

Notat

Oppdragsgiver: Jernbaneverket
Oppdrag: Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

Sted: Trondheim

Dato: 11.10.11

Fra	Til	Info	Firma	v/	E-post
	X		Jernbaneverket	Raymond Siiri	raymond.siiri@jbv.no
		X	Jernbaneverket	Lise Nyvold	Liny@jbv.no
		X	Jernbaneverket	Anne Skolmli	anne@jbv.no
X			Faveo Prosjektledelse AS	Arnt Ove Okstad	arnt.ove.okstad@faveoprojektledelse.no
X			Faveo Prosjektledelse AS	Vigdis Espnes Landheim	vigdis.espnes.landheim@faveoprojektledelse.no
		X	Samferdselsdepartementet		

Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen – høringsuttalelser, vurdering og oppfølging

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
89	Værnesregionen	Regionrådet ønsker etablering av logistikknutepunkt øst for Trondheim. Mindretall bestående av Stjørdal kommune sluttet seg ikke til rådets vedtak	Tas til etterretning.
97	Trondheimsregionen	Brev om at det ikke vil bli en samlet høringsuttalelse fra Trondheimsregionen, men at kommunen gir uttalelser på selvstendig grunnlag.	Tas til etterretning.
99	Trondheimsregionen	Ros for god prosess og omfattende/grundig arbeid. Ingen samlet uttalelse på vegne av kommunene. Uttalelsen omfatter regionale vurderinger vedr. lokalisering (notat datert 01.06.11): <ul style="list-style-type: none"> Integrert løsning mest fremtidsrettet og fleksibel i forhold til endringer i godsstrømmer og rammebetingelser. I-øst vil i større grad favne godstransport også fra Nord-Trøndelag og dermed et logistikknutepunkt for hele Midt-Norge 	

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<ul style="list-style-type: none"> • Overføring av gods mellom bane og båt er i dag meget beskjeden. Utvikling av gods på Meråkerbanen kan innvirke på dette • Det bør ikke avvises å kunne etablere godt akseptable løsninger for samordning bane-båt også ved delt løsning • Forskjeller mellom konseptene mht. nåverdi, ytre miljø, fleksibilitet og samfunnsutvikling refereres/forklares • De integrerte løsningene bidrar til at containergodshåndtering kan flyttes ut av Brattøra og slik bidra til ønsket samfunnsutvikling. • Byutvikling på Nyhavna kan realisere viktig/attraktiv næringsutvikling for regionen <p>For både I-øst og D-sør er det nye næringsareal i nærheten.</p>	Tas til etterretning-
102	Schenker AS	<p>Terminalen må ligge der "godset møter byen". Det alt vesentligste av godsmengdene kommer sørfra, og godset fra Trøndelag skal sørover. 20% nord for Trondheim, 80% sør for Trondheim for vår del. En terminal sør for Trondheim vil legge til rette for flere fisketransporter med tog (motsatt for nord, eliminere denne transporten). Det generelle næringslivet sterkest berørt av urasjonell drift. Mange containere via Orkanger havn i dag. Det er et opplegg som fungerer godt. Rederiene vil ikke gå lenger inn i Trondheimsfjorden. Schenker anbefaler lokalisering sør for Trondheim, såkalt terminal som en Dryport, altså en delt løsning. (D-Sør).</p>	<p>Fisketransporter kan bearbeides videre i neste fase.</p> <p>Ønsker D-Sør + Orkanger</p>
103	Gevingåsen AS	Regulert boligområde med utbyggingsavtale på Gevingåsen vil bli ødelagt med en godsterminal på Hell.	Tas til etterretning.
104	Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS (TIH)	<p>TIH har utarbeidet en høringsuttalelse (rapport dat. 14.06.11), som ble behandlet i styret for TIH 14.06.11:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Midt-Norge står overfor store utfordringer som følge av økte godsmengder og nasjonale mål om at gods skal overføres fra veg til bane og båt • Det er nødvendig å tenke langsiktig for å oppfylle en slik målsetting • Et logistikknutepunkt for bil, bane og båt er det konsept som ivaretar nasjonale føringer best • TIH anser Hell som beste lokalitet for et logistikknutepunkt pga samordning med andre samferdselsprosjekter og næringsutviklingsmessige konsekvenser i regionen <p><u>Noen punkter fra høringsuttalelsen/rapporten fra TIH:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • TIH er tilfreds med at KVU har fått et bredt mandat • Rapporten framstår som en "banerapport" • Prosjektet må ha større ambisjoner enn kun å øke kapasiteten på containeromlastningen for jernbanen • TIH legger vekt på sammenheng mellom etablering av logistikknutepunkt og byutvikling/regional 	<p>Tas til etterretning. Ønsker Integrert Øst, fortrinnsvis Hell.</p> <p>Havn/båt er drøftet prosessen</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>utvikling</p> <ul style="list-style-type: none"> • Svært utfordrende å lese/forstå • Utredningen baseres i for stor grad på dagens situasjon, jfr. godstrømanalyser med framskriving av dagen tall/nåsituasjonen. Rapporten burde drøftet sannsynligheten for endrede godstrømmer og hvordan det vil slå ut. Det savnes en drøfting av transportmodellens styrker/svakheter. • Manglende vilje til å tenke langsiktig • Utredningen drøfter ikke hva som skal til for å få mer gods over på bane eller kjø • Det savnes en samfunnsøkonomisk tilnærming som supplerer tallanalysene • Det savnes vurdering av hvordan globalisering og internasjonalisering av handelen vil påvirke varestrømmene • Direkte båtlinjer fra kontinentet og shortsea-trafikk burde vært drøftet • Integreert knutepunkt innebærer utflytting av dagens havneaktiviteter på Brattøra og Nyhavna tilsvarende 650 dekar, som kan frigjøres til byutvikling • Utredningen legger til grunn at tyngdepunktet for godset vil forbli i Trondheim sentrum • Hvordan vil olje- og gassaktiviteten påvirke transport- og logistikk løsninger? • Det savnes drøfting av virkemidler for å begrense veitransport • Det savnes drøfting av hvordan overføring av gods mellom skip og bane kan øke • Fisketransport burde være mer drøftet i rapporten • Div. kritiske kommentarer til godsstrømanalysen, jfr. kap. 3.3 i notatet • For dårlig sammenheng mellom behov - konsept - lokalisering • Rapporten burde drøftet hvilken betydning interkommunalt havnesamarbeid kan ha for konsept og lokalisering • Utpekte havners betydning burde vært drøftet i KVU-rapporten • Rapporten burde vurdert hvordan EU's hvitbok kan påvirke et logistikknutepunkt • Målene er for banefokusert • Integreert løsning vil medføre større arealeffektivitet 	<p>og i behov, krav, mål og konsept</p> <p>En del av innspillene gjelder overordnet godsstrategi jfr. Nasjonal Transportplan, mens andre innspill er forhold som vil bearbeides i neste planfase.</p> <p>Tas til etterretning. Utredningen benytter den nasjonale godstransportmodellen med varestrømmer mellom alle kommuner/bydeler i landet, samt eksport/import av varer. Varestrømmene er fordelt på spesifikke varegrupper, hvor gruppene termovarer, fisk, stykk gods og industrivarer betraktes som intermodale godstransporter.</p>
105	Trondheim Havn	<p>Innspill til Trolla-alternativet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trollaalternativet må ha molo på grunn av bølgehøydene i Trondheimsfjorden – dybder ved Trolla umuliggjør en slik løsning. <p>Hvis alternativet skal bringes videre i en ny utredningsfase, må følgende sjekkes ut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er det mulig å etablere et LKP uten å flytte oljehavna? • Er det mulig å etablere en havn uten molo? 	<p>Tas til etterretning i forhold til videre arbeid med et evt. Trollaalternativ</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<ul style="list-style-type: none"> Usikkerhet rundt at om det er mulig å få tilstrekkelig kaiareal utenfor eventuelle fjellhaller med tanke på at om dybdeforholdene er slik at det er teoretisk og praktisk mulig å fylle ut masser i slikt omgang det her er skissert? 	
106	NHO Luftfart	Frakt av fisk fra Norge til europeiske og oversjøiske destinasjoner er omfattende, og går i dag i hovedsak med trailere fra Trøndelag til OSL og til større flyplasser på kontinentet. Vi registrerer at flyfrakt med fisk fra Værnes ikke er diskutert som et alternativ. I behovsanalysen har luftfart størst vekst. Etablering av samlastingsterminaler i nærheten av lufthavner, må hensynta lufthavnens behov for ekspansjon (terminalbygg, rullebaner, taksebaner og sikkerhetssoner). Rent prinsipielt mener vi at en slik utredning bør ha med seg alle transportformene for å se på regionenes fraktbehov samlet.	Godtransportmodellen har også fly med. Mengdene er ca 0.1% av Trøndelags totale godsstrømmer. Tilsier at det vektes i konseptvalget.
107	NVE	<ul style="list-style-type: none"> Viser til NVEs retningslinjer 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplaner Videre utrede betydningen av allmenne interesser i vassdrag, herunder naturmangfold Eiere av høyspente overføringsanlegg må gis anledning til å uttale seg i KVUen. 	Tas til etterretning.
108	Fosen Regionråd	Fosen Regionråd består av 7 samarbeidende kommuner på Fosen; Osen, Roan, Åfjord, Bjugn, Ørland, Rissa (Sør-Trøndelag) og Leksvik (Nord-Trøndelag). <ul style="list-style-type: none"> “For Fosen Regionråd vil det ha stor betydning at et nytt logistikknutepunkt tilrettelegger for bruk av <u>bil, bane og båt</u>. Dette vil også være et konsept som på best mulig ivaretar de nasjonale målsettinger for godstrafikken”. 	Tas til etterretning.
110	Avinor	Det må langt mer inngående analyser for å bekrefte eller avkrefte eventuelle konflikter mellom trafikkavviklingen ved Trondheim Lufthavn Værnes og et LKP på Hell. Det hersker en viss usikkerhet ift: <ul style="list-style-type: none"> Hindersituasjon ift kraner og master på skip ved kai og på inn-/utseiling Mulige signalforstyrrelser for lufthavnens navigasjonsinstrumenter Blending fra lyskastere på kai / om bord på skip Turbulens etter utbygging 	Tas til etterretning og behandles eventuelt videre i neste planfase.
111	Nord-Trøndelag Fylkeskommune	Vedtak i Fylkestinget 17.06.2011: <ol style="list-style-type: none"> Fylkestinget anbefaler at konseptet integrert løsning Øst (I-Øst) legges til grunn for videre planarbeid Fylkestinget ser konseptet Delt løsning Sør (D-Sør) som en viktig referanse i det videre planarbeidet Fylkestinget forutsetter, som tilpasning til de nasjonale målsettingene om økt godstransportandel på sjø og bane, at en effektiv og rasjonell tilknytning til havn vektlegges i det videre planarbeidet. 	Ønsker Integrert Øst, men med Delt Sør som viktig referanse i det videre planarbeidet.
112	Stjørdal Jeger- og Fiskerforening Meråker Jæger og Fiskerforening Stjørdalsvassdra	Fellesuttalelse fra nevnte høringsparter. <ul style="list-style-type: none"> Konklusjon: Høringspartene vil motsette seg etablering av LKP på Hell. Et logistikknutepunkt i utløpet av Stjørdalselva er helt uakseptabel. Av hensyn til laks, sjørret og biologisk mangfold ber vi om at alternativ på Hell forkastes. 	Ønsker ikke Hell mhp biologisk mangfold.

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
	gets Elveeierlag AS Meraker Brug Stjørdalsvassdra gets klekkeri		
118	Statens vegvesen Region Midt	<ul style="list-style-type: none"> Løsning både sør og nord for Trondheim vil underbygge behovet for vegutbygging – firefelt Et utgangspunkt i dagens situasjon peker mot en delt løsning sør for Trondheim I forhold til et nasjonalt mål om overføring fra veg til bane og sjø vil det integrerte konseptet være det mest fremtidsrettede, spesielt med tanke på satsing på transport øst-vest . En slik eventuell økning av godstransport fra Sverige vil underbygge et valg av logistikknutepunkt øst for Trondheim. Det forutsettes at kostnader i tilknytning til tilkobling av eksisterende riksveg mot logistikknutepunktet inngår som en del av totalkostnaden for logistikknutepunktet, og ikke som en del av prioriterte tiltak innefor SVV sine rammer for NTP 2014 – 2023. 	Tas til etterretning.
119	Indre Trondheimsfjord havnevesen	<ul style="list-style-type: none"> For stor grad av fokus på banetransport ITH har et engasjement for å få etablert en helhetlig løsning Rapporten er svært utfordrende å lese og krevende å forstå. Tallmaterialet synes i beskjeden grad å være reviderbar. Godstrømanalysene bygger på dagens tall uten å ta tilstrekkelig hensyn til til overordnede trender, politiske føringer og sannsynligheten for at godsstrømmer og struktur vil endre seg i femtenårsperioden før et logistikknutepunkt vil kunne stå ferdig. Ikke satt konkrete mål for overføring fra veg til sjø og bane. Utredningen er for smal i forhold til SD sin bestilling, et bredere perspektiv ville ha svart ut de nasjonalere utfordringene på en bedre måte. Ikke driftsklar før 2025 – operativ i et 50 – 100 års perspektiv. Savner en samfunnsøkonomisk tilnærming som ivaretar dette. I liten grad vurdert hvordan globalisering og internasjonalisering av handelen vil påvirke godsstrømmene til Midt-Norge. Båttransport (short-sea og direkte linjer fra kontinentet) vil kunne avlaste trafikken via Østlandet og redusere presset på Alnabu. Sjøtransport direkte fra kontinenthavner til Midt-Norge En samlokalisering av sjø- og baneterminalene gir bedre samordningsmuligheter Økt befolkningsvekst i Trondheim og nord for Trondheim – endringer som overhodet ikke er drøftet Sammenhengen med andre samferdselsprosjekter er ikke diskutert i tilstrekkelig grad Utviklingen av Offshoreaktiviteter og bla vindteknologi er ikke diskutert En etablering nært fylkesgrensa – en drivkraft for samarbeid mellom fylkene og for regional utvikling 	<p>Fremhever fordeler med Integrert Øst.</p> <p>Havn/båt er drøftet prosessen og i behov, krav, mål og konsept</p> <p>En del av innspillene gjelder overordnet godsstrategi jfr. Nasjonal Transportplan, mens andre innspill er forhold som vil bearbeides i neste planfase.</p> <p>Tas til etterretning. Utredningen benytter den nasjonale godstransportmodellen med varestrømmer mellom alle</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<ul style="list-style-type: none"> • Savner omtale av EUs Hvitbok og føringer i NTP • JBV utreder behovet for et effektivt omlastningspunkt for containere, ikke et helhetlig gods- og logistikknutepunkt • I for stor grad Sør-Trøndelagsfokusert • Må ha med seg <u>alle</u> vareslag og en riktig fordeling av disse • Samlastergodset, kun 8% av alle godsmengde til regionen. Helgodspotensialet i regionen må være med, ikke bare dagens banegods. • Rapporten mangler reelle ambisjoner om å følge opp nasjonale føringer • Ikke gjennom Oslo/Østlandet i framtiden – direkte ruter til sentrale havner. Forbruksvarer fra Østen til Midt-Norge • Sjøtransport direkte fra kontinenthavner til Midt-Norge • Lokalisering kun drøftet ut fra veksten i detaljhandelen, ikke andre markedssegmenter som for eksempel fisk fra Nordland og gods fra Meråkerbanen • 45% av godset på veg/bane er sør for byen. Denne fordelingen kan ikke benyttes som argument for å plassere en terminal sør for byen • Direkte transporter håndteres utenfor et LKP, skulle vært tatt ut • 45% til ST og 37% til NT (banegods), med båt : 45% til ST og 44% til NT. • Fisketransporter er for lite omtalt og medregnet • Andre forhold som ikke er vurdert godt nok og som har betydning for lokalisering: Endringer av transportkorridorer til sjøs, samarbeid i forsyningskjeden, havnesamarbeid, utpekte havner i NTP, • Alternative lokaliseringalternativer er følsom for endrede forutsetninger • Integreert Øst gir nærhet til flyplass og både Midsandan og Hell virker som geografiske gunstige lokaliseringalternativ • Delt sør – omlastingsterminal for bane og gir ikke mulighet for samlokalisering med havn • Logistikkmodellen – alt dimensjoneres ut fra godsstrømmer – JBV er klar over modellens svakheter • Mer gods på bane ved Integreert Øst – også for kombitog • Økte godsmengder gir økte distribusjonskostnader. Reell sammenligning må justeres for mengde. • Skip mer miljøvennlig enn både bil og bane • Bedret samlet arealbruk for integreert, men baneterminal for liten? • Sammenfattet: Integreert Øst er det beste lokaliseringalternativet. 	<p>kommuner/bydeler i landet, samt eksport/import av varer. Varestrømmene er fordelt på spesifikke varegrupper, hvor gruppene termovarer, fisk , stykkgoods og industrivarer betraktes som intermodale godstransporter.</p>
120	Lånke Arbeiderlag	<p>Hovedkonklusjon: "Ut fra KVU-rapporten og ut fra næringslivets interesser synes delt løsning og etablering sør for Trondheim</p>	Innspill tas til etterretning.

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>å gi de beste gevinstene om <i>mer på skinner i 2040</i>. valg av konsept D er et konsept som ikke vil ha de store miljøutfordringene. Med et valg av konsept I-sentralt, er alternativ Trolle det alternativet som i størst mulig grad kan forsvares ut fra et miljøperspektiv. Vil det framkomme et krav om etablering øst for Trondheim vil det måtte nyttes eksisterende havneanlegg og finne løsninger uten nedbygging av viktige nærmiljøanlegg som allmenheten over mange år har nytt livskvalitet av, og som framtidige generasjoner skal nytte til rekreasjon og velvære. Sjønære rekreasjonsområder er det ingen aksept for å bygge ned.</p>	
123	Sør-Trøndelag Fylkeskommune	<p>Vedtak i Fylkestinget 21.06.2011:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Videre utredninger må ta bedre opp i seg et større perspektiv på lokalisering av et nytt logistikknutepunkt. Både internasjonale og nasjonale varestrømmer må analyseres bredere, spesielt mtp at skipstransport kan minke belastningen på transport av varer på land sørfra. Befolkningsøkning og fortetting kan føre til at valg som tas i dag kan svekke muligheten for et fremtidig logistikknutepunkt knyttet til sjø. Avgjørende for Logistikknutepunktets verdiskapning om den skal ivareta kun 11% av godsvolumet eller å overføre mer gods fra veg til bane og sjø i et overordnet perspektiv. 2. STFK anbefaler at konseptet Integrert løsning Øst (I-Øst) legges til grunn for det videre planarbeidet (unntatt Midtsandan). 3. STFK ser konseptet Delt Sør som en viktig referanse i det videre planarbeidet. 4. STFK forutsetter, som tilpasning til de nasjonale målsettingene om økt godstransportandel på sjø og bane, at en effektiv og rasjonell tilknytning til havn legges til grunn i det videre planarbeidet. 5. Ved utredning av Muruvik og Hell bør disse områdene ses i sammenheng for om mulig å kombinere et anlegg med en bedre og mindre konfliktylt løsning. Det må også utredes nærmere løsninger for fjellhall. Den positive effekten av en løsning i Muruvik og/eller Hell synes undervurdert i KVU-rapporten. 6. I tillegg bør Trolle vurderes videre. Dette for å få målt betalingsviljen i forhold til miljøgevinster og for å unngå forsinkelser iden videre prosess. 7. Hvis beslutningen blir å gå videre med delt løsning sør for Trondheim, må denne sikres god tilknytning til havn. Ved delt løsning bør både Søberg og Torgård utredes videre med flere havneløsninger. Utredningen av alle alternativene må inneholde en vurdering av behov for areal i området for næringsutvikling, og behov for ytterligere nedbygging av dyrka og dyrkbar jord i et langsiktig perspektiv. 8. Hvis lokaliseringalternativet øst for Trondheim blir valgt, må en sikre at dagens E6 rustes opp til å tåle den økningen av trailertrafikken som vil oppstå på strekningen Malvik – Heimdal, uten at dette går på bekostning av andre riksveger i fylket. 9. Utredningene må ha fokus på lokal transportbelastning ved de ulike alternativene. CO2-regnskapet for 	<p>Avhengig av konseptvalget vil innspillene analyseres i det videre planarbeidet. Vil svare ut de enkelte punktene som kan besvares med grunnlaget som er i KVU'ens grunnlagsanalyser og -dokumenter.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		Hell/Murvik og Torgård-alternativet må oppdateres og ses i sammenheng med dempet biltransport fra Oslo.	
124	Klæbu kommune	<p>Formannskapetets vedtak i møte 30.06.11: "Klæbu kommune støtter konseptet Delt Sør og mener at Torgård er det beste lokaliseringsalternativet. Dette er basert på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En meget stor andel av godsmengden vil bli fraktet med bil og bane, også på lang sikt • Bedre balanse i utviklingen av regionen, sett i forhold til aksene nord/øst • Store deler av transportnæringen støtter lokalisering sør for Trondheim • Alternativet har høy score på alle kriterier • Det ligger midt i et sentralt næringsområde med et stort antall virksomheter • Transport-, kostnads- og miljømessige fordeler • Klæbu kommune kan bidra med betydelig næringsareal i kort avstand til logistikknutepunktet". 	Tas til etterretning. Mener at Delt Sør (Torgård) er den beste lokaliseringen.
126	CargoNet AS	<p>Målsettingen med en ny terminal må være å bedre rammebetingelser for godstransport på bane.</p> <ul style="list-style-type: none"> • CargoNet sine kunder vil uavhengig av terminalplassering finne løsninger sør for Trondheim (samlastere) • Søberg og Torgård vurderes til å ha tilstrekkelig nærhet til Orkanger havn • En integrert løsning Øst for Trondheim vil bidra til en reduksjon av volumene på bane og 50% økning av volumene på veg. • Liten overføring mellom havn og jernbaneterminal i dag, optimistisk anslag for fremtiden. Fremtidige oversjøiske varestrømmer mest sannsynlig til Gøteborg eller Oslo. • Markedstyngdepunktet : Sammenhengende bystruktur mellom Melhus og Stjørdal. Delt løsning har sentral lokalisering. • Torgård med ny jernbanetilknytning – må ses i sammenheng med kostnadseffektiv distribusjon og mulighet for økt kapasitet også for persontrafikk – kostnader for en slik tilknytning bør deles • Må etableres gjennomkjøringsspor og stamvegforbindelse • Ikke butterminal • Tilstrekkelige arealer må avsettes på terminalen for tilknyttede virksomheter • Togene sydfra vil få lengre framføringstid til en terminal Øst for byen • CargoNet AS anbefaler at det jobber videre med Delt løsning Sør. 	Tas til etterretning. Mener at Delt Sør er den beste lokaliseringen + havn på Orkanger.
127	Søberg Velforening Rye Velforening Søberg Vestre	<p><u>Sammendrag av høringsuttalelsen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Et stedsvalg for ny godsterminal i Trøndelag må tuftes på en helhetlig og kunnskapsbasert beslutning som er mer framsynt enn å løse containeromlastingen for jernbanens stamnett. • Vi ber om at konseptforslaget fra Anders Beitnes framlagt i Adresseavisen 28.06.11 om å plassere en 	Tas til etterretning i videre arb. planarbeider. Ønsker at flere

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
	Velforening Sandbakken Velforening	<p>godsterminal på en betongflyter blir utredet i den visere prosessen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi savner en utredning av flere fjellalternativ • Velforeningene går inn for et felles logistikknutepunkt øst for Trondheim. • Godset kan komme fra andre steder enn Oslo i framtiden – sjøvegen til Trondheim eller via Sverige • En etablering av en godsterminal på Søberg kan føre til forsterket press på boligsektoren og på offentlig infrastruktur i nedre Melhus. Dette er i strid med Melhus kommunes langsiktige arealplaner hvor planen er å stimulere til befolkningsvekst til andre sentra i kommunen. • JBV sin framdriftsplan skaper unødig usikkerhet knyttet til konsekvensene av en terminal. Dette kan påvirke eiendomsverdiene i området negativt i lang tid. Krav om mer detaljert plan for terminalen utarbeides med kartfesting av støysoner før stedsvalget blir tatt. • Diskusjon omkring Midnordic Green Transport Korridor er utelatt. • Området berøres av biotoper for elg, hjort, rådyr, rødrev, oter, røyskatt, hare og mink. Viser til SVV sin rapport i forbindelse med utbygging av E6: “ mye tyder på at strekningen fra Søberg til Skjerdingstad er det viktigste kryssingspunktet for vilt mellom Støren og Klett”. • Direkte i konflikt med Melhus kommune sin intensjon: “Det er videre et mål at viltet skal kunne trekke mellom de ulike områdene i Melhus uten fare for vilt eller trafikanter”. 	<p>fjellalternativ + flytealternativ utredes.</p> <p>Ikke Søberg.</p>
128	Bring Cargo AS	<p>Konklusjon: “Bring og Posten anbefaler at terminalen må ligge der “godset møter byen”. Det betyr at logistikknutepunktet må ligge sør for byen og vi anbefaler konsept D (Delt løsning) og fortrinnsvis Torgård”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behovet for samlokalisering av jernbane og havn er ikke til stede • Tog tilfredsstillende ikke lenger kundenes krav til fremføring. Vanskeligere å nå en overføring fra veg til bane. • En jernbaneterminal sør for Trondheim vil muliggjøre en større andel av fisketransporter fra Hitra /Frøya. • Det generelle næringslivet blir sterkest berørt av en urasjonell og kostnadsdrivende beliggenhet • Ikke realistisk å frakte store mengder gods over Storlien til Trondheimsfjorden • Anbefaler at Orkanger havn utredes nærmere som mulig containerhavn for Trondheimsregionen. • Anbefaler sterkt at konsept D, som betyr at jernbaneterminalen lokaliseres sør for byen og da fortrinnsvis orgård og havn et annet sted; altså en delt løsning. 	<p>Tas til etterretning. Mener at det beste er delt løsning (fortrinnsvis Torgård). Ønsker utredning av Orkanger havn som containerhavn.</p>
129	Grunneiere på Torgård: Molde og Nygård	<p>Grunneierne er forundret over at de ikke er blitt kontaktet som grunneiere i prosessen i og med at Torgård er et lokaliseringalternativ. Det drives et stort steinbrudd på eiendommene. Franzefoss Bruk AS har avtale for 25 år og forlengelse</p>	<p>Tas til etterretning videre i planarbeidet for et evt konsept Delt Sør.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		med 25 år, dvs 50 år ("evig tid"). Dette er en svært viktig avtale for grunneierne. Ønsker tilsendt alt av eksisterende planer på området slik det foreligger.	
131	Levanger Arbeiderparti	<p>Logistikknutepunktet må ligge på Hell. Dette i forhold til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luftcargo • Sjøtransport blir mer brukt som fremtidig godstransport • Begrense gods på veg • Godstransport via jernbane fra Midt-Sverige er ønskelig • Staten må ta i bruk statlig regulering • Samhandling mellom utbygging av logistikknutepunktet og nye traseer som ligger i KVU Trondheim – Steinkjer er et krav. 	Tas til etterretning. Mener at I-Øst og Hell er det beste alternativet.
132	LTL Region- Midt Norge	<p><u>Oppsummering:</u> Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL) anbefaler at det arbeides videre med alternativ D-Sør og da fortrinnsvis Torgård i kombinasjon med havneløsning i Orkanger. Alternativ D-Sør vil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sikre mer jernbaneframføring. I dag går 60 – 80% av alt gods fra de store samlasterne med jernbane. Av total godsmengde på CargoNet sin togforbindelse mellom Trøndelag og Østlandet står dette for ca 80% av totalen. • Orkanger havn bør bli framtidens containerhavn for regionen. Den ligger lenger ut i fjorden og vil øke sannsynligheten for flere båtlinjer og dermed mer gods på båt i framtiden. Båt taper markedsandeler til bil og jernbane for perioden 2008 – 2043 (Kilde: TØI). Viktig å øker attraktiviteten til båt ved rett lokalisering av havn. <p><u>Konsekvenser ved å velge alternativ Øst:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Økte distribusjonskostnader på 45 mill pr år • Ca 400 flere bilturer pr dag mellom Trondheim og I-Øst • Øket utslipp CO² med 3000 tonn pr år. • Økning av antall vogntog fra Østlandet til Trøndelag med 130 enkelt-bilturer hver dag. • Vanskeliggjøre at eksportvolumet av fersk fisk fra Hitra/Frøya kan sendes med tog (ca 26.000 vogntog pr år). 	Tas til etterretning. Mener at det beste er delt løsning (Torgård) i kombinasjon med havneløsning i Orkanger.
133	TOFA (Trondheim Omland Fiskeadministrasjon)	<p><u>Konklusjon:</u> TOFA viser til at Stjørdalselva er et nasjonalt laksevassdrag. TOFA vil motsette seg etablering av LKP på Hell. Et logistikknutepunkt i utløpet av Stjørdalselva er helt uakseptabel. Av hensyn til laks, sjøørret og biologisk mangfold ber vi om at alternativ på Hell forkastes.</p>	Ønsker ikke Hell.

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
134	LO i Trondheim	<p><u>LO i Trondheim har som hovedbudskap:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Moderniseringskonsept Brattøra må bli med i den videre utredningen. Det må være nullalternativet, ikke dagens Brattøra. Det må utredes en utvidelse nordover, ikke bare sørover. 2. Vi støtter at alternativ ILA/TROLLA utredes videre 3. Vi mener et alternativ der Brattøra avlastes med direkte tog til Heggstadmoen må utredes som et alternativ til andre delte løsninger 4. Vi mener Torgård er å foretrekke framfor Søberg 5. Vi mener både Hell, Midtsandan og Være må skrinlegges og ikke være med i videre utredning 6. Vi mener utredningen må drøfte de forutsetninger som er lagt til grunn: Framtidig godsmengde, størrelse på godstog over Dovre, hva en ukentlig godsroute til Trondheim vil bety for godsmengden til en ny terminal og muligheten for mindre terminaler i tillegg. 	<p>Mener at fjellalternativ Trolla/Ila, delt sør (Torgård) og modernisering av Brattøra bør utredes videre. Ikke I-Øst.</p>
135	Grunneiere på Torgård: Molde og Nygård	<p>Purring på brev av 06.07.11. Ikke fått svar på spørsmål i brevet. Vi ønsker å gjøre oss kjent med ønsket plassering av en terminal før det gis uttalelse. Vi vil derfor komme tilbake etter fristen for høringen. Steinbruddet som drives på vår eiendom er svært verdifull for regionen. Reguleringsplan for 2007 og landskapsanalysen sier: "Landskapet vest for Rv 704 vil fremstå som et åpent jordbrukslandskap etter at grusressursene på stedet er utnyttet og oppfylling foretatt". Vi ettersender et grundigere svar etter at det er mottatt mer detaljerte opplysninger.</p>	<p>Se dok 129.</p>
136	Fridny Stendahl Spets, Melhus	<p>En lokalisering på Søberg er svært nær elva Gaula som har en rødlisteart som heter Cicindela maritima, Elvesand jeger (fredet 20.mai 2011). DN har i sin handlingsplan nettopp nevnt Gravråk/Søberg som et spesielt område for denne billen. Veg i Alta må finne ny trase pga av forekomst av billen. Ellers: Melhus har dalførets beste kornområder, flotte gårdsbruk med historie helt tilbake til vikingetiden. Gaula er en av landets beste lakseelver. Med tanke på å skjerme omgivelsen må godsterminalen bygges i fjell.</p>	<p>Rødlisteart ved Gaula. Tas til etterretning i det videre planarbeidet.</p>
137	NSB	<p>En lokalisering av logistikknutepunktet på Torgård innebærer et nytt spor mellom Melhus syd og Heimdal. Dette bør evt. dimensjoneres for høyhastighets persontrafikktoget (200-250 km/t) og vil i så fall innebære en tilleggsverdi av investeringen. For utviklingen av lokaltrafikken sør for Trondheim, bør det imidlertid vurderes å opprettholde dagens spor, ettersom evt ny linje langs/gjennom Vassfjellet ikke vil betjene Melhus sentrum. Evt lokalisering til Midtsandan tilsier en fremskynding av planlagt dobbeltspor fra Trondheim mot Stjørdal, og minst fram til Midtsandan. Vi forutsetter også at den planlagte elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen er gjennomført innen den tidshorizonten som er aktuell for det nye logistikknutepunktet. Utformingen av logistikknutepunktet må ta hensyn til lokaltogetplass på Midtsandan.</p>	<p>Ingen preferanser. Innspill tas til etterretning.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
138	FRIFO STJØRDAL	<p>FRIFO Stjørdal ber Jernbaneverket legge vekk alternativ Hell i den videre utredning om nytt logistikknutepunkt. Det må legges vekt på fremtidig befolkningsøkning og bosettingsmønster, og tilgang til friluftsområder.</p> <p>Unødige transportøkninger, redusert trafiksikkerhet og negativ miljømessig påvirkning er ikke fremtidsrettet. Likeledes må status som nasjonalt laskevassdrag ha en betydning. Eller er det bare et papirvedtak? Totalt er det for mange negative effekter av en terminal på Hell. Stjørdals befolkning og de fleste lokale politiske partier ønsker ikke en havne- og godsterminal på Hell! Hva med lokaldemokratiet? Har det ingen betydning?</p> <p>FRIFO Stjørdal, på vegne av friluftsansasjonen i Stjørdal sier NEI til havne- og godsterminal på Hell! Vi anbefaler at man velger en delt løsning og benytter de eksisterende havner til godstransport! Eksisterende havner vil fortsatt bli brukt, selv om det kommer ny havn, enten på Hell eller Midtsand.</p>	Ønsker ikke Hell.
139	Grunneier på Hell 163/1: Tove og Magnus Harper	<p>Svært negative til planene som vil innebære en rasing av gården deres. I brevet vises det til alle inngrep som er gjort på Øien gård med bosetting fra 1600-tallet. Fra 1880-årene og fram til i dag er gården blitt utsatt for en rekke inngrep fra det offentlige; til sammen oppleves dette som et overgrep og ber om at det hensyntas i den videre prosessen. Trondheim havn har presentert detaljerte tegninger av en havneløsning på Hell i media, dette oppleves som et grovt overtramp og svært uryddig en pågående planprosess. Til dels oppfattes det som forsøksvis manipulering av politiske vedtak i denne høringsprosessen.</p> <p>Ytre miljø må vektlegges sterkere, ikke urimelig at det vektes 50% som for nåverdi. Vi ber JBV sørge for at Hell ikke tas med som alternativ i det videre planarbeidet.</p> <p>I stedet bør en se på Trolla med nye øyne, det mest fremtidsrettede ut fra et miljøsynspunkt. I et 100-årsperspektiv blir kostnadene små. Kan kombineres med en havn som flyter med avansert betongteknologi.</p>	Ønsker ikke Hell. Innspill tas til etterretning i det videre planarbeidet.
140	LO (Sør- Trøndelag)	<p>LO satte ned en arbeidsgruppe tidlig 2011 for å jobbe med utredningen.</p> <p>LO ønsker at både Integreert Øst, Delt Sør og Modernisering av dagens Brattøra (Større fokus på stamtog til Schenker og Posten går direkte til Heimdal og kan frigjøre kapasitet på Brattøra) bringes videre i planarbeidet.</p> <p>Hvis LKP lokaliseres på Hell eller Søberg (lengst fra Trondheim) må det vurderes egen avdeling for vedlikehold av lok og vognsett.</p>	Ønsker at I-Øst, D-Sør og Modernisering må inn i det videre planarbeidet.
141	Hell Vel	<p>Hell Vel ønsker ingen godsterminal på Hell:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støyproblematikk • Raserer beiteområder for sjøørreten • Trusler for villaksen som går opp i Stjørdalselva • Kun Muruvik er ikke aktuell 	Ikke Hell! Innspill tas til etterretning

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<ul style="list-style-type: none"> • Området har rike biotoper for fisk og annet sjøliv • En trussel for all sentrumsnær våtmark • Økt luftforurensning • Rasering av viktig friluftsområde/badestrand • Det meste av godset kommer sørfra og skal til Trondheimsområdet • Politisk strek motstand mot et LKP på Hell. 	
142	Folkeaksjonen Vern Hellstranda	<p>Lokalisering av en ny godsterminal på Hell:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gir en uakseptabel ødeleggelse av bomiljøet på Hell • Ødelegger Hellstranda som er et viktig friluftsområde i regionen • rammer sjøørreten og laksen • vil være en miljøfiendtlig omveg • gir ikke mer transport på båt • svekker trafiksikkerheten • er stikk i strid med offisielle målsettinger <p>Gir utredningens vurdering av fleksibilitet blankofullmakt til å rasere Hell fullstendig? Hensynet til miljø og natur må veie tungt i planleggingen av en gigantisk utbygging som denne terminalen vil være. Rasering av et av de få bynære friluftsområdene, en unik badestrand, betydelige jordbruksområder og et nasjonalt laksevassdrag er akkurat det Stjørdal og Midt-Norge ikke trenger i årene fremover. Hell-alternativet må legges vekk! Den lokale motstanden er betydelig! (jfr. Vardebrenning).</p>	Ønsker ikke Hell. Innspill tas til etterretning
143	Syklistenes Landsforening	<p><u>Oppsummering:</u> Konseptvalgutredningen er utilfredsstillende på flere punkter, og vi ber om at ekstern kvalitetssikring (KS1) særlig merker seg følgende mangler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • KVU'en tar ikke opp problemstillinger knyttet til høyhastighetstog. En rekke forhold tilsier at en beslutning om logistikknutepunktet må ses i sammenheng med beslutning om investering i høyhastighetstog. Dette er etter vårt syn den alvorligste mangelen ved arbeidet som er gjort. • Kriteriene og deres karaktergiving er ikke etterprøvbart, og virker i noen tilfeller ulogisk. Bedre metoder må benyttes i det videre arbeidet. • Dokumentasjon av framtidens behov er av dårlig kvalitet. Bla må konsekvensen av alternativet med godstransport på høyhastighets bane innarbeides fullt ut. <p>KVU'en betraktes som dårlig håndverk og at berørte og offentlige instanser fortjener bedre grunnlag for sine beslutninger. KS1 bør stille krav om bedre kvalitet i utredningsarbeidet.</p>	Det er under utarbeidelse en høyhastighetsutredning som forventes ferdig i februar 2012. Den skal vurdere om godstransport lar seg kombinere med persontransport på høyhastighetslinjer. Vurderinger tyder på at en slik løsning er uheldig. JBV mener at selve konseptvalget for en godsterminal er uavhengig av dette.

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
144	Naturvernforbundet i Orklaregionen	<p><u>Oppsummering av merknadene:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Logistikknutepunktet må vera ein integrert terminal mellom veg, sjø og bane for å vera miljømessig og transportmessig fremtidsretta. Delt alternativ bør ikkje vera med i det vidare arbeidet med logistikknutepunktet. 2. Nokre alternativ kan gje store løft for kollektivtransporten dersom dei blir rett utforma. Dette bør vera med i den vidare debatten. 3. Av miljøhensyn er det uakseptabelt med terminal i Muruvik/Hell/Stjørdal eller Øysand, og det finst miljømessig vesentleg betre alternativ. Vi ser det slik at lokalisering på desse stadene dermed er i strid med miljølovgiinga. 4. Av omsyn til miljø, bustader og område for friluftsliv bør ein ikkje ha ein terminal nokon stad på strekninga auatover frå Trondheim i retning Muruvik. 5. Vi ser miljømessige grunner til å gå mot dagens Orkanger hamn som regional hamn i et delt alternativ. 6. Av dei alternativa som har vore inne i prosessen så langt er det tre integrerte alternativ som miljømessig peiker seg ut til å bli vurderte i den vidare prosessen: <ol style="list-style-type: none"> a. Trolla b. Aust for Thamshavn (Storsand) c. Børsberga 	<p>Ønsker en integrert løsning og fjellalternativ må vurderes videre (Trolla, Storsand (øst for Thamshavn) og Børsberga).</p> <p>Børsberga og Thamshavn er forkastet etter konseptanalysen. Trolla er med.</p> <p>Ønsker Orkanger som regional havn.</p>
145	Sør-Trøndelag Bondelag og Norges Bondelag	<p>Jordvern ivaretas ikke i utredningsarbeidet på en tilfredsstillende måte. Ingen med kompetanse på jordvern og landbruk har deltatt i prosjektgruppen. De er skuffet over at Statsrådets føringer i forhold til vern av dyrka mark til statsetatene ikke blir fulgt opp. Dette gjelder spesielt hos samferdselsetatenes ytre etater. Opptatt av at et nytt LKP ikke ødelegger dyrka mark i sin helhet med tanke på at mange tusen dekar matjord blir nedbygd av store samferdselstiltak.</p> <p>Verken alternativene Meeggen, Søberg, Midtsandan eller delvis Torgård tar tilstrekkelig hensyn til vern av dyrka jord. Trolla burde være med videre fordi dette scorer høyere på ytre miljø.</p> <p>Hvis Torgård blir valgt må det stilles klare krav til regulering for å unngå at dette arealet utvides sørover mot Melhus. Det vises til næringsområder i Klæbu som kan benyttes og som har langt mindre miljømessige konsekvenser for fremtiden. Sør-Trøndelag bondelag støtter konseptet med samlokalisering av terminal med havn.</p>	<p>Fylkesmannens miljøavdeling og landbruksavdeling har vært med i prosessen. Meeggen er forkastet på grunn av hensynet til jordvern.</p> <p>Tas med i det videre planarbeidet.</p>
146	NHO Trøndelag	<p>Uthevet:</p> <p>“Ut fra de kjente rammevilkår som er lagt til grunn i Jernbaneløsløst utredning og de innspill vi har mottatt fra næringsaktører og våre medlemsbedrifter anbefaler styret i NHO Trøndelag at konsept Delt Sør (DS) legges til grunn for det videre planarbeidet”.</p> <p>NHOs medlemmer kjenner seg ikke igjen i konklusjonen med at det vil bli mer gods på bane med et Integrert-Øst konsept. Vi ber om at det ses nærmere på de beregninger som er gjort og at uenighetene</p>	<p>Tas til etterretning. Styret i NHO Trøndelag anbefaler Delt Sør.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		avklares. Gitt at nye analyser fortsatt viser en forventning om mye gods på jernbane i et integrert punkt øst for Trondheim og/eller at det bekreftes en klar politisk vilje fra sentralt hold til å endre dagens rammevilkår, vil NHO Trøndelag på nytt kunne vurdere en integrert løsning,	
147	Næringsforening en i Trondheim	<p><u>Styret:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> NiT mener at et integrert konsept sør for Trondheim er det beste alternativet. Som alternativ nr. 2 anbefaler NiT en delt løsning sør for Trondheim basert på følgende: <ul style="list-style-type: none"> NiT anbefaler primært at lokalisering på Torgård utredes ved delt løsning Dersom detaljutredningen skulle vise at Torgård er uegnet som lokaliseringalternativ, må et annet alternativ sør for Trondheim finnes, men da så nært Trondheim som mulig. Søberg er et godt alternativ, men har den ulempe at det ligger relativt langt unna Trondheimsentrum. <p>Ved delt løsning mener NiT at det må gjøres i kombinasjon med en Dryport-løsning i området Børsa-Øysand (det vil i praksis si en tilnærmet integrert løsning der en del av terminalen er trukket unna selve havnen), eller en utbygging av Orkanger Havn.</p> <ol style="list-style-type: none"> Som alternativ nr. 3 vil NiT ha utredet en integrert løsning rett nordøst for Trondheim. Når det gjelder eventuell plassering nordøst for Trondheim er det ikke mulig for NiT å definere et eksakt punkt hvor langt øst for sentrum som vil kunne være en akseptabel avstand for primærinteressentene. Vi oppfatter imidlertid at alternativene nordøst for Trondheim blir mer urealistiske jo lenger vi kommer fra byen. 	Ønsker videre utredning av: Integrert konsept Sør for Trondheim. Delt sør, fortrinnsvis Torgård eller annet alternativ nær Trondheim som dryport og havn Børsa-Øysand eller Orkanger havn. Tillegg utredning av integrert øst for Trondheim (så nært Trondheim sentrum som mulig). Innspillene vurderes i det videre arbeidet.
		Utdypende kommentarer fra Fagråd Logistikk er vedlagt uttalelsen. Denne ligger som grunnlag for styrets anbefaling.	
148	Naturvernforbundet Nord-Trøndelag	<p>Lokaliseringalternativet må ikke medføre at transportarbeidet øker ytterligere. Lokalisering på Hell/Muruvik er et slikt eksempel.</p> <p>75% av transportarbeidet går fra/til Trondheim mot sør. Hell er uegna fordi det:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bidrar til nedbygging av produktive våtmarksområder i strid med Naturmangfoldsloven Berører et svært attraktivt friluftsområde, bla Hellstranda Trussel mot Stjørdalsvassdraget som nasjonal t laksevassdrag Betydelige støyulemper for en stor befolkningssmengde <p>Konklusjon: Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag vil motsette seg en terminallokalisering ved Hell/Muruvik og konsentrere arbeidet til de alternativ som gir bedre samfunnsgevinn</p>	Ønsker ikke Hell/Muruvik mhp biologisk mangfold.
149	Stjørdal SV	Hensynet til natur- og miljøvern, innbyggernes bomiljø og rekreasjonsmuligheter må veie tungt i vurderingene rundt lokalisering og en terminaltablering på Hell er derfor uakseptabel.	Ønsker ikke Hell.

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>En lokalisering på Hell er ikke egnet fordi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er godsprognosene forenlig med overordnede miljømål? • Nærhet til flyplass er irrelevant. • Lokalisering på Hell gir økte utslipp • Svekker trafiksikkerheten og lokaltransporten. <p>Hell og hellstranda er et kjennemerke for Stjørdal kommune. Det forventes en kraftig befolkningsvekst i kommunen i årene framover. Stjørdal SV mener at utfordringen ikke er å legge til rette for størst mulig vekst, men å styre utviklingen slik at Stjørdal heller videreutvikler de kvalitetene som gjør kommunen attraktiv i dag. Derfor er det viktig å ta vare på Hellstranda som friluftsområde og Hell som et godt sted å bo. Stjørdal SV ber derfor om at Hell-alternativet ikke tas med videre i utredningsarbeidet.</p>	
150	Stjørdal Næringsforum	<p><u>Styret i Stjørdal Næringsforum har 21.06.11 gjort enstemmige vedtak i forbindelse med høring av KVU nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen:</u></p> <p>“Styret finner det ikke riktig å ta standpunkt nå til en endelig plassering av et nytt logistikknutepunkt. Styret registrerer sprikende politiske føringer og manglende konsekvensutredninger som såpass vesentlig at det er alt for tidlig å trekke endelig konklusjon.</p> <p>Valg av hovedkonsept for nytt LKP avhenger av hvilke forutsetninger som lagt til grunn. Hvis politikerne ønsker et reelt logistikknutepunkt, dvs at det omfatter både bil, båt og jernbane må forutsetningene for at mer gods kan overføres fra bil til jernbane og båt ligge til grunn.</p> <p>Etter vår mening forutsetter det er betydelig kapasitetsøkning på jernbanen og vesentlige reduksjoner av avgifter på båttransport. Uten at dette skjer vil godset finne letteste, billigste og rimeligste veg og det vil i stor grad bety økt godstransport. Ønsker man derimot å styrke overgangen fra bil til jernbane vi en ny godsterminal fyller det behovet, mens båttransport da i stor grad vil kunne betjenes ved en styrking av de eksisterende havner. Styret mener derfor at at begge konseptalternativer: 1) ny godsterminal som omfatter bil/tog og 2) et integrert logistikknutepunkt som omfatter båt, bil, tog og evt. fly, må være med videre i vurderingene. Styret kan ikke se at det er nok faktabasert informasjon til å utelukke noen alternativer på dette stadium. Styret i SNF ønsker også å peke på det store verdiskapingspotensialet som ligger i å etablere et vellykket nytt logistikknutepunkt til nytte for hele Midt-Norge.</p> <p>Et slikt valg bør ikke styres av kortsiktige og ensidige interesser, men være en investering som tar høyde for og styrker den forventede vekst og utvikling i Midt-Norge for lang tid framover.</p> <p>Styret ser betenkeligheter med Hell-alternativet særlig med tanke på laksen i elva og flysikkerhet, noe vår analyse gjennom Trøndelag Forskning og Utvikling peker på. SNF vil delta i debatten videre og bestrebe oss på å ta nødvendige lokale hensyn i tillegg til de mer overordnede som dreier seg om å finne en mer effektiv og mere miljøvennlig måte å behandle gods til og fra Midt-Norge”.</p>	Tas til etterretning.

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
151	Stjørdal Arbeiderparti	<p><u>Vedtak i Stjørdal Arbeiderparti sitt representantskap 27.juni 2011:</u></p> <p>Stjørdal Arbeiderparti går inn for å etablere et nytt logistikknutepunkt i regionen øst for Trondheim. Forventer at miljøspørsmål blir tillagt stor vekt i det videre arbeidet. Det er utilstrekkelig å vektlegge kun dagens situasjon, må også til rette for et langt tidsperspektiv. Tilknytningen til havn betraktes som svært sentral i et langsiktig perspektiv og det må etableres en hensiktsmessig tilknytning mellom LKP og havn. I utredningen mangler nødvendige veg- og jernbaneinvesteringer i kostnadsoverslaget. SA vil verne/skjermes Billedholmen og Hellstranda og at det blir utarbeidet omfattende KU for elveløpet, Stjørdalsvassdraget, villaks og sjørret. Bokvalitet vil bli forringet ved valg av Hell. Det bør fokuseres på konseptene I-Øst og en vektlegging av kopling til havn. Vil ha betydning for utvikling og sysselsetting i området. Konseptet Delt Sør vil være en viktig referanse i det videre planarbeidet. Trolla bør også utredes nærmere.</p>	Tas til etterretning.
153	Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag	<p>Valget vil få store virkninger for næringsliv, miljø, det samlede transportbildet i regionen og menneskers mulighet til alternative valg for fritid og rekreasjon. Det mest omfattende prosjektet i området i vår tid. Fra veg til bane og sjø – et sterkt ønske om omlegging av vårt transportmønster. Må planlegges med stor vekt på langsiktighet, slik framstår prosjektets kostnadsdiskusjoner som "småtenkning". Kostnader er ikke uvesentlige, men må ikke fremstå som en barriere overfor de andre krav og utfordringer som ligger i fremtiden. Noen forhold vil være særlig utslagsgivende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Knapphet på areal • Trondheims på mange måter dominerende posisjon • Delt eller Integrert løsning <p>Minus for redusert jordbruksareal og areal til forvaltning av natur har ingen plass i regnskapet. Det er for eksempel isolert sett for kostnadspositivt å benytte jord med god bonitet i prosjektet. For vårt vedkommende er det indre Trondheimsområdet sentralt. 70 – 80% er antydnet skal til dette området. Skal den miljømessige gevinst en oppnår ved overgang fra veg ha en varig karakter, må ikke denne gevinsten skusles bort ved å åpne for betydelige veitransport fra terminal til mottakere. Arealmessig vil det i første hånd se lettere ut å plassere en terminal for veg-bane et sted og den tilsvarende sjøtransport et annet sted. Men det kan lett medføre problemer i koordineringen av godset og redusere de fordelene en i utgangspunktet tar sikte på å oppnå. Planleggingen og gjennomføringen av et nytt logistikknutepunkt må derfor ta sikte på en Integrert løsning. Fjellalternativet (Trolla) inneholder mange positive muligheter på de områder som er sentrale i prosjektet. Utfordrende, men utfordringer kan gi både en god løsning for et nytt logistikknutepunkt og en utvikling av flere positive sideeffekter med betydelig gevinst. Det må tilsi at en gjennomfører helt nye beregninger for de ulike sider nevnt i rapporten og i denne uttalelse (kvalitative kriterier (kommer best ut), investeringskostnader og driftskostnader).</p>	<p>Tas til etterretning. Ønsker integrert løsning, fortrinnsvis fjellalternativet Trolla.</p> <p>Følsomhetsanalysen viser ulike vektinger av evalueringskriteriene.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
154	Norges Jeger- og Fiskerforbund Nord-Trøndelag	<u>Konklusjon:</u> NJFF - Nord-Trøndelag vil motsette seg etablering av logistikknutepunkt for Trondheimsregionene på Hell. Med bakgrunn i Stjørdalsvassdraget status som nasjonalt laksevassdrag er vi overrasket over at Hell i det hele tatt er blant de alternativene som legges til grunn i høringsrunden. Et logistikknutepunkt i utløpet av Stjørdalselva er for oss helt uakseptabel. Av hensyn til laks, sjørret og biologisk mangfold generelt ber vi om at alternativ på Hell forkastes.	Ønsker ikke Hell.
155	Nordland Fylkeskommune	Vi registrerer at NF ikke er valgt som høringsinstans, og finner dette noe underlig. Vi ønsker å gi innspill til rapporten fordi nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen vil ha stor betydning for gods fraktet fra/til Nordlandsbanen. Nordland Fylkeskommune støtter forslag Integrrert Øst. Begrunnelse: <ul style="list-style-type: none"> • Meråkerbanens økende betydning for eksportgods fra fiskeindustrien/andre eksportindustrier. Viktig at LKP er plassert nord for Trondheim og nær Stjørdal • Hovedmarkedene for eksportindustrien i Nordland forventes i økende grad å ligge i Øst-Europa. Det krever bedre jernbanebaserte løsninger mot Baltikum, Russland. Polen og andre østeuropeiske land. • Igangsatte godstransportprosjekter med betydelig transport på tog via Meråkerbanen har oppstart allerede innværende år. For eksportbedriftene er en rask og effektiv jernbaneforbindelse mot øst vel så viktig som en godsforbindelse til Alnabru, som allerede har store kapasitetsproblemer. 	Burde vært høringsinstans, og her er uttalelsen! Støtter integrert øst.
157	Fylkesmannen i Nord-Trøndelag	Fylkesmannen har ingen merknader til metodevalg og de vurderinger som fører fram til de konseptene som er valgt videreført i en samfunnsøkonomisk analyse i utredningen. Fylkesmannen vil peke på at det er vedtatt en nasjonal målsetting at mer av godstransporten skal overføres fra veg til bane/båt. Selv om det i dag er beskjedne godsmengder som transporteres mellom båt og bane, vil, en utvikling i retning av å oppfylle den nasjonale målsettingen på sikt være best tjent med en integrert løsning. Fylkesmannen anbefaler med dette utgangspunkt klart at det arbeides videre med å finne en løsning basert på konsept I-Øst. Lokaliseringsalternativ I-øst/Hell har store regionale og nasjonale interesser knyttet både til dyrka jord/jordvern og flere miljøverdier (Hellstranda og Stjørdalsvassdraget). Det forutsettes at slike forhold belyses i den forestående KU-utredningen. Fylkesmannen er spesielt opptatt av at alternativene Muruvik – Hell i KU'en viser løsninger der større deler av anlegget ligger i fjell på tross av at KVU'en konkluderer med at fjellkonseptene ikke bør videreføres i en neste planfase av prosjektet.	Støtter integrert øst, men ønsker videre vurdering av fjellalternativ også Muruvik – Hell.
158	Folkeaksjonen Malviks Beste	<u>Feil og mangler i KVUen:</u> KVUen har for stort fokus på byutvikling i Trondheim og dermed svekkes fokus på å finne et egnet sted for	Integrert/samlet løsning bør ikke etableres.

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>godsterminal. Politikere og andre aktører har forskuttert KVUens konklusjon. Dette gir en uryddig prosess. Samlokalisering av havn og godsterminal er ingen absolutt forutsetning for en integrert løsning. KVUen inneholder spekulasjoner og udokumenterte påstander fra subjektive aktører. Feilaktige konklusjoner trekkes fra refererte kilder. Mulighet for etterprøving av kriterier for ytre miljø og fleksibilitet mangler. Manglende relevant kompetanse i Prosjektgruppen for å avgjøre score bla for ytre miljø. Ingen representanter for randkommunene i prosjektgruppen. Ytre miljø er bare vektet 20%, alt for lite i et 100-årsperspektiv.</p> <p>Urealistisk veksttall for godstransport.</p> <p>Etablering øst for Trondheim er i konflikt med viktige krav for ytre miljø.</p> <p>Folkehelseprinsippet / beredskap og sikkerhet mangler</p> <p>Flyfrakt som skal til et knutepunkt utgjør kun 0.05% av godset. Flyfrakt har ingen fremtid. Nærhet til flyplass bør ikke være et mål.</p> <p>Hverken Muruvik eller Hell har plass til hele knutepunktet. Avstanden mellom bane og båt blir 3 – 5 km og kombialternativet må anses som en delt løsning.</p> <p>Utbygging av jernbane og E6 må påregnes i alternativene i øst. Kjøp av tomt/ekspropriering er ikke hensyntatt. Forskjell i tomtepris er ikke hensyntatt. Urealistisk høy kostnad for en jernbanetilknytning ved Torgård-alternativet.</p> <p><u>Logistikk:</u></p> <p>Konsept Delt Sør med vei- og jernbaneforbindelse til jernbane gir en fullverdig integrert løsning KVU viser at omlasting av gods mellom bane og sjø er liten og ubetydelig.</p> <p>Delt, men integrert er suksess ved Nordic Logistic Center i Umeå.</p> <p>Oslo godshavn har 360 m kaikant. Havna i Trondheim har 6 km. Hvordan kan det være for liten plass?</p> <p>Samstemt transportnæring vil ha Delt-Sør.</p> <p>Knutepunkt i øst sprenger kapasiteten på vegnettet.</p> <p>Urealistiske forventninger til økning av transportmengden på Meråkerbanen.</p> <p>Gods som ikke skal omlastes må ikke regnes med i godsmengdene i logistikknutepunktet.</p> <p>75% av godset går sørover. Potensialet for overføring fra bil til bane er størst i sør.</p> <p>Tidstap ved plassering i øst. Ingen grunn for et knutepunkt med fly i tillegg til bil/bane/båt.</p> <p><u>Klima:</u></p> <p>Lengre vei kan ikke føre til mindre utslipp. I-Øst er dårligere for klimaet.</p> <p>Norge skal bidra til å redusere verdens utslipp med 50-85%. Utslippsveksten må stanses før 2015.</p> <p>Transportsektoren utgjør ca 30%.</p> <p><u>Naturmiljø:</u></p> <p>I strandsonen skal allmennhetens friluftsliv, landskap og biologisk mangfold prioriteres.</p>	<p>Innspill vurderes videre i avslutningen av KVU'en, mens innspill knyttet til lokaliseringvalg tas med i neste planfase.</p> <p>Jernbaneverket tar innspillene til etterretning.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>Investeringer kan tjenes inn, naturmiljø er borte for alltid.</p> <p>KVU undervurderes Midsand sin betydelige nasjonale og regionale verdi for sikring av biologisk mangfold. Flere rødlistearter på Midsand.</p> <p>Flatholmskjæret i Muruvika, Sør-Trøndelags største fuglekoloni.</p> <p>Mange rødlistearter går tapt ved en utbygging.</p> <p>Hell-alternativet er i konflikt med vernet nasjonalt vassdrag. Ballastvann medfører stor risiko for invasjon av det lokale økosystemet.</p> <p>Bit-for-bit utbygging av strandsonen må unngås. Konsekvenser av endringer i marine økosystem er ukjent.</p> <p><u>Geologi:</u></p> <p>Realismen i et alternativ ved fjorden står og faller på de geologiske forholdene i området. Åpenbare vanskelige forhold ved Muruvik-alternativet. Sjeldent geologisk fenomen ved Muruvik-alternativet med stor pedagogisk verdi.</p> <p><u>Folkehelse:</u></p> <p>Betydelig økte støyverdier og kostnader for støydempende tiltak ikke hensyntatt i KVUen. Konsekvenser for folkehelse pga av partikkel- og giftstoffbelastning ikke tilstrekkelig vektet.</p> <p>Førhøyet risiko for personulykker strider mot 0-visjonen.</p> <p>Paradoks: Staten pålegger kommunen ansvar for folkehelse, men kan overkjøre kommunens ønsker ifm plassering av helsemessig konfliktfylt tiltak (godsterminalen).</p> <p><u>Friluftsliv:</u></p> <p>Etableringen av et knutepunkt øst for Trondheim vil frata befolkningen sin lovpålagte rett på tilgang til strandsonen. Strengeste vern av strandsonen skal skje der presset er størst. Presset er sterkest i kommunene rundt Trondheimsfjorden. Strandsonen er særdeles viktig for allmennhetens friluftsliv.</p> <p>Midsand er et pilotprosjekt for universell utforming, et regionalt viktig og attraktivt rekreasjonsområde, et av de siste store gjenværende strandsonene og prioritert som et av de viktigste områdene for sikring.</p> <p>Flatholman (Muruvik) har lang tradisjon som friluftsområde for Trondheim, Malvik og Stjørdal, er foreslått som statlig eid friluftsområde, inngår i nasjonal strategi om sammenhengende strandsone.</p> <p>Malvik er Trondheim og Stjørdal sin grønne lunge.</p> <p><u>Næringsutvikling:</u></p> <p>Gir ingen flere arbeidsplasser, mindre verdiskaping ved lokalisering i øst. Ikke bærekraftig, derfor uønsket type næring.</p> <p><u>Befolkningsutvikling:</u></p> <p>Utdaterte tall i KVU side 8, fig. 2-6. Større vekst i Sør-Trøndelag betyr en stadig større andel av godset skal til Trondheim. Befolkningsvekst + jordvern=tettere byer som krever flere rekreasjonsområder, ikke</p>	

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		færre. Bærekraftig samfunnsutvikling forutsetter endret konsum, KVU tar ikke hensyn til dette.	
160	Trolla Vel	Berørt område i Trolla virker noe unøyaktig plassert og unøyaktig beskrevet. Ut fra at et slikt anlegg må pågå over lang tid bør det legges lengst mulig unna bolighus. Plassering av inngang/utgang av hallanlegget vil ha kritiske punkter mhp ytre miljø og ulemper for lokalbefolkningen. Hvis fjellalternativet utvikler seg til mer dagaktiviteter i tilknytninger til fjellhallen, vil dette ha betydning for samfunnsregnskapet i og med at en slik aktivitet vil få større konsekvenser for ytre miljø, støyplager osv. for hele Trondheim vest lla – Fagerlia – Trolla) både i en anleggs- og driftsperiode. I den grad Trolla-alternativet blir med videre, ber vi om å holdes orientert med mulighet for å påvirke hva som skal konsekvensutredes videre og bidra med vår lokalkunnskap.	Hvis Trollaalternativet tas med videre vil mer detaljerte vurderinger gjøres og berørte parter involveres
161	Norsk Ornitologisk Forening – Stjørdal lokallag Stjørdal Fugleforening (SFF)	Uttalelsen omhandler synspunkter omkring Hellstanda. Hellstranda er: <ul style="list-style-type: none"> • Et viktig tilholdssted for vannfugler, spesielt på vårtrekk og vinteren • Har mange arter som ærfugl, kvinand, sangsvaner, havelle, sjøorre og svartand, fiskemåke og tjeld. • Sammen med Billedholmen og utløpet av Stjørdalselva utgjør området et våtmarksområde som er et internasjonalt viktig område for vannfugl (Important Bird Areas in Europe). Utløpet av Stjørdalselva er høyt prioritert nøkkelbiotop i Stjørdal kommune. Pga. det totale utbyggingspress i området er det svært lite igjen av den opprinnelige strandsonen i Stjørdalsfjorden. Vi reagerer på at området i rapporten viser at det er kjent at Hellstranda et viktig område for biologisk mangfold, og at dette ikke blir vektlagt i slik planlegging. Viktige hensynsområder er registrert også i alle kommuner. I tillegg er Hellstrand og Billedholmene et viktig rekreasjonsområde for lokalbefolkningen. Billedholmene er et viktig landskapselement. Vi er derfor sterkt i mot at et LKP for Trondheimsregionen på Hellstranda.	Ønsker ikke Hell.
162	Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	I prosjektets samfunns mål må også den arealmessige ressursituasjon tillegges vekt sammen med klimaendringer. Dette er forhold som vil bli utfordret i mer kortsiktige økonomiske vurderinger. Denne balansen vil Fylkesmannen ha fokus på i det videre arbeidet. <u>Konklusjon:</u> "På prinsipielt grunnlag og ut fra nasjonale føringer mener Fylkesmannen at en integrert og samlokalisert løsning med baneterminal og havn er den beste løsningen. Da det i prosessen også er fremkommet flere fordeler ved lokalisering sør for Trondheim, bør det ses på muligheter for lokalisering av han og baneterminal som minimaliserer evt ulemper når det gjelder økt transport, økte utslipp og økt arealbehov	Innspill tas med i det videre planarbeidet. Integrert er den beste løsningen sett i lys av nasjonale føringer. Se underlagsdokumentasjon. Vi har bevisst utelatt ROS fordi de

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>ved en slik løsning, og kan fremstå som en (tilnærmet) integrert løsning. I tillegg bør ROS analyse ved se ulike konseptene legges til grunn for beslutningen, samt en vurdering av hvordan utviklingspotensialet for hele Trøndelag/Midt-Norge påvirkes av lokalisering nord eller sør for Trondheim. LKP t vil virke som en magnet for næringsetableringer og LKP vil enten bidra til å utjevne forholdet mellom sør-aksen og nord/øst-aksen eller bidra til å forsterke nord/øst-aksen ytterligere (den tyngste vekstaksen i dag). Dette er et moment vi ikke kan se er vurdert og som vi mener må inngå i beslutningsgrunnlaget”.</p> <p>Kommentarer under de skisserte lokaliseringene/fjellalternativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bør også belyses som mulige løsninger i Skaun og Hell/Muruvik <p><u>Kommentarer til metodevalg – evalueringskriterier</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • I vektingen bør det vært synliggjort andre resultater av annen vekting. • Ytre miljø er samlet i en gruppe under kvalitative kriterier med vekt 20% - flere ulike tema fra flere samfunnssektorer inngår og representerer hver for seg viktige samfunnsinteresser. En sammenslåing synliggjør ikke konfliktene mellom hvert tema. • Næringsetableringer viktig – IKAP. • Metoden synes ikke å ta hensyn til nasjonale miljømål og nasjonalt sikra områder i tilstrekkelig grad. • Ut fra beredskapssammenheng prioriterer egen matforsyning og at samfunnskostnadene ved nedbygging av dyrka mark bør vurderes i den samfunnsøkonomiske analysen. • Savner en vurdering av konsekvenser ved alvorlige ulykker I LKP. Risiko- og sårbarhetsvurderinger bør legges til grunn ved valg av konsept. Risikoreduserende og avbøtende tiltak vil være viktige uansett valg av løsning, men må gis spesielt høy oppmerksomhet i forbindelse med integrert løsning. • Vurderinger knyttet til flom burde vært belyst for lokalisering Hell. 	<p>va. FAVEO ser på dette.</p> <p>Manglende ROS-analyse og utvikling av sør kontra nord må tas inn i rev. KVU? Ringvirkninger.</p>
163	Malvik kommune	<p>Vedtatt i Malvik kommunestyre i møte 29.08.2011:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Malvik kommune mener det må etableres et nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen. Dagens godsterminal på Brattøra vil ikke kunne dekke morgendagens behov. 2. Malvik kommune vil etter en samlet vurdering tilrå at det velges et integrert konsept for havn og godsterminal. En integrert løsning vil være den fleksible løsningen for framtidige behov og vil gi det beste grunnlaget for videre vekst og utvikling i Trøndelagsfylkene. En større transport av gods sjøvegen vil være av avgjørende betydning i framtiden for å redusere behovet for lange vogntogtransporter. Sjøtransport vil være det riktigste valget ut fra et miljøperspektiv og for minst mulig CO₂-utslipp. 3. Malvik kommune mener at det i det videre planarbeidet også må inkludere alternativer som er tatt ut av 	<p>Peker på integrert konsept, Trollaaalternativet.</p> <p>Ikke Muruvik eller Midtsand.</p> <p>Innspill tas til etterretning.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>konsekvensutredningen (ref.merk. konseptvalg-utredningen). Bakgrunnen for dette er at konklusjonene i rapporten er følsomme og vekting og vurderinger av de ulike alternativene. Endringer i vektingen kunne gi gikk helt andre resultater for valg av alternativer.</p> <p>4. Malvik kommune mener alternativet Muruvik er uaktuelle på grunn av at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Området er for lite og gir ikke fleksible utvidelsesmuligheter for framtiden • Området har ikke enkel tilknytning til E6 for transport inn og ut, og byr også på jernbanemessige utfordringer • Alternativet vil legge beslag på det viktige regionale friområdet Flatholman, og vil ødelegge et viktig hekkeområde for sjøfugl på Flatholmskjæret. • Alternativet vil være uforenlig med de eksisterende boligområdene i Muruvik med hensyn til støynivå og transport. • Muruvik er av samme årsaker som nevnt ovenfor, også uaktuelt mhp ivareta havnefunksjoner i en evt. delt løsning. <p>5. Malvik kommune mener alternativene kalt Midtsand er uaktuell på grunn av at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det vil ødelegge det nasjonalt og regionalt viktige friområde Midtsandtangen. • Det vil legge beslag på store jordbruksarealer til terminal og tilførselsveger. • Alternativet vil være uforenlig med nærliggende boligområder med hensyn til støynivå og transport. <p>6. Malvik kommune vil peke på at det må være en forutsetning for etablering av et logistikknutepunkt at det samtidig skjer en utbygging av veg- og jernbanenettet i regionen.</p> <p>7. Malvik kommune anbefaler at man utreder en integrert løsning basert på alternativet Trolla. Dette vil på alle måter være det alternativ som tar mest hensyn til miljøet. Dette er også i samsvar med Stortingsflertallets ønske om at man velger en integrert løsning (ref.merk - det menes sannsynligvis nasjonale føringer gitt i NTP?)</p>	
164	Trondheim kommune	<p><u>Vedtak i Trondheim bystyre 25.08.2011:</u></p> <p>1. Konseptvalgutredningen dokumenterer at dagens godsterminal på Brattøra er en utilfredsstillende løsning for å ivareta det økte kapasitetsbehovet for banetransport. Det er behov for å etablere et nytt logistikknutepunkt for hele Midt-Norge som vil legge til rette for at en mindre andel gods transporteres på veg.</p> <p>2. For Trondheim kommunes og hele regionenes utvikling er det svært viktig å få på plass et nytt logistikknutepunkt så raskt som mulig.</p>	Peker på at både konsept D-Sør, I-sentralt (Trolla, fjellalternativ) og I-Øst blir med i den videre prosessen. Ønsker at Trolla-alternativet vurderes med to spor fra Ila, under Heimdal og

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<ol style="list-style-type: none"> 3. Trondheim kommune mener at det er for tidlig å konkludere om stedsvalg, og ønsker å videreføre både konsept D-Sør, I-sentralt og I-Øst i prosessen. 4. Trondheim kommune mener at et integrert konsept med samlokalisering av godsterminal, havn og samlastere vil være den mest optimale og fremtidsrettede løsningen. 5. Trondheim kommune ser likevel positivt på at Torgård og Sjøberg vurderes videre i prosessen som alternativ for lokalisering av godsterminal. Trondheim kommune vil bidra i en videre prosess for å vurdere konsekvensene av en eventuell lokalisering her. 6. Trondheim kommune mener konsept I-sentralt (Trolla) kan ha gode kvaliteter på vern av naturverdier og dyrkamark og reduserte utslipp fra transportarbeidet. Kommunen ønsker derfor at dette konseptet bearbejdes videre, og at man samtidig vurderer tunnel med to spor fra Ila, under Heimdal og fram til Klett. 7. Trondheim kommune forutsettes at det velges en lokalisering som gir minst mulig transportarbeid og energibruk. 8. Trondheim kommune mener det er viktig å se utflytting av godsterminalen fra Brattøra og mulig utflytting av havnevirksomheten på Trondheim havn i sammenheng med pågående og framtidig byomforming. 9. Trondheim kommune mener det er viktig å se muligheter for en framtidig havnestruktur i sammenheng med lokaliseringalternativ for jernbanegodsterminal. Det er viktig at havneutvikling diskuteres også for de delte alternativene. 	<p>fram til Klett (tunnell).</p> <p>Innspill vurderes i det videre arbeidet.</p>
165	Forum for Natur og Friluftsliv i Sør-Trøndelag	<p>Stor kamp om arealene i framtiden, og arealene nær sjøen vil være de viktigste arealene framover. Fjellalternativene må være en del av den videre prosessen, for å ikke båndlegge viktige arealer. Trolla bør være med i den videre prosessen.</p> <p>Arealbruk er viktig i forhold til folkehelse, små gåturer i nærområdet er blant de mest populære aktivitetene blant folk.</p> <p>Høyhastighetsbane er ikke nevnt i rapporten. En høyhastighetsbane er av stor betydning for godstransporten og må inn i den videre utredningen.</p> <p>Midtsand, Øysand og Hell er uaktuelle lokaliseringer sett fra FNF Sør-Trøndelag.</p>	Ikke Øysand, Midtsand og Hell!
166	Kystverket	<p><u>Anbefalt videreføring:</u></p> <p>Kystverket har deltatt i prosjektet og har hatt styrende verv i forbindelse i tilknytning til KVU-utredningen. Vi stiller oss bak den avgitte rapporten i sin helhet og mener vi samlet har bidratt med et arbeid der bakgrunn og innstilling kan bidra til regjeringens avgjørende beslutning om eventuell oppstart av kommende knutepunktetablering. Kystverket avgir rapport i samsvar med høringsutkastet av 12.mai 2011 med kommentarer til dette notatet som tilleggsbidrag.</p> <p>Kystverket ønsker å tilkjenne en hovedpreferanse vedkommende valg av alternativ, dog ikke lokalisering</p>	<p>Innspill tas med i den videre prosessen.</p> <p>Integrert løsning prefereres.</p> <p>Verbalisering av</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>på nåværende stadium. Kystverket har en samlet oppfatning av at integrert konsept gir en bedre respons på de føringer som er lagt til prosjektet fra Storting og regjering, samt videreført fra Samferdselsdepartementet i prosjektbestillingen mv.</p> <p>Vi kjenner oss også igjen i forholdet mellom integrerte alternativer og overordnede og regionale beslutninger, spesielt med henblikk på NTP 2010-2019, vedtatte handlingsplaner i samferdselssektoren, rikspolitiske retningslinjer og regionale planbehandlinger.</p> <p>Tilslutt er vi rimelig sikker på at integrerte løsninger vil gi en langsiktig økonomisk gevinst, som vi mener ikke er nok anskueliggjort i KVU-rapporten.</p> <p><u>Innspill til rapporten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kystverket sitt fokus er og har vært samordning, mens det er utvilsomt at det faglige innholdet er tuftet på generell kystforvaltning og sjøtransport spesielt. • Kystverket har videre formidlet behov for en målformulering om intermodal transportform. Dette har prosjektet tatt inn i sine målformuleringer. • Interessenter er blitt hørt på en god og forsvarlig måte. • Arbeidet har etter det Kystverket erfarer, fulgt de retningslinjene som FD sin veileder til etablering av KVU har krevd. • Både muntlige, skriftlige og nettbaserte løsninger er lagt til rette for, med tilgjengelighet for den som ønsker det. I ettertid vil beslutninger tuftet på foregående arbeid, bli vurdert som åpne og transparente. • Kystverket er fornøgd med arbeidsmetodikk og tilnærming til utredningsarbeidet. • Kystverket er av den oppfatning om at planområdene er definert i samsvar med de foreslåtte konseptene og innenfor de gitte rammer i forhold til KVU-systemet. Vi er ikke like godt fornøyd med definisjon og avgrensning av influensområdet. I praksis er dette avgrenset tilnærmet likt distribusjonsområdet for nåværende og eksisterende lager/godsterminaler i Trondheimsregionen. • Det er en svakhet i rapporten at det ikke blir drøftet muligheter for nye fremføringsmuligheter av gods og hvordan disse eventuelt vil påvirke effektivitets- og håndteringsevnen i et nytt LKP. Rapporten påpeker riktignok at en svakhet ved godsprognosen er endrede forhold på basis av godstrender. Situasjonen blir ikke drøftet i rapporten i vesentlig grad og kan dermed virke svekkende for alternative og aktuelle andre løsninger. • Det er ingen diskusjon i rapporten om for eksempel endringer i sjøtransporten vil påvirke landbaserte behov. Det må etter Kystverkets mening ses mer på sammenhengende forsyningskjeder for å kunne forstå virkningen av kommende transportbehov. • Ingen diskusjon om endrede internasjonale transportforhold; jfr NTP, EU, internasjonale trender, globale markedstrender internasjonalt ledende produksjonsområder for å kunne eta gode strategiske 	<p>følsomhetsanalysen foretas av JBV. Oppdatering i konseptanalysen og i hovedrapportens vedlegg.</p> <p>Transport og logistikk skal bearbeides i videre prosess.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>beslutninger. Vi er sikker på at behovet for et integrert LKP ville kommet frem gjennom en slikvurdering/diskusjon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmålene er i hovedsak fundert på Jernbaneverkets strategi og er banefokusert. • I den samfunnsøkonomiske analysen er ikke markedsevne eller konkurransekraft viktige kriterier. Dette gir en modell som brister i de kritiske punktene, endringer i godsstrømmer og mulige resultater ut fra slike endringer. Jernbaneverket er klar over svakheten (gjelder internasjonal transitt for eksempel bane/sjø. Vurderingene må knyttes til hvilket tilbud og for hvem). • Hovedessensen fra usikkerhetsanalysen er at rangeringene er svært sensible i forhold til forutsetninger som legges til grunn i analysen. Etter KYV sin mening er dette en indikasjon på at man skulle lagt ytterligere vurderinger om dette i tilknytning til modell og forutsetninger i denne. 	
167	Malvik Næringsutvikling	<ul style="list-style-type: none"> • Betydelig kapasitetsøkning på jernbanen og vesentlige reduksjoner av båttransport må være noen nødvendige grep – uten dette økt biltransport. • Mener at både konseptene bil/bane og bil/bane/båt må vurderes videre. Integrert konsept må evt inneholde flytransport. • Vektingen på økonomi med 50%, ytre miljø og samfunnsutvikling hhv 20% og 15% er ikke i tråd med den samfunnsmessige betydningen LKP vil ha. • For følsomt mhp poengberegning (Være ut – Midtsand med). Derfor må alternativer som er tatt ut være med videre i planleggingen. • Nødvendig å balansere lokale forhold opp mot de mer overordnede. <p><u>Konklusjon:</u> Tar ikke stilling til endelig plassering. Stortingets samferdselskomite peker på integrert løsning. For I-Øst er Hell det beste alternativet som nå er utredet. Men vanskelig å trekke en konklusjon på dette nivået i planleggingen.</p>	Innspill tas til etterretning. Mener Være må være med videre.
168	Trondheims-regionens friluftsråd	<p><u>Vedtak i møte 31.08.2011</u></p> <p>Trondheim Friluftsråd viser til saksframlegget og på den bakgrunn frarår friluftsrådet en etablering av både en integrert og delt løsning for nytt LKP øst fro Trondheim. En samlokalisering øst for Trondheim har uante negative konsekvenser for en kyststripe som er svært viktig for hele regionens innbyggere og for å kunne oppnå nasjonale målsettinger om en god folkehelse og en akseptabel livskvalitet for innbyggerne. En etablering øst for Trondheim, gjennom flere alternativer i Malvik og inn til Hell vil legge beslag på svært viktige rekreasjonsarealer for nåværende og kommende generasjoner og er svært konfliktfylte. Disse alternativene må tas ut av den videre konsekvensvurderingen.</p> <p>Trondheim friluftsråd mener at den beste og eneste alternative integrerte løsninger som ut ifra et miljø-, natur- og friluftsynspunkt på vegne av kommende generasjoner kan aksepteres er alternativ Trolla, dette er</p>	<p>Fjellalternativ Trolla må tas med videre som integrert konsept. Delt løsning må utredes videre i sammenheng med havn på Brattøra og/eller Orkanger.</p> <p>Innspill tas med i det videre planarbeidet.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>et alternativ som må utredes videre.</p> <p>Etablering gjennom en delt løsning, hvor bane/godsterminal legges sør for Trondheim, og alternative havner må utredes videre gjennom dagens havn på Brattøra og ny havneutvidelse på Orkanger. Disse må tas med i det videre konseptvalgutredningsarbeidet.</p>	
169	Skaun kommune	<p><u>Vedtak i kommunestyret 24.08.2011</u></p> <p>Skaun kommune anbefaler at konsept D-Sør utredes videre, i en kombinasjon med havneløsning(containerhavn) på strekningen Skaun – Orkanger.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokalisering sør for byen vil være den beste med hensyn til hovedtyngden for godsstrømmene på lang og kort sikt. I tillegg kommer den eksisterende lokaliseringen av samlastere/transportbedrifter, grossister og andre næringsaktører. • Dette konseptet vil styrke og er mer jernbanefremføring og vil dermed være det beste økonomiske og miljømessige alternativet. • Lokalisering øst for Trondheim vil medføre redusert bruk av jernbane, og økt bruk av bil til framføring av gods. • Overføring mellom båt og landbasert transport vil også i framtida være begrenset til regionale transport i Midt-Norge. Sjøtransport vil følgelig ikke ta vesentlige markedsandeler fra bil og/eller bane. De ekstra økonomiske og miljømessige belastningene knyttet til distribusjon en lokalisering øst for byen medfører, kan derfor ikke forsvares. • Prognosene for befolkningsutvikling viser i all sin tydelighet at Sør-Trøndelag vil vokse raskere enn Nord-Trøndelag og at Trondheim vil være det markedsmessige tyngdepunktet for de vareslag som er relevant i et framtidig LKP. • Transportkostnader og framføringstid er viktig ved valg av konsept ved at det må reduseres mest mulig. En delt sør-løsning i kombinasjon med containerhavn på strekningen Skaun – Orkanger mener at vi i størst grad bidrar til dette. • Konsekvenser ved en integrert løsning øst for byen vil medføre økte distribusjonskostnader, økning på antall bilruter i størrelsesorden 400 pr.dag mellom Trondheim og I-Øst, økt miljøbelastning ved økt utslipp av CO₂, økt antall vogntog fra Østlandet til trøndelag med 100 – 150 pr dag. • Skaun kommune mener at den økte samfunnsnyttens som er tillagt de integrerte konseptene på grunn av frigjøring/salg av dagens havneområder på Brattøra, i realiteten må kunne tillegges de delte konseptene ved at havnen flytter aktiviteter ut fra Brattøra til strekningen Skaun – Orkanger. 	<p>Innspill tas med i det videre planarbeidet.</p> <p>D-sør i kombinasjon med havn Skaun – Orkanger.</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
170	Orkdal kommune	<p><u>Vedtak i kommunestyret 30.08.2011</u></p> <p>Kommunestyret vedtar det framlagte forslag til høringsuttalelse. Orkdal kommune anbefaler at det arbeides videre med konsept delt sør (D-Sør), og da fortrinnsvis med Torgård i en havneløsning (containerhavn) bla på Orkanger. Kommunestyret viser for øvrig til høringsuttalelsen, og da spesielt til den avsluttende anbefaling og konklusjoner.</p> <p>Anbefaling/konklusjoner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokalisering sør for byen vil være den beste med hensyn til hovedtyngden for godsstrømmene på lang og kort sikt. I tillegg kommer den eksisterende lokaliseringen av samlastere/transportbedrifter, grossister og andre næringsaktører. • Dette konseptet vil styrke og er mer jernbanefremføring og vil dermed være det beste økonomiske og miljømessige alternativet. • Lokalisering øst for Trondheim vil medføre redusert bruk av jernbane, og økt bruk av bil til framføring av gods. • Overføring mellom båt og landbasert transport vil også i framtida være begrenset til regionale transport i Midt-Norge. Sjøtransport vil følgelig ikke ta vesentlige markedsandeler fra bil og/eller bane. De ekstra økonomiske og miljømessige belastningene knyttet til distribusjon en lokalisering øst for byen medfører, kan derfor ikke forsvares. • Prognosene for befolkningsutvikling viser i all sin tydelighet at Sør-Trøndelag vil vokse raskere enn Nord-Trøndelag og at Trondheim vil være det markedsmessige tyngdepunktet for de vareslag som er relevant i et framtidig LKP. • Transportkostnader og framføringstid er viktig ved valg av konsept ved at det må reduseres mest mulig. En delt sør-løsning i kombinasjon med containerhavn på strekningen Skaun – Orkanger mener at vi i størst grad bidrar til dette. • Konsekvenser ved en integrert løsning øst for byen vil medføre økte distribusjonskostnader, økning på antall bilruter i størrelsesorden 400 pr.dag mellom Trondheim og I-Øst, økt miljøbelastning ved økt utslipp av CO₂, økt antall vogntog fra Østlandet til trøndelag med 100 – 150 pr dag. • Orkdal kommune mener at den økte samfunnsnytt som er tillagt de integrerte konseptene på grunn av frigjøring/salg av dagens havneområder på Brattøra, i realiteten må kunne tillegges de delte konseptene ved at havnen flytter aktiviteter ut fra Brattøra til Orkanger. 	<p>Innspill tas med i det videre planarbeidet.</p> <p>D-sør i kombinasjon med havn på Orkanger.</p>
172	Stjørdal kommune	<p><u>Vedtak i kommunestyret 1.9.2011:</u></p> <p>1. Stjørdal kommune finner ikke at den foreliggende KVU gir tilstrekkelig grunnlag til å gi en forsvarlig anbefaling om konseptvalg for lokalisering av nytt logistikknutepunkt /godsterminal i</p>	<p>Mener at Hell og Muruvik kan være med i den videre</p>

Dok. nr	Innspill mottatt fra	Oppsummering	Vurdering og oppfølging
		<p>Trondheimsregionen. Dette begrunnes med at konseptvalg og lokalisering henger meget tett sammen og at ikke alle alternative løsninger er tilstrekkelig utredet og vurdert.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Dersom alternativene knytta til Hell og Muruvik skal være med videre i prosessen, må det være ut fra en delt løsning med store deler av anlegget i fjell og ikke de foreliggende forslag som Stjørdal kommune finner uakseptable. 3. Vedrørende Midtsandalternativet mener Stjørdal kommune at det må utredes en løsning utenom Midtsandtangen regionale friluftsområde. 4. Stjørdal kommune har ingen merknader til de øvrige alternativer i KVU-en utenom at Trolla og Være alternativene bør fortsatt være med i den videre vurdering 5. Stjørdal kommune støtter intensjonene i saken med å overføre større deler av godstransporten til mer miljøriktig alternativ som bane og båt. Målsettingen her må følges opp med en større satsing på jernbane. Vi registrerer også at omlastingsmulighetene bane/båt ikke er benyttet i stor grad med dagens integrerte løsning på Brattøra og er noe usikker på det framtidige behovet for en slik løsning. En utbygging av Meråkerbanen med elektrifisering vil kunne gi andre og større godsmengder som gjør en integrert løsning mer aktuell. 	<p>prosessen, men da som kun som fjellalternativ. Trolla og Være må fortsatt være med videre. Innspill tas med i det videre planarbeidet.</p>
173	Innherred samkommune	<p><u>Vedtak i møte 08.09.2011, sak nr. 25/11.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Innherred samkommune mener en integrert løsning slik det er beskrevet i konseptvalgutredningen er riktig løsning for fremtidens krav og behov. En integrert løsning vil best ivareta nasjonal og internasjonal politikk med reell satsing på løsninger med bane og sjø, i tillegg til veg. 2. Innherred samkommune anser alternativet Hell/Muruvik som helhetlig egnet som logistikknutepunkt for bane, bil og sjø, og må utredes videre i dette perspektivet. <p>Vurdering:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Knutepunktet må ses i et langsiktig perspektiv; 50 – 100 år. Delt løsning blir for snevert. • Må ses i sammenheng med øvrige samferdselsprosjekter på strekningen. Burde vært mer sentralt omtalt i rapporten. • Støtter forslaget om Integrert løsning, fortrinnsvis Hell/Muruvik • Viser til rapporten: "Lokale virkninger av logistikknutepunkt i Stjørdal: en mulighetsanalyse". • Vil gi betydelig med antall arbeidsplasser og økt bosetting. Et anføres også at utbygging og aktivitet ved et LKP på Hell neppe vil gi alvorlige negative konsekvenser for flyplass og laksefisket i Stjørdalselva. 	<p>I-Øst, Hell anses som det beste alternativet. Innspill tas med i det videre planarbeidet.</p>

Under vurdering og oppfølging må videre arbeid spisses. Merknadene grupperes til følgende:

- Til etterretning
- Analysene endres/rettes i KVU
- Konsept endres i KVU (nytt eller bearbeidet konsept)
- Bearbeides i neste fase.

Dokumentet sendes styrings- og prosjektgruppa. Innkaller styringsgruppa for vurdering av videre arbeid.

Dette dokumentet er en oppsummering og blir det offisielle merknadsbehandlingen.

Trondheim / 19.01.2012 / Jernbaneverket

MERKNADER KVU LOGISTIKKNUTEPUNKT. Høring mai-sep 2011

Nr.	Dok.dato	Beskrivelse	Type
92	12052011	Hovedrapport for Konseptvalgutredning av nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen sendes på offentlig høring	
94	16052011	Offentlig høring av KVU Hovedrapport for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen	
97	23052011	Uttalelse - Høring - Konseptvalgutredning fra "Trondheimsregionen"	S
98	3062011	KVU - Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen - Oversendelse av dokumenter til ekstern kvalitetssikring - Kopi av brev til Det Norske Veritas	
99	6062011	Brev fra Trondheimsregionen - Konseptvalgutredning for nytt logistikkpunkt i Trondheimsregionen - Samlet fakturagrunnlag og regionale vurderinger	S
102	14062011	Kommentarer til høring KVU ny jernbaneterminal Trondheimsregionen. Fra Schenker	P
103	10062011	Merknad fra Gevingsåsen AS Nytt logistikknutepunkt	A
104	15062011	Uttalelse fra Trondheimsfjorden Interkommunale Havn KS	S
105	22062011	Høringsuttalelse - KVU logistikknutepunkt Midt-Norge . Fra Trondheim havn	S
106	20062011	Off. høring KVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, fra NHO Luftfart	A
107	23062011	Uttalelse til offentlig høring av Konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen 12.05.2011, fra NVE (Norges Vassdrags og Energidirektorat)	S
108	24062011	Uttalelse - Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen fra Fosen Regionråd	A
109	24062011	Intern høring av Konseptvalgutredning KVU for nytt Logistikknutepunkt Trondheimsregionen – (start intern høring)	
110	31052011	Trondheim lufthavn Værnes - Logistikknutepunkt på Hell - Usikkerhetsmomenter	S
111	27062011	Konseptutvalgutredning – Saksprotokoll fra Nord-Trøndelag fylkeskommune	S
112	20062011	Felles høringsuttalelse fra Stjørdal Jakt- og fiskeforening	A
118	30062011	Konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen - Høringsinnspill fra Statens vegvesen	S
119	27062011	Høringsinnspill fra Indre Trondheimsfjord Havnevesen	S
120	1072011	Innspill til høring Logistikknutepunkt fra Lånke arbeiderlag	A
123	11072011	Høringsuttalelse fra Sør-Trøndelag fylkeskommune- Konseptvalgutredning	S
124	4072011	Høringsuttalelse – Konseptvalgutredning fra Klæbu kommune	S
126	12072011	Offentlig høring av konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Merknad fra CargoNet	P
127	13072011	Høringsuttalelse - Offentlig høring av konseptvalgutredning fra Sjøberg Velf.	A
128	18072011	Høringsuttalelse - KVU nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen fra BRING	P
129	6072011	Merknader til KVU godsterminal, fra grunneier ved Torgård – familien Molde	A
131	20072011	Høringsuttalelse Logistikk knutepunkt fra Levanger AP	A
132	21072011	Høringsuttalelse - KKV nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen fra LTL	P

133	25072011	Høringsuttalelse fra Trondheim og omland Jakt- og fiskeadministrasjon	A
134	22072011	Høringsuttalelse fra LO i Trondheim	A
135	29072011	Kommentarer ny godsterminal i Trondheimsområdet. Grunneiere Torgård	A
136	28072011	Høringsuttalelse for nytt logistikk-knutepunkt fra Spets i Melhus/Søberg	A
137	1082011	Kommentarer fra NSB til høring logistikk-knutepunkt	S
138	1082011	Kommentarer fra FRIFO Stjørdal (adr. Vaekturastua Hotell AS) til høring KVVU	A
139	30072011	Kommentarer fra Tove og Magnus Harper til høring logistikk-knutepunkt	A
140	29072011	Kommentarer fra LO til høring logistikk-knutepunkt	A
141	29072011	Kommentarer fra Hell Vel til høring logistikk-knutepunkt	A
142	29072011	Kommentarer fra Folkeaksjonen Vern Hellstranda til høring logistikk-knutepunkt	A
143	29072011	Høringsuttalelse fra Syklistenes Landsforening	A
144	1082011	Kommentarer fra Naturvernforbundet i Orklaregionen	A
145	1082011	Kommentarer fra Sør-Trøndelag Bondelag	A
146	2082011	Kommentarer fra NHO Trøndelag	P
147	1082011	Kommentarer fra Næringsforeningen i Trondheim	P
148	2082011	Kommentarer fra Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag	A
149	1082011	Kommentarer fra Stjørdal SV til høring logistikk-knutepunkt	A
150	1082011	Høringsuttalelse fra Stjørdal Næringsforum	P
151	5082011	Kommentarer fra Stjørdals Arbeiderparti til høring logistikk-knutepunkt	A
153	4082011	Kommentarer fra Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag til høring	A
154	3082011	Kommentarer fra NJFF Nord-Trøndelag til høring logistikk-knutepunkt	A
155	5082011	Høringsuttalelse fra Nordland fylkeskommune	S
156	1082011	Høringsuttalelse fra FRIFO Stjørdal	A
157	11082011	Kommentarer til høringsuttalelse fra Fylkesmannen Nord-Trøndelag	A
158	15082011	Høringsuttalelse – fra Folkeaksjonen Malvik beste	A
160	25082011	Høringsuttalelse fra Trolla vel	A
161	29082011	Høringsuttalelse - KVVU for nytt logistikkpunkt fra NOF Stjørdal	A
162	18082011	Uttalelse - Konseptvalgutredning fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	A
163	30082011	Høringsuttalelse til KVVU nytt logistikkknutepunkt fra Malvik kommune	S
164	26082011	Høringsuttalelse - Konseptvalgutredning. Fra Trondheim kommune	S
165	30082011	Høringsuttalelse om logistikkknutepunkt - fra Forum for friluftsliv	A
166	4072011	Høringsnotat for nytt logistikkknutepunkt – fra Kystverket	S
167	1092011	Høringsuttalelse til logistikkknutepunkt - fra Malvik næringsutvikling	P
168	1092011	Høringsuttalelse til logistikkknutepunkt – fra Trondheimsregionens friluftsråd	A
169	30082011	Melding om politisk vedtak - Høringsuttalelse fra Skaun kommune	S
170	6092011	Høringsuttalelse – Konseptvalgutredning - Vedtak 30.08.2011 Orkdal kommune	S
172	5092011	KVVU) nytt logistikkknutepunkt i Trondheimsregionen - fra Stjørdal kommune	S
173	9092011	Vedtak etter høring. Fra Innherred samkommune	S
177		NECL II Response Consultation Regarding KVVU Logistikkknutepunkt. Fra NECL II Mid Nordic Green Corridor	A

<u>Type</u>		Antall:
<u>interessent:</u>		
P	Primær (næringslivet og næringslivsorganisasjoner)	8
S	Sekundær (Samferdselsmyndigheter og andre planmyndigheter)	20
A	Andre (Andre myndigheter og private / interesseorganisasjoner, politiske partier)	33
		61