



Jernbaneverket

STRATEGIDOKUMENT

Konseptvalgutredning (KVU)



nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen



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



Rapport tittel			
Strategidokument for Konseptvalgutredning			
Plannivå: Konseptvalgutredning KVVU		KVU nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen	
Ansvarssted: 53400	Prosjektnr. 234137	Saksref: 2008/04709	
Total Budsjettramme: -	Framdrift: 1.07.2010	Prosjektansvarlig: Lise Nyvold	Prosjektleder: Raymond Siiri

Strategidokument	PTL, Seksjon for Utbygging		
Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen		Norconsult 	
Oppdragsgiver Jernbaneverket	Forfattere Vigdis Espnes Landheim, Arnt Ove Okstad, John Stephen Skjøstad, Raymond Siiri		
Oppdragsleder Arnt Ove Okstad	oppdrags nr. 111-12525	rapport nr. 03	rev.nr. 04
Signatur	dato 09.10.09	ant. sider 17	

Sammendrag

Strategidokumentet er en del av konseptvalgutredning (KVU) nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Dokumentet er en oppfølging av behovsanalysen og omfatter en oppsummering av nasjonale og regionale mål og strategier som har relevans for prosjektet. Dette danner grunnlag for formulering av samfunns mål og effektmål for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Det er et mål at KVU-prosessen skal være preget av åpenhet og medvirkning i forhold til alle interessenter og berørte i lokalmiljøene. De 4 deler (fasene) i KVU er:

1 Behovsanalyse

2 Strategidokument

3 Kravdokument

4 Konseptanalyse

Følgende samfunns mål anbefales for prosjektet:

- *Prosjektet skal gi Midt-Norge et kostnadseffektivt, kapasitetssterkt og fleksibelt logistikknutepunkt for intermodale transporter og vognlast, hvor hensyn til miljø og bærekraftig arealbruk vektlegges.*
- *Logistikknutepunktet skal bli så attraktivt at jernbane og sjø kan oppnå en betydelig økt markedsandel for dagens og framtidige godstransporter*

Effektmålene for prosjektet skal vise hvilke virkninger som ønskes oppnådd for brukerne. Følgende effektmål anbefales:

- *Logistikknutepunktet (LKP) skal håndtere 200.000 TEU i 2020 (doblet kapasitet) og 300.000 TEU i 2040 (3-doblet). Det skal være kapasitet nok til andre togslag, samlastere og utvidelsesmulighet etter 2040. Potensialet for godsomlasting til sjø skal vurderes.*
- *LKP skal tilby punktlig og leveringspålitelig godshåndtering.*
- *LKP skal være kostnadseffektiv, fleksibelt og arealeffektivt.*
- *LKP skal tilby attraktive arealer og lagerkapasitet for annen transportkrevende virksomhet og annet aktuelt næringsliv.*
- *Kjørekostnad knyttet til distribusjon i Midt-Norge skal minimaliseres*
- *Kostnaden for tilkobling til stamveg, jernbane og sjø skal minimaliseres, men må ses i sammenheng med total kostnad i et samfunnsøkonomisk perspektiv.*

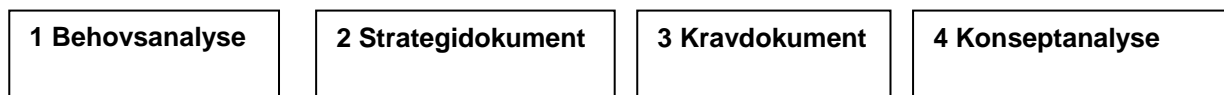
Dette strategidokumentet skal i den videre KVU-prosessen danne grunnlaget for utarbeiding av kravdokumentet (resultatmål) og konseptanalysen. Utarbeiding av krav (resultatmål) vil omfatte Jernbaneverkets krav, næringslivets krav og krav vedrørende miljø og sikkerhet.

Innhold

1	INNLEDNING.....	1
2	OVERORDNEDE MÅL OG STRATEGIER.....	1
	<i>Målhierarki</i>	<i>1</i>
	<i>Overordnede dokumenter som angir overordnede mål og strategier:</i>	<i>2</i>
2.1	STORTINGSMELDING ST.MELD. NR. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019, MARS 2009.....	2
2.2	JERNBANEVERKET – NTP 2010 – 2019	5
	<i>Godstransport på bane, Jernbaneverkets strategi, november 2007.....</i>	<i>5</i>
2.3	KYSTVERKET - NTP 2010-2019.....	6
2.4	STATENS VEGVESEN – NTP 2010-2019.....	7
3	REGIONALE MÅL OG STRATEGIER.....	9
3.1	FELLES FYLKESPLAN FOR TRØNDELAG 2009-2012.....	9
	<i>Mål.....</i>	<i>9</i>
	<i>Strategier.....</i>	<i>9</i>
3.2	FYLKESDELPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I TRONDHEIMSREGIONEN	9
3.3	IKAP	9
	<i>Bakgrunn/formål</i>	<i>9</i>
	<i>Mål.....</i>	<i>10</i>
	<i>Strategier næringsareal</i>	<i>10</i>
3.4	STRATEGISK NÆRINGSPLAN FOR TRONDHEIMSREGIONEN.....	11
3.5	KOMMUNALE PLANER.....	11
	<i>Transportplan for Trondheim 2006-2015 (Bystyrets vedtak 08.02.2007).....</i>	<i>11</i>
	<i>Trondheims miljøpakke for transport.....</i>	<i>11</i>
	<i>Fremtidens byer</i>	<i>12</i>
4	PROSJEKTETS MÅL.....	13
4.1	PROSSESSEN MED Å KOMME FREM TIL MÅLENE	13
	<i>Verksted 29.april 2009 – gjennom spørsmål til gruppearbeidene</i>	<i>13</i>
	<i>Prosjektgruppens behandling.....</i>	<i>13</i>
	<i>Styringsgruppens behandling.....</i>	<i>13</i>
4.2	PROSESSMÅL.....	13
4.3	KONSISTENS MELLOM BEHOV OG MÅL	14
4.4	SAMFUNNSMÅL.....	15
4.5	EFFEKT MÅL	15
4.6	AVSLUTNING	17
5	LITTERATURLISTE.....	17

1 Innledning

Strategidokumentet er 2.fase i KVVU-prosessen og en oppfølging av Behovsanalysen (1. fase). Strategidokumentet inneholder en oppsummering av nasjonale og regionale mål og strategier som grunnlag for formulering av samfunns- 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 arbeidene med KVVU og KS1-prosessen er det utarbeidet felles begreper for de ulike mål for å sikre lik forståelse og bruk av begrepene. Vi snakker om 3 typer av mål i forhold til tre hovedaktører i et prosjekt og deres perspektiver:

Perspektiv	Mål	Kommentar
Eierperspektivet	Samfunns- og effektmål	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

Målhierarki



Overordnede dokumenter som angir overordnede mål og strategier:

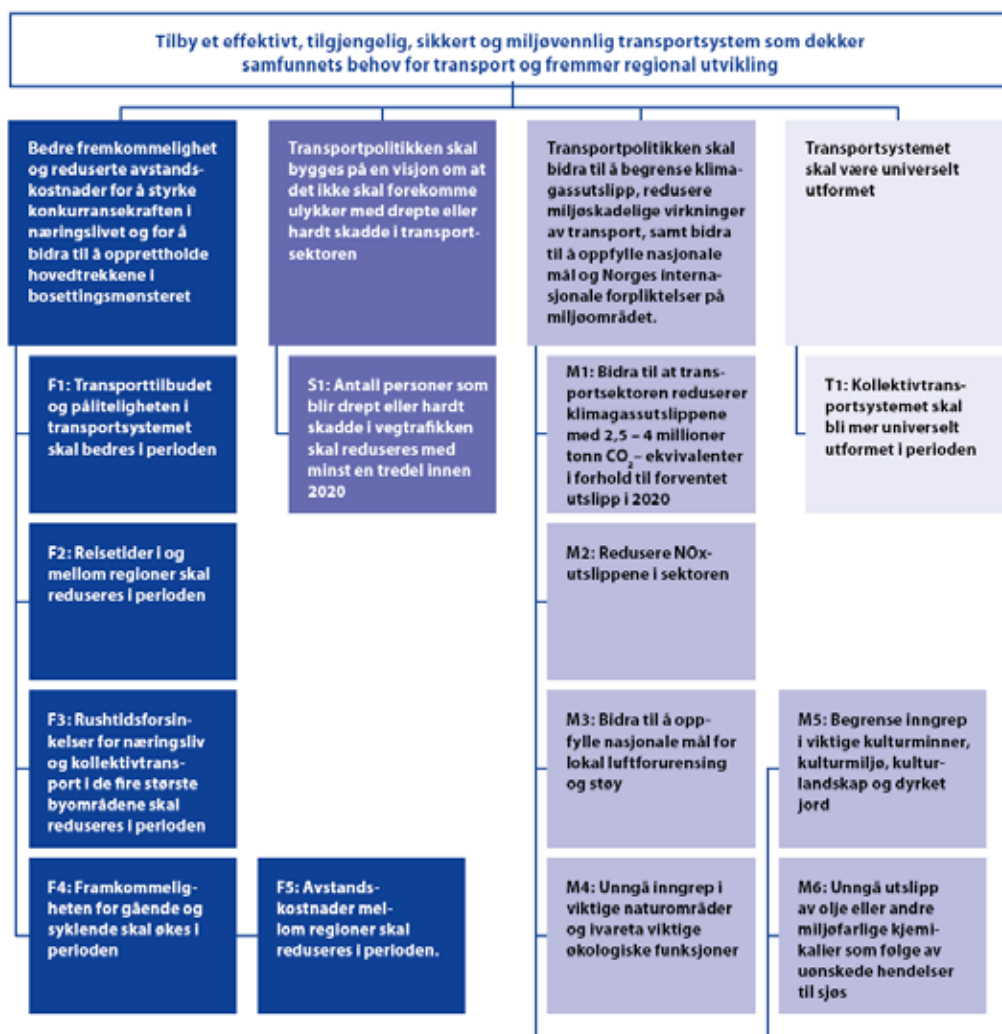
- Stortingsmelding St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, mars 2009
- Utkast til Handlingsprogram for Jernbanelinjen, oppfølging av St.meld.nr 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019, mai 2009
- Mer på skinner fram mot 2040, Jernbanelinjen stamnettutredning, oktober 2006
- Godstransport på bane, Jernbanelinjen strategi, november 2007
- St.prp. nr. 1 (2008-2009), FOR BUDSJETTÅRET 2009
- Tilråding fra 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.

2.1 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:

- Det overordnede målet som uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken.
- 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.
- Etappemål som er tilknyttet hvert hovedmål.



Figur 2: Målstrukturen i NTP 2010-2019

I tabell 1 er det gitt en sammenstilling av hovedmål, etappemål og indikatorer fra NTP-dokumentet.

Etappermålene 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	Punktligheit og regularitet for gods- og persontog på de viktigste tog- og båtutene
			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	Punktligheit 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	Punktligheit 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/m ³ 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 registrerte 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 (grønnmerkede) vil vurderes videre i KRAV - fasen. Dette er altså ikke prosjektets mål, men vil fungere som rammer å forholde seg til og vil eventuelt finnes igjen som RESULTATMÅL i neste fase med kravdokumentet.

2.2 Jernbaneverket – NTP 2010 – 2019

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 Vestfold-, Østfold- og Dovrebanelen. På Østfoldbanen prioriteres bl.a. nytt dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski.
- **Satsing på flere kryssingsspor og økt terminalkapasitet som vil gjøre det mulig å doble godskapasiteten på jernbane.**
- 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.

2.3 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.

2.4 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 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 – Høggjølen, 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 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 følger en beskrivelse av 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

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.

¹ Trondheimsregionen er et politisk organ med ordfører og opposisjonsleder i nevnte kommuner. I tillegg møter rådmennene.

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.

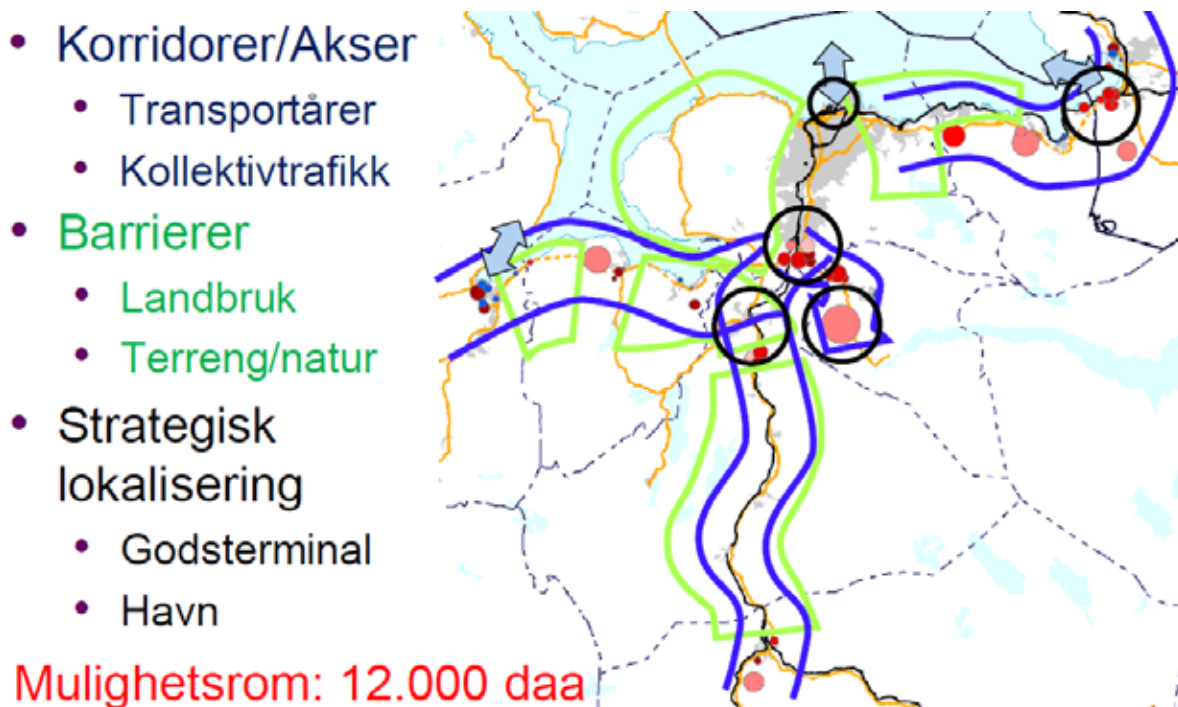
Lokalisering av nytt logistikknutepunkt er et vesentlig element i arealbruks- og næringsutviklingen i Trondheimsregionen. Det er derfor etablert et nært samarbeid mellom IKAP og Jernbaneverkets KVVU-arbeid, hvor prosessene er samordnet i tid og innhold.

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.

Strategier næringsareal

- For å styrke konkurransevnen, 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 trafikkskaping.
- 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: Transportkorridorer og akser i regionen med blått, barrierer i korridorene med grønt, dagens havner med piler, og aktuelle konseptuelle lokaliseringer av nytt logistikknutepunkt 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 skal gjennomføres 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 kommunegrensler, etablere en regionalt forankret næringspolitisk plattform, og gi tydelige signaler om retningsvalg.

3.5 Kommunale planer

Transportplan for Trondheim 2006-2015 (Bystyrets vedtak 08.02.2007)

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 stamvegringen. Et fungerende hovedvegnett er også det viktigste tiltaket for næringslivets transporter.

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.

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.

4 Prosjektets mål

4.1 Prosessen med å komme frem til målene

Studie av nasjonale mål

Den nasjonale målstrukturen (kapittel 2.1) er studert. De nasjonale mål fungerer som krav som angir tema og retning for egne målformuleringer. Følgende hovedmål gjelder i Nasjonal transportplan og som vil kunne være retningsgivende for utforming av prosjektets samfunns mål:

F	Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
S	Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
M	Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.

Verksted 29.april 2009 – gjennom spørsmål til gruppearbeidene

Følgende spørsmål ble levert til deltakerne på verkstedet:

1. Hvilke mål skal prosjektet en ny godsterminal i Trondheimsregionen ha?
2. Hvordan skal målene nås?

Gruppenes svar er dokumentert i verkstedrapporten datert 02.06.09. Svarene er lagt inn og fordelt på definerte samfunns mål i punkt 4.5.

Innspill fra verkstedet fungerer som anviser av retning målene skal ha, men krever videre formulering. Disse er gjennomgått og videreført inn i prosjektets samfunns mål og effektmål.

Prosjektgruppens behandling

Utkast fra konsulent ble behandlet første gang i prosjektmøte 26.juni 2009. Møtet diskuterte og formulerte forslag til samfunns mål. Denne er bearbeidet og levert i utkastet pr 2.juli, som ble sendt til andregangsbehandling i prosjektgruppen – i møte 26.august. Samfunns målet ble drøftet og er tilnærmet uendret siden da. Effektmålene ble drøftet grundig, og er bearbeidet til det siste.

Styringsgruppens behandling

I styringsmøte den 11.september var agenda å behandle utkast til behovsanalyse og strategidokument og evt. godkjenne målene (dokumenter pr 8.sept.2009).

Etter styringsmøtet er redigering foretatt og til slutt foretas en siste høring på mail til styrings- og prosjektgruppen. Det tas ikke sikte på flere (grundige) behandlinger i styrings- eller prosjektgruppa av disse dokumentene.

Deretter er dokumentet klar for å sende til Samferdselsdepartementet for fastsetting av samfunns målet.

Samferdselsdepartementets (SD) behandling

Deretter sendes dokumentene til SD. Det forventes revisjonsrunder med SD, og videre bearbeiding av dokumentene blir gruppene orientert om underveis.

Den 18.september ble det avholdt et møte med SD, med resultat at "Plan for gjennomføring" ble godkjent. I tillegg fikk Jernbaneverket klarsignal til å arrangere neste verksted. Dette er svært positivt for videre framdrift. Dette er en iterativ prosess med både SD og interessentene, hvor vi må påregne og gå tilbake til tidligere faser, for eksempel etter å ha vurdert resultater, for å sikre konsistens mellom fasene.

4.2 Prosessmål

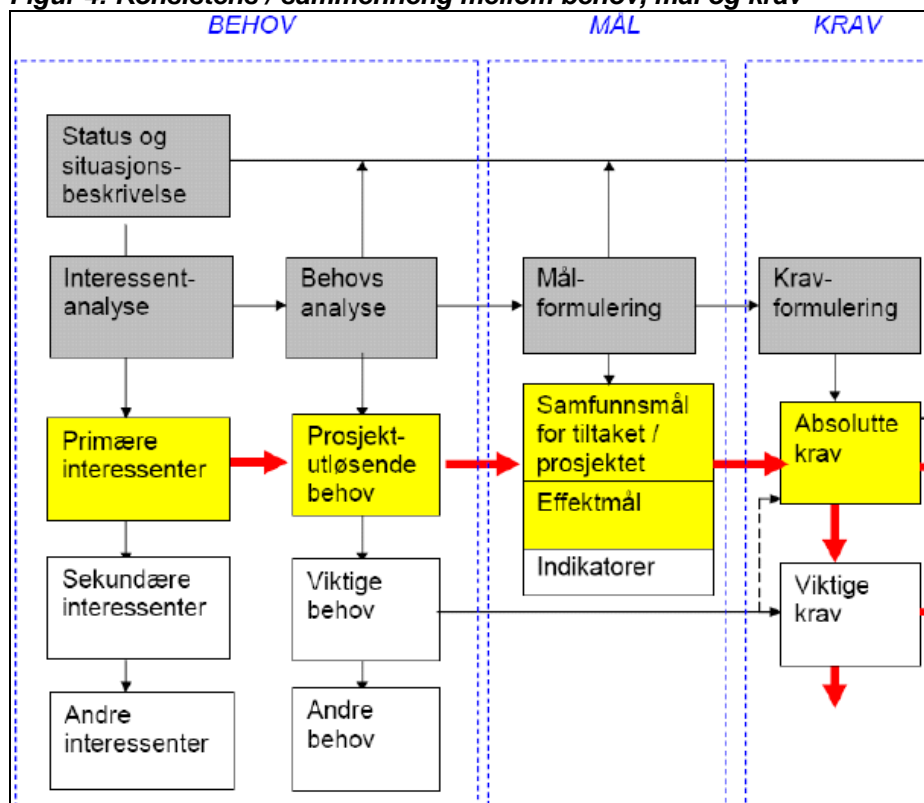
Prosessen i planleggingen av et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen skal være preget av åpenhet og medvirkning i forhold til alle interessenter og berørte i lokalmiljøene.

I praksis betyr dette at vi er åpne om hvor vi er og hva vi gjør i prosessen, og stiller opp når interessenter har behov for informasjon om prosjektet.

4.3 Konsistens mellom behov og mål

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

Figur 4: Konsistens / sammenheng mellom behov, mål og krav



Figuren illustrerer konsistens fra primærinteressentenes behov, via prosjektutløsende behov til mål. Figuren mangler en boks for "samfunnets behov" - denne sammen med prosjektutløsende behov gir grunnlag for å formulere samfunnsmålet og effektmålene. Effektmål må tilfredsstille visse krav (se under). På effektmålnivået skal det være måleindikatorer, og de skal være tydelige.

Når effektmålene er klare, danner disse grunnlag for å formulere (absolutte) krav, som også tilsvarer "resultatmål". Krav / resultatmål blir tema på neste verksted.

Neste fase (etter krav) er konseptanalysen, som skal fortelle hvordan mål skal oppnås og krav tilfredstilles. Dette blir også tema i det neste verksted.

Neste tabell viser de krav som gjelder ift formuleringer av mål:

Tabell 2: Krav til målformulering (SMART)

Spesifisert:	Klare, spesifiserte mål, fremmer prestasjonene. Formuleringen må være så konkret, at det ikke er tvil om hva som er ment med målet.
Målbare:	Hvert mål skal ha en indikator, som kan benyttes til å dokumentere at, eller i hvilken grad, målet er oppnådd. Skal være retningsbestemt, som kan bety at en størrelse kan minimeres eller maksimeres. Bør kunne måles i rimelig tid etter gjennomføring, ellers kan målet miste sin relevans. For overordnede mål (pga vanskelig) ikke nødvendigvis et absolutt krav.
Akseptert:	Naturlig krav er at mål forholder seg til regelverk og myndigheters føringer. En kan ikke forvente at alle, spesielt eksterne, aksepterer de. Det viktige er at mål er likt <i>oppfattet</i> av alle
Realistisk:	Ambisiøse (spesielt for overordnede) mål er viktig - å ha noe å strebe etter, men hvis de anses som umulig å nå, faller prestasjonen.
Tidsrelatert:	Knyttes til tidsforløp, rekkefølge og når i tid målene skal nås.

4.4 Samfunnsmål

Det skal være konsistens mellom samfunnsbehov, primærinteressentenes behov og samfunnsmålet og det bør opereres med ett eller to samfunnsmål, som uttrykker en ambisjon /visjon og som kan måles. Følgende samfunnsbehov framgår av behovsanalysen kapittel 5.1:

Samfunnsbehov:

- 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
- 5) Et logistikknutepunkt som gjør det mulig å tilby næringslivet transportløsninger som er konkurransedyktige alternativer til rene biltransporter

På grunnlag av nasjonale mål, behovsanalysen samt styringsgruppas og prosjektgruppas grundige behandling, anbefales følgende **samfunnsmål** for prosjektet:

SAMFUNNSMÅL:

- ⇒ **Prosjektet skal gi Midt-Norge et kostnadseffektivt, kapasitetssterkt og fleksibelt logistikknutepunkt for intermodale transportert og vognlast, hvor hensyn til miljø og bærekraftig arealbruk vektlegges.**
- ⇒ **Logistikknutepunktet skal bli så attraktivt at jernbane og sjø kan oppnå en betydelig økt markedsandel for dagens og framtidige godstransporter.**

Samfunnsmålet danner grunnlag for oppsplitting til effektmål. Følgende 3 temaområder skiller seg ut:

K	Kapasitet og vekstmulighet, for flere vareslag og togtyper.
E	Effektivitet: Kostnad pr lastbærer, leveransetider og punktlighet. Attraktivitet for næringslivet.
L	Lokalisering skal spare brukerne for tids- og avstandskostnader. Forholdet til arealinngrep.

4.5 Effektmål

Effektmål kan beskrives som beslutningstakernes intensjoner og ambisjoner med å gjennomføre tiltak. Disse skal vise hva som ønskes oppnådd av planlagte virkninger for brukerne. Det er viktig at effektmålene sikrer mulig resultatoppfølging ved å fastsette målbare indikatorer.

Fra verksted 1 er det formulert følgende ønskede virkninger for brukerne:

- 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.

Punktene over er bearbeidet videre til *tiltaksutløsende behov* med utgangspunkt i primærinteressentenes (næringslivets) behov jfr. behovsanalysen kapittel 5.2:

Tiltaksutløsende behov

- 1) Behov for effektive transportløsninger gjennom etablering av knutepunkt med kapasitet for framtidens kombinerte transportert i Midt-Norge, mot Nord-Norge, Sør-Norge og Sverige.
- 2) Omlastingskapasitet i Midt-Norges logistikknutepunkt som gir god vekstmulighet for godstransport på jernbane og sjø
- 3) Behov for et logistikknutepunkt som ivaretar vognlasttransport til og fra regionen

- 4) Bedre framkommelighet for distribusjonstrafikken i Trondheim, herunder leveringspålitelige dør-til-dør transporter
- 5) Behov for areal til næringsetableringer og infrastrukturtiltak i tilknytning til lokaliseringen av nytt logistikknutepunkt

På dette grunnlag formuleres følgende effektmål:

Tabell 3: Effektmål for tiltaket nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

EFFEKT MÅL:		Indikatorer	
K	Tema: Kapasitet, vekst, fleksibilitet og utvidelsesmuligheter. Internasjonal kapasitet, omlasting sjø		
K1	Logistikknutepunktet skal tilby doblet kapasitet i 2020 (200.000 TEU) og 3-doblet kapasitet innen 2040 (300.000 TEU) ² . Kapasitet for omlasting til sjø ³ skal vurderes. Det skal være mulighet til utvidelse av kapasitet etter 2040. Det skal være kapasitet og areal nok til andre togslag.	Mengde	TEU, tonn, antall tog
K2	Det skal være nok areal til samlastere / speditører, og mulighet for utvidelse til dette formålet etter 2040.	Areal	Dekar (da), m ²
E	Tema: Effektivitet – leveringspålitelighet og kostnad. Arealet skal være attraktivt for næringslivet.		
E1	Logistikknutepunktet skal tilby en punktlig / leveringspålitelig godshåndtering.	Andel-% i rute	Rettidig leveranse. Andel forsinkelser ihht krav.
E2	Logistikknutepunktet skal være kostnadseffektiv.	Kostnad (kr)	Pris per container / lastbærer
E3	Logistikknutepunktet skal være fleksibelt, arealeffektivt og attraktivt, og tilby nok lagerkapasitet og arealer til annen transportkrevende næringsvirksomhet.	Areal; da, m ²	M ² pr lastbærer, Plass til næringsvirksomhet
L	Tema: Lokaliseringen skal gi minst mulig kostnad for brukere og samfunn.		
L1	Kjørekostnad knyttet til distribusjon i Midt-Norge skal minimaliseres ⁴ (eller optimaliseres)	Tonnm, kjøretøykm Kostnad	Summert avstand, transportarbeid, omregning til kr
L2	Kostnad for tilkobling til stamveg, jernbane og sjø skal minimaliseres, men må ses i sammenheng med total kostnad i et samfunnsøkonomisk perspektiv.	Kostnad (kr)	Kostnad for evt. ny infrastruktur til terminal

Miljøhensyn og bærekraft som er formulert i samfunns målet, er ikke nødvendigvis basert på tiltaksutløsende behov. Prosjektet har så langt ikke formulert miljømål (reduert utslipp avgasser, arealinngrep osv) under *effektmål*, da dette er å anse som nasjonale krav (jf NTP's målstruktur) og er derfor en føring - noe en uansett skal ta hensyn til. Prosjektet forutsetter derfor å behandle denne type mål i neste fase som er *krav*. I denne fasen vil endelige og omforente krav tilsvare måltypen på neste trinn i målhierakiet - resultatmål.

² TEU: Twenty Feet Equivalent Unit – 20 fots containerenhet. Ift andre containerstørrelser skal relevante omregningsfaktorer brukes i videre analyser. 2- og 3-dobling er i forhold til mengdene på Brattøra i 2006.

³ Effektmål for logistikknutepunktets kapasitet (K1) bør også vurdere omlasting til sjø. Kvantifisering av dette behandles i kravfasen (som resultatmål) og videre i konseptanalysen.

⁴ Distribusjon: Er ment å bety minst mulig avstand mellom godsterminal og markedstyngdepunkt – de store vareeiere, engros, lagerfunksjoner og forretninger. Avstander summert til transportarbeid.

4.6 Avslutning

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

Utarbeiding av krav (resultatmål) vil foruten Jernbaneløpnetts og næringslivetts krav omfatte følgende tema vedr. miljø og sikkerhet:

- Naturmiljø og kulturmiljø
- Landskapsbilde
- Landbruk
- Friluftsliv
- Globalt klimautslipp CO₂ og Lokal luftforurensing NO_x
- Støy forurensing knyttet til lokalisering og økt trafikk
- Trafikksikkerhet på bane og veg, lokalt i Trondheim og nasjonalt
- Vurderinger av risiko og sårbarhet (ROS)

5 Litteraturliste

- i. KVV nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen - Behovsanalyse (oktober 2009)
- ii. Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019
- iii. Felles fylkesplan for Trøndelag 2009-2012
- iv. Fylkesdelplan for arealbruk og transport i Trondheimsregionen (Ny giv)
- v. Fylkesplanmelding nr. 2 – 2001 (Arealmelding for Nord-Trøndelag)
- vi. Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) – melding om strategiske valg, utkast 06.05.2009
- vii. Transportplan for Trondheim 2006 - 2015
- ix. Trondheims miljøpakke for transport (bystyrevedtak 24.04.2008)
- x. Framtidens byer – Handlingsprogram 2008-2014
- xi. Fremtidbilder – Scenariotenkning som strategisk verktøy i utviklingen av TIH (mai 2009)