

Dobler gods på bane innen 2020

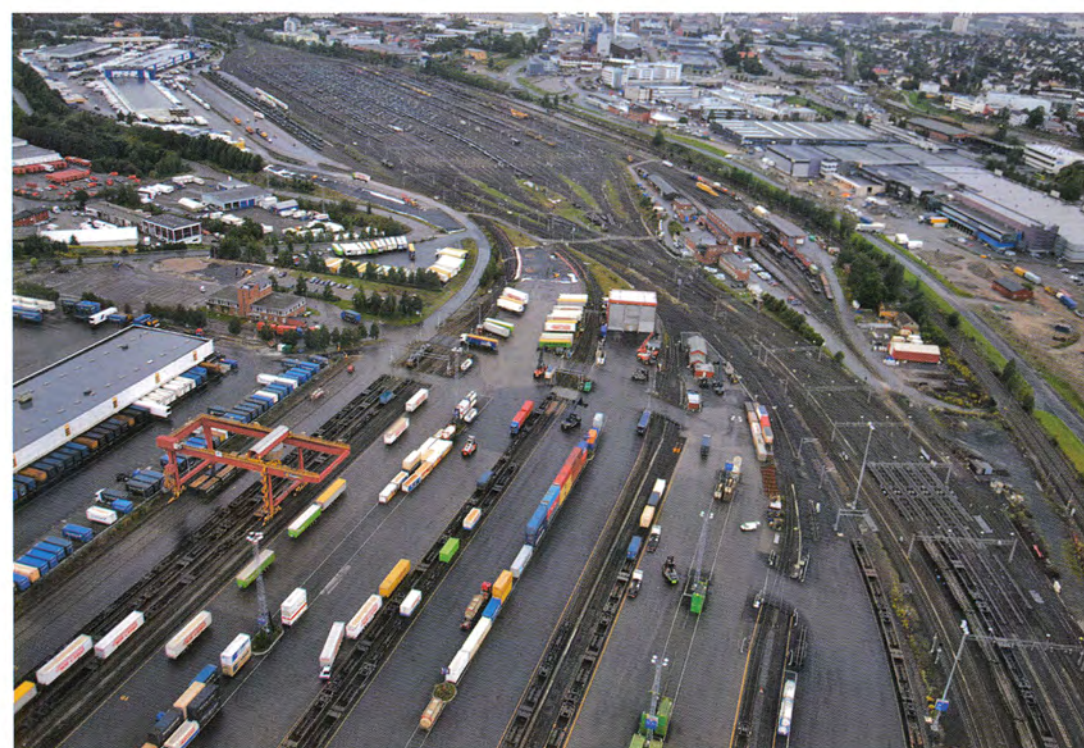
Jernbanelinjen godstrategi

I dag er etterspørselen etter godskapasitet på tog større enn tilbudet. Det er et politisk mål å overføre mer gods fra vei til bane. Derfor har Jernbanelinjen utviklet en godstrategi hvor målet er at godsmengden som fraktes med tog skal dobles innen 2020, og tredobles innen 2040.

Både Alnabru godsterminal, linjestrekningene og endepunktterminalene må bygges ut og effektiviseres. Dette vil gi et løft som øker punktligheten, gir forutsigbarhet og reduserer transportkostnadene på jernbane.

Navet i jernbane-Norge

Alnabru godsterminal er navet i norsk godstransport. Terminalen ligger i tyngdepunktet for godstransport i Osloområdet, og Alnabru er et krysningspunkt for alle jernbanelinjene i det samme området. Utredninger viser at antall transporterte tonnkilometer vil øke dersom terminalen flyttes. Derfor er dagens lokalisering på Alnabru optimal sett fra et klimaståsted.



Hektisk aktivitet på nåværende terminal.

Dagens terminal

Utnyttelsen av godsterminalens kapasitet er i ferd med å nå taket, og i tillegg er de jernbanetekniske anleggene på Alnabru modne for utskiftning i de kommende årene.

Det er gjort flere strakstiltak for å øke kapasiteten, men det er likevel nødvendig å utvide terminalen for å ta trafikkveksten på bane, både på kort og lang sikt.

Et lønnsomt prosjekt for landet

Investeringsbehovet på Alnabru er stort, men en nytte-kostnadsanalyse viser at utbyggingen vil være blant Norges mest lønnsomme samferdselsprosjekter i moderne tid.

Gods på bane gir:

- Store miljøgevinster
- Færre trafikkulykker
- Redusert veislitasje
- Færre lastebiler på veiene

Trinnvis utbygging gir fleksibilitet:

- En trinnvis utbygging gjør det mulig å tilpasse prosjektet til endringer i markedet. Dette reduserer det økonomiske risikobildet for investeringen.

Et moderne, kapasitetssterkt anlegg fremfor dyrt vedlikehold:

- Dagens tekniske anlegg på Alnabru er gammelt og slitt. Dersom terminalen ikke bygges om, vil anleggene likevel måtte fornyes for ca 3 milliarder kroner i løpet av 10-20 år – uten at kapasiteten økes.



Semihenger løftes.



Container (vekselplate) løftes over på tog.

Sparer liv og skåner miljøet innen 2020

Ett godstog erstatter mellom 25 til 30 vogntog, og en doubling av kapasiteten på Alnabru i 2020 vil fjerne 2000 trailere fra norske veier hver dag. Dette tilsvarer en reduksjon i årlige utslipp på 78.000 tonn CO2 og 520 tonn NOx.

En slik overføring av godstrafikk fra vei til bane innebærer også inntil 20 færre drepte eller hardt skadde i veitrafikken årlig. Dette betyr innsparte samfunnsøkonomiske kostnader på 300-350 millioner kroner hvert år - i tillegg til at færre mennesker vil oppleve trafikkulykker.

<http://www.jernbanelinjen.no/alnabru>
Jernbanelinjen Utbygging, PB. 217 Sentrum, 0103 Oslo
Oktober 2009

Stortrykk 489 JBV

Kontaktpersoner:

Prosjektleder
Vibeke Aarnes
Tlf: 916 55 925
E-post: vfn@jbv.no

Informasjonsrådgiver
Olav Nordli
Tlf: 916 55 930
E-post: oln@jbv.no

Alnabru godsterminal - navet i godstransporten




JERNBANEVERKET
BIBLIOTEKET



104208

Foto og illustrasjoner:
CargoNet, Norfilm,
Cowi/Jernbanelinjen

 Jernbanelinjen

Jernbanelinjen
Biblioteket

Eks. 1

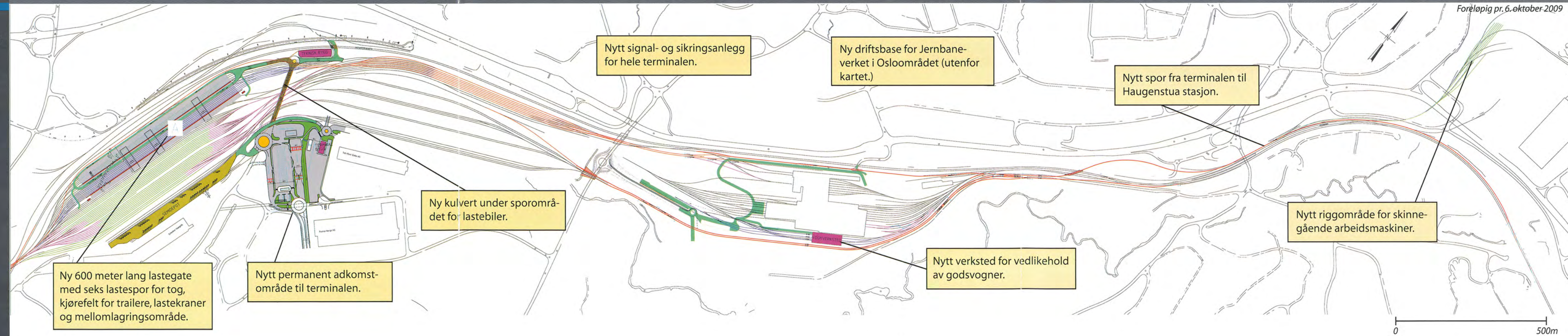
Stortrykk 489 88V

En helhetlig plan for Alnabru

Foreløpig pr. 6. oktober 2009

Planen innebærer:

- Utvidet terminal
- Mer gods på bane
- Lenger godstog
- Et miljøprosjekt
- Bygges trinnvis
- Strakstiltak
- Doblet kapasitet innen 2020



Strakstiltak

Høsten 2008 ble det ferdigstilt en utvidelse av arealene nord på terminalen. Blant annet ble det bygd en ny lastegate, og en annen lastegate ble utvidet.

Høsten 2009 gjøres en ombygging som øker kapasiteten i terminalens adkomstområde, samt kapasiteten for mellomlagring av lastbærere på terminalområdet. Arbeidene ferdigstilles i januar 2010.

Utredning og hovedplanarbeid

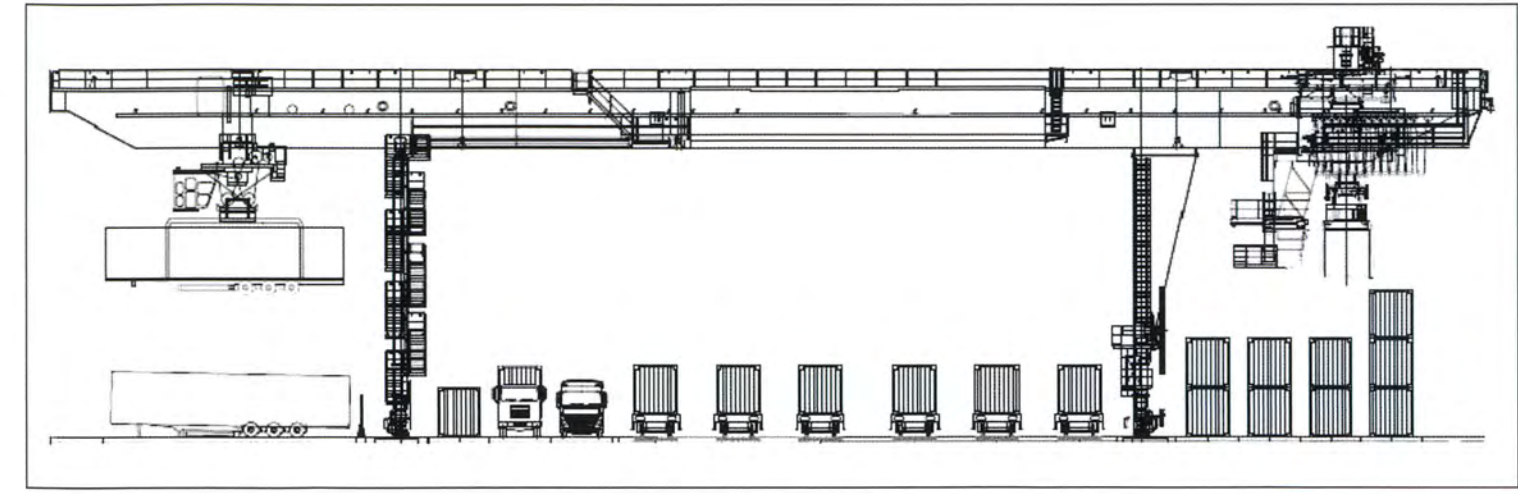
Strakstiltakene gir en økning av kapasiteten på Alnabru som ivaretar trafikkveksten på kort sikt.

På litt lengre sikt er det nødvendig med mer omfattende utvidelser dersom Alnabru skal håndtere den trafikkøkningen som Jernbaneverkets godsstrategi legger opp til.

Jernbaneverket er nå i gang med å utrede et helhetlig konsept for en gradvis kapasitetsutvidelse av Alnabru, med totalt fire byggetrinn. Utbyggingstakten kan tilpasses markedsutviklingen.

Samtidig pågår arbeid med en hovedplan, hvor omfanget av det første byggetrinnet vil bli nærmere definert.

Kartet over gir en illustrasjon av første byggetrinn. Vi gjør oppmerksom på at dette er en foreløpig illustrasjon som kan bli gjenstand for endringer.



Ny kranmodul som betjener seks jernbanespor og kan håndtere større trailere enn dagens løsninger.

Hva består terminalen av?

- Adkomstområde med inn- og utregistrering av gods.
- Veier for intern transport av gods på terminalen.
- Lastegater med veier, depot for gods, spor og kraner.
- Spor som knytter sammen terminal og jernbanenett.
- Spor for skifting og hensetting av godstog.
- Operativsystem som styrer terminalens godshåndtering.

Mer enn bare en terminal

Mange installasjoner på Alnabru vil bli berørt av en større ombygging. Terminalen skal fungere i alle ombyggingstapene.

Basen for Jernbaneverkets driftsavdeling i Oslo-området, samt verkstedene for vedlikehold av godsvogner, må flyttes.

Nytt signal- og sikringsanlegg på Alnabru godsterminal vil bli større enn tilsvarende anlegg på hele den 64 km lange Gardermobanen.

For å avvikle godstrafikken må det tilrettelegges for parkering av godstogene i helger og høytider. Den veksten i trafikken som Jernbaneverkets godsstrategi legger opp til, innebærer et behov for ca 11 km med hensettingsspor på Alnabru etter første byggetrinn.