

# Vegforum Trøndelag

– vi skal samle næringslivet og politikerne om felles samferdselsprioriteringer for Trøndelag

## 2023



NÆRINGSALLIANSEN  
FOR TRØNDELAG



NHO  
Trøndelag



LO Trøndelag

ALLSKOG  
SØDGERE HØRSNITTELLE

# Dette er Vegforum Trøndelag

Vegforum Trøndelags hovedoppgave er å sikre økt satsing på veiutbygging i Trøndelag. Vi er et samarbeidsforum bestående av interesse- og bransjeorganisasjoner. Vi er en møteplass som styrker, utvikler og samordner Trøndelags strategier på veisektoren og skal:

1. Jobbe for økte ressurser til veibygging i Norge
2. Jobbe for at Trøndelag får sin rettmessige andel av bevilgningene til vei
3. Skape regional enighet om rekkefølgen på utbygging av veiene i Trøndelag
4. Forankre prioriteringer og strategier i Vegforum Trøndelags medlemsorganisasjoner
5. Påvirke beslutningstagere for å få gjennomslag for våre prioriteringer

## MEDLEMSORGANISASJONER I VEGFORUM TRØNDELAG:

- ALLSKOG SA
- LO Trøndelag
- Maskinentreprenørenes Forbund Region Midt
- Norges Automobil-Forbund
- Norges Lastebileier-Forbund Trøndelag
- Næringsalliansen for Trøndelag
  - Bjugn Næringsforum
  - Frøya Næringsforum
  - Hitra Næringsforening
  - Heim Næringsforening
  - Indrøy Utvikling
  - Namdalskysten Næringsforening
  - Namdal Næringsforening
  - Innherred Næringsforening
  - Næringsforeningen i Trondheimsregionen
  - Næringsforeningen i Værnesregionen
  - Oppdal Næringsforening
  - Orkland Næringsforening
  - Rindal Næringsforum
  - Steinkjer Næringsforum
  - Ørland Næringsforum
  - Åfjord Næringsforening
- Næringslivets hovedorganisasjon Trøndelag
  - EBA Trøndelag (Entreprenørforeningen
    - Bygg og anlegg)
  - NHO Logistikk og transport Midt-Norge
  - Sjømat Norge Havbruk Midt











# Vegforum Trøndelags hovedmålsetting

Vegforum Trøndelag skal jobbe for en solid og godt utbygd infrastruktur for transport, noe som har stor betydning for et velfungerende samfunn og et konkurransedyktig næringsliv. Veien er ikke målet, men et virkemiddel for å oppnå samfunnets mål.



## Målet nås gjennom:

- At totalrammen for veibygging, drift og vedlikehold økes.
- At staten kompenserer for etterslepet på fylkesvegene.
- At hensynet til et klima i endring, integreres i planlegging og bygging av ny infrastruktur, drift og vedlikehold.
- At man samordner bolig-, areal og transportplanlegging.
- At det legges til rette for grønne transportløsninger.

# Slik prioriterer Vegforum Trøndelag

**Vegforum Trøndelag krever et helhetlig transportsystem for gods, varer og tjenester, som bidrar til en effektiv og miljøvennlig næringstransport**

**Vegforum Trøndelag legger følgende kriterier til grunn når vi prioriterer veistrekninger:**

- Næringslivets behov
- Helhetlig utbygging
- Ulykke- og skredutsatte strekninger, og strekninger som har store mangler på omkjøring.

Med næringslivets behov mener vi effektiv fremføring av gods og tjenester. I tillegg bør infrastruktur som middel for integrering og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner ligge til grunn.

Med helhetlig utbygging mener vi bedre utnyttelse av ressurser i prosjektene i samme akse.







# Vegforum Trøndelags prioriterte riksveier

- Nye veier AS sin portefølje i Trøndelag
  - E6 Åsen N – Steinkjer utvides fra Mære til Asphaugen med mål om å unngå rundkjøringene i Steinkjer sentrum
- E6 Grong – Nordland grense
- E6 Asphaugen – Grong, punktvis utbedring
- E14 Stjørdal – Riksgrensen
- E39 Orkanger – Møre og Romsdal grense
- Rv 3 i Trøndelag
- Permanent utbedring av kryssløsning FV 707/E39 på Klett.

I tillegg til oppgradering av disse viktige aksene, er det samtidig behov for rassikringstiltak og punkt/flaskehalsutbedringer på flere delstrekninger av riksvegnettet, som må søkes løst via rassikringsmidler i NTP, programområdemidler via Vegvesenet etc







## Vegforum Trøndelags prioriterte fylkesveier

For det 600 mil lange fylkesvegnettet i Trøndelag med over 1300 bruer og 24 fergeleier som binder det sammen, er det stort behov for rassikringstiltak, punkt/flaskehalsutbedringer, samt økt innsats på vegvedlikehold, for å sikre trygg og pålitelig fremføring av varer og tjenester. Midler til dette må hentes via fylket, brufornyingsprogram, rassikringsmidler etc. Det er viktig at fylkeskommunen sørger for å ha gryteklare prosjekter til spesielle finansieringsordninger.

- Fv 17 Sprova – Namsos
- Fv 30 Støren – Røros
- Lakseveg Nord – Gartland-Vikna, Fv 775, 17, 770
- Orkdalspakken med Fv 710 Orkanger – Agdenes, og Surnadal – Orkanger – Berkåk, Fv 65 og 700
- Fv 705 Hell - Selbu – Røros, inkludert Hell-brua
- Fv 715, 707 Ila - Flakk -Klett
- Fv 753 Åsen - Frosta
- Fv 769 Namsos/Spillum - Nærøysund

### Pågående prosjekter som må ferdigstilles:

- Fv 715 Krinsvatn – Rødsjø, Fosenvegene AS - Fv 704 Tanem – Tulluan

# Dette mener Vegforum Trøndelag om

## Beregnet trafikkvekst

Arbeidet med å lage mer treffsikre trafikkprognoser bør trappes opp, slik at veiprojekter bygges med tilstrekkelig kapasitet. Det er avgjørende at det politiske miljø legger reell trafikk – og godsvekst til grunn for de veiplaner de vedtar. Regional godsanalyse må utvikles som verktøy for fremtidige beregninger og legges til grunn for våre beslutninger.

## Mer effektiv planlegging

Planfasen bør effektiviseres vesentlig, blant annet gjennom mer bruk av statlig regulering på stamveinettet, utvidet bruk av eksterne konsulenter i planleggingen, bedre samordning mellom ulike planprosesser og styrking av bestiller-kompetansen i transportetatene. Næringstransportens behov må legges til grunn i planarbeidet. Næringslivets kunnskap om logistikk bør også benyttes bedre i planprosessene.

## Bompenger og annen brukerfinansiering

Finansiering av veibygging er en offentlig oppgave. Tilstanden i veisektoren er likevel så prekær at bompenger har blitt et alternativ som må tas i bruk på de mest trafikkerte strekningene. Innkreving av bompenger må håndteres på en så effektiv måte som mulig, samt at man må vurdere andre nedbetalingsmodeller. Dagens krav til bompengeprojekter er utfordrende for mindre trafikkerte, men sentrale strekninger. Her må det vurderes lavere passeringstak og lengre nedbetalingstid.

## Raskere gjennomføring

Det må sikres prosjektfinansiering av helhetlig utbygging av både riks- og fylkesveier. Myndighetene må sette av de nødvendige økonomiske midlene, selv om dette går over flere år. Det bør tas i bruk nye gjennomføringsmodeller, som for eksempel totalentreprise/livsløpsentreprise.

## Veistandard

Nybygging og utbedringer av veinettet må ha en standard som tilfredsstillt kravene til brukerne om 30 - 40 år. For riksvei forutsetter vi minimum 4-felt mellom Innlandet grense og Steinkjer, for å sikre fremtidig kapasitet i vegnettet.

## Digitalisering

Det må tas høyde for mulighetene som ligger i nye teknologier og digitalisering innenfor vegbygging, kjøretøy og mobilitet, i framtidig vegplanleggingen og utbygging.

## Beredskap

Ny sikkerhetspolitisk situasjon som følge av at Finland er gått inn i NATO, og at Sverige ventes å gå inn i løpet av kort tid, medfører at Trøndelag i større grad enn før må planlegge sin samferdselsinfrastruktur ut fra militære behov. Dette vil kreve betydelige investeringer også på veginfrastrukturen. Disse bør ikke håndteres via Nasjonal transportplan.

## Vedlikehold

Det er utfordrende å finne løsninger på hvordan det store vedlikeholdsetterslepet kan tas igjen. Vegforum Trøndelag mener at drift og vedlikehold best ivaretas gjennom funksjonskontrakter og ber Regjeringen gi transportetatene en tydelig føring på bruk av slike kontrakter.

Vedlikeholdsetterslepet på vegnettet er stort og nærmer seg 100 milliarder kroner for fylkesvegnettet i Norge. Vegforum Trøndelag mener derfor det er viktig å gjøre riktige prioriteringer for hvor en skal sette inn tiltak. Det mest effektive er å se den geografiske regionen under ett fremfor





å lage kontrakter på vegstrekninger til de ulike offentlige veieierne. Den samlede kompetansen om vegdrift, behovsregistrering, planlegging og utføring av vedlikehold i Trøndelag bør brukes på en samfunnsøkonomisk måte.

### Godstransport

Det må sikres transportkorridorer som ivaretar fremtidens klimakrav med fremkommelighet for større vogntog. Modulvogntog og vogntog på 24 meter og 60 tonn muliggjør at vi kan erstatte 3 vogntog med 2 på mange strekninger. Dette bidrar til lavere transportkostnader for bedriftene og mindre CO2 utslipp. Bruk av fremtidens miljøvennlige vogntog krever imidlertid ekstra fokus på veistandard og spesielt på kurvatur, kryssløsninger og stigning. Flaskehals, og da spesielt bruer på fylkes- og kommuneveiene må utbedres for å sikre lønnsomme og gode transportkorridorer. Veglisten bør aktivt brukes som et verktøy i kommunene og av fylkeskommunen for å bedre konkurransevilkårene for trøndersk godsintensivt næringsliv.

Statens vegvesen bør utvide kontrollene for tunge kjøretøy.

### Utfordringer for Trondheimsregionen

Selv om nullvekstmålet for personbiltransport oppnås, vil det på grunn av befolkningsveksten være flere biler på veien fremover som følge av økende nærings- og tjenestetransport. Transportveksten i regionen, sammen med etterslep på infrastrukturen, krever både ambisjoner og handling fra politikerne. Ambisjonene for prosjekter bør styre finansieringsløsninger og ikke motsatt.

Økende logistikkutfordringer knyttet til næringstransport og distribusjon bør blant annet bli forsøkt

løst med bruk av ny teknologi innenfor varetransport. Arbeidet med en bylogistikk-plan for Trondheim må ferdigstilles og legges til grunn for vedtak om transportmønster og transportbruk i Trondheim.

Utbygging på Sandmoen/Heggstadmoen har medført en betydelig trafikkøkning. Oppgradering av tilhørende veisystem til Heggstadmoen terminal med ny kryssløsning for atkomst til Sandmoen/Heggstadmoen fra E6 må på plass snarest.

Det må igangsettes utredning av ny ytre ringveg øst for Trondheim

- Utbedring Klettkrysset E39/Fv 707, gjennom etablering av to-plan kryss.
- Med prognosearbeidet Fosen 2050 anser bruselskapet Fosenbrua AS det omfattende grunnlagsarbeidet for selvfinansierende kryssinger av Trondheimsfjorden og Stjørnfjorden som ferdig. For å få prosjektene finansiert kreves politisk aksept for nedbetalingstid på bompengelån på 40 år
- Ny løsning med kobling E6 og FV 705 ved Hell må utredes.

### Viltkryssinger

Vegforum Trøndelag ser også utfordringene knyttet til vilt på kjørsler når nye veier bygges. Det må legges til rette for godt merkede viltoverganger i nye veiprojekt. På spesielt utsatte strekninger må det være overvåking og varsling. Se på ny teknologi for varsling av vilt.

## STYRET I VEGFORUM TRØNDELAG BESTÅR AV



**Børge Beisvåg,**  
Styreleder  
(Næringsforeningen i Trond-  
heimsregionen og NAT)



**Øyvind Bergset,**  
Nestleder  
(MEF)



**Audun Otterstad**  
Nestleder  
(NHO, EBA Trøndelag).



**Leif Jarle Christensen**  
(NLF)



**Bjørnar Smines**  
(NAF)



**Geir Ottesen**  
(LO)



**Lars Fredrik Mørch**  
(Namdalskysten  
Næringsforening og NAT)



**Frode Eggan**  
(Allskog)