

KVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet

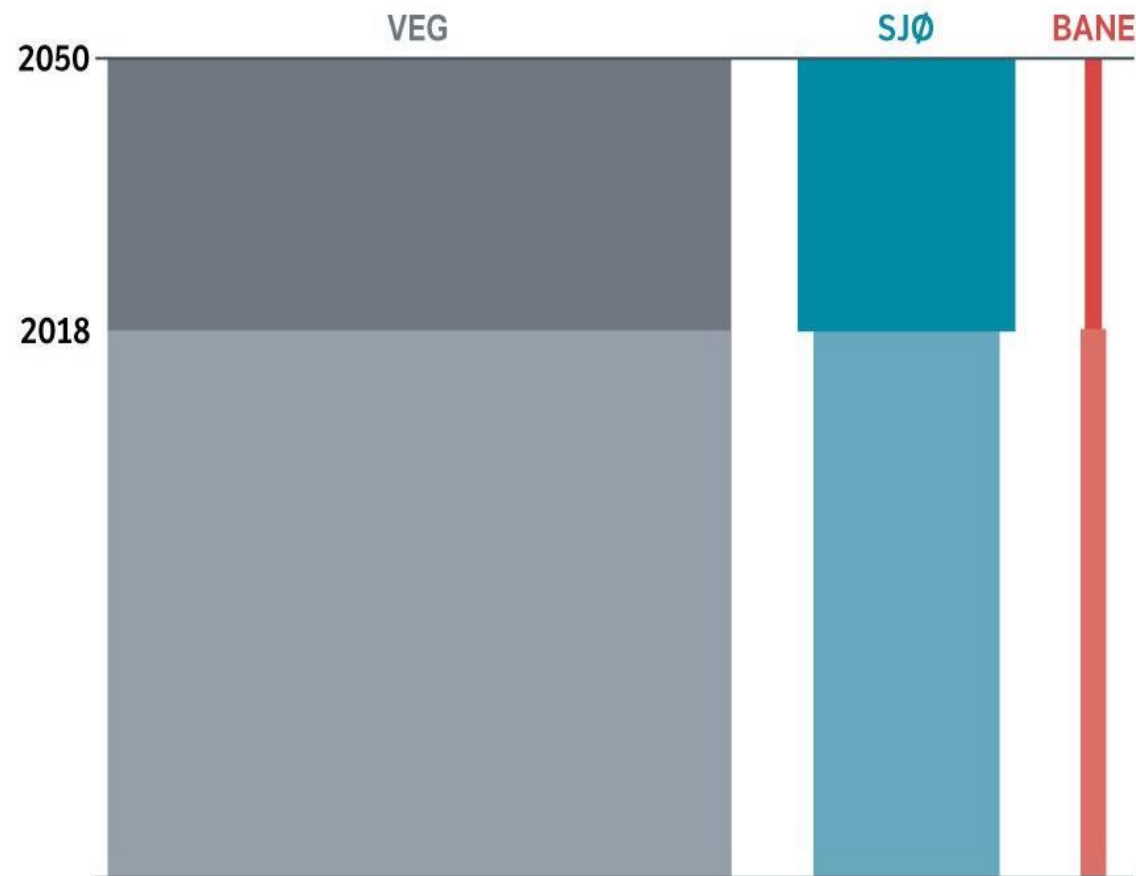


Prosjektleder Else-Marie Marskar

25. august 2020

Osloregionens gods- og
logistikkprosjekt

100 mill. tonn mer gods årlig i KVVU-området i 2050



- Veg og sjø tar nesten hele veksten
- Godsveksten kan utfordre kapasitet i transportsystemene
- Konkurranselatene mellom de ulike transportmidlene og transportformene er små

Samfunnsmål

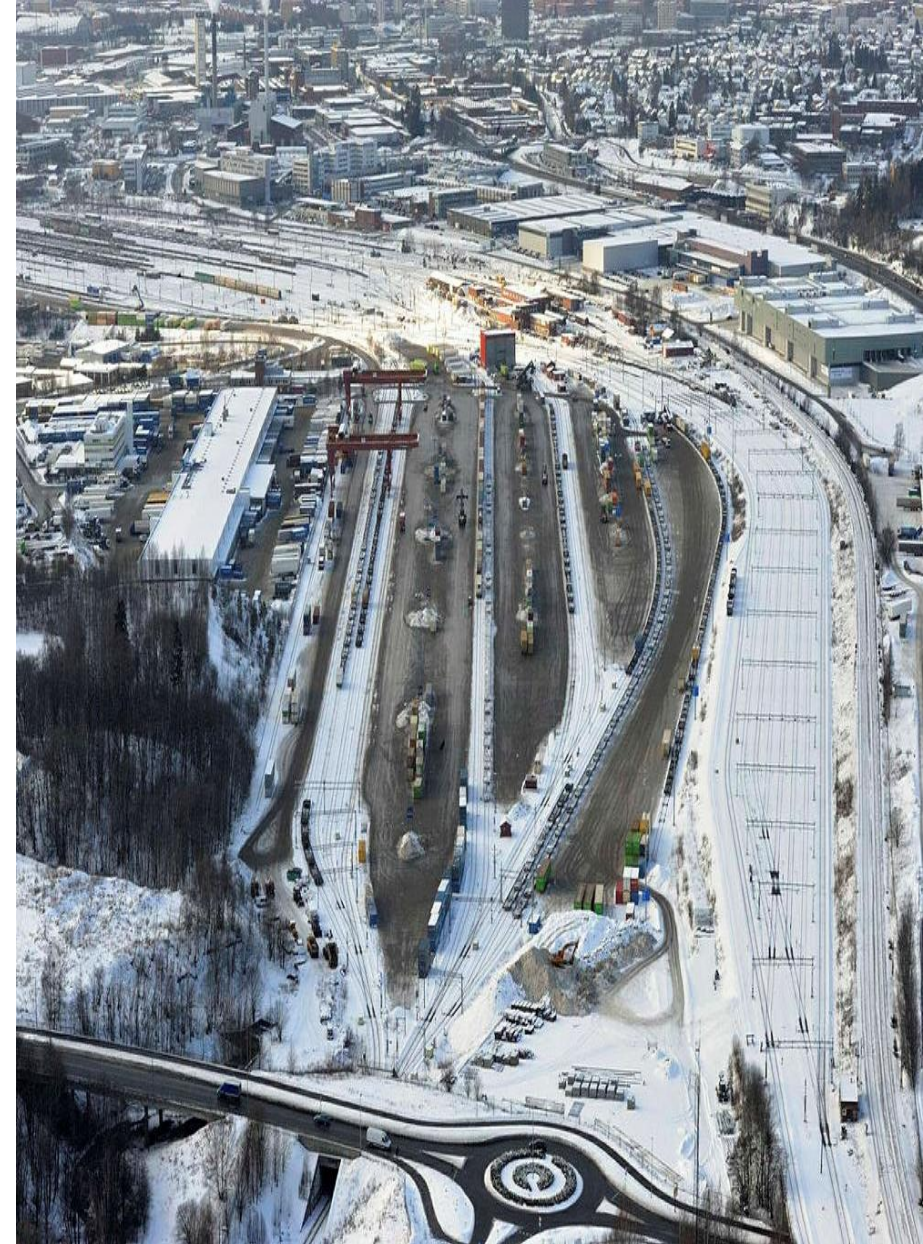
Godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet skal sikre:

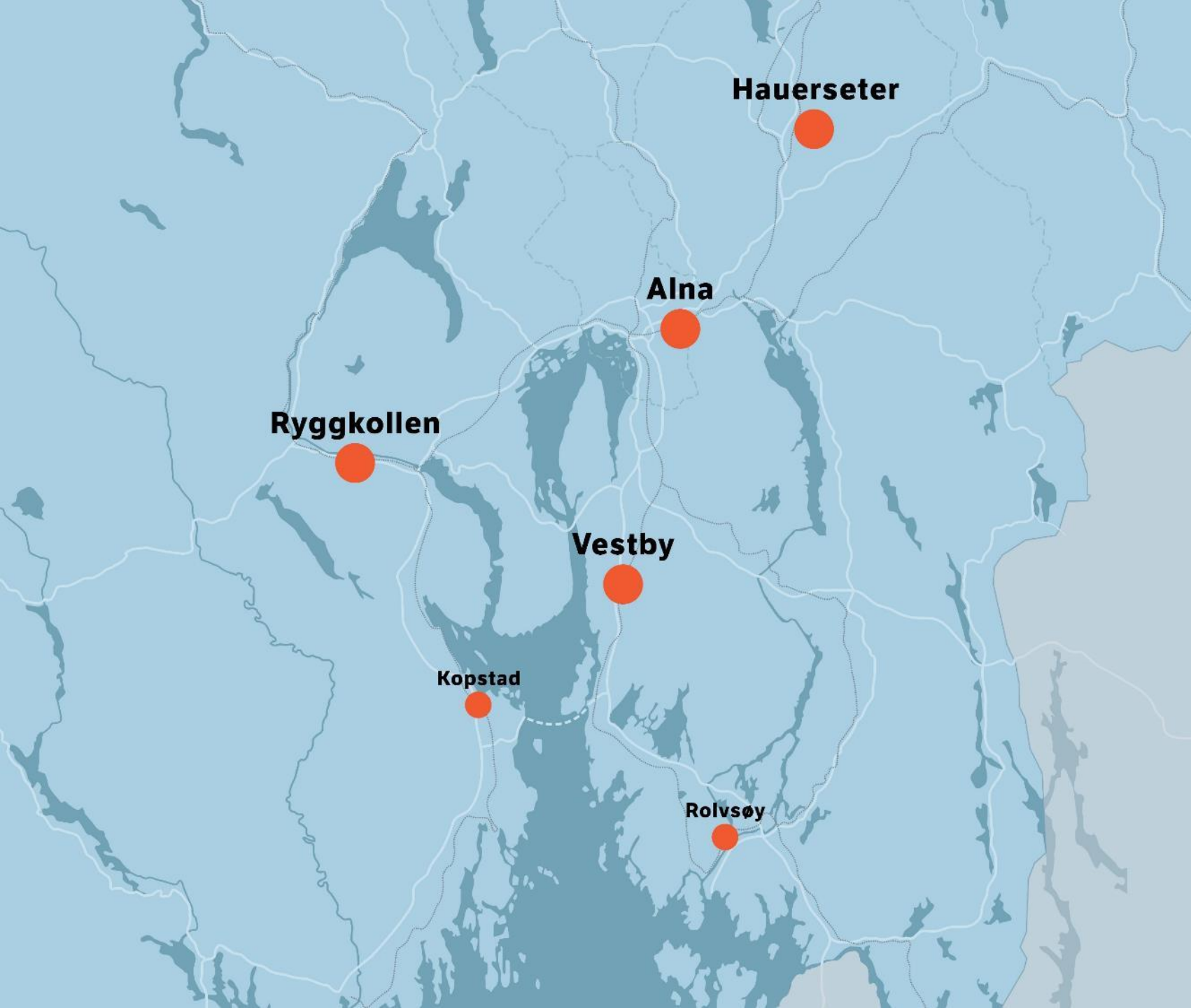
- effektivitet
- bærekraft
- nok kapasitet
- overgang fra veg til sjø og bane der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt



Alnabru trenger oppgradering

- Er nær kapasitetsgrensen
- Uhensiktsmessig, ineffektiv og utslitt:
 - har korte spor – krever mange skifteoperasjoner
 - kryssing i plan mellom jernbane og veg
 - tilkobling til Hovedbanen
- Ustabil drift og utfordringen forsterkes av manglende prioritet for forsinkede godstog
- For lite areal
- Ikke plass til samlokalisering av flere kunder enn dagens 3
- Kundene har alternative velfungerende transportløsninger:
 - har stor flåte av lastebiler tilgjengelig, disse benyttes i dagens system

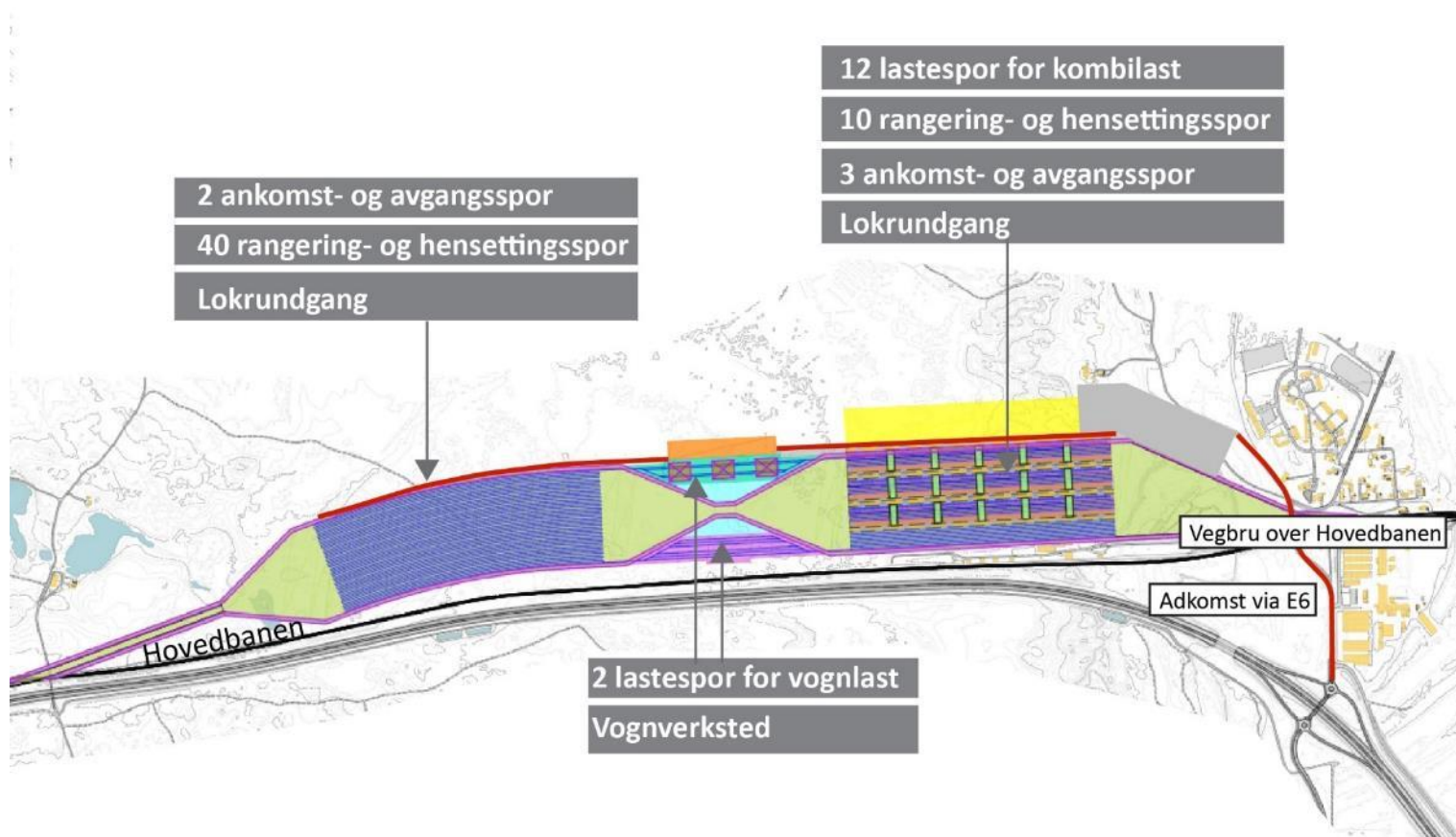




Mulige lokaliseringer av jernbane- terminaler

K5 Ny hovedterminal

H: Hauer seter kombi- og vognlastterminal
Hovedterminal



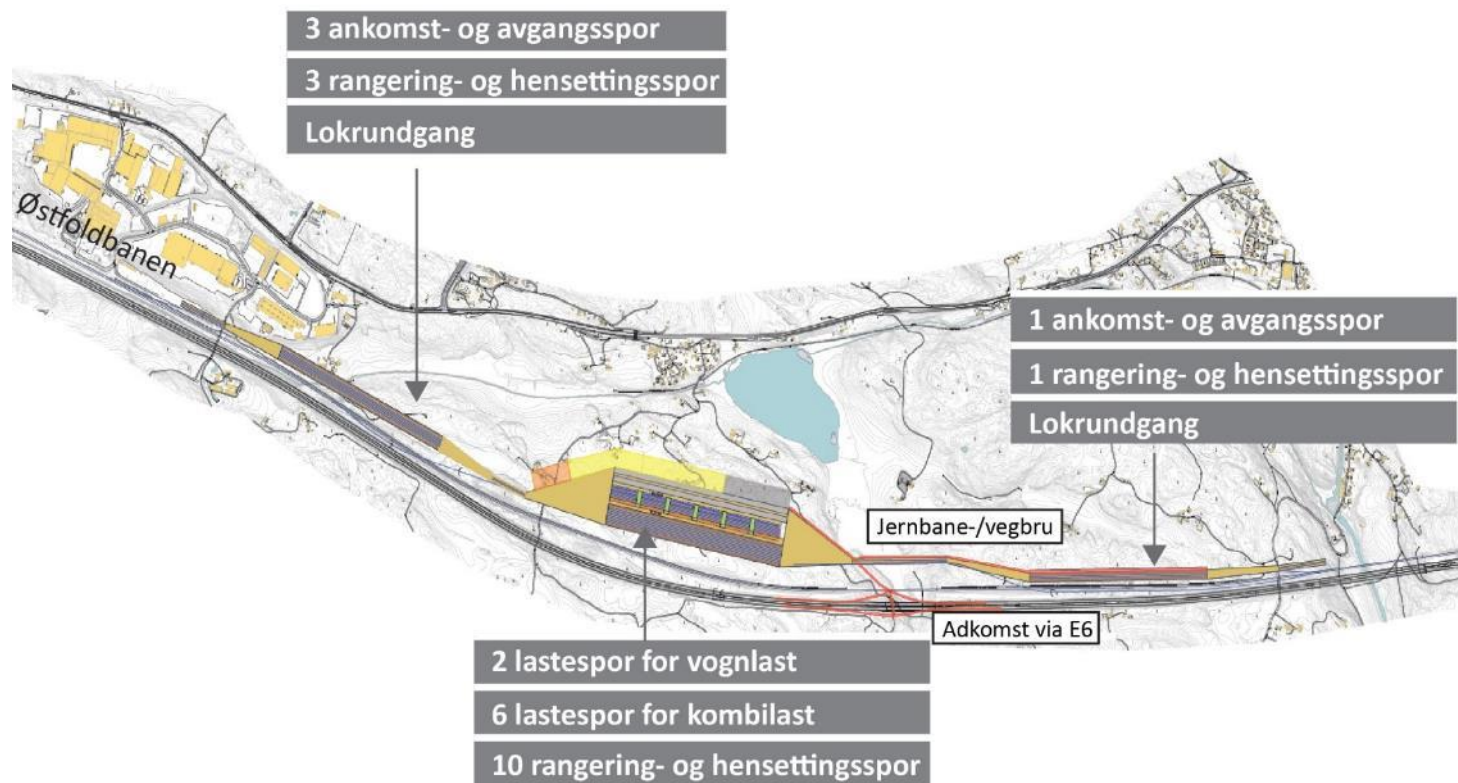
| | |
|-----------------------------|------------|
| Lastespor under kran | 12 |
| Hensettings-/rangeringsspor | 50 |
| Ankomst-/avgangsspor | 5 |
| Sporlengde, alle | 750 m |
| Areal | ~1 000 daa |
| Lengde | 4-5 km |

Tegnforklaring

- Terminalfunksjoner
- Depot
- Gate
- Veg

K4 med mindre terminal

D: Vestby kombi- og vognlastterminal
Avlastningsterminal



| | |
|-----------------------------|--------------|
| Lastespor | 4-6 |
| Hensettings-/rangeringsspor | 4-14 |
| Ankomst-/avgangsspor | 3-4 |
| Sporlengde, alle | 750 m |
| Areal | ~200-450 daa |
| Lengde | 2,5-5 km |

Tegnforklaring

- Terminalfunksjoner
- Depot
- Gate
- Veg

Transportetatene anbefaler trinnvis utvikling av Alnabru

Dårligst løsning for vognlast

Begrenset areal

Bundet av gammel
logistikk-løsning



Logistisk og jernbaneteknisk
ideelt lokalisert

Kapasitetssterk

Mye gods på jernbane

Best netto nytte og NNB

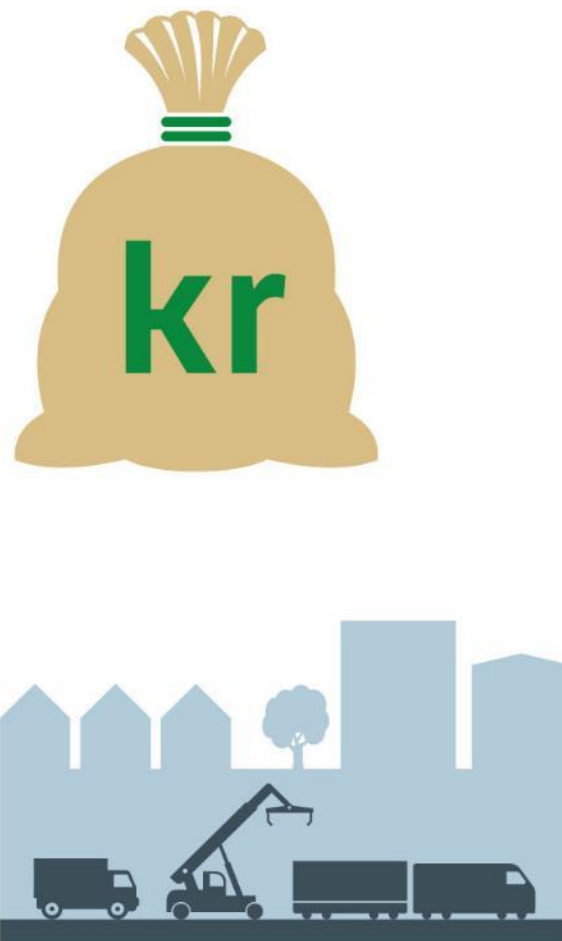
Best på ikke-prissatte
virkninger

Modernisering frem mot år
2040

Illustrasjon: Jon Opseth

K4 Alnabru + ny terminal gir best måloppnåelse

Høyeste investeringskostnader



Laveste kostnader for næringslivet

Beste kapasitet, langsiktighet og fleksibilitet

Laveste skadekostnader

Mest gods på jernbane og sikrer nok arealer

Laveste sårbarhet for kombi-transporten

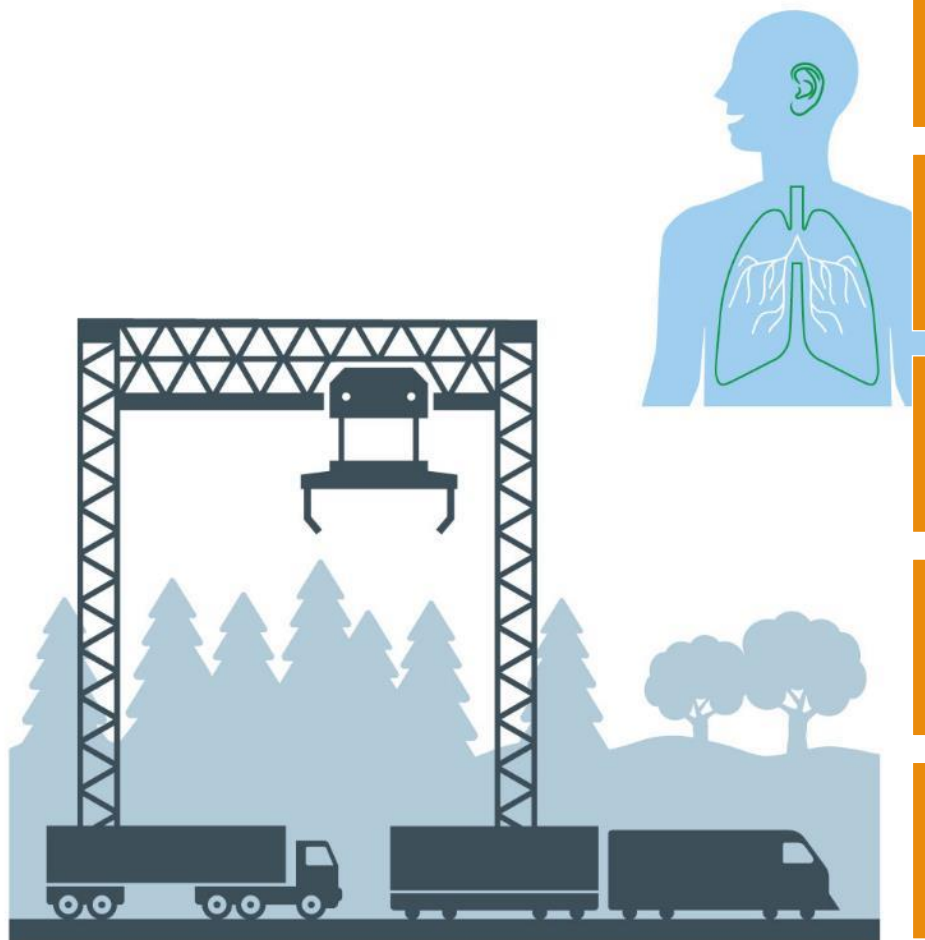
Illustrasjon: Jon Opseth

K5 Ny hovedterminal

Høyeste kostnader for næringslivet

Høyere skadekostnader

Minst gods på jernbane



Store nok arealer

Logistisk og teknologisk optimalisering

God kapasitet

Minst konsekvenser av ønskede hendelser

Lavest støy og lokal forurensing

Best effekt på nullvekstmålet

Illustrasjon: Jon Opseth

Investering i takt med faktisk etterspørsel

Resultatene er følsomme for forutsetninger om :

- Prisen på jernbane og veg (toglengde, bompenger, modulvogntog)
- Transportvekst, CO₂ og investeringskostnadene
- Feil i statistikk og prognoser – begge mangelfulle
- Dagens kunder er mest sensitive for at terminalen beholdes i Oslo

Investeringsbehovet høyt for alle konsepter målt mot omsetning og driftsresultat

Fare for å overinvestere, men også

fare for å tape tilbudet om kombitransporter uten tiltak

