



Innspill til NTP 2022-33

13. mars 2020



Innherredsbyen
sammen for attraktivitet og grønne reiser



Innherredsbyen

sammen for attraktivitet og grønne reiser



Steinkjer kommune



Levanger
kommune



VERDAL
KOMMUNE



INDERØY
KOMMUNE



Frosta kommune



Snåasen tjielte
Snåsa kommune



Trøndelag
fylkeskommune

Innhold

1	Kort om Innherredsbyen.....	4
2	Felles areal- og transportstrategi	5
3	Innspill til NTP fra Innherredsbyen.....	6
1.	Det må settes av midler til en ny «belønningsordning» for mellomstore byområder – herunder Innherredsbyen.	6
2.	Jernbanen med tilhørende togtilbud er ryggraden i det kollektive transportsystemet i Innherredsbyen – pågående planarbeid må følges opp med tiltak.....	7
3.	Større riksveginvesteringer – pågående planarbeid må følges opp med tiltak.	7

1 Kort om Innherredsbyen

Innherredsbyen er Trøndelags nest største byregion. I kommunene, Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa, bor det over 71.000 innbyggere pr.1.1.2020. Regionen er i vekst og ifølge befolkningsprognosen forventes ca 10% vekst fram mot 2040.

Næringsstrukturen i kommunene på Innherred er komplementerende. Verdal Industripark er landets tredje største næringspark med Aker Kværner som den største aktøren i parken. Næringsparken inneholder også utviklingsselskaper, næringsmiddelindustri, smelteverksindustri og tradisjonelle entreprenørbedrifter. Levanger har et sterkt fagmiljø knyttet til sykehuset og Nord universitet, mens Steinkjer er lokalitet for offentlig forvaltning / fylkesadministrasjon og forskningsmiljøer. Innenfor det private næringslivet er det komplette verdikjeder i flere av næringsklyngene. Som f.eks. innen skogbruk og skogindustri med den tunge satsingen på Skogn, og med tradisjonelle sagbruk både på Steinkjer og i Verdal. Regionen er også stor innen landbruksproduksjon og turisme. «Den Gyldne Omvei» på Inderøy bidrar for eksempel til et utvalg av produkter og opplevelser som er ettertraktet av mange. Samlet sett gir dette et mangfold av bedrifter, noe som gir et positivt utgangspunkt for videre vekst og utvikling. Alle de tre byene er handelssentra for sitt nærmeste omland.

Det er betydelig pendling mellom kommunene på Innherred. Dette muliggjøres blant annet av relativt korte reiseavstander, forholdsvis god transportinfrastruktur på veg og bane og et variert næringsliv i regionen. Reisevanene er i stor grad bilbasert, men potensialet for at flere kan gå, sykle og reise kollektivt er til stede.

En mulighet for ytterligere utvikling er å koble Innherredsregionens infrastruktur enda tettere til Trondheimsregionen. En kraftfull satsning både på en sikker rask og miljøvennlig bane og ny, trafikk sikker vegforbindelse, vil bidra til et enda bedre arbeidsmarked. En slik satsning vil selvsagt være svært positivt for den videre utviklingen av Innherred som en samlet region i vekst.

For mer informasjon; se www.innherredsbyen.no

2 Felles areal- og transportstrategi

De 6 kommunene på Innherred, sammen med Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Trøndelag samarbeider nå om å utvikle en felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen.

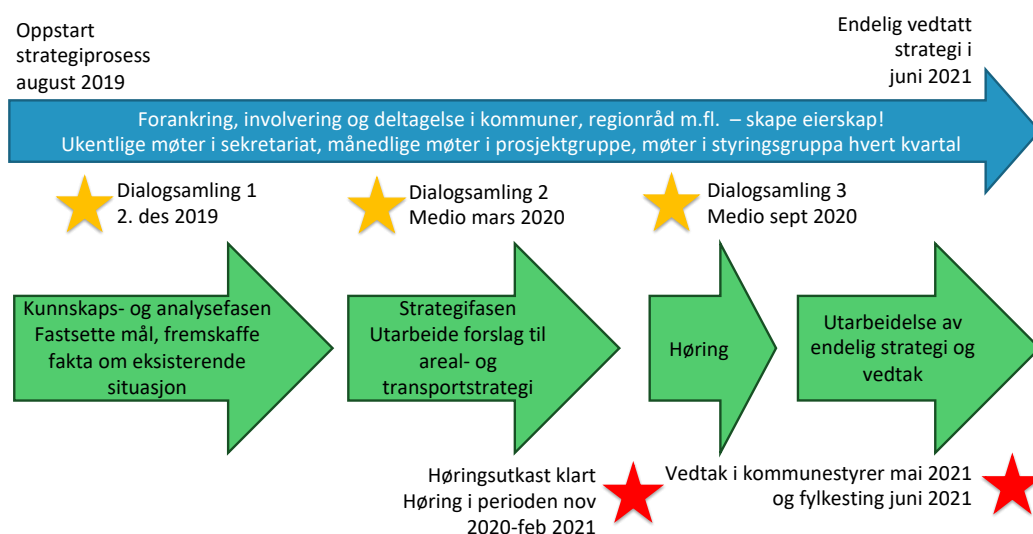
Prosjektets visjon er «Innherredsbyen – sammen for attraktivitet og grønne reiser».

Prosjektets målsetting er å bidra til å utvikle Innherredsbyen til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion. Bedre samordning av areal- og transportutviklinga i regionen skal knytte Innherredskommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag. Intensjonene i statlige byveksttaler for storbyene er interessante som referanser for arbeidet, men arbeidet i Innherredsbyen vil ha en bredere inngang til temaet og tilpasses skalaen for mellomstore byområder.

Målsettinger for strategien er at:

- Regionen når nasjonale og regionale klima-, transport- og arealmål
- Innherredsbyen utvikles til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked
- By- og tettsteder utvikles til kompakte og levende sentrumsområder
- Regionen oppnår økt konkurransekraft i nasjonale prioriteringer av samferdselsprosjekter (NTP)
- Sentrene har gode knutepunkt som sikrer enkle overganger og sammenhengende transportkjeder
- Sykling, gange og kollektivtransport gis konkurransefortrinn
- Ny kunnskap og kunnskapsdeling skal gi alle parter i prosjektet økt kompetanse

Et forslag til felles areal- og transportstrategi skal etter planen foreligge ved utgangen av 2020, med vedtak i kommunestyre og fylkesting våren 2021.



Figur: Overordnet prosessplan for utarbeiding av felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen.

3 Innspill til NTP fra Innherredsbyen

Innherredsbyens politiske styringsgruppe med representanter fra de 6 kommunene og Trøndelag fylkeskommune, har behandlet et felles innspill til NTP 2022-33 i sitt møte 13.03.2020.

Innspillet fra Innherredsbyen er på et overordnet nivå og kommunene vil i tillegg komme med egne innspill til NTP-prosessen via Trøndelag fylkeskommune.

Innherredsbyens mål for utvikling av arealbruk og transportsystem er i stor grad sammenfallende med målene i NTP 2022-33, dette gjenspeiles i innspillet.

1. *Det må settes av midler til en ny «belønningsordning» for mellomstore byområder – herunder Innherredsbyen.*

Det eksisterer en ordning med belønningsmidler og muligheter for byvekstavtale for de 9 største byområdene i Norge. Behovet for samordnet politikkutforming og en statlig insentivordning er imidlertid like stort i mellomstore byområder.

Dagens utfordringer, med krav til omstilling til et lavutslippssamfunn, innebærer at den statlige politikken bør utvides til også å omfatte mellomstore byområder. Dersom klimamålsettinger skal nås, vil det være behov for innsats i hele landet for å legge bedre til rette for å gå, sykle og reise kollektivt.

Gjennom en belønningsordning for mellomstore byområder kan partene inngå en gjensidig forpliktende avtale hvor det legges vekt på at alle infrastruktureiere (stat, fylkeskommune og kommuner) og alle med ansvar for drift av kollektivtransport (stat og fylkeskommune) samordner sine virkemidler for å nå felles mål. Kommunene må i tillegg legge til rette for ønsket utvikling gjennom sin arealbruk og parkeringspolitikk.

Erfaring fra dagens belønningsordning viser at relativt små statlige tilskudd kan bidra til vesentlig økt innsats lokalt for å nå felles mål innenfor areal- og transportpolitikken.

1.1 Innsatsmidler for gange, sykkel og kollektivtransport

Det må settes av midler i NTP til å utvikle bedre tilbud for gående, syklende og kollektivreisende i hele landet. Slike midler må gjerne inngå i «belønningsavtaler» for mellomstore byområder. Slike midler må også kunne brukes til å utvikle et bedre kollektivtilbud, dersom det lokalt er ønske om å prioritere dette og dette samtidig vil ha god effekt for å nå felles mål på transportområdet.

1.2 Midler til ny teknologi

Ekspertutvalgets rapport «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» (2019) peker på nye muligheter når det gjelder sømløs mobilitet; blant annet elektrifisering, automatisering / autonomi, intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller med delingsmobilitet.

I Trøndelag er det store teknologimiljøer, f.eks. NTNU/Sintef-miljøet, men også et stort teknologiorientert næringsliv. Innherredsbyen støtter at det settes av midler i NTP til å

utvikle nye mobilitetstilbud ved bruk av ny teknologi. Det bør etableres ordninger som gjør det mulig for mellomstore byområder å søke om midler til pilotprosjekter som kan ta i bruk ny teknologi.

Staten bør ta en ledende rolle i å legge til rette for fremtidens energibærere innen transportsektoren; for eksempel elektrisitet, hydrogen og flytende biogass.

2. Jernbanen med tilhørende togtilbud er ryggraden i det kollektive transportsystemet i Innherredsbyen – pågående planarbeid må følges opp med tiltak.

Innerredsbyen er allerede godt tilrettelagt for jernbane. Jernbanen er ryggraden i det kollektive transportsystemet i Innherredsbyen. De største byene og tettstedene i Innerredsbyen er strukturert langs jernbanen. Eksisterende planer for å utvikle togtilbudet med to tog i timen og nytt materiell på Trønderbanen må følges opp med midler i NTP. Et bedre togtilbud vil gjøre det mer attraktivt å velge tog, fremfor bil på lenger reiser. Særlig på arbeidsreiser vil moderne togmateriell med god internettforbindelse være konkurransedyktig. Bedre frekvens og kapasitet, sammen med nye tog, vil kunne bidra til vesentlig økning i antall passasjerer. På lengre sikt må det også fokuseres null-utslipp / full elektrifisering av jernbanen og redusert reisetid, spesielt for lengre reiser.

Også stasjonsområdene kan utvikles til mer moderne knutepunkt for overgang mellom mange ulike transportmidler (tog, buss, drosje, bil, sykkel, gange). Det må settes av midler i NTP til å utvikle stasjonsområdene i byer og tettsteder, samt andre togstopp tilrettelagt for pendlere med bil.

Det er svært viktig at det settes av midler til trafiksikkerhetstiltak i NTP. Langs Trønderbanen er det mange planoverganger som må sikres. Sikring av planoverganger må prioriteres med midler i NTP. Sikrere planoverganger vil også kunne føre til høyere robusthet i forhold til oppsatte ruteplaner og redusert reisetid, da togene kan holde høyere hastighet ved sikre planoverganger.

3. Større riksveginvesteringer – pågående planarbeid må følges opp med tiltak.

Det pågår planarbeid for ny E6 i flere kommuner i Innherredsbyen. Dette er positivt og viktig for å knytte Innherredsbyen bedre til Trondheimsregionen og for å få trafiksikker vegforbindelse.

Det er viktig at planarbeidet skjer i tett samarbeid med involverte kommuner og at det blir gode prosesser for å sikre at vegen kan ivareta både nasjonale, regionale og lokale interesser. Målet om «mer infrastruktur» for pengene kan være i konflikt med lokale ønsker for å ivareta lokale / regionale transportbehov. For eksempel vil kryssløsninger på riksvegnettet kunne ha betydning for fordeling av trafikk på det lokale / regionale vegnettet. Kryssløsninger må også ivareta behovet for å kunne drifte et rasjonelt lokalt / regionalt kollektivtilbud. Planer for riksveger må også samordnes med regionale og lokale mål og planer for arealbruk.

Som vist over, vil nye riksveger innrettet mot nasjonale mål om effektiv forbindelse mellom landsdeler, også påvirke lokale forhold og muligheter for å utvikle arealer og et lokalt / regionalt transporttilbud. Kravet om samordnet areal- og transportplanlegging må også gjelde planlegging av riksvegnettet. Dette understreker behovet for samordnet virkemiddelbruk i byregioner og gjerne avtalefestet i flerårige «belønningsavtaler» som kan revideres parallelt med revisjon av NTP, jfr punkt 1 over.

