

Miljøvennlig godstransport i Moss og Vestby kommuner



**Vurdering av markedsgrunnlaget for godstransport med
jernbane mellom Moss havn og Deli Skog næringspark.**

16. april 2012

Geir Berg



Innhold

1	Sammendrag.	3
2	Prosjektbeskrivelse og fremdriftsplan.....	4
2.1	Formålet med utredningen.	4
2.2	Fremdriftsplan.	4
2.3	Utvidelse av mandatet.	6
3	Rammebetingelser for godstransport på bane.	7
3.1	Nedadgående trend innenriks – vekst utenriks.	7
3.2	Store baneinvesteringer kreves.....	8
3.3	Statlig støtte til sidespor.....	10
3.4	Nav/satellitt-strategien.	11
3.5	Oppsummering av relevante rammebetingelser.	12
4	Markedsgrunnlag.....	14
4.1	Vestby kommune – et forbilde for næringsutvikling.....	14
4.2	Bedrifter i Vestby som anvender banetransport.	15
4.3	Varestrømmene over Vestby i 2011.....	16
5	Containertrafikken over Moss havn.	18
5.1	Moss havn – en stadig mer sentral containerhavn i Oslofjorden.	18
5.2	Vestby Rail Port.	19
5.3	Frekvens og utforming av banetilbudet over Moss havn.....	20
6	Godsterminalen i Vestby.	21
6.1	Utforming og lokalisering.	21
6.2	Avlastning og supplering av Alnabru.	21
6.3	Økonomiske forhold.	22
7	Anbefalinger.	23
7.1	Stor interesse for et sidespor med tilhørende godsterminal.	23
7.2	Barrierer for banetransport over Vestby stasjon.	23

1 Sammenheng.

Denne utredningen er første del av arbeidet rundt vurdering av et fremtidig transporttilbud med jernbane av containere mellom Moss havn og næringsparkene i Vestby. I fase 1 kartlegges om rammebetingelsene for en slik banependel er tilfredsstillende. I fase 2 drøftes tekniske og operasjonelle forhold knyttet til fremføringen.

Intervjuer med vareeierne i Vestby viser at det er et tilstrekkelig markedsgrunnlag for transport av containere på bane mellom Moss og Vestby, med 1-2 avganger per dag. Mer enn 9000 sjøcontainere ble transportert til Vestby med lastebil fra Moss havn i 2011. Hittil har baneoperatørene hatt vanskeligheter med å konkurrere med lastebiltransport over så korte avstander som mellom Moss og Vestby. Det kan bety at infrastrukturere og rederier må dele noen av kostnadene eller kompensere differansen for å få gods over på bane. I tillegg bør et fremtidig transporttilbud forlenges til Alnabru, slik at gods også kan lastes på Vestby for innenriks banetransport til andre landsdeler. Regulær rutetrafikk av containere med godstog fra Moss havn kan neppe gjennomføres før dobbeltspor på Østfoldbanen gjennom Moss er realisert. Fremdriften for utvidet banekapasitet på Østfoldbanen avhenger blant annet av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2014-2023.

Etableringen av mange store bedrifter i Vestby skaper offentlig interesse for tilrettelegging av et sidespor fra Vestby stasjon til Deli Skog, uavhengig av trafikken over Moss havn. Hensikten er å øke den lave markedsandelen for containerisert stykk gods fra utlandet til Osloregionen med jernbane. Kun ca. 4 % av godsvolumet for stykk gods fra utlandet fraktes med kombitog over Kornsjø. 75 % av godset til Oslofjordområdet ankommer i dag med lastebil over Svinesund eller med en kombinert bil- og passasjerferge til Oslo eller Larvik. Prosjektgruppen ønsker i første omgang å søke Jernbaneverket om økonomisk støtte til etablering av et privat sidespor i regi av Vestby næringspark AS. Med nåværende regelverk er det ikke aktuelt å etablere et gjennomgående spor tilknyttet en fri banestrekning, men her er det ulik praksis i EU-landene. Det kan imidlertid opparbeides et buttspor fra Vestby stasjon. Jernbaneverket kan yte inntil 50 % investeringsstøtte for etablering av sidesporet, forutsatt at tilstrekkelig trafikkgrunnlag på bane kan dokumenteres.

Buttspor er ingen moderne løsning tilpasset godsframføring i høy hastighet. Ambisjonen må være at buttsporet etter hvert kan utvides til å bli et gjennomgående spor og at Vestby prioriteres i de strekningsvise utbyggingsplanene for godstransport i det sentrale Østlandsområdet.

Fase 2 i utredningen vil primært dreie seg om et buttspor på Vestby på kort sikt (5-10 år) kan overføre veitransportert gods til/fra utlandet til bane, og hvordan terminalområdet bør utformes for å oppnå dette. Fokus er trailere på bane, for videre transport på gummihjul fra Vestby stasjon. Gods over Moss havn er erstattet av fokus på gods over Svinesund, i påvente av statlige investeringer i Østfoldbanen og nytt trasévalg gjennom Moss.

2 **Prosjektbeskrivelse og fremdriftsplan.**

2.1 **Formålet med utredningen.**

Mossregionens Næringsutvikling AS har tatt initiativ til kartlegging av grunnlaget for et fremtidig transporttilbud med jernbane av containere mellom Moss havn og Vestby. Prosjektet er godkjent av formannskapet i begge kommuner. Målsettingen er å fremme et behov for etablering av en slik godspendel til Samferdselsdepartementet, i forbindelse med høringsrunden til Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan i perioden 2014-2023. Forutsetningen er at markedsgrunnlaget og rammebetingelsene for øvrig er til stede for mer miljøvennlig godstransport mellom Moss og Vestby.

Vestby kommune er blant de mest vellykkede kommunene i Norge når det gjelder etablering av nye store bedrifter innen engroshandel. Kommunen preges av langsiktighet, stabilitet og forutsigbarhet når det gjelder næringsutvikling. Dette er rammevilkår som næringslivet setter stor pris på. I tillegg er næringsområdene riktig strategisk plassert i forhold til hovedstadsområdet og samferdselsinfrastrukturen i regionen. Det mest kjente næringsområdet er Deli Skog næringspark. I gjeldende kommuneplan for perioden 2007-2019 har Vestby kommune reservert arealer til et sidespor på ca. 1200 meter mellom jernbanetraséen og bedriftene i Deli Skog. I løpet av 2015 må det tas stilling til om dette arealet skal anvendes til baneformål eller til næringsvirksomhet, basert på opsjoner i gjeldende leieavtaler med berørte leietakere. Tilbud om banetransport som supplement til lastebiltransport antas å øke kommunens attraktivitet for nye næringsetableringer.

Moss havn har hatt størst containervekst blant samtlige havner i Oslofjorden de siste årene. I perioden 2003-2010 økte containertransporten til Oslofjordhavnene med skip fra utlandet med 42 % (SSB, lo-lo containere med last). Godsomslaget over Moss havn økte med 116 % i samme periode. Moss havn har i mange år hatt sidespor til kaikanten, men uten at dette har vært i bruk. For 10-15 år forelå det planer om å etablere en jernbaneferge til Danmark i regi av et dansk selskap, men planene ble ikke realisert. Samarbeid sjø-bane har tradisjonelt vært relatert til eksport av norsk industriproduksjon fra bedrifter i innlandet, med mellomlagring i havneområdet. Behovet har sunket i takt med avindustrialiseringen av Østlandet og endringer i handelen med utlandet. Distribusjon til lager er i stor utstrekning blitt erstattet av dør-til-dør distribusjon direkte til sluttkundene med lastebil. Det lengste sidesporet til Moss havn hadde en lastegate på 440 meter og gikk helt ut til kaikanten (Network Statement 2007, Jernbaneverket). Den ytterste delen av sporet er nå fjernet.

2.2 **Fremdriftsplan.**

Prosjektet startet i november 2011. Det er inndelt i to faser. Denne utredningen gjelder fase 1, med fokus på potensialet for godstransport på bane mellom Moss og Vestby. Fase 1 avsluttes i løpet av første kvartal 2012. Dersom grunnlaget er til stede blir fase II gjennomført, som går mer i dybden når det gjelder tekniske og økonomiske forutsetninger for realisering. En eventuell fase II forventes gjennomført i løpet av 2. kvartal 2012. Prosjektets omfang er stipulert til 130 timer i fase 1 og 220 timer i fase II. De konkrete områdene for kartlegging og analyse fremkommer av figuren nedenfor:

Aktiviteter	Fra år	Kvartal	Til år	kvartal
FASE I - Potensialvurdering				
Kartlegging av varestrømmene i Moss havn • Volum og destinasjoner • Frekvens over døgnet • Potensial for konsolidering inngående gods	2011	4	2012	1
Kartlegging av minimumskrav ved banetransport • Volum • Tidspunkter for lasting/lossing • Tilgang til hovedbanenettet • Andre "må" krav på bane	2011	4	2012	1
Kartlegging av vareeierne på Vestby • Volum per vareeier • Avstand til sidespor • Krav til konkurransedyktig banetransport • Forventninger til fremtidig utvikling • Potensial for konsolidering mellom vareeierne	2011	4	2012	1
GAP-analyse (bedriftsøkonomiske kriterier) • Kan godsvolumene forsvare banetransport? • Kan godsvolumene konsolideres i tilstrekkelig grad? • Kan banetransport forsvares økonomisk? • Hvilke barrierer må overvinnes?	2011	4	2012	1
Avklare aktørenes interesse for deltakelse i fase II, inkl finansiering	2011	4	2012	1
Møter, prosjektledelse mm	2011	4	2012	1
Prosjektrapport	2011	4	2012	1
FASE II - Detaljert teknisk/økonomisk analyse				
Krav til utstyr og teknologi • Detaljert spesifikasjon av arbeidsprosessene i terminalområdene • Investeringsbehov i Moss havn • Endringsbehov i banenettet • Investeringsbehov på Vestby	2012	1	2012	2
Transportmønster og operatørvurderinger • Drøfting med aktuelle baneoperatører • Koordinering med annen godstransport på bane • Utvidelsesmuligheter for gods til/fra andre destinasjoner • Spesifikasjon av SLOT-tider	2012	1	2012	2
Økonomisk analyse • Avklaring av statlig støtte ved investeringer • Simulering av volumalternativer og konsekvenser • Simulering av sesongsvingninger og tomandel fra Vestby	2012	1	2012	2

- Etablering av grovbudsjett - Drøfting av tiltak for tilleggsfinansiering hvis nødvendig				
Evaluering av potensialet for konseptutvidelse - Andre varegrupper på bane ut over trafikken til/fra havna - Nye destinasjoner som Alnabru eller /andre	2012	1	2012	2
Møter, prosjektledelse m.m.	2012	1	2012	2
Rapport	2012	1	2012	2

Figur 1: Prosjektbeskrivelse og fremdriftsplan (Mosseregionens Næringsutvikling).

2.3 Utvidelse av mandatet.

Siden prosjektet ble beskrevet i oktober har det blitt behov for å vurdere flere oppgaver for et sidespor med tilhørende terminal i Vestby. Årsaken er at Vestby har en attraktiv beliggenhet til/fra flere destinasjoner og andre varestrømmer på bane i Oslofjordområdet. Tre forhold drøftes nærmere i utredningen:

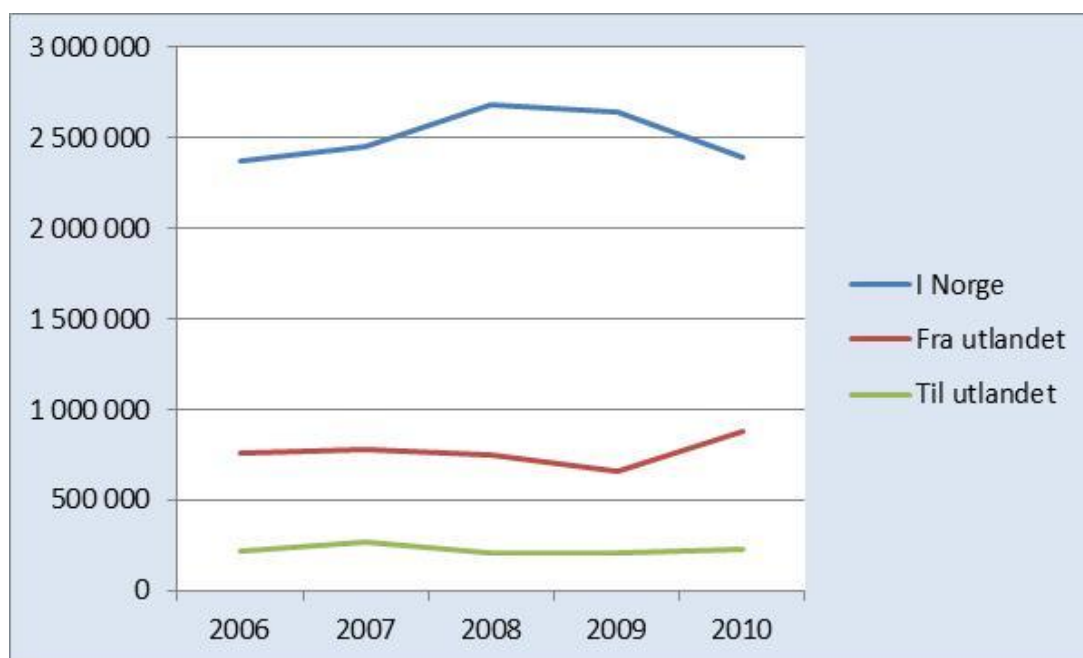
- Kan en godsterminal i Vestby avlaste og supplere Alnabru?
- Vil det bli mer godstrafikk på bane til/fra utlandet med en baneterminal på Vestby?
- Vil en Dry Port i Vestby for Moss havn styrke sjøtransporten og redusere veksten i antall trailere fra utlandet?

I tillegg blir det vurdert om steinmassene ved utbygging av Follobanen kan fraktes til Moss havn på bane og brukes til utvidelse av havnearealet. I den sammenheng kan det være nødvendig med et godsspor på Vestby som kryssingsspor eller ventespor i forbindelse med disse transportene. Behovet for masseforflytning vedrørende tunnelutbyggingen antas å være mer enn 5 mill. tonn. Transport med lastebil og dumping i umiddelbar nærhet til Follobanen anses ikke som et foretrukket alternativ. Flytting av steinmasser på bane med tilhørende linjekapasitet vurderes nærmere av Jernbaneverket i samarbeid med Moss havn. Banetransport av steinmasser er utenfor rammene for denne utredningen.

3 Rammebetingelser for godstransport på bane.

3.1 Nedadgående trend innenriks – vekst utenriks.

Markedsundersøkelsene i Vestby og blant samtransportørene viser at det er et godsgrunnlag for en liten baneterminal i Vestby. Med forventet tilgang av nye logistikkbidrifter vil grunnlaget styrkes ytterligere. Hvorvidt potensialet kan realiseres avhenger av mange faktorer, som kapasitet og kvalitet i infrastrukturen og prioriteringen av godstog i forhold til persontrafikken. Godstransport på bane hadde et oppsving i perioden 2003-2008, da pendeltog i fast frekvens mellom landsdelene kunne konkurrere fullt ut med lastebiltransport. Finanskrisen, svak leveringspresisjon og manglende statlige investeringer i banenettet har dempet troen på godstransport på bane som et fullverdig alternativ til lastebiltransport blant aktørene. Godstransport innenlands på bane har derfor hatt en negativ utvikling siden 2008:



Figur 2: Årlig godsvolum på bane i tusen tonnkilometer (Statistisk sentralbyrå).

Gjennomsnittlig last i en container på bane er mellom 9 og 10 tonn. I 2010 og 2011 ble det fraktet ca. 500.000 containerenheter (TEU) over Alnabru, inkl. tomme enheter på grunn av skjev retningsbalanse. Det antas at nær halvparten av dette godset gjelder vareeiere som er lokalisert i Follo eller Østfold.

Både tømmertransport og vognlast fra utlandet har hatt en jevn og positiv utvikling siden 2005. Kapasiteten til malmtransportene over Narvik er utvidet. Effekten på antall tonnkilometer på norsk område blir relativt beskjedent i forhold til tonnasje (18 mill. tonn i 2011). DB Hanggartner fraktet gods på bane mellom Halden og Hamburg fram til 2010. Togene transporterte primært containere for Norske Skog Saugbruks til det europeiske markedet tre ganger per uke, og 3000-4000 containere årlig tilbake til vareeiere i Osloregionen. Dette tilbudet ble lagt ned i 2010 da DB Schenker AS overtok

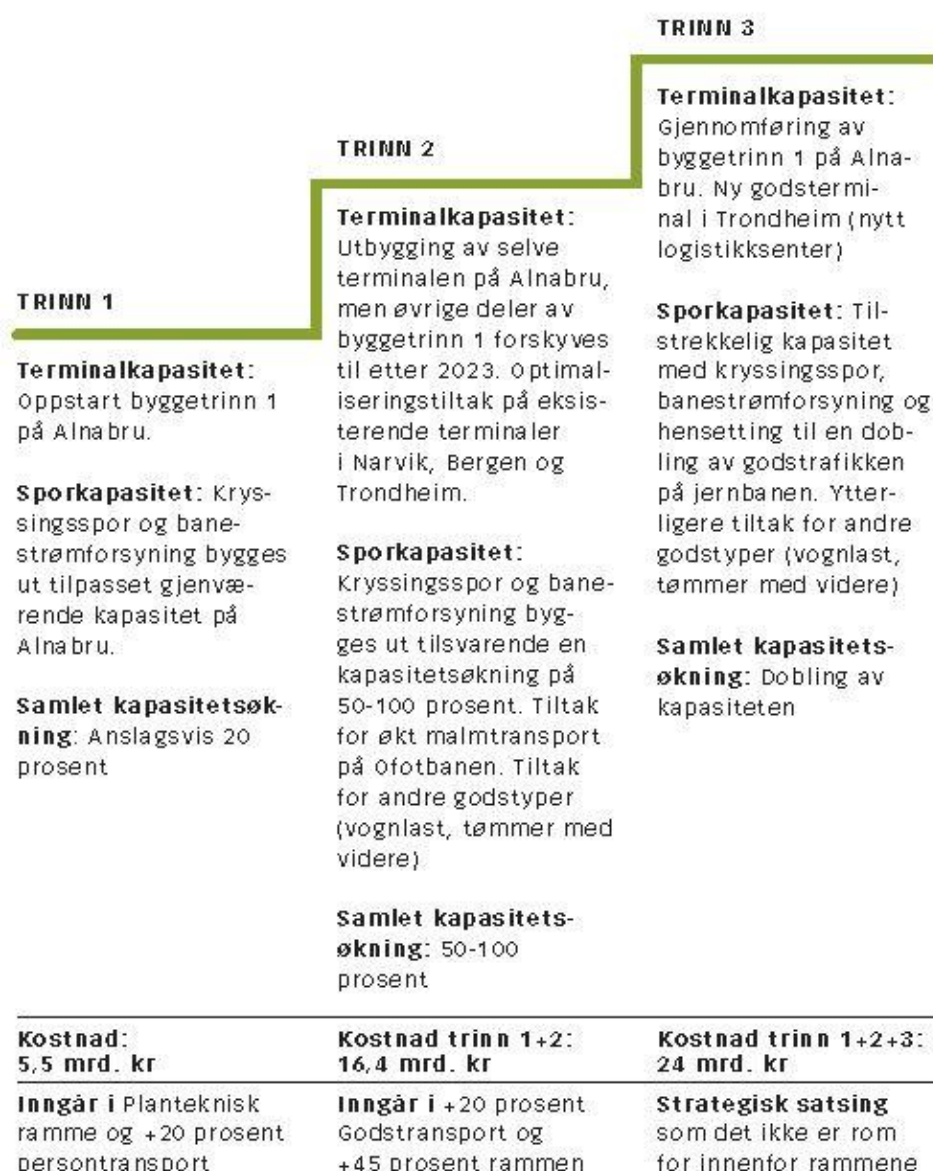
driften i Norge. Nedleggelsen rammet også vareeiere på Vestby som gikk over til lastebiltransport fra leverandører i Italia når banetransportene opphørte.

Samtransportørene og de store vareeierne er avventende til nye investeringer i skinnegående godstransport. Det gjelder også anvendelse av et sidespor med tilhørende terminal på Vestby. Man ønsker å se at infrastrukturen faktisk blir rustet opp og kapasiteten utvidet etter flere år med forventninger som ikke har blitt innfridd. «Først vil vi gjerne se at det store bildet blir realisert i favør av godstransport på bane,» svarte informasjonssjef Einar Spurkeland i Schenker AS da han ble spurt om eventuell satsing på Vestby. Med det store bildet mente han opprusting av Alnabru, dobbeltspor på Østlandet og en fast forbindelse over Oslofjorden. Det samme synspunktet deler flere av vareeierne, og spesielt de som distribuerer ferske varer.

3.2 Store baneinvesteringer kreves.

Transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan i perioden 2014-2023 er konsentrert rundt reduksjon av etterslepet innen vedlikehold, utbygging av intercity persontrafikken på Østlandet og opprusting av Alnabru. Kostnadsveksten innen utbygging og vedlikehold av baneinfrastruktur medfører at det knapt blir rom for nye investeringer i det hele tatt med samme plantekniske ramme som i nåværende transportplan. Med 20 % økning av de plantekniske rammene er Jernbaneverket tydelige på at det ikke både er økonomisk rom for ny Follobane og utvidelse av Alnabru. Dersom Follobanen prioriteres av Stortinget (som er mest sannsynlig), vil det bli brukt 5,5 milliarder kroner på Alnabru til nytt signalanlegg og annen teknisk oppgradering for å øke kapasiteten med inntil 20 %. Nåværende kapasitet på Alnabru ble i 2005/2006 beregnet til 690.000 TEU (20 fots containere) per år med 16 timer kontinuerlig drift per døgn av et tysk ingeniørselskap. 20 % vekst vil i så fall bety at den teoretiske kapasiteten utvides til i overkant av 800.000 TEU per år.

Med økning av de plantekniske rammene med 45 % mener etatene er det rom for ytterligere kapasitetsutvidelse på Alnabru, flere intercity investeringer på Østfoldbanen og ferdigstilling av Follobanen innen 2025. Det kan bli dobbeltspor og halvtimes ruter i hele det indre Intercity området, inkl. på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad. Sidespor til Moss havn inngår i denne utbyggingen. Rundt 2030 kan det være dobbeltspor til Halden og kanskje videre til Gøteborg. Transportetatene foreslår at kapasiteten på Alnabru økes med 50-100 % i dette alternativet, dvs. inntil 1,3 mill. TEU per år. Ifølge Jernbaneverket vil de store investeringene i sporkapasitet og godskonsentrasjon på Alnabru kunne ivareta målene om økt godsomslag på bane, med dobling fra 2006-nivå innen 2020 og tredobling innen 2040. Forslaget til prioriteringer innen gods fremgår av figur 3:



Figur 3: Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023 for gods.

Prioritering av containertrafikken og fortsatt konsentrasjon rundt Alnabru er i samsvar med Jernbaneverkets strategi. Det er imidlertid ikke der som det haster mest med tiltak hvis næringslivets transportkostnader og norsk eksportindustri skal tillegges mest vekt. Rushtidskapasiteten er riktignok fullt utnyttet, men det er mye ledig kapasitet på dagtid. Jernbanens konkurransefortrinn er transporter over natta mellom landsdelene, med lasting om kvelden og godset fremme i Bergen eller Trondheim neste morgen. Her står en trekkvogn klar for å bringe den ferdigpakkede semitraileren videre til detaljhandelen i Hordaland eller Trøndelag. På jernbanens hovedstrekninger betaler ikke transportørene avgift for å anvende kjøreveien. Godsvolumet kan påvirkes i betydelig grad med mer dynamiske prismodeller – gjennom dyrere transport og natta og økonomisk støtte til banetransport på dagtid. Det kan imidlertid komme i konflikt med persontrafikken som har første prioritet. Mer markedsbasert prising av skinnegangen vil tvinge seg fram med flere aktører på sporet. Det er i dag 5

selskaper som har tillatelse til å frakte gods i Norge, med CargoNet som den dominerende operatøren.

Konsentrasjon av bevilgningene til containertransporten mellom landsdelene skaper alvorlige problemer for andre viktige varestrømmer på bane – som vognlast og tømmertrafikk. Banetrafikken med utlandet øker mer enn banetrafikken innenlands. I 2010 utgjorde containertrafikken innenlands ca. 67 % av transportvolumet i tonn, og de andre varestrømmene ca. 33 %. Transporten av råstoff på bane til fabrikker øker, i likhet med transporten av varer fra fabrikker i utlandet til nasjonale distribusjonssentra i Norge. Disse varestrømmene representerer majoriteten av gods på bane i EU. I det siste Marco Polo programmet i EU er det vognlast som prioriteres, eller «single wagon load» som er den internasjonale betegnelsen. I Norge er det imidlertid containertrafikken fra samlastterminalene rundt Alnabru som dominerer, med over natta transporter til detaljhandelen i andre landsdeler. Her har jernbanen en markedsandel på 40-70 %, avhengig av destinasjon og kjørelengde (høyest andel på de lange avstandene). For import fra utlandet er markedsandelen 4-5 % for containerisert gods (og 10 % når vognlast og andre industrivarer er inkludert).

3.3 Statlig støtte til sidespor.

Det kan være en lang vei å gå for å få realisert et sidespor i Vestby med tilhørende baneterminal med øremerkede statlige midler. I tillegg til forutsetningene om kraftig vekst i bevilgningene til jernbane, er det tre barrierer til som forsinker implementeringen av nye tiltak:

- Ukontrollerbar kostnadsvekst ved infrastrukturinvesteringer.
Utbygging av Alnabru var kostnadsberegnet til 1,0 milliarder kroner i nåværende NTP. For ti år siden var prislappen 200 mill. kroner. Nå er estimatet 10,4 milliarder kroner, og uten at veisystemer, miljøtiltak og andre områdekostnader inngår. Investeringsbehovet for realisering av Follobanen har økt fra 11 milliarder kroner til 18 milliarder kroner (22 km strekning) gjennom nye sikkerhetskrav og andre forhold. Det finnes mange eksempler på at investeringsbehovet på bane har økt kraftig, og før et eneste spadestik er tatt.
- Jernbaneutbygginger finansieres med årlige bevilgninger over skatteseddelen. Det er ikke uvanlig at de årlige bevilgningene ikke samsvarer med Nasjonal transportplan slik at det blir et etterslep mellom langsiktige prioriteringer og faktiske tiltak.
- Frekvensvekst i persontrafikken reduserer linjetilgangen for gods før dobbeltspor er bygd ut. I prioriteringene mellom gods og persontrafikk går persontrafikken foran. Vekst i godstrafikken på bane kan neppe påregnes i vesentlig omfang før kapasitet og kvalitet i linjenettet er tilfredsstillende.

I tråd med faglige vurderinger og Transportetatens forslag er det lite sannsynlig at Jernbaneverket prioriterer større terminalinvesteringer på Østlandet utenom Alnabru før tidligst rundt 2030. Alternativet er å forsøke å få bygd ut terminalkapasiteten i «små» terminaler innenfor gjeldende regler for støtte til sidespor. Samferdselsdepartementet innførte i 2010 en støtteordning for virksomheter som vil bygge nye sidespor eller gjenåpne tidligere sidespor i jernbanenettet.

Ordningen skal administreres av Jernbaneverket. Formålet er å få mer godstrafikk på jernbane. Den økonomiske støtten begrenses til 50 % av investeringen og 260 kroner per 1000 nettotonnkilometer gods som antas overført i løpet av en overføringsperiode på fem år. Ordningen er normalt ikke basert på så omfattende tiltak som i Vestby, der sidesporet må trekkes fra Vestby stasjon. Jernbanetilsynet tillater ikke at sidespor tilknyttes en fri strekning, uten investeringer i signalanlegg og at hastigheten på hovedsporet reduseres til 130 km. Reglene ellers for støtte er følgende:

For å falle innenfor støtteordningen er det en forutsetning at Jernbaneverket på forhånd har funnet tiltaket mulig å gjennomføre, herunder vurderinger av kapasiteten på den aktuelle jernbanestrekningen, ressursituasjonen i Jernbaneverket og andre faktiske forhold som måtte ha betydning. Prosjekteringen av sidesporet eller terminalen skal derfor foretas av eller godkjennes av Jernbaneverket. For å kunne komme i betraktning under støtteordningen er det et krav at prosjekteringen eller godkjenningen inneholder en bekreftelse på at de prosjekterte tiltak er tilfredsstillende i forhold til planlagt bruk og når det gjelder tilknytning til det offentlige jernbanenettet. Med jernbaneinfrastruktur menes faste installasjoner med minst 10 års forventet teknisk levetid og som er nødvendige for bruk av jernbane som transportmiddel. Dette omfatter normalt spor, sporveksler, signalsystem, kontaktledningsanlegg, strømtilførsel, lasteramper og lastegater samt prosjektledelse.

Søknaden skal inneholde en grunnlagt beregning av hvilket transportvolum som vil bli overført fra veitransport til jernbanetransport som følge av tiltaket (oppgis i overført nettotonn og nettotonnkilometer p.a.). Støtte til investeringstiltak utbetales når tiltaket er ferdigstilt og utgiftene er bekreftet av revisor. Det er et vilkår for utbetaling av tilkjent støtte at ferdigstillelse og innsending av revisorbekreftelse foretas innen den i vedtaket fastsatte ferdigstillelsesfrist.

Slik regelverket er utformet er ordningen mest aktuell for industribedrifter eller råvareleverandører som har så store volumer at lastebiltransport ikke er formålstjenlig. Tilsvarende ordning blir også innført for støtte til sidespor i havnene. Dersom ordningen skal være aktuell i Vestby, må infrastruktureierne bistå. Ingen av vareeierne er avhengig av banetransport. Budsjettet for støtte til sidespor var 6 mill. kroner i 2011. Samme beløp er bevilget i 2012. Hittil er ingen prosjekter gjennomført som utløser økonomisk støtte. Rammen er derfor 12 mill. kroner. Dersom Transportetatene skal ha noen som helst mulighet til å tredoble godsvolumet på bane innen 2040 med dagens rammebetingelser, må insentivene til terminaler utenom stamnettet utvides og endres slik at private infrastruktureiere finner det interessant å satse på jernbane.

3.4 Nav/satellitt-strategien.

Samarbeidsalliansen Osloregionen har foreslått at hovedstadsområdet avlastes og kompletteres med næringsarealer for konsentrasjon av de transport- og arealintensive næringene i utkanten av det felles ABS-området med hovedstaden (arbeid, bolig, service). Disse næringene foreslås samlet i tre klynger langs hovedkorridorene; mot Midt-Norge og Vestlandet (Gardermoen), mot Sørlandet og Danmark (i Vestfold nord) og til/fra Sverige (Vestby/Mosseregionen). De arealintensive næringene er allerede på full fart ut av hovedstaden, slik at alternativet til planlagt konsentrasjon er tilfeldig spredning («urban sprawl») på ledige tomter langs motorveiene. Det finnes mange slike

næringsklynger i Europa, og gjerne i tilknytning til store havner, grenseoverganger og flyplasser der det allerede er en vel utbygd transportinfrastruktur.

I forslaget til neste nasjonale transportplan inviterer Transportetatene til en bred samfunnsøkonomisk analyse av næringsstrukturen og konsekvensene på lengre sikt for terminalstrukturen i Oslofjordområdet. Dette er en direkte respons på Samarbeidsalliansen Osloregionens forslag til strategi for gods og logistikk. Det er uklart hvor raskt satellittene til Alnabru kan bli etablert, og i hvilket omfang. Det vil uansett ta mange år før godsvolumet over Alnabru dobles. Transportørene på Østlandet blir stadig mindre tilfreds med at de hver dag må stå i kø inn til Oslo for å kunne anvende jernbane. Sterk kapasitetsutvidelse på Alnabru kan forsinke investeringsviljen i terminalkapasitet andre steder i Oslofjordområdet. Under ellers like forhold vil en distribuert terminalstruktur være mer miljøvennlig enn fortsatt konsentrasjon i én stor godsterminal i hovedstaden. Utfordringene vil øke i takt med befolkningsveksten og presset på øvrig infrastruktur.

3.5 Oppsummering av relevante rammebetingelser.

Det kan tenkes at sidespor til Moss havn og ventespor på Vestby anlegges som en del av utbyggingen av Follobanen. Avklaring av dette ligger utenfor utredningens mandat. Sidesporet til Moss havn er ikke avhengig av at intercity strekningen gjennom Moss bygges ut, men det er neppe realistisk å legge til rette et sidespor til en hovedbane som skal flyttes. Det kan fortsatt ta flere år før strekningen ved Moss er bygd ut med dobbeltspor, da fremdriften avhenger av statlige bevilgninger, Stortingets prioriteringer og at kostnadsveksten ved utbygging av infrastruktur dempes. Attraktiviteten for gods på bane blant vareeierne i Vestby påvirkes direkte av tempoet for realisering av forbedringer. Jernbaneverket har uttrykt enighet om at utbygging i Vestby vurderes uavhengig av en pendel med containere mellom Moss havn og Vestby. Fire alternativer foreligger:

- Kommunen kan søke om inntil 50 % støtte til et buttspor i Vestby innenfor gjeldende bevilgningsrammer, forutsatt at godsgrunnlaget på kort sikt (de neste fem årene) er tilstede for andre transportstrømmer enn til/fra Moss havn.
- Kommunen kan gjennom politiske fora anmode om at et gjennomgående sidespor med tilhørende terminalanlegg på Vestby etableres i neste NTP periode og finansieres gjennom omprioritering av midlene til Alnabru eller andre prosjekter. Hensikten er både å avlaste og supplere Alnabru i en forventet opprustingsfase på Alnabru over minimum 9 år og å etablere en permanent godsterminal i Vestby.
- Kommunen kan vente med investeringer til «det store bildet» er på plass, som lokaliseringen av en eventuell fast forbindelse over Oslofjorden. Reservasjonsretten av arealer i Vestby til baneformål utløper i 2015. I så fall må opsjonen for bruk av arealene til baneformål forlenges dersom dette er mulig.
- Kommunen kan konkludere med at rammebetingelsene og fordelene med et sidespor på Vestby er så usikre at saken ikke forfølges videre.

Utredningens fase 1 skal primært vurdere om markedsgrunnlaget er tilstede for en baneterminal, slik at fase 2 bør gjennomføres. Først etter fase 2 kan det gis konkrete anbefalinger vedrørende hvilke(t) alternativ eller alternativer som bør prioriteres.

4 Markedsgrunnlag.

4.1 Vestby kommune – et forbilde for næringsutvikling.

Vestby kommune har riktig strategisk beliggenhet for å trekke til seg store areal- og transportintensive bedrifter. Det er 15 minutter kjøretid til Moss, 30 minutter kjøretid til Oslo og 45 minutter kjøretid til Drammen og til svenskegrensen. Flere av bedriftene benytter både Alnabru og Nybyen i Drammen ved transport på bane innenriks i Norge. Forholdene ligger vel til rette for mottak av modulvogntog gjennom adkomst til næringsparkene på gamle E6. Riktig strategisk beliggenhet alene er imidlertid ikke nok til å lykkes med næringsutvikling. Kommunen kjennetegnes av fire forhold som mange andre kommuner kan misunne dem:

1. Forutsigbarhet.

Store bedrifter ønsker stabile rammebetingelser i minimum 15-20 år. I tillegg skal det være mulig å realisere opparbeidede verdier eller utvide virksomheten dersom behovet oppstår. Kommunen har satt av tilstrekkelige arealer nær E6 slik at disse faktorene kan innfris. Det er etablert tydelige skiller i arealbruken mellom handelsvirksomhet, industri og logistikk, boliger og andre formål. Man unngår kamp om arealene, der det stadig dukker opp planer for annen anvendelse av områder som er reservert til næringsvirksomhet.

2. Langsiktighet.

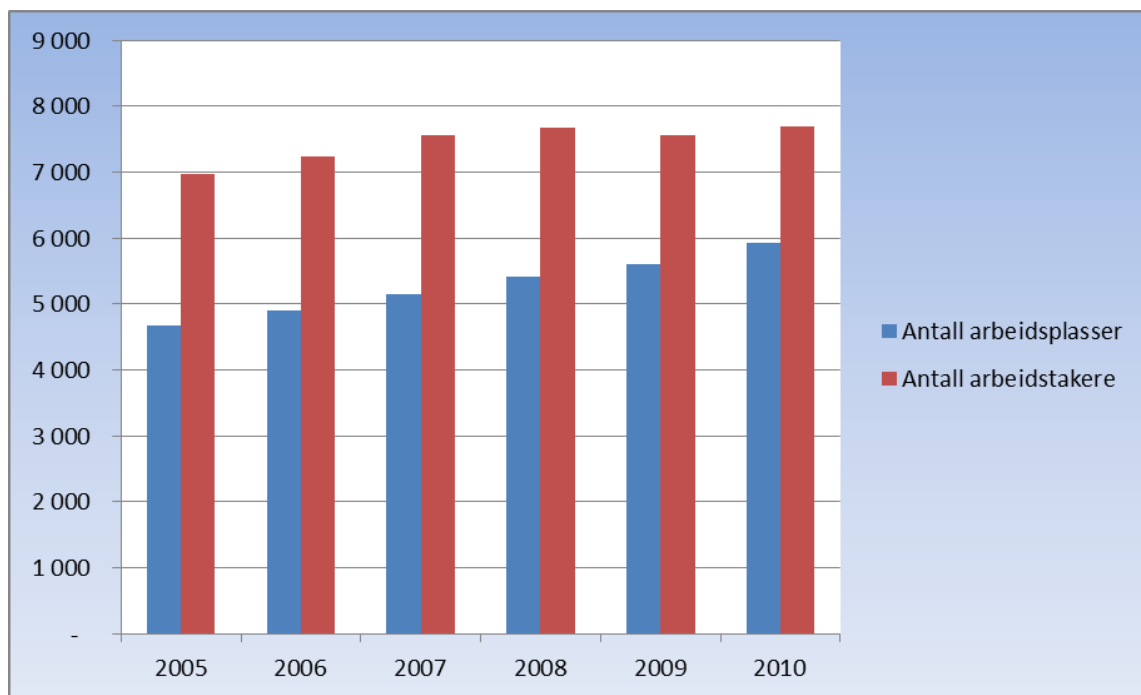
Vestby næringselskap ble etablert allerede i 1992. Næringsområdene er gradvis utbygd og tilrettelagt for næringslivet. Ledelsen er stabil, slik at kontaktnett kan opparbeides over mange år.

3. Troverdighet.

Kommunalt eierskap av arealene bidrar til at overskudd anvendes til videre næringsutvikling eller til andre investeringer i kommunen. Dette skaper tillit både hos de som selger arealer og hos nye bedrifter som etablerer seg i kommunen.

4. Helhet.

Formålet med næringsutviklingen er å styrke sysselsettingsbalansen i kommunen og å tilrettelegge for befolkningsvekst. Kommunen kan tilby både næringsarealer ved sjøen og næringsarealer ved E6. Antall arbeidsplasser i forhold til antall sysselsatte i kommunen har økt fra 55 % i 2001 til 77 % i 2010. Figur 4 viser utviklingen de siste årene:



Figur 4: Utvikling i antall sysselsatte og antall arbeidsplasser i Vestby kommune 2005-2010 (SSB).

Det første næringsområdet var Deli Skog med ca. 700 dekar næringsareal. Vestby næringspark Øst er på ca. 1200 dekar, der ca. 500 dekar gjenstår for utvikling. Handelsvirksomheten er lokalisert i Vestby nord og i Vestby sentrum. Ikea har nylig kjøpt en tomt nær det mest aktuelle området for en baneterminal. Hvor raskt gjenværende arealer fylles opp er i første rekke avhengig av konjunktorene. Siden finanskrisen i 2008 har det vært en avventende holdning til nye investeringer i den delen av næringslivet som ikke er direkte relatert til energisektoren.

4.2 Bedrifter i Vestby som anvender banetransport.

Det er ikke slik at alle bedrifter i et næringsområde er aktuelle for banetransport. Det er i første rekke prosessindustri og nasjonale logistikksentra basert på import fra Østen som anvender banetransport. Under ellers like forhold er containertransport på bane kun konkurransedyktig for avstander over 400 km, så sant lastebilen ikke har handicap i form av dårlig veistandard vinterstid, lenger kjøreavstand enn toget, høyere avgifter, etc. Jernbanen taper markedsandeler ved svak leveringspresisjon, omlasting underveis og når transporttiden er lenger enn med lastebil. Det er likevel mange eksempler på at banetransport også lykkes over kortere avstander, men da mest ved tilrettelagte forsyningskjeder dør-til-dør, verdipøkende tjenester i terminalene eller last som ikke passer for lastebiltransport.

Asko er et godt eksempel på en bedrift som har store transportvolumer, men der majoriteten av volumet ikke passer for banetransport med dagens rammebetingelser. Logistikkcenteret i Vestby er blant de største i Norden, med 90.000 kvm areal. Asko eies av NorgesGruppen som har 37 %

markedsandel i det norske dagligvaremarkedet. Fire forhold begrenser potensialet for anvendelse av jernbane:

- 60 % av dagligvaremarkedet er på Østlandet og Sørlandet, dvs. innenfor 400 km fra Askos distribusjonssentral. Forsyningen av varer til kundene i dette området er derfor basert på lastebiltransport.
- Dagligvarene i norske butikker er i stor utstrekning produsert i Norge eller i Skandinavia. Fabrikkene i Norge er fortrinnsvis lokalisert på Østlandet eller på Vestlandet der det er svak retningsbalanse mot Osloregionen. Lastebiloperatørene tilbyr meget lave rater ved last mot Oslo, slik at banetransport blir mindre konkurransedyktig.
- Leveransene fra fabrikkene til Askos 13 distribusjonssentra i Norge skjer mest mulig direkte til hvert senter, utenom hovedlageret på Vestby.
- Leveranser fra fabrikker i andre europeiske land er i stor utstrekning basert på fri levering til Vestby. De utenlandske leverandørene styrer distribusjonen til Norge.

Selv med betydelige transportvolumer er det derfor en begrenset del av transportene som kan overføres til bane. Ca. 10 % av omsetningen i NorgesGruppen er egne merkevarer, og andelen er økende. Her er det stadig mer «Kina-varer,» i likhet med hos andre importører i detaljhandelen. De egne merkevarene ivaretas av UNIL som har lager i Våler næringspark. Leveransene går enten dit eller til Askos lager på Vestby.

Andre store transportbrukere på Vestby er tredje parts logistikk bedrifter, med DHL som den fremste aktøren. DHL ivaretar logistikken for landsdekkende kjeder innen sko, tekstil og hagemøbler. Blant engroshandelsbedriftene med eget distribusjonssenter på Vestby har Nille betydelige mengder gods. I markedsundersøkelsen er varevolumene til/fra Vestby kartlagt for 18 bedrifter, inkludert de aller største. Bedriftene er som regel imøtekommende når det gjelder informasjon om antall containerenheter som håndteres. Unntaket er utenlandske kjeder, der manglende kontaktmulighet med nøkkelpersonell eller informasjonspolicy hindrer innsyn. Kun det samlede identifiserte godsvolumet blir oppgitt i denne utredningen.

4.3 Varestrømmene over Vestby i 2011.

De nasjonale logistikksentrene innen detaljhandel utenom dagligvarer mottar en stor andel av leveransene med skip, enten over Moss havn eller over Oslo havn. Importandelen er lavere innen dagligvarer. Også andre store markedssegmenter som byggevarer har en lav andel gods med skip eller bane. Noe sjøtransportert gods ankommer via Gøteborg havn, men mengdene synes ikke å være vesentlige. Valg av rederi eller speditør avgjør hvilken havn som anvendes. For gods fra feederhavnene i Tyskland eller Holland foretrekkes Moss havn. Årsaken er lavere trekkekostnader til Vestby fra kaikanten enn via Oslo og at Moss havn tilbyr mellomlagring i havna. Intervjuene viser at mer enn 9000 containerenheter ble fraktet til Vestby over Moss havn i 2011. Det aller meste er sjøcontainere med lengde på 40 fot eller 45 fot. Antall TEU er dermed henimot det dobbelte av antall enheter. Trafikken til Vestby utgjør dermed ca. 60 % av godsomslaget over Moss havn fra utlandet med last.

Det transporteres også betydelige mengder gods til Alnabru fra Vestby for videre distribusjon med jernbane til andre landsdeler. Det er enten ferdigpakkede trailere som settes på bane på Alnabru, eller gods som fraktes til samlasternes terminaler på Alnabru eller på Skedsmokorset og som konsolideres der. Samtransportørene har sine sorteringsanlegg for samlastet gods i Oslo og Akershus i Groruddalen, enten i direkte tilknytning til Alnabruterminalen, på Lørenskog eller på Skedsmokorset. Godspotensialet for overføring til bane på Vestby er begrenset til ferdigpakkede containere. En økende andel av godsvolumet innenriks er trailere som losses av baneterminalene i andre landsdeler for videre distribusjon neste dag til detaljhandelen. Det pågår en kontinuerlig reduksjon av regionale lagerfunksjoner, til fordel for økt dør-til-dør distribusjon i løpet av 48 timer etter varebestilling. Intervjuene viste at det minimum er 7.400 ferdigpakkede semitrailere for direkte kundedistribusjon som ble transportert til Alnabru i 2011. I tillegg kommer godset til sorteringsterminalene i Groruddalen, med etterfølgende overføring til banetransport.

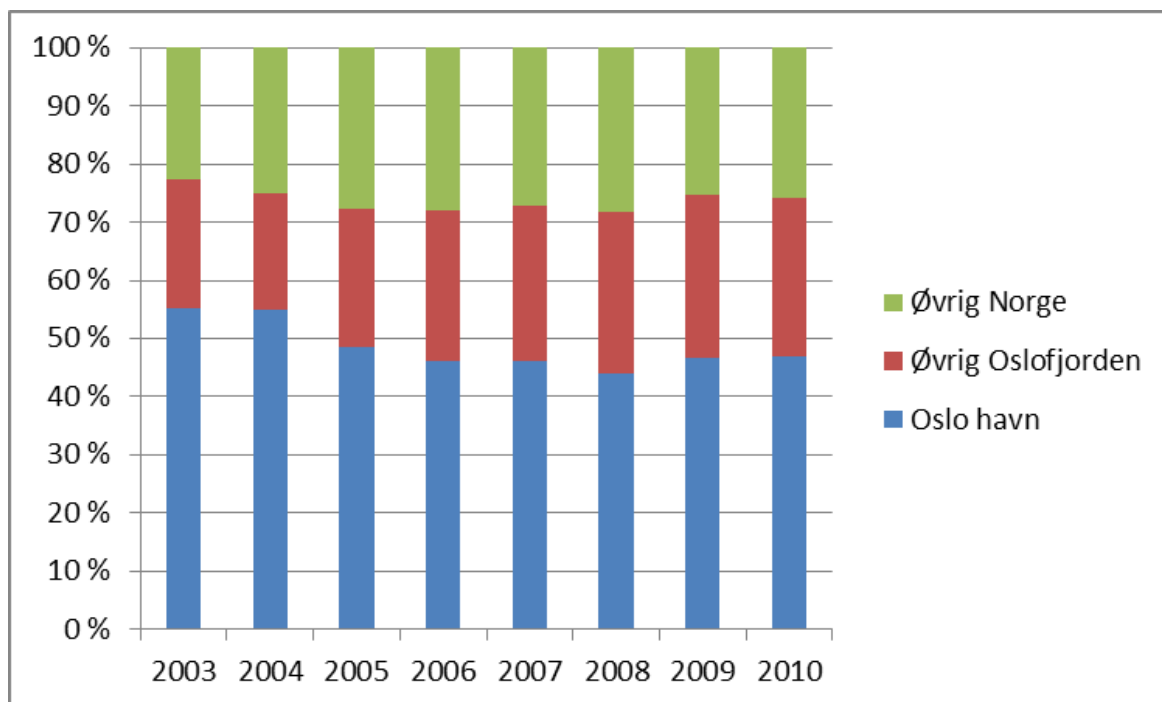
Importen fra utlandet med lastebil er vanskeligere å fastslå. I undersøkelsen er det identifisert ca. 7000 trailere til bedriftene på Vestby fra utlandet. Bedriftene har ikke like god oversikt over trafikken med lastebil som med skip. Det skyldes både kortere leveringstid og at leveringsbetingelsene ofte er fritt levert til mottaker. Noen bedrifter har fokus på konsolidering av inngående transporter med lastebil, men det er fortrinnsvis de største vareeierne. Konsolidering av varestrømmer med lastebil for overføring til bane til Vestby er derfor i stor utstrekning utenfor varemottakernes fokus og kontroll.

5 Containertrafikken over Moss havn.

5.1 Moss havn – en stadig mer sentral containerhavn i Oslofjorden.

Oslo havn er den største havna når det gjelder containertransport fra utlandet med skip. Nær 50 % av alle containere med last til Norge med containerskip losses i Oslo havn. Den prosentvise veksten er imidlertid størst over Moss havn. Siden 2003 har antall TEU med last fra utlandet økt med 116 % over Moss havn, mens økningen har vært 26 % over Oslo havn. Totalt for landet har containertrafikken økt med 47 % i perioden 2003-2010, og 42 % til Oslofjorden. Etableringen av nye bedrifter i Vestby er en viktig årsak til at Moss havn har større godsvekst enn øvrige havner i Oslofjorden.

For strategien for gods og logistikk på lengre sikt er det viktig å analysere trender, ikke bare når det gjelder transportmiddelfordeling, men også endringer mellom godsknutepunkter. Figur 5 viser at prosentvis mer gods fraktes direkte til mottakende landsdel uten mellomlagring og konsolidering i Oslofjordområdet, og at Oslo havns sentrale rolle gradvis reduseres som følge av at næringslivet flytter ut av de sentrale byområdene. Endringen skjer til tross for at regionale lagerfunksjoner svekkes til fordel for nasjonale distribusjonssentra i Osloregionen. Dette styrker fokus på etablering av godsterminaler (satellitter) som avlaster og supplerer terminalene (navene) i hovedstaden:



Figur 5: Import av containere med skip (lo-lo med last) i perioden 2003-2010 (SSB).

I 2011 ble det fraktet 61.604 TEU over Moss havn, inkl. containere uten last. Med samme prosentvise vekst de neste 10 årene som de foregående årene vil Moss havn nærme seg full kapasitetsutnyttelse med dagens kapasitet og arealer.

5.2 Vestby Rail Port.

De store havnene i Europa har etablert såkalte Dry Ports i innlandet som supplerer aktivitetene i havneområdet. En Dry Port har vanligvis tre formål:

- Flytting av oppgaver i det sentrale havneområdet til terminaler utenfor byområdene, der arealpresset og arealkostnadene er lavere.
- Ved anvendelse av terminaler i innlandet kan vareeierne tilbys verdiøkende tilleggstenester som det ikke er plass til i det sentrale havneområdet. Tjenestene kan være mellomlagring, tollfritt lager, containersplitting etc. Alle former for spedisjonstjenester og tredje parts logistikk kan inngå.
- En Dry Port i innlandet styrker sjøtransportens attraktivitet for vareeiere lokalisert i nærområdet. Rederiet kan da tilby dør-til-dør transport i egen regi eller til/fra en terminal nær vareeier.

Gøteborg havn har en rekke Dry Ports rundt omkring i Sverige. Disse er delvis et supplement til lokale havner, og delvis i konkurranse med lokale havner. Dry Ports kalles Rail Ports når jernbane er det viktigste transportmidlet mellom havna og terminalen i innlandet. Foreløpig har ikke Gøteborg havn etablert Rail Ports i egen regi i Norge, i samarbeid med rederier som anvender Gøteborg havn. I stedet har man inngått avtaler med baneoperatører og speditører som har egne terminaler, som CargoNet og Rail Terminal Drammen.

Etableringen av Rail Ports er vanligvis avhengig av at det foreligger forpliktende avtaler mellom en sjøoperatør (et rederi eller en speditør) og en baneoperatør og/eller større vareeiere. Foreløpig er det ingen «ekte» Rail Ports i Norge. Med virkning fra 17. april i år skal CargoNet etablere et nytt transporttilbud mellom Kristiansand og Stavanger som direkte retter seg mot utenlandstrafikken over Kristiansand havn. CargoNet kaller dette for en Dry Port løsning ved at egne terminaler anvendes. Det er imidlertid uklart om vareeierne i Rogaland tilbys dør-til-dør transporter av et rederi eller en speditør, eller om vareeieren må forholde seg flere operatører og flere infrastruktureiere.

Vareeierne på Vestby synes at det er interessant med en Rail Port eller Dry Port til/fra Moss havn, men det uttrykkes tvil om behov og lønnsomhet. En banependel bør derfor forlenges til Alnabru for å få bedre økonomi i prosjektet. Sjøcontainere kan da losses på Vestby og trailere lastes for videre transport til andrelandsdelene. Skifte av vognene til andre lokomotiver foretas på Alnabru.

For Moss havn og rederiene i Moss havn er sannsynligvis en Dry Port eller Rail Port i Vestby et godt tiltak for å styrke overføringen av gods til sjøtransport. Rail Port som konsept kan begrunnes i tre forhold:

- Avlasting av havneområdet i Moss.
- Tilrettelegging for fleksibel mellomlagring av containere nær vareeierens distribusjonssentra eller andre verdiøkende tjenester.
- Miljøvennlig transport dør-til-dør.

Det er neppe sannsynlig at en Rail Port i Vestby påvirker transportmiddelfordelingen til de nåværende vareeierne i Vestby i vesentlig omfang. En Rail Port vil imidlertid styrke attraktiviteten til næringsparkene i Vestby ovenfor nye brukere. Et godt transporttilbud er blant de aller viktigste kriteriene ved relokalisering eller etablering av bedrifter. Vestby har gode kommunikasjonsårer for lastebiltransport. Tilsvarende kommunikasjonsårer for sjøtransport og banetransport vil utvilsomt styrke næringsområdets attraktivitet ovenfor bedrifter på flyttefot, men økt bruk av skip og tog som resultat.

5.3 Frekvens og utforming av banetilbudet over Moss havn.

1-2 banependler hver dag med containere fra Moss havn til Vestby og Alnabru kan trekke til seg annet gods i Østfold som i dag fraktes til Alnabru eller andre landsdeler med lastebil. Det forutsetter at togene går fra Moss etter arbeidssdagens slutt, slik at både vareeiere og samtransportører får med seg dagens produksjon for levering til andre landsdeler neste dag. Fra samtransportørenes godsterminaler i Rolfsøy fraktes mange containere daglig til Alnabru med lastebil. Hovedtyngden av trafikk er likevel containere fra utlandet. Leveringstiden for disse containerne er vanligvis mange uker fra bestilling. Det er derfor ikke kritisk om containerne tar en time eller en dag ekstra ved transport mellom havna og Vestby, selv om unntak forekommer.

Statistikk fra Moss havn viser at det er lite sesongvariasjoner i trafikken. Det er imidlertid ulike trafikkvolumer mellom ukedagene. Noe areal kreves derfor i havna ved konsolidering av containerne til 1-2 avganger per ettermiddag og kveld. I 2011 ble det losset ca. 33.000 TEU med last, tilsvarende 130 TEU per ukedag. 60 % ble fraktet til Vestby, tilsvarende 70-80 TEU daglig. Full kapasitetsutnyttelse for et kombitog med containere er 48 TEU. Det er derfor godsgrunnlag for to tog per dag fra Moss til Vestby, med videre transport til Alnabru. Dersom det tar 10-15 år før et banetilbud er etablert, vil godsvolumet kunne bli betydelig høyere med dagens trender for volumutvikling i Oslofjorden.

6 Godsterminalen i Vestby.

6.1 Utforming og lokalisering.

I denne utredningens fase 1 er det ikke tatt stilling til hvordan terminalen kan utformes og tilpasses brukernes behov. Det er et stort minus at det ikke kan etableres et gjennomgående sidespor. Ifølge Jernbaneverket kan det kun etableres et buttspor som går fra Vestby stasjon og på nedsiden av Deli Skog næringspark. Buttsporet fra Vestby stasjon går under brua i Vestby sentrum, jfr. bilde:



Figur 6: Uttrekk av sidespor fra Vestby stasjon og under brua i sentrum.

I fase 2 må det avklares mer detaljert hvordan sidespor og terminalområde kan tilrettelegges for banetransport.

6.2 Avlastning og supplering av Alnabru.

Det er foreløpig for tidlig å vurdere om et sidespor på Vestby kan avlaste Alnabru i en eventuell fremtidig byggefase. I prinsippet kan et godstog til Trondheim eller Bergen like gjerne starte på Vestby som på Alnabru, der blokker av toget reserveres til gods som konsolideres ved samlastterminalene på Alnabru. Gods fra samlastterminalene i Østfold, Vestfold, Buskerud og Hedmark bør ikke lastes på Alnabru i en byggefase, dersom det forsinkes og fordyrer moderniseringen av terminalen. Hvilken avlastningskapasitet som er tilgjengelig i Østlandsområdet

avhenger også av hva som skjer med Nybyen. Drammenserne er nok misfornøyde med at Jernbaneverket ikke har funnet økonomisk rom og tilstrekkelig nytteverdi for etablering av en ny regional godsterminal i neste NTP periode. Nedleggelse av Nybyen som godsterminal synes helt nødvendig for videre byutvikling i Drammen.

6.3 Økonomiske forhold.

Jernbaneverket beregner at etablering av én kilometer sidespor koster ca. 18 mill. kroner, eks. vederlag ved avståelse av grunn. Ved å trekke sporet fra Vestby stasjon blir sporet omkring to kilometer langt. I tillegg kommer investeringer i sporveksler, signalanlegg og eventuell elektrisk drift. Investeringene i baneinfrastruktur har lett for å bli vesentlig høyere enn forventet. 40-50 mill. kroner anses å være minimum investeringsbehov for å etablere et sidespor til Deli Skog næringspark. Av dette kan Staten dekke inntil 50 %, dersom de økonomiske tilskuddsrammene til sidespor er store nok og godsoverføring fra vei til bane kan dokumenteres.

7 **Anbefalinger.**

7.1 **Stor interesse for et sidespor med tilhørende godsterminal.**

Etablering av en togpendel med containere mellom Moss havn og Vestby ligger noen år fram i tid. Det er likevel stor interesse i prosjektgruppen for å etablere et sidespor i Vestby, og primært som første fase i en helhetsløsning for gods og logistikk i Osloregionen. Også Jernbaneverket er positive til et fremtidig sidespor på Vestby, forutsatt at gods overføres fra vei til bane. I prosjektmøtet 26. mars ble det vedtatt at fase 2 i prosjektet gjennomføres, så sant gjenstående finansiering går i orden. Arbeidet videreføres i to retninger:

- Fase 2 skal munne ut i en søknad til Jernbaneverket om økonomisk støtte til etablering av et sidespor fra Vestby stasjon med tilhørende godsterminal. Søknaden fremmes av Vestby næringspark, og sporet eies av næringsparken. Via politiske fora bør det samtidig arbeides for at den økonomiske støtten til sidespor utvides. Staten bør også ta ansvaret for drift og vedlikehold av sidespor i stamnett med høy trafikk.
- I høringsrunden til Nasjonal Transportplan bør behovet for videre utvikling av Vestby som godsknutepunkt for banetransport understrekes. I prinsippet bør det etableres banespor til alle næringsparker over en viss størrelse, og næringsparkene i Vestby er blant de største og mest fremgangsrike i Norge. Gjennomgående sidespor på Vestby og sidespor til Moss havn bør realiseres samtidig som at dobbeltspor i det indre intercity området gjennom Moss realiseres.

Uavhengig av dette vurderes utbygging av Moss havn med steinmasser fra Follobanen og havnas behov for en Dry Port i Vestby.

7.2 **Barrierer for banetransport over Vestby stasjon.**

Dersom statlige sidesporsmidler skal utløses, må det dokumenteres at gods fra utlandet kan overføres fra vei til bane. I praksis vil det gjelde gods med transportavstander over 500 km, dvs. fra Malmø og sørover. Det er to barrierer som reduserer godspotensialet:

- Vareeierne på Vestby har lite kontroll med, og oversikt over, varestrømmene utenom Skandinavia med lastebil.
- De store samtransportørene på Alnabru og CargoNet foretrekker å fylle godstogene til Alnabru, fremfor tidkrevende lossing av gods på en butterminal på Vestby.

På den annen side er det tusenvis av lastebiler som passerer Vestby på E6 hver dag. Av importen av stykkgoods kommer kun 4-5 % med godstog. Det er nye utenlandske baneoperatører som vil etablere seg i Norge. Osloregionen integreres stadig sterkere i de europeiske transportnettverkene på bane. Vestby må markedsføres som en trailerterminal, dvs. et sted med nok plass til lossing av trailere der

en trekkvogn står og venter for videre distribusjon på Østlandet. Det primære markedsgrunnlaget er Follo. Sekundærmarkedet er hele Osloregionen.

Godstoget med containere fra Norske Skog Saugbrugs i Halden til Tyskland og Italia reetableres i mai, med en dansk operatør. Foreløpig blir det to avganger per uke i løpet av 2012. Denne operatøren er interessert i å skaffe seg mer gods i Osloområdet, både i nord- og sørgående retning. Tilrettelegging for operatører i internasjonale transportnettverk er helt avgjørende for å lykkes med utenriks godstransport på bane over Vestby. Fase 2 vil inkludere en tettere dialog med både speditører og operatører som frakter gods fra utlandet til Norge med jernbane.

Det kan også bli aktuelt at innenriks gods lastes eller losses på Vestby for transport med bane til andre landsdeler. Det er imidlertid lite trolig at de nåværende operatørene etablerer et permanent banetilbud fra Vestby før kapasitetsbegrensninger i øvrige terminaler hindrer ordinær drift.