



Gods og logistikk i Osloregionen



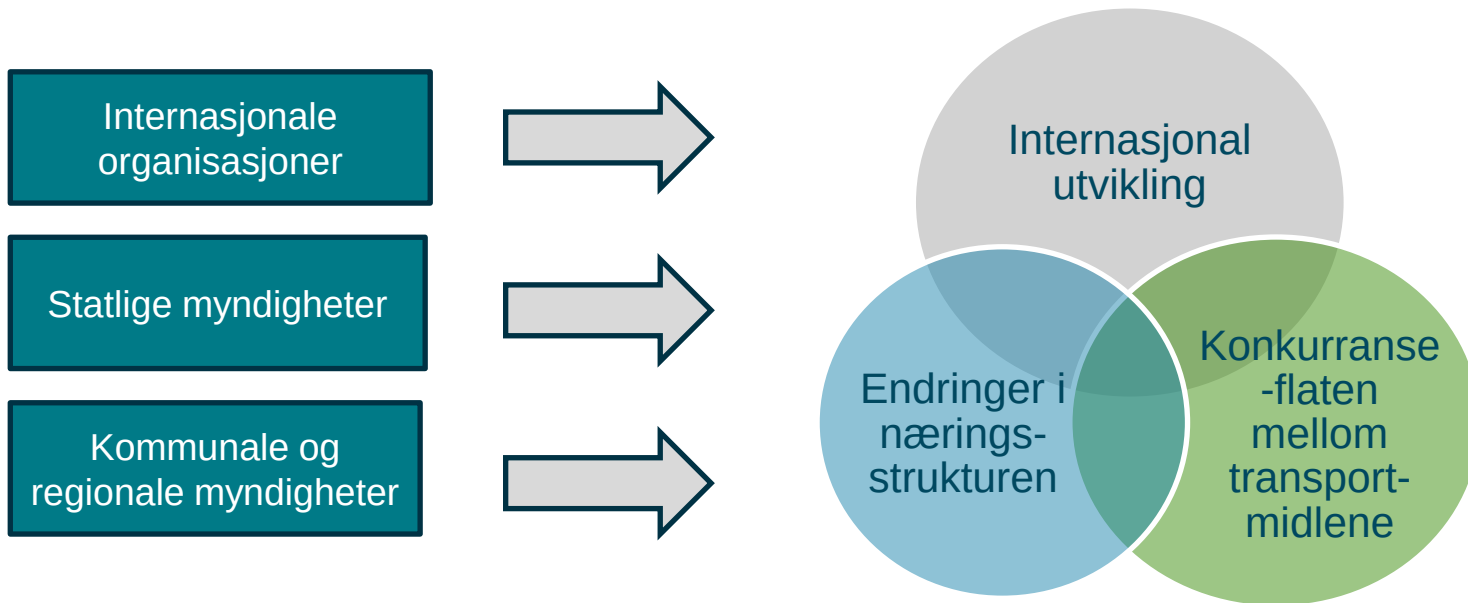
Kunnskapsgrunnlag Arbeidspakke 1



**Styremøte Osloregionen
4. juni 2019**

Geir Berg

Gods og logistikk – et kommersielt marked



De mest areal- og transportintensive basisnæringene:

Skogsvirke, massevarer (korn, stein, mineraler, avfall), byggevareindustri og dagligvarer



Målet mot 2040

Flerkjernet og konsentrert utvikling:

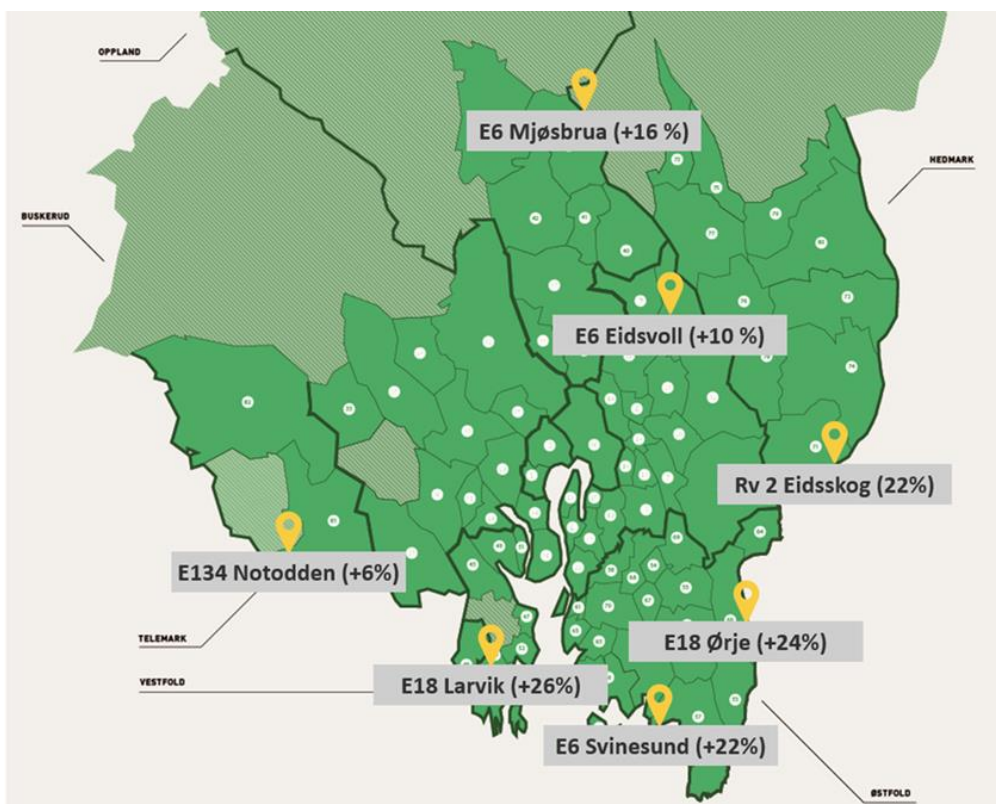
- ✓ Konkurransedyktige, arealeffektive næringsklynger basert på naturgitte fortrinn og kollektive transportløsninger
- ✓ Demping av veksten i lastebiltrafikken over lange avstander
- ✓ Inntil én times kjøring fra Oslo i for å kunne avlaste byene med areal- og transportintensive logistikkoppgaver
- ✓ Omkjøringsveier utenom Oslo (Ring 4)

En infrastrukturplan for samordnet næring-, areal og transportutvikling

Utviklingen siden 2012 innen gods og logistikk

- ✓ Mer ordrebasert vareforsyning til mottaker, uten regional mellomlagring
- ✓ Endrede prioriteringer i banesektoren
- ✓ Bortfall av eksportrettet industri, og primært i skognæringene
- ✓ Konsolidering av logistikksentrene i større enheter i randsonen til Oslo
- ✓ Høy byggeaktivitet og store infrastrukturprosjekter i byene
- ✓ Tiltakende arealknapphet i og rundt byene for gods og logistikk

Betydelig vekst i tungtrafikken i hele regionen



Antall tunge kjøretøy:	2012	2018	Vekst % endring
Rv 4 Lygna sør	652	898	246 37,7 %
Rv 4 Hagantunnelen	1167	1449	282 24,2 %
E6 Øyer sør	1310	1639	329 25,1 %
E6 Otta sør	1027	1204	177 17,2 %
Rv 3 Rena sør	900	1103	203 22,6 %
E18 Hanekleiva sør	3082	3722	640 20,8 %
E134 Strømsåstunnelen	1802	2295	493 27,4 %
Rv 7 Flå	661	860	199 30,1 %

Trafikkveksten i tunge kjøretøy er høyere i hovedveinettet enn gjennomsnittlig trafikkvekst

Skjev retningsbalanse mot Kontinentet – 3x mer trafikk mot nord enn mot sør

Illustrasjon av trafikkveksten i tunge kjøretøy 2012-2018 (SVV)

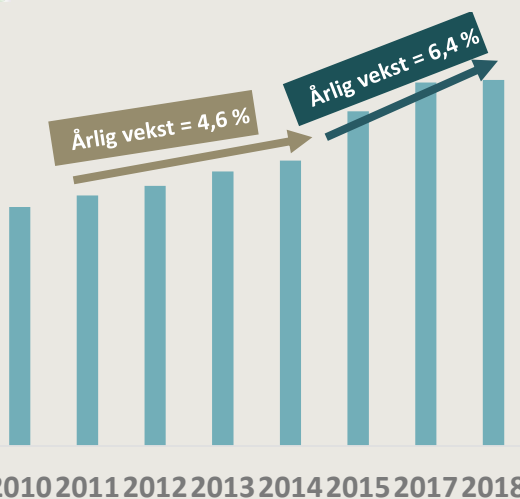
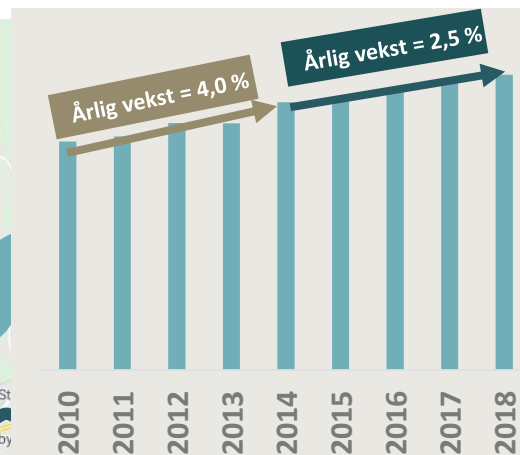
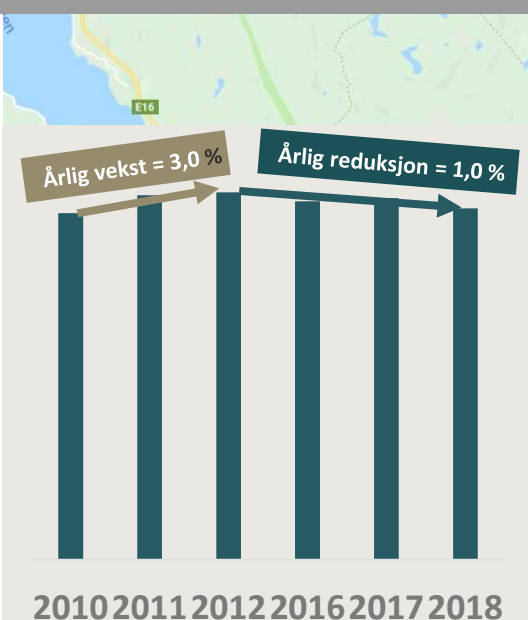
Prognose fra TØI rundt veksten i tunge kjøretøy

Tonnkilometer	2012-2018	2018-2028	2018-2040
Østfold	17,6 %	27,7 %	56,3 %
Akershus	17,3 %	25,4 %	51,2 %
Oslo	19,4 %	26,7 %	54,4 %
Hedmark	13,7 %	19,2 %	38,2 %
Oppland	11,7 %	19,6 %	42,5 %
Buskerud	16,2 %	23,1 %	46,6 %
Vestfold	14,8 %	23,6 %	48,4 %
Sum hele landet	13,7 %	22,1 %	45,0 %

Kilde: TØI rapporter 1554 og 1555 i 2017, med siste oppdatering til Statens vegvesen, region øst, i mars 2019

Ulik tungtrafikkvekst i transportkorridorene til hovedstaden

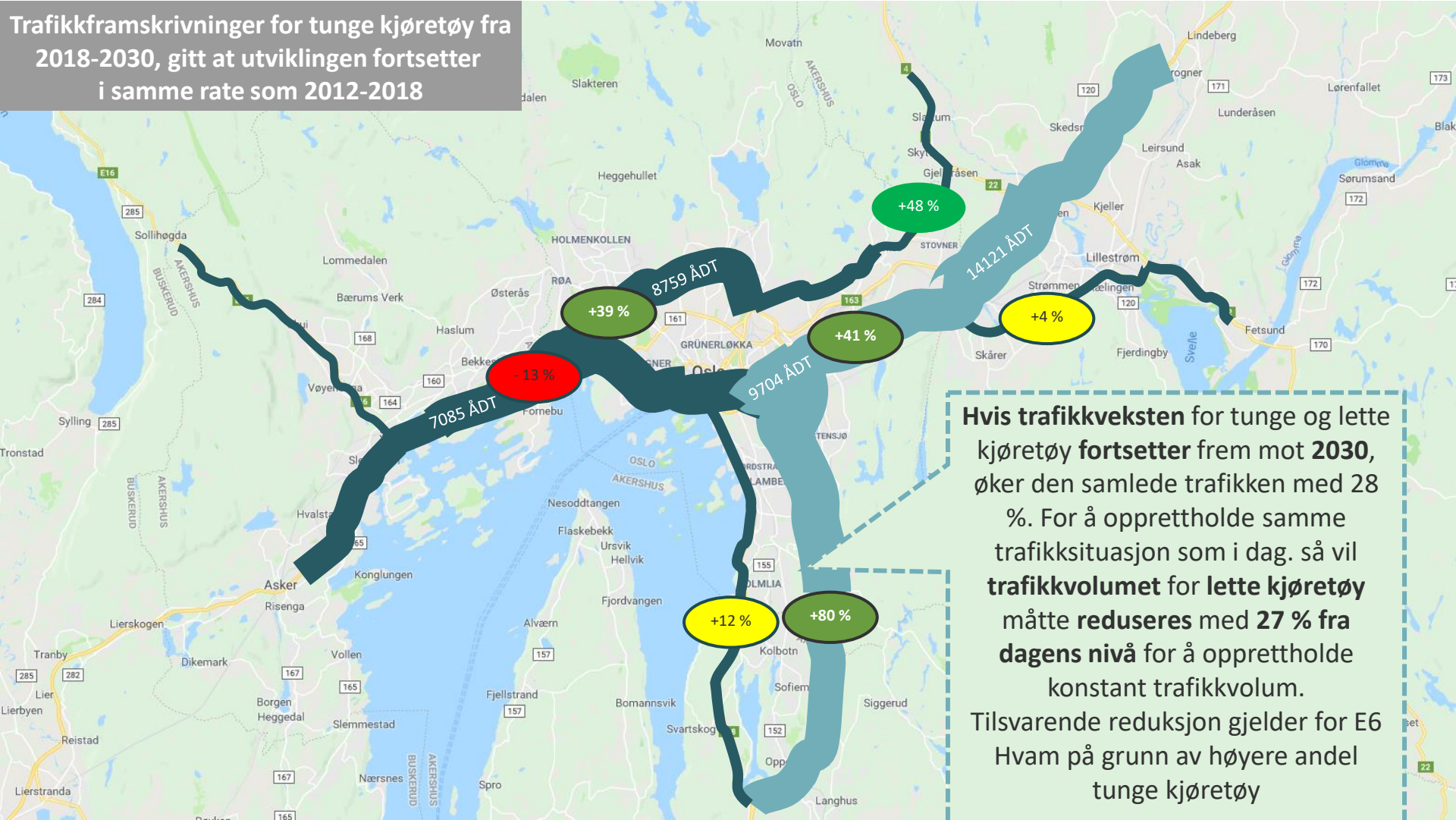
Trafikkmålinger for tunge kjøretøy (> 5,6 m), målt i årsdøgntrafikk (ÅDT), i 2018, og trafikkveksten i de ulike korridorene fra 2012-2018



Grønne målepunkter: Rv. 4 Ammerud, Rv. 4 Hagantunnelen, E6 Karihaugen, E6 Taraldrud
Gult målepunkt: E18 Mastemyr
Rødt målepunkt: E18 Blommenholm

Prognosen er 31 % vekst i tungtrafikken mot 2030 (TØI)

Trafikkframskrivninger for tunge kjøretøy fra 2018-2030, gitt at utviklingen fortsetter i samme rate som 2012-2018

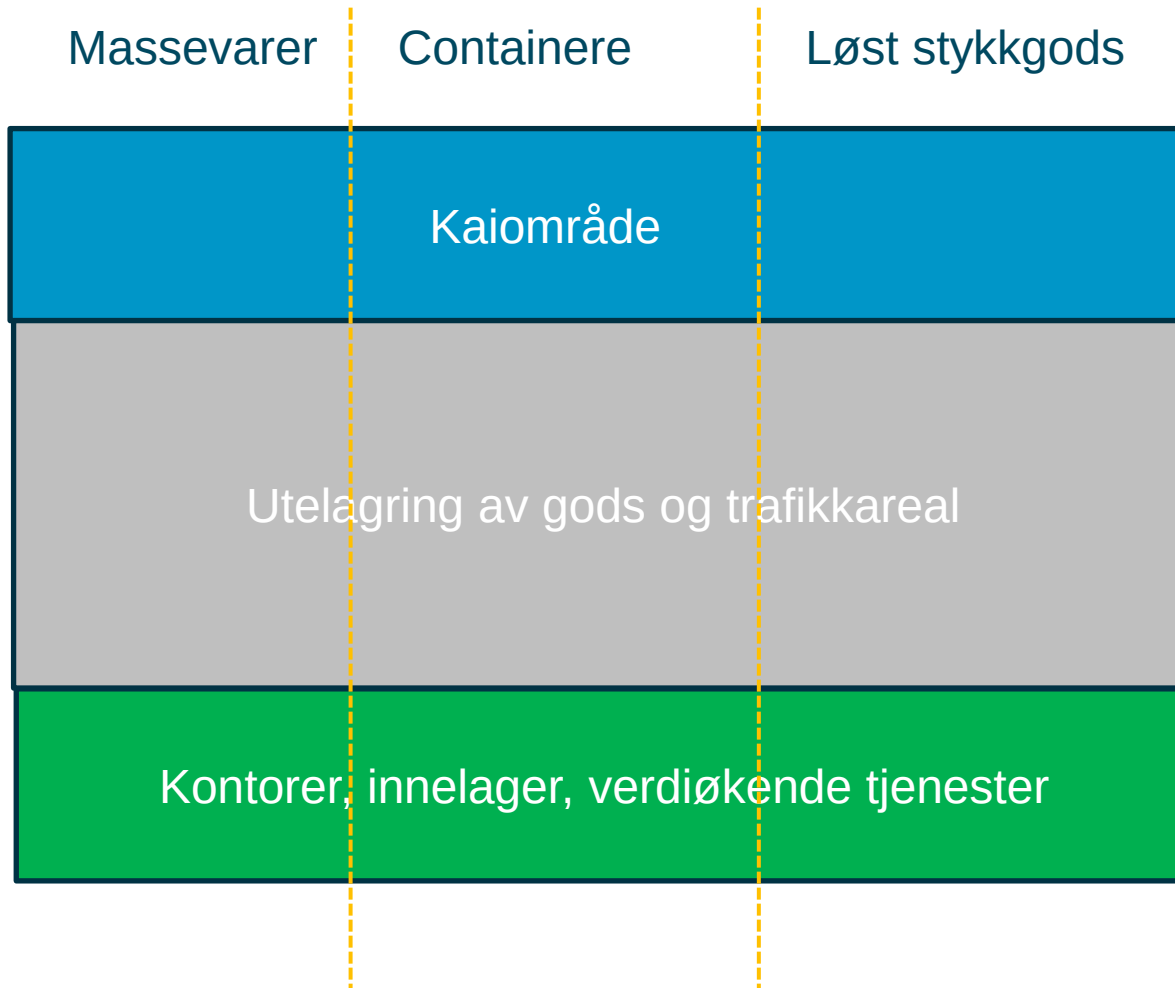


Hvis trafikkveksten for tunge og lette kjøretøy fortsetter frem mot 2030, øker den samlede trafikken med 28 %. For å opprettholde samme trafikk situasjon som i dag, så vil trafikkvolumet for lette kjøretøy måtte reduseres med 27 % fra dagens nivå for å opprettholde konstant trafikkvolum. Tilsvarende reduksjon gjelder for E6 Hvam på grunn av høyere andel tunge kjøretøy

Utviklingen i havnene og i sjøtransporten

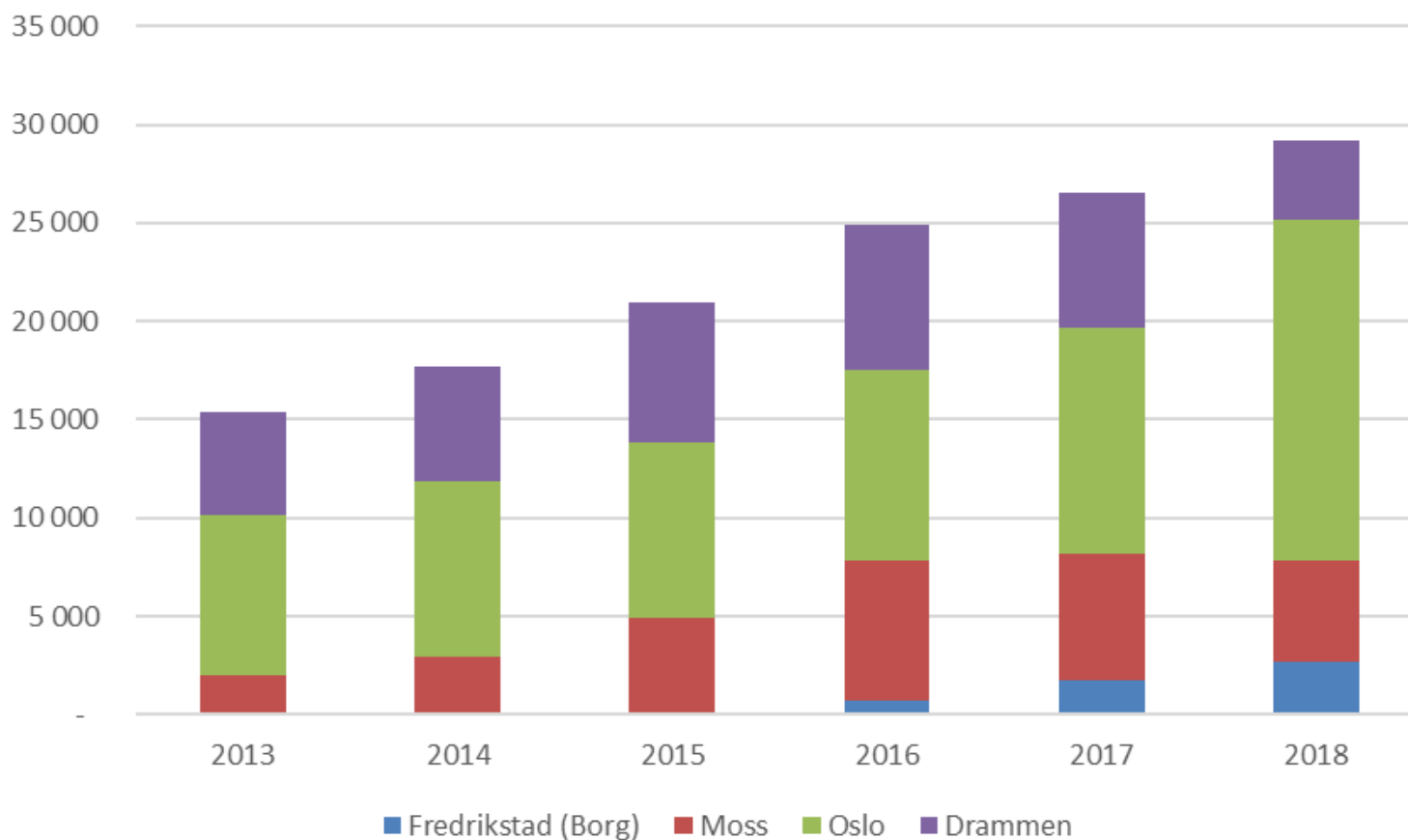
- ✓ Styrket konkurranseposisjon vedrørende stykkgoods fra europeiske destinasjoner, både for ferge (ro-ro, ro-pax) og containerskip (lo-lo), men tap av markedsandeler innenriks til veitransport
- ✓ Havnene har blitt viktigere for det grovere godset, som massevarer, byggevarer og skogsvirke – der etterspørselen ikke kan ivaretas fullt ut
- ✓ Ingen ledige arealer igjen for større næringsetableringer som er avhengig av sjøtransport, med unntak av Tofte (og krevende her også)
- ✓ Kamp om havnearealene etter hvert som havneområder konverteres til annen byutvikling. Etablering av nærliggende innlandsterminaler der dette er konkurransedyktig

Utformingen av en godshavn



Utviklingen i importen fra Europa med skip

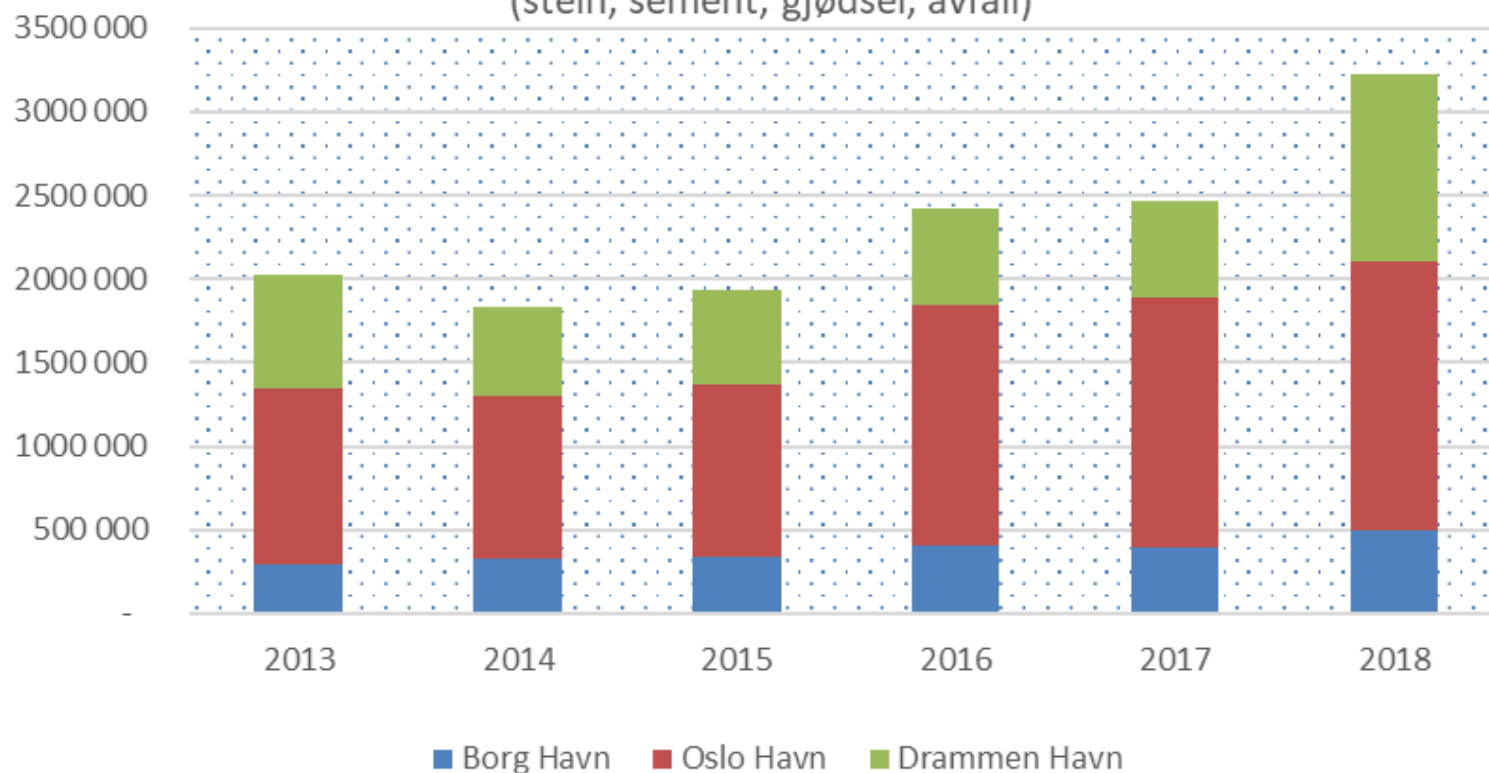
(målt som antall containere > 40 fot med last)



Kilde:
SSB

Lossing av massevarer over havnene (tonn)

(stein, sement, gjødsel, avfall)



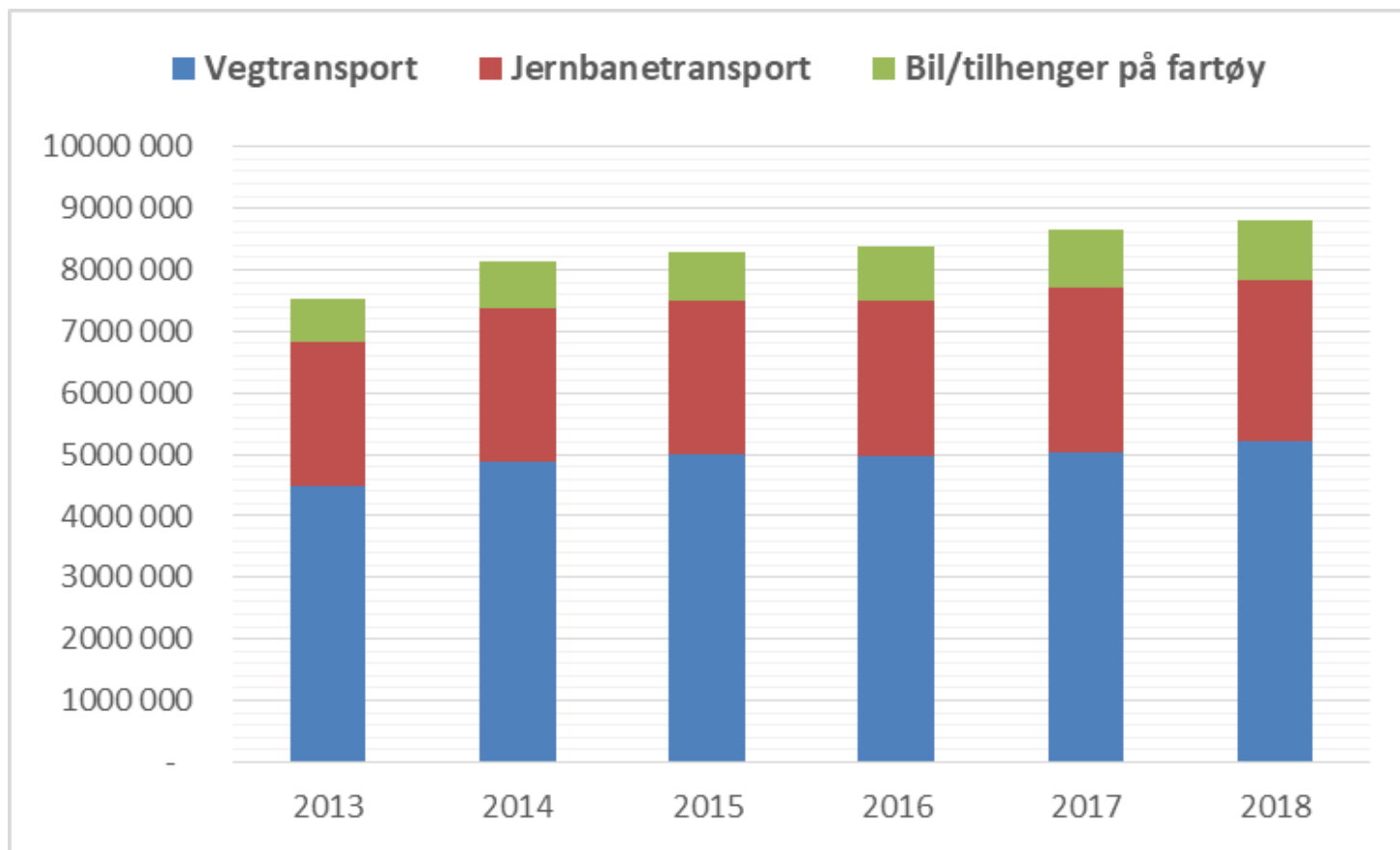
Kilde:
SSB

Utviklingen i jernbanetransportene

- ✓ Krevende rammebetingelser i konkurransen med andre transportmidler og med persontrafikken om kapasitet i banenettet
- ✓ Betydelig vekst i eksporten av mindreverdige skogsvirke, og fortrinnsvis til industrien ved Vänern
- ✓ Dersom tidskritisk gods på bane skal være konkurransedyktig må trafikken i stor grad utvikles utenfor IC nettet, dvs. at nye løsninger må til

Egen arbeidspakke om godsoverføring og om terminalstrukturen i Oslofjorden

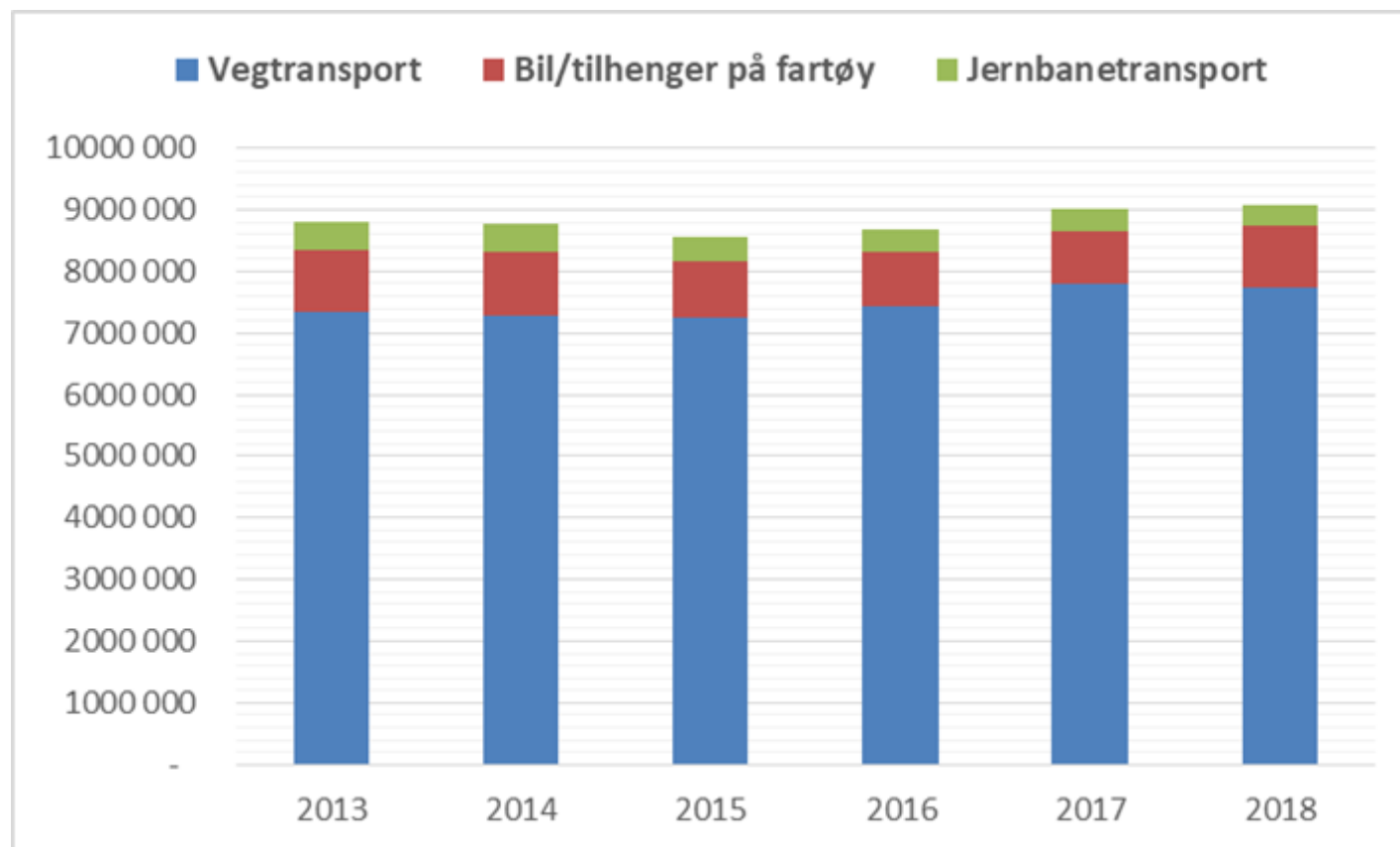
Eksporten til Sverige med lastebil, godstog og ferge



Kilde: SSB
(tonn)

Mest massevirke og råstoff til LKAB. Eksporten til Sverige av massevirke er ca. 4 % av svenskenes egen skogproduksjon – stor sannsynlighet for økt etterspørsel.

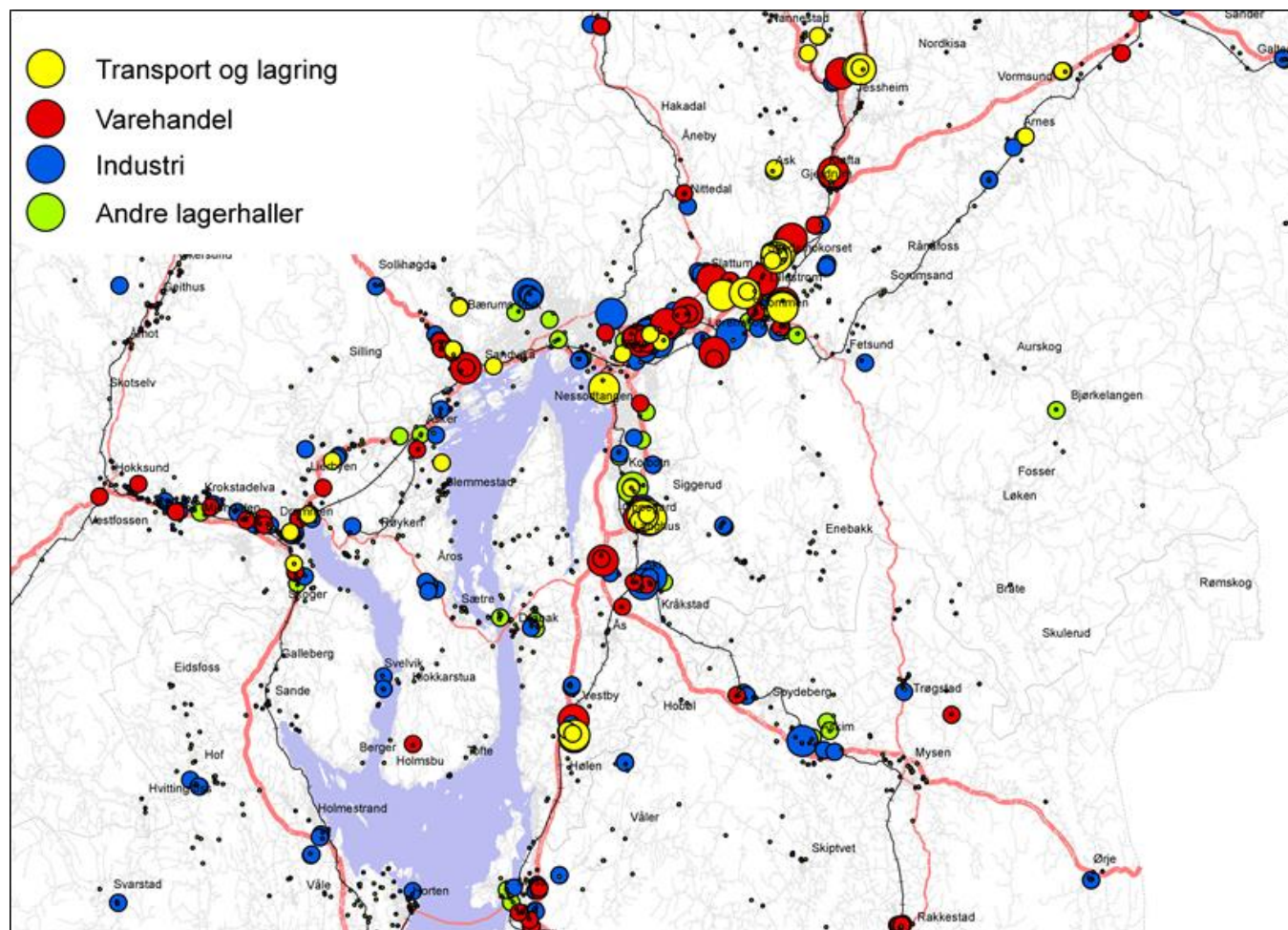
Importen til Norge med godstog er marginalisert



Kilde: SSB
(tonn)

Kun 3,7 % av importen til Norge fra europeiske destinasjoner med ferge, lastebil godstog var på skinner i 2018

Næringsetableringer 2000-2017



Kilde: TØI

Mange lagerhaller i Oslo – begrenset netto utflytting

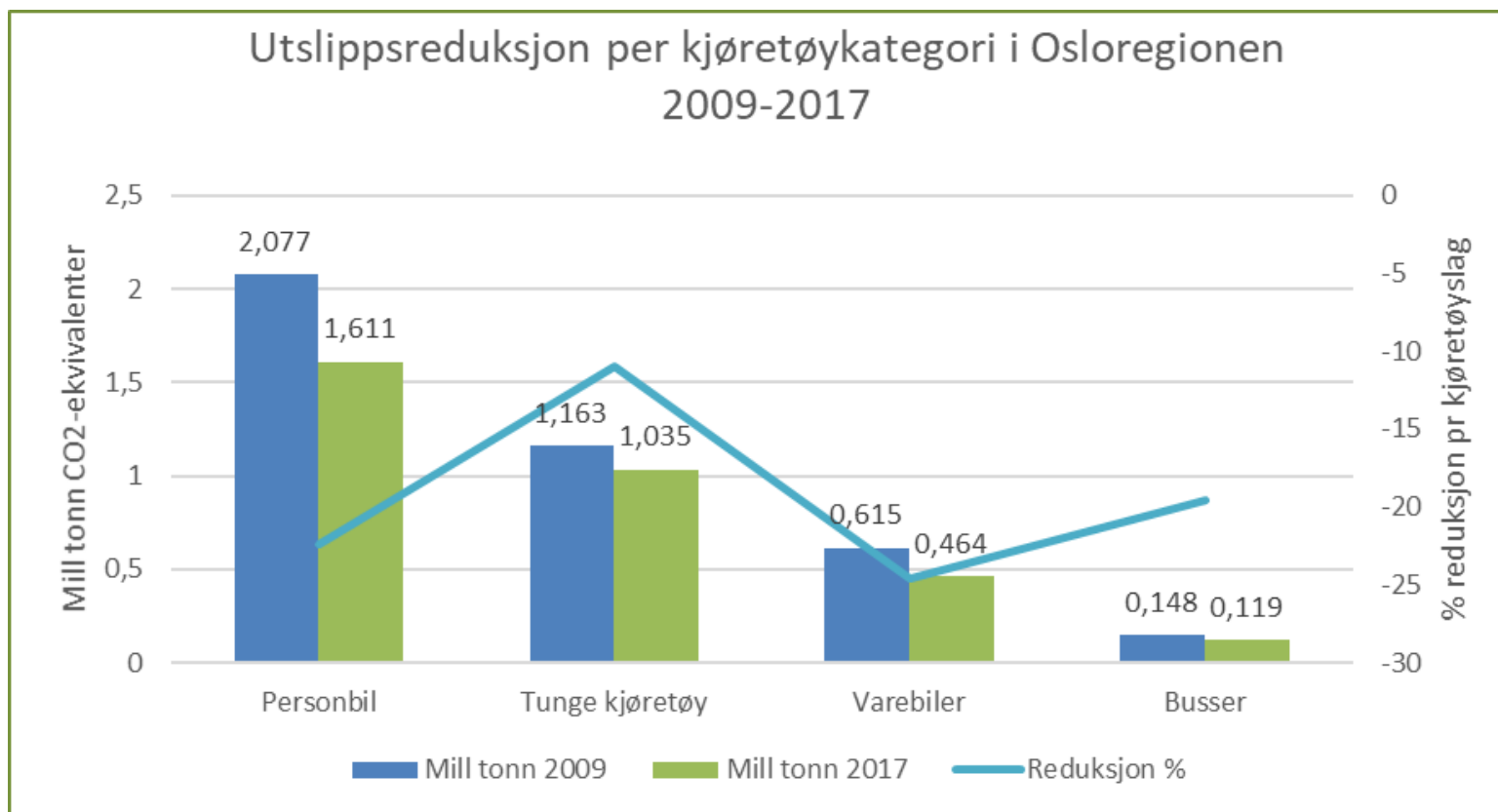
Antall lagerhaller per kategori	231	232	239	Sum
Antall bygninger juni 2017	178	15	903	1096
Antall bygninger august 2011	167	12	1078	1257
Vekst 2011-2017	11	3	-175	-161
Samlet bygningsflate per kategori	231	232	239	Sum
Bygningsflate juni 2017	329 076	23 522	777 917	1 130 515
Bygningsflate august 2011	295 925	19 166	886 727	1 201 818
Vekst 2011-2017	33 151	4 356	-108 810	-71 303
Vekst i %	11 %	23 %	-12 %	-6 %
Endring i bygningsstørrelse	231	232	239	Sum
Gjennomsnittlig bygningsflate jun 2017	1 849	1 568	861	1 031
Gjennomsnittlig bygningsflate aug 2011	1 772	1 597	823	956
Vekst 2011-2017	77	-29	39	75
Vekst i %	4 %	-2 %	5 %	8 %

1094 lagerhaller til vareforsyningsformål per mai 2019, samt 110 nye enheter med etablerings-tillatelse

Samlet arealbruk 2000-3000 dekar

*Endringer i lagerbygningenes sammensetning i perioden 2011-2017 i Oslo kommune.
Kilde: Felles kartdatabase og statistikk for 2011 fra Byplanavdelingen i Oslo kommune*

Redusert utslipp også i tungtrafikken



Langt igjen til 50 % fossilfrie, tunge kjøretøy i 2030

- ✓ Lite utbud av lastebiler med konkurransedyktige, fossilfrie energibærere før 2025 (hydrogenelektriske eller batterielektriske lastebiler)
- ✓ Utviklingen kommer raskere for varebiler og biler i bydistribusjon
- ✓ Det mest konkurransedyktige transporttilbudet til fossile energibærere på kort sikt er fornybart drivstoff, som biogass, bioetanol eller biodiesel

Produksjonsenheter for fornybart drivstoff er i demonstrasjonsfasen i Osloregionen, som på Tofte (biodiesel) og på Hønefoss (bioetanol), med eventuell beslutning om etablering av fullskalaanlegg i 2022/2023.