

- Nye terminaler må ut av bysentrene

- ▶ Godsterminalene må ligge ved etablert jernbane og vei og der vareeierne er - ute av bysentrene, mener erfaren rådgiver.
- ▶ I Sverige bygger mange kommuner godsterminal i egen regi fordi det gir arbeidsplasser og styrker næringslivet.
- ▶ I Norge vil ingen ha godsterminal.
- ▶ I løpet av mars vil Jernbaneverket avslutte arbeidet med å foreslå lokalisering av en ny godsterminal for Trøndelag.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– Vareeierne i alle de største byene i Norge er på full fart ut av bykjernen til rimeligere og romsligere tomter nær god infrastruktur i utkanten av byene eller «lenger ut på landet». Staten bør samarbeide med regionale myndigheter og næringslivet for aktiv tilrettelegging av denne utviklingen. Mer konsentrasjon av transportintensive næringer må til for å redusere veksten i lastebiltrafikken, mener Geir Berg i rådgivings-selskapet Sitma AS, som i 20 år har gitt råd innen logistikk- og transportutvikling.

– I vår verden med mange kommuner og en desentralisert forvaltningsmodell vil det være effektiv bruk av skattepengene om staten bidrar med en masterplan for den langsiktige utviklingen av godsknutepunkter som går lenger enn å øke kapasiteten i nåværende flaskehals. Kommunene kommer ofte for tett på til å bli enige om de lange linjene, sier han.

Gods og næring

Geir Berg har lansert et nytt

begrep, multimodale næringsklynger, som han mener er veien å gå i planleggingen av fremtidens godsknutepunkter.

– Ved å bruke eksisterende infrastruktur, etablere næringsklynger og så få samlasterne inn i det samme området får vi en styrt utvikling uten at det blir nødvendig å komme etterpå med kostbare reparasjonstiltak, sier han.

For Oslo-regionen ser han for seg en terminalstruktur etter en nav-satellittmodell. Alnabru skal fortsatt være navet for containertrafikken på bane. Samtidig mener han det bør etableres terminaler i samme geografiske område som flyplassene på Rygge og Gardermoen, der det er i ferd med å oppstå næringsklynger, og hvor infrastrukturen i stor grad er på plass.

– Når det tar av med gods på bane til Norge, vil det være lite bærekraftig og langsiktig å satse kun på lossing i Oslo for hele Østlandet. Mest haster det med en terminal for industrigods og skogsvirke med tilgang til havn



FOTO: HENING IVARSON/
LOGISTIKK & LEDELSE

«Når vareeierne flytter ut av bysentrene med godset, må terminalene flytte etter»

GEIR BERG, rådgiver Sitma AS

FOTO: CARGONET



sør for Drammen eller i Østfold. Det er denne type gods som vokser raskest på bane, sier Berg.

- Tenk stort

Avlastingsarealene for en videre utbygging må hver være på 600-700 mål. Det er i seg sjøl en utfordring. Disse arealene må identifiseres og sikres nå, mener Geir Berg, som også synes at knutepunktene må få mer oppmerksomhet i samferdselsplanleggingen.

– Inntil nå har Nasjonal transportplan i for stor grad vært en etatsvis plan for å bygge ut hvert sitt stamnett, sier han.

Med stadig mer gods på farten holder det ikke å tenke smått og kortsiktig:

– Vi hadde en dobling av transportarbeidet innenlands fra 1995 til 2009. Hvis vi fortsatt får en kraftig

vekst for de tre parametrene befolkning, materiell vekst og transportavstand, kan vi få en ny dobling innen 2025. Det vil kreve nye finansieringsløsninger og en helhetlig regional tilnærming til transportveksten. I tillegg må forebyggende tiltak iverksettes, som bedre balanse mellom boliger og arbeidsplasser internt i regionene, sier Berg.

Gods på vei øker

Det er tverrpolitisk enighet i Norge om at mer gods må flyttes fra vei til bane og sjø. Statistikken viser derimot at gods til og fra Norge i økende grad er lastebilens arena. Jernbanens andel, inkludert tømmer fra Sverige, er på litt under ti prosent. Sett bort fra tømmeret går det ti ganger så mye gods på vei som på bane inn og ut over Svinesund og Charlottenberg.

En del av dette godset kommer

over Göteborgs Hamn, som er Skandinavias desidert største havn. Göteborgs Hamn er dessuten en suksesshistorie uten like når det gjelder jernbanetransporter i og med at mer enn halvparten av konteinergodset til og fra havna går på skinner. Men veldig lite av dette går med tog til Norge.

– Vi er ofte i Norge og snakker med rederiene og med andre. Alle er interesserte i å sette gods på toget, men vi støter på administrative og kulturelle forskjeller som gjør det vanskelig. Vi har en pendel som går fra Göteborgs Hamn til Rolvsøy og Drammen, men den er ikke blitt noen suksess ennå, innrømmer Stig-Göran Thorén, som har vært «jernbanedirektør» på Göteborgs Hamn i tre år. Før det jobbet han 22 år innen svensk jernbane, de siste ti årene som plansjef i Banverket for vestre Sverige.

Nå lover han å bearbeide rederiene enda mer:

– I løpet av 2011 må vi i det minste ha fått opp en togpendel med en frekvens på 5-6 dager i uka.

Utålmodig marked

Også i Sverige er det utarbeidet strategier og planer for utbygging av kombiterminaler i statlig regi. Men for mange går denne prosessen for seint. Ikke minst er det mange kommuner som har sett at det ligger arbeidsplasser i å opparbeide et logistikkcenter, og har finansiert utbygging av terminalen selv eller i samarbeid med lokalt næringsliv.

– Mens man i statlig regi har drevet med utredningene, har det dukket opp terminaler rundt omkring. Det viser at markeds-kreftene er sterke og arbeider mye

hurtigere enn hva staten klarer. Da kommer terminalene der markedet vil ha terminalen. En risiko når staten skal bestemme, er at terminalen blir stor, den blir veldig dyr og den havner ikke bestandig der markedet ønsker at den skal være, oppsummerer Stig-Göran Thorén.

Eksemplet Umeå

I høst ble den nye godsterminalen i Umeå innviet med dertil hørende pomp og prakt. Denne terminalen ligger ei drøy mil fra Umeå havn. Det synes Stig-Göran Thorén er bra:

– Det er konflikter med å ha jernbaneterminal på havna. En båt gir havneavgifter og farledsavgifter. Som havnesjef vil man ha båt. Vår erfaring er at vi vokser bedre der terminalene ikke er koblet til havn, men til en terminal som ser-

ver næringslivet. Da har man andre interesser.

Thorén mener skilte terminaler gir klarere linjer. Kommer det en feederbåt, er det fordi den kan stå på egne bein fordi den er bærekraftig, mens det som er naturlig å få på bane, kommer der.

I dag er det få containere som går med tog mellom Göteborgs Hamn og Norge, men mange semitrailere på veien og noen feederbåter i uka.

– Vi ønsker å få mer på bane og skal vise at det er økonomisk forsvarlig å gjøre det slik i stedet for å kjøre feederbåter til Oslo, sier Thorén, som lover at Göteborgs Hamn skal bli mer synlig i Norge i 2011.

Vil doble trafikken

– Det vi jobber for i Göteborgs Hamn, er å få et enda større

TYNGDEPUNKTET: Væstrømsanalysene viser at tyngdepunktet for transportarbeidet med gods til og fra Trøndelag ligger noen kilometer nord for Trondheim. Midsand i Malvik kommune ligger tilnærmet i dette tyngdepunktet og tilfredsstiller både arealkrav og de jernbanefaglige kravene til en ny terminal.



FULL FART SØROVER: Dette godstoget fra Cargo-Net passerer Saltfjellet i godt driv på vei sørover. Noen av godstogene mellom Bodø og Oslo skal innom godsterminalen i Trondheim. Enn så lenge blir det ved Trondheim S på Brattøra.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

godsvolum inn til havnen fra både Sverige og Norge. For jo mer volum vi får over havna, jo mer interessant blir vi for de store havgående båtene. I dag har vi noen direkteanløp, men vi jobber for å få flere, forteller Thorén.

Bakgrunnen for ambisjonene om å vokse ligger i industriens krav til direkteanløp. Industrien vil ha færrest mulig omlastinger, og de vil ha hyppige frekvenser på disse båtene. Da holder det ikke

med en båt eller to i uka.

– Frekvens er helt avgjørende om det er for båter eller tog, avslutter Stig-Göran Thorén, som i dag kan tilby 26 forskjellige togpendler mot 23 destinasjoner, eller cirka 80 tog per døgn, over havna i Göteborg.

Inn for landing

Jernbaneverket arbeider med en ny hovedplan for utbygging av godsterminalen på Alnabru. Videre er

det arbeid i gang med konseptvalgutredninger for Drammen, Bergen og Trondheim. I løpet av denne måneden skal arbeidet med en konseptvalgutredning for et nytt logistikknutepunkt i Trondheim være ferdig og klart til høring. Konseptene er grovt sagt en samlokalisert havn og godsterminal, havn og godsterminal på forskjellige steder og eventuelt godsterminal sprengt inn i fjell. I Trondheim har det vært et

skrikende behov for en ny godsterminal i mer enn 20 år. Det var alvorlige planer om å bygge ut på Leangen allerede i 1996. Nå har det gått 15 nye år. Ennå vil det ta mange år før spaden kan settes i jorda. Hvor mange, vil blant annet avhenge av om Trondheimsregionen klarer å samle seg om ett alternativ.

Godstyngepunktet

Lokalisering av en ny godsterminal er i stor grad avhengig av hvordan varestrømmen er – og vil bli. Den har Raymond Siiri, prosjektleder for konseptvalgutredningen i Jernbaneverket, full oversikt over:

– Mesteparten av godset som kommer på bane sørfra, skal til Trondheimsområdet. For Nord-Trøndelag er bildet omvendt. De

sender mer fra seg enn de tar imot. Også når vi ser framover mot 2040, vil veksten komme fra Trondheim og nordover. Sør for Trondheim vil det fortsatt skje lite, kommenterer Siiri, som har beregnet at tyngdepunktet for gods til og fra Trøndelag målt i tonnkilometer ligger noen kilometer nord for Trondheim – i retning Stjørdal.

Men ordføreren i Stjørdal har allerede sagt klart fra om at de slett ikke vil ha et nytt logistikknutepunkt der. Det samme har ordføreren i Melhus kommune sør for Trondheim gjort. Det som dermed virker helt sikkert, er at i Trøndelag er det ingen kommune som vil skynde seg å bygge en godsterminal i egen regi for å sikre arbeidsplasser og industriutvikling. Det er i Sverige de gjør slikt.

Lønnsomt i Sverige

Noen mener 30 mil mellom Göteborg og Oslo er en for kort distanse for å få lønnsomhet i et godstog. Det er det ikke i Sverige.

– Jeg sier at med riktig måte å gjøre det på får vi lønnsomhet på ti mil, sier Stig-Göran Thorén. Den korteste togpendelen til og fra Göteborgs Hamn er på 12 kilometer fra havna og inn til en stor omlastingsterminal inne i byen. Også den er lønnsom. Videre går det konteinerpendler til Uddevalla (sju mil), Falköping (elleve mil), Vaggeryd (15 mil) og Karlstad (23 mil).

Riktig frekvens, kjøring til tider kundene vil ha og et selskap med liten administrasjon er krav som kan gi lønnsomhet over kortere avstander, mener Thorén:

– De selskapene som kjører på havna, er togspeditører. De har avtale med et togselskap som trekker toget, mens de selv booker lasten. Dette tok av da vi i Sverige fikk deregulering og privatisering av godstrafikken, forklarer Thorén.

Godsterminal på havna?

Felles for vurderingene av framtidig godsterminal i Trondheim, Drammen og Bergen er ønsket om å samlokalisere terminalen med ei havn. Hvilke råd kan sjefen for jernbanetransportene på Göteborgs Hamn gi i den forbindelse?

– Skulle jeg anbefale noe, er det at en godsterminal ikke ligger i direkte tilknytning til en havn. Men terminalen må ha god tilgjengelighet til en jernbane og til et veinett. Det er viktigere enn at den ligger i tilknytning til en havn, sier Stig-Göran Thorén.



EFFEKTIV: Denne kрана på Göteborgs Hamn er i størrelse Panamax, det vil si tilpasset båter som er for store til å gå gjennom Panamakanalen.



«Alle er interessert i å sette gods på toget, men vi støter på administrative og kulturelle forskjeller som gjør det vanskelig»

STIG-GÖRAN THORÉN, «jernbanedirektør» ved Göteborgs Hamn