

## **Høringsuttalelse til KVV terminalstruktur i Oslofjordområdet**

### **Forslag til vedtak:**

1. Styret slutter seg til høringsuttalelsen med de kommentarer som fremkom i styremøtet.
2. Sekretariatet får fullmakt til å ferdigstille og oversende høringsuttalelsen.

### **Saksfremstilling:**

#### **1. Innledning**

Konseptvalgutredningen (KVV) om terminalstruktur i Oslofjordområdet er utarbeidet av Samferdselsdepartementets transportvirksomheter og ble offentliggjort den 23. april 2020. Jernbanedirektoratet inviterte den 5. juni til høring om KVV Terminalstruktur for Oslofjordområdet, med høringsfrist 15. september.

Ifølge samfunnsmålet for oppdraget skal konseptvalgutredningen utvikle og vurdere konsepter som kan bidra til å:

- Utvikle en effektiv, kapasitetssterk og bærekraftig godsterminalstruktur i Oslofjordområdet
- Terminalstrukturen skal stimulere til overgang fra veg til sjø og bane der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt

Bakgrunnen for konseptvalgutredning for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet er forventet vekst i godstransport og behovet for at all transport av gods skal skje sikkert, effektivt og miljøvennlig. Utredningen skal både vurdere fremtidige behov for godstransport i KVV-området, og særskilt vurdere jernbaneterminaler som kan avlaste Alnabru og om jernbanens hovedterminal bør ligge på Alnabru i framtida.

Innledningsvis i dette saksfremlegget gis det et sammendrag av Osloregionens høringsmomenter, før en mer detaljert redegjørelse for de ulike høringsmomentene. Det er også lagt innen en overordnet oppsummering av KVV-en på slutten av dette saksfremlegget (under punkt 4, fra side 6 og utover). Dette til orientering for styret. Det endelige høringsvaret vil være basert på punkt 2 og 3 nedenfor.

#### **2. Sammendrag av høringsmomenter**

I tabellen nedenfor er det gjort en oppsummering av hovedmomenter i Osloregionens høringsvar til KVV Terminalstruktur for Oslofjordområdet:

## Oppsummering hovedmomenter i Osloregionens høringsvar KVV Terminalstruktur Oslofjordområdet

- **Trinnvis utvikling av Alnabru og avlastningsterminal.** Osloregionen støtter trinnvis utvikling av Alnabru (K3a), men understreker behovet for en avlastningsterminal. Det bør herunder vurderes tidligere utbygging av avlastningsterminal enn KVV-en anbefaler, det av sikkerhets-/beredskapsmessige hensyn og for å møte fremtidig etterspørsel.
- **Togtilbud mellom Oslo havn og Alnabru** bør gjennomføres så raskt som mulig og ikke avvete terminalutviklingen som ligger mer enn ti år frem i tid.
- **Konsept K4B og Hauer seter.** Utredningen viser at den samfunnsøkonomiske nytten er størst ved konsept K3a, deretter K4B. Utredningen videre bør se på K4B og koblingen med andre utredninger og planer som KVV Hovedbanen, KVV Kongsvingerbanen og Godspakke Innlandet.
- **Konsept K4A og Moss Havn.** Utredningen viser at konsept K4A Alnabru og Vestby har høyest måloppnåelse. I det videre arbeidet bør jernbane til Moss Havn inkluderes i dette konseptet.
- **Usikkerhet i prognosene.** Ulike forutsetninger og prognoser i KVV Terminalstruktur sammenlignet med utredninger til NTP 2022-2033 bør redegjøres nærmere og konsekvenser beskrives.
- **Teknologi og innovasjon** er i liten grad vurdert eller beskrevet. Med et tidsperspektiv for terminalstruktur mot 2070 bør det være inkludert i utredningen.
- **Er godsmodellen god nok?** Med de store teknologiske endringer og samfunnsendringer som skjer fremover, stilles det spørsmål om godsmodellen er for statisk.
- **Internasjonalt perspektiv.** Det internasjonale/grensekryssende perspektivet kunne med fordel vært mer vektlagt i utredningen.
- **Vurderinger av klima og miljø** bør vektlegges mer i utredningen. Det bør gjøres en realistisk vurdering av overgangen til nullutslipp innen tungtransport og gjøres en nærmere vurdering av karbonprisbanen i de samfunnsøkonomiske analysene.

### 3. Forslag til høringsvar fra Osloregionen på KVV Terminalstruktur Oslofjordområdet

#### Innledning

Samarbeidsalliansen Osloregionen er et strategisk samarbeid som består av 68 kommuner inkludert Oslo kommune samt de to fylkeskommunene Viken og Innlandet. Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Dette målet skal nås ved å utvikle en flerkjernet region som er bundet sammen av et effektivt transportsystem, med jernbanen som en ryggrad. En flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Gode kommunikasjoner sørger for transport av personer og gods mellom ulike deler av regionen, til resten av landet og internasjonalt.

*Osloregionens gods- og logistikkstrategi* ble vedtatt i 2012 og hovedpunkter herfra ble integrert i *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen* vedtatt i 2016, med følgende delstrategier for gods- og logistikk:

- Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabru. Det pekes på tre mulige satellitt-områder, ved Gardermoen, Vestby og Nordre Vestfold.
- Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo. Avklare egnede områder for arealkrevende

virksomheter (C-områder) i regionale arealplaner. Konsentrere logistikkbedrifter i kort avstand fra terminalene.

- Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområde

*Osloregionens Gods- og logistikkprosjekt (2018-2020)* er under gjennomføring og det er levert flere delrapporter fra prosjektet som har som mål å utvikle et oppdatert kunnskapsgrunnlag på gods- og logistikkhåndtering i Osloregionen. Kunnskapsgrunnlaget vil være basis for mer koordinert nordisk, nasjonalt og regionalt samarbeid for å øke andelen godstransport på sjø og jernbane og oppnå mer effektiv og miljø- og klimavennlig godstransport på vei. En av prosjektets delrapporter (delrapport 2) drøfter tiltak for å styrke konkurransevnen til gods på sjø og bane. I Osloregionen godsstrategi fra 2012 pekes det på behovet for en tydelig styring av gods- og logistikkhåndtering. Utviklingen de siste årene viser at det ikke har vært tilfelle. Logistikkcentra- og terminaler i regionen er etablert i ulike deler av regionen, uten en tydeligere styring eller koordinering fra nasjonalt, regionalt eller lokalt hold.

1. halvår 2020 har Osloregionen levert hørings svar og innspill til NTP 2022-2033 og Klimakur 2030. Høringsuttalelsene er tilgjengelig på Osloregionens nettsider. I hørings svar til NTP er utfordringene innenfor godstransport spesielt tatt frem med hovedpunkter om:

- *Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering:* Det må stimuleres til mer gods på bane og sjø.
- Behov for et statlig krafttak for utbygging av energistasjoner med ladeinfrastruktur, biogass og hydrogen for tyngre kjøretøy.
- Det må gjennomføres tiltak, som f.eks. etablering av samlastsentre for å redusere skadeposter ved godstransporten i byområder.

Når det gjelder gods på bane er følgende nevnt spesifikt i hørings svar til NTP:

- Det må iverksettes tiltak på kort og lang sikt for mer godstransport på bane
- Tiltak for å styrke bane- og sjøtransportene må ha et mer strategisk og langsiktig perspektiv enn utbedring av flaskehalser i eksisterende infrastruktur
- Det er behov for innovasjon innen gods på bane, for å øke konkurransekraften mot andre transportformer

I hørings svar til Klimakur 2030 etterlyses også behovet for tiltak for å stimulere til mer gods på bane og økt innsats for utbygging av infrastruktur for nullutslipp og fornybart drivstoff for tyngre kjøretøy.

### Anbefalt konsept og vurderinger om avlastningsterminal/nav-satellittstruktur

Transportetatene anbefaler en trinnvis utvikling av Alnabru med en modernisering fram mot år 2040. Det foreslås ikke nå en bygging av en avlastningsterminal. Dersom det er aktuelt med ytterligere terminaler, peker KVVU-en på at Hauerseier vil være det mest aktuelle stedet for en eventuell avlastningsterminal.

Osloregionen støtter en trinnvis utvikling av Alnabru. Men for å sikre nødvendig kapasitet og nærhet til næringslivet bør det i tillegg planlegges en løsning med avlastning av Alnabru gjennom en avlastningsterminal utenfor Oslo. For å realisere vekstpotensialet på jernbanen er man avhengig av transportkjedene på bane kan konkurrere med transportkjedene med lastebil i transporttid, inkl. kjøretid til og fra terminalene og oppholdstiden i terminalene. For å kunne opprettholde og styrke jernbanens konkurransevne er det behov for flere terminaler enn Alnabru på Østlandet.

Vi stiller også her spørsmål ved om utfordringer og problemstillinger knyttet til beredskap og sårbarhet er godt nok ivaretatt i valg av konseptet K3a, sammenlignet med konsept med en avlastningsterminal.

I den videre vurderingen av utviklingen på Alnabru bør det også kartlegges nærmere hvilke virkninger økt tungtrafikk vil få i veinettet i Groruddalen, hovedveiene til Oslo og for byutvikling og miljø. Utredningene som foreligger virker optimistiske med hensyn til disse forholdene.

Osloregionen støtter vurderingen om togtilbud mellom Oslo havn og Alnabru bør gjennomføres så raskt som mulig og ikke avvente terminalutviklingen som ligger mer enn ti år frem i tid.

Utredningen viser at konsept K4A Alnabru og Vestby har høyest måloppnåelse. Osloregionen vil her kommentere at det jernbane til Moss Havn bør inkluderes i dette konseptet i det videre arbeidet.

I konsept K4B Alnabru er Hauer seter pekt ut som avlastningsterminal. I den videre vurderingen av K4B, bør det gjøres en vurdering av koblingen mellom KVVU terminalstruktur og andre utredninger som KVVU Kongsvingerbanen, ovennevnte KVVU Hovedbanen og tiltak i Godspakke Innlandet.

Osloregionen stiller spørsmål ved konsekvenser valg av konsept K3a vil ha for andre mindre godsterminaler, logistikkentra og havner i Osloregionen. Det burde vært gjort nærmere rede for dette i KVVU-en.

Osloregionen har også andre kommentarer til momenter knyttet til analyser og valg av konsept som blir redegjort for nedenfor.

#### Forutsetninger i analysene i KVVU-en

Utredningen presenterer usikkerhet ved flere av forutsetningene i KVVU-en, som igjen skaper usikkerhet ved konklusjonene og anbefalingene og fremtidig potensiale for gods på bane. Det bør redegjøres nærmere for konsekvenser av denne usikkerheten. I følge KVVU-en er det også ulike forutsetninger/prognoser i utredninger til NTP 2022-2033 og KVVU om terminalstruktur. Eksempler på dette er forutsetninger om lengre tog og tidsperspektivet på strekningsvise bompenger. Dette må forklares nærmere og beskrives hva som er konsekvensen av ulike forutsetninger.

Det er også gjort forutsetninger om innfasing av nullutslipp for tyngre kjøretøy. Per nå er antallet nullutslippskjøretøy svært lavt og det er viktig å være realistisk på tidsperspektivet på denne innfasingen. Dette avhenger bl.a. av kjøretøyutvikling og infrastruktur for lading/energistasjoner.

Videre er det innen år 2024 planlagt at halvparten av riksvegnettet er åpnet for 25,25 meter lange modulvogntog der dette er mulig. Dette styrker effektiviteten og dermed konkurranseevnen til lastebilen, men er ikke tatt høyde for i KVVU-en.

Forutsetninger om karbonprisbane er også svært viktig for resultatene i analysene. Her vil vi henvise til Osloregionens hørings svar til NTP 2022-2033, datert 30.06.2020, der vi stiller spørsmål om klimagassutslipp blir riktig priset i de underliggende analysene. Her stiller vi spørsmål om prissettingen av klimagassutslipp er for lav, sammenlignet med Sverige. Den valgte karbonprisbane vil ha stor betydning for resultatene i analysene. Vi vil også kommentere at valgt karbonpris for NTP-perioden 2022-2033 vil også ha betydning for lønnsomhet for satsing på gods på bane på kort sikt, frem mot 2033.

## Teknologi og innovasjon

Osloregionen stiller spørsmål med om vurdering av teknologiutvikling og potensiale for innovasjon er grundig vurdert i utredningen. Herunder bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, utvikling av denne, ny infrastruktur og annen teknologiutvikling. Viser også til punkt nedenfor om godsmodellen er god nok.

Vi stiller også spørsmål med om havnenes rolle burde vært gitt mer plass i analysene. F.eks. om forhold som utbygging av havnespor for direkte omlasting mellom skip og tog bidrar til reduserte transportkostnader, inkludert integrering av automatisering/autonomi og annen teknologi.

Teknologisk utvikling og potensiale for innovasjon innen gods- og logistikkhåndteringen for alle transportformer er lite eller ikke omtalt. Det virker å være lite fremtidsrettet, med tanke på det lange tidsperspektivet for denne utredningen. Vi vil her vise til Jernbanedirektoratet/Bane NOR sin utredning til NTP 2022-2033, levert 17. mars 2020, der det pekes på behov for innovasjon, bl.a. for terminalhåndtering.

Vi vil også vise til Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur, med rapport levert juni 2019. Her sies det at: «Å flytte gods vekk fra vei er ikke et mål i seg selv, men et virkemiddel for å redusere klimagassutslipp og ulykker – og når teknologien kan gi oss tryggere veitransport med lavt utslipp, er det i ferd med å bli et utdatert mål». Hva vil en slik konklusjon bety for en utredning for KVVU Terminalstruktur for Oslofjordområdet? Er det gjort en vurdering av dette?

### Er Nasjonal godstransportmodell god nok?

Osloregionen stiller spørsmål ved om den fremlagte utredningen med bruk av godstransportmodellen har en for statisk og smal tilnærming til utvikling av terminalstrukturen. Hvordan ivaretas teknologiutvikling og andre endringer på de ulike transportformene i utredningen?

På KVVU-ens side 84, heter følgende *“Mulige konsepter er vurdert på bakgrunn av gitte godsstrømmer, beskrevet ved dagens godsmatriser i Nasjonal Godstransportmodell (heretter omtalt som godstransportmodellen) og fremskrevet på bakgrunn av forutsetninger om befolkningsvekst, økonomisk vekst og endringer i næringsstruktur, men uten endringer i handelsmønstre, teknologi og lokalisering av industri, næring og varelagre.”* (vår utheving).

Det skjer en rask teknologisk utvikling for alle transportmidler, også når det gjelder terminaldesign og terminutstyr. Osloregionen stiller spørsmål ved hvor gode vurderinger og konklusjoner er, hvis disse ikke tar med teknologisk utvikling for godshåndtering på jernbane og for multimodale transportere. Det bør utredes nærmere om godshåndteringen i terminalene kan gjøres mer effektivt og mindre plasskrevende i framtiden, noe som igjen vil kunne bety lavere investeringskostnader.

### Internasjonalt og grensekryssende perspektiv

Osloregionen stiller spørsmål om det internasjonale og/eller det grensekryssende perspektivet er godt nok ivaretatt i utredningen, som igjen vil ha betydning for vurdering av etterspørsel og valg av konsept. Hva er mål og politikk i EU og nordiske land for overføring av gods fra vei til bane og sjø og har det betydning for etterspørselen etter gods på bane. Osloregionen stiller også spørsmål ved status for en felles skandinavisk studie for en eventuell felles godsplan, som står nevnt i gjeldende NTP (2018-2029). Hvilken betydning vil en slik studie og godsplan ha for valg av konsept for terminalstruktur?

Vi stiller også spørsmål med hvordan norsk jernbane utvikler seg for å møte økt nordisk/europeisk samarbeid og om det er godt nok ivaretatt i vurderingene i utredningen. Særlig gjelder dette som felles krav til infrastruktur og teknologi, og som gir mulighet for å

benytte samme type materiell - med tanke på effektiv godstransport med lengre tog over landegrensene.

#### Vurderinger av klima og miljø

Noe av bakgrunnen for utredningen er behovet mer miljøvennlig godstransport og reduserte klimagassutslipp. Osloregionen mener at vurderinger av konsekvenser for klima og miljø burde fått mer plass i utredningen. I kapittel 8 *Samfunnsøkonomisk analyse* kommer man inn på at nytteberegningen er følsom for beregninger av fremtidig CO<sub>2</sub>-utslipp. Som det også nevnes i rapporten er innfasing av nullutslipp nærmest ikke startet. Man bør derfor være oppmerksom på ikke være for optimistisk på denne innfasingen av nullutslipp på tyngre kjøretøy fremover.

#### 4. Overordnet oppsummering KVV Terminalstruktur i Oslofjordområdet

Konseptvalgutredningen (KVV) om terminalstruktur i Oslofjordområdet er utarbeidet av Samferdselsdepartementets transportvirksomheter og ble offentliggjort den 23. april 2020. I en pressemelding sier samferdselsminister Knut Arild Hareide følgende:

*“Konseptvalgutredningen reiser store og viktige spørsmål om tiltak for godstransporten i Oslofjordområdet, særlig for jernbanetransport av gods. Før regjeringen beslutter framtidens terminalstruktur trenger vi en ekstern kvalitetssikring av utredningen”*

*Hareide understreker at tiltak knyttet til terminalstrukturen i Oslofjordområdet må vurderes helhetlig og sier videre at “Transportnettets skal samlet fungere effektivt, sikkert og med minst mulig miljø- og klimakostnad. Regjeringen vil komme tilbake til tiltak for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet i Nasjonal transportplan 2022–2033 som vi legger fram til våren.”*

##### Om høringen og videre prosess

En konseptvalgutredning (KVV) er en leveranse i en tidlig fase i Statens prosjektmodell. Målet er å utarbeide et beslutningsgrunnlag for å velge hvilket konsept som eventuelt skal videreføres i forprosjektfasen. KVV-en skal på ekstern kvalitetssikring før valg av konsept og gjennomføring i forprosjektfase.

KVV Terminalstruktur for Oslofjordområdet ble den 5. juni lagt ut på høring, med høringsfrist 15. september 2020. Høringsdokumenter og vedlegg ligger på Jernbanedirektoratets nettside: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/kvu-terminalstruktur-i-oslofjordområdet-ut-pa-horing/>

##### Mål og mandat

Ifølge samfunnsmålet skal konseptvalgutredningen utvikle og vurdere konsepter som kan bidra til å:

- Utvikle en effektiv, kapasitetssterk og bærekraftig godsterminalstruktur i Oslofjordområdet
- Terminalstrukturen skal stimulere til overgang fra veg til sjø og bane der det er samfunnsøkonomisk

KVV Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet har identifisert framtidige behov for kapasitet til næringstransportene. Aktuelle konsepter skal utvikles for et sikkert, miljøvennlig og samfunnsøkonomisk effektivt system for godstransport hvor mer av de lange transportene går på sjø og bane. Virkninger av ulike terminalstrukturer og arealstrategier skal vurderes.

Samferdselsdepartementets mandat for konseptvalgutredningen er fastsatt i brev av 22. oktober 2014 og utdypet 29. juni 2015. To hovedspørsmål skal besvares; 1) om det er kapasitet til å løse samfunnets behov for godstransport totalt sett på kortere og lengre sikt i KVV-området og 2) særskilt, hvordan terminalutfordringene for godstransport på jernbane bør løses.

##### Anbefaling

Transportvirksomhetene anbefaler en trinnvis utvikling av Alnabru med modernisering frem mot 2040. Det foreslås ikke per nå en bygging av en avlastningsterminal. Dersom det er aktuelt med ytterligere terminaler, peker KVV-en på at Hauerseier ved Gardermoen, vil være det mest aktuelle stedet for en eventuell avlastningsterminal.

## Bakgrunn

Bakgrunnen for konseptvalgutredning for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet er forventet vekst i godstransport og behov for at all transport av gods skal skje sikkert, effektivt og miljøvennlig. Der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt skal det legges til rette for at veksten kan tas på sjø og jernbane og at gods kan overføres fra veg. Utredningen skal både vurdere fremtidige behov for godstransport i KVVU-området, og særskilt vurdere jernbaneterminaler som kan avlaste eller erstatte Alnabru.

## Situasjonsbeskrivelse

I Oslofjordområdet er det lokalisert tre statlig eide jernbaneterminaler og åtte stamnetthavner, hvorav syv er kommunalt eller interkommunalt eide og en er privat. I tillegg kommer et stort antall private og offentlige havner og kaier, og disse står for størstedelen av godsomslaget.

Hoveddelen av godsmengden transporteres på vegnettet, enten direkte fra selger til kjøper eller via private, vegbaserte terminaler og lagre. Prognosene tilsier at godstransporten i KVVU-området vil øke fra 180 til 280 mill. tonn innen 2050, og at noe over 70 prosent kommer på vegnettet. Veg og sjø vil til sammen ta 98 prosent av veksten. I transportarbeid (tonn km) på norsk område vil sjø og veg ta 93 prosent av veksten, og da mest på sjø (ekskl. transport av råolje og naturgass). De senere årene har jernbanen økt mye innenfor bulkvarer og tømmer. Prognosene tilsier at jernbanen beholder sine andeler i transportsystemet. Det er lokaltrafikken rundt befolkningstette områder som krever mye kapasitet både på veg og jernbane,

## Behov for endring

Behovsanalysen identifiserer og oppsummerer de viktigste behovene som bør tillegges vekt ved utvikling av godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet. Det prosjektutløsende behovet er å redusere kostnader, øke kvaliteten og sikre tilstrekkelig kapasitet for godstransport og samtidig redusere ulykker og klimagassutslipp i transportsystemet.

## Mål og rammebetingelser

Samfunnsmålet er å utvikle en effektiv, kapasitetssterk og bærekraftig godsterminalstruktur i Oslofjordområdet og følger av det prosjektutløsende behovet (se over). Nasjonale og regionale mål og målkonflikter er beskrevet i kapittel 3. Terminalstrukturen skal stimulere til overgang fra veg til sjø og bane der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Vegtrafikkulykker, utslipp, fremføringstiden og kostnaden skal reduseres. Frekvens, pålitelighet og fleksibilitet skal økes. Evnen til å håndtere avvik skal styrkes. ITS og ny teknologi må innføres raskt for å bidra til økt sikkerhet, effektivitet og redusert miljøskade. Kapasiteten må tilpasses fremtidig etterspørsel.

Det skal legges til rette for at sjø og bane forblir attraktive både for eksisterende kunder og produkter, og mot vegtransport der det er konkurranseflater. Det må avsettes nok arealer til effektiv terminaldrift og transportintensiv virksomhet ved havner og jernbaneterminaler der dette fortsatt er mulig. Den enkelte transportforms fortrinn skal utnyttes bedre.

Tabellen nedenfor illustrerer samfunns mål med tilhørende effektmål og indikatorer.



Samfunnsmål	Effekt mål	Indikator
Effektivt	Redusere næringslivets kostnader til godstransport	Endring i næringslivets kostnader til godstransport
	God kvalitet i godstransporttilbudet	Frekvens – endring i frekvens på hovedstrekningene og i terminalene i Oslofjorden Punktlighet – endring i forsinkelser for godstransport Regularitet – endring i innstilte avganger for godstransport
Kapasitetssterkt	Nok kapasitet tilpasset fremtidig etterspørsel	Endring i kapasitet
Bærekraftig	Redusere utslipp av klimagasser fra godstransport	Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp
	Begrense helseskadelig lokal luftforurensning og støy	Endring i kapasitet Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp
Flere lange transportert på sjø og jernbane	Legge til rette for økt godstransport på sjø og jernbane	Endret transport på sjø og jernbane (tonn)

Tabell 1. Samfunns mål med tilhørende effekt mål

### Mulige løsninger

Kapitlene 2, 3 og 4 i KVVU-en synliggjør at utfordringen for godstransporten fremstår som større for kombitransportene på jernbanen enn for øvrige transporttilbud. Jernbanens kombitransporter synes å stå ovenfor et behov for oppgradering og tilbudsforbedring både for terminaler og nett. Hvis tilbudsforbedringene medfører at kundenes transportpris senkes vil etterspørselen etter kombitransporter på jernbane øke, og det er i tråd med flere av KVVU-ens mål. Men den tilgjengelige kapasiteten i jernbanens kombiterminaler og på jernbanenettet er begrenset. Målene om redusert pris og økt effektivitet er sentrale for konseptutviklingen, men utfordrer målet om et kapasitetssterkt kombitransporttilbud. Herav utløses behov for ytterligere tiltak. Mulige konsepter utforskes på bakgrunn av silingskriteriene som følger av mål og betingelser.

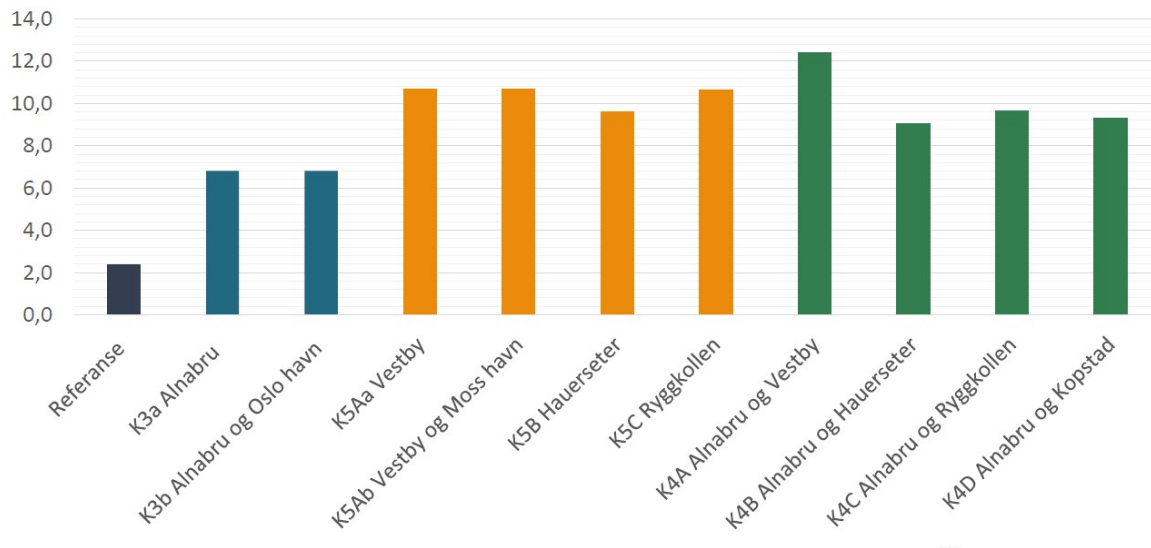
### Konsepter

Det er vurdert totalt ti konsepter basert på tre løsninger; beholde Alnabru (K3), supplere Alnabru (K4) eller erstatte Alnabru (K5).

I K3-konseptene reinvesteres i Alnabruterminalen innenfor dagens utstrekning. I K4-konseptene utredes hovedterminalen på Alnabru supplert med en avlastende eller spesialisert terminal henholdsvis i Vestby, på Hauer seter (Gardermoen), på Ryggkollen (Nedre Eiker) eller på Kopstad (Horten). I konseptene K5-konseptene erstattes Alnabru, og ny hovedterminal etableres henholdsvis i Vestby, på Hauer seter eller på Ryggkollen.

For to av konseptene (K3b og K5Ab) undersøkes strukturer med tilknytning til havnene henholdsvis i Oslo og Moss.

Figuren nedenfor viser investeringskostnadene for de ulike konseptene.



Figur 1. Investeringskostnader for de ulike konseptene (mrd kr)

### Transportanalyse

Samfunnsmålene er effektivt, kapasitetssterkt, bærekraftig og flere lange transporter på sjø og jernbane.

### Samfunnsøkonomisk analyse

Den samfunnsøkonomiske analysen er en systematisk vurdering av fordeler og ulemper et tiltak vil medføre for samfunnet. En samlet vurdering av både prissatte og ikke-prissatte virkninger danner grunnlaget for rangering av konseptene. Den samfunnsøkonomiske nytten er størst for K3-konseptene hvor Alnabru beholdes, etterfulgt av K4B Alnabru sammen med en ny terminal på Hauerseeter. K5-konseptene, hvor Alnabru-terminalen avvikles og erstattes med en ny hovedterminal, kommer dårligst ut i den samfunnsøkonomiske analysen.

### Andre virkninger

KVU-en har et eget kapittel der andre virkninger er analysert for de ulike konseptene, som beredskap og sårbarhet, fleksibilitet, realopsjon, lokale og regionale virkninger, mernytte og finansieringsmuligheter.

### Måloppnåelse

Måloppnåelse ved de ulike konseptene er vurdert separat for seks effektmål. Konseptene er deretter rangert på bakgrunn av samlet måloppnåelse.

Ut fra gjennomgangen på måloppnåelse er konsept K4A med modernisering av Alnabru-terminalen og en ny stor terminal på Vestby vurdert å gi best måloppnåelse, etterfulgt av K4D Alnabru+Kopstad, K4B Alnabru+Hauerseeter og K4C Alnabru+Ryggkollen. Alle disse gir lave kostnader for næringslivet og lave skadeposter (høyt godsomslag på jernbane og lav bilbruk). K3-konseptene har også god måloppnåelse. K5-konseptene med nedleggelse av Alnabru-terminalen og utflytting av Oslo beregnes å gi dårlig måloppnåelse. Samfunnets kostnader knyttet til lokal luftforurensning og støy forventes imidlertid å bli lavere ved utflytting fra Oslo til en lokasjon hvor mange færre vil bli berørt.

## Drøfting og Anbefaling

I siste kapittel i KVVU-en er det gjort en drøfting av ulike forhold som kapasitet i transportsystemet, kvalitets- og effektivitetsforbedring og utvikling av jernbanens terminaler, før endelig anbefaling og vurdering av følsomhet.

Under avsnitt *Anbefalinger* er det gjort en rangering etter samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse.

Transportetatene anbefaler en trinnvis utvikling av Alnabru med en modernisering frem mot år 2040 (konsept K3a). Av konseptene så er dette alternativet som har best NNB (Netto Nytte per Budsjettkrone). Videreutvikling av Alnabru med en ny mindre terminal på Hauerseier (K4B) er konseptet som skårer best samlet sett på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse.

Dersom det er bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomt å åpne togtilbud mellom Oslo havn og Alnabru bør dette gjennomføres nå, og ikke avvete terminalutviklingen som ligger mer enn ti år frem i tid.