



KVU Konseptvalgutredning Ny godsterminal i Trondheimsregionen



Verkstedrapport

Behov, mål og strategi



Prosess og resultater fra verksted 29.04.09

Innledning

I 2006 innførte Samferdselsdepartementet ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren (KS1). Hensikten med KS1 er å få bedret styring og kvalitet i planleggingen av store samferdselsprosjekter, og å underlegge konseptvalget en reel politisk styring.

KS1 er en ekstern kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter med antatt kostnad over 500 millioner kroner og gjennomføres i forkant av planlegging etter Plan- og bygningsloven. Som grunnlagsdokumentasjon for KS1 skal det utarbeides en Konseptvalgutredning (KVU). Konseptvalgutredningen skal inneholde en Behovsanalyse, et overordnet strategidokumentet, et overordnet kravdokument og en Alternativsanalyse. De fire elementene i konseptvalgutredningen skal bygge på kunnskap fra arbeidsverksted som avholdes i perioden hvor konseptvalgutredningen er under utarbeidelse. I arbeidsverkstedene skal alle interessentene til prosjektet være deltagere slik at alle interesser blir belyst på en tilstrekkelig måte i konseptvalgutredningen.

Jernbaneverket ble i bestillingsbrev fra Samferdselsdepartementet 01.04.09 gitt i oppdrag å starte opp arbeide med en konseptvalgutredning (KVU) for en ny godsterminal i Trondheimsregionen.

Med bakgrunn i bestillingen fra Samferdselsdepartementet ble det invitert til et arbeidsverksted (seminar / workshop) på Prinsen hotell i Trondheim den 29.april 2009 for å belyse behov, mål og strategier for prosjektet Ny godsterminal i Trondheimsområdet.

Dette dokumentet er en dokumentasjon på fremgangsmåten, prosessen og resultatene i verkstedet. Rapporten viser prosessen rundt interessentanalysen, rundt programmet og gjennomføringen av verksted, samt viser arbeidsmetoder og resultater fra gruppearbeidene ved verkstedet. De fleste av materiale i rapporten viser en direkte utskrift av de idèer og innspill som kom fram under arbeidsverkstedet. Alt materiale vil bli bearbeidet videre som grunnlag for det videre arbeid med konseptvalgutredningen.

Presentasjonene fra alle foredragene på verkstedet ligger vedlagt rapporten. Foredragene er også lagt ut på Jernbaneverkets hjemmeside:
<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/Terminal-i-Trondheimsregionen/>

Prosjektansvarlig for KS 1-prosessen og konseptvalgutredningen fra Jernbaneverket er Lise Nyvold og prosjektleder fra Jernbaneverket er Raymond Siiri.

Ansvarlig for prosessopplegg og verkstedledelse, samt oppsummering av verkstedrapport er utført av Prosjekt- og Teknologiledelse AS (PTL).

Trondheim 02.06.09

Innhold

| | |
|--|-----------|
| INNLEDNING | 3 |
| 1 VERKSTED 29.APRIL2009 | 1 |
| 1.1 PROGRAM | 1 |
| 1.2 DELTAGERLISTE MED VIRKSOMHET OG NAVN..... | 2 |
| 2 INNLEDENDE INFORMASJON OM KS1 – VERKSTEDET FOR NY GODSTERMINAL I TRONDHEIMSREGIONEN | 3 |
| 2.1 NYTT LOGISTIKKNUTEPUNKT I MIDT- NORGE..... | 3 |
| 2.2 INTERESSENTENE | 3 |
| 2.3 INVITERTE..... | 3 |
| 3 ÅPNING OG INTRODUKSJONER | 7 |
| 3.1 VELKOMMEN OG BAKGRUNN FOR OPPDRAGET, JERNBANEVERKET VED LISE NYVOLD..... | 7 |
| 3.2 KS1 I SAMFERDSELSSEKTOREN – GJENNOMFØRING AV KONSEPTVALGUTREDNING (KVU) I JERNBANEVERKET V/PER PEDERSEN..... | 7 |
| 3.3 PLAN FOR GJENNOMFØRING AV KVU FOR NY TERMINAL, JERNBANEVERKET V/ RAYMOND SIIRI..... | 8 |
| 3.4 DAGENS GODSSTRØMMER, MARKED OG BEHOV, JERNBANEVERKET V/RAYMOND SIIRI | 9 |
| 4 GRUPPEARBEID BEHOV | 10 |
| 4.1 BEHOVSANALYSEN | 10 |
| 4.2 INNLEDNING TIL GRUPPE ARBEID, TEMA BEHOV | 10 |
| 4.3 OM OPPLEGGET OG FORVENTNINGER TIL DELTAGERNE OG PROSESSEN..... | 10 |
| 4.4 PRAKTISK GJENNOMFØRING AV GRUPPEARBEIDET | 11 |
| 4.4.1 <i>Gruppeinndeling</i> | 11 |
| 4.4.2 <i>Spørsmål til gruppearbeidene:</i> | 11 |
| 4.4.3 <i>Svar fra gruppene</i> | 12 |
| 5 GRUPPEARBEID MÅL OG STRATEGIER | 18 |
| 5.1 MÅLFORMULERINGER | 18 |
| 5.2 PRAKTISK GJENNOMFØRING AV GRUPPEARBEIDET | 19 |
| 5.2.1 <i>Gruppeinndeling</i> | 19 |
| 5.2.2 <i>Spørsmål til gruppearbeidene</i> | 19 |
| 5.2.3 <i>Svar fra gruppene</i> | 19 |
| 6 OPPSUMMERING OG VIDERE PROSESS | 23 |
| 7 TRYKT VEDLEGG, POWERPOINTPRESENTASJONER | 25 |

1 Verksted 29.april2009

1.1 Program

TEMA : Behov mål og strategier

- 08:30 Oppmøte, registrering
- 09:00 Velkommen, bakgrunn for oppdraget - JBV v/ Lise Nyvold
- 09:05 KS1 i Samferdselssektoren – gjennomføring av KVVU i Jernbaneverket - JBV v/ Per Pedersen
- 09:15 Plan for gjennomføring av KVVU for ny terminal - JBV v/ Raymond Siiri
- 09:25 Dagens transportstrømmer, **marked og Behov** - JBV v/ Raymond Siiri
- 09:40 Innledning til verksted- og gruppearbeid - PTL v/ Taale Arstad
- 09:50 Pause
- 10:00 Gruppearbeid: **Behov**
- 12:00 Lunsj
- 13:00 Presentasjon i plenum gruppearbeid **behov**
- 14:15 Innledning til Gruppearbeid 2: **Mål/strategier** JBV v/ Raymond Siiri
- 14:25 Gruppearbeid: **Mål/strategier**
Inkludert pause med frukt
- 16:00 Presentasjon i plenum gruppearbeid **Mål/strategier**
- 16:45 Avslutning v/ Prosjektansvarlige Lise Nyvold
- 17:00 Enkel middagsservering

1.2 Deltagerliste med virksomhet og navn

| Virksomhet | Deltager |
|---|---------------------|
| Jernbaneverket | Lise Nyvold |
| Jernbaneverket | Raymond Siiri |
| Jernbaneverket | Per Pedersen |
| PTL | Arnt Ove Okstad |
| PTL | Vigdis E. Landheim |
| PTL | Taale Arstad |
| Norconsult | John St Skjøstad |
| Norconsult | Aslaug Bjørke |
| Jernbaneverket | Helge Voldsund |
| Jernbaneverket | Arve Hustadnes |
| Næringsforeningen i Trondheim | Odd Petter Thoresen |
| Naturvernforbundet | Steinar Nygård |
| Student NTNU | Svein Mæle |
| Norges Bondelag | Haldor Grendstad |
| IKAP | Jon Hoem |
| Statens vegvesen | Jill H. Sveen |
| Jernbaneverket | Knut Bøe |
| Jernbaneverket | Heidi M. Midtun |
| Sør-Trøndelag Fylkeskommune | Tore Kiste |
| Sør-Trøndelag Fylkeskommune | Odd Moldestad |
| Sør-Trøndelag Fylkeskommune | Endre Rudolfsen |
| Nord-Trøndelag Fylkeskommune | Joar Nordtug |
| Fylkesmannen i Sør-Trøndelag | Terje Domaas |
| Fylkesmannen i Sør-Trøndelag | Vigleif Stusdahl |
| Jernbaneforum Midt-Norge | Geir Siraas |
| Statens Vegvesen | Ali Taheri |
| Statens Vegvesen | Randi Trøan |
| Trondheim kommune | Tore Langmyhr |
| Trondheim kommune | Håkon Grimstad |
| Kystverket | Harald Tronstad |
| Trondheim Havn | Rolf Aarland |
| Malvik Næringsutvikling | Bjarne Brubak |
| Stjørdal kommune | Leif Roar Skogmo |
| Melhus kommune | Erling Bøhle |
| Melhus kommune | Hans Venvik |
| NHO | Ingveig Holand Wahl |
| Norges Lastebileierforbund | Olav Haugen |
| Cargo Net AS | Bjarne Wist |
| DHL Rail AB | Stein Stensaas |
| DB – Schenker | Anders Eggen |
| BRING (Posten) | Anders Stenseth |
| Orkdal Transport | Arve Idar Bjørnstad |
| Peterson Linerboard AS / Peterson Emballasje AS | Bjørn Håkon Aunøien |
| Cargo Partner AS | Roger Aune |
| Skevig's Lastebiltransport AS | Alf Skevig |

2 Innledende informasjon om KS1 – verkstedet for ny godsterminal i Trondheimsregionen

2.1 Nytt logistikknutepunkt i Midt- Norge

Jernbaneverket vi i løpet av de neste årene få et behov for mer areal for å håndtere en økende godstransportmengde i Trondheimsregionen. Det betyr at dagens godsterminal på Brattøra etter dagens prognoser vil være for liten før 2020. En ny godsterminal i en moderne sammenheng er et logistikknutepunkt som medfører behov for et større areal enn en ordinær jernbaneterminal. Dette gir Jernbaneverket og samfunnet ellers en utfordring knyttet til å finne gode konsepter og alternative lokaliseringer for en ny terminal i Midt-Norge.

2.2 Interessentene

For å sikre et best mulig underlag for en konseptvalgutredning på behov, mål og strategier, samt å kunne redegjøre for mulige konsepter, er det viktig at de riktige interessentene er koblet opp mot prosessen. På grunn av omfattende prosess i et tidligere løp for en ny godsterminal og i prosessen for "Trøndelagsterminalen" (nytt logistikknutepunkt på Brattøra ledet av Trondheim Havn), har det vært relativt enkelt for arbeidsgruppa å finne et godt underlag for å definere prosjektets interessenter. Sa

I oppstarten av prosessen ble de viktigste samarbeidspartene i Trondheimsregionen invitert til møte allerede den 17.12.08 for å sikre et godt grunnlag for interessentanalysen. Disse var: IKAP (Interkommunal arealplansamarbeid i Trondheimsregionen), Sør-Trøndelag fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Transport i Trondheimsregionen, Næringsforeninga i Trondheim, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Fylkesmannen i Nord-Trøndelag og Trondheim Havn.

Det er benyttet kontakter fra både Norge og Sverige som har vært knyttet til tidligere samarbeidsprosjekter. I tillegg er det benyttet underlag fra prosjektorganisasjonen NECL¹, interessentlister fra Trondheim Havn og egne lister fra andre prosjekter hvor både næringsliv, kommuner, fylkeskommuner, statlige etater og andre interessentgrupper har vært involvert. I bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet er det spesielt vist til behov for samarbeid med Kystverket, Statens Vegvesen, Framtidens byer og IKAP (Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen).

2.3 Inviterte

| Etat | Navn |
|---|--------------------|
| Oppdagsgiver/rådgivergruppe/Prosjektgruppe | |
| Jernbaneverket | Anne Skolmli |
| Jernbaneverket | Lise Nyvold |
| Jernbaneverket | Raymond Siiri |
| Jernbaneverket | Per Pedersen |
| PTL | Arnt Ove Okstad |
| PTL | Vigdis E. Landheim |
| PTL | Taale Arstad |
| Norconsult | John St Skjøstad |
| Norconsult | Aslaug Bjørke |
| Norconsult | Rita Løkhaug |
| Jernbaneverket | Helge Voldsund |

¹ NECL: North East Cargo Link – delprosjekt (NECL) ble startet 01.04.2002 med offentlig og privat finansiering. Prosjektets eiere har vært Åkersiservice Norr AB og Indre Trondheimsfjord havnevesen. Prosjektets mål var å skape et konkurransedyktig infrastruktur i øst-vestlig retning innen Jämtland og Trøndelag som en del av en ny transportkorridor øst-vest

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

| | |
|--|-----------------------|
| Jernbaneverket | Arve Hustadnes |
| Næringsforening | Odd Petter Thoresen |
| Naturvernforbundet | Steinar Nygård |
| IKAP | Jon Hoem |
| Statens vegvesen | Jill H. Sveen |
| Jernbaneverket | Knut Bøe |
| Jernbaneverket | Heidi M. Midtun |
| Jernbaneverket | Finn Herje |
| Offentlige myndigheter/andre etater | |
| Sør-Trøndelag Fylkeskommune | Tore Kiste |
| Sør-Trøndelag Fylkeskommune | Odd Moldestad |
| Sør-Trøndelag Fylkeskommune | Endre Rudolfson |
| Nord-Trøndelag Fylkeskommune | Joar Nordtug |
| Fylkesmannen i Sør-Trøndelag | Vigleik Stusdal |
| Fylkesmannen i Sør-Trøndelag | Svein Horn Buaas |
| Fylkesmannen i Sør-Trøndelag | Terje Domaas |
| Fylkesmannen i Sør-Trøndelag | Oddgeir Myklebust |
| Fylkesmannen i Nord-Trøndelag | Per Arne Stavnås |
| Fylkesmannen i Nord-Trøndelag | Roald Huseth |
| Statens Vegvesen | Jill H. Sveen |
| Statens Vegvesen | Ali Taheri |
| Statens Vegvesen | Randi Trøan |
| Banverket | Kenth Nilsson |
| Trondheim kommune | Tore Langmyhr |
| Trondheim kommune | Håkon Grimstad |
| Norges vassdrags- og energiverk | Ole Magne Espås |
| Norges vassdrags- og energiverk | Kristin Skei |
| Avinor | Lasse Bardal |
| Kystverket | Harald Tronstad |
| Trondheim Havn | Wollert Krohn- Hansen |
| Trondheim Havn | Rolf Aarland |
| Indre Trondheimsfjord havn | Knut Olav Stornes |
| Malvik kommune | Terje Granmo |
| Malvik kommune | Bjarne Brobakk |
| Stjørdal kommune | Leif Roar Skogmo |
| Levanger kommune | |
| Verdal kommune | |
| Melhus kommune | Erling Bøhle |
| Melhus kommune | Hans Venvik |
| Orkdal kommune | |
| Klæbu kommune | |
| Midtre Gauldal kommune | |
| Skaun kommune | |
| Meråker kommune | |
| Organisasjoner | |
| Næringsforeningen i Trondheim | Trygve Brakstad |
| Næringsforeningen i Trondheim | Gunn Karin Hygen |
| Næringsforeningen i Trondheim | |
| Handelskammaren i Mittsverige | Dick Jansson |
| Handelskammaren i Mittsverige | Åke Ljusberg |
| Handelskammaren i Mittsverige | Stig Ömalm |

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

| | |
|--|---|
| NHO | Merethe Storødegård |
| NHO | Ingveig Holand Wahl |
| LO | |
| Norges Lastebileierforbund | Olav Haugen |
| Forum for natur og friluftsliv | |
| Norges Bondelag | Haldor Grendstad |
| LTL | Roger Aune |
| Naturvernforbundet | Repr v. Steinar Nygård i prosjektgruppa |
| Forskning/undervising/konsulent | |
| SINTEF | Kay E. Fjørtoft |
| SINTEF | Astrid B. Sund |
| SINTEF | Tor Nicolaisen |
| Togtransportører | |
| Cargo Net AS | Bjarne Wist |
| Green Cargo AB | Sofia Lundgren |
| DHL Rail AB | Stein Stensaas |
| Cargolink AS | Terje Bulling |
| Hector Rail AB | |
| Peterson Rail AB | |
| Tågakeriet i Bergslagen AB | |
| Railcare Tåg AB | |
| NSB | Børge Nilsen |
| NSB | Henning Myckland |
| Transportører | |
| DHL | Stein Stensaas |
| DB - Schenker | Per Anders Kartnes |
| DB - Schenker | Anders Eggen |
| BRING (Posten) | Anders Stenseth |
| DFDS Transport | |
| DFDS Lysline AS | Leif Jørgensen |
| DFDS Lysline AS | Kasper Svenningsen |
| Norlines | |
| Tollpost Globe | |
| Waagan Transport | |
| Fosen Gods/Transport | |
| Orkdal Transport | Arve Idar Bjørnstad |
| Leiv Sand Transport | Morten Sand |
| Lastebilcentralen | Trond Buckmann |
| Skevigs Lastebil-transport AS | Geir Arne Simonsen |
| Kunder / vareeiere | |
| Norske Skog | Jon Gjemble |
| Røra Fabrikker | Joar Fornes |
| Spenncon | Haavard Haarstad |
| ELKEM | |
| Coop Norge | |
| Coca Cola Drikker | |
| Ringnes/ | |
| E.C.Dahls | |
| Marin Harvest | |
| Salmar | |
| Lerøy Midnor AS | |
| Midt-Norsk Havbruk v/ | |

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

| | |
|--|---------------------|
| Nils Williksen | |
| IKEA | |
| HÅG | |
| Peterson Linerboard AS, Peterson Emballasje AS | Bjørn Håkon Aunøien |
| ICA Norge | |
| REMA 1000 Norge AS | |
| ASKO Kjeldsberg | Terje Nytreim |
| Felleskjøpet | Håvard Pedersen |
| Gilde Nortura | |
| Tine Midt-Norge | Paul Foldal |
| Bygger'n | |
| Byggmakker | |
| E.A.Smith | |
| Spis Nortura | |
| Statoil | |
| Rockwool | |
| Kjeldstad Sagbruk & Høvleri AS | Per Olav Gilstad |
| Black Design AS | Andre Vevle |
| Aker Verdal | Oddbjørn Berg |
| Alshell Norge AS | Lars Inge Fenes |
| Prima AS | Jarle Johnsen |
| Norsk Avisdrift AS | Håkon Mosseby |
| Vectura As | Idar Støkkan |
| POLITIKERE | |
| Jernbaneforum Midt-Norge | Geir Jarle Siraas |

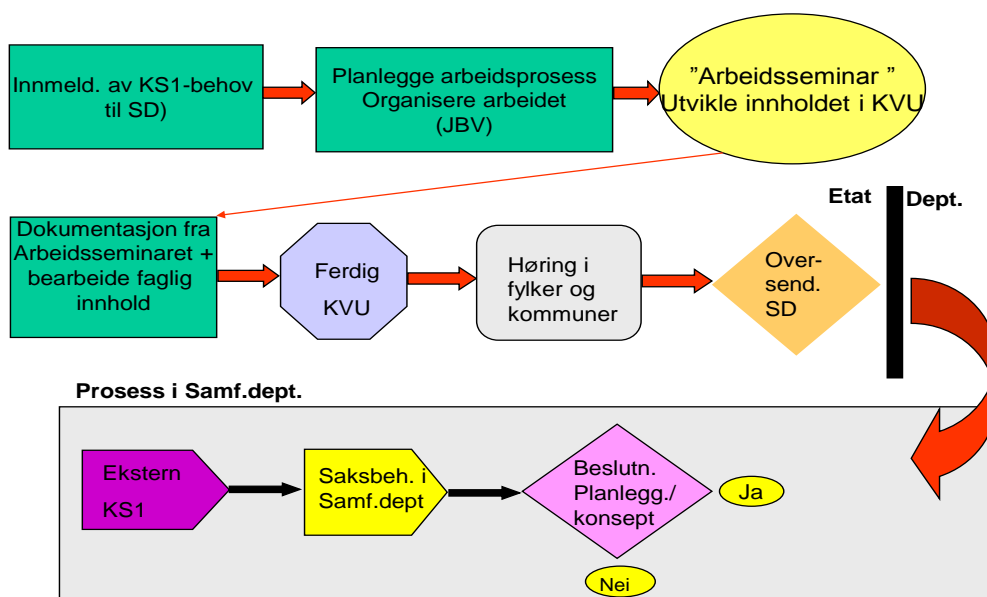
3 Åpning og introduksjoner

3.1 Velkommen og bakgrunn for oppdraget, Jernbaneverket ved Lise Nyvold

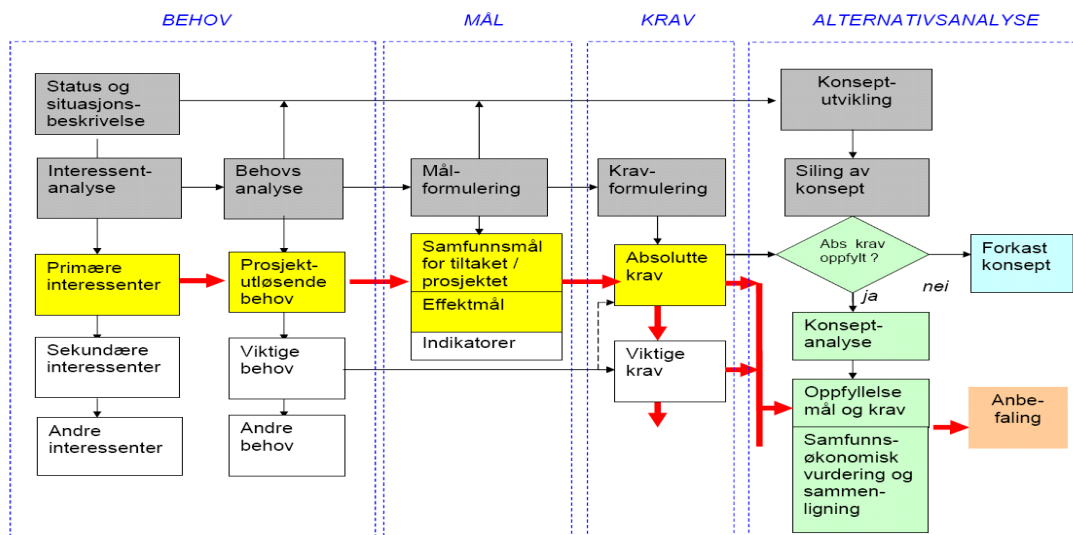
På vegne av regiondirektør Anne Skolmli ønsket Lise Nyvold velkommen til verkstedet. Nyvold viste til bakgrunnen for oppdraget, ga en kort gjennomgang av Jernbaneverkets mål i forhold til godstransport og innholdet i Nasjonal Transportplan og Jernbaneverkets egen Handlingsplan.

3.2 KS1 i samferdselssektoren – gjennomføring av Konseptvalgutredning (KVU) i Jernbaneverket v/Per Pedersen

Per Pedersen ga en kort innføring i KS1-regimet (bilde 1), hensikten med en konseptvalgutredning og prosessen fram til en ferdig KVU (bilde 2)



Bilde 1: KS 1 - prosessen

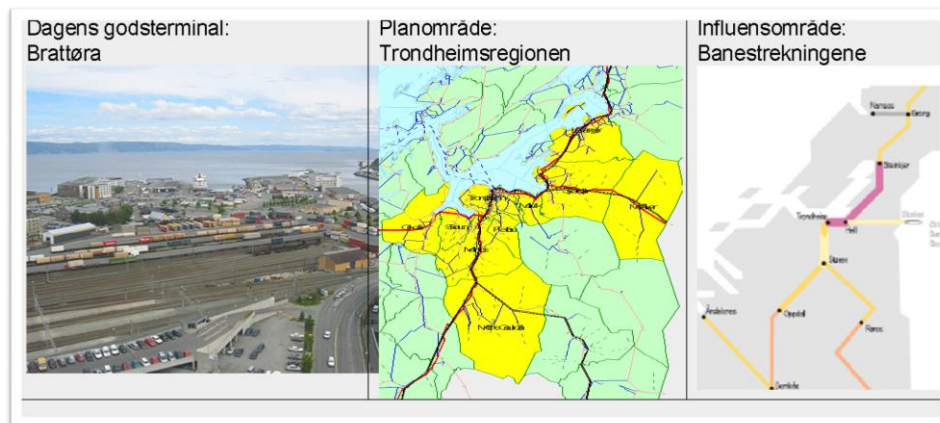


Bilde 2: KVU - prosessen

3.3 Plan for gjennomføring av KVVU for ny terminal, Jernbaneverket v/ Raymond Siiri

Konseptvalgutredningen skal utføres i prosess med omgivelsene og har spesielle krav til innhold. Siiri redegjorde for plan for gjennomføring av KVVU for ny godsterminal i Trondheimsregionen. Det ble redegjort for mandat (bestillingen fra SD), organisering, prosess, innhold og framdrift som det er lagt opp til i utarbeidelsen av konseptvalgutredningen.

Plan – og influensområde



- *Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Midtre Gauldal, Skaun og Orkdal. Meråker, Levanger og Verdal*
- Influensområde: Midt-Norge, inkludert Trøndelagskysten med Frøya/Hitra, Fosenhalvøya og Namdalen.
- Tilknyttede baner; Dovre-, Nordlands- og Meråkerbanen.

Spørsmål fra salen:

Hvorfor er ikke Rørosbanen med i oversikten over tilknyttede baner?

Svar: Det har ikke vært hensikten å utelate Rørosbanen, den er falt ut av teksten. Den vises i kartet influensområdet.

Spørsmål fra salen:

Verken Trondheim Havn eller Kystverket er med i prosjektgruppen for ny godsterminal i Trondheimsregionen, hvorfor ikke?

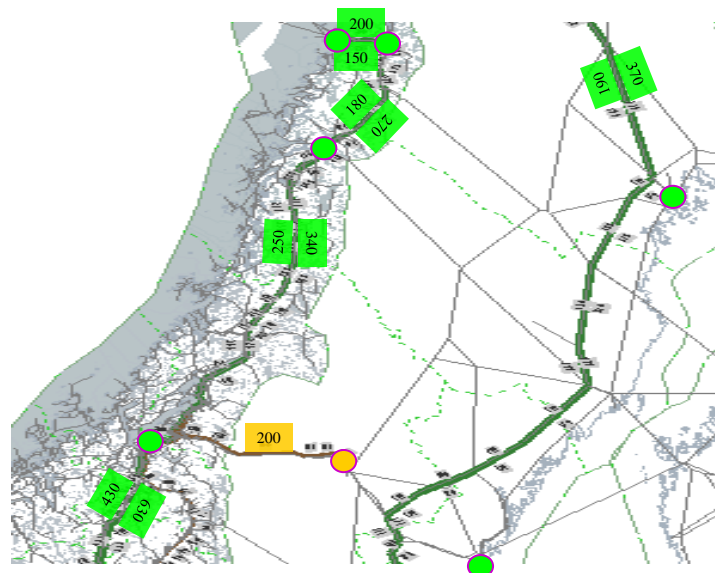
Svar: Når det gjelder Kystverket er det meningen at en i det videre arbeidet skal ha med Kystverket i prosjektgruppen. De blir forespurt etter verkstedet. Når det gjelder Trondheim Havn skal de involveres i alle prosesser rundt arbeidet. Havn er en viktig del av et konsept, men det er ikke foreløpig tenkt at Trondheim Havn skal sitte i prosjektgruppen.

3.4 Dagens godsstrømmer, marked og behov, Jernbaneverket v/ Raymond Siiri

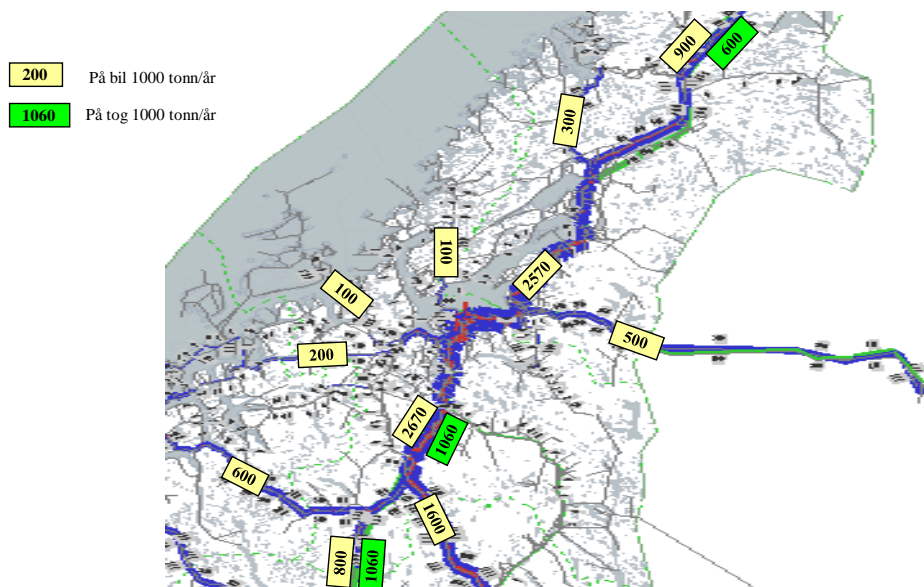
Raymond Siiri gav verksteddeltagerne en oversikt over den kunnskap en har om godsstrømmer i Norden, Norge, Midt-Norge og Trondheim på bil, båt og tog.

Det ble også vist til en markedsundersøkelse fra 2004 hvor større vareeiere i Midt-Norge ble intervjuet og resultatet av denne. De tre viktigste leveranskriteriene som ble vist til var pålitelighet, sikkerhet og tid. De tre viktigste godstypene var gods på paller, semitrailere og containere. Potensial for mer gods på jernbane er i utgangspunktet relativt stort dersom bane blir mer konkurransedyktig. 75% av bedriftene sa at lokalisering har betydning for deres bruk av banetransport.

Godstransport på jernbane 1000 tonn pr år (2007)



Godstransporter veg og jernbane 1000 tonn/år (2007)



4 Gruppearbeid behov

4.1 Behovsanalysen

Behovsanalyser i tidligfasen av prosjektforløpet skal forberede en beslutning om valg av konsept. Behovsanalyser kan deles inn i 3 hovedkategorier:

1. Normative (normer og standarder)
2. Etterspørselorienterte (eks. betalingsvillighet)
3. Interessegruppebaserte (kartlegging av interesser)

Det er viktig at man fanger opp alt fra politiske prioriteringer til etterspørsel etter bestemte løsninger: For å sikre tverrfaglighet er det også vesentlig at man har deltakere fra forskjellige sektorer og grupper av interessenter. Dette skal fanges opp i dette verkstedet hvor alle interessenter er invitert til å delta. Jernbaneverket skal i sin konseptvalganalyse gjennomføre en behovsanalyse. Resultatet av verkstedets innspill på behov er et viktig grunnlag for denne analysen. Deltagerne blir verkstedet ble ikke bedt om å vekte behovene opp mot hverandre, og behovene som er gjengitt i denne rapporten er ikke vektet og derfor ikke satt opp mot hverandre.

4.2 Innledning til gruppe arbeid, tema behov

Gruppearbeid behov ble innledet av Jernbaneverkets Raymond Siiri og Taale Arstad fra PTL. Fra Jernbaneverket ble det vist til at behovsanalysen skal:

- klarlegge ulike behov i samfunnet generelt og Midt-Norge spesielt.
- dekke både tiltaksutløsende behov og andre samfunnsbehov, også de som taler imot gjennomføring av tiltaket.

Kapasitetsbehov skal vurderes konseptuelt og det skal ses på framtidig kapasitetsbehov:

- er det nødvendig med ny terminal?
- er delt løsning med eksisterende terminal aktuell?
- finnes det andre alternativer som kan tilfredsstillere behovene?
- Er vi i stand til å formulere BEHOV som kan forsvare ny godsterminal?

Det ble også vist til hvordan den godsvekst vi har i dag vil påvirke behovet for en ny godsterminal på Brattøra. Viser ellers til vedlagte foilsett.

4.3 Om opplegget og forventninger til deltagerne og prosessen

- Hvilke forventninger har dere som verksteddeltakere til prosessen?
- Sekretariatet ønsker synspunkter til opplegg/involvering

(Håp og trusler; for prosessen og for prosjektet)

Deltagerne ble bedt om at de gjennom dagen gav reaksjoner på opplegg og involvering. Disse skulle oppsummeres på slutten av dagen før verksteddeltagerne gikk hver til sitt.

4.4 Praktisk gjennomføring av gruppearbeidet

Taale Arstad innledet gruppearbeidene og de spørsmål som var utarbeidet i forbindelse med gruppearbeidene. På forhånd hadde prosessledelsen gruppert deltagerne i homogene grupper. Det ble ikke ideell gruppestørrelser på alle gruppene, i hovedsak næringslivsgruppa. Denne ble litt stor, men med 2 grupper ble de for små. Gruppen ble derfor besluttet beholdt som en gruppe på tross av størrelsen.

4.4.1 Gruppeinndeling

De fire gruppene var:

Gruppe 1: Jernbaneverket

Gruppe 2: Myndigheter, naturvern og jordvern (SVV, Kystverket, Fylkesmannen, Naturvernforbundet og Bondelaget)

Gruppe 3: Kommuner og Fylkeskommuner

Gruppe 4: Næringslivet inkl Trondheim Havn

| Gruppe 1 | Gruppe 2 | Gruppe 3 | Gruppe 4 |
|-----------------------|-------------------|----------------------|----------------------------|
| Lise Nyvold | Ali Taheri | Leif Roar Skogmo | Aslaug Bjørke |
| Raymond Siiri | Randi Trøan | Erling Bøhle | Bjørn Håkon Aunøien |
| Per Pedersen | Harald Tronstad | Hans Venvik | Anders Stenseth |
| Helge Voldsund | Jill Sveen | Tore Langmyhr | Anders Eggen |
| Arve Hustadnes | Svein Horn Buaas | Håkon Grimstad | Stein Stensaas |
| Knut Bøe | Oddgeir Myklebust | Odd Moldestad | Olav Haugen |
| Heidi Meyer Midttun | Vigleif Stusdahl | Joar Nordtug | Odd Petter Thoresen |
| Magne Mehli | Steinar Nygård | Jon Hoem | Rolf Aarland |
| | Haldor Grendstad | Bjarne Brobakk | Ingveig Holand Wahl |
| | | Tore Kiste | Bjarne Wist |
| | | Endre Rudolfsen | Arve Idar Bjørnstad |
| | | | Roger Aune |
| | | | Alf Skjevig |

4.4.2 Spørsmål til gruppearbeidene:

1. Er alle relevante interessenter samlet her i dag?
Hvis ikke - hvem andre burde vært med
2. Hva er dagens behov for godstransport?

Hvis dere ønsker å gi konkrete innspill på mengder er det bra, men oppgi hvem som gir denne opplysningen
3. Hva er behovene for godstransport i dag og hvordan vil det være om 10 -20 år?
Hva er de mest sentrale behovene?
4. Hva skal til for at bane i større grad skal benyttes som transportløsning?
5. Er det viktig at godstransport går på bane? Hvorfor?
6. Trenger vi en ny godsterminal i Trondheimsregionen? Begrunn hvorfor.

4.4.3 Svar fra gruppene

GRUPPE 1: Jernbaneverket



Spørsmål 1: Hvem mangler?

- Næringsliv (industri, vareiere etc)
- Flere jernbaneselskaper (Autolink, Vargolink, Green Cargo, etc)
- Logistikk-kompetanse (i større grad)

Spørsmål 2: Hva er dagens behov for godstransport?

- Intermodale transporter (udekket behov på jernbane + 20%)
- Vognlast (industrivarer)
- Biltransport på bane
- Returpapir
- Fisk (fra kysten)
- Tømmer
- Landbruksvarer (bulk) (gjødsel, korn?)

Spørsmål 3: Hva er behovene for godstransport i dag og hvordan vil det være om 10 -20 år? Hva er de mest sentrale behovene?

- Generell vekst på 3-5% årlig
- Kapasitetsbrist i dag
- Regionsenter – tankegang
- Tilknytning til havn (?) (bla. Som følge av elektrifisering av Meråkerbanen)
- Økt vognlast
- Mer bil på bane

Spørsmål 4: Hva skal til for at bane i større grad skal benyttes som transportløsning?

- Effektivitet i hele kjeden
- Tiltransport, omlasting, framføring, distribusjon (unngå terminalhinder)
- PRIS
- FREKVENS
- KAPASITET
- PUNKTLIGHET

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

Spørsmål 5: Er det viktig at godstransport går på bane? Hvorfor?

- Jernbane er konkurransedyktig på store volumer og lange avstander = mange tonn km
- Miljøfordeler
- CO2 (elektrifisering)
- Arealbruk (reduisert vegutbygging)
- Sikkerhet i transportsektoren /reduksjon av vegtrafikk, farlig gods)

Spørsmål 6: Trenger vi en ny godsterminal i Trondheimsregionen? Begrunn hvorfor.

- Vi trenger økt kapasitet for godsomlasting i Trondheim region.
- Brattøra som endelig løsning er for lite, urasjonell utforming
- Brattøra kan være en del av en helhet
- Uheldig med store tungtransporter i sentrum

GRUPPE 2: Myndigheter, naturvern og jordvern (SVV, Kystverket, Fylkesmannen, Naturvernforbundet og Bondelaget)



Spørsmål 1: Hvem mangler?

- Detaljhandel, store kjeder som for eksempel elektro, mobil, kolonial
- Få kommuner
- Trygg trafikk
- NSB
- Høy hastighetsbane
- Politikere
- Studenter
- NTNU....

Spørsmål 2: Hva er dagens behov for godstransport?

- For høyt
- Lange transporter "tur/retur Kina"
- Siiris fremstilling om
 - 1/3 på tog
 - 2/3 på veg
- Kjøring m/tomme biler (17%)
- RETNINGSBALANSE
- Krav til koordinering
- Avgift!

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

Spørsmål 3: Hva er behovene for godstransport i dag og hvordan vil det være om 10 -20 år?
Hva er de mest sentrale behovene?

- Avhenger av tiltak
 - Befolkningsvekst
 - Ønsker vi fortsatt vekst i BNP?
- MÅL: større lokal utnytting av ressurser
- Unngå lange transporter
- FORTSATT VEKST
- Mer miljøvennlig transport som er mer lønnsomt

Spørsmål 4: Hva skal til for at bane i større grad skal benyttes som transportløsning?

- Terminal ved havn
- unngå omlasting (fordyrer transporten)
- HELHETLIGE LØSNINGER (SJØ/BANE/VEG)
- MODERNE, TILPASSET KUNDEN
- PÅLITELIGHET – ØKE KAPASITET
- BANE+TERMINAL
- HOLDNINGSENDNINGER
- vise fordeler
- AVGIFTER – tryningsstyrt miljøavgift
- KOORDINERINGSKRAV
- LOKALISERING- Nærhet til kunden - effektiv

Spørsmål 5: Er det viktig at godstransport går på bane? Hvorfor?

- Velge mest miljøeffektiv transportmiddel
- Trafikksikkerhet øker → fra veg til bane
- Miljøet bedres (støy- og luftforurensing)
- Redusere klimagassutslipp (CO2 – utslipp)
- Redusere behov for nye veier

Spørsmål 6: Trenger vi en ny godsterminal i Trondheimsregionen? Begrunn hvorfor.

- JA, dersom vi skal skape en innovativ og miljømessig intermodalt knutepunkt (Nærhet til sjø)
- JA, dersom målet er mer på bane kontra veg
- Frigir areal (næring)
- Reduserer antall tunge kjøretøy gjennom byen
- Ingen utviklingsmuligheter på Brattøra

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

GRUPPE 3: Kommuner og Fylkeskommuner



Spørsmål 1: Hvem mangler?

- mangler vareeiere/fisk
- øst-vest
- politikere
- fra liknende prosjekt
- LO
- forskningsmiljø
- Avinor
- kysttransport (?)

Spørsmål 2: Hva er dagens behov for godstransport?

Spørsmål 3: Hva er behovene for godstransport i dag og hvordan vil det være om 10 -20 år?
Hva er de mest sentrale behovene?

- Effektive, forutsigbare og fleksible (konkurransedyktig næringsliv)
- Globalisering ↔ miljø
- Prognoser ↔ tilrettelegging
- Høyere mål
- Mer på sjø (Trondheim??)
- Begrensede muligheter øst - vest
- Bare containere??

Spørsmål 4: Hva skal til for at bane i større grad skal benyttes som transportløsning?

Spørsmål 5: Er det viktig at godstransport går på bane? Hvorfor?

- Effektive terminaler
- Fleksible, forutsigbare, flere terminaler?? Jf laste gate stein....
- Økonomi
- Kapasitet veg/bane
- Miljø/prising/sikkerhet (krav)
- Arbeidskraft/sjåførereffektivitet
- Næringsutvikling

Spørsmål 6: Trenger vi en ny godsterminal i Trondheimsregionen? Begrunn hvorfor.

- Definere "logistikk-knutepunkt"
- Prognoser/tilrettelegging (miljø)
- Næringsperspektiv
- Brattøra begrenset... (alternativ bruk)
- Bytrafikk / regionalsak
- Fort!

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

GRUPPE 4: Næringslivet inkl Trondheim Havn



Spørsmål 1: Hvem mangler?

- Samlastere
- Fiskeeksportør
- Næringsforeningen i Trondheim (NiT)
- Coop
- REMA (dagligvare)

Spørsmål 2: Hva er dagens behov for godstransport?

- Pris
- Kapasitet
- Fremdrift
- Fleksibilitet er bestemmende for transportløsninger

Spørsmål 3: Hva er behovene for godstransport i dag og hvordan vil det være om 10 -20 år?
Hva er de mest sentrale behovene?

- Miljø større fokus
- konsentrasjon av gods
- Cluster – trafikknutepunkt
- bil, båt, bane i dag bil/bane
- dør – dør – transport – ikke omlast
- kapasitet på Jernbane

Spørsmål 4: Hva skal til for at bane i større grad skal benyttes som transportløsning?

- KAPASITET
- Konkurransedyktig på pris
- Mindre sårbar pris/fremdrift
- Samarbeide for å få til dør til dør
- Terminaleffektivitet
- Lokalisering mot vareeier
- Lokalisering akse Trondheim - Oslo

Spørsmål 5: Er det viktig at godstransport går på bane? Hvorfor?

- Miljø
- Avlastning av vei/sikkerhet

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

Spørsmål 6: Trenger vi en ny godsterminal i Trondheimsregionen? Begrunn hvorfor.

- Areal og plass
- Kapasitet
- Byutvikling – trafikk
- Tilfredsstillende fremtidens løsninger

5 Gruppearbeid mål og strategier

5.1 Målformuleringer

Målene grupperes i:

- Samfunns mål (overordnet, samfunnet)
- Effektmål (for brukergrupper)
- En strategi betyr "veien til målet"

Verkstedet skal diskutere prosjektmål, dvs. virkninger for samfunnet og for brukerne

| Perspektiv | Mål | Kommentar |
|--------------------------|--------------|--|
| Eierperspektivet | Samfunns mål | Virkning for samfunnet ved at konsekvensen oppnås |
| Brukerperspektivet | Effektmål | Konsekvensen for brukerne av at resultatene oppnås |
| Leverandørens perspektiv | Resultatmål | Leveransen ved overlevering, uttrykt ved måltall og egenskaper |

Nasjonale mål:

Nasjonal Transportplan 2010 - 2019:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet.

Mål i Jernbaneverkets Handlingsprogram, område for kapasitet og gods

- Overordnet samfunns mål er å overføre godstransporter fra veg til mer miljøvennlige transportmidler bane og båt
- På fjernstrekningene mellom de store byene skal godstrafikk prioriteres mens
- persontrafikk prioriteres rundt de store byene (IC, lokaltog)
- Fram mot 2020 er ambisjonen å doble transportkapasiteten for gods og
- fram til 2040 er ambisjonen tredobling av transportkapasiteten på bane

5.2 Praktisk gjennomføring av gruppearbeidet

Gruppene ble nå omdannet til tverrfaglige grupper for å sikre en bred diskusjon rundt mål.

5.2.1 Gruppeinndeling

| Gruppe A | Gruppe B | Gruppe C | Gruppe D |
|---------------------|----------------------|-----------------------|---------------------|
| Lise Nyvold | Per Pedersen | Helge Voldsund | Arve Hustadnes |
| Ali Taheri | Randi Trøan | Erling Bøhle | Heidi Meyer Midtun |
| Bjørn Håkon Aunøien | Anders Eggen | Stein Stensaas | Aslaug Bjørke |
| Knut Bøe | Raymond Siiri | Jill Sveen | Jon Hoem |
| Harald Tronstad | Terje Domaas | Bjarne Wist | Steinar Nygård |
| Leif Roar Skogmo | Olav Haugen | Vigleik Stusdal | Odd Petter Thoresen |
| Anders Stenseth | Bjarne Brubak | Odd Moldestad | Joar Nordtug |
| Tore Kiste | Endre Rudolfson | Arve Ivar Bjørnstad | Ingveig Holand Wahl |
| Haldor Grendstad | Alf Skjevig | Tore Langmyhr | |
| Hans Venvik | Geir Siraas | Roger Aune | |

5.2.2 Spørsmål til gruppearbeidene

1. Hvilke mål skal prosjektet en ny godsterminal i Trondheimsregionen ha?
2. Hvordan skal målene nås?

5.2.3 Svar fra gruppene

GRUPPE A:

Spørsmål 1: Hvilke mål skal prosjektet en ny godsterminal i Trondheimsregionen ha?

- Optimal vareflyt til regionene, fra regionen og innen regionen
- Styrke kapasitet,, nærhet, effektiviteten, konkurranseevnen til næringslivet i regionen gjennom reduserte løgistikkkostnader
- Robust og fleksibel transportløsning i minst 50 år som tåler mye teknologiløsninger/markedsmessige endringer
- Imøtekomme samfunnets krav til miljø og sikkerhet.
- Bidre til nasjonale mål som å mangedoble godstransport på bane

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

Spørsmål 2: Hvordan skal målene nås?

- God planprosess
- Utnytte kompetanse (aktører)
- Skape entusiasme/aktiv mobilisering
- Rask gjennomføring
- Sammenheng/kapasitet i infrastruktur, vegsystem/logistikksystem
- Vurdere ulike finansieringsformer (nøytralt eierskap)
- Prise miljøkostnader/stimulere gode miljøløsninger (gratis terminal/tjenester)

GRUPPE B:

Spørsmål 1: Hvilke mål skal prosjektet en ny godsterminal i Trondheimsregionen ha?

Prosjekt hovedmål

- Tilrettelegge for vekst
- 2-3 dobling ihht JBV-mål
- Plass vognlast
- Tilby frys&kjøl
- (Kostnads)effektiv
- Pris
- Tid omlasting, distribusjon
- Finne optimal plassering
- bane-bil, bil-båt, båt-bane
- Hva er viktigst?
- Effektive logistikk løsinger

Areal, næring, brukere:

- Absolutt: nærhet samlastere
- Marked skal ønske å bruke den
- Areal for annen transportgenererende virksomhet
- Sjørelatert virksomhet
- Næringsutvikling for regionen
- Kunne tilby nasjonale og internasjonale transporter (bruk av Meråkerbanen)
- Arbeidsplasser mål?
- Utvidelsesmuligheter
- Nær hovedmarked
- CLUSTER

Øvrige transportsystem

- definere kobling til sjø
- kortes mulig transportavstander, nær både Trondheim, Malvik, Stjørdal, Orkdal og Melhus
- tilkobling luftfart
- lett adkomst henting& bringing av gods

Miljømål

- Minimalisere naturinteresser som jordvern, naturmiljø →samtidig et TOTALregnskap
- hvis ikke banekapasitet, må man bygge mer/flere veg?
- Støy
- minimere luftforurensing (tonnkm)

Offentlig/privat samarbeid

- finansiering
- næringsutvikling

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

Spørsmål 2: Hvordan skal målene nås?

- Gode prosesser! →(ende opp i maks 2-3 alt)
 - politisk
 - omgivelser
 - brukere
- Modernisere banestrekninger!
- Rørosbane som godsbane!
- Framdriftsplan
- Riktig sammensatt prosjektgruppe
- Politisk kobling sterkere
- Brukere mer representert
- Få fram fordeler

Optimalisere:

- ØKONOMI
- MARKED
- MILJØ
- Konkurransetsette
- PROFITT

GRUPPE C:

Spørsmål 1: Hvilke mål skal prosjektet en ny godsterminal i Trondheimsregionen ha?

Samfunnsmessige overordnede mål:

- Klimamål (CO₂, NO_x,....)
- Overføre gods fra bil til bane/båt : kapasitetsøkning
- Redusere omdisponering av dyrka mark

Mål om transportkapasitet

- Dobling innen 2020, tredobling innen 2040
- Usikkerhet
- Politisk styrt Trendskifte, for eksempel bestemt at max 50% på veg
 - legge til rette for en reservekapasitet
 - legge til rette for "nye" togprodukter og nye kunder

Miljømål

- Ambisiøse utslippsmål
- "Nullutslippsterminal"
- Best mulig lokalisering i forhold til transportarbeid (framtidig lokalisering)
- Nært jernbane
- Nært hovedvegnettet
- Arealer for næringsutvikling / samlasterbedrifter etc
- Bærekraftig arealbruk
- Jordvern
- Miljøvennlig utnyttning av eksisterende terminalområde

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

Spørsmål 2: Hvordan skal målene nås?

- Bred prosess for regional enighet
- Trekke veksler på fagmiljøet på NTNU og tilsvarende prosesser i inn- og utland.
- Gunstig lokalisering og terminalutforming som gir billigere transport, gir økt konkurransekraft

GRUPPE D:

Spørsmål 1: Hvilke mål skal prosjektet en ny godsterminal i Trondheimsregionen ha?

Samfunns mål:

- økt konkurransekraft Midt-Norge
- overføre godstrafikk til bane
- reduserte klimautslipp
- redusert godstrafikk i sentrumsområder (trafikksikkerhet og klima)
- byutvikling/fortetting
- X% reduksjon av tungtransport Trondheim - Oslo innen 2020 (på veg?)
- Minimere arealkonflikter

Effekt mål:

- Økt kapasitet og lavere transportkostnad
- X% reduksjon i kostnadsnivå innen 2020 for jernbane (transportkostnad)
- Liten avstand vareeiere/mottakere & terminal
- God tilknytning stamnett
- En løsning jernbane/bil, kort avstand til havn

Spørsmål 2: Hvordan skal målene nås?

- Areal til samlastere
- Involvere brukerne
- Framskaffe faktagrunnlag
- Informasjon/holdningsendring
- Miljøsertifisering
- Kapasitet linjenett
- Elektrifisering av Meråkerbanen
- Drift/organisering
- Erfaringer andre terminaler

6 Oppsummering og videre prosess



I oppstarten av dagen ble deltagerne oppfordret til å komme med innspill til både denne dagens opplegg, innspill til forbedringer, innspill til prosessen og ellers.

Som avslutning på verkstedet oppsummerte Jernbaneverkets Lise Nyvold dagen i forhold til de umiddelbare inntrykk som hun som prosjektansvarlig i Jernbaneverket satt tilbake med.

Utgangspunktet for dagen var et spørsmål om det er behov for ny godsterminal i Trondheimsregionen? Etter dagens innspill er svaret; ja, det er behov for et nytt logistikknutepunkt i Midt-Norge. Brattøra representerer ikke

svar på dagens eller framtidens behov. Dagens krav er pris, stabil framføringspunktighet, kapasitet og frekvens. Et nytt logistikknutepunkt skal være med på å gi konkurransekraft for samfunns- og næringsliv i regionen; skal vi ha større ambisjoner? – er en forventet doubling av veksten for lavt prognostisert?

Det er ønske om redusert transportbehov og at transporten skal være kortreist. Regionen vil vokse, påstand; transportbehovet består. Det betyr fokus på miljø og sikkerhet i forhold til transporten, også med tanke på transporten fra by til by men også i byene våre. Dette betyr at det må ses på terminaleffektivitet og distribusjonseffektivitet / helhetlige løsninger i det regionale transportsystemet. Jernbane er svært arealeffektivt i et større perspektiv.

Deltagerne uttrykte tilfredshet med opplegget. Det ble vist stort engasjement og deltagerne kom med gode innspill som vil være avgjørende for den videre prosessen med konseptvalgutredningen. Det ble også vist til viktigheten av å ha en åpen prosess slik at alle føler seg hørt og har vært inkludert i prosessen. Dette prosjektet er svært viktig for næringslivet i Midt-Norge.

Alle bidrag som er gitt av deltagerne under verkstedet (lapper, innspill i plenum, spørsmål osv) er notert og ivaretatt som innspill til det videre arbeidet med behovsanalysen og strategidokumentet, men også som bidrag til å gjøre den videre prosessen så god som mulig.

Videre prosess

De 4 deler i Konseptvalgutredningen:



Bidrag som kom inn under gruppearbeid 1 behov vil i det videre arbeidet bli innbakt i behovsanalysen som en del av interessentenes innspill.

Bidrag som kom inn under gruppearbeid 2 Mål og strategier vil i det videre arbeidet bli innbakt i strategidokumentet som en del av interessentenes innspill.

Behovsanalysen og strategidokumentet vil bli utarbeidet i løpet av juni som et underlag for videre arbeid med krav og konsepter. Neste verksted skal omhandle krav og konseptutvikling og er planlagt gjennomført i september.

Innspill til den praktiske gjennomføring av gruppearbeidene

Det var ett konkret innspill fra salen på gruppearbeidene; instruksjonen på at alle skulle skrive ned sine tanker først, for så å sette i gang diskusjonen kunne kanskje være hemmende for gruppediskusjonen? Sekretariatet forklarte da at hensikten med denne instruksjonen var en mulighet for at alle fikk tenke seg om og at alle i gruppen, både de som er svært taleføre og de beskjedne, kom til orde i en gruppediskusjon.

Ny godsterminal i Trondheimsregionen

Evaluering:

Sekretariatet og arbeidsgruppen vil evaluere dagen i forhold til innspill som har kommet inn, vurdere opplegget med tanke på neste verksted i september.



7 Trykt vedlegg, powerpointpresentasjoner