



Statens vegvesen



KVU godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Prosjektleder Anders Jordbakke
Statens vegvesen Region øst



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Dagsorden

1. Status i KVU-arbeidet. *Anders Jordbakke, Statens vegvesen*
2. Godsanalysens vurdering av terminalstruktur i Oslofjordområdet. *Stein Erik Grønland, SITMA*
3. Mulige løsninger og siling av konsepter. *Anders Jordbakke, Statens vegvesen*
4. Gruppearbeid – prosjektets spørsmål til dere
5. Videre prosess



Statens vegvesen



STATUS



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Oppdraget I

- Kartlegge kapasitetsbehov
- Når er det behov for mer kapasitet i
 - Jernbaneterminaler
 - Jernbanenettet
 - Havner
- Mulighet for trinnvis utbygging



Oppdraget II

- Ett skritt lengre enn godsanalysen – hva koster investeringene?
- Helt avhengig av kunnskap og analyser fra godsanalysen
- Rapport i løpet av oktober 2015

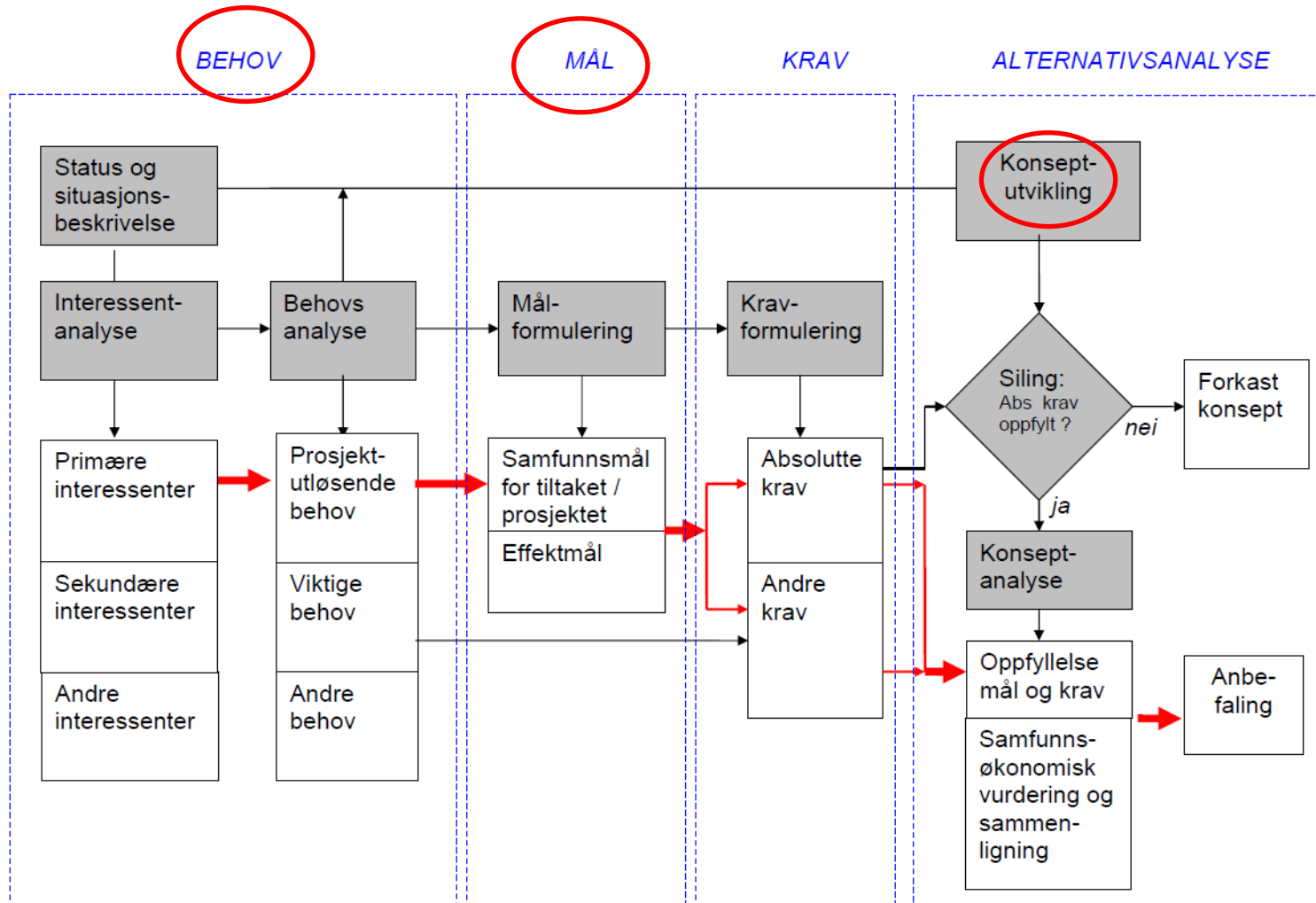


Prosjektplan – avgrensning av oppgaven

- Anbefale et langsiktig konsept som grunnlag for beslutning om «Trinn 1»
- Statens ansvar for jernbaneterminaler
- Også vurdere effektivisering av havner og virkninger av «smart» samlokalisering av havn og jernbaneterminaler
- Ikke se på mulighet for lokalisering av nye havner
- Ikke anbefale konkrete «tomter» for eventuelle nye jernbaneterminaler
- Arealbruk?

KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

KVU-logikken





Behovsvurdering

- Prosjektutløsende behov
 - *«Sikre framtidig terminalstruktur med tilstrekkelig kapasitet for kostnadseffektiv multimodal godstransport».*



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Samfunns mål

«En godsterminalstruktur i Oslofjordområdet med tilstrekkelig kapasitet til å utnytte de ulike transportmidlenes fortrinn for å tilfredsstille samfunnets økende behov for godstransport til konkurransedyktige kostnader, med god kvalitet og på en miljøvennlig måte.»



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Effekt mål

Samfunns mål	Effekt mål	Indikator	
Utnytte transportmidlenes fortrinn	Legge til rette for gods på sjø og jernbane	Transportmiddelfordeling	
Miljøvennlig	Begrense utslipp av klimagasser fra godstransport	Endring i CO ₂ -ekvivalenter	
	Begrense lokal luftforurensing og støy	Arealer med forurensing og støy over nasjonale mål	
Tilstrekkelig kapasitet	Kapasitet tilpasset framtidig etterspørsel	Terminalenes kapasitet som prosent av beregnet etterspørsel	
Konkurransedyktige kostnader	Redusere næringslivets avstandskostnader	Kostnader til godstransport	
God kvalitet	Fleksibel og forutsigbar godstransport	Vurderes kvalitativt	



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Utredning på randen av siling...

- Den brede samfunnsanalysen har utredet veldig mange konsepter med diverse varianter
- Velge de mest lovende
 - Justere innholdet
 - Skissere løsninger for nye terminaler og effektivisering/kapasitetsøkning av de eksisterende
 - Anslag for investeringskostnader



Statens vegvesen



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Her legger vi ut informasjon etter hvert

www.vegvesen.no/vegprosjekter/godsterminaleroslofjord



LØSNINGER OG SILING AV KONSEPTER



Løsningsmuligheter

- Leter etter muligheter i fire trinn
 1. Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
 2. Tiltak som kan gi mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer
 3. Mindre ombyggingstiltak
 4. Større ombygging eller ny infrastruktur



KVU godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Hva skiller konseptene?

- Sentralisert eller desentralisert terminalstruktur for jernbane og havner
- Lokalisering av de enkelte terminalene
- Transportformene som betjenes av terminalene (veg, jernbane, sjø og fly)
- Hvilke varetyper og transportbærere som betjenes i den enkelte terminal (bulk/ikke-bulk, container/vognlast/tømmer m.m.)



KVU godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Kriterier for siling

- Vi legger hovedvekt på
 - Endring i næringslivets transportkostnader
 - Begrense utslipp av klimagasser
 - Utvikling i biltrafikk som i hovedsak kommer på vegnett med stor trafikk rundt Oslo (effektmål om transportmiddelfordeling)
 - Endring i trafikkulykker (målt som ulykkeskostnader)



Resultater fra godsanalysen I

- Stordriftsfordeler ved konsentrasjon i større terminaler må veies mot økte kostnader med å hente inn og distribuere gods
 - Bør staten stimulere til konsentrasjon? Og eventuelt hvordan?
- Desentralisert havnestruktur er viktig for lokalt næringsliv
 - Konkurransen mellom nærliggende havner gir attraktive tjenester
 - Færre havner ser ut til å gi mer godstransport på veg og økte transportkostnader for næringslivet



Resultater fra godsanalysen II

- Én stor jernbaneterminal
 - Flytting fra Alnabru kan gi mer biltrafikk og økte utslipp
 - Hva betyr økt biltrafikk? Utvikling i utslipp og trafikkbelastning.
 - Investeringskostnader ?
 - Verdi av frigjorte arealer på Alnabru?
- Desentraliserte jernbaneterminaler gir mer gods på jernbane, men har høye investeringskostnader
 - Samfunnsøkonomi?
 - Flytter samlastere og lagre etter?
 - Mulighet for å bygge «lavkost-terminaler»?



KVU godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Foreløpige konklusjoner

- Fortsatt utvikling av Alnabru
- Alternativ lokalisering av én sentral jernbaneterminal?
- Desentralisert struktur jernbaneterminaler – ett nav og hvor mange satellitter?
- Effektivisering og spesialisering av havner