



Gods- og logistikkhåndtering i Osloregionen

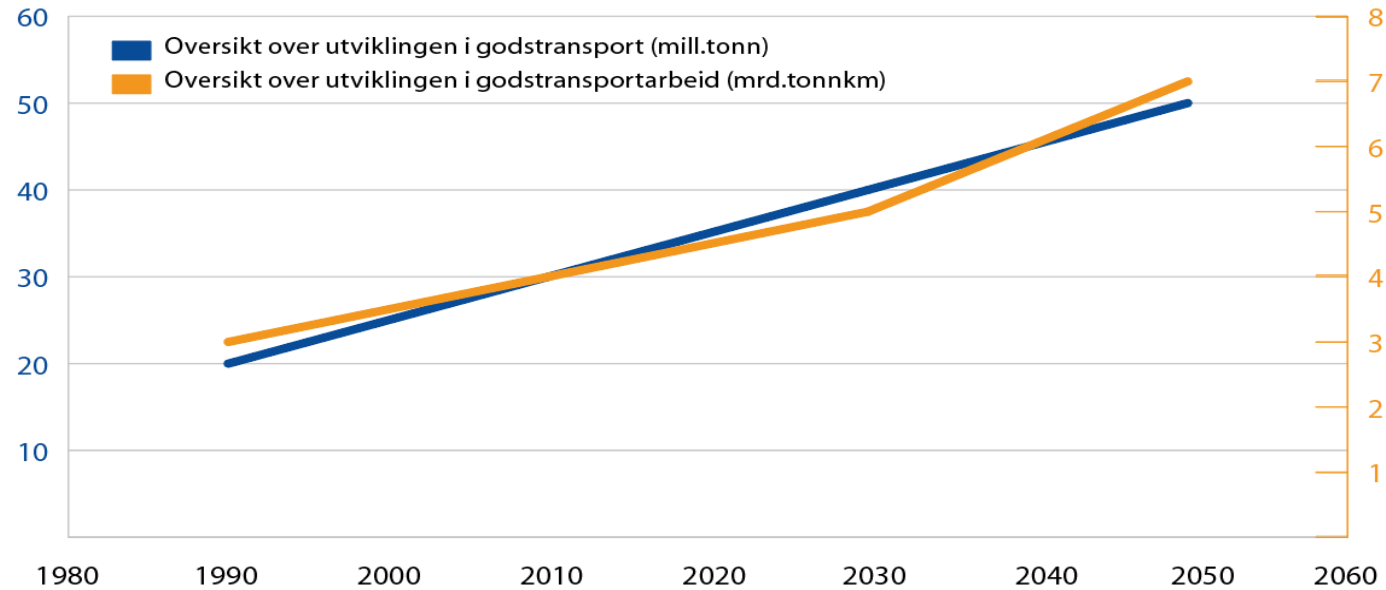
Samarbeidsrådet for Osloregionen

Drammen
18. april 2018

Roger Kormeseth

FLOWCHANGE
Effektiv og grønn logistikk

Forventet vekst i godsvolumer – grunnprognosen i NTP



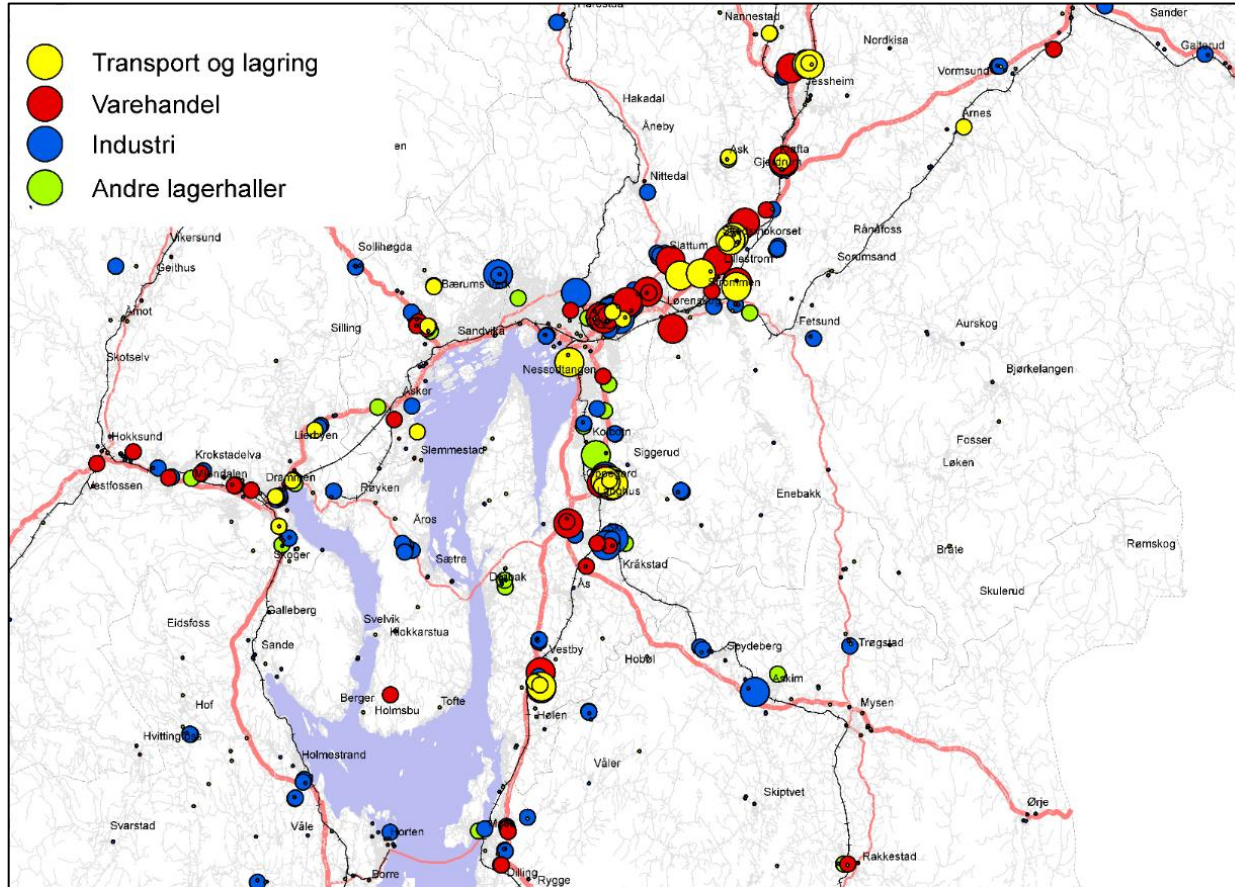
(Kilde: Transportetatens og Avinors grunnlagsdokument til NTP 2018 - 2029)

¹ Prognosene er basert på SSBs befolkningsframskriving og Finansdepartementets prognoser for økonomisk utvikling og de tiltak i veg, sjø og bane som har sin oppstart før 2018.

De lange linjene på 2000-tallet

- Store strukturendringer for logistikkintensive virksomheter – konsolidering og økt etablering i randsonen av Oslo
 - Produksjonsbedriftene etablerer seg i de ytre delene av Osloregionen og engroshandelsbedriftene konsolideres i nasjonale sentra i Oslo, eller i randsonen
- Betydelig vekst i lastebiltrafikken – godstrafikk over Svinesund har økt 4-5 % hvert år
 - Krav til fleksibilitet, hastighet, kostnader og økt handel mot øst bidrar til økt veitransport
- Både skip og tog taper markedsandeler til veitransport i innenriks transporter. Sjøtransport er konkurransedyktig med biltransport for gods fra Kontinentet
- Logistikkutfordringene i byene får gradvis større oppmerksomhet, men det mangler kunnskapsgrunnlag og gode operative løsninger

Konsolidering og effektivisering driver store strukturendringer



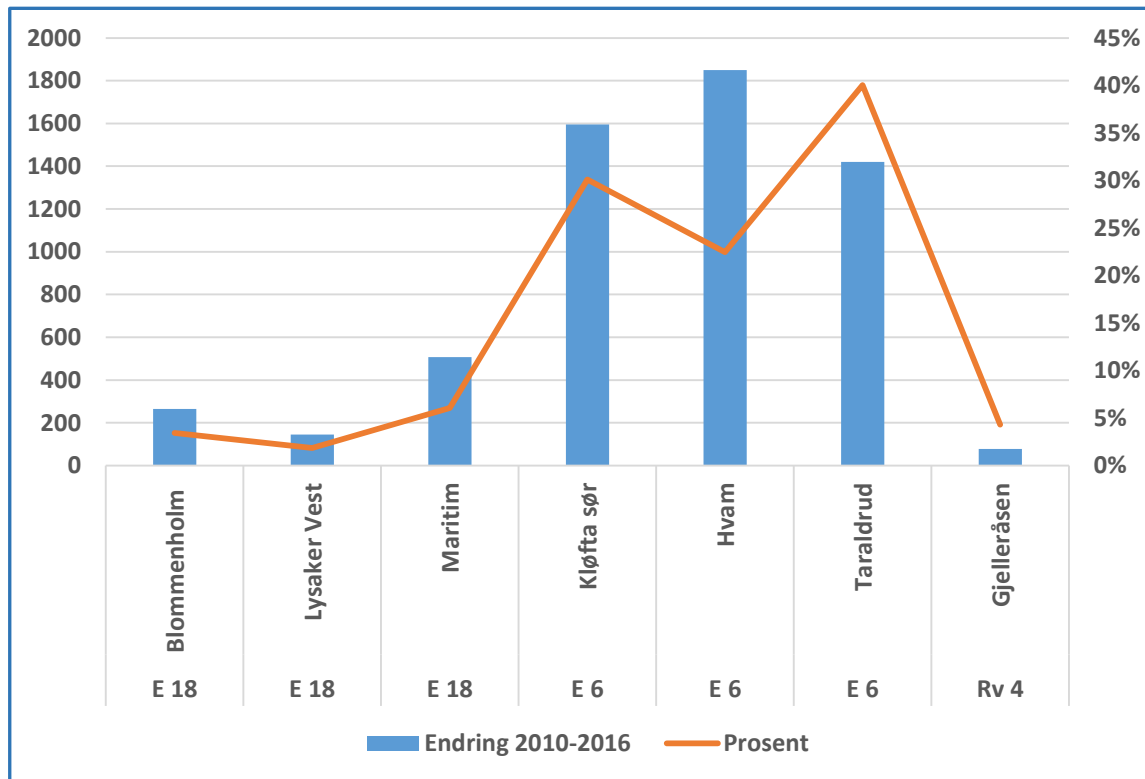
Nye logistikkentra 2000-2017 i Osloregionen (TØI)

- Etablering av mange nye logistikkentra som betjener hele landet
- Økende andel tungtrafikk gjennom Oslo
- Logistikkentrene som retter seg mot hjemmemarkedet og med lav andel import lokaliseres seg i aksen Drammen-Gardermoen
- Logistikkentrene som retter seg mot hjemmemarkedet og har en høy andel import lokaliserer seg sørøst for Oslo
- Skandinaviske kjeder etablerer seg i Sverige eller Danmark og distribuerer godset med lastebil til Oslo-regionen
- Avstanden til havn og jernbane øker

Over 4 000 lagerhaller i Oslo og omegn, men veksten kommer på nye områder

- Eksisterende struktur dekker ikke markedets krav - veksten kommer på nye områder
 - Akershus 2010-2017 – tilvekst på snitt 90 000 kvm grunnflate pr. år
- Moss, Lier, Drammen, Oslo og Akershus – over 4 000 lagerhaller totalt
 - 1 100 lagerhaller i Oslo med en grunnflate på 1 000 kvm
- Lagerhallene i Oslo og Akershus har i gjennomsnitt en grunnflate på 1 600 kvm
 - «Gjennomsnittstomta» er derfor på nær 5 dekar (ved 1:3 mellom bebygd grunnflate og areal)
 - 10 % har en grunnflate på over 4 000 kvm
- Ca. 5x flere lagerhaller og kjøle- og fryselaagre i Akershus enn i Oslo (971 vs. 193)
- Kombinasjon av eksisterende struktur kombinert med nye etableringer skaper betydelig arealpress
- Store aktører må 40-50 km ut fra Alnabru for å finne egnede arealer

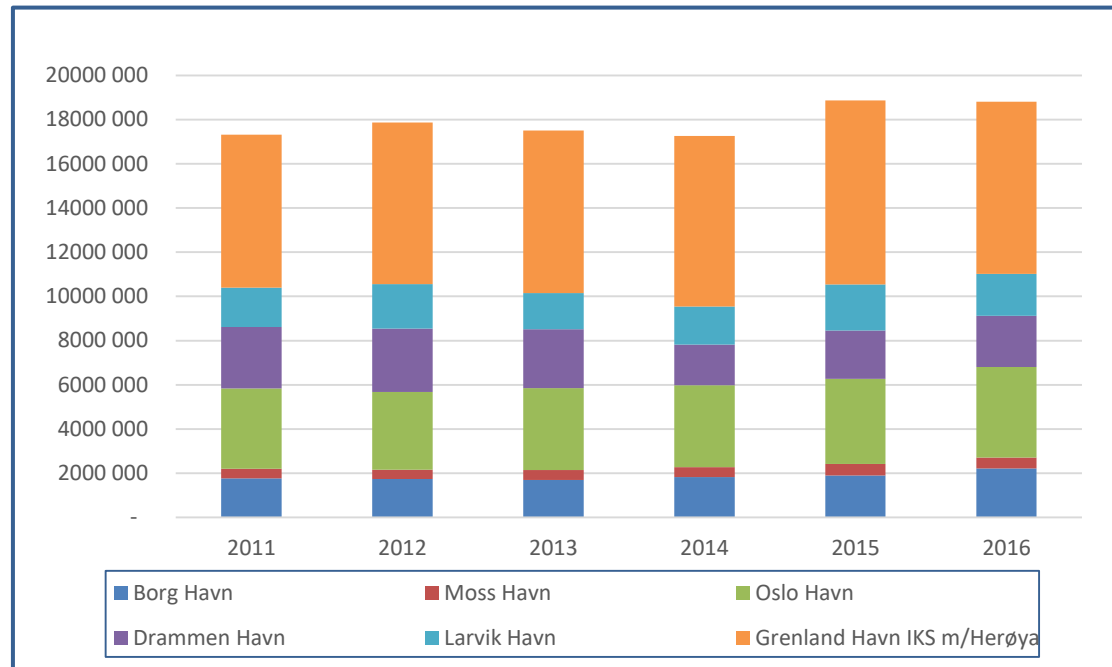
Tungtrafikken øker kraftig til- og gjennom- Oslo



- I samtlige hovedkorridorer øker trafikken med tunge kjøretøyer mer enn persontrafikken (ÅDT).
- Andelen tunge kjøretøy utgjør i intervallet 9 % til 14 % av trafikkmengden.
- Veksten er desidert høyest i korridorene nord og sørøst for Oslo. Korridoren Oslo-Drammen er også attraktiv for vareeierne, men tilgjengelige arealer mangler

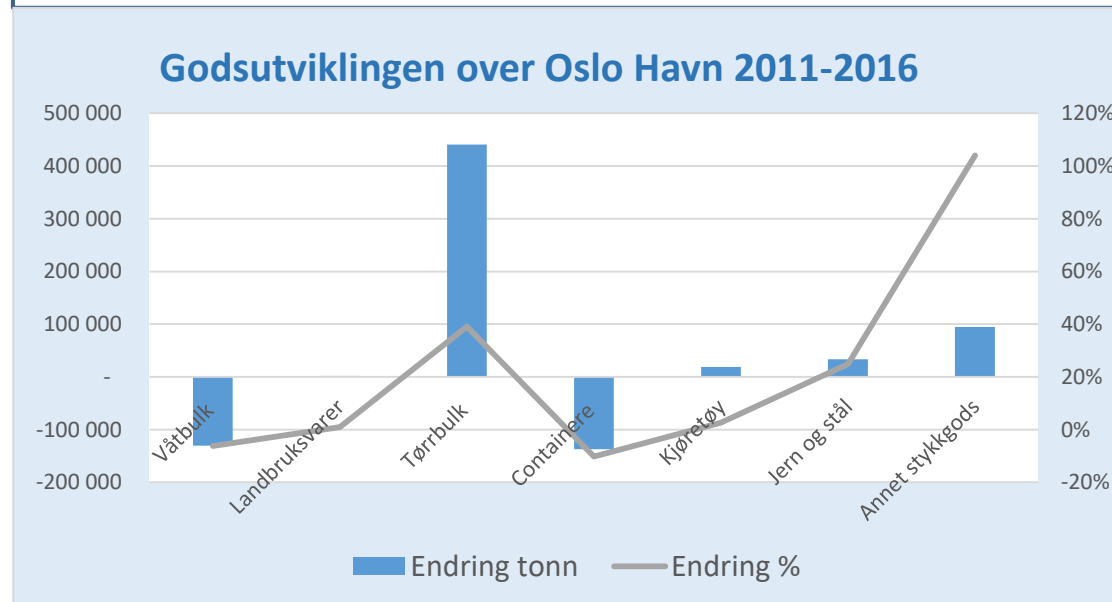
Kilde: Trafikkregistreringer, Statens Vegvesen for perioden 2010-2016

Sjøtransporten og havnenes betydning øker



Vekst i godsvolumet over alle havner i Oslofjorden, selv med bortfall av volumkrevende treforedlingsindustri (sum tonn for alle vareslag, eks. våtbulk). Kilde: SSB

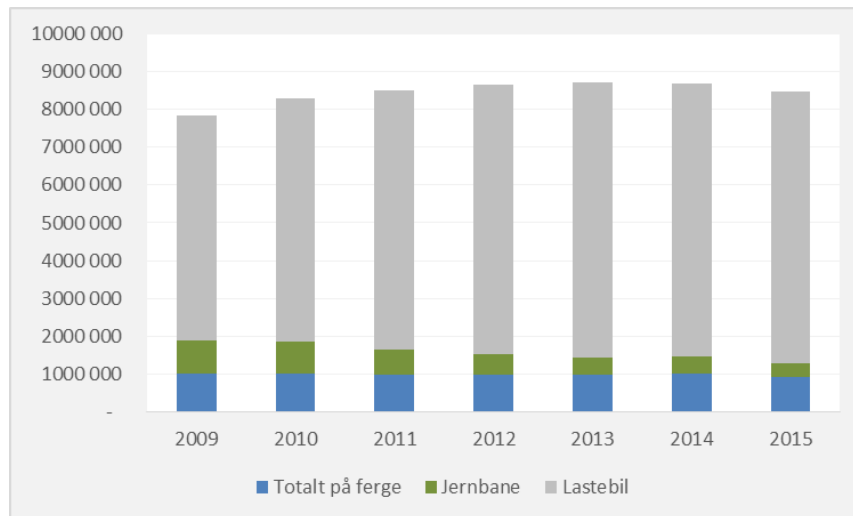
Arealknapphet i havnene. Ingen potensielle havnearealer igjen til sjøbasert næringsutvikling i Oslofjorden. De nærmeste arealene er i Grenland (Frier Vest)



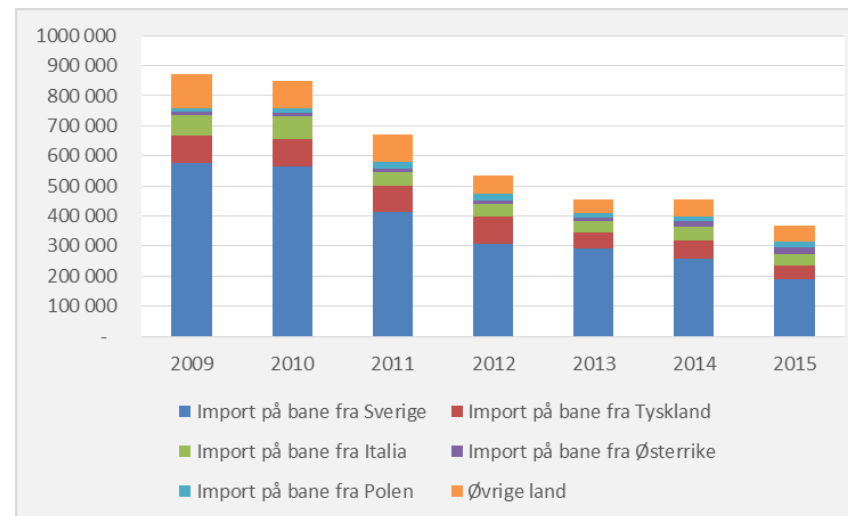
Kraftig vekst i godsomslaget for massevarer og byggevarer over Oslo Havn som følge av høy bygg- og anleggsaktivitet

Jernbanens rolle er marginalisert for importert gods

Import på ferge, jernbane eller lastebil, målt i tonn 2009-2015 (SSB)



Import med jernbane, totalt og per land målt i tonn 2009-2015 (SSB)



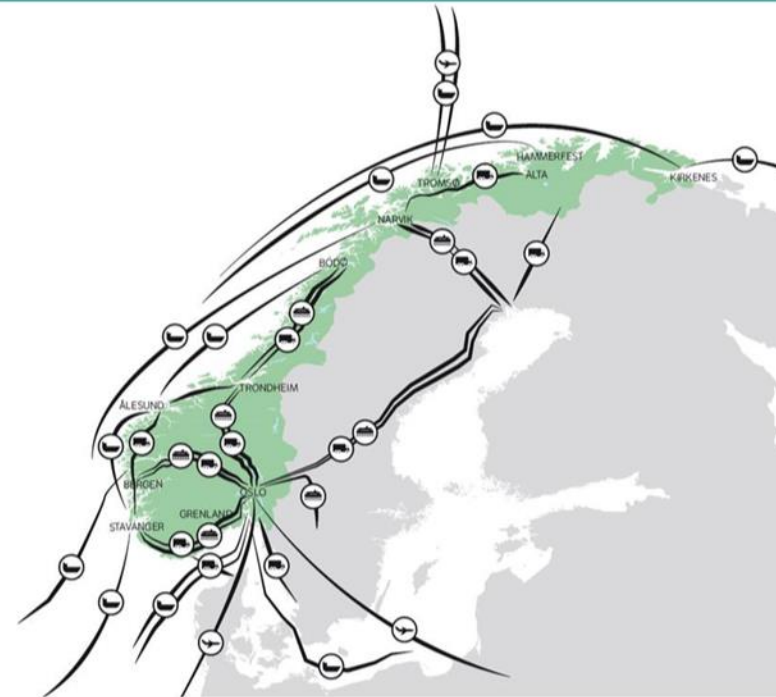
- 4-5 % årlig vekst i lastebiltrafikken inn til Norge siden 2000 (antall biler), og ingen tiltak i sikte som tyder på at trafikkbildet endres. Kun 5 % av importen kom på bane i 2015
- Trafikkveksten drives i første rekke av lengre transportavstander, og ikke av volumveksten. I perioden 1990-2014 har transportarbeidet økt 140 %, mens antall transporterte tonn innenriks har økt 40 % (TØI rapport 1555/2017)
- Svak økning for innenriks transport av gods på bane ut fra Alnabru i de siste årene

«NTP Godsanalysen viser at 5 - 7 millioner tonn gods kan overføres fra vegtransport til sjø eller bane»

7 millioner tonn utgjør ca. 1 600 vogntog på veg hvert døgn

AUGUST 2015

NTP Godsanalyse HOVEDRAPPORT

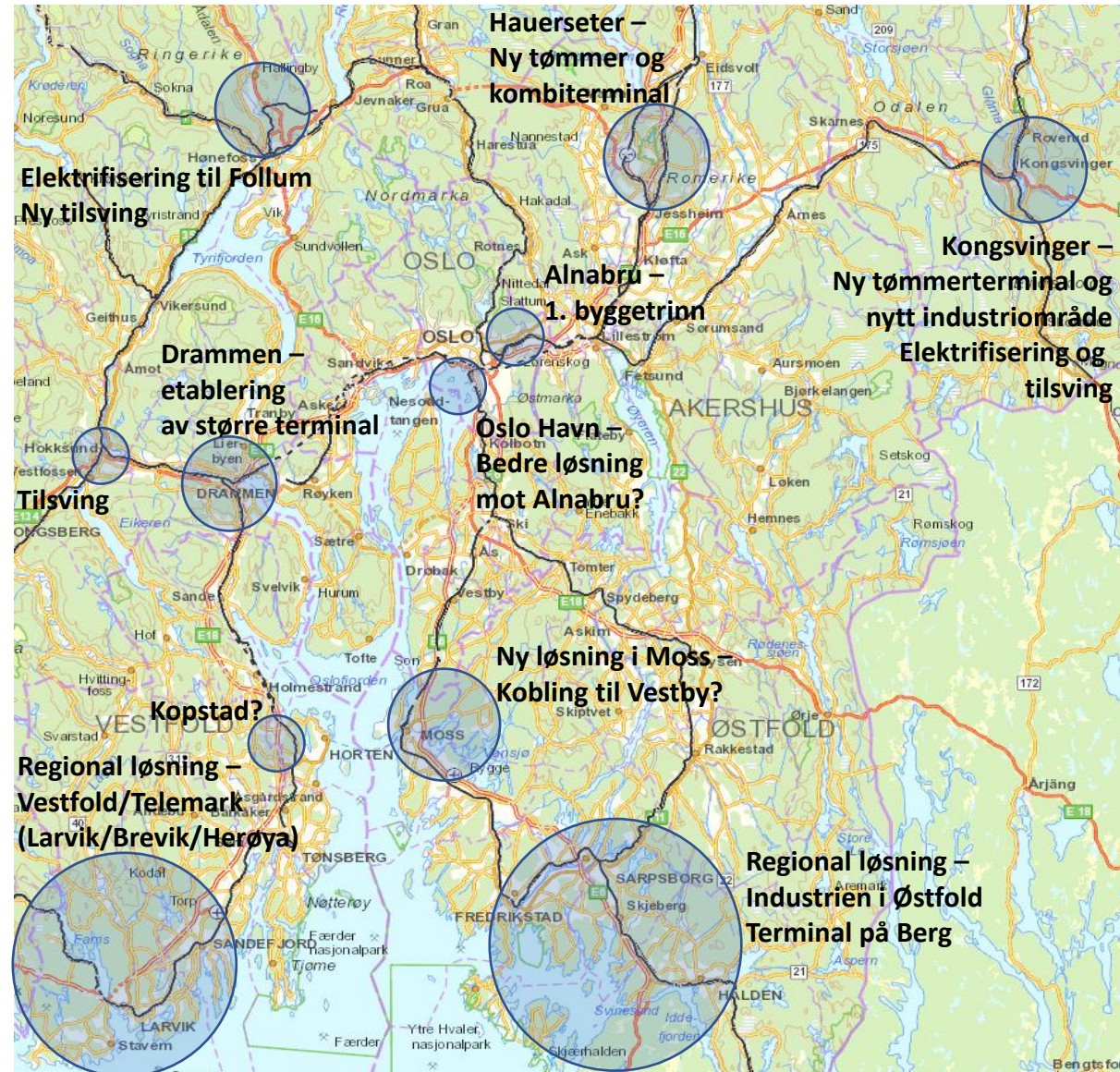


Planlagte tiltak på jernbane skaper nye muligheter

- «Godspakken» i NTP 2018-2019 inneholder mange tiltak for Osloregionen
- Desentraliserte løsninger som øker godstilgangen
- Nye og bedre koblinger mellom sjø/bane/bil
- Indirekte avlastning av Alnabru – begynnelse på en «nettverksstruktur»

Flere muligheter eksisterer

- Moss/Vestby
- Kopstad
- «Bedre kobling» Oslo Havn – Alnabru
- Videreutvikling Ringerike



Betraktninger

- Lokalisering av logistikkintensive virksomheter med tilhørende infrastruktur har svært stor betydning på konkurransevne og miljø – krever samordning og helhetlige planer
- Et helhetlig transportsystem må utvikles for å sikre optimale koblinger mellom slike næringsområder, herunder koblinger til sjø og bane
- Sikre desentralisert terminalstruktur for sjø og bane med god arealtilgang
- Gradvis overgang fra «nav-eike» til «nettverkstruktur» vil avlaste pressområdene og skape nye muligheter
- Effektiviteten på godshåndtering i jernbaneterminaler og havner må økes betydelig – et massivt teknologisk skifte er nødvendig (autonome løsninger)
- Sikre effektive jernbanekoblinger til Sverige og Europa
- Etablere nye «linjer/veier/ruter» for å lede trafikk utenom pressområder og for å videreutvikle nettverket