

Oslo trenger ny godsterminal

(innlegg trykket i Groruddalen avis 8. februar 2023)



Alnabruterminalen må få avløsning. Bane NOR har erklært at strekningen Alnabru - Trondheim - Bodø er overbelastet hele døgnet alle dager i årets ruteplan.

Det er ikke plass til alle godstog som søkte om rute for 2023. Alnabru er Norges største godsterminal for containervarer og navet i godstransport på jernbane. 500 000 TEU håndteres årlig via terminalen. 35 % er semihengere som ellers ville gått med trekkbil. Mengden semihengere er stigende, derav et voksende behov for depotkapasitet ettersom semihengere ikke er stablebare, slik som containere og vekselflak.

Bruttotonn-kilometer over Alnabru er i uoffisielle tall for 2022 slik: (beregnet maskinelt og noen tømmertog/andre godstog som har blitt kjørt operativt via stopp på Alnabru vil da regnes med)

	2022	2021	2020	2019	2018
Utgående godstrafikk (br.tonn-kilometer)	23,3	23,6	21,5	20,7	21,3
Inngående godstrafikk (br.tonn-kilometer)	20,1	20,4	18,2	17,7	18,8

Tallene viser at volumene har stagnert. Mangelen på banekapasitet fører til mer gods på lastebil. Alnabru er en terminal i forfall, lite effektiv og må bygges opp på nytt for å kunne møte dagens krav. Da er det er like greit å bygge en ny terminal på et egnet sted med mer plass. Transportetatene vil ha en trinnvis utvikling av terminalen og modernisering mot 2040, men bør nedklassifiseres til en byterminal for Oslo.

Dagens Alnabruterminal kan utnyttes mer effektivt ved legge kraftkablene gjennom terminalområdet i bakken og frigi arealer til logistikkformål og byutvikling. Kvikkleireområdene langs terminalen må også sikres, og Terminalveien, Alnabruveien, Nedre Kalbakk vei, Brobekkveien og deler av Østre Aker vei må prioriteres for tungtrafikk inn og ut av terminalområdene.

Ytterligere grep vil være å innkorte Gjøvikbanen Alnabru-Grorud-Hakadal som godslinje, og frigjøre store arealer til byutvikling langs den gamle toglinjen gjennom Nordmarka. Det vil åpne for utbygging i Nittedal med 15 minutter togreise til Oslo sentrum.

Derfor haster det med å få en ny og moderne hovedterminal for Østlandet. I konseptvalgutredningen om godsterminalinfrastruktur i Osloområdet fra 2020 ble flere alternativer til Alnabru vurdert. Vestby peker seg ut som ny hovedterminal sammen med en byterminal på Alnabru og en avlastingsterminal på Kopstad/Drammen. Vestby kommune har arealer til jernbaneterminal i kommuneplanen og tilrettelegger for næring på tilstøtende arealer. Vestby benyttes også av transportintensiv næringsaktivitet og ligger i en viktig importkorridor til Norge. Kombinasjonen Alnabru som omlastingshub for Oslo og en ny godsterminal i Vestby vil åpne Groruddalen for byutvikling, og lokalisere terminaler nær Vestby og på vestsiden av Oslofjordtunnelen i Drammen (Kopstad) mot Vestfold. Dette kan øke jernbanens markedsandel Oslo-Göteborg og gi mer gods på Østfoldbanen enn på de øvrige banestrekningene til sammen. Det godset som kommer inn i landet på jernbanen, går lettere videre på jernbanen innenriks enn det som kommer med bil inn.

Groruddalen trenger byutvikling som et av landets største byområder med 150.000 innbyggere og flere tusen daglige pendlere. Groruddalen må endres fra lager- og terminalby til en moderne by med fremtidsnæringer, kultur-, utdanningsinstitusjoner og nye næringsmuligheter.

Einar Spurkland