

Jernbanelinjen
v/ Raymond Siiri
(brevet sendes kun elektronisk)

Trondheim 06.03.2015

Innspill fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen til Utredning Nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen (ref. 12/14816)

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) takker for muligheten til å komme med innspill angående Jernbanelinjes utredning om nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen. Saken har vært behandlet i vårt Fagråd Infrastruktur og Samferdsel, Fagråd Eiendom, samt i Styret før innspill nå oversendes Jernbanelinjen.

NiT har tidligere vært klare på at næringslivet ønsker en lokalisering sør for Trondheim. Ut ifra de forutsetninger som ble gitt Jernbanelinjen for utredningsarbeidet er det gjort et grundig arbeid med terminalalternativene. Det er prisverdig at det i utredningsperioden har vært tett og god dialog med næringslivet, og at Jernbanelinjen ønsker å legge opp til samme tette dialog i det videre arbeidet.

Næringsforeningens anbefaling

- NiT støtter Jernbanelinjes anbefaling om etablering av en gjennomkjøringsterminal på Torgård, ut ifra at dette vil gi den mest konkurransedyktige løsning, og derfor bidra til størst mulig godsoverføring til bane.
- NiT ønsker en samlet utbygging av terminal på Torgård og tunnel gjennom Vassfjellet.
- Gjennomkjøringsterminal på Søberg er et akseptabelt alternativ, og en bedre løsning enn fortsatt sekketerminal på Brattøra eller permanent sekketerminal på Torgård.
- Videre drift på Brattøra anses som det dårligste alternativet.
- Alle alternativer forutsetter nødvendig oppgradering av kvalitet og kapasitet på Dovrebanen.
- Skal en ny regionhavn på Orkanger lykkes i god samhandling med en godsterminal sør for byen, er det viktig at både den lokale vegløsning mot havna og E 39 gjennom Orkanger sentrum finner en god løsning.
- Kryssløsning på Sandmoen må raskt avklares og finansieres.

Jernbanens konkurransekraft må styrkes hvis godset skal vekk fra veien

Godsmengdene til og fra Trøndelag er spådd en dobling frem mot 2050. Hvis de nasjonale målsettinger om å få flyttet mer av godstransporten fra vei over på bane og båt skal nås, trenger Trondheimsregionen et kostnadseffektivt transportsystem for gods på jernbane og sjø som er konkurransedyktig mot veitransport.

En vareeiers valg av fremføringsmåte for sitt gods påvirkes av mange forhold. Kostnad, tid, kapasitet, fleksibilitet og pålitelighet for de ulike transportformer blir vurdert. Pr dags dato scorer vei høyere på de fleste av disse parametre målt mot jernbane. Blir ikke kommende løsninger for gods på jernbane god nok, vil godset fremdeles hovedsakelig gå på vei.

Stadig bedre vegstandard og innføring av modulvogntog langs hovedfartsårene til Trondheimsregionen vil ytterligere styrke veiens konkurransekraft mot bane. NiT er forundret over at utredningens følsomhetsanalyse angående innføring av modulvogntog gir lite utslag, når Transportøkonomisk institutts evaluering av prøveordning med modulvogntog (TØI rapport 1319/2014) konkluderer med 16% reduksjon i kostnader pr tonn gods fraktet ved bruk av modulvogntog kontra ordinære vogntog. Jernbaneselskapene erfarer at omleggingen fra bane til vei er mer omfattende på de strekninger hvor modulvogntog nå konkurrerer med bane.

Dagens kvalitativt dårlige Dovrebane med lav kapasitet for godstransport, samt en uhensiktsmessig godsterminal på Brattøra, medfører at jernbane i økende grad taper konkurransen mot godstransport på vei. Mindre gods enn tidligere, og mindre enn hva Brattøra i dag kan håndtere, sendes på bane. Veksten i godsmengdene tas enn så lenge på vei. Dette vil forsterkes når flere store brukere av jernbanetransport nå er i ferd med å etablere seg sør for byen.

Det savnes i utredningen en lettfattelig oversikt som illustrerer de ulike løsningens konkurransekraft mot vei. Begreper som x% mer effektivt i drift og x% mer effektiv omlasting blir upresise begreper som ikke gir en god nok indikasjon på løsningens konkurransekraft. Oversikten bør inneholde kostnad pr container over terminal for de alternativer og utbyggingstrinn som skisseres i utredningen.

Gjennomkjøringsterminal

Gjennomkjøringsterminal vurderes som en nødvendig løsning for å kunne tilby en terminal som er konkurransedyktig. En gjennomkjøringsterminal gir bedre ressursutnyttelse med lavere håndteringskostnad og kortere framføringstid for gods enn både dagens terminal på Brattøra og sekketerminal på Torgård.

Torgård vurderes som det beste alternativet

NiT støtter Torgård som lokalisering for ny terminal. Målt mot Brattøra og Søberg er en gjennomkjøringsterminal på Torgård det beste alternativet. Torgård vil gi god kapasitet og nok plass på terminalområdet for håndtering av lange nok og mange nok tog. Torgård ligger godt plassert i forhold til samlasterne og vareeiernes lager i regionen.

Det er avgjørende med rask gjennomføring av hele prosjektet. En periode med sekketerminal i påvente av finansiering og bygging av tunnel er ikke en

tilfredsstillende løsning, verken for terminalens konkurransekraft eller for persontrafikken på bane.

En periode med sekketerminal vil vanskeliggjøre mulighet for 750 meters tog, noe Jernbaneverkets utredning viser er viktig for samfunnsnyttene av ny terminal. Å kjøre en økende mengde godstog inn på Heimdal stasjon, for så å snu lokomotivet og koble det på i andre enden av toget, slik at toget trekkes inn på Torgård vil skape utfordringer for trafikkavvikling med persontog som skal gjennom stasjonsområdet. En slik midlertidig løsning vil legge begrensninger på ønsket økning av frekvens for lokaltogene på Trønderbanen.

En trinnvis utbygging vil kreve oppgradering av sporkapasitet i Heimdalsområdet for å håndtere tog lengder og sning av lokomotiv, investeringer som vil ha liten nytte når gjennomkjøringsterminal er etablert.

NiT stiller spørsmålsteget ved om en midlertidig sekketerminal på Torgård vil bli brukt i tilstrekkelig grad, gitt tid og kost for godshåndteringen, mål mot gods på vei. Risikoen ved en trinnvis utbygging av Torgård er at etterspørselen etter godstransport på bane aldri vil bli så stor som i Jernbaneverkets prognoser.

Tunnel gjennom Vassfjellet gir også muligheter for persontrafikken

Tunnel gjennom Vassfjellet gir dobbeltsporskapsitet Søberg – Heimdal. Dette gir muligheter for betydelig mer persontrafikk på bane, en politisk målsetting både nasjonalt og regionalt. Analyser viser at potensialet for mer persontrafikk med Trønderbanen er stort. Økt persontrafikk krever økt kapasitet på banen.

Begrunnelse for innslagspunkt for tunnel ved Søberg er manglende i utredningen. Foreslått tunneløsning gir 13,5 promille stigning, noe som avviker fra kravet på 12,5 promille. Jernbaneverket burde også sett på andre påhugg lenger sør som gir mindre stigning i tunnel, alternativt ny baneføring sørfra som reduserer behovet for tunnel.

Bedre kvalitet og mer kapasitet på Dovrebanen

En ny godsterminal for jernbane er ikke nok for å sikre transport av mer gods på tog inn og ut av regionen. At kapasiteten på Brattøra ikke utnyttes fullt ut, skyldes mer enn en lite effektiv terminal. Oppgradering av både kvalitet og kapasitet på Dovrebanen er nødvendig for å få mer godstransport over på jernbane.

En kvalitativt bedre Dovrebane gir trygghet for at varene kommer frem til avtalt tid. Forsinkelser i leveringstidspunkt på terminalen i Trondheimsregionen medfører store logistiske utfordringer og økte kostnader for vareeierne.

Det må legges til rette for å kunne kjøre lengre tog på Dovrebanen, noe som er viktig for å få ned fraktkostand pr enhet. Dovrebanen bør også opprustes for å i større grad kunne gi prioritet for godstog på stekningen. Spesielt strekningen Lillehammer-Alnabru gir i dag utfordringer. Det vil gi kortere fremføringstid for godset.

Dovrebanen må også oppgraderes for å kunne håndtere flere tog, noe som vil kunne bidra til økt godsmengde på bane.

Nødvendig oppgradering i påvente av ny terminal

NiT er enig med Jernbaneverket i at trinn 0, det vil si nødvendig oppgradering av eksisterende løsning med Brattøra og Heggstadmoen i påvente av ny terminal, må på plass nå. Dette er viktig for å opprettholde dagens nivå på godstansporten på bane. Eksempelvis vil de to storbrukerne av jernbane, Posten/Bring og PostNord, sine etableringer ved Torgård i løpet av 2016, kunne medføre et betydelig fall i godstransport på jernbane, med mindre tiltak iverksettes raskt.

Kobling til vei

Dagens kryssløsning på Sandmoenområdet har for dårlig kapasitet til å håndtere dagens trafikk på en god måte, og det før de to store aktørene Bring og PostNord etablerer seg i området. Nytt kryss/nye kryssløsninger og internveier i området må bidra til å løse kapasitetsutfordringene for eksisterende og nye aktører i området. Ideelt sett bør trafikken til og fra terminalen holdes helt adskilt fra øvrig trafikk i området. Med løsningen som er skissert i utredningen vil en stor andel av trafikken fra terminalområdet til samlasterne benytte eksisterende vegnett (FV 704 og Østre Rosten) som allerede har betydelig kapasitetsutfordringer.

Kryssløsning for E6 ved Sandmoen, internveier i området og togkulvert under E6 må ikke bidra til å forsinke utbygging av E6 gjennom området. Om det ikke lar seg gjøre å bygge togkulvert samtidig med E6, må en vurdere gjennomføring av midlertidige tiltak som bidrar til en minst mulig utfordrende anleggsperiode når kulverten skal bygges.

Terminalens kapasitet

Ferdig utbygd terminal er dimensjonert for 300.000 TEU, en godsmengde som tilsvarer opp mot dagens antall TEU på jernbane i hele Norge og en tredobling av gods på bane til regionen. NiT stiller spørsmålsteget ved realismen i så stor godsoverføring til jernbane. Fremtidig terminals attraktivitet vil i stor grad avgjøre behov for kapasitet.

Søbergalternativet

Gjennomkjøringsterminal på Søberg er et akseptabelt alternativ, og en bedre løsning enn fortsatt sekketerminal på Brattøra eller permanent sekketerminal på Torgård. Fremføringstid for gods til samlasterne og vareeierne vil ikke påvirkes i særlig grad når ny E6 er ferdigstilt sørfra opp til Sandmoen.

Søbergalternativet vil medføre noe høyere kostand pr container over terminal enn gjennomkjøringsterminal på Torgård fordi Søberg ikke kan håndtere 750 meters tog. Etablering av terminal på Søberg vil medføre mer kjøring fra terminalområdet til mottaker av godset, og dermed økte utslipp som følge av mer kjøring.

Hvorvidt rask realisering av gjennomkjøringsterminal på Søberg er en bedre løsning enn en lang periode med midlertidig sekketerminal på Torgård er vanskelig å vurdere gitt at kostnadsbildet for håndtering av gods i de ulike alternativene fremstår som uklart.

Havn

Det vil i den videre planlegging av regionens nye logistikknutepunkt være viktig at havna på Orkanger blir sett i sammenheng med lokalisering av en godsterminal for bil/jernbane sør for Trondheim. Ikke minst blir det viktig å minimalisere overføringskostnader som følge av at man får fysisk avstand mellom godsterminalen og havna.

Når det gjelder utbygging av regionhavn for containergods på Orkanger, vil vi påpeke at planforutsetningene ikke er avklart, og at investeringsvedtak ikke er fattet. Dersom det vedtas en utbygging vil anlegget tidligst kunne stå ferdig i 2019.

Skal en ny regionhavn på Orkanger lykkes i god samhandling med en godsterminal sør for byen er det viktig at både den lokale vegløsning mot havna og E 39 gjennom Orkanger sentrum finner en god løsning. Dette vil bidra til å kompensere for avstand, og styrke ønsket om overføring av mer gods til sjø.

Med vennlig hilsen
Næringsforeningen i Trondheimsregionen



Børge Beisvåg
Næringspolitisk leder