



Jernbaneverket

**Plan for gjennomføring
av
KONSEPTVALGUTREDNING - KVV
for
Ny godsterminal i Trondheimsregionen**



Strafende komplekseres stoa på vea ned Gudbrandsdalen. Foto: NMI Svinaheim



Plan for gjennomføring av KVU			
Plannivå: KVU /KS1		Konseptvalgutredning for ny godsterminal i Trondheimsregionen	
Ansvarssted: 53400	Prosjektnr. 234137	Saksref: 2008/04709	
Total Budsjettramme: -	Framdrift: 1.07.2010	Prosjektansvarlig: Lise Nyvold	Prosjektleder: Raymond Siiri

Grunnlagsdokumenter:

Tittel	Dato	Utgiver	Merknader
Etatenes forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 - 2019	Jan 2008	Avinor, JBV, Kystverket, SVV	Nasjonal Transportplan
St.meld. nr. 16 Nasjonal Transportplan 2010-19	13.03.09	Samf.departement	Vedtatt juni09
Godstransport på bane, Jernbaneverkets strategi for gods på bane	Nov.07	JBV Utredning	Strategi-dokument
Strategi for godsterminaler. Sluttrapport fase 2	30.08.06	Sitma for JBV	Grunnlag
Handlingsprogram JBV, NTP 2010-2019	Mars 09	Jernbaneverket	høring
Jernbanens areal- og sporbehov i Trondheimsområde	Feb.07	Jernbaneverket	2005/05832
Mulighetsstudie Trøndelagsterminalen	25.10.06	Trondheim havn	
Interkommunal arealplan for Trondheims-regionen (IKAP). Forslag til planprogram. Strategisk analyse.	6.6.2008	SAMT	Prosjektleder Jon Hoem
Konsekvensutredning "Lokalisering av ny godsterminal i Trondheims-regionen"	1999	Jernbaneverket:	Tidligere prosess
Godstransport i Trondheimsregionen. Hovedvekt på Trondheim som knutepunkt for intermodal transport	juli 2002	KPMG for Jernbaneverket	Etter Leangen ble uaktuell
Trondheim som intermodalt knutepunkt for banetransporter	aug.03	KPMG for Jernbaneverket	
Lokalisering, konsekvensutredning og utforming av nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen	7.juni 2008	Masteroppgave av Jørn Arild Sæther.	Alternative lokaliseringer
Undersøkelse av næringstransporter på Brattøra godsterminaler	Des. 2007	Av Norconsult for JBV, SVV, Tr Havn	Datagrunnlag, logistikk
Næringstransporter i Region midt	15.03.07	Norconsult/SVV	Intervju
Næringslivets transportutfordringer i Midt-Norge	Des.07	Norconsult	Data+intervju
Kommunale arealplaner	løpende	Kommunene	Næringsareal
KS1-ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren	Nov.06	Samferdselsdept	Denne KVU
Intermodal Terminal Trondheim, evaluation of Planning, Location and Strategy. Sluttrapport	Jan+ mai 2006	Transcare	Presentasjon
Godsterminal i fjell, Høgskolen i Sør-Trøndelag.	19.05.08	Studentoppq HIST	Pnr 12-2008
Kapasitetsrapporten 2009	Nov.08	Jernbaneverket	JBV Marked
Hovedplan modernisering Brattøra.	2008	Diverse på sak	2007/05058
Analyse av ikke prissatte konsekvenser ism med lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsregionen	Juni 2009	Masteroppgave av Svein Mæle	

INNHALDSFORTEGNELSE:

1	BAKGRUNN	4
2	PROSJEKTBEKRIVELSE	4
2.1	Dagens situasjon.....	4
2.2	Trafikkgrunnlag.....	4
2.3	Prosjektets plassering i en overordnet strategi og NTP.....	5
3	AVGRENSING AV KVVU-ARBEIDET	5
3.1	Mandatet.....	5
3.2	Plan- og influensområde.....	6
3.3	Forholdet til andre prosjekt	7
4	GJENNOMFØRING AV KVVU-ARBEIDET	10
4.1	Oversikt	10
4.2	FASE 1 – Strategisk analyse	11
4.2.1	Interessentanalyse.....	11
4.2.2	VERKSTED 1	11
4.2.3	Behovsanalyse	11
4.2.4	Mål- og strategianalyse	12
4.3	FASE 2 – Krav- og konseptanalyse	13
4.3.1	Generelt	13
4.3.2	VERKSTED 2	14
4.3.3	Jernbaneverkets krav	14
4.3.4	Miljøkrav	14
4.3.5	Andre krav	15
4.3.6	Konseptanalyse.....	15
4.3.7	Logistikk- og kapasitetsanalyser	16
4.3.8	Samfunnsøkonomiske vurderinger.....	16
5	ORGANISERING	17
6	RESSURSPLAN	18
6.1	Ressursbehov.....	18
6.2	Framdriftsplan	18
7	INFORMASJON OG MEDVIRKNING	2
7.1	Informasjonsplan.....	2
7.2	Behandlingsprosedyre	3
7.3	Dokumentasjonsplan	4

Foto forside: Jernbaneverket, Trondheim havn og Statens vegvesen

1 BAKGRUNN

Jernbaneverket har startet en prosess med å vurdere behov og krav til jernbane godstransport i Trondheimsregionen. Jernbaneverket har som mål å legge til rette for en dobling av godstransport på bane innen 2020 og en 3-dobling innen 2040. Et pågående planarbeid for modernisering av godsterminal Brattøra viser at disse mål ikke kan nås på dagens terminalarealer. Hvis de senere års vekst fortsetter vil Brattøras kapasitetsgrense nås før år 2020.

I tillegg til dette forholdet og pga lang planleggingsprosess, er det strategisk enda viktigere å snarest mulig bestemme lokalisering, også fordi en beslutning om lokalisering vil være avklarende for næringslivets etableringer og kommunenes arealpolitikk. Varigheten til offentlige planprosesser tilsier at det uansett kun er "tiden og veien" å få avklaringer på plass.

Ny godsterminal har en forhistorie på 90-tallet der blant annet Leangen var aktuell som ny godsterminal, men som ble skrinlagt i 2001. Fram til 2007 har det i praksis vært stillstand i relokaliseringsprosessen. Ressursene har vært konsentrert om å tilpasse Brattøra til Nordre-avlastingsveg og planlegging for en modernisert og mer effektiv Brattøra kombiterminal.

En ny godsterminal må påregne en kostnad over 500 mill, og det skal derfor gjennomføres KS1 - kvalitetssikring i tidlig fase. Hensikten er å sikre at prosjektkonseptet er relevant i forhold til aktuelle samfunnsmessige behov samt sikre at det beste alternativet velges. Konseptvalget blir den viktigste beslutningen for prosjektet og for staten som eier. Prosessen skal bidra til å sikre realistiske rammer og styring på om et prosjektalternativ overhodet skal realiseres. Konseptvalgutredning – KVU- er Jernbaneverkets fagutredning som etter offentlig hørings skal gjennomgå KS1-vurdering.

2 PROSJEKTBSKRIVELSE

2.1 Dagens situasjon

Det er naturlig å beskrive dagens regionale knutepunkt; Brattøra med jernbanens godsterminal og havneterminaler som det største godsknutepunktet for varetransport mellom Trøndelag, Østlandet og Nordland. Jernbanens godsterminal på Brattøra er nært knyttet opp til sentrale deler av Trondheim havn med mulighet for omlasting av gods mellom bane og sjø.

Kombiterminalen på Brattøra er en sekketerminal med for korte spor slik at alle tog må splittes før togene kjøres inn til lastesporene. Et pågående planarbeid for modernisering av godsterminal Brattøra viser at målet om dobling innen 2020 ikke er mulig på dagens terminalarealer. Hvis de senere års vekst fortsetter vil Brattøras kapasitetsgrense nås før år 2020.

I tillegg vil utbygd Nordre Avlastingsveg (NAV, plan ferdig 2010) avskjære jernbaneterminalen fra direkte tilgang til sjø. NAV vil redusere depotkapasiteten i en del av terminalen. En 2-feltskulvert under vegen er ment å dekke behovet for en forbindelse på en trafiksikker måte uten å belaste NAV unødige. NAV vil, når hele vegsystemet er ferdig inkludert ny Sluppen bru og E6 øst, gi bedre fremkommelighet til stamvegnettet.

2.2 Trafikkgrunnlag

Over kombiterminalen på Brattøra ble det i 2008 håndtert 110.000 TEU. Et døgn-gjennomsnitt for 2008 viste 383 TEU/døgn. Dette tilsvarer ca 3260 tonn med gods pr døgn og ca 1 mill tonn/år. Dette håndteres av følgende togantall:

Tabell 1: Antall godstogpar rundt Trondheim. 2008-tall

Strekning Fra – til	Produkt	Togpar ¹ SØR for Trondheim	Togpar NORD for Trondheim
Alnabru - Trondheim	Containere og semitilhengere	4	-
Drammen – Trondheim	Nybil ²	1	-
Drammen – Bodø	Nybil	1*	1*
Alnabru – Bodø ³	Containere og semitilhengere	3	3
Trondheim– Mo/Bodø	Containere og semitilhengere	-	1
SUM	Alle typer	8	5

*) En gang pr uke. På Nordlandsbanen samlastes biler på kombitog

I 2007-2008 var det 8 godstogpar pr dag på Dovrebanen (Dombås-Trondheim) inkludert 1 biltog til Trondheim. 3 kombitog og 1 biltog (pr uke) fortsetter til Nordlandsbanen. I Trondheim settes det opp 1 tog til Mo/Fauske/Bodø som tilsammen gir 5 togpar på Nordlandsbanen i 2008. I 2009 er det økt med et togpar Alnabru-Trondheim.

For godstrafikken legges det til grunn prognoser som tilsvarer målene om dobling innen 2020 og 3-dobling innen 2040.

Analyser fra 2007 til/fra Trondheim viser at 5,7 mill tonn/år går på veg og ca 1 mill tonn pr år på jernbane. Havna omsatte i 2007 ca 1,3 mill tonn med gods (våt- og tørrbukk over Ila og Nyhavna). Av dette var 250 000 tonn stykkgoods over Brattøra. Av dette igjen var kun 70-80.000 tonn/år av dette var containerisert gods (tilsvarende kombitog).

2.3 Prosjektets plassering i en overordnet strategi og NTP

Prosjektet har sin forankring i Jernbaneverkets godsstrategi og forslag til NTP (St.meld.nr. 16 2008-2009, Nasjonal transportplan 2010-2019) utgitt 13.mars 2009. I henhold til godsstrategien skal det legges til rette for en dobling av jernbanens transportkapasitet frem mot 2020 og en 3-dobling innen 2040.

I NTP beskrives et nasjonalt transportnett med tilhørende godsknutepunkter. Dette inkluderer Brattøra godsterminal. I NTP beskrives følgende (transportetatens forslag pr januar 2008):

Godsterminalen i Trondheim moderniseres for å håndtere en dobling av dagens godsvolum. Dette vil kunne utgjøre et maksimalnivå av hva terminalen kan håndtere. Det må i inneværende planperiode avklares et framtidig nytt område for en ny terminal i Trondheimsområdet med delt eller samlet løsning.

3 AVGRENSING AV KVVU-ARBEIDET

3.1 Mandatet

Jernbaneverket mottok bestilling om KVVU fra Samferdselsdepartementet om utførelse av KVVU er mottatt 1.04.2009. Utdrag av brevet som påvirker utførelsen av arbeidet er:

- Samferdselsdepartementet ber med dette om at Jernbaneverket, i samråd med Statens vegvesen, igangsetter et arbeid med å utarbeide KVVU for godsterminal, arealbruk og

¹ Togpar er et togsett tur+retur som gir 2 tog (passeringer) på en gitt strekning/punkt. Her maks. dag.

² Nybiltransport: 3 pr uke til Trondheim + 1 pr uke til Bodø (ikke samme dag)

³ Disse bytter fra elektrisk- til diesellokomotiv i Trondheim. Noen tog har vogner som losses/lastes i Trondheim. 1 av togene lastes/losses i Mo og alle lastes/losses i Fauske i tillegg til Bodø som endestasjon.

tilførselsveg til terminalen i Trondheimsområdet. Kystverket bør også koples inn i prosessen, slik at interesser knyttet til havnen og koplingen til sjøtransport ivaretas.

- KVUen skal omfatte en vurdering av mulig lokalisering av ny terminal, samt ulike konsepter for en ny terminal; herunder bla om det skal være en ny stor terminal eller delt løsning med eksisterende terminal på Brattøra, om det skal være en gjennomkjøringsterminal eller sekketerminal og ulike driftskonsepter. Vurdering av standard og behov må gjøres ut fra framtidig behov i Trondheimsområdet; basert på bla godsmengder, godstyper og togtyper / togstørrelser.
- Lokalisering må bla. vurderes i forhold til arealbehov, markedet, kopling til det øvrige transportsystemet og omgivelsene (lokale interesser, arealkonflikter og miljøkonsekvenser).
- Relativt stor usikkerhet knyttet til framtidig kapasitetsbehov tilsier at det må søkes etter fleksible konsepter som muliggjør en trinnvis utbygging i takt med behovet.
- ...det legges opp til en iterativ prosess der aktuelle lokaliseringalternativer først kartlegges ut fra fysiske arealbehov og strategiske markedsbehov. Ulike konsept vil deretter måtte bygges opp i samarbeid med regionale og lokale aktører.
- .. gir grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med ny terminal, om en evt. delt løsning med eksisterende terminal er aktuell og om det finnes andre alternativ...
- ...må i nødvendig grad samordnes med miljøpakke Trondheim... Det er ikke hensiktsmessig med felles KVU.
- ...i nødvendig grad samordnes med prosjektet Framtidens byer og IKAP-prosjektet.
- Det bes om at det i KVUen gis en vurdering av både areal- og transportspørsmål, herunder langsiktig transportmiddelfordeling, framtidige investeringsbehov, jorvern hensyn og forhold knyttet til klimagassutslipp.
- Spesielt bes det om at KVUen sikres transparens og konsistens mht behovsvurderinger, mål, krav og alternativvurderinger.
- SD ønsker å bli involvert i vurderingene knyttet til behov, mål, krav og konseptuelle alternativer. ... ber derfor JBV å utarbeide behovsanalyse med interessentanalyse, og lage en skisse til strategidokument. Denne skissen bør drøfte samfunns- og effektmål for prosjektet, slik at departementet kan vurdere og fastsette målene på grunnlag av etatens forarbeid.

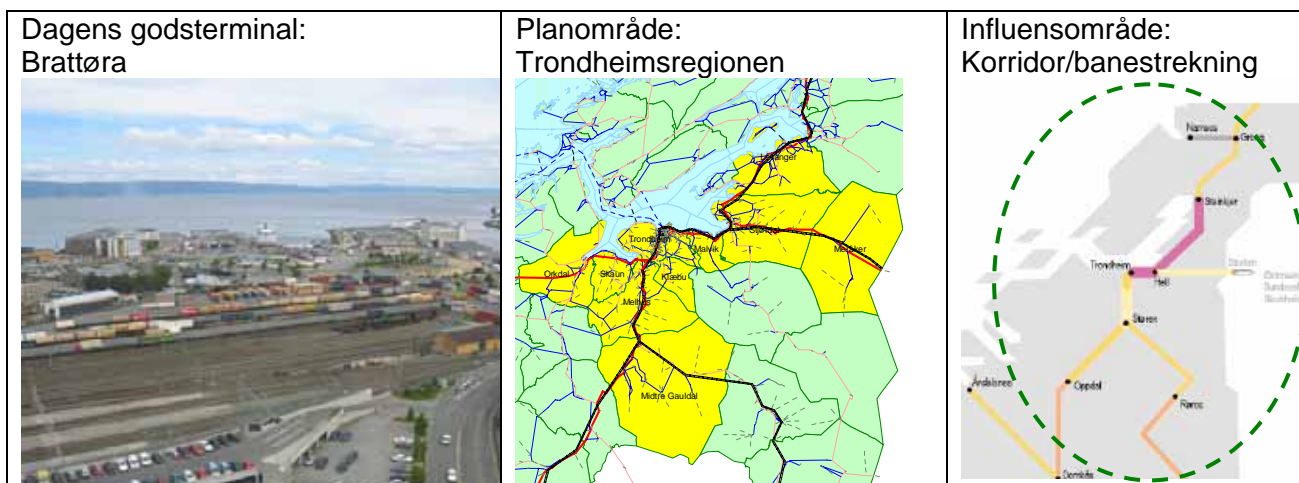
3.2 Plan- og influensområde

Planområdet er Trondheimsregionen og steder med godsterminal i dag, kommuner/steder med et større transportbehov i dag og i framtiden. Det er nærliggende å ta med alle kommunene i det interkommunale arealplansamarbeidet (IKAP) + 3 andre (se under).

Planområdet (inkludert dagens store havne- og jernbaneterminaler i regionen):

- Brattøra: jernbanegods- og havneterminal
- Trondheim kommune, Trondheim sentrum
- Skogn: Fiborgtangen Norske Skogs fabrikk (Levanger kommune) med havn koblet til jernbane. Omsetter ca 20.000 TEU/år.
- Verdal har videre skipsverftet Aker Verdal med jernbanespor til havn.
- Meråker og Meråkerbanen inkluderes i planområdet pga jernbane til Sverige.
- Orkanger og Stjørdal havn har mye gods til/fra regionen.
- Trondheimsregionen: Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Midtre-Gauldal, Skaun og Orkdal. I tillegg Meråker, Levanger og Verdal.

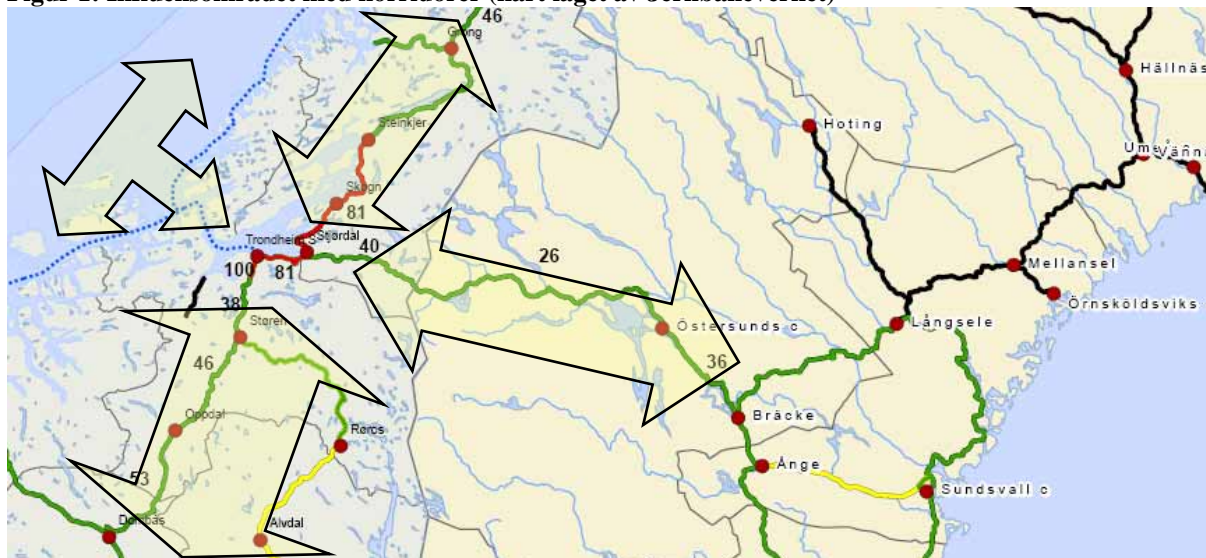
Områdene illustreres i følgende figurer:



Influensområdet:

- Midt-Norge: Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Grensesnitt Møre og Romsdal.
 - Distribusjonsområde for gods inkl planområdet, Trøndelagskysten med Frøya/Hitra, Fosenhalvøya og Namdalen.
- Transportkorridor mellom landsdelene (sør/nord) med tilknyttede jernbanestrekninger:
 - Dovrebanen (Trondheim – Alnabru) / E6 og Rv.3
 - Nordlandsbanen (Mo-Fauske-Bodø) / E6 og Kystriksvegen
 - Rørosbanen (alternativ til Dovrebanen, tømmer, evt. kobling til Sverige)
- Internasjonal transportkorridor-Meråkerbanen / E14 /Midt-Sveriges godsknutepunkter:
 - Jernbaneterminaler Krokmo (tømmer), Østersund (stykkgods) og Sundsvall
 - Nord-Sveriges industristeder (bergverk mm).
 - Internasjonale kobling via havn i Umeå og Sundsvall eller via Haparanda med kobling til Finland og Russlands jernbanesystem.
- Nasjonal / internasjonal sjøkorridor (nord og sydover) til/fra Trondheimsfjorden

Figur 1: Influensområdet med korridorer (kart laget av Jernbaneverket)



3.3 Forholdet til andre prosjekt

I forholdet til vegsystem etableres et samarbeid med Statens vegvesen. For koblingen til havn etableres samarbeid med havnemyndigheter og Kystverket. Vekstforutsetninger for gods på jernbane og veg bildistribusjonen utredes i et samarbeid mellom etatene.

Det etableres samarbeid med Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommune gjennom deres deltakelse i prosjektgruppen. Kontaktmøter avholdes med næringslivets organisasjoner samt myndigheter i forhold til miljø hos Fylkesmannen. Andre prosjekter har reelle grensesnitt til KVU'en, dette omtales til slutt i kapitlet.

TRONDHEIMSREGIONEN (<http://www.trondheim.kommune.no/tr/>)

Trondheimsregionen (tidligere SAMT- Samarbeidsutvalget for Trondheimsregionen) er et samarbeidsorgan for kommunene Klæbu, Midtre Gauldal, Orkdal, Skaun, Malvik, Melhus, Stjørdal og Trondheim samt Sør-Trøndelag fylkeskommune. Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen (begge fylker) samt at Rissa, Leksvik og Selbu er med som observatører. Samarbeidsutvalget er politisk referansegruppe for regionale transportprosjekt mens andre kommuner og transportetater deltar i aktuelle saker. For tiden gjennomføres to større prosjekt i regi av Trondheimsregionen:

- Felles befolknings- og bosettingsanalyse for Trondheimsregionen
- [Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen \(IKAP\)](#)

IKAP – Interkommunalt arealplansamarbeid i Trondheimsregionen:

Trondheimsregionen har igangsatt interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP). Trondheimsregionen fungerer som styre i planarbeidet slik dette er beskrevet i ny planlov.. Planen IKAP skal ivareta på vegne av Trondheimsregionens medlemskommuner samordnet avklaring av større næringsarealer. Planen skal også omfatte boligutvikling, større idretts/rekreasjonsanlegg og transport. Det er etablert nær kontakt mellom KVU'en og IKAP.

Framtidens byer (www.framtidensbyer.no):

Framtidens byer er et samarbeid mellom staten og de 13 største byene i Norge om å redusere klimagassutslippene – og gjøre byene bedre å bo i. Framtidens byer er organisert i 4 innsatsområder:

- Arealbruk og transport
- Stasjonær energibruk i bygg
- Forbruksmønster og avfall
- Tilpasning til klimaendringer

De 13 byene som deltar er Oslo, Bærum, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Porsgrunn, Skien, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø.

Programmet går fra 2008 til 2014. Programmet skal hjelpe bykommunene til å dele sine gode ideer med hverandre – og til å utvikle nye samarbeidsarenaer med næringsliv, region og stat. Handlingsprogram for Framtidens byer var til politisk behandling i Formannskapet (Trondheim) 10. februar 2009. Miljøverndepartementet behandler program fra byene våren 2009, med sikte på å komme fram til avtaler mellom stat og kommune.

Miljøpakke Trondheim

Trondheim kommune vedtok i bystyremøte 24.april 2008 en ambisiøs og konkret plan for å følge opp klimaforliket på Stortinget i januar 2008. Målsettingen er å redusere CO2 utslipp, begrense biltrafikken og forbedre tilbudet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikanter. Planen inneholder 10 konkrete og målbare målsettinger som skal oppnås innen 2018. Blant annet at mengde CO2 skal reduseres med 20 % i 2018 i forhold til nivået i 2008.

Sør-Trøndelag fylkes utredning av Sør-korridor (E6 og jernbane):

I forbindelse med innspill til NTP 2010-19 har Sør-Trøndelag fylkesting vedtatt å utrede mulighetene for et samspill mellom bane og veg i kommende utbygging av E6 sør.

På generell / nasjonal basis bør utbygging av veg og bane vurderes i sammenheng og koordineres m.h.t. utbyggingsomfang, -takt og finansiering. Lokale tilførselsveger er nevnt og vekst i terminaler indikerer utbedring lokalt, mens standard på vegene mellom landsdeler må vurderes opp mot overordnede jernbane- og terminalinvesteringer.

Trøndelagsrådet (<http://www.trondelagsradet.no>)

Trøndelagsrådet er et politisk samarbeidsorgan mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. Med utgangspunkt i felles fylkesplan for Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag og andre interessefelt skal Trøndelagsrådet arbeide for Trøndelags interesser, koordinere aktiviteter og fremme samarbeid.

Samarbeidsforum for Samferdsel i Midt-Norge:

Ble opprettet som et ledd i arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP 2010-19). I forumet er de statlige transportetatene, de tre fylkeskommunene i Midt-Norge, fylkesmennene og Trondheim kommune. Samarbeidsforumet koordinerer arbeidet innenfor samferdsel.

Forholdet til andre prosjekt:

Det har vært pågang, er pågang eller planlegges med følgende andre prosjekt i grensesnitt eller i områder som har betydning for godstransporter på veg, bane eller sjø:

Prosjekt	Ansvarlig	Grensesnitt, forhold å ta hensyn til
Nordre avlastingsveg, ny Sluppen bru	Statens vegvesen	Ny stamveg for vegtransportene inn og ut av Brattøra, gjelder 0-alternativet som endrer seg ift dagens situasjon.
Miljøpakke Trondheim	Trondheim kommune	Ambisiøse mål om reduksjon av utslipp i Trondheim sentrum. En lokalisering av godsterminal utenfor sentrum vil endre distribusjonstrafikken og transportarbeidet.
IKAP	Trondheimsregionen	IKAP gir mulighet for KVVU å være med på IKAPs arealvurderinger for nye store arealer. Viceversa stor betydning for øvrig arealbruk i regionen hvor godsterminalen lokaliseres.
E6 sør (eventuelt i nord også)	Statens vegvesen	Usikkert om KVVU her. Kapasitetssterk ny godsterminal vil redusere godstransport på veg på E6 sør. Men sannsynligvis ikke ta bort grunnlaget for uansett å fornye E6. Evt veg KVVU skal være uavhengig av denne.
Kapasitet for gods Dovrebanen (og Nordlandsbanen): Terminal og kryssingsspor	Jernbaneverket	Nye lengre kryssingsspor Dovrebanen og Nordlandsbanen og modernisering av godsterminaler skal doble kapasiteten i 2020. Dagens bane, pågående prosjekt og de som har fått oppstart bevilgning vil danne 0-alternativet for Konseptalternativene.
Utvikling av Meråkerbanen	Jernbaneverket	Det er utredet kapasitetsøkning, standardheving og elektrifisering. Det antas at tiltak har betydning for incitamentet til å få mer gods på Meråkerbanen inkl eventuell overføring til sjø i en havn i Trondheimsfjorden

4 GJENNOMFØRING AV KVU-ARBEIDET

4.1 Oversikt

Konseptvalgutredningen skal utarbeides gjennom følgende faser:

- FASE 1 – utarbeidelse av et strategidokument:
- FASE 2 – Krav- og konseptanalyse som leder fram til endelig KVU-dokument:
- HØRING og merknadsbehandling
- Oversendelse av KVU og merknadsbehandling til Samferdselsdepartement (SD)

Timinga bygges opp rundt gjennomføring av verkstedene som splittes og som gjennomføres over 2 separate dager. Det første er arrangert 29.april med idèdugnad om interessenters behov og mål. Verksted 2 avholdes i oktober 2009 og fokusere på krav alle mulige og tenkelige konsept (kombinasjoner av terminaldesign og lokaliseringer).

Eventuelle nye eller forlengede jernbanelinjer kan ikke utelukkes. Mellom verkstedene skal et "Strategidokument" produseres. Etter verksted 2 er grunnlaget for en komplett konseptanalyse og som leder fram til endelig KVU-dokument. Arbeidet innebærer følgende faseinndeling:

FASE 1 – utarbeidelse av et strategidokument:

- Bestilling / programfase
- Behovsanalyse; Interessentanalyse; Verksted 1 – idèdugnad, behov og mål; markedsanalyse.
- Målanalyse (mål fra Verksted, nasjonale mål)
- Strategidokument: Forslag til samfunns mål og effektmål.
- Resultatene går inn i et Strategidokument som skal godkjennes av SD
- Basert på Strategidokumentet dokumentet fastsetter SD samfunns målet.

FASE 2 – leder fram til endelig KVU-dokument:

- Verksted 2 (krav og konseptalternativer, herunder lokalisering)
- Kravanalyse: Utlede av nasjonale mål, JBV krav, miljøkrav og andre sektorkrav
- Konsept – terminaldesign utledet av krav og mulige lokaliseringer
- Konseptanalyse
- KVU dokument
- Utsjekk og kvalitetssikring før høringer.
- SD-aksept for utlegging til ekstern høring
- Høring ekstern (interessenter, kommuner, fylker)
- Merknadsbehandling
- Oversendelse av KVU og høringsuttalelser inklusive merknadsbehandling til SD

4.2 FASE 1 – Strategisk analyse

4.2.1 Interessentanalyse

Arbeidet starter med å finne fram til relevante interessenter. Disse inviteres til verksted (seminar). Det er **interessentenes behov** som søkes dokumentert.

Disse er inndelt i primære- og sekundære interessenter:

PRIMÆRE INTERESSETER	Kunder/Vareeiere:	Industribedrifter, produsenter og grossister i Trondheimsregionen.
	Transportører, samlastere/speditører:	Lokalisert på Brattøra, Heimdal, Tiller og Sluppen. Lastebilforeninger og selskaper samt togoperatører.
	Organisasjoner:	Interesseorganisasjoner, næringsliv, miljø og andre samfunnsfelt.
SEKUNDÆRE INTERESSETER	Offentlige myndigheter:	Kommunene, Jernbanelverket, Statens vegvesen, Kystverket, Fylkeskommune i Nord- og Sør-Trøndelag, Fylkesmannen i Nord- og Sør-Trøndelag.
	Andre myndigheter / aktører	Avinor, Banverket i Sverige. Havnemyndigheter i Trondheimsfjorden.

4.2.2 VERKSTED 1

Verksted ("workshop") tilhører hovedfasene, og det første tilhører behovsanalysen og gir grunnlag til strategianalysen. Interessenter ble invitert til en dags verksted med formål å få innspill på behov, mål og strategier. Verkstedet skal utføres som gruppearbeid. Det er tenkt oppdelt i homogene grupper for å få tilbakemeldinger på behov, mens det er tenkt tverrfaglige grupper ved innspill på mål og strategier. Det innledes til gruppearbeidene med bakgrunnsstoff om temaene, det redegjøres for prosess for konseptvalgutredningen og for dagen, samt innledning om spørsmål som skal besvares i gruppearbeidene. Verksted 1 ble avholdt den 29.april og resultater derfra bearbejdes.

4.2.3 Behovsanalyse

Behovsanalysen innebærer en grundig gjennomgang av ulike interessenter og deres behov og konkluderer med viktigste behov. Behovsanalysen danner grunnlag for å formulere mål for tiltaket (samfunns mål og effektmål) og hvilke krav konseptene må oppfylle.

Behovsanalysen skal avklare relevante samfunnsbehov knyttet til godsstrømmer i Trøndelag. Behovsanalysen kan ta utgangspunkt i en eller flere av de normative, etterspørselsorienterte og interessegruppebaserte behov. Behovsanalysene må dekke både tiltaksutløsende behov og andre samfunnsbehov, også de som taler imot gjennomføring av tiltaket. Behovene, når de fremkommer, skal grupperes etter

- a) Tiltaksutløsende behov og
- b) Andre samfunnsbehov.

Behovsanalysen kan deles inn i 3 hovedkategorier:

- 1) Normative behov (normer og standarder),
- 2) Etterspørselsbehov og
- 3) Interessegruppebaserte behov.

For å utrede 2) etterspørselbehovet gjennomføres en **markedsanalyse** gjennom dialog med markedsaktører. Markedsanalysen vil også bidra med data til en 3) interessegruppebasert behovsanalyse, sammen med resultatene fra Verkstedet.

I tillegg vurderes bruk av en **nasjonal godstransportmodell** som er under utvikling. Denne modellerer transportetterspørselen mellom bedrifter og marked, herunder framtidig godsutvikling gjennom de såkalte grunnprognosene (SSB) gjort innenfor rammene til NTP. Modellen etablerer videre transportmatriser totalt og splittet på transportmidler. Godsmengdene strukturert i matrisene legges ut på transportinfrastrukturen (veg, sjø og jernbane) i egen rutine. Dett gir svært mange resultatmuligheter som kan brukes i konseptanalysen.

Det skal samarbeides med Statens vegvesen spesielt om transportanalysen samt forholdet til veg og de trafikale virkninger. Samarbeid med havnemyndighetene etableres spesielt i markedsanalysen samt i utvikling av konseptalternativ.

I prosjektet skal det foretas vurderinger av utviklingen innenfor markedsområdene:

- i) Behov/krav for nord-sørgående transport (distribusjon, kombi transport)
- ii) Behov/krav til øst-vest-transporter (bruk av Meråkerbanen og veg E14).
- iii) Vekstpotensial for transportformene (bane, bil, sjø)

Forholdet og koblingen til havn og sjøforbindelse skal beskrives. Her er det forskjellige muligheter og varierende behov. Pr i dag er det ikke betydelig omlasting mellom sjø og bane i Trondheim, men det kan ikke utelukkes at dette endres i framtiden. Fra industrivirksomheter i Nord-Trøndelag er det potensial og mulighet gjennom eksisterende havn med banetilknypning i Skogn. Dette gjelder spesielt øst-vest-transportene som kan være på flere nivå: Kun til/fra Sverige, Finland, Russland og/eller det fjerne Østen.

Interessegruppebaserte behov skal være allerede kjente behov gjennom tidligere analyser, samtaler og innspill fra interessentene. Interessentenes behov vil i hovedsak komme til uttrykk via verksted 1 som omhandler behov, mål og strategier.

Behovsanalysen rapporteres i eget dokument.

4.2.4 Mål- og strategianalyse

Det skal utarbeides et strategidokument som med grunnlag i behovsanalysen definerer tiltakets samfunns mål og forventet/ønsket effekt for brukerne (effekt mål). Dokumentet angir hvilke strategier som behøves (hva skal til) for å nå målene.

Et mål er noe som skal nås, en ambisjon, ideal eller motiv. Det skal være målbart, enten kvalitativt eller kvantitativt. Målene skal være konsistente fra overordnede mål til prosjektrelaterte mål: Fra politiske mål og strategier (Regjering, Stortinget, Departement) ned til operasjonelt nivå: Jernbaneløp, region og prosjektmål.

Mål og strategier skal drøftes i det første verkstedet og forankres der. Målgruppering:

- a) Samfunns mål (overordnet, samfunnet)
- b) Effekt mål (for brukergrupper)

Resultatet av arbeidet med behov, samfunns- og effekt mål splittes i egne avsnitt for hhv.:

- i) prosjektets hovedformål,
- ii) negative sidevirkninger og
- iii) positive sidevirkninger

Inndelingen i-iii er ment å sikre at det ikke blir for snevre vurderinger av tiltakets hovedformål og at en ikke glemmer virkningene for samfunnet rundt. Målene skal fremstilles i et målhierarki.

Det produseres et eget strategidokument som sendes til SD for godkjenning.

4.3 FASE 2 – Krav- og konseptanalyse

4.3.1 Generelt

Bearbeiding av krav er grunnleggende før konseptanalysen. Det skal lages et overordnet kravdokument som skal sammenfatte betingelsene som skal oppfylles ved gjennomføring av tiltaket. Dokumentet skal være fokusert på effekter og funksjoner. Tekniske løsninger og detaljeringsgrad er underordnet. Pr dato er det tydelig at Jernbaneverket, miljøet og næringslivet vil ha spesifikke krav. Andre krav tas i en samlepost. Forholdet til sjø er ikke nødvendigvis et krav, men et viktig behov.

I KS1-veilederen defineres konsept slik: "En overordnet løsning for å ivareta et antatt behov for forbedringer i transportsystemet". I godsterminalprosjektet vurderes videre **konsept** til å være en kombinasjon av tekniske utforming/løsning og en lokalisering som ivaretar et sett av definerte behov, mål, prioriteringer og krav. Dette kan være et spesifikt formål, eller hensikt eller det som begrunner selve prosjektets hensikt. Konseptbegrepet foreslås operasjonalisert i 2 hoveddimensjoner: 1) Terminalutforming og 2) Lokalisering i tillegg til tidsdimensjonen som kan uttrykkes i scenario, år og gjennom en trinnvis utvikling / utbyggingsstrategi.

Etablering av konsept vil bli en iterativ prosess i forholdet mellom krav til størrelse, konseptløsning og lokalisering. Her legges det opp til tett samspill med IKAP-arbeidet som vurderer øvrig arealbruk inkludert prioriteringer og store regionale næringsareal / interesser. Konseptalternativ konkretiseres etter at behov, strategi/mål og krav er bearbeidet. Dette skal skje i samråd med interessentene.

Alternativanalysen skal vise hvordan de ulike konsept oppfyller mål og krav. Analysen skjer etter en mal basert på krav til stegvis vurdering i en KVVU:

- 1) *Redusere behov for å oppfylle mål*
- 2) *Effektivisere dagens infrastruktur*
- 3) *Små/få ombygginger*
- 4) *Større infrastrukturtiltak*

Svar på punktene over skal gi et analytisk grunnlag for å svare ut spørsmålet om det faktisk er nødvendig med et nytt godsknutepunkt eller om andre muligheter kan tilfredsstillere behovene.

Siling foretas med utgangspunkt i absolutte krav. Dette gjøres i en prosess som ender med valg av hvilke konseptalternativ som skal analyseres videre. Rangering foretas i konseptanalysen gjennom analyser herunder også samfunnsøkonomiske analyser.

Alternativanalysen skal ende opp med minst to ulike konsepter i tillegg til 0-alternativet som er dagens situasjon framskrevet til valgte analyseårstall (scenario?). Vedtatte investeringer på transportinfrastruktur skal inngå, mens de som er usikre skal ikke inngå. 0-alternativet fastsettes i starten av konseptanalysen av prosjektgruppen.

4.3.2 VERKSTED 2

På bakgrunn av behovsanalyse og strategidokument inviteres det til en dags verksted med formål å få innspill til krav, konsept og alternativer for lokalisering av godsterminalen i Trondheimsregionen. Verkstedet skal utføres som gruppearbeid. Det innledes til gruppearbeidene med bakgrunnsstoff om temaene, bl.a. Jernbaneverkets krav, miljøkrav, konseptutforming og mulige områder for lokalisering.

Verkstedet skal danne grunnlag for videre arbeid med konseptanalysen. En av de første aktivitetene etter verkstedet vil være en grovsiling av konsept basert på absolutte krav.

4.3.3 Jernbaneverkets krav

Jernbaneverkets krav kan først og fremst knyttes til implementering av godsstrategiens mål om doubling og 3-doubling av godstransportene nasjonalt. Ut av disse mål utledes lokale terminalkapasiteter som dimensjonerer størrelse og terminalens utforming. Terminalfunksjon og kapasiteter knyttes til Lastekapasitet, Sporkapasitet og Depotkapasitet.

Jernbaneverkets krav utledes av følgende:

Overordnede kapasitetskrav:

- Nasjonale mål om transporterte mengder jf Nasjonal transportplan
- Krav til type gods: Container, semihenger, systemlast, industrilast, vognglast, nybil
- Krav til togtyper, togvekt og tog lengder

Krav til jernbaneforbindelse / kapasiteter:

- Sekke- eller gjennomgangsterminal, behov for nye spor etc.
- Kapasitet for tilknyttet bane i alle retninger
- Krav til selve terminalens driftskonsept, se neste punkt

Krav til terminalutforming

- Ankomst- og avgangsspor; lengde pr spor og antall spor (bredde)
- Operasjon/drift av tog i terminal. Sporlengde, antall og innbyrdes plassering
- Tidsbruk i terminal for omlasting og togoperasjoner
- Omlastingsareal/lastegate: Bredde, lengde og antall lastespor
- Internvegssystem og areal til mellomlagring
- Bygninger og kontrollareal
- Krav til verksted- og vedlikeholdsfunksjoner
- Hensettingsspor, antall spormeter
- Utvidelsesmuligheter

4.3.4 Miljøkrav

Konseptene vil påvirke en eller flere av følgende lokale og nasjonale miljøfaktorer:

- Nasjonale, regionale og lokale miljømål
- Lokale interesser, arealkonflikter
- Begrensinger, behov for avbøtende tiltak
- Ekspansjonsmuligheter og begrensinger

I NTP beskrives følgende miljøindikatorer: CO₂-utslipp, redusere NO_x-utslipp, antall bosatte eksponert for støy og støv, unngåelse av naturinngrep i naturområder, begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord. Miljøkravene skal sjekkes ut i egne møter med sektormyndigheter. Ut av disse og tidlig i kravanalysen må det utledes hva som er absolutte og hva som er mer "bevegelige" krav.

4.3.5 Andre krav

Krav til forbindelse med andre transportformer:

- Krav til vegforbindelse og koblingen til stamveg / nasjonalt transportnett.
- Tilførselsveg/atkomst og kontroll for truck og biler
- Vegstandard: krav til vegbredde, kurvatur, stigning, antall felt, bæreevne
- Distribusjonstrafikkens virkning på øvrig vegsystem
- Samlokalisering sjø: avstand til havn, båtstørrelser, kombinasjoner.
- Krav til avstand og forbindelse til flyplass

Forholdet og koblingen til havn og sjøforbindelse skal beskrives og vurderes gjennom et samarbeid med havnemyndigheter og Kystverket.

Markedsaksept, næringslivets krav:

- Hvorvidt arealets størrelse, fasiliteter og lokalisering er ønsket og godt nok for marked og næringslivet, herunder både grossister og sluttbrukere
- Tilsvarende i forhold til operatører og samlastere.

Forholdet til næringslivet tas i dialog med næringsforeninger, markedsanalysen og egne møter etter både prosjektets og bedriftenes behov.

4.3.6 Konseptanalyse

Et konsept er definert som en overordnet løsning for å ivareta et antatt behov for forbedringer i transportsystemet. Hva konseptbegrepet er for ny godsterminal eller logistikknutepunkt søkes å forklares gjennom . Det skal leveres et sett med konseptalternativ basert på behov og krav som beskriver dimensjonene 1) Terminalutforming og 2) Lokalisering og en siste tidsdimensjon som knyttes til en utbyggingsstrategi / rekkefølge for tiltak.

1) Terminalutforming

- Kapasitetsmålene bestemmer nivået for dimensjonering og terminalutforming
- Design, utforming, driftskonsept:
 - Sekketerminal eller gjennomkjøringsterminal
 - Bruk og krav til truck, reachstacker og kran
 - Veg: Logistikk og kapasitet
 - Driftsfunksjon (operatøravtale, ledelse og styring av terminalen)
 - Relativ effektivitet
- Krav til dimensjonering:
 - Togtyper, togvekt og tog lengder
 - Krav til verksted- og vedlikeholdsfunksjoner
 - Lastegate lengde og antall lastespor
 - Ankomstspor; lengde og antall
 - Hensettingsspor
 - Terminalens totale sporenlengde, totale bredde- og arealbehov

2) Lokalisering

- Plassering/lokalisering av selve terminalen
- Krav til areal og kobling til øvrig transportsystem (veg, sjø, luft).
- Behov, krav og ønsker fra markedet og næringsliv.
- Framtidig arealutvikling i regionen
- Konsekvenser for omgivelser, arealkonflikter og konsekvenser for miljøtema
- Alternativanalyse

For å ivareta usikkerheten ift framtidens beov, skal det etableres fleksible konsept som beskrivelse av en trinnvis utbygging i takt med behovet.

Den første leveransen er et notat med resultat i form av konseptalternativ fra verksted 2, en bearbeiding av disse, en grovsiling som ender i et forslag for hvilke konsept som skal analyseres videre i KVU'en. Dette forelegges styringsgruppen med vedtak.

4.3.7 Logistikk- og kapasitetsanalyser

Det skal nyttes Jernbaneverkets metoder for kapasitetsberegninger samt tilgjengelige transportmodeller for godstransportanalyser for veg, sjø og jernbane. Disse analysene vil gjennomføres på et tidlig tidspunkt i prosjektet med hensikt å sjekke ut kapasitetsmessige konsekvenser på transportnettet. Dette kan som en første øvelse gjøres med utgangspunkt i målsetningene om doblet transport på bane innen 2020 og 3-dobling innen 2040. Analyseapparatet må bygges opp slik at en kan analysere alternativene inn i konseptanalysen som eventuelt har andre vekstscenarier.

Prosjektet skal blant annet gjennomføre følgende logistikkanalyser:

- i) Kapasitetsanalyse på tilknyttede banestrekninger med hensyn til godsvekst og alternative lokaliseringer.
- ii) Logistikk i terminalen. Om kapasitetsmålene kan oppfylles med de lokale forhold. Når konsept blir konkrete, lages grove sporplaner for terminalkonseptet. Disse vil variere i forhold til topografi osv ved lokaliseringene.
- iii) Transportanalyse; Transportmønster for distribusjonstrafikken. Det tas utgangspunkt i kombitransporter med omlasting til/fra bil og båt og påfølgende distribusjon til/fra veg. Bil bidrar til miljøbelastning og kostnader som kan regnes på i en transportmodell.

Analyser av trafikk og transportarbeid gir grunnlag for et miljøregnskap for veg- og jernbanesektor. Vegkapasitet sjekkes ut. Det er usikkert hvordan båt inkluderes i et slikt regnskap.

4.3.8 Samfunnsøkonomiske vurderinger

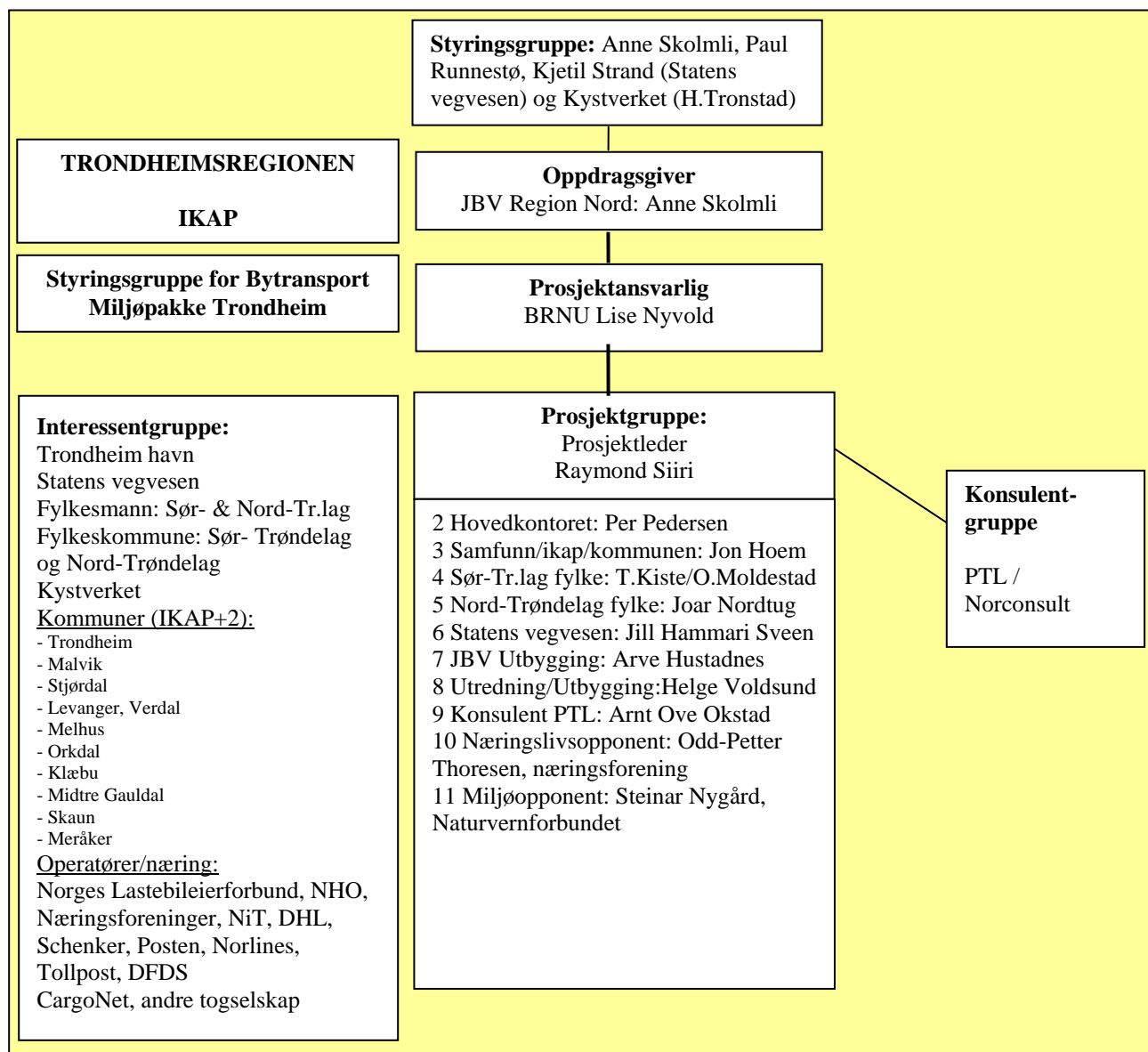
En samfunnsøkonomisk analyse skal bidra til å synliggjøre de ulike konsekvensene av tiltak og derigjennom bidra til en effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. Det skal foretas en grov kartlegging av virkninger og konsekvenser. Det henvises til Finansdepartementets veileder og Jernbaneverkets håndbok JD205. Et detaljert oppsett er i vedlegg 1.

Hovedelementene i den samfunnsøkonomiske analysen er følgende hovedtema:

- Kartlegging av virkninger
 - Direkte effekter (investeringer, barriere, naturinngrep, støy, utslipp)
 - Endringer for driftsopplegg (hastighet, rute, materiell, størrelse, vogntype)
- Transportanalyse (se forrige kapittel): Trafikale konsekvenser nasjonalt og lokalt
- Konsekvensanalyse:
 - Prissatte konsekvenser (pris, tid, inntekter, statsfinanser, ulykke, støy, luft, miljø)
 - Ikke prissatte konsekvenser (landskapsbilde, barriere, arealbruk, naturressurs/-miljø, kulturminne)
- Regionale virkninger: Fordelingsvirkninger og konsekvenser for arbeidsplasser og sysselsetting som ikke fanges opp av overnevnte tema
- Det skal foretas en usikkerhetsvurdering av kostnader og konseptforutsetninger

5 ORGANISERING

Jernbaneverket Region Nord ved Regiondirektør er oppdragsgiver og enheten Regional utvikling er prosjektansvarlig. Det organiseres en "prosjektgruppe" ledet av prosjektleder. Følgende organisering er lagt til grunn for gjennomføring av KVV'en:



Det forutsettes tett kontakt med Jernbaneverkets Plan- og utredningsenhet (P) som har et overordnet ansvar for kvalitetssikring og kontakt mot departementet. Prosjektgruppe bemannes av interne og eksterne ressurser. Konsulent bistår i gjennomføring av verksted og rapportering.

Styringsgruppe:

Styringsgruppen bemannes av seksjonsleder JBV Plan- og utredningsenhet (P), Regiondirektør JBV og Strategisjef fra Statens vegvesen Region midt. Mandatet er:

- Godkjenning av overordnet plan for gjennomføring av prosjektet

- Sørge for at prosjektet tildeles tilstrekkelig med ressurser, både menneskelig og økonomisk, samt overvåke fremdriften i prosjektet
- Ta beslutninger på sentrale milepæler i prosjektet (etter behov)
- Ta beslutninger i viktige problemstillinger der det er vanskelig å komme frem til konsensus internt i prosjektet
- Sluttbehandle prosjektets hovedrapport før evt. behandling i JL og oversendelse til SD

Prosjektgruppe:

Prosjektgruppen har ansvar for det faglige resultatet av KVU'en. Bemannes opp tverrfaglig og tverretattlig jf organisasjonskart. Ledes av Jernbaneverkets prosjektleder. Prosjektgruppas mandat er å kvalitetssikre prosess og faglig produksjon. Dette inkluderer bidrag fra interessenter, planlegging av verksted-samlingene og generell kvalitetssikring. Det avholdes prosjektgruppemøter ca hver måned.

Arbeidsgruppa er en undergruppe som arbeider daglig med prosjektet – prosjektansvarlig, prosjektleder og konsulent. Ansvar for å iverksette faglige aktiviteter og dokumentasjon. Arbeidsgruppa suppleres etter behov med interne fagressurser. Statens vegvesen og Trondheim havn bidrar med fagfolk i forhold til aktuelle analyseaktiviteter.

Politisk referansegruppe er Trondheimsregionen (tidligere SAMT):

Ekstern politisk involvering og forankring sikres gjennom fast rapportering i hver møte (ca annenhver måned) i Trondheimsregionen. Løpende kontakt sikres ved at utvalgets sekretær, som også er IKAP's prosjektleder, er medlem i prosjektgruppa for KVU.

Referansegruppe:

Interessenter, de som finner anledning å delta på verkstedene. En del av disse er offentlige myndigheter som også bidrar i arbeidsmøter etter behov.

Andre: Det rapporteres etter behov til andre utvalg som f.eks. Samarbeidsutvalg for Samferdsel i Midt-Norge, Styringsgruppe for Bytransport og Næringsforeninga og ikke minst Midt-Norsk Jernbaneforum. Det legges også opp til å møte i kommunestyre, formannskap og evt fylkesutvalg på forespørsel. Det vises til informasjonsplan i annet kapittel. Andre møter tas etter behov med vår velvillighet.

6 RESSURSPLAN

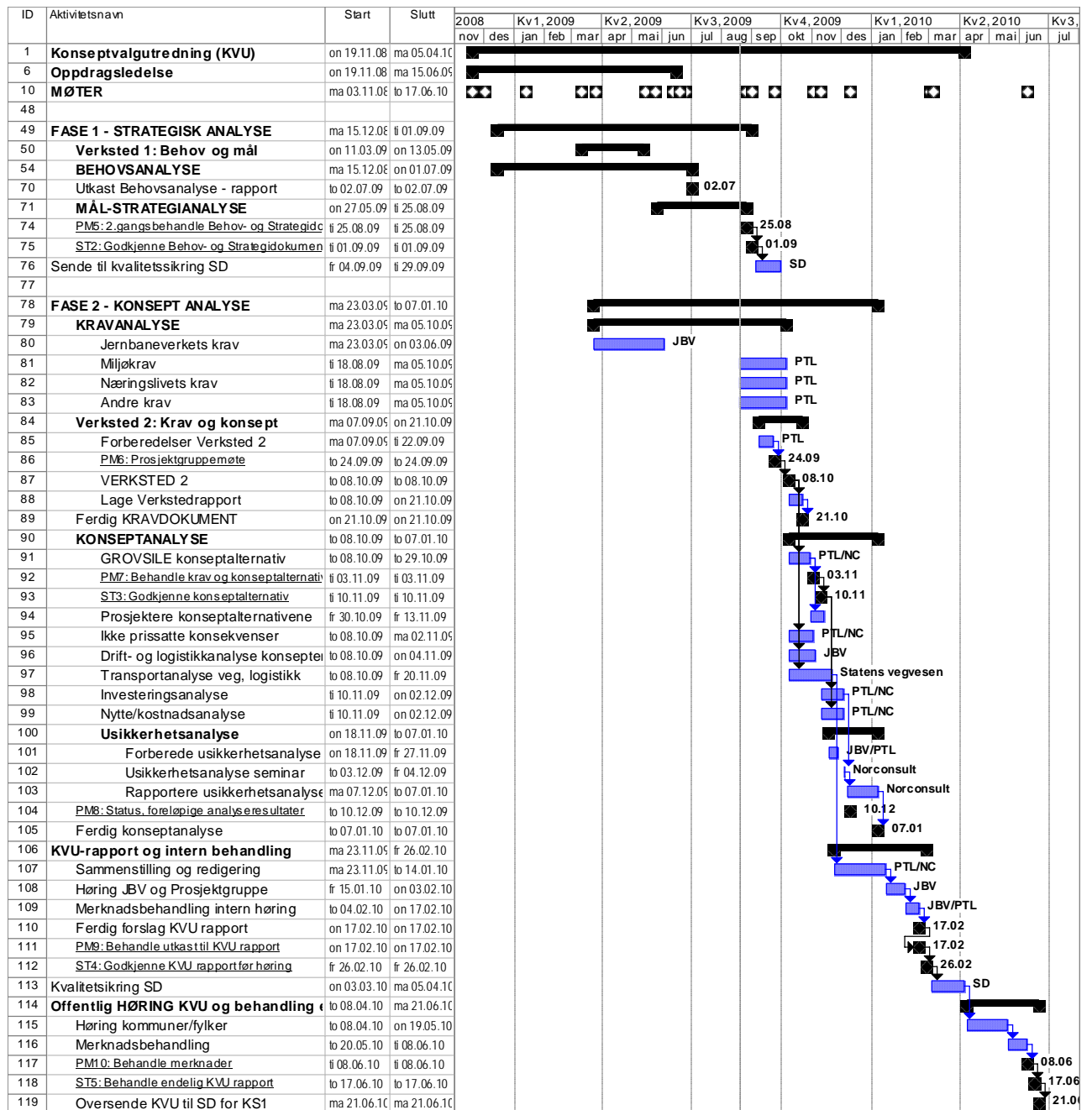
Nasjonal transportplan 2010-19 (pr.13.mars 2009) omtaler kort Brattøra og ny godsterminal, men intet konkret om gjennomføringsfase. Et av KVU'ens viktigste mål blir derfor å gi grunnlag til neste rullering av NTP, inkludert å foreslå en tidsplan for videre prosess fram til gjennomføring. Transportetatene bearbeider neste NTP i 2011-12.

6.1 Ressursbehov

Det utarbeides et kostnadsoverslag basert på antatt ressursforbruk pr. hovedaktivitet, kostnader for "verksted", samt konsulenttimer til sekretariat og rapportskrivning. Erfaringsmessig går det 1 – 1,5 mill kr. på selve KVU-arbeidet. Kostnader budsjetteres gjennom Jernbaneverkets Plan og utredningsprogram.

6.2 Framdriftsplan

Framdriftsplanen vil kunne oppdateres ved milepæler (siste revisjon pr 2.juli 2009). Neste figur viser framdriftsplan for KVU-saken fram til KS1-prosess:



Det er ønskelig med god kontakt opp mot Samferdselsdepartementet for å få kontroll på behandlingstiden av de forskjellige type dokumentene underveis.

Strategidokumentet skal være behandlet av SD før "Verksted 2". Det er tidskritisk å vite når tilbakemeldingen kommer, da verkstedarrangementet bør fastsettes ca 1 måned i forveien pga reservasjon og innkallinger. **En dialog med SD angående behandlingstid er ønskelig!**

Selve KS1 behandlingen settes i gang med SD som ansvarlig, etter offentlig høring av KVU og avsluttet merknadsbehandling av Jernbaneverkets.

7 INFORMASJON OG MEDVIRKNING

7.1 Informasjonsplan

Informasjonsplanen beskriver intern og ekstern kommunikasjon i prosjektet KVU for ny godsterminal i Trondheimsregionen. Dette gjelder spesielt planlagte, viktige budskap, definisjon av de viktigste målgruppene, mediehandteringen samt forberede planlagte og ad hoc-fremstøt fra media. Likeledes må informasjonsansvar overfor målgruppene plasseres.

Det er viktig å sidestille ekstern og intern informasjon. Det informeres i jernbaneverkets egne kanaler for intern informasjon; Banenettet, i allmøter eller Jernbanemagasinet.

Jevnlig og oppdaterende informasjon må sendes til øvrige eksterne og interne målgrupper. Prosjektleder har overordnet ansvar, men søker faglige råd for operativ gjennomføring.

Viktige milepæler må forberedes og forarbeidet gjennomarbeides for å få best mulig uttelling både informasjonsfaglig og i mediesammenheng.

Informasjonskanaler:

1. Møter i arbeidsgruppa
2. Møter i prosjektgruppa
3. Internett – web presentasjoner, prosjektside. Bruk av www.jernbaneverket.no, Jernbanemagasinet eller Banenettet.
4. Allmøter
5. Verksted – i praksis møter med interessenter (referansegruppe) og dokumentasjon
6. Møter i næringsforeninger, bygdeutvalg, rotary og lignende fora..
7. Høringer (kun hovedrapport KVU på bred offentlig høring)
8. Andre.

Det er definert følgende målgrupper i prosjektbeskrivelsens organisasjonsplan:

Gruppe	Målgruppe	Ansvarlig for informasjon/kommentar
Internt		
Intern	Samferdselsdepartementet	<i>Bestiller av KVU</i>
	Jernbaneverket Hovedkontor	<i>Premissleverandør, kvalitet,</i>
	Jernbaneverket Region nord	<i>Regiondirektør, prosjekteier</i>
	Prosjektleder, prosjektansvarlig,	Daglig arbeid og ledelse av prosjektet.
	Egne ansatte	Må alltid informeres i forkant av planlagte hendelser. Banenettet, Jernbanemagasin eller allmøter. Ansvarlig: Informasjonssjef
	Prosjektgruppa	<i>Ansvar for KVU prosess, JBV og eksterne</i>
Ekstern		
	Offentlige interessenter:	<i>Kommuner, offentlige transportetater, fylkeskommune, fylkesmann, miljøvern</i>
Ekstern	Private interessenter:	<i>Speditører, transportører, vareeiere,</i>
	Politiske partier og møter	Ingen deltakelse før etter valget. JL
	Politiske utvalg:	
	"Trondheimsregionen". Fylkesting	Ordførere, fylkespolitikere
	Bystyre representanter, politiske utvalg. Partier.	<i>Byutviklingskomite, næringskomite, interesserte</i>
	Samarbeidsforum Samferdsel	Ledere i Midt-Norges transportetater
Media		
Aviser	Adresseavisen, Trønder-Avisa, Riksavisene, Regionaviser nord	De to første har klar prioritet – vil sannsynligvis sterkest følge saken

TV	NRK Midt-Nytt, TV-Adressa, TV2	
Nettsteder	NTB, Adresseavisen, Trønder-Avisa, Øvrige riksdekkende	
Radio	NRK Trøndelag, Riksdekkende konsesjonsradioer, lokalradioer	

Fremdriftsplanen vil i stor grad styre når interessenter kontaktes gjennom møter og høringer. I tillegg vil det være et latent og kontinuerlig informasjonsbehov "ute" pga sakens store og sannsynligvis økende interesse.

En kraftig milepæl med stor medieinteresse vil være verksted nummer to i oktober – på grunn av omstridt konflikttema; lokalisering av terminalen. Media er allerede kjent med denne, og egen medieplan for denne dagen vil bli utarbeidet.

Offentlig informasjon legges ut under:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/Terminal-i-Trondsheimsregionen/>

7.2 Behandlingsprosedyre

Underveis i prosessen utarbeides møtenotat/referat, notat og rapporter. Saksdokumenter skal lagres på Jernbaneverkets saksarkiv som står ansvarlig for utredningen. Korrespondanse med eksterne og kontakten mot departement foretas av Jernbaneverket.

Intern:

Jernbaneverket er ansvarlig for KVVU'en. Plan for gjennomføring godkjennes av Styringsgruppen, før den sendes til SD for endelig godkjenning. Jernbaneverket er ansvarlig for utarbeidelsen av KVVU og høringer, som etter godkjenning, oversendes Samferdselsdepartementet (SD).

Ekstern:

Samferdselsdepartementet er ansvarlig for eksterne kvalitetssikring (KS1). SD skal orienteres ved følgende milemæler:

- Når Strategidokumentet er produsert og
- før ekstern høring av selve KVVU'en.

KVVU-rapport behandles konfidensielt inntil SD har gitt klarsignal for ekstern høring.

Øvrig ekstern prosess

- KVVU'en sendes deretter på høring til fylkeskommuner, kommuner og alle interessentene.
- Involvere fagetater i referansegruppen og interessenter, eventuelt før høring.
- Etter høringen oppsummeres merknadene. Dette med alle høringsuttalelsene oversendes deretter til SD.
- Regional og politiske orientering og evt forankring gis i møtene til Trondheimsregionen.

7.3 Dokumentasjonsplan

Hovedrapport KVU skal følge en mal som fastsettes av prosjektgruppen. Øvrige dokumenter får også en mal.

I tillegg til referat og andre arbeidsnotat, skal følgende dokumenter leveres underveis:

1. Denne plan for gjennomføring av KVU for ny godsterminal i Trondheimsregionen
2. Notat kriterier og strategiske lokaliseringalternativ. Versjon 06.03.2009
3. Verkstedsrapport - fra arbeidsseminar/verksted avholdt den 29.04.2009.
4. Delrapport logistikk- og kapasitetsanalyse for jernbanestrekning. Versjon 29.06.2009.
5. Dagens transportstrømmer. Resultat av bla litteratursstudie og godsstrømanalyser på veg 2006-2007. Går inn som grunnlag i behovsanalysen. Versjon 24.juni 2009
6. Behovsanalysen (inkluderer markedsanalyse).
7. Strategidokument. Behov og mål.
8. Krav-dokument:
 - a) Jernbaneverkets krav (eget notat lages av Jernbaneverket som grunnlag)
 - b) Næringslivets krav (fra verksted, egne møter, høring og som egen aktivitet).
 - c) Miljøkrav (møter, kontakt med miljømyndigheter og miljøorganisasjoner, høring).
9. Konseptanalysen
 - a) Grovsiling av konseptuelle alternativ og lokaliseringer. Siling ift absolutte krav.
 - b) Transportanalyse: Analyse godsstrømmer, konseptalternativ og lokaliseringer
 - c) Samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer
 - d) investerings- og usikkerhetsanalyse
10. KVU - hovedrapport
11. Merknadsbehandling etter høring av KVU.

VEDLEGG 1: Samfunnsøkonomiske tema

Hovedtema/fase	Tema	Parametere	Kommentar
Kartlegging av virkninger	Direkte effekter	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Investeringskostnader ➤ Barriereeffekter ➤ Naturinngrep ➤ Støy og utslipp i tiltaksperioden ➤ Endret kapasitet 	Inngrep og evt. arealkonflikter skal vises med egnede GIS/ kartverktøy. Areal tall. Tiltakskostnader med usikkerhet $\pm 30\%$, gjøres deterministisk; erfaringstall og løpemeterpris. Inkludere grunnerverv og avbøtende tiltak.
	Endringer for driftsopplegget:	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Økt hastighet ➤ Endret ruteopplegg ➤ Nytt materiell, størrelse tog, vogntyper. 	Driftsopplegg gir grunnlag for analyser av togdrift.
Transportanalyse	Trafikale konsekvenser nasjonalt og lokalt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tonn og TEU som omregnes til antall godsbiler 	Undersøkelser (Statens vegvesen, Trondheim havn og Jernbaneverket) av lastebiltrafikk til/fra Brattøra bør sjekkes ut og evt. oppdateres.
Konsekvensanalyse	Prissatte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pris, presisjon, tid og tilgjengelighet. ➤ Bedriftsøkonomi for operatørene: Endret inntekt, kjørekostnad, drift og vedlikehold ➤ Finansielle konsekvenser staten ➤ Ulykker ➤ Støy og Luftforurensing 	Inngangsdata driftsopplegg og -kostnader og transportarbeid sentrale parametere. Vurdere metode transportmodell eller ATP-modell.
	Ikke-prissatte konsekvenser:	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landskapsbilde ➤ Barriere og arealbruk ➤ Naturressurser og naturmiljø ➤ Friluftsliv ➤ Kulturminner 	"Grovvurderes" i samråd med offentlige sektormyndigheter. Det er uvisst om uakseptable konsekvenser kan påpekes i første fase. Vurderingene skal gi grunnlag for å skille mellom konsept og sile disse. Resultatet skal gi grunnlag for et senere planprogram for KU.
Regionale virkninger	Som ikke fanges opp av overnevnte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fordelingsvirkninger ihht metode hb140 ➤ Andre metoder? 	Vurdere endret antall og fordeling av arbeidsplasser både direkte og indirekte av nytt logistikknutepunkt.

VEDLEGG 1: FRAMDRIFTSPLANEN

Eksternt vedlegg i PDF.