

Kronikk, Bergens Tidende

Tittel:

Godsterminal i fjell saman med ny E16

Ingress:

Godsterminal kan byggjast saman med tunnellar for E16 og bane mot Voss. Nye løysingar kan både spara kostnader, krevja mindre areal og skapa færre konflikhtar enn dagens alternativ.

I den pågåande debatten rundt lokalisering av ny godsterminal for Bergen har alternativet å kombinera den med ny veg og jernbane Arna – Stanghelle ikkje vore drøfta. Vi har no to historiske infrastrukturprosjekt som kjem omtrent samstundes i tid, og då må ein sjå på moglege samordningsgevinstar. Vi legg fram dette innspelet ut frå kreativt samfunnsansvar, og utan å ha eigen direkte fagleg bakgrunn for å vurdere alternativet.

På strekninga Arna - Voss vil det bli bygd dobbelspora jernbane, mykje i tunnel. På strekninga Arna – Romslo (mellom Osterøybrua og Trengereid) vil det bli bygd 4-felts motorveg og ny 2-felts veg vidare mot Voss, også denne mykje i tunnel. Nye tunnellar for bane og veg blir bygde samstundes, også for å ivareta krav om rømmingsveg. Dette inneber at ein allereie har tenkt seg omfattande, samtidig tunnelbygging som vi meiner er relevant også for godshandtering.

Her kan lagast «sidespor» i tunnel med ut-/innløp i begge endar for både godsbane og godsveg til respektive Bergensbanen og E16. Kvart av sidespora/godstunnelane kan ha eitt spor for godstog og to spor for godsbilar. I taket kan ein ha skinner slik at fleire kraner kan arbeida samstundes med lessing/lossing av containerar, lasteflak, semitilhengarar mm. Tunnelane kan lagast så lange som ein ønskjer (t.d. for å dekke EU-norma på 750 m lange godstog) og det er plass til fleire sidespor/godstunnellar parallelt.

Godsbilane må styrast etter «just in time»-prinsippet slik at dei møter til rett tid. Lessing/lossing må skje automatisk utan bruk av folk på liknande vis som mange automatiserte lager. Og det er truleg ikkje lenge att før godsbilane kan vere «førarlause», i alle høve raskt styrast til rett posisjon i tunnelen. Alt dette reduserer omfanget av arbeidsplassar inni fjell.

Storbrukarar som Rema 1000, ASKO og Posten kan henta heile containerar og køyra dei til eigne omfordelingssentralar. Transportørar som frakter varer for ulike kundar i same container, må frakta desse til/frå omfordelingssentralar som kan vere på t.d. Espevoll næringsområde på Osterøy som ligg berre 6-8 minutt unna eller andre stader i nærleiken.

Ein kan i størst moglege grad prøve å avgrensa skifte (av- og påkobling) av godsvogner. Med god styring kan kanskje skifte heller skje på Alnabru i Oslo. Dermed blir det lite trong for skiftespor.

Vår tanke er at ved å tenkja nytt og ta i bruk moderne, robotisert lagerhandteringsteknologi og nye, heilskaplege logistikk-styringssystem, kan ein finna andre løysingar enn dei konvensjonelle, arealkrevjande og konfliktskapande løysingane som no er på høyring.

Godsterminal i fjellet har fått eit dårleg rykte, men det er av di Jernbaneverket har tenkt «tradisjonelt». I Trondheim har ein greia ut terminal i 2 store fjellhallar med «utløp» i berre ein ende og med heile 50 m breidde og heile 28 m høgde. Dette blir særskild kostnadskrevjande med uttak av enorme mengder steinmassar, og store utfordringar med sikring av tunneltaket. Bortsett frå å berre bruka kraner og ikkje store truckar, har ein her tenkt seg ei terminalløysing omtrent som om terminalen låg i dagen. Teknisk risiko og kostnadane er bakgrunnen for at eit slikt alternativ er avvist i Bergen.

Tunnelane vi tenkjer oss kan bli på kanskje 12 m breidde og 10 m høgde. Dette gjev eit tverssnittsareal på 120 kvm mot fjellhalløysinga skissert i Trondheim på 1 400 kvm.

Kva kan så vera fordelene med eit slikt alternativ?

- Minimal trong for nye, dyre jernbane- eller vegtrasear til ny terminal samstundes som ein er direkte påkobla det som blir framtidig infrastruktur for landverts transport til Bergen.
- Avgrensa bruk av areal som har stor alternativ verdi, som t.d. bustadfelt, jordbruksareal, eller rekreasjonsområde. Tilkomsveggar vil sjølvsagt krevja noko areal lokalt på Romslo/Takvam.
- Kostnadseffektiv drift ved at ein baserer seg på robotstyrt containerhandtering t.d. med traverskranar i taket av tunnelane.
- Ytterlegare grunnlag for å byggja Ringveg Aust mellom Vågsbotn og Nesttun sidan den vil bli direkte knytt til ny E16 mot Voss og då til dette forslaget om godsterminal.
- Utnytting av allereie etablerte næringsareal i Arna og på Osterøy. Vestre utløp av terminalen vil vera nær Osterøybrua og næringsareal rett på andre sida av Sørfjorden.

Kva er dei viktigaste innvendingane?

- At det ikkje kan vere nokon omfordelingssentral direkte i tilknytning til godsomlastingssentralen mellom jernbane og veg.

- Lokaliseringa er ikkje heilt «sentral» i høve dit godset skal til og kjem frå. Men t.d. Minde/Fjøsanger er tenkt til byutvikling i framtida og godset vil ta nye vegar. Vi må byggja for framtida og då må det vera fornuftig å ha ein godsterminal nærast mogeleg hovudaksen aust – vest.
- Prosessen med å realisera ny godsterminal kan bli forseinka. Med det konfliktnivået og dei store kostnadene dei foreslåtte løysingane har, har vi tru på at løysinga med omlastingstunnelar kan realiserast mykje raskare.
- Småbiltransport passar kanskje ikkje for ein slik terminal. Kanskje bilar også kan fraktast i containerar? Men det vil vera mogeleg med ramper der bilar kan køyrast av/på toget også her. Også andre spesialløysingar bør vera mogeleg å få til; slepp kreativiteten laus!

Vi tenkjer at dette er eit alternativ som har så mange potensielt store fordeler at det fortener å bli vurdert inn i prosessen. Fordelene med å kunna byggja nye veglinjer og nytta verdifulle areal burde vega opp for mange motførestellingar, også dei vi ikkje har sett så langt. Og tidspunktet kunne ikkje vore meir perfekt; det er no ny jernbane og ny E16 austover frå Arna blir planlagd. Og med god planlegging, kan bane og veg byggjast først og omlastingstunnelane når tida er mogen. I tillit til at styresmaktene, både dei valde og dei tilsette, framleis er opne for nytenking trass i ein slitsam prosess, vil vi difor utfordra dei til å sjå på ei slik løysing.

av Lars Mjøs, sivilingeniør, Industrikonsulenten i Osterøy og Aksel Mjøs, dr.oecon., NHH, Osterøy

Billettekst:

VW tenkte nytt i sin garasje i Dresden. Ny godsterminal i Bergen krev og ambisiøs nytenking.

Tekst til illustrasjonar (ikkje med i oppslaget i BT):

Illustrasjon av fjellhalltverrsnitt frå Jernbaneverket si "Utredning ny godsterminal Trondheimsregionen - Revidert kostnad for KVU konseptalternativ mai 2015." (Grafikk: Anders Mjøs).

Illustrasjon av tunneltverrsnitt for forfattarene sin skisse til laste- og lossetunnelar bygde i fjellet langs Sørfjorden aust for Arna i tilknytning til ny dobbeltspora jernbane og ny 4-felt E16 motorveg. (Grafikk: Anders Mjøs).