



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
09/266

Dato
07.03.2014

Oppdragsbrev - KVV for logistikknutepunkt i Bergensregionen

Samferdselsdepartementet ber med dette om at Jernbaneverket igangsetter et arbeid med å utarbeide KVV for logistikknutepunkt i Bergensregionen.

Bakgrunn for oppdraget

Godsterminalen på Nygårdstangen i Bergen har i dag ikke kapasitet til å møte den forventede og ønskede veksten i godstransport på jernbanen. En videre vekst i godsvolumene krever at det enten gjøres tiltak på eksisterende terminal, eller at det etableres en eller flere nye terminaler i Bergensområdet i tillegg til eller til erstatning for dagens terminal. Dagens terminal er videre sentralt plassert i Bergen sentrum, og ligger i et område hvor det er stor etterspørsel etter arealer til byutviklingsformål og nærheten til de mest sentrale knutepunktene for kollektivtrafikken i Bergen gjør området godt egnet for utvikling av boliger og arbeidsplasser.

Nærmere om KVV-oppdraget

Analysen av standard og terminalutforming må ta utgangspunkt i forventede kapasitetsbehov i Bergensregionen i framtiden; basert på bl.a. godsmengder/godstyper og togtyper/togstørrelser. KVV-en skal omfatte en vurdering av mulig lokalisering av ny terminal, samt ulike konsepter for ny terminal. Lokalisering må bl.a. vurderes i forhold til arealbehov, markedet, kopling til det øvrige transportsystemet og omgivelsene (lokale interesser, arealkonflikter og miljøkonsekvenser).

Lokalisering av nytt logistikknutepunkt er en langsiktig beslutning som vil påvirke handlingsrommet for framtidig areal-, by- og transportutvikling både i terminalens nærområde og i større deler av Bergensregionen. I forbindelse med lokaliseringsspørsmålet vil derfor ulike alternativer i Bergensregionen måtte bli vurdert, og analyseområdet må således ikke være

begrenset til Bergen kommune. Det er videre viktig at det i arbeidet med KVUen har et bevisst forhold til størrelsen på influensområdet, vi viser her til erfaringene fra arbeidet med KVU for godsterminal, sporarealer og kapasitet i Drammensområdet.

Det er nødvendig å finne en langsiktig arealmessig planavklaring for håndteringen av gods i Bergensregionen. Det blir derfor sentralt at Jernbaneverket i arbeidet med KVUen har et tett samarbeid med Kystverket og Statens vegvesen. Hordaland fylkes- kommune har under arbeid en ny havneplan for regionen. Det er viktig at dette arbeidet samordnes med KVU-arbeidet på en hensiktsmessig måte. KVUen vil måtte ha et tverrfaglig og bred tilnærming. Vi viser i den sammenheng til KVU for økt transport- kapasitet inn mot og gjennom Oslo, hvor representanter for ulike etater/selskap deltar inn i selve prosjektet, og mener dette kan være en god løsning også i dette arbeidet. Vi ber om at organiseringen av KVU-arbeidet framgår i framdriftsplanen, jf. omtale avslutningsvis i brevet.

Utviklingen i etterspørselen etter og behovet for kapasitet for gods påvirkes av en rekke faktorer. Forhold så vel i Norge, som blant våre handelspartnere, påvirker størrelsen på godsvolumene og hvordan varestrømmene utvikler seg. Det er derfor et sentralt poeng å legge til rette for et logistikknutepunkt som er fleksibelt både med tanke på godsmengder og varetyper. I KVU-arbeidet skal det derfor søkes etter konsepter som gir tilstrekkelig kapasitet på lang sikt, men som samtidig kan utvikles trinnvis over tid.

Gjennom KVU-arbeidet skal det bl.a. analyseres framtidig kapasitetsbehov i Bergensregionen, slik at dette gir et godt grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med ny terminal, om en ev. delt løsning med eksisterende terminal er aktuell og om det finnes andre alternativer som kan tilfredsstille samfunnets behov.

Utredningen må videre se hen til behovet for utviklingen av kapasiteten på veg- jernbanenettet på strekningen Oslo – Bergen samt terminalkapasiteten i Østlandsområdet for å kunne håndtere de forventede framtidige godsvolumene i korridoren.

Noen av konseptene som kan være aktuelle kan innebære at det må gjøres større investeringer i nye jernbaneforbindelser i Bergensområdet. For disse konseptene skal det også gjøres en vurdering av om disse investeringene også kan dekke relevante behov for persontogtrafikk i Bergensområdet. Det skal i forlengelsen av dette vurderes om det er lønnsomt å bygge ut tilstrekkelig kapasitet til at ev. nye strekninger kan trafikkeres av både person- og godstog sammenliknet med infrastrukturtiltak avgrenset til godstransporten.

Samferdselsdepartementet viser for øvrig til de faglige krav som settes til innholdet i en KVU. Departementet understreker at KVUen skal utformes i tråd med kravene i rammeavtalen for ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) og reflektere de erfaringer som er innhentet gjennom KS1-arbeidet så langt. Spesielt bes det om at det i KVUen sikres transparens og konsistens mht. behovsvurderinger, mål, krav og alternativvurderinger. SD vil understreke betydningen av at det legges opp til en bred tilnærming i utviklingen av konsepter, og at det utøves varsomhet med bruk av absolutte krav som tidlig siler ut konsepter slik at disse ikke

blir underlagt en reell analyse. Samferdselsdepartementet ønsker å bli involvert i vurderingene knyttet til behov, mål, krav og konseptuelle alternativer.

Gjennomførte og pågående relevante prosesser

Samferdselsdepartementet og daværende Fiskeri- og kystdepartementet ga i 12. april 2013 sekretariatet for Nasjonal transportplan i oppdrag å gjennomføre en bred samfunnsanalyse av godstransporten. Arbeidet skal etter planen ferdigstilles medio 2015, og skal blant annet se på logistikktrender, terminalstruktur, potensial ved samlokalisering av havn og jernbanegods-terminaler, fremtidige varestrømmer mv. Analysen vil kunne gi viktige innspill til KVVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Det er derfor viktig at det etableres et godt samarbeid med utredningsmiljøet som gjennomfører analysen, slik at viktige funn i dette arbeidet kommer til nytte i KVVUen.

Det er gjennomført en rekke utredninger og studier om utviklingen transportsystemet i Bergensområdet som er relevante for KVVUen, jf. nærmere omtale i Jernbaneverkets brev av 31. oktober 2012. Samferdselsdepartementet legger til grunn at sentrale funn i disse studiene trekkes med videre i KVVU-arbeidet.

Tidsplan og videre prosess

Vi ber Jernbaneverket oversende etatens arbeids- og framdriftsplan for KVVU-arbeidet innen 25. april 2014. Det bes om at det legges vekt på å beskrive hvordan arbeidet på en best mulig måte skal kunne koordineres med den brede samfunnsanalysen av godstransporten og hvordan de øvrige transportetatene (jf omtale ovenfor), fylkeskommune/kommune samt de kommersielle aktørene involveres på en hensiktsmessig måte.

Det bes om at det i framdriftsplanen legges til grunn at KVVUen ferdigstilles medio 2015 og underlegges ekstern kvalitetssikring (KS1) høsten samme år.

Med hilsen

Cecilie T. Fjordbakk

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

for Terje Falch
Terje Falch
seniorrådgiver