

Saksframlegg

KONSEPTVALGUTREDNING FOR NYTT LOGISTIKKNUTEPUNKT I TRONDHEIMSREGIONEN UTTALELSE FRA TRONDHEIM KOMMUNE

Arkivsaksnr.: 11/25827-2

Saksbehandler: Oddgeir Myklebust

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

- 1. Konseptvalgutredningen dokumenterer at dagens godsterminal på Brattøra er en utilfredsstillende løsning for å ivareta det økte kapasitetsbehovet for banetransport. Det er behov for å etablere et nytt logistikknutepunkt for hele Midt-Norge som vil legge til rette for at en mindre andel gods transporteres på veg.*
- 2. For Trondheim kommunes og hele regionens utvikling er det svært viktig å få på plass et nytt logistikknutepunkt så raskt som mulig.*
- 3. Trondheim kommune slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om å videreføre både konsept D-Sør og I-Øst i prosessen.*
- 4. Trondheim kommune mener at et integrert konsept med samlokalisering av godsterminal, havn og samlastere synes å være den mest optimale og fremtidsrettede løsningen.*
- 5. Trondheim kommune ser likevel positivt på at Torgård vurderes videre i prosessen som alternativ for lokalisering av godsterminal. Trondheim kommune vil bidra i en videre prosess for å vurdere konsekvensene av en eventuell lokalisering her.*
- 6. Trondheim kommune slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om ikke å videreføre konseptet I-sentralt (Trolla).*
- 7. Trondheim kommune forutsetter at det velges en lokalisering som gir minst mulig transportarbeid og energibruk.*
- 8. Trondheim kommune mener det er viktig å se utflytting av godsterminalen fra Brattøra og mulig utflytting av deler av havnevirksomheten på Trondheim havn i sammenheng med pågående og framtidig byomforming.*
- 9. Trondheim kommune mener det er viktig å se muligheter for framtidig havnestruktur i sammenheng med lokaliseringsalternativ for jernbanegodsterminal. Det er viktig at havneutvikling vurderes også for de delte alternativene.*

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

BAKGRUNN

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Konseptvalgutredningen er lagt ut til offentlig høring med høringsfrist 1. august 2011. Trondheim kommune har fått utsatt tidsfrist til 1. september 2011.

Hovedrapport for konseptvalgutredningen bygger på behovsanalyse, strategidokument, kravdokument og konseptanalyse. Disse er ikke vedlagt, men finnes her:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/Terminal-i-Trondheimsregionen/Planer-og-dokumenter/>

Konseptvalgutredningen vil være et viktig innspill til neste Nasjonal transportplan 2014-2023. Regjeringen vil gi føringer for den videre prosessen med etablering av nytt logistikknutepunkt i regionen. Føringerne vil basere seg på KVU-rapporten, høringsinnspillene og en KS1-vurdering (ekstern kvalitetssikring).

Samlet faktagrunnlag og regionale vurderinger, lenke til hovedrapporten, uttalelse fra Trondheim Havn og rapporten *Fremtidsbilder, Scenariotenkning som strategisk verktøy i utviklingen av TIH (Trondheim Havn, mai 2009)* er vedlagt saken. For havnefaglige vurderinger vises det spesielt til uttalelsen fra Trondheim Havn (TIH).

Konsepter og lokaliseringer

Siden man ser på muligheten for å samlokalisere en godsterminal, samlasterterminal og ny havn/containerhavn, benevnes dette som **logistikknutepunkt**.

Konseptvalgutredningen anbefaler at både konsept D (delt løsning) og konsept I (integret løsning) legges til grunn i høringen.

Høringspartene inviteres til å uttale seg om følgende konsepter og lokaliseringer (se kart 1):

- 0-alternativet: Brattøra
- Delt sør: Torgård, Sjøberg
- Integret øst: Midtsandan, Muruvik, Hell
- Integret sentralt: Trolla

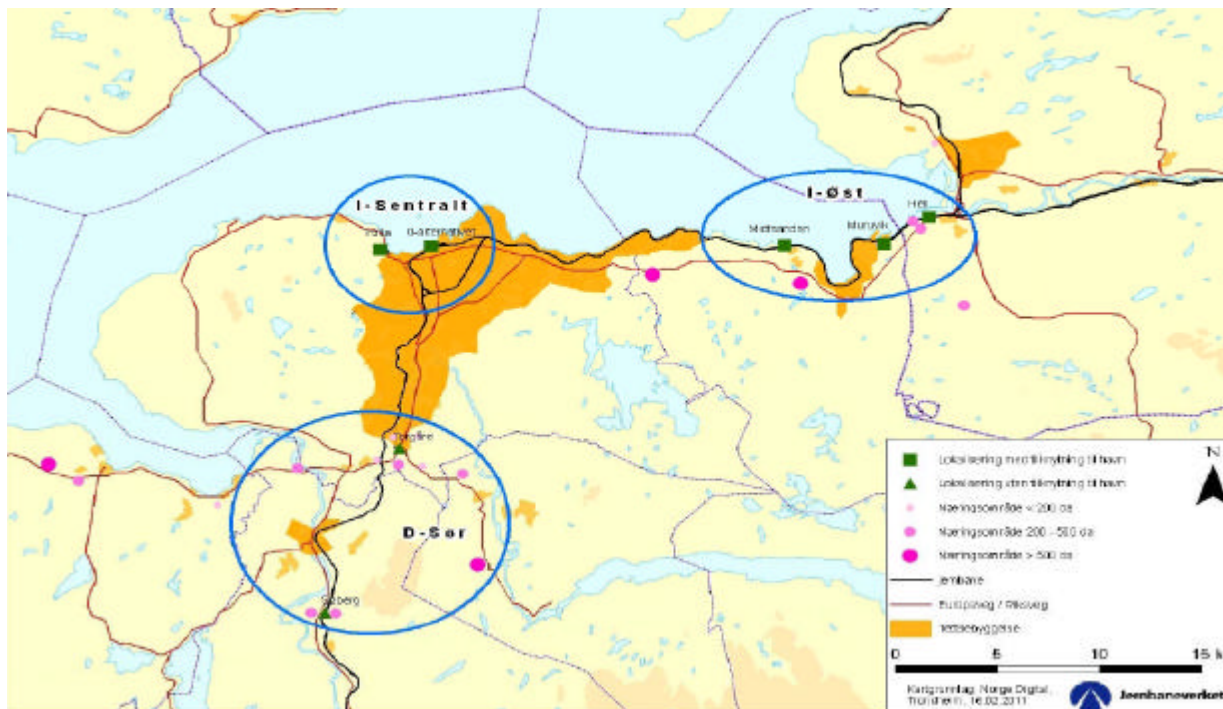
Delt løsning innebærer at jernbaneterminal og havn lokaliseres hver for seg. Samlastere forutsettes samlokalisert med jernbaneterminal.

Integret løsning innebærer at jernbaneterminal, havn og samlastere samlokaliseres.

Når det gjelder havn i forbindelse med en godsterminal, er det containerhavn vi i utgangspunktet snakker om.

Det er viktig å understreke at dette er en konseptanalyse på overordnet nivå. Det betyr at endelig lokalisering ikke nødvendigvis bestemmes nå, men hvilket konsept man går for. Det viktigste konseptuelle valget er om godsterminal og havn skal lokaliseres sammen eller ikke. Et annet konseptuelt spørsmål er om logistikknutepunkt bør ligge sør eller øst/nord for Trondheim. Når man har bestemt seg for konsept kan man gå videre med den konkrete lokaliseringen.

Trondheim kommune



Kart 1: Mulige konsepter og lokaliseringer

Når det gjelder behov for nytt logistikknutepunkt og analyser av de ulike konseptene/lokaliseringene vises det til vedleggene.

TIDLIGERE VEDTAK OG PLANPREMISSER

Kommuneplanen 2009 - 2020

Kommuneplanen er kommunens overordna styringsdokument. Samfunnsdelen til kommuneplanen skal ta opp de mest sentrale utfordringene for kommunens samfunnsutvikling og vise tydelig retning og prioritering. Bystyret vedtok 10.06.10 kommuneplanens samfunnsdel 2009 - 2020. Samfunnsdelen bygger på en planstrategi som bystyret vedtok 4. desember 2008.

Et av hovedmålene er at Trondheim i 2020 er en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig. Det er definert målsetninger under hvert av disse målene der et omhandler logistikknutepunkt:

”2.6: I 2020 er Trondheimsregionen rollemodell for konkurransedyktige og bærekraftige areal- og transportløsninger. Kommunen vil:

- bidra til at regionens samlede CO2-utslipp reduseres med 20 prosent innen 2018
- bidra til minsket transportbehov i regionen ved rett lokalisering både av boliger, arealkrevende virksomheter og arbeids- og besøksintensive virksomheter
- bidra til å sikre miljøvennlige og effektive transportløsninger og gode terminalanlegg for håndtering av gods
- bidra til å forvalte regionens arealressurser slik at vi sikrer langsiktige samfunnsinteresser knyttet til næringsutvikling, jordvern, kulturlandskap og historiske verdier”

De målene som knytter seg til arealbruk skal følges opp i kommuneplanens arealdel som er under

Trondheim kommune

revidering. Arealdelen skal speile samfunnsdelen og vise arealbruk som ivaretar både kommunale, regionale og nasjonale mål.

Transportplan for Trondheim 2006-15

Transportplan for Trondheim 2006-15 ble vedtatt i februar 2007. I vedtaket heter det følgende angående ny godsterminal: ”[...] *det slås fast at godsterminalen ikke flyttes før det faktisk er på bordet et alternativ som er like godt for effektiv godshåndtering bil – bane – båt og ikke øker forurensningen.*” Videre ble det gitt støtte til et prosjekt som skulle ta sikte på å redusere bilkjøring for å distribuere gods internt i Trondheim med 25 %.

Dette prosjektet ble fulgt opp i form av ”Handlingsprogram for effektiv varetransport i Trondheim”, vedtatt i formannskapet 16.12.2008. Handlingsprogrammet har ikke tallfestede mål for redusert distribusjonsarbeid, men peker på en rekke tiltak som kan stimulere effektivisering. Det understrekes at lokalisering av ny godsterminal (logistikknutepunkt) vil ha avgjørende betydning for distribusjonstrafikken.

Miljøpakke for transport i Trondheim

Miljøpakke for transport i Trondheim, vedtatt april 2008, har mål om 20 % reduksjon i CO₂-utslippene knyttet til transport innen 2018. Dette er et generelt mål som primært er knyttet til virkemiddelbruk mot persontransport.

Energi- og klimahandlingsplan

I sluttbehandlingen av denne i Bystyret 10.06.10 kom det følgende flertallsmerknad:

Lokalisering av ny havn/logistikknutepunkt for Trondheimsregionen vil i svært stor grad påvirke energibruk og utslipp fra transportvirksomheten:

- 1. et samlet logistikknutepunkt vil øke mulighetene for overgang til mer miljøvennlig transport,*
- 2. lokalisering bør velges slik at transportarbeid og energibruk blir minst mulig, og*
- 3. et samlet logistikknutepunkt vil redusere internttransport mellom havn og jernbaneterminal.*

RÅDMANNENS VURDERING

Lokalisering av nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen er viktig for utviklingen i Trondheim kommune og hele regionen. Den vil legge betydelig føringer for utvikling av transportsystem og annen arealutvikling.

Trondheim kommune ser det som meget positivt og nødvendig at Jernbaneverket utreder en ny lokalisering av godsterminal/nytt logistikknutepunkt. Jernbaneverket skal ha ros for å ha gjennomført en grundig prosess med omfattende analyser av de ulike konseptene.

Hva er viktig for Trondheim kommune?

- Nytt logistikknutepunkt må være fremtidsrettet og til beste for hele regionen.
- Lokaliseringen må gi minst mulig negative miljøkonsekvenser. Det er viktig at det følges opp i den videre prosessen med konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.
- Det er av stor betydning at transportbehovet kan dekkes på en effektiv og miljøvennlig måte. Det må derfor etableres et kapasitetssterkt logistikknutepunkt som er attraktivt for vareeiere, næringstransportører og næringsliv i regionen, og som bidrar til å få mest mulig gods over fra veg til

Trondheim kommune

bane/sjø. Det gjelder også nye typer gods som for eksempel lakseeksport fra Hitra/Frøya og gods til/fra Fosen og Orkdal. Lokaliseringen vil ha stor betydning for lokal/regional distribusjon og for belastningen på ulike deler av vegnettet (og jernbanenettet). Blant annet er det viktig å få tungtransport ut av sentrale byområder.

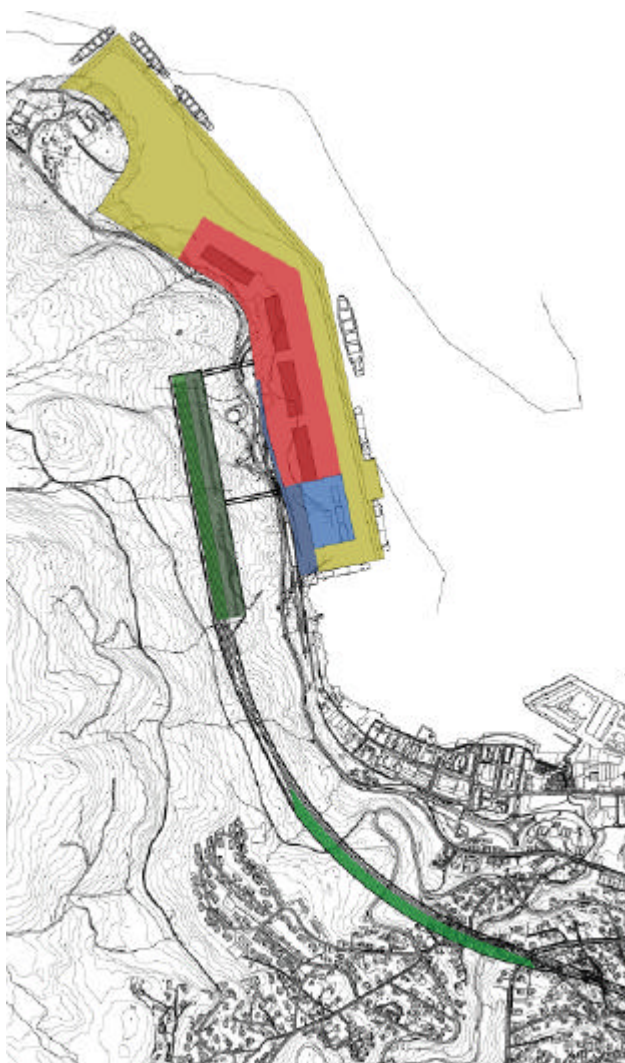
- En eventuell utflytting av godsterminalen fra Brattøra og mulig utflytting av deler av havnevirksomheten på Trondheim havn, må ses i sammenheng med byutviklingsmuligheter.
- Lokalisering av godsterminal og havn må ses i sammenheng.

Alternativene i Trondheim kommune

Det er alternativene Torgård og Trolla som er tatt opp spesielt under. 0-alternativet på Brattøra og lokaliseringalternativer utenfor Trondheim kommune omtales under de ulike faglige vurderingene.

Trolla

Kartskisse fra Jernbaneverket



Areal: Areal for terminal, samlast og havn er på 440 daa, hvorav fjellhall og tunnel utgjør ca 110 daa. Havnearealet utgjør 190 daa.

Dagens bruk: Området er i dag i hovedsak et ervervsområde med flere store tankanlegg også inne i fjellet. Kloakktunnel går gjennom området. I tillegg ligger Høvringen renseanlegg her og Høvringen gård som huser et kollektiv. Gården er under regulering for å sikre opparbeidelse av uteområdene og sikre tilgang til sjøen.

Trondheim kommune

Eksisterende arealformål i kommuneplanens arealdel



Områdene langs sjøen er i stor grad satt av til erverv, mens LNF-områdene er innenfor markagrensa.

Kategori i kommuneplanmelding for langsiktig byvekst og jordvern: bebygde områder (som samsvarer med ervervsområdene) og D-områder samsvarende med LNF områdene. D-områdene er høyt prioriterte landbruks-, natur- og friluftsområder som skal vernes mot utbygging på lang sikt.

Foreløpig vurdering og forhold som må følges opp i en konsekvensutredning

Næring	<p>Trolla kan ivareta både bil, båt og bane på det samme området – noe som gir en synergieffekt i transportmarkedet. Trolla vil være en løsning som er så nær det er mulig å komme til Trondheim sentrum. Målt i antall forsendelser er Trondheim tyngdepunktet for generering og attrahering av godstransport i Trøndelag.</p> <p>Geografisk sett har Trolla nærhet til sluttsted for mange varer som gjør at selskapene ikke trenger å frakte varene langt på bil når de skal til Trondheim og Trondheimsområdet. Beliggenheten på Trolla er god ved at det er korte distribusjonsavstander til størsteparten av kundene.</p> <p>For jernbanens tjenesteproduksjon vil likevel Trolla være en lite optimal løsning. Godsterminalen vil bli en sekketerminal som ikke er så optimal som en gjennomkjøringsterminal. Togsett må snues og tas ut av en gjennomgående løsning i forhold til et allerede eksisterende spor.</p> <p>Det vil bli kostbart for samlastere å etablere seg her på grunn av høy grunnkostnad. Det finnes også noen næringsmessige konflikter med eksisterende virksomhet tilknyttet olje- og renseanlegg og kloakktunnel.</p>
Arealbruk	<p>Logistikknutepunkt er trolig ikke forenlig med dagens aktivitet (selv om dette ikke er utredet på dette stadiet i prosessen). Området langs sjøen er smalt og det er få utvidelsesmuligheter. Det er også dypt her og en etablering av havn er vanskelig.</p>
Risiko og sårbarhet	<p>Må utredes i forhold til tankanleggene, støy og områdestabilitet (kvikkleire i sjø).</p>

Torgård

Kartskisse fra Jernbaneverket

Trondheim kommune



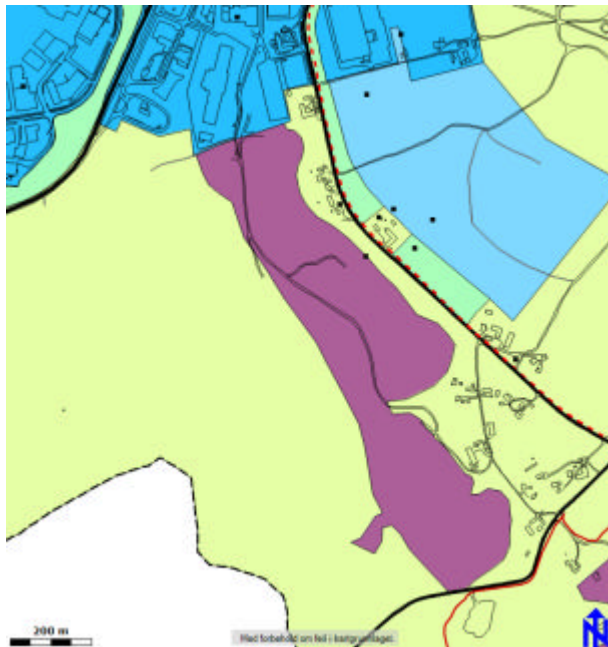
Areal: Arealet for terminal og samlastere er 285 daa hvorav fjellhall til hensettingsspor og sporvifte utgjør ca 25 daa. I tillegg er det vist 120 daa til fylling/skjæring. Totalt er fotavtrykket 305 daa.

Kommunen ser på området som en mulig integrert løsning i kombinasjon med eksisterende havneområder i regionen.

Dagens bruk:

Området er i dag massetak og landbruksareal. I tillegg ligger vannkilden (og uttaket) Jesmo her. I nærheten ligger flere større ervervsområder og flere er under utredning i kommunedelplan for Tiller. Typen erverv er i stor grad arealkrevende næringer knyttet til logistikk, lager og produksjon. Det har også vært forslått å ta deler av dette området inn som ervervsområde i kommuneplanens arealdel. Det ligger også et vedtak fra bystyret om å se på en egen avkjørsel fra E6 til dette området.

Eksisterende arealformål i kommuneplanens arealdel



Området ligger i LNF og som masseuttak i kommuneplanens arealdel.

Kategori i kommuneplanmelding for langsiktig byvekst og jordvern: D-område. D-områdene er høyt prioriterte landbruks-, natur- og friluftsområder som skal vernes mot utbygging på lang sikt. I følge kommuneplanmeldingen går grensen for byvekst her (Torgård/Kattem). Byen skal ikke vokse ned i Gauldalen.

Foreløpig vurdering og forhold som må følges opp i en konsekvensutredning

Næring	Rådmannen mener Torgård er et svært gunstig alternativ om man ser på eksisterende start- og endepunkt for godstrafikken over Trondheim, og det er få motstridende næringsinteresser ved dette alternativet. Torgård har utbyggingspotensial for ytterligere næringsvirksomhet. Lokaliseringen er god for å realisere en framtidig overgang av gods
--------	--

Trondheim kommune

	fra veg til bane. Virksomhet som er tung innenfor lager og logistikk har allerede gjort betydelige investeringer i området. Dette muliggjør rasjonell produksjon og distribusjon.
Miljø	<p><i>Drikkevann:</i> Torgård-alternativet ligger i et område som er kilde for drikkevannet til Leinstrand vassverk (Jesmo-kilden). Mattilsynet har oversikt over hvilke restriksjoner og klausuler som er gjeldende for området som er regulert som drikkevann.</p> <p><i>Forurenset grunn:</i> Torgård-alternativet og ny jernbanetrasé mellom Melhus og Heimdal vil sannsynligvis komme i områder med forurenset grunn, noe som vil utløse en del oppryddingskostnader.</p> <p><i>LNF:</i> Torgård vil legge beslag på og skape press mot LNF-områder/landbruksområder. Områdets status avklares i KPA.</p> <p><i>Viltkorridor:</i> Godsterminal og ny jernbanetrasé vil ha innvirkning på viltkorridorer i området. Eventuell utbygging må ta høyde for å ivareta viltinteressene (trygge korridorer).</p>
Arealbruk	Det er problemstillinger knyttet til landbruksinteresser og jordvern som må løses. Det må også vurderes å avvikle Jesmo vannverk og heller lage en tilknytning til Benna. Kryssing av jernbane mot Heimdal og nytt jernbanespor fra Melhus vil bli en utfordring i det videre arbeidet. Nærheten til byen og eksisterende ervervsområder gjør at dette er en løsning som bør utredes videre.
Risiko og sårbarhet	Må utredes i forhold til områdestabilitet (kvikkleire) og forholdet til Jesmo vannverk.

Transportvurderinger

Årlig går det i alt 11,6 mill tonn gods til og fra Trøndelag. Når en tar med transport over svenskegrensen ved Storlien, er mengden ca 12,4 mill tonn, der halvparten (6,2 mill tonn) er intermodale transport. Denne betegnelsen brukes for gods som fraktes med minst to typer transportmidler, og det er disse transportene som er avhengig av effektive omlastingsterminaler. Typiske varegrupper er termovarer, fisk, stykkgoods og industrivarer som kan fraktes i containere. Andre varegrupper som tømmer, tørrbulk og våtbulk behøver ikke nødvendigvis intermodale godsterminaler. (Mer info om transportstrømmene finnes i kap. 2.6 i KVVU-rapporten, samt i vedlegg).

Vurderingene når det gjelder transporthensyn kan deles i tre spørsmål:

- *Bidrar lokaliseringen til effektiv næringstransport der mest mulig overføres fra vegnettet til bane (og sjø)?*
- *Bidrar lokaliseringen til effektiv distribusjonstrafikk i Trondheimsområdet?*
- *Er lokaliseringen egnet i forhold til kapasitet på vegnettet?*

Disse spørsmålene drøftes her kort på bakgrunn av tilgjengelig utredningsmateriale.

En lokalisering egnet for å overføre gods fra veg

Konseptvalgutredningen viser at nullalternativet er en utilfredsstillende løsning for å ivareta det økte kapasitetsbehovet for banetransport. Kapasitetsøkende tiltak på eksisterende terminalområder vil ikke gi et effektivt og framtidrettet logistikksystem når virksomheten deles på flere lokaliteter. Det vil også være begrensede ekspansjonsmuligheter for samlastere og annen virksomhet. Nullalternativet kommenteres derfor ikke særlig inngående i de videre vurderingene.

Trondheim kommune

Når det gjelder vedtaket i transportplanen om at et nytt logistikknutepunkt skal være like effektivt som dagens og ikke øke forurensningen, tilsier rapportene at dette oppnås ved alle de analyserte alternativene. "Alle konseptene gir reduserte transportkostnader i forhold til dagens situasjon. Grunnlaget for dette er at mer gods i tonn og dermed tonnkm transporteres på bane istedenfor veg". (Kap. 7.2 i hovedrapporten. Se også konseptanalyse s. 137.)

Når det gjelder klimagassutslipp, varierer beregnet netto utslippsreduksjon fra 22 000 til 29 000 tonn CO₂-ekvivalenter pr år for konseptalternativene. Størst reduksjon gir de alternativene med mest overføring fra veg til bane for langtransporten, samtidig som distribusjonsarbeidet holdes nede.

Følgende tabell viser resultatene for de konseptene som er med i sluttrunden, sett i forhold til nullalternativet i 2040:

RESULTAT ALTERNATIV SAMLET BESPARELSE	2040-0 <i>Basis</i>	Torgård <i>D2</i>	Søberg <i>D3b</i>	Trolla <i>I1b</i>	Midtsand <i>I2a</i>	Muruvik <i>I2b</i>	Hell <i>I2c</i>
<i>mill tkm</i>	0	-473	-473	-573	-437	-393	-384
Energiforbruk (mill MJ)	0	-474	-455	-388	-476	-463	-457
Klimagassutslipp (t CO ₂ -ekv)	0	-28 352	-27 135	-22 406	-28 594	-27 995	-27 670
Utslipp av "sure" gasser (t SO ₂ -ekv)	0	-384	-368	-293	-390	-385	-381
Bakkenært ozon (t TOPP-ekv)	0	-603	-578	-459	-617	-611	-606

Et hovedtema i diskusjonene er knyttet til om man kan finne lokalisering for et felles logistikknutepunkt for veg, bane og sjø, eller om man skal etablere en delt løsning. Dette er det viktigste konseptuelle valget som skal tas. I den sammenheng er det viktig å være klar over noen fremtidige utfordringer.

Godsprognosene viser at godsmengdene på veg kan bli fordoblet innen 2040 selv med en to/tre-dobling av godstransport på bane. Jernbanen kan bare ta en begrenset del av den totale veksten i godstransporten. Dersom transport med bil skal reduseres ytterligere, vil svaret etter all sannsynlighet bli at mer gods må over på båt. Det er også i tråd med nasjonal politikk. I EUs nye transportpolitiske plan forventer EU-kommisjonen at 30 % av lengre veitransporter overføres til bane og sjø innen 2030, og 50 % innen 2050. Det gir behov for å styrke havnene som logistikknutepunkt. Et integrert logistikknutepunkt har klare fordeler fordi det vil være mest fleksibelt med tanke på ulike framtidsscenarier.

En samlet løsning framstår som mest egnet av flere grunner. Den viktigste effekten av en integrert løsning er at all godshåndteringen kan skje på en plass. Samlastere og transportaktører slipper å forholde seg til flere terminaler og/eller mellomtransporten som en delt løsning vil medføre. All godshåndtering på en plass kan også gjøre at transportmidlene utnyttes mer samordnet og effektivt.

Videre kan en samlet løsning effektivisere samlasternes muligheter for å tilby fleksible transportløsninger. Direkte godstransport mellom bane og sjø utgjør et lite volum i dag, og det er svært usikkert i hvilken grad dette vil øke.

En delt løsning med gode transportårer mellom jernbaneterminal og havn vil ikke være like optimal, men kan likevel representere en tilfredsstillende løsning. Det forutsettes da at det er gode forbindelser på transportåren(e) mellom godsterminal/samlastere og havn.

Det vil være en klar miljømessig fordel med skinnegående forbindelse mellom jernbaneterminal og havn. Dersom en god forbindelse er ivaretatt, vil en delt løsning kunne fungere tilnærmet som et integrert

Trondheim kommune

logistikknutepunkt. For eksempel kan en god forbindelse mellom Torgård/Søberg og Orkanger havn gjøre dette til et samordnet logistikknutepunkt. Da er det en forutsetning at det er nok areal på Orkanger havn til en god og effektiv containerhavn. I høringsuttalelsen fra TIH påpekes det at det er arealmessige utfordringer knyttet til Orkanger havn.

Figur 1 viser en prinsippskisse for en integrert løsning, der både godsterminal, havn og samlastere/annen aktivitet lokaliseres samlet.

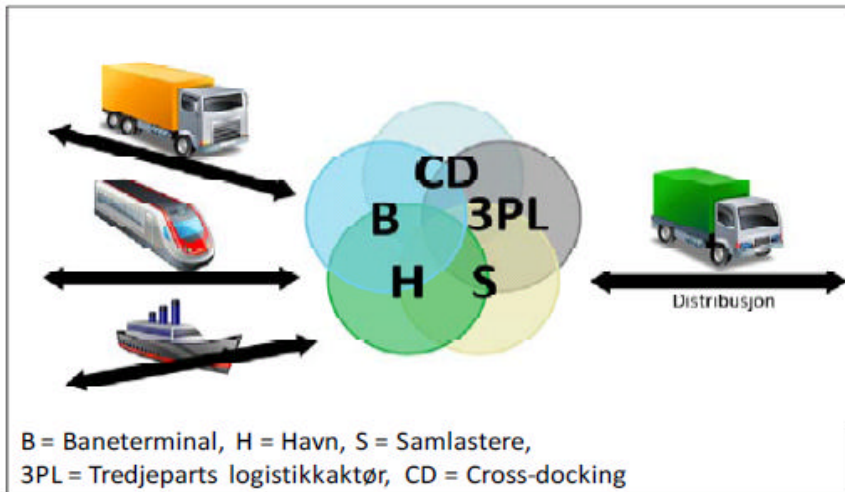


Fig. 1: Integrert konsept

Figur 2 viser en mulig løsning for et delt logistikknutepunkt. Her er godsterminal, samlastere og annen godsrelatert aktivitet lokalisert sammen, samtidig som det er etablert en god forbindelse til havn.

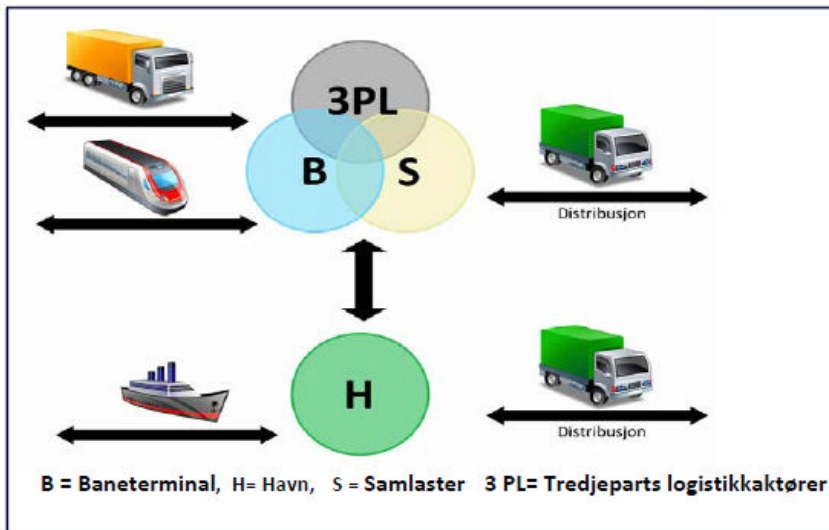


Fig. 2: Delt løsning

Det er ikke funnet egnet lokalisering for et felles, integrert logistikknutepunkt sør for Trondheim. Alternativet i Trolla er benevnt "Integrert sentralt", men er i følge Trondheim Havn å betrakte som en delt løsning, i og med at flytting av havna til Trolla ikke anses realistisk på grunn av utfyllingsbehov.

Skal logistikknutepunkt/godsterminal lokaliseres sør eller øst/nord for byen? Dette er også et konseptuelt spørsmål som er reist. Tabellen under viser anslått strømmer for intermodalt gods til/fra Trøndelag.

Trondheim kommune

	2008 - Intermodalt gods				
	Sør	Nord	Øst	Totalt	Andel
Vei	3267	631	500	4397	65 %
Bane	971	424	0	1395	21 %
Sjø	753	179	0	932	14 %
Totalt	4990	1233	500	6724	100 %
Andel	74 %	18 %	7 %	100 %	

Det er viktig å merke seg at utviklingen i godstyper og lasthåndtering kan endres, og at andre/nye varegrupper kan bli intermodale (i praksis vil dette si at de fraktes i containere). En utvikling med økt satsing på sjøtransport, eksempelvis gjennom avgiftsmessige rammebetingelser, vil kunne medføre økt andel containeriserbart gods på sjø. Det er også usikkert hvor mye av biltransport som vil gå dør-til-dør fra leverandør til kunde uten å være innom et logistikknutepunkt før lokal distribusjon.

Tidsmessig vil en lokalisering sør for byen ha betydning for deler av transportene. Teoretiske vurderinger i Konseptanalysen (s. 118) peker på muligheten for mer fleksible omløp for togbetjening eksempelvis på Sjøberg, som vil ha vel 50 minutter raskere kjøretid hver veg enn til Hell.

På den annen side kan lokalisering sør for byen gjøre at færre transportører velger bil + bane fra Nord-Trøndelag. Av Jernbaneverkets KVVU (tab 9-1) går det fram at konsept I-øst sannsynligvis vil gi mest overføring av gods fra veg til jernbane. Dette skyldes at en lokalisering øst for Trondheim i større grad vil fange opp også gods fra Nord-Trøndelag. En lokalisering sør for byen vil dermed bidra til økt bilbruk på hele reiserelasjonen Nord-Trøndelag – Østlandet. En lokalisering sør for byen vil på en bedre måte fange opp gods til/fra Fosen/Orkdal/Hitra/Frøya.

Beregninger i hovedrapporten (s. 83) viser likevel totalt relativt små forskjeller på totale godsmengder som krysser fylkesgrensene med bil. Andelen gods med bil i 2040 anslås til 63 % for "Integrert øst", mens den er beregnet til 64 % for de andre alternativene. Andelen med båt er anslått til 7 % i alle alternativene. Denne typen prognoser må betraktes som grove anslag med stor grad av usikkerhet.

Integrerte løsninger øst for byen vil ha en styrke i forhold til eventuell vesentlig økning av gods fra Sverige via Meråkerbanen. Prognosene her er usikre, og flere ulike scenarier er analysert i KVVU-rapporten. Både elektrifisering av Meråkerbanen og transportstøtteordninger i Sverige vil påvirke volumene. Jernbaneverket har våren 2011 utarbeidet en egen mulighetsstudie som drøfter satsing på Meråkerbanen <http://www.jernbaneverket.no/Meråkerbanen/>. Vi forutsetter at øst-alternativet vil måtte utløse elektrifisering av Meråkerbanen/Trønderbanen og utvidelse av E6-Øst (jf. lokaldistribusjon).

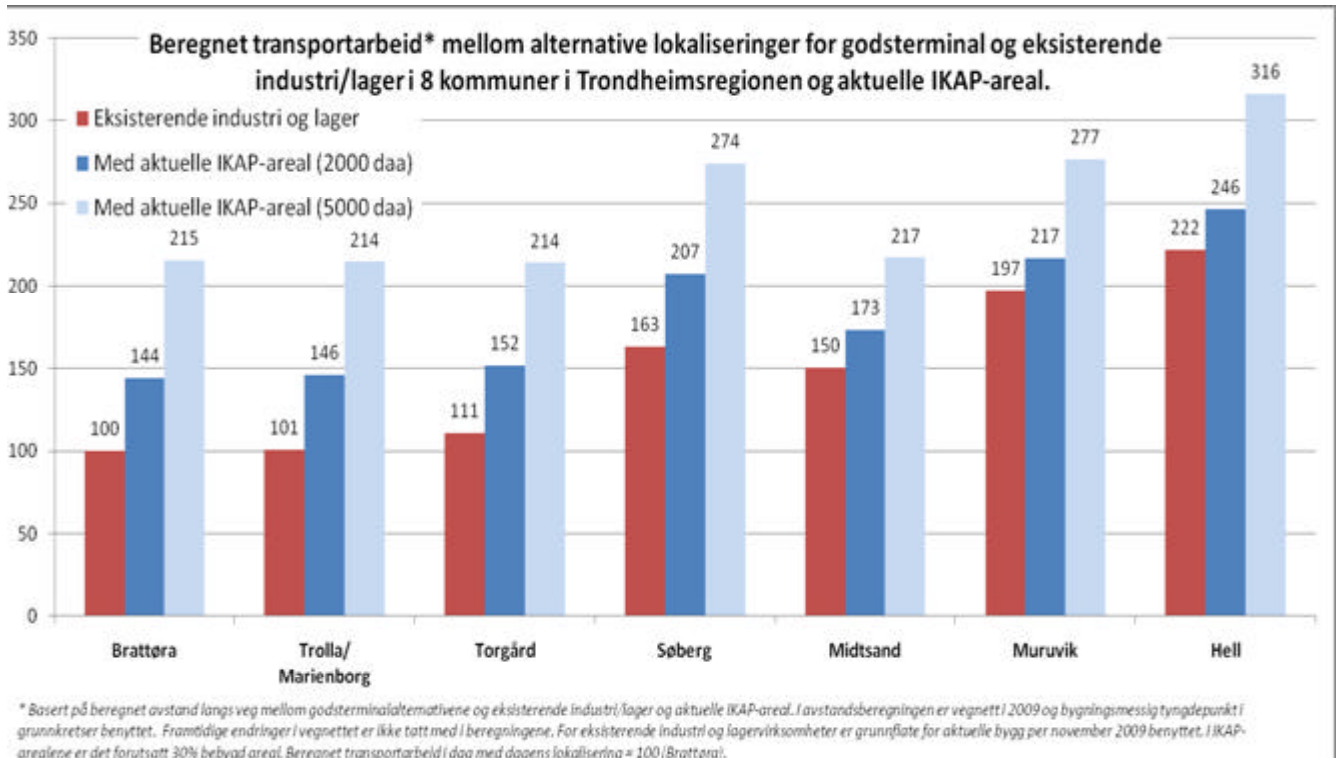
En lokalisering som bidrar til effektiv distribusjonstrafikk i Trondheimsområdet

Distribusjonseffektiviteten og – kostnadene vil først og fremst avhenge av avstand mellom terminal og tyngdepunkt for godsmottakere. Det er i KVVU-rapporten gjort flere ulike typer beregninger, og delvis beregninger som forutsetter ulik totalmengde gods avhengig av lokalisering. Bildet vil kunne endres ut fra ulike vekstretninger for næringsliv og lokaliseringsvalg for samlastere. Det vises her til s. 73 i rapporten. Ser man på en indeks som viser kostnader for omlasting + distribusjon, der Brattøra har indeks 1,00, får vi følgende rangering: Trolla (0,98) Torgård (0,99), Sjøberg (1,01), Midtsand (1,05), Muruvik (1,13), Hell (1,15). Blant de mest aktuelle alternativene skårer altså Torgård best når det gjelder distribusjonstrafikk,

Trondheim kommune

mens de integrerte konseptene er best når det gjelder omlastningskostnader.

Byplankontoret har gjort en supplerende beregning som ser på transportavstander mellom aktuelle lokaliteter og eksisterende og nye næringsarealer. Framtidige næringsarealer er basert på IKAP-arbeidet, og er vurdert i to alternativer (tilgang på henholdsvis 2000 og 5000 daa). Figuren illustrerer at transportavstandene blir kortest for alternativene som ligger nærmest tyngdepunktet i Trondheim.



Er lokaliseringen egnet i forhold til kapasitet på vegnettet?

Dagens terminal på Brattøra gir trafikale utfordringer. Det er begrenset fremkommelighet på deler av vegnettet sentralt og på koblingene til hovedtransportårene sørover og øst-/nordover. I tillegg gir mye tungtransport gjennom sentrale byområder negative miljø- og trafikksikkerhetsmessige konsekvenser. Disse negative effektene reduseres vesentlig når det avlastende hovedvegnettet er på plass. E6 Trondheim – Stjørdal ferdigstilles 2014, mens framdrift E6 Sluppen – Stavne ennå ikke er fastlagt. Fra høsten 2012 blir det imidlertid mulig for alle tyngre kjøretøy å benytte traséen sørover (tillatt høyde økes på grunn av ny jernbaneundergang ved Stavne).

Trondheim kommune ser det som riktig å gå for lokaliseringalternativer som i størst mulig grad er knyttet opp mot det nasjonale transportnettet, slik alle de aktuelle alternativene vil kunne være (forutsatt tilnytningslenker). I og med at den største delen av transporten på vei går til/fra områder sør for Trondheim, vil en lokalisering på Torgård eller Søberg i utgangspunktet belaste vegnettet i Trondheim minst.

For Trolla forutsettes nye tunneler fra Ila- og Trollasiden (2,5 km). En lokalisering her vil imidlertid belaste Nordre Avlastningsveg østover og sørover. Selv om dette 2-felts veinettet har noe reservekapasitet pr i dag, vil situasjonen kunne endres over tid. Ut fra kapasitetshensyn på vegnettet i byen, er derfor andre alternativer enn Trolla mer egnet. Lokalisering av logistikknutepunkt vil imidlertid ha et svært langsiktig perspektiv, og det må antas at det er mulig å tilpasse vegsystem og – kapasitet for å ivareta næringstransporter.

Trondheim kommune

Miljøvurderinger

Miljøvurderingene bygger på at markedstygdepunktet ligger i Trondheim sør.

Støy

Støy er en viktig problemstilling ved etablering av et logistikknutepunkt med all tilknyttet transport.

Terminalstøy: Støyproblemene vil bli ivaretatt ved at terminalområdet blir regulert i henhold til statlige støyretningslinjer i arealplanlegging (T-1442). Torgård-alternativet ligger i et område med liten støyømfintlig bebyggelse i nærområdet.

Jernbanestøy (skinnegående): D-sør- alternativene vil gi minst støyplager for byens befolkning, da mesteparten av gods på jernbane går til/fra regionen sørfra. Dette vil forsterkes ved økt overgang av gods fra veg til bane. Torgård-alternativet vil gi noe mer støyplager i Trondheim, da mer trafikkarbeid vil foregå i kommunen. Samtidig vil det bli etablert en ny linjeføring som gir egen trafikkstøy for nye områder.

I-øst-alternativene vil gi en stor utfordring med hensyn på økte støynivåer for all bebyggelse langs jernbanesporet øst for Brattøra (helt fram til kommunegrensen mot Malvik). Dette vil utløse tiltak mot støy langs de befolkningstette traséene øst for Brattøra i medhold av de statlige planretningslinjene (T-1442). Dersom skjerming koster 10000 kr pr løpemeter (forsiktig anslag) og skjermingslengden blir 2x15 km, vil dette ha en kostnad på 300 mill kr bare i Trondheim. (i tillegg kommer tiltak i Malvik og evt fasadeisolering). Skjermingstiltakene vil gi en økt barriere gjennom bydelene.

Vegtrafikkstøy: Mesteparten av distribusjonstrafikken vil gå på det høytttrafikkerte vegnettet og ha marginal betydning på støynivået. Økt støybelastning i Trondheim vil merkes på det vegnettet der tungtrafikkandelen blir merkbart høyere og på lokalt vegnett nært terminaler. Sum av støy fra lokal distribusjon i Trondheim vil være større for øst-alternativet enn for sør-alternativet. Dette skyldes at transportarbeidet i/gjennom kommunen vil bli større for øst-alternativet.

I tillegg vil langtransportert gods på veg fram til og fra logistikknutepunkt øst for Trondheim medføre økt sumstøybelastning på hovedvegnettet gjennom kommunen. Dette kan utløse pliktige støyskjermingstiltak for vegeier (jf. forurensningsforskriften) på enkelte strekninger på et allerede støybelastet vegnett.

Oppsummert:

- Sør-alternativet vil helt klart medføre minst støybelastning for Trondheim.
- Øst-alternativet vil utløse krav til kostbare støyskjermingstiltak langs banetraséene øst for Brattøra og kan muligens utløse støyskjermingsplikter langs eksisterende hovedvegnett.
- Øst-alternativet vil gjøre det vanskeligere å oppfylle støyreduksjonsmålene i Miljøpakke transport og kommuneplanens samfunnsdel.

Luftforurensing

Det forutsettes at gods på bane vil foregå med elektrisk energi. Det vil derfor gi mindre utslipp til luft av forurensende gasser og partikler dersom et logistikknutepunkt reduserer tungtrafikk (diesel) på veg.

Lokaldistribusjon i Trondheim vil foregå på vegnettet. Alternativet som gir minst transportarbeid lokalt vil være det beste for den lokale luftkvaliteten.

Trondheim kommune

Sør-alternativet er vurdert å gi mindre trafikkarbeid i Trondheim enn øst-alternativet, og dermed minst effekt på lokal luftkvalitet. Torgård vil komme bedre ut enn Sjøberg, da Torgård vil gi minst trafikkarbeid i Trondheim ut fra tyngdepunktet for godsdistribusjon. Sør-alternativet vil imidlertid gi utfordringer mhp lokal luftkvalitet og forskriftskrav (PM₁₀ og NO₂) langs E6 over Heimdalsmyra og i Tillerområdet - ut fra dagens situasjon (framtidig Euro-krav vil bedre situasjonen mhp avgasser, men ikke støvproduksjon og oppvirvling).

Klimagassutslipp – Energibruk

Disse to komponentene henger til en viss grad sammen. Det er viktig å finne fram til et attraktivt alternativ som medfører minst mulig framtidig energibruk - både mhp selve logistikknutepunktet og all transport til/fra området. Det vil dermed legge til rette for reduserte klimagassutslipp for transportsektoren i regionen (*jf Transportvurderinger*).

Næringsmessige vurderinger

Viktige spørsmål ved vurdering av nærings hensyn er:

- Bidrar lokaliseringen til en god helhetlig løsning for næringsvirksomheten i Trondheims-regionen innenfor en rimelig planhorisont?
- I hvilken grad bidrar lokaliseringen til konflikter med eksisterende næringsinteresser?
- Bidrar lokaliseringen til effektiv og rasjonell virksomhet for jernbanedriften, for omlastingen mellom bil, båt og bane og for samlasterne som utøver denne virksomheten?

Næringslivet i Trondheim og Trondheimsregionen har behov for et velfungerende logistikknutepunkt. Det innebærer en annen løsning enn dagens situasjon. Dagens situasjon har begrenset mulighet for kapasitetsutvidelse og hemmer derfor utvikling i regionen. Dette gjør at næringslivet trenger et alternativt sted både for landverts og sjøverts gods. For næringslivet er det svært viktig å få på plass et alternativ så raskt som mulig. De næringsfaglige vurderingene legger vekt på et rimelig og produktivt alternativ, som muliggjør rask igangsetting og en produksjon som tjener brukerne på en effektiv måte.

Integrert løsning

Rådmannen viser til vurderingene omkring arealkostnad, trafikk og miljø og er av den oppfatning at næringslivet neppe vil ha så stor nytte av det sentrumsnære Trolla-alternativet at det vil oppveies i betalingsvnen for bruk av terminalen og arealene tilknyttet denne. Rådmannen er i likhet med Trondheim interkommunale havn i tvil om havneløsningen i Trolla er et teknisk og økonomisk oppnåelig alternativ.

Alternativene for integrerte løsninger i øst kan i større eller mindre grad endre mønsteret i de framtidige næringstransportene i Trøndelag og Trondheimsregionen. Det gjelder nyskapt transport mellom kontinenter og europeiske relasjoner sjøverts. Videre kan en styrking av Meråkerbanen komme til å styrke jernbanens markedsposisjon og konkurransevnen til næringsdrivende i Trondheimsregionen gjennom mere gods til og fra Europa og Skandinavia over i det svenske linjenettet.

Utredningene omkring nyskapt skandinavisk trafikk for Meråkerbanen og interkontinental trafikk over Trondheimsfjorden havn, North East Cargo Link (NECL), har pågått lenge. NECL har påpekt at en integrert havneløsning er avgjørende for å utvikle transportkorridoren øst-vest. Rådmannen er oppmerksom på den betydelige nasjonale og internasjonale konkurransen som ligger til grunn for valg av en båt-bane eller båt-bil samlastløsning i øst-vest korridoren. Her har Midt-Norge ingen etablerte konkurransefortrinn. Rådmannen har tidligere påpekt at prognosene for denne nyskapede trafikken over Meråkerbanen er usikre. Dermed er det andre forhold som bør være utløsende for en eventuell integrert

Trondheim kommune

øst løsning.

Delt løsning sør

Rådmannen mener at Torgård-alternativet har alle de kvaliteter som tilfredsstillende næringslivets behov på kort og mellomlang sikt. Stykkogods og samlast mellom sjøverts og landverts transport har omfang og vekstmuligheter innenfor eksisterende havner. Rådmannen mener at næringslivet vil ha en svært begrenset ulempe ved delt løsning på kort sikt. På lang sikt kan delt løsning bli en begrensende faktor for nyetablering av produksjonsbedrifter som er avhengig av sjøverts transport. Rådmannen tror denne ulempen kan kompenseres gjennom den langsiktige arbeidsdelingen mellom kaianlegg i Trondheimsfjorden Interkommunale Havn.

Den billigste utbyggingsløsningen for jernbane og samlastterminal ligger i delt sør løsningen på Søberg. Rådmannen erkjenner at tidshorizonten for utbyggingen er viktig for næringslivet, og at lave kostnader bidrar til økt sjanse for realisering. Delt løsning på Søberg representerer en god bruk av en arealreserve for næringsvirksomhet innenfor Trondheimsregionen.

Arealbruk

For arealbruken er det viktigst at prinsippet om rett virksomhet på rett sted følges opp. Det er et mål i kommuneplanens samfunnsdel å bidra til å sikre miljøvennlige og effektive transportløsninger og gode terminalanlegg for håndtering av gods. Alle løsningene har utfordringer knyttet til seg, og det er viktig å utrede ulike alternativer i konsekvensutredningen som skal følge konseptvalgutredningen, og ikke utelukke en løsning for tidlig.

Flytting av godsterminalen fra Brattøra vil frigjøre 60 daa sentrumsnært areal til andre formål (byutvikling og persontog), men det er uklart hvor mye areal Jernbaneverket vil beholde til jernbaneformål (for eksempel lyntog). I tillegg vil redusert støy i området åpne for annen bruk av området enn det som har vært tillatt fram til nå, herunder boligbebyggelse. Dette har stor betydning for at Brattøra skal kunne utvikles til et levende byområde.

Videre kan en utflytting av deler av Trondheim havn frigjøre store areal for byomforming. Flytting av både godsterminal og containerhavn kan frigjøre 2-300 daa.. Da er ikke industrihavna på Nyhavna tatt med. Rådmannen viser til høringsuttalelsen fra TIH (se vedlegg 3). Her går det fram at en utflytting av havnefunksjoner, inkludert industrihavna på Nyhavna, til et integrert logistikknutepunkt kan frigjøre så mye som 650 daa. på Brattøra og Nyhavna. Dette ivaretas delvis gjennom pågående planprosesser. Det er allerede startet et kommuneplanarbeid for Nyhavna som vil bli gjennomført uavhengig av beslutningen om logistikknutepunkt.

Brattøra

Kapasiteten på Brattøra er for liten og det vil være behov for et nytt logistikknutepunkt (jf Transportvurderinger). Trondheim kommune ønsker at de arealene som blir fristilt på Brattøra blir gjort tilgjengelige for videre byomforming i tråd med den utbyggingen som allerede skjer på Brattøra.

Utbyggingen av Brattøra med etableringen av Nordre avlastningsveg og Tverrforbindelsen mot Brattørkaia er et av de viktigste pågående byutviklingsprosjektene i Trondheim.

Hovedintensjonen er at Brattøra skal bli en mer integrert del av sentrum, slik at byen skal strekke seg helt

Trondheim kommune

ut til fjorden. Det er også et mål å vitalisere byens havnefront og gjøre området mer tilgjengelig og attraktivt å ferdes i. Ved hjelp av Tverrforbindelsen vil bydelen bli midt-Norges største knutepunkt for kollektivtrafikk. Det er gjennomført en plan- og designkonkurranse om utformingen av området rundt havnebassenget på Brattørkaia og Trondheim sentralstasjon for sikre dette. Denne endringen kunne med fordel vært brukt som utgangspunkt for 0-alternativet heller enn dagens situasjon.



Figur: Bilder fra plan og designkonkurransen utarbeidet av TEAM SLA

Trondheim kommune mener også at man må skille mellom Brattøra og Nyhavna i denne utredningen. Havnearealene på Brattøra kan trolig kun frigis hvis havna flyttes, og det er greit at det legges som en premiss for utredningen. Når det gjelder Nyhavna er ikke dette nødvendig i samme grad. Mange av aktivitetene på Nyhavna er ikke havnerelatert i samme grad som på Brattøra. Kommunen forutsetter at det pågående planarbeidet med kommunedelplan for Nyhavna kan fortsette slik det er startet opp uten at det knyttes til utredning av logistikknutepunkt. Dette gjelder også Ocean Space Centre som er viktig både i regional og internasjonal betydning.

Havn

Som vurderingene under de ulike temaene foran viser, er havnespørsmålet meget viktig i denne saken. For Trondheim kommune og regionen er det ikke bare snakk om en havn i tilknytning til en godsterminal, men det dreier seg også om fremtidig havnestruktur og transportmønsteret i regionen.

Skal man nå prosjektets samfunns mål om et kapasitetssterkt, kostnadseffektivt, fleksibelt og intermodalt logistikknutepunkt, er god tilknytning til havn grunnleggende viktig. Det er også grunnleggende viktig om man skal følge opp hovedstrategien i Nasjonal Transportplan (NTP 2010-2019) som er å overføre transport fra veg til bane og båt. I NTP presiseres det at havnene må utvikles til sentrale bindeledd i transportkjedene.

TIH har jobbet aktivt i prosessen med nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Rådmannen viser til de havnefaglige vurderingene og visjonene i vedleggene fra TIH (vedlegg 3 og 4). Her trekkes det opp utfordringer og visjoner som er viktige å ha med seg som grunnlag i det videre arbeidet og når det skal foretas valg.

På konseptnivå er det viktigste valget i denne konseptvalgutredningen om godsterminal og havn skal samlokaliseres i et integrert logistikknutepunkt. Som det går fram under *Transportvurderinger*, mener rådmannen at et integrert logistikknutepunkt framstår som mest egnet og fremtidsrettet. Dette ut fra transportfaglige vurderinger.

Det betyr en samlokalisering av godsterminal, containerhavn og samlastere. For å få til et integrert logistikknutepunkt er det altså snakk om å flytte containerhavna fra Trondheim havn, ikke hele havnevirksomheten. TIH har i sine scenarier i tillegg foreslått en utflytting av industrihavna på Nyhavna.

Trondheim kommune

Transportmessig vil det være positivt å etablere industrihavn i tilknytning til et logistikknutepunkt.

For Trondheim kommune dreier det seg i tillegg om den fremtidige utviklingen av Trondheim havn og om mulig byomforming av sentrale byområder som Brattøra og Nyhavna.

Hvis man fra sentralt hold likevel vedtar delt løsning, vil havnespørsmålet fremdeles være meget viktig. Ny godsterminal må ses i sammenheng med havn. Det forutsettes da at det er gode forbindelser på transportåren(e) mellom godsterminal/samlastere og havn. Det foreslås derfor at det blir knyttet havneutvikling til også de delte alternativene.

Dagens havneterminaler i Trondheimsfjorden består av: Trondheim havn, Orkanger havn og Stjørdal havn. I tillegg er det havneanlegg ved Muruvik, Skogn, Verdal, Levanger og Steinkjer. Hvilke av disse havnene det er aktuelt å knytte en godsterminal til, må utredes nærmere.

Det kan være aktuelt å vurdere ny havn/utflytting av havn fra Trondheim også ved en delt løsning. Rådmannen ser imidlertid at det vil bli utfordrende, da alternative lokaliseringer for ny havn i stor grad vil være de samme som foreslås som integrerte logistikknutepunkt nå.

I den videre prosessen ser rådmannen det som meget viktig at de havnefaglige utfordringene utredes nøye. Den havnefaglige kompetansen i TIH vil være sentral her.

RÅDMANNENS KONKLUSJON OG ANBEFALING

Konseptvalgutredningen dokumenterer at dagens godsterminal på Brattøra er en utilfredsstillende løsning for å ivareta det økte kapasitetsbehovet for banetransport. Dermed er det behov for å etablere et nytt logistikknutepunkt for hele Midt-Norge som vil legge til rette for at en mindre andel gods transporteres på veg.

Konsekvensen er at dagens godsterminal på Brattøra må flyttes. Det er viktig at man finner en lokalisering som er fremtidsrettet, attraktiv for brukerne og til beste for hele regionen. En etablering av nytt logistikknutepunkt har regional/ nasjonal betydning. For å finne den mest optimale lokaliseringen må man se over kommunegrensene og vurdere regionen under ett, noe som er gjort i konseptvalgutredningen. Konseptvalgutredningen viser imidlertid også at det finnes lokaliseringalternativer innenfor Trondheim kommunes grenser.

Rådmannen slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om å videreføre både konsept D-Sør og I-Øst i prosessen. Jernbaneverkets analyser viser at de to konseptene kommer relativt likt ut og at det ikke er hensiktsmessig å låse seg til ett konseptalternativ på dette stadiet i prosessen. Analysene viser at begge konseptene vil gi meget god effekt på hovedutfordringen for Jernbaneverket som er å få mer gods over fra bil til bane. Etter at det er bestemt hvilket konsept man vil gå videre med, vil videre konsekvensutredninger legge grunnlaget for endelig valg av lokalisering.

Når det gjelder diskusjonen om logistikknutepunktet bør ligge sør eller nord/øst for byen, viser rådmannen til vurderingene og anbefalingene fra Jernbaneverket som sier at det finnes gode løsninger både sør og øst

Trondheim kommune

for Trondheim. Det er fordeler og ulemper med en lokalisering både sør og øst/nord for byen.

Når det gjelder valg av konsept, mener rådmannen at et integrert konsept med samlokalisering av godsterminal, havn og samlastere vil være den mest optimale og fremtidsrettede løsningen (jf. diskusjon under Transportvurderinger).

Av de integrerte konseptene sier KVVU-rapporten at Midtsandan er best. KVVU-rapporten og de regionale vurderingene viser imidlertid at det er betydelige miljømessige utfordringer knyttet til å lokalisere et logistikknutepunkt her.

Selv om et integrert konsept synes som det mest optimale, ser rådmannen det som viktig å få fram at en delt løsning med gode transportårer mellom jernbaneterminal og havn, også kan være en tilfredsstillende løsning.

Hvis man går for en delt løsning, forutsetter rådmannen at framtidige havneløsninger videreføres som en egen prosess. Selv om det ikke blir en samlokalisering, er det meget viktig å se muligheter for framtidig havnestruktur i sammenheng med lokaliseringalternativ for jernbanegodsterminal.

Torgård

Rådmannen ser positivt på at Torgård vurderes videre i prosessen som alternativ for lokalisering av godsterminal. Trondheim kommune vil bidra positivt i en videre prosess for å vurdere konsekvensene av en eventuell lokalisering her.

Av de delte konseptene sier KVVU-rapporten at Torgård er best. Torgård kan bli en del av ett logistikknutepunkt med en god forbindelse til havn. Det kan som tidligere påpekt være eksisterende havn, Orkanger havn og ev. flere. De havnefaglige utfordringene må utredes videre. TIH påpeker blant annet at det er arealmessige utfordringer ved dagens havn på Orkanger.

I en slik situasjon bør det ses på muligheten for å samle godsklargjøring i ett punkt som bør være jernbaneterminalen.

Torgård ligger nært markedstyngdepunktet og skårer best blant de mest aktuelle alternativene når det gjelder distribusjonstrafikk og dermed lokale utslipp og energibruk. Området ligger meget gunstig til i forhold til overordnet vegnett (E6).

Torgård har stor fleksibilitet. En godsterminal her kan som allerede nevnt, knyttes til eksisterende havner. Videre er det utvidelsesmuligheter med tanke på en framtidig utvidelse av godsterminalen på Torgård. Det er også areal til å etablere mer næringsliv i umiddelbar/rimelig nærhet.

En godsterminal på Torgård utløser behov for nytt jernbanespor fra Melhus kirke til Torgård og dermed ekstrakostnader. Det skyldes stigningsforholdene på dagens bane. Nytt jernbanespor fordyrer prosjektet med ca 1 mrd sammenlignet med en lokalisering på Søberg. Denne ulempen kan snus til en fordel da man får etablert dobbelt jernbanespor inn til Trondheim sørfra (Melhus – Heimdal). Det kan ha positiv betydning for avvikling av persontransporten på jernbane.

Som for alle lokaliseringalternativene er det miljøutfordringer knyttet til en lokalisering på Torgård. Det er imidlertid miljøutfordringer rådmannen mener kan løses. Helse- og miljøinteressene må vurderes nøye i en

Trondheim kommune

eventuell videre planprosess med konsekvensutredning. Her er det viktig å fokusere på mulige avbøtende tiltak.

Trolla

Rådmannen slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om ikke å videreføre konseptet I-sentralt (Trolla).

Av KVVU-rapporten går det fram at I-sentralt (Trolla) er med i høringen for å teste samfunnets betalingsvillighet for bevaring av miljøinteresser. Rådmannen ser de miljømessig positive sidene ved Trolla-alternativet. Ved å plassere godsterminalen i fjell vil man redusere arealbeslag og miljøkonsekvenser vesentlig for selve terminalen. Med tanke på distribusjonstransport ligger også Trolla meget gunstig til, men vil likevel gi en del utfordringer. Naturvernforbundet har reist ideen om å se en godsterminal ved Trolla i sammenheng med eventuelt lyntog til Trondheim. Det vil kreve et nytt spor til Klett i tunnel, noe som også vil være gunstig for godstransport med tanke på stigningsforholdene over Heimdal.

Jernbaneverket anbefaler likevel ikke at konseptet videreføres, en vurdering rådmannen slutter seg til. Det skyldes først og fremst høye investeringskostnader (fjellanlegg/havn) og liten fleksibilitet. Drivstoffanleggene i området vil gi sikkerhetsmessige utfordringer og bidra til å redusere fleksibiliteten. Kloakktunnelen til Høvringen krysser også det planlagte området.

Dybdeforholdene gjør det teknisk krevende og kostbart, kanskje umulig, å bygge fullverdig havn med molo. TIH betrakter ikke flytting av havna til Trolla som realistisk på grunn av utfyllingsbehov. Jernbaneverket peker også på at det er transportutfordringer mht å koble godsterminalen på jernbane både nord- og sørover.

Det er også miljømessig negative sider ved Trolla-alternativet. Det er viktig å huske på at dette er foreslått som et integrert konsept hvor det også skal etableres en containerhavn med en størrelse på mellom 2-300 daa.. Selv om det blir en utfylling i fjorden som ikke forbruker landareal, mener rådmannen det blir et stort arealinngrep. Det vil bli et stort og dominerende landskapsmessig inngrep i innseilingen til Trondheim.

Selve godsterminalen vil ligge i fjell og ikke belaste omgivelsene med støy. Det vil derimot havnevirksomheten som blir liggende nært sentrale byområder i Trondheim og dermed store befolkningskonsentrasjoner (Ilsvika nærmest). All distribusjonstrafikk vil måtte gå gjennom Ila, der vegsystemet har begrenset kapasitet. Godstrafikken vil gi ytterligere miljø- og helsekonsekvenser for beboere i området.

En lokalisering ved Trolla er også næringsmessig utfordrende da det ikke er ledig areal rundt til næringslivsetableringer. En så teknisk utfordrende lokalisering kan også ta lengre tid å få realisert enn andre lokaliseringer.

Samlet gjør dette at rådmannen mener Trolla-alternativet er veldig krevende og lite realistisk.

Transportarbeid og energibruk

Rådmannen forutsetter at det velges en lokalisering som gir minst mulig transportarbeid og energibruk.

Dette vil være i tråd med nasjonal politikk og Trondheim kommunes egne målsettinger. Gjennom

Trondheim kommune

Kommuneplanens samfunnsdel 2009 - 2020, Transportplan for Trondheim 2006-15, Miljøpakke for transport i Trondheim og Energi- og klimahandlingsplan, har Trondheim kommune klare målsettinger om både CO2-utslipp og energibruk (jf. *TIDLIGERE VEDTAK OG PLANPREMISSER*).

Rådmannen vil understreke at disse forholdene må utredes grundig i den videre prosessen med konsekvensutredning av valgte konsept/lokaliseringer.

Byomforming

Rådmannen mener det er viktig å se utflytting av godsterminalen fra Brattøra og mulig utflytting av deler av havnevirkksomheten på Trondheim havn i sammenheng med pågående og framtidig byomforming.

Avhengig av hvilket konsept man velger, vil det frigjøres arealer av ulik størrelse på Brattøra og Nyhavna (jf. *vurderinger under Arealbruk*). Dette er arealer som har og vil ha meget stor betydning for byomforming i Trondheim.

Nyhavna er i dag et viktig næringsområde for Trondheim. En betydelig andel av virksomheten er plasskrevende. Det vil være en næringsmessig avveining om man skal legge til rette for å beholde eksisterende næringsliv eller understøtte en transformasjon som legger til rette for ny og annen næringsvirksomhet i området. Ved flytting av eksisterende virksomhet må arbeidet med å avsette tilstrekkelige arealer for denne type næringsvirksomhet i Trondheim og Trondheimsregionen forsterkes. Viser til pågående arbeid gjennom Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) og kommuneplanens arealdel for Trondheim kommune.

På den andre siden kan det å gi plass til nye næringer på Nyhavna i et samspill mellom kunnskap og kultur, skape helt nye muligheter og bidra til utvikling av en ny og dynamisk bydel. Her kan det spesielt være interessant å se hva man har klart å skape innenfor tilsvarende transformasjoner i andre havnebyer i Europa. For Trondheim som kunnskapsby er det spesielt interessant å se hva man kan skape gjennom enda tettere koblinger mellom FoU, kunnskap og næringsliv. I dette bildet er det også naturlig å vurdere hvilke behov man har for ytterligere campusutvikling for NTNU, SINTEF og HiST, i lys av at disse institusjonene allerede er etablert i området.

Omforming av disse sentrale områdene i Trondheim kommune har ikke bare lokal, men også regional og nasjonal betydning (jf. Ocean Space Centre).

Rådmannen vil likevel påpeke at det allerede gjennom pågående planprosesser, uavhengig av prosessen rundt nytt logistikknutepunkt, vurderes byomforming i disse områdene. For Trondheim kommune er det altså ikke noen forutsetning for byomforming at havna flyttes som en del av denne prosessen.

Havn

Rådmannen mener det er viktig å se muligheter for framtidig havnestruktur i sammenheng med lokaliseringalternativ for jernbanegodsterminal. Det er viktig at havneutvikling vurderes også for de delte alternativene.

Selv om det ikke blir en samlokalisering, er det meget viktig å se muligheter for framtidig havnestruktur i sammenheng med lokaliseringalternativ for jernbanegodsterminal. For en delt løsning blir det viktig med en god forbindelse mellom godsterminal og aktuell havn. Hvilke av de eksisterende havnene det er aktuelt å knytte en godsterminal til, må utredes nærmere.

Trondheim kommune

Det kan være aktuelt å vurdere ny havn/utflytting av havn fra Trondheim også ved en delt løsning. Rådmannen ser imidlertid at det vil bli utfordrende, da alternative lokaliseringer for ny havn i stor grad vil være de samme som foreslås som integrerte logistikknutepunkt nå.

Den havnefaglige kompetansen i TIH vil være sentral i vurderingene av disse utfordringene.

Rådmannen i Trondheim, 07.07.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

- Vedlegg 1 - Samlet faktagrunnlag og regionale vurderinger
- Vedlegg 2 - Link til hovedrapporten <http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/14373/2011-05-12%20Hovedrapport%20KVU%20nytt%20logistikknutepunkt%20Trondheimsregionen.pdf>
- Vedlegg 3 - Høringsuttalelse fra Trondheim Havn
- Vedlegg 4 - Fremtidsbilder, Scenariotenkning som strategisk verktøy i utviklingen av TIH (*Trondheim Havn, mai 2009*)

... Sett inn saksutredningen over denne linja