

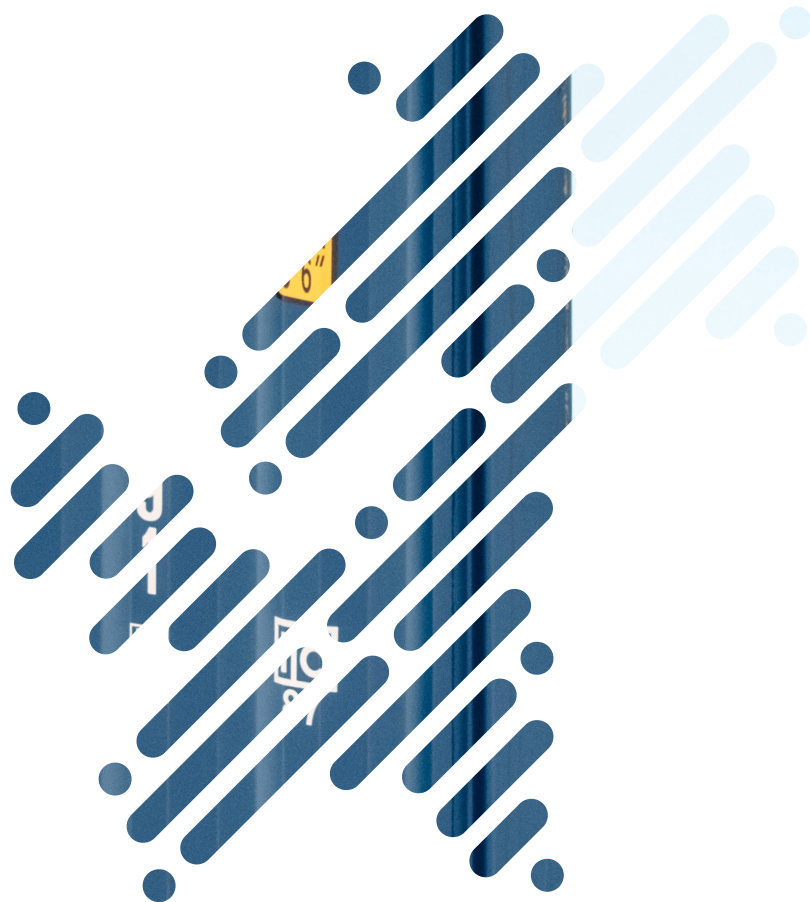


Trøndelag fylkeskommune  
avdeling for samferdsel



# DELSTRATEGI / GODS

2019 - 2030



# INNHold

1.	Oppsummering . . . . .	3
2.	Innledning . . . . .	4
3.	Visjon og Mål . . . . .	5
4.	Hvorfor en godsstrategi – fylkeskommunens rolle . . . . .	6
5.	Fylkesveg . . . . .	7
	5.1. Tilrettelegging av veglenker for godstransport . . . . .	8
	5.2. Prøveprosjekter . . . . .	10
6.	Terminaler og knutepunkter . . . . .	11
7.	Kunnskap . . . . .	14
	7.1. Godsutfordringer og arealutvikling . . . . .	15
8.	Teknologi . . . . .	17
	8.1. ITS (Intelligente Transport System) . . . . .	17
	8.2. Nye transportløsninger for gods . . . . .	17
	8.3. Drivstoffløsninger for godstransporten . . . . .	18
9.	Møteplass for gods . . . . .	19



## 1. OPPSUMMERING

Den store ventede veksten i godstrafikken frem mot 2050 vil utfordre kapasiteten på mange av fylkesvegene våre og dermed den overordnede strategien for samferdsel om "Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon". Målet om balansert utvikling forutsetter blant annet et vegnett som legger til rette for konkurransekraftig næringsliv nært råstoffene.

Fylkeskommunen har ikke økonomisk mulighet til å tilrettelegge for all type trafikk på alle veger og vil derfor måtte prioritere veger basert på prioriteringer som fremkommer i Delstrategi for veg. Det vil derfor være avgjørende for fremtidig vekst i en rekke regioner og næringer at infrastrukturen bidrar til å bygge opp under en bærekraftig og forutsigbar utvikling. Dette vil også kunne bety at godstrafikken styres til de veglenkene som er prioritert som hovedgodstransportveger, samt at flaskehalsene må fjernes på disse veg lenkene.

Et kunnskapsgrunnlag som viser informasjon om godstransporten vil bli viktig å få på plass som grunnlag for fremtidige prioriteringer av vegvedlikehold og ikke minst hvor vegnettet skal videreutvikles. Dette kunnskapsgrunnlaget må gi informasjon om så vel dagens transporter som ventet satsning, potensiale og vekst i de ulike næringen fremover. Fylkeskommunen bør benytte og utvikle teknologiske løsninger der det er mulig for innhenting av slik kunnskap.

Den enorme veksten som er ventet i godstransporten i årene fremover betyr at det ikke alene er tilstrekkelig å satse på fylkesvegene. For fylkeskommunen vil det parallelt med egen målrettet satsning på veginfrastrukturen være svært viktig at man lykkes med løsninger som fører gods over fra veg til sjø og bane. Det vil gi en reduksjon i veksten på sterkt belastede deler av fylkesvegene, som for eksempel opp mot sjømatnæringen og fylkesveger fra kysten inn til riksveger og vil bidra til å nå klimamål. Tog vil ikke redusere bruk av fylkesveg på samme måte, men vil kunne avlaste riksveg og miljøutslipp langs riksveg, som også er en del av vegnettet i fylket.

Godsstrategien har en tett kobling opp mot vegstrategien, men må også sees i sammenheng med Sjø-, Trafikksikkerhets- og Mobilitets-strategiene.

For å være med og påvirke mot gode og bærekraftige løsninger som gir muligheter for overføring av gods fra veg til sjø og bane, må fylkeskommunen jobbe aktivt opp mot andre etater og aktører.

En møteplass mellom godsnæring og politikere kan gi en felles forståelse for hva som må til for å lykkes med en godstransport som kan bygge opp under bærekraftig og forutsigbar utvikling i regionen.

Arealfortetting i de store byene vil sammen med nullvekstmålet kunne gi betydelig vekst i varetransporten i disse områdene. Fylkeskommunen må jobbe aktivt sammen med bykommunene for å finne verktøy til gode løsninger som underbygger nullvekstmålet samtidig som det tilrettelegges for en effektiv og bærekraftig varetransport i byene og samtidig bidrar til gods over på båt eller bane.



## 2. INNLEDNING

Det er 36 år siden Stortinget vedtok "Overføringsmålet", om å flytte godstransport over fra vei til sjø og bane. Statens gods-utredning ifm. NTP viste at dagens godsvolumer i Norge på rundt 500 millioner tonn vil øke med 290 millioner tonn til 2050, og at 240 millioner av dette vil komme der vi ønsker det minst, på vei. Veksten på vei til 2050 tilsvarer omtrent det godsvolumet som var på vei i Norge i 2012. Staten forventer dermed en fordobling av godstrafikken på vei fra 2012 til 2050, og anslår i NTP-analysen at potensialet for overføring til sjø og bane å utgjøre 5-7 millioner tonn.

### **Det fremstår å være to mulige hovedstrategier innenfor godstransporten:**

1. En dramatisk endring av virkemiddelbruken for å nå overføringsmålet.
2. Å endre virkemiddelbruken for å tilrettelegge for utviklingen som virker å komme, enorm vekst i godstransporten på vei.

Godstrategien belyser begge punktene over.



*Utviklingen mot 2050. Vekst på 290 millioner tonn: Tog + 20 millioner tonn. Sjø + 30 millioner tonn. Vei + 240 millioner tonn. (Ref: Planforslaget til NTP)*

### 3. VISJON OG MÅL

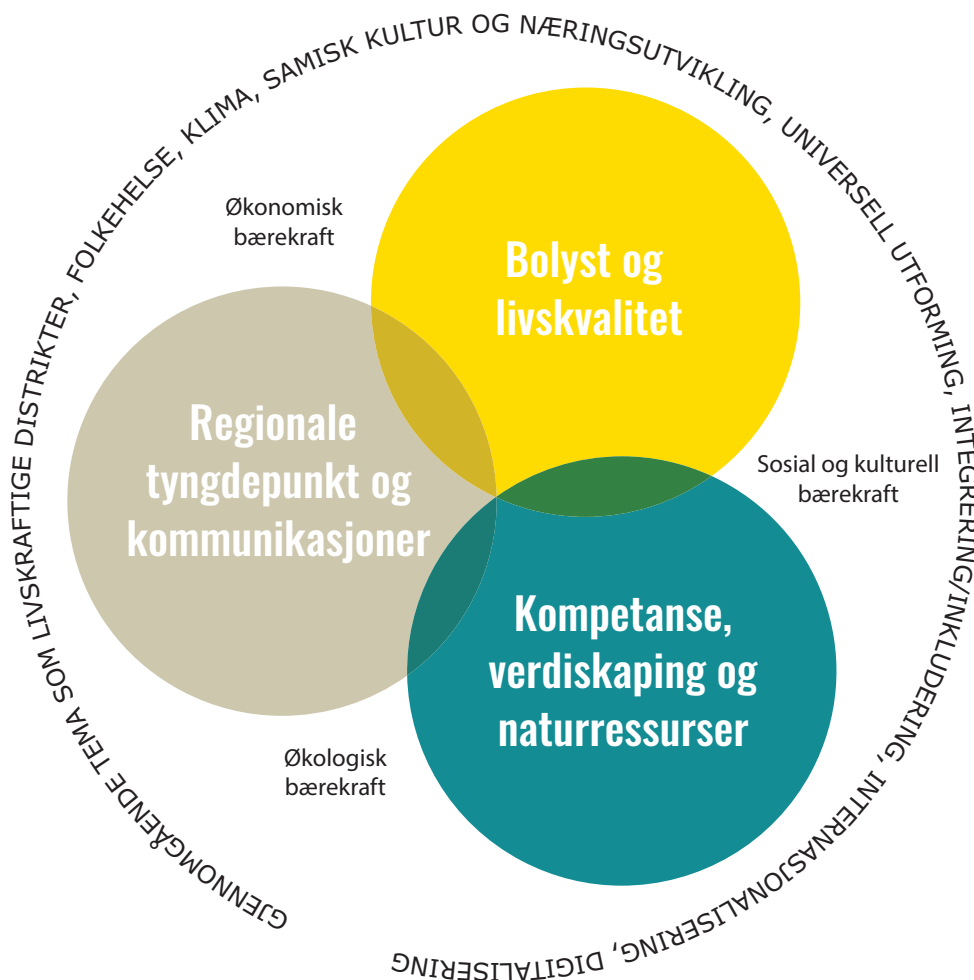
#### Hovedmål for Delstrategi gods

*”Trøndelag skal ha et vegnett og en jernbane og havnestruktur som legger til rette for konkurransekraftig næringsliv nært råstoffene og Trøndelag fylkeskommune skal bidra til at godstransport på sjø og bane blir gode og reelle alternativer til veg.”*

Delstrategi for gods bygger på fylkeskommunens visjon «Vi skaper historie» ut i fra et godsperspektiv vil dette innebære å bidra til bærekraftig infrastruktur for gods for framtiden, samt til å bidra til å realisere “overføringsmålet” om gods fra veg til sjø og bane.

#### Trøndelagsplanen 2018 – 30 har tre temaområder:

- Bolyst og livskvalitet
- Senter struktur og kommunikasjoner
- Kompetanse, verdiskaping og naturressurser



I tillegg til de tre temaområdene er livskraftige distrikter, folkehelse og klima/miljø/det grønne skiftet og bærekraft en overordnet føring i Trøndelagsplanen 2018-30.

Tilrettelagt samferdsel og infrastruktur er en forutsetning for at Trøndelagsplanens visjoner for 2030 skal kunne realiseres. Delstrategi gods skal bidra til å nå målene om "Balansert utvikling i Trøndelag" og "livskraftige distrikter".

Samferdselsstrategiens visjon; "Ett tilgjengelig Trøndelag" og hovedstrategi; "Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon" forklares med: "evne til å kunne reise og muligheten til å slippe. Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser".

For gods vil reiser være alle typer godsreiser, enten det er med bil, båt eller tog, eller i samkjøring med annen transport.

Disse overordnede strategiene, visjonene og målene betyr for godsstrategien at fylkeskommunen i tillegg til målrettede tiltak på fylkesvegnettet skal medvirke til at gods kan flyttes fra veg til sjø og bane for å dempe framtidig vekst på veg. Det vil også være viktig å få definert viktige godstransportrutener/lenker i fylkesvegnettet og styre godstransporten inn til de definerte godstransportrutene. På denne måten kan godsstrategien bidra til en bærekraftig og forutsigbar utvikling i regionen.

## 4. HVORFOR EN GODSSTRATEGI – FYLKESKOMMUNENS ROLLE

Målet om balansert utvikling forutsetter blant annet et vegnett og jernbane- og havneterminaler som legger til rette for konkurransekraftig næringsliv nært råstoffene. For å lykkes med dette må vi gå utover de virkemidlene fylkeskommunen som vegeier besitter.

Derfor vedtok fellesnemnda for Trøndelag fylkeskommune 27.04.2017 i sak 2/17 *Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag* følgende:

*Fellesnemnda vedtar å ta en rolle innenfor godstransport.*

**Det betyr at fylkeskommunen skal:**

- Samle kunnskap i en regional godsstrømsanalyse.
- Etablere en møteplass med næringen.
- Utnytte teknologi for å bidra til mer effektiv, rasjonell og klimavennlig varedistribusjon i Trøndelag.

Fylkeskommunen har ingen direkte myndighet eller påvirkning når det gjelder godsnæringen eller dennes alternative transport løsninger og må derfor bruke kunnskap og samhandling for å bygge opp under ønskede løsninger.

**Vegeierrollen:** Som vegeier har fylkeskommunen ansvar for å tilrettelegge infrastruktur for gods-transport som ivaretar framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

**Påvirkerrollen:** Trøndelag fylkeskommune skal ta en rolle for å kunne påvirke godsnæringen til å velge alternative transportformer, samt igjennom innspill til:

- NTP
- Departement
- Vegdirektoratet
- Kommuner



**Samordningsrollen:** Fylkeskommunen skal bidra til at det organiseres møteplasser mellom aktører i godsnæringen og fylkeskommunen, på administrativt nivå og på politisk nivå. Igjennom slike møteplasser kan aktørene få delt kunnskap, koordinere og skape samhandling som fremmer gode prosesser og bærekraftige løsninger for godstransport i regionen.

Fylkeskommunen vil i denne rollen bidra til samarbeid mellom aktuelle aktører som kan påvirke valg av transportløsninger og forskningsinstitusjoner som Sintef, NTNU, TØI og Vegdirektoratet for se på muligheter til å utvikle løsninger som reduserer veksten på fylkesveg.

## 5. FYLKESVEG

I vedtatt delstrategi for fylkesveg er følgende hovedmål formulert:

### *Hovedmål for fylkesvegene*

*Fylkesvegnettet skal bidra til en samlet infrastruktur som ivaretar trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø og balansert regional utvikling. Dette vil bidra til at regionen på bærekraftig vis, er attraktiv for bosetting, etablering og utvikling av næringsvirksomhet og et senter innenfor forskning og utdanning.*

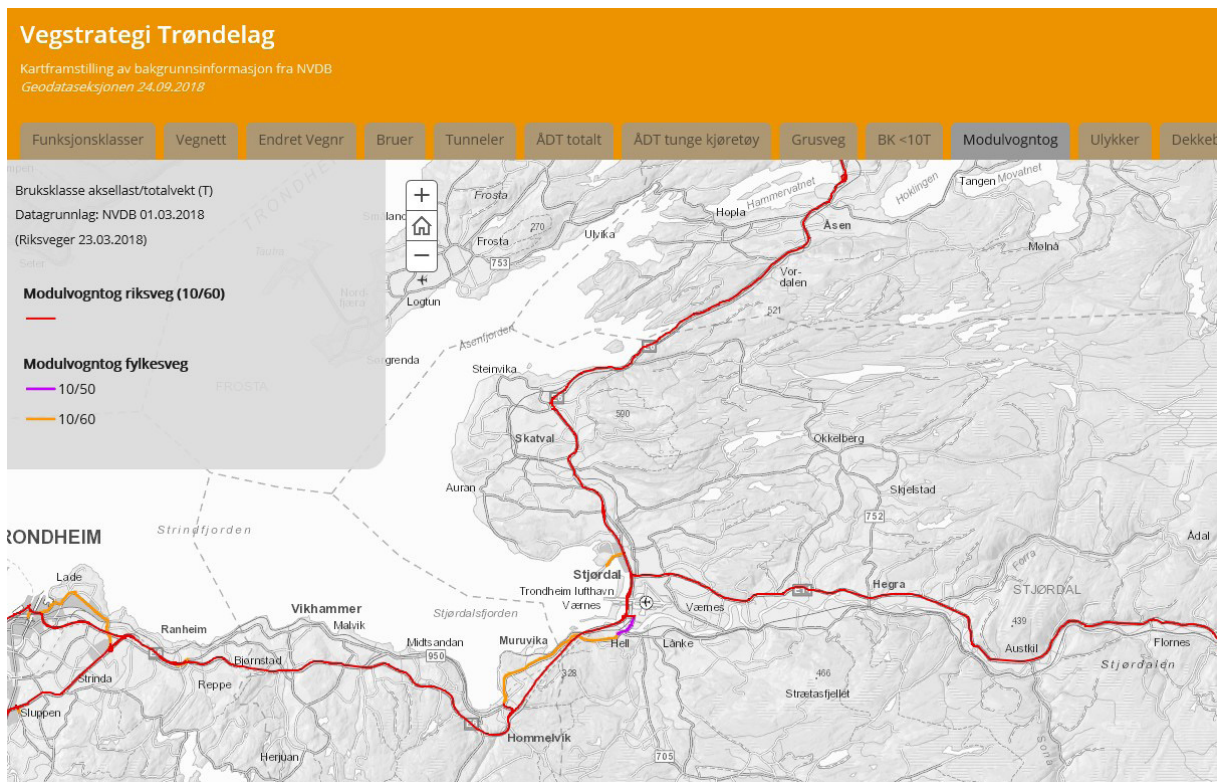
For at Trøndelag skal være en attraktiv bo- og arbeidsregion, må fylkeskommunen legge til rette for forutsigbar infrastruktur for nærings- og godstransport.

Vurdering av hvilke godsrettede tiltak som skal prioriteres på vegnettet, må gjøres med grunnlag i kunnskapen fylkeskommunen har og erverver i arbeidet med gods. Dette være tiltak som sikrer framkommelighet, og god nok bæreevne på godstansportårene. Som vegeier må fylkeskommunen derfor ha et spesielt fokus på flaskehals og bærende konstruksjoner.

I forbindelse med utarbeidelsen med delstrategi veg ble det utarbeidet et fortellerkart som gir informasjon om vegnettet i Trøndelag.



Fylkesveg 710 Agdenes. Foto: Fosenvegene AS.



Figur 1 Fortellerkart om vegnettet i Trøndelag

Fortellerkartet finnes på følgende lenke <http://arcg.is/14T4fX> og gir blant annet følgende godsrelatert informasjon:

- Hvor det er aksellastbegrensinger (BK<10T),
- Hvilke vegstrekninger som er åpne for modulvogntog
- Hvor mye tungtrafikk som foregår på de ulike vegene (ÅDT tunge kjøretøy).
- Dekkebredde
- Funksjonsinndeling av vegnettet.

## 5.1. Tilrettelegging av veglenker for godstransport

I delstrategi for veg begrunnes funksjonsinndelingen av vegnettet, der funksjonsklasse B vurderes å ha størst regional betydning. Det er B-vegene som prioriteres høyest når det gjelder tilrettelegging for godstransport.

Det vil være en viktig del av fylkeskommunens godsrelaterte arbeid å finne hvilke tiltak bidrar til at disse veglenkene velges av transportørene.

Fylkeskommunen mener det vil være naturlig at staten og fylkeskommunen i enkelte tilfeller jobber sammen for å knytte sammen gode og effektive veglenker for godstransport. Ved å få etablert gode veglenker for godstransport imellom riksvegene hvor fylkesvegene er linken vil det kunne redusere antall godskilometer.

Dette kan bidra til å redusere antall tonn/km og dermed en mer effektiv, rasjonell og miljøvennlig godstransport. Det vil også være interessant å se på muligheter for å opprette gods- "huber", terminaler/omlastingsterminaler koordinert med jernbane- og havneterminaler, der det kan gi en mulighet til å redusere veksten på veg.



Fylkeskommunen ønsker i samarbeid med staten å kartlegge aktuelle veglenker og se på muligheter for realisering av tilrettelagte veglenker for godstransport. Her ser fylkeskommunen det naturlig å starte med veglenkene listet opp nedenfor i uprioritert rekkefølge:

Fylkesvegnummer	Strekning/veglenker
FV30	Støren - Røros
FV705 – FV31	Hell – Røros/Riksgrensen
FV714	Frøya – Harangen (Lakseveg sør)
FV65 - FV701 - FV700	Orkanger – X 700/701 Meldal - Berkåk
FV65 – FV701	Fylkesgrense – Storås
FV710	Krinsvatnet – Orkanger
FV715	Åfjord – Krinsvatnet – Rørvik (Fosen vegene)
FV770 – FV17 – FV775	(Vikna) Rørvik – E6 Gartland (Lakseveg nord)
FV17 - FV760	Namsos - Grong
FV17	Dyrstad - Namsos

Tabell 1. Godsveilenker med størst prioritet i Trøndelag fylke.

Flaskehals for godstransporten forøvrig på fylkesveg vil også kartlegges ut i fra kunnskap.

Aksen mellom E39 i Orkdal og E6 i Rennebu er en av de viktigste veglenkene for godstransporten i Trøndelag, gjennom å være en del av «lakseveien» i sør og ved at den innebærer en "snarvei" utenom riksveisystemet som i ettertid i tillegg vil kunne bli en «omkjøringsvei» forbi bombelastningen på E6. Dette vil kunne tilføre veglenken svært mye mer godstrafikk enn det som er naturlig for vegens funksjon og det som vegen derfor er bygd for. Dette vil både påføre beboere, trafikanter og fylkeskommunen som vegeier en uforholdsmessig stor ekstrabelastning, forårsaket av at lenken ligger mellom to riksveger.

Fylkeskommunen forventer at dette blir belyst gjennom KVVU for Orkdalspakken og gjennom det kunnskapsgrunnlaget som denne KVVUen skal bidra til.

Situasjonen representerer for øvrig også en mulighet. Hvis godsvegløpene over blir en realitet kan Berkåk kunne bli et knutepunkt for gods hvor det vil kunne være interessant å se på muligheter for en omlastingsterminal mellom bil og togtransport som bygger opp under det nasjonale målet om mer gods over på bane.

Det er viktig at staten bidrar sammen med fylkeskommunen for å realisere gode godstransport lenker. De fylkesvegene som vil være lenken mellom riksvegene må ha riksvegstandard for å ikke å være en flaskehals for disse lenkene. Fylkeskommunen forutsetter at finansiering av de overnevnte

godstransportlenkene inn mot Berkåk må bli et felles prosjekt mellom staten og fylkeskommunen. Om det ikke er mulig å få med staten på å prioritere og finansiere de overnevnte godsveglene vil fylkeskommunen om nødvendig se på muligheten for å overføre de overnevnte veglenkene til staten, for å sikre riksvegstandard.

Fylkeskommunen legger på generell basis til grunn at staten må dekke eventuelle standardutbedringer som eventuelt kreves for å hindre at fylkeskommunal veg ved omkjøring for riksveg, blir en flaskehals for godstransporten.

Ifølge den nasjonale godsanalysen som ble utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP), vil vi få en dobling av gods på veg fram mot år 2050. Det har i mange år vært et nasjonalt mål om å overføre mer gods fra veg til bane og sjø, dette arbeidet har så langt ikke lyktes. Det er i dag ca. 500 millioner tonn som transporteres totalt i Norge, om lag 270 millioner tonn går på veg. Det er forventet en total økning på 290 millioner tonn fram mot 2050, derav 240 millioner tonn på veg. Overføringspotensialet er på 5- 7 millioner tonn fra veg til bane og sjø ifølge godsanalysen til NTP.

En økning av godstransporten på veg, slik den nasjonale godsanalysen framskriver, vil hverken ut fra et økologisk bærekraft- og trafikksikkerhetsperspektiv være ønskelig.

Hvis forventet vekst i godstransport på veg ikke blir dempet, må en større andel av den fylkeskommunale økonomien bindes opp i vegvedlikehold og til veginvesteringer i framtiden.

Det må derfor være et mål for fylkeskommunen å legge til rette for veglenker som gir god adkomst til havn- og baneterminaler for å forsøke å redusere veksten på veg.

## 5.2. Prøveprosjekter

For å søke å redusere veksten i godstransporten på fylkesvegene bør fylkeskommunen være åpen for å bidra til utprøving av nye tiltak som kan gi:

- bedre trafikksikkerhet
- færre transporter
- reduserte miljøutslipp
- kunnskapsinnhenting for fylkeskommunen

Det er ønskelig å gjøre slike prøveprosjekt i samarbeid med aktuelle næringer og Vegdirektoratet. Et aktuelt prosjekt kan være å teste ut konsekvensene av transporter med høyere tillatt totalvekt for godstransporter på veg enn hva dagens ordninger tillater. Vegdirektoratet er sektormyndighet for aksellast og totalvekt og vil i et slikt prøveprosjekt være en nødvendig samarbeidspart. I et slikt prosjekt vil det være grunnleggende å bruke og utvikle teknologi for å overvåke ulike parameter som blant annet vegslitasje og utslipp.

## Delmål for gods- og næringstransport på fylkesveg

- Framkommeligheten for gods og næringstransport skal økes. Det arbeides mot at alle veger med funksjonsklasse B og C har bæreevne (BK 10/60).
- Andel av godstransport på sjø og bane skal økes.
- Tilrettelegge for tilstrekkelig transportkapasitet i og gjennom Trøndelag som gir en akseptabel belastning for mennesker og miljø.

## Strategi for gods- og næringstransport på fylkesveg

- Veglenker som er spesielt krevende og som har særskilte utfordringer for godstransport, skal kartlegges.
- Ut fra kartleggingen skal fylkeskommunen prioritere og tilrettelegge utvalgte veglenker som utgjør hovednett for godstransport internt og igjennom fylket.
- Fylkeskommunen skal prioritere å fjerne flaskehalsen for godstransport på disse vegstrekningene.
- Fylkesvegnettet skal bidra til å knytte veg til bane- og havneterminaler som en del av hovedvegnettet for gods.
- Prøveprosjekter som for eksempel økt totalvekt for aktuelle transporter, bør vurderes.
- Fylkeskommunen bør delta i prosjekt sammen med sjømatnæringen og andre aktører hvor muligheter for overføring av sjømat fra veg til båt er hovedfokusområde.
- Godstransporten er avhengige av sammenhengende fremkommelighet i veglenker uavhengig av om vegene er riks- eller fylkesveger. Trøndelag fylkeskommune skal etablere et godt kunnskapsgrunnlag om disse godsveglene og initiere samarbeid med staten med mål om å sørge for at disse veglenkene utvikles til å ha god nok vegstandard for gods.
- Godsveglenken mellom E39 i Orkdal og E6 i Rennebu, inkl. Fv 701/65 mot møregrensen er et naturlig første prosjekt, da staten allerede har vedtatt en KVVU for området.
- FV 770/17/775 Rørvik-Gartland (E6), er også en viktig godsveglenke som må prioriteres.

## 6. TERMINALER OG KNUTEPUNKTER

Det har i flere 10-år være jobbet for å realisere en godsterminal eller et logistikknutepunkt i Trondheim, til erstatning for dagens godsterminal på Brattøra. Tidlig i forrige stortingsperiode besluttet daværende Samferdselsminister at nytt logistikknutepunkt i Trøndelag skulle lokaliseres på Torgård, sør i Trondheim.

Det er i NTP perioden fram mot 2029 antydnet 1,8 mrd. kr til en ny godsterminal for jernbane på Torgård, sør for Trondheim. Kostnaden for å realisere en slik terminal er anslått til ca. 10 milliarder kroner.

En realisering av et logistikknutepunkt på Torgård er derved helt urealistisk på 2020-tallet. For at det skal være realistisk i løpet av 30-tallet, må tiltaket planlegges tidlig på 20-tallet.

Behovet kan endre seg vesentlig frem til midten av 2030-tallet da en terminal tidligst kan stå klar. Godstransporten på veg ventes å øke med om lag 100 millioner tonn hvert 10-år. Dette kan komme til å endre behovet, og gjøre det kritisk før en jernbaneterminal på Torgård kan stå klar. Dessuten er jernbanen inne i en skjebnetid, der forutsetningene for at jernbanen skal kunne håndtere en vesentlig del av de fremtidige utfordringene foreløpig er helt uavklart. Et eksempel på dette er at dersom en jernbaneterminal på Torgård hadde stått klar i dag, ville det fremdeles vært usikkert om det var sporkapasitet til flere tog, om kvaliteten på sporet gjør at det er kunder til flere tog, om Alnabru-terminalen i Oslo har kapasitet til å ta imot mer gods fra Trøndelag og om vi har godsaktører som er økonomisk i stand til å ta imot en stor vekst i godsvolumene på jernbanen.

Samtidig er utviklingstakten i samfunnet enorm, med hyppige teknologiskifter på mange områder. For 20 år siden fikk Trøndelag nesten en ny godsterminal på Leangen. Det er sannsynligvis minst like langt frem til en jernbaneterminal på Torgård kan stå klar.



Med det lange perspektivet og det høye kostnadsnivået det er på jernbane, vil det alltid være en mulighet for at det kommer nye og rimeligere løsninger før store tiltak på jernbanen kan realiseres.

Dette taler for at Trøndelag bør heve blikket, og benytte de nærmeste årene til å studere hvordan behovet forventes å utvikle seg og hvilke muligheter Trøndelag forventes å ha for å løse behovene.

Et slik arbeid må finansieres. Løsningen ligger i NTP. De 1,8 milliarder kroner i NTP innebærer en mulighet til å avklare:

1. Hvordan "Trøndelag uten Torgård" skal kunne ha en akseptabel fremkommelighet for gods- og næringstransportene, innenfor en akseptabel belastning for samfunnet.
2. Hvilke tiltak som kan gjøres for å sikre at jernbanen fremstår så attraktiv som mulig som godsåre, frem til nytt logistikknutepunkt blir realisert.
3. Hvordan Brattøra kan frigjøres til byutvikling før et logistikknutepunkt på Torgård kan stå klart.

I et slik arbeid må både næringen og kompetansemiljøet trekkes inn. Det må vurderes om jernbanens nye godsterminal på Heggstadmoen kan utvides til å kunne erstatte behovet for Brattøra i et langt kortere tidsperspektiv enn Torgård. Det må vurderes hvilke tiltak som må gjennomføres for å tilrettelegge for den reelle veksten innen godstransport på veg, hvilke muligheter som ligger i ny teknologi og det bør vurderes hvilken effekt det kan ha å omdisponere midler fra bane til sjø.

Mens utviklingen på jernbane er tett knyttet til behovet for omfattende infrastrukturinvesteringer, er begrensningene på sjø ansett å være knyttet til behovet for å kompensere nye godsruiter til sjøs for manglende retningsbalanse i godsstrømmene i oppstartfasen. I overføringsmålets tid har det i svært liten grad vært forsøkt med vesentlige stimuli til dette.

Rørvik Havn har gjennom prosjektet TransPort2015 dokumentert hvilken effekt forventet vekst innenfor for havbruk vil få for godstransporten i 2050. De slår fast at det i 2050 vil gå en trailer med laks fra Trøndelag gjennom Klett-krysset hvert andre minutt. I tillegg kommer transport av annen sjømat fra Trøndelag og transporten fra havbruksnæringen i regionene nord for Trøndelag.

Dette er transport av råvarer som er hentet opp fra havet, og som det burde ha de beste forutsetninger for å bli transportert sjøveien og ikke fylkevegen. Trøndelag fylkeskommune bør ta en aktiv rolle i arbeidet med å finne effektive tiltak for å flytte transporten fra havbruksnæringen fra veg til sjø.

Et slikt arbeid må finansieres.

Statens storsatsing innenfor samferdselen er Byvekstavtalene for de største byene. Dette kunne vært en mulighet til å sikre finansiering av fremkommelighetstiltak i Trondheimsområdet. Men staten har unntatt næringstransport fra nullvekstmålet, som er hovedmålet for byvekstavtalene, og forutsetter at alle midler i byvekstavtalene skal rettes mot tiltak som bygger opp under nullvekstmålet. Dermed vil ikke midlene i byvekstavtalene kunne benyttes til å finansiere tiltak overfor næringstransport.

Dermed blir midlene som er tiltenkt Torgård i NTP sannsynligvis den eneste muligheten for å finansiere en analyse av hvordan Trøndelag skal kunne fungere uten Torgård, og tiltakene for å gjøre Trøndelag fremkommelig for varene og for å frigjøre Brattøra for byutvikling før Torgård realiseres.

**CEC**  
WINNER

**CARGO**  
CONTAINER

CG 044 283 01

**MAX. LOAD** 56.880 KGS  
124.540 LBS

**TARE** 18.950 KGS  
42.210 LBS

**MAX. GW** 75.830 KGS  
167.750 LBS

160 km/h

2100340981

Trøndelag må arbeide aktivt for at en stor del av godstransporten øst-vest i Midt-Norden skal skje med jernbane i et felles elektrifisert jernbanenett.

For at jernbanen skal være et attraktivt alternativ for å frakte gods, er det også behov for mer kapasitet, økt punktlighet og økt vedlikehold på jernbanen.

Trøndelag fylkeskommune skal bruke påvirkerrollen til å jobbe aktivt for at jernbaneinvesteringene øker slik at det blir mer attraktivt å frakte gods på bane.

En drivende faktor i utviklinga innafør godstrafikken de siste årene har vært sosial dumping, kabotasjekjøring og utenlandske vogntog med dårlig teknisk standard. Dette har gitt mye lavere kostnader for godstrafikk på veg enn det ellers ville vært. At vegtrafikken har et konkurransefortrinn overfor bane og sjø på bakgrunn av dette gir en usunn vridning i godsmarkedet. I det videre arbeidet med delstrategi for gods skal også de sosiale aspektene tas med og det skal foreslås tiltak for å demme opp for sosial dumping innafør godstrafikken.

### Delmål for terminaler og knutepunkter

- Trøndelag skal ha en akseptabel fremkommelighet for gods- og næringstransport, innenfor en akseptabel belastning for samfunnet også før logistikknutepunktet på Torgård realiseres.
- Jernbanen skal fremstå som et attraktivt alternativ til bil også før et logistikknutepunkt på Torgård realiseres.
- Brattøra skal kunne frigjøres til byutvikling før et logistikknutepunkt på Torgård realiseres.

### Strategi for terminaler og knutepunkt

- Trøndelag fylkeskommune skal jobbe for at midlene tiltenkt Torgård i NTP skal utløses tidlig i NTP perioden, og kunne benyttes både til utredning av et fremtidig logistikknutepunkt på Torgård og til etablering av kompenserende tiltak mens Trøndelag venter på Torgård.

## 7. KUNNSKAP

For å kunne utøve fylkeskommunens rolle som regional utvikler, er det viktig å ha kunnskap om godstransporter i regionen. Dette er også viktig som vegeier for å gjøre gode og riktige prioriteringer innenfor begrensede økonomiske rammer.

Både offentlige og private aktører jobber med utredninger innen godstransport. Fylkeskommunen må ha oversikt over hva som finnes av eksisterende informasjon og pågående prosesser. Eksisterende kunnskap om gods- og tungtransporter må om nødvendig suppleres og videreutvikles til mer detaljert og målrettet kunnskap. Det vil være naturlig å kartlegge de næringer som er krevende for infrastrukturen i dag og ikke minst i framtiden. Dette kan også gi grunnlag for å se utviklingstrekk innen godstransporten, som for eksempel varedistribusjon og avfallstransport i og rundt byene, og transport i forbindelse med havbruk, landbruk og tømmertransport i distriktene.

Sammenhengen mellom framkommelighet for godstransport, næringstransport og kollektivtransport er viktig i kartleggingen i og rundt byene.

Dialog med godsnæringen vil være avgjørende for å innhente kunnskap, for eksempel til kartlegging av flaskehalsar som begrenser framkommelighet og effektiv drift av vegnettet.



På sikt vil et systematisert kunnskapsgrunnlag om godstransport kunne si noe om utviklingstrekkene i ulike deler av regionen og de forskjellige næringene. Det må også være mulig å måle utvikling over tid.

#### **Fylkeskommunen ønsker kunnskap om**

- dagens omfang av ulike typer godstransport på fylkesvegnettet
- hvor og hvordan godstransport i regionen går (veg, sjø, tog)
- hvilke veglenker som har størst andel godstransport
- prognoser for ventet vekst innen de ulike gods næringer og deres geografiske plassering
- hvilke virkemidler kan bidra til at godstransporten går på de ønskede veglenker

#### **Delmål for kunnskap**

- Fylkeskommunen skal ha et verktøy for planlegging og prioriteringer som underbygger ønsket utvikling på vegområdet
- Kunnskapen skal brukes til å se om tiltak har hatt ønsket effekt.
- Kunnskapen skal ligge til grunn i dialog med kommuner, næring og andre aktører.
- Kunnskapen skal være et grunnlag for prioriteringer og innspill til NTP

#### **Strategi for kunnskap:**

- Fylkeskommunen skal sette tilgjengelig informasjon om godstransport i system
- Fylkeskommunen skal komplettere manglende relevant kunnskap om godstransport

### **7.1. Godsutfordringer og arealutvikling**

God arealplanlegging ved etablering av godstung næring vil være viktig for å sikre god tilknytning til jernbanenettet, havner og eksisterende vegnett og for å sikre god nok kapasitet i tilstøtende veglenker. Det vil også være viktig å kunne legge godstung næring i forbindelse med havner og andre knutepunkt for å sikre en mest mulig effektiv og bærekraftig transport, som kan være med å redusere behovet for transport på veg. Overføring av gods fra vei til sjø og bane kan medføre at arealer til jernbane- og havneterminaler må prioriteres av ansvarlige myndigheter. Infrastruktur for Jernbane og havn er ikke så fleksible som veisystemene, det er derfor viktig å prioritere disse i arealplanleggingen (IKAP). Ikke minst er dette sentralt for å nå viktige klimamål.

Nullvekstmålet for antall reiser med bil vil kunne gi økt behov for vareleveranser til private husholdninger i framtiden, det er derfor viktig at det settes av nok areal til varelevering og henting i boligområder i bynære strøk eller arbeides med alternative løsninger innenfor dagens arealer.

Det er og vil være en utfordring med godstransport og "last mile" i og rundt de største byene i fylket, og spesielt i Trondheim. Her bør fylkeskommunen bidra sammen med kommunene og næringen for å se på løsninger for en effektiv godstransport. Godstransport i og rundt byene i Trøndelag og spesielt i Trondheim har arealutfordringer med flaskehals, framkommelighetsproblematikk og få laste og losse soner.

Med nullvekstmålet i Trondheim skal ikke personbilandelen øke, planlegging av nye boligområder tar hensyn til dette. Det medfører at det er færre som vil ha tilgang til bil i framtiden og vil være avhengig av å få transportert varene hjem, dette fører til en økning i godstransport i bynære strøk. Godstransporten er ikke en del av nullvekstmålet i dagens bymiljøavtale.



Det vil være et stort behov for vare og godstransport i og rundt byene, flere flytter til byene og færre skal ha bil.

Næringslivet og det offentlige må ha et større fokus på vareleveranser i utredninger og i reguleringsplaner, det kan føre til at det blir bedre løsninger for varelevering og varehenting, noe som kan øke effektiviteten og dermed redusere behovet for flere varetransporter i byene.

### **7.1.1. Distriktene**

Distriktenes største utfordring er flaskehals for tunge transportere som kan medføre at godstransporter må velge ruter som er lengre og/eller må foreta flere små transportere.

Ut i fra en kartlegging av flaskehals for godstransport vil det kunne gi et kunnskapsgrunnlag for vurderinger av tiltak i distriktene som kan redusere disse ulempene.

En av tilleggs utfordringene for fylkeskommunen er at økningen i godstransporten ikke skjer jevnt fordelt på alle veger, men vil kunne bli konsentrert på enkelte fylkesveger i distriktene.

Sjømatnæringen er forventet en kraftig vekst, det er enkelte prognoser som tilsier at en femdobling av produksjonen kan være mulig, det vil kunne føre til en kraftig økning av godstransport på fylkesvegnettet som knytter havbruksnæringene til riksvegnettet. Med mindre det etableres alternative logistikk-løsninger som avlastet veg, vil økningen i produksjon også transporteres på veg. Det er noen aktører i markedet som jobber med å se på muligheter for å få sjømat fra veg til sjø.

## **8. TEKNOLOGI**

Riktig teknologi skal bidra til at fylkeskommunen skal kunne gjøre gode valg om transport- og drivstoffløsninger. Teknologi skal også gi godsnæringen større forutsigbarhet og et bedre grunnlag for planlegging av transportere. Dette kan igjen bidra til bedre kapasitet på vegene, økt trafikk-sikkerhet for øvrige trafikanter og lavere klimautslipp.

### **8.1. ITS (Intelligente Transport System)**

Informasjon kan sendes mellom kjøretøy, infrastruktur og styringsenheter. For eksempel kan informasjon om føreforhold eller kødannelse registreres og videresendes til transportørene til hjelp for deres ruteplanlegging. I kjøretøyene kan det monteres sensorer for registreringer om vegnettet. Måleinstrument som gir løpende informasjon om vegene, bærende konstruksjoner og andre veg-element kan gi fylkeskommunen godsrettet styring av drift og vedlikehold og prioritering av investeringer.

Fylkeskommunen må få bedre kunnskap om hvilke muligheter dagens teknologi har for innhenting av informasjon og bruk av denne. I dette arbeidet vil forskningsinstitusjoner som NTNU, SINTEF og Vegdirektoratet være aktuelle samarbeidspartner.

### **8.2. Nye transportløsninger for gods**

Det vil i framtiden komme alternative transportformer for gods utover det som benyttes i dag. Det er mulig å se for seg Hyperloop og droner som transporterer gods på kortere og lengre strekninger. Dette er teknologi som vil kreve tilpasninger i regelverk og tilrettelegging av infrastruktur. Fylkeskommunens rolle innenfor dette feltet er i dag meget uklar og må eventuelt avklares når tiden er moden for det. Fylkeskommunen bør være med å påvirke der det er mulig hvis en slik utvikling kan avlaste eller redusere veksten av gods på veg.



### 8.3. Drivstoffløsninger for godstransporten

En kraftig økning av godstransporten på veg vil også kunne føre til kraftig økning i CO2-utslippene i Norge og Trøndelag. Det er viktig at godsneringa er offensiv i arbeidet for overgang til fossilfrie transportmidler. Teknologi kan også bidra til utvikling, tilgjengelighet av eller bruk av nye og mer klimavennlige drivstofftyper eller energi. I dag ligger fylkeskommunen i front når det gjelder alternative drivstoff, som hydrogen på hurtigbåt og elektrifisering av bussparken. En av utfordringene med innføring av ny drivstoffteknologi er å få etablert nok energifyllleanlegg. Fylkeskommunen må vurdere om anlegg for fylling av hydrogen og eller strøm som etableres i forbindelse med kollektivtransport også skal kunne benyttes av godstransporten.

#### Delmål for teknologi:

- Bruke og videreutvikle teknologi for innhenting av informasjon om godstransporter på veg
- Bruke og videreutvikle ITS løsninger der dette kan bidra til å fjerne flaskehalsar for godstransport på fylkesveg
- Påvirke framtidig bruk av nye transportløsninger der det kan avlaste eller redusere vekst på fylkesveg

#### Strategi for teknologi

- Fylkeskommunen skal være en pådriver og deltager sammen med kommuner, SVV, VD, utdannings og forskningsmiljøer og andre aktører for å kunne innføre bruk av ny teknologi i godstransporten
- Ved fylkeskommunal etablering av energifyllleanlegg for alternativt drivstoff til kollektivtransport, må fylkeskommunen også legge til rette for en kommersiell del som kan benyttes av godstransportnæringen der det er hensiktsmessig.
- Fylkeskommunen skal sammen med aktører som kommuner, Statens vegvesen, vegdirektoratet, utdannings- og forskningsmiljøer og andre, bidra til at det innføres bruk av ny teknologi i godstransporten som ITS (Intelligente Transport System), nye drivstoffløsninger etc.
- Det må arbeides for at all godstransport på land og sjø skal være klimanøytralt i 2030.



## 9. MØTEPLASS FOR GODS

Fylkeskommunen ønsker en møteplass mellom politikere, fylkesadministrasjonen og godsnæringen for å kunne påvirke løsninger og prosjekter innen godstransport på områder der fylkeskommunen i utgangspunktet ikke har noen myndighet. En slik møteplass må også ha med markedsaktører som har innvirkning på godstransporter, som store vareeiere, produsenter og deres organisasjoner.

En møteplass mellom politisk ledelse i fylkeskommunen og godsnæringen vil kunne bidra til:

- Et felles kunnskapsgrunnlag om godstransporter.
- kunnskap om hva som er viktig for godsnæringen
- kunnskap om politiske krav, forventninger og prioriteringer i regionen.

### Delmål møteplass for gods:

- Bidra til God dialog mellom næringen og fylkeskommunen
- Lage en arena der godsaktører og det offentlig kan møtes for å finne gode og målrettede løsninger for godstransporten.

### Strategi for møteplass:

- Fylkeskommunen skal bidra med å skape møteplasser mellom politikere og godsnæringen som plattform for å diskutere aktuelle problemstillinger og utfordringer innen godsnæringen. Dette for å kunne skape gode samhandlingsprosesser som kan gi en større mulighet for å nå målene om bærekraftig og forutsigbar utvikling i regionen.



# Trøndelag fylkeskommune

*Fylkets hus / Postboks 2560 / 7735 Steinkjer  
Epost: [postmottak@trondelagfylke.no](mailto:postmottak@trondelagfylke.no) / Telefon: +47 74 17 40 00*