

Alnabruterminalen forvitrer

To nye kraner løser ikke kapasitetsproblemene på jernbanen og vil ikke føre til flere godstog. Det haster med modernisering og effektivisering av jernbaneterminalen for gods, men samtidig bør det planlegges en større og mer moderne hovedterminal for Østlandet.

Einar Spurkeland



Alnabruterminalen. Foto: Transport Inside v/Øyvind Ludt

Alnabruterminalen har kapasitetsbrist og kan ikke tilby rutetider for alle de godstogruter som togselskapene søker om. Dermed lykkes man ikke med å øke godsvolumene på bane, men må sende store volumer med bil som kunne ha gått med bane. Bane NOR har erklært at strekningen Alnabru - Trondheim - Bodø er overbelastet hele døgnet alle dager i uken i hele ruteplanperioden 11.12.2022 – 09.12.2023 og inntil videre. Årsaken er at jernbaneinfrastrukturen har for liten infrastrukturkapasitet. Det betyr at det ikke er plass til alle godstogene det var søkt om ruter for i 2023.

Overbelastningserklæringen påvirke ikke den godstrafikken som kjøres og kapasiteten på Alnabruterminalen, men trafikken er begrenset av tilgjengelig kapasitet, altså ikke tilpasset etterspørselen etter godskapasitet på bane.

Transportetatene anbefaler en trinnvis utvikling av Alnabru med en modernisering frem mot år 2040. Tempoet er alt for lavt og må opp. Samtidig må en alternativ terminal komme på plass innen den tid. Alnabru er Norges største godsterminal for containerverar og er navet i containerisert godstransport på jernbane (kombitransport).

Landets fjerde største byområde

Goruddalen er landets fjerde største byområde med 150.000 innbyggere og flere tusen pendlere. Urbanisering og fortetting i Goruddalen kan være slutten på Alnabruterminalen som nasjonalt nav for godstransport. Det er på tide å tilrettelegge terminalen som byterminal for Oslo og modernisere infrastrukturen slik at arealer kan frigis til byutvikling.

I konseptvalgutredningen om godsterminalinfrastruktur i Osloområdet fra 2020 ble flere alternativer til Alnabru vurdert. Terminalene må tilrettelegges for lengre tog lengder, mer gods og raskere godshåndtering.

Godsterminalen er også lokalisert under byens kraftledninger som gjør at store områder ikke kan brukes til utvidelse av terminalområdene. Deler av jernbaneområdet og områdene til bilterminalområdene har betydelige arealer med kvikkleire. På toppen av det hele mangler terminalen direkte inn- og utkjøring til E6 i syd der 2/3 av

lastebiltrafikken kommer. En tungtrafikkering er heller ikke på plass tilknyttet terminalområdene. Ved å la det skure videre vil godsterminalen gradvis forvitte og miste betydning for godstransporten i Norge.

Ny hovedterminal nødvendig

Vestby peker seg ut som ny hovedterminal i kombinasjon med en byterminal på Alnabru og en avlastingsterminal på Kopstad/Drammen.

Ny hovedterminal i korridoren Akershus syd/nordre Østfold kan bygges i området Akershus syd/nordre Østfold med Vestby som lokalisering. Vestby kommune har arealer til jernbaneterminal i kommuneplanen og tilrettelegger for store næringsarealer på tilstøtende arealer. Kommunen er også positiv. Byggegrunnen er fjell og jordbruksland. Grunnforholdene er gode. Vestby benyttes i økende grad av transportintensiv næringsaktivitet og ligger i en viktig importkorridor til Norge.

En masterplan på linje med det man gjorde ved utbygging av Gardermoen hovedflyplass er nødvendig uansett om man skal videreutvikle Alnabru eller bygge en helt ny og moderne godsterminal.

Konklusjonen av et tydelig lokaliseringsvalg vil være Vestby med Alnabru som en omlastingshub for Oslo. Det vil kunne frigi store områder til urbanisering og endring av nærings sammensetningen. Samlastere vil da bygge nye terminaler nær Vestby og på vestsiden av Oslofjordtunnelen i Drammen (Kopstad) mot Vestfold. Her foregår det også terminalutvidelser. Dersom problemet skyves inn i fremtiden vil man om 50 år (2073) stille seg uforstående til at dette ikke skjedde slik at Groruddalen kunne åpnes opp for nye næringer og byutvikling. Dalen kan endres fra lager- og terminalby til en moderne by med fremtidsnæringer, kultur-, utdanninginstitusjoner og nye næringsmuligheter.

En ny løsning vil kreve at NHO, LO, store samlastere og grossister, med flere må si ja. Det kan bli en sak i valget til høsten med krav om utredning av de to lokaliseringsalternativene med økonomiske og praktiske analyser. Man må også se på hvordan jernbanenettet kan forbedres på Østlandet for godstransport. Til nå snakker jernbanefolkene stort sett om persontransport. Vi trenger også en talsmann for gods i transportkomiteen på Stortinget. I dag mangler vi fremsynte politikere på Stortinget med interesse for godstransport. Derfor er det stor sannsynlighet for at det ikke vil skje stort de neste 10-15 årene med unntak av presserende vedlikehold.

Groruddalens befolkning kan avgjøre Oslovalget til høsten. Også Viken-fylkene kan påvirkes av et initiativ til å rydde opp i terminalrotet på Alnabru. Så langt er Stortingepartiene «lunkne» til å gripe fatt i denne saken mens befolkningen i Groruddalen er svært engasjert i saken.