



BU-SAK 05/2012  
BUK-SAK 05/2012

Bydelsutvalget

Deres ref:	Vår ref (saksnr):	Saksbeh:	Dato: 06.01.2012
	2011/1620-	Annie Mette Riis, 23431109	Arkivkode: 183.5

## UTKAST TIL FELLES STRATEGI FOR GODS OG LOGISTIKK I OSLOREGIONEN - FELLES UTTALELSE FRA OSLO KOMMUNE

Samarbeidsalliansen Osloregionen har utarbeidet ”Felles strategi for gods- og logistikk i Osloregionen, høringsutkast 4 oktober 2011”. Oslo kommune er bedt om å uttale seg til utkastet, og Plan- og bygningsetaten er bedt om å samordne uttalelsene. Fristen for å komme med uttalelser til saken er satt til 15.01.2012. Plan- og bygningsetaten er gjort oppmerksomme på at uttalelsen fra Bydel Gamle Oslo vil foreligge først etter BU-møtet 7.2 og bli ettersendt.

### Saksopplysninger

Osloregionens prosjekt ”Felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen” skal supplere tidligere vedtatt ”Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen” og bygger på overordnede mål fra denne.

I følge Samarbeidsalliansen er god forankring en forutsetning for at en felles gods- og logistikkstrategi skal kunne få reell betydning for utviklingen i Osloregionen. Styret i Osloregionen la vekt på at høringen skulle gjennomføres etter kommune- og fylkesvalget høsten 2011, slik at nyvalgte politikere skulle få anledning til å sette seg inn i dokumentet og delta i høringen.

Se [www.osloregionen.no](http://www.osloregionen.no) for strategidokumentet i sin helhet. Strategidokumentet er datert 20.10.11 og ligger på nettsidens forside. (Dokumentet er i farger og på 57 sider).

Strategien peker på behovet for en styrket satsing på godstransport som vil være avhengig av en hensiktsmessig terminalstruktur. Sterk befolkningsvekst og velstandsutvikling betyr at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover.

Samarbeidsalliansen Osloregionen har som mål å begrense mengden godstransport på vei, samtidig som jernbanens rolle som godstransportør kan styrkes.

Samarbeidsalliansen Osloregionen ønsker å utvikle en helhetlig, langsiktig og bærekraftig gods- og logistikkstrategi for å håndtere den sterke veksten i godstransporten generelt og dempe veksten i lastebiltransporten spesielt. Alnabruterminalen i Oslo er det nasjonale godsknutepunktet, men kan i følge samarbeidsalliansen ikke ta all vekst i overskuelig framtid og trenger supplering fra andre terminaler. Det skjer en gradvis utflytting av logistikkvirksomhet fra de sentrale byområdene i Osloregionen. De siste ti årene er det bygget om lag like mye lagerkapasitet utenfor hovedstaden som det som i dag er igjen i Oslo. Tendenser til tilfeldig spredning langs hovedvegene må i følge samarbeidsalliansen møtes med en felles strategi for desentralisert konsentrasjon.



I følge strategidokumentet går utviklingen i feil retning for Osloregionens tilfelle ved at godstransporten på vei er mye sterkere enn på bane, til tross for at de nasjonale målsetningene er mest mulig gods på sjø og bane. Dette skaper store miljøutfordringer. Store logistikkbedrifter på flyttefot i Osloregionen har ingen samlet plan eller strategi å forholde seg til. Det fins ingen overordnet plan for lokalisering av gods- og logistikkvirksomhet i forhold til kommunikasjonsårer, byutvikling og øvrig arealbruk i Osloregionen. Aktørene forhandler gjerne direkte med enkeltkommuner om etablering av virksomhet. Strategidokumentet fremhever viktigheten av en felles regional strategi for å få til best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomme løsninger og for å skape den nødvendige sikkerheten og forutsigbarheten for både offentlige myndigheter og private aktører.

Hovedtyngden av logistikkvirksomheten må i følge samarbeidsalliansen konsentreres om et begrenset antall knutepunkter dersom Osloregionens mål om bærekraft og konkurransedyktighet skal kunne oppfylles. Dette krever samarbeid på tvers av kommuner, regionale organer og staten.

I høringen blir vi spesielt bedt om å gi en tilbakemelding på følgende:

1. Er strategiforslaget dekkende i beskrivelsen av hva som er hovedutfordringene for utvikling av en effektiv og miljøvennlig godslogistikk i Osloregionen?
2. Kan man stille seg bak forslaget til overordnede mål for utvikling av gods og logistikk i Osloregionen slik disse er formulert på strategidokumentets side 10?
3. Er punktene under "Strategi på lang sikt" (side 11) dekkende for å håndtere de viktigste utfordringene regionen står overfor.
4. Er man enig i at punktene formulert under "Strategi på kort sikt" (side 12) er de viktigste i arbeidet inn mot NTP 2014-2023?
5. Er man enig i punktene som angir hvordan strategien må følges opp (side 13)?

Se vedlegg for uthevede sider fra strategidokumentet.

#### Bydelsdirektørens kommentarer

Bydelsdirektøren registrerer at det legges opp til at arealkonflikter og lokale miljøvirkninger skal bli minst mulige ved lokalisering og utvikling av godsknutepunkter og mener dette er positivt.

Bydel Gamle Oslo har store utfordringer knyttet til støy og luftforurensning fra godstransport. Bydelsdirektøren savner et større fokus på dette under beskrivelsen av hovedutfordringene for utvikling av en effektiv og miljøvennlig godslogistikk i Osloregionen.

Fortettingen som skjer i bydelen fører til at stadig flere personer blir rammet av støy og luftforurensning pga godstransport. Bydelsdirektøren mener det må legges vekt på å minske disse skadevirkningene.


Bydelsdirektøren mener det er svært viktig å dempe godsveksten på lastebil og sørge for at godstransporten på lastebil gjøres på en mest mulig effektiv og miljøvennlig måte. Samtidig bemerkes det at godstransport på jernbane også skaper miljøproblemer i form av støy. Godstransport på jernbane bør ikke skape miljøproblemer i nærmiljøer eller båndlegge arealer i tett befolkede områder. Bydelsdirektøren mener det er viktig å legge til rette for at luftforurensningen i nærmiljøer også skal reduseres i tillegg til at klimagassutslippene reduseres.


Bydelsdirektøren vil bemerke at det er viktig å sette av god tid til høringsperioden, slik at bydelene får anledning til å behandle sakene politisk i Bydelsutvalgene uten å måtte ettersende vedtakene.

**Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:**

1. Bydelsutvalget registrerer at det legges opp til at arealkonflikter og lokale miljøvirkninger skal bli minst mulige ved lokalisering og utvikling av godsknutepunkter og mener dette er positivt.
2. Bydel Gamle Oslo har store utfordringer knyttet til støy og luftforurensning fra godstransport. Bydelsutvalget savner et større fokus på dette under beskrivelsen av hovedutfordringene for utvikling av en effektiv og miljøvennlig godslogistikk i Osloregionen.
3. Fortettingen som skjer i bydelen fører til at stadig flere personer blir rammet av støy og luftforurensning pga godstransport. Bydelsutvalget mener det må legges vekt på å minske disse skadevirkningene.
4. Bydelsutvalget mener det er svært viktig å dempe godsveksten på lastebil og sørge for at godstransporten på lastebil gjøres på en mest mulig effektiv og miljøvennlig måte. Samtidig bemerkes det at godstransport på jernbane også skaper miljøproblemer i form av støy. Godstransport på jernbane bør ikke skape miljøproblemer i nærmiljøer eller båndlegge arealer i tett befolkede områder.
5. Bydelsutvalget mener det er viktig å legge til rette for at luftforurensningen i nærmiljøer også skal reduseres i tillegg til at klimagassutslippene reduseres.
6. Bydelsutvalget vil bemerke at det er viktig å sette av god tid til høringsperioden, slik at bydelene får anledning til å behandle sakene politisk i Bydelsutvalgene uten å måtte ettersende vedtakene.

**Bydel Gamle Oslo**

  
Lasse Østmark  
bydelsdirektør

  
Randi Nagelhus  
avdelingsjef

- VEDLEGG: Høringsbrev PBE, 2 sider  
Høringsbrev Sekretariatet for Osloregionen, 3 sider  
Deler av høringsdokumentet "Felles strategi for gods- og logistikk i Osloregionen, høringsutkast, 4 oktober 2011" (S. 2 og s. 5 – 19), 17 sider.
- Utrykte vedlegg: Felles strategi for gods- og logistikk i Osloregionen, høringsutkast, 4 oktober 2011, 56 sider  
Analysegrunnlag, 90 sider





Oslo kommune  
Plan- og bygningsetaten

Se adresseliste

SCANNET

BYDEL GAMLE OSLO			
Saks.nr.:	-	- 11/1620	
Dato:	7 DES 2001		
Saksbeh.:	SIGI		
Skr.nr.:		Dok.nr.:	
Oppmott.	183.5	Sign.:	1

KOPI

Dato: 06.12.2011

Deres ref

Vår ref (saksnr) 201000630-7  
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh. Bjørn W. Helgesen

Arkivkode: 183.5

## SAMORDNING AV UTTALELSE TIL UTKAST TIL FELLES STRATEGI FOR GODS OG LOGISTIKK I OSLOREGIONEN

Oslo kommune skal avgi uttalelse til forslaget til godstrategi for Osloregionen med frist for uttalelse den 7.02.2012. Plan- og bygningsetaten er fra Byrådsavdeling for byutvikling blitt bedt om å samordne uttalelser fra berørte instanser i kommunens ytre apparat. Innspill til denne høringen må oversendes Plan- og bygningsetaten innen 15.01.2011.

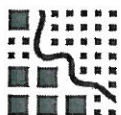
Strategien peker på behovet for en styrket satsing på godstransport som vil være avhengig av en hensiktsmessig terminalstruktur. Sterk befolkningstilvekst og velstandsutvikling betyr at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover. Samarbeidsalliansen Osloregionen har som mål å begrense mengden godstransport på veg samtidig som jernbanens rolle som godstransportør kan styrkes.

Strategiene skal være innspill til NTP 2014-2023 som Samarbeidsalliansen Osloregionen mener bør sette fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. En mer rasjonell og effektiv godshåndtering forutsetter effektivisering og modernisering av eksisterende godsterminal på Alnabru. På sikt foreslås etablering av supplerende terminaler knyttet til de tre transportkorridorene inn mot Oslo i et "nav-satellitt" konsept. Det må igangsettes nødvendige prosesser for å forberede lokalisering av slike terminaler, og staten må samarbeide med fylkeskommunene og kommunene om prosesser som kan avklare innhold, omfang og lokalisering av supplerende terminaler. Det er behov for utvikling av samarbeidet mellom de mange havnene i Oslofjorden.

Det bes særlig om kommentarer på strategidokumentets omtale på følgende punkter:

- Kommentarer til beskrivelser av utviklingstendenser og utfordringer
- Forslag til felles gods og logistikkstrategi med målsettinger, strategier og oppfølging av strategiene.
- Kommentarer til beskrivelsen av strategiske valg på sikt, inklusiv supplerer av terminalstrukturen

PLAN- OG BYGNINGSETATEN  
Avdeling for byutvikling  
Analyse



Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum  
0102 Oslo

Besøksadresse:

Vahls gate 1, 0187 Oslo

www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180

Kundesenteret: 23 49 10 00

Telefaks: 23 49 10 01

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 1315 01 01357

Org.nr.: 971 040 823 MVA



*Dette dokumentet er elektronisk godkjent 06.12.2011 av:*

***Bjørn W. Helgesen - Saksbehandler  
Kjersti Granum - Enhetsleder***

Vedlegg:

1. Høringsbrev fra Samarbeidsalliansen Osloregionen
2. Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen, Høringsutkast, 4. oktober 2011
3. Gods og logistikk i Osloregionen, Analysegrunnlag, august 2011

Likelydende brev sendt til:

Bymiljøetaten, divisjon samferdsel, Postboks 6703 Etterstad, 0609 OSLO,  
postmottak@sam.oslo.kommune.no  
Bymiljøetaten, divisjon friluft, Postboks 1443 Vika, 0115 OSLO, postmottak@fri.oslo.kommune.no  
Vann- og avløpsetaten, Postboks 4704 Sofienberg, 0506 OSLO, postmottak@vav.oslo.kommune.no  
Helse- og velferdsetaten, Postboks 30 Sentrum, 0101 OSLO, postmottak@hev.oslo.kommune.no  
Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Postboks 491 Sentrum, 0105 OSLO,  
postmottak@eby.oslo.kommune.no  
Bydel Alna, Postboks 116 Furuset, 1001 OSLO, postmottak@bal.oslo.kommune.no  
Bydel Bjerke, Postboks 13 Økern, 0508 OSLO, postmottak@bbj.oslo.kommune.no  
Bydel Frogner, Postboks 2400 Solli, 0201 OSLO, postmottak@bfr.oslo.kommune.no  
Bydel Gamle Oslo, Postboks 9406 Grønland, 0135 OSLO, postmottak@bgo.oslo.kommune.no  
Bydel Grorud, Ammerudveien 22, 0958 OSLO, postmottak@bgr.oslo.kommune.no  
Bydel Grünerløkka, Postboks 2129 Grünerløkka, 0505 OSLO, postmottak@bga.oslo.kommune.no  
Bydel Nordre Aker, Postboks 4433 Nydalen, 0403 OSLO, postmottak@bna.oslo.kommune.no  
Bydel Nordstrand, Postboks 98 Nordstrand, 1112 OSLO, postmottak@bns.oslo.kommune.no  
Bydel Sagene, Postboks 4200 Nydalen, 0401 OSLO, postmottak@bsa.oslo.kommune.no  
Bydel St.Hanshaugen, Postboks 6999 St. Olavs plass, 0130 OSLO, postmottak@bsh.oslo.kommune.no  
Bydel Stovner, Karl Fossums vei 30, 0985 OSLO, postmottak@bsr.oslo.kommune.no  
Bydel Søndre Nordstrand, Postboks 180 Holmlia, 1203 OSLO, postmottak@bsn.oslo.kommune.no  
Bydel Ullern, Postboks 43 Skøyen, 0311 OSLO, postmottak@bun.oslo.kommune.no  
Bydel Vestre Aker, Sørkedalsveien 150 B, 0754 OSLO, postmottak@bva.oslo.kommune.no  
Bydel Østensjø, Postboks 157 Manglerud, 0612 OSLO, postmottak@bos.oslo.kommune.no

Se vedlagt adresseliste

Deres ref.

Vår ref.  
2011 –269

Saksansv.: Theis Juell Theisen  
lf. 23 46 11 75  
e-post: theis.theisen@osloregionen.no

Dato: 11.10.2011  
Arkivkode: 014

## Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen - høring

Osloregionens prosjekt "Felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen" startet opp vinteren 2010, og skal etter planen avsluttes vinteren 2012. Prosjektet skal supplere tidligere vedtatt "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" og bygger på overordnede mål fra denne.

Prosjektets ambisjon er å bidra til å utarbeide og forankre tydelige strategiske føringer for utviklingen av godslogistikksystemet i regionen. Sentrale tema i arbeidet er gods- og logistikkvirksomhetenes lokalisering, i tillegg til transportkorridorene og infrastrukturens kapasitet. Strategien vil være en del av grunnlaget for samarbeidsalliansens innspill til Nasjonal transportplan 2014-2023, og skal legge til rette for bedre samordning av overordnet fysisk planlegging i Osloregionen.

Styret sender med dette forslag til felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen på høring.

### Målgruppe for høringen

Høringen er åpen, og alle som ønsker det kan komme med innspill. Forslaget sendes til alle kommuner og fylkeskommuner som er medlem i samarbeidsalliansen Osloregionen, samt til relevante regionale aktører i hovedstadsregionen, jfr vedlagt adresseliste.

### Organisering og prosess

God forankring er en forutsetning for at en felles gods- og logistikkstrategi skal kunne få reell betydning for utviklingen i Osloregionen. Prosjektets organisering og arbeidsformer legger til rette for medvirkning fra medlemsorganisasjonene og samordning med relevante eksterne planprosesser, spesielt arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023. Forut for høringen har utkast til strategidokument vært på intern kvalitetssikring i medlemsorganisasjonene i Osloregionen. Kvalitetssikringen sammen med høringen det nå inviteres til skal sikre en bred forankring av dokumentet. Styret i Osloregionen har lagt vekt på at høringen skal gjennomføres etter kommune- og fylkesvalget høsten 2011, slik at nyalgte politikere får anledning til å sette seg inn i dokumentet og delta i høringen



## Temaer i høringen

I høringen er Styret spesielt opptatt av å få tilbakemelding i forhold til følgende:

1. Er strategiforslaget dekkende i beskrivelsen av hva som er hovedutfordringene for utvikling av en effektiv og miljøvennlig godslogistikk i Osloregionen?
2. Kan man stille seg bak forslaget til overordnede mål for utvikling av gods og logistikk i Osloregionen slik disse er formulert på strategidokumentets side 10?
3. Er punktene under "Strategi på lang sikt" (side 11) dekkende for å håndtere de viktigste utfordringene regionen står overfor.
4. Er man enig i at punktene formulert under "Strategi på kort sikt" (side 12) er de viktigste i arbeidet inn mot NTP 2014-2023?
5. Er man enig i punktene som angir hvordan strategien må følges opp (side 13)?

I tillegg til forslaget til strategidokument er det også utarbeidet en analyserapport. Denne er vedlagt i høringsutsendelsen og gir en mer utfyllende beskrivelse av det faglige grunnlaget som strategiforslaget bygger på. Analyserapporten vil imidlertid ikke inngå som eget element i den endelige gods- og logistikkstrategien.

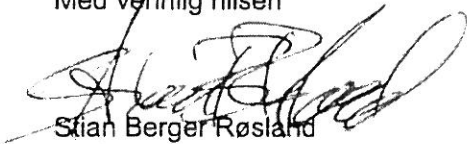
## Høringsprosessen

Kommunene i Osloregionen er alle med i interkommunale regionråd og for gjennomføring av høringen ville det være praktisk om kommunene søkte å samordne sine uttalelser gjennom regionrådene.

**FRIST FOR UTTAELSE SETTES TIL UTGANGEN AV JANUAR 2012**

Uttalelser sendes - gjerne pr. e-post - til Osloregionens sekretariat ved fungerende direktør Theis Juell Theisen.

Med vennlig hilsen



Stian Berger Røslund  
Byrådsleder i Oslo kommune  
Leder av styret for Osloregionen



Theis Juell Theisen  
Fung. direktør

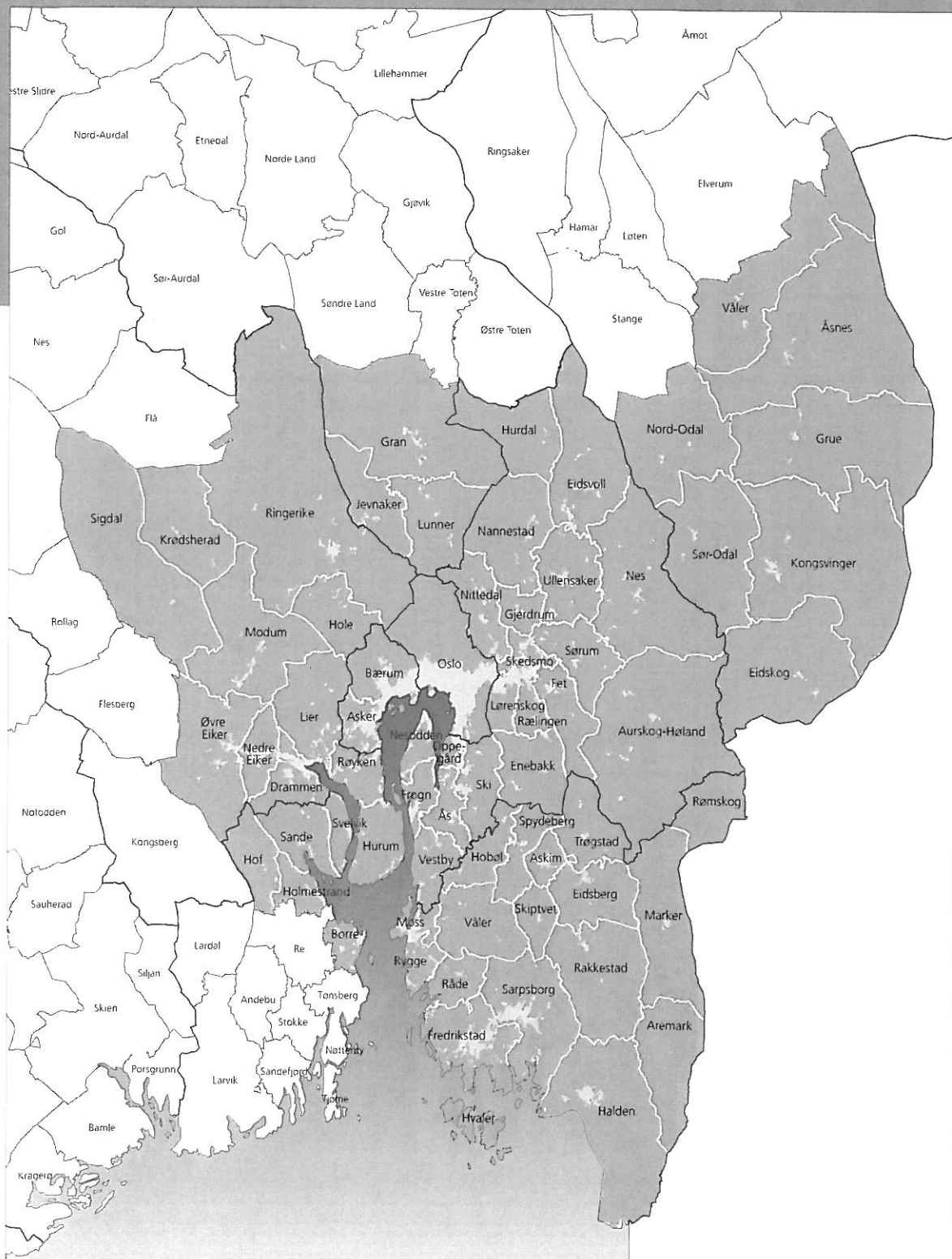
Vedlegg:

Forslag til "Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen" (september 2011)  
Analysegrunnlag (august 2011)

## Adresseliste:

Kommunene i samarbeidsalliansen Osloregionen  
Fylkeskommunene i samarbeidsalliansen Osloregionen  
Regionrådene i Osloregionen  
Buskerud, Oppland, Hedmark og Vestfold fylkeskommuner  
Fylkesmannen i Oslo og Akershus  
Fylkesmannen i Østfold  
Fylkesmannen i Buskerud  
Fylkesmannen i Vestfold  
Statens Vegvesen  
Jernbaneverket  
NSB  
Kystdirektoratet  
Ruter  
Østfold kollektivtrafikk  
Vestviken kollektivtrafikk  
NHO, region Oslo og Akershus  
NHO, region Østfold  
NHO, region Buskerud  
NHO Transport  
Norsk Industri  
Logistikk- og Transportindustriens landsforening  
Landsorganisasjonen i Norge  
YS  
Norges Rederiforbund  
Norges Lastebileier-Forbund  
Hovedorganisasjonen Virke  
Dagligvareleverandørenes forening  
Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter  
Transportbedriftenes landsforening  
Oslo Havn KF  
Moss Havn KF  
Borg Havn IKS  
Drammen Havn IKS  
Larvik Havn KF  
Grenland Havn IKS  
KS Bedrift  
KS, region Oslo  
KS, region Akershus og Østfold  
KS, region BTV  
Østlandssamarbeidet  
Norges Naturvernforbund  
Den Norske Turistforening  
Oslo og Omland Friluftsråd





## Prosjektets organisering

Arbeidet har vært prosjektorganisert med Osloregionens styre som styringsgruppe og en administrativ prosjektgruppe med representanter for fylkeskommuner og delregioner i Osloregionen:

### Prosjektgruppens sammensetning:

Ole Helmick Øen, Akershus fylkeskommune (prosjektledelse)

Hans Erik Fosby, Østfold fylkeskommune (prosjektledelse)

Bjørn Helgesen, Oslo kommune, PBE (prosjektledelse)

Gunnar Holme, Regionrådet for Nedre Glomma

Peter Austin, Oslo kommune, Byrådet

Trond Wangen, Follorådet

Espen Sørås, Haldenregionen

Sølve Bjørkevoll, Regionrådet for Indre Østfold

Terje Pettersen, Mossregionen

Njål Nore Akershus fylkeskommune

Dag Olsen, Vestregionen

Erlend Eggum, Øvre Romerike Utvikling

Hilde Nygaard, Glåmdalsregionen

Edvin Straume, Hadelandsregionen

Frode Graff, Drammensregionen

Andreas Bjørnnes, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike

Elin Tangen Skeide, Østfold fylkeskommune

Anders Jordbakke, Statens Vegvesen, region øst, Bjørn Egede-Nissen, Jernbaneverket, Plan og utvikling øst og Arne Sandvik, Kystverket har deltatt i arbeidet og gitt faglige råd og synspunkter.

Tre fra prosjektgruppen, sammen med Theis Juell Theisen og Jan Terjer Hanssen, Osloregionens sekretariat, har vært prosjektledelse og styrt forberedelser til møter i prosjektgruppen og oppfølgingsarbeidet mellom møtene.

Njål Arge, Civitas AS og Geir Berg, SITMA AS har vært engasjert som fagkonsulenter sammen med Rolv Lea og Gaute Taarneby, begge Civitas. Arge har vært prosjektleder og Berg har hatt ansvaret for utarbeiding av analysegrunnlaget.

Det har under arbeidets gang vært en rekke kontakter med offentlige og private i gods- og logistikkbransjen. 25. februar 2011 ble det holdt eget seminar om arbeidet med bred deltakelse fra de nevnte aktørene

Prosjektets organisering og arbeidsformer har tilstrebet en bredest mulig forankring i medlemsorganisasjonene, samarbeid med statlige samferdselsmyndigheter, kontakt med relevante aktører og andre relevante prosesser, spesielt utredningsfasen for NTP 2014 – 2023.



# Innhold

Forord	3
Prosjektets organisering	5
<b>1. Sammendrag og forslag til felles gods- og logistikkstrategier</b>	<b>8</b>
1.1    Sammendrag	8
1.2    Forslag til felles gods- og logistikkstrategi	10
<b>2. Gods og logistikk i Osloregionen</b>	<b>14</b>
2.1    Mandat	14
2.2    Føringer fra ATP-strategien	14
2.3    Styring av godstransporten	15
2.4    Rollen til offentlige myndigheter overfor godstransporten	15
2.5    Rollen til Osloregionen i forhold til godstransporten	16
2.6    Gods i Nasjonal transportplan 2010 - 2019	18
2.7    Utdyping av oppgaven	19
<b>3. Godsstrømmer i Osloregionen</b>	<b>20</b>
3.1    Utviklingen i godstransporten i Norge fram til i dag	20
3.2    Godsstrømmer i Osloregionen	21
3.3    Stykkogods er utgangspunkt for strategien	22
3.4    Godstransportsystemet	22
3.5    Osloregionen er Norges import- og eksportsenter	23
3.6    Import av stykkogods til Osloregionen	24
3.7    Fordeling på transportmidler	25
3.8    Transportårene	26
<b>4. Godsknutepunkter i Osloregionen</b>	<b>28</b>
4.1    Funksjoner og interesser	28
4.2    Ulike typer godsknutepunkt og verdiskaping	28
4.3    Mange havner, få jernbaneterminaler	29
4.4    Godsknutepunkter i de enkelte delregionene	30
4.5    Havner i Oslofjorden	32
4.6    Engroshandelsbedrifter	34
<b>5. Utviklingstendenser og utfordringer</b>	<b>38</b>
5.1    Utenriks	38
5.2    Innenriks	38
5.3    Osloregionen	39
5.4    Mangel på areal vil bli den største utfordringen	40
5.5    Utfordringer fra veksten i godsstrømmene	40
5.6    Kapasitetsutfordringer på lang sikt	41

6. Strategiske valg: Nav og satellitt på sikt	42
6.1 Behov for en langsiktig strategi	42
6.2 Strategiske valg ved utvikling av godsknutepunkter	42
6.3 Prinsipper bak en langsiktig strategi	43
6.4 Alnabrus rolle i fremtiden	43
6.5 Fortsatt sentralisering eller spesialisering og satellitter?	43
6.6 Nye godsknutepunkter i Osloregionen	44
6.7 Eksempler på tre "satellitter" og aktuelle lokaliseringer	45
6.8 Pendeltog med gods mellom nav og satellitter?	46
7. Virkninger av strategien	48
7.1 Energi- og miljøvirkninger	48
7.2 Sysselsettings- og regionale virkninger	48
7.3 Virkninger på samtransportørene	50
7.4 Knutepunktene rolle – virkninger for varedistribusjon	51
8. Andre initiativ	52
8.1 Plansamarbeidet for Oslo og Akershus viser til Osloregionen	52
8.2 Østlandssamarbeidet støtter "nav-satellitt" strategien	52
8.3 COINCO: Oslo – Göteborg	52
8.4 KVU for alternative kryssinger av ytre Oslofjord	53
9. Oppfølging av Felles strategi	54
9.1 Videre utredningsarbeid	54
9.2 Fylkeskommunene og staten må ta oppfølgingsansvaret	54
9.3 Aktuell utbyggingsrekkefølge av satellitter	55
9.4 Alliansebygging	55
Vedlegg:	56
Begreper i gods og logistikk	56
Referanseliste	57

# 1

## Sammendrag og forslag til felles gods- og logistikkstrategier

### 1.1 Sammen drag

#### Gods og logistikk i Osloregionen

Samarbeidsalliansen Osloregionen ønsker å utvikle en helhetlig, langsiktig og bærekraftig gods- og logistikkstrategi for å håndtere den sterke veksten i godstransporten generelt og dempe veksten i lastebiltransporten spesielt. Alnabruterminalen i Oslo er det nasjonale godsknutepunktet, men kan ikke ta all vekst i overskuelig framtid og trenger supplering fra andre terminaler.

Det skjer en gradvis utflytting av logistikkvirksomhet fra de sentrale byområdene i Osloregionen. De siste ti årene er det bygget omlag like mye lagerkapasitet utenfor hovedstaden som det som i dag er igjen i Oslo. Tendenser til tilfeldig spredning langs hovedvegene må møtes med en felles strategi for desentralisert konsentrasjon.

#### Godsstrømmer i Osloregionen

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkogods. Stykkogodset skal dels til den store og voksende befolkning i Osloregionen og dels pakkes om for videresending til andre deler av landet.

En felles godsstrategi konsentrerer seg om stykkogodsstrømmer til og fra Osloregionen. Strategien kan påvirke fordelingen av godstransporten mellom bil, tog og båt. Den interne transporten i Osloregionen går i all hovedsak med lastebil. Strategien må også bidra til at denne lastebiltransporten kan skje på en effektiv og mest mulig miljøvennlig måte.

#### Godsknutepunkter i Osloregionen

Godstransportsystemet i Osloregionen er dominert av Alnabru og Oslo Havn, men det er også flere mellomstore godsknutepunkter og havner ellers i regionen. Med sin sentrale plassering i jernbanenettet er Alnabru meget gunstig for godstransport på tog. At store samlastaktører er lokalisert samme sted bestyrker dette.

Når vareeierne flytter ut, oppstår behov for at godsknutepunktene følger etter slik at avstanden til jernbanen blir kortest mulig, og sjansene for at tog blir benyttet til godstransport øker.

Oslo Havn er Norges største offentlige havn for containergods. De mange havnene i Oslofjorden kan være gunstig for å dempe den lokale lastebiltransporten til og fra havnene.

#### Utviklingstendenser og utfordringer framover

Osloregionen har i dag 1,8 mill innbyggere og vil kunne vokse med 40 % fram til 2040. Veksten i godstransportarbeidet forventes å bli det dobbelte av dette. Veksten vil være stor både med tog og båt, men aller størst med lastebil.

Importen med lastebil fra Sverige og via Sverige fra de østeuropeiske land vil bli meget stor og denne trafikkveksten vil sette hovedvegssystemet i Osloregionen, spesielt i Østfold, under sterkt press.

### **Strategisk valg: Nav og satellitter på sikt**

Alnabru må, pga sin strategiske beliggenhet i sentrum av jernbanenettet i Norge, forbli "navet" i det nasjonale godstransportsystemet. Alnabru har også en sentral beliggenhet i forhold til det store markedet i Oslo og omegn. Det må utvikles arealeffektive godsknutepunkter av en viss størrelse andre steder i Osloregionen for å supplere Alnabru.

Et konsept med nav og satellitter foreslås – med mulighet for godstog i pendeltrafikk i mellom. Godsknutepunkter som satellitter må lokaliseres nær jernbane og stamveg, de må samlokaliseres med annen logistikkvirksomhet og de må koples til havn og havnefunksjoner. Behov for areal til slike godsknutepunkter vil være i størrelsesorden 500 daa for hver av dem.

### **Virkninger av strategien**

"Nav-satellitt" strategien vil i et langsiktig perspektiv gi en betydelig miljø- og klimagevinst sammenliknet med en situasjon hvor fremtidig gods- og logistikkvekst skjer i navet på Alnabru, og vesentlig mye bedre enn en utvikling med spredt og ikke koordinert lokalisering.

Satellitter på 500 dekar kan i et langsiktig perspektiv gi en sysselsetting på 1.400 arbeidsplasser.

Erfaringene viser at det er vanskelig å få konkurrerende transportører til å samarbeide om bedre lokal bylogistikk. En felles politikk i Osloregionen om miljøsoner etc. må tas opp som et eget arbeid.

### **Andre initiativ**

Felles strategi kan legge viktige føringer for det videre planarbeidet i Oslo og Akershus. Utredningen COINCO Oslo-Göteborg har sammenfallende interesser med Felles strategi.

Østlandssamarbeidet støtter "nav-satellitt" strategien og har for øvrig som mål full utbygging av IC-triangelet innen 2023 og hovedveger i fem korridorer og tverrforbindelser nord og sør for Oslo. Prioriteringene støtter opp under strategien med gode forbindelser mellom satellittene og til navet. KVVU om fast forbindelse over ytre Oslofjord reiser interessante perspektiver.

### **Oppfølging av Felles strategi**

Oppfølging med et videre utredningsarbeid må avklare hvilke lokaliseringer som kan være aktuelle. Både fylkeskommunene og staten oppfordres til å ta på seg oppfølgingsansvar. Et mål bør være at Stortinget får satt i gang en samordnet planprosess med sikte på sluttbehandling i forbindelse med stortingsmelding om NTP 2018-2027.



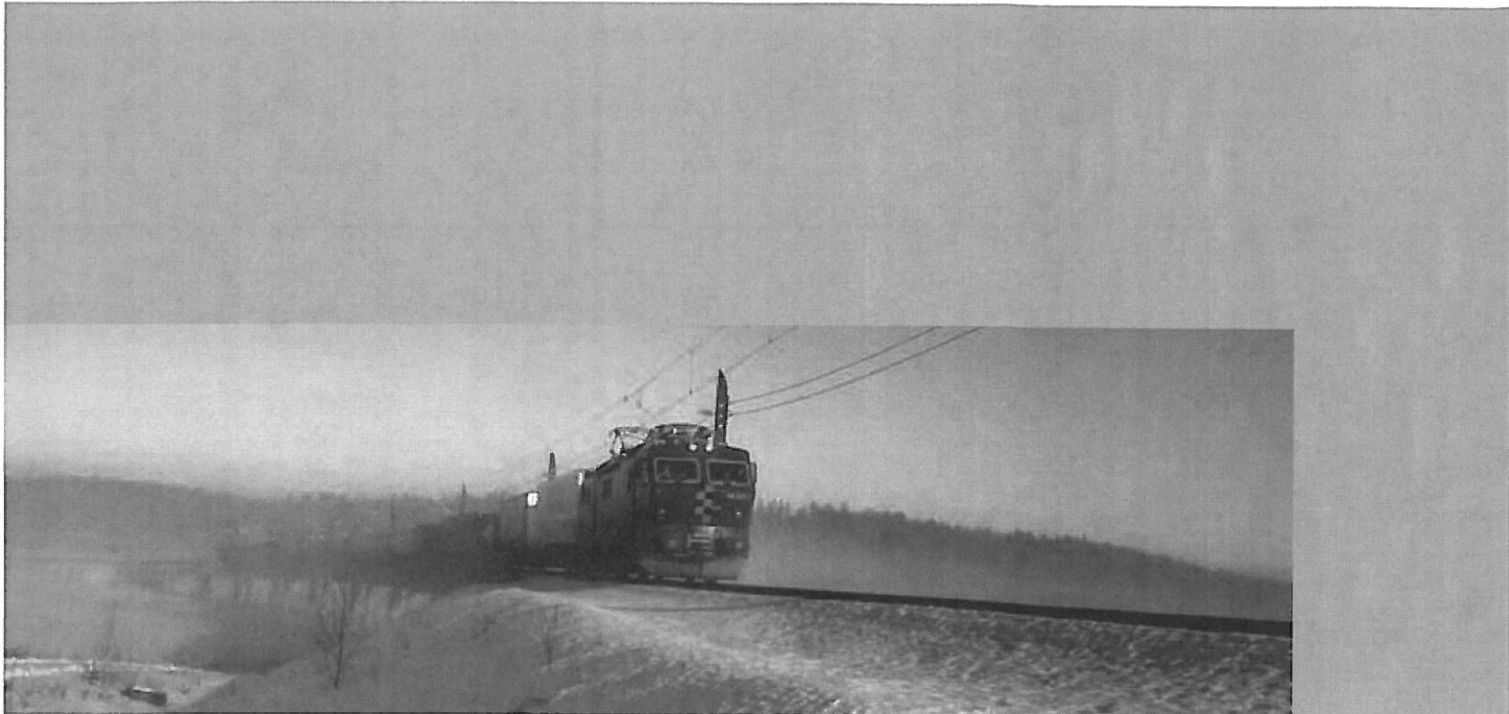


Foto: JBV, Øystein Grue

## 1.2 Forslag til felles gods- og logistikkstrategi

### Overordnede mål for areal- og transportutviklingen i Osloregionen

(Vedtatt av Osloregionen i 2008)

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

### Overordnede mål for utvikling av gods og logistikk i Osloregionen

- Gods- og logistikkvirksomheten i Osloregionen skal bidra til å styrke konkurransevnen for eksportrettet industri og legge til rette for nye vekstnæringer basert på regionens ressurser.
- Gods- og logistikkvirksomheten skal levere varer til næringsliv og forbrukere i Osloregionen og til øvrige Norge på en effektiv og miljøvennlig måte.
- Godstransporten skal gi sitt bidrag til reduksjon av veksten i klimagassutslipp. Veksten i godstransport på veg skal dempes og mest mulig gods skal gå på sjø og jernbane.
- Godsknutepunkter (mottak, omlasting og distribusjon av gods) skal ha høy arealeffektivitet. Lokalisering og utviklingen av godsknutepunkter skal ta hensyn til behovet for byutvikling i regionen og slik at arealkonflikter og lokale miljøvirkninger blir minst mulig.
- Transportårer for gods skal utvikles slik at de ivaretar framkommelighet for godset på en effektiv og trafiksikker måte og med minst mulige negative virkninger på naturmiljø og lokalsamfunn.



Foto: CargoNet

### Strategi på lang sikt (2040)

- Befolkningen i Osloregionen er i dag på 1,8 millioner innbyggere og forventes å øke med 40 prosent fram til 2040. Godstransportarbeidet vil i samme periode kunne øke til det dobbelte av dette. Godstransport på veg vil øke mest. Statlige, regionale og lokale myndigheter må bli enige om en felles strategi for å møte denne utfordringen for Osloregionen slik at både logistikknæringen og kommunene gis klare føringer for utviklingen på lang sikt.
- Alnabruterminalen og Oslo Havn vil være viktige godsknutepunkter, både for landet og Osloregionen. Deres potensial for å håndtere godsveksten har likevel sin begrensning, og det må derfor etableres andre godsknutepunkter i Osloregionen som kan supplere dette "navet". Det bør skje en desentralisert konsentrasjon i nye godsknutepunkter i form av et "nav-satellitt" konsept. Både "nav" og "satellitter" bør utvikles i takt med endring og økning i godsstrømmene. Arealer for framtiden til slike store godsknutepunkter må bestemmes og reserveres i tide før de blir bundet opp av annen virksomhet.
- Det er ikke ønskelig at all logistikkvirksomhet i Osloregionen i framtiden samles i et fåtall store godsknutepunkter. Eksisterende terminaler vil bestå og utvikles. Men hovedtyngden av veksten i gods og logistikkvirksomhet må konsentreres til et begrenset antall for at godsvolumene skal bli store nok til at kollektiv godstransport på jernbane og sjø skal være konkurransedyktige i forhold til lastebil, og for å oppnå en høy areal effektivitet.
- Nye store godsknutepunkter må lokaliseres ved jernbane og hovedveg og med god tilknytning til havn. Det må søkes samlokalisering av terminaler, produsenter, grossister og store kjøpere av varer. Kortest mulig transport mellom vareeierne og terminalen øker mulighetene for mer gods på bane og på sjø. Utvikling av næringsklynger av logistikkbedrifter vil skape et relativt bredt spekter av arbeidsplasser.
- Kapasiteten for godstransport på jernbane gjennom Oslo må styrkes. Aktuelle tiltak som ny Oslotunnel og Bryndiagonalen mellom Follobanen og Bryn, må utredes og eventuelt gjennomføres for å øke kapasiteten og redusere konkurransen mellom framføring av persontog og godstog. Transportkapasiteten må styrkes for gods på jernbane mot Europa gjennom Sverige, spesielt over Kornsjø, men også over Charlottenberg.
- Det må også legges vekt på tilrettelegging for godsframføring på hovedveger utenom Oslo gjennom utvikling av en ytre ringveg (Ring 4).



Foto: Oslo Lufthavn

#### Strategi på kort sikt (NTP 2014-2023)

- Utbygging av dobbeltspor på InterCity - strekningene må knyttes til utvikling av godstransportsystemet i Osloregionen slik at de store investeringene her kan komme både persontransporten og godstransporten til gode.
- Follobanen, inklusive Bryndiagonalen, må fullføres og utbygging av Østfoldbanen med dobbeltspor til Halden, videre til Kornsjø må forseres for blant annet å settes i stand til å ta en større andel av godstransporten fra og gjennom Sverige.
- Staten må få etablert en avtale med Sverige knyttet til oppgradering av jernbanen på strekningen Kornsjø til Øksnø i Sverige der banen møter jernbaneforbindelsen Gøteborg-Karlstad.
- Dobbeltsporsparceller og lange kryssingsspor på Gjøvikbanen-Bergensbanen og Kongsvingerbanen må gjennomføres av hensyn til godstogavvikling.
- Utbygging av hovedvegnettet i fem nasjonale transportkorridorer og tverrforbindelser nord og sør for Oslo. Når det gjelder prioriteringer vises det til tidligere vedtatt Areal- og transportstrategi for Osloregionen.
- Staten må bevilge tilstrekkelig med midler til at Alnabruterminalen kan videreutvikles som et effektivt knutepunkt for godstransporten
- Staten må styrke sin rolle når det gjelder godsknutepunkter, særlig mht. jernbanen. Staten må gå inn som eier eller deleier av arealene og gjennom dette sørge for et nøytralt eierskap og hindre uønsket konkurransevridning eller monopoldannelser blant aktørene i gods- og logistikkæringen.
- Nåværende havnestruktur må utvikles med en klarere spesialisering og et bedre samarbeide for å utnytte stordriftsfordeler, og slik av havnene i Oslofjorden samlet sett kan betjene Osloregionen på en god og konkurransedyktig måte.



Foto: DB Schenker

### Oppfølging av strategiene

“Nav-satellitt” - strategien går ut på utvikling av tre gods- og logistikklynger, ett i hver retning med Oslo Havn og Alnabru som “nav”:

1. Et gods- og logistikknutepunkt i sørøst, for eksempel i Follo/Østfold med tilknytning til sjø, veg og bane, med tilleggsfunksjon rettet mot import og avlastning av Alnabru for containerisert gods.
2. Et gods- og logistikknutepunkt i nordøst, for eksempel i nærheten av Gardermoen (fly, bil, bane), med spesielt fokus på temperert gods (kjøle- og frysevarer).
3. Et gods- og logistikknutepunkt i sørvest for eksempel i Nedre Buskerud/Vestfold med tilknytning til sjø, veg og bane og med fokus på industrigods og tredjepartslogistikk (håndtering av gods på vegne av sender og mottaker) på bane.

Målet med oppfølgingsarbeidet vil være å konkretisere og fastlegge lokalisering, arealbehov og framgangsmåte for å sikre arealer for fremtiden, avklarer hvilke offentlig terminalinvesteringer og jernbane- og veginvesteringer dette konseptet forutsetter, og finansiering av disse.

Oppfølgingsarbeidet forutsetter et samarbeid mellom staten, de mest berørte kommuner og fylkeskommuner samt gods- og logistikknæringene. Det er viktig at arbeidet kommer i gang raskt slik at det kan bli mulig å gjøre de nødvendige strategiske lokaliseringvalgene for satellittene innen rimelig tid, fordi utflytting av logistikkvirksomhet skjer så raskt og fordi aktuelle arealer med nødvendig størrelse vil kunne bli disponert til andre formål. For ikke å tape tid, bør det arbeides parallelt med et helhetsgrep for hele regionen (hvor staten har et hovedansvar) og løsninger for hver av satellittene (hvor fylkeskommune har hovedansvar).

- Osloregionen ber de statlige transportetatene om å inkludere en langsiktig gods- og logistikkstruktur i Osloregionen som særskilt tema i NTP 2014-23. Siktemålet er å få Stortinget til å bestille igangsatt en samordnet planprosess frem mot neste rullering av NTP hvor veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner.
- Osloregionen ber fylkeskommunene vurdere hvordan arbeidet med å konkretisere løsninger for de ulike satellittene best kan organiseres; som et samlet prosjekt eller som delprosjekter for hver av de tre satellittene, for eksempel at Østfold og Akershus tar ansvar for satellitt 1, Akershus tar ansvar for satellitt 2, og Buskerud i samarbeid med Vestfold tar ansvar for satellitt 3. Oslo kommune tar ansvar for samspillet mellom nav og satellitter.



# 2

## Gods og logistikk i Osloregionen

Samarbeidsalliansen Osloregionen ønsker å utvikle en helhetlig, langsiktig og bærekraftig gods- og logistikkstrategi for å håndtere den sterke veksten i godstransporten generelt og dempe veksten i lastbiltransporten spesielt. Alnabruterminalen i Oslo er det nasjonale godsknutepunktet, men kan ikke ta all vekst i overskuelig framtid og trenger supplering fra andre terminaler.

Det skjer en gradvis utflytting av logistikkvirksomhet fra de sentrale byområdene i Osloregionen. De siste ti årene er det bygget omlag like mye lagerkapasitet utenfor hovedstaden som det som i dag er igjen i Oslo. Tendenser til tilfeldig spredning langs hovedvegene må møtes med en felles strategi for desentralisert konsentrasjon.

### 2.1 Mandat

Prosjektet skal realisere følgende:

- Utforming og politisk behandling av en felles, overordnet strategi for godslogistikken i Oslo-regionen
- Gjennomføring av en prosess som sikrer innspill fra og forankring i samarbeidsalliansens medlemskommuner og hos relevante eksterne aktører

Prosjektet skal innen sin tematikk fylle ut og konkretisere strategidokumentet "Samordnet ATP for Osloregionen"

De sentrale problemstillingene vil være knyttet til:

#### **Gods- og logistikkvirksomhetenes lokalisering:**

Å legge til rette for lokaliseringer som bidrar til en effektiv og rasjonell godshåndtering og:

- som begrenser arealkonflikter
- som ikke skaper unødig mye transportarbeid
- som bidrar til å legge forholdene til rette for bruk av jernbane og båt

#### **Infrastruktur og transportkorridorer:**

Vekstprognosene for godstransporten i regionen innebærer at det er en betydelig utfordring å utvikle transportkorridorer og alternative, avlastende korridorer for å ivareta:

- framkommelighet
- viktige klima- og miljømål

### 2.2 Føringer fra ATP-strategien

Samordnet ATP-strategi sier at Osloregionen skal utvikles som en flerkjernet region. Vedrørende godslogistikk peker ATP-strategien på at økt godstransport på veg er en hovedutfordring. Strategien vektlegger viktigheten av at Alnaterminalen og Oslo havn effektiviseres og støtter de nasjonale målsettingene om mest mulig gods på sjø og bane.

Samtidig skal Osloregionen være en konkurransedyktig og bærekraftig region med best mulig utviklet infrastruktur både for næringsliv og innbyggere.

Hensikten med godsstrategien vil som ved ATP-strategien være todelt:

- Felles regionale føringer for samarbeidspartene i Osloregionen (kommuner og fylkeskommuner) i deres eget planarbeid, og i samarbeid innenfor delregioner.
- Grunnlag for felles syn og felles påvirkning fra Osloregionens side overfor statlige myndigheter når det gjelder investeringer, reguleringer, avgifter mv., i første omgang i forhold til NTP.



Foto: NHO Oslo og Akershus

### **Omforente strategier kan gi bedre løsninger innad og større gjennomslag utad**

Osloregionen er en frivillig sammenslutning basert på interessefellesskap. Alliansen har ingen formell myndighet, og den må søke å oppnå resultater gjennom meningsdannelse, påvirkning og samordning. Utarbeiding av regionale strategier innenfor samarbeidsalliansens satsingsområder er én måte å drive meningsdannelse på: gjennom brede, demokratiske prosesser meisler samarbeidsalliansen ut omforente mål og vegvalg som grunnlag for bedre løsninger innad og større gjennomslag utad.

## **2.3 Styring av godstransporten**

Godstransport og logistikkvirksomhet er i utgangspunktet privat næringsvirksomhet som benytter seg av offentlig infrastruktur som veg, jernbane, havner og farleder og som betaler sine skatter og spesielle kjørevegsavgifter for dette. Det kan reises spørsmål om hvorfor offentlige myndigheter sentralt eller lokalt skal engasjere seg i denne sektoren. Til det kan det svares at både næringsliv og forbrukere har interesse av at godset håndteres på en effektiv og rasjonell måte og med minst mulige negative virkninger for miljø og samfunn. I tillegg er gods og logistikk en viktig næring med mange arbeidsplasser.

Når det gjelder styring av godstransporten er dette ikke enkelt. Offentlige myndigheter kan legge til rette, men de kan i begrenset grad styre hvorvidt godstransportørene vil benytte seg av tilretteleggingen. Aktørene velger løsninger som er mest hensiktsmessige ut fra økonomiske, bedriftsmessige, organisatoriske og lovmessige rammebetingelser for lokaliseringer av sine virksomheter, transportveger, bruk av terminaler med mer. Slike betingelser er også under stadig endring. Som det gjerne heter i logistikknæringen: "Godset finner alltid sin vei – den billigste".

Konkurranselovgivningen og EØS avtalen legger betydelige begrensninger for hvilke tiltak som kan gjennomføres for å styre godstransporten, bl.a. for å flytte gods fra lastebil til sjø og bane, for innføring av tekniske miljøkrav og for tilrettelegging for samarbeid mellom aktørene. I stor grad er det positive og ikke negative virkemidler som velges.

De regionale og lokale myndighetene har to typer virkemidler som kan fattes på relativt selvstendig grunnlag:

- Tilrettelegging for utvikling av godsknutepunkt på strategiske steder i regionen og i forhold til transportnett
- Prioritering av infrastrukturutvikling som skaper fortrinn for sjø – og baneløsninger

## **2.4 Rollen til offentlige myndigheter overfor godstransporten**

### **Kommunen**

Kommunenes rolle er først og fremst som lokal arealmyndighet. Kommunene er også engasjert i næringsutvikling og alt som kan bidra til arbeidsplassvekst. Kommunene har en sentral rolle i

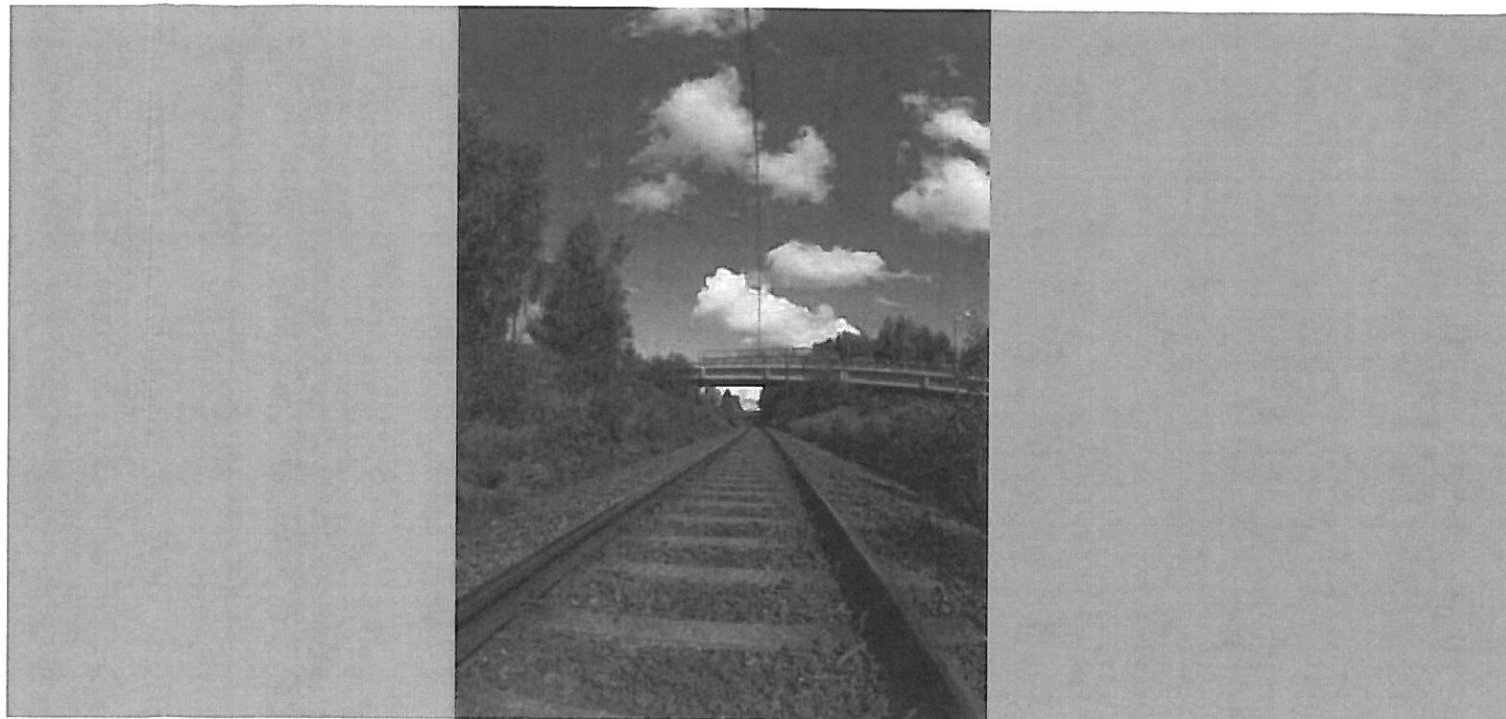


Foto: Mick Tully

forbindelse med planlegging og konsekvensutredning ved utvidelse og nylokalisering av godsknutepunkt.

En del kystkommuner har havn som er kommunalt eid, og havnene har en viktig rolle i godshåndtering. Havnene konkurrerer seg i mellom om gods.

#### **Fylkeskommunen**

Fylkeskommunene og Oslo kommune står i dag som eier av et omfattende hovedvegnett som skal betjene godstransport på veg i tillegg til persontrafikken. Fylkeskommunene har også en viktig rolle som utviklingsaktør i sammenheng med næringsutvikling og i den sammenheng også gods- og logistikknæringen. Fylkeskommunen har en koordinerende rolle som arealplanmyndighet, samt har en viktig rolle som innsigelsesmyndighet i alle plansaker etter Plan- og bygningsloven.

#### **Staten**

Staten er eier av jernbanens kjøreveg og eier av riksvegnettet og er derfor en svært viktig aktør for den fysiske godstransporten, både for framkommeligheten på jernbane og riksvegnettet og for veg- og banetilknytning til godsknutepunkter. Staten er også gjennom Jernbaneverket eier av hele eller deler av jernbaneterminaler for gods. Staten besitter også økonomiske midler til investeringer og er derfor en svært viktig aktør for godstransporten.

Staten spiller i praksis også en sentral rolle som arealmyndighet dels når det gjelder jordvern og naturvern og dels gjennom innsigelsesinstituttet og statlig regulering i plan- og bygningsloven.

Det er derfor viktig at alle tre myndighetsområdene samarbeider for å utvikle godstransportsystemet i Osloregionen.

## **2.5 Rollen til Osloregionen i forhold til godstransporten**

Når samarbeidsalliansen Osloregionen tar opp spørsmålet om utviklingen av en felles gods- og logistikkstrategi har dette sin bakgrunn i flere forhold:

#### **Utviklingen går i feil retning**

Osloregionen støtter de nasjonale målsettingene om mest mulig gods på sjø og på bane. Men utviklingen går i feil retning for Osloregionens vedkommende. Selv om det siste året har vært en viss vekst i godstransport på jernbane, er veksten i godstransport på veg så mye sterkere. Det skjer liten eller ingen overføring til sjø og bane og utslipp av klimagasser øker. Lokale miljøvirkninger i form av støy og forurensning fra lastebiltransporten er økende og tett befolkede områder i Osloregionen får merke disse virkningene sterkt. Det overordnede spørsmålet er om utviklingen fortsatt skal skje i samme retning eller om nye tanker og løsninger skal presenteres og utredes videre.



Foto: Moss Havn KF

### **Vareeierne flytter ut av byen**

Produsenter, grossister og store kjøpere av varer (vareeiere) i de største byene i Norge flytter i økende grad ut av det sentrale byområdet og til rimeligere og romsligere tomter nær god transportinfrastruktur i utkanten av byområdet eller enda lenger ut. Skal veksten i lastebiltrafikken dempes, må også godsknutepunktene flytte etter og samlokaliseres i størst mulig grad med vareeierne. Slik kan behovet for mellomtransporter dempes. Store godsvolumer som er samlet gir også grunnlag for gods på bane og på sjø.

### **Samfunnspektivet må fram**

I dag har store logistikkbedrifter på flyttefot ingen samlet plan eller strategi å forholde seg til. Hver kommune eller hver delregion kan riktignok ha planer, men det er ingen overordnet plan for lokalisering av gods- og logistikkvirksomhet i forhold til kommunikasjonsårer, byutvikling og øvrig arealbruk i Osloregionen.

Aktørene forhandler gjerne direkte med enkeltkommuner om etablering av virksomhet. Men det som kan være bedriftsøkonomisk optimalt (på kort sikt) for den enkelte aktør eller hensiktsmessig for den enkelte kommune vil nødvendigvis ikke være samfunnsøkonomisk optimalt med mange aktører og flere kommuner sett under ett (og på lengre sikt). En felles regional strategi kan bidra til at samfunnspektivet kommer bedre fram og at usikkerheten reduseres.

### **Bidrag til regional næringsutvikling**

Regionale myndigheter kan ønske at godsknutepunkt skal være noe mer enn upopulære trafikkterminaler som skaper konflikt med omgivelsene i form av lastebiltrafikk og støy. Sysselsettingseffekten er også relativt beskjeden med rene trafikkterminaler mens større logistikknutepunkt med en rekke tilleggstenester kan gi god effekt samt bidra til å gjøre regionens næringsliv mer konkurransedyktig.

### **Usikkerhet om Oslos rolle**

Det har over lengre tid pågått en diskusjon hvorvidt framtidens godsterminaler skal bli liggende i sentralt i Oslos bybebyggelse, flyttes ut eller begge deler. Planer om byutvikling i Groruddalen skapte usikkerhet både om framtiden for Alnabruterminalen og om godsvirksomheter vil bli relokalisert i stor skala på Romerike og i Follo. Plan- og bygningsetaten har registrert at 550.000 m<sup>2</sup> gulvareal til logistikk i Groruddalen er "under press" fra byutviklingsinteresser.

Liknende usikkerhet har vært knyttet til framtiden for Oslo Havn og til hvorvidt andre havner i Oslofjorden skulle eller burde ta over mye av godsstrømmene over Oslo Havn. Oslo kommunes forbyvedtak satte ekstra fart i denne diskusjonen.

Det er etter hvert blitt avklart, både fra Oslo kommune og fra staten, at virksomheten på Alnabruterminalen og i Oslo Havn skal fortsette. Men det hersker likevel usikkerhet om hvor "taket"



ligger, dvs. hvor store disse godsknutepunktene kan bli og hvor mye av veksten i godsvirksomhet som vil måtte skje ellers i Osloregionen. En felles regional strategi kan skape den nødvendige sikkerhet og forutsigbarhet for aktørene – både for offentlige myndigheter og private aktører.

#### **Desentralisert konsentrasjon**

Flere av kommunene i de tre transportkorridorene i Osloregionen har lagt til rette for lokalisering av virksomheter med godshåndtering, lagerfunksjoner og varedistribusjon. I punkt 4.4 er det redegjort kort for logistikkvirksomhet i dag og planer for fremtiden i de ulike delregionene. Denne rapporten med forslag til mål og strategier støtter dels opp under denne utvikling og dels utfordrer en videre spredning av logistikkfunksjonene.

All logistikkvirksomhet i Osloregionen i fremtiden må nødvendigvis ikke samles i et fåtall store godsknutepunkt. Det må fortsatt være rom for mangfold og for at eksisterende terminaler kan bestå og utvikle seg videre. Men hovedtyngden av veksten i gods og logistikkvirksomhet må konsentreres til et begrenset antall knutepunkter dersom Osloregionens mål om bærekraft og konkurransedyktighet skal kunne oppfylles. Dette krever et regionalt samarbeid med deltaking av kommuner, regionale organer og staten.

## **2.6 Gods i Nasjonal transportplan 2010 - 2019**

Selv om det er en uttrykt nasjonal målsetting om mest mulig gods på sjø og bane, er ikke NTP 2010 – 2019 videre ambisiøs når det gjelder tilrettelegging for dette og for godstransporten i sin alminnelighet. Godstransport behandles riktignok ganske grundig i flere rapporter i utredningsfasen for NTP-arbeidet, men så langt har dette i liten grad materialisert seg tiltak og prioriteringer av gods på sjø og på bane.

Av de 16 delmålene for NTP er det bare ett om gods hvor det heter: *“Reduserte avstandskostnader for tunge kjøretøyer på veg”*. Regjeringen begrunner prioriteringen av riksvegutbyggingen med at det er relativt begrenset konkurranseflate mellom transportmidlene. Satsing på sjøtransport utgjør en marginal del av de statlige investeringene og på jernbanen prioriteres dobbeltspor på IC-nettet av hensyn til persontransporten.

Gods og logistikk er næringsvirksomhet som staten kanskje i begrenset grad ønsker å ville engasjere seg i. Satt på spissen kan tiltakene i NTP karakteriseres som “utbedring av flaskehalsen så langt det er midler igjen til det etter at persontransporten har fått sitt”.



Foto: JBV

## 2.7 Utdyping av oppgaven

### Hvorfor en langsiktig strategi?

- Forventet økende press på transport- og logistikkinfrastrukturen i Osloregionen pga. kraftig vekst i godstransporten, spesielt på lastebil, som skyldes befolkningsvekst og økt materielt forbruk. Dette må møtes med en helhetlig strategi for utviklingen.
- En ukoordinert utflytting av gods- og logistikkvirksomhet er lite arealeffektiv og reduserer mulighetene for framtidig bruk av jernbanen. Samles virksomhetene til et begrenset antall godsknutepunkt øker muligheten for horisontal integrasjon i forsyningskjeden, dvs. at flere logistikkbredrifter kan benytte samme transportmiddel og derved reduserer belastningen på transportnettet.
- Godsknutepunkter må lokaliseres ved jernbane og hovedveg og der vareeierne er. Om vareeiere og transportører av gods kan lokaliseres sammen med godsknutepunktet, kan man få en styrt utvikling som øker mulighetene for mer gods på bane og på sjø og mindre mellomtransporter med lastebil. Det kan også utvikles næringsklynger av logistikkbredrifter med et betydelig antall arbeidsplasser.
- Arealer for fremtiden til slike store godsknutepunkt må bestemmes og reserveres i tide før de blir belagt med annen virksomhet i for stor grad.

### Føre-var og helhetlig

På bakgrunn av det som er sagt over om behandlingen av gods i NTP, bør mandatet kunne fortolkes dit hen at det må innebære noe mer "føre-var" og helhet enn det som kommer til uttrykk i NTP.

Samfunnsutviklingen må danne premiss for samferdselsinvesteringene i en slik strategi. På den ene side må transporttilbudet forbedres. På denne side må gods og logistikk ta mindre plass, være mer miljøvennlig og tilpasses endringer i samfunnet. Det krever en strategisk og langsiktig tilnærming.

Statlig politikk og statlige rammebetingelser kan ikke tas for gitt. Det må andre og sterkere virkemidler til for å dempe godsveksten, spesielt på lastebil. Et godstransportsystem som skal ta hensyn til byutvikling, miljø og arealbruk krever virkemidler som går lenger enn nåværende samferdselspolitikk.

Strategien må være langsiktig, robust og gjennomførbar og målene kan deles i fire delmål jf. mandatet (punkt 2.1 og 2.2):

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