

01.08.2017

Ny jernbaneterminal for godstransport i Østfold

Forstudie i regi av det eksportrettede næringslivet i regionen



 **FLOWCHANGE**

Geir Berg

Østfold er et interessant fylke for tilrettelegging for kollektive godstransporter med skip og tog. Fylket har en delt næringsstruktur, med nasjonale engroshandelsbedrifter i nord og betydelig industriproduksjon i sør. Næringslivet i Østfold kjennetegnes av store bedrifter med omfattende behov for grenseoverskridende transport. Ca. 2700 lastebiler passerer daglig over Svinesund, fortrinnsvis til og fra destinasjoner på Østlandet.

I denne porten til Europa er det et godt markedsgrunnlag for nye innovative løsninger for samordnet nærings- og samferdselsutvikling. Utgangspunktet er imidlertid krevende. Jernbanens betydning som transportform ved import og eksport av gods er marginalisert, med unntak av for skogråstoff. Jernbanen kan ikke snu den negative utviklingen i konkurransen med biltransport uten at ny teknologi og endrede rammebetingelser kommer til. Likevel er det forventninger i næringslivet til at jernbanen vil bli en viktig transportform i løpet av få år. De største eksportbedriftene i Nedre Glomma og i Halden har derfor tatt initiativ til en forstudie for kartlegging av godsgrunnlaget for en moderne baneterminal i Halden eller i Fredrikstad, både på kort og noe lenger sikt. Forstudien er finansiert av Østfold fylkeskommune, Borregaard ASA, Nexans Norge AS, Norske Skog Saugbrugs AS og Borg Havn IKS.

Forstudien baseres på intervjuer med 40 bedrifter. Majoriteten av bedriftene er vareeiere. Fem bedrifter er aktører i transport- og logistikkbransjen. Markedsanalysen viser at det i første rekke er behov for en terminal som kan ivareta transportene av industrigods i ScanMed korridoren. Denne korridoren går fra Oslo via Østfoldbanen og sørover gjennom Sverige, Danmark, Tyskland, Østerrike og til Palermo i Italia. ScanMed er en forkortelse for Scandian-Mediterranean Rail Freight Corridor. Korridoren inngår i kjernenettverket i EU og skal øke trafikken på bane over lange avstander i Europa. Den ble offisielt åpnet i november 2015.

Den beste beliggenheten for en baneterminal i Østfold er i Halden, ved Svinesund transportsenter og det som i dag benevnes som Haldenterminalen. Her ligger Berg stasjon som delvis eies av Bane NOR og delvis av private interessenter. Det er kort avstand til E6. Markedsgrunnlaget for godsterminalen er import av industrigods, byggevarer og dagligvarer til industribedriftene i Halden og til engroshandelssentra på Østlandet. Importen kan i neste omgang legge grunnlaget for eksport av gods på bane fra industrien i Østfold. Jernbane anvendes i noe omfang for Østfoldindustrien allerede i dag, men da med lastebiltransport til en baneterminal i Sverige eller i Tyskland.

Baneterminalen må kunne ivareta alle former for togprodukter; som systemtog, vognlast og containere. Det bør spesielt tilrettelegges for nye løsninger for overføring av semitrailere til jernbane. Landets mest trafikkerte korridor for langtransport med lastebil passerer i kort avstand fra terminalen. Terminalens attraktivitet som transportknutepunkt er avhengig av tilrettelegging av arealer for logistikk og annen næringsvirksomhet i samme område. Terminalen er spesielt godt egnet for tredje parts logistikk for utenlandske produsenter.

Skognæringen i Østfold og i Follo benytter i dag terminalene Berg, Rolvsøy og Tistedal for lagring og transport av skogsvirke på bane. Avvirkningen til industrielle formål for transport ut av regionen er ca. 0,5 mill. tonn per år, fortrinnsvis til sagbruk i innlandet og til svenske destinasjoner. Omkring 40 % transporteres med skip eller godstog. Det er ikke sagbruksindustri i Østfold. Terminalene sør i fylket har feil lokalisering i forhold til kjerneområdene for avvirkning. Resultatet er mer transport med lastebil enn ønskelig. Det anbefales at behovet for etablering av en terminal nord i fylket vurderes nærmere, som langs østre linje i nærheten av Askim.

Tistedalsbakken mellom Halden og Tistedal er blant de bratteste bakkene for godstog i Skandinavia. Operatørene må anvende doble sett med lokomotiver eller redusere lengden på togene. Den bratte bakken kan betraktes som brist i viktig offentlig samferdselsinfrastruktur som hjemler tiltak i statlig regi. Det anbefales

at Jernbanedirektoratet stiller et hjelpelokomotiv kostnadsfritt til disposisjon ved trekking av last i Tistedalsbakken for å redusere merkostnadene for operatørene.

Over terminalen på Rolvsøy fraktes andre typer gods på bane enn det som Berg terminalen bør tilrettelegges for. For noen av aktørene i skognæringen er Rolvsøy terminalen mer attraktiv enn Berg terminalen. Mindre tiltak bør gjennomføres for å styrke trafikkgrunnlaget over Rolvsøy terminalen på kort sikt. Planlagte nye veisystemer i Nedre Glomma regionen, nye næringsområder i aksene Årum-Øra og eventuelle fremtidige tilskudd til godsoverføring til bane vil styrke trafikkgrunnlaget over Rolvsøy. Sidesporet til terminalen bør opprettholdes uavhengig av IC utbyggingen.

Anbefalingen er drøftet med prosjektgruppen for forstudien. Prosjektgruppen gir full støtte til etablering av en fleksibel og effektiv jernbaneløsning i Østfold som skissert. Prosjektgruppen anbefaler at arbeidet så snart som mulig videreføres av Jernbanedirektoratet og Bane NOR i tett samarbeid med næringslivet og berørte myndigheter.

INNHold

Sammendrag	1
1 Mandatet	5
1.1 Formålet med forstudien.....	5
1.2 Samferdselsinfrastrukturen for godstransport på bane	6
1.3 Godstrafikken på bane og IC utbyggingen gjennom Østfold	6
1.4 Flere kategorier godsterminaler	7
1.5 De lange linjene supplerer kortsiktige behovsvurderinger	7
1.6 Tydelige anbefalinger forventes	8
2 Næringslivets sammensetning og behov for banetransport	9
2.1 Behovet for banetransport har flyttet seg framover i forsyningskjeden.....	9
2.2 Karakteristika ved næringslivet i Nedre Glomma og Halden	10
2.3 Markedsgrunnlaget for en regional godsterminal.....	11
2.4 Transportknutepunktet må ha arealer for lagring og bearbeiding av gods.....	12
3 Godsoverføring til bane fra destinasjoner i ScanMed korridoren	13
3.1 Svak utvikling for skinnegående godstransport mellom Norge og Europa	13
3.2 Betydelig potensial dersom jernbanens konkurranseevne styrkes	13
3.3 Økt satsing på de lange korridorene for banetransport	14
3.4 Overføringspotensialet fra vei til bane ved import fra utlandet	16
3.5 Banetransport med Polen og de baltiske statene	17
3.6 Andre barrierer for økt banetransport	18
4 Eksport av skogsvirke	19
4.1 Sterk trafikkvekst på bane	19
4.2 Avvirkningen i Østfold og Follo	20
4.3 Lokaliseringen av en ny tømmerterminal	21
4.4 Anbefalinger vedrørende videre arbeid	22
5 Tralla på toget	23
5.1 Nye teknologiske løsninger vinner fram	23
5.2 Rullende løsninger for lasting og lossing kreves	23
5.3 The Lohr Railway System	26
5.4 Uttesting av løsninger	27
6 Kombinert areal-, samferdsel- og næringsutvikling	28
6.1 Betydelige potensielle næringsarealer ved Berg terminalen.	28
6.2 Rolvsøy supplerer Berg	28
6.3 Rolvsøy som Dry Port for Borg Havn	28
6.4 Berg terminalen som avlastningsterminal for Alnabru.....	29

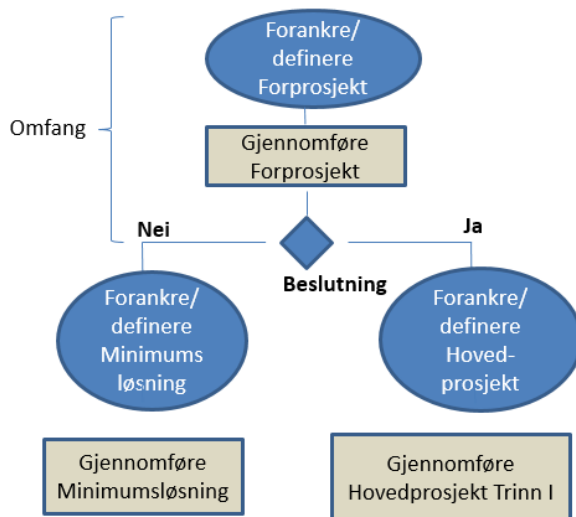
6.5	Skjev retningsbalanse skaper muligheter for økt banetrafikk	30
7	Andre forhold som påvirker terminalbehovet	31
7.1	Den skjeve retningsbalansen svekker potensialet for eksport på bane	31
7.2	Tistedalsbakken	31
7.3	Betydelig interesse – men mest knyttet til fremtidige endringer	31
7.4	Anbefaling til videre arbeid	32
Vedlegg 1	Oversikt over bedriftene som er intervjuet	33

1.1 FORMÅLET MED FORSTUDIEN

Jernbanedirektoratet henvendte seg for noen måneder siden til de største industribedriftene i Østfold med sikte på å få en oversikt over behovet for transport av gods på bane. Til enkelte destinasjoner i Europa fraktes gods med lastebil til omlastingsterminaler i Sverige eller Tyskland for overføring til tog videre. Ingen av bedriftene i regionen har nok gods alene til å oppnå konkurransedyktige banetransporter for hele strekningen. Jernbanedirektoratet ønsket derfor at bedriftene sammen tok initiativ til en kartlegging av det samlede markedspotensialet for banetransport i Nedre Glomma regionen og i Halden. Dette var bedriftene positive til. Arbeidet er ledet av en prosjektgruppe bestående av representanter for Borregaard ASA, Norske Skog Saugbrugs AS, Nexans Norway AS, Borg Havn IKS, Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Forstudien er finansiert av Østfold fylkeskommune og bedriftene i Østfold. Arbeidet har hatt tre overordnede målsettinger:

- Avklaring av potensialet for godsoverføring til banetransport, både på kort og noe lenger sikt
- Kartlegging av økonomiske faktorer relatert til valg av transportmiddel
- Kvalifisering og ytterligere spesifisering av tiltak relatert til spor- og terminalutvikling i søndre del av Østfold fylke

Godstransportene på bane på Østlandet har krevende rammebetingelser i konkurransen med biltransport dør-til-dør. Det er stor usikkerhet knyttet til det faktiske behovet for banetransport i Østfold. Forstudien skal kunne ut i en anbefaling for videre arbeid:



Figur 1: Illustrasjon av sammenhengen mellom forprosjektet og videre arbeid regi av Bane NOR og Jernbanedirektoratet

Forprosjektet tar utgangspunkt i intervjuer med relevante bedrifter i basisnæringene i Nedre Glomma regionen og i Halden. Med relevante bedrifter menes i første rekke bedrifter med en årlig omsetning på mer enn 300 mill. kroner og med et distribusjonsområde og et varespekter som passer for banetransport. I tillegg er noen

mindre bedrifter med volumkrevende distribusjon intervjuet, som innen byggevarer. Arbeidet er samordnet med et tilsvarende prosjekt i regi av Borg Havn som har som formål å styrke sjøtransportens konkurranseevne i Østfold. Borg Havn IKS har derfor vært koordinator for forprosjektet. Det har vist seg at konkurranseflaten mellom sjø- og banetransport er beskjeden for godstransporter mellom Østfold og destinasjoner i Skandinavia, med et lite unntak for massevirke til svensk industri. For gods til og fra Europa har jernbanen en marginal markedsandel og et annet geografisk godsnedslagsfelt enn containertrafikken med skip. Konkurranse på enkelte strekninger vil oppstå dersom det etableres en ny moderne baneterminal med en fast ruteplan.

1.2 SAMFERDSELSINFRASTRUKTUREN FOR GODSTRANSPORT PÅ BANE

I Østfold er det flere mindre terminalområder for lasting og lossing av gods på bane, som Rolvsøy (Fredrikstad), Sarpsborg, Berg (Halden), Mølen (Halden) og Tistedal. I tillegg er sidespor fortsatt i bruk til de største bedriftene, som til Nexans i Halden og til Borregaard i Sarpsborg. Hovedproduktet på bane er transport av gran massevirke til fabrikkanleggene til Borregaard i Sarpsborg og til Norske Skog Saugbrugs i Halden. Massevirket transporteres fra tømmerterminaler i innlandet med systemtog. Til Rolvsøyterminalen transporteres bulkvarer med tog, som coils og flytende gass.

I 2015 ble det transportert 14,8 mill. tonn gods på bane i Norge, eks. malmen i transitt over Narvik. Av dette utgjorde transportene med systemtog og tradisjonelle banevogner i underkant av 10 mill. tonn. Det antas at omkring 1,0 mill. tonn ble lastet eller losset i Østfold på. Anslaget er usikkert da statistikken for grenseoverskridende gods ikke fordeles på fylke eller banestrekning.

Østfold er på mange måter et «delt» fylke når det gjelder næringsstruktur. Engroshandelsbedriftene er fortrinnsvis lokalisert i nord. Industribedriftene er lokalisert i sør. Denne strukturen ser ut til å forsterkes ytterligere. Forprosjektet retter seg i første rekke mot tiltak for godoverføring knyttet til industriens behov. Det er imidlertid en lang tradisjon for at importbedriftene innen detaljhandel i Osloregionen også har losset gods over terminaler i Østfold, selv om Alnabru er navet for banetransport av containerisert gods. Eksporten av papirruller fra Norske Skogs anlegg i Halden og i Hønefoss til destinasjoner i Tyskland og i Italia for noen år siden skapte et markedsgrunnlag for banetransport i nordgående retning.

Rolvsøyterminalen ble tidligere benyttet av samtransportørene for transport av containere til andre landsdeler. Trafikken bortfalt fordi det ikke lønner seg å frakte containere på bane til Alnabru for videre konsolidering, i direkte konkurranse med biltransporten på samme strekning. Avstanden mellom Alnabru og Rolvsøy er 88 kilometer. Lastebilen rekker to turer per dag. Banetransport til og fra Alnabru er konkurransedyktig for containerisert gods når lastebilen «bare» rekker én tur per dag, som mellom Alnabru og Grenland.

1.3 GODSTRAFIKKEN PÅ BANE OG IC UTBYGGINGEN GJENNOM ØSTFOLD

Utbyggingen av IC nettet gjennom Østfold med tilhørende fortetting og byutvikling legger føringer for terminal- og trasévalget for gods på bane. De aktuelle terminalene for oppgradering er i første rekke Berg terminalen i Halden og Rolvsøy terminalen i Fredrikstad. Det er uklart hvordan IC utbyggingen vil påvirke godstrafikken på bane, både under og etter utbyggingen. I prinsippet skal det kunne avvikles ett godstog per time i IC nettet gjennom Østfold. I praksis vil det bli krevende med høy forventet persontrafikk i IC nettet og mye venting på møtende tog for godstrafikken. Hastighetsforskjellene vil by på utfordringer. Teknisk sett kan lette godstog kjøre mye raskere enn 80 km/time. Investeringene i infrastruktur går imidlertid i retning av tilrettelegging for stadig lengre og tyngre tog i stedet for godstog med høyere hastigheter. Østfoldbanen har en østre og vestre linje som skilles i Ski og som går sammen i Sarpsborg. Rolvsøy er lokalisert langs vestre linje som tilrettelegges for IC trafikk med hastigheter på inntil 250 km/time. Det er uklart hvordan terminalen påvirkes av utbyggingen

av IC nettet. Det er ikke tatt stilling til om mest mulig av godstrafikken på bane etter hvert skal føres over østre linje. I det lange bildet kan det bli en full separasjon av gods- og persontrafikken, slik at Jernbanedirektoratet har angitt i sin langsiktige strategi for banetrafikken etter 2030.

Dette prosjektet tar ikke stilling til investeringer i nye banespor til havnene eller til etablering av en ny baneterminal i Vestby, slik Samarbeidsalliansen Osloregionen har vedtatt i sin langsiktige strategi for gods og logistikk i Osloregionen (nav- og satellittkonseptet). Mange ønsker seg banespor til Moss Havn eller til Borg Havn for at godset kan transporteres mellom terminaler i et større geografisk område på en kostnadseffektiv og miljøvennlig måte. I Oslofjordområdet bidrar Jernbanedirektoratet til etablering av en godsterminal for banetransport på Holmen (Drammen Havn) og til sidespor til Revet (Larvik Havn). Ytterligere investeringer i nye spor og i nye godsterminaler på Østlandet vurderes av en pågående konseptvalgutredning i statlig regi for den samlede terminalinfrastrukturen for skip og tog. Utredningen er begrenset til containerisert gods. Arbeidet samordnes med planene for modernisering av Alnabruterminalen. Etter betydelige forsinkelser i prosjekteringen av «nye» Alnabru forventes det nå at konseptvalgutredningen presenteres første kvartal 2018.

Forprosjektets mandat er å vurdere markedsgrunnlaget for tiltak knyttet til nåværende terminalstruktur i Østfold. Det er ingen koordinering med konseptvalgutredningen i statlig regi.

1.4 FLERE KATEGORIER GODSTERMINALER

I utgangspunktet er det forskjellige togprodukter for gods på bane med tilhørende terminalbehov. Togproduktene har ulike karakteristika med hensyn til lastbærere, frekvens, varegrupper etc. Innen gods kan de inndeles i tre hovedkategorier:

- Systemtog, med spesialiserte vogner for ett vareslag, som våtbulk (kjemikalier, drivstoff) eller skogsvirke.
- Kombitog som vanligvis frakter containere eller semitrailere med hjul.
- Tradisjonelle banevogner, også benevnt som vognlast eller single wagon load.

Det viktigste markedsgrunnlaget for kombitogene er transport av detaljhandelsvarer over natta mellom de største byene, med Alnabru i Oslo som nav. Høyest markedsandel har toget på de lange strekningene og der veistandarden vinterstid er krevende, som Oslo-Narvik, Oslo-Bodø og Oslo-Bergen.

Kombitrafikken går i faste pendler mellom to destinasjoner i et etablert rutemønster. Systemtogene henter ofte last på flere destinasjoner før lossing hos mottakeren. Hovedtyngden av vognlast er import av volumkrevende eller uensartet stykkgoods mellom destinasjoner i Norge og i utlandet. Her tilbys som regel tredje parts logistiktjenester i tilknytning til godset som transporteres.

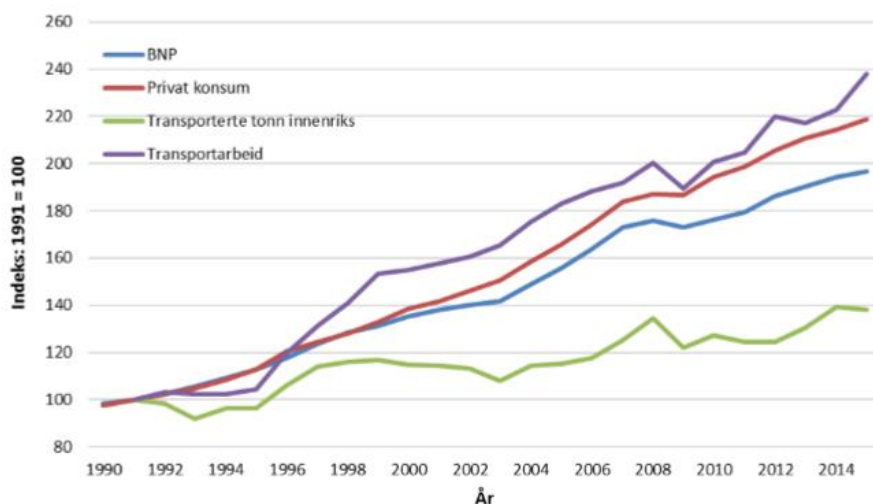
En terminal i Østfold må kunne omlaste og lagre mange former for gods. Terminalen må være en multifunksjonell terminal (også benevnt som flerbruksterminal), dvs. at alle togprodukter kan betjenes. Det synes å være behov for to sidespor; ett for vognlast og systemtog, og ett for kombitog med traller som løftes eller rulles om bord på toget. Det videre arbeidet må avklare hvilke designkriterier som skal legges til grunn.

1.5 DE LANGE LINJENE SUPPLERER KORTSIKTIGE BEHOVSVURDERINGER

Investeringer i baneinfrastruktur har en tidshorisont på 75 år. Forstudien må derfor ta hensyn til de lange linjene og faktorer som forventer å endre seg de kommende årene. Øyeblikksbilder er ikke tilstrekkelige. Næringslivets behov for transport har gjennomgått omfattende endringer i løpet av få år selv om

transportmiddelfordelingen totalt sett er relativt stabil. For stykkgoods vinner veitrafikken gradvis markedsandeler fra både skip og tog.

De siste 20 årene har transportarbeidet (mengde x avstand) i Norge økt med 4,2 % i gjennomsnitt per år. 1,8 % skyldes økt volum og 2,4 % skyldes lenger transportavstand. Illustrasjonen nedenfor viser at transportarbeidet har økt med 140 % på 24 år (fra indeks 100 i 1990 til indeks 240 i 2014):



Figur 2: Utviklingen i transportarbeidet på norsk område (tonnkm). TØI-rapport 1555/2017.

Fram mot 2050 forventes det at godsomslaget i volum vil øke omtrent på samme nivå som på 2000-tallet, dvs. med 1,6 % i gjennomsnitt sammenlignet med 1,8 % i gjennomsnitt de siste 25 årene. Tallene er beregnet av TØI på grunnlag av Finansdepartementets perspektivmelding for norsk økonomi. Ifølge TØI vil veitrafikken gjennom Østfold øke mer enn gjennomsnittet. Trafikale virkninger av ytterligere strukturendringer er det vanskelig å ha noen formening om. Dersom tungtrafikken fortsetter å øke 4,2 % per år vil det etter hvert få store konsekvenser for trafikkavviklingen i hovedveinettet på Østlandet. Det vil gradvis måtte føre til mer radikale tiltak for godsoverføring til skip og tog enn det som Nasjonal transportplan legger opp til mot 2029.

1.6 TYDELIGE ANBEFALINGER FORVENTES

Mandatet for forprosjektet forutsetter at tydelige anbefalinger gis til Jernbanedirektoratet og til Bane NOR vedrørende videre tiltak, på kort og lang sikt. I de etterfølgende kapitlene drøftes noe av de viktigste faktorene som påvirker jernbanens konkurranseevne:

- Det regionale næringslivets sammensetning og behov
- Konkurransesfalten med andre transportmidler
- Planlagte investeringer i transportnettverket som terminalen inngår i
- Den teknologiske utviklingen for togproduktene innen godstransport

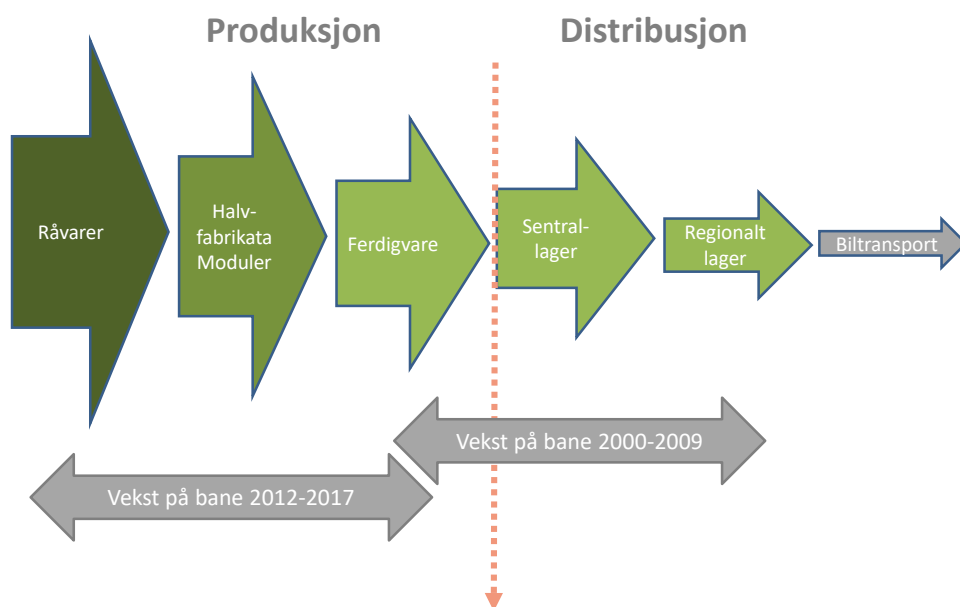
Med unntak av for transportene av råvarer og bearbeidede råvarer er det ingen næringer i Norge som er avhengig av banetransport. Næringslivet lever godt med eksisterende løsninger. Tilretteleggingen for banetransport må derfor i første rekke skape endringsbehov fremfor å ivareta eksisterende behov for transport- og logistiktjenester.

2.1 BEHOVET FOR BANETRANSPORT HAR FLYTTET SEG FRAMOVER I FORSYNINGSKJEDEN

Behovet for banetransport på Østlandet har endret seg betydelig på 2000-tallet. Foredlingsindustrien som var rettet mot et internasjonalt marked har i stor grad blitt lagt ned eller flyttet til utlandet. Bedriftene som har overlevd i den globale konkurransen har utviklet spesialiserte nisjeprodukter. Næringsklyngene som oppstod etter nedleggelsen av statlige bedrifter har klart seg relativt godt. De er i dag drivkraften i det internasjonalt orienterte vareproduserende næringslivet på Østlandet. De fleste statlige bedriftene hadde sidespor inn i fabrikkområdet for én generasjon siden. Sidesporene ble fjernet rundt årtusenskiftet eller bygd over slik at gjenåpning av banetrafikken i praksis ikke er mulig.

Bedriftene som produserer varer rettet mot hjemmemarkedet har hatt en stabil og positiv utvikling, som i byggevaresektoren. Her er lastebiltransport dør-til-dør den foretrukne transportformen. Produksjonsanleggene er «på landet» eller i randsonen til byene mens godsterminalene er lokalisert i byene. Mellomtransportene gjør det krevende å konkurrere med biltransport for avstander som bilen rekker i løpet av en arbeidsdag.

Industriutviklingen har ført til at råvaresektoren og energisektoren har gått fra underskudd til overskudd på råstoff. Produsentene har måttet transportere godset stadig lenger unna primærmarkedet for å få avsetning til industrielle formål. Det har medført et økende behov for banetransport i råvaresektoren. Behovet for jernbanetransport på Østlandet har flyttet seg markant bakover i forsyningskjeden i løpet av få år:



Figur 3: Illustrasjon av utviklingen i etterspørselen etter banetransport (Flowchange)

De siste årene er det blitt mer fokus på utnyttelse av jernbanens naturlige fortrinn fremfor tilrettelegging for godsoverføring mellom transportmidlene. Norge har i større grad blitt et råvareeksporterende land med økende transportavstand til foredlingsanleggene. Da er ofte jernbanen det eneste aktuelle transportmidlet. Det

grenseoverskridende godset mellom Norge og Sverige er nesten utelukkende råvarer og industrivarer som transporteres med systemtog og tradisjonelle banevogner, som skogsvirke over Kongsvinger og foredlet jernmalm over Narvik, med innsatsvarer i retur fra Narvik til smelteverket i Kiruna.

Ved inngangen til «den nye tiden» med et grønt skifte og et digitalt skifte kan man slå fast at jernbanetransport har blitt viktigere for eksportnæringene – både for råstoffprodusentene og for transportene av volumkrevende industrigods. For innenriks transport av dagligvarer mellom landsdelene har lastebilen vunnet markedsandeler. Dør-til-dør transporten med lastebil øker i takt med avstanden til godsterminalene. Både skip og tog har en høy markedsandel når terminalene og logistikkstasjonene er geografisk samlokalisert. En typisk tilbakemelding fra bedriftene på Øra var at de har lokalisert seg der på grunn av tilgangen til havn. Alle næringsundersøkelser viser at transporttilbudet er blant de tre viktigste lokaliseringskriteriene for areal- og transportintensive bedrifter.

2.2 KARAKTERISTIKA VED NÆRINGSLIVET I NEDRE GLOMMA OG HALDEN

I forstudien er i alt 40 bedrifter intervjuet, enten telefonisk, per epost eller i egne møter. Noen av bedriftene er operatører eller speditører i transport og logistikkbransjen. De kjenner varestrømmene fra en annen synsvinkel enn vareeierne. For bedriftene i Øra-området har Borg Havn god oversikt over hvilke personer som bør kontaktes. Det er nyttig da mange bedrifter gir lite informasjon om organiseringen av sin virksomhet. Noen bedrifter har heller ikke sentralbord eller personell som kan ta imot innkommende samtaler på en tilfredsstillende måte. De kjenner lite til bedriftens varestrømmer og hvem som forvalter disse. Andre bedrifter har servicemedarbeidere med god kunnskap om det som skjer. De største selskapene er enten børsnoterte eller har utenlandske eiere. For en del av produksjonsbedriftene blir transport og logistikk ivaretatt av en konsernfunksjon i et annet land. De fem største basishandlingene i regionen er:

- Produksjon og/eller distribusjon av byggevarer, som stein, stål og betongprodukter
- Emballasje- og papirindustri
- Kjemisk industri
- Produksjon og lagring av matvarer til mennesker og dyr
- Avfallsinnsamling og –bearbeiding

I utgangspunktet leverer byggevaresektoren tunge og volumkrevende produkter som passer for transport med tog. I Nedre Glomma er det mange bedrifter i denne kategorien, som Jackson, Norsk Stål Tynnplater, Jøtul, Gyproc, Jogra steinindustri, Weber Leca med flere. Kundeområdet for disse bedriftene er Østlandet, hele landet eller deler av Skandinavia. Det er knapt et produkt som disse bedriftene ønsker levert med tog. Hovedårsaken er at hele eller deler av forsendelsen transporteres direkte fra fabrikk i mindre kvanta til en byggeplass eller til en detaljhandel i løpet av 24 timer. Lastebilen kjører vanligvis i sonedistribusjon med levering til flere kunder på samme rute. Det andre argumentet er at produktene kan være såpass skjøre slik at de ikke tåler omlasting eller annen eksponering som kan medføre transportskade, som fuktighet og bråstopp. I noen tilfeller har transportøren tilpasset lastbæreren til produktet, slik at volumet som lastes blir høyere enn ved anvendelse av en ordinær container.

Heller ikke ved innsamling og bearbeiding av avfall er det ønske om bruk av jernbane. Øra er i ferd med å bli et senter på Østlandet for bearbeiding av metallavfall. Avfallet samles inn med lastebil for behandling og gjenvinning. Metallet kvernes i mindre enheter før videre transport til stålverk i utlandet. Her er sjøtransport den dominerende transportformen.

I den kjemiske industrien anvendes iblant jernbane, både innenriks og ved transport over landegrensene. Årsaken er at industrien ofte er lokalisert i innlandet i Europa. Lastbæreren er gjerne en container som kan

løftes mellom transportmidlene. Iblant fraktes farlig gods der transport på bane er lite relevant. Som hovedregel vil det være et overføringspotensial til bane dersom et konkurransedyktig tilbud foreligger.

Ved produksjon av dagligvarer henter grossistene (handelskjedene) lasten ved fabrikkporten. Dersom jernbane anvendes er det som en del av grossistens totale transportmønster. Heller ikke transportene av inngående råstoff styres av produksjonsbedriftene. Leverandørene i utlandet har ansvaret for leveransene fram til fabrikkporten, med enkelte unntak. De største bedriftene har bedre kontroll over egne forsyningskjeder enn de mindre bedriftene.

Handelskjedene har mest oversikt over egne varestrømmer. Europris ville vært en potensiell kandidat for bruk av jernbane både for inngående og utgående gods dersom avstanden fra baneterminalen til sentrallageret var kortere. Bedriften har nylig besluttet å flytte til Moss. Distribusjonen til butikkene i Sør-Norge langs kysten er overført fra sjøtransport til lastebiltransport. Uten en vesentlig endring av konkurranseflaten mellom bil- og banetransport er det lite trolig at engroshandelsbedriftene i detaljhandelen med import til egne varedistribunaler vil anvende tog til Berg eller Rolvsøy og lastebil videre for innlagring og crossdocking i Osloregionen. Mellomtransporten fra Halden eller Fredrikstad til «containerbeltet» mellom Moss og Gardermoen blir for lang.

Industriområdet på Øra er under utvikling både for produksjon og distribusjon av sjømat til utlandet. Sjømaten leveres i fryst eller kjølt tilstand fra norskekysten for mellomlagring til et internasjonalt marked. Et landbasert anlegg for fiskeoppdrett skal etableres. Sjømat passer for transport på bane dersom kravene til transporttid, ankomst- og avgangstid og leveringspresisjon kan ivaretas på en tilfredsstillende måte. Toget har en høy markedsandel ved transport av fersk sjømat over 1500 kilometer, som mellom Oslo og Narvik. Her er tidspunktene for avgang fra Narvik og ankomst i Oslo vel tilpasset næringens behov. Situasjonen er annerledes enn for grenseoverskridende transporter. Ikke en eneste kilo med fersk laks eller ørret fraktes i dag ut av landet på tog etter et mislykket forsøk for 3-5 år siden.

Heller ikke emballasje- og papirindustrien har behov for jernbanetransport for sitt utgående gods. I likhet med byggevaresektoren leveres godset til kundene i Norge med lastebil. Det er minst mulig mellomlagring fra produsent til mottaker. Ledetidene er korte.

Konklusjonen er at det er lite behov for en baneterminal i Østfold for betjening av innenriks industrigods. Lastebilen når til Vestlandet, Midt-Norge og Sør-Sverige i løpet av en arbeidsdag. Regionale lagre legges ned. Det blir mer nattlige transporter med lastebil for levering neste dag. Nye rammebetingelser må til for at jernbanens konkurranseevne med lastebiltrafikken skal styrkes.

2.3 MARKEDSGRUNNLAGET FOR EN REGIONAL GODSTERMINAL

Det er i første rekke for gods over landegrensene at en terminal i Østfold har en berettigelse, fortrinnsvis for volumkrevende råvarer og industrigods. Konkrete behov er identifisert når det gjelder:

- Import, mellomlagring og videre distribusjon av industrigods og handelsvarer til bedrifter på Østlandet, fra destinasjoner i Tyskland, Østerrike, Frankrike og Italia med tradisjonelle jernbanevogner (kfr. kapittel 3)
- Eksport av skogsvirke som er avvirket i Østfold (jfr. kapittel 4))

En ny, moderne godsterminal har i tillegg et betydelig potensial for trafikkvekst på flere områder dersom ny teknologi fases inn og rammebetingelsene endres i jernbanens favør:

- Transport av semitrailere (uten trekkvogn og sjåfør) over avstander på mer enn 500 kilometer. Sjåføren med trekkvogn henter traileren i endeterminalen.

- Eksport av industrigods som i dag fraktes med lastebil til Sverige/Tyskland og bane videre

2.4 TRANSPORTKNUTEPUNKTET MÅ HA AREALER FOR LAGRING OG BEARBEIDING AV GODS

For godsoverføring til jernbane er det helt avgjørende at terminalen ikke «bare» blir et transportknutepunkt. Det må også være god plass for logistikkentra ved sporene og tilknyttede arealer for næringsutvikling. Mest behov er det for lagringskapasitet av innsatsvarer ved terminalen til de største industribedriftene som ikke har plass på eget område. Det kan være et såkalt «vendor managed inventory (VMI),» der en tredje part bygger opp logistikkentra på vegne av utenlandske leverandører til viktige kunder i regionen. Kundene avroper varer i takt med behovet. Mellomlagring nær kundene er spesielt viktig når det er lange leveringstider eller store svingninger i etterspørselen, f.eks. ved prosjektbasert produksjon.

Felles tredje parts logistikkentra utenom fabrikkområdene er dagligdags på Kontinentet. I Norge er det vanlig at det inngående lageret lokaliseres på fabrikkområdet og ikke i et felles distribusjonssenter med andre bedrifter. Det reduserer grunnlaget for samtransport. Jernbane er svært konkurransedyktig med biltransport i kostnadsnivå for gods over lange avstander. Retningsbalansen for industrigods og bearbeidede varer over Svinesund er meget skjev slik at en stor andel av lastebilene fra Kontinentet kjører tomme tilbake. Det medfører at transportkostnaden tur-retur i stor grad må betales av importøren. Med økende volum blir jernbanen en mer attraktiv transportform, forutsatt at kravene til leveringspresisjon, framføringstid og kostnadsnivå innfris.

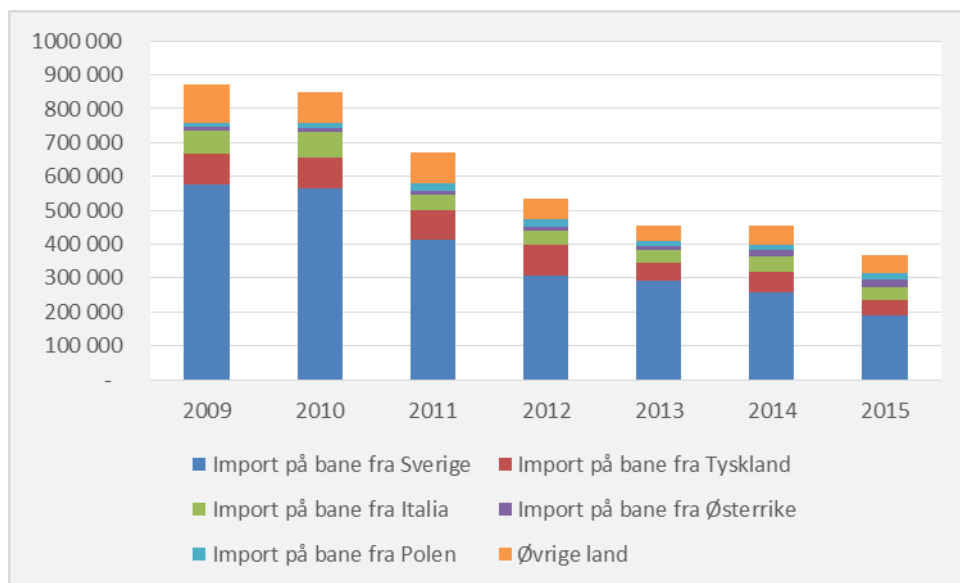
Bedrifter som Nexans har lite plass for lagring av inngående varer på fabrikkområdet. Produsentene i utlandet ivaretar mellomlagringen av innsatsvarene. De leveres i små partier med lastebil. Med et logistikkenter ved Berg stasjon kan leverandøren opprette et mellomlager som ivaretas av en tredje part og med større volumer per forsendelse. Leveringssikkerheten for både produsent og leverandør forbedres. Tilsvarende konsept vurderes av emballasjeprodusentene som mottar kolli med vekt på 2-4 tonn.

Bedriftene «ser» ikke merkostnadene ved biltransport dør-til-dør fordi varene anskaffes fritt levert til fabrikkporten. Det har ikke vært naturlig å fokusere på disse kostnadene når biltransport er eneste alternativ. Dette taper bedriftene penger på. Rederiene og speditørene innen sjøtransporten har vært dyktige til å få vareeierne til å endre leveringsbetingelsene slik at påslaget for transport synliggjøres. Det har vært medvirkende til en betydelig vekst i shortsea trafikken på enkelte destinasjoner de siste årene. Med et mer konkurransedyktig banetilbud vil speditørene kunne markedsføre nye løsninger også i banesektoren.

3 GODSOVERFØRING TIL BANE FRA DESTINASJONER I SCANMED KORRIDOREN

3.1 SVAK UTVIKLING FOR SKINNEGÅENDE GODSTRANSPORT MELLOM NORGE OG EUROPA

Det er dristig å legge til rette for økt banetransport av importert gods fra Kontinentet når den faktiske utviklingen går i motsatt retning. Jernbanens andel av den samlede importen på lastebil, bane og ferge var kun 5 % i 2015, målt i tonn. Mer enn halvparten av importen er svensk gods, dvs. fra områder der lastebiltransport har fortrinn. Importen per land fremgår av statistikken nedenfor:

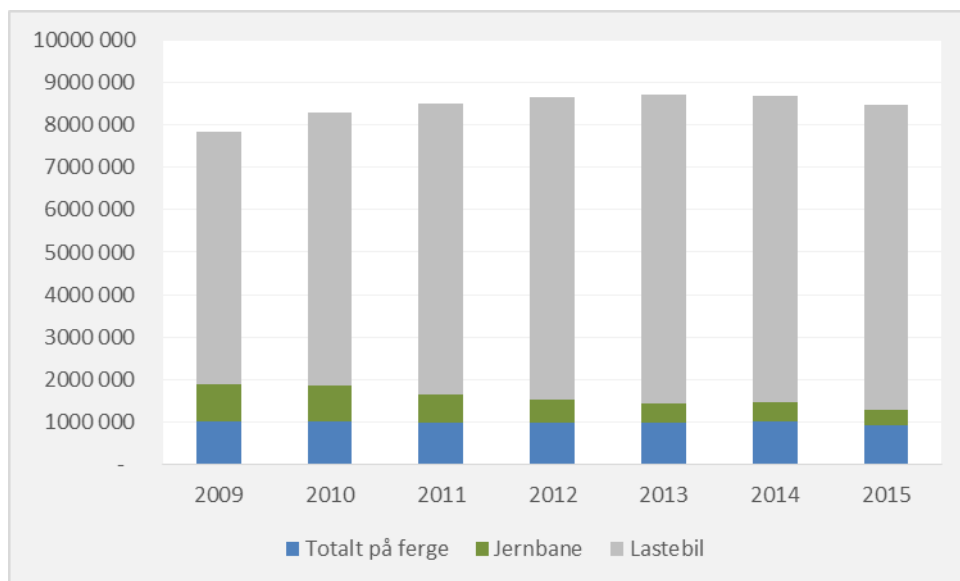


Figur 4: Trafikktutviklingen målt i tonn ved import av gods på jernbane (Statistisk sentralbyrå)

For eksporten er den relative andelen til Sverige mye høyere, jfr. kapittel 4. Det skyldes strukturendringene i næringslivet med økt eksport av råstoff.

3.2 BETYDELIG POTENSIAL DERSOM JERNBANENS KONKURRANSEEVNE STYRKES

Man kan også snu argumentasjonen motsatt vei og påpeke at verre kan det ikke bli. Både Norge og EU har vedtatt ambisiøse mål for godsoverføring fra vei til sjø eller bane innen 2030. Uten ytterligere tiltak har TØI spådd at både ferge- og banetrafikken vil øke like mye som, eller mer enn, lastebiltrafikken. Det spås at sjøtransporten (container, bulk) vil miste markedsandeler. Prognosen tar imidlertid ikke hensyn til strukturendringer (som sentralisering av godsknutepunktene). Dette har ført til kraftig vekst i transportarbeidet. Med en gjennomsnittlig lastevikt på 14 tonn tilsvarte importvolumet ca. 1400 lastebiler hver dag (ÅDT) over grensen til Norge i 2015:



Figur 5: Importen til Norge 2009-2015 (tonn) på vei, ferge og jernbane (Statistisk sentralbyrå)

Det er mange årsaker til jernbanens svake konkurranseevne ved grenseoverskridende transporter. Samordnede tiltak må til for å snu utviklingen. Blant utfordringene er at terminalene er tilrettelagt som arealeffektive transportknutepunkt sentralt i byene for containerisert gods. En ny eller modernisert terminal i Halden eller Fredrikstad må kunne yte merverdi ut over lasting og lossing av gods. Dette er blant de viktigste suksesskriteriene for sjøtransportens konkurranseevne. Tiltaket bør «kopieres» i banesektoren.

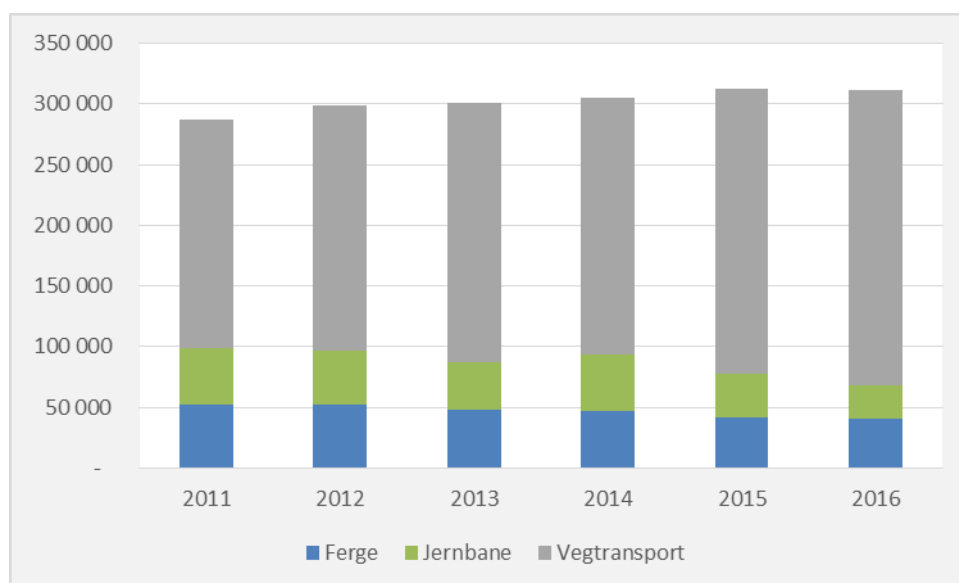
3.3 ØKT SATSING PÅ DE LANGE KORRIDORENE FOR BANETRANSPORT

Det mest synlige strategiske tiltaket for økt godstransport på bane i Nasjonal transportplan 2018-2029 er tilrettelegging for et mer robust banenett for de lange korridorene. Elektrifisering av strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger åpner for raskere og mer kostnadseffektive godstransporter fra Bodø i nord til Charlottenberg (Kongsvinger) i sør der godset tilkobles det svenske banenettet for videre transport i Europa. En tilsvarende satsing på nord-sør korridorene gjøres i EU. I november 2015 ble ScanMed korridoren mellom Oslo/Stockholm og Sør-Italia formelt åpnet. Dette er en av EUs 9 stamnettkorridorer på tvers av landegrensene. Målet er å gjøre det enklere å bestille jernbanetransport på tvers av landegrensene og å styrke kvaliteten ved skinnegående transport:



Figur 6: ScanMed korridoren mellom Oslo/Stockholm og Sør-Italia

Det gjenstår å se hvor raskt investeringer i denne korridoren påvirker godstrafikken over lange avstander til og fra Østlandet. Grenseoverskridende transporter på jernbane har dårlig rykte med hensyn til leveringspresisjon. Potensialet er betydelig. Det er mye gods som importeres fra Italia, som keramiske fliser og hermetiske matvarer, som passer godt for transport på bane:

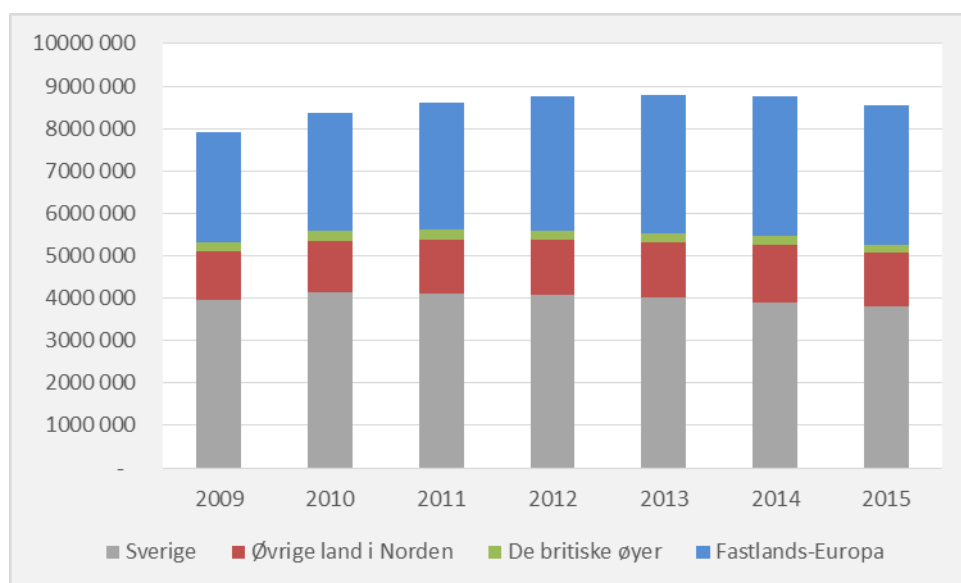


Figur 7: Transportmiddelfordelingen målt i tonn ved import fra Italia (Statistisk sentralbyrå)

For omkring 10 år siden tilbød Haggartner kostnadseffektiv returtransport fra Verona til Norge da en vesentlig andel av papirrullene til Norske Skog ble fraktet til Tyskland og Italia med tog. Denne trafikken har gradvis blitt trappet ned som følge av jernbanens manglende konkurranseevne. I dag anvender Norske Skog Saugbrugs egne løsninger med kombinasjoner av sjø- og biltransport.

3.4 OVERFØRINGSPOTENSIALET FRA VEI TIL BANE VED IMPORT FRA UTLANDET

På grunn av den skjeve retningsbalansen har eksportbedriftene gode betingelser ved transport av varer til Kontinentet. Som for biltrafikken er det importen som må legge grunnlaget for en ny moderne baneterminal og eksport av gods på bane i neste omgang. Figur 8 viser fordelingen av varestrømmene fra europeiske avsenderland:

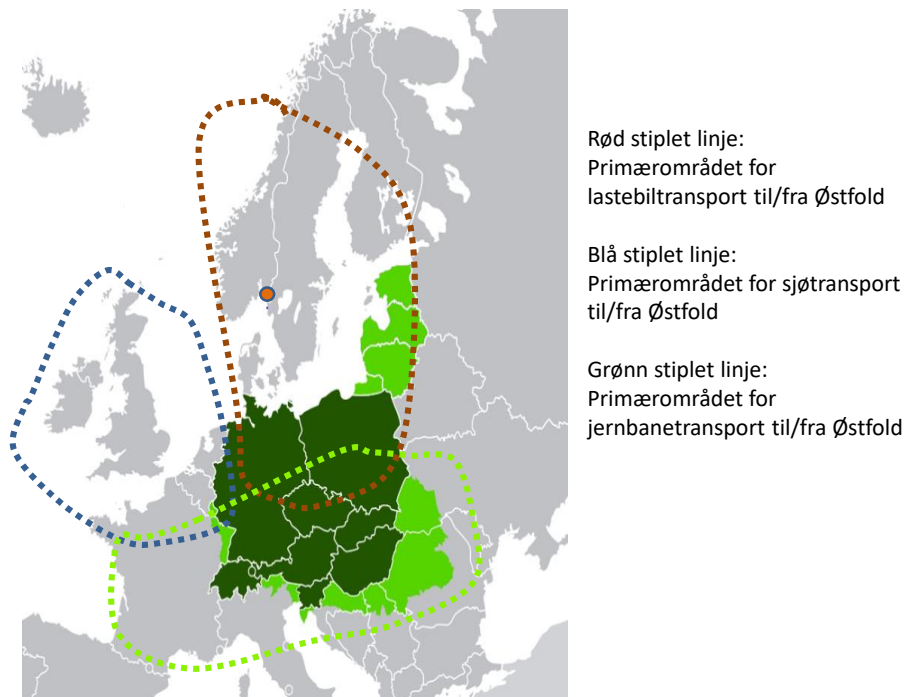


Figur 8: Importen til Norge med ferge, jernbane og lastebil fra ulike deler av Europa, målt i tonn (Statistisk sentralbyrå)

Det teoretiske overføringspotensialet for gods fra vei til bane fra fastlands-Europa er 3,3 mill. tonn. Med en 5 % andel for jernbanen i dag og negativ utvikling er det vanskelig å spå hvilket faktisk overføringspotensial som en godsterminal i nedre del av Østfold kan ha. Det største potensialet er knyttet til tiltak for å sette tralla på toget (jfr. kapittel 5), forutsatt moderne og effektive løsninger for lasting og lossing av traller. Innenfor transport med tradisjonelle banevogner synes potensialet ut over nåværende trafikk å være 50.000-100.000 tonn per år dersom rammebetingelsene ikke endres til fordel for banetransport i vesentlig omfang. Det tilsvarer 1-2 tog per uke.

Også endringer i terminalstrukturen på Østlandet har betydning for godsomslaget i Østfold. Nedleggelse av Nybyen i Drammen til godsformål og flytting av virksomheten til Holmen vil påvirke vognlasttrafikken som i dag lossere importert gods i Drammen og som frakter skogsvirke i retur på samme togstamme. Nye operatører vil etablere seg i Norge dersom baneinfrastrukturen blir mer attraktiv. Innføring av veiprising i Sverige og økt veiprising i Norge vil påvirke konkurranseflaten mellom transportmidlene. En nærmere vurdering av markedspotensialet bør gjøres i hovedprosjektet.

Slik situasjonen er i dag er det import av gods fra Sør-Tyskland, Sør-Frankrike, Italia, Østerrike og deler av Polen som anses som mest relevant for overføring til bane. Konkurranseflaten mellom transportmidlene for stykkgoods er illustrert i kartet nedenfor på grunnlag av samtaler med vareeiere og operatører:



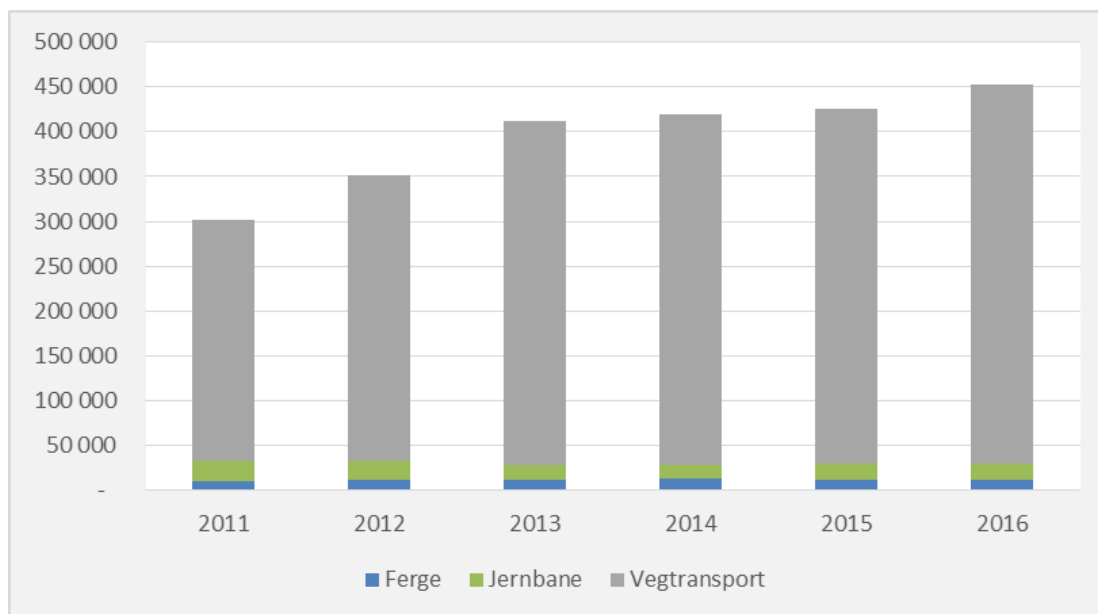
Figur 9: Illustrasjon av de geografiske områdene i Europa der de ulike transportmidlene har fortrinn (Flowchange)

Det primære godsnedslagsfeltet for transportmidlene følger av deres spesifikke fortrinn. Merknadene i begge ender ved intermodale transporter sammenlignet med biltransport dør-til-dør må oppveies av rimeligere transporter mellom terminalene. Mellomtransporten på norsk område med lokal sjåfør koster 25-30 kroner per kilometer (inkl. laste- og lossetiden), mens en semitrailer med trekkvogn og utenlandsk sjåfør for hele distansen har en kilometerkostnad på 10-12 kroner (avhengig av land og returtransport). Dersom banetransporten har en kilometerkostnad på 4-7 kroner inkl. lasting og lossing må avstanden være 1000-1500 kilometer før merknadene ved godsoverføring i begge ender er utlignet. Jernbanen kan være konkurransedyktig også på kortere avstander, jfr. transportene av Voss Vann i Agder, men da må andre forhold være tilstede, som at:

- Vareeieren har sitt logistiksenter ved terminalen, slik at mellomtransporter unngås
- Lastebilen har konkurranseulempen, som kjøretidsbegrensninger og dårlig veistandard

3.5 BANETRANSPORT MED POLEN OG DE BALTISKE STATENE

Flere operatører ser for seg en betydelig vekst med skip og tog for destinasjoner i Polen. I dette landet er om mulig lastebilandelen mellom Norge og Polen enda høyere enn mellom Norge og Italia:



Figur 10: Importen fra Polen (målt i tonn) per transportmiddel i perioden 2009.2015 (SSB).

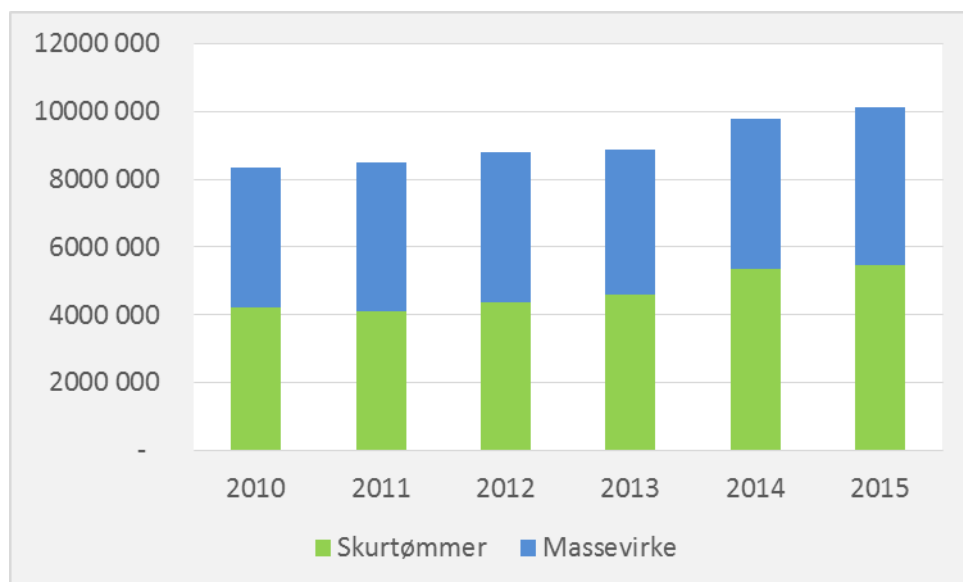
Transportsystemene for engroshandelsvarer er som hovedregel basert på lastebiltransport der leverandøren har ansvaret helt fram til fabrikkdøra. Varemottakeren i Norge må sannsynligvis ta kontroll over inngående vareflyt for at transportmiddelfordelingen skal endres, dvs. at varemottakeren tar ansvaret for transporten.

3.6 ANDRE BARRIERER FOR ØKT BANETRANSPORT

I dag fraktes noe gods fra Østfold til Sverige eller Tyskland for videre transport på bane. Det skyldes mange forhold, som manglende konkurransedyktighet med veitrafikken for transport mellom Oslo og Gøteborg eller mellom Oslo og Malmø. Blant andre forhold som nevnes er at det er lettere å eksportere gods til EU-land fra et svensk datterselskap enn et norsk datterselskap. Noen bedrifter sender derfor godset til Sverige med lastebil for samlasting der. Rederiene hevder at det er vanskeligere å importere gods til Norge på bane over Gøteborg Havn enn via en norsk havn. Det er lite transport på bane av gods over Gøteborg Havn til destinasjoner på Østlandet. Utfordringene for banetrafikken ved grensepassering inn og ut av EU bør undersøkes nærmere da dette ofte nevnes som en barriere for bruk av bane for grensekryssende gods.

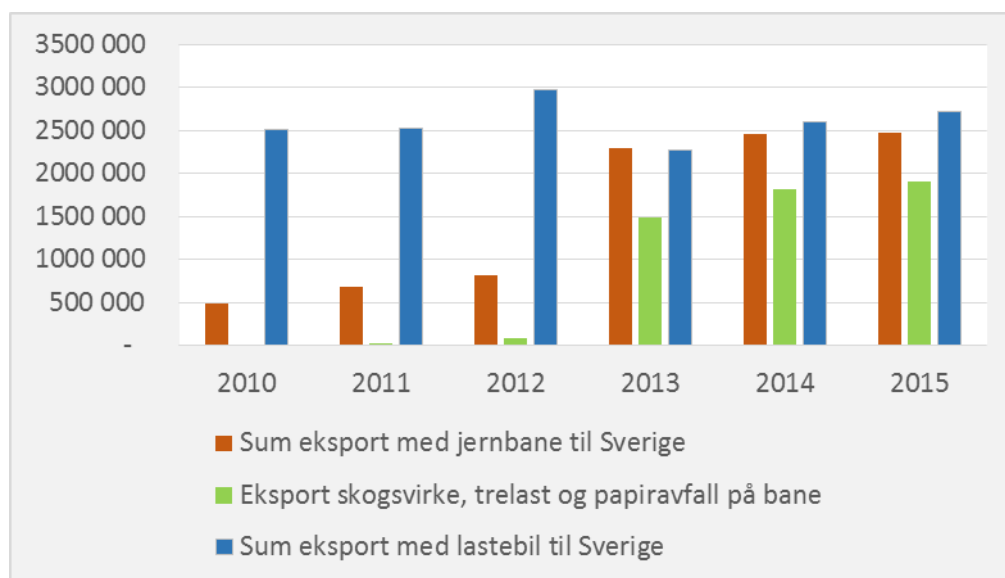
4.1 STERK TRAFIKKVEKST PÅ BANE

Skognæringen har gjennomgått betydelige strukturendringer siden 2010. Til tross for nedleggelse av viktige foredlingsbedrifter har avvirkingen til industriformål økt med 4 % i gjennomsnitt hvert år. For skogeieren er skurtømmeret mer verdifullt enn massevirket. Begge deler må ha et marked for at hogst skal finne sted:



Figur 11: Avvirkingen av bartrær (m³) til industriformål 2010-2015 (Statistisk sentralbyrå)

Ca. 72 % av virket som omsettes for industriell anvendelse er gran. Resten er furu og litt løvtrær. Det er i ferd med å bli et skandinavisk råstoffmarked, der virket i Norge i økende omfang transporteres til Sverige for foredling. Her er jernbanen det viktigste transportmidlet:



Figur 12: Eksporten til Sverige fra Norge (tonn), med bil eller bane (Statistisk sentralbyrå)

Det var neppe noen i 2011 som kunne forestille seg at eksporten av massevirke på bane til Sverige fire år senere ville være på nivå med den samlede eksporten med lastebil. Omkring 40 % av avvirkningen i Norge til industrielle formål transporteres til Sverige for foredling. I tillegg kommer eksporten av husholdningsavfall og skogsvirke for varmeformål.

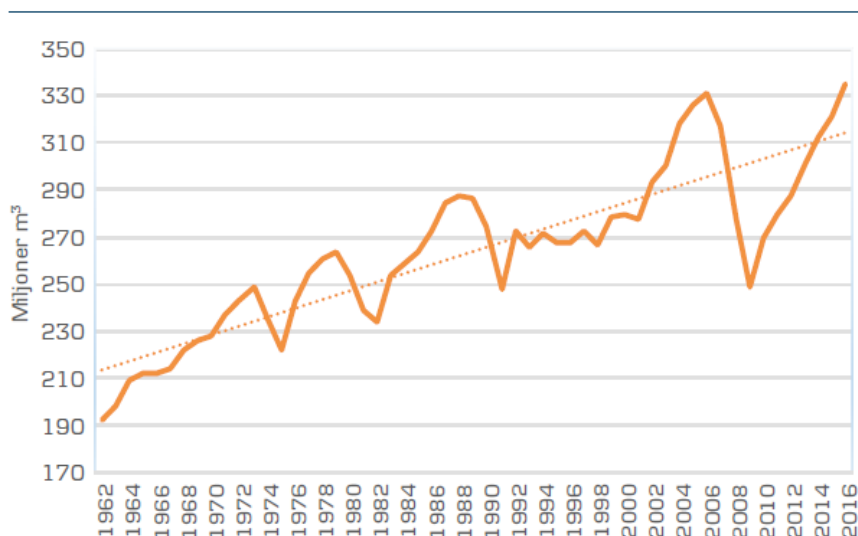
4.2 AVVIRKNINGEN I ØSTFOLD OG FOLLO

Østfold og Follo anses som et felles skogdistrikt, med en samlet avvirkning til industrielle formål på ca. 0,9 mill. m³ i 2016 (1 m³ = 0,88 tonn). De tre skogeierforeningene som omsetter skogråstoff i dette distriktet er Viken Skog, Glommen Skog og Nortømmer (Norskog). De har litt ulike kundegrupper og geografiske satsningsområder. Havass Skog BA (Haldenvassdragets skogeierforening) var tidligere et eget skogeiersamvirke. I 2015 kom dette samvirket inn i Glommen Skog som har hovedkontor på Elverum og organiserer skogeiere i Hedmark. Viken Skog ivaretar en fjerdedel av all virkeomsetning i Norge. Deres markedstyngdepunkt er på vestsiden av Mjøsa, fortrinnsvis Oppland, Buskerud og deler av Akershus. Norskog er en medlemsorganisasjon for skogeiere som ønsker å stå utenfor landsbrukssamvirket. NORSKOG representerer primært store skogeiere som i alt står for 15 prosent av den totale avvirkningen i Norge.

Avvirkningen i Østfold og Follo kan inndeles i tre hovedgrupper:

- Skurtømmer av gran og furu, ca. 0,5 mill. m³. Tømmeret leveres til sagbruk i nærområdene med lastebil (som Skoppum, Eidsvoll, Aurskog, Eidskog, Äljäng) eller til sagbruk lenger unna med tog eller med sjøtransport
- Massevirke av gran som leveres til Borregaard ASA og til Norge Skog Saugbrugs AS
- Massevirke av furu, grove kvaliteter av massevirke gran og løvtrær som leveres til svensk industri, primært Södra Cells anlegg i Varberg, sør for Göteborg.

Det spesielle med Østfold er at fylket har en stor celluloseindustri og ingen sagbruksindustri. Fylket er derfor en netto importør av massevirke, mens det er motsatt for de øvrige fylkene på Østlandet. Avvirkningen i Østfold attraktiv for mange produksjonsanlegg på begge sider av grensen. Ifølge skogeierforeningene er det en økende råvareknapphet til foredlingsanleggene i Sør Sverige, blant annet med større etterspørsel etter råstoff fra Norge og høyere priser som resultat. Det er et skifte i etterspørselen fra furu til gran. Nye anvendelsesområder må utvikles for furu og løvtrær. I internasjonal sammenheng fører etterspørselen fra Østen til nye produksjonsrekorder etter en kraftig nedgang i 2009:

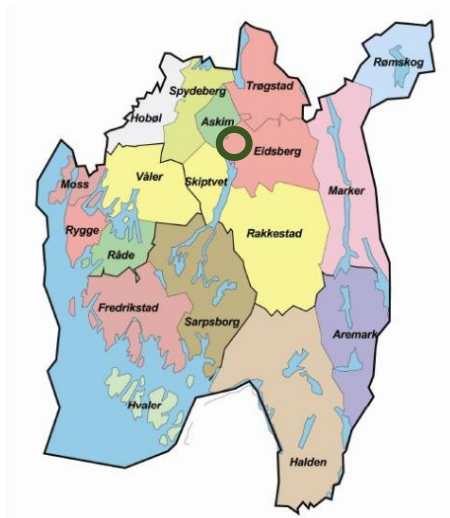


Figur 13: Verdensproduksjonen (mill. m3) av sagede bartreprodukter 1962-2016 (Danske Bank)

4.3 LOKALISERINGEN AV EN NY TØMMERTERMINAL

I dag transporteres skogsvirket fra Østfold til svenske og tyske destinasjoner med skip, tog og lastebil. Barket rundtømmer ble i 2016 sendt til Kina i containere over Moss Havn. Alvim (Fredrikstad), Hafslund (Sarpsborg) og Moss er utskipningssteder med skip. Både Rolvsøy og Berg benyttes ved eksport med tog. Samlet volum for eksport med skip og tog fra de fire terminalene i Østfold antas å være i overkant av 200.000 m3 i 2016.

Transportkostnadene i skognæringen er betydelige. De kan utgjøre 50 % av omsetningsverdien for råstoffet når avstanden er 150-200 kilometer til foredlingsstedet. Vederlaget for massevirket har avgjørende betydning for skogeierens totale inntekt av avvirkningen og dermed omsetningen i skogen. Norge har høyere transportkostnader per m3 enn Sverige og tilsvarende lavere vederlag for hogsten til skogeieren. For næringen er det derfor viktig med satsing på jernbane da dette har direkte næringspolitiske virkninger. To av tre skogeierforeninger ønsker en tømmerterminal som ligger mer sentralt i fylket:



Figur 14: Illustrasjon av en potensiell lokalisering av en ny tømmerterminal

Som i arbeidet med Godspakke Innlandet kan det bli krevende diskusjoner og vurderinger rundt lokaliseringen av en ny tømmerterminal. En ny terminal vil styrke grunnlaget for eksport av både skurtømmer og massevirke til utenlandsk industri. Det kan samtidig gå på bekostning av tilgangen på skurtømmer til sagbrukene. Hver sagstokk som foredles i Norge gir betydelige ringvirkninger med hensyn til sysselsetting i hele verdikjeden. En ny tømmerterminal langs Østre linje, som ved Slitu i nærheten av Askim, vil være positivt for avvirkingen og dekningsbidraget fra skogen for skogeieren, men neppe på kort sikt for sagbrukene i Akershus som kan få økt konkurranse om råstoffet. Samtidig kan et nytt opplastingsområde legge forholdene til rette for ny, tilknyttet foredlingsvirksomhet, slik det legges opp til på Rudshøgda og i Kongsvinger. Denne avveiningen mellom skogeierens interesser og den lokale industriens interesser er krevende for samvirkeorganisasjonene som iblant er medeiere i de industrielle verdikjedene. Glommen foretrekker eksport av sagtømmer over Berg stasjon mens Viken og Nortømmer foretrekker en terminal som er lokalisert mer sentralt i avvirkningsområdet.

En ny tømmerterminal sentralt Østfold vil styrke konkurranseevnen til jernbanen både mot skip og biltransport. Sagbrukene etterspør fersk virke, dvs. at det bør ta inntil 7 dager fra hogst til mottak i fabrikk. Dersom et opplastet volum på 1000 m³ per tog legges til grunn kan virket leveres ferskere med toget enn med skipet. Det trengs ofte et lastevolum på 3000-5000 tonn for å fylle et skip som er tilrettelagt for tømmertransport. Det innebærer lenger liggetid for skurtømmeret ved kaia enn i baneterminalen.

4.4 ANBEFALINGER VEDRØRENDE VIDERE ARBEID

Skognæringen er en syklisk bransje, med betydelige svingninger i etterspørselen etter råstoff. Kapasitetsunderskudd eller – overskudd i Sverige vil ha direkte påvirkning på etterspørselen etter virke på Østlandet og i Trøndelag. Den svenske avvirkingen til industriformål er 6-7 ganger større enn i Norge. Transportkostnadene per m³ er lavere. Svenskene i ferd med å nå grensen for bærekraftig uttak, dvs. at tilveksten og avgangen er på samme nivå. I Norge er tilveksten vesentlig høyere enn uttaket, men det er stor variasjon mellom treslagene. Mange faktorer indikerer at etterspørselen etter skogråstoff på Østlandet fra svensk industri vil øke i årene framover.

I dag eksporteres 40 % av avvirkingen i skogen til vår svenske naboer. For ikke mange år siden var det netto import av virke. Det anbefales at Jernbanedirektoratet utarbeider en helhetlig plan for utvikling av tømmerterminaler i offentlig regi. Dette har vært gjort tidligere, men under helt andre rammebetingelser for næringen enn i dag. Den offentlige innsatsen trengs for likebehandling av aktørene og for best mulig utnyttelse av arealene. Samtidig må terminalene for opplasting av tømmer ses i sammenheng. Viken Skog skriver f.eks. i en epost at et opplastingsspor ved Askim må vurderes mot øvrige investeringsbehov i terminaler som næringen har, slik at helheten sikres.

5.1 NYE TEKNOLOGISKE LØSNINGER VINNER FRAM

Dersom 30 % av godset som fraktes over 300 kilometer i EU skal overføres til skip eller tog innen 2030 må det nye løsninger til. Det gjelder ikke minst for den tidkrevende lastingen og lossingen av gods. Skader oppstår ved omlastinger. Dersom traileren kan løftes eller rulles av og på toget på en tids- og kostnadseffektiv måte styrkes jernbanens konkurranseevne.

Over Svinesund passerer i gjennomsnitt ca. 2700 tunge lastebiler hver dag (ÅDT). Trafikken øker med i overkant av 4 % per år. Omkring 40 % av trafikken skal gjennom Sverige og videre til andre land. Mellom 30 % og 50 % kjører tomme ut av landet eller med beskjeden last i forhold til bilens kapasitet. Berg terminalen ligger like ved E18 og i nærheten av Svinesund transportsenter. I stedet for lange transporter gjennom Sverige kan tralla settes på toget og fraktes til nærmeste terminal for bestemmelsesstedet der en lokal sjåfør venter for å bringe lasten videre. Det betyr sparte transportkostnader og sparte Co2 utslipp.

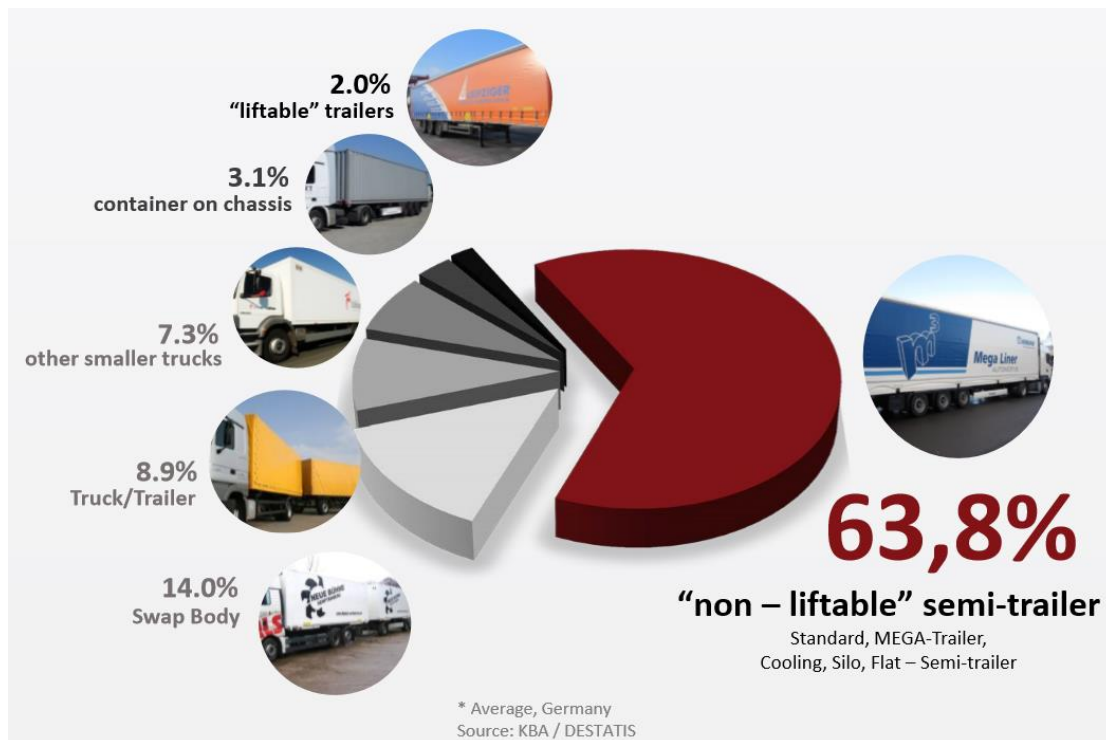
Tralla på toget er ingen ny oppfinnelse. Mellom 15 % og 20 % av trafikken over Alnabruterminaler antas å være semitrailere med hjul der en sjåfør med trekkvogn venter i endeterminalen. Flere av de ledende speditørene i containermarkedet i Europa satser på kombinerte transportløsninger dør-til-dør, som Samskip Van Dieren. Dette selskaper har stor suksess med å sette trallene på toget mellom terminalen i Duisburg og andre land på Kontinentet. Det satses på 45 fots containere som kan løftes mellom transportmidlene. Blant bidragsyterne til suksessen er innføring av MAUT og stadig høyere veibruksavgifter i Europa.

Norske biltransportører innser at de ikke kan konkurrere med utenlandske selskaper og sjåførere fra lavkostland i de sentrale transportkorridorene uten at tralla settes på toget eller på fergen der sjåføren ikke er med, under ellers like forhold. Unntaket er transporter der sjåføren har last i begge retninger og konkurrentene kjører tomme hjem. De norske operatørene fokuserer derfor mer på distribusjonskjøring og transporter som krever spesielle behov enn tidligere. Det er likevel ikke så enkelt å sette tralla på toget. Tralla krever returlogistikk og last tilbake. Det er mange typer traller med hensyn til utforming og størrelse. Konseptet passer derfor best for store speditører som eier eller leier containerne selv og som har jevn flyt av gods mellom terminalene

Dersom en speditør i Trøndelag setter tralla på toget til f.eks. Duisburg i Tyskland er det speditørens ansvar å få last tilbake. Ved å kjøpe tjenesten av en operatør med egen tralle overlates problemet til operatøren. Alternativt kan det offentlige tilby en felles pooltjeneste i tilknytning til ordningen dersom det kan godkjennes innenfor konkurranselovgivningens rammer.

5.2 RULLENDE LØSNINGER FOR LASTING OG LOSSING KREVES

Det er uklart hvor stor andel av lastbærerne i biltrafikken dør-til-dør i Europa som kan løftes. Lastbærere som ikke kan løftes er rimeligere i innkjøp. CargoBeamer AG presenterte følgende fordeling av lastebilparken i Tyskland under International Transport Forum i mai 2016:



Figur 15: Andelen ikke løftbare lastbærere ved biltransport i Tyskland (KBA/DESTATIS)

For at transportene med lastebil over lange avstander skal kunne ta toget må nye ro-ro løsninger kunne tilbys. Selv om andelen løftbare enheter ved internasjonale transporter fra Europa til Skandinavia kan være høyere enn 36,2 %, må nye løsninger til. Det er flere teknologier å velge mellom. Amerikanske Rail Runner erstatter banevognene med en egen enhet som traileren settes oppå, jfr. bilde. Denne enheten flyttes med gaffeltruck mellom sporene. Fordelen er at det blir plass til flere enheter på toget, høyden blir lavere og støyen reduseres, ifølge leverandøren



Figur16: Rail Runners design bogie (www.railrunnereurope.com)

Vel så interessant er en tysk løsning der lastebilen parkerer traileren på en lasteplate. Denne lasteplaten med traileren på skyves om bord i 90 graders vinkel til skinnegangen, samtidig som last som skal av skyves ut av banevogna. Hele toget lastes og losses samtidig uten at sjåføren med trekkvogn må være tilstede. Det krever at skinnegangen er nedsenket. Ifølge leverandøren tar operasjonen 15 minutter med 36 trailerenheter om bord:



Figur 17: Illustrasjon av løsningen til CargoBeamer (www.cargobeamer.eu)

Det er uklart hvor mange baneterminaler som har denne terminaltypen ut over Lübeck og Duisburg. Prosjekter pågår flere steder i Europa. Leverandøren påstår at investeringene i terminalinfrastruktur er vesentlig lavere enn i en tradisjonell containerterminal. Følgende nøkkeltall oppgis:

CargoBeamer terminals represent a new generation:

- very compact size – ¼ of container crane terminals
- very low investments – ¼ of container crane terminals
- usable for all semi-trailers – not only for container transports
- full automation – very low operational cost.

Compact terminals fit almost everywhere - renaissance of industrial rail interfaces.

CargoBeamer Compact3 1x12

Investition:	12 mio. €
Capacity:	180.000 moves per year
Length:	280 meter
Square area:	1 ha
Train stop:	1,5 hours
Staff size	5 FTE/shift
Operational cost:	15 € / move

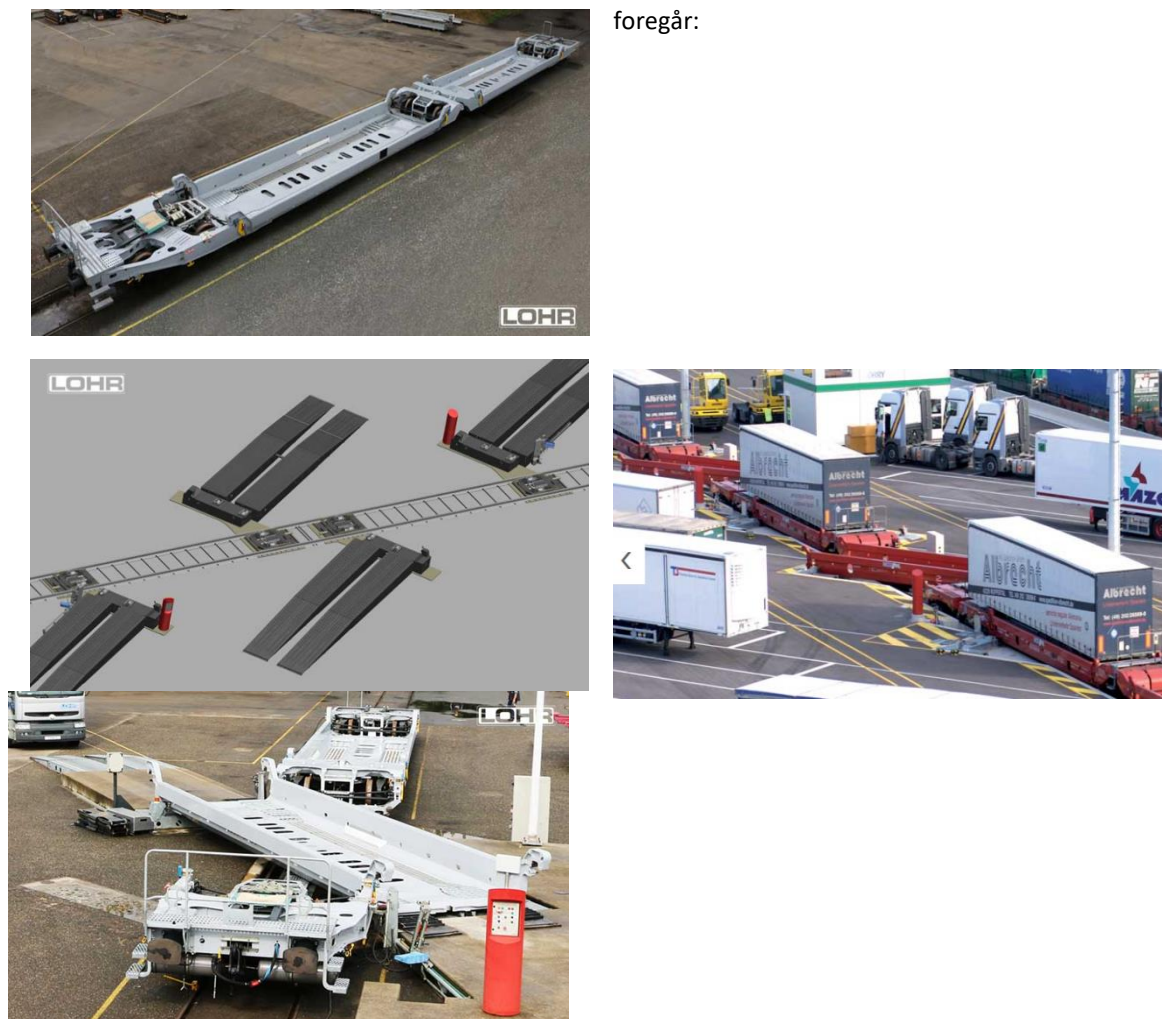


Figur 18: Presentasjon ved International Transport Forum, Leipzig 2015 (CargoBeamer AG)

Sårbarheten ved driftsproblemer må sjekkes ut. Kort omlastingstid er avgjørende når tog skal konkurrere på avstander som lastebilen rekker i løpet av en arbeidsdag, som mellom Alnabru og kombiterminalene i Sør-Norge og Sør-Sverige. Investeringsomfanget ser ut til å være konkurransedyktig med lift on- lift off teknologi.

5.3 THE LOHR RAILWAY SYSTEM

Det kanskje mest aktuelle laste- og lossesystemet for norske forhold er «the Lohr Railway system.» Den opprinnelige betegnelsen er «Système Modalohr» da løsningen er utviklet av det franske konsernet Lohr. Lastebilen trekker semitraileren opp på en lasteplate på jernbanevogna som er snudd 30 grader. For å komme på og av lasteplata må det være en platting i begge ender, eller et nedsenket banespor. Sjåføren kjører semitraileren opp på denne plata mens toget venter. Når semitraileren er frigjort fra trekkvogna snus lasteplata tilbake i togets lengderetning og lasten festes. Bildene nedenfor gir en indikasjon på hvordan operasjonen foregår:



Figur 19: Presentasjon av The LOHR railway system (www.lohr.fr)

LOHR tilbyr flere typer banevogner avhengig av containerstørrelse og hva slags last som transporteres. Piggyback er den internasjonale betegnelsen for vogner som kan løfte og rotere semitrailere uten av vogna må

frakobles togstammen. Det er flere linjer i drift med slike vogner, blant annet i banenettet mellom England og Frankrike. Kineserne er i ferd med å teste ut en prototype for dere behov ifølge Railway Gazette (nov. 2106).

Metrocargo er et fjerde system for overføring av trailere mellom tog og lastebil. Dette systemet minner om et automatisert lager der en robot beveger seg fram og tilbake på en skinnegang for å hente og levere semitrailere på toget.

5.4 UTTESTING AV LØSNINGER

Det store potensialet for en baneterminal i Østfold er trailere på toget. Her har Berg terminalen et fortrinn foran Rolvsøy. LOHR systemet krever små investeringer av infrastrukturforvalteren, men egne vogner for operatørene. I tillegg tar det noe lenger tid å omlaste godset enn med CargoBeam løsningen. LOHR systemet er mest fleksibelt og sannsynligvis mindre sårbart enn CargoBeam.

Dersom traileren kan settes på toget vil det redusere behovet for andre transportformer på bane, som single wagon load. Papirindustrien som leverer følsomme produkter kan anvendes single wagons, men det beste er løsninger der lastbæreren ikke åpnes. En terminal i Østfold kan være en testarena for nye løsninger. Bildet nedenfor viser containere som fraktes på vogner tilpasset tømmertransport og som med enkle grep kan frakte andre lastbærere:



Figur 20: Løsning fra transport av containere på tømmervogner (Silvi Forum AS)

Det er en rask, teknisk utvikling innen automatisering av terminalutstyr, som kraner. Dersom semitrailerne ikke kan løftes må en tilsvarende utvikling finne sted for rullende materiell. Østfold kan være en testcase for nye laste- og losseløsninger på bane.

6.1 BETYDELIGE POTENSIELLE NÆRINGSAREALER VED BERG TERMINALEN.

De lave transportprisene ved godstransport over lange avstander skaper behov for en bred intermodal terminalstruktur og samlokalisering med bedriftenes lagerfunksjoner dersom gods skal overføres fra vei til skip og tog. For Alnabru er det en helt sentral konkurransefaktor at samlasternes stykkgodsterminaler er lokalisert i samme område. For trafikken over Borg Havn er det avgjørende at det viktigste næringsområdet i Fredrikstad ligger på Øra og ikke langs E6. Tilsvarende behov gjelder for Berg og Rolvsøy. Sjø- og baneterminalene trenger samlokalisering med vareeiere som har stabil trafikk over terminalene for å være attraktive knutepunkter. Jernbanetransport over lange avstander må vinne tilbake brukernes tillit. Berg som transport- og logistikknutepunkt bør rettes både mot intermodal transport og dør-dør transport med lastebil.

På nåværende tidspunkt er det vanskelig å ta stilling til hvor store arealene bør være. Samtlige togprodukter er avhengig av tilknyttede lagringsarealer for å kunne utvikle et tilfredsstillende transporttilbud. Til sammenligning disponerer Alnabru terminalen et areal på ca. 1200 dekar. Spor for skifte og hensetting av tog utgjør imidlertid en betydelig del av området. De regionale næringsområdene i Oslo og Akershus har et areal på 200-400 dekar. Næringsparkene på Vestby har et samlet omfang på ca. 900 dekar inkl. kjøreveier og grøntområder. I Kongsvinger planlegges mer enn 1000 dekar næringsareal i direkte tilknytning til den nye tømmerterminalen for å tilrettelegge for industriell foredling av råstoffet. Utbyggingen i første fase vil imidlertid være moderat.

I Halden eies arealene ved Berg terminalen av private eiendomsaktører og av kommunen. Transport- og logistikktilbudene i privat og offentlig regi må ses i sammenheng. Videre konseptutvikling må finne sted i hovedprosjektet. Et arealbehov på 200 dekar kan være et fornuftig utgangspunkt for neste fase i planleggingen.

6.2 ROLVSØY SUPPLERER BERG

Det kan ta adskillige år før Berg terminalen er i full drift med nye moderne transportløsninger og et bredt logistikktilbud. I mellomtiden må Rolvsøy terminalen ivareta etterspørselen etter banetransport. En ny speditør i banemarkedet ønsker å satse på jernbanefrakt fra europeiske leverandører. Da trengs fasiliteter for mellomlagring av gods under tak. Hovedvirksomheten over terminalen er i dag transport og mellomlagring av naturgass.

Rolvsøyterminalen kan bli mer attraktiv for banetransport av gods i det lange bildet. Fredrikstad kommune vurderer å etablere et nytt næringsområde (Tofteberget) ikke langt fra terminalen. En ny bru over Glomma vil gjøre avstanden til terminalen kortere fra næringsvirksomhet i aksene fra Årum og ned mot Øra. Nedre Glomma området styrkes som knutepunkt på Østlandet for basisnæringene, som innen byggevarer, kjemisk industri og gjenvinning av avfall. Rolvsøy kan bli mer attraktiv for både innenriks og utenriks gods dersom konkurranseflaten mellom transportmidlene endres i favør av jernbanetransport. Det synes derfor å være fornuftig å beholde og utvikle begge terminalene, dog avhengig av føringene som IC utbyggingen legger for godstrafikken på vestre linje. Eksisterende spor på Rolvsøy bør uansett beholdes til godstrafikk. Uten en bred nettverksbasert terminalstruktur blir det krevende å innfri forventningene til godsoverføring til bane.

6.3 ROLVSØY SOM DRY PORT FOR BORG HAVN

Alle havneterminalene i Oslofjorden ønsker å tilrettelegge for sjø/bane-løsninger, fortrinnsvis med spor helt til kaikanten. Med støtte fra Jernbanedirektoratet er dette i ferd med å bli realisert i Larvik Havn og i Drammen

Havn. Brevik Havn har ankomst av to tog per uke for gods mellom Bergen, Oslo og utenlandske destinasjoner over Bratsbergbanen. I Jyllandskorridoren legges forholdene til rette for sjø/bane-transporter over Hirtshals og over Kristiansand/Larvik, med fergeoperatørene som pådrivere.

Det er uklart hvilket markedspotensial som kombinerte sjø/bane-transporter faktisk har. I utgangspunktet er det mest bedrifts- og samfunnsøkonomisk gunstig å benytte sjøtransport til nærmeste havn fremfor godsoverføring til bane. Det viktigste for rederiene og for baneoperatørene er imidlertid å oppnå en tilfredsstillende fyllingsgrad da transportmidlene har høye faste kostnader. Konsekvensen er supplerende transportløsninger over avstander som isolert sett synes lite lønnsomme, men som i et helhetsperspektiv gir verdifulle dekningsbidrag til operatørene. For toget er det utnyttelsesgraden for hele uken som teller, der flere strekninger kan inngå. Andre viktige faktorer er avtalene med kundene som ofte ønsker gods levert til mange destinasjoner.

I utgangspunktet er kombinerte sjø/bane transporter over Borg havn uaktuelt da det er 11 kilometer til Rolvsøy terminalen over den trafikkbelastede Fredrikstadbrua. Både mellomtransporten med lastebil til Rolvsøy og videre transport på bane til Oslo, Bergen eller Trondheim gir merkostnader som terminaler nærmere destinasjonene ikke har. Situasjonen i Oslofjorden for rederiene er imidlertid spesiell. Det indre Oslofjordområdet har et betydelig importoverskudd (aksen Drammen-Moss), mens havnene i det ytre området (Larvik, Brevik, Borg) har et eksportoverskudd. Rederiene må derfor anløpe Borg havn for å få returgods fra østsiden av Oslofjorden til Kontinentet. Når Europris flytter til Moss og Borregaard utvider sin eksport i containere kan godsbalansen forverres ytterligere. Det legger forholdene til rette for rederiene vil tilby en lav sjøtransportpris for importkunder over Borg Havn, slik at man trekker til seg kunder fra et større geografisk område enn tidligere.

Kapasitetsutfordringene i Oslo og Moss vil også påvirke rederienes interesse for å betjene et større geografisk område enn i dag over Borg Havn. Det er 107 kilometer fra Øra til Alnabru over Årum (rv. 111). Avstanden er normalt for kort til at en kombinert sjø/bil/bane-transport over Rolvsøy er konkurransedyktig med lastebiltransport dør-til-dør. Statlige myndigheter kan endre konkurranseflaten mellom transportmidlene, blant annet ved å innføre en tilsvarende ordning for godsoverføring innenriks som for sjøfarten. Blant målsettingene kan være å dempe tungtrafikken i transitt gjennom Oslo. Transport av en container med lastebil fra Øra til Alnabruområdet koster i dag omkring 2600 kroner, avhengig av returlast og frekvens. En bil/bane-løsning med god kapasitetsutnyttelse vil neppe koste mer enn ca. 2800 kroner, fordelt på 800 kroner for bilstrekningen og 2000 kroner for banestrekningen, inkl. lasting og lossing. Et overføringstilskudd på f.eks. 800 kroner hver vei for fulle containerenheter til baneoperatøren for godstransport mellom Rolvsøy, Berg og Alnabru eller Drammen kan flytte mange lastebiler fra veinettet. Dersom det fjerner 400 lastebiler hver dag inn mot og gjennom Oslo fra sørøst vil det monne i trafikkbildet. Tungtrafikken forbi Taraldrud trafikkstasjon ved E6 ville blitt redusert med ca. 16 % basert på trafikk tallene for 2015. Ved denne målestasjonen utgjør tungtrafikken ca. 10 % av den totale trafikken. Tiltaket ville kostet 160 mill. kroner per år.

Infrastrukturinvesteringer alene vil ikke redusere tungtrafikken på vei med 30 % innen 2030 for avstander over 300 kilometer. For oppnåelse av politiske vedtak må økonomiske virkemidler i tillegg tas i bruk. Det kan øke muligheten for innenriks trafikk over Rolvsøy og Berg, både fra bedriftene i området og for internasjonale transport over Borg Havn.

6.4 BERG TERMINALEN SOM AVLASTNINGSTERMINAL FOR ALNABRU

Dersom overføringstilskudd til banetransport innføres og den grenseoverskridende trafikken på bane øker vil det også bli mer aktuelt med en satellittstrategi for avlastning av Alnabru. Godstog til Bergen og Trondheim kan like gjerne ha Halden som endeterminale som Alnabru dersom trafikkgrunnlaget er tilfredsstillende. Det frigjør

arealer til andre formål i Alnabruområdet. Blant helt vitale spørsmål i Alnabru-utredningen som pågår bør være hvor stor andel av godset over terminalen som er hjemmehørende i Osloområdet, i dag og i fremtiden. Intervjuer med transportører indikerer at en økende andel av godset er partilast fra utlandet som skal videre til andre landsdeler, dvs. at godset ikke omfordes ved en regional samlastterminal. De internasjonale biloperatørene setter tralla på toget i Oslo fremfor å kjøre over fjellet til Vestlandet eller Trøndelag. For denne trafikken kan Rolvsøy eller Berg være en mer attraktiv snuterminal, da det er lite returgods for eksport fra det sentrale Osloområdet og bompengekostnader kan unngås. Utvikling av Halden som snuterminal kan også bidra til at kabotasjetrafikken dempes.

6.5 SKJEV RETNINGSBALANSE SKAPER MULIGHETER FOR ØKT BANETRAFIKK

To av vareeierne påpeker at modulvogntog fra Sverige ikke er lønnsomt på grunn av skjev retningsbalanse. Det skaper muligheter for økt banetransport dersom tomme containerenheter kan transporteres tilbake over grensen på en kostnadseffektiv måte. Lagring av tomme enheter, reposisjonering av lastbærere og samarbeid mellom operatører for å oppnå effektiv vareflyt er en viktig del av transportnæringens hverdag. Hvordan «tomgods» skal håndteres ved terminalene slik at det skaper fortrinn for banesektoren bør vurderes nærmere i hovedprosjektet.

7.1 DEN SKJEVE RETNINGSBALANSEN SVEKKER POTENSIALET FOR EKSPORT PÅ BANE

Oslofjordområdet har mye import av stykkgoods og lite eksport. Den skjeve retningsbalansen påvirker prisnivået for transportene. Kapasitetsoverskuddet skaper fordelaktige transportvilkår for eksportindustrien i Østfold. Manglende volum i sørlig retning reduserer konkurranseevnen til de intermodale transportformene. De lave prisene medfører at det er importen som er markedsgrunnlaget for en terminal, med tilhørende logistikkfunksjoner for lagring og bearbeiding av gods.

De største volumene for eksport og import i Østfold er relatert til den cellulosebaserte industrien og Nexans. Dersom disse bedriftene overfører gods til bane, enten inngående eller utgående, legger det grunnlaget for nye transportruter og at resten av næringslivet henger seg på. For jernbanen er det aller viktigste kriteriet å levere et konkurransedyktig pristilbud, noe som ikke har vært tilfellet de siste årene. Derne er det viktig å unngå skader ved omlasting. Eksportindustrien har betydelig fleksibilitet med hensyn til hyppighet, transporttid og tidspunktene for avgang fra terminalen.

7.2 TISTEDALSBAKKEN

Når operatørene må bruke doble lokomotiver for å komme opp Tistedalsbakken øker det kostnadene vesentlig. Det ble sagt i ett av intervjuene med skognæringen at Tistedalsbakken øker transportkostnadene med inntil 35 %, avhengig av lastutnyttelse og andre forhold. Det bør derfor vurderes om statens skal bistå med trekkraft i denne bakken – med utgangspunkt i at bakken er så bratt at tiltaket kan anses om en kompensasjon for brist i infrastrukturen.

7.3 BETYDELIG INTERESSE – MEN MEST KNYTTET TIL FREMTIDIGE ENDRINGER

Næringslivets interesse for transport av gods på bane har neppe vært større de siste 30 årene enn den er i dag. Det skyldes forståelse for at jernbanetransport er en tilnærmet fossilfri transportform når elektrisk drift på eksisterende banenett anvendes. Samtidig er ikke klimagevinsten alene nok til at jernbane velges dersom kostnaden og kvaliteten ved lastebiltransport er på tilsvarende nivå. Kostnaden ved transport med jernbane må være 10-30 % lavere enn ved transport med lastebil for at godsoverføring skal finne sted. Det er tilsvarende ved sjøtransport. I tillegg må andre forutsetninger for godsoverføring til bane, som frekvens, avgangstider og pålitelighet, være i samsvar med vareeierens produksjonsmønster.

Interessen i næringslivet for jernbanetransport er mest knyttet til forventninger til fremtidige endringer – som økt veiprisering, bedre baneinfrastruktur, mindre plass på eget produksjonsområde, tydelige miljøkrav fra kundene etc. De fleste bedriftene har lastebiltransport som sin eneste transportform. De lever godt med det. Det er mange aktører å velge mellom i et stadig mer internasjonalt transportmarked. Bedriftene som produserer stykkgoods må vanligvis over 400-500 mill. kroner i omsetning før de gjør vurderinger rundt andre transportformer enn biltransport i sin utgående distribusjon. Inngående transport overlates vanligvis til leverandørene, med unntak av for de største bedriftene. Her samordnes inngående og utgående varekjeder. Dersom banetransport blir et mer aktuelt transportalternativ øker interessen for konsolidering av de inngående transportene.

7.4 ANBEFALING TIL VIDERE ARBEID

Denne forstudien peker på at mange faktorer påvirker potensialet for godsoverføring til bane i Østfold, og at potensialet kan være betydelig. Noen helt sentrale rammebetingelser må innfris:

- Terminalen må være mer enn et transportsenter. Den må også være et logistikkcenter, både for bedrifter i Østfold og for gods som skal videre på et senere tidspunkt. De lange mellomtransportene fra terminalene og til potensielle brukere er en avgjørende årsak til jernbanens manglende attraktivitet.
- Endringer i rammebetingelsene for lastebiltrafikken (som MAUT) og økonomiske insentiver for godsoverføring, både i Norge og i Europa, vil ha direkte innflytelse på overførings-potensialet til banetransport
- Nye teknologiske løsninger for lasting og lossing av semitrailere på bane er helt nødvendig og kan skape ny etterspørsel etter banetransport
- Utviklingen av øvrige baneterminaler på Østlandet har betydning for markedsgrunnlaget for banetransport i Østfold. Her er rammebetingelsene ikke avklart, jfr. omfanget og fremdriftsplanen for moderniseringen av Alnabruterminalen. Tilretteleggingen for økt banetransport i søndre del av Østfold må ses i sammenheng med de samlede terminalinvesteringene på Østlandet
- Godstransportenes rammebetingelser i banenettet er usikre, både i IC-nettet og i øvrige nett, med hensyn til kapasitet og konkurransedyktig transporttid. Det er en betydelig barriere for tilliten til banesektoren og langsiktige investeringer i næringslivet. Bedriftene industrialiserer sine varestrømmer og er avhengige av stabile og forutsigbare rammebetingelser.
- Opprusting av ScanMed korridoren og effektiv håndtering av gods over flere landegrenser er viktig for økt trafikk på bane over terminalene i Østfold.
- Terminalene bør tilrettelegges for spesifikke togprodukter og bransjer (som emballasje, byggevarer), slik at det blir et tydelig fundament for videre utvikling.

Det anbefales at forstudien videreføres i et hovedprosjekt. Godspotensialet er tilstede. Det er mest et spørsmål om å skape nye løsninger som styrker banekorridoren og som i neste omgang fører til økt etterspørsel etter banetransport av gods.

VEDLEGG 1 OVERSIKT OVER BEDRIFTENE SOM ER INTERVJUET

Bedrifter:

Acinor

Borregaard

Brynildsen Fabrikker

Denofa

DS Smith Packaging Sweden

Europris

Fresenius Kabi Norge

Glacio AS

Glomma Papp

Gyproc A/S

Heimdal Granitt og Betong

Husqvarna Norge

Jackon

Jogra steinindustri

Jøtul Norge

Kemetyl Norge

Kemira Chemicals

Kronos Titan

Metallco Stene

Nexans AS

Nordic Paper

Norsk Gjenvinning Metall

Norsk Stål Tynnplater

Norske Skog Saugbrugs

Peterson Packaging

Reichhold

Smurtit Kappa Hønefoss

Stene stål Produkter AS

Unger Fabrikker

Unil

Weber Leca Borge

Skogsvirke:

Viken Skog/SB Skog

Glommen Skog (Havass)

Nortømmer

Norges Skogeierforbund

Transportører og speditører:

ColliCare

Rail Terminal Drammen

Tank Management

Andersen & Mørck

Moss Transportforum