



Statens vegvesen

Notat

Til: Jill H. Sveen
Fra: Ali Taheri
Kopi: Steinar Simonsen

Saksbehandler/innvalgsnr:
Ali Taheri +47 73582819
Vår dato: 09.08.2010
Vår referanse:

Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

Arbeidet Jernbaneverket har stått for i forbindelse med KVVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen har resultert i følgende 4 konsepter:

O - Dagens terminal- og havneinfrastruktur

Utnytte omlastingskapasiteten i dagens kombiterminaler (Brattøra - Heggstadmoen - Skogn) og havner (Skogn - Orkanger - Brattøra) i regionen

M - Modernisere dagens terminalinfrastruktur

Modernisere de tre kombiterminalene i regionen for å øke omlastingskapasiteten

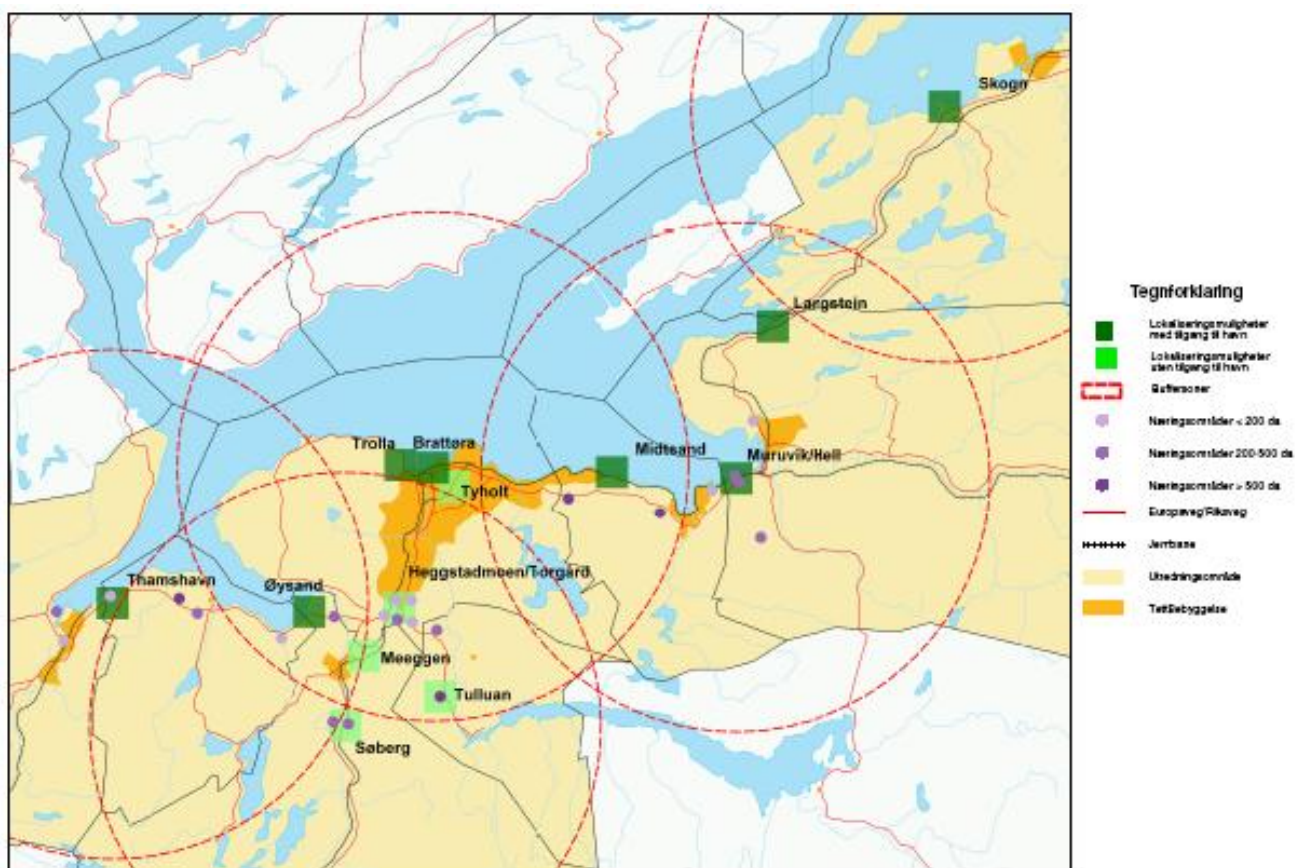
D - Ny kombiterminal med god havnetilknytning

Etablere ny kombiterminal med god tilknytning til dagens havner innenfor en sirkel med sentrum i framtidens markedstyngdepunkt og radius 30-40 km

I - Ny kombiterminal og havn samme sted

Samlokalisere ny kombiterminal og ny containerhavn innenfor en sirkel med sentrum i framtidens markedstyngdepunkt og radius 30-40 km

I disse 4 konseptene inngår 6-8 nye forslag om plassering av en ny kombiterminal, evt tilknyttet havn. Skissen på neste side viser en oversikt over forslagene som pr i dag er aktuelle.



Statens vegvesen, Jernbaneverket og Trondheim Havn gjennomførte i 2007 en godstransportundersøkelse av Brattøra, som det sentrale logistikknutepunkt i Trondheimsregionen (*Terminalundersøkelse Brattøra, 2007*). Under er noen hovedtrekk fra undersøkelsen listet opp:

- 1500 biler til/fra Brattøra, av dem er ca 600 biler innom jernbaneterminalen.
- Fordelingen av godsbiltrafikk til/fra jernbanen er som følge i Trondheim; snaut 50 % i sentrum, ca 30 % på Heimdal – Tiller, og 10% på Sluppen - Fossegrenda.
- Ca 200 kjøretøy i internttrafikk mellom PirI/II og jernbanen.
- 35 % av godsbiltrafikken til/fra Brattøra er distribusjonsturer, 14% i Trondheim og 21% i regionen.

Vegvesenet har blitt bedt om å komme med innspill til Miljøpakken for Trondheim kommune ang plasseringen av den nye logistikknutepunktet. Det er gitt en kort kommentar for de ulike alternativene i punktene under:

O - Dagens kombiterminal og havner

kombiterminaler: Brattøra og Heggstadmoen

containerhavner: Orkanger og Brattøra og Skogn

Opprusting av eksisterende vegnett, ingen drastiske endringer av godsstrømsbildet i Trondheim.

M - Modernisere dagens terminalinfrastruktur

kombiterminaler: Flere kombiterminaler; Brattøra og Heggstadmoen og Skogn

containerhavner: Orkanger og Brattøra og Skogn

Opprusting av eksisterende vegnett, ingen drastiske endringer av godsstrømsbildet i Trondheim.

D - Ny stor kombiterminal og dagens havner

kombiterminaler: Sentrum eller Torgård eller Melhus

containerhavner: Orkanger og Brattøra og Skogn

Sentrum:

Innebærer kombiterminaler i fjellhall under Tyholt, evt Trolla. Kapasiteten på tilkoplingspunktene på både E6 omkjøringsveien (Tyholt) og tilkopling via Rv 715 til Trolla vil måtte økes. Fordelingen av gods fra jernbanen viser at om lag 50 % av kjøretøyene skal til/fra sentrum og 30 % til sørsiden av Trondheim. Omkjøringsveien er allerede i dag til tider overbelastet og 600 godstransportkjøretøy til/fra den nye terminalen vil overbelaste vegnettet ytterligere.

Rv 715 vil også ha en utfordring med å takle godstransportkjøretøyene, både med hensyn til vegbredde og avviklingsforholdene i kryssene.

Trondheim sør/Melhus:

Ca 30% av godstransportkjøretøyene fra Brattøra skal til/fra Trondheim sør. En plassering av kombiterminal i sør vil føre til redusert trafikkarbeid for disse 30 %, men andelen til Trondheim sentrum og Sluppen - Fossegrenda (ca 60 %) vil føre til totalt sett større belastning av vegnettet Trondheim sentrum – Heimdal (Melhus). Om dette problematisk, kommer litt an på plassering i forhold til det nye E6 sør.

I - Ny stor kombiterminal og containerhavn samlokalisert

Trondheim: Langs Strindfjorden (Trolla/Marienburg eller Være)

Øst for Trondheim: Langs Stjørdalsfjorden (Midtsand, Muruvik og/eller Hell)

Sørvest for Trondheim: Langs Gaulosen og Orkdalsfjorden (Øysand/Buvika eller Børsa/Viggja)

Trondheim

Antall godstransportkjøretøy til/fra Brattøra utgjorde ca 1500 kjøretøy/døgn i 2007. En plassering på Trolla/Marienburg eller Være vil kreve opprusting av tilførselsvegnettet tilknyttet anlegget, og nærmere analyse av avviklingsforhold for kryssene som vil belastes av den nye trafikken.

Øst for Trondheim

Storparten av godstransportkjøretøyene til/fra Brattøra har målpunkt i Trondheims sentrum (50 %) eller Trondheim sør (30%). En plassering av kombiterminal øst for Trondheim vil føre til en betydelig økning av tungtrafikken på E6 øst, der antall godstransportkjøretøy på østre innfart til Trondheim vil øke med minst 1400 kjøretøy pr døgn.

Sørvest for Trondheim

Også her vil mesteparten av trafikken være rettet mot Trondheim. Ca en tredjedel av godstransportkjøretøyene som har Trondheim sør som målpunkt vil ha tilsvarende trafikkarbeid som i dag, mens trafikkarbeidet for andelen som skal til sentrum øker betydelig. Både E 39 og E6 sør vil få en god del større godstransporttrafikk enn i dag (ca 1000 - 1500 kjøretøy). Begge strekninger har allerede i dag problemer med trafikkavviklingen i rush-tiden.