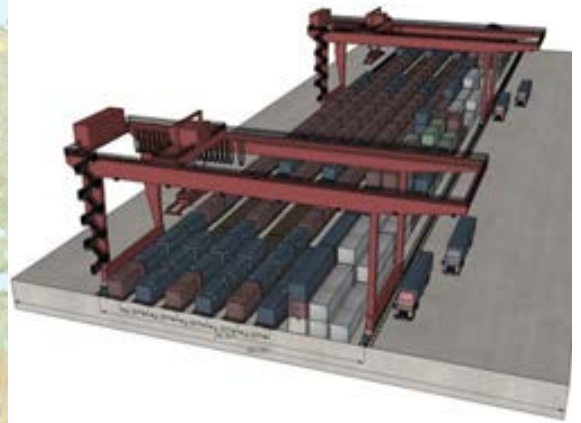


Oppsummering av merknader etter Utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen



UTREDNING
NYTT LOGISTIKKNUTEPUNKT I TRONDHEIMSREGIONEN
OPPSUMMERING AV MERKNADER ETTER HØRINGEN SOM VAR
22.FEBRUAR – 1.MARS 2015

Sak.nr: 201402610

Forside:

- Trondheim godsterminal Brattøra. Foto: Jernbaneverket.
- Planområde logistikknutepunktet. Kilde: Kartdata
- Portalkraner. Kilde: WSP

Innhold

Innledning	5
Generell oppsummering.....	5
Tilleggsutredning / analyser som utføres eller er allerede utført.....	6
Følges opp i neste planfase.....	6
Innledning, målprosess.	6
Området Sandmoen og Heggstadmoen	6
Terminalområdet – forslag om lokk over terminalområdet	7
Terminallogistikk – jernbanetrafikk og distribusjonsveger	8
Terminalens sørlige del – ved påhugg tunnel Vassfjellet	8
Høringsmerknadene	10
Direkte berørte: Grunneiere, driftere/leietakere og naboer.....	10
Sandmoen Bed & Breakfast	10
Direkte berørt (næring).....	10
Skogselskapet i Trøndelag.....	10
Forset Grus AS v. Pro Invenia AS.....	10
Rødde folkehøg-skole	10
Leinstrand Vassverk SA.....	11
Claus Søberg, grunneier	11
Aksjons-gruppe mot Søberg.....	12
Stig Morten og Gunn-Solveig Gjesmo Molde, grunneiere (gnr/bnr 312/1).....	12
Kolbjørn og Laila Gimse, grunneier gnr/bnr 311/9	13
Wist last og buss	13
Lars Kvenild, grunneier 313/1	14
Leinstrand vassverk.....	14
Ramlo Sandtak AS	14
Franzefoss Pukk AS.....	15
Rødde velforening	15
Hilde Skeie og Leif Lambine (beboere Rødde)	16
Ole Johan Granøien Grunneier og gårdbruker	16
Heidi Larsen Nygård grunneier Brøttemsv 161	16
Grunneiere v/ Heidi Larsen, Nygård m.fl.	16
Beboere på Torgård v/ Kjell Baadshaug	16
Øya vgs. Skole (Søberg)	17
Fossen Eiendom AS, Aktør ved Heggstad-moen	17
Næringslivsaktører: Togoperatører, samlastere, organisasjoner	18
NSB AS	18

NLF Trøndelag regionsjef.....	18
Posten Norge AS - Region Midt	18
NHO Logistikk.....	19
CargoLink AS (CL)	19
NHO Trøndelag	20
CargoNet	20
Nærings-foreningen i Trondheims-regionen	20
Trønder-energi.....	21
Offentlige myndigheter	22
Trondheims-regionen	22
Statens vegvesen Region midt.....	22
Trondheim Havn	23
Nord-Trøndelag fylkes-kommune.....	23
Trondheim kommune, Eierskaps-enheten	23
Melhus kommune	23
Fylkes-mannen i Sør-Trøndelag.....	24
Sør-Trøndelag fylkes-kommune.....	25
Direktoratet for mineral-forvaltning	26
Skaun kommune.....	26
Trondheim kommune.....	26
Statnett	27
Andre (organisasjoner m.m.)	28
Naturvern-forbundet	28
Otto Skovholt, privatperson og konsulent	28
Melhus SV	28

Innledning

I mai 2014 fikk Jernbaneverket i oppdrag å utrede videre konsept delt sør som omfattet stedsalternativene Torgård og Søberg. Utredningen var ferdig januar 2015 og ble sendt på offentlig høring i perioden 21.februar til 1.mars 2015. Jernbaneverket ba om kommentarer både til tilrådning og faglig innhold i rapporter. Disse ble lagt ut på Jernbaneverkets hjemmeside:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/Terminal-i-Trondheimsregionen/Tiltaksplan-og-overordnet-konsekvensutredning/>

Det kom over 45 høringsmerknader fra private og offentlige interessenter. Disse kan kategoriseres til:

- i. Direkte berørte: Grunneiere, driftere/leietakere og naboer,
- ii. Næringslivsaktører: Togoperatører, samlastere, organisasjoner og
- iii. Offentlige myndigheter: Kommuner, Statens vegvesen, Fylkeskommuner, Fylkesmannen og andre

Oppsummerte merknader sendes til oppdragsgiver Samferdselsdepartementet. Deretter legges materialet ut på nettsiden vist til over. Alle som har avgitt merknader varsles om dette.

Den enkelte merknaden (brev og mail) legges ikke ut på hjemmesidene, men kan fås ved henvendelse til Jernbaneverkets postmottak. Saksnr. 201402610. Dokumentnr. er i kolonne lengst til venstre

Generell oppsummering

Torgård-området er under press og i ferd med å bli nedbygd fra alle kanter av både private og offentlige utbyggere. Pga. dette er det viktigste med en snarlig avklaring av hvorvidt det skal satses på ny godsterminal på Torgård eller ikke. Interessenter er forberedt på avgjørelser, men videre forvaltning krever en detaljregulering gjennom en offentlig planprosess.

Det mest tidskritiske er forholdet til Statens vegvesens utvidelse av E6 til 4-felt veg mellom Tiller og Skjerdingstad. Det er fremdeles tid å beslutte terminal og starte detaljplanlegging.

Tunnelpåhugg Vassfjellet ligger tett opp til Vassfjellet pukkverk, drevet av Franzefoss AS. Jernbaneverket vurderer det dithen at ny godsterminal trenger stein til underbygning. Det bør vurderes en forsering av uttaket av stein i takt med en terminalutbygging. Dette kan gi betydelige anleggsmessige synergier som det må samarbeides videre om. Vassfjellet pukkverk er pågang med en reguleringsplan for utvidelse av området med massetak. Det bør utvikles videre til en samordnet plan som tar for seg både ny jernbanetrasè, pukkverket og viltkorridoren og evt. andre hensyn med avbøtende tiltak. Kloss opptil men i Melhus kommune er det en annen aktør som har interesse av å starte pukkverk og utvikle gjenstående arealer.

Et stort flertall av de som ga merknad støtter anbefalingen om ny godsterminal på Torgård. Unntaket er mange av direkte berørte grunneierne.

Melhus kommune støtter tilrådingen om Torgård. Melhus kommune ønsker å bidra i neste planfase, da store deler av tiltaket og virkninger er i og angår kommunen.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag «godkjenner» utredning og anbefaling, forutsatt full utbygging.

I neste planfase vil Trondheim kommune være blant de viktigste samarbeidspartnere. Dette knyttes til planforvaltning av arealer på Heggstadmoen, Sandmoen, nye næringsarealer på Torgård, Vassfjellet pukkverk samt viltkorridor. Mer beskrivelse i avsnittet om oppfølging neste planfase.

Alle togoperatører samt Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Fylkesmannen er skeptiske til en trinnvis utbygging. Dette begrunnes både med svakere toglogistikk og en antatt risiko for at siste trinn med ny tunnel i Vassfjellet forskyves langt fram i tid eller ikke blir realisert i hele tatt. Disse bifaller anbefalingen, under forutsetning full utbygging

Offentlige myndigheter forutsetter at realisering av godsterminal på Torgård ikke forsinker utbygging av E6 sør, som skal utvides fra 2- til 4 felt gjennom planområdet innen 2-3 år

Detaljplan og finansiering av kulvert under E6 må være avklart tidlig i 2016, hvis det skal være mulig å samordne bygging av kulvert og E6 for dermed å bidra til økonomiske- og anleggsmessige synergier

Støy, avbøtende tiltak som skjerming i forhold til grunneiere må detaljeres i neste planfase. Tiltaket innebærer redusert støy på hele jernbanestrekningen mellom Søberg og Trondheim.

Næringslivsaktører spesielt i området ved Sandmoen og Heggstadmoen, som ifølge den forelagte planen opplever direkte inngrep, må behandles snarest og sannsynligvis i samme plan som E6

De fleste kommentarene fra Søberg interessenter gjelder inngrep som er utredet og som er viktige hvis noen ønsker å gå videre med Søberg-alternativet.

Tilleggsutredning / analyser som utføres eller er allerede utført

- 1) Støy: I høringsperioden er det utført tilleggs- støyvurderinger fra og med Heimdal stasjon til Torgård (delrapport 23, februar 2015)
- 2) Etterbruksplan Brattøra / Trondheim S:
 - o Med utflyttet godsterminal må det planlegges ny sporplan og vurderes bebyggelse
- 3) Orkanger havn: Statens vegvesen utreder adkomst-alternativer til utvidet Orkanger havn
- 4) Dovrebanen/Rørosbanen: Fylkene mener at en satsning på ny godsterminal bør ses i sammenheng med utvikling av korridoren Oslo-Trondheim for lengre godstog. Fylkestinget i Sør-Trøndelag mener at Rørosbanen må oppgraderes og elektrifiseres for redundans og fleksibilitet f.eks. når Dovrebanen er stengt. Dette bør Jernbaneverket bearbeide i den kommende NTP fasen.
- 5) Kapasitetsanalyse Trondheim – Støren, med tanke på kapasitet til utvikling av persontrafikk kombinert med godsvekst og ny godsterminal

Følges opp i neste planfase

I det følgende er det oppsummert det som Jernbaneverket mener er de viktigste oppfølgingspunktene.

Innledning, målprosess.

Merknad fra: Fylkesmannen i Sør Trøndelag

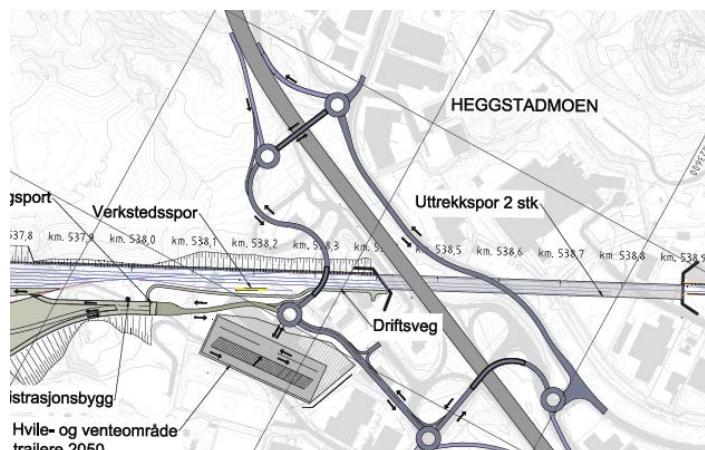
Sitat: *Noe av det viktigste i en kommende planprosess er at den nye terminalen ikke blir seg selv nok, men integreres i et større område med tilstrekkelig dimensjonert vei- og banesystem og et kontinuerlig fokus på samfunnsikkerhet, nærmiljøutfordringer, naturmiljø og landbrukshensyn.*

JBV: Målformulering og behov med lokale interessenter bør bearbeides i starten av neste planfase

Området Sandmoen og Heggstadmoen

Merknad fra: Statens vegvesen og lokalt næringsliv

Tidskritisk mht rask oppstart av detaljplan i samarbeid med interessentene.



Figur: Skisse utredningens forslag til vegsystem ved Sandmoen. Bearbejdes i neste planfase

Statens vegvesen ber om trafikkanalyse og helt ny prosjektering av veg, armer og kryss i kombinasjon jernbanekulvert. I samarbeid med Statens vegvesen og andre direkte berørte aktører. Avtale et forpliktende plansamarbeid mellom JBV og Statens vegvesen.

Sandmoen Bed & Breakfast ber om erstatnings-tomt. Det bør vurderes å utvide planområdet til å omfatte muligheter, for eksempel den gamle campingplass-tomta rett nord/øst for Sandmoen krysset

Regulering av Heggstadmoen avfallsdeponi og vegforbindelse: Ny jernbanelinje til Heimdal vil bryte i vegforbindelser til blant annet avfallsdeponi. Neste planfase må involvere kommune og berørte aktører, med mål om å komme fram til et fungerende lokalt vegsystem.

Wist & Last er ihht planforslaget direkte berørt av «trailerparkering»: Wist har forslag til å redusere inngrepet på anlegg.

Jernbaneverket tar tak i overnevnte problemstillinger i neste planfase som førsteprioritet.

Terminalområdet – forslag om lokk over terminalområdet

Merknad fra: Næringsforeningen i Trondheimsregionen og privat interessent, som har levert forslag om et lokk med bygg over terminal.



Næring og evt. boliger plasseres på «taket» på del av terminalen. Dette kan vurderes finansiert av utbyggere og brukere.

Gir synergi at støy og klimatiske forhold mht. terminaldrift nøytraliseres.

På den andre siden ved Vassfjellet, kan en vurdere konsept lokk som viltovergang eller annet.

Må ses i sammenheng med Sandmoens næringslivs behov, herunder Wist og Bed&Breakfast som er kommentert over.

Terminallogistikk – jernbanetrafikk og distribusjonsveger

Merknad fra: Togoperatører og samlastere

I neste planfase må samarbeidet med næringslivsaktører om logistikk-løsninger for terminal-området og adkomstveger følges opp.

Togoperatørene mener at målene er for høye, for 2022 (300.000 TEU) og 2050 (400.000).

Jernbaneverkets kommentar:

- Målene er sum av bane og sjø. Måltall år 2022 for banegods er isolert 200.000 pluss 100.000 TEU for samlet havnekapasitet. Tilsvarende 2050 med fortsatt 100.000 for havn
- En ny godsterminal bør ikke dimensjoneres for en minimumsprognose. Planskisse tar høyde for et maksimumsvolum på 300.000 TEU for 2050, for å avdekke maksimalt arealbehov.
- I et første utbyggingstrinn er det dermed et potensial for å redusere spormeter og kostnader

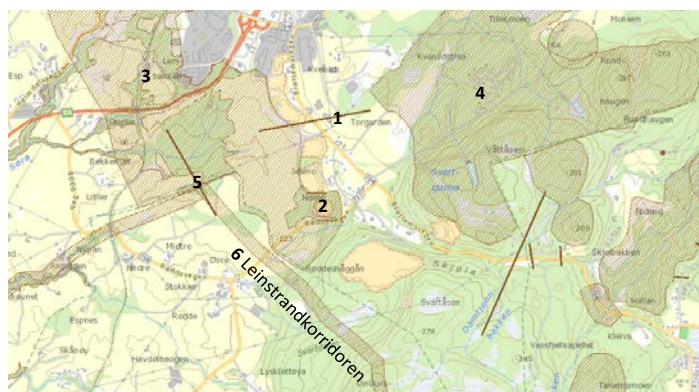
I neste planfase har Jernbaneverket intensjon om å danne en arbeidsgruppe for terminal-logistikk og som vurderer mål, krav og konsept, for blant annet å komme fram til løsninger for standardutstyr på en godsterminal. Bør ses i sammenheng med «lokk» ideen over.

Terminalens sørlige del – ved påhugg tunnel Vassfjellet

Merknader fra: Leinstrand vassverk, Vassfjellet pukkverk, grunneier.

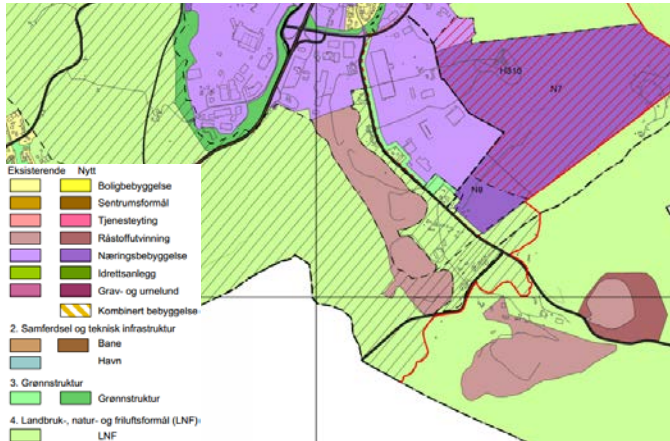
Merknader knyttet til jordbruk, naturressurser og vilttrekket.

Det er registrert en viltkorridor over Torgård, som må tas hensyn til. Forholdet til naturmangfoldloven og spesielt vilttrekket, må bearbeides grundigere. Gjennomføres i samarbeid med kommune og andre utbyggere med potensielle inngrep.



Figur: Utsnitt som viser vilttrekk og leveområder for dyr.

Leinstrand Vassverk og Gjesmo-kilden: Henviser til «plan for beskyttelse av vannkilde». Må avklare muligheter til å unngå eller avbøte inngrepet. Inngå dialog med vassverket og kommunen.

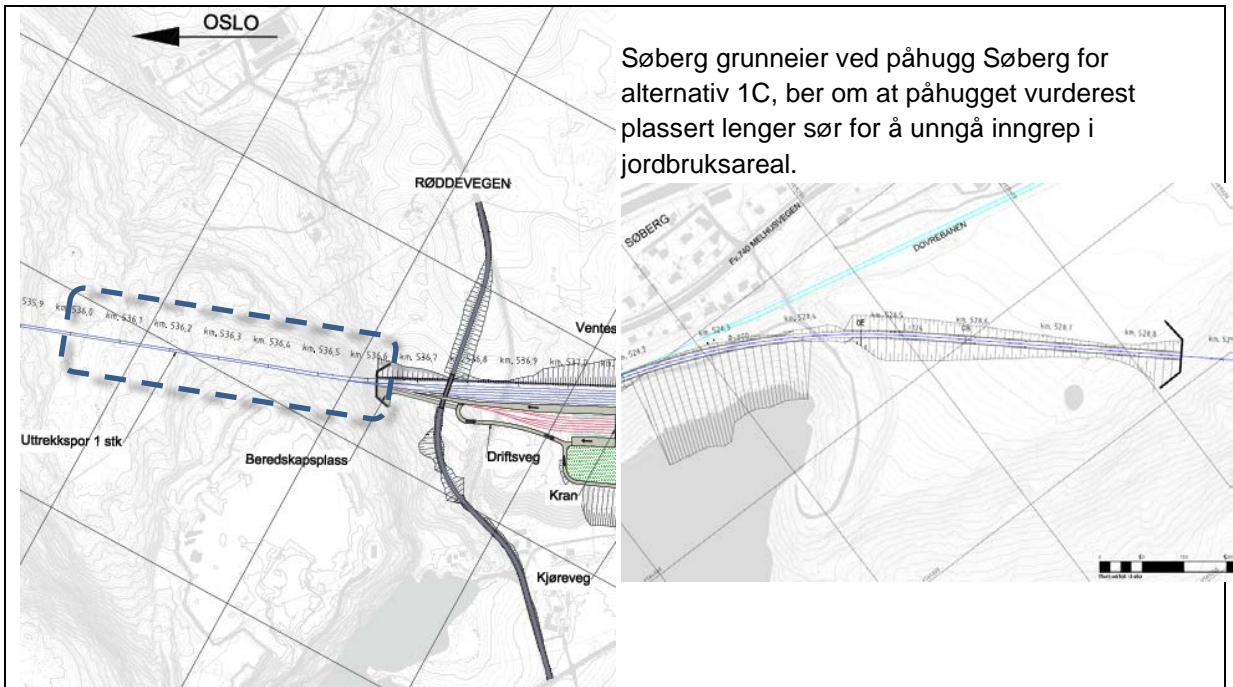


Utsnitt kommuneplan Trondheim. Svart skravur hensynsone viltkorridor. Rød stipling markagrensen

Rømningsveier i forbindelse med Vassfjellet tunnel via fjellsiden gir muligheter for skogsdrift og friluftsliv.

I forhold til behovene for stenuttak Vassfjellet pukkverk:

- JBV prosjekterte ny linje så langt unna og sør for Pukkverket som jernbaneteknisk mulig. Ny tunnellinge ligger utenfor foreliggende regulering av steinbrudd. Neste planfase må vise sikkerhetssoner i forhold til Pukkverket
- JBV ønsker å samordne planene slik at de nasjonale behov, pukk og terminal, kan leve med hverandre.



Søberg grunneier ved påhugg Søberg for alternativ 1C, ber om at påhugget vurderest plassert lenger sør for å unngå inngrep i jordbruksareal.

Høringsmerknadene

Innenfor hver interessentgruppe presenteres merknadene i den rekkefølge de ble registrert i Jernbaneverkets postmottak. Venstre kolonne viser sakens dokumentnummer.

Direkte berørte: Grunneiere, driftere/leietakere og naboer

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
32	Sandmoen Bed & Breakfast v. Adnor Advokat Direkte berørt (næring)	Høringsuttalelse - Innspill fra Sandmoen Bed & Breakfast AS (benevnt SBB) <ol style="list-style-type: none"> 1) Dagens lokalisering av SBB er helt avgjørende både for virksomhetens eksistens, omfang og resultater 2) Overnattingsgjester som kommer kjørende langs E6, bla. turister og yrkessjåfører 3) I tillegg baseres mye på overnatting av tilreisende i bygge- og anleggsbransjen 4) Nærliggende kro og bensinstasjon gjør at området fremstår som et naturlig og attraktiv stoppested 5) Drift av overnattingssted lar seg ikke kombinere med en godsterminal som nær nabo 6) SSB sier seg villig til relokalisering, forutsatt at minst like gode forhold som dagens lokalisering 7) Dette betyr at virksomheten må ligge langs E6, mellom Klett og Tillermyra og med tilfredsstillende vegadkomst samt umiddelbar nærhet til andre servicefunksjoner (drivstoff, mat) 8) Foreslår konkret nytt areal på nordsiden av avkjørselen til Klæbu/øst for E6 på den gamle campingplass-tomta som i dag eies av NHP Eiendom AS.
33	Skogselskapet i Trøndelag Direkte berørt (næring)	Utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen – merknader <ol style="list-style-type: none"> 1) Skogselskapet i Trøndelag er eier av skogplanteskolen på Skjerdingstad, og blir direkte berørt av Søberg-alternativet. 2) Dagens virksomhet omfatter 3 heltidsstillinger og 8-10 faste sesongarbeidere 3) Base for hovedtyngden av skogplanteforsyninga i Sør-Trøndelag 4) Det drives FOU aktivitet på anlegget
35	Forset Grus AS v. Pro Invenia AS Direkte berørt (næring)	Orientering om planlegging nytt pukkverk - Forset Grus AS <ol style="list-style-type: none"> 1) Nær foreslått godsterminal planlegges det et nytt pukkverk. 2) Eiendom i Melhus kommune, gnr/bnr 104/1 3) Grunneier er Arne Jakob Jakobsen og tiltakshaver er Forset Grus AS 4) Adkomst til grustaket ser ut til å krysse deler av godsterminalen 5) Med dialog ser man mulighet til å utbygge parallelt uten å komme i konflikt med hverandre 6) Anmodning om oppstartsmøte for reguleringsplanarbeid for grustaket er sendt Melhus kommune
36	Rødde folkehøg-skole	Innspill i forbindelse med jernbaneverkets tilrådning for ny godsterminal <ol style="list-style-type: none"> 1) Rødde folkehøgskole ligger knappe 900 m fra anbefalt lokalisering Torgård 2) Skolen har ca 100 elever og 25 ansatte

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
	Nabo	3) Mye uteaktiviteter og friluftaktiviteter i skogsområdet opp mot Torgård 4) Er bekymret for støy, støv og økt trafikk 5) Urolig at det på sikt i tillegg skal bli industri nærme folkehøgskolen 6) Urolige for kvikkleire problematikk 7) Sterkt imot godsterminal Torgård 8) Et krav og sterkt ønske fra folkehøgskolen er, om det blir vedtatt lokalisering, at det bygges støyvoller mot Rødde, det må begrenses inngrep i landskapet og at dyrkajord mot Torgård vernes
38	Leinstrand Vassverk SA v. Svein Bratberg Direkte berørt (næring)	Godsterminal på Torgård - Merknad fra Leinstrand vassverk 1) Motsetter seg alle inngrep som kan true drikkevannskilden 2) Godsterminalen vil bli liggende over Gjesmo kilden 3) Leverer vann til ca. 137 husstander, inkludert gårdsbruk, kafe, frisør og andre bedrifter. Sum 600 personer i Klett-området. Godkjent som drikkevannskilde av Trondheim kommune 4) Vannkapasitet ca. 90 m ³ pr time 5) Silt og leirlag ligger som en kappe langs foten av ryggen og danner et tettende lag som demmer opp for grunnvannsmagasinet som ligger i grusavsetningen 6) Området rundt vanninntaket er myrpreget som en følge av at det kommer opp grunnvann i kildeutspring fra bakken fra et relativt stort område 100x200 meter 7) Viser til hovedoppgave utført av Rune Andersen i 1981, Institutt for Vassbygging, seksjon for VAR-teknikk ved NTH 8) Rapport nr 2422.02 fra O-T. Blindheim, 17.juni 1999. Plan for beskyttelse av vannkilde.
40	Claus Søberg, grunneier Direkte berørt grunneier	Innspill utredning Godsterminal fra Claus og John Søberg (gårdseiendom) 1) Berømmer en inkluderende prosess. Kommer med supplerende ideer og påpeker feil. 2) Torgård 1C a) Ulemper tunnel påhugg Søberg: i) Deler 115 da høyproduktiv dyrkajord diagonalt. Jordbær og potetproduksjon ii) Adkomst-problematikk til resten av dyrket og skogeiendom iii) En sti gjennom området blant annet brukt av barnehage-barn b) Fordeler Torgård-alternativet: i) Ny linje sparer befolkningen i Melhus for støy knyttet til godstrafikk ii) Kan spare inngrep dobbeltspor Melhus-Heimdal, hvis ny tunnel gir nok kapasitet iii) Rømningstunneler fra fjellside kan skape fordeler for skogsdrift og friluftsliv iv) Kvikkleiresone ved Jesmoen kan stabiliseres med tiltaket c) Foreslår at tunnelpåhugget flyttes 400 m lenger sør, for å spare jordbruksinngrep, skjerme flere boliger på Søberg samt å gi bedre kurvatur for jernbanen 3) Søberg 2A: a) Ulemper: i) Boforholdene på Søberg blir rasert, samt 3 eldre gårdsbruk

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		utraderes. ii) Barrierevirkning både for nærmiljø og friluftsliv iii) Legger beslag på 50 dekar meget god fulldyrket jord 4) Søberg 2B: a) Ulemper samme som for 2B b) I tillegg tyngre jordart egnet til gras og kornproduksjon c) Fordeler med «B (ift 2A): i) I beste fall sparer 35 boenheter med tanke på støy og 2 næringsbygg. ii) Bedre skjermet for anleggsperiode iii) En mulighet for reetablering av jord, der Dovrebanen saneres på en strekning iv) Kvikkleiresone i sør kan stabiliseres i større grad v) Bedre mulighet for støyskjerming – både mot Søberg og Kvål 5) Felles for alle alternativene: a) Ønske om makeskifte framfor innløsning b) Forholdet til fiskevaldet Søberg (Gaula) forringes c) Grusressurs Søberg ennå ikke utdrevet: Antatt restvolum øst for bilpressen 500-700 tusen kubikkmeter jfr Franzefoss beregninger. d) Viltkorridoren i området kan blokkeres eller i beste fall forringes 6) Vedlagt brevet også høringsuttalelse fra Velforeningene i Søberg/Melhus området
41	Aksjonsgruppe mot Søberg v. Torgeir Gunleiksrud Repr. for direkte berørte grunneiere	Fra Aksjonsgruppa mot godsterminal i Melhus v. Torgeir Gunleiksrud 1) Samlet inn over 3000 underskrifter fra Melhus/Søberg området 2) Mener at utredningens vurdering av konsekvenser samsvarer med aksjonsgruppas kunnskap 3) Dermed enig i Jernbaneverkets tilrådning 4) Aksjonsgruppa mener at poenget med at tunnel i Vassfjellet for Torgård alternativet gir merverdi for øvrig togtrafikk som burde komme tydeligere fram 5) Mener at følgende bør komme tydeligere fram ift Torgård: Næringsutvikling lokalt, bidraget til nærkommunikasjon og bosetting, at Torgård gir minst negative miljøkonsekvenser 6) Vil ikke unnlate å påpeke at de mener en samlet løsning ved sjø ville være det beste, viser til EU
42	Stig Morten og Gunn-Solveig Gjesmo Molde, grunneiere (gnr/bnr 312/1) Direkte berørt grunneier	Høringsuttalelse - Stedsvalg for ny godsterminal i Trondheimsområdet, fra Stig Morten Molde og andre grunneiere på Torgård området (dok.nr. 69) 1) Stein- og pukkressurser: Franzefoss Pukk driver et steinbrudd på grunneiers eiendom. Bruddet er klassifisert som nasjonalt viktig. Franzefoss har avtale til 2058. Drivverdig etter også. 2) Pukk til veg, jernbane, tilslag til betong, steinullproduksjon, strøsand. Uttak 600.000-800.000 tonn/år 3) Igangsatt reguleringsplanarbeid med formål å utnytte ressursen til kote 115. Jernbaneverket har laget plan for terminal/tunnel på kote 129. Har etterlyst regelverk om sikkerhetsavstander tunnel - masseuttak 4) Understreker viktighet av å sikre den geologiske ressursen. Vedlegg til uttalelsen: NGU – Sand, grus og pukk som byggeråstoff 5) Peker på at grunneier/tiltakshaver i 2013 leverte inn et

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>reguleringsforslag om utvidelse av uttak og av grusforekomsten. Planforslaget er ikke nevnt i utredningen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6) Peker på at det er mangelvare av deponiområder i Trondheimsregionen 7) Behov for å deponere (evt. midlertidig) myrmasser fra E6 utbyggingen 8) det er allerede ligger store mengder masser på Torgård som må flyttes før anlegg godsterminal 9) For tiltaket deponi, har grunneier borer. Mener at det bør gjennomføres grundigere undersøkelser av grunnforholdene i detaljert fase før endelig beslutning 10) Vannkilde: Leinstrand vassverk har et oppkomme og pumpeanlegg der det planlegges terminal 11) Viser til at det i 2006 ble laget en landskapsanalyse av området med anbefaling LNF 12) Mener at gjenværende kulturbebyggelse/-landskap blir ødelagt av terminalen 13) Peker på at viltkorridoren mellom Leinstrand/Bymarka og Tillermarka blir sterkt berørt 14) Viser til uttalelser fra andre om at endeterminale blir ineffektiv. Mener det blir håpløs massebalanse også med tanke på fundamenteringsmasser hvis ikke tunnel drives samtidig
50	<p>Kolbjørn og Laila Gimse, grunneier gnr/bnr 311/9 Direkte berørt</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Grunneier bor rett opp og like ved terminalområdet, og kommer innenfor rød støysone 2) Ønsker å bli orientert på et så tidlig tidspunkt som mulig om hva som vil skje med deres bolig
51	<p>Wist last og buss v. direktør Bjørn Hellem Direkte berørt (næring)</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Sandmoflata 4 omfatter 3 juridiske leietakere med til sammen 100 ansatte, Wist har 80 2) Er med sine 2 svenske søsterselskap Nordens største private lastebil- og bussformidler. Service/vedlikehold av busser og lastebiler, drivstoff og vask 3) I 2005-2006 ervervet to eiendommer gnr/bnr 313/543 Sandmoflata 4 ca. 35 dekar og 313/541 Brøttemsvæien 107 på ca. 24 dekar. Åpnet nyanlegget i 2008 4) Slik Torgård-tiltaket er beskrevet pr januar 2015, ville anlegget bli utradert. De antar at en tilsvarende sentral beliggenhet ved E6 og 60.000 m2 er umulig å oppdrive 5) Det er vesentlig at verkstedtjenester ligger nært både nytt logistikknutepunkt og E6 6) De forslår 2 løsninger, under forutsetning av at jernbanesporet nærmest anlegget kan flyttes. 7) Forslag til løsning 1: <ol style="list-style-type: none"> a) Nytt remontert kaldt-lager må bekostes oppsatt på tilliggende tomtegrunn i østlig ende b) Foreslår å flytte godstiltakets «hvileplass» for tunge kjøretøy en helt annen plass c) dialog om vogntogparkering i relasjon til den ubebygde tomten til

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>Kvenild Flate på 24 da</p> <p>d) For å bevare funksjonalitet trengs det et manøvreringsareal på 25 m utenfor portene</p> <p>e) Gårdsplassen er på kote 149,9. Med spor i kote 128 blir høydeforskjell 22 meter. De foreslår en forlengelse av kulvert (E6) og lokk med 300-350 meter, da blir det plass over</p> <p>8) Forslag til løsning 2:</p> <p>a) Hvis det viser seg vanskelig å forlenge kulvert, er et forslag å rive anleggets sørlige del, med gjennomført «knekk» mot sørøst. Dette vil betinge tilleggsareal til eiendommen.</p> <p>b) Nye lovkrav knyttet til 25,25 meters trailere gir større krav til manøvreringsareal</p> <p>9) Wist last&buss anser ikke flytting av sitt 10.000 m2 anlegg som et alternativ for noen av partene</p>
54	<p>Lars Kvenild, grunneier 313/1 Direkte berørt</p>	<p>Høringsuttalelse nytt logistikkpunkt i Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Foreslått terminalløsning Torgård omfatter 35 dekar av eiendommen 2) Grunneier har opsjonsavtale med NHP Eiendom om utnyttelse av arealet til næringsformål. I dag er det meste regulert til grusuttak og massedeponi 3) Ber om raskest mulig avklaring på lokalisering av godsterminalen
55	<p>Leinstrand vassverk v. Svein Bratberg Direkte berørt (næring)</p>	<p>Uttalelse til Utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Registrert, oppsummert og kommentert under saksnr. 38.
56	<p>Ramlo Sandtak AS Direkte berørt (næring)</p>	<p>Merknad til utredning nytt logistikknutepunkt – fra Ramlo Sandtak AS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Er totalleverandør av sand, grus og pukk i Trondheimsregionen med markedsandel på 30 %. Utover dette, produksjon og videreforedling av masser, transport samt deponering av overskuddsmasser 2) Ramlo Sandtak leier et større areal på gnr/bnr 312/1 av grunneier Gunn-Solveig Gjesmo Molde. Arealet utgjør om lag 1/5 av det eksisterende massedeponiet på Torgårdssletta/Gjesmo 3) Bygge- og anleggsvirksomheten generer til dels store volum av overskuddsmasser. Det er stipulert at massedeponeringsbehovet blir 2,2 mill. m3 pr år i tiden som kommer 4) Ramlo Sandtak AS fraktet alene om lag 500.000 m3 gravemasser i 2013 5) Massedeponi bør ligge nærmest mulig anleggsvirksomheten for å få minst mulig CO2 utslipp, vegslitasje, støy og støv. Antatt bedriftsøkonomisk avstand er 30-40 km 6) Torgård var tiltenkt som den umiddelbare løsningen på deponiproblematikken i regionen. Det ble iverksatt regulering av området. Reguleringsplan ble oversendt kommunen okt.2013. Som følge av godsterminal-saken har det ikke vært framdrift i reguleringssaken siden da. 7) Masseberegninger utført viser et innfyllingspotensial på ca. 800.000

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>m3 på eiendom 313/1. Basert på dagens pris representerer dette en (tapt) markedspris på 40 mill. kr</p> <p>8) Ramlo Sandtak AS ser at planene for deponi muligens må vike til fordel for andre formål. De regner derfor med at JBV kan dekke 25 % av dette pluss utført regulering, sum over 10 mill. kr.</p> <p>9) Ramlo Sandtak AS forventer at Jernbaneverket inntar en aktiv rolle med å finne tilsvarende deponering.</p>
60	<p>Franzefoss Pukk AS</p> <p>Direkte berørt (næring)</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Franzefoss Pukk omsetter årlig rundt 4 mill. tonn pukk, grus, sand, jord og asfalt ved 17 anlegg i Norge. Pukkverket Vassfjell ble startet opp omkring år 1969 2) Pukkforekomsten er definert som nasjonalt viktig 3) Stiller spørsmål til utredningens kap. 8.2.1 Områdebeskrivelse, Geologiske ressurser: Om at grustaket på Torgård snart kan avsluttes. 4) Franzefoss Pukk har sammen med grunneierne startet opp reguleringsplanarbeid <ol style="list-style-type: none"> a) Formålet er å utvide dagens område for råstoffutvinning. b) Dagens uttaksområde på kote 155 foreslås senket til 115 m. c) Totalt uttaksvolum vil da utgjøre 37 mill. tonn stein og gi en gjenværende driftstid på 60-65 år 5) En ny jernbanetunnel gjennom uttaksområdet vil berøre driften i steinbruddet i Vassfjellet: <ol style="list-style-type: none"> a) Maks. uttak etter ny planlagt reguleringsplan vil reduseres med ca. 6 mill. tonn stein b) Anslått en praktisk uttaksgrense 50 m fra tunnel c) Pga. vibrasjoner ved sprengning må man i tillegg påregne restriksjoner på sprengning inntil 150 m fra tunnelen (jfr. NS8141:2013). Mener dette øker uttakskostnadene d) Måling av sprengningsvibrasjoner på tunnelen må påregnes under hele driftsperioden av bruddet, uansett sprengningssted. Kan påregne stans i togtrafikk og inspeksjon i driften e) Disse hensyn og evt. kostnader mener Vassfjellet Pukkverk må hensyntas 6) Ved ekstra dimensjonering av tunnel (f.eks. full utstøping) vil ulemper med driften kunne reduseres 7) Viser til uttalelser fra Direktoratet for Mineralforvaltning (dok.nr.63) 8) Viser til interkommunale retningslinjer for forvaltning av pukk og grusforekomster. Hovedpoeng her er å sikre langsiktig tilgang til pukk/grus og satse på eksisterende uttak, fremfor å åpne nye
64	<p>Rødde velforening v. Hilde Skeie</p> <p>Direkte berørt (nabo)</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Som beboere på Rødde ser de med bekymring på en eventuell godsterminal på Torgård 2) Mener alternativ 1C vil bringe tunnel åpningen nær bebyggelse ved Rødde 3) Tettstedet Rødde består av 31 husstander pluss Rødde folkehøyskole med ca. 100 elever 4) Sommert 170-220 personer som blir direkte berørt av støy, støv, trafikk og redusert sikkerhet

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		5) Området rundt Rødde er merket «rødt» i Melhus kommune og NVE-kart over områder med kvikkleire
65	<p>Hilde Skeie og Leif Lambine (beboere Rødde)</p> <p>Direkte berørt (nabo)</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Beboere på Rødde (Røddeshåggån: gnr 104, eiendom grenser til Trondheim kommune) 2) Påpeker kvikkleire i Rødde-området 3) Påpeker inngrep i Leinstrand Vassverk (innspill dok.nr. 55) 4) Bekymret for støykonsekvenser av en jernbane og terminal nær sin eiendom 5) Nevner Pilegrimsleden, som går på Røddeveien, da grunneier ikke tillater den over sin eiendom 6) Nevner Viltkorridoren (Leinstrandkorridoren), som må sikres bedre enn foreliggende skisser viser
66	<p>Ole Johan Granøien Grunneier og gårdbruker</p> <p>Direkte berørt (nabo)</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen fra</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Påpeker at jordene nedenfor terminal er kvikkleireområder, og at den en stor godsterminal med dens tyngde vil medføre en stor risiko både sikkerhetsmessig og økonomisk 2) Tap av dyrka mark, altså ved en evt. nedbygging, er uheldig og korttenkt mht. matproduksjon 3) Mener at delt løsning med bane Torgård og havn Orkanger fører til mer trafikk på veg fra Orkanger 4) Avsender foreslår etablering av terminal i Trollberga/Ila. I fjellhall, med tunneler som tilknytning til E6 og jernbane og havn ved Trolle
69	<p>Heidi Larsen Nygård grunneier Brøttemsv 161</p> <p>Direkte berørt</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Eier av gnr/bnr 312/2. 2) Sammen med nabo grunneier Molde som eier 312/1 samt Karin Aarebrot 310/1, har de laget en høringsuttalelse som de ber beslutningstakere lese før det tas noen beslutning 3) Samme merknader som i dok.nr. 42
70	<p>Grunneiere v/ Heidi Larsen, Nygård m.fl.</p> <p>Direkte berørt</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Samme innhold i brev og dermed samme merknader som annen grunneier, se dokumentnr. 42
71	<p>Beboere på Torgård v/ Kjell Baadshaug</p> <p>Direkte berørt</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 7.3.2. Landskapsbilde: Påpeker at grustakene er så å si igjenfylt 2) 7.3.3. Nærmiljø og friluftsliv: Vurdert at det er 10 boliger som kanskje må innløses pga. støy: Påpeker at innløsning vil være en stor fysisk og psykisk belastning for de beboere det gjelder 3) 7.3.4. Naturmiljø: Viser til trekkorridoren for rådyr og annet vilt. Kommer fra et skogområde vest for tiltenkt jernbaneterminal. Planforslaget vil stenge denne korridoren 4) 7.3.5 Naturressurser: Grunnvannressurs i området, som kommer fra

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>Vassfjellets indre. Vannet dekker forbruket til ca. 20 husstander, og kan fungere som reserve forøvrig. Mener at denne ressursen blir ødelagt ved en terminalutbygging</p> <p>5) Mener at terminalen burde vært lenger vest – mot jordbruksarealene. På tross av at grunnforholdene er mer ustadig her, mener avsender at dette ikke er noe problem med dagens teknologi og ressurser</p> <p>6) Underskrevet av 19 beboere</p>
73	<p>Øya vgs. Skole (Søberg)</p> <p>v. Hallgeir Solberg</p> <p>Direkte berørt (nabo)</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Øya videregående skole har utdanningstilbud innen naturbruk, bygg- og anleggsteknikk og studiespesialisering. Skolen har nylig fått godkjenning for ungdomsskoletilbud fra høsten 2015 2) Skolen har godkjenning for 300 elever og regner med å nå dit om få år. Internat for 80 elever 3) Skolen har eget gårdsbruk for produksjon av melk og kjøtt på storfe, samt saueproduksjon 4) Har eget jordbruks areal og bruker utmarka flittig 5) Alternativ Søberg nord antas å ha liten innvirkning på skolens drift 6) Alternativ Søberg sør antas å ha stor innvirkning på drifta: <ol style="list-style-type: none"> a) først og fremst tap av jordbruksareal b) I tillegg støyproblematikk, pga. en del utendørsundervisning c) I tillegg blir det fysisk skille mellom skolearealet og jordbruks- og utmarksarealet øst for skolen 7) Ingen vesentlige merknader til Torgård-alternativet, med unntak av: <ol style="list-style-type: none"> a) Anmoder likevel for Torgård-alternativet å flytte sørlige tunnelinnslag (nå ved Søberg) til sør for Kvål, for å redusere trafikk og påfølgende støy i og nord for Kvål sentrum
74	<p>Fossen Eiendom AS, Aktør ved Heggstadmoen</p> <p>Direkte berørt næringsliv</p>	<p>Utredning nytt logistikknutepunkt i Trondheimregionen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Fossen Eiendom driver med kjøp, salg, utvikling, oppføring, drift og utleie av fast eiendom i Trondheimsområdet 2) Ut fra skisser Torgård ser det ut som Terminalen 14 (gnr/bnr 200/68) og Terminalen 12 (200/69) blir berørt av en evt. ny trase som skjærer gjennom eiendommene 3) Fossen Eiendom har vurdert ytterligere intensivering av sin arealbruk 4) Pga. planprosessen med ny godsterminal, fremstår det som om arealene ikke kan bebygges mer, i tillegg til sterk forringelse av arealene som evt. blir igjen 5) Selv om beslutning og finansiering ikke er på plass for terminalen, vil det likevel være vanskeligere å få gehør for tiltak på tomtene hos kommunen og andre offentlige myndigheter 6) Det samme gjelder finansiering og framtidige leietakere, når planen er en defacto båndlegging 7) Fossen Eiendom forutsetter derfor at Jernbaneverket jobber for en rask avklaring med tanke på en evt. endelig lokalisering, tidsbruk og endelig plan for området. Med tanke på arealerverv.

Næringslivsaktører: Togoperatører, samlastere, organisasjoner

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
31	NSB AS Næringsliv, togoperatør	Høringsuttalelse - Utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen <ol style="list-style-type: none"> 1) Ingen merknad til anbefalingen av Torgård som lokaliseringssted 2) Ny tunnel Søberg-Torgård og linje videre til Heimdal frigjør sporkapasitet til lokaltogtilbud 3) Realisering av frigjort kapasitet vil uansett betinge realisering av dobbeltspor Heimdal-Marienburg og signalmessig tilrettelegging av dagens dobbeltspor Marienburg-Trondheim 4) Sør for Heimdal vil tunnelen trolig gi nok kapasitet langt fram i tid også for persontrafikken 5) Etter NSBs vurdering vil det være uheldig om ikke tunnelen gjennom Vassfjellet inngår i første byggetrinn. NSB lister opp flere ulemper blant annet spør de om det blir nok sporkapasitet Heimdal 6) Utredningen lister opp flere andre tiltak, og NSB støtter disse og spesielt opprusting av Stavne-Leangen-banen. Dette med hensyn til omkjøringsmulighet (godstog) og et utvidet lokaltogtilbud 7) Også ved en langsiktig lokaltog-betjening av Melhus (med eller uten tunnel) støtter NSB anbefalingen om et hensettings-/vendespor ved Melhus skystasjon 8) Stiller spørsmål til maksimalkravet om stigning i tunnel – må den være så slak som 12,5 promille
48	NLF Trøndelag regionsjef Næringsliv	Godsterminal hørings svar 6.mars 2015 levert i presentasjon ppt <ol style="list-style-type: none"> 1) Norges Lastebileier Forbund (NLF) Trøndelag er ikke i tvil om at Torgård er beste alternativ 2) Men er bekymret for om en full utbygging får tilslutning i Stortinget 3) Foreslår å se investeringene i en større sammenheng – i et regionalt perspektiv 4) Ved å legge en helt annen trasè med avgreining fra Ler, gjennom Klæbu og ut ved Torgård, mener de at en vil slippe investerings- og driftskostnader ved foreslåtte tunnelløsning samt at man kan fordele kostnadene på flere i en næringsakse/godskorridor 5) NLF ber om at foreslåtte akse blir kostnadsberegnet 6) Avgjørende at Dovrebanen/Rørosbanen oppgraderes slik at man får full utnyttelse av investeringene 7) Mener at trinnvis utbygging kan forsvares gjennom foreslåtte løsning, dog ikke utover 6 år 8) undergang E6 må koordineres med SVV og forberedende tiltak finansieres
52	Posten Norge AS - Region Midt Næringsliv	Delrapporter LKP - Innspill Posten Norge <ol style="list-style-type: none"> 1) Posten Norge støtter JBV sin innstilling om å lokalisere ny godsterminal på Torgård 2) Posten Norge mener det er viktig med en hurtig politisk beslutning, slik at tid mellom ferdig Posten og Brings Logistiksenter Trondheim (LST) på Torgård og nytt logistikknutepunkt på Torgård blir kortest mulig 3) På kort sikt ønsker Posten utbygging av godsterminal Heggstadmoen som avlastning til Brattøra samtidig som eller «timet» til LST er ferdigstilt

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>medio 2016</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) Lokal infrastruktur mht veiløsninger er viktig 5) Posten Norge mener at E6 utbygging i tidsrommet 2015-2018 må gå som planlagt
57	<p>NHO Logistikk v. Erling Sæther</p> <p>Næringsliv</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) NHO Logistikk og Transport organiserer bl.a. bedriftene CargoLink, CargoNet og samlasterne 2) NHO LT anerkjenner utredningsarbeidet – både forutgående KVVU, konseptvalget om delt sør og den siste utredningen. Grundig & veldokumentert innenfor rammebetingelser som er lagt til grunn 3) Støtter ønsket om å flytte fra Brattøra og slutter seg til anbefalingen om Torgård 4) NHO peker imidlertid på en del forhold som kan få konsekvenser for dimensjonering, økonomi, fremdrift og midlertidige løsninger: <ol style="list-style-type: none"> a) Stiller spørsmål til dimensjoneringsmål for 2022 og 2050, overdimensjonert? Peker på stor kostnad samt at godstrafikkveksten på bane har stagnert de siste årene b) lft trinnvis – å bygge sekketerminal først – neppe vil fremme produktivitetsskravet på 25 % før hele pakken med tunnel under Vassfjellet er bygget c) Bring og PostNord vil innen 2016 flytte til Torgård. Etter dette vil det uansett gå lang tid før en terminal på Torgård er på plass. Peker på behovet å få på plass mye tidligere midlertidige løsninger for terminal sør for Trondheim by. Motiverer med at man ikke skal tape ytterligere markedsandeler til bil, i en periode i påvente av de store investeringene d) Mener at det må legges inn ressurser på å oppgradere Heggstadmoen nå e) Foreslår et samarbeid om å planlegge slik at kravene til effektivitet ivaretas gjennom alle faser, og slik at sluttresultatet blir en utbygd Torgård basert på realistiske prognoser f) identifisere terminalløsninger med tilførsel (bane og veg) med en lavere kostnadsramme
61	<p>CargoLink AS (CL)</p> <p>Næringsliv, togoperatør</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) CargoLink (CL) slutter seg til å etablere en godsterminal på Torgård 2) CL mener at kapasitetsmålet for 2022 (viser til et mål om 300.000 TEU) er for høyt 3) DB Schenker, Posten/Bring og PostNord er i hovedsak kundene til CL i Trondheimsregionen <ol style="list-style-type: none"> a) Posten/Bring og PostNord flytter i 2016 til Torgård. b) Schenker er på Heggstadmoen/Heimdal i dag. 4) CL mener at det er særs viktig, for ikke å miste ytterligere gods til veg, å finne en mellomløsning på Heggstadmoen for container-omlastning 5) Mener at en ufullstendig løsning for Torgård med trinn 1 uten tunnel i Vassfjellet, har følgende ulemper: <ol style="list-style-type: none"> a) vil medføre en risiko for at komplett utbygging med tunnel, ikke prioriteres hvis bransjen evt. skulle tilpasse seg dette.

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		b) Dårligere konkurransekraft for bane, pga. en tid- og kapasitetskrevede operasjon med vending av godstogene på Heimdal stasjon. c) <i>Ønsker som følge av dette et prinsippvedtak om full utbygging</i> 6) CL mener det bør etableres en arbeidsgruppe som kommer fram til dutstyr, løfteutstyr og tjenester
62	NHO Trøndelag v. Ingveig Holand Wahl Næringsliv	Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen 1) NHO tar ikke stilling til lokalisering av godsterminal på Torgård eller Søberg 2) NHO er opptatt av at totalløsningen på jernbane blir konkurransedyktig sammenlignet med bil 3) Ser viktigheten av effektive transportårer mellom logistikknutepunktet og forbindelse mellom bane og sjø
68	CargoNet v. Karl Fredrik Karlsen Næringsliv, togoperatør	Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen 1) CargoNet støtter utredningens anbefaling om lokalisering av ny godsterminal på Torgård 2) Synes forslaget til terminal virker fornuftig og godt gjennomarbeidet, med stor grad av involvering 3) Mener at lokaliseringen understøtter behovet for nærhet til jernbanens største kunder 4) Ytterligere effekter som redusert stigning, og dermed mulighet for tyngre godstog nordover bidrar positivt 5) Mener at prognose for 2022 på 200.000 til 300.000 TEU er for optimistisk vurdert 6) Mener lastegater beskrevet til 50 m bredde er en viktig praktisk innretning for en effektiv terminal, som også tar hensyn til behovet for produksjonsdepoter 7) Mener at lastegater er tilstrekkelig i en første fase (ikke kran). Må settes av areal til utvidelse 8) Mener at store produktivetsgevinster først oppnås med en gjennomkjøringsterminal 9) Mener at container og vognlast bør samles et sted (ikke både Heggstadmoen og Torgård) 10) CargoNet mener at det er viktig å implementere Heggstadmoen, i påvente av ny godsterminal. Mener at de akutte kapasitetsutfordringene på Brattøra kan løses med mer kapasitet Heggstadmoen 11) Involvering av operatørene er viktig i den videre planleggingen
76	Næringsforeningen i Trondheimsregionen v. Hans Petter Øien Kvam	Høringsinnspill fra næringsforeningen. 1) Næringsforeningen mener at tilgang til næringsareal er viktig og at dette optimaliseres i tiltaket. Har derfor skissert en mulighet for å etablere et lokk/bygge inn en evt. godsterminal på Torgård 2) Idèen medfører ny tilgang til areal både for næring og bolig. Totalt skissert 150-200 dekar, for øvrig lister brevet opp følgende fordeler: a) Vil redusere støyutfordringer fra driften av terminalen b) Gir mer stabile arbeids- og driftsforhold ved terminalen (innendørs) c) Ved lokalisering av speditører på «taket» er det mulig å tenke seg at

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
	Næringsliv	<p>containere kan løftes dit</p> <p>d) Om lokk forlenges til det lages èt ved Vassfjellet, er det mulig å tilrettelegge viltkorridor på taket</p> <p>3) Skisse viser høyde på 30 m, da er nivået 5 m under Brøttemsveien. Det er mulig å bygge høyere</p> <p>4) Konkret kostnad er vanskelig å estimere. Et eksempel regnestykke for bygging med kr 3000 pr kvm gir total kostnad 500-600 MNOK. Kan/bør finansieres av private aktører, for mer tilgang til areal</p> <p>5) Næringsforeningen bidrar gjerne i videre arbeid for å konkretisere mulighetene for denne løsningen</p>
80	Trønder-energi v. Olav Hårstad, seksjonsleder Distribusjonsnett Næringsliv	<p>1) TrønderEnergi Nett AS (TEN) har tidligere nevnt at det er anstrengt kraftforsyning til området. Vi vil derfor ta forbehold om levering av strøm til anlegget dersom effektbehov blir høyt.</p> <p>2) Sammen med Trondheim Kommune har TEN satt i gang regulering med formål ny transformatorstasjon i området Sandmoen. Når denne reguleringen er godkjent vil søkeprosess og byggeprosess ta ca. 3 år før vi kan levere strøm fra ny Transformatorstasjon.</p>

Offentlige myndigheter

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
34	<p>Trondheimsregionen v. Eidet Bård</p> <p>Offentlige myndigheter</p>	<p>Høringsuttalelse - Utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Trondheimsregionen/Regionrådet - er fornøyd med prosessen Jernbaneverket har ledet 2) Regionrådet tar ikke stilling til konkret plassering, men peker på viktige oppfølgingspunkter 3) Regionrådet støtter ikke forslaget til trinnvis utbygging 4) Utbygging av to midlertidige sekketerminaler, en på Torgård og en på Heggstadmoen, i påvente av tunnel gjennom Vassfjellet, vil svekke jernbanens konkurransekraft ytterligere 5) forutsetter at realisering av godsterminal for jernbane ikke skal forsinke utbygging av E6 sør 6) Forutsetter at regjeringen setter av nok midler til alle tiltak for et velfungerende log.kn.pkt, med tanke på veg både fra Torgård og Orkanger, tunnel Vassfjellet og tiltak Dovre- + Rørosbanen 7) Støtter rådet om snarest å iverksette plansamarbeid både for logistikk- og arealplan
37	<p>Statens vegvesen Region midt</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen – Innspill</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En ny godsterminal vil være et viktig bidrag mot et nasjonalt mål om mer transport på bane 2) Bygging av E6 Jaktøyen - Sentervegen starter i år (2015) og forventes ferdig i 2018 3) Hvis det skal bygges en jernbanekulvert under E6 i 2017 må midler inn i statsbudsjettet 4) Hvis en skal ha samtidig utbygging av E6 og kulvert, må planer og finansiering avklares i 2016 5) Ny rampe fra E6 til Fv704 forventes å bli svært kostbar da den bla. går gjennom regulert næringsformål 6) Sandmoen kontrollstasjon berøres direkte. Statens vegvesen forutsettes at ny kontrollstasjon finansieres gjennom utbygging av ny godsterminal 7) Ut fra en totalvurdering mener Statens vegvesen at vegsystemet som er skissert på Sandmoen/Torgård fremstår som uferdig og lite lesbart for trafikantene 8) Det må arbeides med kvalitetssikring av kostnadene for vegtiltakene 9) Statens vegvesen vil kreve at det utarbeides en trafikkanalyse for området som inkluderer E6, Fv704 og Fv 902 for å klarlegge hvilke vegløsninger som må etableres, endres eller som kan videreføres som regulert. Det må tas inn hensyn til myke trafikanter 10) Statens vegvesen arbeider med regulering av Fv 704 for Sør-Trøndelag fylkeskommune. Arbeidet med denne er skjøvet ut i tid i påvente av avklaring godsterminalsaken. 11) Kommentarer knyttet til Søberg: Forslaget om E6 i tunnel under godsterminal-arealet anses som en svært kostbar løsning som vil vanskeliggjøre og fordyre en framtidig utvidelse av E6 12) Området der E6 ligger i dag ligger innenfor sonen til 200-årsflom 13) Området vest for Søberg (plan) er i NVE sine aktsomhetskart vist som

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>et fareområde for løsmasseskred</p> <p>14) Samlet vurdert fra Statens vegvesen støttes Torgård</p>
39	<p>Trondheim Havn</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning om nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Trondheim havn har vært representert i både styringsgruppe og referansegruppe. 2) Trondheim havn avstår fra å prioritere mellom Torgård og Søberg. 3) Er tilfreds med at Orkanger containerhavn inngår i logistikknutepunkt -begrepet. Mener det er viktig i videre planlegging at havna ses i sammenheng med godsterminal for bil/bane. 4) Viktig å minimalisere overføringskostnader mellom bane og sjø 5) Planforutsetninger for en utvidet regionhavn Orkanger havn er ennå ikke avklart. 6) det er viktig å finne en god løsning for veg-kobling til havna og E39 gjennom Orkanger sentrum
46	<p>Nord-Trøndelag fylkeskommune</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Høringsuttalelse til nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Nord-Trøndelag fylke mener fortsatt at en løsning med både bane, veg og sjø integrert er best 2) Forutsatt delt løsning som hovedprinsipp, er det fremlagte materialet tilfredsstillende grunnlag 3) I et langsiktig perspektiv med dobbeltspor sør for Trondheim, er Torgård det beste 4) En styrke ved løsningen at den kan gjennomføres trinnvis 5) En utfordring at Torgård krever ny jernbanelinje over en lengre strekning. For å ivareta helhet bør en framskynde et konseptvalg for banen mellom Melhus og Trondheim, på samme måte som i Nord-Tr.lag 6) Fylkesrådet vil fremheve anbefalingen om 750 meters tog for å lykkes med jernbane 7) Mener det bør arbeides videre med både et logistikk- og plansamarbeid i neste planfase
47	<p>Trondheim kommune, Eierskapsenheten</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Fra Trondheim kommune, Eierskapsenheten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Eierskapsenheten og Jernbaneverket har hatt dialog om tilpasning av reguleringsplanområde Heggstadmoen med formål blant annet innregulering av nye/moderniserte avfallsmottak. 2) Etter dialogen har Eierskapsenheten besluttet å ta ut eiendommene til Jernbaneverket, ROM-eiendom, Tine og Krogstad sine eiendommer pga. konflikt med linjealternativet Torgård-Heimdal 3) Øvrig kommunal regulering berører ikke godsterminal-tiltaket direkte, men vegforbindelser til regulert område vil berøres av ny jernbanelinje
53	<p>Melhus kommune</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Høringsuttalelse utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Saken ble behandlet i Melhus kommunestyre 24.2.2015. 2) Melhus kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling (tilrådning) og Sør-Trøndelag fylkeskommunes vedtak i samferdselskomiteen 10.02.2015. 3) Melhus kommune vil spesielt peke på følgende: <ol style="list-style-type: none"> a) forutsetter at utbyggingen ikke skjer trinnvis, og at tunnelen realiseres

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>så raskt som mulig</p> <p>b) Mye av merkostnad Torgård er knyttet til tunnel. Ettersom denne også gir betydelige fordeler for persontrafikk, bør deler av kostnadene tas ut av gods-tiltaket</p> <p>c) bør etableres dobbeltspor Trondheim-Støren, evt. i forbindelse med tunnel-løsningen</p> <p>4) Melhus kommune ber om at det gjennomføres supplerende utredninger, jfr. saksframstillingen</p> <p>5) Rådmannen legger til grunn at det i neste planfase detaljreguleres basert på et planprogram</p> <p>6) Planprogrammet må beskrive supplerende undersøkelser, medvirkningsarenaer og framdrift. Kommunen ønsker nærmere vurderinger av:</p> <p>a) Støy og avbøtende tiltak utredes i detalj for begge lokasjonene</p> <p>b) Adkomst og bygging av tunell og nødtuneller (rømningsveger), hvordan det skal foregå</p> <p>c) Påhugg Søberg – vurdere flere alternative påhugg</p> <p>d) Søberg: Dagens gamle E6 brytes. Planen viser ikke hvordan avbøte dette, blant annet manglende sammenheng til dagens grustak-område</p> <p>e) Ved valg av Torgård må deponering av tunellmasse avklares</p> <p>f) Avbøtende tiltak for vilttrekk</p>
58	<p>Fylkesmannen i Sør-Trøndelag</p> <p>Saksbeh. Svein Fjørtoft Hole)</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <p>1) Fylkesmannen i Sør-Trøndelag gir Jernbaneverket ros for utredningsarbeidet og prosessen som har vært gjennomført, både faglig og i et medvirkningsperspektiv</p> <p>2) Mener at utredningen gir regjeringen tilstrekkelig grunnlag for å fatte en endelig beslutning. Fylkesmannen er enig i både tilråding om Torgård, og at Søberg frarådes som lokalisering.</p> <p>3) Fylkesmannen forutsetter at Torgård kan etableres som en gjennomkjøringsterminal pga. miljøverdier</p> <p>4) Mener at en ikke bør se isolert på Torgård og Orkanger som knutepunkter. Det er avgjørende for konkurranseevne og helheten også å inkludere forbindelseslinjene mellom knutepunktene. Mener at støytiltak knyttet til adkomst gjennom by til havn Orkanger ikke er tilstrekkelig utredet</p> <p>5) Store samlastere og transportbedrifter er etablert og ønsker å etablere seg på Torgård. Dette bidrar til at Torgård bokstavelig talt forblir i et markedstyngdepunkt</p> <p>6) Et eventuelt samspill mellom Heggstadmoen og Torgård-området styrker fleksibilitet for lokaliseringen.</p> <p>7) Fylkesmannen mener at utredningen gir et godt bilde av trafikksituasjonen for lokaliseringene</p> <p>8) Påpeker viktigheten av et samarbeid med Trondheim kommune for både terminal og Torgård-området. Stikkord er forankring av prosess, områdeplanlegging og rullering av kommuneplanens arealdel.</p> <p>9) Påpeker en mulig stor mengde tomcontainere, om det areal for disse. Forholdet til havn. Ber om en vurdering av en mulig arealkonflikt mellom vognlast, biltog, depot og forholdet til Heggstadmoen</p> <p>10) Trinnvis utvikling: Peker på en rekke uheldige konsekvenser av en</p>

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>sekketerminal, herunder togdrift, konkurransevne samt kapasitet for persontog.</p> <p>11) Peker på manglende støyvurderinger i Heimdalsområdet og nærme stasjonen. Viser til planlagte boliger ved Kattenskogen. Som utredningen nevner, må det utarbeides detaljerte planer for driftsforhold og hvilke utstyr som brukes. Dette må inngå som underlag for nye støyberegninger og planer for skjerming. Herunder at folkehelseperspektivet vektlegges høyt i anleggsfasene</p> <p>12) Torgård 1C tar 220 dekar jordbruksareal inkl. areal massedeponi/masseuttak. Jernbaneverket gir lavere verdi til denne delen. Her er Fylkesmannen uenig, og mener at reell verdi av potensiell dyrka mark er større enn det er vurdert av JBV.</p> <p>13) Torgård legger beslag på en del regulert næringsområde, og Fylkesmannen mener det bør vurderes om det utløses behov for ytterligere areal til næringsformål. Som kan gå utover foreslått plangrenser</p> <p>14) Peker på behovet å fastsette en langsiktig byggegrense koblet mot kvikkleire og viltkorridor-problematikk</p> <p>15) Fylkesmannen mener at utredningen er mangelfull ift naturmangfoldlovens prinsipper (§§ 8-12). Jfr. naturmangfoldlovens § 10 må den samlede belastning på viltkorridoren utredes. Torgård tar arealbeslag i Leinstrandkorridoren, en sentral del av grønnsstrukturen som binder sammen naturområdene i Strindamarka, Vassfjellet og Bymarka. Ut fra landbruksinteressene ser Fylkesmannen det som uheldig hvis et eventuelt avbøtende tiltak for vilttrekket kun blir et vegetasjonsbelte</p> <p>16) Det er viktig av vertskommunen(e) involveres i videre arbeid når det gjelder samfunnssikkerhet og beredskap. anbefaler også at det ses på konsekvenser for omkringliggende områder</p> <p>17) Fylkesmannen skriver (sitat): <i>Noe av det viktigste i en kommende planprosess er at den nye terminalen ikke blir seg selv nok, men integreres i et større område med tilstrekkelig dimensjonert vei- og banesystem og et kontinuerlig fokus på samfunnssikkerhet, nærmiljøutfordringer, naturmiljø og landbrukshensyn</i></p>
59	<p>Sør-Trøndelag fylkeskommune</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <p>1) Fylkestinget i Sør-Trøndelag støtter Jernbaneverkets anbefaling av Torgård</p> <p>2) Fylkestinget forutsetter en rask utredning og full utbygging i et trinn.</p> <p>3) Må ses i sammenheng med utvikling av korridoren Dovre-Rørosbanen og 750 meters tog. En samlet utvikling av jernbane, kapasitet for 750 m tog samt drift og vedlikehold, vil redusere risiko for at terminal ikke blir brukt og blir liggende som en feilinvestering</p> <p>4) Fylkestinget mener at Rørosbanen må oppgraderes og elektrifiseres</p> <p>5) Det er viktig at det tilrettelegges for god infrastruktur til og fra havna på Orkanger</p> <p>6) Jernbanekulvert under E6 og av/påkjøringsramper må bygges som en del av ny veg mellom Tonstad og Jaktøyen, uten at det får konsekvens for framdriften. SD. må gi etatene oppdrag og bevilgning</p> <p>7) For å sikre helhetlig krysskapasitet i sammenheng med E6, med saken ses i sammenheng med nødvendige oppgraderinger av fylkesvegene</p>

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>704 og 736 (Rødde- og Brøttemsvegen).</p> <p>8) Sandmoen krysset må ha plass til nødvendig utvikling av holdeplasser (inkl. g/s-veg) og en mulig bussrundrute langs Østre Rosten og Industriveien (Heimdal-Tonstad-City syd-Sandmoen osv.)</p> <p>9) Det må tilrettelegges for klimanøytrale kjøretøy internt på logistikknutepunktet</p> <p>10) Sør-Trøndelag fylke anmoder om at tiltaket prioriteres i NTP, og at full utbygging prioriteres</p>
63	<p>Direktoratet for mineralforvaltning</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Direktoratet for Naturforvaltning (DNF) er statens organ i saker som berører mineralske ressurser 2) Anmerker at DNF ikke var høringspart i foregående KVVU 3) Pukkforekomsten som drives er av NGU klassifisert som en nasjonal viktig forekomst 4) Med dagens produksjonsnivå anslås pukkverket å kunne drifte 40-50 år fram i tid 5) Ønsket reguleringsutvidelse av uttaket vil gi 37 mill. tonn i tillegg og driftes 60-65 år fram i tid. 6) DNF beskriver konsekvensanalysen i utredningen der alt. 1A og 1C sammenlignes, og de tolker at alt. 1A anbefales ut i fra minst konsekvenser for landbruk, men større inngrep i pukken. Mens 1C tar mest hensyn til pukkressursen, men med mest landbruksinngrep. 7) DNF savner en utredning som vurderer ressursen og dens samfunnsverdi som byggeråstoff 8) Påpeker Vassfjellets nærhet til markedet som bidrar til lite transportarbeid og dermed utslipp
72	<p>Skaun kommune v. Olav Nikolai Kvarme</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Skaun kommune støtter Jernbaneverket anbefaling om lokalisering på Torgård. Støtter samtidig Sør-Trøndelag fylkeskommunes vedtak i samferdselskomiteen 10.02.15. 2) Skaun kommune ber Regjeringen om en rask avklaring og at det settes av midler i Nasjonal Transportplan i 2016 som sikrer rask utbygging 3) I videre planlegging og gjennomføring bes det om at det tas hensyn til logistikknutepunktets påvirkning på trafikkmengden langs E39 fra regionhavnen på Orkanger til godsterminalen
75	<p>Trondheim kommune</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen. Bystyrets (TK) vedtak punktvis:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Trondheim kommune (TK) stiller seg bak Jernbaneverkets utredning og anbefalingen om Torgård 2) Stiller seg bak JBV's råd at neste planfase startes snarlig med utstrakt samarbeid 3) Anmoder om prioritering i NTP 4) Støtter ikke forslaget om trinnvis utbygging, og krever parallell utbygging av tunnel og terminal 5) Kravet om tunnel understøttes av behovet for kapasitet for persontrafikk

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
		<p>sør for Trondheim</p> <ol style="list-style-type: none"> 6) Kun trinnvis vil medføre betydelig større støyulemper for befolkninga ved Heimdal stasjon 7) Ber om at utflytting fra Brattøra og frigivelse til byutvikling tidfestes i utbyggingsrekkefølgen 8) Ber om at utforming veg- og kryssløsning mellom E6, terminalen og samlasterne kvalitetsikres 9) Forutsetter at realisering av godsterminal på Torgård ikke forsinkes utbygging av E6 sør 10) Anbefaler at avbøtende tiltak for viltkorridor defineres i samarbeid med kommunen 11) Forutsetter at regjeringen setter av nok midler for best mulig funksjon og konkurransedyktighet: <ol style="list-style-type: none"> a) parallell utbygging terminalområdet og tunnel via Vasfjellet b) økt kapasitet for veg og kryss for distribusjonen knyttet til Torgård og Orkanger havn c) tiltak på Dovre- og Rørosbanen for å sikre regularitet og leveringssikkerhet for gods 12) TK vil understreke behovet for tilstrekkelig baneareal på Brattøra for å kunne håndtere framtidig vekst for persontrafikk. Det må også sikres tilstrekkelig areal for omlasting fra båt til bane
81	<p>Statnett v. Knut Styve Hornes</p> <p>Offentlig myndighet</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Statnetts 420 kV linje går over den sør-østlige delen av området. 2) Statnett kan ikke se at dette er omtalt eller sett på som et problem i forbindelse med etableringen av logistikknutepunkt. 3) Det har den siste tiden blitt gjort en del analyser av konsekvenser av kryssing av jernbane med 420 kV ledninger. Arbeidet er ikke avsluttet. Kan ha konsekvenser for hvordan denne kryssingen kan foregå. 4) I utgangspunktet har vi et byggeforbudsbelte omkring våre kraftledninger. 5) Vi ber derfor om et møte med Jernbaneverket for å diskutere denne problemstillingen

Andre (organisasjoner m.m.)

Nr.	Merknad fra	Oppsummering
43	<p>Naturvernforbundet v. Mads Løkeland</p> <p>Andre organisasjoner (miljø m.m.)</p>	<p>Høring om godsterminal - fra Naturvernforbundet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Naturvernforbundet går prinsipielt inn for et felles logistikknutepunkt for bane, båt og veg. 2) Har tidligere pekt på Ila/Trolla og Thamshavn nord (på kommunegrensa Orkdal/Skaun) 3) Ber om at saken blir stilt i bero til bred godsanalyse er ferdig senere i år, i påvente av samlet- opp mot delt løsning 4) Hvis det blir delt, så ser de på Torgård som den beste løsningen, pga mindre inngrep dyrka mark, kortere veg til varelager. Peker på at viltkorridor til Bymarka får inngrep med Torgård 5) Mener direkte kobling bane – båt er viktig. At Orkanger ikke kan bli en bra løsning for dette, og viser til Ila/Trolla og Thamshavn nord som etter Naturvernforbundets mening gir mulighetene 6) Mener at direkte kobling havn-bane må få stor vekt i det videre arbeidet, selv ved delt løsning 7) Hevder at klimagassutslipp ikke er effektmål i utredningen.
45	<p>Otto Skovholt, privatperson og konsulent</p> <p>Andre</p>	<p>Godsterminal - Torgård - Muligheter - Innspill - Otto Skovholt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mener utredningsarbeidet er utført meget solid og profesjonelt 2) Er enig at Torgård har bedre kvaliteter enn Søberg som en jernbaneterminal 3) For å få en likeverdig vurdering burde Søberg-alternativet hatt med kostnaden for ny og tidsmessig jernbanespor opp til Heimdal 4) Foreslår: Hvis hele terminalen legges under lokk kan samme arealet benyttes som industriareal 5) Mener at tomteprisen i området ligger mellom 1100-1500 kr/kvm for råtomt. Naturlig at industri/næring selv bekoster fundamentet for arealet, og kan da bli netto inntekt for prosjektet. 6) Bonus av lokket vil være støyskjerming, sparte kostnader/ulempes for snørydding, bedre arbeidsmiljø for terminalarbeiderne osv.
67	<p>Melhus SV v. Aud Herbjørg Kvalvik</p> <p>Andre</p>	<p>Høringsuttalelse til utredning nytt logistikknutepunkt Trondheimsregionen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Melhus SV har ønsket en integert løsning, og peker på Trolla/Ila 2) Samarbeid og samhandling mellom Jernbanelverket, Havnemyndigheter og Statens vegvesen må styrkes, for får til en samfunnsøkonomisk og framtidsetta transport av folk og gods 3) Melhus SV støtter tilrådingen Torgård for videre planlegging av de alternativene som er utredet 4) Mener Søberg i begge varianter ville hatt mer/større negative konsekvenser 5) Melhus SV mener at følgende forhold vil styrke alternativet på Torgård: <ol style="list-style-type: none"> a) Etablere tilstrekkelig antall kryssingsspor mellom Østlandet og Trøndelag b) Oppgradering og elektrifisering av Rørosbanen c) Dobbeltspor Støren-Steinkjer d) Tunnel fra Søberg til Torgård bygges samtidig med terminalen e) God samhandling om veiløsningen mot fylkesveg og E6 som skal bygges om

