

MidtPUNKT

NÆRINGSFORENINGEN I TRONDHEIM
MID-NORWAY CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY

TEMA: Logistikknutepunkt



Paul Faldal
om logistikknutepunkt



Heidi C. Dreyer
om logistikknutepunkt



Jørgen Rodseth
om logistikknutepunkt



Fornøyd?

I Trondheim by eier vi over 50 eiendommer for **kontor**, butikk og bolig. I nye og i renoverte bygg. På gateplan og i høyden. Men alt ligger midt i byens hjerte, med gangavstand til det meste og nærkontakt med de fleste. Se **www.ecde.no** eller ta kontakt på tlf 73 99 09 90 om du drømmer om å få en skreddersydd løsning til deg eller bedriften din. Bylivet har så mye du vil bli fornøyd med.



E.C.DAHLS EIENDOM

med hele hjertet

E. C. DAHLS EIENDOM er det ledende eiendomsselskapet i Trondheim. Vi eier og leier ut 160 000 kvm førsteklasses lokaler som til sammen rommer et mangfold av muligheter. Selskapet er en langsiktig eiendomsaktør, og en naturlig samarbeidspartner for privat næringsliv og offentlig virksomhet i sentrum. E. C. Dahls Eiendom er opptatt av å ta vare på Trondheims egenart, og vi ønsker å drive eiendomsutvikling på en måte som beriker bymiljøet.





En beslutning for fremtiden

Denne utgaven av MidtPunkt setter søkelyset på viktige ramme-faktorer for næringsutvikling i regionen, så som det akutte behovet for mer såkornkapital og behovet for effektive og langsiktige logistikk-løsninger.

Jernbaneverkets konseptvalgutredning (KVU) om nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen er nylig sendt ut på høring. Næringslivets høringsfrist er 1. juni.

Plasseringen av nytt logistikknutepunkt er en beslutning som vil få stor betydning for fremtiden. Den får selvsagt betydning for samlastere, vareeiere, transportbedrifter og andre logistikkaktører. Men den får også konsekvenser for annen nærings- og samfunns-utvikling i hele regionen.

Alle de alternative konseptene og lokaliseringene har sine fordeler og ulemper. For regionens eksisterende og fremtidige næringsliv vil særlig to hensyn veie tungt. Det ene er muligheten til mest mulig effektiv, kostnadsbesparende og miljøvennlig logistikk. Det andre er muligheten for fremtidig næringsutvikling og nyetablering i umiddelbar nærhet av knutepunktet.

I denne utgaven av MidtPunkt presenterer vi Jernbaneverkets alternativer og prosessen som skal lede frem til det nye logistikknutepunktet. Vi beskriver de ulike løsningene med delte alternativ sør for byen og integrerte alternativ øst for byen, og lar en del næringsaktører som er for og mot de ulike alternativene, komme til orde. Dette er viktig for å sikre en grundig og konstruktiv prosess frem mot NiTs høringsuttalelse.

Effektiv transport og omlasting er avgjørende for å sikre et konkurransedyktig næringsliv. Samtidig bør debatten om et fremtidig logistikknutepunkt handle om mer enn kort vei til og fra. Det ene har vi allerede nevnt: hvilke muligheter knutepunktet gir for ny næringsutvikling. Men det handler også om en rekke andre faktorer: bomiljø, oppvekstmiljø, natur og fritidsmuligheter er alle brikker i det store bildet som avgjør om Trondheim er en attraktiv by for bedrifter og arbeidstakere. Kompetente og motiverte mennesker er uansett en forutsetning for et levedyktig næringsliv.

Mange hensyn skal med andre ord veies opp mot hverandre. Beslutningen handler i høyeste grad om næringsutvikling i et lang-siktig perspektiv. Derfor skal Næringsforeningen i Trondheim bruke tiden frem til høringsfristen godt. Gjennom en god og grundig prosess håper vi å komme frem til en omforent uttalelse på vegne av næringslivet. En ting er i alle fall sikkert – det blir en spennende og viktig prosess.

Bent Rian
administrerende direktør

Innhold



Det handler om konkurransekraft.....	4
Legg terminalen sør for byen!.....	6
Konseptalternativene.....	8
Det er nå vi må handle.....	10
Mange alternativer – ingen fasit.....	12
Tviler på integrert løsning.....	13
Tre spørsmål om gods fra Sverige.....	14
Hvor kommer de fra og hvor går de hen?.....	16
Hva mener aktørene.....	18
Kostnadseffektivitet viktigst.....	20
Må unngå omveier.....	20
Gir fantastiske muligheter for byutvikling.....	21
Gir kulturnæring nytt innhold.....	22
Sammenslåing ga slagkraft.....	23
Behandlingsforsikring.....	24
Ny styreleder i NiT.....	25
Vil lokke flere arrangementer til byen.....	26
Næringslivets syn på næringspolitikk.....	28
Ønske om en mer næringsvennlig kommune.....	29
Etterlyser statlige såkornmidler.....	30
Vi trenger seriegründere og konkrete mål.....	31
Storbyhallen.....	32
Carpoint ble NiTbedrift nummer 1000.....	33
Mangler risikovillig kapital.....	34
Nye medlemmer.....	35

Utgiver:

Næringsforeningen i Trondheim
Postboks 778 Sentrum
Telefon: 73 88 31 10 - Telefaks: 73 88 31 11
firmapost@trondheim-chamber.no
www.trondheim-chamber.no

Redaktør:

Berit Rian

Redaksjonell produksjon:

Ragnhild Tokstad Bergsmyr i Bergsmyr AS ^{RTB}

Layout:

Guri Jermstad AS

Trykk:

Trykkpartner Grytting
Opplag: 6 600



Forsidebilde: Øystein Grue, Jernbaneverket

Hovedsamarbeidspartnere:



Det handler om konkurransekraft

– Næringslivets kjernesporsmål er hvilket alternativ som best bidrar til å øke konkurransekraften, sier Svenn Erik Nøklebye, leder i NiTs Fagråd Logistikk.



Svenn Erik Nøklebye, leder for NiTs Fagråd Logistikk, forventer at næringslivet blir hørt når konseptet for nytt logistikknutepunkt skal besluttes.

Innen høringsfristen 1. juni skal NiT levere en uttalelse om den foreliggende konseptvalgutredningen for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Ifølge Nøklebye er valg av konsept og lokalisering et spørsmål om konkurransekraft.

– Transport og logistikk utgjør betydelige kostnader for vareeiere. For leverandører av slike tjenester er marginene små og fokuset på kostnader stort. Ingen vil velge løsninger som reduserer lønnsomheten, sier Nøklebye. – For næringslivet dreier derfor lokaliseringsdebatten seg om hva som gir størst driftsøkonomisk lønnsomhet.

I lønnsomhet legger fagrådslederen fire faktorer: Pris, kapasitet, tidsbruk og kvalitet på fremsendelsen.

– Næringslivet vil gjerne sende mer gods via bane. Men det forutsetter at bane får høyere kapasitet, og at alternativet kan konkurrere på pris, fremsendingstid og kvalitet sammenliknet med alternativet, som i stor grad er biltransport. Hvis et nytt logistikknutepunkt ikke bidrar til dette, er poenget borte, fastslår Nøklebye.

Havn ikke viktigst

Han mener en god løsning for kombinasjon vei og bane er langt viktigere

enn at vei og bane er integrert med havn. – Svært lite gods overføres mellom båt og bane i dag. Selv om dette kan øke i fremtiden, er koblingen mellom jernbanetransport og biltransport desidert viktigst, sier Nøklebye.

– Alle prognoser tilsier at biltransport også i fremtiden vil være den viktigste transportformen for å få varer inn og ut av regionen. Det betyr at biltransporten vil ha avgjørende betydning også for hvor aktører som samlastere og store vareeiere plasserer sine terminaler. Igjen vil driftsøkonomien for den enkelte aktør være avgjørende.

Markedet bestemmer

Ifølge Nøklebye er nærhet til markedet av stor betydning for terminalens plassering. – I Midt-Norge er det liten tvil om at Trondheim utgjør hovedmarkedet for godsfrakt både til og fra regionen. Like viktig som langtransporten er dessuten gode løsninger for den regionale distribusjonen. Denne er generelt dyrere per produsert tonn/kilometer enn langtransport, og understreker behovet for at terminalen ligger nærmest mulig markedstygdepunktet.

– Hva dette betyr for plasseringen av terminalen skal vi ta en grundig gjennomgang på i ukene frem mot høringsfristen.

Standby

– Uansett haster det med å få en løsning. Næringslivet ønsker økt kapasitet på bane snarest mulig. Dessuten vil en langdryg prosess påvirke andre regulerings- og utviklingsprosesser, sier Nøklebye. Han mener byggeprosjekter og næringsutvikling står i standby i påvente av en konklusjon.

– Dessuten blir en eventuell havnetilknytning mer komplisert etter hvert som områdene mot fjorden bygges ut, mener Nøklebye, som har store forventninger til ringvirkningene som en ny terminal kan gi. – Målet med en effektiv terminal er blant annet å redusere kostnader. Høy grad av mekanisering fører til at en terminal i seg selv ikke nødvendigvis gir mange arbeidsplasser. Likevel vil en ny terminal kunne gi ringvirkninger i form av økt næringsaktivitet og vekst i regionen, noe som bør være et mål uansett plassering.

Brukerne må avgjøre

Fagråd Logistikk skal koordinere høringen internt i Næringsforeningen. I arbeidet kommer fagrådet til å involvere både andre fagråd og sentrale medlemsbedrifter som samlastere og store vareeiere. Det vil også avholdes åpent høringsmøte. – Dette er en svært viktig sak for Næringsforeningen. Nå skal vi ha en åpen prosess der vi lytter, diskuterer og forankrer konklusjoner så foreningen kan tale med én samlet stemme.

Nøklebye forventer at det legges betydelig vekt på hva næringslivet, som vil utgjøre brukerne av terminalen, mener. – Politikerne kan vedta hvor terminalen skal ligge, men de kan ikke vedta bruken av den. Det er det bedriftsøkonomien til brukerne som avgjør.

Tenker scenarier

Han medgir at det er utfordrende å tenke særlig mange år frem i tid. – Markedene, bransjene og produksjonen endrer seg. For noen tiår siden hadde få trodd at laksefrakt skulle utgjøre en stor del av transporten fra Midt-Norge. Også rammebetingelser som veipricing, energipriser og avgifter endrer seg. Likevel kommer mange av dagens aktører, bransjer og markeder til å bestå i mange år fremover. Det er det beste holdepunktet vi har. Når fagrådet nå skal gjennomgå konseptvalgutredningen, er det likevel viktig at vi tenker gjennom mulige scenarier for fremtidig utvikling, sier Nøklebye.

RTB

Møteplassen

Fredagsforum: Hver fredag i Britannia Hotel klokken 11.30 til 12.30.

Noen møter fremover:

05.04: Juslunsj:

Konkurranseskousler, kundeskousler og ikke-rekrutteringskousler

07.04: Trøndelag på filmrettet?

12.04: "Internett har kommet for å bli"

14.04: Frokostmøte om seniorpolitikk

28.04: Bedriftens omdømme - styrets ansvar og rolle

04.05: Kommunikasjonsdagen

23.05: Byutviklingskonferansen

25.05: Lønnsomt og positivt lederskap

26.05: KKNs vårfest i Ilsvika

08.06: Sommerfest NiT

For informasjon om alle møter som NiT arrangerer, se: trondheim-chamber.no

FAKTA

- Konseptvalgutredningen fra Jernbaneverket forelå i månedsskiftet mars/april. Høringsfristen for næringsaktører er 1. juni.
- Fagråd Logistikk koordinerer uttalelse fra NiT i samarbeid med andre fagråd og medlemsbedrifter.
- Styret i NiT vil behandle foreningens høringsuttalelse.
- I uttalelsen vil fagrådet legge vekt på konkurransekraft som et resultat av pris, kapasitet, tidsbruk og kvalitet på fremsendelse.



MARTNAN
TRONDHEIM

28-30 JUNI 2011
ÅPENT 0900-2100

Møt nye kunder på Martnan

LEDIGE Plasser

Det er fortsatt mulig å leie plass med ferdigmontert telt på Martnan.

Påmelding:

www.martnan.no



Konseptalternativene

Jernbaneverket har utarbeidet to hovedkonsepter for nytt logistikknutepunkt. De to konseptene er 1) en delt løsning sør for Trondheim og 2) en integrert løsning øst for Trondheim.

Innenfor hvert hovedkonsept gjør KVV-en (konseptvalgutredningen) rede for ulike lokaliseringalternativer. Her er en oppsummering.

Delte alternativ sør for Trondheim - D-Sør

Godsterminalalternativene sør for Trondheim (D-Sør) gir delte løsninger med avstand mellom bane/veiterminal og havn. Områdene har ifølge Jernbaneverkets konseptvalgutredning nok areal til å huse en ny, moderne godsterminal.

Begge alternativene ligger tett inntil eksisterende E6. Trondheim sør-alternativene er ikke samlokalisert med havn. De planlagte nye Sluppen bru og Osloveien vil imidlertid gi effektiv transport inn til Trondheim og den eksisterende Trondheim havn.

Alternativene gir en 3–4-dobling av kapasiteten sammenliknet med dagens løsning.

SØBERG

Søberg ligger i Melhus kommune, 25 kilometer sør for Trondheim sentrum. Stedet ligger like ved E6 og eksisterende jernbanelinje (Dovrebanen). Det medfører at Søberg er det alternativet som krever lavest investeringer i ny infrastruktur.

Søberg skårer høyt på fleksibilitet og nåverdi (se faktaboks), og middels på ytre miljø og samfunnsutvikling. Stedet er, sammen med Midtsandan, det alternativet som betraktes som mest kostnadseffektivt og vil gi høyest bruksverdi for næringslivet.

Søberg har potensielle næringsområder og ingen eller lite tettbebyggelse nært lokasjonen.

Total investeringskostnad:

1,4 mrd. kroner

Total kostnad inkl. salg av eksisterende terminalareal:

1,1 mrd. kroner

TORGÅRD

Torgård ligger ved Sandmoen i Trondheim kommune, 13 km sør for Trondheim sentrum. Alternativet ligger nært allerede etablert nærings-

liv, deriblant flere grossister og logistikkbudrifter. Dette er imidlertid det alternativet som krever størst investeringer i jernbanetilknøyning/-infrastruktur.

Torgård skårer høyt på fleksibilitet og samfunnsutvikling, og middels på nåverdi og ytre miljø.

Alternativet har tilliggende næringsområder opptil 500 dekar, og noe tettbebyggelse nært lokasjonen.

Total investeringskostnad:

2,5 mrd. kroner

Total kostnad inkl. salg av eksisterende terminalareal:

2,3 mrd. kroner

Integrerte alternativ øst for Trondheim - I-Øst

Godsterminalalternativene øst for Trondheim (I-Øst) gir integrerte løsninger med samlokalisert terminal for vei, bane og havn. Det medfører at store arealer i eksisterende havneområder på Brattøra kan frigjøres.

Alternativene har god tilknytning til Trondheim via E6 Øst. De har også nærliggende eksisterende jernbane. I den foreliggende utredningen forutsetter alternativene at samtlige eksisterende krysningsspor forlenges til å håndtere 600 meters godstog, samt at jernbanelinjen utbedres, blant annet tunnelen på strekningen Stavne-Leangen.

Total antatt vekst i gods- og persontrafikk tilsier imidlertid at alternativene krever baneinvesteringer i form av dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal. Dette er ikke medregnet i eksisterende konseptvalgutredning, siden KVV begrenser seg til å omfatte godsbehovet.

Alternativene forutsetter utfylling i sjø. Dette gir muligheter for også fremtidige utvidelser av arealet gjennom videre utfylling.

MIDTSANDAN

Midtsandan ligger i Malvik kommune, 19 km øst for Trondheim sentrum. Alternativet har god og effektiv tilgang fra E6 Øst, og har eksisterende jernbanetilknøyning. Midtsandan ligger ved fjorden, men krever tiltak for å få en tilfredsstillende konteinerhavn.

Midtsandan er det alternativet som skårer høyest på nåverdi. Det skårer også høyt på fleksibilitet. Stedet skårer middels på samfunnsutvikling, og lavt på ytre miljø, hovedsakelig på grunn av store friluft- og landbruksområder.

Stedet er, sammen med Søberg, det alternativet som betraktes som mest kostnadseffektivt. Området har spredt bebyggelse uten eksisterende, tilrettelagte næringsarealer i umiddelbar nærhet, men med store potensielle områder på Sveberg.

Total investeringskostnad:

1,9 mrd. kroner

Total kostnad inkl. salg av eksisterende terminal- og havneareal: 1,1 mrd. kroner

MURUVIK

Muruvik ligger i Malvik kommune, 27 km øst for Trondheim sentrum. Alternativet har eksisterende dypvannshavn og nærliggende jernbane, men vil likevel kreve store investeringer i jernbanekapasitetstiltak. Dybden kan også gi utfordringer med hensyn til utfylling i sjø.

Den foreliggende utredningen og kostnadsoverslaget forutsetter at det eksisterende jernbanesporet mellom Muruvik og Hell kan benyttes til godstrafikk etter at nye Gjevingåsen tunnel er åpnet.

Muruvik skårer høyt på samfunnsutvikling, og middels på fleksibilitet, nåverdi og ytre miljø. Alternativet har nærliggende tettbebyggelse og ingen tilrettelagte næringsarealer i umiddelbar nærhet, men med store potensielle områder på Sveberg.

Total investeringskostnad:

2,7 mrd. kroner

Total kostnad inkl. salg av eksisterende terminal- og havneareal: 1,9 mrd. kroner

Ved å benytte deg av direkterutene fra Værnes er du med på å videreutvikle rutetilbudet til og fra flyplassen vår.

-Det er Direkte Smart!

***Frankfurt - København - Amsterdam - London
Stockholm Riga - Praha - Reykjavik - Las Palmas - Alicante
Murcia - Nice - Malaga - Dubrovnik - Antalya**

* Ny direkterute til Frankfurt tilgjengelig f.o.m. 29. mars 2011 – se lufthansa.no

Direkte Smart - fly direkte fra Værnes Trondheim lufthavn Værnes

FAKTA

Kvalitative evalueringskriterier for stedsvalg

Ytre miljø (vektes 15 %)

- Landskapsbilde / bybilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø, kulturmiljø
- Naturressurser

Samfunnsutvikling (vektes 15 %)

Sidevirkninger (indirekte) for samfunnet lokalt, regionalt og nasjonalt. Omfatter

- byutvikling
- regionale virkninger
- næringsutvikling og sysselsetting (indirekte)
- overordnede planer
- sysselsetting og andre direkte virkninger

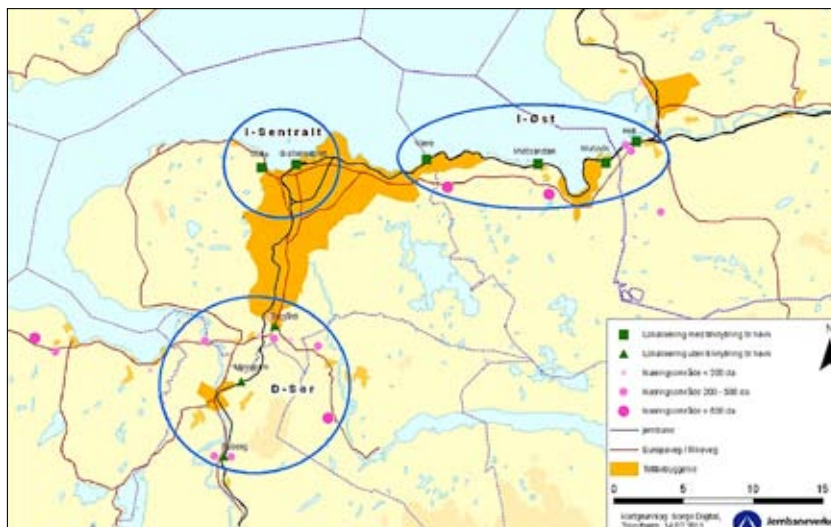
Fleksibilitet (vektes 15 %)

Forskjell mellom alternativene mht. tilpasningsevne ved endrede samfunnsmessige, kapasitetsmessige og teknologiske behov. Vurderes med hensyn til

- etappevis utbygging
- utvidelsesmuligheter
- mulighet for endret teknologi
- driftsløsninger spesielt for jernbane

Nåverdi (vektes 50 %)

- overføring transportmidler, prognoser for overførte tonn og tonnkm
- drift og vedlikeholdskostnader
- transportkostnader for transportkjeden (inkluderer omlasting og distribusjon)
- investeringskostnader



Kartet viser lokaliseringsalternativene for et nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen.

HELL

Hell ligger i Stjørdal kommune, 32 km øst for Trondheim sentrum, med nærliggende jernbane og vei. Stedet krever omfattende tiltak for å få tilfredsstillende konteinerhavn og jernbanekapasitet. Det har nærliggende næringsarealer og lite tettbebyggelse.

Hell skårer høyt på samfunnsutvikling og fleksibilitet, middels på nåverdi og lavt på ytre miljø, hoved-

sakelig på grunn av at en utbygging vil berøre friluftsområder.

Total investeringskostnad:
2,5 mrd. kroner

Total kostnad inkl. salg av eksisterende terminal- og havneareal: 1,8 mrd. kroner

Kilde: Jernbaneverkets konsekvensvalgutredning (KVU) per 23. mars 2011.

Distriktsjef John Kenneth Selven i Bring Cargo berømmer Jernbaneløstaket for en grundig KVVU-jobb. Han mener alle argumenter taler for at den nye terminalen må ligge på sørsiden av byen.



BRING CARGO AS:

- Legg terminalen SØR for byen!

– Alle argumenter taler for at logistikknutepunktet må ligge sør for byen. Godset kommer sørfra og nytt gods sendes sørover igjen. Et knutepunkt nord for byen vil rett og slett ikke bli brukt.

Distriktsjef John Kenneth Selven i Bring Cargo er klar i sin tale. Fra Bring-terminalen på Brattøra har selskapet studert alternativer og argumenter, og har landet på sin konklusjon.

Grundig gjennomgang

– Vi har vært opptatt av ikke å dra forhastede slutninger. Vi ville ha alle argumenter for de ulike alternativene på bordet, og har lagt vekt på en grundig og ryddig prosess. Nå har vi landet på vårt standpunkt, sier Selven, som også har bidratt i arbeidsgruppen for konseptvalgutredningen (KVVU) og er styreleder for Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) region Midt-Norge.

– Det er ingen tvil om at det beste alternativet for vår transport, for kundene våre og for næringslivet i Midt-Norge, er å legge et nytt logistikknutepunkt sør for Trondheim. I «best» legger Selven de tre faktorene tid, kroner og miljø.

Markedet avgjør

– Markedet for Bring Cargo i Trondheim strekker seg fra Dovre til

Saltfjellet, og nærmere 70 prosent av kundene som betjenes av et nytt logistikknutepunkt, bor i eller sør for Trondheim. En ny godsterminal må legges der godset skal forbrukes, sier Selven og forklarer: – Jo lenger unna markedet terminalen legges, dess mer tid, penger og forurensning krever den regionale og lokale distribusjonen, det vil si frakten fra omlastingsterminalen og ut til kunden.

Han betegner effektiv omlasting fra bane til vei som kritisk. – Med våre marginer skal det ikke mye til før tidsbruken og kostnadene ved omlasting og lokaldistribusjon gjør det mer lønnsomt å kjøre godset med bil hele veien fra Østlandet til Trondheim. Det er neppe det en ønsker å oppnå med en ny godsterminal, sier Selven.

Uaktuelt med båt

Han ser ikke båt som en viktig aktør i denne transporten, og dermed heller ikke i lokaliseringsdebatten om ny godsterminal. – For varegruppene som i dag går med bil og bane, går bare en ubetydelig del over havn, sier Selven.

Derfor ser han få argumenter for en integrert terminalløsning med havn, vei og bane. – 90 prosent av alle konteinere går med bil og bane. Både i dag og i overskuelig fremtid er det mye viktigere å sikre effektive, lønnsomme og miljøvennlige løsninger for denne transporten, enn å påtvinge næringslivet en havneløsning vi verken ønsker eller ser noen fremtid i.

Bør investere i bedre bane

– Bruk heller pengene på doble jernbanespor, lange nok kryssningsspor og en effektiv terminal. Det viktigste nå er å gjøre bane til et pålitelig, raskt og punktlig alternativ til bil, råder Selven, som mener målet må være å flytte mest mulig gods fra vei til bane. – Dette oppnår vi ikke hvis vi legger logistikknutepunktet på feil sted. Da vinner bilen.

Blant dagens terminalalternativer rangerer han Torgård som det klart beste basert på tid, miljø og nærhet til markedet. Søberg er det nest beste. – Vi flytter gladelig etter den nye godsterminalen, men kun dersom den blir etablert på sørsiden av byen, sier Selven.



Kåret til "Best i test" - Aftenposten

Vi tilbyr:

Kvalitet
Punktligheit
Skreddersydde løsninger

Vi tilbyr alt av renhold

renhold.no

Kontakt:

Tlf.: +47 4005 70 99
Tlf.: +47 9713 13 10
E-post:
trondheim@renhold.no

www.renhold.no

Ta kontakt for en gratis befaring i dag!

Ørland Kysthotell gir deg ro,
harmoni og minnerike opplevelser.



www.kystekspresen.no

Unikt og ekte ved sjøen

www.kysthotell.no



Vi gir deg starten på opplevelsen!
Kystekspresen bringer deg raskt,
komfortabelt og effektivt til Ørland
Kysthotell. Grupper avtaler rabatt på
reisen med kysthotellet!


KYSTEKSPRESSEN

- Konferansehotellet med unik beliggenhet-55 min fra Trondheim med Kystekspresen
- Rikholdig og spennende aktivitetstilbud
- Opplev vårt velrenommerte kjøkken

Hos oss er du alltid velkommen.
Ta kontakt med oss for gode tilbud.

 ØRLAND
KYSTHOTELL

Telefon 72 51 33 00
Telefax 72 51 33 01
E-post post@kysthotell.no
www.kysthotell.no

– Det er nå vi må handle



Foto: Trondheim Havn

– Vi har verken råd eller tid til å sitte på gjerdet. Men det er politikerne som må ta den endelige avgjørelsen basert på hva som tjener samfunnet best på lang sikt, understreker Rolf Aarland i Trondheim Havn.

– Vi har en historisk mulighet til å skape et langsiktig, helhetlig og samfunnsmessig formålstjenlig logistikknutepunkt. Den sjansen må vi gripe, mener Rolf Aarland, markeds- og logistikksjef i Trondheim Havn.

Han mener vi som samfunn er forpliktet til å ta hensyn til det samfunnsmessige totalregnskapet. – Debatten omkring logistikknutepunkt bærer preg av mange særinteresser. Det er helt naturlig og helt greit. Men det krever at noen løfter blikket over særinteressene og vurderer hva som best gagnar samfunnet som helhet, understreker Aarland.

600 flere trailere

Han refererer til Trondheim kommunes prognoser for befolkningsvekst. – Ifølge prognosene skal byen ikke bare vokse med 2-3 prosent årlig, men med 50 000 innbyggere i tillegg. Bare denne befolkningsveksten vil gi en økt godstrafikk til og fra byen på 600 trailere daglig, forklarer Aarland.

I dag fraktes hovedvekten av godset på vei. – Er vi villige til å ta hele økningen på vei? Det vil i så fall kreve en storstilt veiutbygging. Heller ikke dagens jernbane har kapasitet til å

ta en stor nok andel av den antatte veksten. Da må vi tenke sjø som et realistisk alternativ, for sjøveien ligger der med ubegrenset kapasitet, sier Aarland. – Det krever riktignok en helt annen skipsregularitet enn i dag, men det er høyst realistisk dersom vi konsentrerer godset.

Mer direkte transport

Markeds- og logistikksjefen viser til nasjonale føringer, internasjonale trender og EU-politikk som legger vekt på konsentrasjon, integrasjon og regionale terminaler. – Fremtiden er at godset forhåndssorteres på opprinnelsesstedet og sendes helt frem i fulle enheter til markedet, uten omlasting og omsortering. Dette vil gi nye transportkorridorer fra kontinentet og endret bruk av samlastere. Det vil også føre til reduserte transportkostnader og lavere distribusjons- og omlastingskostnader, mener Aarland.

Vil ha debatt

Han etterlyser konstruktive forslag fra aktørene som går for en delt løsning. – Vi har vært opptatt av å sparke i gang debatten før det blir for sent. Derfor lanserte vi forslaget om å bygge ut Øysand – dessverre uten at det førte til annet enn høylytte protester. Deretter visualiserte vi en utbygging på Hell for å vise hvordan en integrert løsning vil kunne se ut. Nå håper vi å få en god debatt frem til høringsfristen i sommer.

Aarland beklager at debatten bærer preg av kortsiktig tenkning. Altfor mange legger dagens mønster og løsninger til grunn for å løse morgendagens utfordringer. Det blir feil, sier Aarland. Han minner om at et logistikknutepunkt, integrert eller delt, i beste fall vil være byggeklar i 2025. Da blir det for snevert å ta utgangspunkt i dagens godsstrømmer og -behov.

– På sikt vil godsmengdene dobles og tredobles, og da kan ikke samfunnet ta hensyn til samlastere som truer med at de ikke vil flytte etter en gods-terminal nord for byen, sier Aarland, som presiserer at Trondheim Havn kan leve godt med alle de lanserte alternativene. Han legger likevel ikke skjul på at han mener vi bør forfølge tanken om en integrert løsning inntil vi ser at det ikke er mulig.

Trenger fortsatt Brattøra

– Alt går an. Ved en delt løsning må vi bygge ut havnene i både Orkanger og Brattøra for å skape nok kapasitet til konteiner gods. Vi har registrert innspillene om å bygge havn i Trolle eller Børsa, noe vi anser som nokså urealistisk. Men hvis samfunnet ønsker å dekke kostnadene ved å etablere havn på 70-80 meters dybde, vil vi selvsagt også delta i et slikt arbeid.

– Transporten, markedet og regionen som helhet vil være best

tjent med en integrert løsning. Helst sør for Trondheim, men om det ikke er mulig, må vi se etter løsninger nord for byen, sier Aarland, som mener Midtsand er et godt alternativ. – Å ta hensyn til marginalt økte kostnader for distribusjonen til og fra Trondheim, blir for snevert.

– Et integrert knutepunkt vil på sikt komme alle aktører til gode. Vi har bidratt til debatt som har utløst ulike syn, og det vil vi fortsette med, lover Aarland.

RTB

Kombiner møter og konferanser med teaterforestilling

Vi kan tilby våre bedriftskunder kurs- og konferanserom. Lunsj og middag serveres i Theatercaféen eller på vårt konferanserom. Omvisning er også mulig. Kvelden avsluttes med teaterforestilling på en av våre fem scener.

For bestilling og mer informasjon kontakt Bente Dyrseth på telefon 73 80 51 63 eller e-post bente.dyrseth@trondelag-teater.no

TRØNDELAG
TEATER

Billetter: 73 80 50 00 trondelagteater.no



Tenk grønt. Sov blårutet.

Det er ingen tvil, blått er den nye grønne – fordi det er ingen annen seng som er så miljøvennlig som en seng fra Hästens.

Nyhet

Hästens Aurora
180x200 BJ, kr. 89 900,-



Hästens 
www.hastens.com

ROM FOR ALLE

Beddingen 3
7014 Trondheim
tel. 73 50 16 00
åpningstider 10-20 (18)
info@romforalle.no
www.hastens.no



Mange alternativer – ingen fasit

– Det finnes ingen fasit på hvor et nytt logistikknutepunkt bør ligge. Målet har vært å gi et godt bilde av alternativer og nytte/kost. Nå ønsker vi debatt, sier senioringeniør Raymond Siiri (*bildet*) i Jernbaneverket.

Han har ledet arbeidet med konseptvalgutredningen (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, som nå foreligger.

Balansegang

Siiri betegner arbeidet med KVU som en balansegang. – Alle lokaliseringsoalternativene har fordeler og ulemper. Vi har benyttet klare kriterier for å kunne veie alternativene mot hverandre, men det kan likevel ikke settes to streker under noen av lokaliseringsoalternativene. Vi håper imidlertid utredningen skaper debatt som kan lede frem til et effektivt fremtidig godsknutepunkt i Midt-Norge, sier Siiri.

Han berømmer den brede deltagelsen fra en rekke sektorer i prosjektgruppen, og mener prosessen har vært preget av stort engasjement og sterke fagpersoner. Det har sikret driv og løft.

Skal gi samfunnsgevinst

Ennå holder utredningen et såkalt konseptuelt nivå – enten en delt løsning sør for Trondheim, eller en integrert løsning nordøst for byen. Det første valget dreier seg med andre ord om hvilket område knutepunktet skal ligge i.

– Finansdepartementet er opptatt av nytte/kost. Det vil si summen av investeringskostnader, transportkostnader, omlastingskostnader, miljøkostnader, distribusjonskostnader og andre relevante faktorer. Målet er en effektiv overføring av gods fra vei til bane, forklarer Siiri. – Da kan ikke investeringskostnadene spise opp gevinstene.

Han mener arealtilgang er den største utfordringen i prosjektet. Uten nok areal vil ikke terminalen få plass og kapasitet nok til å bli effektiv. I tillegg må lokaliteten være så attraktiv at den blir brukt av regionens bedrifter med transportbehov.

– I hele prosessen har vi hatt fokus på effektmål og hva som gir størst gevinst for næringslivet. Da blir det også vesentlig at knutepunktet ikke kan ligge for langt unna Trondheim, som utgjør hovedmarkedet i Midt-Norge.

Næringsutvikling

En annen utfordring ligger i at en arealkrevende godsterminal i noen grad vil berøre boligområder, landbruksområder eller natur- og friluftsinnteresser. Dette har ført til at tre tidligere alternativer – Meeppen og Være

FAKTA

Samfunns mål

Å gi Midt-Norge et kapasitetssterkt, kostnadseffektivt og fleksibelt logistikknutepunkt for fremtidens godstransport.

Samfunnsbehov

- Større andel gods via jernbane og sjø, redusert andel på vei
- Helhetlige transportløsninger og økt konkurransekraft for næringslivet
- Effektiv, forutsigbar og fleksibel godstransport til og fra regionen
- Miljøvennlig og energieffektiv transport
- Konkurransedyktige transportløsninger

Konseptalternativer

- Brattøra (0-alternativ – neppe reelt pga. manglende vekstpotensial)
- Trolla (fjellhall – krever store investeringer)
- Delt Sør (Torgård eller Søberg – bane/vei ikke integrert med havn)
- Integrert Øst (Midsandan, Muruvik eller Hell – bane/vei integrert med havn)

Prosjektgruppen for KVU

- Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylkeskommuner
- Næringslivet ved NHO-Trøndelag og Næringsforeningen i Trondheim
- IKAP (Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen)
- Statens vegvesen
- Kystverket
- Trondheim Havn
- Naturvernforbundet
- Jernbaneverket (prosjektledelse)
- Konsulent

FAKTA

Fremdrift

- Mars/april 2011: KVU foreligger fra Jernbaneverket
- 1. juni 2011: Høringsfrist for næringsaktører
- 1. juli 2011: Høringsfrist for Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner
- Sommer 2011: Prosjektgruppen behandler innspill fra høringsrunden
- Høst 2011: KVU oversendes til regjeringen, som skriver den inn i Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023
- 2012: Prosessen går videre og strammes inn til stedsalternativer innenfor et valgt konsept som utredes og planlegges i detalj
- 2014–2023: Nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen inngår i Nasjonal transportplan

i Trondheim kommune – er ute av bildet.

– På den andre side vil et nytt logistikknutepunkt kunne gi store positive ringvirkninger med store muligheter for ny næringsutvikling i området det plasseres. Det forutsetter imidlertid at området som velges, er tilrettelagt for en slik utvikling, påpeker Siiri.

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL):

Tviler på integrert løsning

– Samlokalisering av havn, jernbane- og bilterminal er bra, men ikke nødvendig for et effektivt logistikknutepunkt, mener LTLs Tom Rune Nilsen.

Den administrerende direktøren i Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) viser til at de andre storbyene i Norge heller ikke har havn samlokalisert med gods-terminal for vei og bane. – Bergen snakker om en integrert løsning på Flesland for både fly, båt, bil og bane, men løsningen er ennå på utredningsstadiet. Det er langt fra sikkert at planene blir realisert, sier Nilsen.

Skeptisk til nye sjøruter

– Personlig, og på generelt grunnlag, mener jeg logistikken er best tjent med integrerte logistikk-løsninger. Men jeg tror ikke det vil være heldig å etablere et logistikknutepunkt nord for Trondheim. Det skaper unødvendig lang avstand til markedet, mener Nilsen.

Han stiller seg tvilende til realismen i å etablere mange nye båtruter til og fra Trondheim. – Det skal mye gods til for å etablere en sjørute, men selv om potensialet ikke er til stede i dag, kan dette selvsagt endre seg i fremtiden. Vi kan for eksempel tenke oss Trondheim som en aktuell kanal fra Sverige og Øst-Europa.



Foto: LTL

Naturlig midtpunkt

Også stadig økende fiskeeksport kan gå sjøveien. På basis av at fisken produseres ytterst i den lange Trondheimsfjorden, kan imidlertid Ålesund være en mer aktuell eksporthavn enn Trondheim, mener Nilsen, som uansett anser Trondheim som et naturlig midtpunkt i Norge.

– Dermed kan det bli hensiktsmessig å frakte gods med sjø eller bil til Trondheim og videre derfra

med tog, tror han. – Sjøtransporten vil imidlertid kunne utvikle seg helt uavhengig av lokaliseringen av et knutepunkt for bil og bane.

Økonomi og miljø

– Det viktigste blir å finne den mest lønnsomme løsningen for transporten som helhet. I dette regnestykket inngår både økonomi og miljø, sier Nilsen, som stoler på at LTLs medlemsbedrifter nå gjør en grundig vurderingsjobb i høringsrunden.

RTB

FLY TAXI
fra kr. 300,-
(Gjelder samkjøring og bestilling senest 3 timer før avgang)

AIRPORT TAXI fra kr. 495,-
(uten samkjøring)

Prøv vår nye iBook: <http://ibook.norgestaxi.no>

Dit du skal – når du vil! Ring 08000

Meråkerbanen

Tre spørsmål om gods fra Sverige

Det er gode grunner til å elektrifisere Meråkerbanen og bringe den opp til svensk standard. Regionen vil bindes sammen, tog fra Stockholm kan fortsette til Trondheim, noe mer gods kan påberegnes, og jernbanemateriell utnyttes bedre. Men når det i debatten om logistikknutepunkt sies at det vil flomme gods ned til Trondheim, er det grunn til å sjekke påstandene.

Hvis plassering av en godsterminal skal avgjøres ut fra en påstand om at det i fremtiden skal komme mye gods over Meråkerbanen, er det gode grunner til å minne om at det er en påstand vi har hørt før. Næringsforeningen var i sin tid med på å samle inn penger til byggingen av Meråkerbanen. I likhet med regionen for øvrig, trodde vi mye gods skulle komme ned fra Sverige. Det skjedde ikke. I 100 års jubileumsboken til foreningen fra 1962 heter det om åpningen av Meråkerbanen i 1882: "Men åpningen av banen førte ikke til noen betydelig økning av godstrafikken til og fra Sverige. Svenskene tok sine motforholdsregler på riksbasis. De fikk sin innenlandsbane som lettet forbindelsen mellom Nord-Sverige og Göteborg. (...) Det gikk ikke mange år før trondhjemmerne innså at Meråkerbanen hadde vært en voldsom skuffelse (...)"

Det finnes mange gode grunner til å oppruste Meråkerbanen, men når dette spørsmålet brukes i debatten om plassering av logistikknutepunktet, viser historien til at det er grunn til å sjekke faktum grundig. MidtPunkt kikket på tilgjengelige kilder for tre påstander: 1: Det er store mengder gods i Sverige og lenger øst som kan komme over Meråkerbanen. 2: Det er kapasitetsbegrensninger på jernbanen til Göteborg (-havn) og 3: havnen i Göteborg er sprengt og trenger avlastning.

1: Hvor er godsmengdene som skal komme over Meråkerbanen?

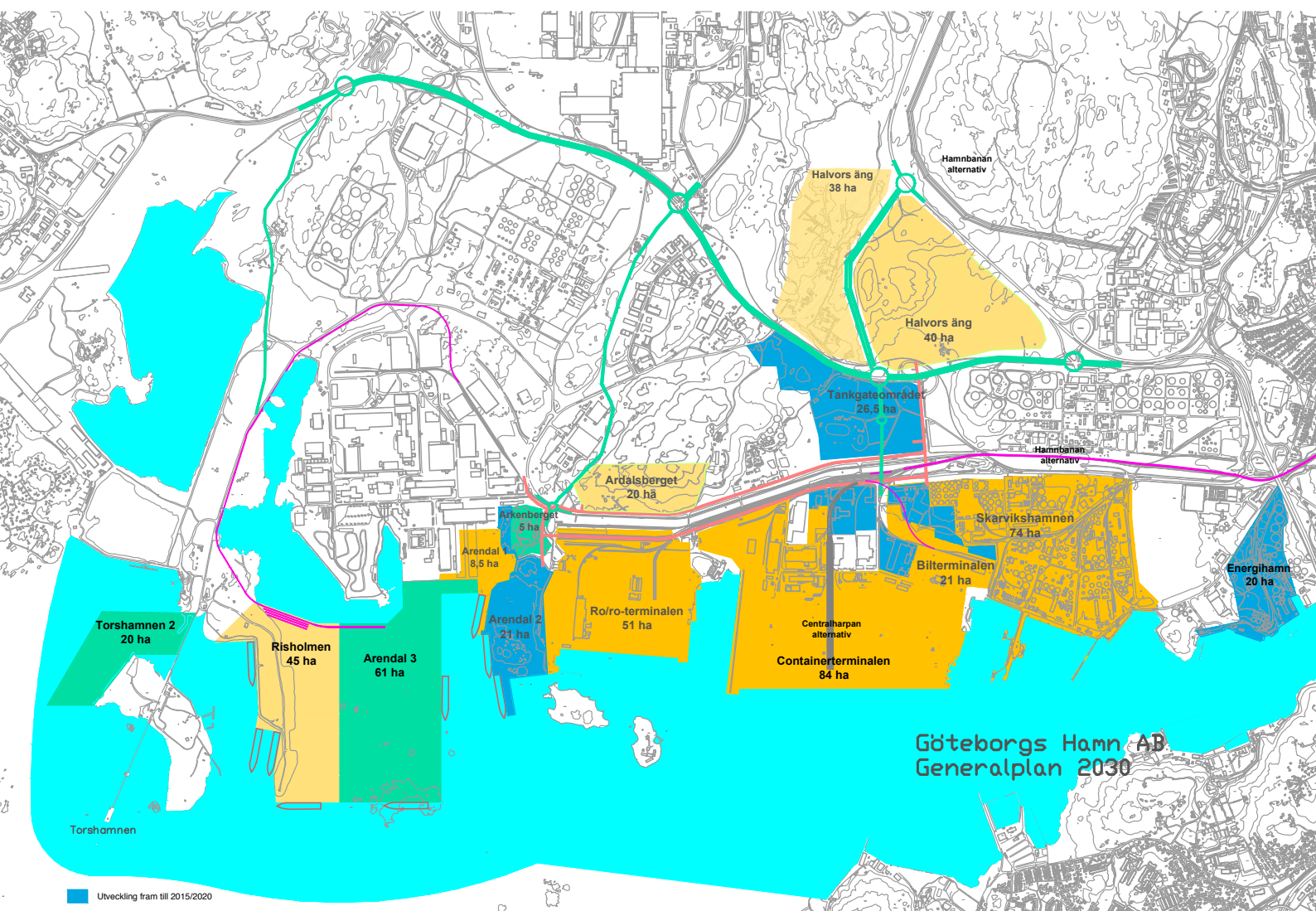
Vi har i jakten på godset gått til analysene fra det svenske konsultentselskapet Vectura Consulting AB. De har 1000 konsulenter innen området transportinfrastruktur. Deres utredning av gods danner grunnlaget for Jernbaneverkets rapport "Mulighetsstudie Meråkerbanen" (februar 2011).

Når det gjelder godstransport, skriver Vectura at "En opprustning og elektrifisering av banen möjliggör en stor överflyttning av gods från väg till järnväg och öppnar för nya och miljövänligare persontransportlösningar. (...) Idag transporteras relativt små mängder gods i stråket för Meråkerbanan/Mittbanan. (...) Under ett genomsnittligt vardagsdygn passerar idag ett godståg Storlien varje dag totalt för båda riktningarna".

Utfordringen er å finne et grunnlag for påstanden om en betydelig godsøkning. Vectura skriver at "Det har inte funnits tillräckliga underlag för att bedöma hur omfattande godstrafiken kan bli i framtiden, men det finns stora potentialer. (...) Ingen av de intervjuade järnvägsföretagen kom med något nytt förslag till transportupplägg. Det var inte heller någon som påtalade möjligheterna med transportkorridorer till Finland och vidare österut. (...)"

Hvis alt godset mellom Sverige og Midt-Norge flyttes fra bil vil det øke fra ett til sju tog i døgnet. Dette er imidlertid helt urealistisk. Vectura påpeker at det bare er en begrenset del av Midt-Svensk gods som er aktuelt for tog. For det første fastslår de at "De godsflöden som har störts potential att överföras till järnväg om Meråkerbanan elektrifieras och upprustas är flöden som ska till eller från Trondheimsregionen." Videre påviser de at gods som skal transporteres under 350 km kjøres på bil. Det er 270 km til Østersund. Det er altså gods mellom Østersund og Sundsvall, og som skal til Trondheim som er det Vectura mener er aktuelt på kort sikt. Av dette begrensede godset vil alt over 50% på jernbane være skyhøyt.

Hva så med gods fra Finland, Russland og Asia som rapportene omtaler? Vectura skriver: "Denna godskorridor konkurrerar med transporter som kan transiteras via exempelvis Narvik och då inte behöver omlastas till fartyg genom Bottenviken." De konkluderer allikevel med et betydelig potensial for dette. Når MidtPunkt spør Vectura om hvor et slikt gods skal komme fra, og hvor det finnes et marked som gjør Trondheim sentral som utskipingshavn, får vi følgende svar: "tillverkning av konsumtionsvaror, tex kläder, i Asien som ska till delar av Europa, kanske först och främst



3: Er Gøteborg havn sprengt?

Illustrasjonen viser utbyggingsplanene for Gøteborg havn, som må sies å være betydelige. Thorshavnen 2, Risholmen og Arendal 3 er planlagte arealer. Ønsker du å lese mer om dette, se www.portgot.se og fanen "Utvecling".

KILDE: GØTEBERG HAMN

England". Mer konkret enn dette er faktisk ikke dokumentasjonen for påstanden om gods fra øst.

Vectura påviser at det er grunnlag for å transportere gods som skal nord-syd i Norge gjennom Sverige. Men de viser også at det mest sannsynlig er gods som skal til/fra Trondheim og NordNorge. De skriver: "För gods som ska till andra delar i Norge är det mest lämpligt att nyttja det svenska järnvägsnätet så långt som möjligt och passera norsk-svenska gränsen via Värmlandsbanan eller Malmbanan."

Svensk transportstøtte favoriserer at gods på jernbane fraktes til svenske havner. Det er rimelig å tro at EU vil fjerne slik nasjonal favorisering. Det vil i så fall styrke muligheten for utskipping over havn i Trondheim. Vectura nevner også innføringen av en mulig avgift på svovelutslipp på transport på Østersjøen. En slik avgift ville vært gull verdt for Trondheim, men konsekvensene for godstransport i Østersjøen er vel så store at det neppe blir gjennomført.

2: Er det kapasitet på jernbanen?

MidtPunkt har spurt Vectura om det er kapasitetsproblemer på Jernbanen fra Midt-Sverige til Göteborg. De viser til problemer på Hamnbanan som er inne på budsjettene først i 2019. På Trafikverkets hjemmeside fremgår det at "Det blir storsatsning på Hamnbanan i Göteborg redan 2013". Regjeringen og Göteborg kommune er enige om at kommunen skal låne opp 2,3 mrd for å forskutere prosjektet.

GODSSTRØMMENE:

Hvor kommer de fra og hvor går de hen?

Østlandet og Oslo er største avsender og destinasjon for godset som sendes til og fra Midt-Norge. Men den regionale og internasjonale godstransporten er også betydelig. Og det meste går langs vei.

Årlig strømmer 11,6 millioner tonn gods til og fra Trøndelag (tall fra 2008). Over halvparten av godset (6,2 millioner tonn) utgjør intermodal (se tekstboks) frakt med bil, tog og båt. Resten utgjør tømmer, tørrbulk og våtbulk som ikke omlastes på intermodale godsterminaler.

Sørkorridoren

80 prosent av den totale godsstrømmen til/fra Trøndelag går sørover. Nesten halvparten av denne transporten (5 millioner tonn) er intermodal. Markedene for godsstrømmen er Østlandet, Vestlandet og utlandet.

Jernbanen frakter totalt 1,1 millioner tonn gods med Dovrebanen. Rundt 46 tusen tonn av dette er vognlast fra/til utland og Østlandet.

Nordkorridoren

19 prosent (2,1 tusen tonn) av den totale godsmengden til/fra Trøndelag fraktes nordover. 1,2 millioner tonn av transporten er intermodal. 631 tusen tonn går med bil, 424 tusen tonn med bane og 178 tusen tonn med skip.

Vei

Det meste av transporten sørover går med bil; av totalt 5 millioner intermodal transport går to tredeler (3,3 millioner tonn) langs vei. 70 prosent av dette går til og fra Østlandet. Til/fra Vestlandet går 1191 tusen tonn, og til/fra utlandet 326 tusen tonn.

Halvparten av godset som skal nordover fra Trondheim, fraktes med bil.

Bane

På sørkorridoren går 1092 tusen tonn på Dovrebanen, hvorav 933 tusen tonn er intermodal last. Godset fraktes til/fra terminalen på Alnabru, som fordeles godset videre til/fra Vestlandet (277 tusen tonn), Østlandet 284 tusen tonn) og utlandet (410 tusen tonn).

Sjø

Samlet skipsgods inn og ut av Trondheimsfjorden er 4,7 millioner tonn. Dette fordeles med 1 million tonn nordover, 2,1 millioner tonn til utlandet, 577 tusen tonn til Østlandet og 1,07 millioner tonn til Vestlandet.

For skip er summen av konteiner gods nesten 1 million tonn, fordelt nordover med 178 tusen tonn, og til utlandet med 726 tusen tonn. For landet for øvrig er det mindre mengder for disse varegruppene.

Regionalt

Også internt i Trøndelag foregår det betydelig transport knyttet til godsdistribusjon. Trondheim sentrum er det største markedstyngdepunktet. Deretter kommer naturlig nok byområdene i Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag.

38 % av varene som kommer til Trondheim, fordeles nordover i Trøndelag. Resten (62 %) distribueres i Sør-Trøndelag.

Fremtidsutsikter

Prognoser for 2020 og 2040 tilsier at godsmengden i årene fremover vil øke betydelig: I 2040 kan vi vente at både den totale og den intermodale transporten med bil, bane og båt mer enn fordobles. Den relative fordelingen på de ulike transportretningene vil imidlertid bli omtrent som i dag.

FAKTA

Intermodal transport vil si at det benyttes minst to typer transportmidler i en integrert dør-til-dør transportkjede. Integrering mellom transportmidler skjer på terminalene. Intermodal logistikk krever derfor effektiv terminaldrift.

Kilde: Jernbaneverkets konsekvensvalgutredning (KVU) per 23. mars 2011.

RTB



Total mengde gods til og fra Trøndelag (tusen tonn)

	2008			
	Sørover	Nordover	Østover	Totalt
Vei	4467	789	700	5256
Bane	1092	424	200	1516
Sjø	3809	975		4784
Totalt	9368	2188	900	11556

	2040 (prognose)**			
	Sørover	Nordover	Østover	Totalt
Vei	8959	1894	1417	12270
Bane	2303	473	700	3476
Sjø	5675	1726		7401
Totalt	16937	4093	2117	23147

Intermodalt gods* til og fra Trøndelag (tusen tonn)

	2008			
	Sørover	Nordover	Østover	Totalt
Vei	3266	631	700	3897
Bane	933	424	0	1357
Sjø	752	178		930
Totalt	4951	1233	700	6184

	2040 (prognose)**			
	Sørover	Nordover	Østover	Totalt
Vei	6879	1605	1417	9901
Bane	2066	473	700	3239
Sjø	1611	438		2049
Totalt	10556	2516	2117	15189

*Intermodalt gods = termovarer, fisk, stykkgoods og industrivarer som kan fraktes i konteiner og omlastes

**2040-tallene for vei og bane er basert på en mulighetsstudie for Meråkerbanen. For bane forutsetter tallene en viss effektivisering av dagens terminalsystem, samt nye kryssningsspor som gir plass til lengre tog.

komplette møbleringsløsninger
vi hjelper deg med å skape et godt arbeidsmiljø, ta kontakt for en uforpliktende prat

ROM TIL ROM
MØBLER OG INTERIØR
FJORDGATA 21, 7011 TRONDHEIM - TLF. 71 51 22 16

www.romtilrom.no

– Hva mener aktørene

Hvor bør det nye logistikknutepunktet ligge? Og hvorfor bør det det? MidtPunkt har spurt et utvalg vareeiere, samlastere og fagmiljøer.

Paul Foldal

leder Transport og distribusjon
i TINE SA

– Det eneste og riktige alternativet er å legge terminalen sør for Trondheim. TINE Midt-Norge benytter både bil og bane, og transporterer rundt 40 000 tonn årlig til og fra regionen. 90 prosent av dette går sørover. Jeg forstår ønsket om å få mer gods over på kombinasjonen sjø og bane, men for vår type gods er båttransport lite aktuelt.

– Vi har flere anlegg i regionen, med Heimdal, Tunga og Verdal som de største. Likevel skal det meste av det vi produserer, innom anleggene i Trondheim for foredling og pakking. For regional transport er bil eneste alternativ for å unngå kostbar og tidkrevende omlasting.

Jørgen Rødseth

seniorrådgiver i Asplan Viak
Samferdsel og infrastruktur

– Lokalisering av logistikknutepunktet må skje ut fra markedets behov: hvilke varestrømmer som skal flyte gjennom knutepunktet, avstanden til markedstyngdepunktet og beliggenhet i forhold til overordnet infrastruktur. Det er brukernes, det vil si vareeierne, totale kostnader som avgjør om dette blir en suksess. I tillegg må knutepunktet lokaliseres ut fra miljømessige hensyn.

– Trondheimsområdet utgjør markedstyngdepunktet i regionen, og det meste av godset kommer fra, eller skal fraktes, sørover. Svært mange store grossister har også etablert seg sør for byen. Med lokalisering nord for Trondheim må hovedtyngden av godset med bil og bane passere Trondheim for å transporteres 25-30 km forbi tyngdepunktet. Det vil belaste E6 Øst og store deler av hovedveinettet i Trondheim med 100-150 000 vogntog årlig. I tillegg er det en miljømessig meget ugunstig løsning.

– Langtransport inn og ut av regionen domineres i dag av bil. Også jernbanetrafikken sørfra vokser. Til sammenlikning er konteinertransport sjøveien bare marginal, og bør kunne ivaretas av konteinerhavnen i Orkanger.

Odd Petter Thoresen

næringslivets representant i prosjektgruppen for nytt logistikknutepunkt

– Vi bør velge en delt løsning med godsterminal sør for og nærmest mulig byen, det vil si Torgård. Havn er ikke viktig i denne sammenhengen – regionen har havner nok, blant annet Orkanger, som opplever stadig økende godsmengde i konteiner. I årene som kommer, er det nødvendig å øke godsmengden med båt for å avlaste overbelastede veier og jernbane. Likevel er det kombinasjonen

båt-bil som blir viktigst, og ikke båt-bane.

– En eventuell gevinst ved salg av eiendommer på Brattøra/Nyhavna bør brukes på de eksisterende havnene i Trondheimsfjorden, og ikke på å etablere en ny havn som brukerne, skipsfarten inkludert, ikke vil ha. Utfordringen med Trondheimsfjorden er den lange innseilingstiden til Trondheim og Orkanger på over 1,5 time. Inn til Hell eller Muruvik vil den bli enda en time lengre. Et logistikknutepunkt med havn nord for Trondheim står derfor i fare for ikke å bli brukt, verken av skipsfarten eller av bil- og togtransportørene.

Lars Inge Fenes

logistikkansvarlig Ahlsell Region Nord

– Vi er mest opptatt av at det raskt blir tatt en avgjørelse, så prosessen ikke stopper opp. For øvrig er vi avhengige av effektiv og punktlig transport til og fra Østlandet, ikke minst når lageret vårt på Tempe erstattes av hovedlageret på Gardermoen. En ny godsterminal må derfor ligge nærmest mulig byen. Om det blir på sør- eller nordsiden av Trondheim er i utgangspunktet ikke vesentlig for oss. Vi er imidlertid svært opptatt av pris og punktlighet, og plasseringen av terminalen vil mest sannsynlig påvirke transportørene vi benytter og deres mulighet til å levere presist og kostnadseffektivt.



Paul Foldal.

FOTO: TINE



Jørgen Rødseth.

FOTO: ASPLAN VIAK



Odd Petter Thoresen.

FOTO: PRIVAT



Foto: Trondheim Havn

Heidi C. Dreyer

professor i logistikk ved NTNU og seniorforsker ved SINTEF Teknologi og samfunn

– Lokaliseringen av ny godsterminal bør baseres på hvor hovedtyngden i godsvolumet er (til- og fra-mønsteret), både for det volumet som ankommer for distribusjon i Trondheim og omegn, og det som skal videre nord eller sørover. En må ta hensyn til både dagens situasjon og den antatte situasjonen på lang sikt.

– Det er ingen tvil om at hovedtyngden av dagens varestrøm i dag går mellom Østlandet og Trondheim. Fra et logistikkfaglig synspunkt fremstår det derfor som lite rasjonelt å skulle sluse godset gjennom byen til en terminal på øst- eller nordsiden. Dette vil innebære stor belastning på et allerede presset veisystem, og vil dermed føre til mindre effektiv fremføring. Godsterminalen bør derfor ligge på sørsiden av byen.

– Beliggenheten må også base- res på brukere, tilgjengelig areal og tilgang til eksisterende infrastruktur. Basert på dagens konteinerstrømmer må ikke terminalen nødvendigvis ligge ved havneanlegg, siden konteiner-

frakt med båt utgjør en svært liten godsandel. Den bør imidlertid ha god tilknytning til havn.

Niklaus Haugrønning

Styreleder for Norges Lastebileier-Forbund, avd. Sør-Trøndelag

– Det ideelle ville vært en integrert løsning med vei, bane og havn. I praksis fraktes imidlertid svært små godsmengder med båt, og de konteinerne som fraktes, skal omlastes til bil, ikke til bane. Det gjør det viktig å etablere et effektivt omlastingspunkt for bil og tog. Dette må ligge sør for Trondheim, siden mye av godset skal innom Heimdal. Må godset forbi byen før det lastes om, vil det utvilsomt føre til langt større bilbruk.

– I utgangspunktet er det ideelt med samlokalisering av vareeiere, transportører og samlastere, men ikke for enhver pris. Så langt jeg kjenner til, ser ingen logistikkaktører hensikt i å legge virksomheten på nordsiden av byen. Vareeiere og transportører velger den transporten som er mest lønnsom, det vil si færrest mulig kilometer og kortest mulig tid. Uansett er det viktig at lokaliseringdiskusjonen nå blir tatt.

Olav Løfshus

distribusjonsleder i Asko Midt-Norge

– ASKO Midt-Norge ønsker å frakte mest mulig av godset med tog, som er rimeligere og mer miljøvennlig enn bil. Rundt 80 % av godset kommer fra Østlandet, og må stoppes og lastes om før Trondheim, siden fremførings-tiden er kritisk. ASKO Midt-Norge ønsker derfor en terminal for bil og bane sør for byen.

– En terminal på Hell vil for vår del medføre en økning i framførings-tid fra Østlandet på rundt 1,5 time, sammenliknet med en terminal sør for byen. Det samme gjelder for flere store aktører innen transport og distribusjon som er lokalisert på Tiller og Heggstadmoen.

– For ASKO Midt-Norge er ikke båt et alternativ, og dette vil ikke endres i overskuelig fremtid. Hvis båt med tiden tar større godsmengder, bør regionen prioritere de eksisterende havnene – for eksempel er kjøretiden fra en godsterminal sør for byen til havna på Orkanger under 30 minutter – eller etablere en ren havn i Trolle.

RTB



Lars Inge Fenes.

FOTO: AHLSELL



Heidi C. Dreyer.

FOTO: SINTEF



Olav Løfshus.

FOTO: ASKO MIDT-NORGE

COOP NORGE TRONDHEIM:

– Kostnadseffektivitet viktigst

– Kostnadseffektive logistikk løsninger med god kapasitet er det viktigste, uansett beliggenhet, sier disponent Jan Ove Wagnildhaug i Coop Norge Trondheim.



– Coops lager- og administrasjonsbygg på Tiller ligger godt uansett hvor godsterminalen blir lokalisert, mener disponent Jan Ove Wagnildhaug i Coop Norge Trondheim. FOTO: COOP NORGE

Han mener Coops nylig oppførte lager- og administrasjonsbygg på Tiller ligger godt uansett hvor godsterminalen blir lokalisert. – For oss handler det om å få varene levert på porten til avtalt tid og pris. Men som én av mange store grossister i Tiller- og Heimdals-området, mener vi det vil være mest effektivt å plassere knutepunktet på sørsida av byen.

Daglig går 60-70 biler inn og ut fra Coops lager på Tiller. Dagligvaregrossisten benytter både bil og bane, avhengig av behov og type gods. Sjøfrakt er ikke et alternativ i dag.

– Kapasitet, pris og kvalitet på logistikken er avgjørende. Derfor blir det bra med et logistikknutepunkt utenfor Trondheim sentrum, mener Wagnildhaug.

SCHENKER AS TRONDHEIM:

– Må unngå omveier

– Vi er tilfredsstillende lokalisert på Heimdal – nært de store grossistene og på riktig side av byen med hensyn til godsstrømmen, sier regiondirektør Per Anders Kartnes i Schenker.

Han ser ingen grunn til at det internasjonale transportselskapet skal flytte på seg, uansett hvor en ny godsterminal lokaliseres. – Heimdal er svært sentralt, både med hensyn til de store godsstrømmene, og med hensyn til den regionale og lokale vareflyten.

Kartnes er kategorisk i sitt lokaliseringssyn: – En terminal nordøst for Trondheim er et håpløst alternativ. Mye av godset kommer sørfra og skal inn til byen. Det samme gjelder utgående gods, som hovedsakelig oppstår i Trondheim. Et logistikknutepunkt øst for Trondheim betyr derfor mange kilometer omvei ved distribusjon av



Regiondirektør Per Anders Kartnes i Schenker vil ikke flytte etter en godsterminal nord for Trondheim. FOTO: SCHENKER

godset, og samme omvei på nytt for å laste gods for transport sørover. Det er fullstendig unødvendig ressursbruk, mener Kartnes.

Han mener effektivitet og løsninger ved selve godsterminalen aldri kan oppveie betydningen av plassering. – Dagens lokalisering på Brattøra fungerer bra i og med at terminalen ligger nært markedet og jernbanen, sier regiondirektøren. – For oss er det selvsagt et poeng med kort vei til omlasting til og fra jernbane. Det viktigste er likevel at terminalen er riktig plassert med tanke på godsstrømmen, presiserer Kartnes. **RTB**



INTEGRERT LOGISTIKKNUTEPUNKT:

– Gir fantastiske muligheter for byutvikling

Flyfoto Maquette Modellverksted AS
Illustrasjon Pir II Arkitektkontor AS

– Et nytt, integrert logistikknutepunkt utenfor Trondheim vil gi fantastiske utviklingsmuligheter på Brattøra. Men dette er ingen forutsetning for å tenke byutvikling.

Det mener kommunalråd Geir Waage (Ap) i Trondheim. Han peker på at Trondheim i årene fremover vil få stor befolkningsvekst, og dermed stort behov for nye områder til boliger og arbeidsplasser.

– I dag er ikke vekstmulighetene for en godsterminal på Brattøra til stede. Derimot gir området fantastiske muligheter til fortetting i forlengelsen av Brattørkaia. Det gir imidlertid også Nyhavna, som er mindre avhengig av lokaliseringen av en ny terminal, sier Waage. – Her ligger utfordringen i å finne gode erstatningsarealer for de bedriftene som ikke er avhengige av nærheten til havna, påpeker han. Trondheim kommunes planprogram for Nyhavna er nå ute på høring.

– Vi kan ikke byomforme Brattøra før vi har landet på en god terminal-løsning. Likevel er vi i full gang med å tenke muligheter og scenarier, og vi har allerede fått mange spennende tanker omkring fremtiden til området, sier Waage, som understreker nødvendigheten av å tenke de lange tankene allerede nå. En realisering av alle planene ligger uansett mange, mange år frem i tid.

– Først skal vi ta den viktige debatten som legger grunnlag for en beslutning om logistikknutepunkt. Det har stor betydning for hele regionen. Deretter vil vi utnytte de mulighetene beslutningen gir for videre byutvikling, sier kommunalråden.



– Den ultimate løsningen for videre byutvikling er et integrert knutepunkt utenfor Trondheim sentrum, sier kommunalråd Geir Waage. FOTO: ARBEIDERPARTIET

RTB



WWW.BASALE.NO

SALG OG UTELEIE AV NÆRINGSEIENDOM FOR EN FORVALTNINGSPORTEFØJE PÅ NÆRMERE 2 MILLIONER KVADRATMETER

Basale forvalter nærmere 2 millioner kvadratmeter næringseiendom i Norge og Sverige. Vi har over 20 års erfaring, og vi leverer både asset management-tjenester, tradisjonell eiendomforvaltning og meglings- og rådgivningstjenester.

- Vi driver virksomhet innen næringseiendom:
- utleie (reforhandling, nyutleie, utvikling)
 - verdivurdering
 - transaksjon
 - oppgjørsoppdrag

BASALE FORVALTER OG
UTVIKLER EIENDOM

Gir kulturnæring nytt innhold

Vakre Sjøbygda Kunstnarhus i Selbu inviterer til møter mellom kunst, næringsliv, natur og mennesker.

Kunster og gründer Eldbjørg Raknes vil at Sjøbygda Kunstnarhus skal åpne rom og bygge ned murer mellom fag, miljøer, generasjoner og nasjonaliteter. Hun er godt i gang.

Foto: Sjøbygda Kunstnarhus



Kunster og gründer Eldbjørg Raknes vil gi nytt innhold til begrepet kulturnæring. – Kunstnere har ingen tradisjon for å se seg selv som næringsdrivende. Det vil jeg endre på, sier Raknes ubeskjedent.

Tverrfaglig kunstsenter

Hun vil ha mer næring i kunsten og mer kunst i næringslivet. Siden etableringen i 2008 har Sjøbygda Kunstnarhus vært kilde til nyttig og kreativ kunnskapsutveksling på tvers av kulturer, generasjoner, fag og nasjonaliteter.

– Sjøbygda skal være en spydspiss innen høykvalitets flerfaglig kunstnerisk formidling, fastslår Raknes. Hun er godt i gang med å oppfylle visjonen. Som anerkjent musiker med stort nasjonalt og internasjonalt nettverk har hun allerede gjennomført en rekke arrangement, workshops, temamøter og konserter med stor bredde i artister og publikum. – Virksomheten må ha mange bein å stå på. Derfor samarbeider jeg også tett med en rekke andre virksomheter i regionen, forteller Raknes.

Internasjonalt

Hun betrakter Sjøbygda Kunstnarhus som en selvsagt internasjonal aktør. – Det er verden som utgjør min arbeidsplass og Sjøbygdas omland. Da er det helt naturlig å invitere aktører fra hele verden hit, mener musikeren.

Like selvsagt synes hun det var å melde virksomheten inn i Næringsforeningen. – Sjøbygda Kunstnarhus er arbeidsplass og arena for kunstnere fra Trondheim, selv om vi ligger i Selbu. Dessuten er publikum, kunstnere og næringsliv i Trondheim et viktig marked for arrangementene våre, forteller Raknes.

Nysgjerrig

Hun mener kunstaktører utgjør et positivt bidrag til Næringsforeningen. På den andre siden er hun ivrig etter å lære mer av næringslivet. – Jeg er alltid nysgjerrig på hva og hvordan andre tenker, ikke minst om innovasjon og utvikling. Det optimale er når vi kan lære av hverandre, slik at kunnskapen går begge veier. Det gir Sjøbygda Kunstnarhus unike muligheter til, mener Raknes.



Sjøbygda Kunstnarhus inviterer til kreative møter mellom mennesker og kunst. Her fra Sjøbygdafestivalen med blant andre Are Kalvø og Espen Beranek Holm i 2010.

Foto: Sjøbygda Kunstnarhus

RTB

Sammenslåing ga slagkraft

Som én samlet næringsforening ville vi stå sterkere enn som rene bransjeforeninger. Det sier Albert E. Olsen sr. om starten på arbeidet med å omdanne Trondhjems Handelsstands Forening til Næringsforeningen i Trondheim i 1999.

Olsen, som den gang var styreformann for Midnor CNI, var i følge årsmeldingen for 1999 initiativtaker til den nye foreningen. Basert på initiativet ble det dannet et interimstyre som skulle vurdere mulighetene for å etablere en næringsforening. Interimstyret ble satt sammen av representanter fra ulike bransjer, og med Handelsstandsforeningen som en selvsagt deltaker.

Sterkere sammen

– Byen hadde både industriforening, handelsforening og håndverkerforening. Sammen ville vi stå sterkere overfor for eksempel kommunale myndigheter, minnes Olsen, som gjennom grossistselskapet AEO var medlem i både Handelsstandsforeningen og Industriforeningen.



Foto: Steinar Fugelsøy, Adresseavisen

Olsen peker på at også andre av landets byer og regioner hadde sine næringsforeninger. – Det var ingen grunn til at ikke Trondheim skulle ha en like kraftfull forening til å fronte næringslivets interesser, mener han.

Bred støtte

21. september 1999 ble det endelige forslaget til en samlet næringsforening lagt frem og godkjent i generalforsamlingen i Handelsstandsforeningen. Dermed ble foreningen åpnet for medlemmer fra hele næringslivet, og Næringsforeningen i Trondheim var dannet.

Håndverkerforeningen valgte å stå utenfor den nye næringsforeningen. De to foreningene har imidlertid et godt samarbeid.

RTB

Som Private Banking-kunde får du tilgang til det beste vi har. Det garanterer vi.

Behov for investeringsrådgivning utover det vanlige?

Vi har et av Norges beste forvaltningsmiljøer og gjør nå vår ypperste ekspertise innen formuesforvaltning tilgjengelig for våre beste kunder. Med et minstebeløp på 5 millioner kroner vil våre kapitalforvaltere aktivt forvalte din formue, slik at du kan fokusere på det som er viktigst for deg. Les mer om Aktiv Formuesforvaltning på fokusprivatebanking.no

Private Banking. Løsninger utover det vanlige.

Fokus Private Banking
filial av Danske Bank

Oslo | Trondheim | Bergen | Stavanger | Luxembourg



Wenche Seljeseth og Karl Reinert Halsen i SpareBank 1 SMN anbefaler behandlingsforsikring for bedriftens ansatte.

Foto: Sparebank 1 SMN

Behandlingsforsikring er en vinn-vinn ordning for bedriften og de ansatte

De fleste vil i løpet av livet få noen "vondter". Det kan være alt fra plager med nakke og skuldre til mer alvorlige symptomer. Årsakene kan være ulykker, sykdommer eller yrkesrelaterte lidelser. Trenger du hjelp til å få gjort noe med "vondter" er det ofte lange ventetider.

Konsernbanksjef Wenche Seljeseth i SpareBank 1 SMN forteller at det finnes et alternativ: bedrifter kan tegne behandlingsforsikring som vil sørge for at de ansatte raskt kommer til behandling og dermed raskere tilbake på jobb.

Med behandlingsforsikring får du behandling innen gitte frister. Første konsultasjon hos spesialist innen 10 virkedager, sykehusbehandling innen 20 virkedager, fysioterapeut innen 5 virkedager og psykolog innen 5 virkedager.

All behandling skjer i det private helsevesen. For mange er dette viktig da de ikke liker følelsen av å snike i køen til det offentlige helsevesen.

Ansatte i bedrifter som har kjøpt behandlingsforsikring får direkte kontakt med et profesjonelt støtteapparat som hjelper dem gjennom

hele prosessen. Mange tilbydere kan dessuten bistå med alt det praktiske rundt billettbestilling, transport og overnattinger. Det er ingen egenandeler. Seljeseth forteller at nettopp tilrettelegging, gjennomføring og oppfølging fra forsikringsselskapets helsepersonell gjennom hele prosessen gjør det til et gode med ekstra trygghet.

Vi har hentet inn tilbakemelding fra bedrifter som har kjøpt helseforsikring, forteller banksjef Karl Reinert Halsen i SpareBank 1 SMN.

Bedriftene rapporterer at helseforsikring er en vinn-vinn ordning for bedriften og de ansatte. De ansatte får raskere behandling og bedriften får lavere sykefravær. For bedriften blir det en investering med god økonomisk effekt, gjennom redusert lengde på sykefravær. Investeringen

tjenes raskt inn. En av bedriftene fant ut at gjennom å redusere sykefraværet med 20 dager ville årspremien være inntjent.

I prosessen med å finne tilbydere av behandlingsforsikring bør man ta spesielt hensyn til om den aktuelle tilbyder kan stille med spesialistkompetanse for en grundig orientering om produktet og vilkår, samt beregning av pris. Det er riktig nok ikke mulig å beregne den økonomiske gevinsten behandlingsforsikring kan gi helt på kronen, men man kan gi et anslag ut i fra forventninger og forutsetninger som bedriften har i forhold til dagens situasjon, forteller Halsen.

Bedriftene forteller at behandlingsforsikring er et synlig ansattegode. Det gir tilfredse og lojale ansatte og kan være et viktig element i bedriftens rekruttering, sier Halsen.

Knut Efskin skal lede Næringsforeningen i jubileumsåret

Knut Efskin ble valgt som styreleder i Næringsforeningen på Generalforsamlingen 21. mars. Han etterfølger Morten Midjo. Ellen Tveit Klingenberg ble ny nestleder. Styret i jubileumsåret blir:

Styremedlemmer

Knut Efskin (styreleder), DnB NOR Næringsmegling AS
Ellen Tveit Klingenberg (nestleder), Heimdal Gruppen AS
Robert Klein, Kleins AS
Marvin Wiseth, SpareBank 1 SMN
Odd Reitan, Reitangruppen

Varamedlemmer

Heidi Blengsli Aabel, CheckWare AS
Cathrine Tronstad, TrønderEnergi AS
Ole Martin Utgaard, Utgaard AS
May Brit Hansen, Trøndelag Reiseliv AS
Otto Frøseth, Siemens AS



Foto: Guy Karin Strino



Foto: www.synlig.no

Feil navn

Næringsforeningen beklager at det i MidtPunkt 1/11 hadde sneket seg inn feil navn på Eirik Tønne (*bildet*). Det var i oppslaget med tidligere styreledere at Tønne sto oppført som Bjørn Borten. Tønne var styreleder i Trondhjems Handelsstandsforening (nå Næringsforeningen) i perioden 1982-1984. Borten var styreleder i to perioder, i 1989-1990 og 1993-1995.



Nytt lederutviklingsprogram i Midt-Norge!

Effecto-programmet – lederutviklingsprogram oppstart september 2011 – 4 samlinger over 8 mnd – se www.effecto.no for datoer og sted. **Påmeldingen har nå startet** – ta kontakt på telefon 73 51 82 00 eller send en mail til frede@effecto.no.

Andre tjenester:

Teamutvikling – Coaching – Få mer ut av tiden din med PEP® Personlig Effektivitets-Program. "Changing forever the way people work"

EFFECTO
RÅDGIVERE AS

Bedre resultater – sammen
tlf 73 51 82 00

PEP WORLDWIDE - NORGE

www.effecto.no www.effecto.no www.effecto.no www.effecto.no

VISIT TRONDHEIM FRISTER MED GRATIS BISTAND:

Vil lokke flere arrangementer til byen

Visit Trondheim vil ha flere kongresser og flere besøkende til Trondheim. Derfor tilbyr organisasjonen gratis bistand når byens virksomheter skal søke om nasjonale og internasjonale arrangementer.



Visit Trondheim og reiselivsdirektør Line Vikrem-Rosmæl tilbyr gratis hjelp til søking og planlegging av større arrangementer.

Reiselivsdirektør Line Vikrem-Rosmæl vil at fagfolk, næringslivsfolk, artister og publikum fra hele verden skal komme til Trondheim, oppdage hva byen har å by på, legge igjen penger og bringe gode minner og skussmål videre. Derfor tilbyr hun hjelp til offentlige og private virksomheter som vurderer å legge et arrangement til byen.

Ideell arrangementsby

– Vi har store fortrinn som kongress- og arrangementsby. Vi har en kompakt bykjerne med gangavstand mellom hoteller, restauranter, shoppingmuligheter og kulturtilbud. Det medfører at vi har stor kapa-

sitet på sengeplasser og tilbud. Enda bedre blir det når det nye kongresshotellet på Brattøra åpner i 2012, sier Vikrem-Rosmæl.

– Ikke minst huser byen svært sterke fagmiljøer på mange felt, med NTNU, SINTEF og St. Olavs Hospital blant gullgruvene. Dermed har vi mange grunner til å invitere andre miljøer hit, mener hun.

Søknad og planlegging

Det er Visit Trondheims kongressjef, Lisbeth Fallan, som ivaretar dialogen med byens fagmiljøer og andre virksomheter i forbindelse med arrangementssøknader. – Erfaringsmessig er det lang vei fra ideen om et

arrangement til gjennomføringen av det. Bare selve søkeprosessen kan være omfattende og krever god oversikt, mener hun. En kongress, konferanse eller festival krever langt mer enn et faglig eller artistisk innhold: Kommunikasjon, overnatting, utflukter, restaurantbesøk, kulturelle innslag – alt må planlegges og koordineres. Og det starter med søknaden.

– Et profesjonelt arrangement starter med en profesjonell søknad og invitasjon. Den bør inneholde alle gode argumenter for å legge arrangementet til Trondheim. Argumentene har vi, men vi må alltid skreddersy dem til typen arrangement og deltakere, mener Vikrem-Rosmæl.

Ringvirkninger

– Dette hjelper vi deg med, helt gratis. Visit Trondheims oppgave er å trekke folk til byen så medlemsbedriftene våre – hovedsakelig hotellene – tjener penger. Men alle arrangementer gir store positive ringvirkninger for alle byens bransjer og virksomheter, understreker Vikrem-Rosmæl.

I dag er Trondheim landets tredje største kongressby. De fleste arrangementene favner fra 50 til 300 mennesker. Men potensialet er stort.

– Det er mange gode grunner til at byens virksomheter bør legge arrangementer i Trondheim – enten det gjelder næringsliv, kunnskapsmiljøer, offentlige virksomheter, idrett eller kultur. Spør oss om hjelp til å synliggjøre argumentene og planlegge konferansen din. Det tjener både du, gjestene dine og resten av byen på, sier Vikrem-Rosmæl.

Velg en spesialist på finansiering av nærings- eiendom

Riktig finansieringsløsning er for mange eiendomsselskaper og eiendomsinvestorer vesentlig for god utvikling og lønnsomhet. I snart 50 år har BN Bank vært en betydelig aktør i markedet for finansiering av næringsseiendom. Vi har mange fornøyde kunder med finansieringsløsninger tilpasset deres behov.

Kundefordeler i BN Bank er blant annet rask og målrettet saksbehandling, profesjonell og erfaringsbasert rådgivning, skreddersøm og konkurransedyktige betingelser.

Vi inviterer gjerne til en uforpliktende prat om Deres selskaps eller Deres behov for finansiering av eiendom. Ta kontakt med en av våre kundekonsulenter på **73 89 20 00** eller post@bnbank.no



Kartlegging av næringslivets syn på næringspolitikk

Næringsforeningene i de største byene i Norge har gjennom en spørreundersøkelse kartlagt hvilke saker næringslivet mener er de viktigste fram mot kommunevalget i 2011. Målet var å få en klar indikasjon på hva bedriftene mener det er viktig at politikerne setter fokus på for å skape mer næringsvennlige kommuner. Dette blir et viktig arbeidsverktøy for foreningene.

Av Marie Gjelsvik

Bedriftene fikk spørsmål om hva som var de viktigste utfordringene og behovene som kunne styrke framtidig konkurransevne for deres bedrift. I Trondheim mente bedriftene at det aller viktigste behovet var tilgang på kvalifisert arbeidskraft, mens det nest viktigste var forutsigbare politiske avgjørelser. Videre, når de ble bedt om å prioritere det som var viktigst i et kortsiktig perspektiv, svarte de forutsigbare rammevilkår, for eksempel i form av skatter og avgifter. Nest viktigst mente de det var å ha et stabilt rentenivå. I tillegg identifiserte de økte midler til veibygging, forskning og utdanning som viktige områder å sette fokus på allerede i et kortsiktig perspektiv. På spørsmål om hva de ser som sin største utfordring fram mot 2030, svarer bedriftene at det er å rekruttere kompetent arbeidskraft og å øke innovasjons- og omstillings- evnen. De mente også at å få til et framtidsrettet transportsystem var en utfordring de må ta tak i.

Da de fikk spørsmål om fylkeskommunale prioriteringer, mente bedriftene at det viktigste politikerne kunne bidra med var å sikre god kvalitet på den videregående opplæringen. Dette mente de var en forutsetning for å fremme næringslivet i regionen. I tillegg anså de påvirkningsarbeid mot sentrale myndigheter og å sikre bedre veiløsninger som områder som burde prioriteres. Da de ble bedt om å vurdere fylkeskommunens prestasjoner i dag, mente de at Sør-Trøndelag fylkeskommune var gode på å markedsføre og synliggjøre regionen nasjonalt. Verst var de på å sikre bedre veiløsninger. Dette

må anses som et dårlig tegn, siden nettopp det å sikre bedre veiløsninger var et område de trakk fram som viktig. På spørsmål svarer 44 % av



Et halvt år før kommunevalget 2011 har næringsforeningene i de største byene kartlagt de næringsdrivendes holdninger til politikk og politikere i detalj. Artikkelen presenterer utdrag av undersøkelsen.

(FOTO: ØRN E. BORGEN / SCANPIX)

bedriftene at redusert framkommelighet har medført økonomiske tap for sin bedrift det siste året. Et interessant element er også at flertallet av respondentene mener at fylkeskommunen enten bør legges ned eller inngå i større enheter.

Siden framkommelighet var et tema, syntes det også naturlig å spørre bedriftene om kollektivtransport. Da de fikk spørsmål om hva som må til for at de skal bruke mer kollektiv transport, svarte 65 % at det må en sterk forbedring av kollektivtilbudet til. I tillegg svarer 45 % at kortere reisetid er en avgjørende faktor. 25 % mener at det for dem er uaktuelt å benytte kollektivtransport uansett. Bedriftene ble også spurt om hvilke tiltak, i tillegg til bedre kollektivtrafikk, de mente det var viktig å iverksette for å bedre luftkvaliteten i bykjernen. Her svarte de at det viktigste tiltaket var å bygge veier utenom/rundt sentrum.

På spørsmål om kommunale prioriteringer mente bedriftene at en effektiv og kvalitetsmessig plan- og byggesaksbehandling var det aller viktigste. Nest viktigst var kvalitet i grunnskoletilbudet. Da de ble bedt om å gjøre en vurdering av kommunen i dag svarte de at Trondheim kommune var best på grunnskolestruktur og å skape attraktive boligområder. Det området de var dårligst på, var å tilrettelegge for et internasjonalt skoletilbud. I tillegg mente flertallet av bedriftene at eiendomsskatt på næringsseiendom svekker kommunens attraktivitet for næringslivet. 63 % av bedriftene i undersøkelsen ønsker ikke eiendomsskatt.



Foto: Gry Karin Simo

Hvilket parti vil fjerne 25 parkeringsplasser i Kjøpmannsgata før nye er etablert?

Gatebruksplanen for Midtbyen legger opp til at det skal fjernes 60 parkeringsplasser i Kjøpmannsgata for å få plass til biler i begge retninger og sykkelfelt. Forutsetningen i både planen og hos politikerne er at nye parkeringsplasser skal etableres til erstatning for de som går tapt FØR de gamle forsvinner. Nå skaper politikerne usikkerhet om dette.

Parkeringskjeller under Olav Tryggvasons gate med ca 450 plasser rykker stadig nærmere. Et samlet Formannskap ga støtte til prosjektet da de behandlet saken 22. mars. Prosjektet er en forutsetning for å gjennomføre gatebruksplanen for Midtbyen. For å få plass til sykkelveier, toveiskjøring og andre tiltak, må mange parkeringsplasser på gateplan flyttes under bakken. I gatebruksplanen heter det: "Ut fra dette anbefales ingen tilvekst av parkeringsplasser, men en omfordeling av plasser ved at tapte gateplasser erstattes i parkeringsanlegg".

Før kommunevalget 2007 ba Næringsforeningen partiene i Formannskapet ta stilling til følgende: "Ingen parkering må fjernes i Midtbyen før ny er etablert innenfor elveslyngen".

Kortversjonen av svarene var **AP:** Ønsker ikke å fjerne parkeringsplasser. (...)

FRP: FrP støtter kravet (...). **Høyre:** Enig. (...) **KRF:** Vi er i hovedsak enig i at nivået på antall parkeringsplasser

ikke reduseres, uten at det kompenseres med nye i Midtbyen. (...)

SV: (...) Når nytt anlegg under Olav Tryggvasons gate ferdigstilles vil SV gå inn for å fjerne tilsvarende mengde P-plasser på gatenivå.

I forbindelse med omlegging av Prinsenkrysset vedtok politikerne nettopp å fjerne 9 plasser i Kongensgate. Nå planlegger kommunen å fjerne ytterligere 25 plasser i Kjøpmannsgata for å lage sykkelfelt. Dette er første del av en større omlegging. Ap viser til at det også kommer nye parkeringsplasser i sentrum. Det er imidlertid ingen tvil om at det over lang tid er fjernet flere plasser enn nye har kommet til.

Formannskapet vedtok enstemmig 22. mars at "I henhold til bystyrevedtak skal ingen p-plasser i Kjøpmannsgata fjernes før p-hus ved Bakke bru gjenåpnes". Hva P-huset ved Bakke bro har med dette å gjøre er ikke åpenbart. For det første er Bakke P-hus på utsiden av elveslyngen, og for det andre har Bakke P-hus selv blitt mindre gjennom delvis

ombygging til hotell. Derfor gir det ikke mening i å si at Bakke på noen som helst måte erstatter noe som forsvinner.

I vår serie hvor vi ber gruppelederne i bystyret besvare spørsmål før valget har vi denne gang stilt følgende spørsmål:

"Vil ditt parti fjerne 25 parkeringsplasser i Kjøpmannsgata før nye er etablert innenfor elveslyngen? Ja eller nei."

	Ja	Nei
FrP		V
Rødt	X	
Venstre		V
Pensjonistpartiet		V
Høyre		V
SV	X	
Demokratene	X	
Arbeiderpartiet	X	
KrF	X	
Senterpartiet	X	
Miljøpartiet De Grønne	X	



Statlige såkornmidler utløser privat investeringskapital og er et nødvendig grunnlag for innovasjonssuksess, mener Herbjørn Skjervold i Proventure.

Etterlyser statlige såkornmidler

– Statlige såkornmidler bør være et hjul som går kontinuerlig – en mekanisme som sikrer kvalitet, kompetanse, investering, evaluering og vekst. Slik er det dessverre ikke i dag, sier Herbjørn Skjervold i Proventure Management.

Siden 2006 har ProVenture Seed investert 181 millioner kroner inn i totalt 16 unge høyteknologiselskaper. Det utgjør mer enn halvparten av Proventure-fondet på totalt 335 millioner kroner. Med én ny investering er

fondet fullinvestert. Den resterende investeringskapitalen skal brukes til å styrke porteføljeselskapene på veien mot suksess.

Staten viktig utløser

– Hver krone staten investerer i oppstartbedrifter, utløser seks kroner fra andre investorer og fond. Statlige midler er med andre ord en uunnværlig og effektiv katalysator for privat kapital, mener Skjervold. – I vårt fond bidrar staten med halvparten av kapitalen gjennom rentebærende lån som tilbakebetales, og tar halvparten av risikoen. Ordningen er imidlertid innrettet slik at private investorer får langt mer enn halvparten av

gevinsten ved suksess. Det er en god oppskrift, mener Skjervold.

Haster

Han understreker at staten får sin gevinst i form av flere arbeidsplasser, skatteinntekter og næringsvekst. Nå er det imidlertid stopp.

– Det er to år siden vi og andre aktører varslet om behovet for statlig involvering i å reise nye fond. Dette er ennå ikke på plass, men vi håper det kommer med i neste års statsbudsjett. Får vi gjennomslag kan vi se et nytt fond i 2013. Det er på høy tid, mener Skjervold.

– Vi trenger seriegründere og konkrete mål

Trondheim er landets ubestridte innovasjonshovedstad. I kraft av tunge kompetansemiljøer med studenter, forskere og 300 unge hightech-bedrifter, har vi en nasjonal rolle og oppgave. Men vi trenger konkrete mål og flere Business Angels.

Herbjørn Skjervold i Proventure Management berømmer Næringsforeningen og kommunen for å ha utarbeidet og vedtatt en ambisiøs strategisk næringsplan.

– Næringsplanen synliggjør behovet for vekst, nyskaping og økt verdiskaping. Det er bra. Men den skisserer diffuse mål for området, hevder Skjervold. Han mener målene for vekst bør tallfestes.

Bør doubles

– I dag har byen rundt 270 høyteknologibedrifter med totalt 4500 ansatte. Et konkret og realistisk mål bør være å doble antallet ansatte fra 4500 til 10 000 innen 2020, mener Skjervold.

– Trondheim har forskerne, studentene, bedriftene og miljøene som kan realisere dette målet, men vi trenger statlig kapital som utløser privat investeringsvilje og -midler, sier han.

Humankapital

Han understreker byens rolle som landets innovasjonshovedstad.

– Landets fremste fortrinn er humankapitalen. Det er den vi skal leve av når oljen tar slutt, og Norge har svært gode forutsetninger med høyt kunnskapsnivå, høy produktivitet og stor evne og vilje til innovasjon. De aller beste forutsetningene finnes nettopp i Trondheim, mener Skjervold. Ikke minst på grunn av lange tradisjoner for tverrfaglig

samarbeid og innovasjon ved NTNU og SINTEF. Men suksessen kommer ikke av seg selv.

Må koble venturekapital og industri

– Det som trengs, er såkornkapital og nyskappings- og kommersialiseringskompetanse. Kompetansen finnes både i investeringsmiljøene og i de mange høyteknologibedriftene som så langt har lyktes, sier Skjervold og understreker betydningen av seriegründere, også kalt Business Angels. – Nyskaping er helt avhengig av erfaringene og kapitalen til dem som har lyktes. Det skaper en nødvendig dynamikk i nyskaping, investering og rekruttering.

RTB



DET ER ENKELT & SMART Å MØTES PÅ SCANDIC SOLSIDEN

Alt inkludert
Hos oss er møtelokale, internett og projektor inkludert. Sammen med Jamie Oliver gir Scandic Solsiden deg en energiinsprøytning i form av spennende smaskombinasjoner som en del av våre morgen-, lunsj-, og ettermiddagsbuffeter. Alt inkludert i våre dagpakker. Smart ikke sant?

Scandic Solsiden Beddingen 1, tlf.: 21 61 46 00, scandichotels.no/solsiden

Scandic
SOLSIDEN

Storbyhallen – en investering for fremtiden – en arena for de store begivenhetene

Av Morten Christensen og Svein O. Berg, MajaTeknobygg AS

Som ledd i den videre utviklingen av Trøndelag trenger vi en ny underholdningsarena for de store begivenhetene. Mange av disse begivenhetene kan Trondheim og Trøndelag by på selv. Andre store begivenheter skal vi berede grunnen for kan skje i Trøndelag. Trondheim og Trøndelag ønsker å være på høyde med det beste – Trondheim og Trøndelag trenger en ny arena – en underholdnings- og prestasjonsarena som hevder seg i toppen. Her er 10 gode grunner til at vi våger å være ambisiøse:

1. Trondheim har bedrifter og miljøer som tenker stort og som lykkes
2. Trondheim har mange personer og virksomheter som har vært, og er i verdenstoppen
3. Trondheim har internasjonalt ledende kompetansemiljøer
4. Trondheim har RBK og Byåsen – blant Norges sterkeste merkevarer innenfor lagidrett
5. Trondheim har NTNU og Olympiatoppen - spisskompetanse i verdensklasse innenfor idrett
6. Trondheim har SINTEF, NTNU, Statoil, m.fl. – noen av Europas tyngste kunnskapsmiljøer innenfor globale næringer og forskningsmiljøer
7. Trondheim har et mangfoldig kultur og musikkliv av internasjonal klasse
8. Trondheim er studieby nummer 1
9. Trondheim mangler en arena hvor nasjonale og internasjonale attraksjoner kan vise seg frem for et norsk og trøndersk publikum
10. Trondheim mangler en underholdnings- og prestasjonsarena for de store begivenhetene og for de gode prestasjonene – innenfor idrett, kultur, forsknings-, nærings- og samfunnsliv.

Derfor må Trondheim bygge en ny storbyhall. Storbyhallen bør være et samarbeidsprosjekt med privat og offentlig kapital. Målet er at hallen fra dag 1 gir et samfunnsregnskap i pluss, og at investeringen er bedriftsøkonomisk interessant.

Storbyhallen skal bygges med sitteplasser til inntil 8000 personer.

Arenaen skal bygges spektakulært og inneholde det fremste av teknologi. Dette vil bla. være avanserte multimedia-anlegg som også kan overføre idretts-, musikk- og kulturrangementer "in live" fra andre verdenshjørner og i kvaliteter av ypperste merke. Herunder også avansert sceneløsninger som gjør det mulig å arrangere spektakulære show og arrangementer med stor underholdningsverdi. Gulvflaten skal kunne skifte fra parkett til is på kort tid.

Storbyhallen skal bygges som et signalbygg med design og arkitektur som vekker oppsikt. Ulike miljøer på NTNU og SINTEF skal utfordres når det gjelder konstruksjon, materialer, miljø og energi. Byhallen skal bygges på kortere tid, til en lavere kostnad og fremstå som et mer energigjerrig bygg enn hva noe annet tilsvarende byggverk kan vise til. Det skal være et miljøbygg med lavere årlige driftskostnader enn hva tilsvarende prosjekt kan vise til.

Storbyhallen skal bygges sentrumsnært, helst midt i sentrum. Den kan kombineres med næringsarealer og boliger. Etter vår mening er det ikke spørsmål om storbyhallen skal bygges, men når og hvor. Arealer har vi, både på Brattøra, Nyhavna, Leuthenhaven, Lerkendal og Sorgenfri, for å nevne noen. Vi må tørre å tenke stort skal vi skape en arena for de store begivenhetene i Trondheim.



©SNØHETTA AS



Jan Petter Kamark (i midten) og Carpoint Norge ønskes velkommen som medlemsbedrift nummer 1000 av Berit Rian og Torgeir Søltnes i NiT. I bakgrunnen sees el-bilene Buddy og Tesla.

Foto: Gry Karin Stimmo

Carpoint ble NiT-bedrift nummer 1000

I mars passerte Næringsforeningen ett tusen medlemsbedrifter. Bedrift nummer 1000 ble bilmeglingsbyrået Carpoint Norge.

– Dette setter vi stor pris på, smilte gründer og bilmegler Jan Petter Kamark da Næringsforeningen besøkte bedriften i anledning milepælen.

Nettverk og erfaringer

– For oss bygger medlemskapet på ønsket om og nytten av å være del av et større fellesskap. Næringsforeningen gir mulighet til å bygge nettverk og ta del i andres erfaringer. Og jeg håper selvsagt medlemskapet også gir noen nye kunder, smiler Kamark.

Siden etableringen i år 2000 har selskapet drevet rådgivning ved kjøp og salg av nye og brukte biler. De siste årene har virksomheten hatt et kjærlig oppsving. – Som merkeuavhengig bilmegler tar vi hensyn til de behovene og ønskene kunden har. Deretter finner vi en ny

eller brukt bil som passer til kjøperen, sier Kamark.

Nøytral rådgiver

Han legger vekt på rollen som nøytral rådgiver og formidler. – Vi har lang erfaring og mye kunnskap om markedet og produktene. Dessuten legger vi stor vekt på riktig prising. Det har gjennom årene gitt mange faste kunder.

Carpoint har også markert seg som en miljøbedrift. – Vi var byens første forhandler av hybridbiler. I dag er vi en betydelig formidler av elbilene Buddy og Tesla, forteller Kamark.

Milepæl

For Næringsforeningen innebar Carpoints innmelding en viktig milepæl. – For oss er det avgjørende å ha en så stor medlemsmasse at vi blir

sett og hørt, og at myndigheter og andre beslutningstakere må ta hensyn til oss. Derfor var det veldig gledelig å passere bedriftsmedlem nummer ett tusen, sier NiTs markedsjef Torgeir Søltnes, som understreker at foreningen allerede i januar passerte ett tusen enkeltmedlemmer inkludert personlige medlemmer.

Han synes det var ekstra hyggelig å ønske Carpoint velkommen. – Carpoint viser den store bredden i medlemsmassen. Det er svært viktig for oss. For øvrig er bedriften en typisk representant for næringslivet i Trondheim, sett i lys av at 70 prosent av bedriftene har under 10 ansatte.

– Det er også betegnende at Carpoint er en miljøbedrift som legger vekt på fremtidens løsninger. Her er de i godt selskap med mange av Trondheims forsknings- og næringsmiljøer, fastslår Søltnes.

RTB

Har nyskappingskompetanse – mangler risikovillig kapital

– Trondheim har stort potensial for flere og større teknologi-bedrifter. Det vi mangler, er langsiktig tilgang på risikovillig egenkapital, og tilstrekkelige rammer for tilskudd og lån fra virkemiddelapparatet.



– Hvis Trondheim skal nå målene om flere og større teknologi-bedrifter, kan vi ikke oppleve stillstans i kapitaltilgangen slik vi gjør nå, mener Bjørnar Reitan i Impello Management.

Daglig leder Bjørnar Reitan i Impello Management er bekymret. – Mangelen på risikovillig kapital er en kortslutning fra myndighetenes side. Såkornfondene, som sikrer den første store kapitaliseringen i nystartede bedrifter, er i en spesielt prekær situasjon, hevder Reitan.

Hull i næringskjeden

Han etterlyser kapitaltilgang også i den andre enden av næringskjeden.

– Vi trenger vekst i store, modne

bedrifter som vil satse internasjonalt gjennom produkt- og markedsutvikling, utenlandsetableringer, fusjoner og oppkjøp, men vi mangler oppkjøpskapital og industriell kapital også her. Dette er to store, sorte hull i Midt-Norge, mener Reitan, som er glad for satsingene gjennom det nasjonale investeringselskapet Investinor. – Vi skulle gjerne hatt tilgang på mer av denne typen kapital for å understøtte vekst i midtnorske bedrifter.

I 2009 hadde Trondheim 267 teknologibedrifter, en netto tilvekst på ti selskaper fra året før. I tillegg hadde byen 45 underavdelinger av selskaper med hovedkontor utenfor Trondheim.

15-20 årlig

Ifølge Impello-analysen 2010 kan vi frem mot 2020 i beste fall vente en årlig netto tilvekst på 15-25 årlige nyetableringer.

– Vekst i antall nyetableringer forutsetter et sterkt nyskapsingsmiljø, det vil si gode relasjoner mellom teknologisk kompetanse, kommersialiseringskompetanse og kapital. De siste ti årene har Trondheim, med Sintef og NTNU i spissen, utviklet gode verktøy, solid kompetanse og en god rekrutteringsbase. Snøballen har begynt å rulle, sier Reitan.

Han advarer likevel mot å tro at jobben er gjort. – Hvis vi skal nå, og til og med sprengt, prognosene for 2020, kan vi ikke oppleve stillstans i kapitaltilgangen slik vi gjør nå, mener Reitan.

Nye vekstmotorer

– I tillegg trenger vi stadig nye vekstmotorer. Store industrimotorer som Statoil og Telenor har de siste årene redusert innovasjonsinnsatsen. Vi har imidlertid en rekke arvtakere med god omsetning og internasjonal suksess, som Powel, EMGS, Q-Free og Nordic Semiconductor, samt mindre vekstbedrifter som Norbit, SmartMotor og Radionor. Innovasjonsdrivet og -kompetansen i disse bedriftene vil kunne utgjøre viktige vekstmotorer i årene fremover, mener Reitan.

For noen bransjer frykter han imidlertid at toget har gått, nettopp på grunn av manglende vekstmotorer.

– Medtek (medisinsk teknologi) hadde stort potensial, men mangler koblingen mot store, norske og internasjonale kommersielle industriaktører. Da uteblir veksten, mener

Reitan, som fortsatt har tro på nisjer av medtek-sektoren.

Krevende kapital

I årene fremover håper Reitan på større vekst i byens modne selskaper. Det vil gi kontinuitetsbærere med solid omsetning og lønnsomhet. Ved siden av tilgang til kapital, forutsetter vekst i modne selskaper også at Trondheim har god infrastruktur for varer og mennesker.

Både nye og modne bedrifter nyter godt av byens miks av fag- og forskningsmiljøer, studenter og nye og etablerte bedrifter, samt av gode møteplasser. På dette området gjør Næringsforeningen ifølge Reitan en imponerende jobb.

Nå står det hovedsakelig på kapitalen. – Vekst krever kapital. Betydelig kapital. Det skal ikke være enkelt å få tilgang til kapital, men den må finnes, fastslår Reitan.

FAKTA

Frem mot 2020 kan Trondheim få en årlig netto tilvekst på 15-25 nye teknologiselskaper. Det forutsetter blant annet

- vekst i knoppskytingen fra FoU-miljøene
- tilgang på mer kompetent og risikovillig kapital
- økt internasjonal interesse fra industrielle og finansielle partnere og oppkjøpere
- vekst og knoppskyting fra eksisterende, modne teknologiselskaper

Se Impello-analysen 2010 på www.impello.no

RTB

Nye medlemmer

PWEntertainment AS

PWEntertainment AS ble etablert av Petter Wavold i 1995, og er næringslivets leverandør av arrangement og underholdning i inn og utland. Vi velger å si at vi er best på arrangement vi kjører fra A til Å. Kvalitetssikring i alle ledd er en stor del av prosjektgjennomføringen, og dette gjør vi ned til minste detalj. Om anledningen er liten eller stor, hjelper vi deg å "skreddersy" arrangementet fra start til mål.

Futura Helse

Våre kunder er leger, spesialister, terapeuter, bedrifter og privatpersoner. Vi er importør og distributør av medisinske instrumenter og behandlingsapparater, samt kosttilskudd av meget høy kvalitet. Sistenevnte med en meget god pengetilbake-garanti. Vi jobber innenfor forebygging (spesielt hjerte/kar), behandling av sykdom og plager, og med energi og restitusjon, også innen idretten.

Carpoint Norge AS

Carpoint er et uavhengig bilmeglingsbyrå som i tillegg til salg av nye og brukte biler har spesialisert seg på, og er forhandler av, el-bilene "Buddy" og "Tesla". Gjennom konsultasjoner finner vi den bilen som dekker dine behov og ønsker, uansett om det gjelder en tradisjonell familiebil eller en økonomisk el-bil.

Jobb-Link AS

Selskapet ble etablert under navnet Jobb-Link AS 01.01.2010. Målet er å være den foretrukne rådgiver og samarbeidspartner til bedrifter i Midt-Norge når det gjelder bemanning og rekruttering. Våre bemannings og rekrutteringstjenester består av både norsk og internasjonalt personell.

Nidit AS

Nidit AS er et IT-selskap som tilbyr IT-driftstjenester (ASP/fjerndrift), teknisk konsulentbistand og alt innen

datautstyr og -rekvisita. Våre ansatte har solid kompetanse og lang erfaring fra IT-bransjen

Norconsult AS

Norconsult er Norges største tverrfaglige rådgiver rettet mot samfunnsplanlegging og prosjektering, og har gjennom lang erfaring bygget opp et solid fundament som en toneangivende aktør både nasjonalt og internasjonalt.

Clarion Hotel og Congress

Denorma Krone AS

Intro Music AS

Energisalg Norge AS

Uninett AS

Fosen Gods AS

Retura
garanterer
miljøriktig
håndtering
av avfallet.



Retura TRV
Tel: 72 54 05 10
www.retura.no

**Lei en
container**
– ring 72 54 05 10

RETURA 
ET MILJØ I BALANSE

Returadresse:
Næringsforeningen i Trondheim
Postboks 778 Sentrum
7408 Trondheim



dnbnor.no



TR
Y

Trønderske bedrifter søker ut i verden. Vi er et godt reisefølge.

I kjølvannet av mer internasjonal orientering skjer mye positivt. Kort sagt, det spirer og gror i små og store bedrifter med internasjonal virksomhet i Trøndelag! Vi i DnB NOR har som ambisjon å bidra til denne utviklingen, og bli den foretrukne banken for disse bedriftene. Vi har et omfattende nettverk både i norsk og internasjonal forretningsvirksomhet, men minst like viktig, vi har kunnskapen og entusiasmen som kan hjelpe deg å lykkes.

**Ta kontakt med ditt lokale DnB NOR kontor på tlf. 03000
for en samtale om hva vi kan gjøre for din virksomhet.**

① for Internasjonal erfaring.

DnB NOR
Bank fra A til Å