



Trondheim, 29. juli 2011

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til konseptvalgutredningen (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen.

SLF Trondheim kommer med følgende høringsuttalelse.

Oppsummering

Konseptvalgutredningen er utilfredsstillende på vesentlige punkter, og vi ber om at eksternt kvalitetssikring (KS1) særlig merker seg følgende mangler:

- Konseptvalgutredningen tar ikke opp problemstillinger knyttet til høyhastighetstog. En rekke forhold tilsier at en beslutning om logistikknutepunkt må sees i nær sammenheng med beslutning om investering i høyhastighetstog. Dette er etter vårt syn den alvorligste mangelen ved arbeidet som er gjort.
- Kriteriene og deres karaktergivning er ikke etterprøvbart, og virker i noen tilfeller ulogisk. Bedre metoder må benyttes i det videre arbeidet.
- Dokumentasjon av fremtidens behov er av dårlig kvalitet. Bl.a. må konsekvensen av alternativet med godstransport på høyhastighets jernbane innarbeides fullt ut.

Dagens situasjon

Analysen av dagens situasjon virker mangelfull.

- Godsstrømmene er satt opp i tabellform (tabell 2-2 og 2-3), men uten å skille mellom retningen på strømmene (innkommende, utgående).
- Tabell 2-3 synes å være en prognose, ikke en analyse av dagens situasjon.
- Det er overraskende og skuffende at man ikke har større kunnskap og oversikt.

Fremtidens behov

Forsøkene på å underbygge fremtidens behov kan på den ene siden virke bakoverskuende, på den annen side spektakulære.

- Begrepet “kapasitetsbegrensninger” i kapittel 3.4.2 *Prognoser for fremtidige transporter* underbygges ikke. Dette virker lite seriøst. Kanskje refererer de til “bakoverskuende” betraktninger fra Jernbaneverkets godsstrategi fra 2007 (referanse [25]), som ikke ser lenger enn til 2020, og hvor høyhastighetsbane ikke er et alternativ? Med utbygging av høyhastighetstog er det vanskelig å forstå at det kan bli kapasitetsbegrensninger etter 2040.
- Det kan synes oppsiktsvekkende at hele 1 av 4 av de spurte transportbedriftene ikke ser behov for et nytt logistikknutepunkt. Hvor oppsiktsvekkende dette er, bør vektes

av transportarbeidet disse bedriftene utfører. Det sier rapporten ingenting om. Følgelig er det uklart hvor viktig næringen selv mener et nytt logistikknutepunkt er.

- Prognosene for gods i varegruppene 1-4 opererer med en vekst på mellom 225 % og 248 % over 50 år. Dette synes å være betydelig større tall enn grunnlagstallene fra TØI, der de anslår en økning på 100 % i perioden fra 2010 til 2040 (fig. 5.5 i TØI rapport 1001/2008), vel å merke i en periode hvor SBB beregner en befolkningsvekst på 33 %. Når man i tillegg tar i betraktning at TØI sine tall ligger langt over anslagene EU har for Norge, og langt over Sveriges tall, synes tallene i konseptvalgutredningen å være spekulativt høye. KS1 bør etter spørre større edruelighet og etterrettelighet i tallmaterialet.

Konsekvensene av høyhastighetstog

Konseptvalgutredningen tar ikke opp problemstillinger knyttet til høyhastighetstog. Det er oppsiktsvekkende at et arbeid og en rapport bestilt av Jernbaneverket, og hvor Jernbaneverket har deltatt og vært sentral i definisjonen av problemstillingene, ikke med ett ord nevner høyhastighetstog. Det synes som opplagt at en fremtidig investering i høyhastighetstog vil ha avgjørende betydning for både plassering og funksjon til et logistikknutepunkt i Trondheimsregionen.

- Dersom det investeres i høyhastighetstog med en kvalitet som egner seg for godstransport, synes det opplagt at godstransport på jernbanen vil få en stor konkurransefordel sammenlignet med transport med vogntog. Transporttider mellom f.eks. Göteborg og Trondheim på under 8 timer vil radikalt endre måten gods håndteres og fraktes på. Det er da rimelig å tro at en stor andel av transporten vil foregå på skinner fremfor langs landevegen. Dette vil ha stor betydning for plassering og utforming av nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen.
- Valg av trasé for høyhastighetstog er følgelig avgjørende for plassering av logistikknutepunktet, og rangeringen av alternative plasseringer. Dersom høyhastighetsnettet legges i dalbunnen, favoriseres lavereliggende alternativer. Dersom en høyereliggende trasé velges, favoriseres høyereliggende alternativer for godsterminalen. Poenget er at disse valgene henger nært sammen, og fortsatt er mye uklart. Det som er rimelig klart, er at traséen for en høyhastighetsbane som egner seg for godstransport ikke følge langs dagens trasé mellom Melhus og Trondheim sentrum. Til det er både stigningsforhold og kurvatur uegnet.
- Prosjektets effektmål bærer preg av manglende helhetsbilde. En diskusjon av logistikknutepunkt uten en gang å diskutere muligheten for høyhastighetstog, er en vesentlig mangel, og gjør at målene, arbeidet og rapporten er vanskelig å ta seriøst.

Etterprøvable anvendelse av kriterier

Hovedrapporten evaluerer ulike plasseringer etter et sett med kriterier av ulik vektning. Dette fremstår som kunnskapsorientert og saklig. Svakheten ved metoden eller anvendelsen av den kommer frem når man forsøker å gå tallfestingen etter i sømmene.

- Eksempelvis er ett av kriteriene "*fleksibilitet*". Hva som menes med fleksibilitet, utdypes ikke i hovedrapporten, men finnes omtalt på side 108 av et utkast datert 26.5.2011. Alternativet med fjellhaller vurderes som de minst fleksible. Hvordan man har kommet frem til denne konklusjonen, begrunnes ikke. At investering i fjellhaller

er dyrt, synes opplagt, og er hensyntatt av økonomiske betraktninger, men er virkelig fjellhaller lite fleksible? Tvert i mot kunne man argumentere for at fjellhaller er svært fleksible med hensyn til både etappevis utbygging, utvidelsesmuligheter og endret teknologi: Man kan starte med et visst volum, og øke etter hvert som større behov oppstår, og gradvis få lengere godstog uten arealkonfliktene som kjennetegner landbaserte løsninger. Den som leser, forventer slike resonnementer, men finner ikke noe i det arbeidet som er gjort. Dersom det er subjektive avstemninger i arbeidsgrupper som har gitt slike utslag, er det åpenbart behov for bedre metoder.

- Ettersom følsomhetsanalysen i vedlegg II konkluderer med at rangeringen av alternativene er svært følsom for hvilke forutsetninger som legges til grunn, synes det klart at et mye bedre arbeid må legges ned før man med større grad av seriøsitet kan veie alternativene opp mot hverandre.

Konklusjon

I sum finner vi at **konseptvalgutredningen er utilfredsstillende på vesentlige punkter**, og mener at ekstern kvalitetssikring (KS1) bør stille krav om bedre kvalitet i utredningsarbeidet. De offentlige og berørte instanser fortjener bedre grunnlag for sine beslutninger. Saken er for viktig og konsekvensene for store til at dårlig håndverk skal benyttes som utgangspunkt.

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/styreleder Richard Torbjørn Sanders
Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim, trondheim@syklistene.no

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelen som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.