

Skriftlig spørsmål fra Aud Herbjørg Kvalvik (SV) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:664 (2013-2014)

Innlevert: 10.04.2014

Sendt: 10.04.2014

Besvart: 11.04.2014 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Aud Herbjørg Kvalvik (SV): Regjeringen har besluttet at ny godsterminal i Trondheimsregionen skal etableres som delt løsning sør for Trondheim, på Torgård eller Sjøberg, kombinert med havn i Orkanger mer enn tre mil unna. En integrert løsning med sjø vil spare dyrka jord og transportarbeid.

Vil samferdselsministeren sørge for at også en integrert løsning som kombinerer bane, vei og sjø blir fullverdig utredet og med i videre planlegging?

Begrunnelse

Transportsektoren står for en betydelig del av klimautslippene og lastebiltransport er den største bidragsyteren til bla CO₂-utslipp i sektoren.

I Klimakurs referansebane for 2020 er norske utslipp fra transportsektoren anslått til 19 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Med overføring av gods fra vei til bane kan det oppnås betydelige reduksjoner i utslipp fra sektoren.

Overføring av gods fra vei til bane og sjø er en nødvendig og viktig politisk målsetting.

Transportøkonomisk Institutt har på oppdrag fra Tekna i rapport 1074/2010 vurdert potensialet for overføring av gods til intermodale transportterminaler. I rapporten pekes det på at godsterminalen på Brattøra tar om lag 50% av transportene til og fra Trondheim. Videre at det ikke er gjort noen oppgraderinger av kombiterminalen på Brattøra de siste årene, og at kapasiteten for vekst i godshåndtering derfor er begrenset.

I samme TØI-rapporten er det også gjort en vurdering av rammevilkår og avgifter knyttet til ulike transportformer. Rapporten oppsummerer: " Det er imidlertid grunn til å tro at avgiftene utgjør en større andel av transportprisen for sjøtransport enn for veg og jernbane, og at sjøtransport i motsetning til lastebil og jernbane betaler mer i avgifter enn de kostnadene samfunnet påføres som følge av utslipp og andre eksterne effekter. En forskjell mellom sjø på den ene siden og veg og jernbane på den andre siden, er at vei og bane får bygget ut sin infrastruktur via statsbudsjettet,

mens infrastruktur til sjøtransport og havner er basert på privat finansiering fra aktørene i næringen. Dette er en viktig årsak til at det ikke satses mer på helhetlige løsninger som kombinerer land- og sjøtransport."

Jernbaneverket har i sin konsekvensutredning (KVU) fra 2012 anbefalt ny terminal sør for Trondheim. Det går frem av KVUen at økonomiske forhold vektet mer enn miljøpåvirkning og samfunnsutvikling.

Regjeringens avgrensning til to alternativ, der begge er delte løsninger, utelukker muligheten til å flytte betydelige godsmengder over til sjø.

Delt løsning vil kreve nye tunge investeringer i veier som ikke er hensyntatt tilstrekkelig i jernbaneverkets forslag.

Jernbaneverket har heller ikke hensyntatt prosjektet Midnordic Green Transport Korridor.

Delt løsning sør vil i tillegg forbruke flere hundre dekar matkornjord, direkte og indirekte, fordi det krever nyetableringer av vei langs E 39, langs E6 og evt nye jernbanespor mellom Melhus og Trondheim.

Ny godsterminal for Midt-Norge ligger ikke inne på NTP. Det er derfor tid til også å utrede en integrert løsning uten at endelig beslutning for lokalisering blir forsinket.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: JBV har gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. I utredningen er det vurdert en rekke konsepter med lokaliseringalternativer i hele regionen. Det er sett på både såkalte integrerte løsninger hvor jernbaneterminal og havn er samlokalisert og delte løsninger. Utredningen anbefaler at nytt logistikknutepunktet legges sør for Trondheim, som en delt løsning. Den påfølgende kvalitetssikringen (KS1) støtter denne anbefalingen.

Det er kun lokaliseringalternativene nord, øst og sørvest for Trondheim som gir mulighet for en integrert løsning. Ulempen med disse alternativene er at avstanden er større til markedstygdepunktet. Markedstygdepunktet ligger fra Trondheim sentrum og sørover.

Lokalisering av terminalen for langt nord, øst eller sørvest for Trondheim gir derfor mindre gods på jernbanen til Trondheimsregionen totalt sett. Dessuten vil godset som skal til Trondheim måtte fraktes lenger på lastebil mellom terminal og mottaker jo lenger unna markedstygdepunktet terminalen legges. Næringen selv ønsker derfor at terminalen skal ligge sør for byen.

Potensialet for at containergods (i hovedsak forbruksvarer) fraktes i kombinasjon mellom sjø og jernbane er ansett som liten. Brattøra er i dag en integrert havn og jernbaneterminal med svært liten etterspørsel etter kombinasjonen sjø og jernbane. Vi har en lang kyststripe og mange havner. Varene fraktes derfor med skip til en havn i nærheten av mottaker. Kombinasjonen av jernbane og sjø kan imidlertid være aktuelt for spesialtransporter. Vi snakker da om en helt annen type terminal, med helt andre tekniske løsninger enn det som hører hjemme på en containerterminal. For den typen terminal det her er snakk om, peker både KVUen og KS1-rapporten på at med god veiforbindelse mellom havn og terminal kan den i praksis drives som en integrert løsning.

Etablering av en ny godsterminal innebærer at det må gjøres noen inngrep i naturmiljø eller i kulturlandskap. Det viktigste for de samlede miljøkonsekvensene er imidlertid at vi etablerer en terminal som gjør frakt av gods på jernbanen mest mulig attraktivt.

På bakgrunn av de faglige anbefalingene i KVU/KS1 og næringslivets egne ønsker har regjeringen som kjent besluttet at konseptet "delt løsning sør" skal legges til grunn for den videre planleggingen av nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Det betyr at lokaliseringalternativer andre steder i regionen, herunder alternativer med mulighet for samlokalisering med havn, ikke skal utredes nærmere.