



Jernbaneverket

STRATEGIDOKUMENT

Konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen



Saraðende kompleksores stoa þá ve a ned Gudbrand'sdalen. Foto: Nill Svinaheim



Rapport tittel			
Strategidokument for Konseptvalgutredning			
Plannivå: Konseptvalgutredning KVVU		Prosjekt: KVVU nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen	
Ansvarssted: 53400	Prosjektnr. 234137	Saksref: 2008/04709	
Oppdragsgiver: Jernbaneverket	Framdrift: 1.10.2010	Prosjektansvarlig: Lise Nyvold	Prosjektleder: Raymond Siiri

Strategidokument	Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen		
Konsulent PTL AS og Norconsult	Forfattere Vigdis Espnes Landheim, Ingemund Jordanger, Arnt Ove Okstad, John Stephen Skjøstad, R. Siiri		
Oppdragsleder konsulent: Arnt Ove Okstad	oppdrags nr. 111-12525	rapport nr. 03	rev.nr. 07
Signatur	dato 16.7.2010	ant. sider 20	

Sammendrag

Strategidokumentet er fase 2 i konseptvalgutredningen (KVVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Dokumentet er en oppfølging av behovsanalysen og omfatter en oppsummering av nasjonale og regionale mål og strategier med relevans for prosjektet. Dette danner grunnlag for formulering av samfunns mål og effektmål for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Det er et mål at KVVU-prosessen skal være preget av åpenhet og medvirkning i forhold til alle interessenter og berørte i lokalmiljøene.

De 4 deler (fasene) i KVVU er:

1 Behovsanalyse

2 Strategidokument

3 Kravdokument

4 Konseptanalyse

Følgende **samfunns mål** er satt for prosjektet:

Prosjektet skal gi Midt-Norge et kapasitetssterkt, kostnadseffektivt, og fleksibelt og intermodalt logistikknutepunkt for framtidens næringstransporter.

Effektmålene for prosjektet skal vise hvilke ytelse som ønskes oppnådd for brukerne og samfunnet:

Kapasitet og fleksibilitet:

1. Logistikknutepunktet skal tilby økt kapasitet for omlasting av gods fra minst 300.000 containere i 2020 til minst 400.000 containere innen 2040.
2. Tiltaket skal ha kapasitet og areal nok til andre togslag
3. Logistikknutepunktet skal ivareta mulighet for betydelig økt container godstransport på sjø
4. Logistikknutepunktet skal ha mulighet til kapasitetsutvidelse for alle formål etter 2040
5. Det skal være nok areal til samlastere, operatører og evt. 3 parts aktører i eller nært logistikknutepunktet

Effektivitet og attraktivitet

6. Logistikknutepunktet skal tilby punktlig og leveringspålitelig godshåndtering
7. Logistikknutepunktet skal være kostnadseffektivt og bidra til billigere transportløsninger
8. Logistikknutepunktet skal være fleksibel, arealeffektivt og attraktiv, og tilby nok lagerkapasitet og areal til annen transportkrevende næringsvirksomhet.

Lokalisering:

9. Kostnad knyttet til distribusjon i Midt-Norge skal optimaliseres
10. Samfunnsøkonomisk kostnad for tilkobling til hovedveg, jernbane og sjø skal optimaliseres

Strategidokumentet danner grunnlaget for utarbeiding av kravdokumentet og konseptanalysen.

Innhold

1	INNLEDNING.....	1
2	OVERORDNEDE MÅL OG STRATEGIER.....	2
2.1	OVERORDNEDE DOKUMENTER SOM ANGIR OVERORDNEDE MÅL OG STRATEGIER.....	2
2.2	STORTINGSMELDING ST.MELD. NR. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019, MARS 2009.....	2
2.3	JERNBANEVERKET DEL NTP 2010 – 2019 OG GODSSTRATEGIEN.....	6
2.4	KYSTVERKET - NTP 2010-2019.....	7
2.5	STATENS VEGVESEN – NTP 2010-2019.....	8
3	REGIONALE MÅL OG STRATEGIER.....	10
3.1	FELLES FYLKESPLAN FOR TRØNDELAG 2009-2012.....	10
3.2	FYLKESDELPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I TRONDHEIMSREGIONEN	10
3.3	IKAP – INTERKOMMUNAL AREALPLANSAMARBEID FOR TRONDHEIMSREGIONEN.....	10
3.4	STRATEGISK NÆRINGSPLAN FOR TRONDHEIMSREGIONEN.....	12
3.5	KOMMUNALE PLANER.....	12
4	PROSJEKTETS MÅL.....	14
4.1	KONSISTENS MELLOM BEHOV OG MÅL.....	14
4.2	PROSJEKTETS SAMFUNNSMÅL.....	16
4.3	PROSJEKTETS EFFEKTMÅL.....	16
4.4	PROSJEKTARBEIDETS STRATEGIER	19
5	LITTERATURLISTE.....	20

1 Innledning

Strategidokumentet er den andre - 2.fase i KVVU-prosessen og en oppfølging av Behovsanalysen (fase 1). Alle fasedokumentene skal danne grunnlag for en samlet hovedrapport KVVU-dokument.

Strategidokumentet inneholder en oppsummering av nasjonale og regionale mål og strategier som grunnlag for formulering av samfunns mål og effektmål for tiltaket "Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen". De 4 deler (fasene) i Konseptvalgutredningen er:



Samferdselsdepartementet har i Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 gitt føringer for målstruktur i arbeidet med planer i planperioden (strukturen er vist i figur 2).

Det er i tillegg i foreløpige retningslinjer fra Samferdselsdepartementet gitt at målstrukturen i St.meld. nr 16 skal være førende for Jernbaneverkets handlingsprogram. Arbeidet skal gi grunnlag for rapportering på utvikling i indikatorene og dermed etappemålene i de årlige budsjetter.

Målene i Konseptvalgutredningen (KVVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen tar utgangspunkt i denne målstrukturen. I tillegg til den målstrukturen som er definert i Nasjonal Transportplan (NTP) gjelder de øvrige nasjonale mål, regionale og lokale mål fra fylkes- og kommuneplaner og mål formulert av deltakerne i verkstedet.

Som utgangspunkt for målformuleringer er det utarbeidet felles begreper for å sikre lik forståelse og bruk av begrepene.

Det er 3 typer av mål i forhold til tre hovedaktører i et prosjekt og deres perspektiver:

Perspektiv	Mål	Kommentar
Eierperspektivet	Samfunns mål	Virkning for samfunnet ved at konsekvensen oppnås
Brukerperspektivet	Effektmål	Konsekvensen for brukerne av at resultatene oppnås
Leverandørens perspektiv	Resultatmål	Leveransen ved overlevering, uttrykt ved måltall og egenskaper

Figur 1. Måltyper

Resultatmål er ikke tema i denne rapporten, men vil bli behandlet i kravdokumentet.

2 Overordnede mål og strategier

2.1 Overordnede dokumenter som angir overordnede mål og strategier

Målhierarki



Overordnede dokumenter

Dokumenter som angir overordnede mål og strategier

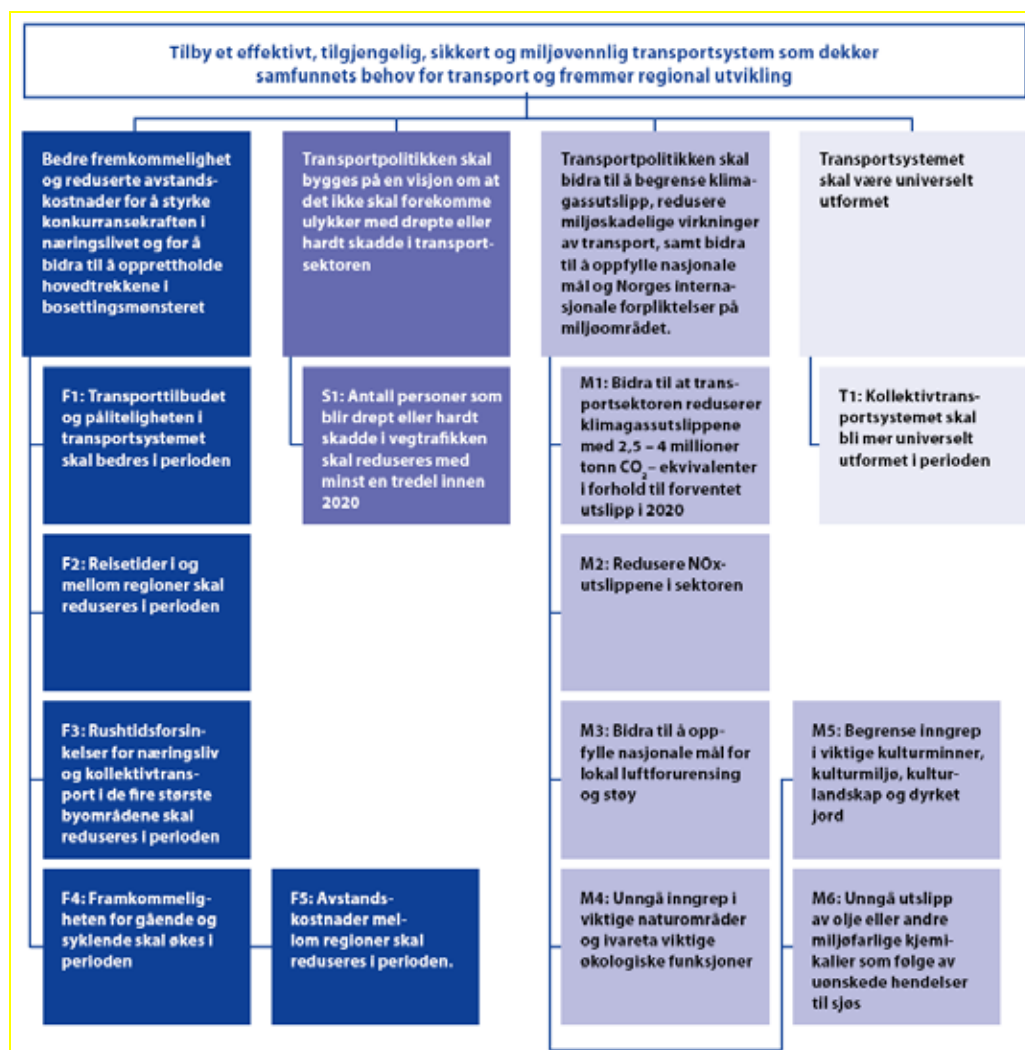
- Stortingsmelding St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, mars 2009
- Utkast til Handlingsprogram for Jernbaneverket, oppfølging av St.meld.nr 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019, oktober 2009
- Mer på skinner fram mot 2040, Jernbaneverkets stamnettutredning, oktober 2006
- Godstransport på bane, Jernbaneverkets strategi, november 2007
- St.prp. nr. 1 (2008–2009), FOR BUDSJETTÅRET 2009
- Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 12. september 2008 (Regjeringa Stoltenberg II)
- St.prp. nr. 37(2008-2009), Om endringer i statsbudsjettet 2009 med tiltak for arbeid
- Tilråding fra Finansdepartementet av 26. januar 2009, godkjent i statsråd samme dag.

2.2 Stortingsmelding St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019, mars 2009

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er: Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

I Nasjonal Transportplan er det vist til en tredelt målstruktur som er lagt til grunn for transportpolitikken:

- 1) Det overordnede målet som uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken.
- 2) Fire hovedmål som skal stake ut kursen uten å være tall- eller tidfestet. Disse må være i balanse for at det overordnede målet skal kunne nås.
- 3) Etappemål som er tilknyttet hvert hovedmål.



Figur 2-1 Målstrukturen i NTP 2010-2019

I tabell 1 er det gitt en sammenstilling av hovedmål, etappemål og indikatorer fra NTP-dokumentet. Etappemålene viser hvilke områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden, og hvor langt det med tilgjengelige ressurser og samlede prioriteringer er mulig å komme på disse områdene i perioden. Der etappemålene ikke kan måles direkte, er det utviklet indikatorer som kan vurdere oppfølgingen av målene. Målene i Nasjonal Transportplan må betraktes som krav til KVVU-prosjektet nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, hvorav prosjektets jobb blir å detaljere og innrette disse ift prosjektspesifikke behov.

For å vurdere hvilke samfunns mål (med hovedmål og etappemål) som er relevant for prosjektets mål brukes indikatorer med grønn, gul eller rød farge:

Grønn =	Mål som er styrende for prosjektet
Gul =	Mål som ikke er direkte styrende, men som indirekte vil ha innvirkninger på prosjektet
Rød =	Mål som ikke er styrende for prosjektet

Tabell 1: Hovedmål, etappemål og indikatorer i NTP

Hovedmål				
F	Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.			
	Etappemål		Indikatorer	
	F1	Transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet skal bedres i perioden	F 1.1	Punktligghet og regularitet for gods- og persontog på de viktigste tog- og båtrotene
			F 1.2	Antall setekm i persontogtrafikken per Toggruppe
			F 1.3	Antall togkm i persontogtrafikken per Toggruppe
			F 1.4	Gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp
			F 1.5	Punktligghet og regularitet for flytrafikken
			F 1.6	Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt
	F2	Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden	F 2.1	Reisetid på utvalgte ruter på riksvegnettet
			F 2.2	Reisetid på utvalgte region- og InterCity-tog
	F3	Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden	F 3.1	Forsinkelse for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtiden
			F 3.2	Hastighet for kollektivtransport veg i rushtid
			F 3.3	Punktligghet og regularitet for lokaltog i rush
	F4	Framkommeligheten for gående og syklende skal økes i perioden	F 4.1	Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte byer og tettsteder
			F 4.2	Antall km tilrettelagt for gående og syklende
	F5	Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres i perioden	F 5.1	Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksveg
S	Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.			
	S1	Antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel i 2020	S 1.1	Antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikkulykker
			S 1.2	Antall drepte i vegtrafikkulykker
M	Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.			
	M1	Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4,0 mill. tonn CO2 ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020	M 1.1	Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO2-ekvivalenter samlet og pr sektor
	M2	Redusere NOX-utslippene i sektoren.	M 2.1	Utslipp av nitrogenoksider/forsurende utslipp fra transportsektor samlet og pr sektor
	M3	Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy.	M 3.1	Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO2 over nasjonale mål (150 µg/m3 maks 8 timer/år)
M 3.2			Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM10) over nasjonale mål (50 µg/m3 maks 7 dager per år)	
M 3.3			Støyplageindeks (SPI)	
M 3.4			Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå	
	M4	Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.	M 4.1	Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområder
M 4.2			Antall daa inngrep i eller nærføring til naturreservater	
M 4.3			Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø	
M 4.4			Andel utbedrede registrert konflikter mellom transportnettet og biologisk mangfold	

	M5	Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.	M 5.1	Kulturminner som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg
			M 5.2	Antall daa kulturmiljøer som går tapt eller får redusert verdi på grunn av nyanlegg
			M 5.3	Antall daa dyrket jord til transportformål
			M 5.4	Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentlig som følge av nyanlegg
	M6	Unngå utslipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs.	M 6.1	Utslipp av olje og andre kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs
U	Transportsystemet skal være universelt utformet.			
	U1	Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden	U 1.1	Andel stamruter for kollektivtransport på veg i de fire største byene som er universelt utformet
			U 1.2	Andel av store kollektivknutepunkt som er universelt utformet
			U 1.3	Andel jernbanestasjoner og – holdeplasser som er tilgjengelige for alle
			U 1.4	Andel jernbanestasjoner og – holdeplasser som er universelt utformet
			U 1.5	Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser der informasjonssystemene er universelt utformet
			U 1.6	Andel lufthavner som er universelt utformet
			U 1.7	Andel lufthavner der informasjonssystemene er universelt utformet
			U 1.8	Andel ferjesamband i riksvegferjedriften som er universelt utformet

De indikatorer som er markert som grønt i måltabellen over, antas å påvirkes av et nytt logistikknutepunkt i større eller mindre grad. Disse (grønmerkede) vil vurderes videre i neste fase KRAV. Dette er altså ikke prosjektets effektmål, men vil fungere som rammer å forholde seg til og vil eventuelt finnes igjen som resultatmål i og/eller neste fase med kravdokumentet.

2.3 Jernbaneverket del NTP 2010 – 2019 og godsstrategien

Jernbaneverkets forslag til prioriteringer for planperioden 2010 - 2019:

- En betydelig økning av vedlikehold og fornyelse av dagens jernbaneanlegg for bedre å ta vare på investert kapital og øke punktligheten og regulariteten.
- Betydelig satsing på jernbaneinvesteringer med et gjennomsnittlig årlig nivå på ca. 5 mrd. kr i perioden 2010-2019. Det legges opp til en konsentrert satsing på Sørlands-, Vestfold-, Østfold- og Dovrebanen. På Østfoldbanen prioriteres bl.a. nytt dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski.
- Satsing på flere kryssingsspor og økt terminalkapasitet som muliggjør å doble godskapasiteten på jernbane innen 2020.
- Utbedringer på viktige stasjoner og knutepunkter for å sikre tilgjengelighet for alle samt universell utforming av de mest trafikkunge knutepunktstasjonene.
- Økte midler til rassikring av rasutsatte områder, tiltak for å hindre sammenstøt mellom tog og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger.

Godstransport på bane, Jernbaneverkets strategi, november 2007

Formålet med godsstrategien er å:

- Bidra til overføring av gods fra veg til bane
- Avklare mål, kortsiktig og langsiktig, for godstransport på bane
- Avklare behov for tiltak på banestrekningene og i godsterminaler, samt utvikle faser for implementering
- Etablere beslutningsgrunnlag for riktig og optimal prioritering av investeringsmidler til utvikling av godstransport på bane.

JBV skal arbeide for:

- at godstog kan gis økt fremføringsprioritet og at disse i større grad kan fremføres på dagtid
- at godstog i større grad prioriteres i avvikssituasjoner om natten
- at staten ved JBV i en startfase blir eier av de intermodale baneterminalene
- å etablere et driftsselskap i alle de store kombiterminalene
- i samarbeid med transportørene:
 - arbeide for en økt forståelse av moderne IKT - systemers viktighet for effektivitet i godsterminalene, både administrativt og produksjonsmessig
 - stimulere disse til anskaffelse av moderne IKT - systemer
- å satse på utvikling av de store, "tunge" transportkorridorene for intermodalt gods
- å effektivisere de intermodale endepunktsterminalene for disse korridorene
- å gi godsterminaler og strekninger et kapasitets- og effektiviseringsløft ved å:
 - heve punktligheten i transportene
 - gjenreise forutsigbarheten for transportkjøperne
 - senke transportkostnadene for transportørene
- å øke kapasitet på godsterminaler med kapasitetsbrist ved å:
 - bygge flere og lengre lastegater
 - øke størrelsen på depotarealer
 - endre godsterminallayout for å sikre bedre trafikkflyt gjennom godsterminalen
 - endre driftskonsept fra truckbasert til kranbasert drift (for terminaler > 80.000 -100.000 TEUs)
 - bedre portfunksjon samt sikre bedre adkomst til godsterminalene
- å effektivisere godsterminaler med tilstrekkelig kapasitet, men ikke optimal driftssituasjon ved å:
 - gjennomføre sporomlegging/sporoppyrdding
 - fjerne eventuelt unødvendig bygningsmasse i godsterminalen

En klar og tydelig godsstrategi hos Jernbaneverket vil bidra til:

- Være en premiss for JBVs langsiktige planlegging og gi grunnlag til NTP 2010 – 2019.
- Være et viktig støtteverktøy for regionene i deres forvaltning av JBVs eiendom bl.a. i forbindelse med saksbehandling av forslag til kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner.
- Sikre videre utvikling av både kombilastmarkedet for bane, og videre utvikling av mindre delmarkeder som vognlast, tømmerlast og annen systemlast.

2.4 Kystverket - NTP 2010-2019

Kystverket har gjennom Stortingsmelding nr 16 (2008-2009) / Nasjonal Transportplan 2010 -2019 (NTP) mottatt føringer for arbeidet med planer i kommende planperiode. Føringerne som fremkommer i NTP og fra andre sentrale politiske myndigheter, er grunnlaget for Kystverkets forslag til arbeidsprogram.

Følgende er lagt til grunn i NTP;

- Styrke sjøtransportens konkurranseevne ved å fjerne kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet. Dette vil redusere sjøtransportkostnader med om lag 115 mill. kr årlig sammenliknet med 2009.
- Bidra til styrket sikkerhet og framkommelighet langs kysten gjennom farledsutbedringer. I gjennomsnitt over planperioden vil investeringene i farledsutbedringer øke med 173 mill. kr årlig, eller 153 pst, i forhold til NTP 2006-2015. Samlet settes det i perioden 2010-2019 av 1 085 mill. kr årlig i statlige midler til Kystverkets virksomhetsområder. Dette er en økning på 471 mill. kr, eller 77 prosent, sammenliknet med NTP 2006-2015. Statlig beredskap mot akutt forurensing er ikke en del av NTP-rammen
- Legge til rette for næringsvirksomhet langs kysten gjennom investeringstiltak i fiskerihavner
- Bidra til at klimamålet for transport nås. Gjennom transportpolitikken tas viktige grep for å få ned utslippene, bl.a. gjennom godsstrategien for jernbane og sjøtransport, samt tiltak for gående og syklende og økt satsing innen kollektivtransport.

Følgende delmål for sjøtransport er definert i avsnitt for framkommelighet og konkurransekraft:

- En skal øke sjøtransportens markedsandel av godstransport og bidra til en overføring fra veg til sjøtransport. I Soria Moria-erklæringen fremheves en videreutvikling av havnene som logistikk-knutepunkt.
- Sjøtransporten skal være et konkurransedyktig alternativ med tanke på sikkerhet, framføringstid, pålitelighet og pris.

Målene skal nås ved hjelp av følgende virkemidler:

- Nytt regelverk for havner og farvann: Ny havne- og farvannslov fra 1.januar 2010.
- Utbedring av farleder:
 - I planperioden skal det utvikles farledsnormaler som grunnlag for en systematisk gjennomgang av stamnettet. Disse normalene skal bidra til bedre forutsigbarhet og utviklingsmuligheter for sjøtransporten.
 - Det skal foretas merking, etableres navigasjonshjelpemidler og fysisk utbedring av farledene for å styrke sikkerheten og påliteligheten på sjøen.
- Bedre landverts tilknytning til havnene.
 - Stamnetthavner som har behov for det, skal kunne tilknyttes opp mot vegnettet med riksvegstatus.
- Lettelser i gebyr- og avgiftsbelastningen.
 - Ordningen med adskilt økonomi i havnene blir videreført og havneavgiftene skal erstattes med alminnelig prisfastsettelse. Dette er en forenklingsprosess som kan gi økt konkurransedyktighet for sjøtransporten.
 - Det er foreslått å fjerne kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet som et bidrag i kystnæringen sin konkurranseevne.
- Utarbeidelse av hensiktsmessig havnestruktur og havnesamarbeid.
- Ny havnestruktur skal innarbeides med betegnelsene "utpekte havner" og stamnetthavner. Alle andre havner blir betegnet som "øvrige havner" og skal betjene lokalsamfunn og stedlig næringsliv.

2.5 Statens vegvesen – NTP 2010-2019

St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* (NTP) legger opp til en sterk økning i satsingen på store vegprosjekter over hele landet. Utbyggingen vil gi økt fremkommelighet og betydelige besparelser i reisetid. De største besparelsene på 30-35 minutter er på strekningene E6 / E136 Oslo – Ålesund, E39 Bergen – Ålesund, Rv.80 / E6 / E8 Bodø – Tromsø og E6 Oslo – Trondheim. Utbyggingen vil redusere flaskehalsen for næringslivet og bidra til å opprettholde bosetningen i distriktene.

I tillegg legges det opp til økt satsing på målrettede tiltak innenfor programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtiltak. Slike tiltak har ofte god og direkte nytte i forhold til kostnadene. Særlig gir trafiksikkerhetstiltak god effekt pr investert krone.

Bevilgningene til rassikring økes betydelig både på riksveg- og fylkesvegnettet.

Nasjonal transportplan 2010-2019 legger opp til å ta bedre vare på kapitalen som er nedlagt i vegnettet. Intensjonen i stortingsmeldingen er at kvaliteten på driften av riksvegnettet skal opprettholdes, og på enkelte områder forbedres.

Drift prioriteres foran vedlikehold. Vinterdriften prioriteres innenfor driftsområdet. Strekninger med mange og alvorlig ulykker vil bli fulgt opp spesielt nøye.

Millioner 09. kr

POST	HP 2010-2013
Investeringer på riksveg, inklusive rassikring	7 235
Drift og vedlikehold	4 120

Oppsummering av de tre rutene som har betydning for Trondheimsregionen

I Trondheimsregionen er det fire stamvegruter;

- Rute 4b: E39 Ålesund - Trondheim,
- Rute 6a: E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger,
- Rute 6b: Rv.3 Kolomoen – Ulsberg
- Rute 6e: Rv 70 er stamvegrute mellom Oppdal og Kristiansund
- Rute 7: E6 Trondheim – Fauske, med tilknytninger;
 - ⇒ E14 fra Riksgrense (Sverige) Storlien – Stjørdal
 - ⇒ E12 fra Riksgrense (Sverige) til Gruben
 - ⇒ Rv. 80 mellom Fauske og Bodø.

Rute 4b inngår i "Kyststamvegen" og er den viktigste forbindelsen mellom Trøndelag og Nordvestlandet. Rute 6a er en av landets viktigste transportårer og binder Østlandet og Midt-Norge sammen. Ruta har stor betydning for næringstrafikk. Ruta har en fjellovergang (Dovre) og typisk storbyproblematikk i begge ender. Rute 6b er den raskeste og foretrukne transportåren mellom Trøndelag og Østlandet. Ruta har stor betydning for næringstrafikk. Fjellovergangen på Kvikne om lag 300 m lavere enn på E6 over Hjerkin (rute 6a). Rute 7 er en viktig transittkorridor mellom Sør- og Nord-Norge og binder sammen naboregioner.

Prioriteringer

På rute 4b er det et mål å få en vegbredde som tillater gul midtstripe på hele ruta.

Det langsiktige målet for rute 6a er sammenhengende firefelts motorveg mellom Oslo og Øyer og mellom Melhus og Trondheim, og to -/trefelts veg fra Øyer til Melhus.

For rute 3 legges det opp til en strategi som innebærer opprusting av Rv.3 både for å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten. Videre satsing på breddeutvidelser inngår i dette.

For rute 7 er målet sammenhengende firefelts veg med midtdeler mellom Trondheim og Steinkjer samt utbedring av eksisterende veg for å få bedre bredde og kurvatur, fjerne flaskehalsen og redusere risikoen for ras nord for Steinkjer.

Satsning i handlingsprogramperiode 2010-2013

Rute 4b (E39 Nordvestlandet – Trøndelag):

- I første fireårsperiode er det planlagt oppstart av prosjektet E39 Harangen – Høgkjølen, i tillegg til at ombygging av en 15 km lang parsell på fylkesgrensa fullføres.

Rute 6a (E6 sørover):

- I Sør-Trøndelag fullføres byggingen av prosjektene E6 Nordre avlastningsveg og E6 Nidelv bru i Trondheim. I tillegg gjennomføres prosjektet E6 Nidelv bru – Grillstad som er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom utvidelse av innkrevingsordningen for E6 Trondheim – Stjørdal.
- Kommunene langs E6 og rv 3 mellom Oppland grense og Trondheim har gått inn for prinsippet om delvis bompengefinansiert utbygging av E6 på denne strekningen. Foreløpig er det lagt til grunn statlige midler til strekningene Oppdal sentrum og Vindalsliene – Korporalsbru i Soknedalen i første fireårsperiode.
- Trondheim kommune har vedtatt en miljøpakke for transport. I pakken inngår bl.a. store investeringsprosjekter på E6. Foreløpig legges det til grunn bompenger til å starte utbyggingen på deler av strekningene Jaktøya – Tonstad og Sluppen – Stavne i første fireårsperiode.

Rute 6b (Rv.3):

- I første fireårsperiode er lagt opp til ombygging av Nåverdalsbrua.

Rute 6e (Rv.70)

- Rute 6b er tradisjonelt den viktigste forbindelsen mellom Nordmøre og Østlandet.
- Prioriteringer: Det langsiktige målet for rute 6e er utbedring av eksisterende veg og rassikring.
- Perioden 2010-2013: I første fireårsperiode fullføres den delvis bompengefinansierte utbyggingen av rv 70 på strekningen Brunneset – Øygarden i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. I tillegg fullføres oppgraderingen av Freifjordstunnelen i Møre og Romsdal. Det prioriteres også oppstart på rassikringen av rv 70 langs Oppdølstranda i Møre og Romsdal.

Rute 7 (E6 nordover):

- Siste del av prosjektet E6 Vist – Jevika – Selli i Nord-Trøndelag åpnes i oktober 2009, men noen restarbeider og fullfinansiering vil gjenstå til første fireårsperiode. I tillegg gjennomføres prosjektet E6 Værnes – Kvithammar som er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom utvidelse av innkrevingsordningen for E6 Trondheim – Stjørdal. I første fireårsperiode prioriteres også omlegging av E6 på strekningen Harran – Nes bru med bygging av ny bru over Namsen i Grong kommune i Nord-Trøndelag.
- I ruta inngår to stamvegforbindelser til Sverige: E14 fra Stjørdal og E12 fra Mo i Rana. For E14 ligger det inne minimalt med investeringsmidler.

3 Regionale mål og strategier

I dette kapitlet beskrives de viktigste mål og strategier med relevans for KVVU nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, som er nedfelt i fylkeskommunale og kommunale planer/prosjekter.

3.1 Felles fylkesplan for Trøndelag 2009-2012

Felles fylkesplan for Trøndelag - den nye Trøndelagsplanen - er en viktig arena for gjennomføring av en helhetlig regionalpolitikk i fylkene. Denne planen er utarbeidet i samarbeid mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. Nedenfor er det gjengitt et utvalg av mål og strategier som er aktuelle i forbindelse med denne KVVU'en.

Mål

- Trøndelag skal bli en nasjonal rollemodell for et konkurransedyktig, balansert og bærekraftig utbyggings- og bosettingsmønster
- Miljøvennlig, trygge og effektive kommunikasjoner

Strategier

- Nytte ressursene på en måte som gir muligheter for bosetting og **verdiskaping** i hele regionen
- Styrke bærekraftig arealplanlegging for Trondheimsregionen, byene og tettstedene i Trøndelag
- Overføre gods fra vei til bane og sjø
- Et konkurransedyktig transportsystem for gods på bane og sjø baserer seg på logistikknutepunkt hvor godset samles og omlastes mellom ulike transportmidler på vei til produksjonssted/-markeder.

På lengre sikt (fra ca 2020) er det avgjørende å få etablert en annen og varig lokalisering av et slikt regionalt logistikknutepunkt som har kapasitet til å ta den forventede veksten. Som del av dette arbeidet må en egnet arbeidsdeling mellom de ulike havner/godsterminaler i regionen avklares.

3.2 Fylkesdelplan for areal og transport i Trondheimsregionen

Fylkesdelplan for areal og transport i Trondheimsregionen (Ny giv) og regionalpolitiske retningslinjer i Fylkesplanmelding nr.2 - 2001 (Arealmelding for Nord-Trøndelag) gir retningslinjer for arealbruk og transport i Trondheimsregionen og Nord-Trøndelag, herunder kjøpesenterlokalisering. Planen vektlegger effektiv varetransport gjennom å prioritere næringsetablering tilknyttet kryss på hovedvegssystemet (ABC-politikk). Fylkeskommunen legger til grunn at IKAP (se under) vil gi nye føringer i forhold til rullering av fylkesplanen, følgelig at IKAP vil gå foran fylkesplanen i forhold til prinsipper for arealbruk.

3.3 IKAP – Interkommunal Arealplansamarbeid for Trondheimsregionen

3.3.1 Bakgrunn/formål

Trondheimsregionen¹ har igangsatt interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP). Planområdet omfatter alle medlemskommunene i Trondheimsregionen: **Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Midtre Gauldal, Skaun og Orkdal**. IKAP er i utgangspunktet ikke tenkt å gis juridisk virkning. Planen forutsettes vedtatt av de respektive kommunene som konkret forpliktende forutsetning for kommuneplanens arealdel.

Planen har vært etterspurt både fra fylkesmannen (landbruk), Trondheim kommune og de øvrige kommunene, spesielt i forhold til samordnet avklaring av større næringsarealer. Planen skal omfatte også boligutvikling, større idretts/rekreasjonsanlegg og transport.

Kommunene er prosjekteiere og har som intensjon både å ivareta og samordne de kommunale interessene gjennom et helhetlig utbyggingsmønster og at planen gjennom regional samfunnsmessig prioritering skal avklare og tilrettelegger viktige arealbehov i regionen. Regional landbruksforvaltning har forventninger om at en interkommunal arealplan vil bidra til en mer bærekraftig arealbruk i regionen, spesielt med fokus på jordvern og sikring av landbruksarealer på lang sikt.

¹ Trondheimsregionen er et politisk organ med ordfører og opposisjonsleder i nevnte kommuner. I tillegg møter rådmennene. Se www.Trondheimsregionen.no Fungerer som politisk referansegruppe i KVVU-arbeidet.

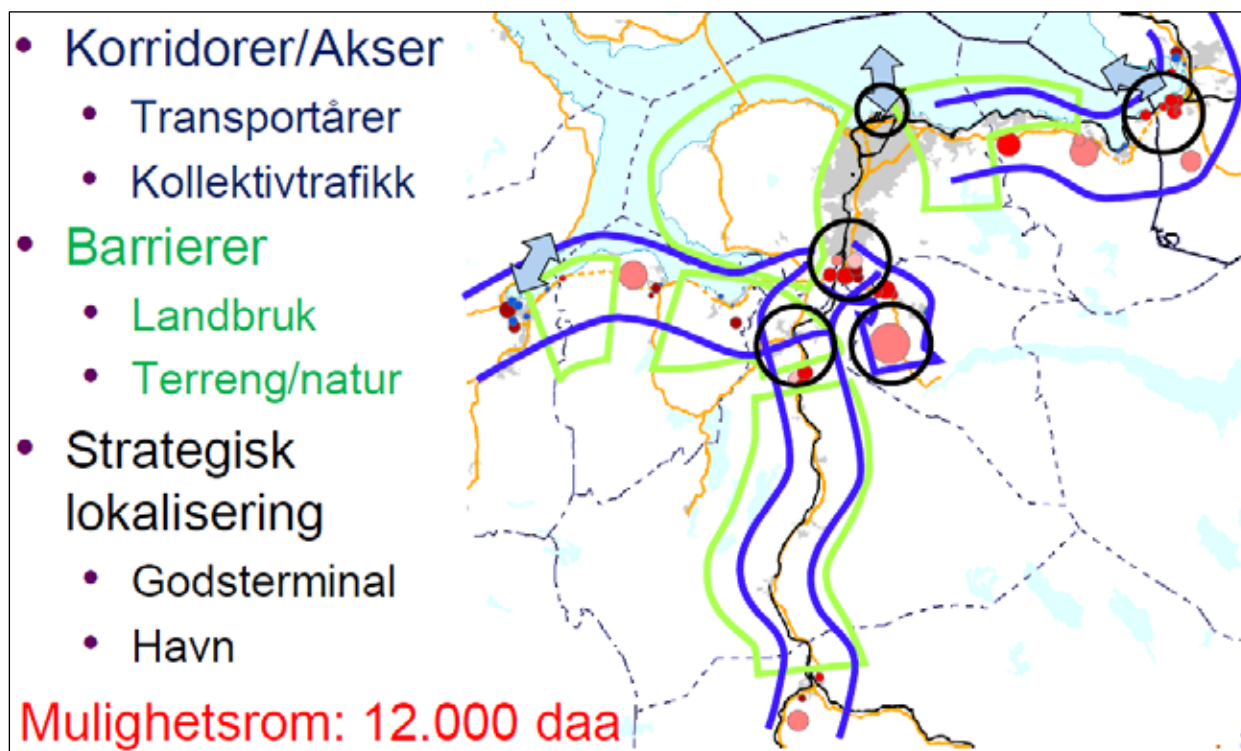
Lokalisering av nytt logistikknutepunkt er et vesentlig element i arealbruks- og næringsutviklingen i Trondheimsregionen. Det er derfor etablert et nært samarbeid mellom IKAP og Jernbaneverkets KVVU-arbeid, hvor prosessene er samordnet i tid og innhold.

3.3.2 Mål

- Trondheimsregionen skal ha god dekning av tilgjengelige store næringsarealer for arealkrevende virksomheter. Det legges til grunn å klargjøre for en årlig tilvekst på ca 200 daa til arealkrevende virksomhet.
- Regionen skal sikres gode godsterminalanlegg for håndtering av gods mest mulig effektivt og miljøvennlig.
- Samlet CO2-utslipp fra transport i regionen skal reduseres med 20 % fram til 2018.
- IKAP skal bidra til redusert omdisponering av dyrka jord med utgangspunkt i nasjonalt mål om halvering av omdisponeringstakten og rikspolitisk retningslinje for areal- og transportplanlegging.
- Miljøverdier og sikring av biologisk mangfold skal ivaretas gjennom arealbruk og vurdering av avbøtende tiltak, ut fra nasjonale og regionale prioriteringer.

3.3.3 Strategier næringsareal

- For å styrke konkurranseevnen, må det tilrettelegges tilstrekkelige næringsarealer som er attraktiv for virksomheter som vurderer etablering. Det vektlegges å oppnå samlet samfunnsmessig gevinst gjennom at det tas miljøhensyn og at samvirke mellom næringsliv og samfunnsfunksjoner for øvrig utvikles.
- Arealkrevende virksomhet skal lokaliseres mest mulig gunstig i forhold til godsstrømmer og øvrig trafikkskapning.
- Det skal gjennomføres transportanalyser i forhold til arbeidsreiser og godstransport som skal tillegges vekt ved utvelging av store næringsområder
- Miljøkonflikter og reduksjon av omdisponering av dyrka jord skal tillegges stor vekt, med utgangspunkt i rikspolitisk retningslinje om areal- og transportplanlegging.
- Regional prioritering og dimensjonering av store næringsarealer skal vurderes uavhengig av kommuneinndelingen.
- Det skal avsettes noen (1-3) store områder for arealkrevende virksomhet (over 750 daa) som skal ha videre utviklingsmulighet. Også for øvrige arealer skal størrelse vektlegges.
- Korridorenes langsiktige potensial i forhold til arealtilgang og næringsklynger skal vektlegges.
- Foreliggende føringer for sannsynlig lokalisering av godsterminal, skal tillegges vekt, også i forhold til utvikling av havner. Sammenheng mellom næringsvirksomhet og framtidig miljøvennlig godstransport med bane og båt, herunder intermodale løsninger, skal vektlegges.
- I utgangspunktet skal areal som har enkel/kort ekstern tilknytning til veg og annen infrastruktur prioriteres, med sikte på trinnvis utvikling. Bare dersom det er avklarte langsiktige positive samfunnseffekter av store tilknytningsinvesteringer, skal dette vurderes.



Figur 3-1 Transportkorridorer og akser i regionen med blått, barrierer i korridorene med grønt, dagens havner med piler, og aktuelle konseptuelle lokaliseringer av knutepunkt med sorte sirkler

3.4 Strategisk næringsplan for Trondheimsregionen

Trondheimsregionen er oppdragsgiver for planen, som skal peke ut strategier for næringsutvikling i 11 kommuner i Trondheimsregionen. Planen skal gjelde for 2010-2020.

De 11 kommunene er Selbu, Trondheim, Stjørdal, Orkdal, Melhus, Malvik, Skaun, Klæbu, Midtre Gauldal, Rissa og Leksvik. Planarbeidet er gjennomført i 2009, og planen skal gjelde fra 2010 til 2020

Formålet med planen er å danne grunnlaget for satsinger og samarbeidsprosjekter i årene fremover. Den skal løse næringspolitiske utfordringer på tvers av kommunegrensene, etablere en regionalt forankret næringspolitisk plattform, og gi tydelige signaler om retningsvalg.

Det foreligger nå et planforslag som er oversendt fra Næringsforeningen i Trondheim til behandling i kommunene i Trondheimsregionen.

3.5 Kommunale planer

3.5.1 Transportplan for Trondheim 2006-2015 (Bystyrevedtak 8.2.2007)

Planen har som ett av satsingsområdene:

"Hovedvegnett rundt de sentrale byområdene skal fullføres, med god kobling til godsknutepunkt"

Byutviklingsstrategien forutsetter at hovedvegssystemet skal sikre framkommeligheten utenfor det sentrale byområdet, med god kobling til nasjonale transportkorridorer og logistikknutepunkt/havn. Dette er avgjørende for å kunne prioritere miljøvennlige transportformer innenfor stamvegningen. Et fungerende hovedvegnett er også det viktigste tiltaket for næringslivets transporter.

3.5.2 Trondheims miljøpakke for transport

Bystyret og fylkeskommunen har vedtatt en miljøpakke for transport som er et ambisiøst mål for bl.a. å redusere klimautslipp og begrense biltrafikk. Stortinget behandlet Stortingsproposisjon for trinn 1 i miljøpakken 16.juni 2009. Trinn 1 har en kostnadsramme på nærmere 5 mrd. kr som utgjør 70 % av miljøpakken. Halvparten av investeringene går til utbygging av hovedvegnettet, resten til kollektiv-, gang-, sykkel-, miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Miljøpakken har en tidsramme på 15 år fra 2010-2024.

Grensesnittet mot KVV nytt logistikknutepunkt gjelder spesielt prosjektene E6-sør og ny Sluppen bru, som sammen med pågående prosjekter E6-øst og Nordre avlastningsveg vil gi et hovedvegnett for godstransporten som vil avlaste det sentrale byområdet.

3.5.3 Fremtidens byer

Trondheim kommune er med i samarbeidsprogrammet Framtidens byer i regi av Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet sammen med 13 av de største byområdene i Norge.

Målsettingen i Framtidens byer er å redusere klimagassutslipp og skape et godt bymiljø. Dette gjøres gjennom innsats på følgende områder: Areal og transport, energi i bygninger, avfall/forbruk og tilpasning til klimaendringer.

Det fysiske bymiljøet skal også forbedres med tanke på økologisk kretsløp, sikkerhet, helse, opplevelse og næringsutvikling. Programmet skal hjelpe bykommunene til å dele sine gode ideer med hverandre – og til å samarbeide med næringsliv, region og stat. IKAP er knyttet opp mot prosjektet. Miljøverndepartementet er ansvarlig for programmet og alle innsatsområdene, med unntak av transport som Samferdselsdepartementet har ansvaret for.

Grensesnittet mot KVV nytt logistikknutepunkt gjelder spesielt programmets fokus på bærekraftig arealbruk/transport og reduserte klimautslipp.

3.5.4 Trondheim havn – Trøndelagsterminalen, Framtidsbilder og mål for sjøgods

Om Trøndelagsterminalen:

Tidligere har Trondheim Havn, i samarbeid med Jernbaneverket, Statens vegvesen, Trondheim kommune, vareiere og godsoperatører ledet og gjennomført arbeidet med konseptet "Trøndelagsterminalen". Trøndelagsterminalen er et regionalt varestrømskonsept som gir et godt innblikk i vareiere, samlastere og andre sine behov. Følgende bilde er dannet av transportstrømmene:

Framtidsbilder:

Trondheim havn lanserte i mai 2009 rapporten "Framtidsbilder" - scenariotenkning som strategisk verktøy i utviklingen av næringstransporter for båt, bane og bil samt utviklingen av TIH. I rapporten beskrives dagens situasjon og en del tenkelige framtidsbilder. Der forteller de at de ser for seg et framtidig logistikknutepunkt for Midt-Norge som en erstatning for dagens Trondheim havn på Brattøra fordi man mener et slikt logistikknutepunkt må være regionalt og omfatte alle transportformer.

Det vil ikke være mulig å flytte Trondheim havn uten en løsning som omfatter alle transportformer. Scenariet påpeker også hvor viktig dette er for arbeidet med en byutvikling i Trondheim, som man også mener regionen i tillegg til Trondheim vil kunne ha stor nytte av.

I rapportens kapittel 1.3 Scenariobeskrivelser og underkapittel 1.3.1, beskrives Trondheim havns tanker om et framtidig logistikknutepunkt og forutsetninger for scenariene. En del av dette er rene behovsvurderinger, derfor er resymé plassert i behovsanalysens kapittel 7.1.

Kystverkets og Trondheim havns forslag til supplement til effektmål

Som grunnlag til prosjektgruppens behandling av effektmål spilte Kystverket og Trondheim havn vinteren 2010 inn følgende forslag supplement til effektmål:

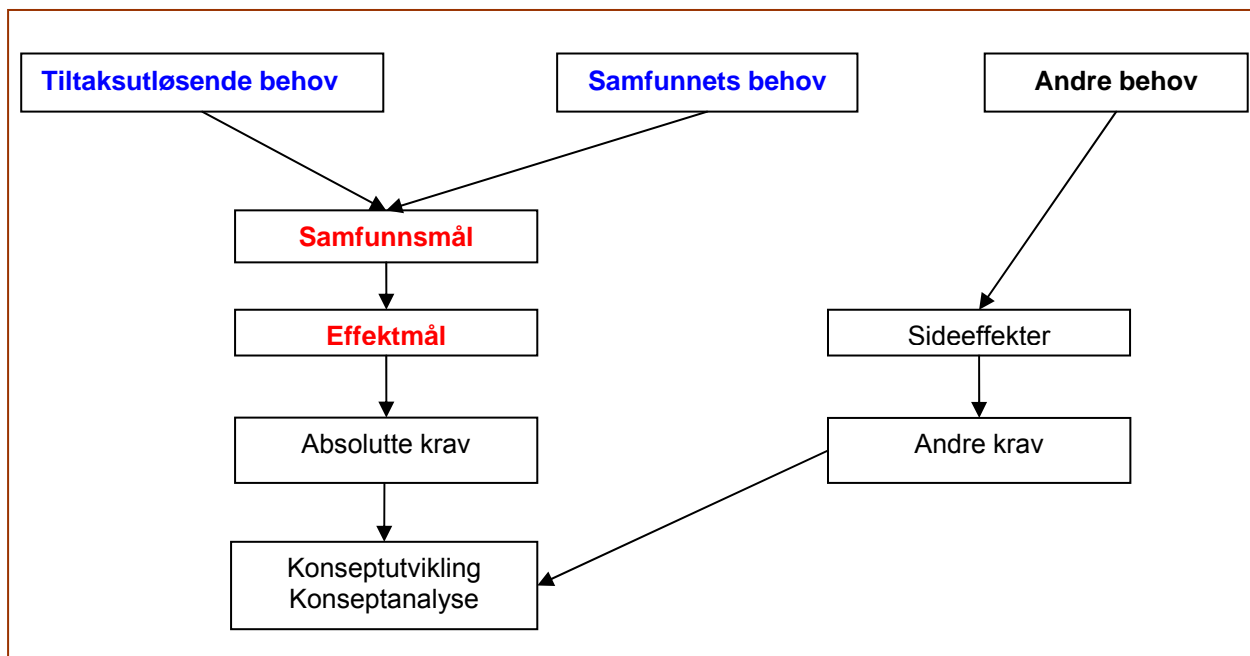
- *For sjøgods vil en i tillegg måtte regne med kapasitetsutvidelse for å kunne håndtere opp mot 90.000 containere og 100.000 trailere på sjø innen 2015 med en vekst til 300.000 containere og 350.000 trailere i 2030.*
- *Utover dette må en ha en industrihavn med kapasitet på tilleggshåndtering inn mot 1.000.000 t industrigods i 2020 og med en potensiell vekstutvikling til 1.500.000 t innen 2030.*

Vurdering: Disse mål er ikke tatt med under Strategidokumentets effektmål. Dette skyldes at man ikke kan se at staten i utgangspunktet har virkemidlene til å få mer sjøgods til Trondheimsfjorden. Dette er på kort sikt mer knyttet til aktørenes behov for sjøfarten - nye båtruter og bedre samarbeid i sjøfartssektoren. Et logistikknutepunkt vil bidra med konsentrasjon av gods, og stordriftsfordeler for operatører og samlastere som kan konsentrere seg i et punkt. Hvorvidt dette vil gi vesentlig mer godsomlastning enn summen av adskilte havne- og jernbaneterminaler er ikke dokumentert godt. Det som vil ha stor betydning er også hvorvidt det i framtiden er aktuelt med overføring av gods mellom Meråkerbanen og/eller Nordlandsbanen til skip via havn(er) i Trondheimsfjorden.

4 Prosjektets mål

4.1 Konsistens mellom behov og mål

Følgende figur viser de ønskede sammenhenger mellom behov og mål og formulering av disse:



Figur 4-1 Konsistens behov - mål - krav

Figuren illustrerer konsistensen som er ment å være mellom behov, mål og krav. Samfunnsbehov og tiltaksutløsende behov gir grunnlaget for samfunns mål og effektmål.

Som litt resymè og for lesbarhet, repeteres informasjon fra behovsanalysen, for prosjektutløsende behov:

Prosjektutløsende behov skal relateres til den konkrete situasjonen som utløser behov for et eller annet tiltak. *Med det prosjektutløsende behov menes det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt.*

Jernbanes godsterminal i Trondheim (Brattøra) nærmer seg kapasitetsgrense og utvidelsesmulighet eksisterer ikke. Det er derfor behov for å øke terminalkapasiteten, og både Jernbaneverket og mange interessenter ønsker en snarlig etablering av ny godsterminal rett plassert. Det siste er spesielt viktig med tanke på distribusjonstransportene og konsekvenser for omgivelsene.

Forventet vekst i befolkning, marked og dermed konsum, stiller krav til å håndtere en økende mengde godstransport i Trondheimsregionen, som igjen krever mer areal til formålet. Utgangspunktet er næringslivets transportbehov.

Dette gir følgende **prosjektutløsende behov**:

Jernbanens godsterminal i Trondheim (Brattøra) er på kapasitetsgrensen og lite effektiv. Basert på forventet konsumvekst og dertil påfølgende økt transportbehov, er det innen 2020 nødvendig å:

- etablere økt omlastingskapasitet i et nytt logistikknutepunkt for hele Midt-Norge, samt å
- øke effektiviteten i logistikknutepunktet og fremtidig tilkoblet infrastruktur

Videre gjengis følgende **samfunnsbehov** gjengis fra behovsanalysens kap. 5.4:

- 1) Større andel godstransporter på jernbane og sjø, og reduserte mengder/andel på veg.
- 2) Helhetlige transportløsninger som gir næringslivet i Midt-Norge økt konkurransekraft og bidrar til regional utvikling/verdiskaping
- 3) Effektive, forutsigbare og fleksible godstransporter til og fra regionen
- 4) Miljøbasert og energieffektiv godstransport med lave klimagassutslipp (bærekraftig²)
- 5) Et logistikknutepunkt som gjør det mulig å tilby næringslivet transportløsninger som er konkurransedyktige alternativer til rene biltransporter
- 6) Logistikknutepunktet skal bygge på 0-visjonen for transportpolitikken om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken.

Det er videre registrert blant annet følgende ønskede virkninger, men som egentlig i stor grad er krav:

- Økt kapasitet og lavere transportkostnader for brukerne
- Liten avstand mellom vareeiere/mottakere og logistikknutepunktet, tilrettelegge for samlastere
- God tilknytning stamvegnett
- En løsning jernbane/bil, kort avstand til havn
- Tilrettelegging for andre godstyper enn containerbasert (vognlast, systemtog)
- Tilrettelegging av areal for annen transportgenererende virksomhet.

"Andre behov" er i behovsanalysens kapittel

Det uttrykkes videre behov for etablering av et knutepunkt med god nok kapasitet for framtidens godstransporter til og fra Midt-Norge. Forbedret effektivitet er et vesentlig kriterium. Noen mener at et "logistikknutepunkt" er det riktige. Så hva er et "logistikknutepunkt"?

Prosjektet har følgende forslag til definisjon:

Logistikknutepunkt er en videreutvikling og integrering av de ulike transportformene og transportaktørene sine terminalløsninger for containergods. Viktige elementer i knutepunktet er for eksempel kombiterminal (der veg og bane møtes), terminaler/anlegg for samlastere og andre store transportbedrifter samt containerhavn (terminal der sjø møter veg og bane).
Alle elementene i knutepunktet trenger ikke nødvendigvis å lokaliseres i samme område. Men et krav må være at knyttes sammen med kapasitetssterke veg- og/eller baneforbindelser.
Utforming og lokalisering av omlastingsanlegg for gods må ha sterkere fokus på brukernes; i dette tilfelle næringslivets, behov og krav. Det blir nødvendig å se sammenhengene mellom de ulike delene av transportkjedene deres til og fra området med transportbehov.
Stordriftsfordelene i intermodale godstransportsystem kan utnyttes mer effektivt om man identifiserer systemets knutepunkter. Dette er geografiske områder der veg-, bane- og sjøinfrastruktur må knyttes sammen. Oppbygging av strategiske knutepunkt er viktig for å fremme intermodale transportløsninger.
Strategisk riktig lokaliserte regionale logistikknutepunkt bør lokaliseres:

- Nær store produksjons- og/eller forbruksområder
- Ved start- og målpunkter for ett eller flere transportmidler i godstransportkjeden
- Der store godstransportstrømmer møtes
- Der det er lett å bytte transportmiddel og spre godstrømmen til flere ulike målpunkt

² Bærekraftig utvikling: "En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling" 1987). Begrepet "Bærekraftig utvikling" handler om balansen mellom økonomisk og sosial utvikling og ivaretagelse av miljøhensyn.

4.2 Prosjektets samfunns mål

Samfunns målet utledes av samfunns- og prosjektutløsende behov og inkludere nasjonale føringer. Samfunns målet skal uttrykke en ambisjon eller visjon og bør kunne måles.

Prosjektet anbefaler følgende **samfunns mål**:

Prosjektet skal gi Midt-Norge et kapasitetssterkt, kostnadseffektivt, fleksibelt og intermodalt logistikknutepunkt for framtidens næringstransporter.

Samfunns målet danner grunnlag for videreutvikling av 3-4 målområder som spesielt skiller seg ut:

Kapasitet: Økt kapasitet for intermodale transport er hovedmål. Effektivitet, fleksibilitet og utvidelsesmulighet er sentralt. Det skal vurderes internasjonal transport samt intermodaliteten knyttet til omlasting til/fra sjø og koblingen til havn i Trondheimsfjorden.

Effektivitet: Terminalens effektivitet, leveringspålitelighet og kostnad for brukerne skal gjøre knutepunktet attraktivt for næringsliv inkludert transportoperatører.

Lokalisering: Det skal søkes etter en lokalisering som gir minst mulig kostnad for brukere og samfunn. I tillegg er det både et overordnet krav og et naturlig mål for prosjektet å minimalisere miljøkonsekvenser.

4.3 Prosjektets effektmål

Effektmål kan beskrives som beslutningstakernes intensjoner og ambisjoner for gjennomført tiltak.

Effektmål skal beskrive ønsket ytelse (virkning) for brukere og samfunn. Effektmål skal forankres i samfunns mål. Måloppnåelse skal kunne dokumenteres. Effektmålene sikres resultatoppfølging ved å fastsette målbare indikatorer. På grunnlag av prosjektutløsende behov og samfunns mål er det formulert følgende effektmål (justert 16.juli 2010):

Kapasitet og fleksibilitet:

- 1) Logistikknutepunktet skal tilby økt kapasitet for omlasting av gods fra minst 300.000 containere i 2020 til minst 400.000 containere innen 2040.
- 2) Tiltaket **skal ha kapasitet og areal nok til andre togslag**
- 3) Logistikknutepunktet skal ivareta mulighet for betydelig økt container godstransport på sjø
- 4) Logistikknutepunktet **skal ha mulighet til kapasitetsutvidelse** for alle formål etter 2040
- 5) Det **skal være nok areal til samlastere, operatører og evt. 3 parts aktører i eller nært logistikknutepunktet**

Effektivitet og attraktivitet

- 6) Logistikknutepunktet skal tilby punktlig og leveringspålitelig godshåndtering
- 7) Logistikknutepunktet skal være kostnadseffektiv **og bidra til billigere transportløsninger enn i dag**
- 8) Logistikknutepunktet skal være fleksibel, arealeffektivt og attraktiv, og tilby nok lagerkapasitet og areal til annen transportkrevende næringsvirksomhet.

Lokalisering og dens konsekvenser for samfunnet:

- 9) Kostnad knyttet til distribusjon i Midt-Norge skal optimaliseres
- 10) Samfunnsøkonomisk kostnad for tilkobling til hovedveg, jernbane og sjø skal optimaliseres

Til slutt i dette kapitlet er målene plassert i tabell sammen med indikatorer som skal knyttes til målene.

I versjon pr februar.2010 av Strategidokumentet var det satt opp flere miljømål. På bakgrunn av at effektmål skal vise ønsket ytelse (ikke hva den ikke skal gjøre), er miljø og sikkerhetsmål tatt ut av effektmålene, og plassert under KRAV. Det er også basert på tilbakemeldinger fra andre KVV-prosesser, at effektmål må fokusere på hva som primært ønskes oppnådd med tiltaket, ikke hvilke begrensninger en skal forholde seg til, som er og skal være krav.

Miljøhensyn er formulert under Samfunnsbehov, og konsistens til kravdokumentet blir ivaretatt på den måten at kravformuleringer også kan forholde seg til behov og bare gjennom effektmålene. Dette betyr at

man står igjen med 10 effektmål, hvorav de 2 første gjelder kapasitet og er nært knyttet til prosjektløsende behov – plass nok til tog og lastbærere, mens nr 3 omtaler mål/krav i forhold til sjø.

Som illustrasjon viser vi hvilke miljø- og sikkerhetsmål som har ”hengt med” ganske lenge:

- Reduserte klimagassutslipp og redusert energibruk
- Bedre lokalmiljø med god lokal luftkvalitet og mindre støyplager
- Begrense negative konsekvenser for natur- og kulturmiljø, friluftsområder, dyrket mark og nærmiljø, som skyldes logistikknutepunktet og transportinfrastruktur
- Antall trafikkulykker som skyldes tungransporter skal reduseres.
- Logistikknutepunkt skal ha høyt sikkerhetsnivå i drift.

Resultater fra behovsanalysen indikerer videre et større behov for godsomlastning på jernbane enn målet om 3-dobling (fra godsstrategien). Analyser indikerer mulighet for 4-dobling i 2040, under ideelle forhold ikke minst på banestrekningene. Det er størst potensial for utgående transporter der jernbane (og skip) er brukt i mindre grad i sørgående retning. Dette er bakgrunn for å uttrykke en mer ambisiøs målsetting om en kapasitet på minst 400 000 containere i 2040, og 300 000 containere i 2020. For 2020 er det ikke minst viktig å ha større ambisjoner enn det som er vurdert til å være effektiviseringspotensial i dagens arealer.

Tiltaksbehovet og påfølgende arealkrav sjekkes ut drøftes videre i prosjektet – er det dette en faktisk vil. Fleksibilitet i prosjektet til å sjekke ut eventuelt økte arealkrav må ivaretas. Vurderingen av arealbehovet viser at de 250 dekar som er beskrevet, vil kunne dekke et spenn på 300 000 - 400 000 containere. Arealbehovet er opprinnelig beregnet ut fra truckbasert løfting, mens et rent krankonsept krever mindre areal, derfor er det rom for kapasitetsutvidelser innenfor nesten samme arealer i dette tilfellet.

Det er videre bevisst brukt måleenhet container, som vil dekke både 20 fot=TEU, 25 fot, eventuell 40 fots containere og semihenger. Dette betyr at effektiv kapasitet målt TEU kan bli enda større.

Det er også etter at de første versjonen av målene ble satt opp med kun et kvalitativt utsagn at det skal være plass til vognlast, hentet fram data for tørrbulk og industrivarer og dagens fordeling på skip, bane og bil. Hvis dette er ”vognlast” for jernbane potensial, har en noe bedre grunnlag for å vurdere vognlast. Dette forsøkes håndtert i konseptanalysen med reviderte godsprognoser. Et spørsmål som dermed ikke er landet helt, er hvorvidt vognlast må være i det nye godsknutepunktet eller om en annen plass er aktuelt, for eksempel en av dagens terminalområder som omtales under delte konseptmuligheter.

Havnemyndighetene framsatte tidligere krav om å ta med mål for sjøgods, men dette har prosjektet avvist med begrunnelse av at staten som investor ikke besitter virkemidlene i å få flere båtruter til Trondheimsfjorden, som dermed gir et bedre tilbud og dermed mer gods på sjø. Dette også sett i lys av at det er samlet sett nok omlastingskapasitet på dagens havner i Trondheimsfjorden. Det er likevel utledet (av havnemyndighetene) mål for sjøgods som de har brukt til arealkrav på 300 dekar for et integrert konsept (samlet). Dette behandles videre i konseptanalysen.

Det er viktig at samlastere får mulighet til å samlokaliseres med godsknutepunktet (mål 5), for å minimalisere transportarbeidet for godset som ikke går direkte til kunden, som altså skal behandles hos en samlaste (Tollpost, Bring, Schenker osv) før eller etter videre behandling av sendingen.

Mål om utvidelsesmulighet og fleksibilitet (4 og 5) anses som viktig, fordi en ikke ønsker å havne i en situasjon etter en utbygging - at det ikke lenger er ekspansjonsmuligheter hvis behov skulle endres.

Mål om kostnadseffektivitet (7) i behandlingen av en lastbærer/container, med indikator som skal beregnes for hvert konseptalternativ: Kostnad pr lastbærer.

Mål om at distribusjonskostnader (9) skal optimaliseres går på at lokaliseringen bør inngi minst mulig transportarbeid, og bidra til lavest mulig kostnader i transportkjeden. Dette kan ikke være et absolutt krav siden distribusjonskostnad bør sammenveies med fysisk lokalisering og dens konsekvens. Valg av løsning vil påvirke transporter, distribusjon og lagerkostnadene til næringslivet, derfor er heller ikke distribusjon eneste faktor.

Kortest mulig avstander mellom markedsaktører vil bidra til oppnåelse av mål om attraktivitet, sammen med (7) kostnadseffektiv terminal forutsatt at forutsetningene er like.

Ved endring i forhold til hel eller delt løsning vil også forutsetningene for kostnad endre seg den ene eller andre veien. Konsentrasjon av gods i et felles logistikkknutepunkt kan gi bedre uttelling for samordning av distribusjon både innen byområder og ruter på distriktene.

Disse faktorene må vi se i sammenheng med løsning og lokalisering. Hva som blir realiteten avgjøres også fordelingen av godset mellom evt flere knutepunkter i delt løsning. Her er de konkrete beregningene med lokaliseringalternativene en viktig del av konseptanalysen.

Effektmålene er som følger med indikatorer:

EFFEKTMÅL		Indikatorer
	Tema: Kapasitet og vekstmulighet	
K1	1. Logistikkknutepunktet skal tilby økt kapasitet for omlasting av gods fra minst 300.000 containere i 2020 til minst 400.000 containere innen 2040 2. Tiltaket skal ha kapasitet og areal nok til andre togslag. 3. Logistikkknutepunktet skal ivareta mulighet for betydelig økt containerisert godstransport på sjø i Trondheimsfjorden 4. Logistikkknutepunktet skal ha mulighet til kapasitetsutvidelse for alle formål etter 2040	Mengde antall lastbærere: <i>Containere³, TEU, tonn.</i> <i>Alle transportmidler (tog, bil, båt) måles i terminal og i korridor over snitt fylkesgr.</i>
K2	Det skal være nok areal til samlastere, operatører og evt. 3 parts logistikkaktører i eller nært logistikkknutepunktet	Areal: <i>Dekar (daa), m²</i>
	Tema: Effektivitet og attraktivitet	
E1	Logistikkknutepunktet skal tilby økt punktlig og leveringspålitelig godshåndtering.	% i rute, tid brukt til omlasting. Rettidig leveranse, % forsinkelse også på bane
E2	Logistikkknutepunktet skal være kostnadseffektiv og bidra til rimeligere transportløsninger enn i dag (0-alternativet)	Kostnad kr pr lastbærer
E3	Logistikkknutepunktet skal være fleksibelt, arealeffektivt og attraktivt, og tilby nok lagerkapasitet og areal til annen transportkrevende næring.	Areal; daa, m ² totalt og m ² pr lastbærer
	Tema: Lokaliseringens konsekvenser for brukere og samfunn	
L1	Kostnad knyttet til distribusjon i Midt-Norge skal optimaliseres ⁴	Transportarbeid: <i>Tonnkm, kjøretøykm</i> , Kostnad samlet og for enkeltransport.
L2	Samfunnsøkonomisk kostnad for tilkobling til hovedveg, jernbane og sjø skal optimaliseres.	Nytte og kostnad (kr) Kostnad terminal og annen infrastruktur

Tabell 4-1: Effekt mål

Indikatorerne bearbeides videre og spisses i neste fase i kravdokument og konseptanalysen.

³ Container: Lastbærer for transport av gods på sjø, bane og veg. Omfatter det container (trad.), vekslebeholder og semitrailer. De mest brukte størrelsene er TEU, som er forkortelse for Twenty Equivalent Unit, lengden er 20 fot. En container kan også være 40 fot. På jernbane og veg benyttes i tillegg vekslebeholder og semitrailer.

⁴ Distribusjonsavstand: Er ment å bety avstanden mellom en godsterminal og markedstyngdepunkt – de store vareeiere, engros, lagerfunksjoner og forretninger. NO_x-mengde

4.4 Prosjektarbeidets strategier

4.4.1 Strategi for KVVU-arbeidet

Prosjektets strategier for gjennomføring av KVVU-arbeidet:

1. Organisering:
 - a. Etablere organisasjon som har solid kompetanse og tilstrekkelig kapasitet for gjennomføring av prosjektarbeidet
 - b. Definere mandat med klart arbeidsomfang, og klare forutsetninger og rammebetingelser
 - c. Definere klare roller og ansvar for alle aktører

2. Utarbeidelse av KVVU i hht. bestillingsbrev og krav til grunnlagsdokumenter i KS1-regimet, operasjonalisert i Plan for gjennomføring.
 - a. Utarbeidelse av krav til alternative løsninger som er konsistente mht. samfunns- og effektmål.
 - b. Identifisere og beskrive beste alternativer mht. samfunnsnytte
 - c. Gjennomføre alternativanalyse ihht anerkjent metodikk. Anbefale alternativ(er) som i størst grad oppfyller samfunnsmålet

3. Kommunikasjonsstrategi:
 - a. Planleggingen av et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen skal være preget av åpenhet og medvirkning i forhold til alle interessenter og berørte i lokalmiljøene. Dette betyr i praksis at man er åpne om hvor vi er og hva vi gjør når i prosessen, og stiller opp når interessenter har behov for informasjon om prosjektet.
 - b. Prosjektet skal legge vekt på aktiv deltakelse og medvirkning fra de ansatte slik at prosjektresultatet får god forankring i organisasjonen. Det skal legges særlig vekt på informasjonsarbeidet både internt og eksternt.

4.4.2 Strategier for gjennomføring av øvrige faser i prosjektet

Strategiene for å oppnå prosjektets samfunns-, effekt- og resultatmål utvikles videre ved realisering av alternative løsninger. Strategier for øvrige faser i prosjektet utarbeides derfor i detalj etter utvelgelse av konseptalternativer og beslutning om videre behandling av disse.

Dette strategidokumentet skal i den videre KVVU-prosessen danne grunnlaget for utarbeiding av kravdokumentet (resultatmål) og konseptanalysen.

5 Litteraturliste

- i. Mandatet fra Samferdselsdepartementet datert 01.04.2009
- ii. Plan for gjennomføring av KVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen (20.aug 2009)
- iii. KVU nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen - Behovsanalyse revidert 24.02.2010)
- iv. Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019
- v. Felles fylkesplan for Trøndelag 2009-2012
- vi. Fylkesdelplan for arealbruk og transport i Trondheimsregionen (Ny giv)
- vii. Fylkesplanmelding nr. 2 – 2001 (Arealmelding for Nord-Trøndelag)
- viii. Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) – melding om strategiske valg, utkast 06.5.2009
- ix. Transportplan for Trondheim 2006 - 2015
- xi. Trondheims miljøpakke for transport (bystyrevedtak 24.04.2008)
- xii. Framtidens byer – Handlingsprogram 2008-2014
- xiii. Fremtidsbilder – Scenariotenkning som strategisk verktøy i utviklingen av TIH (mai 2009)
- xiv. Strategisk næringsplan: <http://www.trondheim-chamber.no/snp/>
- xv. IKAP-dokumenter: <http://www.trondheim.kommune.no/ikap/>