

NTP 2025-2036 Fylkesoversikt: Trøndelag

Vei

Utbedringsstrekninger

E6 Grong–Nordland grense

Veien har en svært viktig funksjon for gods- og persontransport mellom Sør- og Nord-Norge, og den har stedvis dårlig bæreevne, er smal og svingete. Det er behov for å bedre tilstanden på veidekke og -fundament og risiko- og sårbarhetspunkter på grunn av flom. Det prioriteres større utbedringer av delstrekninger på E6 nordover fra Grong i Trøndelag til Nordland grense. Tiltakene vil bestå av breddeutvidelse, bedre kurvatur og utbedring av terrenget langs veien samt forsterket kant- og midttoppperking. Vei i ny trasé kan være aktuelt på enkelte delstrekninger.

E14 Stjørdal–riksgrensen Storlien

Veien er en viktig transportåre mot Sverige som har fått økt betydning som følge av Finlands og Sveriges inntreden i NATO. Det er stort vedlikeholdsetterslep, trafiksikkerhetsutfordringer samt flere skredhendelser som påvirker regulariteten. Ved stenginger er omkjøringsveiene svært lange. Veien er for smal til å kunne håndtere økt trafikk med brede laster. Det legges opp til trinnvis utvikling av E14 der en første prioritering er tiltak langs delstrekningen Forra bru–Meråker for å bedre fremkommeligheten. Det kan være aktuelt med vei i ny trasé på enkelte delstrekninger.

Rv. 70 Oppdal–Øygarden

Veien har to bruer med innsnevring, utfordringer med hensyn til bæreevne og flere skredpunkter. Det prioriteres utskifting av to bruer for å kunne tillate tyngre kjøretøy og tiltak på eksisterende skredoverbygg. En fire kilometer strekning nord for Ålvundfossen må utbedres for å kunne nyttes av modulvogntog (bredde og kurvatur). Det kan være aktuelt med ytterligere utbedringer på strekningen.

Mindre investeringer

E6 Langnesberga (skred)

E6 Langnesberga er en skredutsatt strekning langs Snåsavannet der det flere ganger har falt ned stein fra fjellside/ur. I tillegg har partier av dagens E6 dårlig stabilitet der den ligger på bløt- og kvikkleire. Dette gir utfordringer for fremkommeligheten mellom Nord- og Sør-Norge. Det prioriteres å bygge tunnel for å sikre skredpunktet og å flytte E6 til sikker grunn. Aktuell i første seksårsperiode

Nye Veier

E6 Ulsberg-Melhus

Strekningen består av fem delstrekninger. Strekningen er svært viktig for nord-sør trafikken regionalt og nasjonalt. Dårlig omkjøringsalternativer, variabel veistandard og hastighet.

For delstrekningene mellom Ulsberg og Vindåsliene er det vedtatte reguleringsplaner.

For delstrekningen Berkåk-Vindåsliene pågår det optimaliserings- og klargjøringsarbeid før kontrakt for byggefasen etter planen skal signeres våren 2024, med anleggsstart like etterpå.

For delstrekningen Korporalsbrua–Gyllan har planprogram vært på høring og forventes fastsatt i 2024. For delstrekningen Gyllan–Kvål har reguleringsplan vært på høring og offentlig ettersyn, og forventes vedtatt av Melhus kommune i løpet av første halvår 2024. Kostnad, 19,2 mrd. kr.

E6 Åsen–Steinkjer

Behov for økt trafikksikkerhet og bedre fremkommeligheten. Tiltak foreslått er et nedskalert konsept, der dagens delstrekninger med midtdele og 90 km/t beholdes uendret, sammen med øvrige strekninger bygges ut til hevelse på veistandard. Kostnad, 12,1 mrd. kr.

E6 Selli–Asp

Dårlig veistandard. Vedtatt reguleringsplan fra 2016 og 2018. Nye Veier er i gang med en optimaliseringsprosess. Dette er for å se om det kan være mulig å optimalisere vedtatte løsninger. Arbeidet gjøres i nært samarbeid med Steinkjer kommune. Kostnad, 0,8 mrd. kr.

Fylkesvei

Som en del av strategien å ta vare på det vi har prioriterer regjeringen mer penger til opprusting av fylkesveinettet. De økonomiske rammene til fylkesvei i Nasjonal transportplan 2025-2036 er 30,6 mrd. kr i første seksårsperiode og 34,4 mrd. kr i andre seksårsperiode. Regjeringens prioritering innebærer totalt 15,7 mrd. kr mer til fylkesvei over tolvårsperioden sammenlignet med flat videreføring av 2024-budsjettet. Dette er i tråd med Hurdalsplattformen og punktet om å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene.

I tillegg legger regjeringen opp til å utvikle den øremerkede tilskuddsordningen til fylkesveier på SDs budsjett og overføre disse midlene til KDDs budsjett. Dette gir fylkeskommunene større grad av frihet og reduserer byråkratiet knyttet til øremerkede midler. Regjeringen legger opp til å videreføre tilskuddsordningen til utbedring på fylkesveier for tømmertransport, med sikte på å doble midlene i perioden. Regjeringen legger også opp til en økt satsing på ras- og skredsikring på fylkesvei.

Totalt for fylkesvei legges det opp til at Trøndelag skal få til sammen 1,8 mrd. kr i første seksårsperiode, i tillegg til det ordinære rammetilskuddet. I første seksårsperiode innebærer det en økning på over 300 mill. kr sammenlignet med flat videreføring av 2024-budsjettet.

Ingen av de foreslåtte fylkesveiene omklassifiseres til riksvei. Regjeringen legger opp til en ny øremerket ordning for tilskudd til fylkeskommunene for opprusting av kritiske bruer for militær mobilitet. For hele landet prioriteres det totalt 600 mill. kr til dette i planperioden. Det nye øremerkede tilskuddet til Kritiske bruer for militær mobilitet på fylkesveinettet innebærer midler til 14 identifiserte bruer på fylkesveinettet i Buskerud, Innlandet, Trøndelag, Troms og Vestland.

Jernbane

Flere tog på Trønderbanen

Dobling av frekvensen mellom Melhus og Stjørdal i grunnrute og to tog i timen til Steinkjer i utvidet rushperiode og -retning. Prosjektet er prioritert i Trøndelag, og har sterke bindinger til nylig reforhandlet byvekst-avtale. Tilbudsforbedringen fra ett til to tog i timen i grunnrute mellom Melhus og Stjørdal og utvidet rush-perioder til Steinkjer gir et godt tilbud til de som bor langs hele banen. To tog i timen i grunnrute gir ekstra god fleksibilitet gjennom hele dagen i det sentrale storby-området, men ved å utvide rush-perioden og legge til rette for pendling i begge retninger helt til Steinkjer, vil også de reisende her få et mye bedre tilbud enn de har i dag. Regiontrafikken inn og ut av Trondheim får et løft, inkludert reiser til og fra Trondheim lufthavn, Værnes, og er viktig for at by-området skal nå nullvekstmålet. Kapasitetsøkende tiltak omfatter nye kryssingsspor, nytt spor, ny plattform og overgangsbru på enkelte stasjoner. I tillegg kommer robustiserende tiltak for å sikre punktlighetskrav, der omfang er under vurdering. I videre planlegging skal Bane NOR sørge for at en ytterligere tilbudsforbedring med to tog i timen til Steinkjer i grunnrute kan komme raskest mulig på plass. Det haster med å utvide tilbudet i rushperiodene, og tilbudsforbedringene til Steinkjer i effektpakken skal planlegges for oppstart tidlig i perioden, slik at disse kan realiseres raskt. I NTP 2025–2036 er det prioritert 4,2 mrd. til effektpakken i første seksårsperiode.

Økt kapasitet for kombigods Oslo – Trondheim med Åkersvika-Hamar

Effektpakken legger til rette for økt tog lengde fra 480 meter til 650 meter. Dette vil gjøre det mulig å frakte 37 pst. mer godsvolum på jern-banen og gir reduserte transportkostnader for næringslivet.. Dette omfatter dobbeltspor Åkersvika–Hamar og tiltak på Hamar stasjon. Andre aktuelle tiltak for å oppnå effekten er flere forlengelser av kryssingsspor langs Dovrebanen og Hovedbanen nord, og stasjonstiltak. I NTP 2025–2036 har regjeringen prioritert 5,3 mrd. kr i første seksårsperiode og 4,9 mrd. kr i andre seksårsperiode.

Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø

På litt lenger sikt planlegges oppstart av effektpakken for flere kombigodstog på Nordlandsbanen. Effektpakken muliggjør en økning i antall godstog fra dagens 8 til 10 tog per dag i begge retninger. I tillegg legges det til rette for 1 reserveruteleie, som muliggjør en ytterligere økning på 2 tog i begge retninger per dag, men som må vurderes opp mot driftskvaliteten. Kapasitetsøkende tiltak: nytt kryssingsspor på Sukkertoppen. Det forutsettes at tiltakene i effektpakken for kombigods mellom Oslo og Trondheim er gjennomført. I NTP 2025–2036 har regjeringen prioritert 0,3 mrd. kr i andre seksårsperiode til effektpakken. Sammen med tiltak for kombigods mellom Oslo og Trondheim og økt kapasitet på Trønderbanen, vil dette gi betydelig bidrag til å styrke godstransporten på jernbane på relasjonen og kutte klimagassutslipp.

Terminalløsninger i Oslo og Trondheim

Det er behov for å effektivisere godsterminalene og øke terminalkapasiteten i plan-perioden. Det jobbes blant annet videre med samlokalisering av terminaler i Trondheimsområdet. På lenger sikt skal fase 2 av Alnabruutbyggingen realiseres. Regjeringen har prioritert 2,8 mrd. i andre planperiode til terminalløsninger i Oslo og Trondheim.

Elektrifisering (KVU Green)

Rundt 80 pst. av jernbanetrafikken drives elektrisk, men sektoren har utslipp fra togtrafikk på dieselstrekningene Røros- og Solørbanen, Nordlandsbanen, og Raumabanen. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte Jernbanedirektoratet gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen (KVU Green) i 2023. IKVU Green vurderes lønnsomhet ved innføring av alternative fremdriftsteknologier som batteri og

hydrogen, herunder også hybride alternativer, i kombinasjon med kontaktledningsanlegg. I utredningen anbefales det å gå videre med to særskilte konsepter; elektrifisering av Røros- og Solørbanen, og batteri (med delelektrifisering) av Nordlandsbanen. KVUen har vært gjennom ekstern kvalitetssikring (KS1). Regjeringen vil ta stilling til konseptvalg basert på KVU og KS1. Oppfølging av KVU-en kan innebære oppstart av elektrifisering av Røros-, Solør-, Nordlands- og Raumabanen, som vil gi mer miljøvennlig og kostnadseffektiv drift. I NTP (2025 – 2036) har regjeringen prioritert 0,1 mrd. kr i første seksårsperiode og 5,1 mrd. kr i andre seksårsperiode. I KVU-en er tiltakene på Nordlandsbanen beregnet å koste om lag 6,5 mrd. kr. og tiltakene på Røros- og Solørbanen er beregnet til om lag 8,6 mrd. kr. Kostnadsestimater fra KVU-er er grove anslag og forbundet med stor usikkerhet.

Vedlikehold og fornyelse

Regjeringens viktigste prioritering for jernbanen i planperioden er å ta vare på kundene som bruker toget, gjennom bedre og økt vedlikehold av infrastrukturen vi har. Regjeringen prioriterer totalt 40 mrd. kr til drift og vedlikehold og 52 mrd. kr til utbedringer i første seksårsperiode. Innsatsen på vedlikehold og fornyelse skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst for reisende og godstransport. Satsingen vil komme jernbanen over hele landet til gode. Bane NOR har anslått at innstillinger og forsinkelsestimer vil reduseres med opptil 30 pst. i slutten av planperioden, som følge av økt ressursinnsats og ny arbeidsmetodikk.

Mindre investeringstiltak

Regjeringen legger opp til om lag 2,2 mrd. kroner årlig til mindre investeringstiltak på jernbane, som vil bidra til sikrere transport og bedre utnyttelse av infrastrukturen. Blant aktuelle tiltak for prioritering er tiltak for rassikring, sanering av planoverganger, klimatilpasning og tømmertransport på jernbanen. Disse tiltakene har en bred geografisk spredning

ERTMS

Regjeringen har prioritert om lag 28 mrd. kroner til implementering av ERTMS på jernbanen i Norge de neste 10 årene. ERTMS er et felleseuropeisk, digitalt signal- og sikringssystem som skal innføres på hele det norske jernbanenettet. ERTMS skal bl.a. gi et mer effektivt vedlikehold og økt driftsstabilitet gjennom færre tekniske feil som påvirker togtrafikken. I tillegg vil det bli mulig å øke utnyttelsen av eksisterende infrastruktur, gi mer effektive arbeidsprosesser og bedre informasjon til de reisende i sanntid. Systemet skal innføres i Norge til midten av 2030-tallet. Nordlandsbanen vil få ERTMS fra 2025. Strekningen Trondheim–Steinkjer–Grong skal etter planen ta i bruk ERTMS i 2028. Meråkerbanen (Hell–Riksgrensen) skal etter planen ta i bruk ERTMS i 2028. Se her for oppdatert informasjon: <https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ertms/>

By/kollektivt

Byvekstavgift for Trondheims-området

Regjeringen har prioritert 88 mrd. kr til byvekstavtaler, belønningsavtaler og tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. Byvekstavtalen for Trondheims-området, lokalt omtalt som Miljøpakken, ble reforhandlet i 2023. De statlige forpliktelsene ble videreført uten endringer fra forrige avtale som ble inngått i 2019. Siden den gang har de økonomiske utsiktene endret seg betraktelig. Full oppfølging av de statlige forpliktelsene i gjeldende avtale vil kreve en betydelig videre opptrapping ut avtaleperioden i 2029, som ikke er realistisk innenfor et redusert økonomisk handlingsrom. Regjeringen vil derfor legge til rette for å reforhandle og samtidig forlenge byvekstavtalen for Trondheims-området fram til 2036. Dette vil gi mer

langsiktighet. Samtidig slås flere av tilskuddsordningene i byvekstavgiftene sammen. Denne endringen vil gi økt lokalt handlingsrom i prioriteringene.

Hensikten med byvekstavgiftene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange – ofte omtalt som nullvekstmålet. Staten bidrar til å finansiere et bedre kollektivtilbud og sammenhengende nett for gående og syklende, som støttes opp av lokale virkemidler som restriktive tiltak mot biltrafikk og en effektiv arealbruk, samt drift av kollektivtrafikk og investeringer i infrastruktur.