



Jernbaneverket

Konseptvalgutredning logistikknutepunkt i Bergensregionen

Arbeids- og fremdriftsplan





Jernbaneverket

KVU logistikknutepunkt i Bergensregionen

Dato	Utarb. av	Godkj.av
24.04.14	HDR	
Ant. sider	Versjon	Rev.nr
21		-
Sendt til:		

Innhold

1. Bakgrunn	3
2. Situasjonsbeskrivelse.....	3
2.1. Nygårdstangen godsterminal	4
2.2. Bergen indre havn - Dokken	5
3. Avgrensning av KVVU-arbeidet.....	6
3.1. Mandat	7
3.2. Forslag til planområde/influensområde.....	8
3.3. Overordnede føringer i NTP	9
3.4. Forholdet til den brede samfunnsanalysen av godstransport	9
3.5. Forholdet til andre relevante prosjekter	10
3.6. Annet tidligere utredningsarbeid som omhandler godsterminal/logistikknutepunkt i Bergensregionen	12
4. Gjennomføringsplan.....	13
4.1. Faser i arbeidet.....	13
4.2. Fase 1: Kartlegging av behov og mål – inkludert verksted 1	13
4.3. Fase 2: Krav og konseptanalyse – inkludert verksted 2	15
4.4. Fase 3: Ferdigstillelse, høring og oversendelse av KVVU-rapport	16
5. Organisering	17
6. Ressursplan.....	19
7. Fremdriftsplan	19
8. Informasjon, behandling og dokumentasjon	20
8.1. Informasjon	20
8.2. Behandlingsprosedyre	20
8.3. Dokumentasjonsplan.....	21
9. Referanser	21

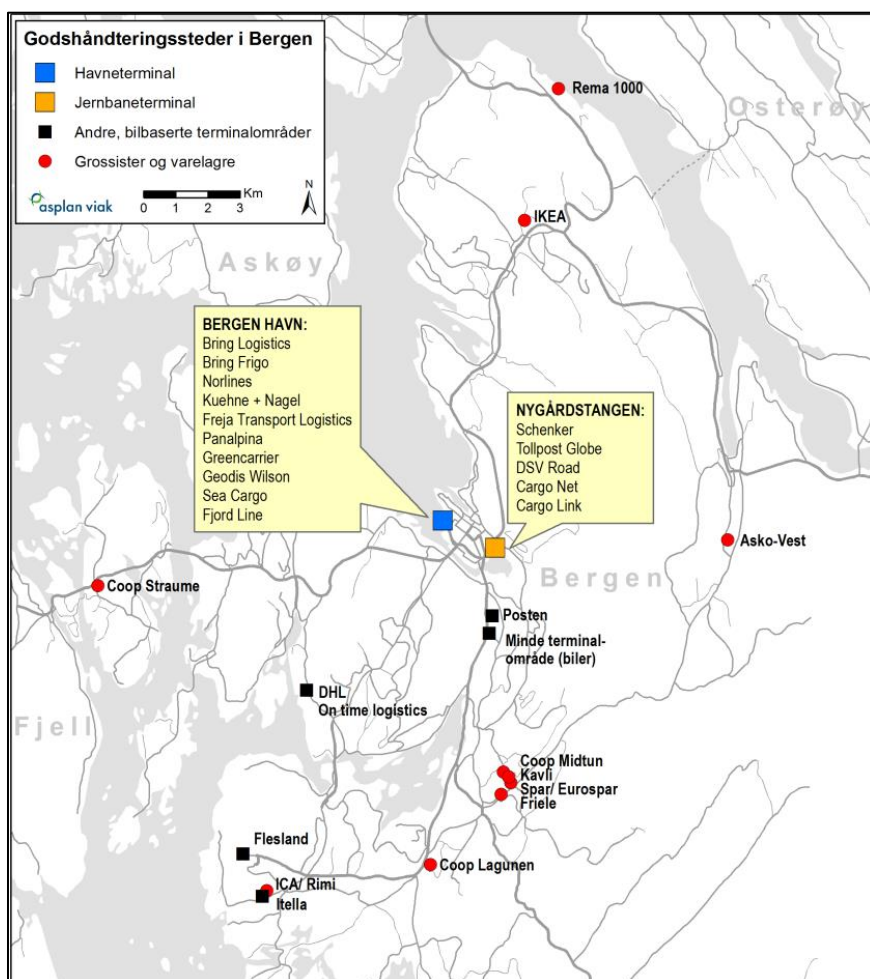
1. Bakgrunn

Jernbaneverket har fått i oppdrag å utarbeide konseptvalgutredning (KVU) for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Denne prosjektplanen beskriver tematisk og geografisk bakgrunn og avgrensning for prosjektet samt arbeidsopplegg, organisering og fremdrift for KVUen.

2. Situasjonsbeskrivelse

Både jernbaneterminalen (Nygårdstangen) og havneterminalen (Dokken) er i dag lokalisert innenfor samme 1,5 km radius i Bergen sentrum. Fordi speditører beforder gods både på bane og sjø, er det en del biltransport i mellom de to terminalene. Dagens jernbane- og havneterminal utgjør derfor til en viss grad ett knutepunkt. Til tross for dette er det tilnærmet ingen overføring av gods mellom bane og sjø i dag.

Speditører er i hovedsak lokalisert i tilknytning til terminalene på Nygårdstangen og Dokken. I tillegg har noen speditører omlastningsterminaler utenfor sentrum. Illustrasjonen under viser hvordan terminalene, speditørene og andre grossister og varelagre er lokalisert i Bergen.



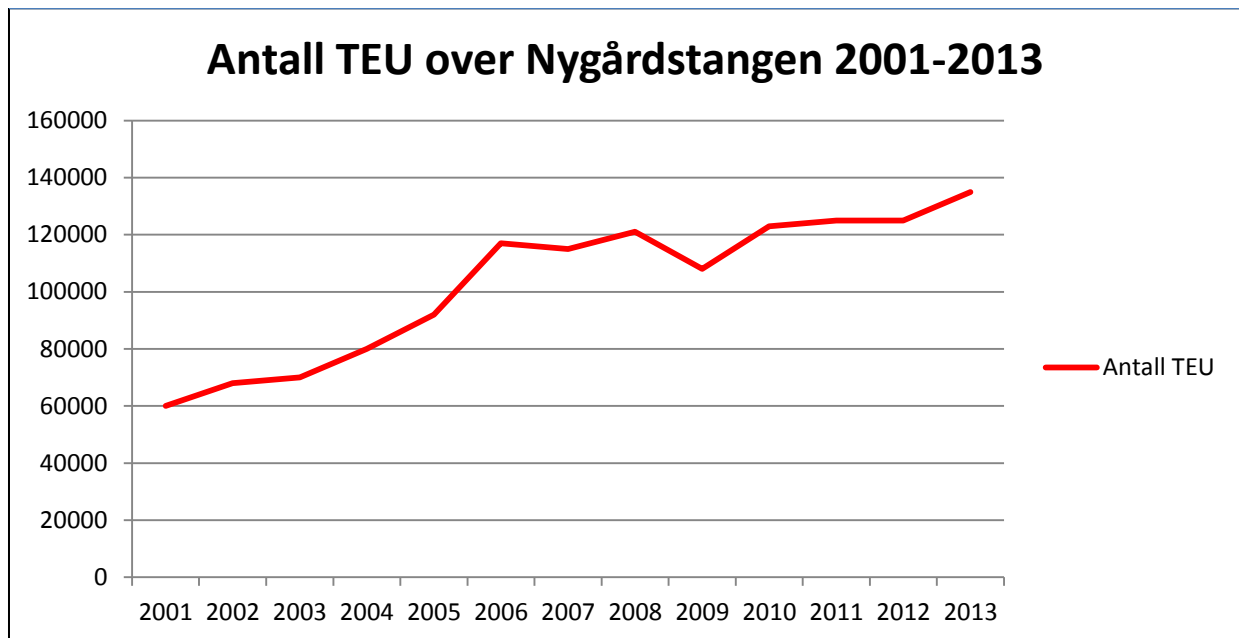
Kilde: Varestrømsanalysen for Bergensregionen, NHO LT 2013

I tillegg til Dokken, transporteres det også mye gods på sjø til og fra havnene på Mongstad og Ågotnes. Dette er hovedsakelig base-base-transport (transport direkte mellom olje- og gassplattformene i Nordsjøen og forsyningsbasene som er lokalisert i tilknytning til havnene).

Det er stor etterspørsel etter attraktive byutviklingsarealer i Bergen sentrum. Både jernbaneterminalen og havneterminalen beslaglegger attraktive arealer for dette formålet. Det er derfor et betydelig lokalpolitisk press for å flytte terminalene ut av Bergen sentrum. Dette gjelder spesielt for arealet på Nygårdstangen, som med sin lokalisering i nær tilknytning til kollektivknutepunktene i sentrum er særskilt godt egnet til bolig- og næringsformål. I tillegg er terminalene konfliktfulle på grunn av luft- og støyforurensning i Bergen sentrum.

2.1. Nygårdstangen godsterminal

Nygårdstangen er Bergensregionens største knutepunkt for håndtering av forsendelser. NHO Logistikk og Transports varestrømsanalyse fra 2013 (se egen tekstboks) viser at ca 70% av alle forsendelser til Bergensområdet går gjennom terminalen på Nygårdstangen. Mens det er nedgang i godstransport på bane på landsbasis, øker godsvolumene på Bergensbanen. Figuren under viser utviklingen i godsstrømmene over Nygårdstangen fra 2001 til 2013. I tillegg til tallene som vises her, foregår det også omlasting bil-bil på Nygårdstangen.



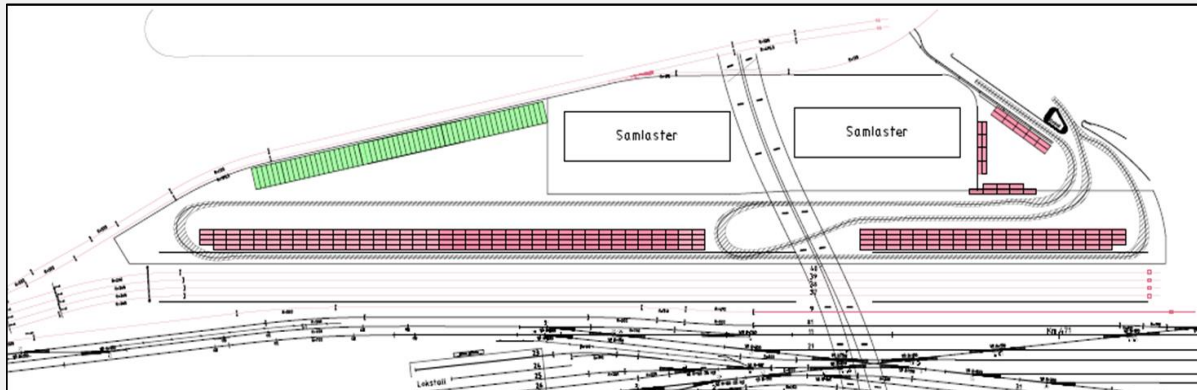
Kilde: Varestrømsanalysen for Bergensregionen, NHO LT 2013

Det er mange grunner til at Bergensbanen opplever vekst i godstransporten. En del av årsaken ligger nok i mange stengninger på veinettet mellom Oslo og Bergen, men også gode oppetidstall for banestrekningen og Nygårdstangens sentrale plassering i forhold til markedet er medvirkende til det gode resultatet.

I tillegg til arealene på Nygårdstangen brukes også godsterminalen på Minde til nybiltransport og noe omlasting av annet gods. Dette utgjør imidlertid en mindre del av det totale godsvolumet som kommer med jernbane til Bergen.

Faktaboks: Planer for midlertidige tiltak på Nygårdstangen

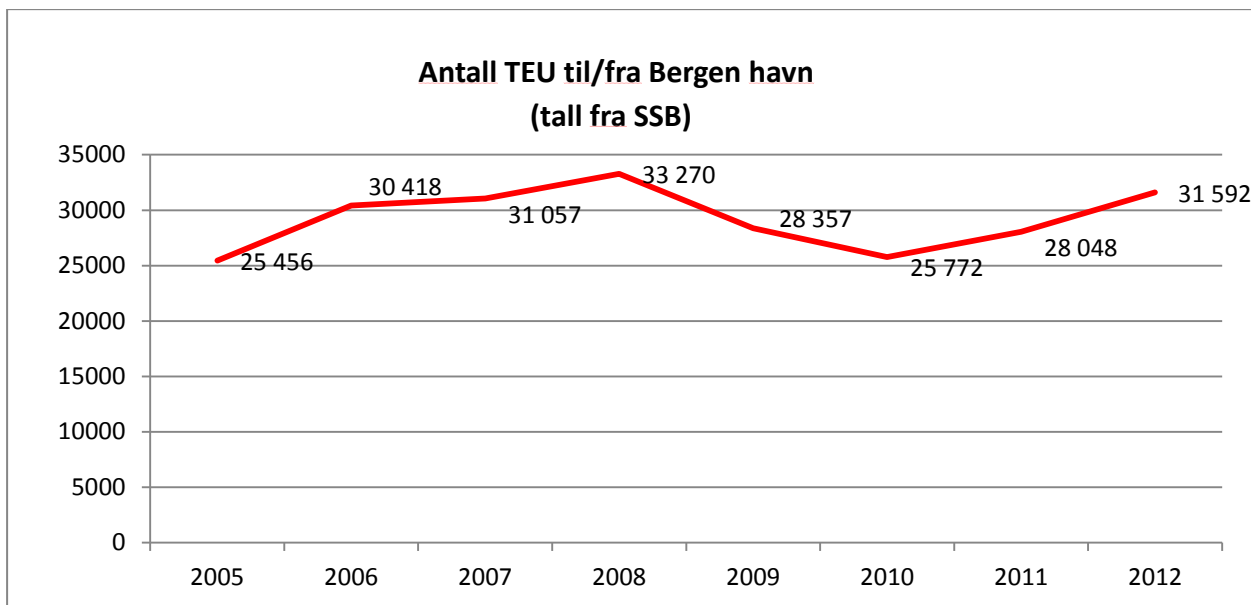
I 2013 ble det lastet om 135.000 TEU på Nygårdstangen. Slik terminalen er bygd og driftet i dag, er dette nær kapasitetsgrensen. En eventuell relokalisering av godsterminalen vil ta tid. For å kunne tilby tilstrekkelig terminalkapasitet på kort sikt må det gjøres tiltak på terminalen. I 2012 ble det gjennomført et utredningsarbeid som anbefalte kapasitetsøkende tiltak med en total kostnadsramme på 620 mill kr. Tiltakene omfatter grunnarbeider, tiltak på terminalbygg, sporopplegg, laste-/lossesystemer, hensettingskapasitet og inn/utkjøring, og vil gi en kapasitet på anslagsvis 250.000 TEU.



Kilde: Utredning Bergensbanen – Bergen Godsterminal Nygårdstangen, JBV 2012. Illustrasjonen viser anbefalt løsning

2.2. Bergen indre havn - Dokken

I 2012 ble det håndtert i overkant av 30.000 TEU på Bergen indre havn – Dokken. Dette inkluderer ikke omlastning bil-bil, som også foregår på terminalen. I følge statistikk fra Bergen havn, er 1/3 av godsmengden som fraktes over havnen stykk gods, 1/3 er containere, og 1/3 er annet gods.

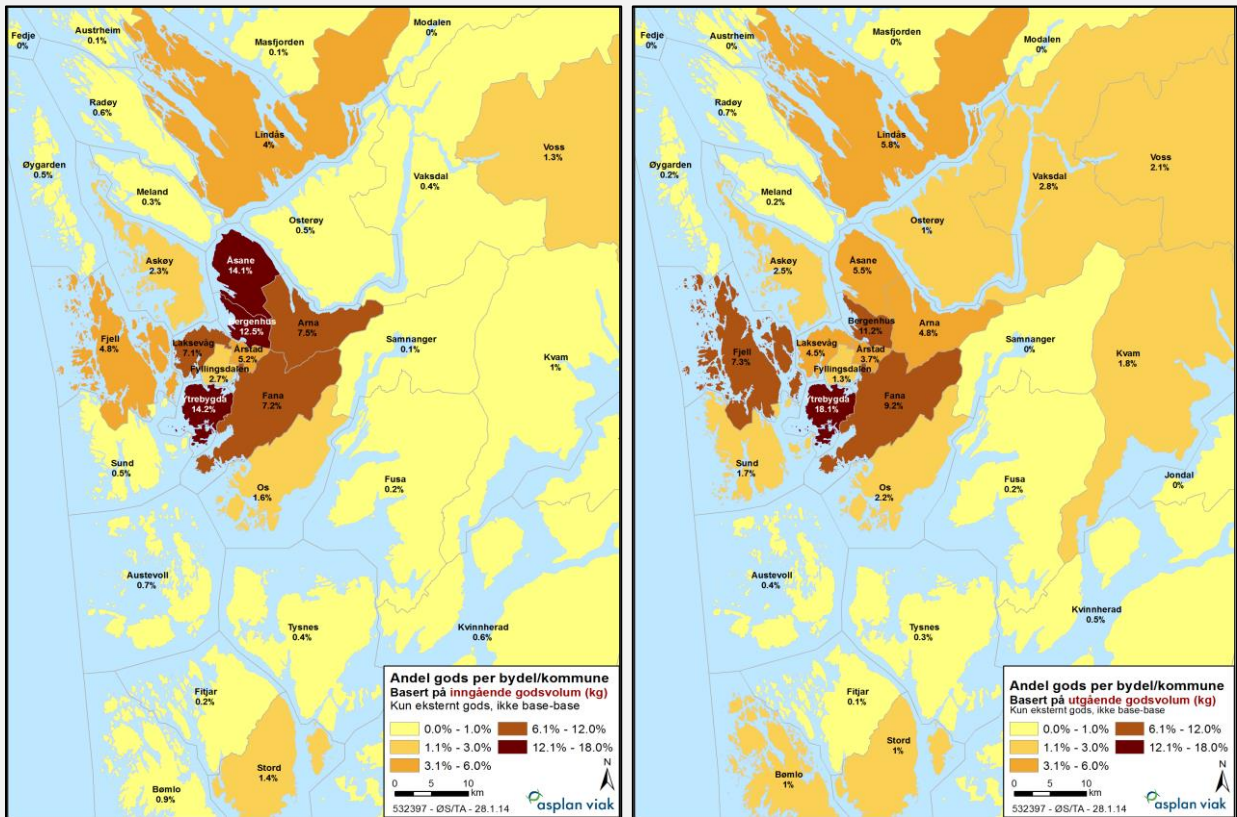


Kilde: Varestrømsanalysen for Bergensregionen, NHO LT 2013

Faktaboks: Varestrømsanalysen for Bergensregionen

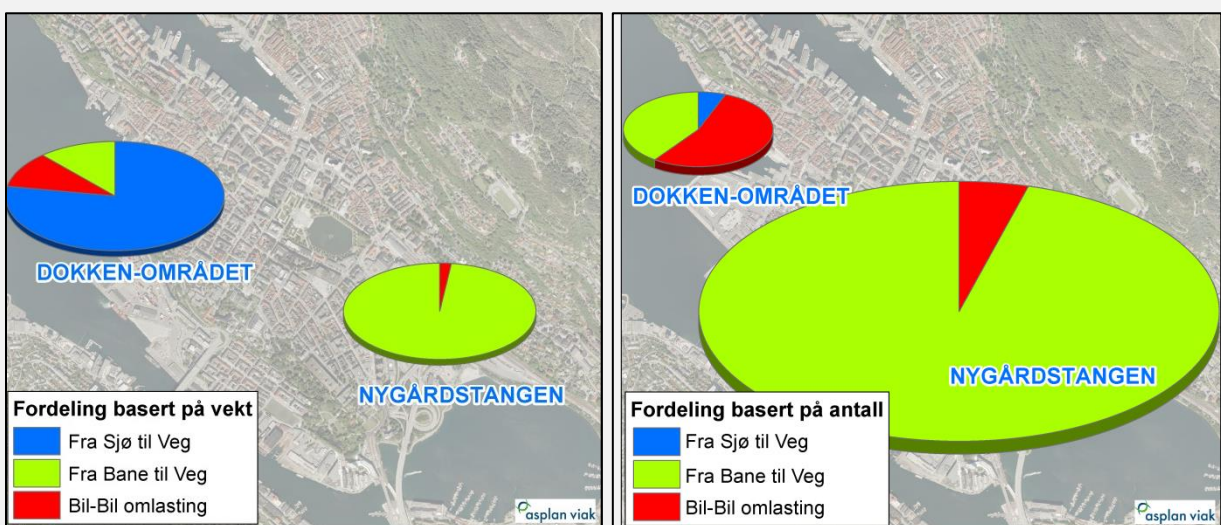
I 2013 ble det utarbeidet en varestrømsanalyse for Bergensregionen. Analysen kartlegger fordelingen av inngående og utgående varestrømmer i Hordaland, og er basert på en summering av faktiske transportoppdrag i 2012 samlet inn fra medlemsbedriftene i NHO LT.

Analysen viser at tyngdepunktet for gods fremdeles ligger sentralt i Bergen, noe sør for sentrum:



Geografisk fordeling av inngående og utgående godsmengder (tonn pr år) til og fra Hordaland

Analysen viser også rollefordelingen mellom havn og jernbaneterminal i Bergen:



Illustrasjon av rollefordelingen mellom Dokken-området og Nygårdstangen, basert på vekt og antall forsendelser. Bil-basert partigods, som går til mottaker uten omlasting vises ikke i figuren

3.1. Mandat

Jernbaneløst mottok 07.03.14 oppdragsbrev der det bes om igangsetting av arbeid med KVVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen.

Om utførelsen av arbeidet skriver Samferdselsdepartementet i oppdragsbrevet:

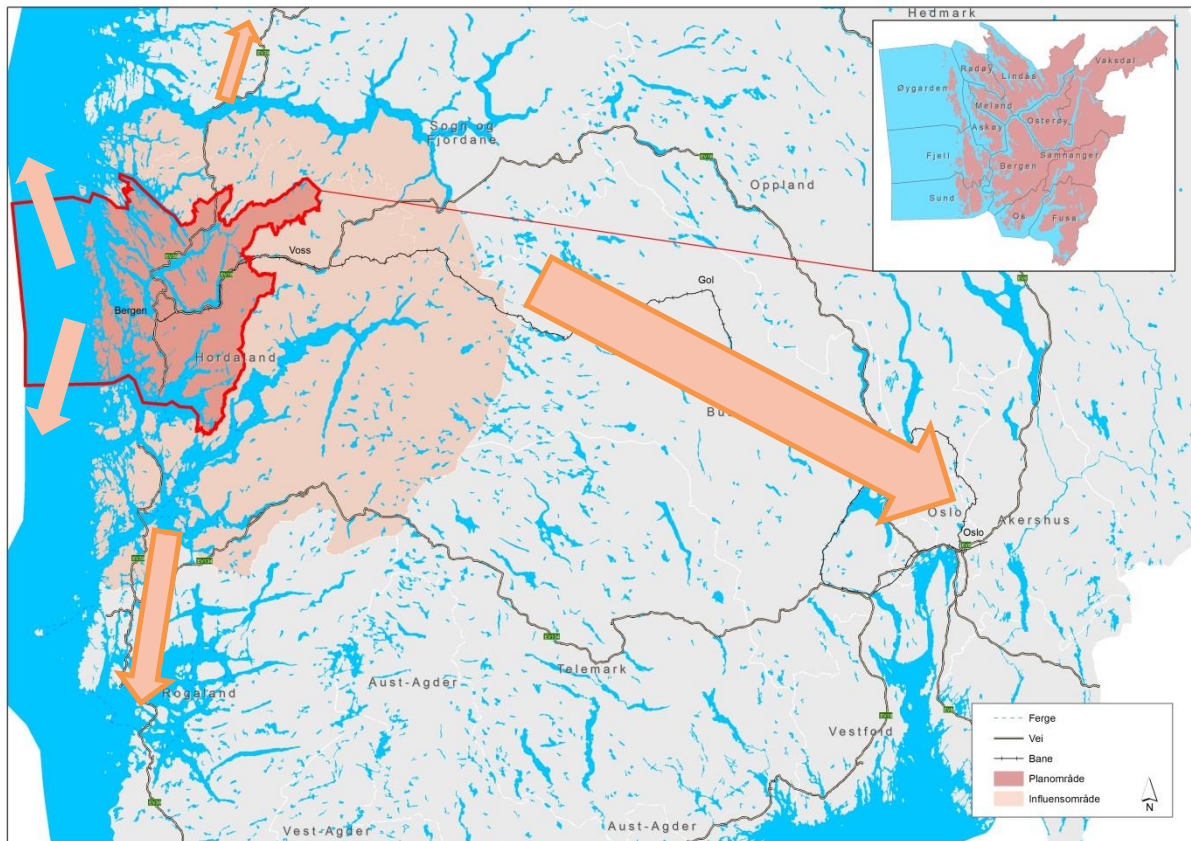
- *KVVUen skal omfatte en vurdering av mulig lokalisering av ny terminal, samt ulike konsepter for ny terminal. Lokalisering må bl.a. vurderes i forhold til arealbehov, markedet, kopling til det øvrige transportsystemet og omgivelsene (lokale interesser, arealkonflikter og miljøkonsekvenser).*
- *I forbindelse med lokaliseringsspørsmålet vil ... ulike alternativer i Bergensregionen måtte bli vurdert, og analyseområdet må således ikke være begrenset til Bergen kommune.*
- *Det blir nødvendig å finne en langsiktig arealmessig planavklaring for håndteringen av gods i Bergensregionen. Det blir derfor sentralt at Jernbaneløst i arbeidet med KVVUen har et tett samarbeid med Kystverket og Statens vegvesen.*
- *Hordaland fylkeskommune har under arbeid en ny havneplan for regionen. Det er viktig at dette arbeidet samordnes med KVVU-arbeidet på en hensiktsmessig måte.*
- *Det er ... et sentralt poeng å legge til rette for et logistikknutepunkt som er fleksibelt både med tanke på godsmengder og varetyper. I KVVU-arbeidet skal det derfor søkes etter konsepter som gir tilstrekkelig kapasitet på lang sikt, men som samtidig kan utvikles trinnvis over tid.*
- *Gjennom KVVUen skal det bl.a. analyseres fremtidig 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. Analysen av standard og terminalutforming må ta utgangspunkt i forventet kapasitetsbehov i Bergensregionen i framtiden; basert på bl.a. godsmengder/godstyper og togtyper/togstørrelser.*
- *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 ... 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.*
- *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 og daværende Fiskeri- og kystdepartementet ga 12. april 2013 sekretariatet for Nasjonal transportplan i oppdrag å gjennomføre en bred samfunnsanalyse av godstransporten. ... 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.*

3.2. Forslag til planområde/influensområde

I vurderingen av nytt logistikknutepunkt er det viktig å kartlegge et større analyseområde for å finne mulige lokaliseringalternativer. **Planområdet** vurderes derfor til å utgjøre større område i Bergensregionen. Følgende kommuner er inkludert i planområdet: Askøy, Bergen, Fjell, Fusa, Lindås, Meland, Os, Radøy, Samnanger, Sund, Vaksdal, Øygarden.

I tillegg til dette vurderes prosjektets **influensområde** til å utgjøre fire dimensjoner:

- Distribusjonsområdet for gods inkl planområdet: Hordaland fylke.
- Transportkorridor Øst: jernbane og veiforbindelse mellom Oslo og Bergen, inkludert Alnabru terminal.
- Transportkorridor Sør: Det i KVV-arbeidet kartlegges i hvilken grad etablering av ny ferjefri E39 vil få konsekvenser for godsstrømmene nordover, og spesielt sørover fra Bergen. Dette kan også få konsekvenser for vurderingen av ulike lokaliseringalternativer.
- Sjøkorridor: Farleder sør og nord for Bergen



3.3. Overordnede føringer i NTP

I henhold til gjeldende NTP er godsstrategien i planperioden todelt:

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

Om terminalsituasjonen i Bergensområdet sider NTP følgende:

Kapasiteten på dagens godsterminal i Bergen er på sikt begrensende for videre vekst i godstransporten på Bergensbanen. Det legges opp til at kapasiteten på kort sikt økes på eksisterende terminal på Nygårdstangen. Dagens terminal beslaglegger imidlertid sentrumsnære arealer som er attraktive for byutviklingen i Bergen. Terminalen ligger dessuten i nær tilknytning til viktige kollektivknutepunkter, og er i så måte godtegnet for en byutvikling som bygger opp under målet om at veksten i persontransport i de store byene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er viktige hensyn når Samferdselsdepartementet skal vurdere langsiktig terminallokalisering i Bergensområdet. Utvikling av området til bolig- og næringsformål kan potensielt gi fortjeneste. Samferdselsdepartementet vil sette i gang et arbeid for å vurdere om en slik utvikling vil kunne bidra finansielt til realisering av en ny terminal. Samferdselsdepartementet og Fiskeri og kystdepartementet har satt i gang et arbeid med en bred analyse av godstransporten i Norge. Potensialet for overføring av gods fra veg til sjø og bane, og hvilke muligheter en samlokalisering av havn og jernbaneterminal gir, vil stå sentralt i dette utredningsarbeidet. (s.297)

3.4. Forholdet til den brede samfunnsanalysen av godstransport

Samferdselsdepartementet har gitt transportetatene og Avinor i oppdrag å gjennomføre en bred samfunnsanalyse av godstransport. Arbeidet skal overleveres Samferdselsdepartementet innen 15. juli 2015, og vil inngå i etatenes NTP-arbeid. Hensikten med analysen er å øke kunnskapen om logistikk og godstransport i Norge og om tiltak og virkemidler for å nå delmålet om å overføre gods fra veg til sjø og bane. Analysen består av tre deltema:

1. Kartlegging og problemforståelse:
 - Oversikt over status og trender i næringslivets logistikksystemer, internasjonalt og nasjonalt
 - Kunnskap om transport- og logistikkbransjens organisatoriske og strukturelle utvikling
 - Oversikt over terminaler og infrastrukturen
2. Nasjonal terminalstruktur og strukturen i Oslofjorden:
 - Analyse av terminalstrukturen nasjonalt og for Oslofjorden spesielt
 - Evaluering av systemet med utpekte havner og stamnetthavner
 - Vurdering av nytten av samlokalisering mellom havn og jernbane
3. Vurdering av eier- og driftsforhold ved havn- og jernbaneterminaler
 - Kartlegging av dagens situasjon (fokus på havn)
 - Vurdering av om endrede eierskaps- og driftsformer for havne- og jernbaneterminalene vil kunne være et virkemiddel for å påvirke terminalstrukturen, og virkningene av dette for effektiviteten i transportsystemet og transportmiddelfordelingen.

4. Mulige virkemidler og effekter av disse

- Hva blir effektene av tiltak ut fra forutsetningen om samfunnsøkonomisk effektivitet for: transportfordeling og transportmiddelfordeling, transportkostnader for næringslivet, samfunnsøkonomiske kostnader, trafiksikkerhet, miljø og klima.

Det er brede kontaktflater mellom samfunnsanalysen av godstransport og KVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Det er viktig at de to prosjektene bygger på de samme forutsetningene, og flere av analysene som gjøres i den brede godsanalysen vil kunne brukes direkte inn i KVUen som inngangsdata. Dette beskrives nærmere i kapittel 4. Det skal sikres god informasjonsflyt mellom de to prosjektene ved samordningsmøter i Jernbaneverket og ved deltakelse fra prosjektorganisasjonen for den brede samfunnsanalysen inn i prosjektorganisasjonen for KVUen.

3.5. Forholdet til andre relevante prosjekter

KVU Transportsystemet i Bergensområdet:

KVU for transportsystemet i Bergensområdet – Kjuagutt og Stril, mindre bil - analyserer alternative strategier for areal- og transportutvikling i Bergensområdet fram mot 2040. KVUen konkluderer ikke med noen bestemt tiltakspakke, men angir videre planlegging av en tiltakspakke som inkluderer full bybaneutbygging, utvidelse av bomringen, samt videre planlegging av Sotrasambandet, Ringveg Øst, Mindetunnelen og Nyborgtunnelen. Det er gjennomført KS1 for KVUen, men det foreligger pr i dag ikke regjeringsvedtak på KVUen. KS1-rapporten følger i hovedsak anbefalingene i KVUen, men anbefaler at en del vegforbindelser vurderes nærmere (deriblant Ringveg Øst og Arnatunnelen) før endelig anbefaling av tiltak. Den endelige tiltakspakken vil konkretiseres i arbeidet med ny bypakke for Bergen.

I forbindelse med arbeidet med KVU ble det utarbeidet en partiell rapport der det ble gjort en kartlegging av 24 lokaliteter som kan være aktuelle for relokalisering av jernbaneterminal. Det ble imidlertid konkludert med at lokalisering av logistikknutepunkt må løses i egen KVU.

Flere av tiltakene som er vurdert i KVU for Bergensområdet vil være premissgivende for vurderingene av aktuelle konsepter for KVU for logistikknutepunkt. De viktigste aktørene for utarbeidelse av ny bypakke i Bergensregionen er representert sentralt i prosjektorganisasjonen for KVU for logistikknutepunkt. Det vil dermed sikres god informasjonsflyt mellom prosjektene.

KVU Voss-Arna:

KVUen avklarer konsept for transportsystemet på jernbane og vei mellom Voss og Arna. Det anbefalte konseptet, K5, innebærer 4-felts vei mellom Arna og Romslo, og ny 2-felts vei fra Romslo til Voss, samt dobbeltsporet jernbane på hele strekningen. I konseptet legges det opp til felles traseføring for vei og jernbane på store deler av strekningen. KVUen er nettopp overlevert til Samferdselsdepartementet, og det er ikke gjennomført KS1 enda.

KVU Voss-Arna er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket, og det legges til grunn at det foreligger konseptuelle avklaringer som kan legges inn som premiss i arbeidet med KVU for logistikknutepunkt.

KVU E39 Aksdal-Bergen:

Det er utarbeidet KVU for flere delstrekninger av E39. Det foreligger KS1 og sluttbehandling på de aller fleste strekningene. Mellom Aksdal og Bergen har regjeringen vedtatt konseptet "midtre linje" for videre planlegging av E39 på denne delstrekningen.

I arbeidet med KVU for logistikknutepunkt vil vedtatt løsning for KVU E39 Aksdal-Bergen bli lagt til grunn i analysegrunnlaget. I behovsanalysen må det drøftes om etablering av ny ferjefri E39 får konsekvenser i forhold til endringer i godsstrømmer, eller for vurderingen av ulike lokaliseringer av godsterminal.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet:

Formålet med planarbeidet er å utvikle et utbyggingsmønster som legger til rette for at veksten i boligbygging og næringsutvikling skjer på en bærekraftig måte, og underbygger et effektivt og miljøvennlig transportsystem. Planprogrammet er vedtatt, og Hordaland fylkeskommune er nå i gang med utarbeiding av planforslag.

Jernbaneverket deltar i prosjektorganisasjonen for den regionale areal- og transportplanen, og Hordaland fylkeskommune deltar likeledes i prosjektorganisasjonen for KVU for logistikknutepunkt i Bergensområdet. Det vil dermed sikres faglig kunnskapsoverføring mellom de to prosjektene.

Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet:

Hordaland fylkeskommune har satt i gang arbeid med regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet. Formålet med planarbeidet er å avklare fremtidig lokalisering av en fremtidsrettet og effektiv godshavn i Bergensområdet. Det er utarbeidet planprogram for arbeidet, som omtaler tre lokaliseringalternativer:

- 0-alternativet (dagens havn på Dokken)
- Kombinasjonsalternativet (tar utgangspunkt i dagens havn på Dokken, med tilleggsareal på Ågotnes og Mongstad)
- Fleslandsalternativet

KVU for logistikknutepunkt i Bergensområdet vil også omfatte konseptuelle løsninger for havn. Det er derfor lite hensiktsmessig at det foregår en parallell planprosess for havnelokalisering i fylkeskommunal regi. Fylkesutvalget vil i løpet av våren 2014 ta stilling til det videre arbeidet med havneplanen. I prosjektplanen er Hordaland fylkeskommune inkludert på flere nivåer i prosjektorganisasjonen (se kapittel 6). På denne måten vil Hordaland fylkeskommune bli involvert i beslutningspunktene i KVUen som kan ha relevans for en videre planprosess for havn, og kunnskapsgrunnlaget som fylkeskommunen disponerer i forhold til havn blir brukt på en hensiktsmessig måte inn i arbeidet med KVUen. Ved en slik organisering legger vi til rette for at man unngår to parallelle prosesser.

Kommuneplaner i planområdet:

Kommuneplaner for de berørte kommunene i planområdet utgjør en viktig informasjonskilde i KVVU-arbeidet, og vil inngå i kunnskapsgrunnlaget.

3.6. Annet tidligere utredningsarbeid som omhandler godsterminal/logistikknutepunkt i Bergensregionen

Det har i senere tid blitt gjennomført flere utredningsarbeider som omhandler lokalisering av ny jernbaneterminal. Blant disse kan nevnes:

Mulighetsstudie for ny lokalisering av Bergen godsterminal (2011): Mulighetsstudien er utarbeidet av Jernbaneverket, og kartlegger 12 mulige lokaliteter i forhold til en godsterminals plassbehov, mulighet for bane- og vegtilknytning, økning i transportarbeid med bil, konfliktnivå med andre samfunnsinteresser, og kostnader. 11 av alternativene er lokalisert i Bergen kommune. Mulighetsstudien viser at det finnes alternativer til dagens lokalisering på Nygårdstangen, men viser også at alle alternativene innebærer konflikter med andre natur- og samfunnsinteresser. Mulighetsstudien gjør ingen rangering av alternativene.

Mulighetsstudie godsspor til Flesland (2010): Mulighetsstudien er utarbeidet i forbindelse en *Fylkesdelplan for ny godshamn i Bergen*. Studien vurderer ulike trasealternativer for godsspor til et mulig fremtidig terminalområde ved Flesland, beskriver potensielle arealkonflikter for aktuelle traseer, og gir grove anslag på kostnader. Arbeidet med fylkesdelplanen ble stoppet opp, men tatt opp igjen i 2012, da som *Regional plan for framtidig godshamn i Bergensområdet*.

Mulighetsstudie godsterminal Arna (2009): Mulighetsstudien er utarbeidet av Bergen kommune, og vurderer om det er teknisk mulig å legge en godsterminal til Arnadalen. Det ses også på muligheter for tilknytning mellom godsterminalen og hovedsporet, og mulige konflikter med andre samfunnsinteresser. Mulighetsstudien er ikke realitetsbehandlet i Bergen kommune.

I den grad noen av alternativene som inngår i disse analysene blir aktuelle lokaliseringalternativer i KVVU-prosessen, vil disse mulighetsstudiene inngå i kunnskapsgrunnlaget i KVVU-arbeidet.

4. Gjennomføringsplan

4.1. Faser i arbeidet

KVUen vil utformes i tråd med kravene i rammeavtalen for KS1, og vil følge den metodikken for utarbeidelse av behovsanalyse, strategidokument, kravdokument og alternativsanalyse slik den er beskrevet i rammeavtalen og veilederne. Det vil også bli avholdt to verksteder. Verksted 1 vil være en idedugnad som kartlegger interessentenes behov og mål, mens verksted 2 vil fokusere på krav og konsepter.

KVU-arbeidet vil inndeles i følgende faser:

Fase 1: Kartlegging av behov og mål - inkludert verksted 1

Fase 2: Krav, konseptutvikling og konseptanalyse – inkludert verksted 2

Fase 3: Ferdigstilling, høring og oversendelse av KVU-rapport

4.2. Fase 1: Kartlegging av behov og mål – inkludert verksted 1

Arbeidet inkluderer følgende aktiviteter:

-Interessentanalyse: Det skal innledningsvis gjøres en kartlegging av prosjektets interessenter. Interessentene inviteres til verkstedene som avholdes i forbindelse med KVUen, og vil få dokumentert sine behov her. Interessentene kategoriseres i følgende hovedinteressegrupper:

Primære interessenter	Interessentgrupper som i første rekke vil være brukere eller bli direkte berørte av eventuelle tiltak
Sekundære interessenter	Interessentgrupper som er direkte involverte i prosjektet, eksempelvis vedtaksmyndigheter, eiere av infrastruktur osv.
Andre interessenter	Interessentgrupper som indirekte berøres eller som sporadisk vil kunne ha nytte/ulempe av tiltak som gjennomføres.

-Verksted 1: Det første av de to verkstedene avholdes i forbindelse med analysene som gjøres i fase 1. Interessentene vil deles inn i homogene grupper, og vil gjennom gruppearbeid gi innspill til behov og mål. Det vil fra prosjektets side gis faglig bakgrunnsinformasjon for temaene det ønskes innspill på og det vil også redegjøres for gangen i KVU-prosessen. Innspillene fra verkstedet vil samles i en verkstedsrapport, og denne vil være et viktig grunnlag for behovsanalysen og målanalysen.

-Behovsanalyse: Det skal gjøres en grundig gjennomgang av de ulike behovene som ligger til grunn for prosjektet. Behovene skal igjen danne grunnlaget for prosjektets mål og hvilke krav konseptene må oppfylle. Analysen skal identifisere hva som er det prosjektutløsende behovet – dvs. det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltaket- og hva som er andre samfunnsbehov. For de andre samfunnsbehovene skal det identifiseres behov for å maksimere positive konsekvenser og behov for å minimere negative konsekvenser.

Behovsanalysen skal også redegjøre for styrken av det prosjektutløsende behovet sett i sammenheng med andre sammenliknbare udekkede samfunnsbehov.

Videre skal man gjennom behovsanalysen skille mellom tre behovskategorier:

-Normative behov: utledes av overordnede politiske mål, lover og forskrifter knyttet til tiltaket. I forbindelse med behovsanalysen vil aktuelle dokumenter gjennomgå, og de rikspolitiske målene og bestemmelsene som er underoppfylte og relevante for prosjektet vil bli identifiserte.

-Etterspørselsbehov: springer ut fra et misforhold mellom tilbud og etterspørsel, både basert på dagens situasjon, og prognoser for fremtidige markedsforhold. I denne sammenhengen vil etterspørselsbehovene relatert til næringslivets behov for effektive transportløsninger. I forbindelse med den brede samfunnsanalysen for godstransport skal det gjøres vurderinger både av utviklingstrender i logistikkbransjen og terminalstruktur. Tilgjengelig materiale fra dette arbeidet vil brukes inn i kunnskapsgrunnlaget for behovskartleggingen.

For å sikre at kartleggingen av de etterspørselsbaserte behovene skal gi et så fullstendig bilde som mulig, vil man i behovsanalysen bruke en kombinasjon av kvantitative og kvalitative metoder for å utrede disse behovene:

- Nasjonal godstransportmodell vil benyttes til å beregne fremtidig transportetterspørsel. Modellen tar utgangspunkt i grunnprognosene i SSB, og beregner transport av 32 aggregerte varegrupper fordelt på transportmidler.

- Modellkjøringene vil suppleres av en markedsanalyse som kartlegger etterspørselsbehovet gjennom intervjuer med vareeiere, speditører og godstransportoperatører. Markedsanalysen vil også gi innspill til de interessegruppebaserte behovene.

-Interessegruppebaserte behov: behov som defineres av interessentene. De interessegruppebaserte behovene vil i hovedsak bli uttalt på det første verkstedet i KVUen, og vil bli dokumentert i verkstedsrapporten. Flere av disse behovene er også allerede kjent gjennom tidligere prosesser. I tillegg vil markedsanalysene som gjøres i forbindelse med kartleggingen av etterspørselsbehovene gi viktige innspill til de interessegruppebaserte behovene.

-Målanalyse: På bakgrunn av behovsanalysen og innspill fra det første verkstedet skal det utarbeides samfunns mål og effektmål for prosjektet. Samfunns målet avledes av det prosjektutløsende behovet og uttrykker nytten for samfunnet ved at investeringstiltaket gjennomføres, mens effektmålet beskriver konsekvensen for brukerne ved at effekten oppnås. Vurderingene som legges til grunn for målanalysen sammenfattes i et eget strategidokument som skal godkjennes av Samferdselsdepartementet.

4.3. Fase 2: Krav og konseptanalyse – inkludert verksted 2

Fasen inkluderer følgende aktiviteter:

-Verksted 2: Målet med det andre verkstedet er å få innspill til arbeidet med krav og konseptutvikling/lokalisering av logistikknutepunkt i Bergensregionen. Verkstedet utføres som gruppearbeid. Det vil tas stilling til om det skal deles inn i homogene eller heterogene grupper etter gjennomføringen av det første verkstedet. Prosjektorganisasjonen vil innledningsvis gi faglig informasjon om aktuelle krav (jernbanetekniske, miljøkrav etc.) og konseptutforming. Innspillene fra verkstedet vil sammenfattes i en verkstedsrapport, og vil være et grunnlag for konseptutvikling og konseptanalyse.

-Kravanalyse: Det overordnede kravdokumentet skal redegjøre for betingelsene som skal oppfylles ved gjennomføring av investeringstiltaket. Kravene avledes av behovsanalysen og strategidokumentet, og vil være grunnleggende for konseptanalysen. Kravene skal være relatert til virkningen av tiltaket, og ikke fokusere på tekniske løsninger eller detaljert utforming. Kravene skal vurderes og sammenfattes i et overordnet kravdokument som skal spesifisere funksjonelle, estetiske, fysiske, operasjonelle og økonomiske krav. Kravene skal grupperes og graderes etter prioritet. Absolutte krav skal kun brukes når betingelsene de definerer er helt nødvendige for gjennomføring av investeringstiltaket.

Konseptutvikling: Finansdepartementet definerer et konsept som en “prinsippløsning som ivaretar et sett av definerte behov og overordnede prioriteringer”. Konseptanalysen utformes på bakgrunn av 4-trinnsmetodikken fastsatt i KVVU-metodikken:

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

I dette prosjektet vil konseptene omfatte både terminalløsninger for logistikknutepunkt og lokalisering. I den konseptuelle betraktningen av terminalløsninger inngår blant annet vurdering av en samlet løsning med ett intermodalt logistikknutepunkt med havn og jernbane kontra delt løsning med to eller flere lokaliteter, utforming og dimensjonering av terminal, driftskonsept mm. Lokalisering må vurderes i forhold til blant annet krav til arealbehov for terminal, kobling til det øvrige transportsystemet, lokalisering i forhold til markedet og til øvrige samfunnsinteresser. I tillegg vil konseptene bygges opp og vurderes med tanke på muligheten for trinnvis utbygging.

Konseptanalyse: Analysen gjøres i to trinn:

- Silingsfase: Fase der de konseptene som ikke oppfyller absolutte krav siles ut.
- Konseptanalyse: Konseptene som oppfyller de absolutte kravene vurderes.

Konseptanalysen skal inneholde nullalternativet og minst to andre hovedkonsepter. Det skal vurderes hvordan konseptene oppfyller mål og krav fastsatt i strategi- og kravdokumentene, og konseptenes virkninger skal også vurderes gjennom følgende analyser:

- a) Logistikk- og kapasitetsanalyser: Dette inkluderer analyser av terminalkapasitet, kapasitet på jernbanenettet, og kapasitet på distribusjonsnettet ut fra terminalen. Kapasiteten på jernbanen mellom Bergen og Oslo er en viktig premisse for den helhetlige kapasiteten, og det må vurderes hvordan en trinnvis utvikling av denne vil innvirke på de ulike konseptene. Terminalkapasiteten på Østlandet vil også inngå i dette arbeidet. Jernbaneverkets metodikk for kapasitetsberegninger skal benyttes for å beregne kapasitet på jernbanenettet.
- b) Godstransportmodellberegninger: Det vil kjøres godstransportmodellberegninger for å analysere kapasitetsmessige konsekvenser av konseptene på transportnettet.
- c) Samfunnsøkonomiske analyser: Basert på Finansdepartementets veileder og JBVs håndbok JD205, skal det gjennomføres en overordnet kartlegging av samfunnsøkonomiske konsekvenser av de ulike konseptene. Analysen skal inneholde:
 - Kartlegging av virkninger (direkte effekter og endringer av driftsopplegg)
 - Transportanalyse: Trafikale konsekvenser nasjonalt og lokalt
 - Konsekvensanalyse (prissatte og ikke-prissatte konsekvenser)
 - Regionale virkninger: Fordelingsvirkninger og konsekvenser for arbeidsplasser og sysselsetting som ikke fanges opp av de andre temaene
 - Usikkerhetsvurdering av kostnader og konseptforutsetninger.

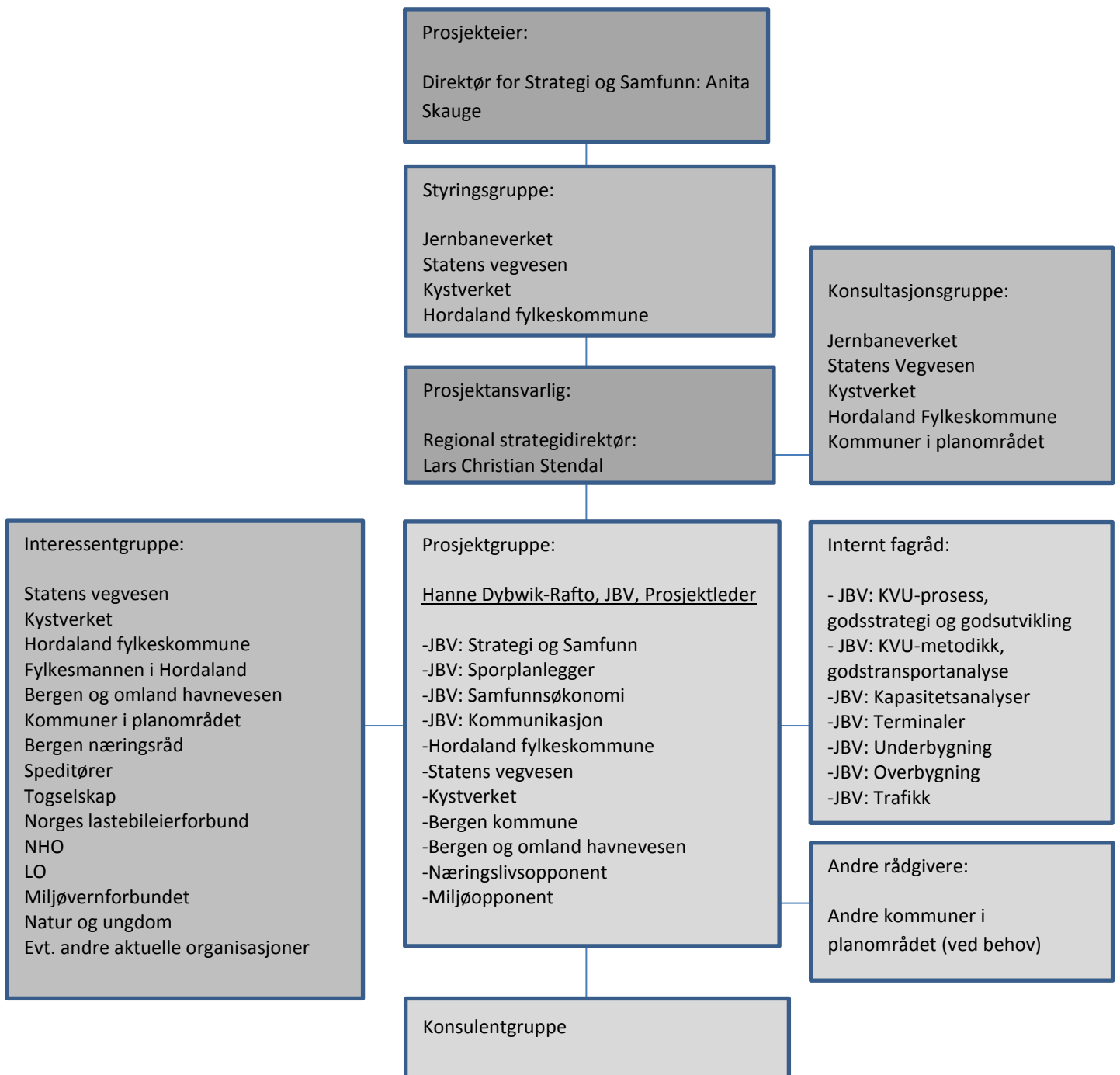
Dersom noen av konseptene utløser investeringer i nye jernbaneforbindelser, skal det også vurderes om disse investeringene også kan dekke relevante behov for persontrafikk i Bergensområdet.

I fase 2 legges det opp til involveringsmøter med Samferdselsdepartementet etter behov.

4.4. Fase 3: Ferdigstillelse, høring og oversendelse av KVVU-rapport

På bakgrunn av aktivitetene i fase 1 og 2 skal det utarbeides en sammenfattende KVVU-rapport for arbeidet. Denne vil behandles og forankres internt i de styrende organene i prosjektorganisasjonen før den overleveres til Samferdselsdepartementet. Rapporten sendes deretter ut på høring. Høringsfrist er minimum 6 uker. Når høringen er gjennomført vil høringsuttalelsene oppsummeres og kommenteres. Oppsummeringen og kommentarene sendes deretter til Samferdselsdepartementet.

5. Organisering



Prosjektet forutsettes organisert som figuren over viser. Jernbaneverket har fått oppdragsbrevet og er ansvarlig for gjennomføring av KVVU-arbeidet. Prosjektet gjennomføres i tett samarbeid med Statens vegvesen og Kystverket, og disse etatene er derfor involvert i alle ledd i organisasjonsplanen.

Hordaland fylkeskommune har satt i gang planprosess for lokalisering av godshavn i Bergensområdet. Jernbaneverket mener det er lite hensiktsmessig at det gjøres konkrete planmessige grep for havnelokalisering før det konseptuelle hovedgrepet for logistikkhåndtering i regionen er avklart.

De overordnede vurderingene av havnekonsept vil inngå i KVVU-arbeidet, og det tenkes derfor at Hordaland fylkeskommune representeres i prosjektorganisasjonen på lik linje med statsetatene. En KVVU-prosess er en faglig og administrativ utredning. Det forutsettes derfor at prosjektorganisasjonen bemannes administrativt, også fra eksterne parter.

Kommunene vil også involveres i prosjektet. Det skal opprettes en konsultasjonsgruppe som vil ha mulighet til å komme med råd og innspill til arbeidet. Alle kommunene i planområdet tenkes representert her. Det er også viktig med samarbeid med kommunene i den faglige produksjonen av KVVUen. Bergen kommune er satt opp som fast medlem i prosjektgruppa, og andre kommuner i planområdet (i prosjektplanen vist som rådgivere), vil bli trukket inn i arbeidsgruppa ved behov.

De ulike gruppene i organisasjonsplanen vil ha følgende ansvarsområde:

Styringsgruppe: Styringsgruppa ledes av Jernbaneverket v/regional plan- og utviklingsdirektør Sør/Vest, og bemannes i tillegg Statens vegvesen, Kystverket og Hordaland fylkeskommune. Styringsgruppas mandat er:

- Ta beslutninger på sentrale milepæler i prosjektet
- Ta beslutninger i viktige problemstillinger der det er vanskelig å komme frem til konsensus internt i prosjektet
- Sørge for at prosjektet tildeles tilstrekkelig med ressurser, både bemanningsmessig og økonomisk, samt overvåke fremdriften i prosjektet
- Sluttbehandle prosjektets hovedrapport før evt. behandling i etatsdirektørens ledergrupper og oversendelse til Samferdselsdepartementet.

Konsultasjonsgruppe: Konsultasjonsgruppa ledes av Jernbaneverket v/regional plan- og utviklingsdirektør Sør/Vest, og bemannes av Statens Vegvesen, Kystverket, Hordaland fylkeskommune og kommunene i planområdet. Konsultasjonsgruppas rolle er:

- Sikre bred forankring av KVVU-arbeidet
- Komme med innspill og råd til viktige problemstillinger og milepæler i prosjektet.

Interessentgruppe: Interessentgruppa består av større interessenter i prosjektet og deltar på de to verkstedene. Endelig bemanning i denne gruppa avgjøres etter at det er gjennomført en interessentanalyse for prosjektet. Interessentgruppa blir innkalt til to verksteder i prosjektet.

Prosjektgruppe: Prosjektgruppa ledes av prosjektleder, og har ansvar for det faglige resultatet av KVVUen ved kvalitetssikring av prosess og faglig produksjon. Det avholdes prosjektgruppemøter ca hver måned. Prosjektgruppa bemannes tverretattlig og tverrfaglig.

Fagråd: Det opprettes et internt fagråd som representerer Jernbaneverkets interne fagkompetanse. Fagrådet vil ha som ansvar å gjennomgå og kvalitetssikre det faglige prosjektmaterialet som utvikles.

Andre funksjoner: Bergen kommune er satt opp som fast medlem i prosjektgruppa, men andre kommuner i planområdet vil bli trukket inn i arbeidsgruppa ved behov. I prosjektplanen vises disse som andre rådgivere.

6. Ressursplan

Det vil bli utarbeidet et kostnadsoverslag basert på antatt ressursbruk pr. hovedaktivitet fordelt på:

- Jernbaneverkets egeninnsats
- Konsulentkjøp
- Kostnader i tilknytning til arrangering av verksted

Basert på sammenliknbare KVVU-prosjekter, vil arbeidet ha en antatt kostnadsramme på 4-5 mill. kr. Kostnader budsjetteres gjennom Jernbaneverkets plan- og utredningsprogram.

7. Fremdriftsplan

Aktivitet	2014										2015									
	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	
Prosjektplan	■																			
Anskaffe konsulent		■																		
Kommunikasjonsplan		■																		
Fase 1: Kartlegging av behov og mål																				
Interessentanalyse		■																		
Behovsanalyse		■	■	■	■															
Verksted 1			■	■	■															
Målanalyse - strategidokument			■	■	■	■														
Oversendelse SD						■														
Fase 2: Krav- og konseptanalyse																				
Verksted 2					■															
Kravanalyse					■	■	■													
Konseptutvikling						■	■	■	■											
Konseptanalyse							■	■	■	■	■	■	■	■						
Logistikk- og kapasitetsanalyser											■	■	■	■						
Transportmodellberegninger											■	■	■	■						
Samfunnsøkonomiske analyser											■	■	■	■						
Fase 3: Ferdigstillelse, høring og oversendelse																				
Ferdigstille rapport														■	■					
Forankring SD															■	■				
Ekstern høring																■	■			
Oppsummering høring																			■	
Oversendelse SD																			■	

8. Informasjon, behandling og dokumentasjon

8.1. Informasjon

Det skal utarbeides kommunikasjonsplan for KVVU-arbeidet. Kommunikasjonsplanen beskriver ekstern og intern kommunikasjon i KVVU-prosjektet. Dette gjelder spesielt planlagt, viktig informasjon, definisjon av de viktigste målgruppene, mediehåndteringen, samt håndtering av både planlagte og uforutsette fremstøt fra media. Likeledes må informasjonsansvar overfor målgruppene plasseres. Jernbaneverket står som ansvarlig for utredningen, og har ansvar for korrespondanse med eksterne aktører og kontakt opp mot Samferdselsdepartementet.

Informasjonskanaler:

- Møter i prosjektgruppa, konsultasjonsgruppa og styringsgruppa
- Verksteder
- Internett, både intranettet (internt prosjekttrom for informasjon internt i Jernbaneverket) og på Jernbaneverkets hjemmeside (for eksterne). Det vil i tillegg bli opprettet et eksternt prosjekttrom som gjør at eksterne deltakere i prosjektorganisasjonen får tilgang til relevante dokumenter.
- Allmøter
- Verksteder
- Høring av KVVU-rapport
- Andre informasjonskanaler vil bli identifisert og beskrevet i kommunikasjonsplanen.

8.2. Behandlingsprosedyre

Dokumenter, notater og rapporter som utarbeides i forbindelse med KVVU-arbeidet lagres i Jernbaneverkets saksarkiv.

Jernbaneverket er ansvarlig for utarbeidelsen av KVVU, og oversender ferdig KVVU til Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet er ansvarlig for gjennomføring av KS1 og høring.

Høringsprosess:

- KVVUen sendes på ekstern høring til fylkeskommuner, kommuner og andre interessenter
- Etter høringen oppsummeres og kommenteres merknadene av Jernbaneverket. Oppsummeringen og merknadene oversendes deretter til Samferdselsdepartementet, med kopi til de som har kommet med merknad.

8.3. Dokumentasjonsplan

Hovedrapport for KVVU skal følge den siste vedtatte skrivemalen for KVVU. I tillegg til prosjektplan, møtoreferater og arbeidsnotater skal det utarbeides følgende dokumenter:

- Interessentanalyse – notat
- Kommunikasjonsplan
- Verkstedsrapporter verksted 1 og 2
- Behovsanalyse
- Strategidokument
- Kravdokument
- Konseptanalyse
- KVVU – hovedrapport
- Merknadsbehandling

9. Referanser

Bred samfunnsanalyse av godstransport – Prosjektplan, Transportetatene og Avinor 2014

Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014-2023, Jernbaneverket 2014

Kjuagutt og stril – mindre bil, KVVU for transportsystemet i Bergensområdet, Hovedrapport, Statens vegvesen 2011

KVVU E39 Aksdal-Bergen, Hovedrapport, Statens Vegvesen 2010

KVVU Voss-Arna, Hovedrapport, Statens vegvesen og Jernbaneverket, 2014

Meld. St. 26 Nasjonal transportplan 2014-2023

Mulighetsstudie for ny lokalisering av Bergen godsterminal, Jernbaneverket 2011

Mulighetsstudie godsspor til Flesland, Jernbaneverket 2010

Mulighetsstudie godsterminal Arna, Bergen kommune 2009

Oppdragsbrev – KVVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen, 2014

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Planprogram, Hordaland fylkeskommune 2013

Regional plan for lokalisering av godshamn i Bergensområdet – revidert planprogram – høyringsforslag, Hordaland fylkeskommune 2013

Utredning Bergen godsterminal Nygårdstangen, Jernbaneverket 2011

Varestrømsanalyse for Bergensregionen 2013, NHO logistikk og transport