



KVU Konseptvalgutredning Ny godsterminal i Trondheimsregionen




Verkstedrapport

Behov, mål og strategi



Prosess og resultater fra verksted 29.04.09

<h1>Rapport</h1>		 PROSJEKTLEDELSE	
Tittel Verkstedrapport – oppsummering fra verksted 29.04.09			
Oppdragsgiver Jernbaneverket		Forfatter Vigdis Espnes Landheim	
Oppdragsleder Arnt Ove Okstad	oppdrags nr. 111-12525	rapport nr. 02	rev.nr. 01
Signatur		dato 02.06.09	ant. sider 28
Sammendrag			
<p>Med bakgrunn i en analyse av interessenter ble det invitert til en dags verksted den 29.april 2009 med formål å få innpill på behov, mål og strategier.</p> <p>Jernbaneverkets Lise Nyvold ønsket velkommen til verkstedet og redegjorde for bakgrunnen for prosessen med å utarbeide en konseptvalgutredning for ny Godsterminal i Trondheimsregionen. Per Pedersen informerte både om prosessen i KS1-regimet og om konseptvalgutredningsprosessen, mens Raymond Siiri redegjorde for Plan for gjennomføring og dagens trafikkstrømmer både på veg og jernbane, markedet og behov.</p> <p>Det var totalt 46 deltagere på verkstedet. Verkstedet ble utført som gruppearbeid og hvert gruppearbeid ble innledet med bakgrunn, spørsmål til gruppearbeidene og praktisk gjennomføring. Gruppene ble oppdelt i homogene grupper for å få tilbakemeldinger på behov, mens de ble oppdelt i tverrfaglige grupper ved innspill på mål og strategier. Gruppearbeidene ble innledet med bakgrunnsstoff om temaene.</p> <p>Den praktiske gjennomføringen av verkstedet ble utført av PTL.</p>			
Nøkkelord –Norsk		Nøkkelord - Engelsk	
Konseptvalgutredning		Concept evaluation, proposed developed plan	
Godsterminal		Freight depot, goods station	
		Side II	

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 grupperarbeidene 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-Trondsheimsregionen/>

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 KVV i Jernbaneverket - JBV v/ Per Pedersen
- 09:15 Plan for gjennomføring av KVV 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 Rudolfson
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 Embalasje 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 vil 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 Støkken
POLITIKERE	
Jernbaneforum Midt-Norge	Geir Jarle Siraas

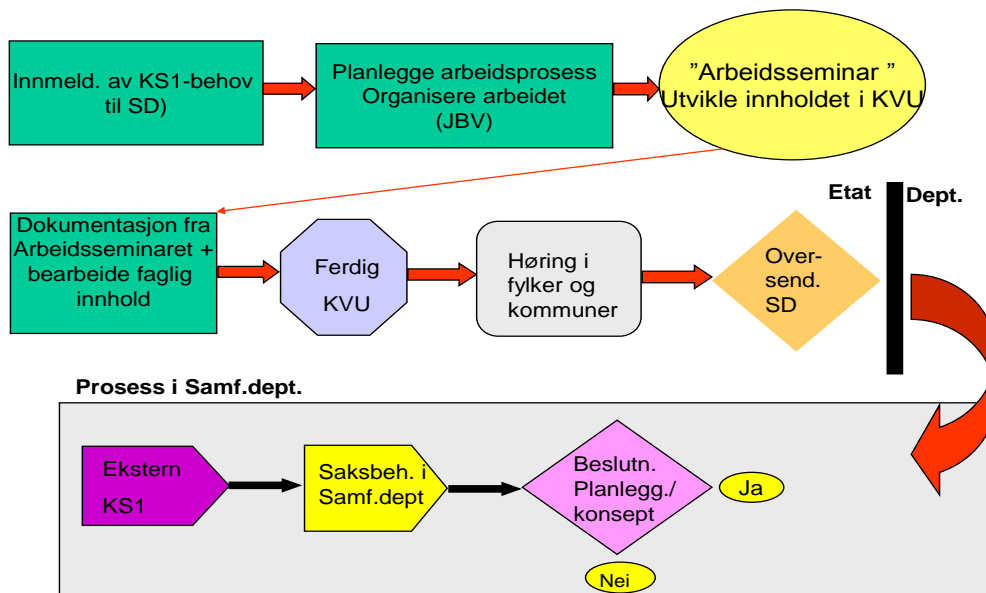
3 Åpning og introduksjoner

3.1 Velkommen og bakgrunn for oppdraget, Jernbaneverket ved Lise Nyvold

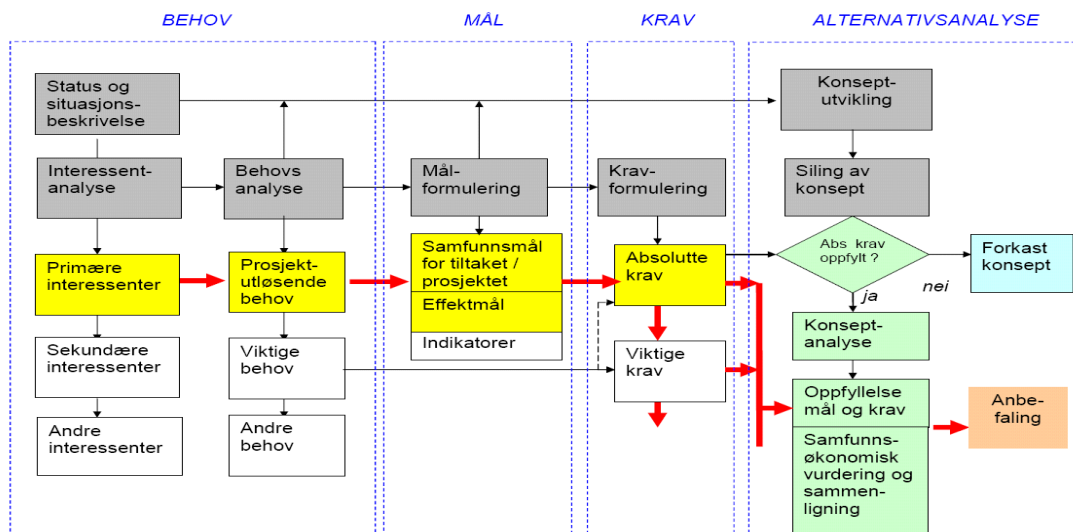
På vegne av regiondirektør Anne Skolmli ønsket Lise Nyvold velkommen til verkstedet. Nyvold viste til bakgrunnen for oppdraget, ga en kort gjennomgang av Jernbaneverkets mål i forhold til godstransport og innholdet i Nasjonal Transportplan og Jernbaneverkets egen Handlingsplan.

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

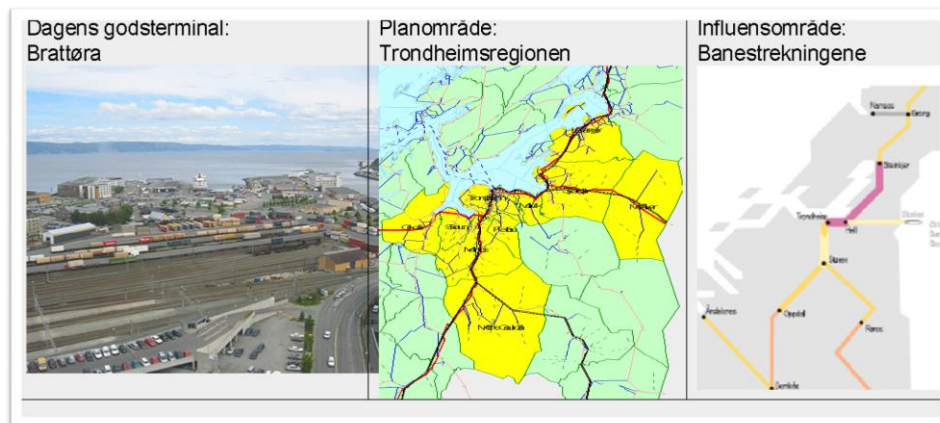


Bilde 2: KVU - prosessen

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?

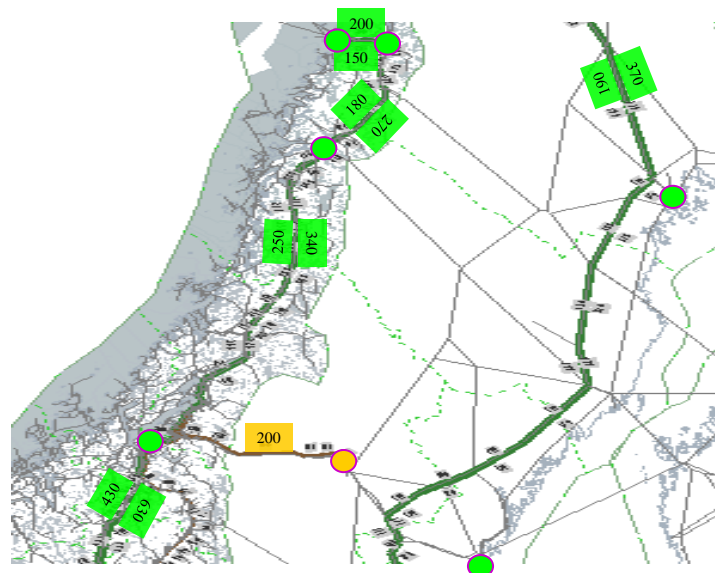
Svar: Når det gjelder Kystverket er det meningen at en i det videre arbeidet skal ha med Kystverket i prosjektgruppen. De blir forespurt etter verkstedet. Når det gjelder Trondheim Havn skal de involveres i alle prosesser rundt arbeidet. Havn er en viktig del av et konsept, men det er ikke foreløpig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

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

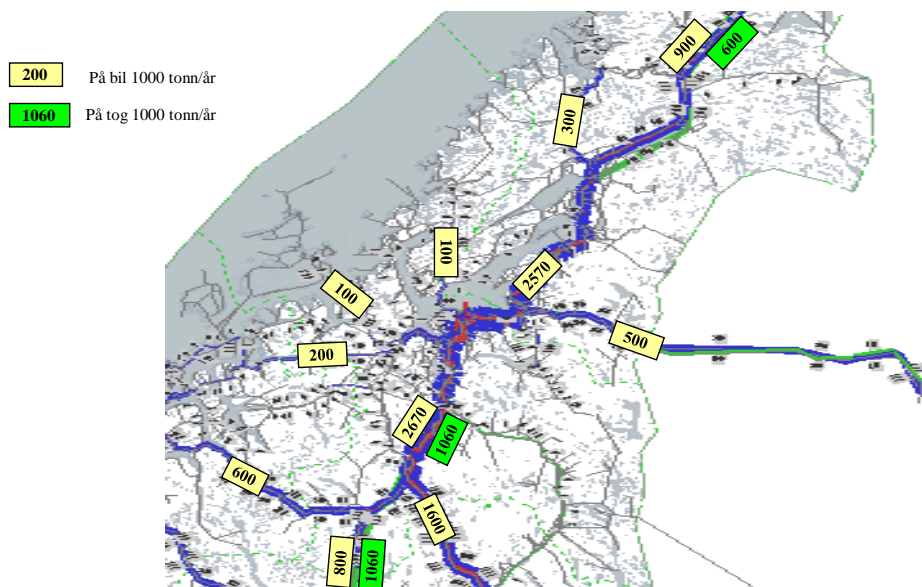
Raymond Siiri gav verksteddeltagerne en oversikt over den kunnskap en har om godsstrømmer i Norden, Norge, Midt-Norge og Trondheim på bil, båt og tog.

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 tilfredsstillende 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 Rudolfson	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, vareeiere 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 Trheim 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
- Tilfredsstiller ikke 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?

Samfunnmessige 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 dobling 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