



Gods og logistikk i Osloregionen

Oppsummering og konklusjoner

Møte i referansegruppen
27. mai 2020

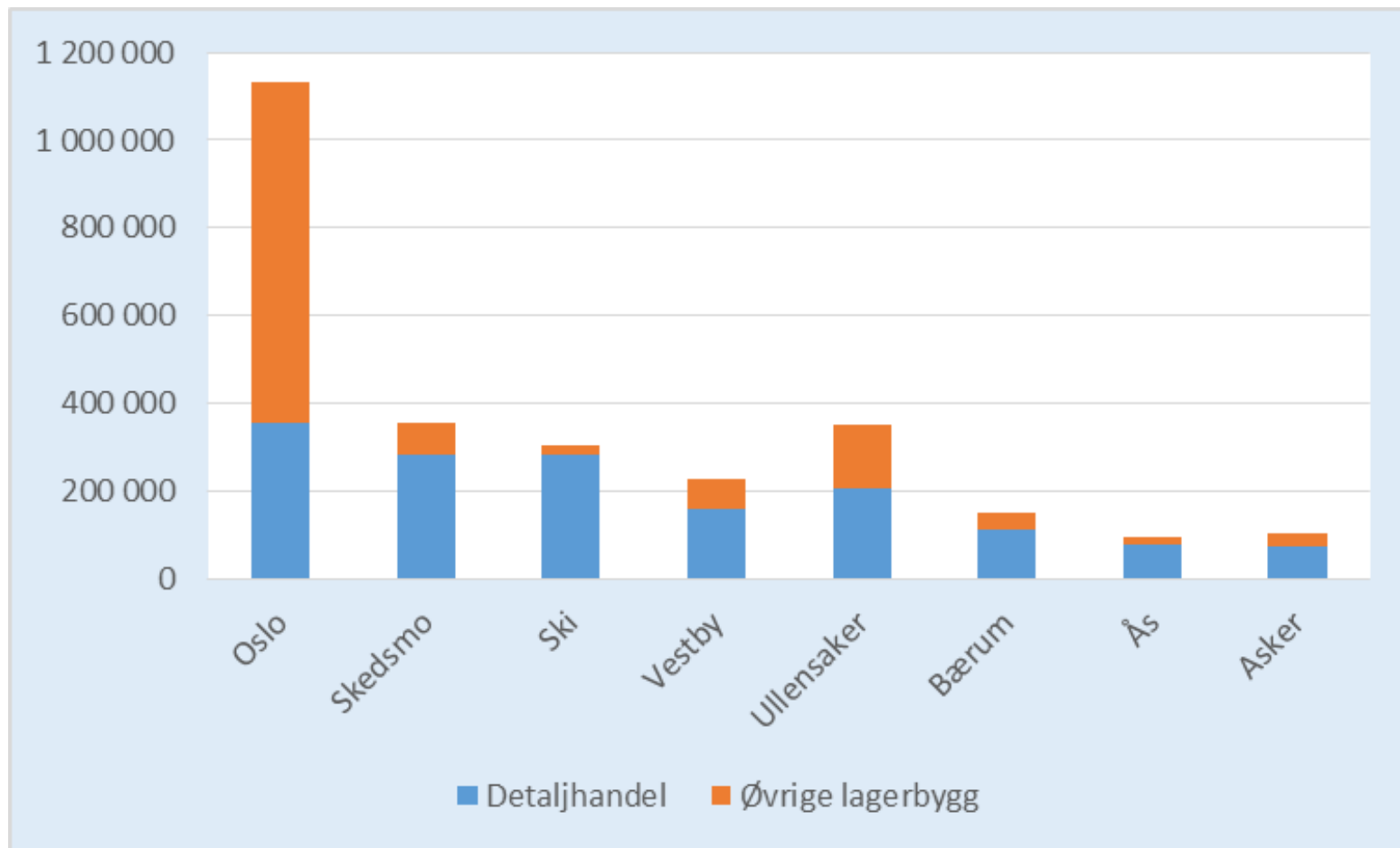
Geir Berg



Hva vi vet om gods- og logistikksektoren

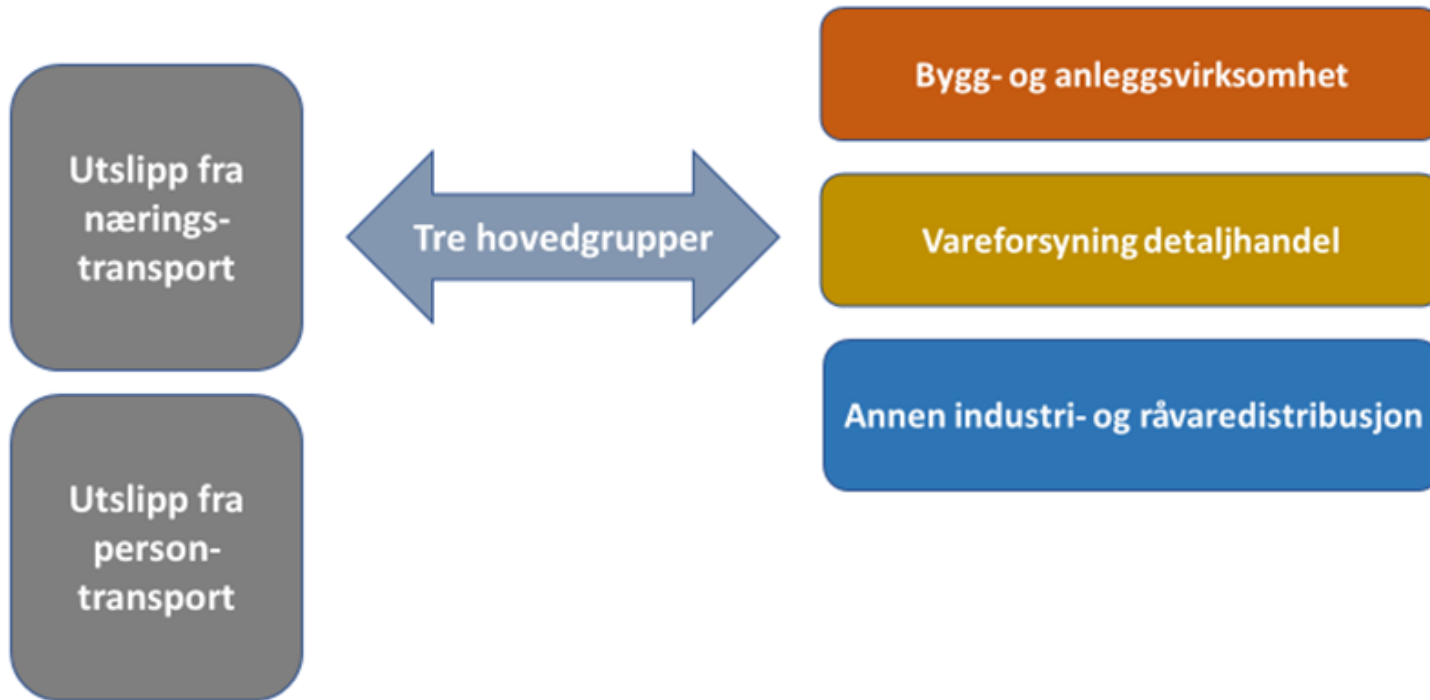
- ✓ Sammensetningen gjenspeiler næringsstrukturen, lokaliseringen av befolkningen og geografiske forhold
- ✓ Ca. 4000 lagerhaller til vareforsyningsformål i Osloregionen
- ✓ Ca. 30.000 passeringer daglig med tunge kjøretøy til og gjennom Oslo (tunge kjøretøy = kjøretøy med lengde på 5,6 meter eller mer)
- ✓ «Gammeldags» samferdselsinfrastruktur for gods – hovedveinettet gjennom hovedstaden, bred havnestruktur, godsbaneterminaler i byene
- ✓ Stadig mer krevende rammebetingelser for gods og logistikk i by- og boligområder (tungtrafikk – not in my backyard)

Registrert grunnflate (kvm) for lagre/logistikkentra etter kommune



I alt ca. 3400 registrerte lagerhaller i Oslo og Akershus med en samlet grunnflate på 3,28 mill. kvm (kilde: Matrikkelen)

Tre hovedgrupper innen gods og logistikk



Illustrasjon av hovedkategoriene av næringstransporter i Osloregionen (Flowchange as

Kunnskap om godstransport og logistikk er viktig

- ✓ For tilrettelegging for mer sirkulær økonomi, som gjenbruk og bedre utnyttelse av naturressursene (som jord, skog og mineraler)
- ✓ For å kunne utvikle bedre bymiljøer
- ✓ For reduserte utslipp av klimagasser
- ✓ For å få rett bedrift på rett sted, som ved næringsetableringer og ved relokalisering av bedrifter
- ✓ For å forstå betydningen av avstandskostnadene til markedet for næringslivet
- ✓ For å kunne forstå om inngrep i naturen kan unngås knyttet til utvikling av de areal- og transportintensive næringene

Gods og logistikk inngår i de fleste planer og tiltak for utvikling av fremtidens samfunn

Næringslivets avstandskostnader

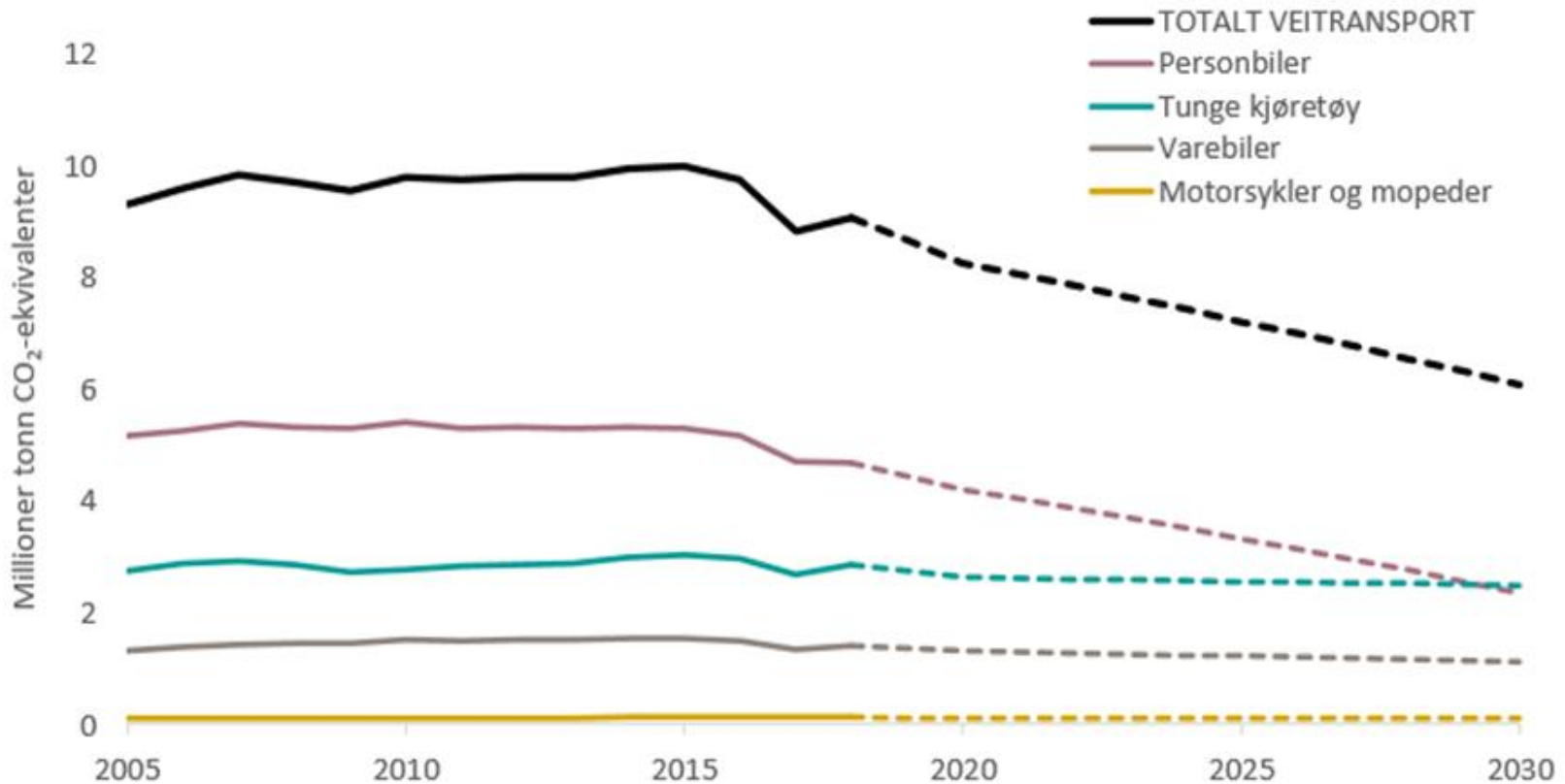


Sitat fra ordfører Isak Veierud Bush i Røros kommune:

Europas største kontorstolprodusent som har en betydelig produksjonsenhet i Røros. Her er produksjonskostnadene på nivå med fabrikkene i Polen og kvaliteten er minst like god.

Likevel blir det produsert betydelig flere stoler i Polen på grunn av lavere transportkostnader til markedene i Europa.

Den største andelen av utslippene i veitrafikken i 2030 vil være fra varebiler og tunge kjøretøy



Referansebanen for veitransport. Historiske utslipp og framskrivninger. 2005-2030. Kilde: SSB, Miljødirektoratet og Finansdepartementet (NB2020). Figur A12 i Klimakur 2030.

Hvordan redusere utslippene fra godstransport

- 1 Kortere kjørelengde per tonn gods, blant annet gjennom mindre tomkjøring
- 2 Større transportenheter, som økt kjøretøystørrelse og større lastbærere
- 3 Mer bruk av kollektive godstransporter, dvs. sjøtransport og godstog
- 4 Endret sammensetning av kjøretøyparken, med fossilfrie eller fossilnøytrale energibærere

Viktig å ikke bare satse på nye energibærere og unnlate krevende tiltak på andre områder

To sentrale temaer framover

- ✓ Sikre arealer for effektiv og miljøvennlig godstransport og forsyningsstruktur i byene
- ✓ Legge til rette for utnyttelse av naturressursene på en bærekraftig, verdiskapende og effektiv måte (jord, skog, mineraler, energi)

Nøkkelordet er arealer

Hvor skal nye aktiviteter lokaliseres?

Hvordan tilrettelegge for konsolidering og samarbeid?

Hvordan utnytte eksisterende infrastruktur bedre enn i dag?

Kommunene har en nøkkelrolle for utvikling av effektive og bærekraftige løsninger

Viktig å sikre havnearealene – som får nye oppgaver



Beskrivelse av arealdisponeringen i en offentlig havn (Flowchange)