





00A	Godkjent	30.10.2018	ATG/SO	SO	AV
00A	Til godkjenning	07.06.2015	ATG/SO	SO	
		Dato	Utarb/Kontr. av	Godkj. av	Godkj. Kunde

Tittel: Alnabru Fase II Delrapport 14 Arealbehov	Antall sider:		
	47		
	Produsent:		Rev:0
Prod.dok.nr.:			

Planfase: Utredning  Jernbane- direktoratet	Prosjekt nr.: 21007108 Dokumentnummer: 201700055-38	Revisjon:
--	--	-----------

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

FORORD

I 2008-2009 ble det gjennomført en utredning om utvikling av Alnabruterminalen, der en stor fire-trinns utbygging av terminalen ble anbefalt. Umiddelbart etter utredningen var ferdig, startet arbeidet med en hovedplan for det første byggetrinnet – Byggetrinn 1. Denne ble ferdigstilt i 2011. Både hovedplan og utredningen ble deretter underlagt ekstern kvalitetssikring, der forventet kostnad for Byggetrinn 1 ble anslått til 13,6 mrd. 2010-kroner.

Effekt målet i utredningen og hovedplanen innebar at terminalen skulle håndtere 1 mill. TEU per år (ca. dobling av dagens volumer) innen 2020 og 1,5 millioner TEU per år innen 2040. Iht. den eksterne kvalitetssikringsrapporten var prognoser for fremtidig vekst ambisiøse og kunne utelukke mer samfunnsøkonomisk lønnsomme alternativer. Regjeringen vedtok ikke å gå videre med prosessen, og daværende Jernbaneverket (JBV) fikk 11. november 2012 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) om på ny å utrede en videre utvikling av Alnabruterminalen.

I oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket fra november 2012 er det bestilt en utredning for både kortsiktige og langsiktige tiltak for Alnabruterminalen, herunder tiltak for å sikre både driftsstabilitet i terminalen og å legge opp til en økning av kapasiteten i tråd med etterspørselen. Utredningsarbeidet ble organisert i to faser:

- **Fase 1** – utredning av **strakstiltak** for å bedre driftsstabiliteten- og effektiviteten i terminalen. Fase 1 - utredningen ble gjennomført av Jernbaneverket i 2014, og ga en prioritert liste med strakstiltak. Strakstiltakene planlegges gjennomført fra 2015 til og med årsskiftet 2019/2020.
- **Fase 2** – utredning av **framtidig konsept** for utviklingen av terminalen, herunder utbyggingsløsninger som legger til rette for en mer trinnvis kapasitetsøkning som er mer i takt med etterspørselen.

Fase 2-oppdraget startet opp i 2015 og besvares i denne utredningen.

Denne delrapporten om arealbehov inngår sammen med flere delrapporter og hovedrapport i Jernbanedirektoratets (JDIR) utredning om «Videre utvikling av Alnabruterminalen, Fase 2».

Fase 2-oppdraget ble startet opp som et prosjekt i Jernbaneverket. Etter at Jernbaneverket ble nedlagt 1. januar 2017 ble prosjektet videreført i Jernbanedirektoratet. Der relevant benyttes fortsatt begrepet Jernbaneverket (JBV), der en omtaler tiltak og status i perioden til og med desember 2016.

Delrapporter i Alnabru fase 2¹

R00 Hovedrapport
R01 Status og dagens situasjon
R02 Interessentanalyse
R03 Oppsummering verksted 1
R04 Behovsanalyse
R05 Mål og krav
R06 Oppsummering verksted 2
R07 Driftskonsept konseptanalysen
R08 Mulighetsrom og siling
R09 Kostnadsestimat konseptanalysen
R10 Usikkerhetsanalyse konseptanalysen
R12 Kapasitetsanalyse konseptanalysen
R13 Konseptanalyse
R14 Arealbehov
R15 Driftseffektivitet konseptanalysen

¹R11 Samfunnsøkonomisk analyse inngikk opprinnelig i prosjektet, men analysen utføres som en del av KVV Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet.

SAMMENDRAG

Denne rapporten inngår som grunnlag for å utrede et konsept for videre langsiktig utvikling av Alnabruterminalen. Målsetningen er å øke kapasiteten fra dagens nivå, som oppgis å være på snaut 450 000 TEU, til 1,1 mill. TEU på lang sikt, anslått til å være 2060.

Arealer til Jernbaneverkets driftsbasis, vognverksted, lokomotiv-verksted og andre tekniske bygg/driftsbygg er kartlagt basert på tidligere utredning og Hovedplan fra 2010-2011. Arealbehovet for disse er anslått til om lag 50 000 m² og forutsettes etablert inne på terminalområdet.

Arealer til samlastere/godsaktører på terminaler er kartlagt og vurdert i forhold til arealbehov for en fremtidig situasjon på lang sikt, dvs. i 2050-2060. Arbeidet er gjort dels som en deskstudie av tilgjengelig dokumentasjon på ulike arealplaner for området, og dels ved intervjuer av aktørene til stede på Alnabru:

- **PostNord:** Samlaster som i hovedsak frakter tørrlast (alle produktgrupper)
- **Posten Norge:** Frakter i hovedsak pakker, stykkgoods og partigods
- **Bring:** Bring er en del av Posten Norge. Frakter gods fra vareeier til distribusjon (dvs. ikke en samlaster)
- **DB Schenker:** Samlaster som i hovedsak frakter handelsvarer (matvarer, medisin, frukt/grønnsaker) DB Schenker har også ansvar for eget tog til Narvik, kjøper ellers tjenester fra CargoNet og CargoLink

I tillegg er **DHL**, samlaster som i hovedsak frakter stykkgoods intervjuet. DHL har terminal i Larvik, og i Berger grustak, Skedsmo. Benytter Alnabruterminalen i liten grad.

Gjennomgang av foreliggende informasjon og intervjuer med markedsaktørene gir følgende hovedresultater:

Aktørene på Alnabru har i intervjuer pekt på at en svært viktig faktor ved lokaliseringen de har i dag, er at det er kort avstand mellom egenterminal og jernbaneterminalen. Dette holder distribusjonskostnadene mellom terminalene holdes nede, og er et konkurransefortrinn som er medvirkende til at gods som *kan* fraktes på bane nettopp blir fraktet på bane. Alnabruterminalen er videre lokalisert nært markedet, slik at det er kort veg fra godset kommer inn med tog til sluttbrukere i Oslo-området. Samtidig er det viktig at mottakssystemet på Alnabruterminalen er effektivt og det er liten kø i porten. Aktørene påpeker videre et behov for depotkapasitet på jernbaneterminalen, da de har lite areal tilmellomlagring på deres terminaler. Godset kommer direkte fra vareeier/kunde og skal raskt ut i distribusjon.

Posten Norge og Bring har vesentlige utvidelsesmuligheter på Alnabru, og Bring bygger i skrivende stund et nytt terminalbygg på Alnabru. De uttrykker at de etter utbyggingen vil ha betydelig kapasitet utover dagens. Samtidig pekes det på to viktig forhold for disse aktørene:

- Produksjonen må spres bedre utover døgnet, noe som innebærer at dagens produksjonstider må endres
- Jernbanen må kunne klare en økning i kapasiteten også i «peak-hours»

En utfordring for Jernbaneverket mht. punkt 1 er at det kundebehovet/markedet som bestemmer når på døgnet man produserer, mens punkt 2 avhenger av hele jernbaneinfrastrukturen. Bring mener de kan tilføre mer TEU på bane dersom det eksisterer et togtilbud, men er usikker mht. konkret/kvantifisert omfang. Det er i den forbindelse viktig å tilby kundene et godt produkt ift. kvalitet og leveransesikkerhet, og det er ofte kunden som bestemmer hvordan godset skal transporteres.

Post Nord har tilpasset seg arealknapphet på Alnabru ved å etablere en ny terminal på Langhus i Ski kommune. Med utbygging av denne terminalen på Langhus frigis areal og kapasitet på Alfaset, slik at det kan legges til rette for flere mindre forsendelser (pakker) bl.a. som følge av internetthandel. Post Nord tror imidlertid ikke en større del av godset vil gå på bane selv ved en økning i volum/kapasitet, gitt manglende depotmuligheter (slik det er i dag) og liten forutsigbarhet (kvalitet) i det samlede tilbudet av gods på bane.

DB Schenker uttrykker at de ikke har nok areal i dag. De skulle gjerne ha økt kapasiteten på deres terminal på Alnabru, men at dagens areal er fullt utnyttet. I tillegg til terminalen på Alnabru har Schenker en bil-terminal i Persveien på Økern. Dersom man skal kunne ha en vesentlig økning av TEU, er det nødvendig med mer areal. Det kan være en mulig for å effektivisere ytterligere innenfor det arealet man har, men Schenker fremhever samtidig at arealet i utgangspunktet er godt utnyttet.

DHL Freight gir uttrykk for at andelen gods på bane var høyere tidligere. Gods på semitrailer er mer stabilt. Kundene har ofte føringer på valg av transportmiddel, og jernbanen som transportmiddel klarer ofte ikke å levere innen tidsfristen.

På bakgrunn av tidligere kartlegginger og samtalene med samlasterne, avledes følgende hovedpunkter:

- Aktørene har noe, men relativt begrenset mulighet til å øke sin produksjonskapasitet på Alnabru slik det er i dag. Denne vurderingene begrunnes ut fra det arealet de har til rådighet per i dag
- Dersom kapasiteten skal økes vesentlig, uttrykker aktørene at utfordringen er at produksjonen må spres bedre utover døgnet. Peak time er utfordringen, og det er kundene som setter begrensningene. Midt på dagen og midt på natten er det god kapasitet
- Aktørene mener at ved en bedre utnyttelse av arealene de har til rådighet samt at jernbaneterminalen frigir noe av arealet de har til f.eks. depot, vil man kunne øke kapasiteten på Alnabru
- For å kunne øke kapasiteten forutsetter samlasterne at hovedvegnettverket forbedres og at jernbaneterminalen moderniseres

I dag står de samlasterne og Posten/Bring for om lag 75% av det totale godsomslaget på Alnabru². Dette tilsvarer ca. 320 000 TEU i året, gitt en årsproduksjon i 2014 på ca. 425 000 TEU. Andelen som går på jernbane har tidligere vært høyere, jf. også høyere volumer over Alnabruterminalen, men aktørene uttrykker at en del av godset som går per lastebil uansett ikke vil være aktuelt for jernbanetransport (eks. lokaldistribusjon i Stor-Oslo).

Posten og Bring sitt nye distribusjonsanlegg på til sammen ca. 30 000 m² gir et potensial for å øke volumer over jernbaneterminalen. Ytterligere kan man forvente en viss effektivisering innenfor dagens terminaler, som kan gi noe større volumer over jernbanen, gitt at man klarer å opprettholde jernbanenes konkurransekraft. Det er videre forutsatt at ca. 15 pst. av 1,1 mill TEU vil tilkomme jernbaneterminalen uten å gå gjennom samlasterne/aktørene. Gjenstående volumer må enten produseres gjennom å øke andelen utenom samlasterne (eks. økte volumer fra Oslo havn, fra Sverige m.m.) eller gjennom å etablere ytterligere 1-3 aktører i tilknytning til jernbaneterminalen, tilsvarende et areal på anslagsvis 100-150 daa totalt for nye terminaler (eller en kombinasjon).

Det ble vedtatt en reguleringsplan for samlasternes områder i 2010. Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune har gitt uttrykk for at de anser at arealbruken for samlasterne ble stadfestet gjennom denne. De omliggende områdene på Kjelsrud og Stubberudfeltet er i Oslo arealstrategi 2050 derfinert som utviklingsområder i ytre by, der det planlegges for bymessig utvikling med høy arealutnyttelse. En utvidelse av selve samlastområde inn mot disse områdene vurderes i utgangspunktet å være i strid med gjeldende kommuneplan og arealstrategien for 2050.

² Delrapport 1, Kartlegging og problemforståelse, NTP Godsanalyse 2015

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	8
2	Generelt om terminalen	9
2.1	Alnabruterminalen med omland.....	9
2.2	Alnabruterminalen.....	9
3	Arealplanstatus på Alnabru.....	10
3.1	Kort om planhierarki	10
3.2	Kommuneplan.....	11
3.3	Kommunedelplaner	17
4	Gjeldende regulering	23
4.1	Planer under arbeid	25
4.2	Pågående plan og -byggesaker av særlig interesse.....	26
4.3	Arealer som grenser til jernbaneterminalen.....	28
5	Eiendomsforhold	30
5.1	Oversikt over eiendomsforhold	30
5.2	Aktørene innenfor samlasterterminalen	31
6	Dagens arealbruk og framtidig arealbehov.....	33
6.1	Arealer inne på terminalen og framtidig behov.....	33
6.2	Dagens arealsituasjon for samlastere/godsaktører	35
6.3	Arealbehov for godsaktørene i en framtidig situasjon	37
7	Referanser	42
8	Vedlegg.....	43

1 Innledning

Denne delrapporten inngår i utredningens Fase 2, som har som mål å avklare fremtidig utviklingskonsept for Alnabruterminalen. Delrapporten gir en oversikt over:

- gjeldende arealplaner
- pågående planarbeid
- dagens arealbruk
- eiendomsforhold for Alnabruterminalen, samlasternes områder og tilgrensende områder
- arealbehov bygningsmasse og uterom

Basert på intervju per telefon med aktørene som har terminaler ved Alnabruterminalen (Bring, Posten Norge, PostNord og DB Schenker) samt DHL som eneste aktør uten terminal på Alnabru, gis det deretter en oversikt over dagens arealbruk, volumer og antatt/mulig kapasitet i dagens terminaler forutsatt en vesentlig økning av kapasiteten. Deretter gjøres en vurdering av et anslått fremtidig arealbehov for slike aktører.

Enkelte av spørsmålene krever svar som fra aktørenes side anses å være sensitiv markedsinformasjon, og de har i varierende grad vært villig til å dele denne informasjonen. Dataene som er mottatt er lagt i et eget vedlegg til denne rapporten og er ikke offentlig tilgjengelig.

Det understrekes videre at utredningen for den videre utviklingen av Alnabruterminalen analyserer løsninger innenfor det formålet som er regulert til jernbaneformål samt med tilknytninger til linjenettet.

Den analyserer *ikke* forhold som kapasitet i det øvrige linjenettet, øvrige terminaler, veinettet til og fra riksvegsnettet og Alnabru mv. Ei heller tar den mål av seg å *løse* det behov for areal til samlastere og annen arealbehov for jernbanerelaterte aktører «utenfor gjerdet» på Alnabru som identifiseres i denne delrapport 14. Hvor viktig disse forholdene enn er for en velfungerende Alnabruterminal, er dette forhold som må løses i andre sammenhenger og av ansvarlig tiltaksaktør.

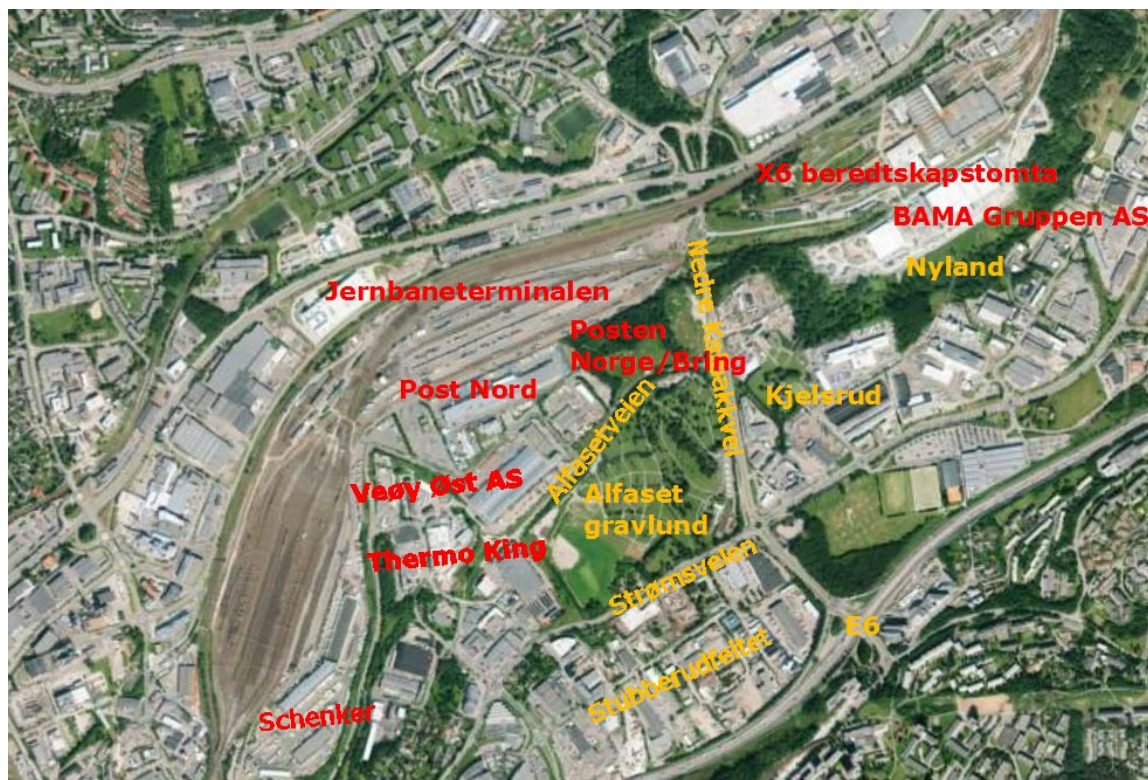
Samtidig vil en i denne rapporten identifiseres arealbehovet, slik det ser ut gitt det etterspørselsbaserte behovet som foreligger fra Delrapport 04 Behovsanalysen.

Denne rapporten er disponert som følger:

- Kapittel 2 gir en kort oversikt over terminalen og omland
- Kapittel 3 og 4 presenterer planhierarkiet for området, gitt ved hhvs. Kommuneplan, kommunedelplaner, gjeldende regulering og særlig aktuelle pågående plan- og byggesaker
- Kapittel 5 beskriver eiendomsforhold på Alnabruterminalen
- Kapittel 6 gir en oppsummering av dagens arealbruk og fremtidig arealbehov
- Kapittel 7 gir referanser, mens kapittel 8 gir vedlegg. Her inngår referat fra intervjuer med aktørene og et eget vedlegg med data oppgitt av den enkelte aktør.

2 Generelt om terminalen

2.1 Alnabruterminalen med omland



Figur 2-1: Alnabruterminalen med omland

2.2 Alnabruterminalen

Alnabruterminalen består av to hoveddeler:

- Jernbanens terminalområde
- Samlastterminaler; enkeltterminaler for gods- og varebehandling

I tillegg kommer atkomstveier inn til området.

Jernbanearealet utgjør ca. 500 daa og omfatter terminalspor (laste- og lossespør), spor til hensetting (parkering) av vognstammer mv., lastegater for å kunne laste v/på tog samt depotarealer for containere og semihengere. Jernbaneverket overtok per er 1. januar 2015 driftsansvaret på terminalen fra RailCombi.

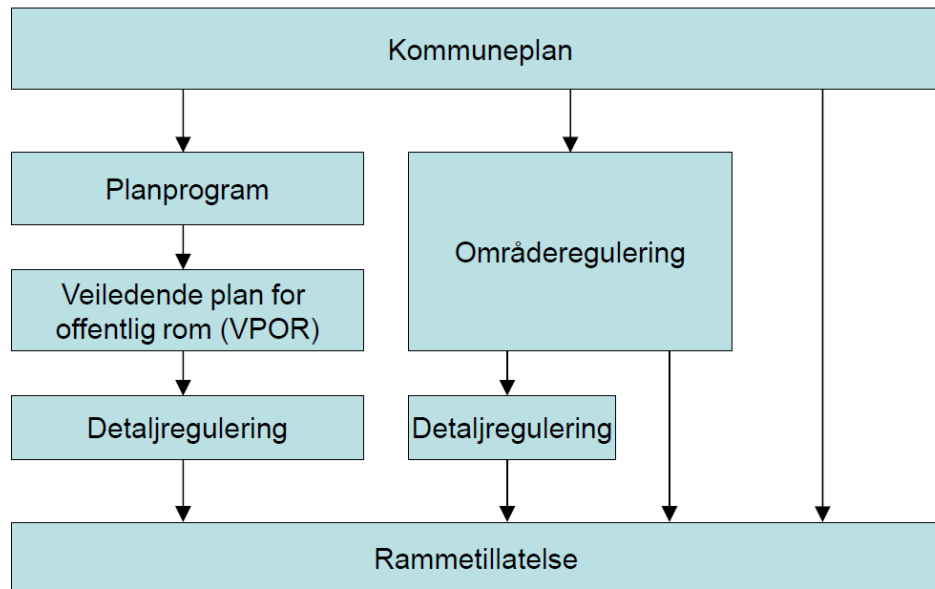
I tillegg har Jernbaneverket sin driftsbasis for Stor-Oslo lokalisert på Alnabru og et vognverksted. Mantena AS driver et lokomotiv-verksted på Grorud, med et areal på rundt 100 daa nord for X6 og Nedre Kalbakkvei.

Samlastterminalene består av enkeltterminaler for gods- og varebehandling. De største enkeltterminalene er Posten Norge AS, DB Schenker AS og Post Nord Logistics (tidl. Tollpost Globe AS). De disponerer totalt ca. 400 daa til sine terminaler.

3 Arealplanstatus på Alnabru

3.1 Kort om planhierarki

I kapittel 3 og 4 beskrives de ulike planene som regulerer arealbruk på Alnabru, og nedenfor gjengis kort en oversikt over hierarkiet i disse planene.



Figur 3-1 Planhierarki Oslo kommune

Kommuneplanen er det øverste styringsdokumentet i kommunens styringssystem. Kommuneplanen omfatter en samfunnsdel med *handlingsdel* og *arealdel*. Kommuneplanens **arealdel** viser sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Den angir hovedtrekkene i arealdisponeringen og hvilke viktige hensyn som må ivaretas. Kommuneplanens arealdel omfatter plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. Kommunedelplaner er arealplaner som er utarbeidet for deler av kommunens område. I Oslo kommune har kommunedelplaner for delområder og bydeler, samt tematiske kommunedelplaner.

Det skal alltid foreligge en **reguleringsplan** før det gis tillatelse til større bygge- og anleggsarbeider. I arealdelen kan kommunen innføre krav om at det skal foreligge reguleringsplan også i andre tilfeller. Det er generelt to typer reguleringsplaner; *områderegulering* og *detaljregulering*. For flere eiendommer eller for større områder kan kommunen utarbeide reguleringsplan som **områderegulering**. Kommunen kan overlate til andre myndigheter eller private å utarbeide forslag til områderegulering innenfor de rammer kommunen fastsetter. Områderegulering benyttes av kommunen der det er krav om en slik plan i kommuneplanens arealdel, eller kommunen finner at det er behov for å gi mer detaljerte avklaringer av arealbruken. **Detaljreguleringsplan** er det laveste nivået i planhierarkiet. Detaljregulering brukes for å følge opp kommuneplanens arealdel og eventuelt etter krav fastsatt i en vedtatt områderegulering.

Veiledende plan for offentlige rom (**VPOR**) er en veiledende plan og kan stå alene eller sammen med områdereguleringsplan og kommunedelplan. Praksisen er ofte at man fastsetter et planprogram og kjører en konsekvensutredning (KU), uten at man vedtar områdeplan eller kommunedelplan.

Planprogrammet/KUen er da knyttet direkte opp mot føringene i en detaljert VPOR. Når eiendommer skal detaljreguleres innenfor et område senere, slipper man KU gitt at man etterfølger VPOR. Selv om

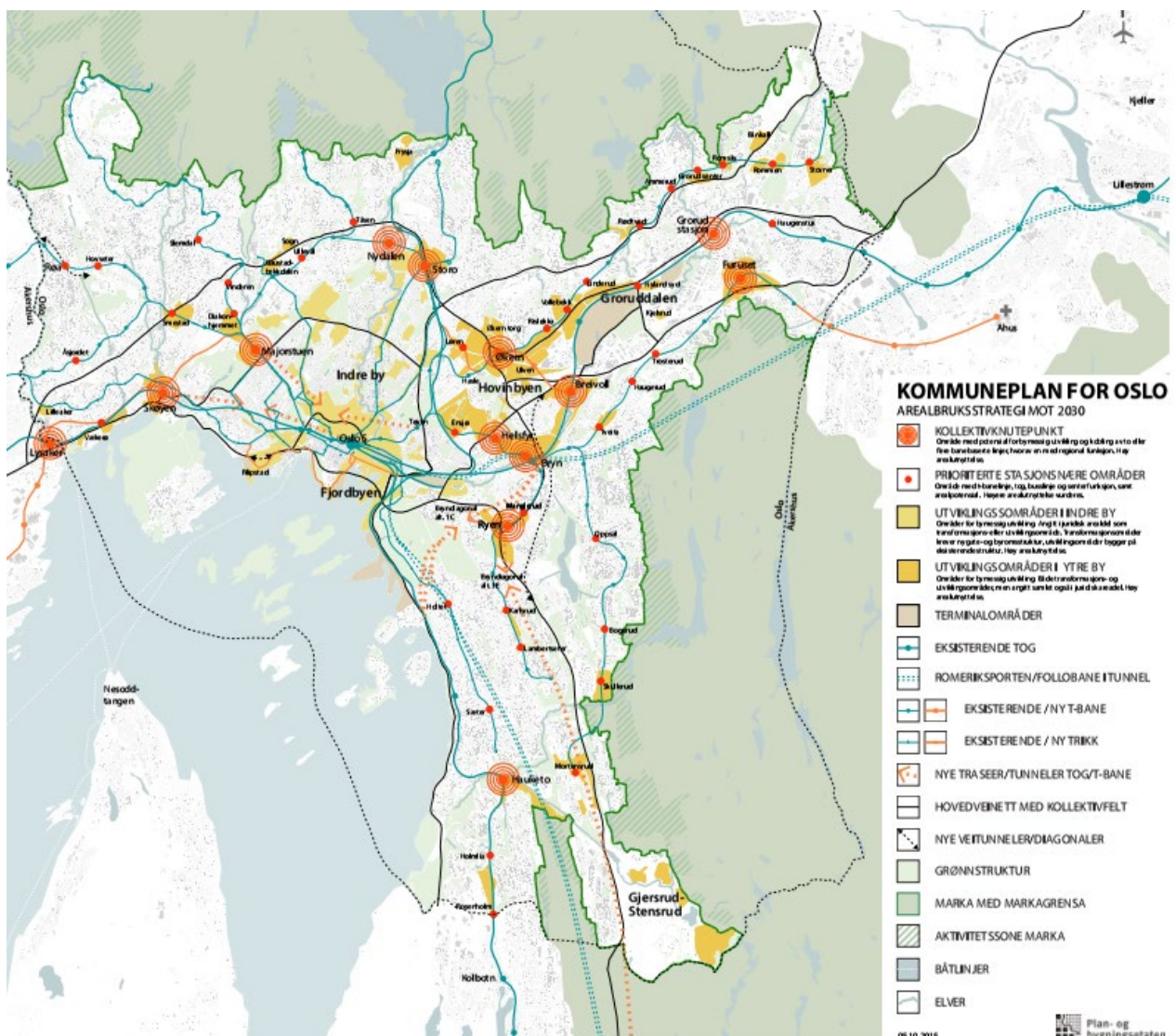
en VPOR er veiledende og noen ganger mangler juridisk binding, står de gjerne sterkt da de er politisk vedtatt.

I denne rapporten er det listet opp planer som gjelder for Alnabruterminalen og områdene tilknyttet samlasterne (inkl. aktørene Posten Norge og Bring).

3.2 Kommuneplan

3.2.1 Gjeldende kommuneplan

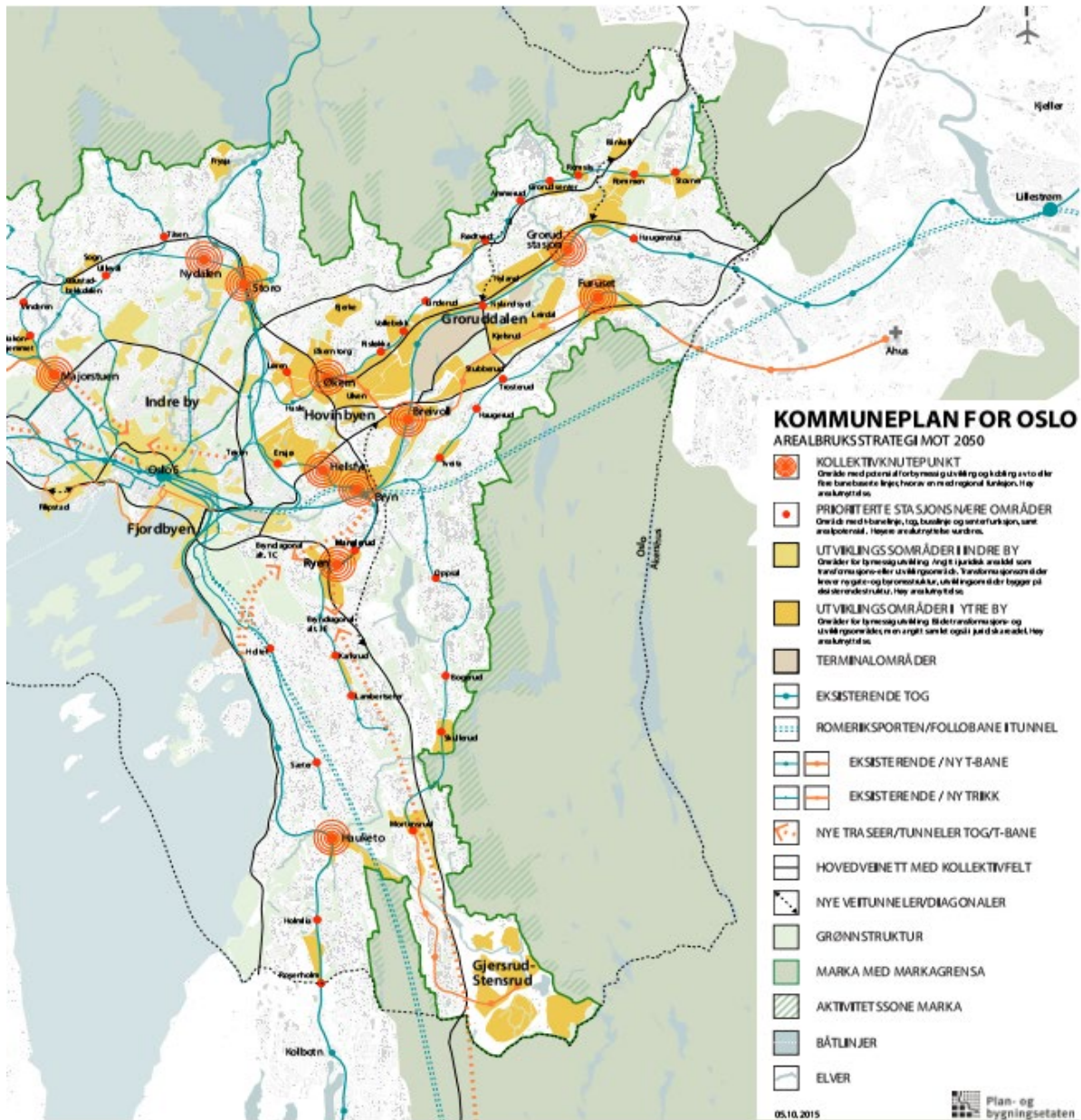
Bystyret vedtok 23.09.2015 en ny kommuneplan «Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn». Overordnet er arealbruken frem mot 2030 lagt opp med fokus på knutepunktsutvikling, som angitt i figuren nedenfor:



Figur 3-2 - Strategikart mot 2030. Fra kommuneplanen 2015

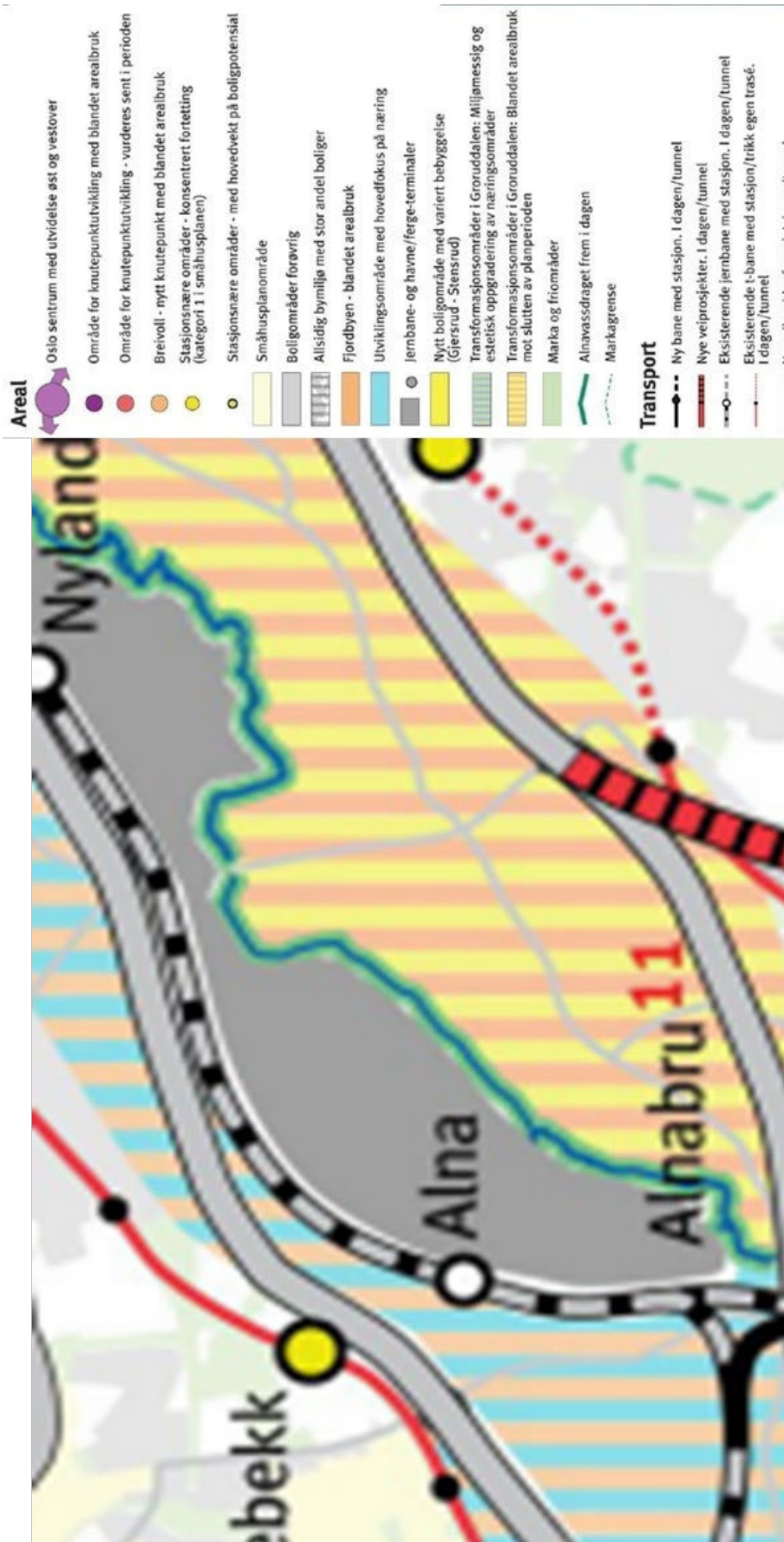
Som en ser er det to knutepunkter nord og sør for Alnabru som ønskes videreutviklet – Breivoll i sør og Grorud stasjon i nord.

Frem mot 2050 søkes en byutvikling i områdene rundt Alnabruterminalen, som angitt av Strategikartet jf. Figur 3-3



Figur 3-3 - Strategikart mot 2050. Kommuneplan 2015.

I løpet av utredningsperioden har Oslo kommune vedtatt en ny kommuneplan for byen. Figur 3-4 viser et utsnitt fra kommuneplan for Alnabruområdet, fra kommuneplan 2008:



Figur 3-4: Terminalområdet på Alnabru

I den gamle kommuneplanen fra 2008 forutsettes Alnabruterminalen opprettholdt, konsentrert og videreutviklet/modernisert. Det heter videre at terminalen må gis god tilknytning til det øvrige stamvegnettet, og at det er en målsetting å tilrettelegge for en mest mulig miljøvennlig og effektiv varetransport og samordning av de store logistikkterminalene i Osloregionen. Mest mulig av godstransporten bør gå på bane og sjø.

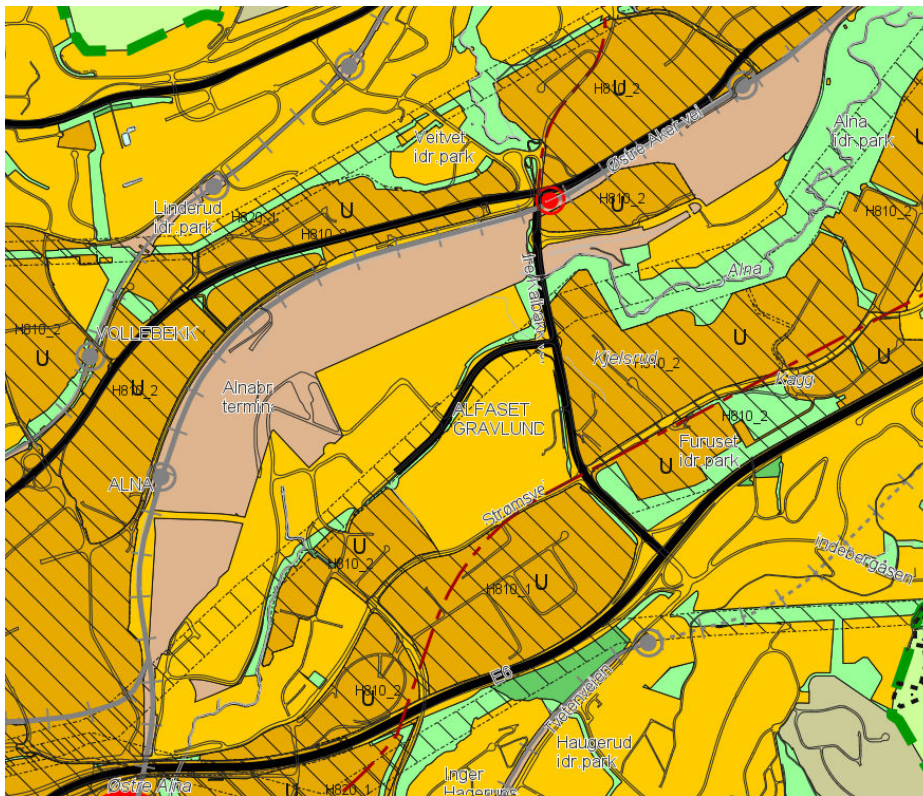
Områdene er regulert som følger:

- **Grå farge:** Selve terminalområdet på Alnabruterminalen er i arealstrategikartet til kommuneplan 2008 vist som «Jernbane- og havne/fergeterminaler». Langs nordsiden av terminalområdet vises eksisterende jernbane med stasjoner. På sørsiden av terminalområdet markerer en grønn strek Alnavassdraget.
- **Gul-oransje skravur sør-øst for terminalen:** Viser areal avsatt til «Transformasjonsområder i Groruddalen: Blandet arealbruk mot slutten av planperioden».
- **Blå-grønn strek:** I overgangen mellom arealet for jernbaneterminal og det gul-oransje arealet hvor transformasjonsområdet er ligger det en blågrønn strek som markerer at Alnaelva forutsettes lagt frem i dagen. 3
- **Den blå-oransje skravuren nord-vest for jernbanen:** Viser areal avsatt til «Transformasjonsområder i Groruddalen: Miljømessig og estetisk oppgradering av næringsområder»

Kommuneplanen 2008 har generelt en visjon om at Oslo skal ha en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem. Det skal legges til rette for attraktive næringsarealer, og bygges ut og sikres tilgjengelige, pålitelige, raske og rimelige transportløsninger for medarbeidere og varegods.

Det foreliggende reguleringskartområdet for Alnabruterminalen er gitt av Figur 3-5 (fra **kommuneplan 2015**):

¹ Alnaelva, som per i dag går i kulvert under terminalen, er her forutsatt flyttet på utsiden av terminalen, langs Alfasetveien.



Figur 3-5: Gjeldende reguleringsplan Alnabruområdet

- **Brunt areal:** Dette er avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (eksisterende bane)
- **Gult areal:** Dette er avsatt til bebyggelse og anlegg (eksisterende)
- **Oransje skraverte områder:** Dette viser arealer avsatt til utviklingsområder i ytre by, med krav om felles planlegging
- **Grønne arealer:** Dette viser grønnstruktur
- En skravert trasé i grøntdraget langs Alna og videre sørvestover gravlunden og Alnabru: Dette viser hensynssone for omforming (kabling høyspentledning)

Alnabruterminalen er omtalt flere steder i selve **kommuneplanen**, der de mest relevante sitatene er gjengitt nedenfor:

Kommuneplankartet viser eksisterende regulering for terminalområdene på Alnabru. Den forventede veksten i godsmengder til Oslo og Osloregionen for øvrig, tilsier at det vil være nødvendig med endringer eller suppleringer av gods- og logistikkstrukturen i Oslo. Alnabruterminalen og Oslo Havn forblir sentrale godsknutepunkter, både for landet og Osloregionen. Deres potensial for å håndtere den forventede godsveksten har imidlertid sin begrensning. Det må derfor etableres andre godsknutepunkter i Osloregionen som kan supplere dette «navet». Det bør skje en desentralisert konsentrasjon i nye godsknutepunkter i form av et «nav-satellitt»-konsept. Oslo kommune støtter dermed hovedtrekkene i forslaget til godsstrategi som er lagt frem av samarbeidsalliansen Osloregionen.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune skal gjennom det pågående plansamarbeid for areal og transport blant annet vurdere behovet for arealer til gods- og logistikkvirksomhet. Målet med dette arbeidet vil være å fastlegge lokalisering, arealbehov og fremgangsmåte for å sikre arealer for fremtiden, bidra til nærmere avklaring av behovet for og finansiering av jernbane- og veiinvesteringer, samt hvilke andre offentlige terminalinvesteringer konseptet forutsetter i den

enkelte region. Det forutsettes at statlige fagmyndigheter arbeider tett sammen med regionale/ lokale interesser for å oppnå målet om et effektivt og bærekraftig nasjonalt godsknutepunkt for hele landet, lokalisert rundt Oslofjorden.

...

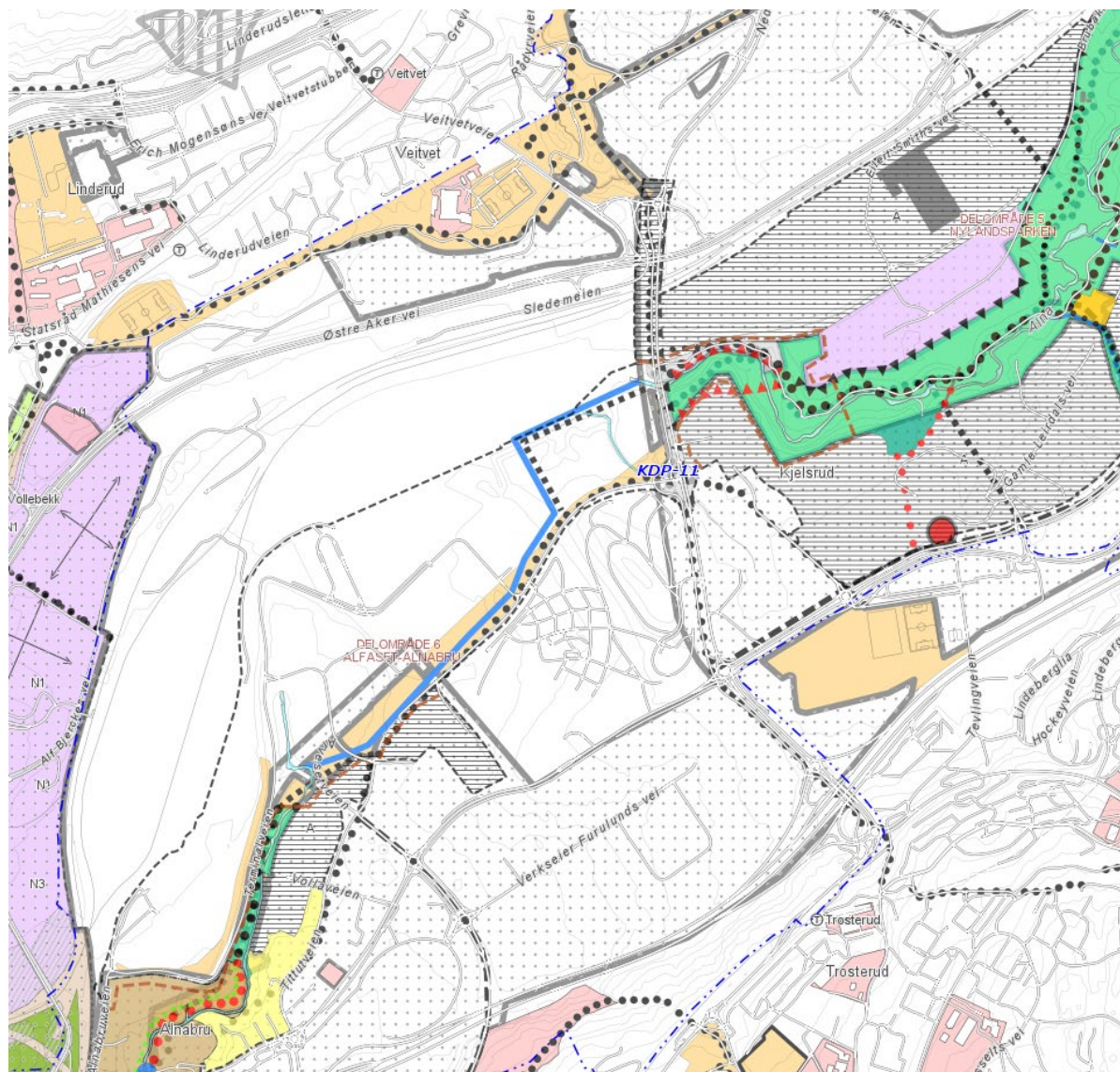
Infrastruktur for gods planlegges i et 50-års perspektiv. Det må legges vekt på at fleksibel tilrettelegging av transportårer og terminalstruktur er helt avgjørende for å kunne ivareta fremtidige utfordringer. Det er uvisst om de tekniske og økonomiske forutsetningene for godsvekst over Alnabru kan innfris med de utfordringene som hovedstadsområdet står ovenfor. Det kan også anføres at Alnabru terminalområde i dag binder opp et stort areal i Groruddalen som bidrar til et skille mellom nord og sør og at videre arealkrevende utvidelser av terminaler og infrastruktur blir vanskelig å gjennomføre. Det pekes her på utfordringene knyttet til forurensning, støy, trafiksikkerhet og til ønsket byutvikling. Konsentrasjonen av svevestøv over grenseverdiene er høyest i Oslo ved Alnabru. Hensynet til miljøet tilsier at den forventede veksten i bilbasert godstransport til/fra Alnabru ikke øker vesentlig.

Plan- og bygningssetaten i Oslo kommune har gitt uttrykk for at de legger arealbehovet som kom fram i forbindelse med reguleringsplanen for samlasterne i 2010⁴ til grunn for utviklingen i dette området.

⁴ Endret reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for del av terminalområde på Alna og gjenåpnet Alnaelv i grøntstruktur (alt 1C), S-4500

3.3 Kommunedelplaner

Det er utarbeidet flere kommunedelplaner som berører Alnabruområdet. Kartet nedenfor (Figur 3-6) viser utsnitt av oversiktskart fra alle kommunedelplaner i området. I tillegg finnes det byomfattende tematiske kommunedelplaner, som presenteres enkeltvis.



Figur 3-6: Utsnitt av oversiktskart for kommunedelplaner i området

3.3.1 Kommunedelplan grøntareal for Oslo (KDP8), vedtatt 15.12.1993

Grøntplanen er en prinsippplan for den overordnede grøntstrukturen innenfor byggesonen. Et av planens hovedmål er å sikre Alnaelva mot utfylling/ utbygging, og for tilrettelegge den som natur- og friluftsområde. Grøntplanen er ikke direkte relevant for terminalområdet på Alnabru, men grenser opp til og enkelte tiltak kan komme i berøring med denne, ikke minst Alnaelva.

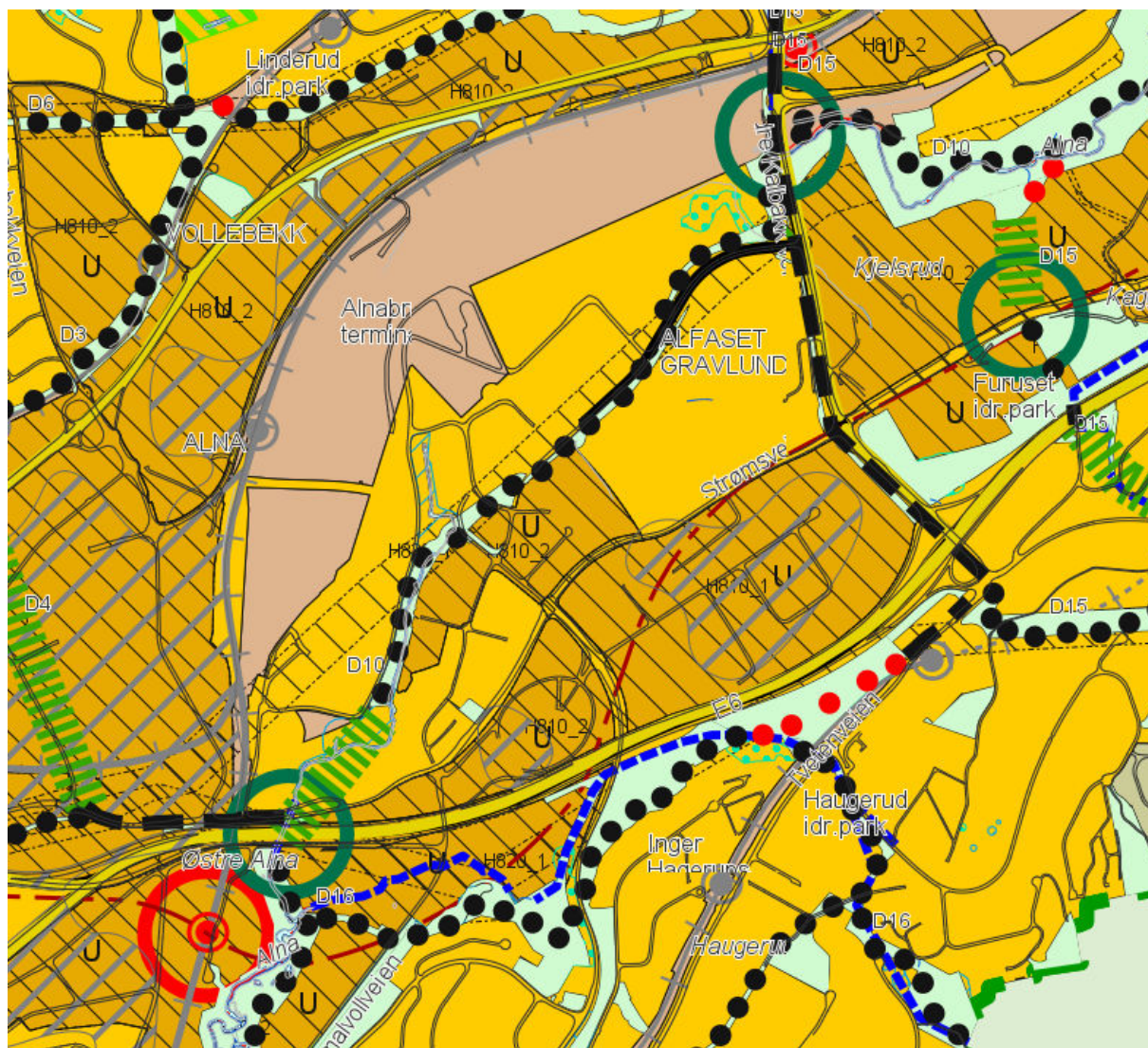
Målsettinger i Grøntplanen er fulgt opp i bl. a. *Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen*, januar 2004, der Alnavassdraget er det bærende grønnstrukturelementet i dalbunnen. Det legges opp til at «Terminalparken», med store åpne sporområder, lager- og næringsområder, har et stort opplevelsespotensiale.

Viktige målsettinger er videre fulgt opp i *Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen (HUG)*, vedtatt 21.06.2006, der det legges vekt på en blå-grønn byfornyelse på en måte som er forenlig med Alnabruområdets funksjon for logistikk og godshåndtering. Alnabruterminalen forutsettes arealeffektivisert, modernisert, opprustet miljømessig og gitt en estetisk og landskapsmessig standardheving. Logistikk og godshåndtering skal gis utviklingsmuligheter, men det stilles klare krav med hensyn til den fremtidige logistikkterminalens miljøprofil.

Områder med nærhet til jernbane skal utnyttes på en måte som gjør at større del av godset kan fraktes på jernbane.

Kryssingen av terminalen gjennom Nedre Kalbakkvei er viktig i den blå-grønne strukturen. Tilsvarende gjelder for nedre del av grøntdraget som går parallelt med Terminalveien og ned mot Strømsveien (og etter hvert nedover mot kryssing av E6).

Kartet nedenfor angir området, der viktige soner for naturmiljø er merket med rødt og tilsvarende for den blå-grønne strukturen med grønt:



Figur 3-7: T4 Naturmiljø og T7 Blå-grønn struktur avmerket. Kilde: Kommuneplanen, interaktivt kart. (Rød runding merker knytningspunkt på Breivoll og rød stiple linje mulig ny T-banelinje.)

3.3.2 Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler (KDP 11), vedtatt 11.06.1997

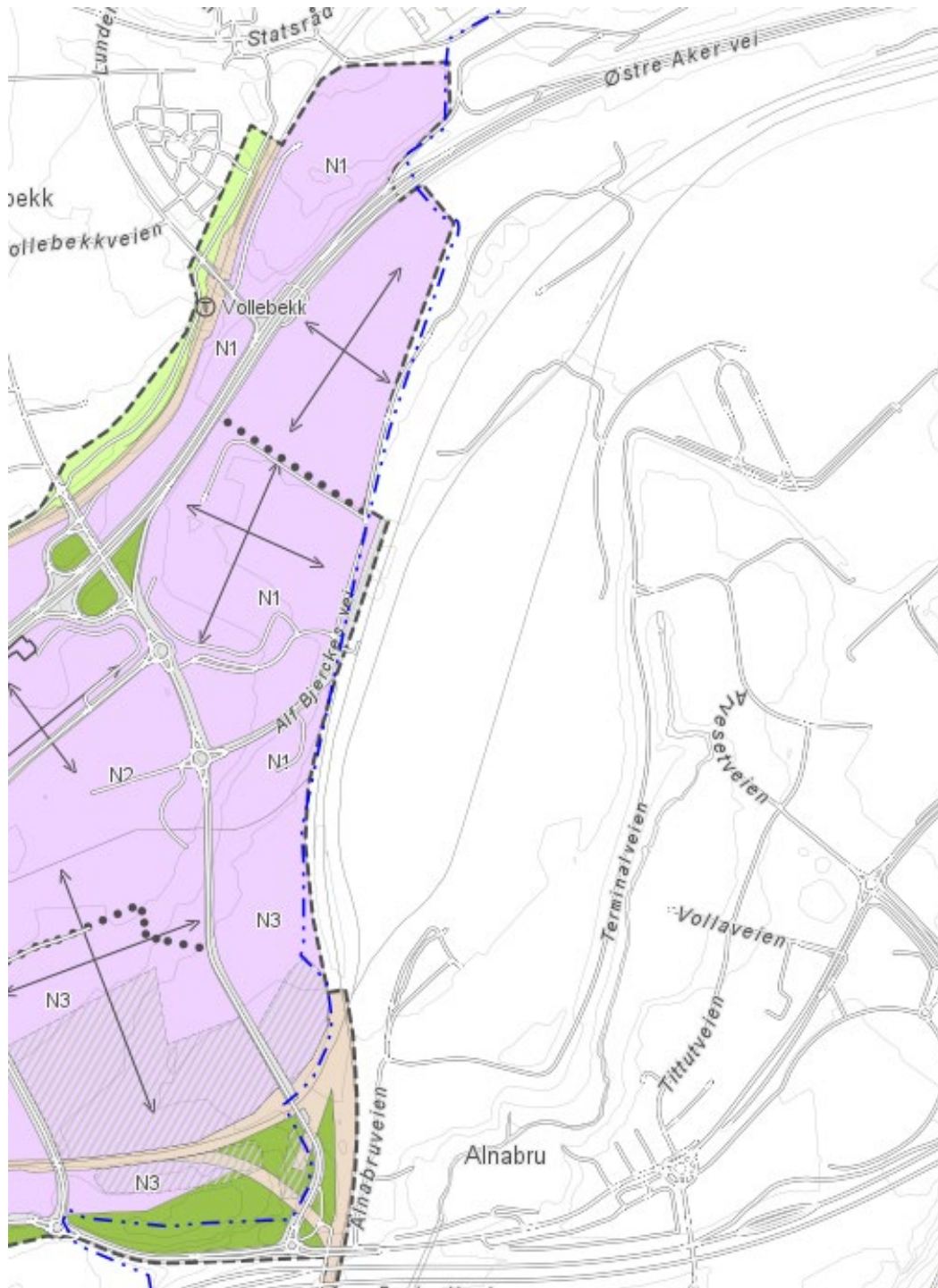
En viktig målsetting i planen er å legge til rette for høyere utnyttelse i eksisterende byggeområder og være et tjenlig redskap for næringsutvikling i Groruddalen. Alnabruterminalen er landets viktigste knutepunkt for godstrafikk til/fra jernbanen.

Planen beskriver at det er miljømessig og økonomisk fordelaktig at bedrifter som er viktige brukere av godstilbudet lokaliseres nær terminalområdet, uten at planen gir konkrete føringer for dette. Alnavassdraget skal sikres som åpent vassdrag i god sammenheng og kontakt med den øvrige grøntstrukturen i Groruddalen. Bestemmelser til planen angir maksimal utnyttelse innenfor de ulike felt.

3.3.3 Kommunedelplan for Økern (KDP 15), vedtatt 26.05.2004

Vest for terminalområdet gjelder kommunedelplan for Økern. Planen er således ikke direkte relevant for selve terminalområdet.

Arealene inntil terminalen, markert med lilla farge i Figur 3-8 er avsatt til næringsområder (kontor, lager, industri). Det kan også etableres forretning for plasskrevende varegrupper. Plankartet angir anbefalte orientering og akseretninger for nye bygninger og anlegg. Planbestemmelsene angir maksimale utnyttelsesgrader og høyder for de ulike feltene. Ubebygd areal skal holdes ryddig.



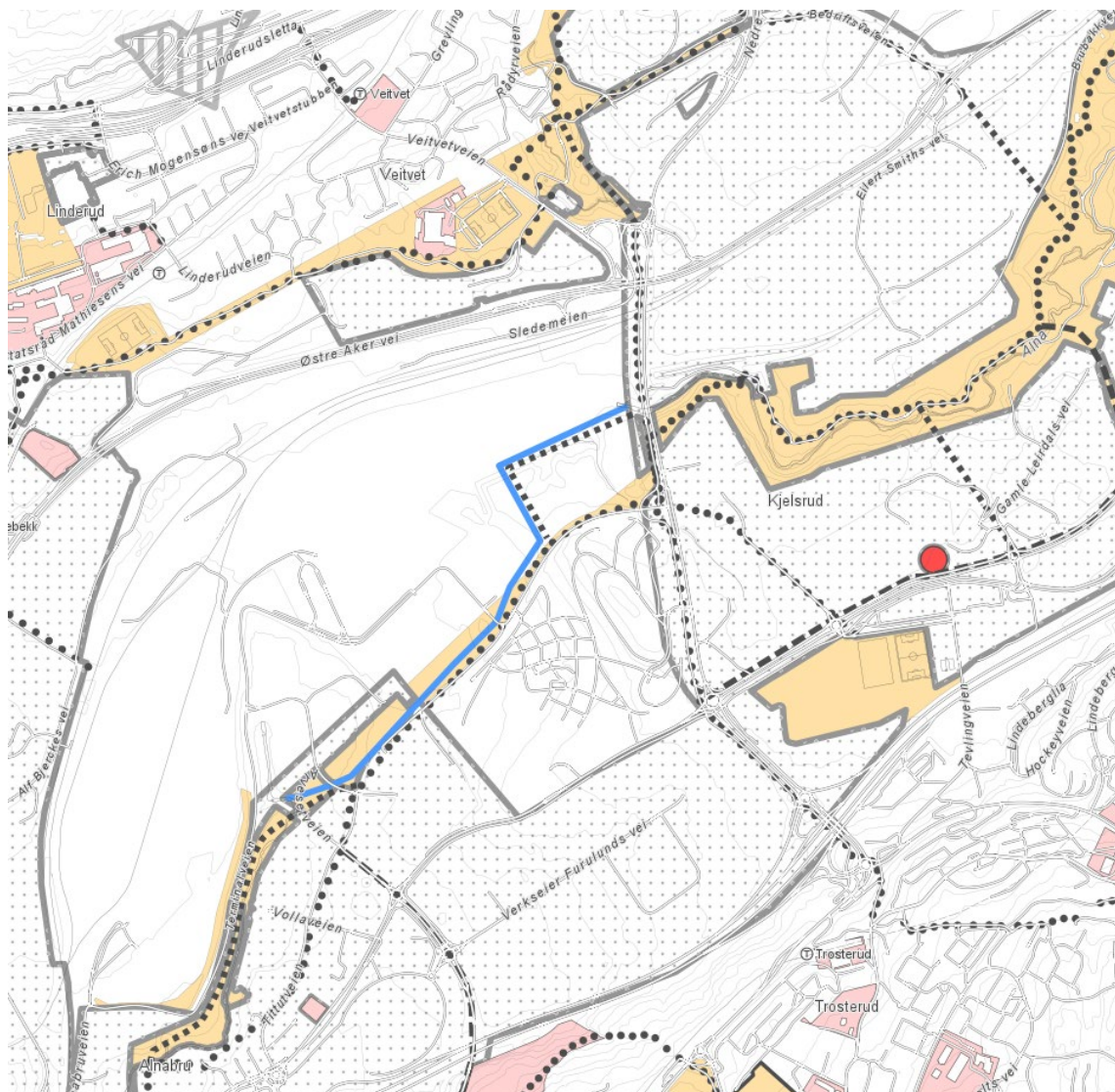
Figur 3-8: Utsnitt av Kommunedelplan for Økern – grenser til Alnabru

3.3.4 Kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP17), vedtatt 22.04.2009

Denne kommunedelplanen gir føringer for Alnabruterminalen øst for Nedre Kalbakkvei og for arealer inntil terminalen. Områdene er i stor grad markert som områder for etablering av torg/møteplass ved byutvikling (prikker).

Plankartet viser også viktige overordnede forbindelseslinjer.

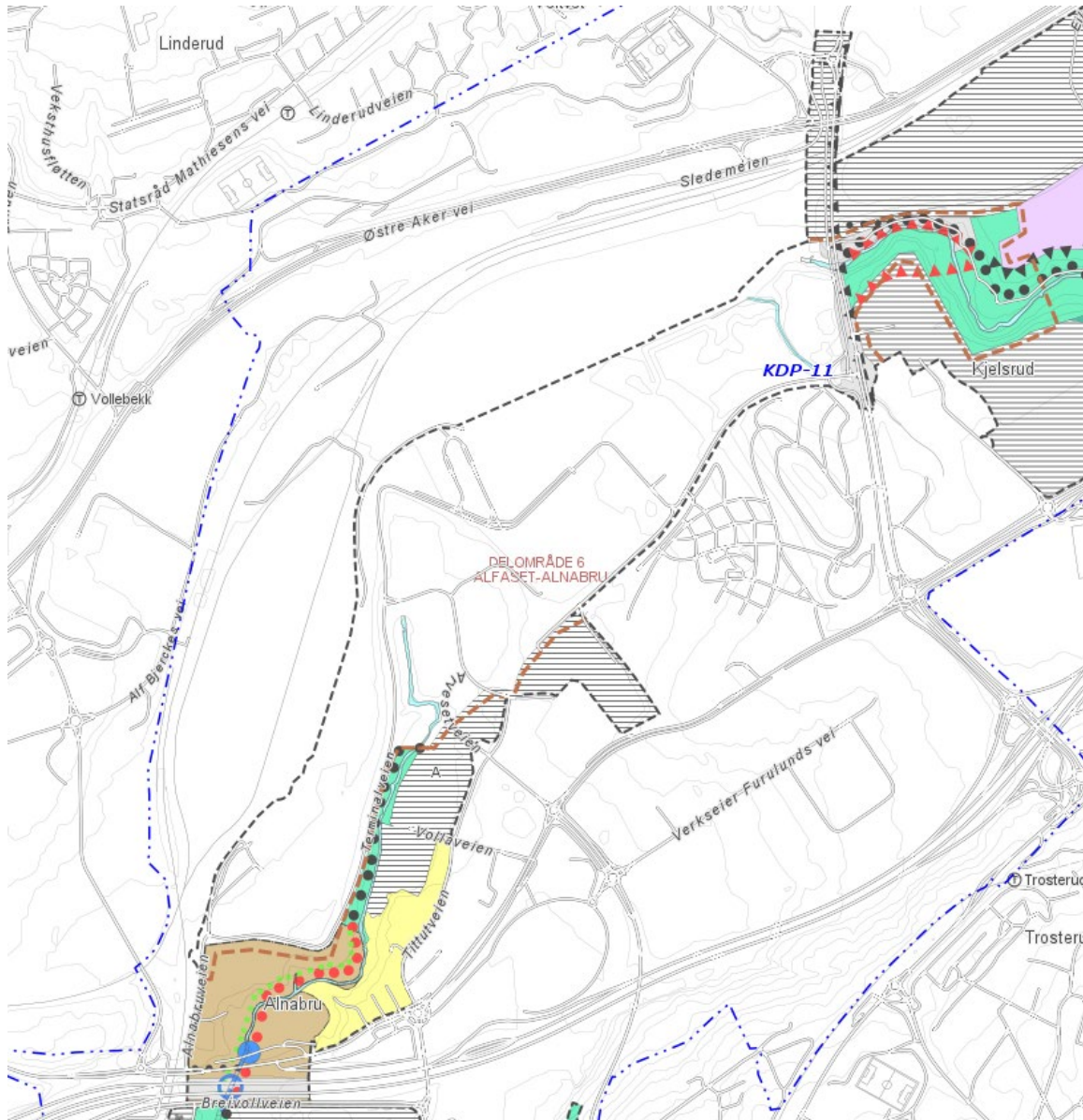
Blå linje på kartet markerer bekk/elv som planlegges gjenåpnet. Dette er imidlertid endret noe ifm. nytt planforslag, se omtale senere. Områdene bl.a. langs Alnaelva er markert som «annen overordnet møteplass» - eksisterende; reguleringsplan opprettholdes (brun farge).



Figur 3-9: Utsnitt av kommunedelplan for torg og møteplasser

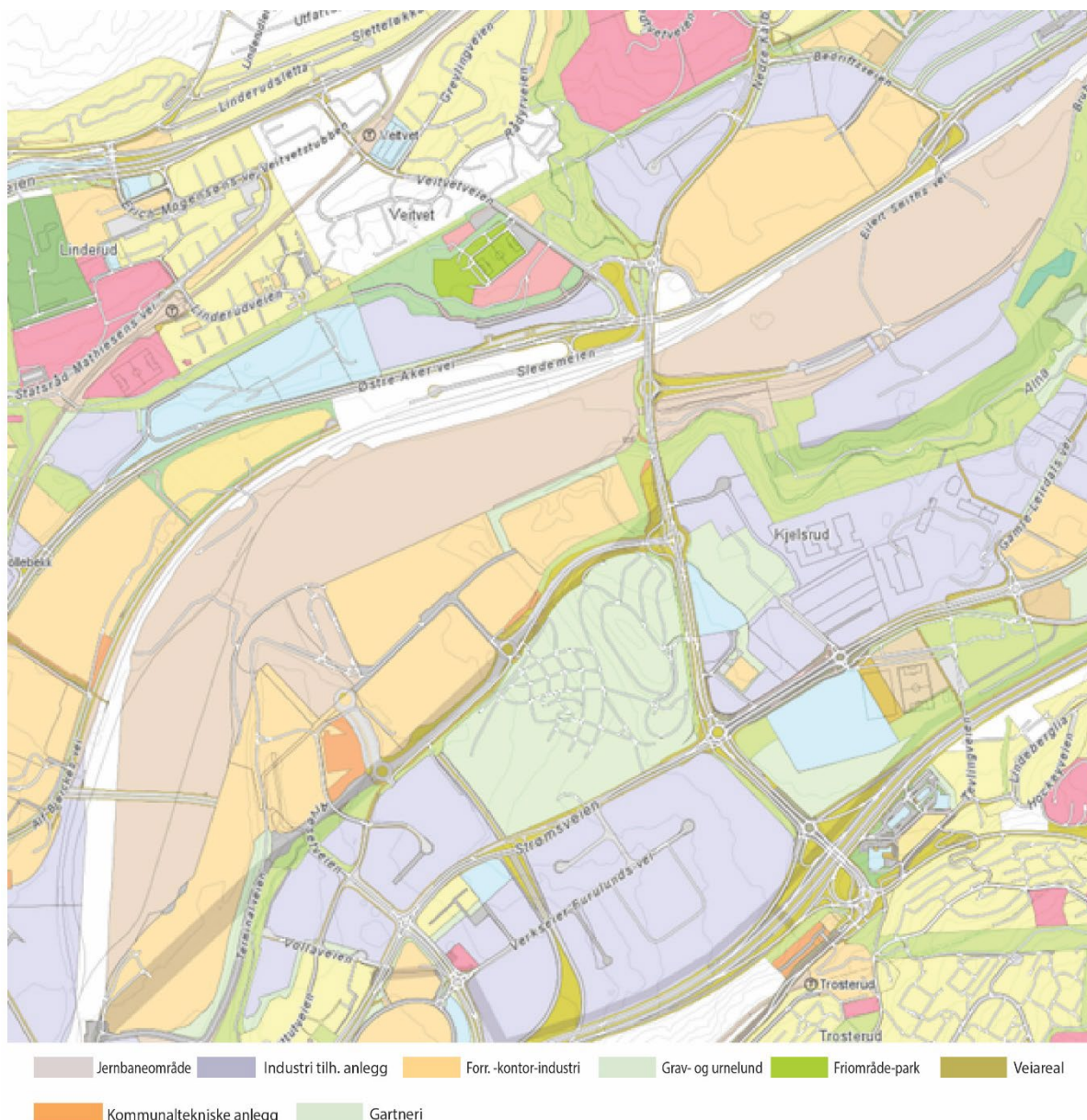
3.3.5 Kommunedelplan for Alna miljøpark, (KDP 18), vedtatt 15.05.2013

I østre del av terminalområdet og sør for terminalområdet ved Alnabru gjelder kommunedelplan for Alna miljøpark, ref. Figur 3-10. Skraverte arealer markerer områder med krav til ny reguleringsplan. Dette gjelder bl.a. den delen av terminalområdet som ligger øst for Nedre Kalbakkvei. Langs elva er det avsatt naturområde med hovedturvei. Område sør for Alnabru, markert brunt på kartet, er avsatt til bolig/næring/ offentlig/allmenntilgjengelig formål.



Figur 3-10: Utsnitt av kommunedelplan for Alna miljøplan

4 Gjeldende regulering



Figur 4-1: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner for Alnabruterminalen

Alnabruterminalen er regulert som jernbaneområde, mens arealet hvor samlasterne og Posten Norge holder til er regulert som forretning/kontor/industri. Mellom arealene regulert til industri og jernbane/terminalformål ligger et uregulert belte (hvit), der Hovedbanen ligger.

Området omfattes av flere reguleringsplaner:

- S-1728, vedtatt 28.10.1971, omfatter mesteparten av sporområdene vest for Nedre Kalbakkvei.
- S-4500, vedtatt 17.02.2010, omfatter et areal sørover mot Alfasetveien. Sammen regulerer disse planene mesteparten av området til jernbaneformål/terminalområde (brun farge). Reguleringsbestemmelsene til S-4500 sier bl. a. at byggeområde for terminalområde tillates nytt til terminalfunksjoner for omlasting av gods, slik som terminalbygg, felles serviceanlegg, kontor og andre funksjoner tilknyttet terminaldriften. Det er gitt

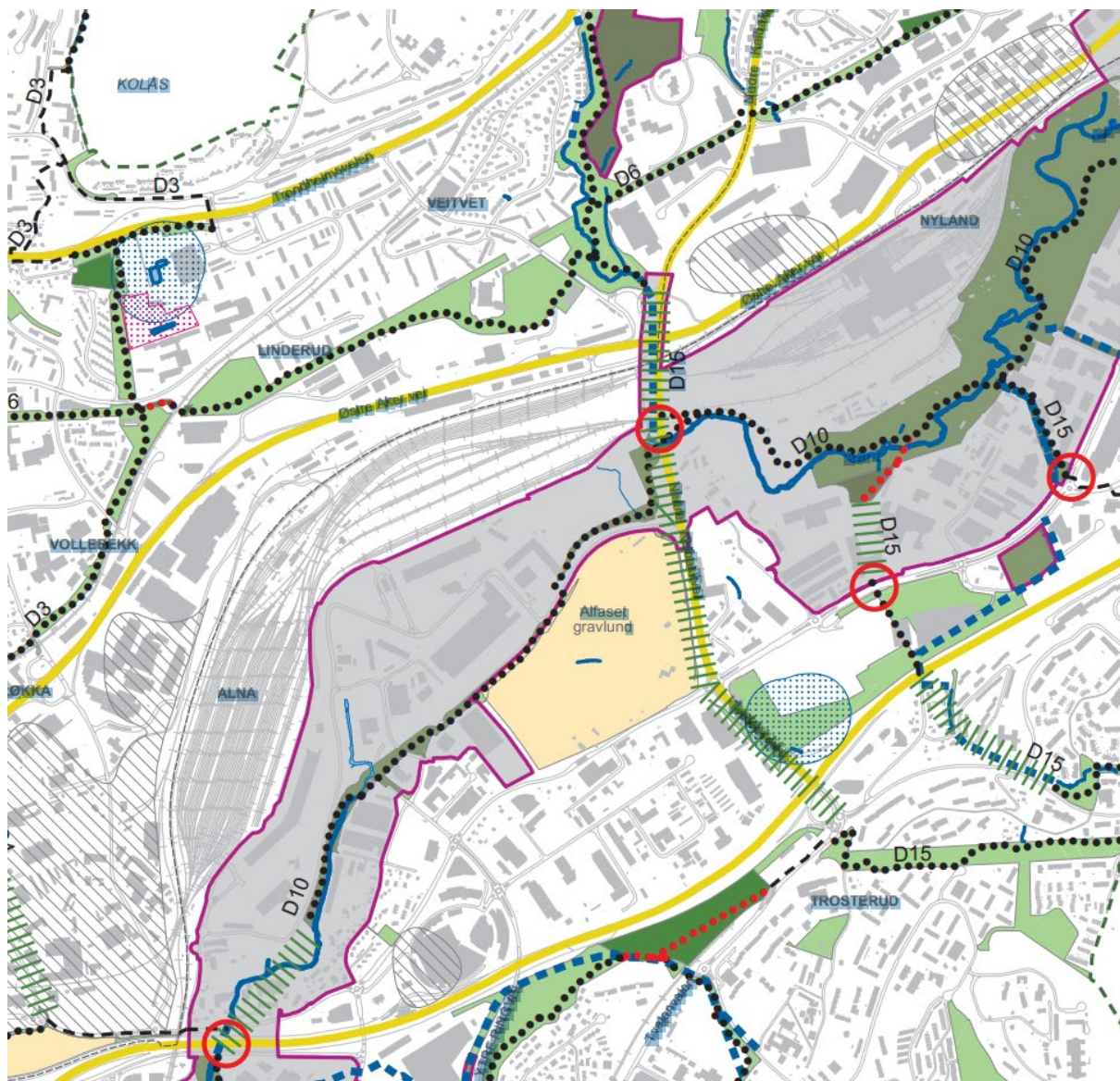
bestemmelser om byggehøyder og utnyttelse for de ulike felt i planen. Utbyggingen skal ivareta estetiske og landskapsmessige krav. Bygge- og anleggsmessige tiltak som gjennomføres før nytt elveløp for Alna etableres, skal utføres på en slik måte at etablering av nytt elveløp ikke hindres eller vanskeliggjøres. Overvann skal ikke slippes urensset ut til grunn eller elv. Det er stilt krav om arkeologisk utgraving av deler av kulturminnet ID 127175 felt B1 før en utbygging.

- Terminalområdet som ligger øst for Nedre Kalbakkvei (gnr. 91, bnr. 5) omfattes i hovedsak av reguleringsplan S-2599, vedtatt 13.04.1982. Terminalområdet er i planen regulert til trafikkområde (jernbaneområde). Innenfor dette formålet skal utnyttelsesgrad ikke overstige 0,8. Maks. Gesimshøyde er 10 m og største byggehøyde skal ikke overstige 13 m. Grense for utplanering for NSBs område er kote 119. På jernbaneområdet tillates utelagring innenfor byggegrense. Avkjørslers skal være fra Østre Aker vei og vei 2362. Planen gir bestemmelser om parkeringsdekning. Før byggetillatelse kan gis stilles krav om bebyggelsesplan.
- En del av gnr. 91, bnr. 5 ble omregulert i reguleringsplan for Nyland syd, S-4256, vedtatt 21.06.2006. Området reguleres bl.a. til byggeområde for godsterminal og offentlig trafikkområde (vei og jernbane). Planen har bestemmelser om utnyttelsesgrad, plassering, byggehøyder og utforming m.m. Areal som ikke benyttes til kjørevei, oppstillingsplasser, fortau, spor eller andre nødvendige anlegg, skal ha et grønt hovedpreg og tilsås/beplantes. Det kan tillates internvei i område for jernbane.
- I sørvestre del av terminalområdet er et areal regulert til industri (lilla) i reguleringsplan S-2864, vedtatt 14.05.1986. Gesimshøyde innenfor formålet skal ikke overstige 10 m, største takhøyde skal ikke overstige 13 m. Bebyggelsen skal plasseres minst 10 m fra nabogrense. Utnyttelsesgraden skal ikke overstige 0,8, og minst 1/3 av nettotomta skal være ubebygget og holdes fri for skur og lagring.

4.1 Planer under arbeid

4.1.1 Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone

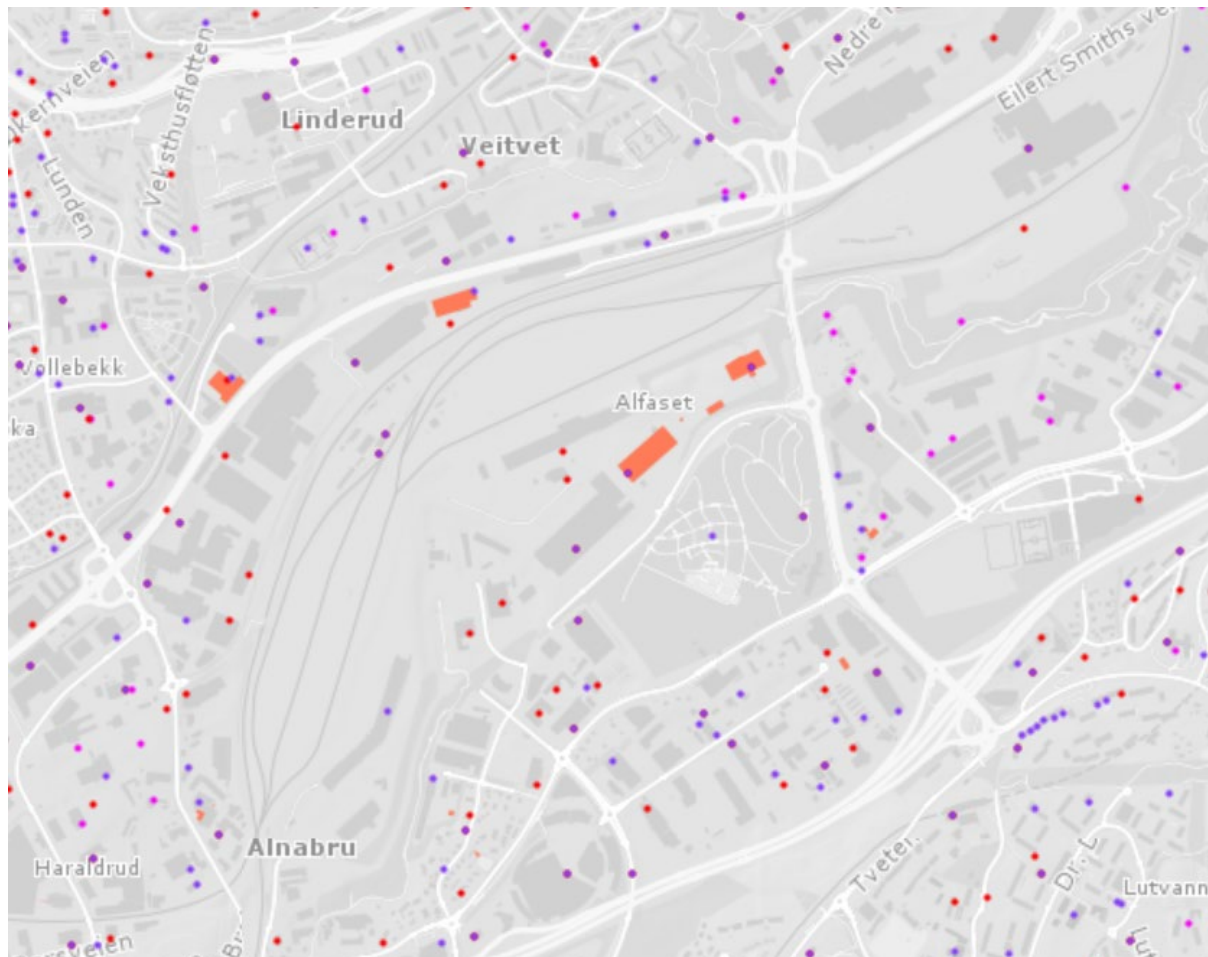
Forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen ble oversendt til politisk behandling 31.03.2010. Kommunedelplanforslaget berører områdene sør for terminalområdet, men på østsiden av Nedre Kalbakkvei inngår også terminalområder i planen. Forslaget til kommunedelplan er for øvrig relevant for områdene langs Alnaelva. Her vises hovedturvei i framtidig park/natur- og friområde. **Grått areal** omgitt av lilla ramme markerer område *unntatt* fra juridisk bindende virkning. **Røde sirkler** på kartet markerer viktige ledd i kommunikasjonssystemet - krysningpunkt som krever tiltak.



Figur 4-2: Utsnitt av forslag til plankart til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone, datert 05.05.2010

4.2 Pågående plan og -byggesaker av særlig interesse

I områdene omkring Alnabruterminalen pågår det en lang rekke ulike plan- og byggesaker. I hovedsak gjelder dette utviklinger av næringsområder. Langs Nedre Kalbakkvei og østover langs Alna pågår også arbeid med reguleringsplaner for sykkelruter. Prosjektene som er listet opp under er nevnt da det er av særlig interesse for den framtidige arealbruk rundt jernbaneterminalen på Alnabru.



Figur 4-3: Utsnitt av Plan- og bygningsetatens saksinnsyn i kart. Røde prikker viser byggesøknader, rosa prikker viser reguleringsforslag

4.2.1 Politiets Beredskapssenter på nyland vest

Nytt beredskapssenter for politiet har tidligere blitt pekt ut til å ligge på Alna/Nyland Vest like øst for Nedre Kalbakkvei og sør for Østre Aker vei/Hovedbanen. Tomten er ca. 30 da og eies av ROM eiendom. Tomten inngår i område X6 i kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler (vedtatt 11. juni 1997).

Tomten ligger innenfor et område som på NGIs kvikkleirekart viser høy konsekvens og risikoklasse. Dersom tomten skal bebygges, må det iverksettes tiltak for å sikre tilstrekkelig stabilitet. Dette vil kunne ha konsekvenser for framdrift og kostnader. I 2014 ble det gjennomført en KVV om hvordan politiets nasjonale beredskapsressurser bør innrettes og plasseres. I denne utredningen ble Grønmo, sør-øst i Oslo, anbefalt som lokalisering. Føringer i utlysningen om at X6 avsettes til Politiet faller derfor bort.

På Nyland ligger arealer tilknyttet som generelt sett er lite utnyttet.

4.2.2 Kjelsrud

Den største grunneieren på Kjelsrud er NHP Eiendom AS. NHP Eiendom har sammen med Reitan-gruppen og flere store aktører innen varehandel i ryggen, og jobber med å endre de rundt 300 da fra industri og lagervirksomhet til formål som bl.a. bolig, forretning og kontor i Kjelsrudbyen.

I forbindelse med Groruddalsatsingen som startet i 2007 er Alna en av bydelene hvor levekårene og miljøforholdene skal bedres. Forurenset grunn er en av utfordringene knyttet til ny bebyggelse i områdene rundt Kjelsrud og Alna, i tillegg til luftkvalitet og nærhet til skinnegående offentlig kommunikasjon. Det foreligger per i dag ingen planforslag for dette området, men det har blitt utarbeidet en VPOR for Kjelsrud (2013).



Figur 4-4: Illustrasjon fra VPOR Kjelsrud

4.2.3 Utbygging av Posten og Bring

Posten og Bring bygger i skrivende stund Norges største logistikk-senter. Når utbyggingen er ferdig i 2017, vil Posten og Bring samle sin pakke-, gods- og termovirksomhet på Alnabru. Denne vil bestå av en ny pakketerminal med et bruttoareal på 25 000 kvm og ny termoterminal med et bruttoareal på 5 000 kvm. I tillegg vil dagens terminalbygning med et bruttoareal på 43 000 kvm bli rustet opp for å romme godsvirksomheten (www.logistikk-ledelse.no, 2014). I dag er pakketerminalen lokalisert på Alnabru, mens godsvirksomheten er lokalisert på Karihaugen og termovirksomheten på Skårer i Lørenskog.



Figur 4-5: Illustrasjon som viser utbygginga av Posten og Bring. Kilde: Nordic

4.2.4 Østre aker vei, sykkelrute, parsell Veitvet skole - grorud stasjon

Det ble i 2007 startet opp en reguleringsplan for sykkelrute på parsell mellom Veitvet skole og Grorud stasjon. Tiltakshaver er Statens vegvesen. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 09.08.10- 22.09.10. Jernbaneverket hadde innsigelse til planforslaget, og etter en lengre prosess ble innsigelsen trukket i 2013. Etter den tid har det vært prosesser knyttet til alternativvurderinger, avklaringer og vurderinger opp mot bl.a. byrådets forslag til ny kommuneplan, utviklingsplanene for Kjelsrud-området, samt forslag om beredskapssenter for Politiet.

4.2.5 Utvidelse av Alfasetveien til 4 felt

Statens vegvesen utarbeider et forslag om å gjøre Alfasetveien om til 4-felts, men det er usikkert hvorvidt og evt. når dette vil gjennomføres. Parallelt med ny Alfasetvei planlegges det ny gang- og sykkelvei som bl.a. skal gi forbindelse til sykkelruten langs rv. 163 Østre Aker vei.

4.3 Arealer som grenser til jernbaneterminalen

I tidligere notater og utredninger er det områder som har blitt nevnt som mulige arealreserver på Alnabru. Det følgende gir en kortfattet oversikt:

- Området på Nyland syd ble etter vedtatt reguleringsplan satt av til terminal-/næringsformål, og har i etterkant blitt bygd ut av BAMA-gruppen. Etableringen medførte færre areal- og

tomtemuligheter for samlastere og andre transportører, selv om BAMAs intensjon med å samle all lagervirksomhet var å øke vareandelen fraktet med tog

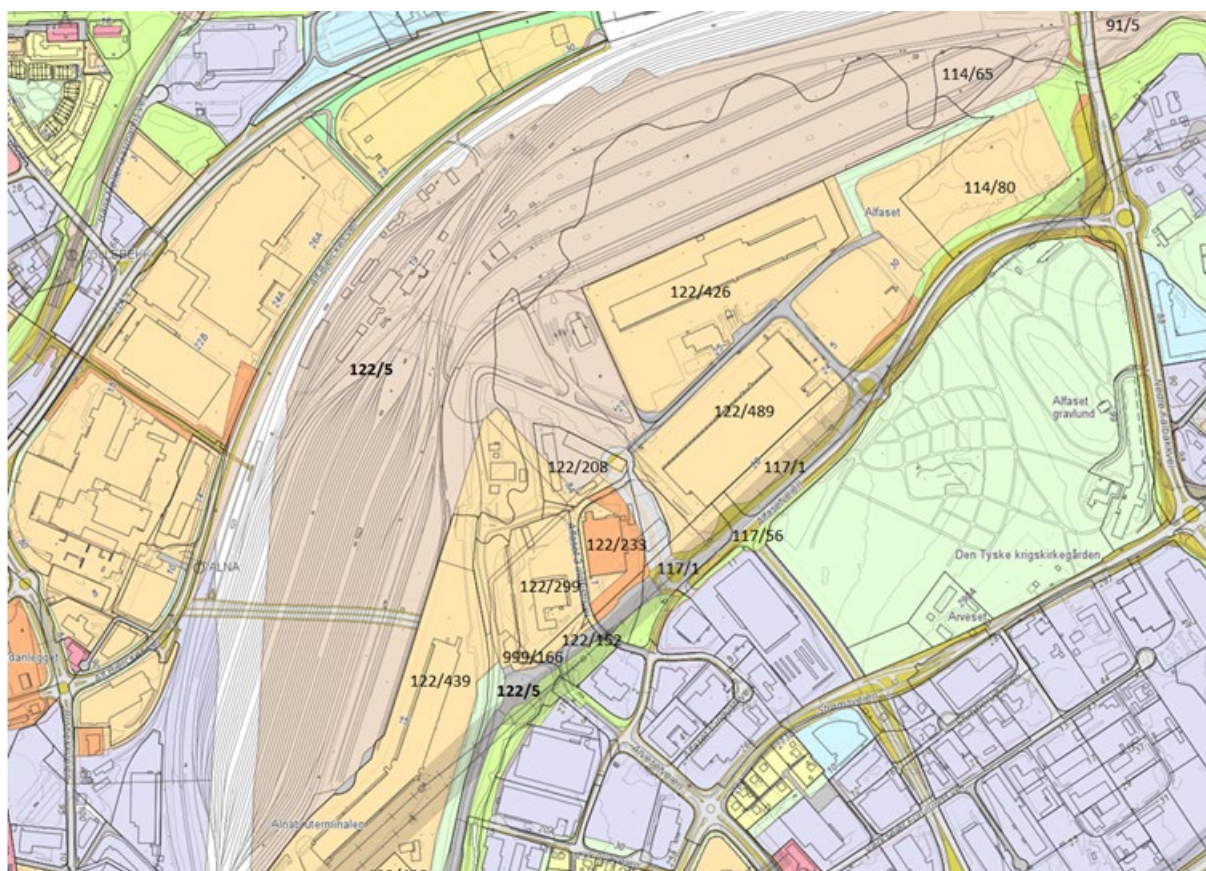
- NRF-tomta og Nettlasttomta er areal som grenser til jernbaneterminalen. Dette arealet skal nå bygges ut av Posten og Bring, og nye bygg er planlagt ferdige i 2017
- I området mellom Nedre Kalbakkvei og sør for Østre Aker vei/hovedbanen er det besluttet at Politiets beredskapssenter skal ligge. Det er avsatt 33 daa til Politiet, men det er dårlige grunnforhold på tomten. Som nevnt tilrår en KVVU at Grønmo velges til beredskapssenteret, hvilket frigjør arealer til terminalformål
- Kjelsrud og Stubberudfeltet ligger i Oslo arealstrategi 2050 som utviklingsområder i ytre by hvor det planlegges at dette er områder for bymessig utvikling med høy arealutnyttelse. Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune har gitt uttrykk for at arealbruken for samlasterne ble fastsatt i forbindelse med reguleringsplan med konsekvensutredning for Alnabru, og at en utvidelse av samlastområde vil være i strid med gjeldende kommuneplan og arealstrategien for 2050.

5 Eiendomsforhold

5.1 Oversikt over eiendomsforhold

Det er utarbeidet en oversikt over eiendomsforhold basert på naboliste fra PBE og tidligere rapporter. Alnabruterminalen utgjør i hovedsak gnr. 122, bnr. 5 og eies av Jernbaneverket. Eiendommens areal er 578 357,8 m². Eiendommen er delt i flere parseller, og ikke alle arealene ligger innenfor det regulert terminalområde.

Arealet der samlasterne og Posten Norge (Bring) har terminaler, har mange eiere og interessenter. ROM eiendomsutvikling er den største grunneieren innenfor området og leier ut til DB Schenker, Post Nord og Posten Norge. Posten Norge (Bring Logistics) eier NRF-tomta, har kjøpt nettlast/nettbuss-tomta eid av ROM eiendom og overtatt leiearealet for pakketerminalen. ROM disponerer selv et område i det nordre hjørnet på Trekanttoma.



Figur 5-1: Utsnitt av Plan og bygningsetatens reguleringskart med angivelse av berørte eiendommer

Tabellen på neste side angir eiendomsforholdene på Alnabruterminalen og dens tilknyttede arealer.

Naboeiendommer (gnr/bnr med henvisning til Figur 5-1):

Gnr./bnr.	Aktør	Rolle	Areal
91/5	Jernbaneverket ⁴⁾	Grunneier	283 300,8 m ²
114/65	NSB AS	Grunneier	6996,6 m ²
114/80	Posten Norge AS	Grunneier	44 147,3 m ²
117/1	Oslo kommune ¹⁾	Grunneier	40 652,4 m ²
117/56	Oslo kommune ²⁾	Grunneier	26 902,1 m ²
122/152	Oslo kommune	Grunneier	13 725,4 m ²
122/208	Volla Eiendom AS	Grunneier	10 743,7 m ²
122/233	Kommunal Landspensjonskasse	Grunneier	12 940,8 m ²
122/233	Posten Norge AS	Fester hos Kommunal Landspensjonskasse (KLP)	
122/299	Kommunal Landspensjonskasse	Grunneier	17 160,6 m ²
122/299	Posten Norge AS	Fester hos Kommunal Landspensjonskasse (KLP)	
122/327	Jernbaneverket	Grunneier	129 968,4 m ²
122/426	NSB AS	Grunneier	62 937,8 m ²
122/426	Tollpost-Globe AS	Fester av ROM eiendom	
122/438	NSB AS	Grunneier	14 284,5 m ²
122/438	Schenker AS	Fester av ROM eiendom	
122/439	NSB AS	Grunneier	99 146,6 m ²
122/439	Schenker AS	Framfester av ROM eiendom	
122/489	Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS	Grunneier	95 434,1 m ²
999/166	Oslo kommune ³⁾	Grunneier	294,7 m ²

¹⁾ Eier av eiendommen er ikke oppgitt i offisielle registre. Den står imidlertid oppført på Eiendoms- og byfornyelsestaten i Oslo kommune sin Eiendomsoversikt over kommunale eiendommer. Eiendommen er oppgitt å forvaltes av Bymiljøetaten. Eiendommen er delt i flere parseller, og omfatter i hovedsak veigrunn.

²⁾ Eiendommen omfatter ikke tinglyst veigrunn. Den står oppført på Eiendoms- og byfornyelsestaten i Oslo kommune sin Eiendomsoversikt over kommunale eiendommer. Eiendommen er oppgitt å forvaltes av Bymiljøetaten.

³⁾ Eiendommen er uregistrert grunn. Den står oppført på Eiendoms- og byfornyelsestaten i Oslo kommune sin Eiendomsoversikt over kommunale eiendommer. Eiendommen er oppgitt å forvaltes av Eiendoms- og byfornyelsestaten.

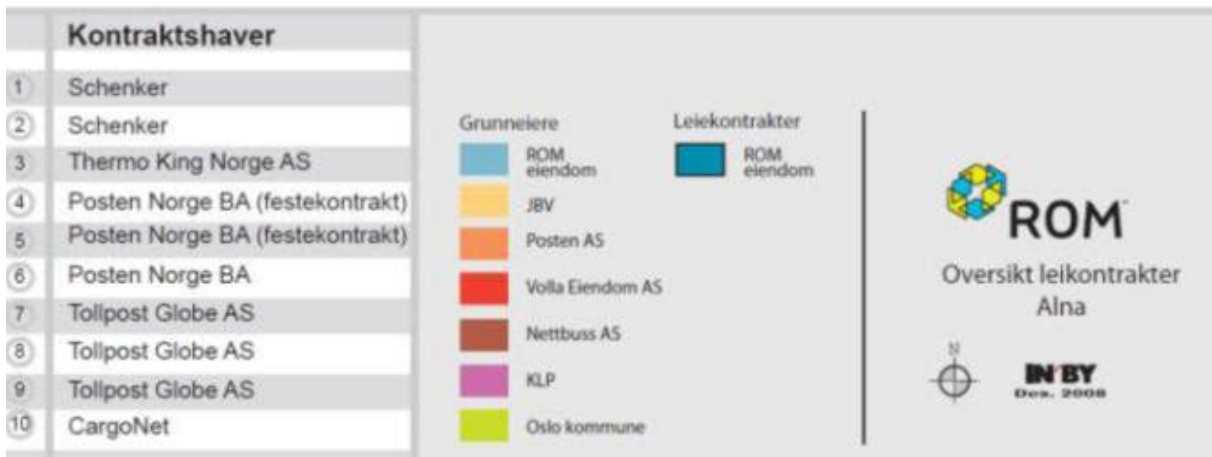
⁴⁾ JBV opplyser at grunnboken er feil og at det er ROM eiendom som er eier av tomt 91/5. Forestående omorganisering vil imidlertid legge ROM Eiendoms eiendommer under det nye foretaket, og problemstillingen forsvinner mht. Alnabruterminalen.

⁵⁾

5.2 Aktørene innenfor samlasterterminalen

Eiendomsforholdene på Alnabru har tidligere blitt kartlagt. Oversikten er fra planbeskrivelsen til reguleringsplan for terminalområdet (Statsbygg).

Grunneier	Areal	Beskrivelse
NSB/ROM eiendomsutvikling AS	113 da	Arealene er tilgrensende jernbaneterminalen
Posten Norge AS	163 da	Inkluderer NRF-tomta (45 da). Øvrige arealer ligger ut mot Alfasetveien
Schenker Linjegods AS	113,5 da	Arealene lengst vest/sørvest
Tollpost Globe AS	63 da	Mellom Posten og jernbaneterminalen
Oslo kommune	54,4 da	Frrområde langs Alfasetveien
Volla Eiendom AS	10,8 da	Del av den såkalte trekanttomta



Figur 5-2: Eiendomsforholdene på Alnabru. Kilde: Statsbygg

6 Dagens arealbruk og framtidig arealbehov

Det er i dag en del bygningsmasse på terminalen i tilknytning til terminaldriften. Dette gjelder både bygning og fasiliteter på terminalen, samt tilhørende bygningsmasse og areal til godsaktørene. En utvidelse av terminalens kapasitet gir føringer også for disse arealene, som utgjør et behov i videre utvikling av terminalen. Kapitlet tar først for seg arealbehov inne på terminalen, deretter forventet arealbehov for godsaktørene/samlastere ved en økning i godsvolumene over Alnabruterminalen.

6.1 Arealer inne på terminalen og framtidig behov

I forbindelse med utredning og Hovedplan for utbygging av Alnabru ble det i 2009 utarbeidet en rapport av Jernbaneverket, UAC-00-A-11012, som beskriver eksisterende bygningsmasse, tomteareal og kommer med et forslag til romprogram. Det er teknisk bygg, terminaloperatørbygg, driftsbu, vognverksted og lokomotivverksted som sees omtales. I tillegg oppgis romprogram for Jernbaneverkets driftsbase for Stor-Oslo i rapport UAC-00-A-11036.

I denne fasen er det behov for nettoareal/fotavtrykk og totalt tomteareal for de ulike funksjonene som er særlig relevant. Alle funksjonene i Tabell 1 er antatt og anbefalt lokalisert på Alnabru også i en framtidig situasjon. Dette tilsvarer et arealbehov på ca. 50 000m².

I dag er Linderud Vokterbolig lokalisert på Alnabru i nærhet av TXP. Vokterboligen er på Byantikvarens gule liste og oppført som bevaringsverdig, og på JBVs verneplan for jernbanebygninger. Vokterboligen ble forutsatt flyttet i tidligere utredning/Hovedplan, og det legges til grunn at dette vil være mulig også i denne utredningen. Vokterboligens areal er 128 m².

Tabell 1 Arealbehov div. funksjoner innenfor terminalområdet

Bygg	Funksjon	Føringer for lokalisering av bygningen	Behov tomte-areal	Dagens bygningsareal	Fremtid arealbehov bygning (NTA*)
Driftsbasis	Driftsavdeling for KL, signal og linjen	Repsonstid innen Stor-Oslo skal holdes innenfor 30 minutter	Ca. 3 500m²	ca. 485 m ² bygg + 1090 m ² verksted/lager	ca. 762m ² + ca. 820 m ² verksted/lager
Tekniske bygg	Trafikkstyring (stillverk)/TXP med signal- og sikringsanlegg, samt tilhørende tekniske funksjoner. Kontorer og fasiliteter for trafikkstyringspersonalet. Kantine, møterom og garderober.	Lokalisert i tilknytning til lastegatene, og at kabler kan føres inn i bygningen med den radiuskurvatur i horisontalplanet som kreves.	ca. 5 300 m²	ca. 576 m ²	ca. 1 716 m ²
Terminaloperatør bygg	Arealer for terminal- og togoperatørene med ekspedisjon, kontorer, garderober, møterom, undervisningsrom samt fellesrom.		ca. 16 300 m²	Terminalbygget ca. 675 m ² og tollbygningen ca. 385 m ²	ca. 1944 m ²
Driftsbu	Fasiliteter for personell som jobber ute i lastegatene, samt lager og utstyr for lett lokvedlikehold. Anslått behov for 4 stk	Må sees i sammenheng med øvrig bygningsmasse og funksjoner plasseres der det er mest hensiktsmessig	Ca. 336 m²		ca. 75 -93 m ²
Vognverksted	Vognverksted	Relokaliseres innenfor området	Ca. 6 000m²		ca. 5 690 m ²
Lokomotivverksted	Lokomotivverksted	Relokaliseres innenfor området	Ca. 17 000 m²		ca. 7 192 m ²
Sum arealbehov			Ca. 50 000m²		

*NTA – nettoareal, arealet mellom omsluttende bygningsdeler - (fotavtrykk)

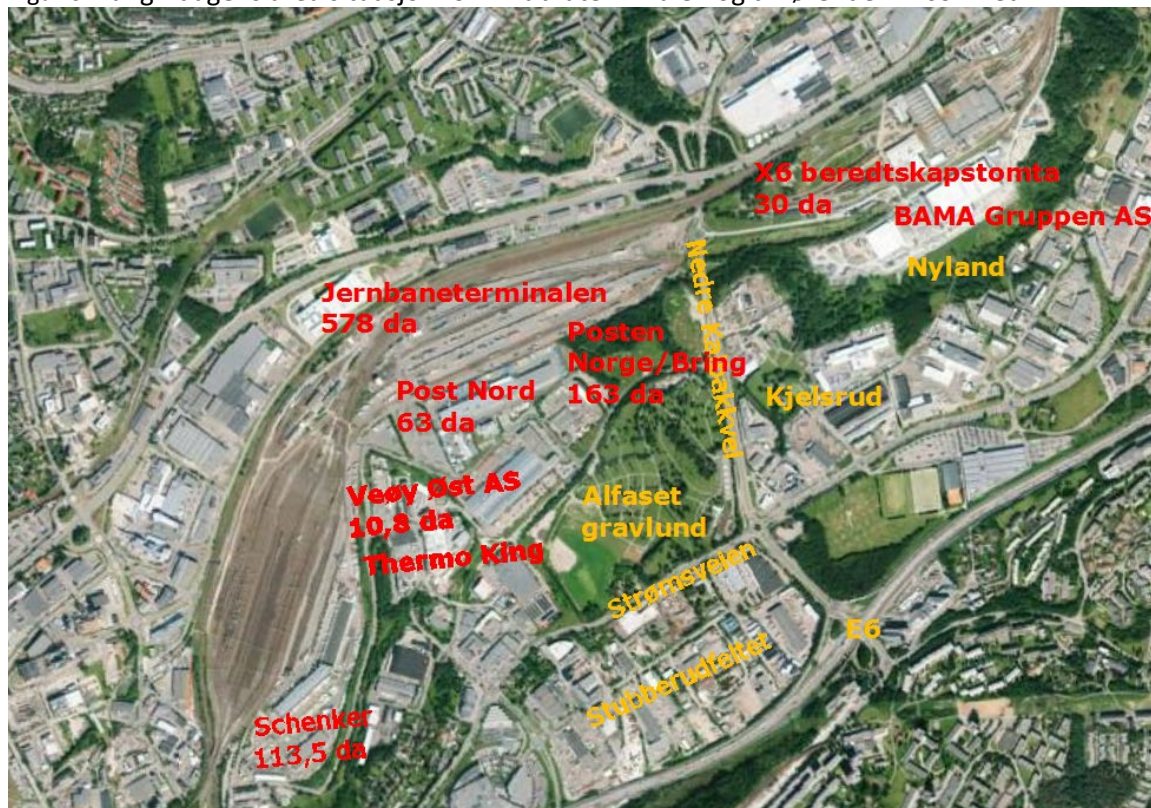
6.2 Dagens arealsituasjon for samlastere/godsaktører

Det er gjennomført intervju på telefon av aktørene som er lokalisert på Alnabru; PostNord, Posten Norge og DBSchenker, i tillegg til DHL Freight som er lokalisert utenfor Alnabru og Bring som er i ferd med å etablere seg her Oppsummert om aktørene:

- **PostNord:** Samlaster som i hovedsak frakter tørrlast (alle produktgrupper)
- **Posten Norge:** Frakter i hovedsak pakker, stykk gods og partigods
- **Bring:** Bring er en del av Posten Norge. Frakter gods fra vareeier til distribusjon (dvs. ikke en samlaster)
- **DB Schenker:** Samlaster som i hovedsak frakter handelsvarer (matvarer, medisin, frukt/grønnsaker). DB Schenker har også ansvar for eget tog til Narvik, og kjøper ellers tjenester fra CargoNet og CargoLink

I tillegg er **DHL Freight**, samlaster som i hovedsak frakter stykk gods intervjuet. DHL har terminal i Larvik, men benytter Alnabruterminalen i liten grad.

Figur 6-1 angir dagens arealsituasjon for Alnabruterminalen og tilhørende virksomhet:



Figur 6-1: Samlastere og godsaktører på Alnabru

I forbindelse med telefonintervjuene er det benyttet en intervjuguide, som ligger som Vedlegg 1 til denne rapporten. Noen av samlasterne har ikke ønsket å besvare spørsmål 2, 3 og 4, som berører volum/antall TEU. Andre har svart på spørsmålene, men under forutsetning om at tallene ikke offentliggjøres. For å sikre at TEU tallene behandles konfidensielt er det utarbeidet et eget vedlegg med tallene som unntas offentlighet, da dette er konkurransesensitiv informasjon, se Vedlegg 2. Det følgende oppsummerer intervjuene, der det vises til vedleggene for detaljer:

Aktørene på Alnabru har i intervjuene pekt på at en svært viktig faktor ved lokaliseringen de har i dag, er at det er kort avstand mellom egenterminal og jernbaneterminalen. Dette er kostnadsbesparende ved at distribusjonskostnadene mellom terminalene holdes nede, og er et konkurransefortrinn som er medvirkende til at gods som kan fraktes på bane nettopp blir fraktet på bane. Alnabruterminalen er lokalisert nært markedet, slik at det er kort veg fra godset kommer inn med tog og til det distribueres rundt i Oslo-området. Samtidig er det viktig at mottakssystemet på Alnabruterminalen er effektivt og det er liten kø i porten. DHL uttalte i den forbindelse:

«Tiden det tar å kjøre ned fra Berger næringsområde til Alnabru forutsetter at det ikke er noe venting i porten, for da har man allerede kjørt en lastebil opp til Mjøsa».

Aktørene påpeker videre et behov for depotkapasitet på jernbaneterminalen, da dehar lite areal tilgjengelig for mellomagring på deres terminaler. Godset kommer direkte fra vareeier/kunde og skal raskt ut i distribusjon.

Posten Norge og Bring har vesentlige utvidelsesmuligheter på Alnabru. De uttrykker at de etter utbyggingen vil ha betydelig kapasitet utover dagens. Dette er særlig gitt to forutsetninger:

- Produksjonen må spres bedre utover døgnet, noe som innebærer at dagens produksjonstider må endres.
- Jernbanen må kunne klare en økning i kapasiteten også i «peak-hours».

En utfordringen ved punkt 1 er at det kundebehovet/markedet som bestemmer når på døgnet man produserer, mens punkt 2 avhenger av hele jernbaneinfrastrukturen.

Bring mener de kan tilføre mer TEU på bane dersom det eksisterer et togtilbud, men er usikkert mht. konkret omfang. Det er viktig å tilby kundene et godt produkt ift. kvalitet og leveransesikkerhet, og det er ofte kunden som bestemmer hvordan godset skal transporteres.

Post Nord har tilpasset seg arealknapphet på Alnabru ved å etablere en ny terminal på Langhus i Ski kommune. Med utbygging av terminalen på Langhus frigis areal og kapasitet på Alfaset, slik at det kan legges til rette for flere mindre forsendelser (pakker) bl.a. som følge av internetthandel. Post Nord tror imidlertid ikke mer av godset vil gå på bane selv ved en økning i volum/kapasitet, pga. manglende depotmuligheter (slik det er i dag) og liten forutsigbarhet (kvalitet) i det samlede tilbudet.

DB Schenker uttrykker at de ikke har nok areal i dag. De skulle gjerne ha økt kapasiteten på deres terminal på Alnabru, men at dagens areal er fullt utnyttet. I tillegg til terminalen på Alnabru har Schenker en bil-terminal i Persveien på Økern. Dersom man skal kunne ha en vesentlig økning av TEU, er det nødvendig med mer areal. Det kan være mulig å effektivisere ytterligere innenfor det arealet man har, men Schenker fremhever samtidig at arealet i utgangspunktet er godt utnyttet.

DHL Freight gir uttrykk for at andelen gods på bane var høyere tidligere. Gods på semitrailer er mer stabilt. Kundene har ofte føringer på valg av transportmiddel, og jernbanen som transportmiddel klarer ofte ikke å levere innen tidsfristen.

På bakgrunn av tidligere kartlegginger og samtalene med samlasterne, avledes følgende hovedpunkter:

- Aktørene har begrenset mulighet til å øke sin produksjonskapasitet på Alnabru slik det er i dag. Denne vurderingene begrunnes ut fra det arealet de har til rådighet per i dag.
- Dersom kapasiteten skal økes vesentlig, uttrykker aktørene at utfordringen er at produksjonen må spres bedre utover døgnet. Peak time er utfordringen, og det er kundene som setter begrensningene. Midt på dagen og midt på natten er det god kapasitet

- Aktørene mener at med en bedre utnyttelse av arealene de har til rådighet samt at jernbaneterminalen frigir noe av arealet de har til f.eks. depot, vil man kunne øke kapasiteten.
- For å kunne øke kapasiteten forutsetter samlasterne at hovedvegnettverket forbedres og at jernbaneterminalen moderniseres

6.3 Arealbehov for godsaktørene i en framtidig situasjon

I dag står de nevnte aktørene for om lag 75 pst. av det totale godsomslaget på Alnabru⁵. Dette tilsvarer ca. 320 000 TEU i året, gitt en årsproduksjon i 2014 på rundt 425 000 TEU. Aktørene produserte dette på et samlet tomteareal tilsvarende ca. 210 000 m², se Tabell 2.

Selve terminalbyggene har et nettoareal på mellom 12 000 og 18 000 m². PostNord har på grunn av arealknapphet på Alnabru bygget en ny terminalen på Ski. Denne er på ca. 11 500 m². DHL, lokalisert utenfor Alnabru, har en terminalen på ca. 12 700 m². En terminalstørrelse på ca. 12 000 m² vurderes å være standard innenfor bransjen. Denne størrelsen ble også beskrevet å være en optimal størrelse under intervjuene utført våren 2015.

Tabell 2 Dagens areal for godsaktørene i tilknytning til Alnabru

Gnr./ bnr.	Aktør	Rolle	Areal som spesifisert i Figur 5-1	Hva	Areal terminalbygg	Bruttoareal
114/80	Posten Norge AS	Grunneier	44 147,3 m ²	Bring/ Postens nye distribusjons-anlegg	NA	Ny pakketerminal BTA:25 000 m ² Ny termoterminal BTA 5 000 m ²
122/426	NSB AS	Grunneier	62 937,8 m ²	PostNord eksisterende terminal	ca. 12000 m ²	
122/426	Tollpost-Globe AS	Fester av ROM eiendom				
122/438	NSB AS	Grunneier	14 284,5 m ²	Scenker sin terminal	ca. 12000 m ²	
122/438	Schenker AS	Fester av ROM eiendom				
122/439	NSB AS	Grunneier	99 146,6 m ²			
122/439	Schenker AS	Framfester av ROM eiendom				
122/489	Posten Eiendom Alnabru Utvikling AS	Grunneier	95 434,1 m ²	Postens eksisterende terminal	ca. 18 000m ²	Brutto areal 43 000 m ²
Sum dagens terminaler (uten Poste/Bring sitt nye anlegg)			Ca. 210 000m²			

⁵ Delrapport 1, Kartlegging og problemforståelse, NTP Godsanalyse 2015

6.3.1 Viktigheten av samlokalisering med jernbaneterminalen

I et normalt samlastingsystem (stykkgoods og partigods) utgjør som en tommelfingerregel 20% av sendingene 80% av vekten, og tilsvarende 80% av sendingene 20% av vekten. For parti- og hellaster er fordelingen nærmere 10-90. Dette gjelder i hovedsak aktører med store mengder små sendinger og stykkgoods, så som PostNord, Posten Norge og DB Schenker. Disse aktørene har med andre ord gods godt tilpasset til både veg og bane.

Beliggenheten i nær tilknytning til jernbanen er det som bidrar til at andelen som går på jernbane er høy (tidligere gjennomført intervju med Knut Brunstad, Cargo Net Marknadssjef i 2008). Dette er tidligere bekreftet av TØI i rapport 1006/2009, og i nyere tid i en rapport utarbeidet av WSP i 2015 for Jernbaneverket «Forslag til tiltak for å forsterke konkurranskraften til jernbanen til og fra Trøndelag og Nordland», der samlasterens nærhet til jernbaneterminaler bidro til en kostnadsreduksjon sammenlignet med veg på 20-25% på forsendelser mellom Oslo og Trondheim eller Trondheim og Bodø.

Delkonklusjon; samlokalisering av godsaktørers/samlasterens terminaler og jernbaneterminaler er grunnleggende for at norsk jernbanetransport skal være konkurransedyktig med lastebiltrafikk. Følgende bør dagens terminaler bli liggende der de er, dvs. beliggende tett innpå Alnabruterminalen, for at dette av jernbanens konkurransefortrinn skal forbli uforandret.

6.3.2 Hvor stort volum kan dagens samlaste-/godsterminaler produsere?

Aktørene oppgir at deres godsforsendelser har gjennomsnittlig fordeling på ca. 50 prosent på bil og 50 prosent på jernbanen. Av de 50 pst. som går på bil, oppgis det at en del volumer distribueres internt til Osloregionen eller områder som ikke dekkes av jernbane, og således ikke er aktuelle for jernbaneforsendelser. Videre påpekes det at noe volumer som tidligere gikk med jernbane, nå går med lastebil.

I 2008 håndterte Alnabruterminalen om lag 535 000 TEU. Nedgangen på ca. 100 000 TEU kan til en viss grad henge sammen med finanskrisen, men primært redusert konkurransekraft mot lastebil. I 2004 ble flere øst-europeiske land medlem i EU og kunne ta del i det europeiske transportmarkedet (Norsk lastebiltransport i et internasjonalt marked, SSB 2010). Dette bidro til at fremføringskostnader med lastebil har synket fra 130-140 NOK per mil i 2004 til dagens 80-85 NOK per mil (ca. 35-40 pst. reduksjon). Dette har, i tillegg til hendelser på jernbanenettet, mest sannsynlig bidratt til at en del forsendelser ble overført til lastebil. Denne hypotesen bekreftes i intervjuene med aktørene, der det påpekes at ca. 15 pst. mer av totalt gods tidligere gikk på jernbane. Nedgangen skyldes ikke kun innenriks transport overført til bil, men også de utenlandske volumene fra Sverige. Dette er volumer som fortsatt trafikkerer Alnabruterminalen, men er nå overført til lastebil.

Delkonklusjon: I dag står samlasterne/godsaktørene for ca. 320 000 TEU i året gjennom jernbaneterminalen. Dette tilsvarer ca. 50% av godset som går via samlasterenes/aktørenes terminaler på Alnabru i dag. Denne andelen har tidligere vært høyere, men noe gods vil uansett ikke være aktuelt for jernbanetransport (eks. lokaldistribusjon). Basert på intervjuene med aktørene, samt tidligere registrert volumer på terminalen, antas det at ca. 15 pst av totalt godsomslag kan overføres tilbake til jernbanen, anslagsvis 96 000 TEU (15%* (2*320 000) TEU). Eksisterende terminaler på Alnabru kan potensielt tilføre jernbaneterminalen årlige volumer på drøyt. 400 000 TEU.

6.3.3 Arealbehov for nye aktører / utvidede terminaler

Dette er et spørsmål som avhenger betydelig av hvilke forutsetninger som legges til grunn, særlig mht. andelen gods som forutsettes ført over samlasterne i fremtiden. Den brede samfunnsanalysen

for godstransport legger til grunn at en større del av veksten må skje direkte gjennom vareeierne, økt import og økt samhandling med Oslo havn. I dag er samlasternes andel relativt høy, med sine 75 pst. Det er derfor nødvendigvis betydelig usikkerhet knyttet til hva den vil være i 2060. Som et beste skjønnsmessig anslag og utgangspunkt for beregningene legges 65 pst. til grunn nedenfor. Det tas utgangspunkt i et langsiktig volum på Alnabruterminalen på 1,0 mill. TEU. Videre tas det utgangspunkt i følgende forholdstall og forutsetninger:

- Samlasternes produksjon er i dag 320 000 TEU over togterminalen, men dette er kun ca 50 pst. av den samlede produksjonen over samlasternes terminaler
- Togandelen øker med 15 pst. på bekostning av lastebilandelen i samlasternes terminaler, dvs. en viss overføring fra vei til bane. Iht. informasjon fra samlasterne referert over legges 15 pst. til grunn
- En begrenset (10 pst.) mer effektiv arealutnyttelse over tid (teknologi, roboter mv.)

Dette gir følgende anslag på tomtearealbehov:

Tabell 3: Grovt overslag over tomtearealbehov

TEU over Alnabru (mål)	1 000 000
Samlasteres andel	65 %
Samlastet TEU tog	650 000
Samlastet TEU både tog og bil (økt andel tog)	1 202 500
Tomtebehov	394 570
Justert for økt effektivitet (10 pst)	358 700
minus dagens areal	210 000
Anslått behov nytt tomteareal	148 700
Minus Posten/Brings nye anlegg	44 000
Anslått netto nytt tomteareal	104 700

Tilsvarende beregninger er gjort for ulike forutsetninger og gir følgende resultat:

Tabell 4: Tomtearealbehov ved endrede forutsetninger

Forutsetninger / følsomhet	Anslått netto nytt tomtearealbehov for samlastere
Samlastere har samme andel som i dag (75 pst.)	160 000 kvm.
Ingen effektivisering av arealbruk	140 000 kvm.
15 pst. effektivisering av arealbruk	89 100 kvm.
1,2 mill TEU i 2060	176 000 kvm.

Ut fra anslagene og forutsetningene over, vil denne rapporten legge til grunn et ekstra arealbehov på rundt 100 000 kvm. rundt Alnabru, tilsvarende 100 da. Dette er følsomt overfor de forutsetninger som ligger i regnestykket over, ikke minst effektivisering av arealer. Dette er naturlig å anta at dette i så fall kan fordeles på flere områder.

Oppsummert tilsier dette:

- Dagens terminaler kan potensielt gi ca. 400 000 TEU til jernbaneterminalen
- Posten og Bring sitt nye distribusjonsanlegg vil medføre potensielt noe mer volum til jernbaneterminalen
- Det kan likevel være behov for 1-3 nye aktører/nye terminaler, som vil kreve totalt noe over 100 m² i ekstra tomteareal i nær tilknytning til Alnabruterminalen

Det skulle optimalt sett være arealer i tilknytning til jernbaneterminalen på rundt 100 daa tilgjengelig for etablering av nye aktører og/eller utvidelse av eksisterende samlasterterminaler. Optimalisering innenfor dagens terminaler vil vanskelig kunne være tilstrekkelig for å håndtere den ønskede økningen i godsvolumer. En samlokalisering av godsterminaler med jernbaneterminaler er som tidligere referert en god strategi for å øke jernbaneandelen. Konkurranseskraften mot lastebil vil ellers bli for liten.

Det presiseres at dette er en vurdering utført av Multiconsult og WSP, og baserer seg i stor grad på intervjuer med dagens aktører og besittende markedskunnskap og et resonnement rundt dette på et relativt overordnet nivå. Alternative strategier, f.eks større utstrekning av samarbeid med vareiere for å øke systemtogandelen, økte volumer fra Sverige overført til jernbane m.m vil redusere behovet for samlasterareal på/ved Alnabru.

I delrapport 04 Behovsanalysen sees det på noen mulige tomtealternativer. Det understrekes at dette er meget foreløpige vurderinger som i utgangspunktet faller utenfor mandatet til denne utredningen. Relevant tekst fra denne rapporten gjengis nedenfor:

Det skulle optimalt sett være arealer i tilknytning til jernbaneterminalen på rundt 100 daa tilgjengelig for etablering av nye aktører og/eller utvidelse av eksisterende. Optimalisering innenfor dagens terminaler vil sannsynligvis vanskelig kunne være tilstrekkelig for å håndtere den ønskede økningen i godsvolumer. En samlokalisering av godsterminaler med jernbaneterminaler er en god strategi for å øke jernbaneandelen. Konkurranseskraften mot lastebil vil ellers bli for liten.

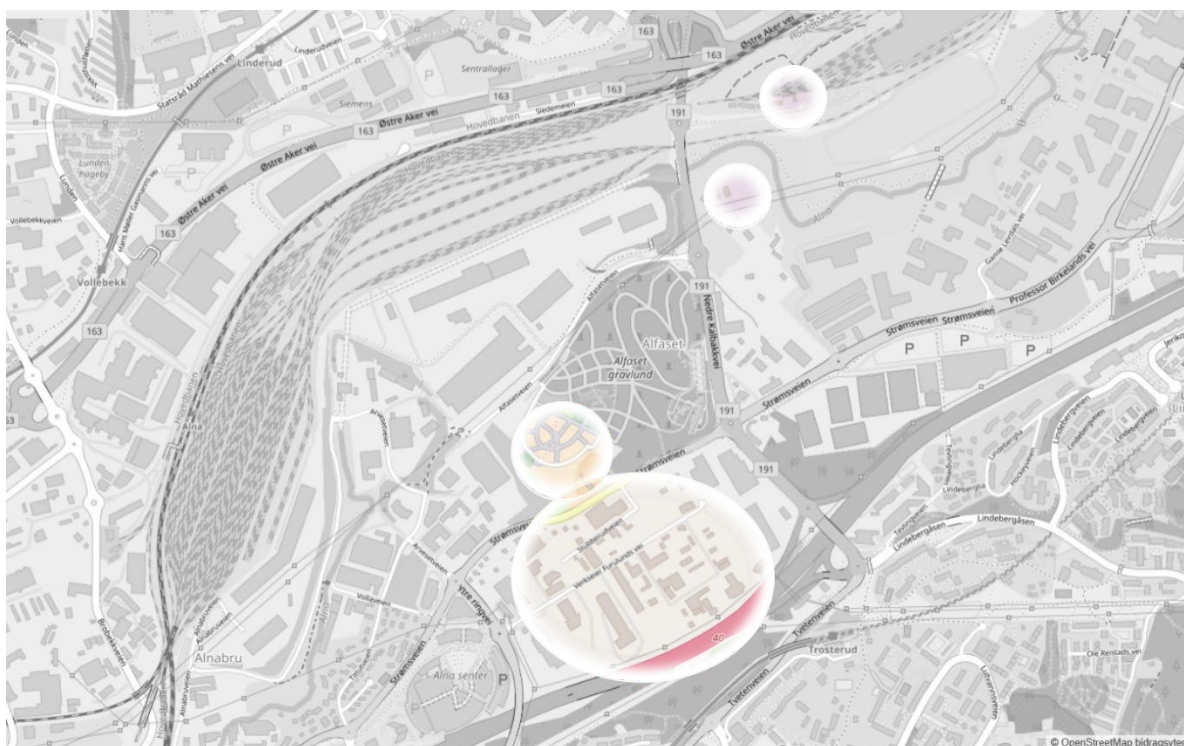
Vurderingene baserer seg i stor grad på intervjuer med dagens aktører og besittende markedskunnskap og et resonnement rundt dette på et relativt overordnet nivå. Alternative strategier, f.eks større utstrekning av samarbeid med vareiere for å øke systemtogandelen, økte volumer fra Sverige overført til jernbane m.m vil redusere behovet for samlasterareal på/ved Alnabru.

For Alnabruterminalens utvikling er samlasternes rolle tett inn på terminalen avgjørende for å aggregere volumer, slik at disse jernbanetransportene blir økonomisk lønnsomme også i fremtiden. Posten og Bring sitt nye distribusjonsanlegg på til sammen ca. 30 000 m² gir et potensial for å øke volumer over jernbaneterminalen. Ytterligere kan man forvente en effektivisering innenfor dagens terminaler, som kan gi noe større volumer over jernbanen, gitt at man klarer å opprettholde jernbanenes konkurransekraft.

Likevel er det ønskelig med mer areal for samlastere; nye eller eksisterende. Dette må primært finne sted utenfor området regulering til jernbaneformål på Alnabru. Det faller utenfor denne utredningens mandat å finne slike arealer og er nødvendigvis noe som må undersøkes langt nærmere bla. mht. nødvendige tillatelser, men følgende områder vil meget foreløpig likevel pekes på:

- Et område nedenfor kirkegården er per i dag lite utnyttet. Dette er rundt 40 000 kvm. stort, uten å berøre selve kirkegården

- Et område nord for Nedre Kalbakkvei, med forbindelse i rundkjøringen ved Alfasetveien, kunne være en kandidat. Området ligger per i dag under store høyspentledninger, men disse antas å ville fjernes på noe sikt ved ny nettplan for Oslo. Området er om lag 40 000 kvm. stort
- Det er betydelige arealet på Nyland, på det som i dag er lite effektivt utnyttede arealer (men regulert til jernbaneformål). Tilgjengelige kvadratmeter vil avhenge av hvilke grep JBV er villig til å gjøre/frigjøre av areal for jernbaneformål, men eksempelvis 20 000 kvm. burde kunne være mulig å frigjøre med dagens lite arealeffektive bruk av området
- Stubberudfeltet, beliggende mellom Strømsveien, Nedre Kalbakkvei og E6, er i dag et område utnyttet til diverse næringsformål, men er på sikt tiltenkt som byutvikling. Området har per i dag en av de dårligste luftkvalitetene i Oslo. Området er meget stort, anslagsvis 300 000 kvm.



Figur 6-2: Mulige områder for nye godsaktører

For øvrig kan et alternativ / et supplement være å etablere særlige kapasitetssterke veiforbindelser mellom Alnabru og samlasteterminaler beliggende et stykke utenfor området, slik at eksempelvis tre-ledds trailere gis anledning til å kjøre definerte strekninger. Dette vil redusere enhetskostnadene og kan oppmuntre til bruk av jernbaneterminalen. Dette krever imidlertid egne prosesser primært mot Statens vegvesen og kommenteres ikke nærmere på her.

7 Referanser

Rambøll (2013) *Teknisk grunnlag for detaljreguleringsplan. Trekantområdet Alnabru*. Jernbaneverket og Statens vegvesen.

Cowi. (2014) *Utredning Alnabru, fase 1 - Hovedrapport*. Jernbaneverket.

Terramar.(2012). *Kvalitetssikring Alnabru Containerterminal*.

Notat fra Jernbaneverket ang. Alnabruterminalen – arealer til samlasterne og andre transportbedrifter – historikk, nåværende situasjon og fremtidige muligheter.

Notat fra Jernbaneverket ang. Alnabruterminalen - funksjoner og arealbehov.

UAC-00-A-11036 *Relokalisering av Banedivisjon region øst på Alnabru*

UAC-00-A-11012 *Bygninger og romprogram*

Intervjuer med aktørene tilstede på Alnabru i dag (oppsummert i vedlegg u.off).

8 Vedlegg

Vedlegg 1: Intervjuguide

Vedlegg 2: Konfidensielle tall, TEU

Videreutvikling av Alnabruterminalen



Foto 1 - Alnabruterminalen (www.logistikk-ledelse.no)

DERES REF: | VÅR REF:
DOKUMENTKODE:
TILGJENGELIGHET: Åpen

Oslo, 5. mars 2015

Spørreundersøkelse samlastere

Multiconsult, Analyse & Strategi og WSP jobber på oppdrag fra Jernbaneverket med en utredning som ser på *Videreutvikling av Alnabruterminalen*. Oppdraget omfatter utredning av konsept for videre langsiktig utvikling av Alnabruterminalen fra dagens kapasitet, ca. 600.000 TEU til ca. 1,1-1,2 mill TEU.

I forrige uke ble det gjennomført et arbeidsseminar (Verksted 1) med dette som tema. Ikke alle inviterte hadde anledning til å delta, og vi ønsker derfor å stille noen spørsmål i etterkant av møtet. Spørsmålene omhandler dels bedriftens transporter i dag, bedriftens transporter i fremtiden og ny terminalløsning for Alnabru. Dersom ønskelig vil spørsmålene bli behandlet konfidensielt, slik at det ikke vil være mulig å trekke ut enkelt svar i rapporteringen.

Med vennlig hilsen
Multiconsult

Arealplanlegger Ane Tingstad Grav

Beskrivelse av dagens situasjon:

1. Hvilke type varer/gods utgjør hovedtransportbehovet deres til og fra Alnabruterminalen?

2. Hvor mye gods transporterer dere inn og ut av Alnabruterminalen i året? (kvantifiser)

_____ TEU inn

_____ TEU ut

_____ vet ikke

3. Hvor mye gods transporterer dere på jernbane via Alnabruterminalen i året? (kvantifiser)

_____ TEU inn

_____ TEU ut

_____ TEU omlastet kun via tog

_____ vet ikke

4. Hvor mye gods transporterer dere utenom Alnabruterminalen i året? (kvantifiser)

_____ TEU inn

_____ TEU ut

_____ vet ikke

5. Hvordan er fordelingen av godsstrømmene deres på ulike transportmidler i dag?

(angi prosentandel på inn- og utgående gods fordelt på transportmidler)

	Bil	Tog	Båt	Fly
%-andel INN				
%-andel UT				

6. Hva er utnyttelsen av dagens kapasitet ved deres anlegg i dag? Hvor mye kan dere øke kapasiteten innfor de samme arealene dere har til rådighet i dag?

7. Er det noen forhold som tilsier at det er noen begrensninger innenfor deres areal?

8. Er det mulig å utnytte arealene mer effektivt? Ev. på hvilken måte?

9. Hvilke logistikkutfordringer har dere i dag?

Gate/port/koordinering/kø/tidsrammer/kortidslagring av gods/andre punkter/veinettet? Er større vogntog attraktivt? (25,25m/32m?, svarte skilter innenfor området).

Hva skal til for å forbedre dette?

10. Hva slags godstransporter (lastbærere) vil være viktigst i framtidens godstransport?

(kryss av og spesifiser evt.)

Jernbanetransport

- Containere
 Semitraller
 Andre lasteenheter

Sjøtransport

- Containere
 Semitraller
 Andre lasteenheter

 Gods på paller Gods på paller Annet Annet**11. Gir kundene deres (vareeierne) føringer for valg av transportmidler for godset?**

- Ja
 Nei
 Det varierer

Kommentar (evt. hvilke føringer):

Bedriftens transporter i fremtiden**12. Hvilke av følgende forhold vil være viktigst for deres lokalisering i Oslo i fremtiden?**

- Hvor kommer godset kommer fra til dere
 Hvor skal godset skal videre fra dere
 Andel av godset som må terminalbehandles
 Kundernes (vareeiernes) leveringskrav
 Nærhet til hovedvegnett
 Nærhet til havn
 Nærhet til jernbaneterminal
 Nærhet til flyplass
 Andre forhold/kriterier: _____

13. Har dere noen utvidelsesmuligheter/planer i dag?**14. I hvor stor grad avhenger fremtidig utvikling for dere av en forbedring av overordnet infrastruktur (veier)?****15. Vi forutsetter at jernbanetransport er konkurransedyktige i transportmarkedet / oppfyller de viktigste kravene dere stiller. Hvor mye av godstransporten deres kan da overføres til jernbanen?****16. Kunne det ha vært interessant for dere å samlokaliseres med andre samlastere utenfor Oslo?****17. Dersom ja, kunne en lokalisering på Vinterbro ha vært interessant og tilstrekkelig nærme for å kunne flytte/transportere lastenheter til og fra Alnabru?****18. Hvilke tanker har dere om utviklingen for gods på bane i fremtiden? Fordeling vognlast/containere/semitrailere? Hvor mye mer gods?****19. Forutsatt en økning – vil man da ha behov for langring av varer i transitt og for hensettingsrealer for containere og trailere?**

20. Hva slags godstransporter (lastbærere og vareslag) er spesielt relevante for jernbane slik dere ser det?

- Containere
 Semitraller
 Andre lasteenheter.....
 Gods på paller
 Annet
 Vareslag:.....

Ny terminalløsning for Alnabruterminalen

1. Hva er det viktigste argumentet for en mer effektiv terminalløsning? Hvordan kommer dette å påvirke deres transportstrategi?

<p>Argument for ny terminal:</p> <p>Hvordan påvirker en mer effektiv terminal deres transportstrategi:</p>

2. Hva mener dere er de viktigste funksjonene i en ny terminal/logistikkknutpunkt (ranger ift. 1-5, 1=viktigst)

- Omlastningsfunksjon kombi
 Container/trailerdepot
 Crossdocking
 Lagringsmuligheter
 Tolladministrasjon
 Truckstopp
 Sikkerhet innenfor området
 Verksted og drivstoff
 Miljøstation
 Losji/mat
 Annet.....

Begrunnelse:

<p>Begrunnelse:</p>

3. For aktører som ikke er tilstede på Alnabru i dag, hvor viktig er det å få muligheten til å samlokalisere seg med terminalen?

- Meget viktig
 Viktig
 Lite viktig
 Vet ikke

Begrunnelse (hvorfor / hvorfor ikke):

<p>Begrunnelse (hvorfor / hvorfor ikke):</p>
--