



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet		
Kommunestyret		

Konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, uttalelse.

Rådmannens forslag til innstilling:

1. Stjørdal kommune finner ikke at den foreliggende KVU gir et tilstrekkelig grunnlag til å gi en forsvarlig anbefaling om konseptvalg for lokalisering av nytt logistikknutepunkt/godsterminal i Trondheimsregionen. Dette begrunnes med at konseptvalg og lokalisering henger meget tett sammen og at ikke alle alternative løsninger er tilstrekkelig utredet og vurdert.
2. Dersom alternativene knytta til Hell og Muruvik skal være med videre i prosessen, må det være ut i fra en løsning med store deler av anlegget i fjell og ikke de foreliggende forslag som Stjørdal kommune finner uakseptable.
3. Vedrørende Midtsandalalternativet mener Stjørdal kommune at det må utredes en løsning utenom Midtsandtangen regionale friluftsområde.
4. Stjørdal kommune har ingen merknader til de øvrige alternativer i KVU-en utenom at Trolla og Være - alternativene bør fortsatt være med i den videre vurdering.
5. Stjørdal kommune støtter intensjonene i saken med å overføre større deler av godstransporten til mer miljøriktige alternativ som bane og båt. Målsettingen her må følges opp med en større satsing på jernbane. Vi registrerer også at omlastingsmulighetene bane/båt ikke er benyttet i stor grad med dagens integrerte løsning på Brattøra og er noe usikker på det framtidige behovet for en slik løsning. En utbygging av Meråkerbanen med elektrifisering vil kunne gi andre og større godsmengder som gjør en integrert løsning mer aktuell.

Til formannskap, komiteer, nemnder:

Vedlegg:

Jernbaneverket, høringsbrev

Trondheimsregionen, faktagrunnlag.

Jernbaneverket, illustrasjonsskisser over alternativene.

Til kommunestyret:

Vedlegg:

Jernbaneverket, høringsbrev

Trondheimsregionen, faktagrunnlag.

Jernbaneverket, illustrasjonsskisser over alternativene.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Jernbaneverket, Hovedrapport, konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. <http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/14373/2011-05-12%20Hovedrapport%20KVU%20nytt%20logistikknutepunkt%20Trondheimsregionen.pdf>

Trøndelag forskning og utvikling: lokale virkninger av logistikknutepunkt i Stjørdal: En mulighetsanalyse. <http://www.stjordalinfo.com/file=3347>

Konsulentfirma Sitma : Omlastingsterminal for jernbanetransport eller logistikknutepunkt for Midt Norge ? Vurdering på oppdrag fra STFK, NTFK og Trondheim havn: http://www.ntfk.no/bibliotek/saker/2011/FT/Vedlegg/FT011050_1.pdf

Sammendrag:

Kommunen har fått KVU – konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen til uttalelse. Det lanseres to hovedkonsepter, integrert løsning som dekker både jernbane, bil og båt og delt løsning hvor man har en kombinert bane/bil terminal og har havnemulighetene andre steder. Innen hovedalternativene er det skissert flere aktuelle lokaliseringer, hvorav et på Hell. Etablering av ny integrert terminal – logistikknutepunkt gir mange nye arbeidsplasser og gir mulighet for store ringvirkninger men har også store miljømessige konsekvenser. Utredningen gir ingen entydig anbefaling om valg. Rådmannen mener at det ikke er tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for valg mellom hovedalternativene i den foreliggende utredningen og ber om ytterligere utredninger før endelig høring.

Saksopplysninger

Kapasiteten ved dagens godsterminal på Brattøra i Trondheim er på det nærmeste sprengt og det er svært begrensede ekspansjonsmuligheter i dette sentrale havne/byutviklingsområdet. Det er et nasjonalt mål å overføre mer gods fra langtransport på vei til bane og sjø.

Samferdselsdepartementet ga derfor Jernbaneverket i brev av 01.04.2009 i oppdrag å utrede en konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Denne er nå ferdig og

Jernbanelinjen har sendt konseptvalgutredningen til høring og Stjørdal kommune er en av mange høringsinstanser. Selve rapporten er på 108 sider og finnes på jernbanelinjes hjemmeside.

Trondheimsregionen har deltatt aktivt i utredningsarbeidet og det er utarbeidet et samla faktagrunnlag med regionale vurderinger som følger som vedlegg til denne saken. Rådmannen viser til denne som i hovedsak blir saksopplysningsdelen i dette saksframlegget. Konseptvalgutredningen er inndelt i 4 deler, behov, mål/strategier, krav og konseptanalyse. Konseptvalgutredning (KVU) er et verktøy staten benytter for å fastlegge prinsipper og hovedretning for videre planlegging av store (over 500 mill kr) infrastrukturinvesteringer.

Et nytt logistikknutepunkt må tilpasses framtidens behov, hvordan godsstrømmene vil gå i framtida er imidlertid usikkert. Det er et nasjonalt mål å legge til rette for mer godstrafikk over på bane og kjøll, globale klimautfordringer forsterker dette behovet.

Egenskaper ved de ulike alternativene

Transportavstander

En plassering i nærheten av sentrum eller sør for Trondheim vil gi de korteste transportavstandene. Av næringsarealer under utvikling sør for byen nevnes Torgård, Søberg og i Klæbu (forutsatt bedre vegløsning som det arbeides med). Sammen med Trolla gir Torgård og Søberg de laveste transport- og distribusjonskostnadene. Dette er med dagens lokalisering av tunge transportbrukere. Høgsetåsen i Skaun er også et større næringsareal men vil ligge lengre fram i tid hvis det blir realisert. Med forutsatt vekst østover med nye næringsarealer og betydelig marked i Nord-Trøndelag, vil regionens tyngdepunkt vokse østover med større transportbehov som skal betjenes.

Fleksibilitet og utviklingsmuligheter

Brattøra kommer her dårligst ut, fjellanlegg i Trolla vil også bli vanskelig å utvide og har lite disponible arealer i nærheten. Torgård har også begrensede utvidelsesmuligheter bl.a i forhold til dyrka jord og terreng. Avstanden til Klæbu og relativt konfliktfrie næringsarealer forutsatt bedre veistandard kan kompensere dette. Søberg ligger ved store næringsarealer i tidligere Hofstad leir. En utvidelse ut over dette kan komme i konflikt med dyrka jord og verneinteresser. Hell-alternativet scorer høyest av samtlige på ”samfunnsutvikling” og ”fleksibilitet”. En kombinasjon av Hell og Muruvik kan gi også fleksibilitet, utsprenning av fjellmasser kan påvirke dette. Midtsandalternativet er egentlig iflg illustrasjonene 2 ulike lokaliseringer, det ene er gamle forsvarsområdet som nå er opparbeidet og tilrettelagt for friluftsmål inkl. Storsandtangen (campingen) og området mellom Storsand og Malvikodden – Hauganfjæra. Midtsand har bra fleksibilitet men på bekostning av viktige friluft- og landbruksinteresser.

Byutvikling og arealbruk

Fjellalternativet i Trolla tar i minst grad i bruk nye arealer og er således best. Søberg tar noe dyrka mark, men det er lite konkurranse med annen arealbruk. På Torgård vil anlegget kunne fortrenge nye næringsarealer og slik indirekte gå på bekostning av dyrka mark. På Hell, Muruvik og Midtsand vil det gå med noe jordbruksareal (Hell) men konkurransen blir størst i forhold til friluft og rekreasjonshensyn. Med en sterk befolkningsvekst også framover vil gode rekreasjonsområder bli stadig viktigere, ikke minst de sjønære. Fortsatt drift av Brattøra vil legge beslag på områder for klimavennlig byutvikling og gir gjennom det et pluss for de andre alternativene – spesielt for de integrerte løsningene.

Klima

Klima er et vanskelig punkt å vurdere. KVVU rapporten peker på at alle alternativene gir om lag samme reduksjon i klimagassutslipp, 30.000 – 33.000 tonn CO₂ ekvivalenter pr. år. Trolla har noe lavere beregnet utslipp (23.000 tonn) Løsningene i øst gir større avstander, men styrker samtidig grunnlaget for elektrifisering og generell opprusting av Meråkerbanen og økt bruk av denne. Det vil bli foretatt ytterligere beregninger innen dette temaet i det videre planarbeidet.

Friluftsliv

Trolla, Brattøra, Søberg og Torgård har ingen eller begrensede konflikter, Hell og Muruvik har stor konflikt og Midtsand – alternativet øst for Storsand har meget store konflikter i seg pga nylig opparbeidet regionalt friluftsområde. Et område lenger vest mellom Storsand og Malvikodden – Haugan, vil neppe ha så store konflikter i seg mht friluftsliv.

Kulturmiljø og landskap.

Forskjellene mellom de ulike alternativene vurderes ikke å være store. For alle områdene må det foretas nærmere arkeologiske vurderinger.

Investeringskostnad

Brattøra-alternativet er det klart rimeligste fulgt av Midtsand og Søberg. Torgårdalternativet krever nytt spor fra Melhus, for øst-alternativene er det ikke lagt inn kostnader til dobbeltspor da det er en forutsetning for alle løsningene. Trolla med sitt fjellanlegg blir det klart dyreste med en kostnad som er beregnet til det dobbelte av de andre alternativene.

Regional utvikling

Et nytt framtidretta logistikknutepunkt vil styrke næringslivet i regionen. Best effekt er en lokalisering sentralt med Trondheim som det regionale tyngdepunkt. Brattøra er lite gunstig både på grunn av arealbegrensninger og sentrumsutvikling. Øst-alternativene vil framskynde dobbeltspor og elektrifisering av jernbanen og vi med det legge til rette for vekst nordover, internordisk samarbeid og økt transport over Storlien.

Vurdering

Ingen av områdene peker seg klart ut som det beste, det er ulik konfliktgrad for de ulike løsningene, størst for de integrerte løsningene i strandsonen.

Integrerte løsninger:

Midtsand-alternativet scorer høyt på de fleste parametre. Det er grunn til å stille spørsmål om ikke konflikten med friluftinteressene er undervurdert for det alternativet som har vært mest aktuelt og som bygger ned det nylig overtatte og opparbeidede regionale friluftsområde på Midtsand. Det område som også er vist på illustrasjonskissene, kfr. vedlegg, benevnt Midtsand – alt med bygging vest for Storsand har ikke de samme konflikter med friluftsliv, har de samme fordelene som gjør Midtsandalternativet mest aktuelt, og bør etter rådmannens vurdering utredes videre. Hellalternativet bør ses sammen med Muruvik og har store konflikter både i forhold til friluftinteressene, bomiljø og trafikk. Det skisserte alternativet for Hell er etter rådmannens vurdering uakseptabelt for Stjørdal. Hvis alternativet Hell/Muruvik i det hele tatt skal være med videre må alternativet i størst mulig grad legges i fjell mellom Hell og Muruvik. Kostnadene i tillegg til problematiske grunnforhold i sjøen og avstand fra Trondheim gjør at dette alternativet uansett ikke vil få høyeste score blant alternativene. De regionale gevinstene med å velge en integrert løsning mot øst må veies opp mot disse ulempene.

Trolla-alternativet er det minst konfliktfylte, ulempene er kostnadene og begrenset fleksibilitet/utvidelsesmuligheter. Det stilles også spørsmål mht havnemulighetene/kostnadene. Rådmannen tilrår at dette alternativet utredes videre.

Et alternativ som falt ut av den videre vurdering pga lav score under satt minimumskrav på kriteriet "Ytre miljø" er Være. Ytre miljø gjelder:

- Landskapsbilde/bybilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Naturressurser
- Støy

Etter rådmannens vurdering har alle integrerte løsninger, med unntak for Trolla, store konsekvenser for strandsonen som ikke er en fornybar ressurs og hvor alle alternativene er i et område med betydelig befolkningsvekst. Ytre miljø utgjør 20 % av de samlede evalueringskriterier. Lokale alternativer som Midtsand og Hell har en score på 2.2 som så vidt ligger over minimumsscoren med 2.2 og Være 1.6. Minimumsscoren er definert å være minimum 2.0 på en scala fra 0 -7.

Delte løsninger:

Søberg og Torgård peker seg her ut som de beste og med minst konflikter. Disse må da benytte havn enten i Orkanger, Trondheim eller Muruvik/Stjørdal. Søberg har kanskje den mest langsiktige løsningen i og med at næringsarealene i nabolaget til Torgård allerede begynner å være utbygd.

Videre utredninger:

Hvis denne høringen avklarer konseptvalget, bør i utgangspunktet de konkrete alternativer jernbaneløslinjen peker på i utredningen vurderes videre før endelig valg av lokalisering. De skisserte alternativene Hell og Midtsand har imidlertid så mye konflikter i forhold til miljø, friluftsliv og naboskap at de i sin nåværende form bør forkastes. Midtsandalternativet bør ha fokus på området vest for Storsand mot Malvikodden. Hvis det i det hele tatt skal utredes et alternativ i Hell/Muruvik må det i stor grad være en fjelløsning.

Alternative holdninger:

Alt 1. **Anbefale at det arbeides videre med samlokalisering – integrert løsning.** Det er i dag ikke store mengder gods som omlastes mellom båt og tog/bil, men forutsetningene kan endre seg, bl.a strengere klimakrav som kan gjøre dette mer aktuelt. I første rekke er det gods over Meråkerbanen til/fra Sverige som kan endre bildet av omlasting til/fra båt.

Lokaliseringsalternativene er konfliktfylte, men vil gi sterkere utvikling øst og nord for Trondheim.

Alt 2. **Delt løsning.** Dette er næringslivet (NHO, samlasterne mfl) sitt ønske og gir de korteste distribusjonsavstander på kort sikt og gir minst konflikter. Alternativet vanskeliggjør koblingen bane/båt og inviterer ikke i samme grad som øst og nordalternativene til å forsterke vekstaksen mot Nord-Trøndelag. .

Alt 3. **Trolla-alternativet eller fortsatt bruk av Brattøra** som en variant av integrert løsning. Brattøra vil ikke ha tilstrekkelig kapasitet for framtidens behov. Det er også betydelig usikkerhet rundt Trolla og om alternativet reelt vil gi de kvaliteter en ny terminal vil kreve.

Alt. 4. **Kreve ytterligere utredninger.** Rådmannen har pekt på at verken Være eller området vest for Storsand er tilstrekkelig vurdert og at de foreliggende alternative både for Midtsand og Hell ikke er akseptable. Har man da tilstrekkelig kunnskap før man gir sin vurdering om valg av konsept ?

Det er vanskelig/umulig å holde konseptvalget adskilt fra lokaliseringsvalget, spesielt for en kommune som er bedt om å uttale seg til løsninger og hvor et av alternativene med stor konfliktgrad ligger i kommunen. I så tilfelle bør alle alternativene i KVVU-en utredes og konseptvalg gjøres sammen med lokaliseringsvalg når man har mer kunnskap om de konkrete løsningene.

Ulempene ved denne holdningen er at den videre planlegging blir mer omfattende og tidkrevende. Valg av langsiktig løsning for de nærmeste 50 – 100 år og investering i flere milliarders-klassen krever et meget godt beslutningsgrunnlag. R, rådmannen er i tvil om det foreliggende grunnlag er tilstrekkelig for det valget/tilråingen kommunen er invitert til å gjøre.

Alt 5. **Skrelle bort ”uaktuelle alternativer”** En løsning kan være å ekskludere alternativer som vurderes som uaktuelle. Det er allerede gjort i KVVU-en for Være, Øysand, Meeggen, Børsa/Thamshavn, Vassfjellet, Tulluan, Tyholt (fjelløsning) og Skogn. I så fall bør det også vurderes å ta ut de foreslåtte alternativene for Hell og Midtsand eventuelt med en åpning for alternative løsninger i samme område.

Rådmannens vurdering:

Stjørdal kommune vil ha ulike interesser i denne saken og da spesielt knyttet til alternativene Hell og Muruvik. **Naturinteressene** har vært sterkt framme i saken og det er et stort engasjement gjennom i første rekke organisasjonene **Vern Hellstranda**; <http://vernhellstranda.no/> og **Malviks Beste** – Nei til godsterminal Midtsand, Muruvik, Hell; <http://www.malviksbeste.org/>

Det er ulike **næringsinteresser** i saken, laksefisket i Stjørdalselva kan bli rammet, nærheten til store kurs og konferansehoteller med krav til nattero som kan oppleve negative konsekvenser av en eventuell etablering. Stjørdal har en betydelig transportbransje som vil kunne dra fordeler av en etablering. Samtidig er det ingen tvil om at en etablering vil avle nyetableringer i nærheten. Stjørdal Næringsforum har engasjert Trøndelag forskning og utvikling til å vurdere dette og de konkluderer med ca 700 nye arbeidsplasser i vertskommune/nabokommune som følge av logistikknutepunktet. Dette vil i hovedsak være flytting av eksisterende arbeidsplasser rundt Brattøra og noe som følge av økte godsmengder.

Konsekvensene for lokalsamfunnet med hensyn til støy og økt trafikk må også hensyntas. Det må påregnes aktivitet nattestid med togtrafikk og av- og pålessing av containere som skal ut til kunde før åpningstid. Støyen som følge av dette vil ved ulike vindretninger kunne høres i store deler av Hell og Stjørdal og oppleves negativt.

Det er uomtvistelig nødvendig å legge til rette før økt godsmengde på bane i årene framover, godsterminalen på Brattøra har nådd sitt kapasitetstak og det er svært begrensede utvidelsesmuligheter i tilknytning til Brattøra. I første rekke er det nasjonale myndigheter som

har ansvaret for å sørge for dette men også berørte kommuner har et betydelig ansvar for å bidra til en god og framtidsretta løsnning.

Hovedspørsmålet i saken er **integrert eller delt løsnning**. Ut fra et langsiktig perspektiv og med en nasjonal/internasjonalt politikk med reell satsing på bane og kjøll, vil en integrert løsnning klar være det beste alternativet. I dag er det lite gods som omlastes jernbane/båt eller båt/vei i vårt område. En elektrifisering av og øvrig satsing på Meråkerbanen med tilrettelegging for godshåndtering kan endre på dette.

I dag har de fleste store grossister sine Midt-norske engroslagre etablert på Tiller/Heimdal syd. Dette gjelder bl.a Rema, NKL, Tine, Prior, Maske, E.A Smith AS
Studier viser at gitt at forsyningsområde er hele Midt-Norge inkl hel eller deler av Møre og Romsdal, vil en geografisk plassering av slike lagre være mest gunstig på Tiller, Heimdal/sør for Trondheim. På kort sikt vil derfor transportørens ønsker om delt løsnning med plassering på Torgård eller Sjøberg være det gunstigste med korteste kjørevei for både inntransport og distribusjon ut.

Det er ønskelig med en byutvikling fra Trondheim i Malvik og østover mot Stjørdal, regionalt næringsområde i IKAP, Nye Sveberg sammen med Stormyra legger til rette for dette. Delt løsnning med plassering på Torgård eller Sjøberg bidrar ikke til næringsutvikling nord/østover fra Trondheim.

En integrert løsnning øst for Trondheim vil gi best utviklingsmuligheter på lang sikt, særlig gjelder dette i forhold til regional utvikling og fleksibilitet. Spørsmålet er om samfunnet aksepterer de miljømessige utfordringer et slikt integrert anlegg medfører.