

Kopstad Godsterminal utvikling AS

Org. Nr. 911 869 489

Jernbanedirektoratet

postmottak

Drammen 15. september 2020

Høringsuttalelse til Konseptvalgutredning «Terminalstruktur for Oslofjordområdet».

Vi viser til høringsbrev fra Jernbanedirektoratet datert 05.06.2020 (Saksref.: 202000728-1) angående «Konseptvalgutredning (KVU) Godsterminalstruktur for Oslofjordområdet» som er lagt ut på høring fram til 15. september 2020.

Generelt om KVUen

Det er gjennomført et omfattende og relativt grundig arbeid med KVUen gjennom flere år. Mange tilleggsutredninger og strategier legges også til grunn for denne utredningen. Utredningen som i hovedsak bygger på resultater fra godsmodellen, har gjort betydelige forsøk på å få rettet opp godsmodellens svakheter gjennom den verbale beskrivelsen. Flere følsomhetsanalyser er gjennomført, dels for å underbygge konsekvenser av ulike valg, men som etter vår vurdering ikke er like tydelig i vektlegging av anbefalingene.

Siden arbeidet med utredningen har pågått gjennom flere år, bærer utredningen preg av historiske situasjonsbeskrivelser som er i uoverensstemmelse av dagens situasjon. Det er flere eksempler på dette bl.a knyttet til godsaktiviteten i Drammensområdet.

Utredningen har hovedfokus på kombitransport. Det er et godsmarked som i dag er stort på jernbane, men som har hatt tilnærmet nullvekst på jernbane de siste årene. Det er imidlertid andre deler av godsnæringen som har større vekst og som vies liten oppmerksomhet i utredningen.

Anbefalingen er ikke helt i tråd med analysene

Transportetatene anbefaler en trinnvis utvikling av Alnabru med en modernisering frem mot år 2040 fordi dette alternativet skårer høyt på samfunnsøkonomisk nytte i hht godsmodellen. KVUen angir samtidig at «*videreutvikling av Alnabru med en ny mindre terminal på Hauerseter K4B er konseptet som skårer best samlet sett på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse*». Vi ønsker å gjøre oppmerksom på at i tabell 11.3 s 197 «*Samlet rangering av konsepter ut fra rangering i samfunnsøkonomisk analyse og rangering etter måloppnåelse – med alle effektmål*» skårer konsept K4D (Alnabru med avlastnings terminal på Kopstad) like høyt.

Alnabru er i dag en ineffektiv terminal som er bygget for helt annen godstransport enn det som operer på Alnabru i dag. Samtidig viser utredningen at investeringskostnadene er lave for oppgradering på Alnabru samt at det ikke er behov for å gjennomføre tiltak i infrastrukturen i jernbanenettet rundt Alnabru. Det pågår i dag planlegging av et ventespor til Alnabru for å sikre bedre kapasitet for trafikken til og fra Alnabru. Dette ventesporet vil være av vesentlig betydning for trafikkavvikling på Hovedbanen når det innføres 10 minutters frekvens for lokaltogene. Mye tyder på at denne investeringen ikke er medregnet i nytte/kost beregningen.

Det er derfor uforståelig at det anbefales kun å satse videre på trinnvis utvikling av Alnabru uten å etablere en avlastningsterminal. Det er flere steder i utredningen angitt at det å satse på en terminal vil være uklokt. Det pekes bl.a på at bygging av flere terminaler gir mer gods på jernbane fordi det gir mer tilgjengelig jernbane for kundene. Videre vises det også til anbefaling om desentralisert havnestruktur. Det virker derfor ulogisk at det anbefales sentralisering av jernbaneterminalstrukturen siden målet er overføring av gods til sjø og bane og at samspillet mellom disse transportformene bør styrkes.

Det er også vist til at jernbaneterminalene i Drammen er under avvikling av byutviklingshensyn og at dette vil gi en avvisning av godstransporten. Det er gjennomført en egen følsomhetsanalyse som underbygger dette. Kopstad er beskrevet som mulig lokasjon for å kunne håndtere dagens godstransport i Drammensområdet. Kopstad som avlastningsterminal til Alnabru, skårer meget høyt på prioriteringslisten over de ulike alternativene både mht kost/nytte og på måloppnåelse. Vi finner det derfor underlig og overraskende at Kopstad i svært liten grad er omtalt og belyst verken i anbefalingskapitlet eller i sammendraget.

Vurdering av Kopstad

Terminalområdet på Kopstad ligger mellom Vestfoldbanen og E-18. Det pågår arbeid for bygging av ny dobbeltsporet jernbane og som planlegges med avgrensning til terminalområdet på Kopstad. Videre er det igangsatt reguleringsplan for nytt toplanskryss på E-18 for å sikre god og sikker adkomst til terminalen.

Terminalen kan bygges ut trinnvis – ikke bare som avlastning for Alnabru, men som erstatning for aktivitet i Drammensområdet og sikre utvikling av et grønt logistikk-knutepunkt i samspill mellom jernbane, veg og sjø. Holmestrand og Horten havn ligger relativt nær terminalområdet og det pågår også utredninger for nye terminalområder i Larvik/Grenlandsområdet som vil spille på lag med aktiviteten som utvikles på Kopstad.

Konkrete svakheter og feil i utredningen

Vi ønsker å påpeke en del svakheter og direkte feil i utredningen. Det er spesielt følgende forhold vi ønsker å meddele i videre kvalitetssikring av utredningen:

- **Vekstprognosene er ikke mulig å nå kun med Alnabru.**

Vår vurdering er at Alnabru uten flere kombiterminaler på Østlandet, vil ikke kunne nå målene om godsoverføring og vekstprognosene som det er angitt for 2030, 2050 og 2060. Utviklingen de siste ti årene har vist at Alnabru ikke klarer å sikre en slik måloppnåelse alene. Vareeierne har flyttet ut av Oslo og langs motorveg i Viken, i Vestfold eller i Sør Sverige. Dagens godstransportmodell klarer ikke å fange opp dette.

Erfaring viser at gods på bane kun kan vokse gjennom en nettverksstruktur der flere terminaler inngår og når flere typer gods kan transporteres på samme rute. Det vil kreve

raskere og mer effektive laste- og losseoperasjoner og flere møtespor i randsonen til byområdene slik at togene ikke må vente på motgående persontrafikk. En nettverksbasert transportmodell der baneterminalene er lokalisert nærmere brukerne, vil kunne fange opp dette bedre. Dette er ikke ordentlig utredet for Oslofjordområdet der toget demper lastebilens fortrinn gjennom økt tempo og høyere effektivitet og fleksibilitet. Nåværende KVVU er basert på at enda større enheter fra Alnabru skal styrke jernbanens kostnads-effektivitet, men det ivaretar ikke andre kritiske parametere for godsoverføring til bane.

- **Kopstad har allerede etablert en byggeklar tomt til godsterminal.**

Det beskrives at lokasjonen Kopstad i Horten kommune er vedtatt disponert til godsterminal. Allerede i 2013 ble arealet regulert til godsterminal med direkte avgrensning fra ny dobbeltsporet Vestfoldbane og vegtilknytning til E18. Området er under opparbeiding og vil fremstå som en byggeklar flate på nivå med Vestfoldbanen i løpet av få år. Det innebærer at alle investeringer i grunn, drenering, masseforflytning og opparbeiding av areal står ferdig og vil ikke inngå i kostnad til terminalen. Det antas at disse kostnadene ligger i nytte/kost beregningene som er lagt til grunn i utredningen. Videre angis det i beskrivelsen av området at skogareal og jordbruk blir berørt. I dag er det kun et lite jordbruksareal som dyrkes, men som er kjøpt opp og vil bli omgjort til terminal i løpet av neste år. Skogsarealene er fjernet. Dette vil trolig gi noe bedre måloppnåelse.

- **Godsaktivitetene i Drammensområdet er under avvikling av byutviklingshensyn.**

KVVUen påpeker, som rett er, at jernbaneterminalene i Drammen er under avvikling. Terminalen på Drammen havn (Holmen) vil være eneste terminal med spor og jernbanetransporter, men har begrenset areal, begrenset mulighet for lengre større tog og begrenset kapasitet til/fra hovedspor. Det vises i KVVUen at det er gjennomført følsomhetsanalyser hvor Drammen er stengt for jernbanegods og at flere av konseptene viser at det vil være en avvisning av gods når kapasiteten for godshåndtering i Drammen blir på et svært lavt nivå. Det nevnes ikke at bl.a terminal på Kopstad vil kunne erstatte deler av denne kapasiteten. Kopstad ligger få mil fra Drammen. Utbygging av dobbeltspor mellom Drammen og Tønsberg gir mulighet for økt togtrafikk. Selv med 4 tog i timen for persontogtrafikk, vil det være kapasitet på Vestfoldbanen for minimum et godstog i hver retning pr.time til Kopstad.

Ny godsterminal på Ryggkollen er også en lokasjon som kan sikre kapasitet av godshåndtering knyttet til jernbane i Drammensområde. Omtalen av Ryggkollen viser imidlertid at Kopstad er et langt mer realistisk alternativ og gir langt bedre svar på både måloppnåelse og total nytte. Tas grunninvesteringene ut for Kopstad, vil nytte/kost for Kopstad bli betydelig bedre enn for Ryggkollen.

- **Kopstad har beliggenhet med mulighet for god koordinering mot havn**

Det er ikke langt fra lokasjonen på Kopstad til Holmestrand og Horten Havn. Begge områdene er under utvikling og vil ha stor betydning for mulighet for å koble sjøtransport mot jernbane. Det pågår arbeid fra ASKO as og Horten havn med å innføre autonome ferjer mellom Moss og Horten. Dette vil være utslippsfrie og førerløse fartøy som frakter traller og sikrer ro – ro (roll on og roll off). Dette gir betydelig effektivisering med redusert bemanning til sammenligning med dagens transport. Godsterminal på Kopstad kan nyttes som ett logistikk-knutepunkt for transport mellom sjø, veg og jernbane. For eksempel kan Kopstad utvikles som et mottakssted for retur-emballasje. I dag returneres dette til utlandet. Det

vrurdes av næringen at det er enklere å komme til Horten eller Moss fremfor helt inn til Oslo havn. Dette vil trekke til seg ny virksomhet og skape historiske endringer. Dette er ikke omtalt i KVUen. Logistikken rundt er viktig for terminal på Kopstad.

- **Markedsvurdering viser betydelig bruk av Kopstad**

KVUen angir at det i transportmodellberegningene for en ny terminal på Kopstad blir svært synlig at godstransportmodellen regner ut fra eksisterende næringslokalisering. I og med at ingen var lokalisert på eller nær Kopstad i 2016, blir volumene mindre enn for øvrige terminaler også i 2070. Dette innebærer at Kopstad kommer betydelig dårligere ut i godsanalysen enn lokasjoner der det er næringsaktivitet selv om den verbale uttalelsen forsøker å rette opp dette.

Det pågår arbeid for realisering av Kopstad godsterminal i privat regi. Kopstad er lokalisert i et område med sterke nærings clustre.

KVUen viser også til at et *«hovedfunn fra godsmodellkjøringene er at dess mer tilgjengelig jernbanen blir for sine kunder, dess større blir volumene på jernbane»*. Vi stiller oss undrende til at det offentlige ikke ser den muligheten det vil være å få et grønt logistikk-knutepunkt på Kopstad. Utvikling av Kopstad burde kunne la seg realisere raskt gjennom en offentlig/privat samarbeid.

- **En terminal kan utnyttes også til annen næring enn bare gods**

Eksisterende serviceanlegg som bl.a verksted og hensetting på Østlandet er under arealpress. Verksted og hensetting på Filipstad er et eksempel på et område i Oslo som er i ferd med å bli bygget om til byutvikling. Dagens service- og hensettingsanlegg har også behov for modernisering. Dette er virksomheter som kan vurderes i sambruk med en godsterminal. Våre analyser så langt viser at servicenæringen er interessert i å etablere seg på Kopstad. Det vil ikke bare gjelde som vedlikehold av persontogmateriell, men kanskje særlig for godstog som i dag kjøres til Sverige for vedlikehold.

- **Veksten i engrosnæringen skjer ikke sentralt**

Veksten i engroshandelssentra har de siste ti årene i stor grad skjedd sørøst for Oslo, i Vestby og Mossregionen, som følge av en økende andel importert gods. Som følge av problemene i trafikken til Oslo og begrenset banekapasitet gjennom Oslo, vil mer av godset i Follo og Østfold transporteres over Oslofjorden for å komme til andre deler av landet. Vår vurdering er at det trengs en avlastningsterminal til Alnabru sør for Drammen som kan ha tre hovedoppgaver:

A. Være et alternativ til langtransport med lastebil til Bergen og Stavanger slik Nybyen i Drammen har vært.

B. Tilføre gods fra vestsiden av Oslofjorden til Alnabru, for konsolidering og videre transport mot nord.

C. Bidra til høyere arealeffektivitet på Alnabru gjennom at toglinjer starter lenger ut fra Oslo eksempelvis på Kopstad og som i tillegg tilbyr hensetting- og serviceanlegg. Dette kan frigjøre milliarder av kroner til andre investeringer i banesektoren.

- **Betydning av nye handelsmønstre og ny teknologi**

Godstransporten er i endring. Det pågår store endringer med nye handelsmønstre, «nye» varegrupper på bane, økt netthandel, digitale transportkjeder med autonomi og sanntidsstyring samt flere nye teknologiske løsninger som vil påvirke disse endringene. Dette er i liten grad belyst og burde vært synliggjort i de alternative løsningene. Det KVUen imidlertid trekker frem er at *«nybygde terminaler har større potensiale for logistisk mer optimale utforming»* og gjør det *«lettere å hente ut gevinster av nye teknologiske løsninger»*.

Dette burde etter vår vurdering blitt vektlagt betydelig mer i anbefalingen. Dette ville gitt Kopstad et enda høyere skår på prioriteringen.

- **Ulike togprodukter for gods må vurderes i en sammenheng**

På samme togstamme kan det være containere, tradisjonelle jernbanevogner og vogner for transport av skogsvirke. Tømmervogna kan frakte containere. Containeren frakter tømmer. For å utnytte banenettet og kapasiteten i terminalene best mulig, er det ikke rom for en terminalstruktur som kun retter seg mot ivaretagelse av ett togprodukt. For at toget skal være konkurransedyktig, må det tilrettelegges for flerbruksterminaler med større bakarealer i terminalene, slik det er i de offentlige havnene. Volumet er for lite til spesialisering. Uten et helhetlig perspektiv på næringsutviklingen og den teknologiske utviklingen blir det ikke vekst på bane, selv med en bredere terminalstruktur.

- **Uoverensstemmelse i omtale av godsaktivitene i Drammensområdet**

I KVUen omtales det at *«Drammen havn planlegger økt sjøtransport med videretransport på bane, med samlokalisering til Holmen både av billasting og eksisterende og fremtidig kombi- og vognlasttransport»*. Samtidig står det i KVUen at *«Holmen havn har spor og jernbanetransporter, men begrenset areal, begrenset toglengde og derav begrenset kapasitet»*. Videreutvikling på Holmen med unntak av biltogene, ble anbefalt skrinlagt av Bane NOR tidligere i år. I KVUen står det videre at det er *«Flere spor fra Drammen stasjon til Tangen, Holmen og Drammen havn og til Lierstranda»*. Det kan anmerkes at Tangensporet er delvis fjernet og resterende vil bli fjernet og all aktivitet på Lierstranda bli avviklet ved utvikling av Lierstranda til byutvikling.

- **Begrenset kapasitet gjennom Oslo**

Det pekes på at det er begrenset kapasitet gjennom Oslo for flere tog. Det er riktig, men med en terminal sør for Drammen, kan trafikken rutes via Randsfjordbanen til Hønefoss og videre til Alnabu, dersom forholdene legges til rette for det. Gjøvikbanen har i dag også begrenset kapasitet, men det pågår arbeider for å øke kapasiteten på banen. En fast forbindelse til Gardermoregionen, med videre tilknytning til Dovrebanen og Kongsvingerbanen, for tilgang til internasjonale banenettet, ville gitt enda større fleksibilitet og tilgjengelighet.

All godstrafikk skal heller ikke gjennom Oslo. Det går store mengder gods til Stavanger og Bergen. Med ny Jyllandkorridor vil vestsiden av Oslofjorden bli et stort godsmarked

Helt avslutningsvis vil vi peke på at den statlige konseptvalgutredningen forutsetter etablering av svært kapasitetssterke terminaler, der lastesporene kun utgjør ca. 20 % av antall spormeter i terminalene. Det er ikke forklart hvorfor det må være så mye spor og hvilke kriterier som ligger til grunn for sentrale parametere, som terminaltid ved lasting og lossing av gods og kapasitetsutnyttelse over døgnet. Med så kapasitetssterke terminaler er det ikke mulig å forsvare investeringer i statlig regi. Tiden synes overmoden for at det tas initiativ til offentlig-private investeringsløsninger etter godt-nok prinsippet, som eksempelvis ved utbygging av Kopstad terminalen. Det vil både redusere

investeringsomfanget i statlig regi, styrke godstrafikken på bane og frigjøre verdifulle arealer på Alnabru som kan benyttes til andre formål.

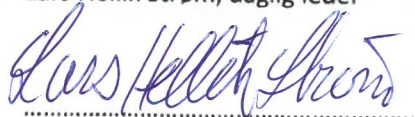
Med vennlig hilsen

Petter Eiken, styreleder



.....

Lars Hellig Strøm, daglig leder



.....

Kopstad Godsterminal Utvikling AS har som visjon å bygge et grønt knutepunkt på vestsiden av Oslofjorden der man binder sammen logistikk-løsninger for bane, båt og bil. I dette ligger også et knutepunkt for service og verkstedsaktører, og vi søker å finne synergieffekter der jernbaneskinnene er den primære driveren. Markedsundersøkelser viser at behovet for nye anlegg i områder utenfor sentrale bykjerner er etterspurt. Dette vil bedre tilgang og skape grunnlag for moderne og kostnadseffektive løsninger