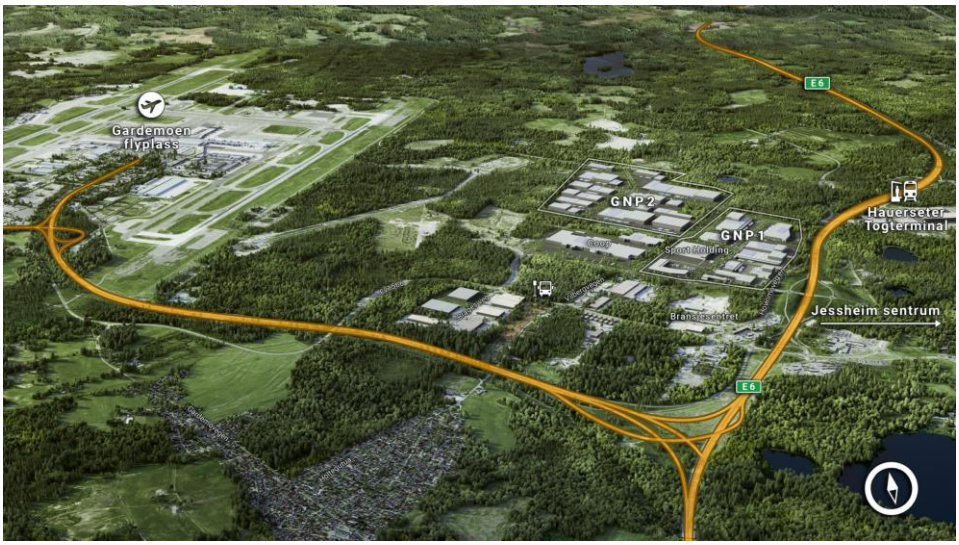
2024

# Vurdering av behovet for en baneterminal for intermodale transporter i Gardermoregionen




En analyse utarbeidet for Gardermoen Vekst

Geir Berg

Logistikkutvikling as

28. november 2024

# SAMMENDRAG

Etablering av en jernbaneterminal på Hauerseter for transport av gods i intermodale enheter vil kunne få stor betydning for trafikk- og samfunnsutviklingen i Oslo og i Akershus. Det vil øke regionens attraktivitet for nye næringsetableringer og bidra til mer bærekraftig transport. Kostnadene og miljøavtrykket ved eksport av sjømat reduseres. En terminal vil styrke grunnlaget for nye forsvarsinvesteringer i Gardermoregionen. Det vil også forbedre effektiviteten i transportnavet på Alnabru. Tiltaket vil være i samsvar med den statlige konseptvalgutredningen om godsterminal-strukturen i Oslofjordområdet som ble presentert i 2019:

*Videre utvikling av Alnabru med en ny mindre terminal på Hauerseter er konseptet som skårer best samlet sett på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse. For å øke fremtidig fleksibilitet kan en eventuell ny terminal arealmessig og jernbaneteknisk planlegges for en mulig fremtidig utvidelse. Det kan ha positive effekter på godsfremføringen i anleggsfasen på Alnabru at en ny terminal allerede er operativ.*

Den statlige utredningen om terminalstrukturen var basert på trafikken i 2016 og gjennomsnittlig trafikkvekst på 1,2 % per år frem mot 2060. Det ble antatt et investeringsomfang for en ny terminal på Hauerseter for både vognlast og intermodale transporter på ca. 2,2 mrd. kroner. I Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det imidlertid vedtatt å bygge en terminal med et mye mindre omfang for tømmer og intermodalt gods. Det skulle skje i første halvdel av planperioden. Investeringen ble estimert til 250 mill. kroner. Det ble også vedtatt at terminalen på Alnabru skulle oppgraderes innen 2029.

Imidlertid bortfalt kombiterminalen på Hauerseter da planen skulle gjennomføres. Det var ikke overraskende. De siste 20 årene har det ikke blitt bygget nye kombiterminaler i banenettet til tross for mange regional ønsker om å flytte terminaler ut av sentrale byområder. Det samfunns-økonomiske beregningsgrunnlaget for nytten av godstransport på bane er svært begrenset. Det er ikke er mulig å gjennomføre større investeringer uten at tiltaket samtidig har nytte for passasjertrafikken. Det må derfor et politisk engasjement til som vektlegger flere faktorer enn de kortsiktige, målbare virkningene i transportnettet, som langsiktige ringvirkninger av en ny terminal.

Det er mange grunner til at en mindre kombiterminal bør etableres utenfor Oslo som støtter og avlaster terminalen på Alnabru. Tidligere var jernbanens viktigste konkurransefortrinn at kombi-terminalene i byene var lokalisert ved samlasternes omlastingsterminaler for pakker og stykkgods. Dette fortrinnet er svekket. Stadig mer av transportene på bane kommer fra forsyningssentra utenfor Oslo. Samtidig er det en krevende trafikksituasjon for godstrafikken til og fra Alnabru som reduserer jernbanens konkurranseevne. En annen utfordring er den manglende arealkapasiteten i Groruddalen for hensetting av togvogner og semitrailere. Antallet semitrailere som transporteres i banenettet har økt kraftig de siste årene. Disse hengerne med hjul kan ikke stables i høyden. Operatørene ønsker seg en mindre terminal med et tilhørende hensettingsområde på Hauerseter som gjør driften av Alnabruterminalen mer effektiv. Semitrailerne brukes ofte til å frakte ferske og fryste dagligvarer til andre landsdeler. Tilbake til Alnabru transporteres fersk laks. Med en terminal på Hauerseter kan laksen transporteres til Hauerseter fremfor omlastes til lastebil på Alnabru.

Etter at konseptvalgutredningen ble fremlagt har det skjedd en rekke endringer som styrker samfunnsbehovet for en godsterminal i Gardermoregionen, både i regional og i nasjonal sammenheng. Den sikkerhetspolitiske utviklingen kommer i tillegg til de direkte og målbare virkningene som den statlige utredningen var tuftet på. Siden 2016 er det etablert flere logistikksentra i Gardermoregionen med betydelige transportbehov. Regionen har fortsatt store arealreserver til næringsformål. Det er ingen ledige næringsarealer igjen langs E6 korridoren mellom Moss og Gardermoen. De siste 15 årene har det gjennomsnittlige nye arealbehovet til

næringsformål i Stor-Oslo regionen vært ca. 700 dekar per år. Arealreservene på Øvre Romerike vil bli svært viktige for næringsutviklingen i Oslofjordområdet i flere tiår framover.

Omlasting og mellomtransport i begge ender utgjør over halvparten av transportkostnadene på bane. Driftsutfordringene i Oslo-navet og i Alnabru terminalen er svært krevende både for operatørene og for vareeierne. Kostnadsfordelen ved transport med jernbane er i ferd med å forvitre som følge av for mange driftsavbrudd og forsinkelser i kombinasjon med tidkrevende og kostbare mellomtransporter. Tilrettelegging for omlasting av semitrailere og containere på Hauerseter vil derfor styrke den intermodale trafikkens redundans og konkurranseevne. Etablering sammen med tømmerterminalen som planlegges vil bidra til effektiv terminaldrift og bedre utnyttelse av kostbar baneinfrastruktur. Det er derfor et riktig tidspunkt for å realisere planene om en baneterminal for intermodale transporter på Hauerseter.

# Innhold

**SAMMENDRAG** ..... **1**
**1. Bakgrunn og formål** ..... **4**
1.1 Formålet med rapporten ..... 4
1.2 Gjennomføringen av analysen ..... 4
**2. Tidligere planer for en godsterminal i Gardermoregionen** ..... **5**
2.1 Et overordnet mål om flerkjernet regional utvikling ..... 5
2.2 Forskjellige kategorier av godstransporter på bane ..... 6
2.3 En statlig konseptvalgutredning for terminalstrukturen i Oslofjord-området ..... 6
2.4 Etablering av en godsterminal som en del av Godspakke Innlandet ..... 8
2.5 Erstatning av en midlertidig tømmerterminal ..... 8
**3. Trafikale effekter av en kombiterminal** ..... **10**
3.1 Nåværende strategi for godstransport på bane ..... 10
3.2 Hvordan en terminal på Hauerseter kan styrke jernbanens konkurranseevne ..... 10
3.3 Egne togruter mot nord fra Hauerseter ..... 12
**4. Den langsiktige utviklingen øker behovet for en terminal** ..... **14**
4.1 Transportsystemene bidrar til ivaretakelse av overordnede samfunnsmål ..... 14
4.2 Hovedflyplassen som knutepunkt for eksport av norske varer og tjenester ..... 15
4.3 Arealreservene for næringsutvikling i Osloregionen ..... 16
4.4 De regionale areal- og mobilitetsplanene vil styrke grunnlaget for en kombiterminal ..... 17
4.5 Veksten i Forsvarets aktiviteter øker behovet for en kombiterminal ..... 18
4.6 Investeringer i det grensekryssende banenettet ..... 19

# 1. Bakgrunn og formål

## 1.1 Formålet med rapporten

Formålet med denne rapporten er å presentere hvorfor det bør etableres en kombiterminal på Hauerseter i tilknytning til byggingen av en ny tømmerterminal. Med en kombiterminal forstås en terminal som omlaster intermodale lastbærere som semitrailere og containere. Lasten transporteres på skinner i stedet for at en sjåfør trekker lasten over lange avstander i veinettet.

Det er et markedsgrunnlag for en kombiterminal i Gardermoregionen. Det har også tidligere utredninger konkludert med. Samtidig er bygging av ny baneinfrastruktur ekstremt kostbart og særlig i områder hvor det er krevende grunnforhold. Nye strekninger med dobbeltspor for hurtiggående passasjertog i Osloregionen koster omkring to mrd. kroner per kilometer. På Gardermoen er det gode grunnforhold og et mye lavere investeringsbehov. Likevel er det viktig å utnytte baneinfrastrukturen som bygges så effektivt som mulig. Et samarbeid med skogeierne og Bane NOR om felles utbygging vil bidra til økt transport- og samfunnsnytte av investeringen og bidra til lavere driftskostnader. Forsvaret vil ha stor nytte av terminalen når den militære aktiviteten utvides på Øvre Romerike.

## 1.2 Gjennomføringen av analysen

Arbeidet er utført i oktober og november i år av Geir Berg i Logistikkutvikling as. Han har 20 års erfaring innen tidligfase utvikling av næringsområder og innen tilrettelegging for utvikling av næringslivets transport- og logistikksystemer. Det forrige prosjektet i banesektoren var bistand til Bane NOR ved utarbeidelsen av Bane NORs godstrategi for perioden 2024-2033. Det første oppdraget var allerede i 2006 i forbindelse med godsstrategien som Jernbaneverket presenterte i 2007. Geir Berg var frem til 30. september i år ansatt i Rambøll Norge. Etter eget ønske har han gått over i en timebasert avtale med muligheter for egne oppdrag i Logistikkutvikling as.

# 2. Tidligere planer for en godsterminal i Gardermoregionen

## 2.1 Et overordnet mål om flerkjernet regional utvikling

De første ambisjonene om etablering av en godsterminal i Gardermoregionen kom like etter vedtaket om flytting av hovedflyplassen fra Fornebu til Gardermoen. På 1980- og 1990 tallet gikk det en bølge i Europa rundt flytting av tung industri- og transportinfrastruktur ut av de store byene og til deres randsoner. Målet var en mer tydelig og helhetlig regional struktur, med boliger og tjenesteytende næringer i de sentrale byområdene og areal- og transportintensive næringer i randsonen. Et annen ambisjon var tilrettelegging for en mer flerkjernet, balansert regional utvikling. EU kommisjonen kom i 1999 med en anbefaling om tilrettelegging for en flerkjernet (polysentrisk) regional utvikling fremfor videreføring av en sentralisert (monosentrisk) utvikling[1]. Effekten ville over tid bli et sterkere næringsliv, mindre pendling og høyere økonomisk vekst.

I de fleste byregionene i Europa ble det for ca. 30 år siden gjennomført betydelige strukturelle endringer i den offentlige transportinfrastrukturen i henhold til disse overordnede målene. Hovedveier ble lagt utenom bysentrene. Områder ble tilrettelagt for at areal- og transportintensive næringer kunne etablere seg i utkanten av byene. I Norge var det betydelig diskusjon om etablering av et felles havneselskap i Oslofjorden og bygging av en ny storhavn. Anbefalt lokalisering var ved Kambo, nord for Moss. Det ville frigjøre mye arealer i byene til andre formål. Fiskeriministeren besluttet at strukturen skulle bli som før. Oslo kommune vedtok deretter å konsentrere havnevirksomheten i Oslo til Sydhavna og transformere øvrige områder til annen utvikling. Flytting av Alnabru terminalen var vanskeligere å få til siden det er statlig infrastruktur. Terminalområdet legger beslag på et areal på ca. 800 dekar sentralt i Groruddalen. Det samlede arealomfanget er nærmere 2000 dekar når alle transport- og logistikkfunksjoner inngår. Sentrale politikere i Oslo ønsket å flytte denne terminalen til Gardermoregionen, men uten hell.

Osloregionens interkommunale politiske råd har over mange år hatt som visjon å tilrettelegge for en mer flerkjernet regional utvikling. Oslo er blant de minste storbyområdene i Europa. Regionen er tjent med å binde sammen en større befolkning for å betjene et spesialisert og konkurranseutsatt næringsliv. Blant virkemidlene for regional utvikling er utbyggingen av banenettet mellom byene på Østlandet. Strategien for den regionale gods og logistikkutviklingen som ble utarbeidet i 2010 la til grunn at veksten i de areal- og transportintensive næringene skulle ivaretas gjennom utbygging av veier, terminaler og næringsområder i randsonen til Oslo. Det ble foreslått etablering av godsterminaler for supplering og avlastning av Alnabru i takt med næringsutviklingen. Det ble spesielt pekt på Gardermoregionen og Vestby/Moss som næringsklynger for lokalisering av store bedrifter og for etablering av kombiterminaler.

I areal- og transportplanen for Oslo og Akershus som ble vedtatt i 2015 ble gods- og logistikkstrategien videreført. I tillegg ble det vedtatt etablering av seks regionale næringsområder i mindre enn 40 kilometers avstand fra Oslo eller Drammen. Formålet var å tilrettelegge for flytting av areal- og transportkrevende bedrifter ut av byområdene. I 2024 er det ingen ledige næringsarealer igjen av vesentlig størrelse i de seks regionale næringsområdene med unntak av

[1] *European Commission: ESDP - European Spatial Development Perspective Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, 1999 (ISBN 92-828-7658-6)*

i Fet næringspark på østsiden av Glomma. Konsekvensene for etterspørselen etter næringsarealer og etter kombitransport på bane drøftes nærmere i kapittel 4.

## 2.2 Forskjellige kategorier av godstransporter på bane

Alnabru er en kombiterminal og navet for transport av detaljhandelsvarer med godstog fra Østlandet og til andre landsdeler. Det er tre hovedkategorier av transporter i banenettet:

- Transport av stykkgods i intermodale lastbærere, dvs. i standardiserte enheter som enkelt kan overføres mellom transportformene. Denne transporten betegnes som kombitransport. Terminalene benevnes derfor som intermodale terminaler eller kombiterminaler. Intermodale lastbærere er vanligvis lukkede enheter, som containere, semihengere og vekselflak. I dagligtale benevnes semihengere som semitrailere eller traller.

- Transport av råvarer og bearbeidede råvarer med systemtog, som tømmer, kjemiske produkter og mineraler av forskjellige slag, enten til en havn, til et lager eller til et produksjonsanlegg. Denne kategorien benevnes også som heltog. Her anvendes ofte spesialiserte vogner tilpasset hvert vareslag. Drivstoffet til hovedflyplassen transporteres med heltog fra Oslo Havn. For vår region er skogressursene viktige. En tømmerterminal på Hauerseter vil primært lagre og omlaste massevirke som inngår i en transportrute til foredlingsbedriftene i Østfold.

- Transport av uensartet stykkgods, som byggevarer og industrivarer, med «gammeldagse» jernbanevogner. Denne transporten benevnes som vognlast. Hver vogn har samme lastekapasitet som tre vogntog i veinettet. I Norge benyttes vognlast mest for import av volumkrevende industrigods til et lager, der videre spredning og distribusjon skjer med lastebil.

I Norge er det i overkant av 50.000 transporter med godstog per år. Et godstog har samme kapasitet som 30-40 lastebiler. I antall tonnkilometer representerer kombitrafikken ca. 65 % av transportene i banenettet. I tonnasje er det systemtogene som er viktigst.

## 2.3 En statlig konseptvalgutredning for terminalstrukturen i Oslofjord-området

På bakgrunn av de regionale planene i Osloregionen vedtok Samferdselsdepartementet i 2015 at det skulle gjennomføres en statlig konseptvalgutredning rundt terminalstrukturen for skip og godstog i Oslofjordområdet. Parallelt med denne utredningen ble det gjennomført en utredning av videre utvikling av Alnabru terminalen. Mandatet var å ivareta markedets behov for terminal-kapasitet på en kapasitetssterk, effektiv, sikker og miljøvennlig måte. I alt 11 jernbanekonsepter ble kartlagt, inkl. videreføring av dagens struktur.
Konklusjonen var at kapasiteten i Alnabru terminalen vil være tilstrekkelig i mange år til. Transportetatene anbefalte en trinnvis utvikling av Alnabru med en modernisering frem mot år 2040. Samtidig ble det ut fra andre hensyn anbefalt å planlegge med en mindre terminal på Hauerseter som avlaster og supplerer terminalen i Groruddalen:

*«Videreutvikling av Alnabru med en ny mindre terminal på Hauerseter er konseptet som skårer best samlet sett på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse. For å øke fremtidig fleksibilitet kan en eventuell ny terminal arealmessig og jernbaneteknisk planlegges for mulig fremtidig*

*utvidelse til en større terminal, herunder en mulig terminallengde på fire kilometer for senere effektiv av- og påkjøring til Hovedbanen. Det kan ha positive effekter på gods-fremføringen i anleggsfasen på Alnabru at en ny terminal allerede er operativ»*

Følgende premisser lå til grunn for anbefalingen som ble presentert:

- Kapasiteten i Alnabru terminalen kan øke fra ca. 420.000 TEU (20-fots containerenheter) i 2018 til ca. 650.000 TEU i med tekniske oppgraderinger av skinner, kraner og signalanlegg. Det forutsetter investeringer på ca. 2,4 mrd. kroner og tilrettelegging for lengre godstog og høyere fyllingsgrad. Med ytterligere investeringer kan den teoretiske kapasiteten i referansealternativet øke til 970.000 TEU per år.

- Godstransportmengden i Oslofjordområdet vil øke fra 180 mill. tonn til 280 mill. tonn i 2050. Over 70 % av veksten vil komme i veinettet. I gjennomsnitt vil forventet trafikkvekst bli 1,3 % per år mot 2050. Godstrafikken på bane vil øke 1,2 % per år.

- Terminalen på Hauerseter dimensjoneres for en kapasitet på 90.000 TEU og 310.000 tonn vognlast per år. Det ble forutsatt bygging av14 banespor til ulike formål og et samlet arealbehov på 264 dekar, inkl. områder for lasting, lossing og hensetting av lastbærere på ca. 80 dekar.

- Konkurransesituasjonen mellom vei- og jernbanetransport forutsettes å forbli som i 2016, dvs. at det ikke beregnes effekter av nye veiinvesteringer, høyere bompenger eller endringer i avgifter og insentiver for de ulike transportformene.

For utenforstående var det noen overraskelser i disse utredningene. Det ble utredet bygging av en vognlastterminal med betydelig størrelse sammen med en kombiterminal på Hauerseter. Det førte til at terminalen ble mye større og dyrere enn forventet. Terminalen for vognlast var tidligere i Nybyen i Drammen. Den ble deretter flyttet til Rolvsøy utenfor Fredrikstad som følge av intercity utbyggingen. Transport i tradisjonelle banevogner har vært i tilbakegang over mange år. Dette markedet erstattes i økende omfang av modulvogntog i veinettet. Vognlast benyttes mest for transport av industrigods som det er lite av på Østlandet. I Granli, øst for Kongsvinger, lastes sand for eksport til Stockholmsregionen i tradisjonelle banevogner, også benevnt som brunvogner. Tilbake transporteres byggevarer for et svensk selskap.

En annen overraskelse var at verdien av de betydelige arealene på Alnabru bare ble estimert til 3,9 mrd. kroner for 450 dekar sentralt i Groruddalen. Verdivurderingen av alternativ bruk av arealene har stor betydning for lønnsomheten av å flytte terminalvirksomhet fra Alnabru. I utredningen ble det angitt at Jernbanedirektoratet vurderte at oppryddings- og flyttekostnadene kunne bli på tilsvarende nivå som arealverdiene. Effekter av alternativ bruk av Alnabruområdet ble ikke vurdert.

Det er seks havner i Oslofjorden som omlaster intermodale transportenheter fra havner i Europa. Konklusjonene i utredningen var at den brede terminalstrukturen for sjøtransport er tilfredsstillende da konsentrasjon vil øke transportavstandene og dermed kostnadene ved mellomtransporter til kundene. Det står i kontrast til anbefalingen rundt terminalstrukturen for godstransport på bane. Her er anbefalingen at fortsatt konsentrasjon av trafikken til Alnabru vil gi de laveste kostnadene for næringslivet. Denne konklusjonen hviler imidlertid tungt på premissene som legges til grunn for vurderingen. Den store svakheten ved statlige konseptvalgutredninger at de legger avgjørende vekt på direkte og målbare mobilitetsvirkninger slik situasjonen er på vurderingstidspunktet, og med nasjonale prognoser for trafikkvekst 40 år frem i tid fra antatt realisasjonstidspunkt. En rekke faktorer som påvirker næringslivets transporter i Oslofjordområdet antas å være faste i hele

driftsperioden på flere tiår. Ringvirkninger for andre markeder enn transportmarkedet og forventede endringer som ikke er formelt vedtatt, inngår ikke i beslutningsgrunnlaget. Bare siden 2016 har det skjedd en rekke hendelser som påvirker forutsetningene som ble lagt til grunn for 8 år siden. Konseptvalgutredninger bør i større grad baseres på ulike scenarier for samfunnsutvikling og ikke bare på statlige prognoser for fremtidige transportbehov. Slik kriteriene nå er utformet vil alltid statlige konseptvalgutredninger bekrefte at videre utvikling av eksisterende infrastruktur er mer lønnsomt enn nye løsninger.

## 2.4 Etablering av en godsterminal som en del av Godspakke Innlandet

Innlandet er de eneste fylket som ikke har sjøtransport som en alternativ transportform. Næringslivet er derfor avhengig av godstog som transportmiddel for tunge og volumkrevende transporter i større grad enn de andre fylkene. Etter nedleggelsen av norsk treforedlingsindustri på Østlandet i betydelig omfang, som anleggene til Södra Cell i Hurum og til Norske Skog i Hønefoss og i Skien, var det viktig å kunne eksportere skogsvirke til svensk industri med jernbane. Norges skogeierforbund og Norskog tok derfor initiativ til en plan i 2016 for å styrke satsingen på jernbane i Innlandet benevnt som Godspakke Innlandet. Denne pakken med 7 tiltak skulle redusere kostnadene ved tømmertransport på bane og øke avvirkningen. Industrien kjøper tømmeret ved oppsamlingsplassen i skogen. Transportkostnaden påvirker vederlaget som skogeieren tilbys for råstoffet. Ved transport over lange avstander kan transportkostnaden utgjøre omkring 40 % av virkekostnaden for industrien. Lavere transportkostnader øker derfor vederlaget til skogeieren og skaper et insentiv til å øke avvirkningen både av sagtømmer og massevirke.

I Godspakke innlandet ble det foreslått etablering av tre nye tømmerterminaler, deriblant på Hauerseter. I dialogen med Jernbanedirektoratet ble terminalen på Hauerseter utvidet til både å bli en tømmerterminal og en kombiterminal med et estimert investeringsomfang på 250 mill. kroner. En lav standard ble vektlagt for å holde kostnadene nede. Godspakken ble presentert for tre statsråder (landbruk, næring og samferdsel) og fikk full tilslutning i alle politiske fora. Godspakke Innlandet ble vedtatt i Nasjonal transportplan 2018-2029 med en samlet investeringsramme på 6,5 mrd. kroner, og med gjennomføring i første del av planperioden.

Det viste seg at investeringsomfanget i statlig regi ble langt høyere enn forventet. Estimatet i 2021 for tømmerterminalen på Hauerseter var omkring en mrd. kroner. Bane NOR og Jernbanedirektoratet anbefalte derfor at prosjektet skulle skrinlegges. Det samme har skjedd med de aller fleste tiltakene for økt godstransport på bane. I Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029 ble det angitt ca. 40 tiltak med nytte for godstransportene på bane. Av disse tiltakene er det 6 tiltak som hittil er gjennomført eller planlegges gjennomført. Av tiltakene i Godspakke Innlandet er det bare tømmerterminalen på Hauerseter som ligger an til realisering det kommende tiåret. De skyldes medfinansiering av skogeierne og treforedlingsindustrien. Bompenger eller annen privat finansiering reduserer omfanget av statlige investeringer og bidrar til at tiltakene fremstår som mer samfunnsøkonomisk lønnsomme.

## 2.5 Erstatning av en midlertidig tømmerterminal

I juni i år varslet Ullensaker kommune oppstart av reguleringsarbeidet for tømmerterminalen. Planen er at arbeidet skal påbegynnes i 2026. Tømmerterminalen har nå et investeringsomfang på 170-180 mill. kroner etter at skogeierne tok en aktiv rolle i planleggingen for å redusere kostnadene. Ifølge Norges Skogeierforbund er det fire sporalternativ som foreligger. Bane NOR

skal samtidig gjøre endringer i sin virksomhet i samme område. Jernbanen er kostbar transportinfrastruktur. Både av hensyn til investeringsomfang, arealbruk og driftshensyn er det fornuftig å kombinere tømmerterminalen med en kombiterminal, slik som Jernbanedirektoratet foreslo i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Tømmerterminalen erstatter en midlertidig terminal som ble åpnet i 2022. Det antas å bli et volum på 200.000-300.00 m3 over terminalen per år. Hovedkunden er Norske Skog Saugbrugs i Halden. Fabrikken ble rammet av et steinskred i juni 2023 som medførte at den ene papirmaskinen ble stengt. Selskapet har fått utbetalt en naturskadeerstatning på over 900 mill. kroner. Det er ikke kjent hvilke planer som selskapet har for ny produksjon og hvordan det vil påvirke etterspørselen etter massevirke på Østlandet. Bildet nedenfor er fra åpningen av den midlertidige terminalen i januar 2022:




*På bildet er Hans Martin Hofseth, Viken Skogs skogbruksleder i Nes og Eidsvoll, styreleder Olav Breivik og skogsjef Stian Sandbekkbråten. Foto: Bjørn H. Pettersen, Viken Skog*

# 3. Trafikale effekter av en kombiterminal

## 3.1 Nåværende strategi for godstransport på bane

De statlige transportetatene mener at det er tilstrekkelig med en terminal for kombitrafikk på bane på Østlandet i mange år til. Dette synspunktet er tuftet på terminalens kapasitet med nåværende trafikkmønster og tilrettelegging for lengre godstog og høyere fyllingsgrad. Nåværende godstog har en lengde på 450-480 meter. Målet er gradvis å tilrettelegge for godstog med opp mot 740 meters lengde i henhold til internasjonale standarder. Det vil imidlertid ta flere tiår før banenettet er utbygd for lengre godstog. Det vil også kreve forlengelse av banesporene i terminalen på Alnabru, på bekostning av annen disponering av arealene.

Den nasjonale strategien for godstransport på bane er i første rekke et resultat at manglende kapasitet for godstog i banenettet og hvordan samfunnsøkonomisk lønnsomhet beregnes i de statlige modellene. I tillegg kan det bidra til bedre økonomi hos operatørene. Godstransport på bane har høye faste kostnader og lave variable kostnader. Med lengre godstog kan inntektene øke uten at kostnadene øker tilsvarende. Lengre godstog er imidlertid ikke et tiltak som prioriteres hos kundene i kombitrafikken, dvs. speditører som Posten Bring, Post Nord og DB Schenker. Lengre godstog øker kapasitetsbehovet i forbindelse med avgang og ankomst, dvs. at flyten i deres produksjon forverres. I tillegg er det en betydelig fare for at lengre godstog fører til enda lavere fremføringshastighet, flere forsinkelser og færre ruteleier. De som beslutter om lasten skal transporteres i veinettet eller på bane vil heller ha flere godstog med avganger og ankomster som er tilpasset deres produksjon, som kjører raskere og som er fremme når de skal.

Tilrettelegging for lengre godstog med inntil 740 meters lengde kan være en riktig strategi for godstransporter med heltog til et lager, som for eksempel flydrivstoff til Oslo Lufthavn Gardermoen, der lave kostnader er viktigere enn hastighet og presisjon. Det er imidlertid en krevende strategi for kombitransportene på bane i Norge der godset inngår i en forsyningskjede med stramme tidsluker for levering i begge ender. I stedet for levering til et lager skal produktene videre med en sjåfør og trekkvogn. Aller mest kritisk er transportene av fersk sjømat som skal videre med fly. Det er langt viktigere at hastigheten og punktligheten i transportene forbedres enn at kostnaden reduseres med f.eks. 10 %.

## 3.2 Hvordan en terminal på Hauerseter kan styrke jernbanens konkurranseevne

Jernbanens konkurransekraft som transportsystem innen kombinerte transporter er basert på hvordan transportformen ivaretar kravene til kundenes forsyningskjeder. I utgangspunktet ønsker de største kundene at jernbanen ivaretar den jevne flyten av gods mellom landsdelene, og at lastebilen tar topper og avvik. Det er spesielt fire faktorer som gjør at kundene overfører gods fra bane til vei:

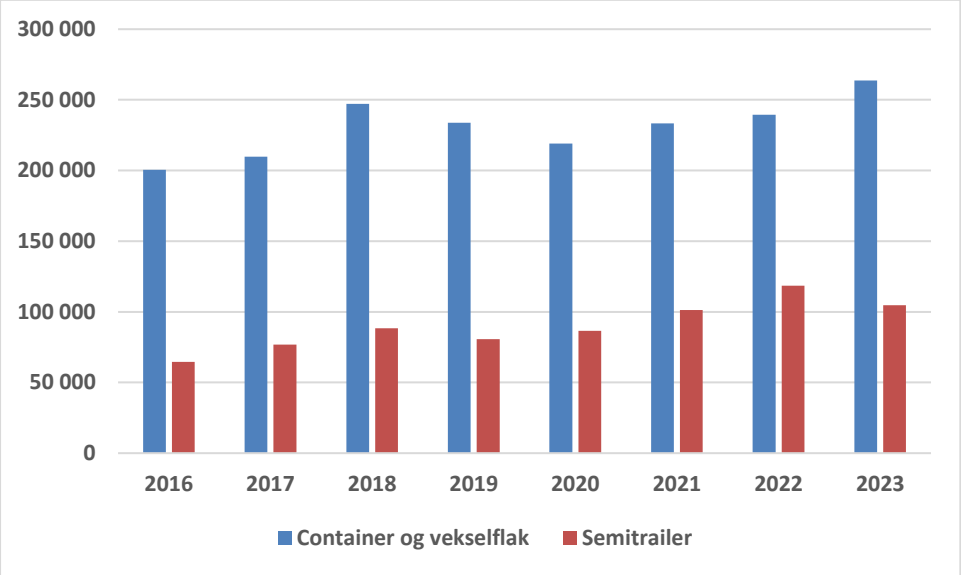
- Kostnadene ved mellomtransport til og fra Alnabru utgjør en økende andel av kostnadene ved bruk av jernbane og reduserer jernbanens viktigste konkurransefortrinn

- Alnabru har for lav kapasitet for hensetting av semitrailere. Sjåførene får ikke satt fra seg lastbæreren i terminalområdet for å kunne kjøre videre til andre oppdrag, men må ankomme innenfor togets lastetider. I verste fall må lastbæreren hensettes et annet sted i Osloområdet og bringes til terminalen ved forventet lastetid.

- Transportene med godstog møter ikke kravene til kvalitet i kundenes forsyningskjeder. Statistikken viser at kvaliteten og hastigheten i kombitrafikken på bane har stått på stedet hvil de siste 15 årene. I samme periode har det vært omfattende forbedringer i hovedveiene mellom landsdelene. Et godstog i kombitrafikken kan kjøre mye raskere enn en lastebil dersom banenettet tillater det. Gjennomsnittshastigheten for godstogene mellom landsdelene er ca. 65 km/time. Det skyldes både fysiske begrensninger i banenettet og at kortreist passasjertrafikk prioriteres foran langreist godstrafikk.

- Det er for mange forsinkelser og kanselleringer på kort varsel for godstog til og fra Alnabruterminalen. Situasjonen er betydelig verre enn i passasjertrafikken selv om toleransen for avvik er høyere. Noe forbedring vil komme om 4-5 år etter oppgradering av gammel teknisk infrastruktur. Vesentlige endringer krever omfattende endringer i terminalens utforming som synes krevende å få gjennomført.

I antall tonnkilometer i banenettet er det 50/50 fordeling mellom semitrailere og containere/ vekselflak. Det skyldes at semitrailerne er større enn gjennomsnittet av de andre lastbærerne og at det er en høy andel semitrailere på toget på de lange avstandene. Statistikken fra SSB viser at antallet semitrailere med jernbane gikk betydelig ned i 2023 etter solid vekst i tidligere år. Manglende kapasitet i Alnabru terminalen og høyere kostnader ved midlertidig hensetting er trolig blant årsakene til nedgangen:




*Figur 1: Antall omlastede transportenheter med last i banenettet 2016-2023. Kilde: Tabell 10456, Statistisk sentralbyrå*

En mindre terminal på Hauerseter kan bidra til å dempe mange av utfordringene for jernbanens kunder. Speditørene har lenge ønsket seg terminaler både i Vestby og på Hauerseter, men aller mest på Vestby. Årsaken er Vestby har et solid kundegrunnlag og at trafikken fra sørøst inn mot Alnabru er mer krevende enn fra nord. En terminal på Hauerseter har imidlertid noen fordeler som Vestby ikke har:

- Hauerseter har et større potensial for økt godstransport på bane tilbake til Osloregionen, som av sjømat

- Det kan settes opp egne godstog mot nord fra Hauerseter ved driftsproblemer på Alnabru eller andre steder i Oslo-navet.

Det foreligger ikke informasjon om andelen gods på bane for logistikksentrene i Vestby/Moss sammenlignet med i Gardermoregionen. Det er sannsynlig at de store handelskjedene med nasjonale vareforsyningsentre i Gardermoregionen, som Coop, Felleskjøpet, Sport 1, XXL, Ahlsell og Tibnor, vil øke sin transportandel på bane med en kombiterminal på Hauerseter.

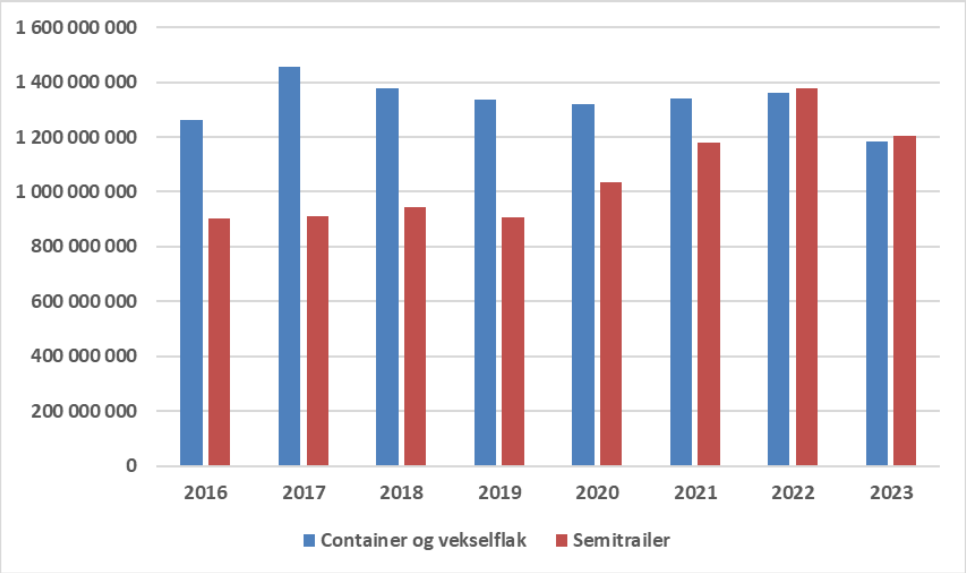
## 3.3 Egne togruter mot nord fra Hauerseter

Ca. 75 % av alle godstogavganger fra Alnabru skjer etter kl. 19 på kvelden og med ankomst på morgenen neste dag (med unntak av transporter til Nord-Norge). Denne trafikken tilsvarer omtrent 800 lastebiltransporter per døgn. Det kan skilles mellom tre kategorier av kombitransporter:

- Distribusjon av pakker og mindre stykkgods, som netthandelsprodukter, som omfordeles i samlastterminaler i de største byene for videre distribusjon med lastebil. Det ble omsatt over 100 mill. pakker i netthandelen i 2023. Dette godset distribueres mest i containere og vekselflak.
- Distribusjon av gods på paller, benevnt som partigods, som leveres direkte til mottakerne uten omfordeling i en samlastterminal. Partigodset transporteres i økende omfang med semitrailere. Det skyldes flere faktorer, som at ferske og fryste varer inngår og at det kun trengs en sjåfør med trekkvogn for å bringe lasten videre.
- Distribusjon av containere som ankommer med skip til en havn i det indre Oslofjordområdet og som skal direkte videre til andre landsdeler. Her inngår også kjemiske produkter i tankcontainere. Yara distribuerer for eksempel AdBlue, væsken som renser eksosen fra dieselbiler, med godstog fra Drammen Havn til Alnabru og videre i banenettet til hele landet.

Hovedregelen er at netthandelsbedriftene etablerer seg i sørøst-korridoren, dvs. i Follo og i Mosseregionen. Posten er i ferd med å bygge en ny distribusjonssentral for pakker fra utlandet i Moss. Hverken for pakkedistribusjon eller for containertrafikken over havnene i Oslofjorden er en terminal på Hauerseter relevant. Det er for distribusjonen av gods i semitrailere at Hauerseter er viktigst for supplering og avlastning av trafikken over Alnabru. Stykkgodset som omfordeles i samlastterminalene og containerne over Oslo Havn utgjør fortsatt den største delen av trafikken over Alnabru, jfr. figur 1. Denne trafikken taper markedsandeler til veitransport i Sør- og Midt Norge. En stor aktør som DB Schenker har redusert sitt volum på bane innen samlastet stykkgods med 40 % det siste tiåret. Jernbanesektoren har ikke tilpasset seg de nye forsyningsmønstrene med hensyn til transporttid og leveringspresisjon, samtidig som veinettet mellom landsdelene har blitt kraftig forbedret. Godstransportene over Alnabru er på samme kvalitetsnivå som for 10-15 år siden. Transportnæringen ønsker seg «fast track» ruter på kveldstid for transport av pakker med prioritet foran persontrafikken. I Norge har all statlig finansiert passasjertrafikk forrang foran godstrafikken på bane, uansett tid på døgnet. I Sverige er det samfunnsøkonomisk lønnsomhet som er avgjørende for prioriteringen av ruteleier.

Bortfallet av volum i hovedmarkedet har blitt erstattet av vekst i transportene av partigods direkte til handelskjedenes utsalgssteder. Partigodset er ikke like kritisk med hensyn til transporttid. De nasjonale forsyningssentrene til den fysiske handelen er i stor grad lokalisert i randsonen til Oslo. En betydelig andel av varene til butikkene transporteres i 40 fots semitrailere til Alnabru for omlasting til jernbane, der lasten kan inneholde både tørre, fryste og ferske varer. Figuren nedenfor viser utviklingen i transportarbeidet (tonnkilometer) på bane for intermodale enheter:




*Figur 2: Transportarbeidet på bane med intermodale transportenheter (tonnkilometer). Kilde: Tabell 10456 Statistisk sentralbyrå*

I 2030 kan andelen semitrailere av trafikken på bane være opp mot 70 % med nåværende utvikling. Semitrailerne kan ikke stables i høyden. Arealbehovet er derfor mye høyere enn for containere. Det er også to andre forhold som påvirker etterspørselen på jernbane:

- Når andelen semitrailere med ferske og fryste dagligvarer transporteres på bane fra Oslo-området til andre landsdeler, så øker sannsynligheten for transport av sjømat på bane i motsatt retning. Det er de samme lastbærerne som benyttes. Semitrailere for temperatur-regulert gods er dyrere enn ordinære lastbærere slik at de må utnyttes best mulig.

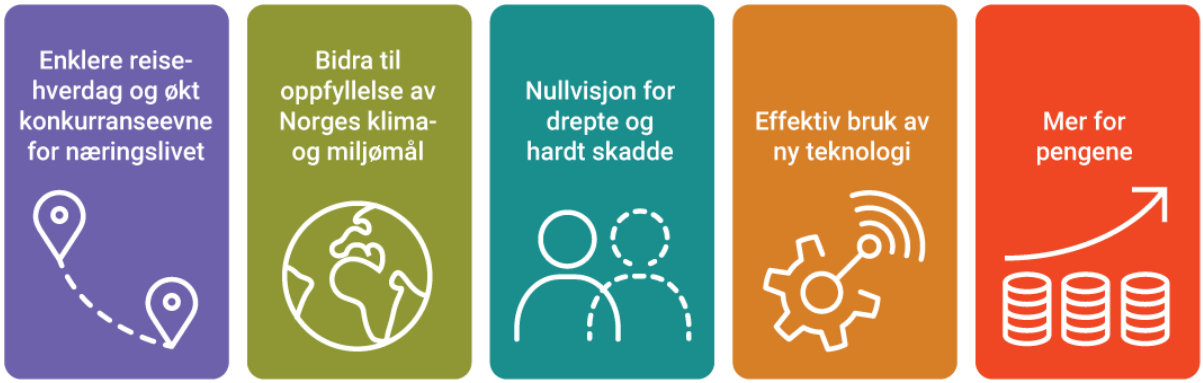
- Retningsbalansen mellom landsdelene blir stadig skjevere. Det er billigere å transportere tomme enheter i retur med jernbane enn med en sjåfør og trekkvogn.

Ved transport på bane til for eksempel Bergensregionen kan mellomtransporten fra Gardermo-regionen til Alnabru med lastebil utgjøre 25 % av den totale kostnaden. Dersom godstoget både kjører til Alnabru og Hauerseter kan denne kostnaden reduseres. På litt lenger sikt er det mulig å tenke seg egne godstog mot nord fra Hauerseter, som til Bodø og Trondheim. Det skyldes at kapasiteten gjennom Oslo-navet for godstog er svært begrenset. Med utbygging av Hovedbanen Nord vil kapasiteten i banenettet øke. Dovrebanen har hatt lange driftsavbrudd både i 2014 og i 2023 som følge av ekstremvær. Det utredes nå om mer av godstrafikken kan gå over Rørosbanen på permanent basis. Det vil øke kapasiteten betydelig. En utfordring er den manglende tilkoblingen mellom Dovrebanen og Solør- og Rørosbanen i Hamar for trafikk fra sør. Lange godstog må snu i Hamar stasjon der det er store planer for bygging av en ny bydel. Behovet for økt redundans i banenettet drøftes i kapittel 4.4.

# 4. Den langsiktige utviklingen øker behovet for en terminal

## 4.1 Transportsystemene bidrar til ivaretakelse av overordnede samfunnsmål

De siste transportplanene har manglet tydelige nasjonale prioriteringer ut over generelle overordnede mål.. En hovedårsak er at det har blitt mye dyrere å realisere prosjekter som pågår enn forventet, som IC utbyggingen på Østlandet. Det glir lite rom for investeringer i nye banestrekninger. Transportpolitikken er i stor grad rettet mot vedlikehold og forbedringer av dagens banestrekninger. Regjeringens mål i den siste nasjonale transportplanen er å videreføre arbeidet med et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem i 2050. Det er delt opp i fem delmål, med målindikatorer for de fleste delmålene:




*Figur 3: Målene for transportpolitikken. Kilde: Stortingsmelding nr. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036*

Tidligere var det mer drøfting av samfunnsmålene for investeringene og av målkonflikter mellom ulike samfunnshensyn. Det ble for eksempel vektlagt at transportsystemene skulle bidra til regional utvikling, til økt konkurransekraft i næringslivet eller til bedre veier i distriktene. Næringslivets avstandskostnader til markedene i Europa var en gjenganger i begrunnelsen for satsing på økt fremkommelighet i det statlige transportnettet. Generelt har regional utvikling vært et hovedmål når stortingsrepresentantene har drøftet konkrete vei- eller baneprosjekter.

I den nasjonale transportplanen som ble vedtatt i juni i år er det i innledningen lagt vekt på at Norge er inne i brytningstid med betydelige internasjonale forpliktelser og økende beredskaps- og sikkerhetspolitiske utfordringer. Regjeringen har også som ambisjon å øke eksporten fra fastlandsnæringene med 50 % innen 2030. Imidlertid er det først i den neste planen om fire år at disse utfordringene blir omsatt til konkrete prioriteringer og forslag til tiltak.

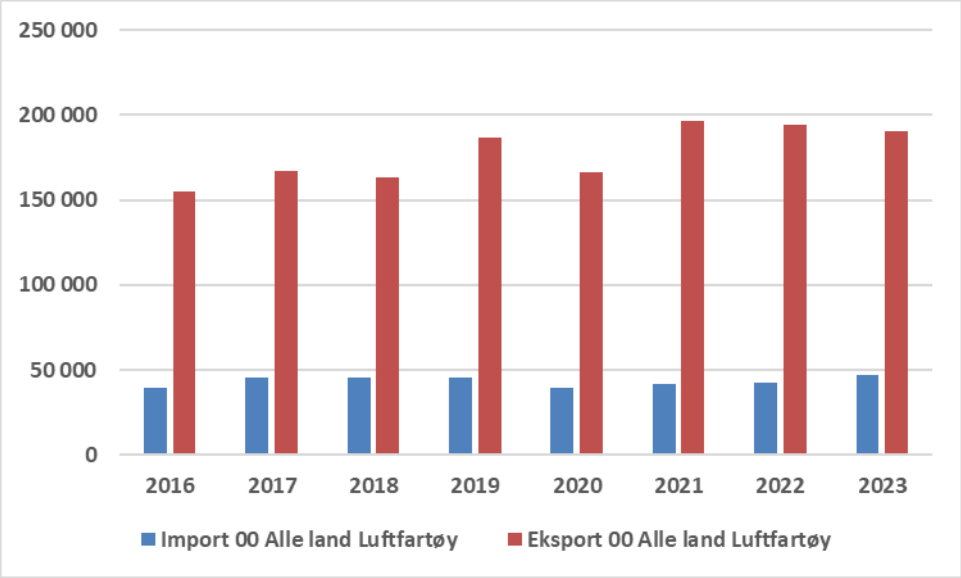
I politisk sammenheng er det viktig å synliggjøre at en kombiterminal i Gardermoregionen er et viktig transportpolitisk tiltak med et begrenset investeringsomfang samtidig som tiltaket støtter flere viktige overordnede samfunnsmål ut over reduserte utslipp av klimagasser. En kombiterminal er viktig for:

- Økt eksport av varer, og spesielt sjømat
- Regional næringsutvikling
- Økt satsing på sikkerhet og beredskap

Dette er bidrag som kommer i tillegg til virkningene for transportsystemet i Osloregionen som ble drøftet i kapittel 3.

## 4.2 Hovedflyplassen som knutepunkt for eksport av norske varer og tjenester

Gardermoregionen er det aller viktigste transportknutepunktet for sjømatnæringen. Omsetningen i denne næringen var 172 mrd. kroner i 2023. Ca. 75 % av verdien var eksport fra havbruk på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Norge, tilsvarende ca. 1,4 mill. tonn. Det antas at nær halvparten av dette volumet omlastes over terminaler i Gardermoregionen for videre eksport med lastebil eller med fly. Mye av sjømaten transporteres flere tusen kilometer med lastebil, som fra de tre nordligste fylkene og til Polen eller Frankrike som er store eksportmarkeder. Det antas at omkring 350.000 tonn transporteres på bane til Alnabru. Den viktigste transportkorridoren i Norge er fra Narvik via Sverige. Ifølge Nordlaks, det største private selskapet innen havbruk, ble det transportert ca. 250.000 tonn sjømat over Ofotbanen i 2022. Dessverre transporteres ikke laksen videre fra Norge til Kontinentet på jernbane. All eksport ut av Norge er med lastebil eller med fly. Statistikk fra SSB viser utviklingen i importen og eksporten med fly, målt i tonn:




*Figur 4: Eksport og import med fly 2016-2023 (tonn). Kilde: Tabell 08812 Statistisk sentralbyrå.*

Sjømaten over Oslo lufthavn Gardermoen var ca. 170.000 tonn i 2023. Majoriteten av fisken som sorteres og omfordeles i sjømatterminalene skal derfor videre til destinasjoner i Europa med lastebil.

De siste årene har Gardermoregionen styrket posisjonen som logistikksenteret for sjømat i Norge. Verdens største sjømatterminal, med et areal på 55.000 kvadratmeter i første byggetrinn, ble satt i drift i 2023. I tillegg har Avinor bygd et nytt kjølehotell på 4.200 kvadratmeter inne på flyplassområdet. Blant målene er å styrke Oslo Lufthavn Gardermoen som det sentrale transportknutepunktet for flyfrakt i Norden. Omkring halvparten av sjømaten som omlastes til fly har blitt transportert til andre lufthavner, som Kastrup, Schiphol, Arlanda og Vanda-Helsingfors. Det er sannsynlig at satsingen på nye terminaler vil bidra til vekst i trafikken og etableringen av nye flyruter.

I februar i år ble det kjent at Grieg Seafood bygger et topp moderne videreforedlingsanlegg for fersk sjømat i Gardermoen næringspark. Anlegget skal stå ferdig i løpet av 2025. Foredlingskapasiteten er 10.000-12.000 tonn i første fase. Det vil ytterligere forsterke regionens rolle som et senter for foredling og distribusjon av ferske matvarer.

Det er sannsynlig at mer av sjømaten som transporteres innenriks med lastebil kan overføres til banetransport med en terminal på Hauerseter. Størst potensial synes det å være for godsoverføring til bane fra Trøndelag og fra Nordland. Utfordringene er i første rekke banetransportenes transporttid og punktlighet. Nordlaks sier at de ikke tar sjansen på å bruke godstog for leveranser med strenge krav til leveringspresisjon og lave toleranser for forsinkelser. En av de største aktørene, Lerøy Seafood, transporterer fersk laks med tog fra Bergen til Alnabru, og med lastebiltransport videre til terminalen ved hovedflyplassen. Sjømatvolumet er inntil 140 tonn fersk laks per døgn. For å kunne anvende rutegående godstog leies et lastebilselskap til å «gjete» transporten. Dersom det skjer kanselleringer eller driftsavbrudd overtar lastebilselskapet transporten så langt som det lar seg gjennomføre. Tapet er betydelig dersom semitrailerne ikke kommer fram til destinasjonen i tide.

Det er vanskelig å vurdere om andre varegrupper med fly vil ha nytte en kombiterminal på Hauerseter. Lufttransport benyttes mest for leveranser som haster, som blomster, sjømat, reservedeler, elektronikk og legemidler. Veksten i utenriks netthandel, som innkjøp av billige duppeditter på handelsplattformer i Østen, vil øke importen med fly. Internasjonale forhold, som handelsbarrierer og driftsforstyrrelser i viktige transportkorridorer, kan få stor betydning for bruk av fly som transportform og transportmiddelfordelingen mellom verdensdelene.

## 4.3 Arealreservene for næringsutvikling i Osloregionen

Fylkeskommunene i Oslofjordområdet vil i løpet av de nærmeste månedene lansere nye areal- og mobilitetsplaner. Et spesielt interessant tema er hvor næringsutviklingen i Osloregionen skal finne sted mot 2040. Flere kommuner har vedtatt å bli arealnøytrale, dvs. at de ikke skal ha et netto forbruk av nye arealer til utbyggingsformål. I areal- og transportplanen for Oslo og Akershus som ble vedtatt i 2015 ble det definert seks regionale, bilbaserte næringsområder innenfor 40 kilometers avstand fra Oslo eller Drammen. I tillegg ble det vedtatt to regionale næringsområder for lokalisering av de mest areal- og transportkrevende bedriftene. Her skulle det tilrettelegges for bruk av godstog i tillegg til veitransport. Disse næringsområdene var i Ullensaker og i Vestby. Ambisjonen var også å tilrettelegge for transport av containere over Moss Havn med jernbane til Vestby.

De regionale næringsområdene langs E6 i Follo og i Nedre Romerike ble raskt utbygd. De siste årene har det vært en betydelig etablering av store logistikkbedrifter i Vestby, i Moss og i Gardermoen næringspark. I Vestby pågår detaljregulering av de siste tomtene på i alt ca. 280 dekar. Det er inngått avtale med bedrifter for byggeprosjekter på de ledige arealene. Ellers er det noe næringsarealer igjen i næringsparkene på begge sider av E134 (Oslofjordtunnelen) og i Fet næringspark øst for Glomma. Av de 7 regionale næringsområdene utenom Gardermoområdet var det i 2022 ca. 2000 dekar igjen av arealreserven til næringsformål, derav ca. 650 dekar som er avsatt i kommuneplanene til næring, men som ikke er regulert.. Ca. 900 dekar av arealreserven var i de to regionale næringsområdene ved Oslofjordtunnelen[2].

[2] *Rapport om regionale næringsområder for industri- og logistikkformål, oktober 2022 Rambøll Norge as*

I perioden 2010-2023 har forbruket av nye arealer til areal- og transportintensive næringer i gjennomsnitt vært ca. 700 dekar per år i Stor-Oslo regionen. I vurderingen av forbruket av arealer inngår tilknyttet infrastruktur, som veier. I Stor-Oslo regionen inngår Drammensregionen, Mosseregionen og Øvre Romerike. Med areal- og transportintensive næringer forstås primært industri, transport og vareforsyning. Analysen er basert på registreringer i offentlige registre. Storhandelssentra og datasentra inngår ikke. Det har vært en boom av etableringer av nasjonale forsyningssentra til detaljvarehandelen. Næringsetableringene blir stadig større. Sentrallageret til Coop i Gardermoen næringspark har samme grunnflate som åtte Telenor-arenaer. Den siste store etableringen på Øvre Romerike er et nytt sentrallager for VA-, VVS- og elektrogrossisten Ahlsell. Denne bedriften flytter til Holmenenga i Eidsvoll kommune, ca. 10 minutter nord for Gardermoen og like ved E6. I tillegg flyttes lageret på Gjøvik til det nye logistikksenteret. Fra Alnabru til Holmenenga er det 57 kilometer. Ahlsells logistikksenter øker fra ca. 100 dekar i dag til ca. 160 dekar etter flyttingen til Holmenenga. Lagerflaten fordobles med et bygg på omkring 60.000 kvadratmeter. Det vil være ca. 300 ansatte i logistikksenteret når det kommer i full drift[3].

Sett i relasjon til den historiske etterspørselen er det knapt næringsarealer igjen innenfor 40 kilometers avstand fra Oslo. Omkring 50 % av næringsetableringene i Stor-Oslo regionen har kommet i sørøst-korridoren. Imidlertid er det få tomter igjen med et utbyggbart areal på over 50 dekar i Mosseregionen og med kort avstand til E6. Totalt sett er det større arealreserver for næringsutvikling på Øvre Romerike enn det er i resten av Stor-Oslo regionen til sammen. Det er riktignok noe arealreserver i mindre næringsområder nord for Oslo, som i Fet Næringspark, i Ausenfjell i Lillestrøm kommune og i Ytre Enebakk, men disse næringsområdene retter seg mest mot bedrifter med moderate transportbehov. Dersom det ikke tilrettelegges nye store nærings-områder, vil det bli stadig mer attraktivt å etablere ny næringsvirksomhet på Øvre Romerike. Dette bekreftes også av næringsmeglerne, som Akershus Eiendom ((Kapital 43/2024):

*«På Gardermoen og Nebbenes i nord, samt Vestby, Drøbak og Moss i sør, har etterspørselen tatt seg opp dramatisk, ettersom logistikkmarkedet i Stor-Oslo vokser som ringer i vann»*

For de nye areal- og transportintensive bedriftene som etablerer seg i Gardermoregionen vil transport på bane anses som et viktig konkurransefortrinn.

## 4.4 De regionale areal- og mobilitetsplanene vil styrke grunnlaget for en kombiterminal

De kommende areal- og mobilitetsplanene vil trolig baseres på det meget omfattende plan-dokumentet som ble utarbeidet av Viken fylkeskommune i mai 2023[4]. Kapittel 3 gir overordnede rammer og føringer for kommunal, regional og statlig areal- og mobilitetsplanlegging. Dette kapitlet har 22 strategier. Strategi nr. 10 angir hovedstrukturen for arealutviklingen. Noen punkter legger tydelige føringer:

- Hovedstrukturen for arealutvikling skal ses i sammenheng med hovedstrukturen for mobilitet
- Det skal legges vekt på fortetting og transformasjon framfor å ta i bruk nye naturområder eller dyrket mark
- Det skal legges til rette for balansert vekst i hele fylket gjennom prinsippet om flerkjernet utvikling

[3] *Pressemelding Ahlsell, 10. oktober 2023*
[4] *Programstyrets forslag til plangrunnlag for regionale planer, Viken fylkeskommune*

Strategi nr. 12 omhandler godstransportene og terminalstrukturen. Det er mål om å:

- få større andel av godstransporten over på sjø og jernbane
- utvikle flere terminaler for omlastning av varer mellom ulike transporttyper
- avlaste tettbygde områder for gjennomgående tungtransport

Strategi nr. 20 angir at arealkrevende næringer skal lokaliseres i regionalt prioriterte næringsområder. Det er lite sannsynlig at fylkeskommunene vil anbefale at nye naturområder eller dyrket mark konverteres til næringsformål. Det er få eldre næringsområder som passer for sanering og fortetting. Næringsutviklingen vil derfor måtte finne sted på Øvre Romerike der det er betydelige arealreserver. Fabritius alene har en tomtebank på ca. 1450 dekar. Konklusjonen er at næringsområdene på Øvre Romerike vil bli svært viktige for næringsutviklingen i Stor-Oslo regionen i årene fremover.

## 4.5 Veksten i Forsvarets aktiviteter øker behovet for en kombiterminal

Ullensaker er blant Norges mest kjente forsvarskommuner. Det er militær aktivitet på Sessvollmoen, Trandum, Hauerseter, Nordkisa og på Gardermoen. På Trandum vedlikeholdes og oppgraderes tungt forsvarsmateriell, som stridsvogner. På Nordkisa har Forsvarets logistikk-organisasjon en av sine største forsyningsbaser. Den nye langtidsplanen legger avgjørende vekt på kapasiteter som styrker behovet for en jernbaneterminal, som økt mobilitet, hurtig reaksjonsevne og mer lagring av materiell for øvelser og beredskap. Jernbanen er den foretrukne transportformen for avstander på over 200 kilometer. Regjeringen vil raskt øke beholdningene av ammunisjon, reservedeler, drivstoff og materiell. Den vil styrke kapasiteten til mottak og fremføring av allierte styrker for å gjøre Norge bedre i stand til å ta imot og understøtte allierte forsterkninger til hele det nordiske området. Mottak- og transportbataljonen styrkes for å bedre evnen til ledelse av flere mottaksoperasjoner samtidig. Transportkapasiteten økes gjennom anskaffelser av jernbanevogner og kjøretøy for transport av materiell og forsyninger. Bruk av jernbane fordrer tverrsektoriell samordning og økt nordisk samarbeid. Evnen til distribusjon av drivstoff styrkes gjennom anskaffelse av tilpasset materiell for distribusjon og lagring av drivstoff utenfor fast infrastruktur til landstyrker.

Langtidsplanen legger vekt på å konsolidere og øke aktiviteten der Forsvaret allerede har etablert virksomhet. Nye forsvarsinvesteringer i første del av planperioden skal primært rettes mot forsterkning av nåværende struktur. Forsvaret har store planer på Øvre Romerike. Samtidig er det fortsatt mange elementer i langtidsplanen som ikke er besluttet. Blant disse er lokaliseringen av en ny Brigade Sør, utplasseringen av nye luftvernsystemer og omfanget av samarbeid med det svenske og det finske forsvaret. Det er besluttet at nasjonalt logistikk-operasjonssenter (NLOGS) skal utvides og flyttes til en sikker lokasjon på Øvre Romerike. Dette senteret er tilknyttet NATOs Joint Logistics Support Group (JLSG) som holder til i det fellesoperative hovedkvarteret i Norfolk i USA.

Forsvaret ønsker så langt som mulig å anvende den ordinære infrastrukturen for sine behov. EU-kommisjonen vedtok i 2021 en forordning som fastsetter konkrete krav til det transeuropeiske transportnettet som anvendes til både sivile og militære formål (dual use)[5]. Forordningen sier ingenting om hvilke korridorer som skal tilpasses militære transportformål. Den er mer en rettesnor for tekniske og funksjonelle krav til transportinfrastrukturen. Her inngår også relativt moderate krav til terminaler. Det skal være tilgang til tre banespor der de ene skal ha mer enn 300 meters lengde.

[5] ***Commission integrating regulation (EU) 2021/1328 of 10 August 2021- specifying the infrastructure requirements applicable to certain categories of dual-use infrastructure actions pursuant to Regulation (EU) 2021/1153***

Gjennom EØS-avtalen vil Norge iverksette disse retningslinjene fra EU selv om vi ikke deltar i samarbeidet rundt finansiering av grensekryssende transportinfrastruktur.

## 4.6 Investeringer i det grensekryssende banenettet

Blant interessante temaer på litt lenger sikt er hvordan vekst i Forsvarets aktiviteter på Øvre Romerike vil påvirke baneforbindelsen til Sverige og videre til Europa. Det er klare politiske ambisjoner om et tett forsvarspolitisk samarbeid med Sverige og Finland etter disse landenes medlemskap i NATO. Ved flere anledninger har politikere over hele landet uttrykt ønske om en bedre baneforbindelse til Sverige og Europa enn via Oslo-navet. Det har vært to alternative løsninger:

- Utvikling av Solørbanen med direkte tilkobling til Kongsvingerbanen i Kongsvinger
- Etablering av en forbindelse mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen

Blant tiltakene i Godspakke Innlandet i Nasjonal transportplan 2018-2029 var etablering av tre tilsvinger (direkte tilkoblinger) mellom banenettene i Hamar, Elverum og Kongsvinger. Banenettene har bare tilkobling i en retning. Dersom trafikken skal i motsatt retning, må togene inn på stasjonen for å snu lokomotivet. Godstransporter fra Gardermoregionen til Sverige må snu i Hamar og i Kongsvinger. Det øker kostnadene og tar tid. I tillegg er de lite populært at det må settes av arealer til lange og støyende godstog i sentrale byområder. Jernbanedirektoratet kom til at tiltakene hadde for lav målbar nytte sammenlignet med investeringsomfanget. Ingen av tilsvingene planlegges for realisering.

I forbindelse med konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen var ett av alternativene å etablere en forbindelse mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen. På de smaleste er det 22 kilometer mellom strekningene. En konkret trasé nord for Lillestrøm ble vurdert. Hovedbanen og Kongsvingerbanen er landets eldste banestrekninger. Begge strekninger er erklært overbelastet. Kapasiteten og kvalitet på strekningene er helt avgjørende for den nasjonale trafikken på bane. En sammenkobling gir flere gevinster, som økt redundans og styrking av Oslo Lufthavn Gardermoen som transportknutepunkt for gods og passasjerer. I dag må godstogene som anvender begge strekningene til Alnabru for å snu. I mandatet for utredningen som Samferdselsdepartementet fremla i mars 2019 står det tydelig at behovet for internasjonal trafikk skal inngå:

*Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050,*

Likevel la rapporten lite vekt på den grenseoverskridende trafikken. Det ble argumentert med at dette er en oppgave for konseptvalgutredningen for Oslo-Stockholm korridoren. Som vanlig ble det foreslått og deretter vedtatt å utvide kapasiteten på eksisterende traséer fremfor nye løsninger.

Styrkingen av Forsvaret på Øvre Romerike og det nordiske samarbeidet i NATO skaper forventninger om at de grensekryssende banenettet endelig får større oppmerksomhet. I dag er det slik at nytten av infrastrukturtiltak kun beregnes frem til riksgrensen.