



IDESKISSE FOR GODSTERMINAL I TUNNEL ØST FOR ARNA LANGS SØRFJORDEN

med utgangspunkt i skisse for mulige traseer fra prosjektgruppa for E16 og Vossebanen Arna – Stanghelle.

Utarbeidet av Osterøy Industrilag pr 27.09.2016

IDE PÅ SKISSESTADIET

Dette er en ide som er på skissestadiet med muligheter for og ønske om innspill for å forbedring. Det understrekes at prosjektgruppa for E16 og Vossebanen Arna – Stanghelle også foreløpig er på skissestadiet m.h.t. trasevalg, kryssløsninger og stasjoner for ny dobbeltsporet jernbane og ny firefelt motorvei. På nåværende stadium er godsterminal i tunnel øst for Arna ikke med i grunnlaget for dette planarbeidet.

HORDALAND FYLKESTING. VEDTAK JUNI 2016.

Ideen kan sees på som et innspill for å følge opp Hordaland fylkesting sitt vedtak 15.06.2016: «Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.»

GODSTERMINAL I TUNNEL(ER)

Prinsippet er at det på Vossebanen/Bergensbanen i fjellet øst for Arna langs Sørfjorden lages sidespor/tunnel(er) for godstog der containere kan losses/lastes fra/til lastebiler.

Fra nåværende E16 (som er tenkt som framtidig regionalvei) lages det tunnel(er) for lastebiler som over en tilstrekkelig strekning (EU-krav om 750 m?) har felles tunnel med godstogsidesporet. Lengden på tilførselsveiene må tilpasses m.h.t. stigning mm.

Det kan lages flere slike parallelle losse/lastetunneler. Disse tunnelene kan ha ett jernbanespor og 2 kjørebane for lastebiler eller det kan lages noe større tunneler med flere godstogs spor og flere kjørebane for lastebiler. Her bør det gjøres logistikk-vurderinger ut fra investeringskostnader, driftskostnader og andre forhold.

Vossebanen/Bergensbanen skal lages med dobbeltspor. Om det velges kryssløsning for godssidesporet i plan (kryssing av motgående spor) eller om en velger en planfri løsning, må vurderes nærmere.

Ved å knytte godsbiltunnelene til nåværende E16, som da vil være en regionalvei, (med f.eks. rundkjøringer) unngår en å «forstyrre» trafikken på den nye 4-felt E16-motorveien.

KONSEPT MED MODERNE TEKNOLOGI

Tanken er at lossing/lasting skjer med skinnegående kranroboter i tunneltaket. Disse vil normalt kunne gjennomføre operasjonene helautomatisk.

Godsbilene må følge «just in time»-prinsippet slik at de kommer til rett tid. Det må etableres logistikk-løsninger som håndterer dette. Det bør sannsynligvis være en buffermulighet for lastebilene. Det kan kanskje med tunnelmasser lages venteplass ett eller flere steder langs det som

er dagens E16.

Kontainerene «åpnes» ikke ved denne godsterminalen. En stor del av kontainerene skal til/fra f.eks. Posten, Asko, Rema 1000 o.s.v. sine egne omfordelingsterminaler og til/fra andre bedrifter. En del av kontainerene skal «pakkes om» av spedisjonsbedrifter. Det må da skje et annet sted. Fylkestinget har pekt på Arnadalen. Vi vil peke på Espevoll næringsområde på Osterøy ca 6-7 minutter fra godsterminalen som supplement eller alternativ. Espevoll næringsområde er regulert med ca. 300 da nyttbart næringsområde (totalt ca. 550 da) og har gode muligheter for utvidelse (se www.espevoll.no).

Kontainere som ikke hentes «just in time», kan kjøres til et mellomlager f.eks. på Espevoll næringsområde. De som driver godsterminalen kan besørge dette (selvsagt mot betaling). Og de som ikke kan levere «just in time» kan leie buffertjeneste f.eks. på Espevoll næringsområde).

FORDELER

Vi ser det som rimelig «logisk» at en godsterminal for jernbane ligger der jernbanen ankommer Bergensregionen. Med ny ringvei øst vil det være god kommunikasjon med hele Bergensregionen. Bergen legger nå opp til å flytte arealkrevende virksomhet til randsonen og nytte mer sentrale områder til byutvikling. Dermed vil mye arealkrevende virksomhet etterhvert være på flyttefot og vil selvsagt kunne velge gunstig lokalisering i forhold til en godsterminal, om de er tjent med det.

Vi er sikre på at dette godsterminalalternativet ikke vil skape tilsvarende store konflikter som andre aktuelle alternativer og vi er sikre på at dette alternativet kostnadmessig vil være gunstig.

Ny jernbane og ny E16 kan bygges nesten uten tilpasninger om en godsterminal skal etableres på et seinere tidspunkt. Det eneste som bør gjøres av fysisk forarbeid, er påhugg for godstogsidesporet og eventuelle forsterkninger der godsbiltunnelene planfritt skal «krysse» ny motorvei og ny jernbane. Dette er avhengig av hvilke høyder en legger seg på.

VIDERE ARBEID

Osterøy Industrielag ønsker at både Jernbaneverket og Statens vegvesen ser nærmere på denne ideskissen. Vi vil gjerne få være med på en dialog og vi vil forsøke å skaffe fram bedre underlag for ideskissen.

Vi vil nevne at 2 studenter ved NHH nå arbeider med en studentoppgave der dette alternativet blir analysert logistikkmessig og disse studentene ønsker å videreføre arbeidet i en masteroppgave våren 2017.

Kontaktopplysninger:

Sekretær Osterøy Industrielag Lars Mjøs

Mobil 416 28 531

lars.mjøs@osteroyindustrielag.no