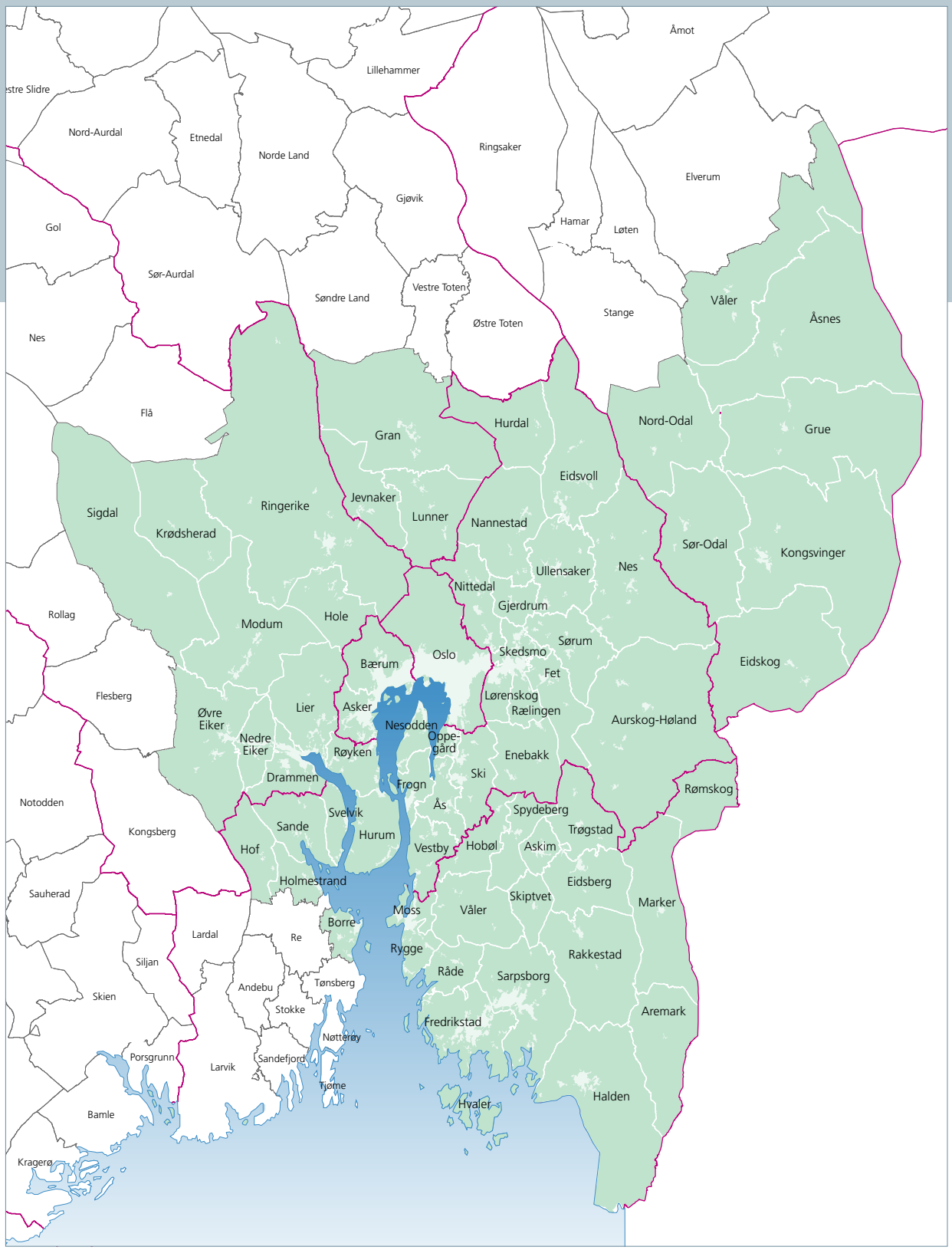
FELLES STRATEGI FOR GODS OG LOGISTIKK I OSLOREGIONEN

Høringsutkast 4. oktober 2011

OSLO regionen


Åmot
Lillehammer
Nord-Aurdal
Etnedal
Norde Land
Ringsaker
Elverum
Gjøvik
Gol
Hamar
Løten
Sør-Aurdal
Søndre Land
Vestre Toten
Stange
Østre Toten
Våler
Åsnes
Nes
Flå
Hurdal
Nord-Odal
Grue
Gran
Eidsvoll
Jevnaker
Ringerike
Lunner
Nannestad
Sigdal
Krødsherad
Sør-Odal
Kongsvinger
Ullensaker
Nes
Nittedal
Gjerdrum
Rollag
Modum
Hole
Sørum
Skedsmo
Oslo
Bærum
Fet
Eidskog
Flesberg
Lørenskog
Rælingen
Øvre Eiker
Lier
Asker
Nesodden
Aurskog-Høland
Nedre Eiker
Oppe-gård
Røyken
Enebakk
Drammen
Ski
Frogn
Rømskog
Notodden
Ås
Svelvik
Spydeberg
Sande
Trøgstad
Kongsberg
Hurum
Hof
Vestby
Hobøl
Askim
Holmestrand
Eidsberg
Sauherad
Skiptvet
Marker
Moss
Våler
Borre
Lardal
Re
Rygge
Rakkestad
Siljan
Råde
Sarpsborg
Andebu
Tønsberg
Skien
Stokke
Aremark
Fredrikstad
Nøtterøy
Porsgrunn
Larvik
Sandefjord
Tjøme
Halden
Hvaler
Bamle
Kragerø

Forord

Foto: Anniken Sandvig

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, Mosseregionen
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

1. Sammendrag og forslag til felles gods- og logistikkstrategier 8

1.1 Sammendrag 8

1.2 Forslag til felles gods- og logistikkstrategi 10

2. Gods og logistikk i Osloregionen 14

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

3. Godsstrømmer i Osloregionen 20

3.1 Utviklingen i godstransporten i Norge fram til i dag 20

3.2 Godsstrømmer i Osloregionen 21

3.3 Stykkgods er utgangspunkt for strategien 22

3.4 Godstransportsystemet 22

3.5 Osloregionen er Norges import- og eksportsenter 23

3.6 Import av stykkgods til Osloregionen 24

3.7 Fordeling på transportmidler 25

3.8 Transportårene 26

4. Godsknutepunkter i Osloregionen 28

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

5. Utviklingstendenser og utfordringer 38

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 framtiden 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 Knutepunktenes 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 Sammendrag

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.

Godsstrømmer i Osloregionen

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkgods. Stykkgodset 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 stykkgodsstrømmer til og fra Osloregionen. Strategien kan påvirke fordelingen av godstransporten mellom bil, tog og båt. Den interne transporter 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 offentlig 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 hovedvegsystemet 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 lokaliser 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. KVU 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 konkurranseevnen 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 trafikksikker 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 arealaeffektivitet.

- 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 Øksnered i Sverige der banen møter jernbaneforbindelsen Gøteborg-Karlstad.
- Dobbeltsporparseller og lange krysningsspor 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 logistikknæringen.
- 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 containerisertgods.

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 tilknytningtil sjø, veg og bane og med fokus på industrigods og tredjepartslogistikk (håndtering avgods 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 framtiden, 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 lokaliseringsvalgene 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 Osloregionen
- 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 hensiktmessige 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 transportnettet
- 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 banetilknyting 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 forurensing 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.

Samfunnsperspektivet 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 samfunnsperspektivet 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 tilleggstjenester 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 m2 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 fjorbyvedtak 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 framtiden 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 framtiden 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 flaskehalser 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 logistikkbedrifter 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 logistikkbedrifter med et betydelig antall arbeidsplasser.

- Arealer for framtiden 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

3

Godsstrømmer i Osloregionen

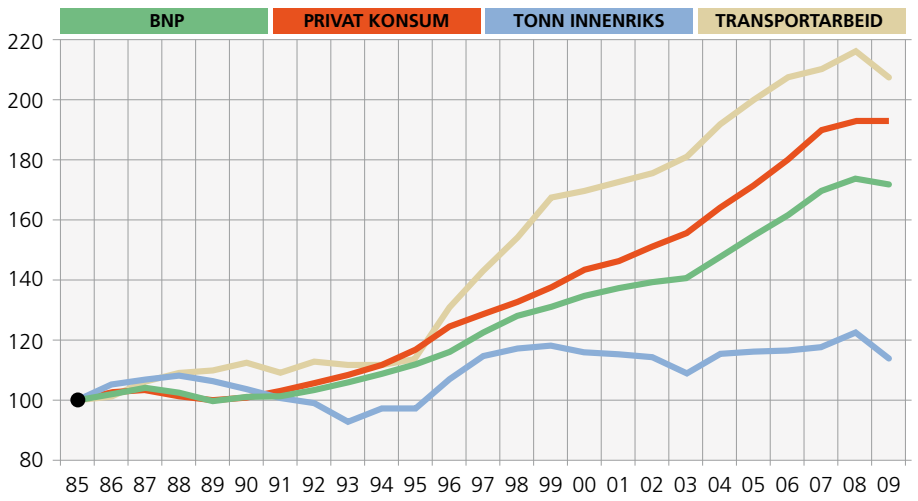
Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkgods. Stykkgodset skal dels til den store og voksende befolkning i Osloregionen og dels pakkes om for videresending til andre deler av landet.

En felles godsstrategi konsentrerer seg om stykkgodsstrømmer til og fra Osloregionen. Strategien kan påvirke fordelingen av godstransporten mellom bil, tog og båt. Den interne transporter 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.

3.1 Utviklingen i godstransporten i Norge fram til i dag

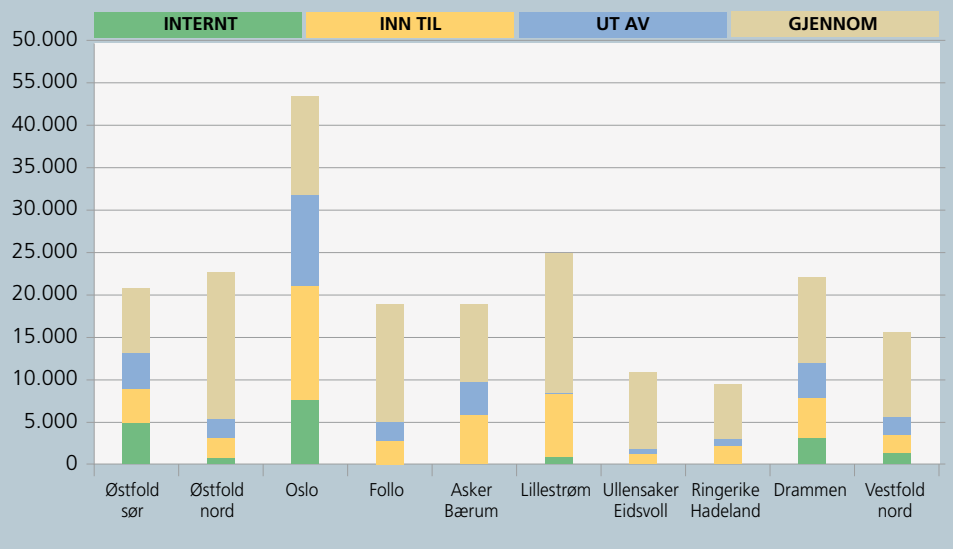
Veksten i transporterte tonn gods har økt med ca 20 % de siste 25 år. Men godstransportarbeidet (tonnkilometer) innenlands i Norge har doblet seg i samme periode fordi mer gods fraktes over lengre avstander. Det betyr stadig mer gods underveis i transport langs kysten og på jernbanenettet, men først og fremst stadig flere lastebiler i trafikken døgnet rundt på vegnettet. Veksten i transportarbeid er langt sterkere enn for privat konsum og bruttonasjonalproduktet (BNP). Dette er vist i figur 3.1.

Lastebiltrafikken har derfor økt dramatisk, med 250 % siden 1985. Importen med lastebil gjennom Sverige til Osloregionen er den lastebiltrafikken som øker mest, med 52 % volumvekst bare i perioden 2003-2008.



Figur 3.1 Prosentvis utvikling i innenlands godstransport og transportarbeid fra 1985 til 2009 sammenlignet med utvikling i BNP og privat konsum,1985 = 100 kilde: NTP 2014-2023, Effektive godsknutepunkter

Norge har vært usedvanlig heldige med det internasjonale varebyttet, med stor etterspørsel etter bearbeidede råvarer som olje, metaller, sjømat etc., mens forbruksvarer som importeres har blitt stadig rimeligere som følge av produksjon i lavkostland. Vårt høye velstandsnivå har gjort landet meget attraktivt å bo og jobbe i, og ikke minst å selge varer til. Stadig flere internasjonale handelskjeder etablerer seg i Norge, og mange av disse transporterer til butikkene og kundene med lastebil fra distribusjonssentra i Sverige og andre land.



Figur 3.2 Godstrafikken på veg i hver delregion i Osloregionen (Kilde: TØI-rapport 1022/2009)

3.2 Godsstrømmer i Osloregionen

Godsstrømmer inn- og ut av Osloregionen

Det kommer noe mer gods inn til Osloregionen enn det går ut (sum innenriks- og utenrikshandel). Årlig går det 17,9 mill. tonn inn og 16,8 mill. tonn ut. Unntatt fra dette er massevarer som jord, sand og stein som transporteres over korte avstander. Drøyt 70 % av godset er på lastebil, 18 % på båt og 10 % på jernbane. Ca. 40 % av varestrømmene går til/fra industribedriftene (primært treforedling og byggevarer) og ca. 60 % er ferdigvarer (stykkgods).

Transportmiddel	Inngående varestrømmer (mill tonn)	Utgående varestrømmer (mill tonn)
Lastebil	12,2	12,7
Skip	3,9	2,3
Jernbane	1,8	1,8
Alle	17,9	16,8

Tabell 3.1 Inn- og utgående varestrømmer (bulk ikke medtatt) til Osloregionen fordelt på transportmiddel, kilde: Sitma

Godsstrømmer internt i Osloregionen

For Osloregionen er den totale godstransporten til/fra utlandet større enn godstransporten til/fra andre landsdeler. Når det gjelder lastebiltransporten er det gods internt i Osloregionen som er størst.

De interne godsstrømmene er vesentlig kortere enn de eksterne. Lastebilen dominerer totalt. Innenriks i Norge transporterte i 2008 toget 3 %, skip 8 % og lastebil 89 % av alle tonn (Hovi og Grønland). SSBs lastebilundersøkelse fra 2009 viser at 85 prosent av alt godset på bil målt i tonn, transporteres kortere enn 100 km.

Mest godstrafikk internt i delregionene er det i Oslo, Østfold, Romerike og Drammensregionen, målt i tonn. I de minst transportintensive delregionene preges godstrafikken av transport av stykkgods. For de mest trafikkintensive delregionene er omkring halvparten av trafikken relatert til andre vareslag. Bulkprodukter utgjør et betydelig innslag i Østfold sør som følge av industrisammensetningen i denne delregionen. Tømmer, papir og trelast påvirker transportbildet i Oslo, Østfold og Drammen. Distribusjon av petroleumsprodukter har betydning for godstrafikken i Oslo og i Vestfold nord. Sammensetningen av godstrafikken på veg fremkommer av figur 3.2.

Figur 3.2 viser gjennomgangstrafikken innen hver av delregionene. Mye av dette vil imidlertid være interntrafikk i Osloregionen som helhet. Vi har foreløpig ikke tilgang til data som viser godstrafikken som går gjennom hele Osloregionen.

3.3 Stykkgods er utgangspunkt for strategien

Godset kan deles inn i følgende kategorier:

- **Stykkgods** – ferdigvarer og annen type gods som transporteres i containere eller andre standardiserte lastbærere
- **Temperert gods** – fisk og andre kjølevarer
- **Bulk** – sement, stein, jord, råvarer, avfall og industrigods i bulk
- **Kjemikalier** – petroleum, olje og kjemikalier
- **Trelast** – tømmer, annen trelast og papir

De første kategoriene er lagt til grunn for strategiene. Begrunnelse for dette er at de tre siste kategoriene – bulk, kjemikalier og trelast – transporteres i stor grad direkte mellom leverandør og mottaker i skip eller vognlaster/systemtog, for eksempel med tømmer. Slike transporter er sjelden innom godsknutepunkt for omlasting. De to første kategoriene derimot – temperert gods og stykkgods – er ofte innom for omlasting. Disse to kategoriene utnytter hele godstransportsystemet i Osloregionen og er derfor fokus i denne rapporten og utgangspunkt for utforming av strategien.

3.4 Godstransportsystemet

Godsstrømmer av ulikt slag og på ulike nivåer

Godstransportsystemet bidrar til at varene flyttes fra der de produseres til der befolkning og næringsliv etterspør varene. Godstransport foregår i samspill mellom:

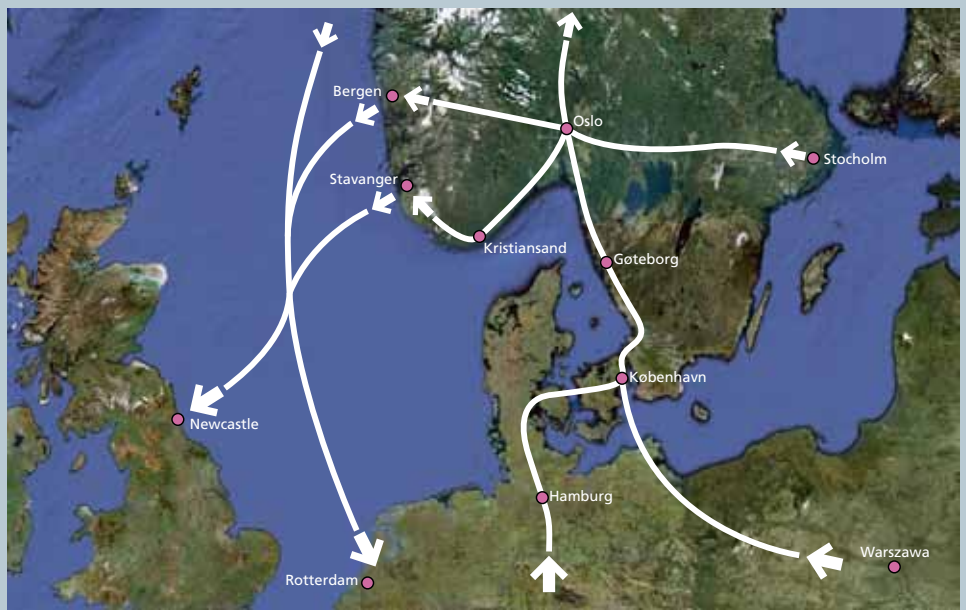
- Engroshandelsbedrifter
- Transportører
- Virksomheter ved godsknutepunkt (mottak, omlasting og distribusjon av gods)

Godsinfrastrukturen består av transportårer (veg, bane, sjø, luft) og godsknutepunkt (samlastterminaler, jernbaneterminaler og havner)

Godsstrømmene i transportsystemet kan deles i tre nivåer med ulik transportlengder og sammensetning av aktuelle transportmidler for godstransporten:

Nivå i Osloregionen	Aktuelle transportmidler for godstransport
Til / fra utlandet og Norge ellers	Lastebil / godstog / skip / fly
Mellom fylker / delregioner	Lastebil
Internt i fylker / delregioner	Lastebil / varebil

Tabell 3.2 Nivåer for godstransport i Osloregionen med aktuelle transportmidler



Figur 3.3 Forenklet bilde av godsstrømmer ut og inn av Norge

Felles strategi med fokus på de to øverste nivåene

En felles strategi vil ha fokus på det øverste nivået med godsstrømmer ut, inn og gjennom Osloregionen med alle transportmidlene involvert og hvor spørsmålet om overføring fra veg til båt og bane er viktig.

Samtidig er det slik at kostnadene ved den interne transporten i Osloregionen utgjør en betydelig del av de totale transportkostnadene for importen og eksporten til utlandet og for gods til og fra Norge ellers. Derfor må strategiene også ta hensyn til det midterste nivået som i stor grad omhandler distribusjon av gods til lokale mottakere i Osloregionen. Her vil det bl.a. være viktig med lokalisering av godsknutepunkter som gir kort avstand til lokale produsenter, leverandører og kunder.

Det nederste nivået dreier seg i stor grad om varedistribusjon til lokale butikker og kjøpesentre. Her vil samordnet varetransport være et viktig spørsmål, men dette er ikke foreslått tatt med i strategien denne gang fordi det i stor grad skjer innenfor den enkelte kommune eller delregion og "faller gjennom maskestørrelsen" og er Osloregionalt i mindre grad enn de to øverste nivåene.

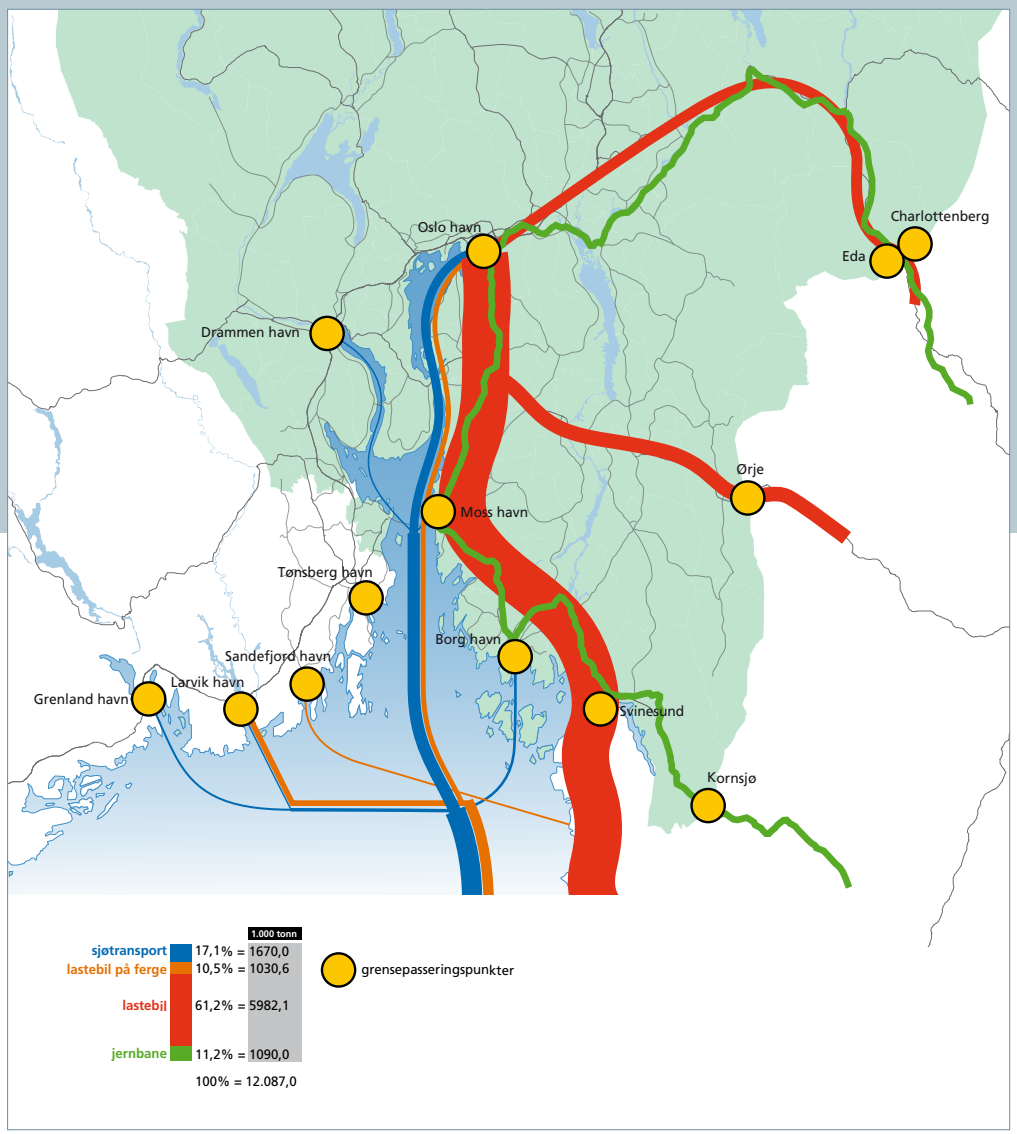
3.5 Osloregionen er Norges import- og eksportsenter

På Vestlandet domineres utenrikshandelen av eksport av råvarer og halvfabrikata, mens det på Østlandet er importen som er størst. I Osloregionen er det relativ sett mer vareeksport fra de ytre deler av Oslofjorden enn fra de indre deler, dvs. Oslo.

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkgods. 80 % av all import av stykkgods mottas her. De største havnene og godsknutepunktene i landet ligger i Osloregionen. Oslo utgjør i navet for veg- og jernbanenettet for landtransport i Norge. Import av ferdigvarer (stykkgodsvarer) fra utlandet medfører derfor mye godstransport innen Osloregionen, spesielt i selve Oslo. Av godset som skal til andre deler av landet utgjør lastebil om lag 3,5 mill tonn og bane 0,7 mill tonn. Det siste er i hovedsak samlastgods fra jernbaneterminalen på Alnabru. Av lastebiltransporten over Svinesund skal 60 % av varene til Osloregionen og 40 % videre til andre deler av landet.

Mange importører har sitt sentrallager i regionen og leverer varer ikke bare til Osloregionen, men til hele landet. Osloregionen er et naturlig valg for lokalisering av sentrallagre fordi det også gir nærhet til det største forbruksmarkedet i landet.

Gods- og logistikkstrategien er ikke bare viktig for Osloregionen, men viktig for hele landet.



Figur 3.4 Import av stykkgods til Osloregionen (tonn) 2009 (Kilde: TØI)

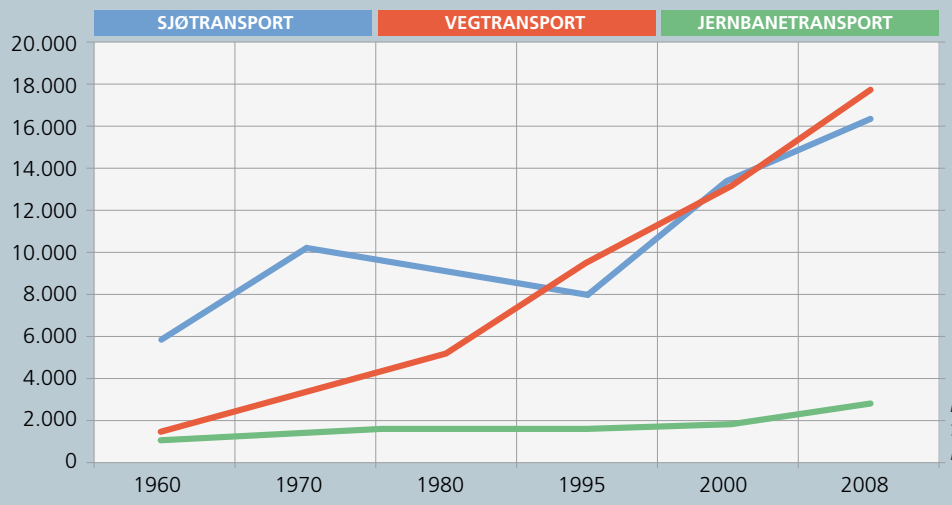
3.6 Import av stykkgods til Osloregionen

Til Osloregionen kommer godset sjøveien til Oslo havn eller andre havner i regionen, på bane eller på veg for videre distribusjon lokalt og nasjonalt. Kommer varene til kai, fraktes de derfra gjerne i containere til et varelager der containeren eller annen lastbærer åpnes, før varene viderefordeles på rute innen Osloregion eller til andre deler av landet.

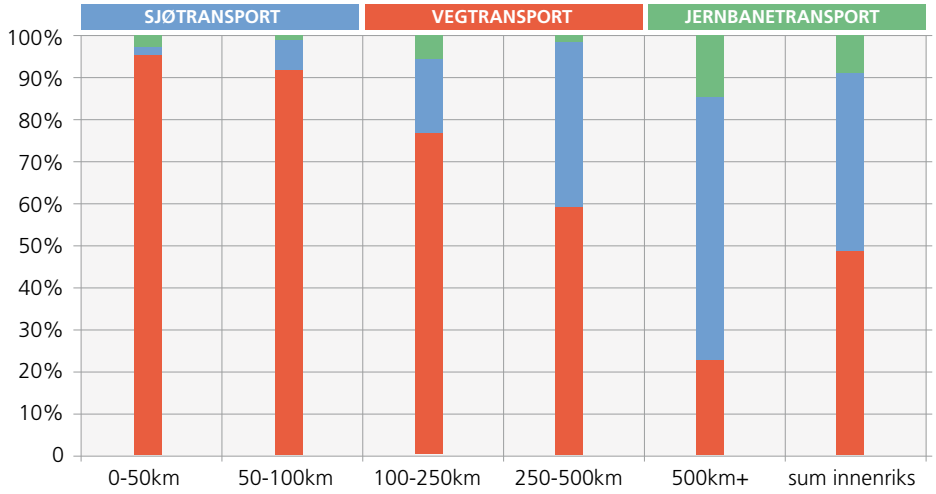
Varer fra Kina kommer sjøveien. Drøyt halvparten av godset inn til Norge ved Svinesund kommer fra Sverige, mens den andre halvparten har Sverige som transittland. Varer fra de nye EU-landene i Øst-Europa kommer på lastebil gjennom Sverige.

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2011) peker på at de siste årene har det vært en kraftig økning i vogntog og semitrailere ved Svinesund og at det er små muligheter for å flytte dette godset over på sjøtransport. Grunnen til dette er at godset i stor grad kommer fra Sverige og i økende del fra Øst-Europa. Retningsbalansen er meget skjev. I 2004 gikk 44 % av lastebilene tomme over Svinesund (Vägverket konsult). Lønnsomhetsmarginene for de utenlandske transportørene er så små at de må hente returgods fra distrikter langt utenfor Osloregionen. Et typisk eksempel er polske sjåfører som leverer varer til IKEAs kjøpesentre i Osloregionen fra fabrikker i Øst-Europa, tar aluminiumsprofiler i retur fra Norsk Hydros fabrikk i Årdalstangen på Vestlandet.

Hovedrapporten fra NTP peker også på at godsbiler med transport mellom sør og nord på Vestlandet legger kjøringen om Osloregionen for å spare utgifter til ferger, bruer og tunneler langs Kysttamveien (E39).



Figur 3.5 Utvikling i transportmiddelfordeling for gods innenriks i Norge 1960 – 2008. Mill tonn km, kilde: TØI rapport 1074/2010



	0-50km	50-100km	100-250km	250-500km	500km+	sum innenriks
tog	2%	1%	5%	1%	14%	8%
skip	2%	7%	18%	39%	62%	42%
veg	95%	92%	77%	60%	24%	49%

Figur 3.6 Transportmiddelfordeling innenriks for gods etter avstand i 2009. Alle typer gods (Bulk, stykkgods etc.), kilde: TØI rapport 1074/2010

3.7 Fordeling på transportmidler

Vegtransporten dominer i godstransporten i Norge og i særlig grad i Osloregionen (se også tabell 4.3). Lastebilen står meget sterkt på avstander under 250 km og den har nesten ingen konkurranse med andre transportmidler på avstander under 50 km.

Slik situasjonen er i dag kan verken sjø eller bane uten betydelig offentlig støtte, konkurrere med en lastebil for levering av gods dør-til-dør i løpet av én arbeidsdag. Dette vil i praksis si mellom Osloregionen og 400 km i alle retninger og under forutsetning av at lastevolumet passer for vegtransport og transportmidlene ellers konkurrerer på like vilkår. Jernbanen er mest konkurransedyktig ved over natta transporter mellom landsdelssentrene. Sjøtransport må også ha en avstandsfordel langs kysten eller til utlandet.

Jernbanetransport på distanser lengre enn 400 km er dominert av conteinertog mellom de store byene med Oslo som nav. Vognlast av nye biler til de store byene benytter Drammen som nav. Jernbanen har store markedsandeler for endepunktstransport. Fra Oslo til henholdsvis Stavanger, Bergen, Kristiansand og Trondheim har toget markedsandeler på 50-70 prosent for stykkgods, mens lastebilen har omtrent all stykkgodstransport på destinasjonene mellom endepunktene.

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2011) peker på at helt korte transporter med jernbane (under 50 km) er industrilaster for eksempel frakt av flydrivstoff fra Sjursøya til Gardermoen. Sjøtransport over svært korte distanser er i hovedsak frakt av ulike massevarer, men kan også være feedertransport mellom ulike havneavsnitt innen samme havnedistrikt, som for eksempel tømmer fraktet fra tømmerterminalen på Lierstranda (Drammen) til cellulosefabrikken på Hurum.

3.8 Transportårene

Konkurranse mellom gods- og persontrafikk

Gods og persontransporten konkurrerer om kapasiteten både på veg og jernbane. Jernbanenettet generelt og den pågående jernbaneutbygging spesielt kan synes å være prioritert for passasjertransporten. Godstransport på veg forsinkes mest av persontransporten i rushtidene.

Vegtransporten

Godstrafikken på veg øker mot Oslo. Trafikktellinger i 2003 og 2008 på E6 viser at antall tunge kjøretøyer på E6 er doblet ved Storebaug før Moss og tredoblet på fylkesgrensa mellom Oslo og Akershus. Mest trafikk har E6 ved Furuset, med 10.800 tunge kjøretøyer som passerer hvert døgn (ÅDT). Dette er likevel "bare" 12 % av antall kjøretøyer på vegen, men andelen er økende. Antall tunge kjøretøyer har økt med ca. 23 % på E6 nord og sør og nord for Oslo i løpet av de siste fem årene. Med samme utvikling videre vil lastebiltrafikken være 50 % høyere om 10 år og dobbelt så høy i 2030.

Køene i vegsystemet er overkommelige sammenlignet med europeiske storbyer, men dette kan endre seg etter hvert som transportbehovet overstiger kapasitetsgrensene i rushtidene. Veksten i vegtrafikken vil i økende grad kunne føre til at trafikken "flyter over" på sidevegene når kapasitetsgrensen er nådd på hovedvegene.

Jernbane

Den sterke veksten i persontrafikken på bane bekymrer operatørene for gods. Kapasiteten i linjenettet vil kunne bli en solid bremsekloss for flere operatører på sporet og for tilgangen til flere godsterminaler samt for overføring av gods fra veg til bane

Jernbaneverkets godstrategi fra 2007 er først og fremst opprusting av banene mellom landsdelene. I NTP 2010-2019 er det planer for om flere krysningsspor. At prioritering av banene mellom landsdelsentrene går foran banene til Sverige og kontinentet kan bli et problem for Osloregionen. For at jernbanen skal kunne konkurrere mest mulig effektivt mot den økende biltransporten fra Sverige, bør det investeres i banene fram mot grenseovergangene på hhv. Kornsjø og Charlottenberg (Østfold- og Kongsvingerbanen). I Sverige bygges banen mellom Gøteborg og Trollhättan ut til dobbeltspor og maksimalhastighet på 250 km/t.

Foto: SVV, Kristian Wærsted

Foto: JBV

4

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 offentlig havn for containergods. De mange havnene i Oslofjorden kan være gunstig for å dempe den lokale lastebiltransporten til og fra havnene.

4.1 Funksjoner og interesser

Funksjonene i et godsknutepunkt er et samspill mellom terminalen, transportørene og vareeiere. De fleste godsknutepunkt er lokalisert og tilrettelagt med følgende forhold for øye:

- Kortest mulige avstander til det lokale kundeomlandet
- Samlokalisering med transportører og samlastere for kortest mulig mellomtransporter ved omlasting
- Samlokalisering med jernbane for fjerndistribusjon (mellom landsdessentrene) slik at varer kan hentes så sent som mulig hos vareeierne og likevel komme fram innen begynnelsen av neste arbeidsdag
- Stordriftsfordeler ved konsentrert og stort godsvolum

Basisaktiviteten i et godsknutepunkt er omlasting fra ett transportmiddel til et annet. I tillegg er det behov for areal til annen nødvendig aktivitet for brukere av knutepunktet. Dette kan være oppstillingsplasser for konteinere eller manøvreringsareal, men også areal for samlastere (sammenstilling av gods for å sendes andre steder) og utvidete tredje part logistikktjenester (transport på vegne av andre) og til serviceareal som er nær knyttet til terminalen.

4.2 Ulike typer godsknutepunkt og verdiskaping

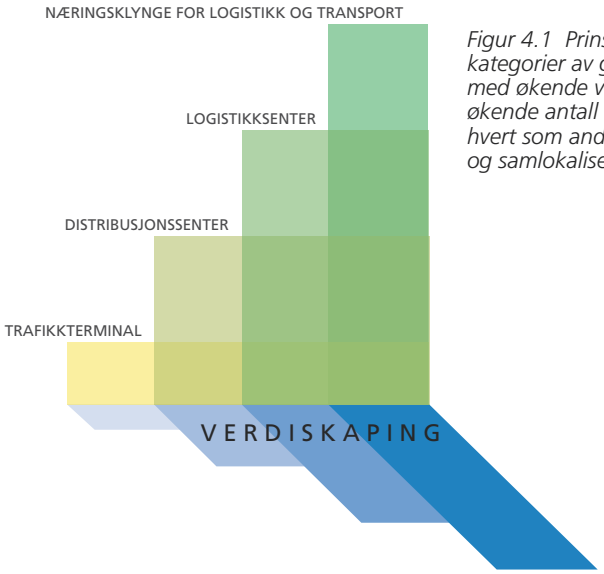
Rene trafikkterminaler der det bare foregår omlasting av containere uten at disse åpnes og varene omfordeles er lite populære i kommunene. Men med ulike former for tilleggstjenester øker antall arbeidsplasser og verdiskapingen, noe de fleste kommuner likevel vil kunne være interessert i.

På grunn av de mange interesser involvert har gjerne godsknutepunktene komplekse eierforhold med langsiktige kontrakter i en blanding av private, kommunale og statlige instanser.

Kategori godsknutepunkt	Trafikkterminaler	Distribusjonssentre	Logistikksentre	Næringsklyngerfor logistikk og transport
Eksempler i Osloregionen	3 baneterminaler 5 havneterminaler 1 flyteterminal	17 samlastere (Bring, Posten, DHL, Schenker) samt for mindre aktører og spesielle bransjer	Dagligvaregrossister, produksjon av nærings- og nytelsesmidler. Byggevare- og møbelgrossister	Vestby Næringspark Ski næringspark Gardermoen næringspark

Tabell 4.1.Fire kategorier godsknutepunkt og eksempler i Osloregionen

Foto: DB Schenker



Figur 4.1 Prinsippskisse for ulike kategorier av godsknutepunkt med økende verdiskaping og økende antall arbeidsplasser etter hvert som andre tjenester leges til og samlokaliseres

4.3 Mange havner, få jernbaneterminaler

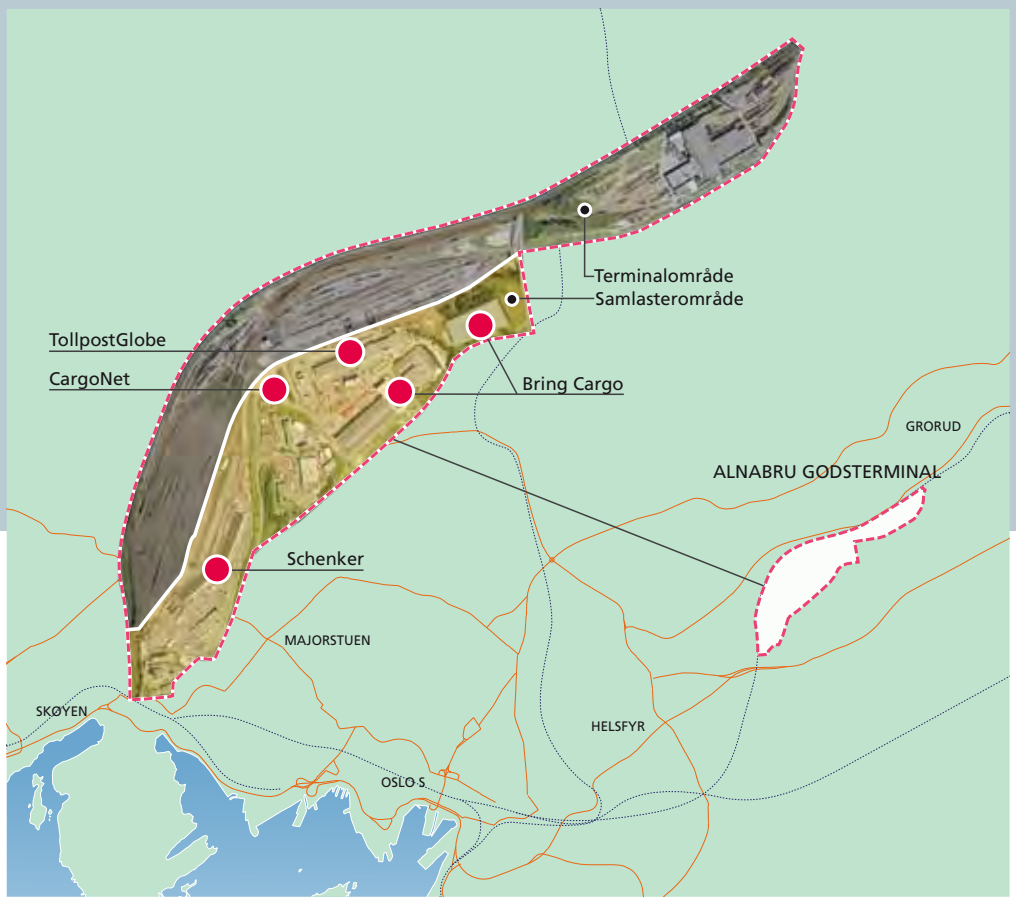
By- og tettstedshierarkiet i Osloregionen er Oslodominert, men også flerkjernet. Det samme gjelder for godssystemet. Alnabru godsknutepunkt og Oslo havn er de klart største knutepunktene for veg, bane og sjø mens det er flere mellomstore godsknutepunkt og havner ellers i regionen.

På sjø er valg av havn relativt fleksibelt fordi skip kan endre hvilke havner de anløper uten at det knytter seg store kostnader til investeringer i leden. I og med at jernbanen er avhengig av spor og det er langt færre godsterminaler for jernbane enn det er havner, blir de enkelte terminalene mer direkte avhengige av hverandre. Mengde containergods i de ulike terminalene er for eksempel avhengig av at Alnabru fungerer effektivt, og vice versa er nytten av Alnabru avhengig av at de øvrige terminalene fungerer effektivt.

94 % av alle containere på jernbane i Osloregionen håndteres på Alnabru. Drammen havn er senter for vognlast og billogistikk. Fra terminaler i Østfold går det eksport med industritog. Mange av havnene betjener et lokalt godsgrunnlag.

Flyfrakt til og fra Gardermoen, som er den viktigste flyfraktterminalen i Norge, utgjør mindre godsmengder, men med svært høy verdi per tonn. Ingen av de andre to flyplassene har flyfrakt foreløpig.

Regionen har 11 havnedistrikter, derav 6 offentlige havner med containertrafikk. En containerterminal på bane (Alnabru), en fleksitogterminal (Drammen) og tre industriterminaler (Hønefoss, Rolfsøy, Berg.) Vareproduserende industri i regionen er primært foredling av skogsvirke.



Figur 4.2 Alnabru godsterminal. Terminalområde, samlasterområde og samlastere

4.4 Godsknutepunkter i de enkelte delregionene

Samlastterminaler

Hovedtyngden av samlastterminaler ligger i umiddelbar nærhet av jernbaneterminalen på Alnabru. I tillegg er det flere samlastterminaler i Nedre Glomma og Drammen, dels i tilknytning til havn og dels i tilknytning til jernbane. Det finnes flere samlastterminaler langs E6 både sørover i Follo og Østfold og nordover på Romerike.

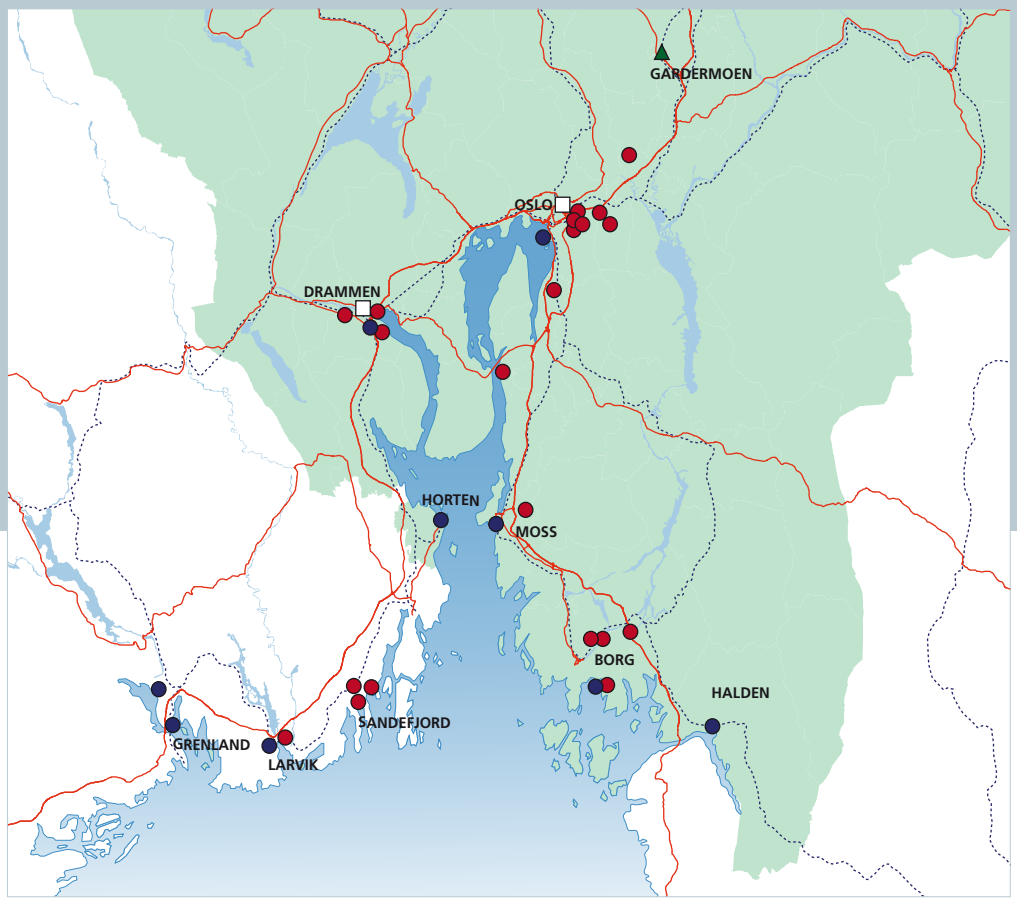
Oslo - Alnabru

Alnabru er det nasjonale knutepunktet for både samlast og jernbanetransport i Norge. Den måten jernbanenettet i Norge er utformet på medfører at Alnabru på samme måte som Oslo S er lokalisert i "navet". For å sikre mest mulig transport på bane til andre landsdeler er derfor Alnabru nærmest optimalt lokalisert. Det "optimale" skyldes også at de største samlastaktørene i landet er lokalisert i umiddelbar nærhet. Det gir både dem og jernbanen en fordel ved bruk av lasting på containertog til andre landsdeler

Jernbanen frakter ikke bare gods ut fra terminalen på Alnabru til resten av landet, men forsyner også Osloregionen med gods fra andre deler av landet. Det kommer ca 1,3 millioner tonn gods med jernbane inn til Alnabru, mens det går ca 1,8 millioner tonn ut fra Alnabru med jernbane

For samlasterne er også Alnabrus sentrale lokalisering i forhold til det store markedet i Oslo og nærmeste omegn, en stor fordel. Alle aktørene som befinner seg på Alnabru ønsker å utvide sine terminaler, mens andre aktører har Alnabru øverst på ønskeliste som lokaliseringssted.

Jernbaneverket ønsker å bygge ut Alnabruterminalen slik at kapasiteten fordobles. Figur 4.2 viser et kart over terminalen med en del av utbyggingstiltakene markert. Kapasitetsutvidelsen vil medføre at også tilknytningsvegene må utbedres, noe Statens vegvesen nå arbeider med. Oppgraderingen av Alnabru med tilknytningsveger er anslått til å koste i størrelsesorden 5-6 mrd kr. Oslo kommune har igangsatt kommuneplanarbeid for området.



Figur 4.3 Lokalisering av ulike typer godsterminaler i Osloregionen, kilde: TØI og Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune

De andre delregionene

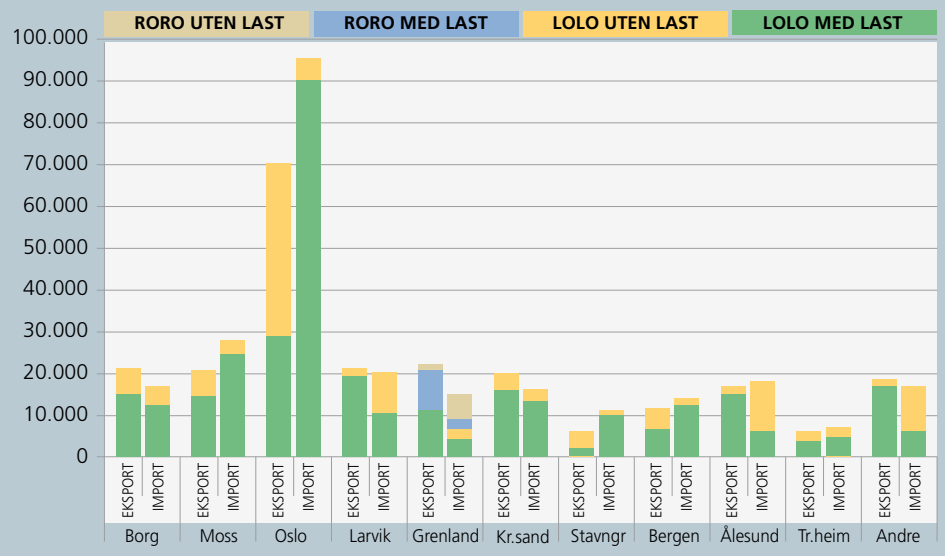
Hadelandsregionen sammen med Glåmdalsregionen har fulgt opp stalige vedtak om en omklassifisering av Rv2 og deler av Rv35 til europaveg slik at E16 blir forbindelse vest-øst og over til Sveriges østkyst samt del av en ytre ringveg rundt Oslo.

Glåmdalsregionen vil søke å utnytte den strategiske beliggenheten som Kongsvinger har med fem riksveger og tre jernbanestrekninger i begrepet "Skandinaviakrysset". Norges største tømmerterminal ligger på Norsenga i Kongsvinger og det planlegges å etablere et logistikksenter med servicefunksjoner på det tidligere industriområdet SIVA like utenfor byen. Området har god kobling til den nye Rv 2 og med sidespor fra Kongsvingerbanen. En mulighetsstudie underbygger at det vil være økonomisk og markedsmessig grunnlag for å etablere og utvikle et slikt logistikksenter på Kongsvinger.

Vestregionen har lokalt vedtak om at Drammen havn over tid konsentreres til Holmen slik at flere av dagens logistikkarealer kan transformeres til byutviklingsområder. Knyttet til dette har Jernbaneverket igangsatt arbeidet med KVU for ny jernbaneterminal for gods i Drammensregionen.

Godstrafikken over Drammen havn supplerer Alnabru og Oslo Havn i dag. Drammen er mye billogistikk med klargjøring av biler som distribueres over hele landet. Drammen er også det nasjonale godsnavet for industrigods på bane. Majoriteten av industrigodset fra utlandet losses her. Men det totale godsvolumet er foreløpig beskjedent (6 %) sammenlignet med Alnabru (94 %). Dette kan imidlertid endre seg noe med flere konkurrenter på sporet.

Romerike (Øvre og Nedre) har vedtak om at logistikk- og distribusjonsbedrifter bør lokaliseres langs E6-korridoren, nærmeste bestem til Berger/Steinerud på Nedre og Gardermoen næringspark på Øvre samt at fraktterminaler bør legges inn til jernbanen. Det er planavklaring for 850 da nye logistikkarealer på Romerike.



Figur 4.4 Containere (i antall TEU) ved import og eksport i norskehavner, kilde: NTP 2014-2023 Effektive godsknutepunkt

Follorådet har vedtak om at godsintensive bedrifter bør lokaliseres ved Deli Skog i Vestby hvor det kan være mulig å få til en jernbanetilknytning. Ellers skal gods lokaliseres langs E6, E18 og Rv23.

Nedre Glomma regionråd prioriterer utvikling av Borg havn som stamnetthavn og forbedring av innseiling. Det siste er tatt opp i det pågående NTP-arbeidet. Rolvsøyterminalen (veg og bane) vil få økt tilgjengelighet til hovedvegnettet ved ny bro over Glomma like ved. Broa vil være en del av Fredrikstadpakka.

Indre Østfold har i regional næringsplan for Indre Østfold pekt ut tre regionale næringsområder hvor det er forutsatt tilrettelegging for plasskrevende logistikkvirksomheter. De tre områdene ligger i hhv. kommunene Hobøl-Spydeberg, Marker og Rakkestad.

Halden har i dag to godsterminaler. Den ene ligger inntil E6 med veg- og bantilknytning. Den andre er i havneområdet med sjø-, veg- og banetilknytning. Det pågår arbeid med ny godsterminal i havneområdet som er ment å skulle håndtere lokalt, regionalt og nasjonalt gods, bl.a. med tilknytning til Norske Skogs terminal, for å bidra til å redusere den store lastebiltrafikken gjennom sentrum. I Halden ser man også for seg at terminalen skal kunne betjene et økende behov for godshåndtering på svensk side i Dalsland og Bohuslän. I farleden inn til Halden havn, der det er behov for fjerning av terskel, er arbeid med KU iverksatt.

Regionrådet for Moss har vedtatt strategiplan for Moss Havn KF med planer om effektiv vegforbindelse, jernbanetilknytning og samvirke med Rygge flyplass.

4.5 Havner i Oslofjorden

Containergods

Oslofjorden dominerer som anløpsted i Norge for stykkgods med skip. I avsnittene under omtales bare containergods, og statistikken gir derfor ikke et helhetlig bilde av de totale godsmengdene over havnene i Oslofjorden.

Oslo er største havn med om lag 120.000 TEU (twenty foot equvalent unit, dvs 20 fot container) med last sum import og eksport mens de andre havnene i Oslofjorden til sammen har ca 100.000 TEU med last. Skjevhet i retningsbalansen med mer gjør at mange av containerne er tomme

Oslo havn har konsentrert sin virksomhet til Sydhavna med containertrafikken på Sjursøya. Det er planer om en utbyggingmed bl.a. utfylling som kan doble kapasiteten i et første byggetrinn og flerdoble kapasiteten i eventuelle senere utbyggingstrinn.

Moss havn har hatt en kraftig vekst mellom 2006 og 2008, mens Oslo havn ikke har hatt vekst. Figur 4.4 viser at ved siden Oslo er havnene i Moss, Larvik og Borg blant de større i landet, mens Drammen og Halden er små på containertransport. Begge disse har betydelig industri med store mengder gods over private kaier.

Havnene i Østfold og indre Oslofjord merker en økende konkurranse fra Gøteborg.

Foto: NHO Oslo og Akershus

Samvirke mellom havner i Oslofjorden

Når det gjelder samvirke mellom havnene har det skjedd relativt lite de siste ti årene. Østmoe-utvalget foreslo i 1999 tre interkommunale hovedhavner, men dette er ikke blitt realisert.

I takt med at skipene blir stadig større og lastebilen vinner markedsandeler, er det et ønske blant de ledende rederiene om bedre samarbeider mellom havnene og ulike former for spesialisering framfor betjening av alle transportbehov i sine respektiv geografiske område. Man kan for eksempel tenke seg at Moss konsentrerer seg om stykkgods, Borg om industrigods og bulketransport mens Halden betjener skogindustrien.

I forhold til ønsket om minst mulig lokal vegtransport til/fra havna kan nåværende havnestruktur med mange havner være gunstig. Den er også utmerket når det gjelder å gi plass til et mangfold av konkurrerende transportører. Det vanskelige og uavklarte spørsmålet er om ytterligere godskonsentrasjon kan føre til så mye besparelse at mer gods fra utlandet overføres til sjøtransport.

Når det gjelder samarbeid og spesialisering er havnene i ferd med å ta disse utfordringene på alvor. Moss havn, Horten havn og Borg havn har nylig innledet et samarbeid for å styrke felles drift, i første rekke på det tekniske og det økonomiske området. Ikke minst innen fagområder som krever spisskompetanse er det viktig at havnene samarbeider, både når det gjelder forvaltning og forretningsdrift. Havnene er bl.a. sårbare når det gjelder drift av kraner, med få ansatte. Samarbeid vil styrke fleksibiliteten og bidra til stordriftsfordeler på viktige områder. Havnesamarbeidet i Østfold (inkl. Horten) oppmuntres både av næringslivet og av de fylkeskommunale myndighetene. Halden er invitert til å delta i samarbeidet.

Utvidelse av arealer

Viktigste tiltak for havnene er kanskje at de får mulighet til å ekspandere arealmessig. Arealer er viktig for å tiltrekke seg nye samarbeidsparter. Inntekter fra utleie av arealene er viktigste inntektskilde og sentralt for at havna skal kunne ivareta sine gjøremål og realisere ambisjoner. I dag utvides arealene mest ved utfylling i sjøen.

Utvikling av "Dry ports" eller "Rail ports" kan være et alternativ til utfylling i sjøen. Konseptet innebærer havnerelaterte aktiviteter på land et stykke fra sjøen og mellomtransport og videre med jernbane. Konseptet krever store godsvolumer og er til nå ikke prøvd i Norge, men flere havner i Oslofjorden har potensial til å utvikles til "Rail ports".

"Avstandene mellom havnene i Oslofjorden er omtrent som avstanden mellom utkantene i Rotterdam by. Grenlandsområdet bør gå sammen om en containerhavn, og Moss og Borg bør samarbeide mer. Oslo havn har riktig beliggenhet. Det ikke er nødvendig med en ny storhavn i Oslofjorden. Den ekstra seilingstiden på tre timer kan forsvares ved at Oslo havn betjener det største markedet."

Fredrik Kampermann, daglig leder for Team Lines i Norge og Sjursøya Containerterminal (oversatt fra engelsk)

4.6 Engroshandelsbedrifter

Spredning mot nord og sørøst

Konsentrasjonen av bedrifter i Osloregionen innen industri og engroshandel fremgår av kartet i figur 4.6. Engroshandelslagrene i Osloregionen ligger i dag spredt rundt i varierende avstand fra Oslo, men med Oslo som tyngdepunkt. Det er større lagerkapasitet i sørøst og nordøst enn på vestsiden av Oslofjorden. Dette framgår av kart i figur 4.5 b.

De store vareeiernes terminaler flytter seg gradvis ut av Oslo med Follo (Ski/Vestby) og Mosseregionen som det viktigste lokaliseringsområdet for grossister. En del vareeiere med overveiende nasjonal virksomhet har lokalisert seg nordøst for Groruddalen og videre opp til Gardermoen. Dette framgår av kart i figur 4.5 a.

Veksten i engrosbedrifter 2000 til 2010 har vært stor både i Oslo og utenfor (se figur 4.5 a). Karakteristisk for de nye anleggene utenfor Oslo er at de er mye større i areal enn de mange eldre anleggene som ligger igjen i Oslo. Likevel har Oslo i sum fortsatt et volum per 2010 som er større enn summen av anleggene utenfor Oslo kommune.

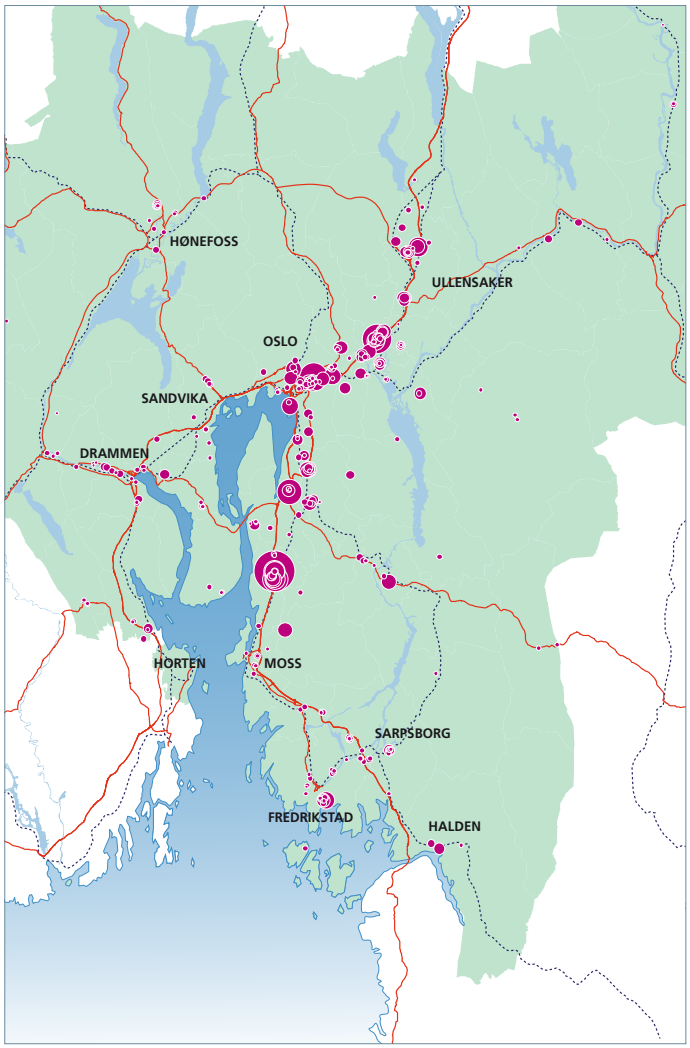
Aksen nord for Oslo er Norges nye "ferskvaresentrum" mens aksen sør for Oslo mot Østfold mer lokaliserer bedrifter som har en høy andel import fra og via Sverige. Mange bedrifter er også lokalisert i dette området fordi kommunene Ski og Vestby var tidlig ut med å tilrettelegge næringsparker for transport- og logistikkorientert virksomhet.

Stadig større sentrallagre

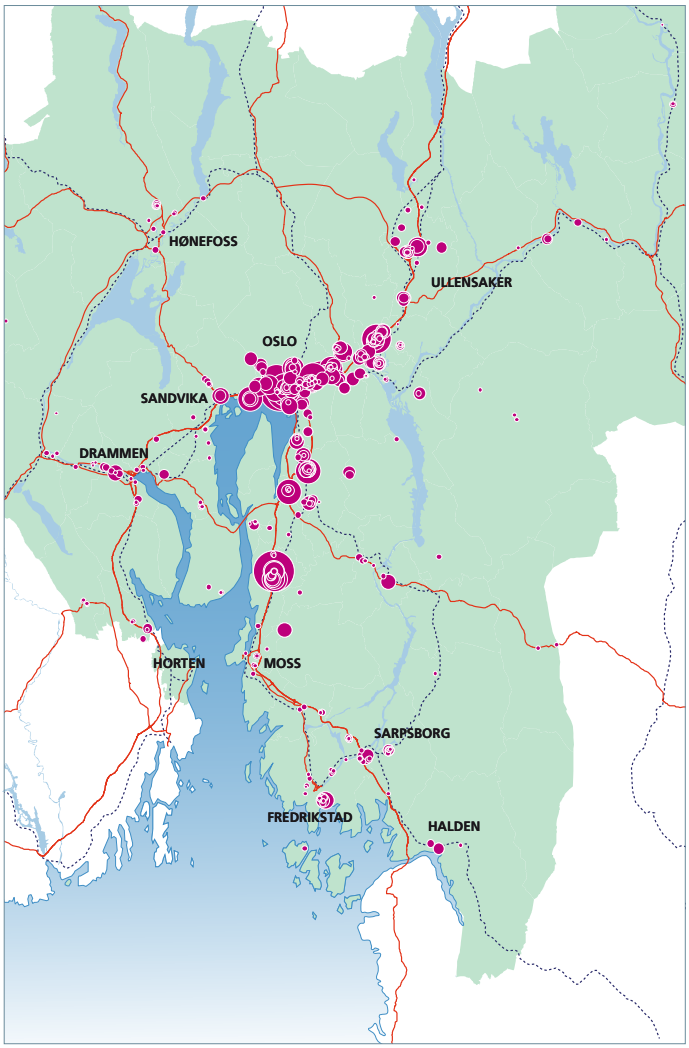
Stordriftsfordeler i lagerhold har bidratt til at større og flere sentrallager som betjener hele landet lokaliseres i Østlandsområdet og til dels i Sverige. Økende befolkningstyngdepunkt på Østlandet og raskere og mer påliteligere godstransport på lange avstander vil forsterke sentraliseringen av slike logistikkbedrifter. Hele Sør-Norge nås innen 24 timer (tur-retur) med lastebil fra Osloregionen, eventuelt i kombinasjon med bane mellom landsdelene. Det blir stadig færre og mindre regionale lagre og distribusjonssentra (sentralisering til byregionene).

Den daglige vareproduksjonen leveres til samlastterminalen på ettermiddagen/kvelden, for lokal distribusjon neste morgen med lastebil. Volumkrevende last (som byggevarer) konsolideres ikke i terminaler, men distribueres direkte til mottakerne.

I takt med økende internasjonal konkurranse har spesialisering og stordriftsfordeler kommet tydeligere fram. Osloregionen er en liten region i europeisk sammenheng, der stordrift hos oss er småskala i utlandet. Forskjellene må derfor utlignes gjennom samarbeid mellom bedriftene og mellom næringslivet og myndighetene. Dette er ikke bare viktig for eksportrelatert virksomhet, men også for import. For de store importørene er det et alternativ å ha et hovedlager i Sverige eller Danmark framfor å ha det i Osloregionen. Det finnes mange eksempler på direkte distribusjon fra utenlandske importørs sentrallagre utenfor Norge (Elkjøp, Ikea, Clas Ohlsson, Bauhaus). Men det finnes svært få eksempler på norske eksportører som forsyner svenske eller danske butikker med varer fra sentrallagre i Norge.



Figur 4.5 a
Vekst i engroshandelsbedrifter i perioden 2000 - 2010 i Osloregionen, kilde: Plan- og bygningsetaten Oslo kommune, matrikkelen



Figur 4.5 b
Engroshandelsbedrifter i Osloregionen, totalt i 2010, kilde: Plan- og bygningsetaten Oslo kommune, matrikkelen

100.000m² 10.000m² 1.000m²

Konsekvenser av større enheter og utflytting

For at jernbanetransport skal være et konkurransedyktig alternativ til lastebiltransport, er det viktig at ikke tilbringertransporten med lastebil blir for lang. Desto lenger unna jernbaneterminalen engrossbedriftene er lokalisert, desto mindre er sannsynligheten for at disse benytter jernbanetransport for de varene som skal til andre deler av landet. Lokalisering av både jernbaneterminaler og engroshandelsbedrifter er av sentral betydning for godstransport på jernbane. Nettopp derfor har Alnabru en så gunstig lokalisering.

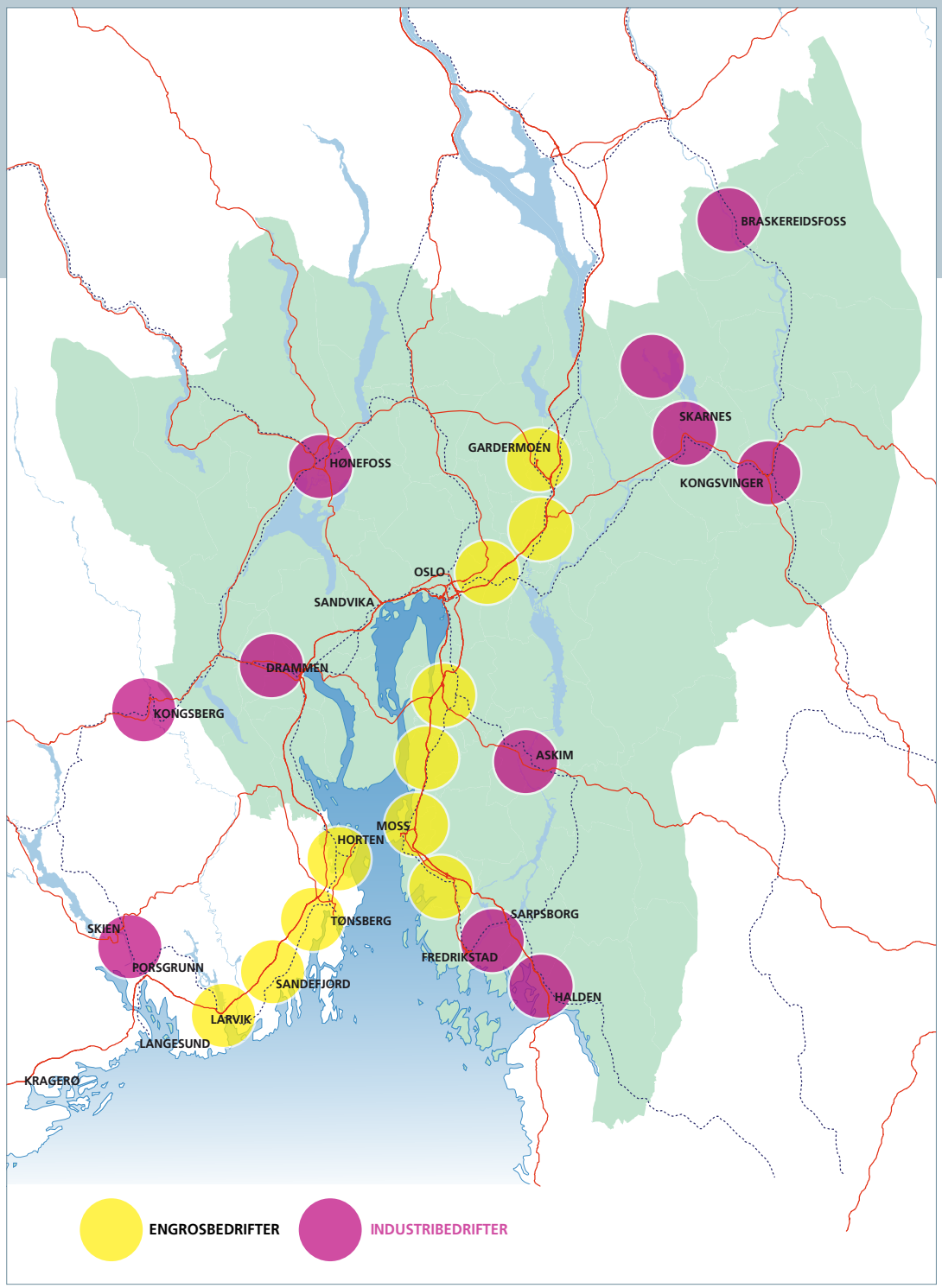
Større geografiske distribusjonsområder og forventet sterk befolkningsvekst vil bringe mange areal- og transportintensive bedrifter på flyttefot i regionen. Først har industrien flyttet ut, og nå følger engrosbedriftene etter. For samfunnets muligheter til å styre areal- og transportutviklingen er det viktig at myndighetene har en aktiv rolle i tilretteleggingen av logistikknæringsens lokalisering. Samtidig er det slik at denne tilretteleggingen ikke kan gå på tvers av næringslivets ønsker, men må bygge opp under felles interesser.

Faksimile fra Lokalavisen Groruddalen 21. august 2011

Flyttingen av bedriften Ontime Logistics betyr at rundt halvparten av trailerne ikke lenger må kjøre gjennom Oslo for å komme til Grorud og Lillestrøm. Det er store miljøgevinster og økonomiske gevinster som venter når alt kommer på ett sted. Bedriften omsetter for ca 1 mrd kroner i året, og har 120 ansatte i Norge

GIGANT Det er to store trailerterminaler som nå flyttes fra Grorud og Lillestrøm, og til Ski. Det betyr store besparelser for miljøet og veinettet i Oslo, sier adm.dir. Aniela Gjøs i Ontime Logistics sammen med Peder Nærbø i Bulk Eiendom på Langhus i Ski. (Foto: Privat)

Transportgigant flytter fra Groruddalen



Figur 4.5 Lokalisering av engrosbedrifter og industribedrifter, kilde: Sitma

5

Utviklingstendenser og utfordringer

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 hovedvegsystemet i Osloregionen, spesielt i Østfold, under sterkt press.

5.1 Utenriks

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2014-2023):

Globaliseringen, den forventede økonomiske veksten og inntektsutviklingen vil bidra til fortsatt vekst i Norges handel med omverden. Importen vil øke mest, men eksporten vil være større enn importen også i 2040. Sjøtransporten vil dominere utenrikshandelen kraftig, men økt import gir også mer lastebiltransport over grensen. Denne vil øke relativt sett mer enn sjøtransporten, blant annet på grunn av økt import fra de østlige europeiske land der sjøtransport ikke er et reelt alternativ. Dette blir først og fremst en utfordring for vegsystemet på Østlandet, der det allerede er tidvis trengsel.

En tenkelig utvikling er økt jernbanetransport til og fra Gøteborg havn, men kapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Gøteborg er lav og det er svært mye raskere å transportere godset på lastebil på E6. Det vil imidlertid kunne bli bedre muligheter til å flytte mer transport fra veg til bane i framtiden.

I Grunnprognosene for godstransport til NTP 2014-2023 drøftes utviklingen i et svært langsiktig perspektiv (50 år). Der sies at den største usikkerheten vil være knyttet til hvordan næringsstrukturen i Norge og Europa vil bli i forhold til Asia. Vil det bli økt utvikling av tjenester i Europa og fortsatt vareproduksjon i Asia eller vil utviklingen svinge tilbake til Europa i stor grad?

5.2 Innenriks

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2014-2023):

Økt handel og produksjon i Norge gir også vekst i innenlands godstransport. Jernbanen forventes å øke relativt sett mest, men lastebil og skip vil fortsatt dominere kraftig totalt sett. Jernbanen vil imidlertid fortsatt kunne ha store markedsandeler på visse strekninger. Utfordringen er å bygge ut kapasiteten i spor og terminaler. For vegtransporten ventes økningen i godstransporten å utfordre kapasiteten på Østlandet og i de største byregionene. Det er en utfordring å ivareta behovene for pålitelig og forutsigbar godstransport på hele vegnettet, inklusive ferjene.

I Grunnprognosene drøftes også muligheten for overføring av gods mellom transportmidlene, for eksempel fra veg til bane. Dette vil i stor grad være avhengig av effektive løsninger lasthåndtering, lasting/lossing og leveranser til mottakere. Nye teknologiske styringssystemer, førerløse robotsystemer etc. vil kunne bidra til dette. Men det er ukjente faktorer, og prognosene som i figur 5.1 er derfor bare trendforlengelser av de siste års utvikling. Her har bl.a. jernbanen framvist en relativt sett sterk vekst de siste år som avspeiler seg i framskivingene.

5.3 Osloregionen

Trender av stor betydning for Osloregionen forventes å være

- Høy befolkningsvekst. SSBs framskriving midlere alternativ sier 40 % befolkningsvekst innen 2040. Flere mennesker vil etterspørre mer varer og varetransport. Godsveksten forventes å bli det dobbelte av befolkningsveksten.

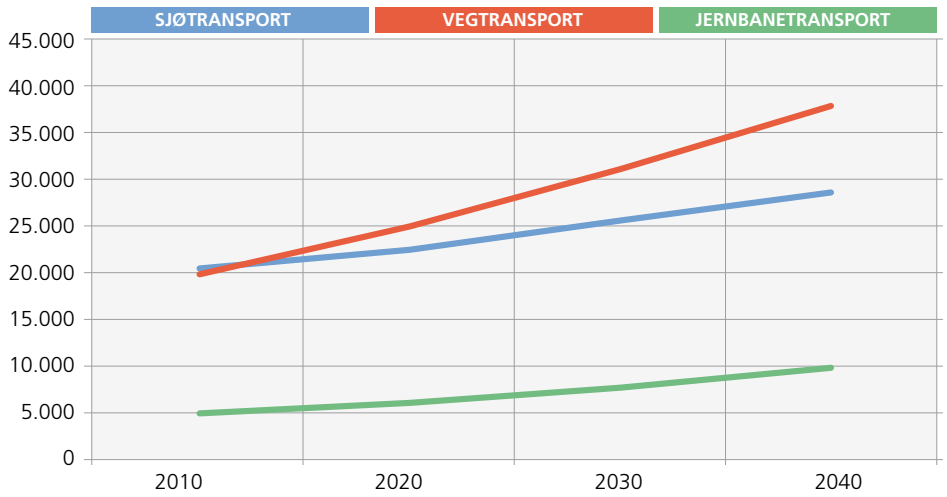
- Importen med lastebil fra Sverige og via Sverige til Osloregionen og landet for øvrig vil fortsette å øke kraftig. Modulvogntog (lengde opp til 25 m og 60 tonn) vil dominere godstransportene fra utlandet på veg.

- Samfunnet kan bli mer miljøbevisst og staten kan ønske å legge forholdene til rette for høyere godsvekst med sjø og bane enn med lastebil. Det er uklart om virkemidlene vil være kraftige nok.

- Utbygging av jernbanen i IC-nettet vil bli forsert og vil kunne være bygget ut med dobbeltspor fram til Lillehammer, Halden og Porsgrunn innen 2030.

- Sterk befolkningsvekst fører til sterk byvekst og konkurranse om arealer i byområdene. Dette i kombinasjon med stadig større kundeomland fører til fortsatt utflytting fra Oslo av dagligvaregrossister og andre store handelsbedrifter, dels mot nordøst og dels mot sørøst fortrinnsvis nær stamnettene for veg og jernbane.

- Det er mer usikkert hva som vil skje på vestsiden av Oslofjorden. Området har en gunstig beliggenhet i forhold til samferdselsnettet i Sør-Norge. Drammen har en del logistikkbedrifter i dag mens for Vestfolds vedkommende er det så langt registrert få signaler om at man ønsker gods- og logistikkbedrifter lokalisert dit.



Figur 5.1 Utviklingen i transportmiddelfordeling for gods innenriks i Norge 1980 – 2010 og framskriving til 2040. Transportarbedi i mill tonn km (Kilde: Laget på basis av Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023)

Foto: JBV

5.4 Mangel på areal vil bli den største utfordringen

I byene er det generelt mangel på areal. Areal til logistikkformål er den viktigste flaskehalsen for utvikling av effektive godsknutepunkter.

Mangel på areal er et større problem for utvikling av jernbaneterminalene enn for godstransport på sjø. Nærhet til jernbaneknutepunktene er avgjørende for at samlastere skal velge jernbane mellom byene i Sør-Norge. Hensynet til minst mulig kjørelengde i lokal distribusjon tilsier at jernbaneknutepunkt bør ligge nær befolkningstyngdepunkter.

Jernbaneterminaler er i seg selv arealkrevende. Investeringene er høye og langsiktige, og for å kunne utvikle store og effektive terminaler med diverse tilleggsfunksjoner må det reserveres areal til formålet. Dette er vanskelig å løse innenfor planapparatet til den enkelte kommune og vil kreve regionalt plansamarbeid, og statlig vilje til eventuelt å frigjøre landbruks-, natur- og friarealer (LNF). Slikt plansamarbeid kan bli motivert av at de store knutepunktene vil kunne bli effektive midtpunkt i næringsklynger som tiltrekker seg andre arbeidsplasser og høy kompetanse, noe som bidrar til å styrke regionene.

I Europa skjer det en utvikling mot færre og større næringsklynger innen gods og logistikk, nettopp for å øke kapasitetsutnyttelsen i arealer og i bruken av transportmidlene. Godsknutepunktene får flere tilleggstjenester av ulikt slag, bl.a. plasser for hvile og service for sjåfører og biler som det store omfanget av lastebiltransport fører med seg.

5.5 Utfordringer fra veksten i godsstrømmene

Den sterke veksten i godstransport generelt og lastebiltransporten spesielt, stiller Norge og Osloregionen overfor store utfordringer og vanskelige valg. Mer direkte import og eksport av stykkgods til og fra andre deler av landet med båt eller ferge synes ikke å kunne redusere presset vesentlig. ,Mest påtrengende er den sterke veksten i lastebiltransport fra Sverige og via Sverige fra kontinentet.

Staten prioriterer tiltak for gods på jernbanen mellom landsdelsentrene mens det for Osloregionen er viktigst med jernbaneforbindelsene til utlandet via Sverige som bidrag til å få mer av godset fra veg over på bane. Trafikkpresset på E6 og E18 av den økende godstrafikken samt på hovedvegnettet i og nær Oslo, gjør at dette vegnettet må få økt oppmerksomhet i framtiden.

Dersom staten tar i bruk avgiftssystemet i større grad for å få mer gods over på sjø og bane i framtiden, er det viktig at disse transportformene har tilstrekkelig kapasitet til raskt å takle betydelige endringer i godsstrømmene fordi selv små endringer i priser kan påvirke konkurranseflatene for stykkgods over lange avstander.

Jernbanens konkurransedyktighet i godstransport er et spørsmål om frekvens og volum. Kan godstransport på jernbane på IC-strekningene bli aktuelt slik det i dag er mellom landsdelssentrene? Kan de store investeringer for persontransporten på IC-strekningene også komme godstransport på jernbane til nytte?

5.6 Kapasitetsutfordringer på lang sikt

Grunnprognosene for godstransport til NTP 2014-2023

Ut fra dagens infrastruktur vil terminal- og tunnelkapasitet (jernbane) kunne bli flaskehalser, spesielt ut fra kombinasjonen økt godstransport og økt persontrafikk. For vegsystemet rundt Oslo vil også økningen i godstrafikk kreve en større del av kapasiteten enn i dag, og det antas at det i liten grad er en ønskelig løsning å lede godstrafikk på veg gjennom selve Oslo, slik at "korridorer" rundt Oslo med tilstrekkelig kapasitet bør utvikles videre. I den forbindelse er det også vesentlig at videre utvikling av nasjonale distribusjonssentra og lokalisering av disse sees i sammenheng med fremtidig transportmønster og infrastruktur rundt Oslo.

En videre utvikling basert på at Osloregionen fortsatt skal være sentral for videredistribusjon til landet for øvrig vil øke behovet for areal og kapasitet til logistikkvirksomhet. Dette vil sannsynligvis, som vi har sett for større byer enn Oslo i andre land, medføre en ytterligere økning i logistikkområder utenfor i form av "fraktlandsbyer" og integrerte terminaler. Rent praktisk vil det ikke være tilstrekkelig store arealer til slike løsninger innenfor nåværende byområde, uten at vesentlige rivninger/ombygninger eventuelt finner sted. For en slik "fraktlandsby" vil det være viktig at den konsentrasjon av gods som vi vil få der også vil kunne kobles mot jernbane og/eller sjø.

Attraktiviteten for jernbane og eventuell sjøtransport vil i stor grad avhenge av at man oppnår integrasjon og intermodalitet ved tilknytning til infrastruktur som jernbanespor inn på distribusjonsområdet, eventuell havnetilknytning direkte eller indirekte via "dry-port" løsning og bruk av bane terminalhavn. Det siste konseptet innebærer en viss grad av kapasitetsforskyvning fra havn og over til godsbehandling i "dry-port" området som ligger et stykke fra havna. Løsningen forutsetter en effektiv transportløsning mellom dry-port og havn, for eksempel basert på lette, små pendeltog, og et relativt høyt volum.

6

Strategiske valg: Nav og satellitt 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 lokaliser 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.

6.1 Behov for en langsiktig strategi

Utbygging av samfunnets transportinfrastruktur er komplisert og kostnadskrevende. Tidshorisonten må bli lang. En godsstrategi for Osloregionen bør derfor minst ha et 30-års perspektiv, dvs. fram til 2040. I mange sammenhenger er det behov for å se ennå lengre fram.

I analysegrunnlaget og tidligere i dette dokumentet er det argumentert for at statens godstransportpolitikk, som spissformulert er kalt "utbedring av flaskehalser" ikke er tilstrekkelig for å møte de utfordringer som Osloregionen står overfor på dette området. Utviklingstendenser og forestående kapasitetsbrister tilsier at det kan være nødvendig med større endringer eller suppleringer av gods- og logistikkstrukturen i Osloregionen. Det må etableres en langsiktig strategi som kan gi aktørene klare og stabile rammebetingelser.

6.2 Strategiske valg ved utvikling av godsknutepunkter

Når det gjelder godsknutepunkter vil regionale organer kunne spille en viktig rolle. I et overordnet perspektiv kan de strategiske utfordringene sammenfattes i noen få sentrale emner:

- Skal det fortsatt være konsentrasjon av godsveksten til navene i hovedstaden (Alnabru og Oslo havn), eller skal det være en villet utvikling av desentraliserte knutepunkter som supplerer og avlaster de offentlige terminalene i Oslo?
- Skal det være et "fritt marked" innen etablering av transport- og logistikkterminaler for den enkelte aktører og vareeier, eller skal det legges tydelige føringer for at godset i større grad skal konsentreres i næringsklynger?
- Skal arealmyndighetene se an og følge etter utviklingen, eller være i forkant av utviklingen med å sikre arealer på strategisk riktige steder ved stamnettene og godsknutepunktene?
- Hvilke tiltak på veg, bane og havn er nødvendig for en aktiv tilrettelegging for overføring av gods fra veg til sjø og bane i forhold til utenrikshandel, spesielt økning i lastebiltransport fra Sverige og gjennom Sverige fra Øst-Europa? Det samme gjelder for transporter innenlands mellom landsdelene.
- I forhold til utfordringene i punktet over – hva kan og i tilfelle bør regionale myndigheter bidra med?
- De offentlige godsknutepunktene for sjø og bane i Osloregionen er i dag lokalisert i eller nær bykjernene, som i Oslo, Moss og Drammen. Den nasjonale transportstrategien (NTP) innebærer at terminaler for omlasting og håndtering av gods fortsatt skal konsentreres i dagens knutepunkter. Er dette forenlig med Osloregionens interesser i et langsiktig perspektiv?

Foto: Moss Havn KF

6.3 Prinsipper bak en langsiktig strategi

- Godsknutepunktene bør tilrettelegges der annen transportinfrastruktur er bygd ut(eller planlegges bygget ut) for å spare arealer og redusere tilknytningskostnader
- Transport- og logistikkindustrien, inklusive de offentlige trafikkterminalene, bør samles så nær vareeierne som mulig
- Godsknutepunktene lokaliseres og organiseres slik at det også er hensiktsmessig å lokalisere bilterminaler for regional distribusjon i Osloområdet i en eller flere av satellittene
- Næringsklyngene for gods og logistikk bør legge forholdene til rette for samlokalisering av bedrifter innenfor samme bransje dersom skip eller tog kan anvendes
- Næringsklynger tilpasses regionale behov og konkurransefortrinn, innenfor rammen av en forventet utvikling av by- og tettsteder i en flerkjernestruktur

6.4 Alnabrus rolle i framtiden

Kapasiteten på Alnabru er i dag fullt utnyttet i "rushtiden", morgen og kveld. Dette gjelder både sporkapasitet og produksjonskapasitet hos samlasterne. Med flere operatører i gods på bane i stedet for én som i dag (Cargo Net), vil trengselen kunne bli enda større.

Jernbaneverket ønsker å bygge ut Alnabruterminalen, fra dagens 0,5 mill. TEU (20-fots containerenheter) til 1,0-1,3 mill. TEU, dvs. en fordobling. En utvidelse av kapasiteten i denne størrelsesorden vil også medføre betydelige behov for tiltak i terminalens nærområde.

Alnabru vil i overskuelig framtid fortsette å være det viktigste godsknutepunktet i Norge og selve "navet" i godstransportsystemet i Osloregionen. Staten må bevilge tilstrekkelig med midler til at Alnabruterminalen blir et enda mer effektivt knutepunkt for godstransporten og samtidig oppfyller EUs krav til standard for jernbaneterminaler.

Alnabrus begrensensede kapasitet krever at det må planlegges for supplerende godsknutepunkt andre steder i Osloregionen.

6.5 Fortsatt sentralisering eller spesialisering og satellitter?

Alnabruterminalen har dannet grunnlaget for konkurransedyktig godstransport av forbruksvarer mellom landsdelene, i konkurranse med biltransport. En viktig årsak er samlokalisering med de største transportørene for samlastet gods, samtidig som det er relativt kort avstand til store logistikksentra i regionen. Den sentrale plasseringen i hovedstaden er imidlertid lite forenlig med satsingen på jernbane som et moderne og fremtidsrettet transportmiddel, med tredoblet vekst innen 2040. Investeringsbehovet er svært høyt for å oppgradere terminalen og Alnabruområdet til et moderne og effektivt godsknutepunkt som kan møte forventet etterspørsel om 30 år. Transportårene til/fra terminalen må oppgraderes, både for tog og lastebiler. Samtidig forventes økt press på samferdselsinfrastrukturen i Groruddalen gjennom kraftig vekst i sysselsetting og befolk-

Foto: Moss Havn KF

ning. Alnabruterminalen behandlet ca. 530.000 containerenheter (TEU) i 2010. Det er vanskelig å tenke seg at godsomslaget øker til 1,6 mill. enheter i samme terminalområde i 2060, tilsvarende 6.400 containere per arbeidsdag.

Det forventes at areal- og transportintensivt næringsliv fortsetter utflyttingen fra de sentrale delene av Groruddalen, og fortrinnsvis mot Gardermoen i nord og mot Mosseregionen i sør-øst. Lengre transportavstander til terminalen svekker jernbanens konkurranseevne med dør-til-dør transporter med lastebil.

Alternativene til videre ekspansjon på Alnabru for å ta hånd om den sterke økningen i godstransporten og virkningene av at vareeierne flytter ut, er et spredt mønster av mindre godsterminaler eller tre supplerende terminaler som foreslått i "nav-satellitt" strategien. På bakgrunn av begrensningene i utbyggingen av Alnabru, er det derfor egentlig bare spredning eller satellitter som i praksis er aktuelle utviklingsalternativer. Ingen utbygging overhodet vil føre til at den kraftige veksten i transportarbeidet med lastebil videreføres.

6.6 Nye godsknutepunkter i Osloregionen

Størrelse på terminalen, arealer og vegnett rundt setter imidlertid begrensninger på Alnabrus totale kapasitet. Dette leder naturlig til spørsmålet om man i Osloregionen bør utvikle komplementære, store godsknutepunkter i en "satellittstrategi" for å håndtere den prognostiserte godsveksten i regionen.

Arealmessige vil slike store godsknutepunkt trolig være i størrelsesorden 500 da eller mer. Det vil omfatte selve terminalen med sporområder og tilførselsveger samt arealer for håndtering av containere og en rekke tilleggsfunksjoner for lagring, kvalitetskontroll, distribusjon etc. og samlokalisering med samlastere og vareeiere.

Utgangspunktet for nye, store godsknutepunkt er den pågående utflytting av logistikkvirksomhet – mot Gardermoen, mot Moss/Rygge og Vestfold nord. Dersom man samtidig skal ta på alvor at veksten i biltrafikken for både gods- og persontransport skal dempes, så må samferdselsinfrastrukturen utvikles i takt med disse endringene. Det må etableres et distribusjonsnett som både reduserer veksten i godstrafikken gjennom regionen, til/fra regionen og internt i regionen

Etter det som er sagt før i denne rapporten er det enkelte forhold som vil være spesielt viktige i en vurdering av den strategiske plasseringen for eventuelle nye gods- og logistikknutepunkter (terminaler, næringsklynger, etc.):

- Hvor flytter vareeierne seg?
- Hvor er det ledige arealer nær stamnettet for veg, sjø og bane?
- Hvor er det ledige arealer innenfor ABS-området for Oslo og hvor det store markedet for nærdistribusjon ligger, mao. innenfor timesregionen med bil fra Oslo?

Tre avlastnings- og/eller suppleringsknutepunkter for en sentral kjerne er ikke et nytt tema i Osloregionen. Vi har en hovedflyplass og to sekundære lufthavner i regionen. De største rederiene

Foto: Oslo Lufthavn

for containertrafikk fra Europa ønsker seg tre havner i Oslofjorden; Oslo havn og én havn på hver side av fjorden. Stor-Oslo vokser primært i tre retninger, langs de mest trafikkerte korridorene, og hele Osloregionen tar sikte på en flerkjernet utvikling.

6.7 Eksempler på tre "satellitter" og aktuelle lokaliseringer

Ut fra det som vi dag vet om utviklingen kan man tenke seg en strategisk utvikling av tre gods- og logistikklynger i hvert sitt hjørne av et tenkt triangel med Oslo havn og Alnabru i sentrum av triangelet:

- Et gods- og logistikknutepunkt ved Gardermoen (fly, bil, bane) med fokus på temperert gods (kjøle- og frysevarer). Andre funksjoner kan være:
  - Som alternativ til biltransport for bedrifter i den ekspanderende Gardermoregionen
  - Avlasting av Alnabru mht skifte og parkering av tog for gods
  - Samarbeidsløsninger fly-bane
  - Kobling mot E16 Bergen-Gävle i neste fase
- Et gods- og logistikknutepunkt i Follo eller Østfold med tilleggsfunksjon rettet mot import og avlastning av Alnabru for containerisert gods. God lokalisering for distribusjon i Østlandsområdet, basert på import til Norge via Sverige eller med skip. En næringsklynge med baneterminal der har flere muligheter:
  - Banetransport av gods til/fra industrien i Østfold som i dag går til/fra Alnabru og Gøteborg.
  - Betjening av de store varedistribunalene som lokaliseres i området.
  - Redusere lastebiltrafikken fra Sverige gjennom Osloregionen med tilbud om overføring av trailere til bane jf tanken om pendeltog (se punkt 6.7).
- Et gods- og logistikknutepunkt i sørvest (f eks i Nordre Vestfold) eller lenger sør, med tilknytning til sjø, veg og bane og med fokus på tredjepartslogistikk (håndtering av gods på vegne av sender og mottaker). Ambisjonene for et slikt godsknutepunkt bør være mer enn utflytting av godsfunksjoner fra det sentrale byområdet i Drammen:
  - Videre utvikling av det nasjonale godsnavet for industrigods og styrke mulighetene for mer gods på bane sørover langs Oslofjorden
  - Felles lokalisering av samlasterne i regionen som i dag ligger i Larvik, Sandefjord og Drammen
  - Kopling til kai slik at Lierstranda kan frigjøres for transport av skogsvirke med båt, enten til Tofte eller bedriftene på andre siden av fjorden
  - Avlaste og supplere Alnabru både i utbyggingsperioden for Alnabru og senere

I første omgang er det ønskelig med en kartlegging av aktuelle arealer. Aktuelle lokaliseringene vil også måtte ses i forhold til andre og foreløpig usikre faktorer, som for eksempel en eventuell fast forbindelse over Oslofjorden ved Moss-Horten, alternativt Drøbak-Svelvik-Sande eller økt banekapasitet for godstransport gjennom Oslo, se også kapittel 7.

Strategisk tilrettelegging av godsknutepunktene i Osloregionen er ingen enkel sak. Et knutepunkt bør være 500-600 daa for å kunne samlokalisere offentlige trafikkterminaler, samtransportører og vareeiere med store transportbehov. Konkurranse er økende om ikke utbygde områder langs motorvegene. Sannsynligheten er derfor høy for at de attraktive arealene i nærheten av stamnettet for veg, sjø og bane vil være disponert til andre formål hvis aktuelle lokaliseringer ikke sikres på et tidlig tidspunkt.

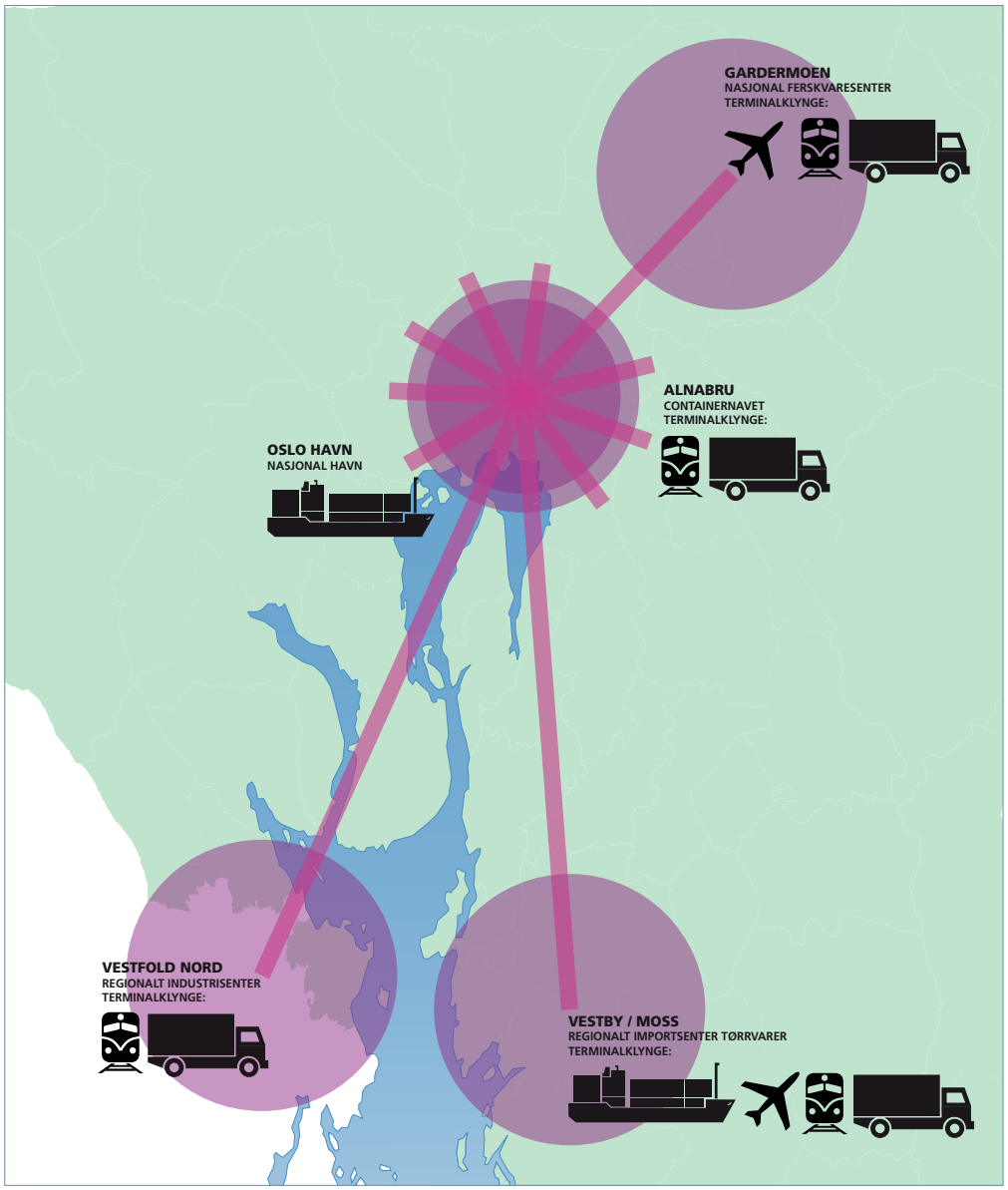
6.8 Pendeltog med gods mellom nav og satellitter?

En "nav-satellitt" strategi vil være nødvendig, men ikke tilstrekkelig for å dempe veksten i lastebiltrafikken i ønsket grad og overføre gods fra veg til bane.

Godstransport på bane er normalt ikke konkurransedyktig med lastebil på avstander under 400 km. Men langt kortere avstander er aktuelt for tog hvis volumene er store nok og start- og endepunkt for godset er tilstrekkelig konsentrert. Hvis godsknutepunktene er samlokalisert med effektive lokal distribusjon vil dette kunne konkurrere med lastebiltransport internt i Osloregionen.

Kan det derfor tenkes pendeltog mellom satellittene og navet som kan utnytte de store investeringene som skal gjøres i intercity-triangelet på Østlandet? Kan det for eksempel tenkes en togpendel som starter med gods fra Moss havn, fortsetter via en baneterminal i området Moss-Vestby, videre gjennom en Bryndiagonal (godsspor mellom Follobanen og Bryn og utenom Oslo S) til Alnabru og så til området ved Jessheim-Gardermoen?

Kan det tilsvarende tenkes en togpendel som starter i Larvik med gods fra fergene fra Danmark via jernbaneterminal i Nordre Vestfold-Drammen til Alnabru og Jessheim-Gardermoen? Kan det videre tenkes at slik tilrettelegging for godstog internt i Osloregionen kombineres med restriksjoner på lastebiltrafikken, dels tidmessig i rushtid og dels områdemessig i byområdene.



Figur 6.1 "Nav - satellitt" strategi

7

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.

7.1 Energi- og miljøvirkninger

Energi- og miljøgevinstene ved en "nav-satellitt" strategi slik den skissert i punkt 6.6 og 6.7 foran kan inndeles i tre hovedgrupper:

- Redusert vegtransport for gods til og fra Osloregionen
- Kortere vegtransport fra vareeierne til jernbaneterminalene
- Redusert lastebiltrafikk mellom satellittene

Ved vårt anslag på transportarbeidet som grunnlag for energiforbruk og klimagassutslipp, er det bare tilrettelegging av arealer og infrastruktur som er trukket inn. Spesielt forutsetter strategien en betydelig oppgradering av jernbanen for å dempe veksten i gods på lastebil. Virkninger av andre tiltak for å overføre mer gods fra veg til bane, som bruk av økonomiske virkemidler, kapasitetsbegrensinger i vegnettet, miljøkrav til transportmidler og begrensninger i kjøreruter og kjøretidspunkt, er ikke anslått og vil ytterligere bidra til fremgang for de kollektive godstransportmidlene.

Forutsetninger og beregninger som ligger til grunn for anslagene er redegjort for i Analysegrunnlaget. Konklusjonene er ca 30 mill. årlige sparte kjøretøykilometer med lastebil i 2040 i "nav-satellitt"strategien sammenlignet med en teoretisk videreføring av dagens situasjon. Ca 1/3 av virkningene kommer fra hver av de tre hovedgruppene nevnt over. Sparte kjøretøykilometer gir ca 20.000 tonn mindre CO2 – utslipp per år, i Osloregionen alene. Disse direkte og langsiktige reduksjonene av energiforbruk og klimautslipp ved sammenligning av en «nav-satellitt»strategi opp mot en «ett-nav»strategi utgjør 3-4 % i forhold til all lastebiltransport i Osloregionen.

I tillegg kommer reduserte lokale miljøvirkninger av redusert godstrafikk på veg og indirekte effekter av at sentrale byområder kan frigjøres til konsentrert byutvikling i et område med godt kollektivtilbud i stedet for spredt lokalisering. Potensialet for redusert klimagassutslipp er større for persontransport enn for godstransport. Sammenlignet med en spredt lokalisering av gods- og logistikk, som ikke er styrt mot funksjonelle satellitter, vil de beregnede virkningene være vesentlig større, men å anslå størrelsen av dette vil kreve forutsetninger om den spredte lokaliseringen som er vanskelig å foreta innenfor rammene av denne utredningen.

7.2 Sysselsettings- og regionale virkninger

Investeringer i samferdsel gir vekstimpulser til en region, vanligvis sterkere jo mer sentralt regionen ligger. I Osloregionen er derfor forutsetningene til stede for betydelige virkninger. Godsterminaler alene gir noen direkte virkninger, men mest effekt oppstår gjennom indirekte virkninger ved at omkringliggende arealer gjøres tilgjengelig for transport og logistikkintensiv industri og underleverandører til disse, samt behov for boliger for ansatte og handel og service for å betjene

den økte befolkningen. Slike ringvirkninger er bl.a. grundig studert i forbindelse med hovedflyplassen på Gardermoen.

Sysselsettingen skapt av et stort godsknutepunkt er direkte relatert til tilgjengelige arealer for næringsutvikling i samme område. Forutsetninger og beregninger som ligger til grunn for anslagene om sysselsettingsvirkninger er redegjort for i Analysegrunnlaget. De viser til svenske tall som sier én arbeidsplass per dekar (godsterminal i Umeå) i løpet av 10 år etter etablering og norske tall (Asplan Viak om Drammen havneområde) som sier 2,8 arbeidsplasser per dekar når området er vel etablert. Dette kan innebære at satellitter av en størrelse på 500 dekar kan gi sysselsetting i godsknutepunktet på 1.400 arbeidsplasser på lang sikt.

Regionale virkninger som kommer i tillegg er først og fremst at sentralt beliggende og verdifulle arealer kan nyttes til byutvikling. I Osloregionen hvor befolkningen vokser sterkt er dette virkninger av svært stor betydning.

Drammen havn,
foto: Ingar Holm, Godt Sagt as

7.3 Virkninger på samtransportørene

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) har vist stor interesse og forståelse for behovet for en overordnet strategi for gods og logistikk i Osloregionen. Investeringer i nye godsterminaler har et 30-års perspektiv. Stabile rammebetingelser må til for at samtransportørene utvider eller relokaliserer sine terminalanlegg.

Samlokalisering med kundene er en avgjørende suksessfaktor fordi mellomtransporter mellom ulike terminaler er kostbart og tidkrevende. De intermodale godsformene (overføring mellom ulike transportmidler) er mest konkurransedyktig når bilterminalene for regional distribusjon er samlokalisert med baneterminalen eller havneterminalen.

Mye tyder på at samtransportørene vil søke å samlokalisere seg med nye baneterminalener sør for Oslo og utvide distribusjonsområdet tilsvarende. En samlastterminal i området ved Gardermoen kan være mindre aktuell til å ta over for Alnabru fordi denne fortsatt vil være mer sentralt lokalisert for det aktuelle distribusjonsområdet Oslo og Akershus. Terminalene i Innlandet (Hamar/Rudshøgda) er riktig lokalisert i forhold til betjening av Hedmark og Oppland, og det regionale distribusjonsmønsteret i Oslo/Akershus og i Innlandet synes å forbli stabilt i årene som kommer. Se for øvrig Analysegrunnlaget.

Fra bil til bane, foto: JBV

Foto: JBV

7.4 Knutepunktenes rolle – virkninger for varedistribusjon

Utfordringer for godslogistikken i Osloområdet er på tre nivåer:

- Rollen som nasjonalt logistikknutepunkt i form av å ha mange sentrallagere, importhavner, jernbanenav for omlasting av gods til og fra utlandet og andre landsdeler
- Fordeling av gods mellom delregioner internt på Østlandet, for eksempel mellom Follo og Drammen
- Distribusjon av gods i delregionene, for eksempel Osloområdet

Nav-satellittstrategien tar primært for seg de to øverste punktene. Den har likevel konsekvenser for distribusjon og trafikkarbeidet som følger av å betjene de lokale og regionale markedene. Utflyttingen av vareeiere fra Oslo og de andre byene øker trafikkarbeidet som skal til for å betjene regionen. Når godsknutepunktene sentraliseres, øker også de samlede distribusjonsavstandene. Dette betyr at strategien bør følges av strategier og tiltak for å redusere ulempene ved økt lastebiltrafikk i distribusjon.

Eksempler på tiltak som kan være aktuelle: Utvikle Alnabru som et distribusjonssenter for city-logistikk for Oslo, basert på mating med tog fra de andre knutepunktene. Gjennomføre tiltak i vegnettet for å unngå at distribusjonsbilene står fast i morgentrafikken inn til byen, f.eks tungtrafikkfelt. Øke omfanget av nattleveranser. Gjøre tiltak for å redusere lossetidene ved varemottak. Legge til rette for parkeringsplasser for hengere i utkanten av byen, slik at hver bil kan få med to- tre hengere inn til byen i stedet for ett skap. Etablere felles varemottak i handlegater slik at leveranser til småbutikker går raskere. Etablere betjente mottak i kjøpesenter. Slike tiltak er også aktuelle for andre byregioner og bysentra.

8

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. KVU om fast forbindelse over ytre Oslofjord reiser interessante perspektiver.

8.1 Plansamarbeidet for Oslo og Akershus viser til Osloregionen

I planstrategi og planprogram for areal- og transport i Oslo og Akershus (høringsutkast 16.3.2011) heter det at resultatet av Felles regional strategi for gods- og logistikkvirksomhet i Osloregionen vil være et viktig innspill i forbindelse med areal- og transportplanen for Oslo og Akershus, og at den vil gi et strategisk grunnlag for samordnet utvikling av logistikkarealer og de tunge transportstrukturene i en større regional sammenheng. Felles strategi kan mao. legge viktige føringer for det videre planarbeidet i Oslo og Akershus.

Plansamarbeidet har studert transportsystemets kapasitet og konstaterer at med de planlagte infrastrukturprosjektene vil det bli sviktende kapasitet i veg- og jernbanesystemet i Oslo og Akershus fram mot 2030. Dette kan skape et betydelig problem med tanke på å få til et effektivt godstransportsystem i Osloregionen.

8.2 Østlandssamarbeidet støtter "nav-satellitt" strategien

I revidert Østlandspakke - innspill til NTP 2014-2023 (juni 2011) peker Østlandssamarbeidet på at en "nav-satellitt"-strategi kan være en aktuell løsning for å møte den sterke veksten i godstransporten og framtidige behov. Østlandssamarbeidet tar på nåværende tidspunkt ikke stilling til størrelse og omfang av hver satellitt, rekkefølgen de eventuelt tenkes utviklet i eller den eksakte geografiske plasseringen, men peker i første rekke på at staten i NTP 2014-2023 må ta opp den utfordringen og påbegynne arbeidet med en løsning som kan møte de framtidige behov. Det sies videre at er viktig å gjøre de nødvendige strategiske lokaliseringsvalgene innen rimelig tid, da aktuelle arealer med nødvendig størrelse raskt vil kunne bli disponert til andre formål. I så måte likner denne situasjonen et stykke på vei situasjonen med hovedflyplassen for Østlandet i annen halvdel av forrige århundre.

Østlandssamarbeidets øvrige prioriteringer av riksvegutbyggingen er i stor grad sammenfallende med prioriteringer angitt av Osloregionen i samordnet ATP-strategi fra 2008. Det satses på de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet samt vegprosjektene i Oslopakke 3. Prioritering av gode transportårer utenom Oslo, spesielt tverrforbindelse vest og nord for Oslo, dvs. Rv35 (framtidig E16) og sør for Oslo Rv23 med Oslofjordforbindelsen og tilførselsveger til Moss-Horten.

8.3 COINCO: Oslo – Göteborg

COINCO (Corridor of Innovation and Cooperation) er et EU-prosjekt. Korridoren Oslo-Göteborg-Malmö utgjør det vestlige benet i Det Nordiske Triangel. Formålet med arbeidet er å styrke bærekraftig vekst knyttet til gods og persontransport ("Grønn godskorridor").

Grønn godskorridor innebærer fast jernbaneforbindelse mellom Danmark og Tyskland over Fehrman Belt. Dette internasjonale arbeidet om bedre jernbaneforbindelse til det europeiske kontinentet trekker i samme retning som felles strategi for Osloregionen generelt og spesielt vedrørende bedre jernbaneforbindelse til Sverige og godsknutepunkt i Østfold/Follo.

8.4 KVU for alternative kryssinger av ytre Oslofjord

Samferdselsdepartementet ga høsten 2010 Statens vegvesen i oppgave å starte en konseptvalgutredning (KVU) for en fast forbindelse over Ytre Oslofjord. Begrunnelsen ligger i at fergeforbindelsen Moss-Horten er den mest trafikkerte i landet (1,5 mill kjøretøy i året) og at en fast forbindelse vil kunne gi store besparelser i reisetid. Videre vil en slik forbindelse styrke kontakten og lette transporten mellom Vestfold; Telemark og Agder på den ene siden og Follo, Østfold og utlandet på den andre siden. Oslofjordforbindelsen over Drøbak ligger for langt nord og betjener i liten grad disse transportmarkedene.

Prosjektplanen som Statens vegvesen leverte i juni 2011 til Samferdselsdepartementet inneholder ulike konsepter, hvorav de mest ambisiøse er:

1. Knytte Rv23 (Oslofjordtunnelen) via bro ved Svelvik og ny veg til Sande og E18.
2. Ulike varianter av veg- og/eller jernbaneforbindelse på bro eller i tunnel mellom Moss og Horten. Et slikt prosjekt vil bli omfattende og kan bli svært kostbart.

KVU ventes ferdig i slutten av 2013. Med tanke på forbindelse mellom to satellittene på hver side av Oslofjorden nær både Moss og Horten, byr denne utredningen på svært interessante perspektiver. Dersom det både blir en fast vegforbindelse og en fast jernbaneforbindelse på tvers av ytre Oslofjord kan det tenkes å være tilstrekkelig med ett godsknutepunkt sør for Oslo og ikke ett på hver side av fjorden.

9

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.

9.1 Videre utredningsarbeid

I et videre utredningsarbeid vil en viktig oppgave være å avklare hvilke lokaliseringer som kan være aktuelle med hensyn til arealtilgang for de ulike terminalkonseptene, og som vil være gunstigst i forhold til mål om effektiv godstransport, dempet transportarbeid og lokale miljøvirkninger.

Mye tyder på at en desentralisert konsentrasjon av godsknutepunkter vil skape mindre arealkonflikter enn en fortsatt konsentrasjon sentralt i byområder eller enn spredning av mange mindre godsknutepunkter i regionen. Spesialisering og konsentrasjon er samtidig viktig for mest mulig effektiv arealutnyttelse. Dessuten oppnås det stordriftsfordeler som følge av økende tjeneste- og oppgavedeling mellom aktørene.

Videre tyder mye på at gods konsentrert i næringsklynger, med kortest mulig vei mellom terminalene og til de store vareeierne vil gjøre transportørene på sjø og bane mer konkurransedyktige med lastebiltransport. Målet om en transportmiddelfordeling med økt andel for jernbane og sjøtransport forutsetter nærhet mellom havneterminaler og jernbane-/ samlastterminaler, og bidrar til reduserte overføringskostnader ved at lange mellomtransporter unngås.

9.2 Fylkeskommunene og staten må ta oppfølgingsansvaret

Målet med oppfølgingsarbeidet vil være å konkretisere og fastlegge lokalisering, arealbehov og framgangsmåte for å sikre arealer for framtiden, 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 lokaliseringsvalgene 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.

Foto: Anniken Sandvig

9.3 Aktuell utbyggingsrekkefølge av satellitter

Når det gjelder rekkefølge i utbygging synes det som det er mest behov for å øke kapasiteten i jernbaneterminalene, dvs. Alnabru og i Drammensregionen. Det skal igangsettes en KVU for Alnabru og det pågår en konseptvalgutredning (KVU) i regi av Jernbaneverket for lokalisering av ny godsterminal i Drammensregionen.

Det neste er en satellitt i området Moss/Vestby. Sørkorridoren er inngangsporten for gods fra utlandet i retning Oslo og der bør tilrettelegges for mer import av gods på bane.

Til sist bør det investeres i en jernbaneterminal i området ved Gardermoen hovedflyplass og knyttet til et kryss mellom dagens veg- og jernbanekorridor nord-sør og en tilsvarende, framtidig korridor øst-vest.

9.4 Alliansebygging

Fylkeskommunene er sentrale aktører i dialogen med transportetatene i NTP-arbeidet og overfor stortingskomiteen ved behandlingen av stortingsmeldingen om NTP. Østlandssamarbeidet, som omfatter sju fylkeskommuner og Oslo kommune, støtter også "nav – satellitt" strategien. Østlandssamarbeidet kan som fellesorgan for fylkeskommunene bli en viktig alliansepartner i det videre oppfølgingsarbeidet.

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL) og Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) har vist interesse for "nav-satellitt" – strategien. Disse organene, sammen med Landsorganisasjonen (LO) vil være viktige alliansepartnere i oppfølgingsarbeidet.

Kommunene som eventuelle vertskap for satellitter vil være viktigste aktører i alliansebyggingen. Med positiv holdning fra aktuelle kommuner vil det bli lettere å realisere strategien. I Follo/Østfold er det allerede betydelig interesse for å utvikle en satellitt. Vestby kommuneplan 2007-2019 har planer om jernbanespor til logistikkterminalen Deli skog. Mosseregionens Næringsutvikling AS i samarbeid med Mosseregionens maritime nettverk, logistikknettverket i Mosseregionen/Vestby og Vestby Næringsselskap AS søker Innovasjon Norge om midler til å utrede en mulitimodal gods- og logistikkterminal der Moss Havn KF og Vestby godsterminal inngår.

Osloregionen kan oppfordre til lignende initiativ i vest og i nord. Borre kommune med Horten by er medlem i Osloregionen. Sammen med nabokommunen Re kan potensialet for en satellitt ved for eksempel Kopstadområdet utredes. Øvre Romerike Utvikling (ØRU) er et samarbeidsorgan for kommunene på Øvre Romerike som kan vurdere potensialet for en satellitt med fokus på flyplassrelaterte varestrømmer i kombinasjon med ny E16 Bergen-Gardermoen-Gävle og der jernbanetrasé inkluderes.

Vedlegg:

Begreper i gods og logistikk

En del begreper i fagområdet for gods og logistikk som er brukt i rapporten er definert nedenfor.

Bulk – gods i store mengder som ikke er pakket

Distribusjon – innsamling og spredning av gods fra terminal i et avgrenset geografisk område

Gods- og varestrømmer – sum av varer i transport fra leverandør til sluttbruker

Godsknutepunkter – de geografiske områdene/lokasjonene hvor gods møtes, omlastes eller behandles

Grossister – funksjoner som ivaretar vareflyten mellom produsent og detaljist (engross)

Intermodalt – overføring av gods mellom ulike transportmidler

Lastbærere – de enhetene (modulene) som varene lastes på eller inn i for transport, for eksempel en containere

Logistikk – betraktningsmåtene og prinsippene som man legger til grunn for å planlegge, utvikle, organisere, samordne, styre og kontrollere materialstrømmen fra leverandør til sluttbruker

Logistikklynger – samling av logistikkutøvere eller transporttilbydere, med lagre og terminaler, innenfor et avgrenset geografisk område (speditører, samlastere, transportører mv.)

Logistikksenter – samling av produsenter og grossister

LO-LO – lift on – lift off (containere og andre lastbærere)

Mellomtransporter – transport mellom terminaler eller innen terminaler (ikke distribusjon)

Modulvogntog – ekstra lange og tunge vogntog opp til 25 m og 60 tonn.

Næringsklynger – geografisk nærhet mellom samme type næringer som dels samarbeider i nettverk og dels konkurrerer og som utnytter i fellesskap areal, infrastruktur og supplerende tjenester

Operatører – de som utfører den fysiske forflytningen av gods eller den fysisk står for håndteringen av gods på en terminal

Partigods – transport av større partier til en og samme mottaker, uten terminalbehandling

RO-RO – roll on – roll off (trailere)

Samlast – sammenstille gods fra forskjellige enheter til en enhet, som igjen sendes til (forskjellige mottakere på) annet sted

Stykkgods – last som fraktes i containere eller andre lastbærer og kan håndteres med kraner

Terminalbehandling – alle aktiviteter som utføres i en godsterminal (lasting, lossing, sortering, samling og splitting, lagring, ekspedisjon, etc)

TEU – Twenty-foot equivalent unit. Statistisk enhet som har basis en 20 fots ISO container (sjøcontainer). Det vil si at en 40 fots ISO container regnes som 2 enheter i statistikken

Trafikkterminal – havn eller jernbane der det skjer omlasting mellom ulike transportmidler

Tredjeparts logistikk – betegnelse på aktør som styrer typiske logistikkaktiviteter for andre firmaer

Vareeiere – produsenter, grossister og kjøpere av varene

Referanseliste

Andersen, Jardar og Anita Vingan: Potensial for overføring av gods til intermodale transportløsninger. TØI-rapport 1074/2010

Berg, Geir: Gods og logistikk i Osloregionen mot 2040. Analysegrunnlag. SITMA 2011

Hovi, Inger Beate, Stein Erik Grønland, Wiljar Hansen: Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023. TØI-rapport 1126/2011

Jean-Hansen, Viggo og Inger Beate Hovi: Godstransport og logistikk i Osloregionen. Sammendragsrapport. TØI-rapport 1022a/2009.

Samarbeidsalliansen Osloregionen: Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen. Januar 2008

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023: Effektive godsknutepunkt. 2011

Statens vegvesen Region øst: Prosjektplan. KVU for fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold, Moss - Horten. juni 2011

Plansamarbeidet: Planstrategi og planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus. Høringsutkast. mars 2011

Østlandssamarbeidet: Revidert Østlandspakke - innspill til Nasjonal transportplan 2014 - 2023. juni 2011

OSLO regionen

Osloregionen · Rådhuset · 0037 Oslo · tlf. 02180