



Strategien for gods og logistikk i Osloregionen

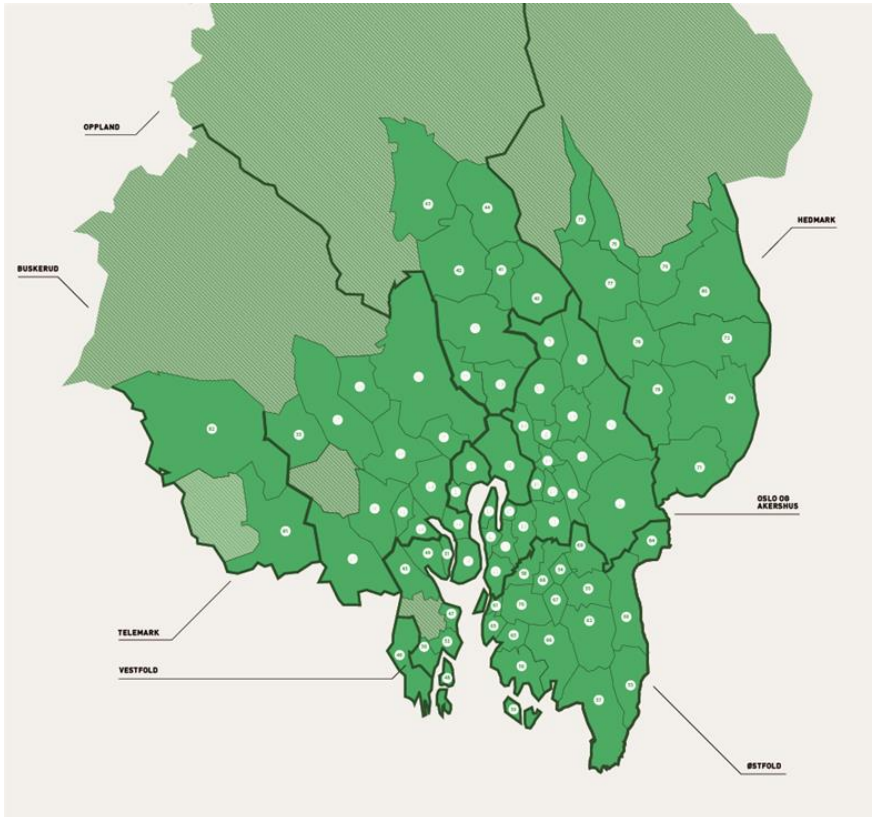
Endringer siden 2012



Workshop Osloregionen
4. april 2019

Geir Berg

FLOWCHANGE



Strategien må være langsiktig, robust og gjennomførbar, med fire delmål:

- ✓ Konkurransedyktig næringsliv
- ✓ Bærekraftig infrastruktur
- ✓ Høy arealeffektivitet
- ✓ Tilpasset behovet for byutvikling

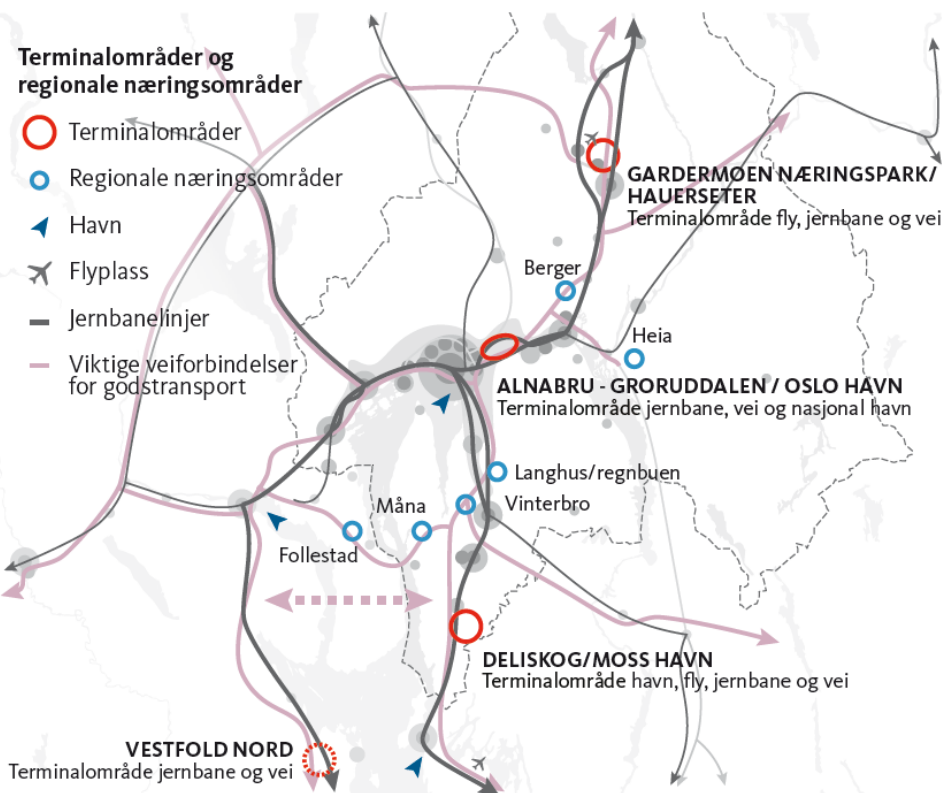
Strategi mot 2040, men med et snarlig behov for å reservere arealer som var attraktive til andre formål

En infrastrukturstrategi som er avhengig av statlige virkemidler for realisering



Ingen trendbrudd siden 2000:

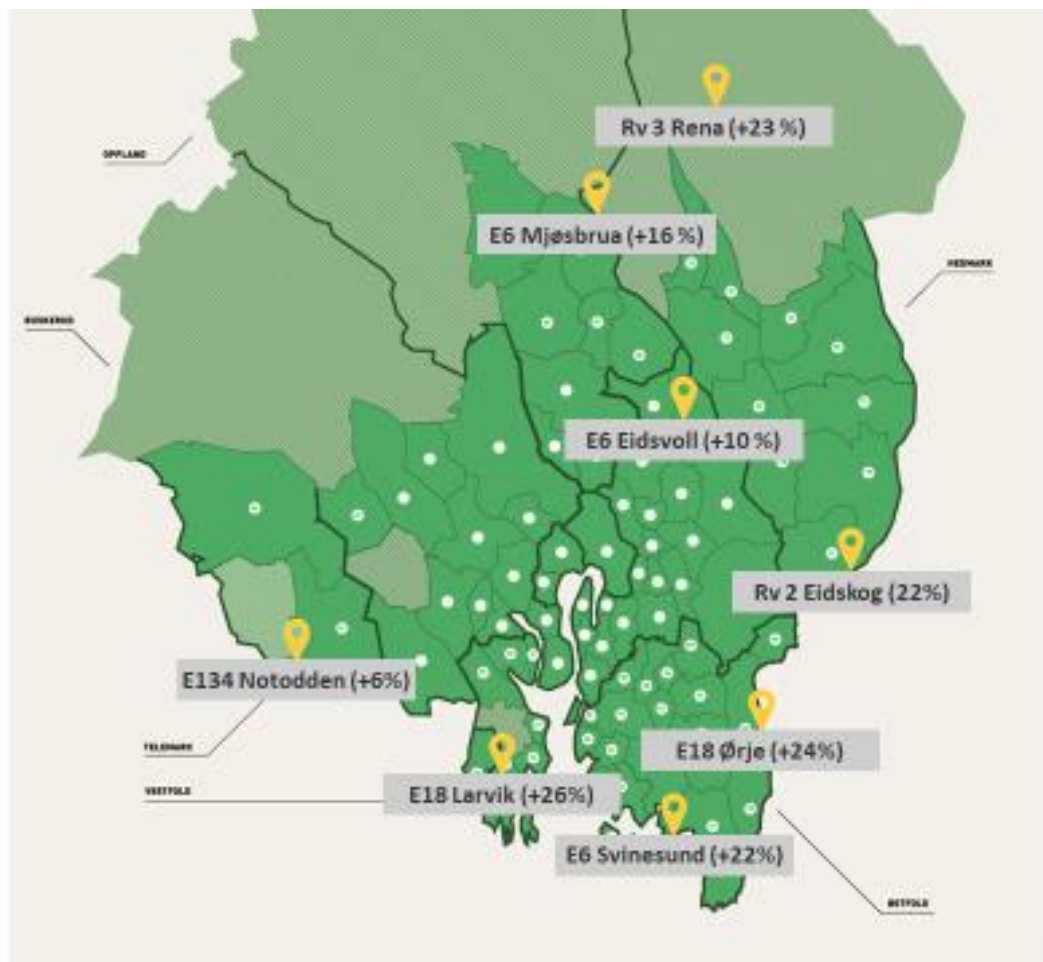
- ✓ Økende knapphet på infrastruktur i det sentrale Osloområdet (vei, havn, næringsareal – lav tilvekst og høy etterspørselsvekst)
- ✓ Ny infrastruktur = ekstrem kostnadsvekst = vanskelig å prioritere smale grupper som gods
- ✓ Lastebilen er i ferd med å bli det dominerende transportmidlet for innenriks gods i Skandinavia
- ✓ Sentralisering av engroshandelen i containerkorridoren Moss-Gardermoen
- ✓ Nedleggelse av prosessindustri med økt eksport av råvarer som resultat



Noen uventede hendelser siden 2012:

- ✓ Innfasingen av enorme «visjonære» samferdselsprosjekter som har gått ut over hverdagsbehovene i vei- og banesektoren
- ✓ Etablering av regionale næringsområder som supplement til de tre terminalområdene
- ✓ Krav til grunneierbidrag i Gardermoen næringspark til nytt veikryss - før utbyggerne hadde inntekter
- ✓ Jernbaneverket legger beslag på halve arealet til Norges tredje største containerhavn uten forutgående konsekvensanalyse

Veksten i tungtrafikken 2012-2018 (ÅDT)

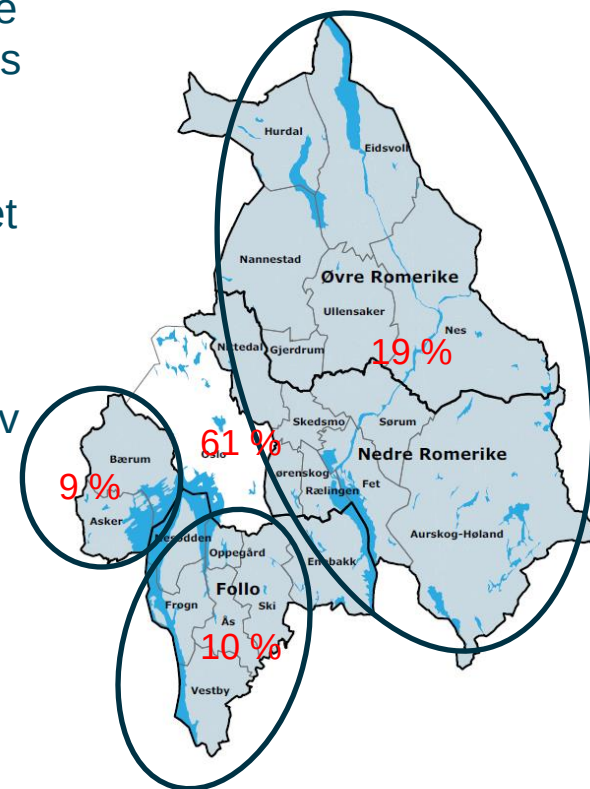


Containertrafikken (lo-lo) med skip har nesten holdt følge side 2012, med 17,6 % vekst

I antall intermodale enheter har jernbanen økt med ca. 5 % i samme periode (SSB)

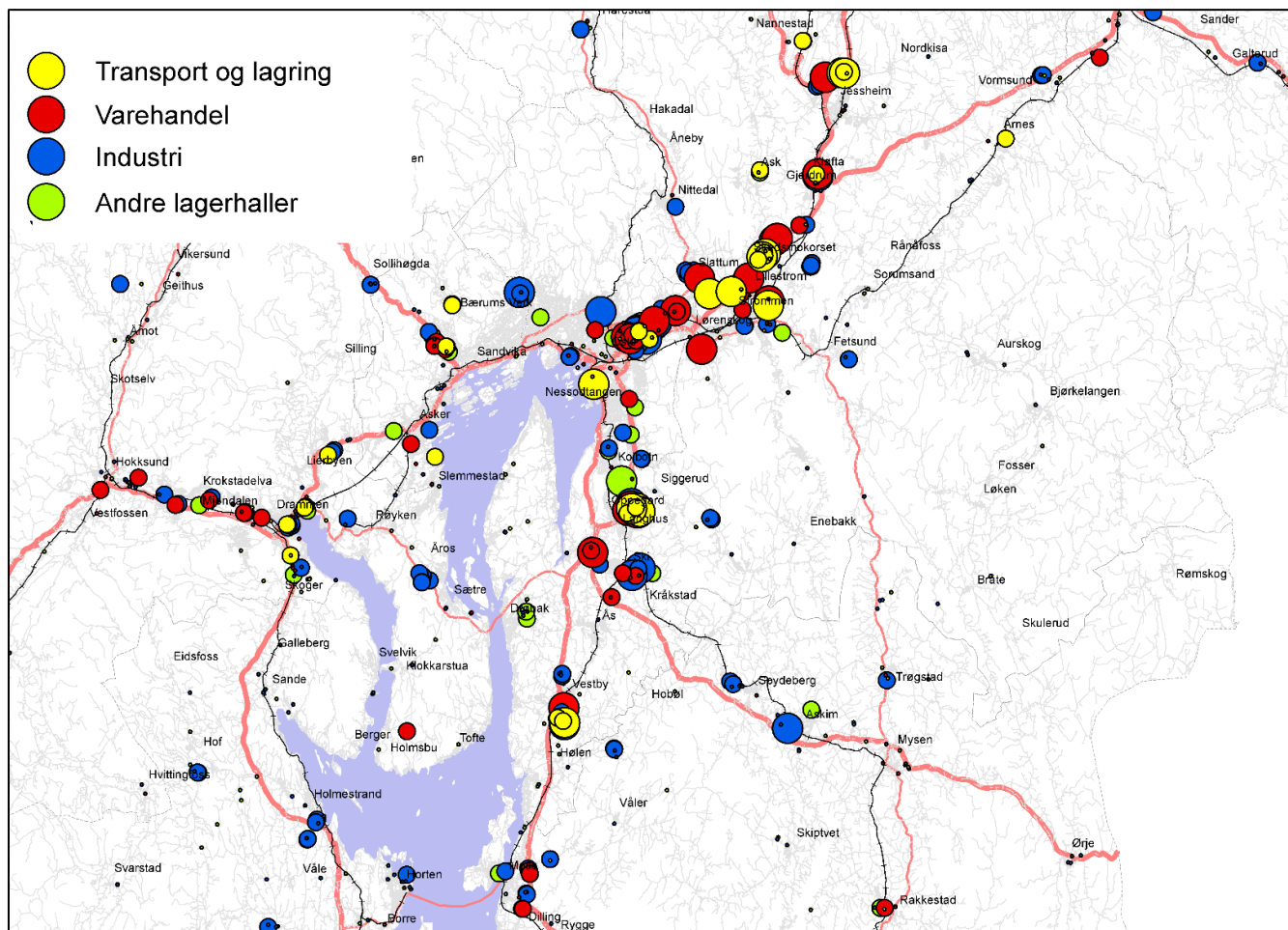
Godset kommer mest fra sør

- Inngående varestrøm er størst og dermed dimensjonerende for transportbehovet. Illustrasjonen viser mottaksområdenes andel.
- Transportene av stykkgoods til Oslo og Akershus er beregnet til 20,6 mill. tonn i 2030, eks. massevarer (bulk) og skogråstoff. Dette er en vekst på 43 % for detaljhandelsvarer sammenlignet med 2013 og 21 % for annet stykkgoods. 13,8 mill. tonn stykkgoods (to tredjedeler av inngående varestrømmer) forventes distribuert ut av Oslo og Akershus i 2030.
- 47 % av stykkgodset (i tonn) kommer fra utlandet (derav Sverige 11 %). Hele 30 % antas å komme fra Sør- og Vestlandet (aksen Kristiansand- Bergen)
- 83 % av varestrømmene kommer fra avsendere sør for Oslo og Akershus. Kun 9 % av vareforsyningen til Oslo kommer fra Akershus, og fortrinnsvis fra Romerike (ca. 55 %).



Kilde: Den nasjonale transportmodellen for gods
– S E Grønland

Foretrukket lokalisering langs E6 siden 2000 (kilde: TØI)



Prosjekter og trender som kan få betydning

- ✓ Planen for ny terminalstruktur og utbygging av Alnabru fremlegges i mai
- ✓ Konseptvalgutredning pågår for Kongsvingerbanen og er nylig vedtatt gjennomført for Hovedbanen
- ✓ Vekst i etterspørselen etter biomasse til mange formål
- ✓ Vekst i netthandelen og krevende tider for fysiske butikker
- ✓ Mange nye prosjekter i sjøtransporten (som over Oslofjorden)

Vil trendene bli endret mot 2033?



Gruppeoppgaver

- ✓ Beskrivelse av de 3-5 viktigste utfordringene for gods- og logistikksektoren mot 2033
- ✓ Forslag til tiltak for å møte disse utfordringene
- ✓ Prioritering av ytterligere kunnskapsbehov knyttet til gods og logistikk, blant annet for kommunikasjon utenfor egen fagkrets