



# Konseptvalgutredning

# Behov og strategier

- **Samfunnsbehov**
- **Tiltaksutløsende behov**
- **Andre behov**
- **Strategi (mål)**

Presentasjon 22.oktober 2009

Av: [Raymond.Siiri@jbv.no](mailto:Raymond.Siiri@jbv.no)

[www.jernbaneverket.no/godsterminal-i-Trondelag](http://www.jernbaneverket.no/godsterminal-i-Trondelag)



# Status og framdrift for KVV

<b>1 BEHOV:</b>	Klarlegge ulike behov i samfunnet. Medvirkning fra interessenter	Verksted 1 29.04.09 Analyse juni - sept 09 Behovsanalyse 09.10.09
<b>2 MÅL/ STRATEGI:</b>	Definere samfunns mål og effektmål (krav til konsept)	Verksted 1 29.04.09 Analyse juli-okt.09 Strategidokument 09.10.09
<b>3 KRAV:</b>	Krav til løsninger (resultatmål)	JBV krav behandles. Verksted 22.10.09 - krav fra interessenter. Kravdokument nov.09
<b>4 KONSEPT- ANALYSE:</b>	Minst 2 ulike konsepter + 0-alternativet. Skal vise <u>hvordan</u> oppfylle mål og krav	Verksted 22.10; Konsept- og lokaliseringalternativ. Grovsiling nov.09. Analyse vinter 09/10
<b>OFFENTLIG HØRING</b>	Alle interessenter mfl, merknader behandles. Oversendes SD	Vår 2010, høringer. Oversendes SD sommer 2010. KS1 starter deretter



# Samfunnsbehov

1. Større andel gods jernbane og sjø, reduserte mengde/andel veg
2. Helhetlige transportløsninger og økt konkurransekraft næringsliv
3. Effektiv, forutsigbar og fleksibel godstransport til og fra regionen
4. Miljøvennlig og energieffektive transportere, lave klimagassutslipp
5. Transportløsninger som er konkurransedyktig





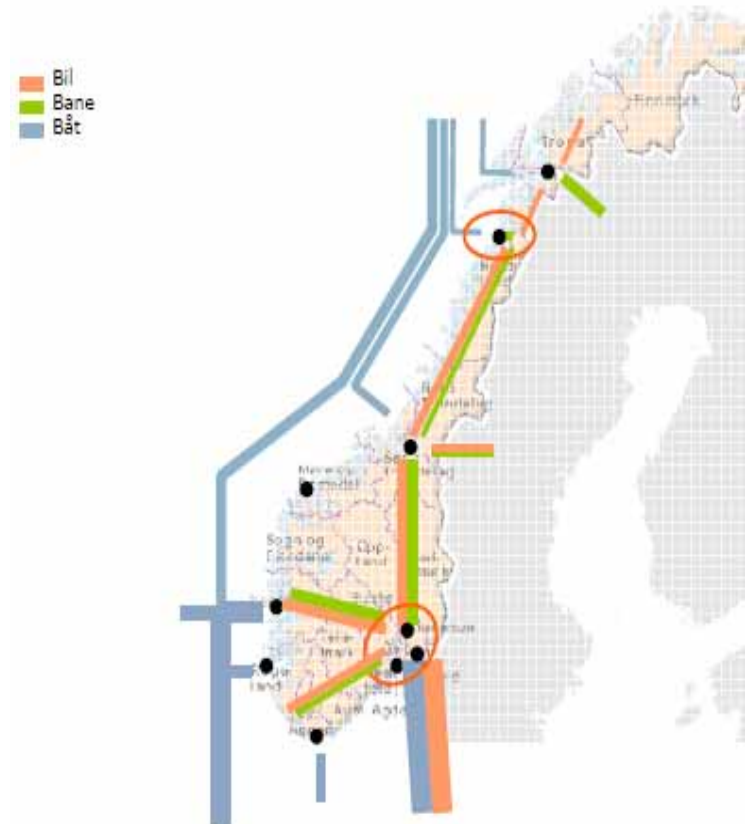
# ***Tiltaksutløsende behov, næringslivets behov***

1. effektive transportknutepunkter og kapasitet for kombinerte transporter
2. omlastingskapasitet i Midt-Norges terminalknutepunkt og vekstmulighet
3. vognlast og andre togslag
4. framkommelighet distribusjonstrafikk, leveringspålitelig dør-til-dør transport
5. næringsetableringer i tilknytning til lokaliseringen av ny godsterminal

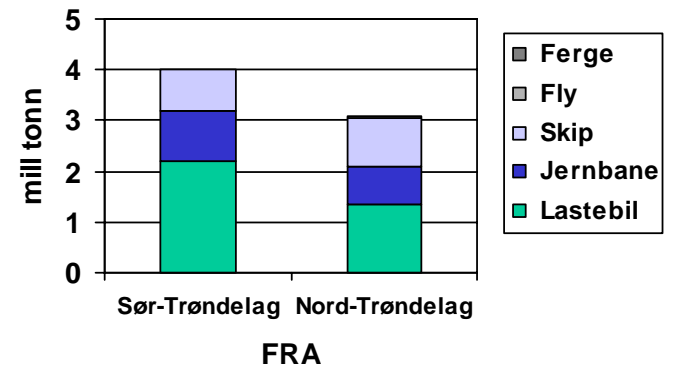
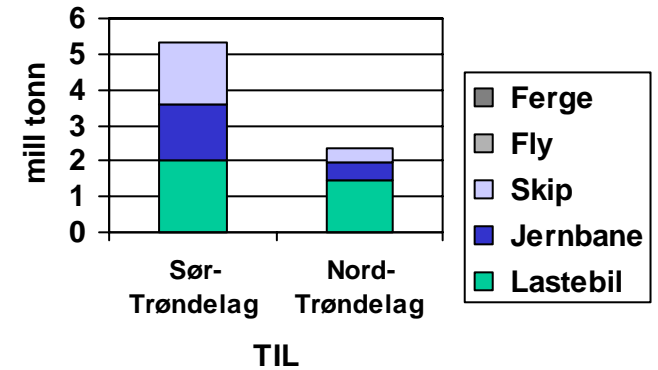




# 1. Effektive transportløsninger i knutepunkt med kapasitet for framtidens kombinerte transporter i Midt-Norge, mot Nord-Norge, Sør-Norge og Sverige

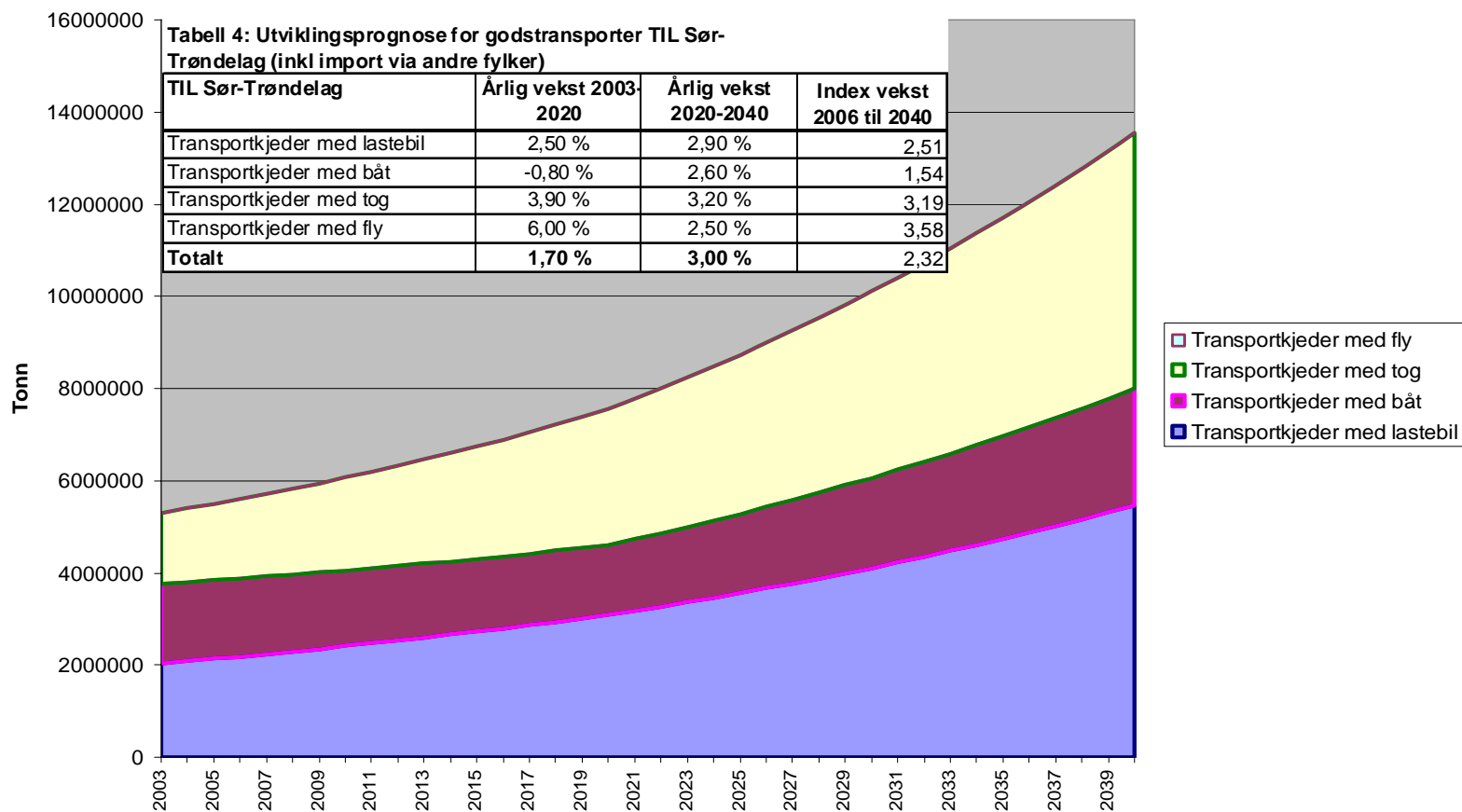


# Dagens transportstrømmer



## 2. Omlastingskapasitet og vekstmulighet for godstransport på veg, jernbane og sjø TIL Sør-Trøndelag fra resten av landet/import

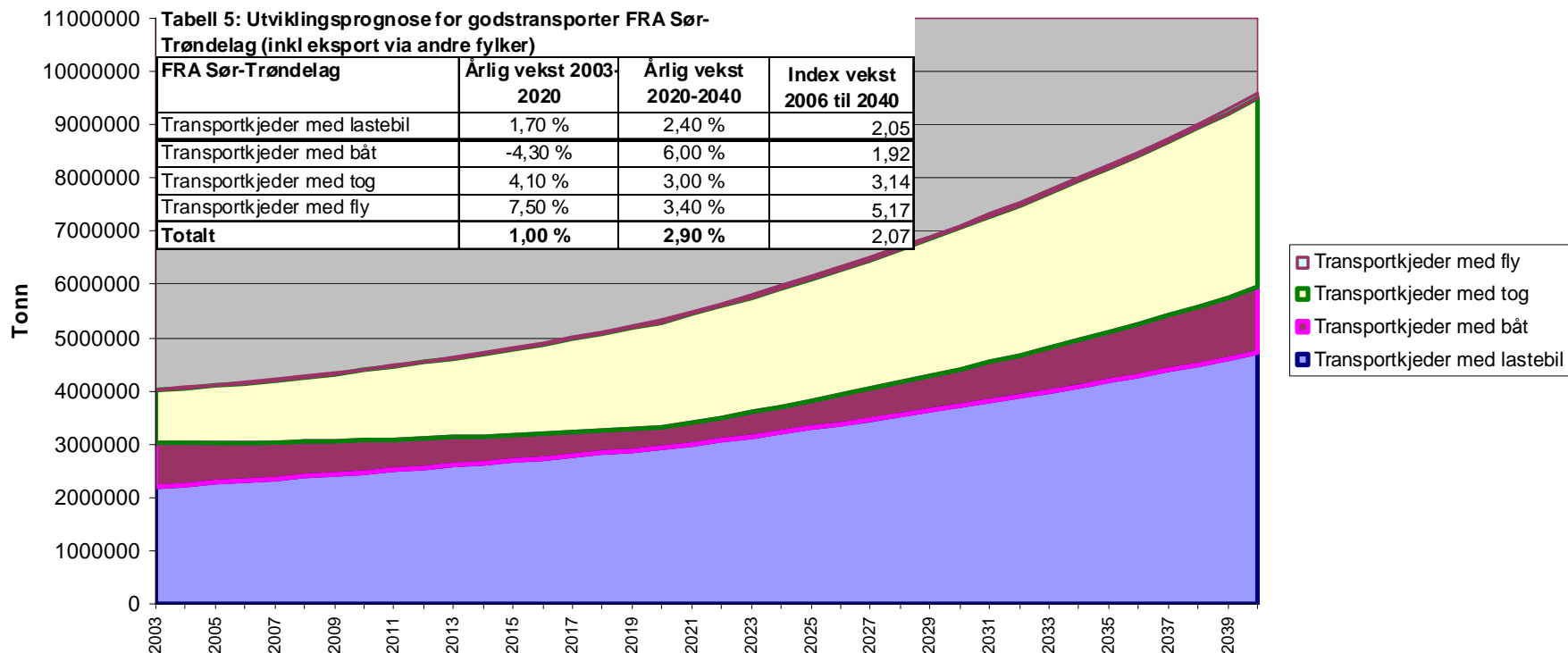
Godstransporter TIL Sør-Trøndelag, utviklingsprognose  
(inkl import via andre fylker)



## 2. Vekstmulighet for godstransport på veg, jernbane og sjø

### FRA Sør-Trøndelag til resten av landet/eksport

Godstransporter FRA Sør-Trøndelag, utviklingsprognose  
(inkl eksport via andre fylker)

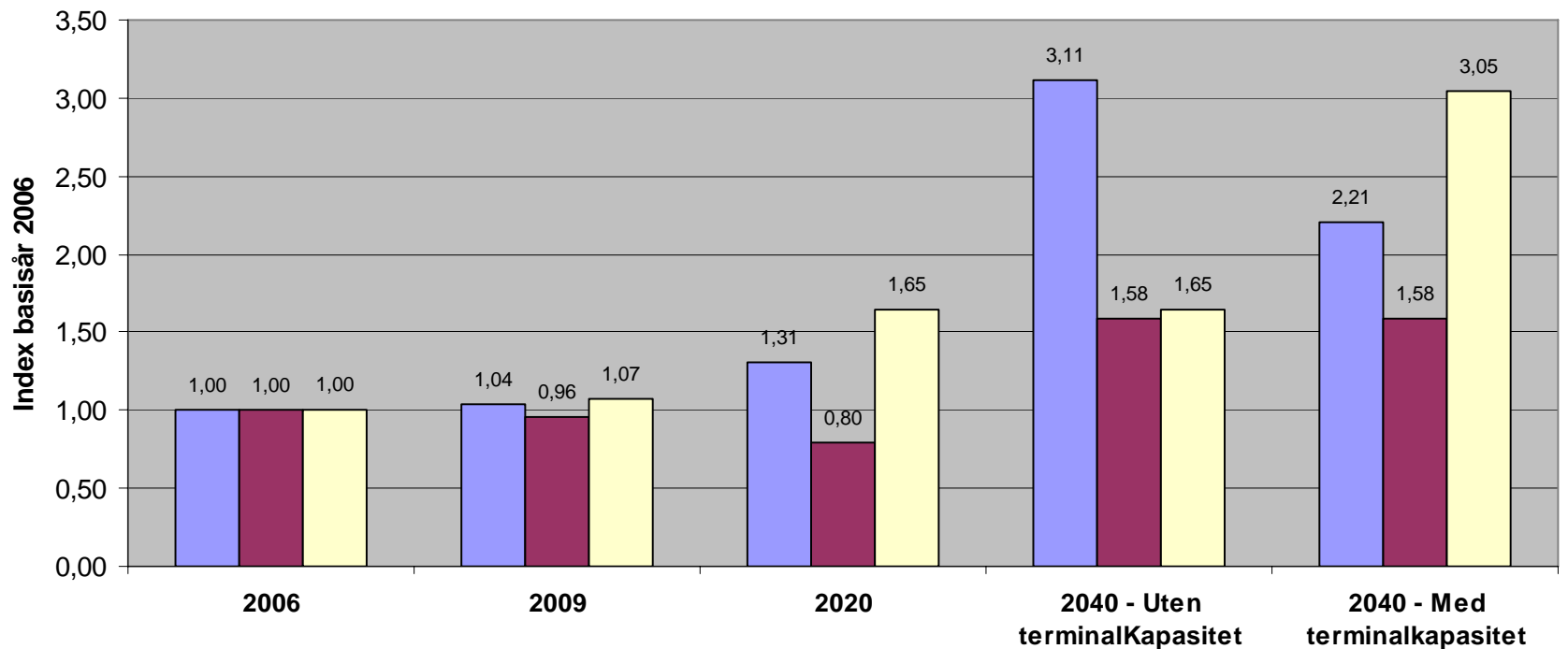




# Konsekvenser vegtransport 2040 Med og Uten terminalkapasitet

Indeksert vekst, trendframskriving

■ Transportkjeder lastebil ■ Transportkjeder båt ■ Transportkjeder tog





### 3. Ivareta behovet for vognlast og andre togslag til og fra regionen



Tømmeropplasting på Simonstad i Aust-Agder. Foto: Njål Svingheim



Tankvogner for industrien i Sarpsborg. Foto: Njål Svingheim

- **Vognlast:**
  - en eller flere uavhengige vogner med last for flere vareeiere
  - basert på sidespor og / eller vogn via terminal
  - tog settes sammen og brytes opp i skifteoperasjoner
  - Eksempler: biltog og flis- gjerne kombinert med tømmer-tog
- **Systemtog:**
  - Heltog
  - spesialisert på godstype,
  - ubrutt mellom laste- og lossested
  - egne terminaler eller industrispor
  - Eksempel malm, tømmer og olje.



## 4. Framkommelighet distribusjonstrafikken i Trondheim og leveringspålitelige dør-til-dør transporter



Trafikksikkerhet



## 5. Næringsetableringer og infrastrukturtiltak i tilknytning til lokalisering av nytt knutepunkt

- Lokalisering og utforming er en strategisk beslutning
- Påvirker handlingsrommet for framtidig areal, by- og transportutvikling
- Usikkerhet ift framtidig kapasitetsbehov tilsier at det må søkes etter fleksible konsept som muliggjør en trinnvis utbygging





# Andre behov, knyttet til sidevirkninger

## POSITIVE sidevirkninger:

- Mindre tungtransport i Trondheim sentrum
- Redusert godstransport på veg gir økt trafikksikkerhet
- Redusere støy, klimagass- og lokal luftforurensing
- Alternativ utnytting av dagens sentrumsnære terminalarealer

## NEGATIVE sidevirkninger:

- Synliggjøre konflikter med andre samfunns - interesser tidlig
- Begrense konsekvenser for natur- og kulturmiljø, landskapsbilde, friluftsliv, støy, forurensning, landbruk
- Risiko og sårbarhet
- Avbøtende tiltak





# SAMFUNNSMÅL

- ***”Prosjektet skal gi Midt-Norge et kostnads-effektivt, kapasitetssterkt og fleksibelt logistikknutepunkt for intermodale transporter og vognlast, hvor miljøhensyn og bærekraftig arealbruk vektlegges.***
- ***Knutepunktet skal bli så attraktivt at jernbane og sjø får en betydelig økt markedsandel for dagens og framtidige godstransporter”***



# EFFEKT MÅL

## Vekst og kapasitet

- Logistikknutepunktet skal tilby minimum 3-doblet kapasitet innen 2040 (300.000 TEU)[\[1\]](#).
  - Kapasitet for omlasting til sjø[\[2\]](#) skal vurderes
  - Det skal være mulighet til fleksibel og trinnvis kapasitetsutvidelse langt etter 2040
  - Det skal være kapasitet og areal nok til andre togslag
- Det skal være nok areal til samlastere, og mulighet for utvidelse til dette formålet langt etter 2040



# EFFEKT MÅL

## Terminaleffektivitet

- Logistikknutepunktet skal tilby en punktlig / leveringspålitelig godshåndtering
- Logistikknutepunktet skal være kostnadseffektiv
- Logistikknutepunktet skal være fleksibelt, arealeffektivt og attraktiv, og tilby nok lagerkapasitet og arealer til annen transportkrevende næringsvirksomhet



# EFFEKT MÅL

## Lokalisering

- Kjørekostnad knyttet til distribusjon i Midt-Norge skal [\[1\]](#) optimaliseres
- Kostnad for tilkobling til stamveg, jernbane og sjø skal optimaliseres. Må ses i sammenheng med total kostnad i et samfunnsøkonomisk perspektiv