

Ring 4

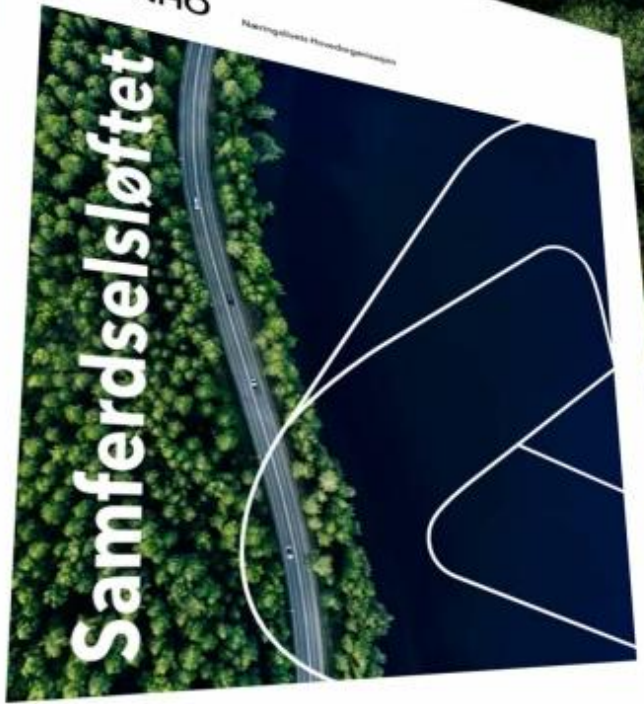
Ole A. Hagen
2. april 2024





Næringslivets Hovedorganisasjon

Samferdselsløftet



Næringslivets
samferdselspolitikk | 2025 - 2036



Ny Nasjonal transportplan legges fram



Ny Nasjonal transportplan legges fram



Siste nyheter



Nyhet, [Næringspolitikk](#), [Miljø og klima](#)

22.03.2024

Foreløpig tilbakemelding etter en første gjennomgang av Nasjonal transportplan 2025-2036

Regjeringen vil i all hovedsak fortsette satsingen på samferdsel i Norge. Totalt sett er det satt av 1308 milliarder kroner, hvorav 100 milliarder til bompenger. – Etter to år med å snakke ned ambisjonsnivået oppfatter vi heller dette som en videreføring av samferdselspolitikken, sier adm. direktør Are Kjensli



På godt og vondt – Men samferdsels-satsingen fortsetter

Besøk >



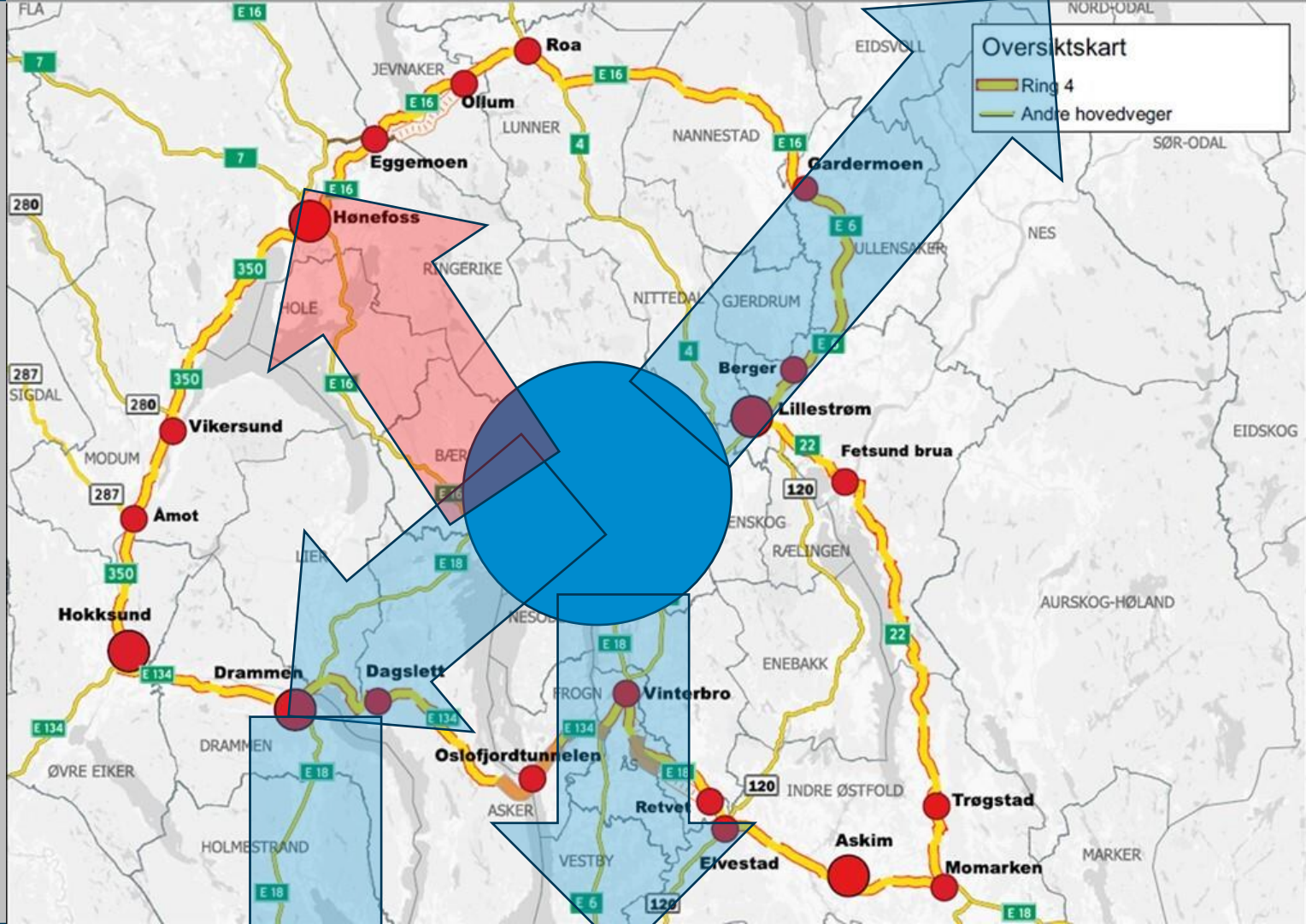
NTP:



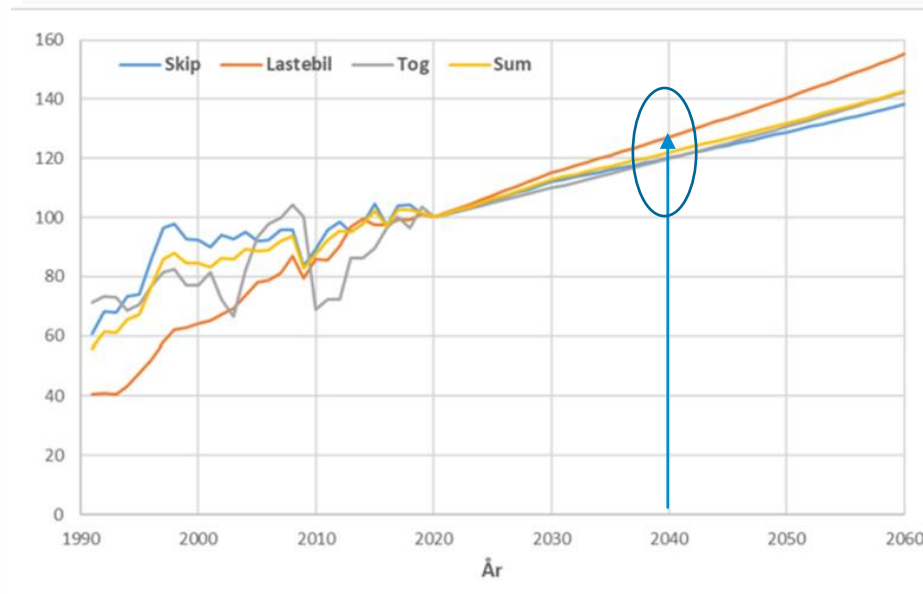
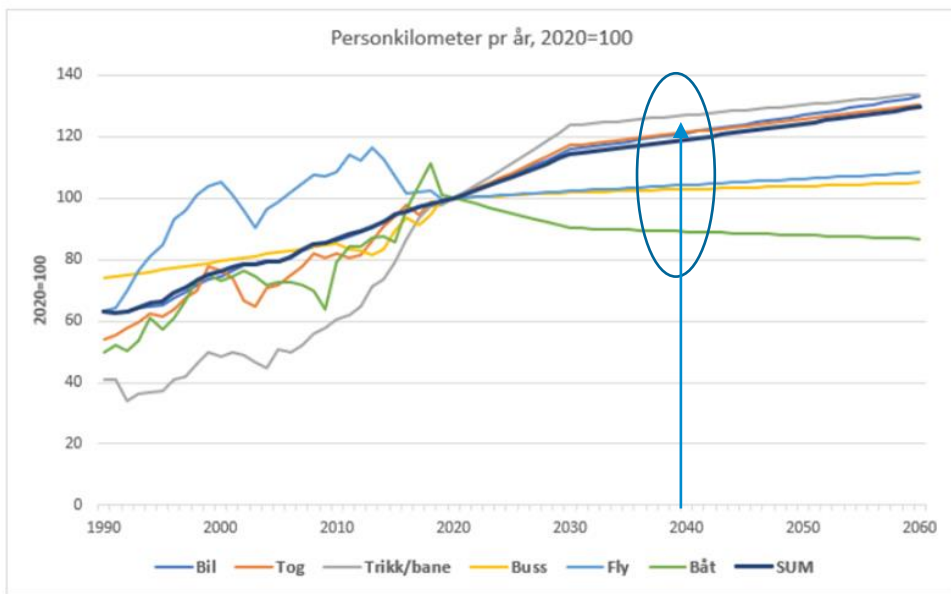
Ole Andreas Hagen, næringspolitisk direktør i NHO Logistikk og Transport. Fotos: Istockphoto. Montasje: Logistikk Inside.

NHOLT: - Flott med forskningsatsing





Mobilitetsbehov 2040



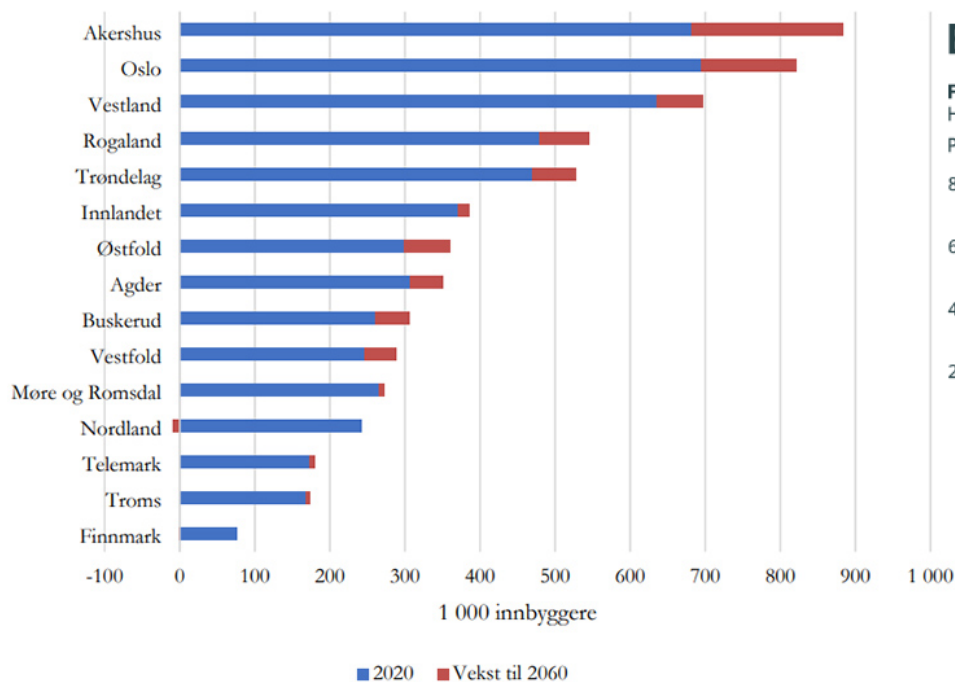
Kilde. TØI rapport 1926/2022

PERSONER: VEKST: 28 % bane 20 % vei

GODS: VEKST: 28 % vei, 20% skip/tog

Sentralisering/urbanisering

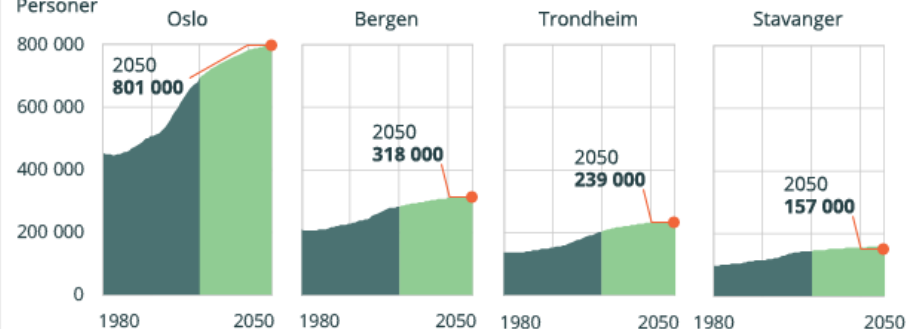
Stor-Oslo (Akershus inkl Østfold/Buskerud/Vestfold) + Bergen, Stvng, Trheim har nesten all vekst

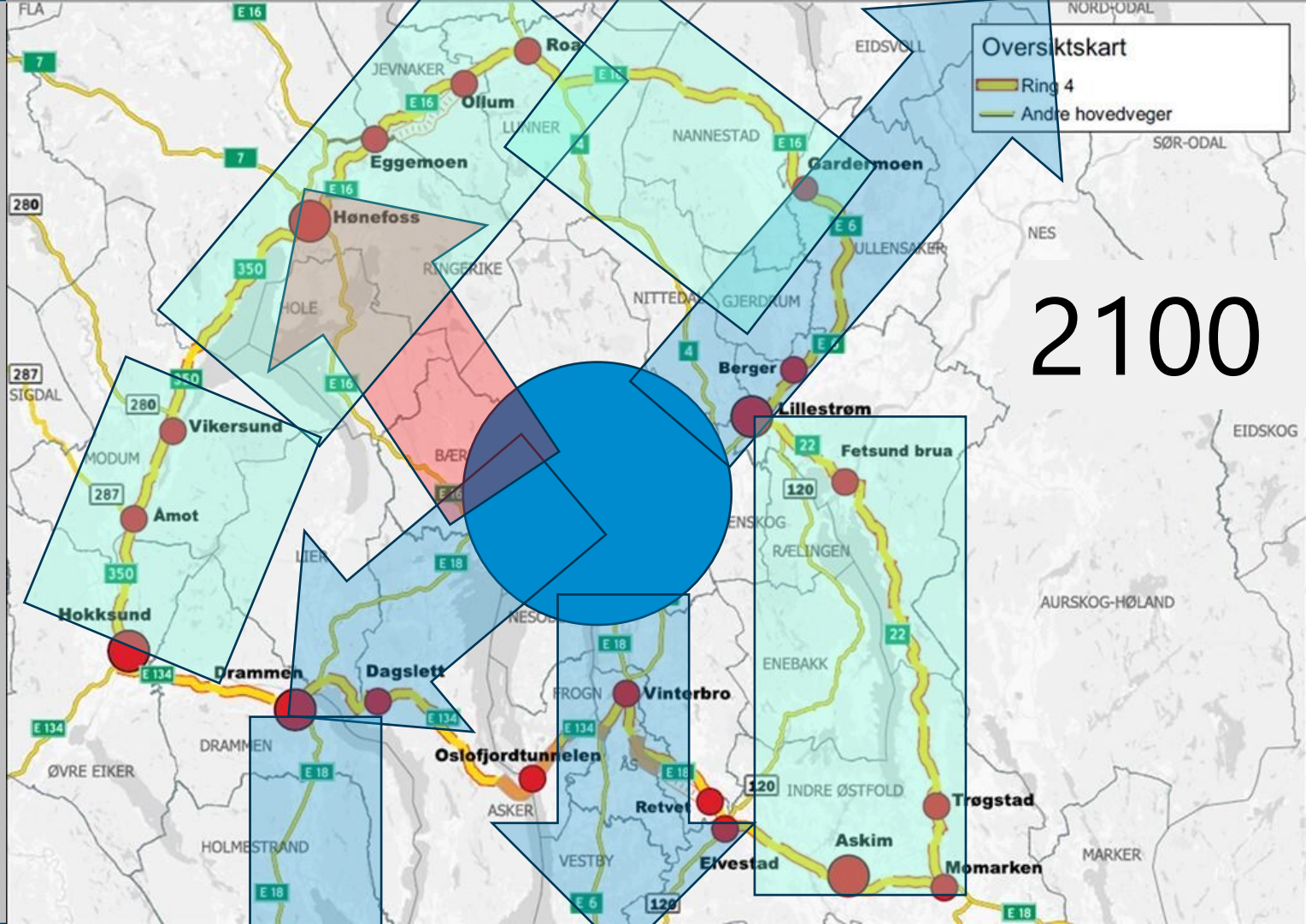


Befolkningsvekst i de største byene

Folkemengden, ● registrert og ● framskrevet.
Hovedalternativet (MMMM)

Personer





2100

Et tankeeksperiment



Dystopi 2040



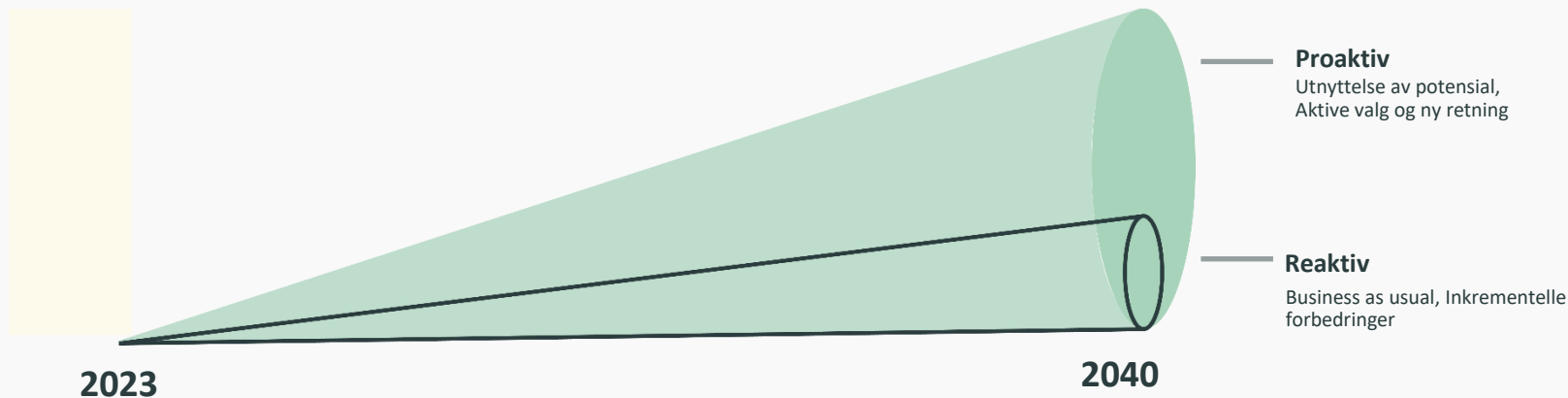
Utopi 2040

Mobilitet 2040

Betydelig verdiskapningspotensiale

Kan dekke mobilitetsbehovet

Utnytte eksisterende infrastruktur bedre



Norge er ledende innen transport

Droner, el-fly, maritim transport (autonomt/0-utslipp) – El-biler – Busser (Oslo første 0-utslipps hovedstad i verden , Tunnellbygging, e-commerce/logistikk, AI



E-Mobility: Norway Races Ahead

Share of battery electric vehicles and plug-in hybrids in total new passenger car registrations in Norway



Source: Norwegian Road Federation



ET EKSEMPEL FRA JERNBANESIDEN

OSLO MOT 2100

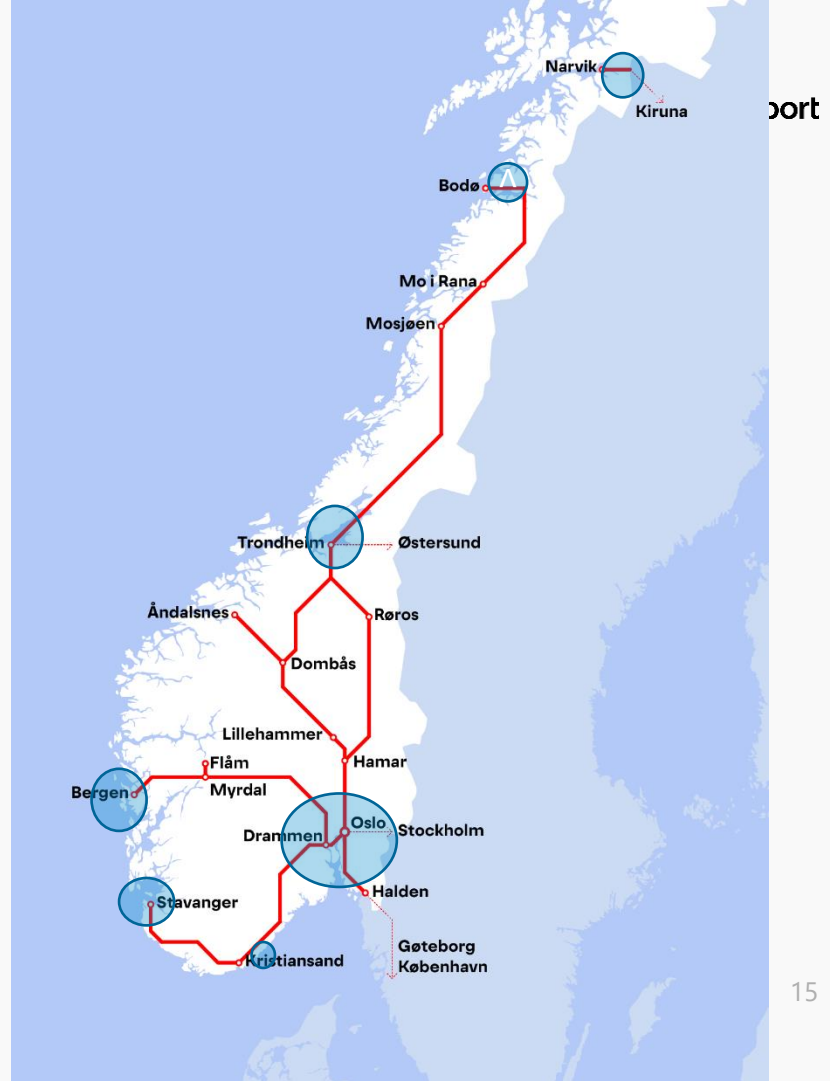
Godsterminaler i Norge

Oslo/Alanbru er navet hele Norge



Godsterminaler i Norge (TEU)

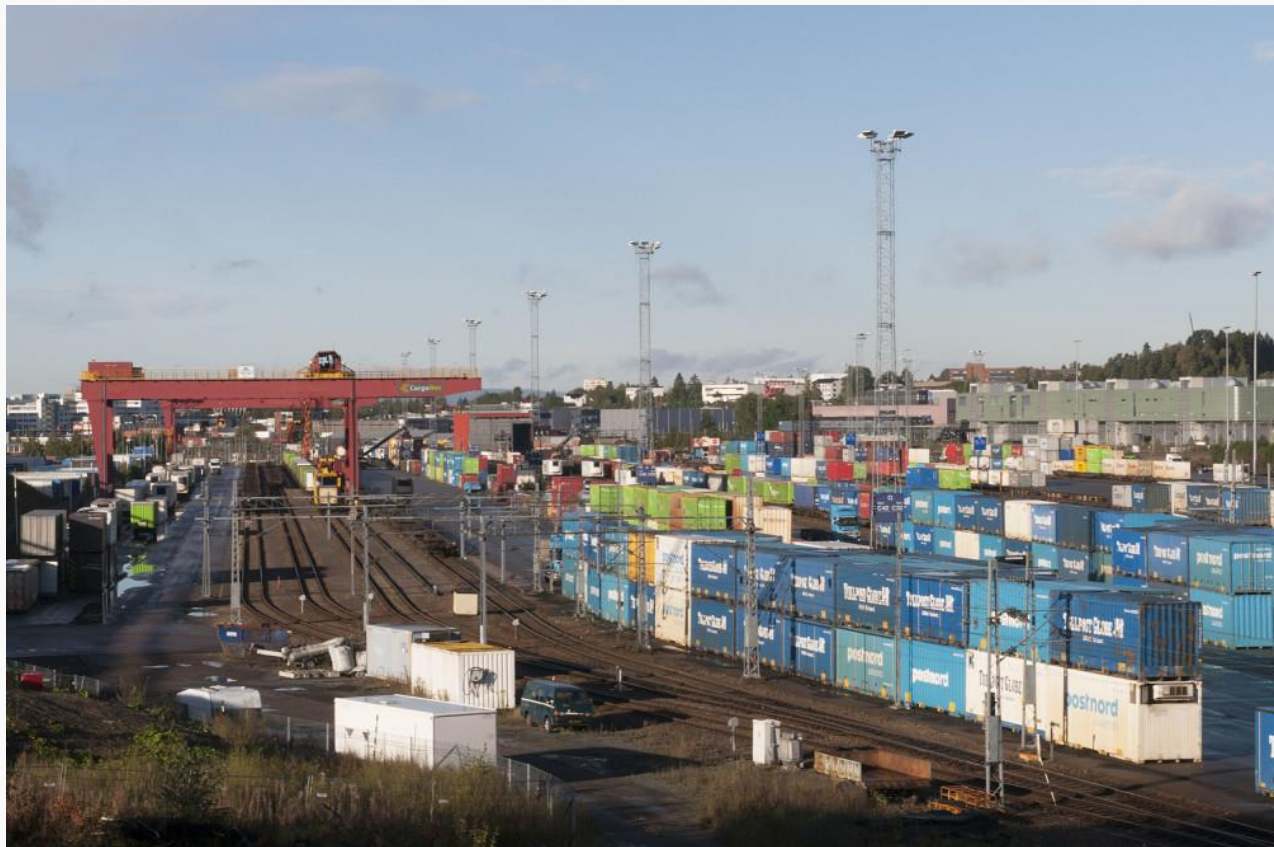
<i>Terminal</i>	<i>TEUs pr år</i>
Oslo (Alnabru)	500.000
Bergen (Nygårdstangen)	112.000
Trondheim (Brattøra)	100.000
Stavanger (Ganddal)	85.000
Narvik	45.000
Drammen (Nybyen)	43.000
Bodø	38.000
Kristiansand (Langemyr)	25.000



Utfordring med Alnabru

Sprengt kapasitet
Høye investeringer (2,5-
4 mrd kroner)

Mye unødvendig kjøring
til/fra Alnabru (bykjerne
i fremtidig Oslo mot
2100)



Krefter vil legge ned Alnabru

- Vi må holde fast ved at Alnabruterminalen skal ut av dalen, sier Venstres Ola Elvestuen til Aker Groruddalen Avis. Det er snakk om å investere mange milliarder kroner til oppgradering av terminalen. Venstre og Elvestuen mener dette må skje parallelt med at man begynner utflyttingen.
- Vi må passe på at det ikke investeres for mye, eller investeres feil, fremhever Elvestuen og fortsetter:
- Det snakkes om 2040, men det er for lenge. Setter vi i gang nå, kan det meste av terminalen flyttes ut i løpet av 15 år, sier Venstres tidligere miljøstatsråd, Ola Elvestuen.

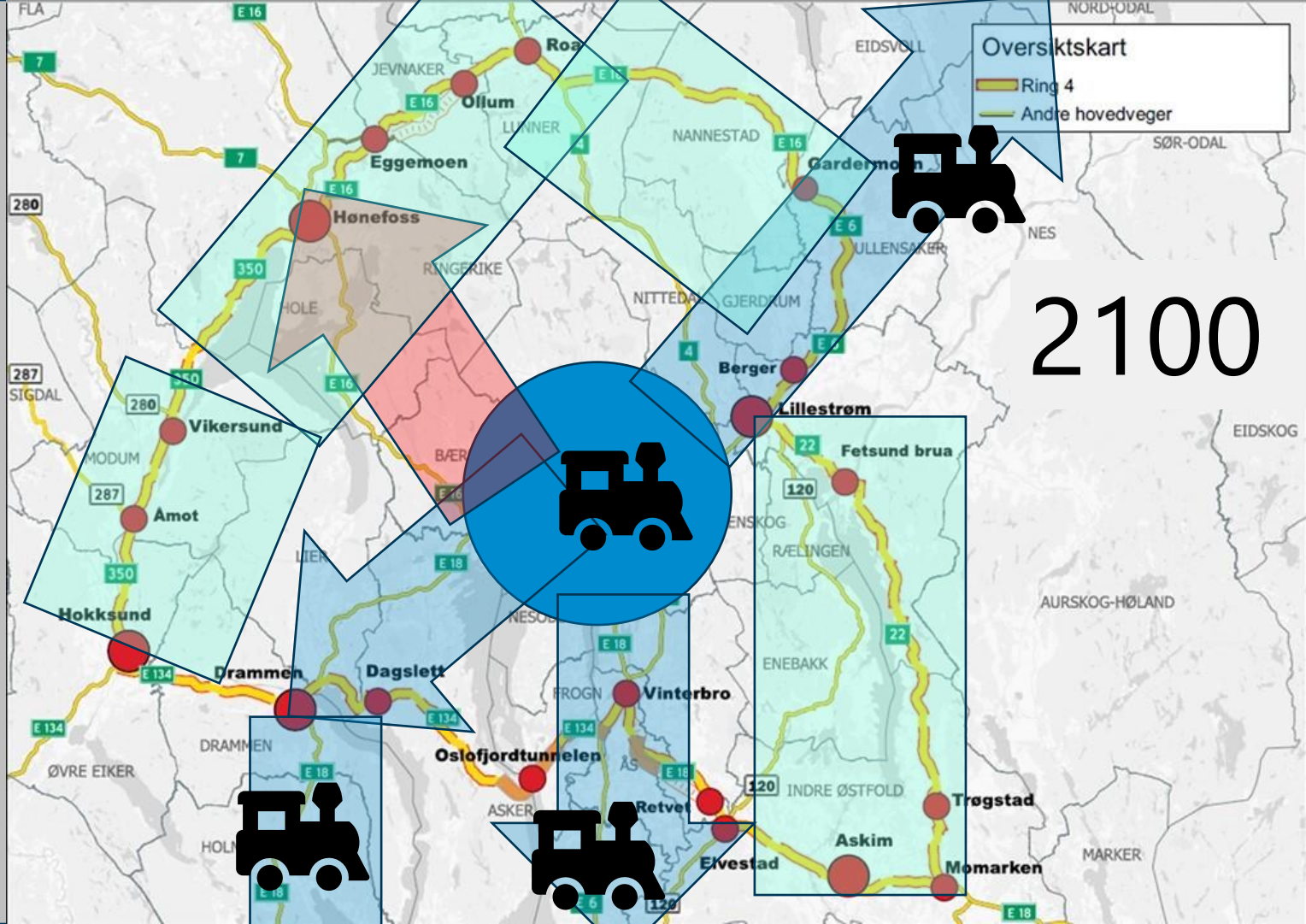
- Få den vekk (2021)

Ifølge Venstre-mannen kan man binde hele Groruddalen sammen på en helt annen måte enn i dag, hvis man får bort terminalen.

Venstres Ola Elvestuen

- Den binder opp både store arealer og utviklingsmuligheter i dalen. Dette området har enorme muligheter for byutvikling - og er viktig for hele Oslo, sier Elvestuen. Han understreker også at flyttingsforslaget på ingen måte handler om å gå mot strømmen om gods på bane. - En av fordelene er at man får bort mye av tungtransporten i Groruddalen, samtidig vil man faktisk få mer gods over på bane, sier Ola Elvestuen.





Oversiktskart
Ring 4
Andre hovedveger

2100

Mulig godsterminal Vestby

Investering 1,5 mrd kr

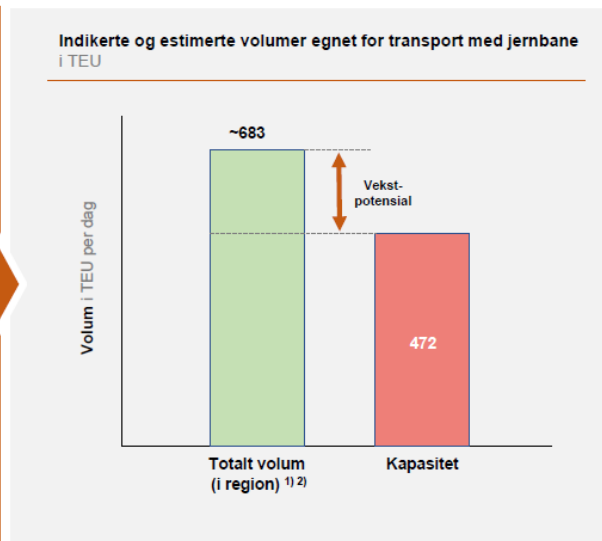
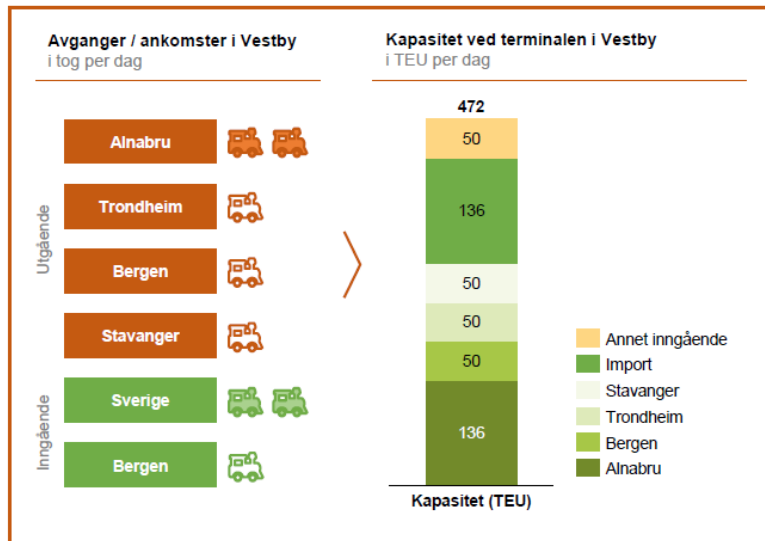
250-300 mål (tomt rett sør for ASKO)

ASKO/Bring/IKEA/ Moss Næringsforening

100-120 000 TEU

Potensiale for Vestby

Terminalen har en kapasitet på 472 TEU per dag og vil være et viktig bidrag for å imøtekomme etterspørselen i regionen for økt godstransport med jernbane



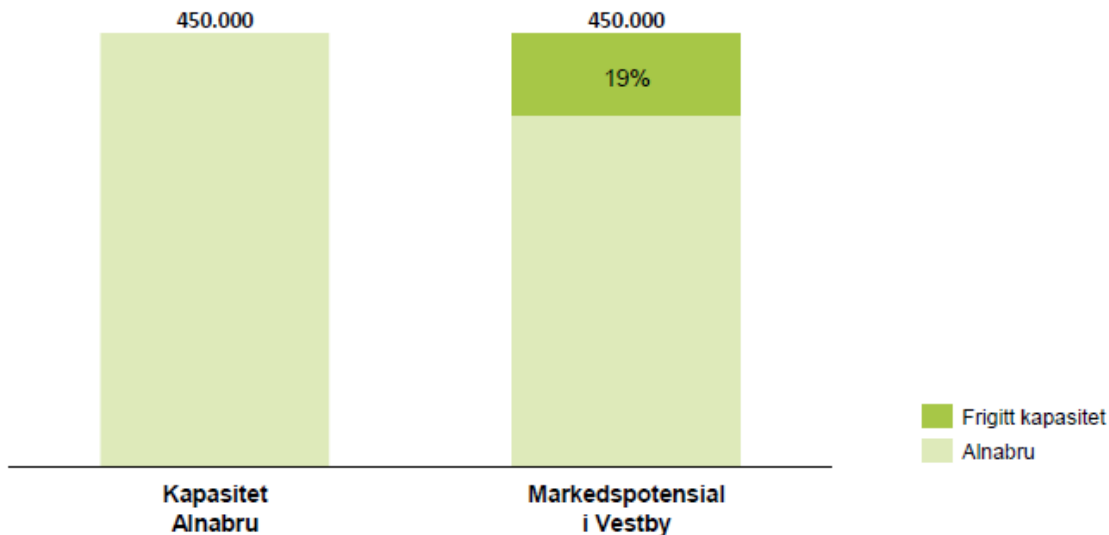
Kilde:

Mossergionens

næringsutvikling ²⁰

Potensiale for Vestby

Frigitt kapasitet på Alnabru ved etablering av terminal i Vestby i % av antall TEU



De allerede bekreftede volumene er basert på innsamlede data / estimater fra aktørene i prosjektet.

Kilde:

Mossergionens

næringsutvikling

Ny godsterminal på Kopstad

kan avlaste Bergen og Stavanger –
hypotese 50% - trenger ikke
alternativinvestering Alnabru på XX

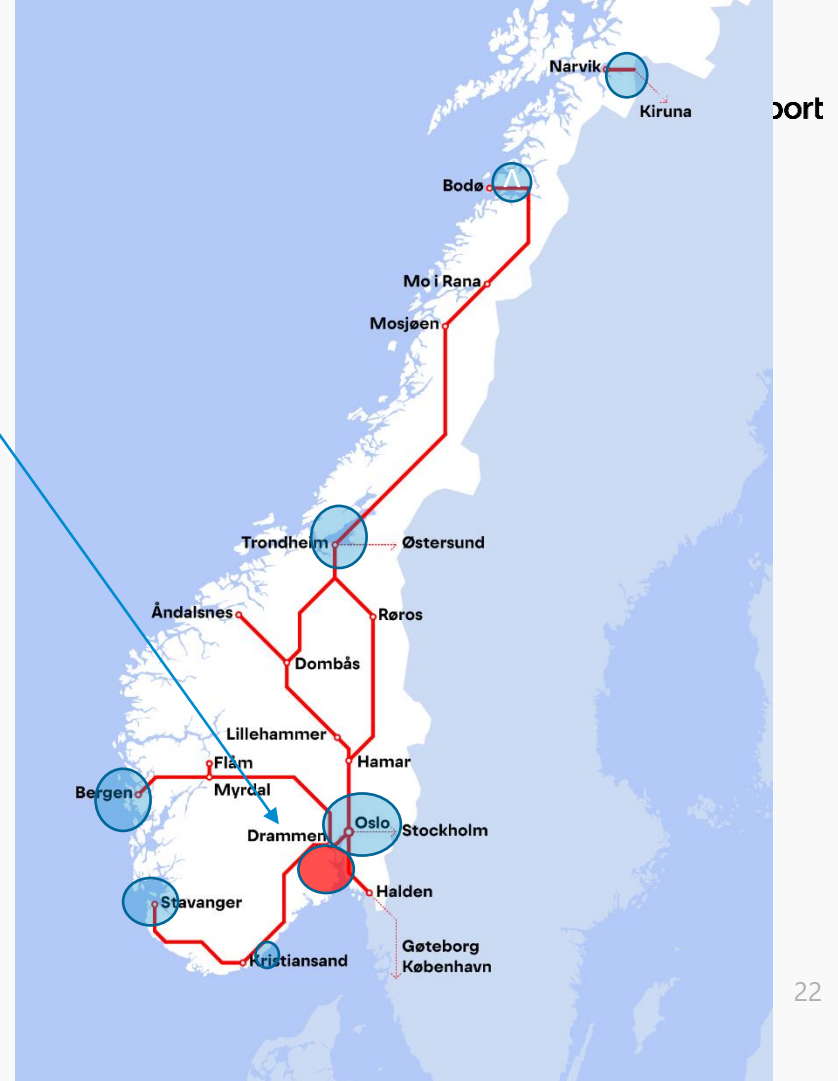
56 000 TEU til Bergen (Nygårdstangen)

42 000 TEU til Stavanger (Ganddal)

100 000 TEU (kapasitet)

Trenger ca 300 mål

<i>Terminal</i>	<i>TEUs pr år</i>
Oslo (Alnabru)	500.000
Bergen (Nygårdstangen)	112.000
Trondheim (Brattøra)	100.000
Stavanger (Ganddal)	85.000
Narvik	45.000
Drammen (Nybyen)	43.000
Bodø	38.000
Kristiansand (Langemyr)	25.000



Mulig godsterminal Kopstad : Areal 400 mål

Vei- og tilknytning bane = ok/regulert/finansiert



Ny, midlertidig tømmerterminal Hauer seter (Gardermoen)



Mulig flerbruksterminal Sørлие (Stange)



Figur 3 Mulighetsstudie som viser en mulig utvikling av næringsarealer på Stange i tilknytning til nytt dobbeltspor. Kilde: Flowchange (3)

RING 4

Muligheter fremover

Næringsarealer

Transport – og logistikkbransjen

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN