



## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 12.12.2016  
Tid: 09.30-12.30  
Referent: Else-Marie Marskar

Saksbehandler/innvalgsnr:

Vår dato: 15.12.2016

Vår referanse: EMM

### KVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet – møte i prosjektgruppa

#### Møte nr:

**Sted:** Statens vegvesen, Vegdirektoratet

**Møteleder:** Else-Marie Marskar (EMM)

**Til stede:** Se vedlagt liste

#### Forfall:

#### Kopi til:

Ansvar / frist

#### Sak 1: Orientering om status, framdrift og resultater fra transportmodellberegninger

Prosjektlederen orienterte om status, framdrift og resultater fra beregninger gjennomført med Nasjonal godstransport modell, se vedlagte presentasjon.

KVUen for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet har byttet prosjektleder. Else-Marie Marskar fra Statens vegvesen har overtatt fra Anders Jordbakke.

KVUen er forsinket da den samfunnsøkonomiske analysen i KVUen kan først gjennomføres når Jernbaneverkets konklusjoner og kostnadsberegning av Alnabru er trukket, i og med at Alnabru inngår i 4 av konseptene i vår KVU. Disse to utredningene gjennomføres i en symbiose hvor de leverer grunnlag til hverandre. Framdriften i Alnabru-utredningen tilsier at KVUen tidligst blir levert våren 2017.

KVUen skal utrede utvikling av en effektiv, kapasitetssterk og bærekraftig godsterminalstruktur i Oslofjordområdet tilpasset framtidige behov.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region sør  
Postboks 723 Stoa  
4808 Arendal

Telefon: 02030  
Telefaks: 37 01 98 01  
firmapost-sor@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Langsævn 4  
4846 ARENDAL

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø  
Telefon:  
Telefaks:

Terminalstrukturen skal bidra til å overføre gods fra veg til sjø og bane der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. I Oslofjordområdet er det lastebilen som frakter suverent mest gods, 160 millioner tonn i året. Havnene håndterer 40 millioner tonn i året og jernbaneterminalene håndterer 4 millioner tonn gods. Alnabru er den største containerterminalen både i KVU-området og i Norge.

Konseptvalgutredning er på et overordnet nivå, det betyr at det er korridorer og ikke konkrete lokaliteter som analyseres. For at Nasjonal godsmodell skal kunne gjøre beregninger og for å få mest mulig realistiske kostnadsestimater, må terminaler likevel plasseres fysisk i terrenget. Dette vil oppleves svært konkret, men det betyr ikke at eventuelle fremtidige terminaler vil bli lokalisert på eksemplifiserte tomter eller i disse kommunene engang.

Det analyseres et konsept uten større investeringer, to konsepter hvor kapasitetsbehovet dekkes gjennom en hovedterminal enten lokalisert på Alnabru som i dag eller i korridoren sør (Vestby), nord (Hauer seter) eller vest (Ryggkollen) for Oslo og konsepter med kombinasjoner av hovedterminaler og avlastningsterminaler, med og uten jernbaneterminal på Alnabru. Simulerte endringer med havnestrukturen inngår også i analysen.

Det testes hvordan etterspørselen etter godstransport på tog, skip og bil påvirkes av flytting av terminaler i KVU-området. Foreløpige hovedfunn viser at Alnabru er en ideell lokalisering som gir mer gods på jernbanen enn øvrige lokaliseringer. Også for havnene viser beregninger med Nasjonal godstransportmodell at etterspørselen er størst ved sentrale lokaliteter. Videre viser den foreløpige analysen at mange jernbaneterminaler gir mer jernbanegods, men små volumer i enkelte terminaler. Mer attraktiv jernbanetransport konkurrerer også bedre mot sjøtransport, men i mindre grad enn mot vegtransport.

Det vurderes i hvilken grad ulempen ved manglende tilsvinger er inkludert i foreliggende etterspørselsberegninger.

**Kapasitets- og kostnadsberegning av evt. nye hovedterminaler.** Julie Amlie fra Analyse & Strategi orienterte om kapasitets- og kostnadsberegninger av evt. nye større og mindre jernbaneterminaler. Se vedlagte presentasjon.

I tillegg vurderes muligheten for trinnvis utvikling.

#### **Eventuelt v/ alle**

Ingen saker.