet innenfor en rimelig tidsperiode vil det dog være et svært langt skritt i retning av å gjøre strekningen Trondheim – Steinkjer til *«én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods»*.

Rådmannen vil tilrå at Inderøy kommunes endelige uttalelse utformes etter at det er gjennomført koordinerende møte mellom kommunene i regionen.

Konklusjon

Se innstilling.



Statens vegvesen



Inderøy kommune
7670 INDERØY

Behandlende enhet:
Region midt

Saksbehandler/innvalgsnr:
Hilde Marie Prestvik - 74122691

Vår referanse:
2010/088720-050

Deres referanse:

Vår dato:
19.09.2011

Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim Steinkjer - Offentlig høring

Konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer legges ut til offentlig høring i perioden 19. september til 15. november 2011. Vi ber om Deres merknad til utredningen. Merknadene kan gjelde alt innholdet i KVU-rapporten.

Konseptvalgutredningen med tilhørende vedlegg er lagt ut på vegvesenets hjemmeside for pågående planprosjekter. KVU- arbeidet har en egen hjemmeside som kan nås ved følgende lenke:

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

Mer informasjon om konseptvalgutredningen med tilhørende prosess fås ved henvendelse til prosjektleder Jon Arne Klemetsaune, e-post: jon.klemetsaune@vegvesen.no, tlf: 951 68 603

Dokumentet sendes ut i papirformat til hver av høringsinstansene. Dersom det ønskes flere eksemplarer av konseptvalgutredningen, kan disse bestilles hos vegvesenet eller lastes ned fra hjemmesiden.

KVU- ens formål har vært å vurdere hvordan veg og bane på strekningen på en best mulig måte kan utvikles for å skape et godt transporttilbud innenfor et tidsperspektiv på tretti år. Det er i alt analysert 6 konsepter hvorav ett, Moderniseringskonseptet, er anbefalt lagt til grunn for videre planarbeid. I anbefaling av konsept er det også foreslått en utbyggingsrekkefølge for strekningen. Muligheter for å oppnå en samordnet utbygging av veg- og jernbanenettet på strekningen er blant annet lagt til grunn for valg av konsept.

Hovedutfordringen i utredningen har vært å finne ut hvordan transportbehovene kan løses for å oppnå samfunns målet som er definert for området:

I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 Molde

Telefon: 815 44 040
Telefaks: 71 27 41 01
firmapost-midt@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7468 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Listen nedenfor viser hvilke konsepter som er utredet:

Referansekonseptet	Dagens veg- og jernbanenett inklusive påbegynte prosjektet og prosjekter som ligger inne i NTP-perioden fram til 2014.
Minimumskonseptet	Avkjørselssanering med tilhørende lokalvegnett, breddeutvidelse og sanering av planoverganger. Bompenger på veg for å redusere bilkjøring, og reduserte kollektivtakster for å motivere trafikanter til å reise kollektivt.
Forbedringskonseptet	Utbedrer de mest kritiske sårbare punktene på veg- og jernbanenettet.
Moderniseringskonseptet	Utbedrer de fleste kritiske sårbare punkter og øker kapasiteten i veg- og jernbanenettet.
Jernbanekonseptet	Kun tiltak på jernbanen slik at kapasitet øker og sårbarhet reduseres.
Vegkonseptet	Kun tiltak på veg. 4-felts veg Trondheim - Steinkjer.
Maksimumskonseptet	Kombinerer konsept 3 og 4 slik at det blir omfattende utbygging både av veg og jernbane.

Proessen rundt den videre behandlingen av KVV – rapporten er som følger:

- En KS1-prosess (ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredning) ble igangsatt 14. september 2011. KS1-rapporten forventes ferdig i januar 2012.
- Vegvesenet vurderer høringsuttalelsene og sender disse videre for behandling i Samferdselsdepartementet.
- Konseptvalgutredningen (den vedlagte rapporten), KS1-rapporten og høringsmerknadene vil deretter ligge til grunn for regjeringens beslutning om videre prosess. Det må forventes at det for første utbyggingstrinn skal igangsettes en større konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningsloven før det igangsettes arbeid med reguleringsplaner for delstrekninger.

Konseptvalgutredningen vil være et viktig innspill til Nasjonal transportplan 2014-2023. Frist for høringsinnspill er 15. november 2011. Dersom det er noen som har behov for en lengre høringsfrist må melde dette til prosjektleder innen 10. oktober.

Innspillene merkes KVV Trondheim – Steinkjer og sendes til:

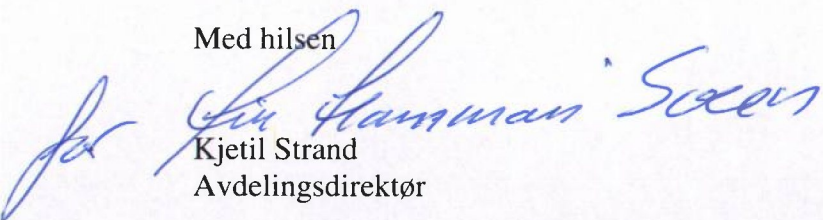
Statens vegvesen, Region midt, Fylkeshuset, 6404 Molde

eller pr e-post

firmapost-midt@vegvesen.no

Strategi-, veg- og trafikkavdelingen

Med hilsen



Kjetil Strand
Avdelingsdirektør

Vedlegg: KVV- rapport, datert august 2011, ett eksemplar



Statens vegvesen

Konseptvalgutredning (KVU) **Transportløsning veg/bane** **Trondheim - Steinkjer**

Rapport-levering Steinkjer 5. september 2011

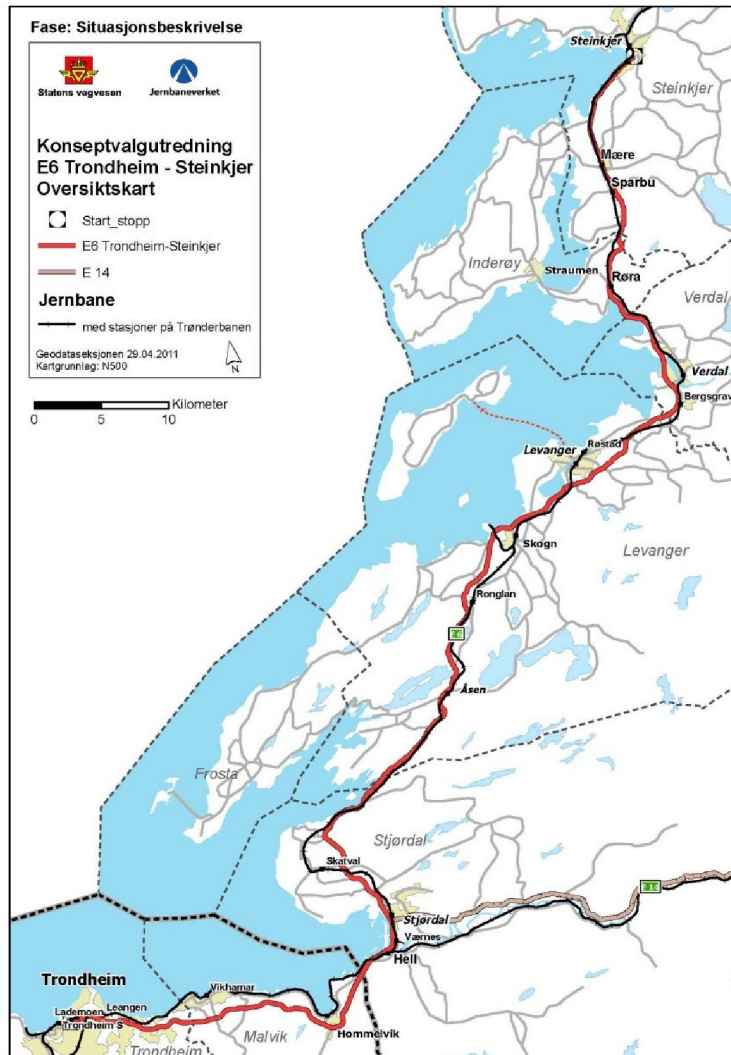
Hovedutfordring og anbefaling
v/Kjetil Strand
leder av styringsgruppa

Foto: Celourbox

Planoppdraget

- ✧ Mangeårig arbeid i trøndelagsfylkene for å utrede koordinert utvikling av veg og jernbane på strekningen Trondheim – Steinkjer
- ✧ Jernbaneverkets utviklingsplan for Trønderbanen viser stort potensiale for redusert reisetid
- ✧ **Oppdragbrev fra Sd til SVV 19.03.2010**
"...KVU skal gjennomføres for følgende vegprosjekter:
...Rute 7 E6 Trondheim - Steinkjer...
...skal også omfatte jernbane og gjennomføres sammen med Jernbaneverket....."
- ✧ **Prosjektplan fra SVV til Sd 23.08.2010**
KVU'en skal inkludere vurderinger av restriktive tiltak for biltrafikken og stimulerende tiltak for kollektivtrafikken
- ✧ **Mandat for utredningen fra Sd til SVV 18.02.2011**
Sd ber om at hensynet til jordvern, arealbruk, klimagassutslipp og restriktive tiltak gis en grundig vurdering

Planområdet

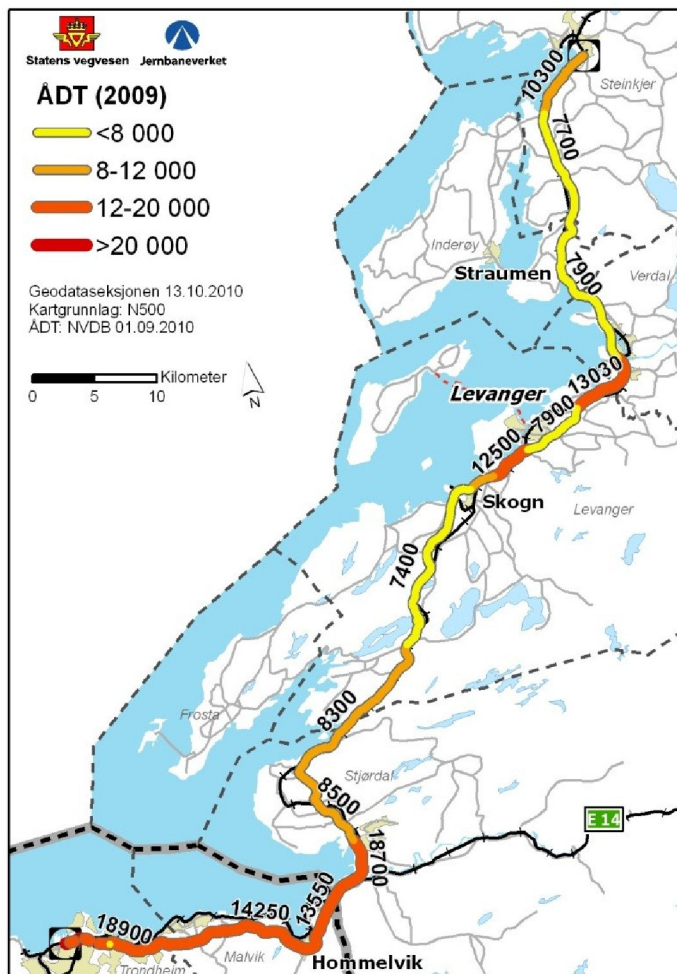


**Strekningen Trondheim –
Steinkjer er 120 km lang**

Inndelt i 3 delstrekninger

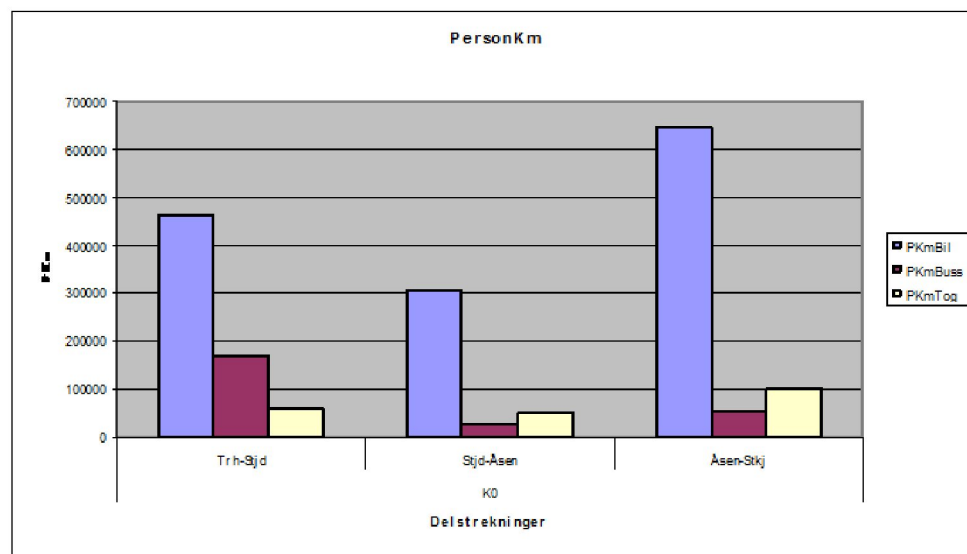
- **Trondheim – Stjørdal 33 km**
- **Stjørdal – Åsen 24 km**
- **Åsen – Steinkjer 63 km**

Trafikkfordeling

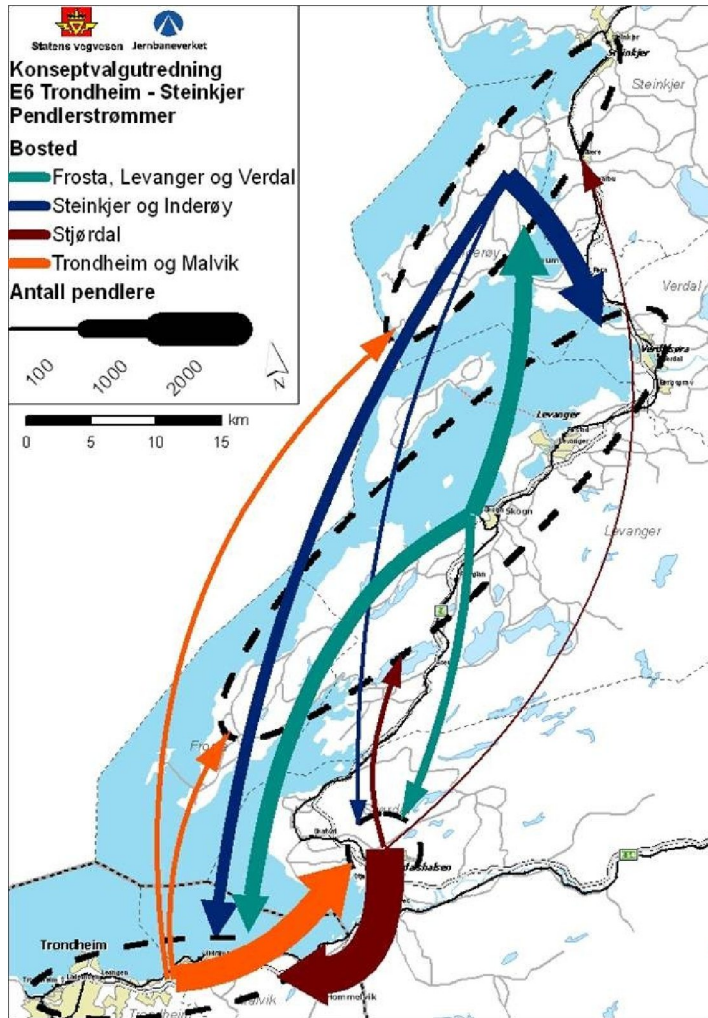


I 2010 er persontrafikken på strekningen Trondheim – Steinkjer fordelt på bil, buss og tog med:

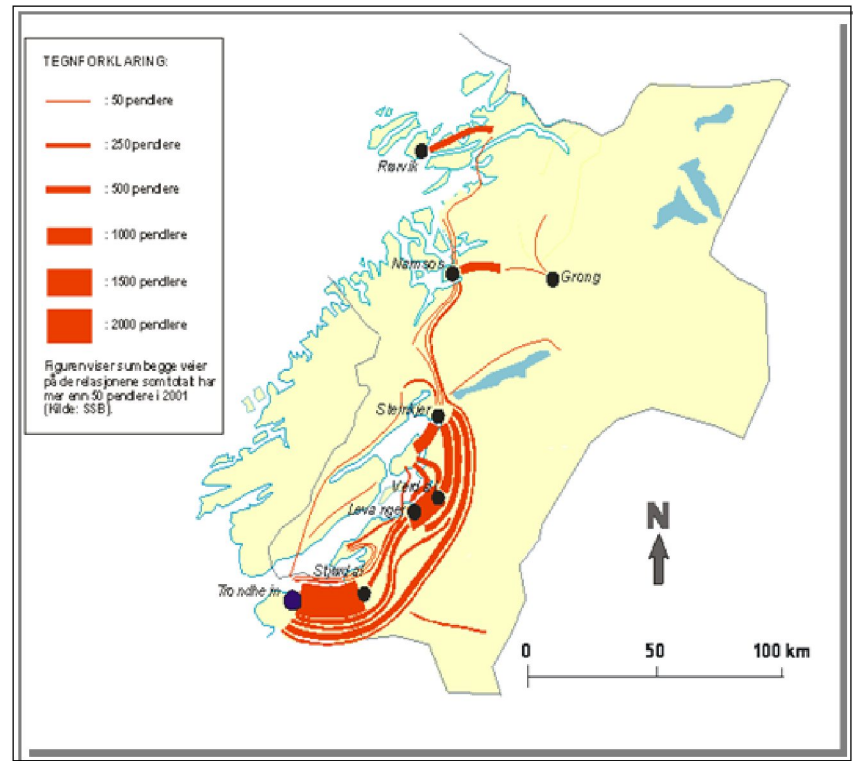
- Personbil 76 %
- Buss 13 %
- Tog 11 %



Arbeidspendling



En stor del av trafikken på veg og bane består av reiser mellom bosted og arbeidsplass



Behov

- ✓ Prosjektutløsende behov:
Styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren Trondheim – Steinkjer
- ✓ Viktige behov:
 - **Behov for overføring av trafikk fra veg til mer miljøvennlig transportformer**
 - **Behov for redusert sårbarhet i transportsystemet**
 - **Behov for økt trafiksikkerhet**
 - **Behov for effektiv næringstransport**
 - **Behov for å redusere barrierevirkninger for tettstedene**
 - **Behov for at inngrepene på dyrket mark minimeres**

Samfunnsmålet:

I 2040 er aksen Trondheim – Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

Effektmål

ID	Effektmål
E1	Et effektivt transportsystem
E1.1	I 2040 er det mulig å reise Trondheim - Steinkjer på 1 time
E1.2	I 2040 er kjørekostnader for næringstransport redusert
E2	Et pålitelig transportsystem
E2.1	Trafikantene kommer frem til ønsket destinasjon til forventet tidspunkt
E3	Et fleksibelt transportsystem
E3.1	Brukerne skal i 2040 oppleve et attraktivt kollektivtilbud med større muligheter for valg av reisemiddel gjennom: a) Økt frekvens i kollektivtilbudet b) Reduserte kollektivtakster c) Økt antall godt utbygde knutepunkt

Konsepter

6 konsepter er utviklet for i ulik grad å oppnå målene i målkapitlet i utredningen. Med ulik grad av investeringer er det vurdert tiltak på denne 120 km lange strekningen som:

- påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel**
- gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende veg og bane**
- forbedrer eksisterende veg og bane**
- omfatter nyinvesteringer og større ombygginger av veg og bane**

Konsept 0 Dagens situasjon

▸ Dagens veg- og jernbanenett med tillegg av påbegynte prosjekter/prosjekter med bevilgning 2010-2014:

• Veg

- Nidelv bru – Grillstad, nybygging
- Værnes – Kvithammer, nybygging

- Effekt av tiltak:
÷ 5 min på reisetid til ca 1:45



• Jernbane

- Gjevingåsen tunnel
- Ny Stjørdalselva bru
- Sporomlegging Hell

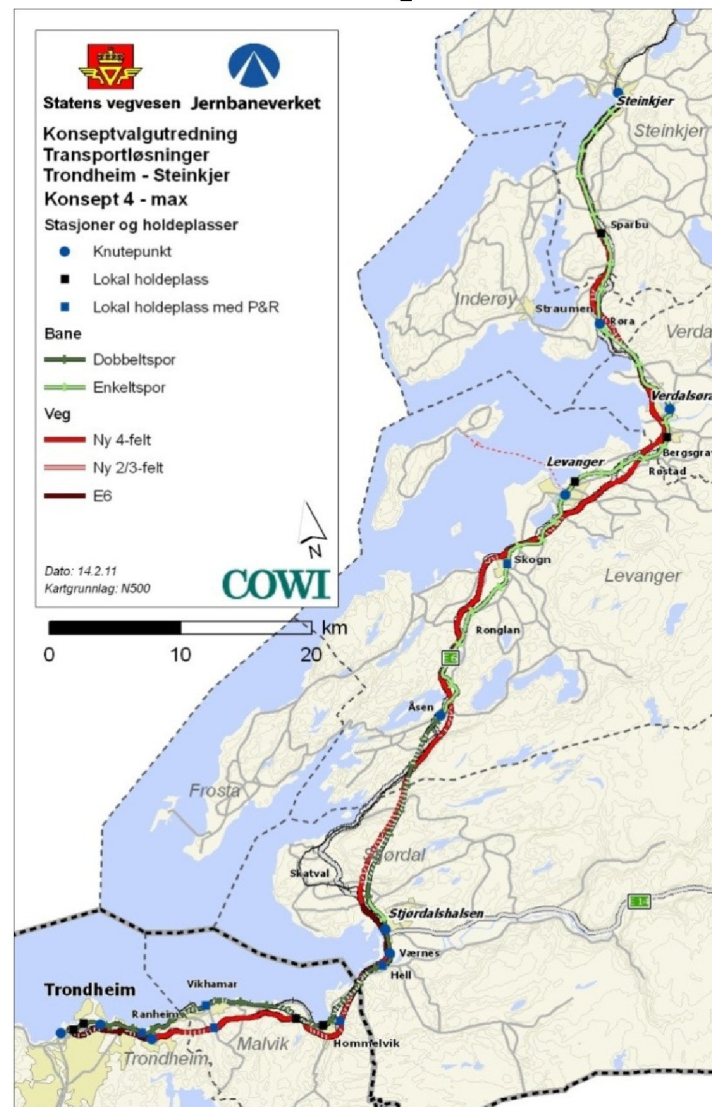
- Effekt av tiltak :
÷ 4 min på reisetid til ca 2:03

Rutetider med frekvens 60 min
og 30 min i rush



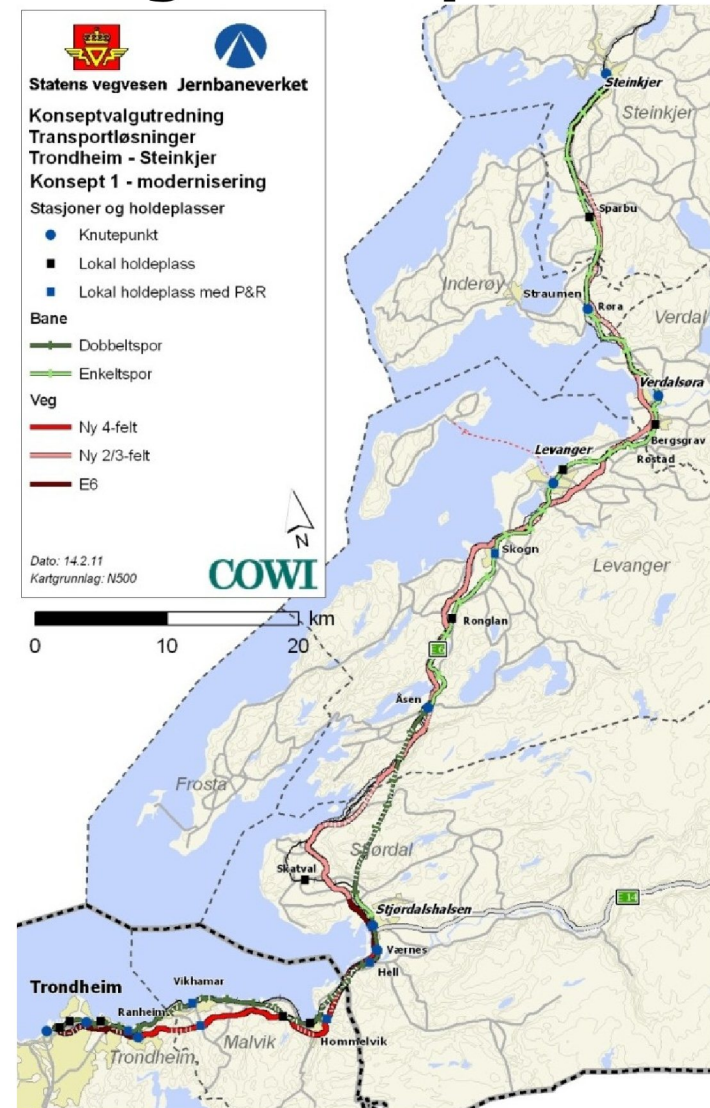
Konsept 4 Maksimumskonseptet

- 4-felts motorveg for hele strekningen
Trondheim – Steinkjer (fartsgrense 100 km/t)
- **Investering 13,8 mrd kr**
- **Reisetid på veg**
Trondheim – Steinkjer ca 1:12
- Elektrifisering av hele banestrekningen
Trondheim – Steinkjer
- Dobbeltspor Trondheim – Åsen,
inkl ny Forbordfjellet tunnel
- Linjeutrettinger Åsen – Steinkjer
- Togfrekvens 15 min Trondheim-Stjørdal
Togfrekvens 30 min Stjørdal-Steinkjer
- **Investering 17,0 mrd kr**
- **Reisetid på bane**
Trondheim – Steinkjer ca 1:10



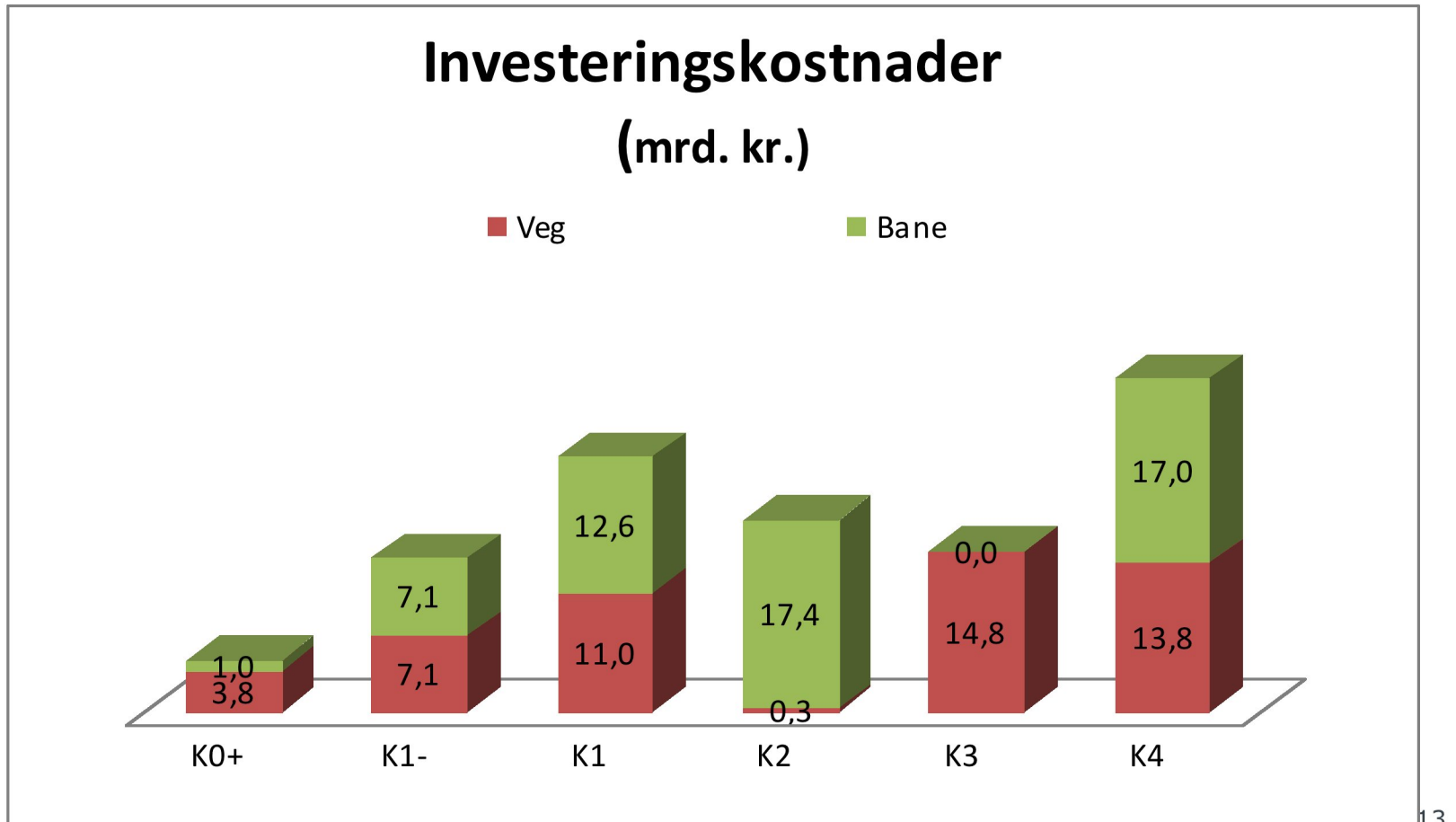
Konsept 1 Moderniseringskonseptet

- Firefelts veg mellom Trondheim – Stjørdal (fartsgrense 90 km/t)
- To-/trefeltsveg med midtrekkverk Stjørdal – Steinkjer (fartsgrense 90 km/t)
- **Investering 11,0 mrd kr**
- **Reisetid på veg ca 1:20**
- Togtilbud med 15 min frekvens Trondheim – Stjørdal, 60/30 Stjørdal – Steinkjer
- Elektrifisering av strekningen Trondheim – Steinkjer
- Etablering av dobbeltspor på strekningen Trondheim - Stjørdal
- Ny Forbordfjellet tunnel (dobbeltspor til Åsen, videre forlengelse av kryssingsspor)
- **Investering 12,7 mrd kr**
- **Reisetid på bane ca 1:19**



Investeringskostnader

- Investeringskostnadene for konseptene er beregnet ved hjelp av Anslag-metoden. På dette plan-nivået innebærer det usikkerhet på ca 40 %



Anbefaling og utbyggingsrekkefølge

Konsept 1:

- Best tilpasset framtidig forventet transportetterspørsel
- Reduserer reisetiden til 1:20. Konsept 4 gir ytterligere 10 min reduksjon, men merkostnadene er store (7 mrd kr)
- Gir ekstra verdiskaping på ca 6 mrd kr (nåverdi for 20-årsperiode) i forhold til dagens situasjon

Fase 1:

- Elektrifiseres jernbanen på hele strekningen samtidig som tunnel gjennom Forbordfjellet bygges (kostnad 3,8 mrd kr)
- Bygging av E6 med 2-3 felt og midtrekkverk i delvis ny trase mellom Stjørdal og Åsen, og med ny tunnel sør for Røra (kostnad 4,2 mrd kr)

Fase 2:

- Dobbelspor for jernbanen mellom Trondheim og Stjørdal
- Kryssingsspor mellom Åsen og Steinkjer (kostnad 7,6 mrd kr)
- Tunnelløp for E6 og gjennomgående 4-feltsveg på strekningen Trondheim – Stjørdal (kostnad 2,1 mrd kr)

Fase 3:

- Dobbelspor for jernbanen mellom Stjørdal og Åsen (kostnad 1,2 mrd kr),
- E6 mellom Åsen og Steinkjer ombygges til 2-3 feltsveg med midtrekkverk (kostnad 4,7 mrd kr)

PS 2/11 Rådmannen orienterer. Referatsaker og delegerte vedtak. Særskilt orientering om:1. Arbeid med planstrategi2. Administrativ organisering3. Planer for kulturtiltak - kommunesammenslåing