



KVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet

Else-Marie Marskar
Prosjektleder

Referansegruppemøte 12. desember 2016

Regjeringens mål er et transportsystem som er **sikkert**, fremmer **verdiskapning** og bidrar til **omstilling** til lavutslippssamfunnet

NTP 2018-2029 forslag til godsstrategi

- **Overføring** av gods til sjø og jernbane
- Den enkelte transportforms **fortrinn underbygges**

Prosjektutløsende behov:

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

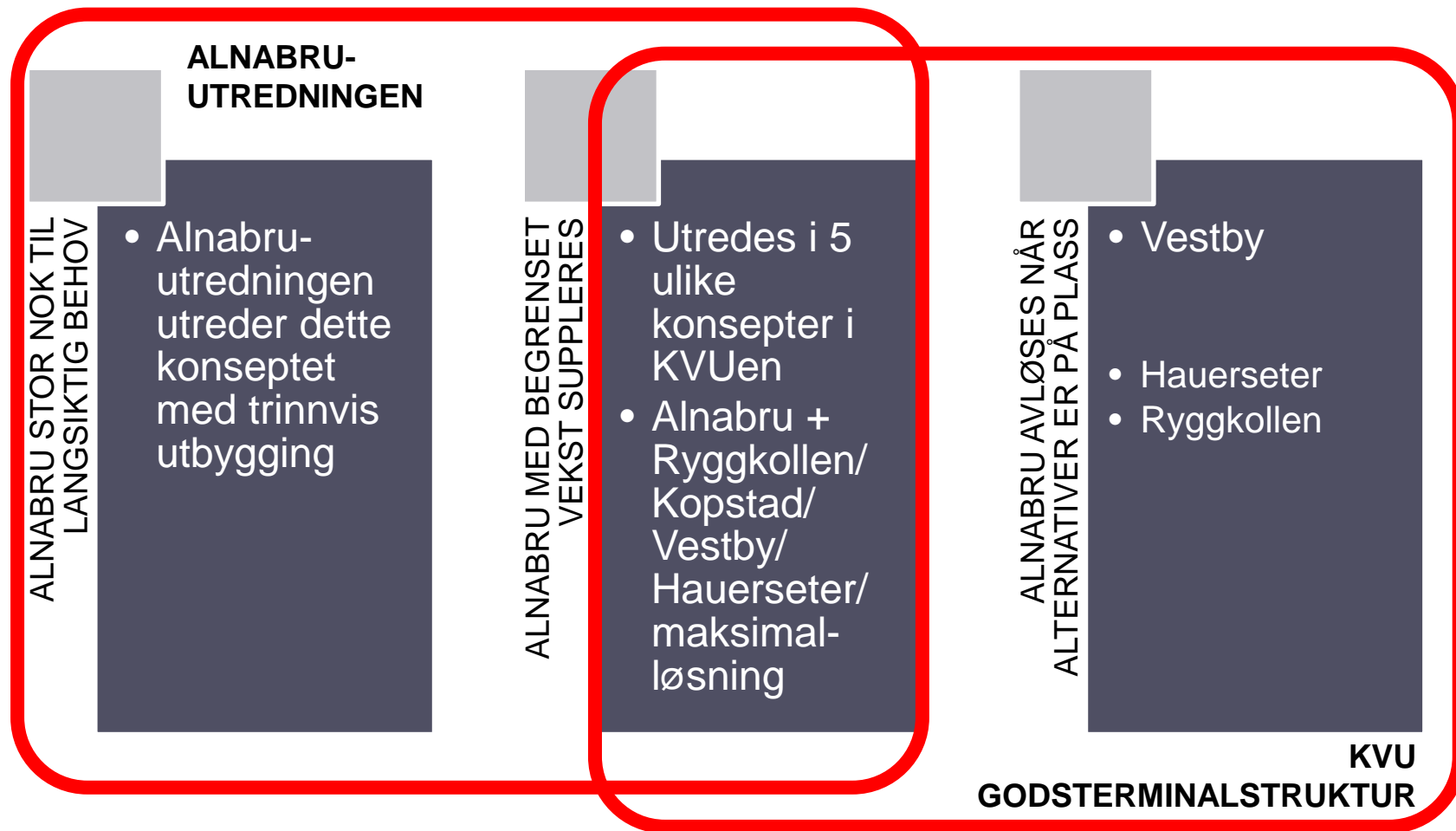


KVU terminalstruktur i Oslofjordområdet

- 130 mill. tonn på vegnettet internt
- 30 mill. tonn på veg til og fra KVU-området
- Havnene håndterer et godsomslag på 40 mill. tonn i året
 - Over 30 mill. tonn bulkvarer
 - 4 mill. tonn i containere
 - 3 mill. tonn som annet stykkgods
 - 2 mill. tonn med ferjer og roro-skip
- Jernbaneterminalene håndterer et godsomslag på 4 mill. tonn
 - i hovedsak i containere og på Alnabru
- Hoveddelen av flyfrakt til, fra og internt i Norge transporteres via Gardermoen



Symbiose - KVU og Alnabru-utredning



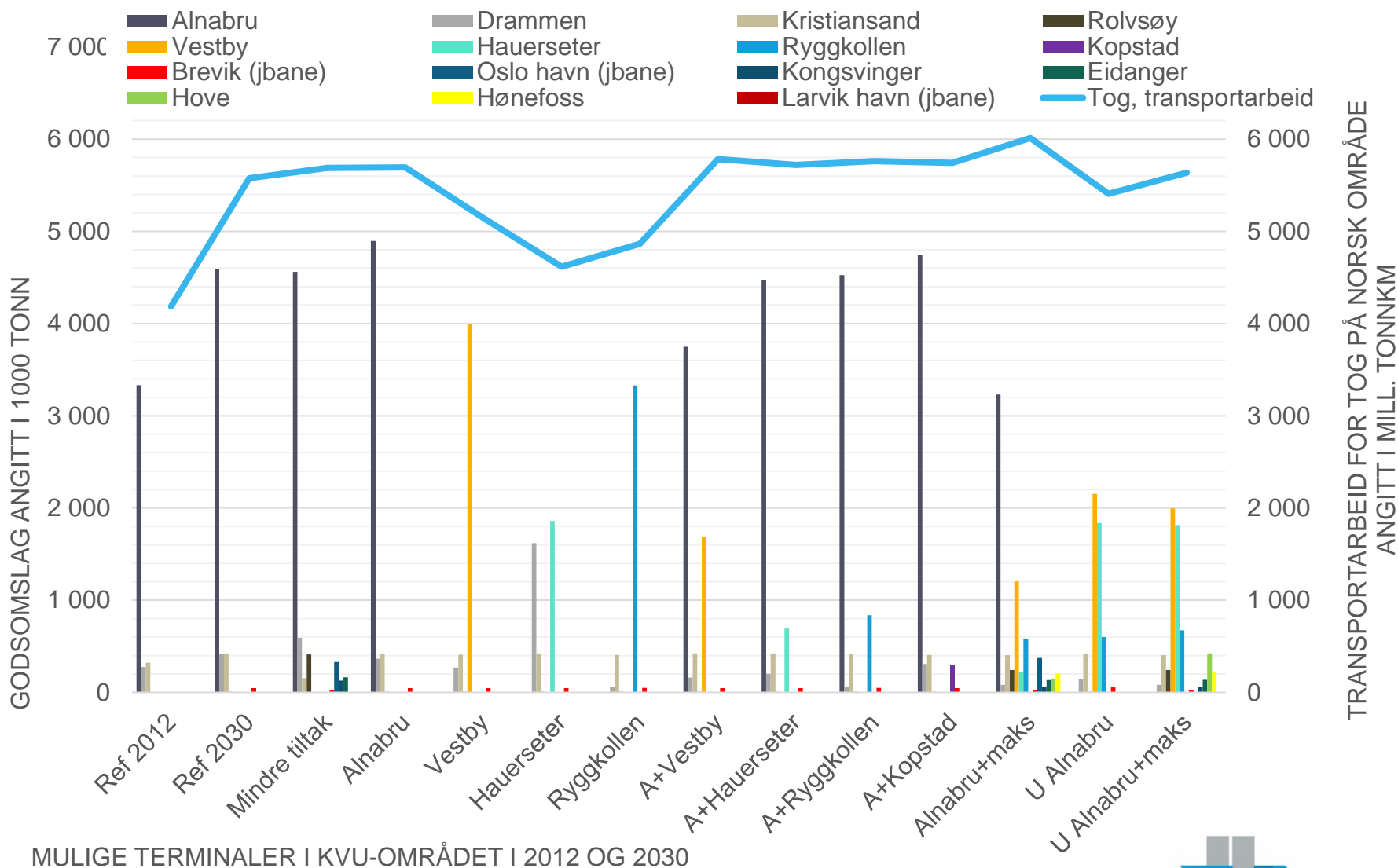
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

3 løsninger - 6 konsepter – 12 alternativer

	Hoved-terminal + flere små muligheter for lastning og lossing	En hovedterminal					Hovedterminal med avlastningsterminal(er)					
Referanse	K1	K3	K5A	K5B	K5C	K4A	K4B	K4C	K4D	K9	K10A	K10B
Kr.sand, Drammen, Rolvsøy, Holmen (biler)	Kr.sand, Drammen, Rolvsøy, Holmen (biler)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler+K), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler+K), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler+K), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)	Kr.sand, Rolvsøy, Holmen (biler), Brevik (K)
Alnabru trinn 1 (2 mrd. kr)	Alnabru	Alnabru	Vestby	Hauer-seter	Rygg-kollen	Alnabru og Vestby	Alnabru og Hauer-seter	Alnabru og Rygg-kollen	Alnabru og Kopstad	Alnabru, Vestby, Hauer-seter og Rygg-kollen	Vestby, Hauer-seter og Rygg-kollen	Vestby, Hauer-seter og Rygg-kollen
	Modernisert (uten kostnadsforbedring)	Økt kapasitet	Økt kapasitet	Økt kapasitet	Økt kapasitet							
	+ åpning av Kongsvinger, Eidanger, Oslo havn, Larvik havn	Dagens areal	Nok areal	Nok areal	Nok areal					+ åpning av Kongsvinger, Eidanger, Oslo og Larvik havn, Hove, Hønefoss		+ åpning av Kongsvinger, Eidanger, Oslo og Larvik havn, Hove, Hønefoss
		Ikke vognlast på Alnabru	Vognlast	Vognlast	Vognlast							
		Vognverksted og togparkering	Vognverksted og togparkering	Vognverksted og togparkering	Vognverksted og togparkering							
		Vurderer ikke konsepter med nye havner → følsomhetsanalyser										



Størst transportarbeid på jernbane med Alnabru

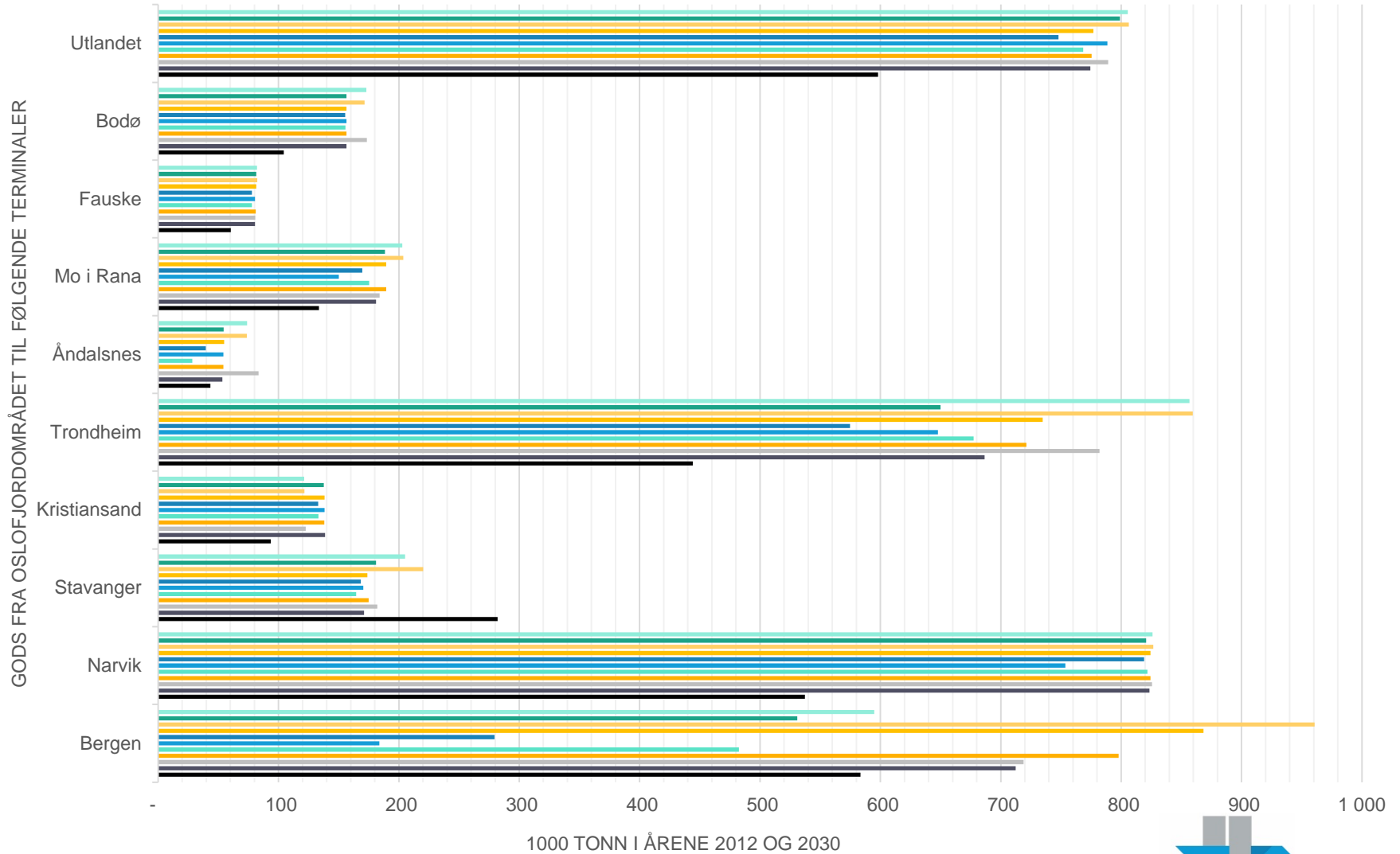


MULIGE TERMINALER I KVVU-OMRÅDET I 2012 OG 2030



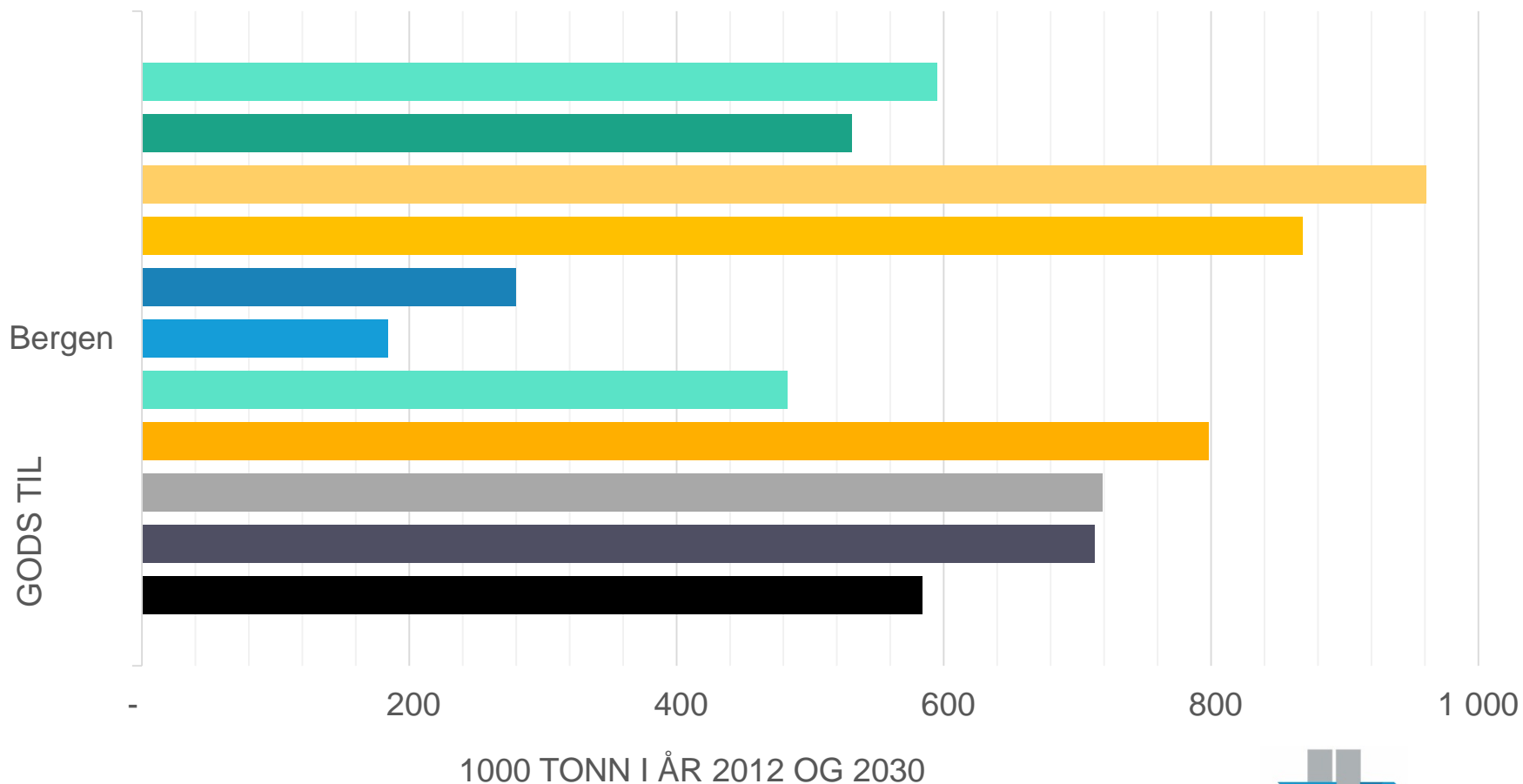
Godsvolum FRA Oslofjordområdet i 2030

■ U Alnabru maks ■ U Alnabru ■ Alnabru-maks ■ Alnabru og Vestby ■ Ryggkollen ■ Hauerseier ■ Vestby ■ Alnabru ■ Mindre tiltak ■ Referanse 2030 ■ Referanse 2012

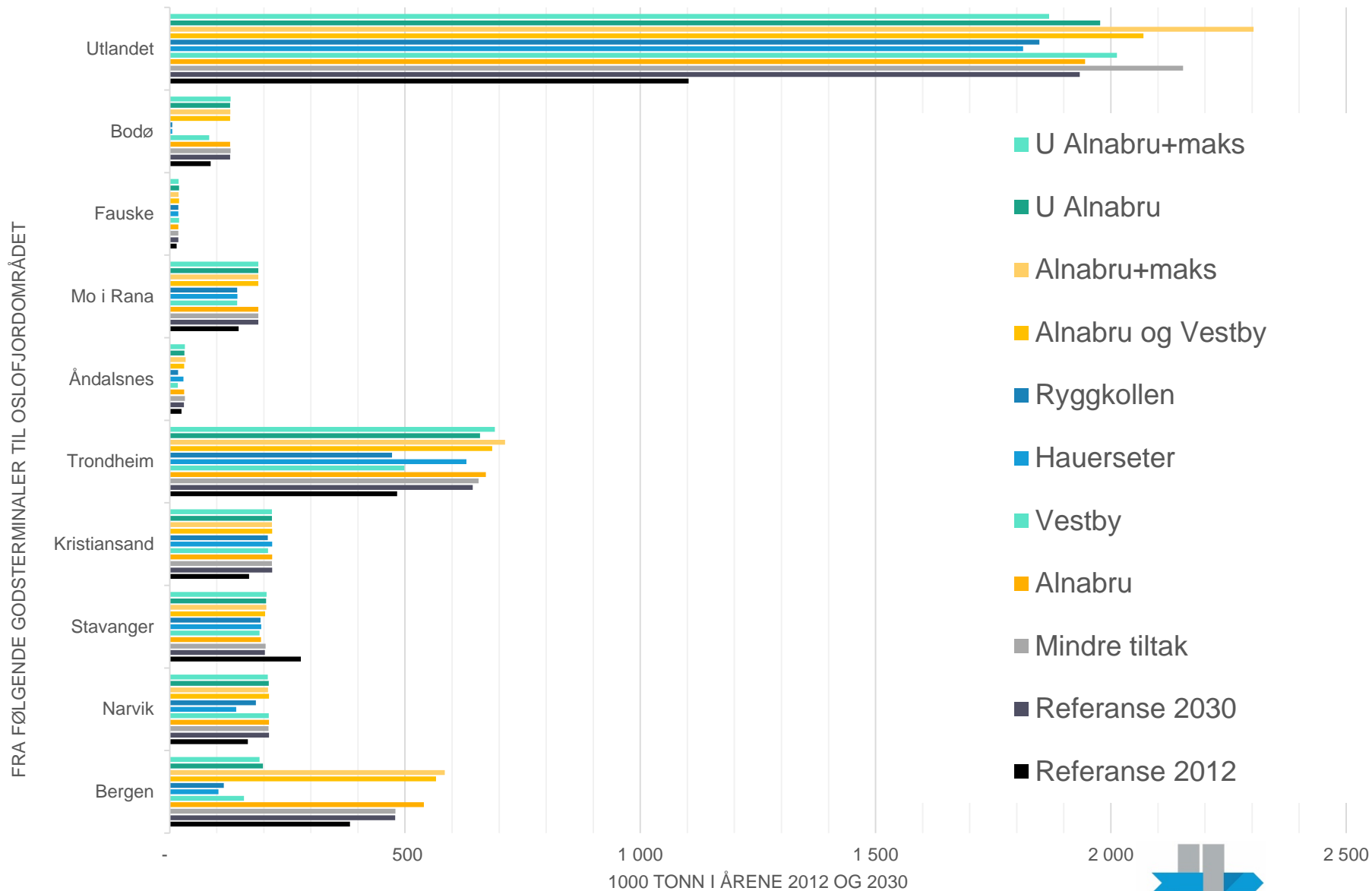


Godsvolum til Bergen fra Oslofjordområdet i 2030

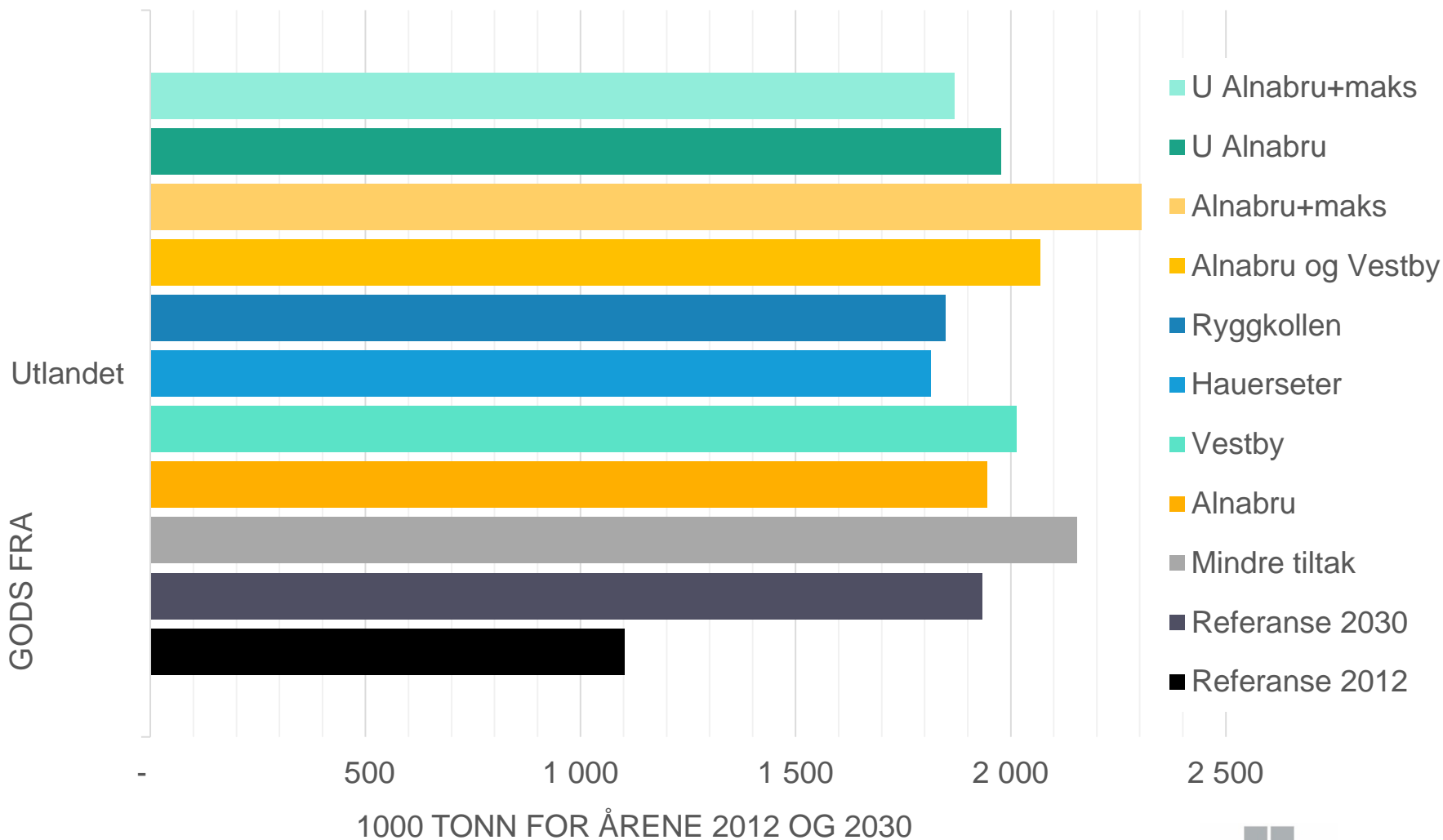
- U Alnabru+maks
- U Alnabru
- Alnabru+maks
- Alnabru og Vestby
- Ryggkollen
- Hauerseter
- Vestby
- Alnabru
- Mindre tiltak
- Referanse 2030
- Referanse 2012



Godsvolum TIL Oslofjordområdet i 2030

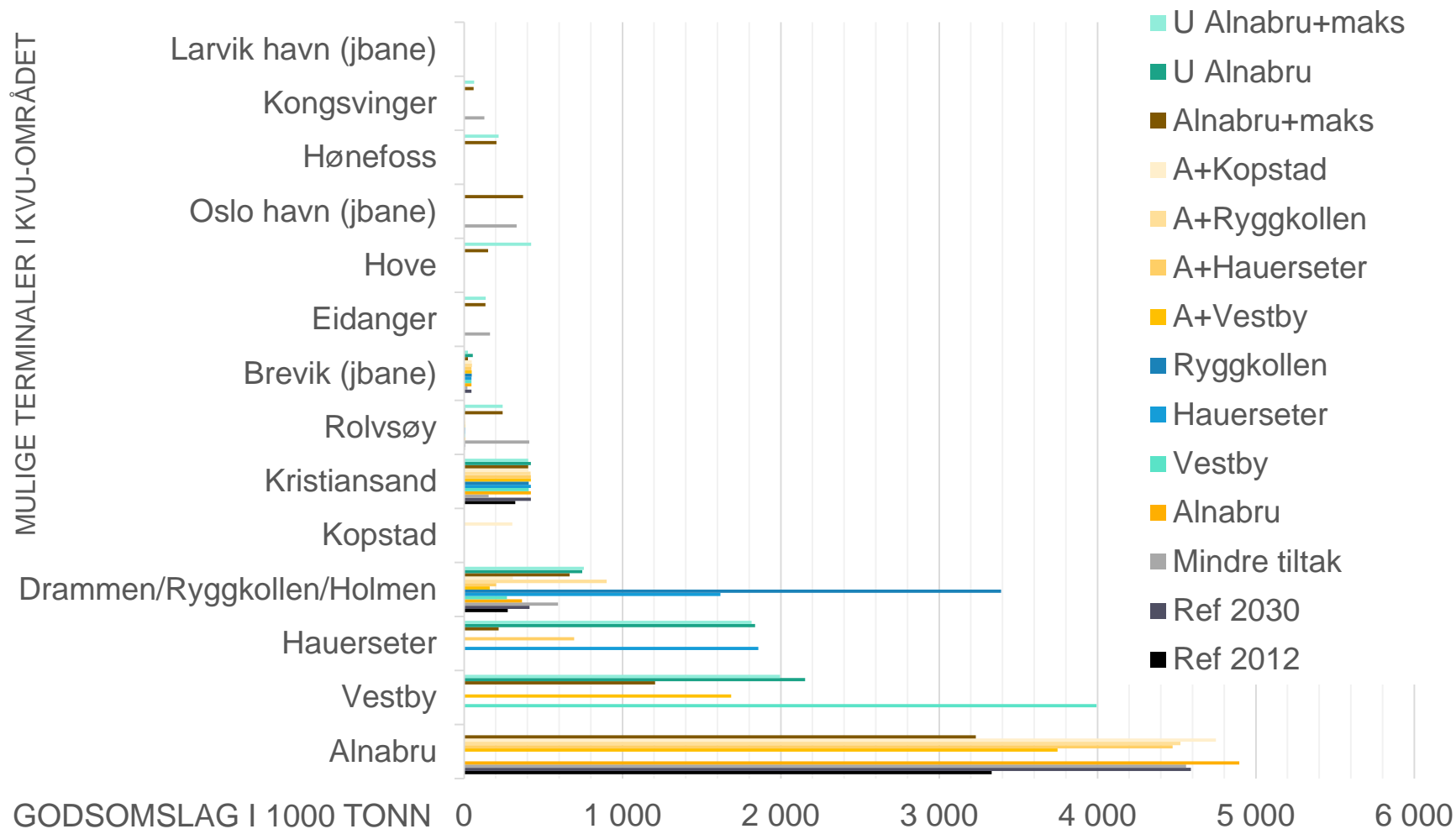


Godsvolum fra utlandet til Oslofjordområdet i 2030



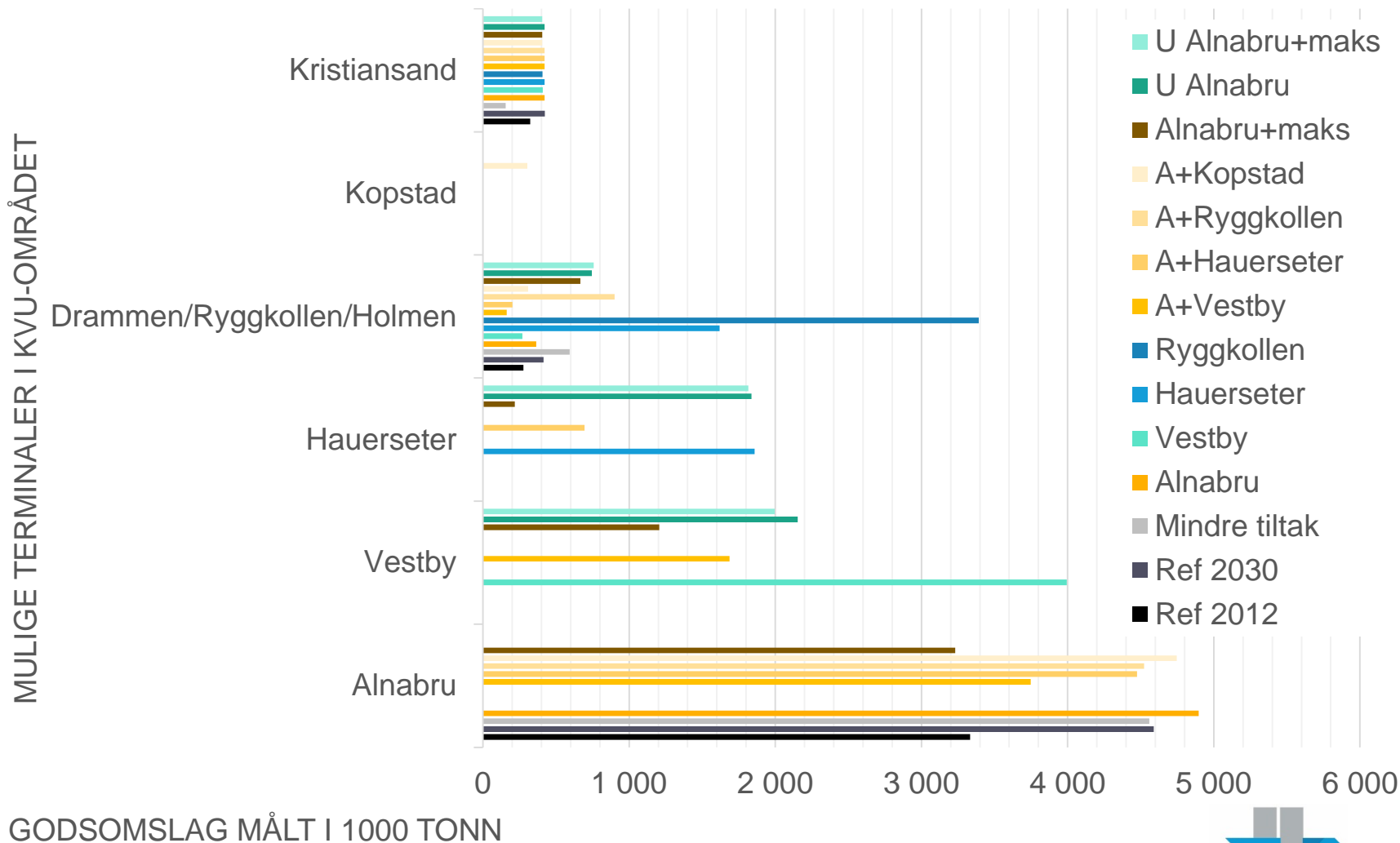
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Godsomslog på jernbaneterminaler i 2030

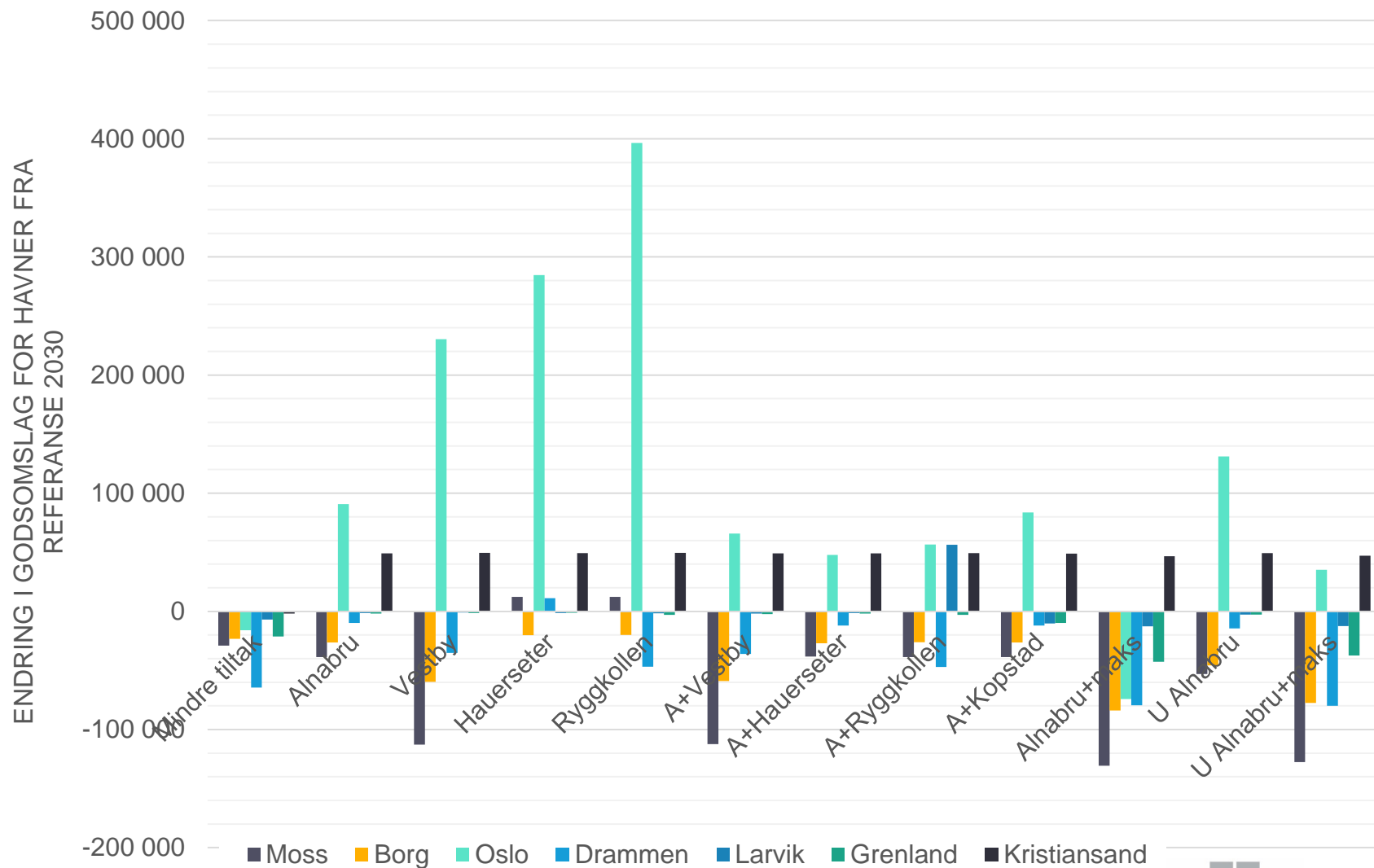


KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet – utvalgte terminaler

Godsomslog på jernbaneterminaler i 2030



Endring i godsomslag i havner mot referanse 2030



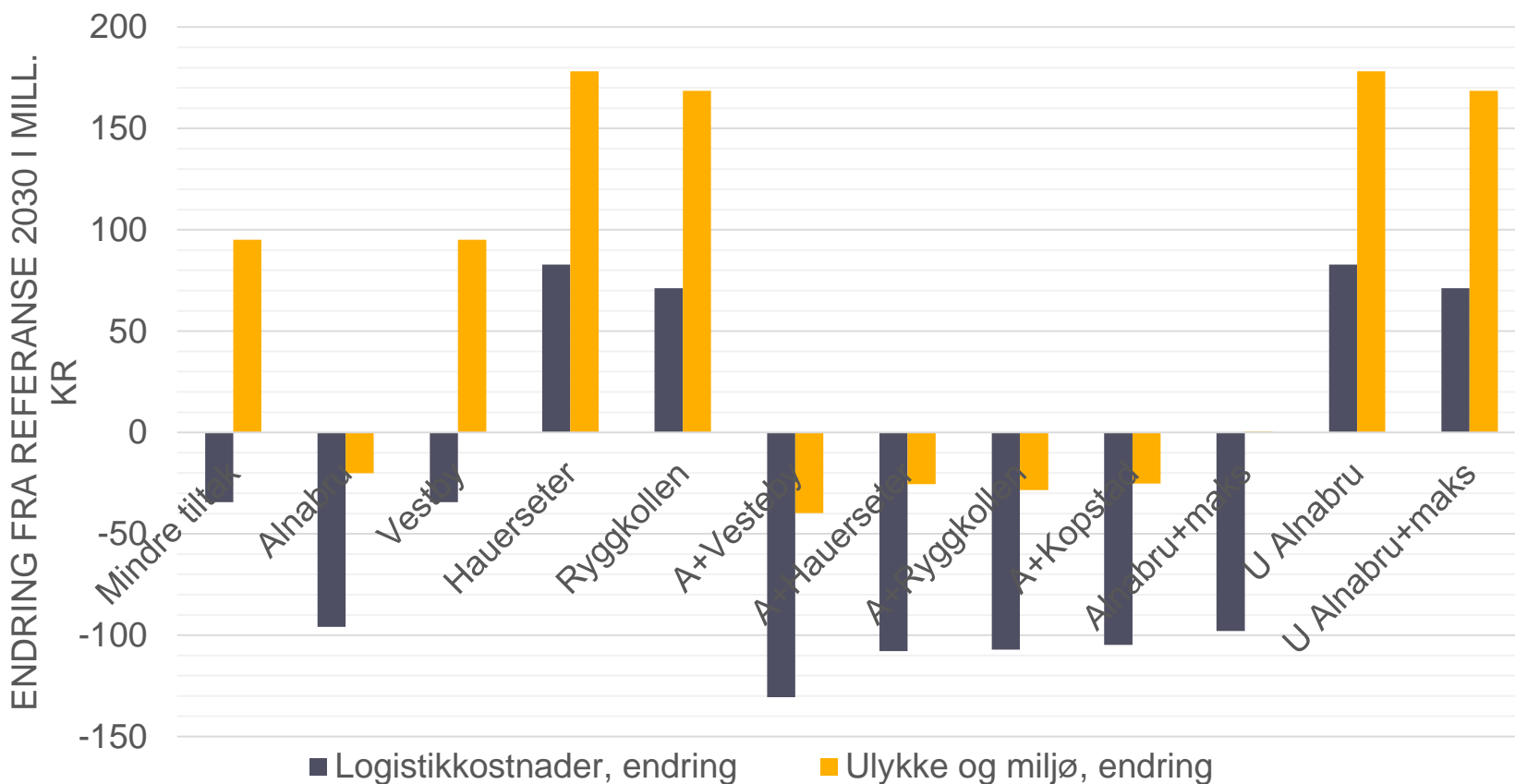
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Endring i transportarbeid mot referanse 2030



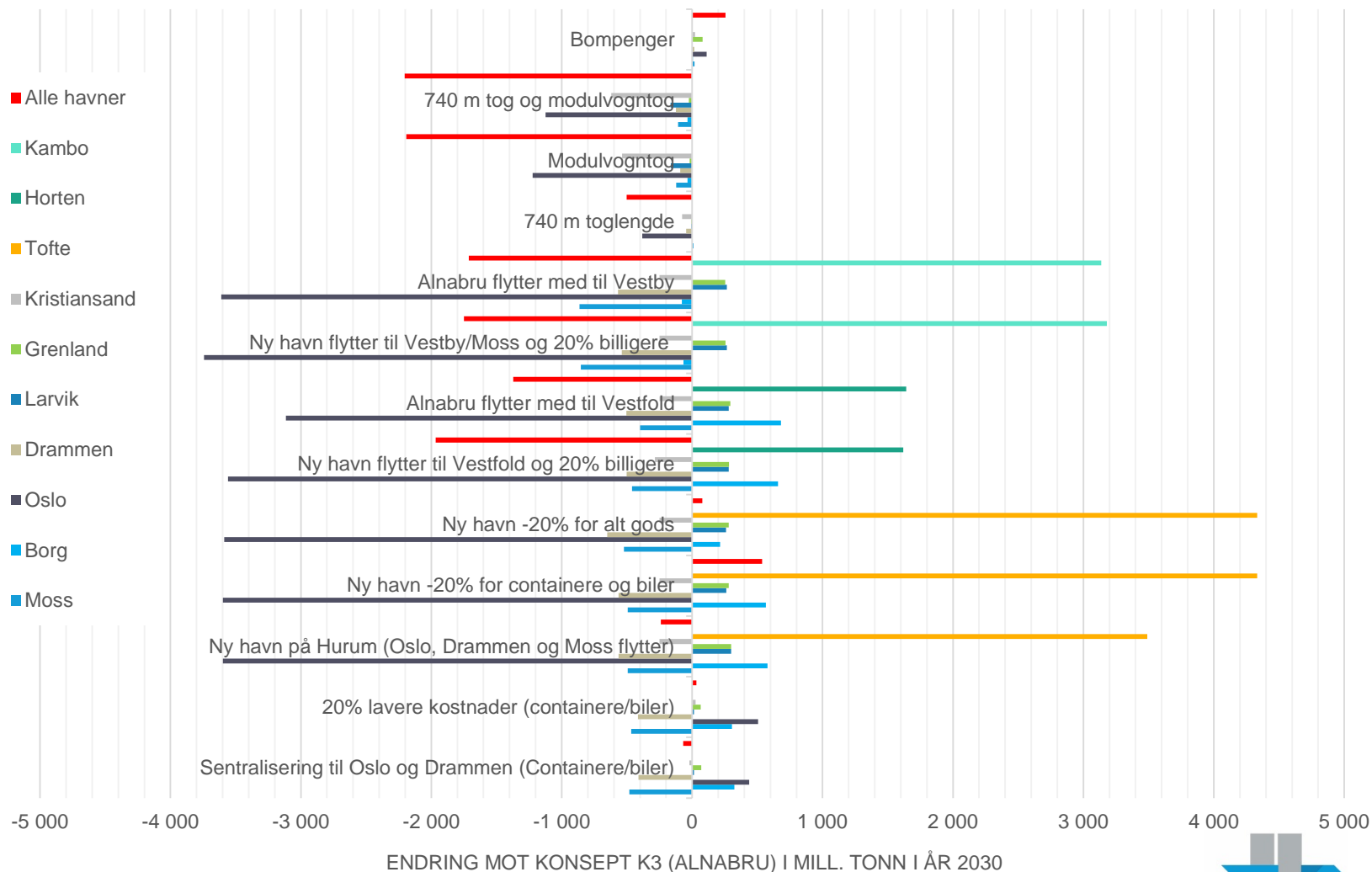
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Endring i årlige kostnader mot referanse 2030



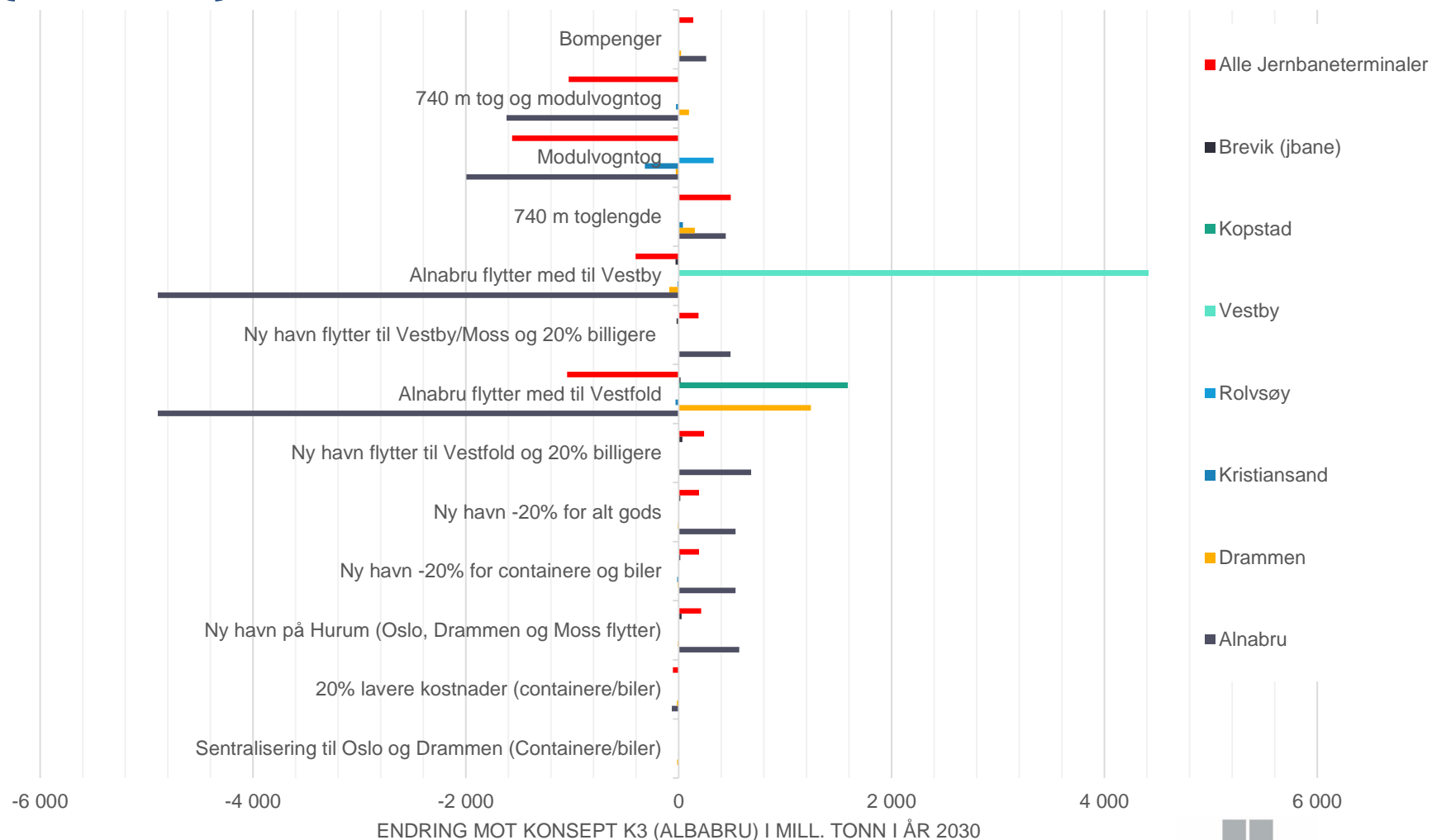
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet - følsomhetsanalyser

Endring i godsomslag i havner mot K3 2030 (Alnabru)



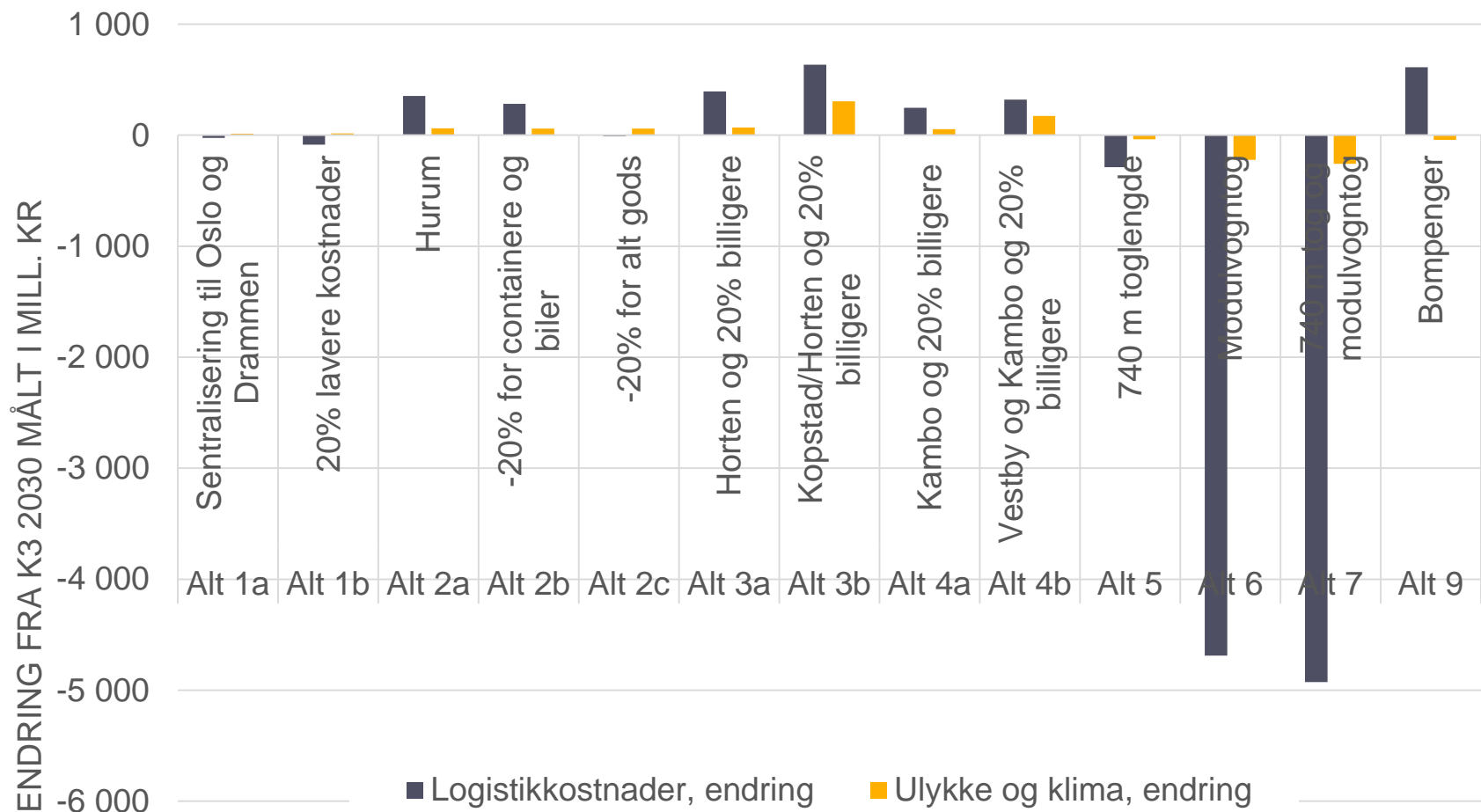
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet - følsomhetsanalyser

Endring i godsomslag i jernbaneterminaler mot K3 2030 (Alnabru)



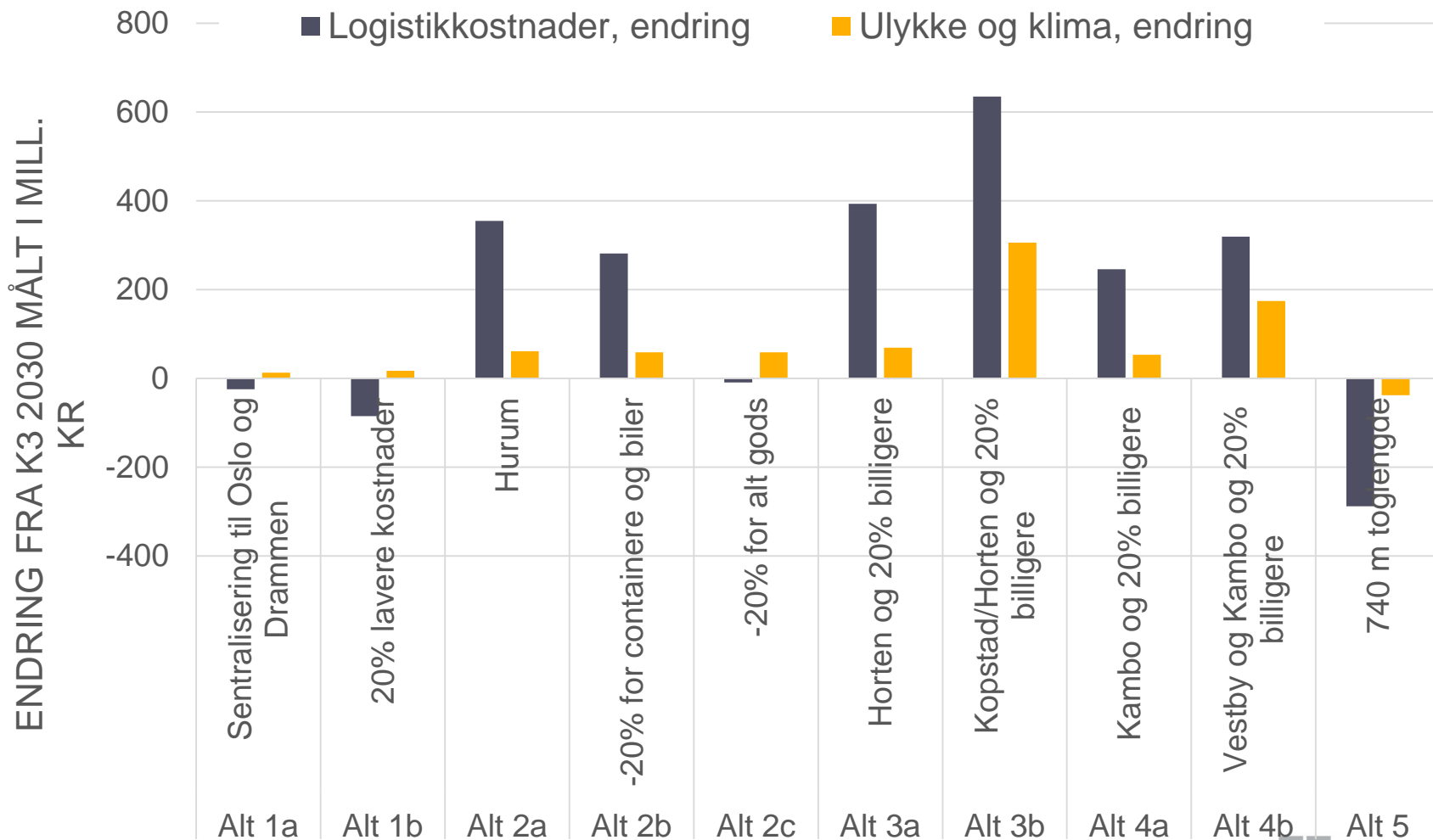
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet - følsomhetsanalyser

Endring i årlige kostnader mot K3 2030 (Alnabru)



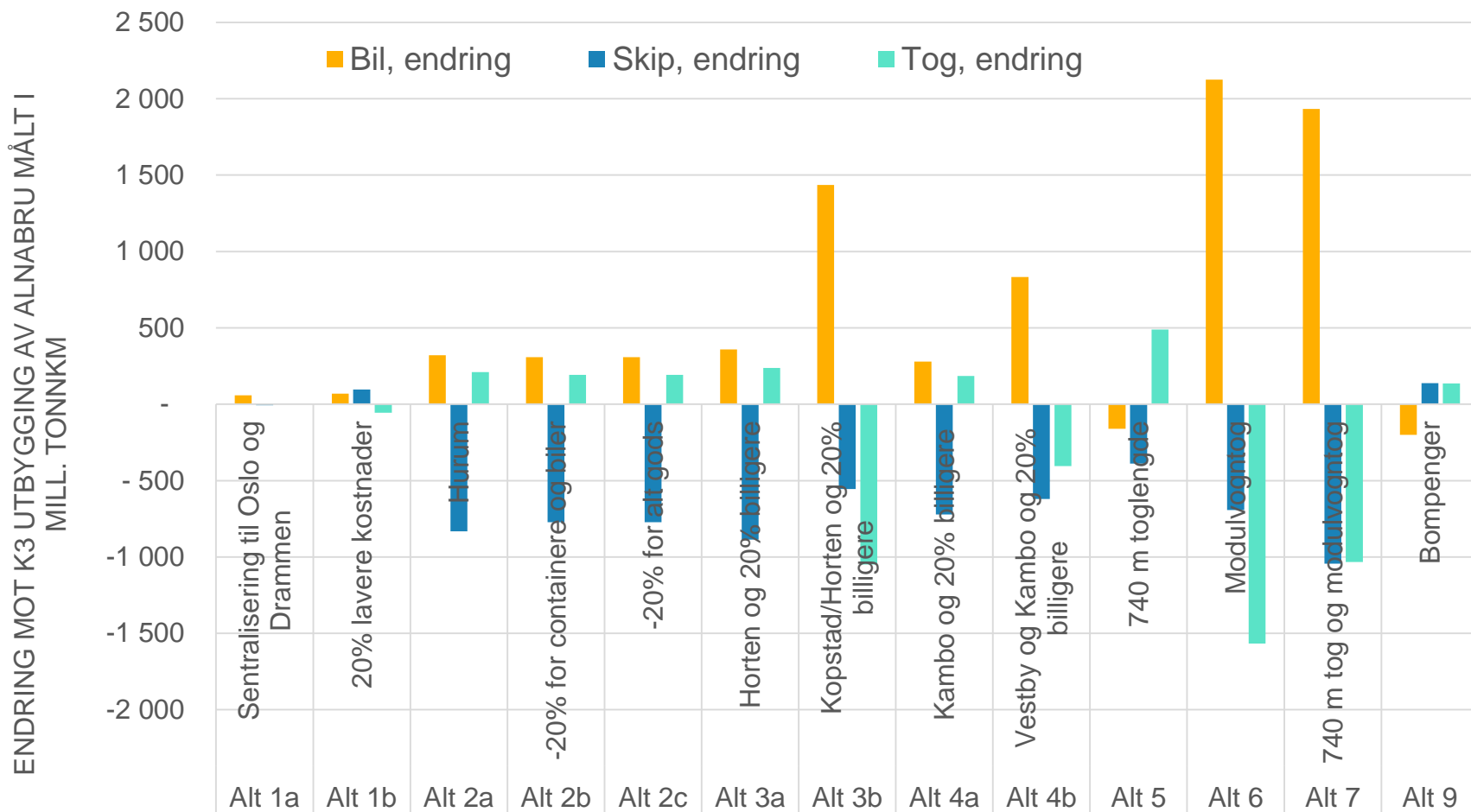
KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet - følsomhetsanalyser

Endring i årlige kostnader mot K3 2030 - utvalg



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet - følsomhetsanalyser

Endring i transportarbeid mot K3 2030 (Alnabru)



KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet

Foreløpig om resultater fra analysene

ALNABRUS LOKALISERING ER LOGISTISK OG JERNBANETEKNISK IDEELL

- Samfunnsøkonomiske bruttonytte av konseptene ser ut til å være relativt beskjeden
- Flytting av hovedterminal fra Alnabru gir mindre gods på jernbane
- Mange jernbaneterminaler gir mer jernbanegods, men små volumer i enkelte terminaler
- Endring i terminalstruktur for jernbane gir små endringer i godsmengder i havnene



KVU terminalstruktur i Oslofjordområdet

Gjenstående arbeid

- Januar: Samfunnsøkonomisk analyse
- Januar – Februar: Sammenstille analyser og ferdigstille KVU-rapport



KVU terminalstruktur i Oslofjordområdet

Overlevering

2 måneder etter jernbaneverkets Alnabru-
utredning

