



**Godsterminal Brattøra-Heggstadmoen lever i påvente av gjennomkjøringsterminal. Jernbanedirektoratet skrinla i 2019 nytt logistikk-knutepunkt på Torgård, og anbefalte en videre utbygging av Heggstadmoen.** LO i Trondheim ga 14.11.19 en uttalelse til Byplankontoret. Bystyret behandlet saken 21.11.19. Det ble vedtatt å be om at arbeidet med å utvide virksomheten på Heimdal til erstatning for ny godsterminal på Torgård legges bort og at regjeringen og Jernbanedirektoratet øker arbeidet med å få etablert en gjennomkjøringsterminal for Trondheimsregionen. Ett års driftserfaringer på Heggstadmoen sekketerminal, viser at Bystyrets vedtak er fornuftig. Sekketerminal betyr at 600 meter lange tog må bakkes (rygges) inn på terminalen, med en bratt stigning på 22 promille. Fordi godstoglokomotiv spinner er derfor 100 meter skinner skiftet ut. Heggstadmoen ligger 150 meter over havet, med normalt mye snø vinterstid. Det gir større og mer kostbare drifts utfordringer enn på Brattøra. Heggstadmoens to plan vanskeliggjør god produksjon med lasting fra begge sider med truck. Heimdal stasjon er trafikkert, og nå må godstog noen ganger om morgenen vente på Ler for å slippe frem tomme persontog på vei til start posisjon. Problemet vil øke når Statens Järnvägar fra i år vil kjøre ½-times avganger med kryssing hvert kvarter med lokaltog. Å sikre økt driftseffektivitet, nok driftssikkerhet og god stabilitet i et nytt logistikk-knutepunkt sammenlignet med dagens løsning var ikke godt nok beskrevet i Jernbanedirektoratets fagrapport. Kraner fungerer dårlig i snø og vil gi mere driftsavvik og høyere driftskostnader enn trucker. Planer for hensetting-spor er for få. Det burde vært plass til nok ankomst- og avgangsspor for å klare avvikssituasjoner. Høydeforskjell mellom lastegatene gir ikke mulighet for økt driftseffektivitet. Særlig snø-månedene vil gi krevende intertransport av containere og semi-hengere.

**Delt løsning Brattøra/Heggstadmoen må beholdes til et knutepunkt med gjennomkjøringsterminal fremkommer.** Vi viser også til Bystyrevedtak 26.02.15 om Brattøra. *«Det må også sikres tilstrekkelig areal for å håndtere omlasting fra båt til bane.»* Godstransportørene kan leve med delt løsning. Turister kan glede seg over å se terminalarbeid fra «Sjøgangen». Bransjen forventer årlig vekst på 2 % over Dovre- og Nordlandsbanen fram til 2033. Det er 50 % økt godsvolum sammenlignet med hva CargoNet og Green Cargo fraktet i 2019. Mer driftsoptimalisering kan øke kapasiteten enda 40 % for delt løsning. Nå lastes og losses 5 tog i døgnet. Gods-arbeidere kan tømme og fylle et tog på 3 timer, men i dag står 2 tog i 12 timer.

**I tillegg til delt løsning Brattøra/Heggstadmoen bør innhold, lokalisering, størrelse og kostnader utredes for flere alternativer.** Herunder terminalfunksjoner, effektiv forbindelse jernbane/havn, størrelse ut fra mål om forventet/ønskelig vekst på jernbane og mulighet for å samlokalisere en kombiterminal, vognlast, andre lastetyper og samlastere. Område nord og sør for Melhus bør utredes. Det første er relativt flatt med mindre snø problemer og ligger ved Klett E-6 knutepunkt, nær Torgård. Det er strategisk plassert i avstand fra Orkanger havn og laksetransport fra Hitra/Frøya. Søberg kan gi en gjennomkjøringsterminal ved E6. Jordvern er viktig, men når E6 i regionen planlegges er det med 110 km/t og betydelig veibredde. Før beslutning på foretrukket løsning må godstogterminal- og togselskaper involveres. Bystyrets vedtak om å be rådmannen ta initiativ til dialogmøter med relevante næringsaktører er derfor viktig og nødvendig. En mer effektiv godsterminal/knutepunkt er nødvendig for å nå målene om mer gods bra vei til bane i Trøndelag.