



TRONDHEIM KOMMUNE

Elise Sangereid - byplankontoret

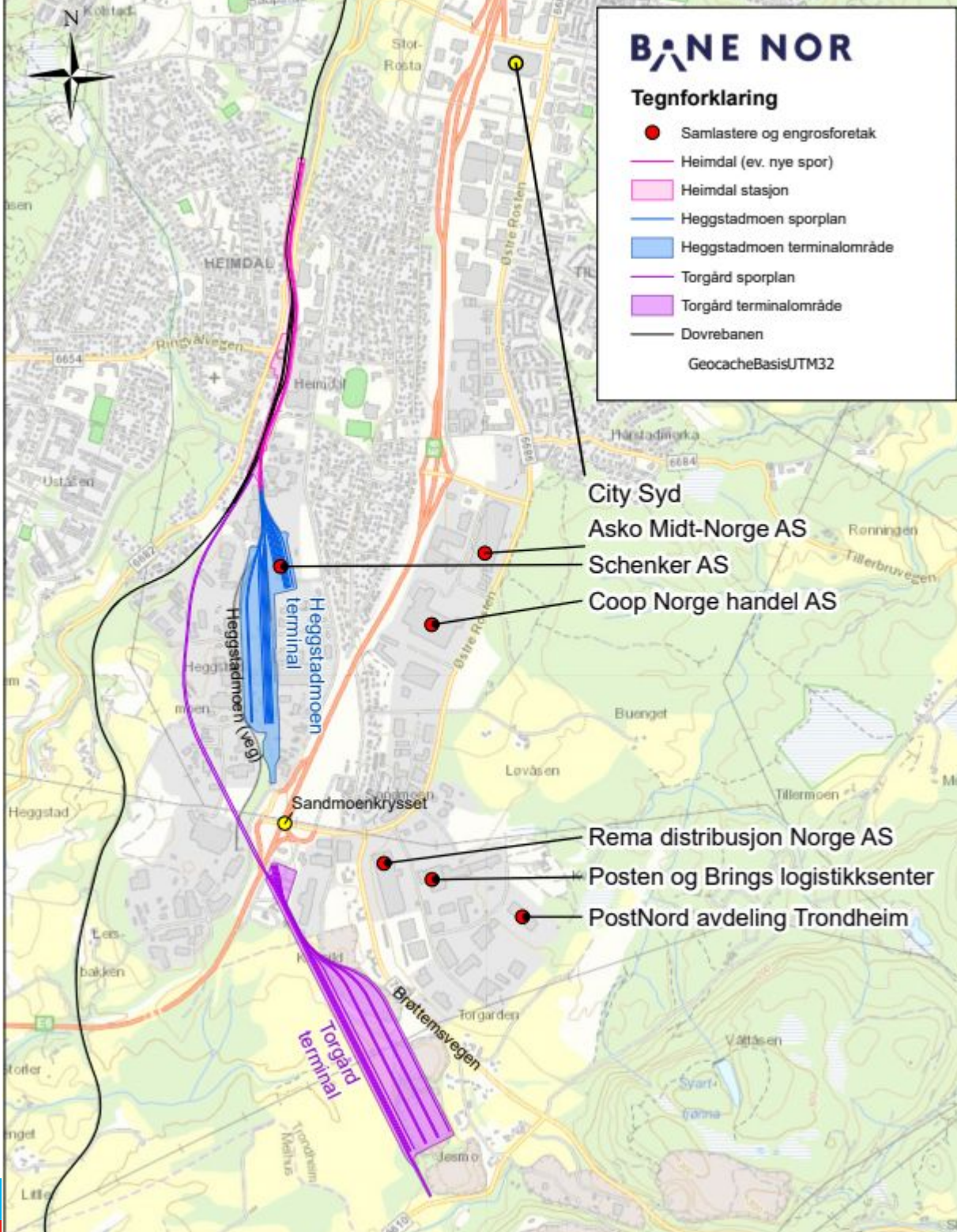
Logistikknutepunkt i Trøndelag



Historikk

- 2015 -anbefaling av gjennomkjøringsterminal på Torgård
- 2017 - regjeringsbeslutning om å gå videre med Torgård. Samtidig ble det gitt i oppdrag å utrede en nedskalert løsning (sekketerminal)
- 2019 - Utredning med kostnadstall ble levert
- 2019 - Utredning av en forenklet utredning av Heggstadmoen
- 2020 - Bestilling av mulighetsstudie for Heggstadmoen med en endelig anbefaling
- 2020 - Jernbanedirektoratet legger fram endelig anbefaling om Heggstadmoen som samlet godsterminal





Kostnader

Nasjonal transportplan

- klare føringer for kostnadsreduserende tiltak

Forventet kostnad Heggstadmoen:

- 2 344 -2 450 millioner (to ulike alternativer)

Forventet kostnad for Torgård:

- 3 900 - 4 600 millioner (tre ulike alternativer)



Jernbanedirektoratets anbefaling

- Anbefaler at videre planlegging tar utgangspunkt i en samlet godsterminal på Heggstadmoen.
- Alternativet kommer best ut når det gjelder investeringskostnader og samfunnsøkonomisk analyse.
- En utvidelse vil være en videreutvikling av dagens infrastruktur og et mindre tiltak enn Torgård.



Kommunedirektørens vurdering

- ønskelig med flytting av godsterminalen
- viktig for næringsaktørene at det kommer en avklaring
- Torgård er dyrere, har bedre lokalisering og har mindre virkninger for etablert bebyggelse
- Heggstadmoen har store virkninger for boliger og næringsareal
- finansiering i NTP må sikres slik at man får en snarlig realisering av valgt løsning

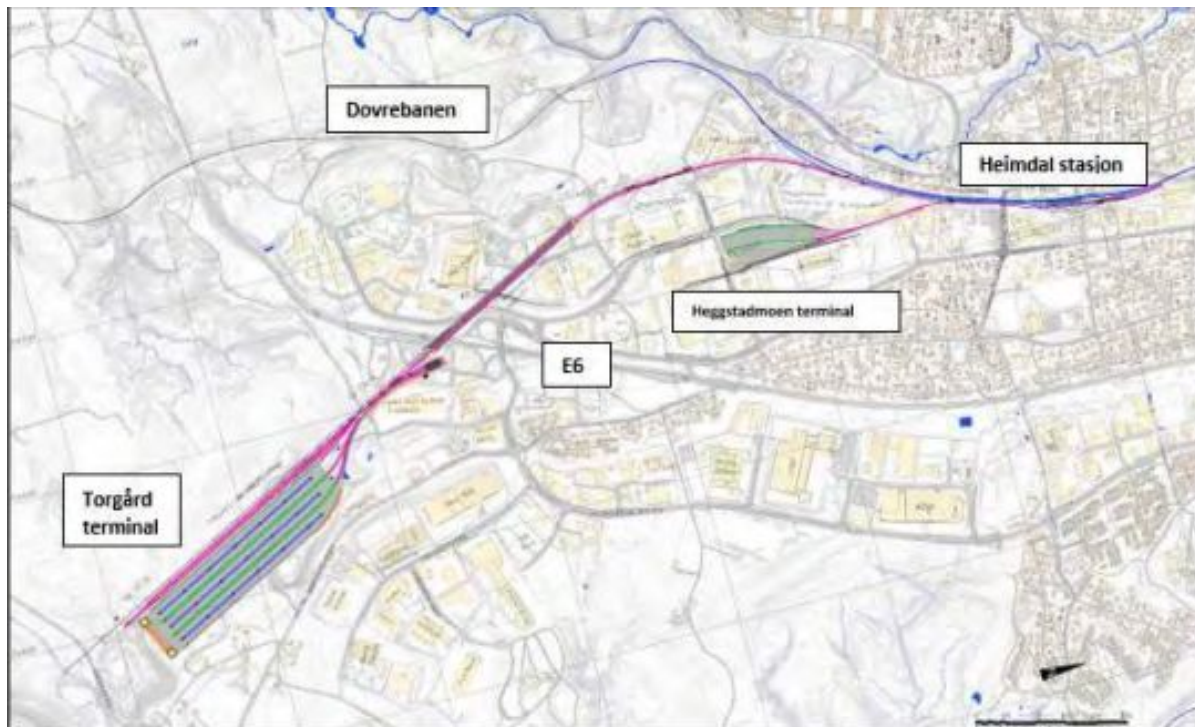


Heggstadmoen



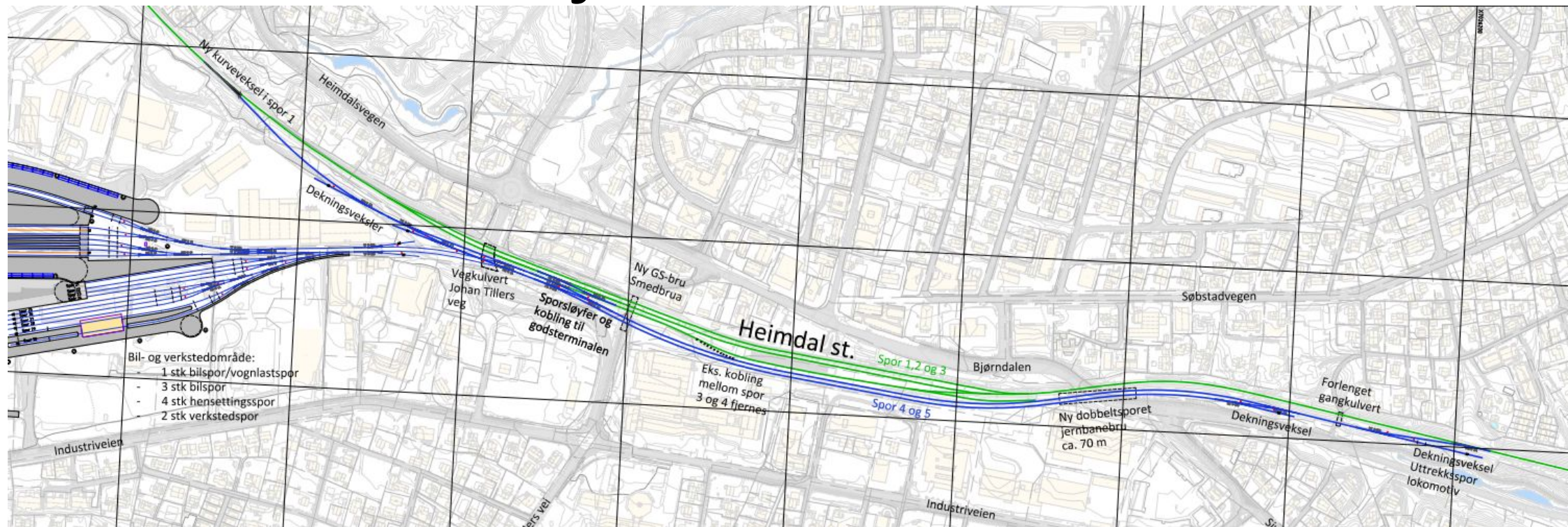
- Næringsareal i KPA
- Deler av arealet er bruk som midlertidig terminal i dag
- Tilgjengelig direkte fra hovedvegnett - E6

Torgård



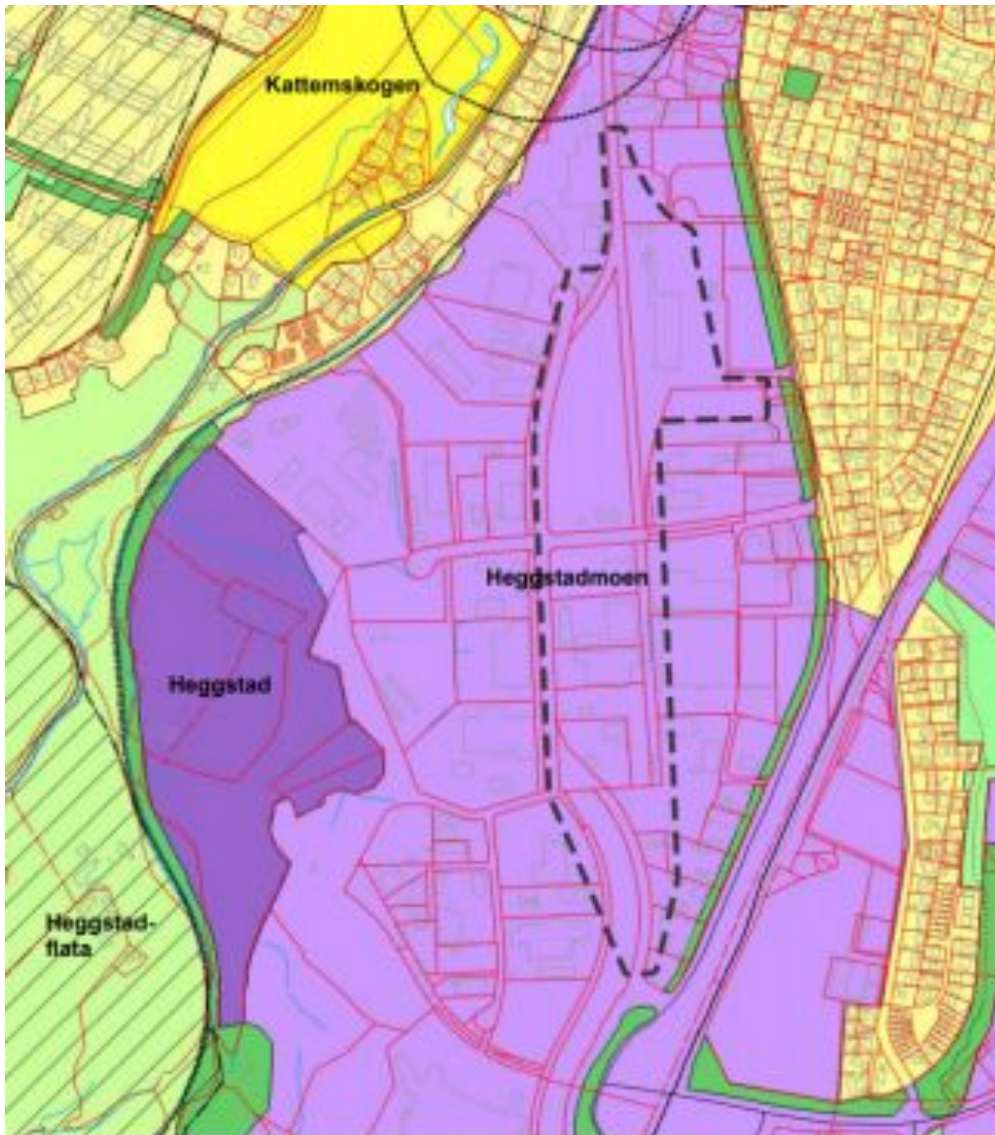
- LNF og hensynssone naturmiljø i KPA
- Trenger forlenget spor med tunnel under E6
- Biladkomst via Sandmoenkrysset
- Grunnforhold - er påvist kvikkleire i noen grunnboringer

Heimdal stasjon



- Konsekvenser er i hovedsak like for begge alternativ
- Må etableres to nye spor for godstog

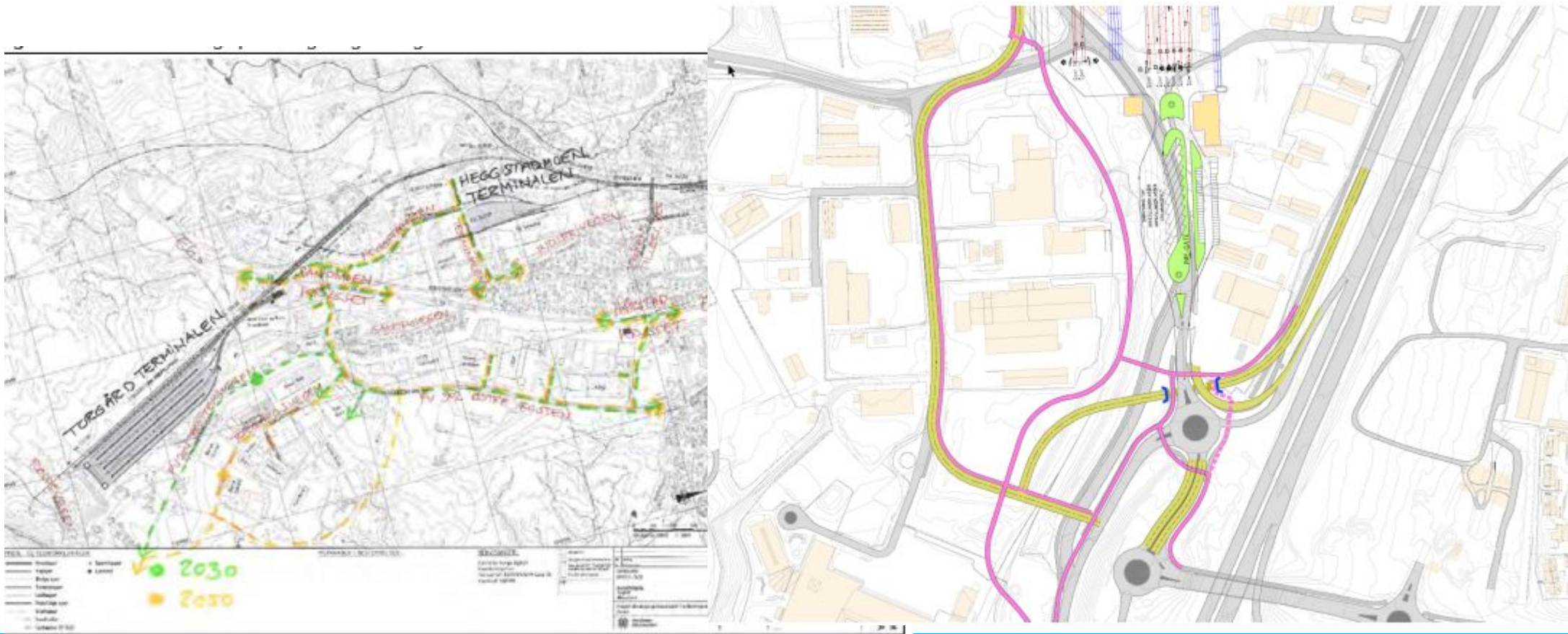
Konsekvenser for næringsareal



- Heggstadmoen berører et eksisterende næringsareal
- ca 100 dekar næringsareal må omdisponeres
- krevende å finne tilstrekkelig erstatningsareal
- Næringsareal i øst får kronglete adkomst og mister attraktivitet

Trafikk

- Godsterminal har mye tilførselstrafikk
- Må sees på virkninger i en større sammenheng



Innspill fra næringsaktører

I saken er det vist til innspill fra næringsaktører som ble innsendt i forbindelse med forrige utredning av Heggstadmoen til bystyresaken som ble behandlet 6.2.20.

Saken er på høring nå, og det vil komme nye uttalelser til mulighetsstudiet og anbefalingen til Jernbanedirektoratet.



Byutviklingspotensial



Kommunedirektørens vurdering

- ønskelig med flytting av godsterminalen
- viktig for næringsaktørene at det kommer en avklaring
- Torgård er dyrere, har bedre lokalisering og har mindre virkninger for etablert bebyggelse
- Heggstadmoen har store virkninger for boliger og næringsareal
- finansiering i NTP må sikres slik at man får en snarlig realisering av valgt løsning

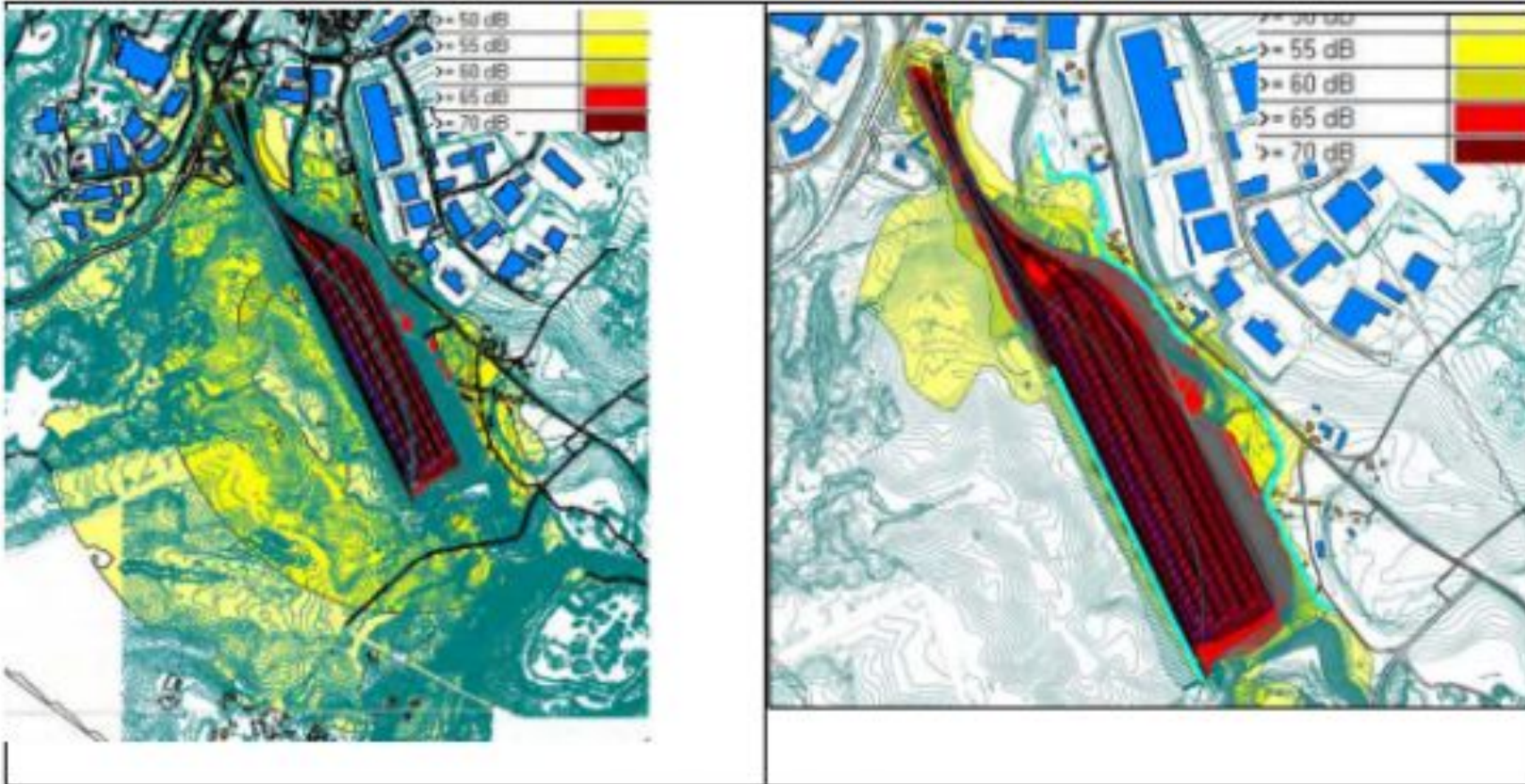


1. Bystyret anbefaler at det etableres en samlet terminal sør for byen fordi dette gir:
 - a) en rask frigjøring av Brattøra og Nyhavna til byutviklingsformål og
 - b) et samlet logistikknutepunkt for jernbane noe som er areal- og driftseffektivt.
2. Bystyret anbefaler å holde på Torgård som logistikknutepunkt for Trondheimsregionen som tidligere besluttet fordi:
 - a) Torgård kan på sikt utvikles til en gjennomkjøringsterminal noe som gir en mer effektiv drift for operatørene og næringen.
 - b) Grossist og logistikkvirksomhetene har etablert seg nært Torgård på østsiden av E6.
 - c) Nytteten av Tulluan næringsområde er bedre for Torgård fordi det ligger nært og på samme side av E6. Det er stort behov for næringsområder i Trondheim.
3. Bystyret fraråder å gå videre med Heggstadmoen som alternativ for logistikknutepunkt for Trondheimsregionen fordi en plassering her vil ha store negative konsekvenser for Heimdalsområdet, samt at flere forhold ikke er tilstrekkelig utredet:
 - a) En sekketerminal er mindre rasjonelt å drifte enn en gjennomkjøringsterminal. Det må utredes om Heggstadmoen kan videreutvikles til en gjennomkjøringsterminal før Heggstadmoen er aktuell.
 - b) Kommunen mister næringsareal som det allerede er mangel på. Konsekvenser ved tap av næringsareal må utredes, både direkte tap som følge av etablering av godsterminal og ringvirkninger ved at godsterminalen vil medvirke til at det blir press på nærliggende næringsareal til logistikk og godsrelaterte formål.
 - c) Trafikksituasjonen på hele Heimdalsområdet vil bli påvirket. Trafikale konsekvenser og mulige avbøtende tiltak må utredes fordi lokaliseringen vil endre trafikkmonsteret og påvirke Heimdalsområdet.
 - d) Det må gjennomføres mer detaljerte støyutredninger. Det må dokumenteres at avbøtende tiltak er gjennomførbare, slik at eksisterende boliger og annen støyfølsom bebyggelse ved terminalen og langs transportveger støy skjermes. Tiltakene må konkretiseres, før en kan velge Heggstadmoen.
4. Logistikknutpunktet forutsettes sikret fullfinansiering i kommende NTP 2022-2033.

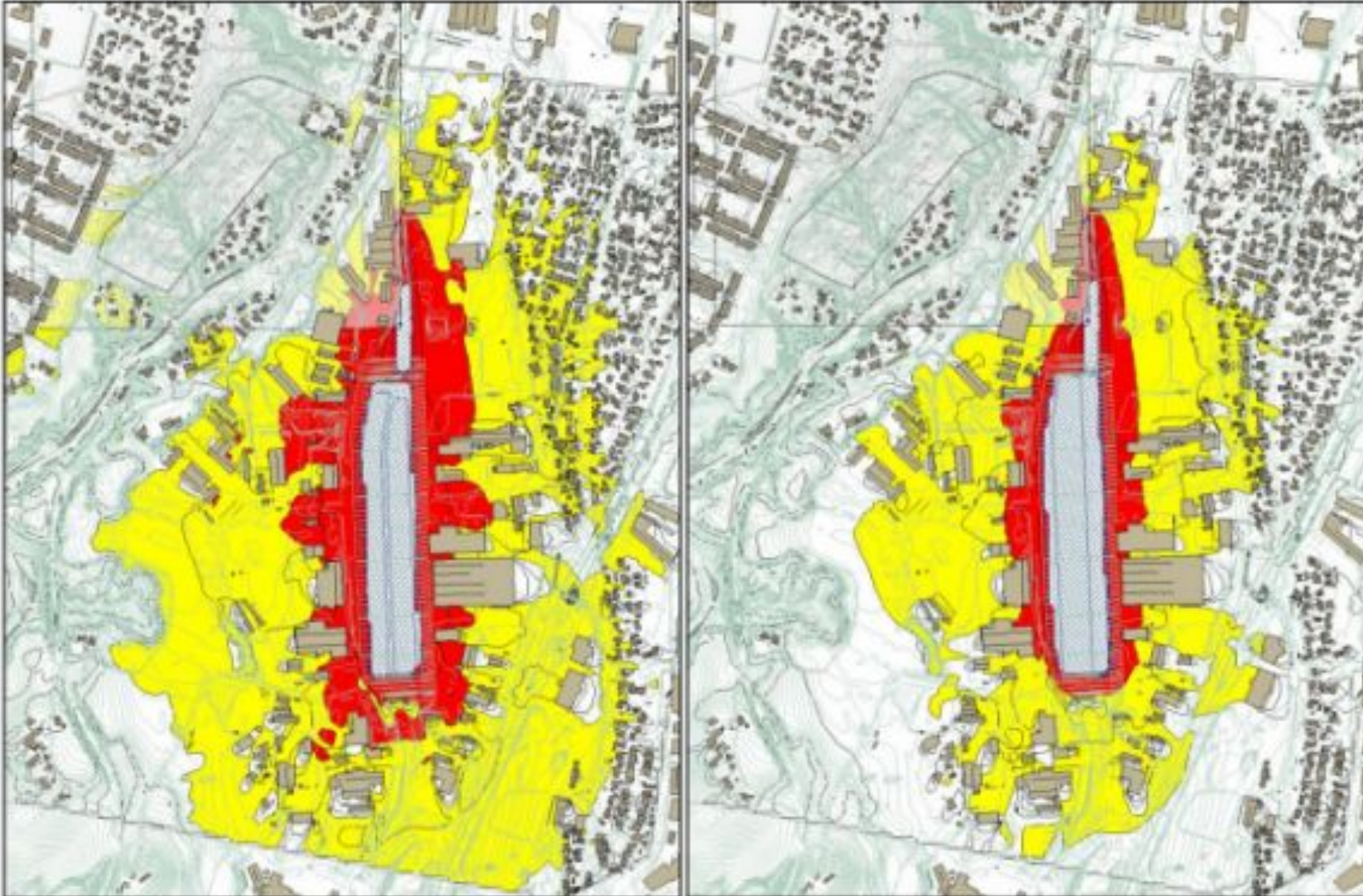


Støy

Torgård



Støy



Støy Heggstadmoen i dag

