

Strategi for gods og logistikk i Osloregionen mot 2040

Godsknutepunktene får liten oppmerksomhet i de nasjonale transportplanene. Likevel er det knapt en havn eller en baneterminal i de 15-20 største byene i Norge som lokale politikerne ikke har ønsket å flytte ut av sentrum eller redusere arealene til for å frigjøre tomter til andre formål. Men hvor skal de flytte hen og hvordan unngå at det ikke fører til enda mer lastebiltrafikk? Samarbeidsalliansen Osloregionen har gjennomført et utredningsarbeid for å være føre-var denne utviklingen.

GEIR BERG

De største byregionene står ovenfor betydelige utfordringer med hensyn til befolkningsvekst, arealbruk og miljø. Kampen om

attraktive arealer til ulike formål vil bli vesentlig hardere enn i dag. Rundt de største byene er det få ledige områder som kan anvendes til areal- og transportkrevende virksomhet. Om 10-30 år kan behovet for relokalisering

av godsterminaler være prekært, samtidig som aktuelle arealer nær stamnettene for vei, sjø og bane for lengst er disponert til andre formål. Vareeierne har muligheter til å flytte på landet, nær motorveiene, med mer bilbasert transport som resultat. Omstridte valg rundt båndlegging av arealer må gjøres de nærmeste årene for å sikre konkurransevnen til de kollektive godstransportmidlene. Helhetlige planer og sterkere virkemidler er nødvendig for å unngå at køene blir like lange og trege som i europeiske storbyer.

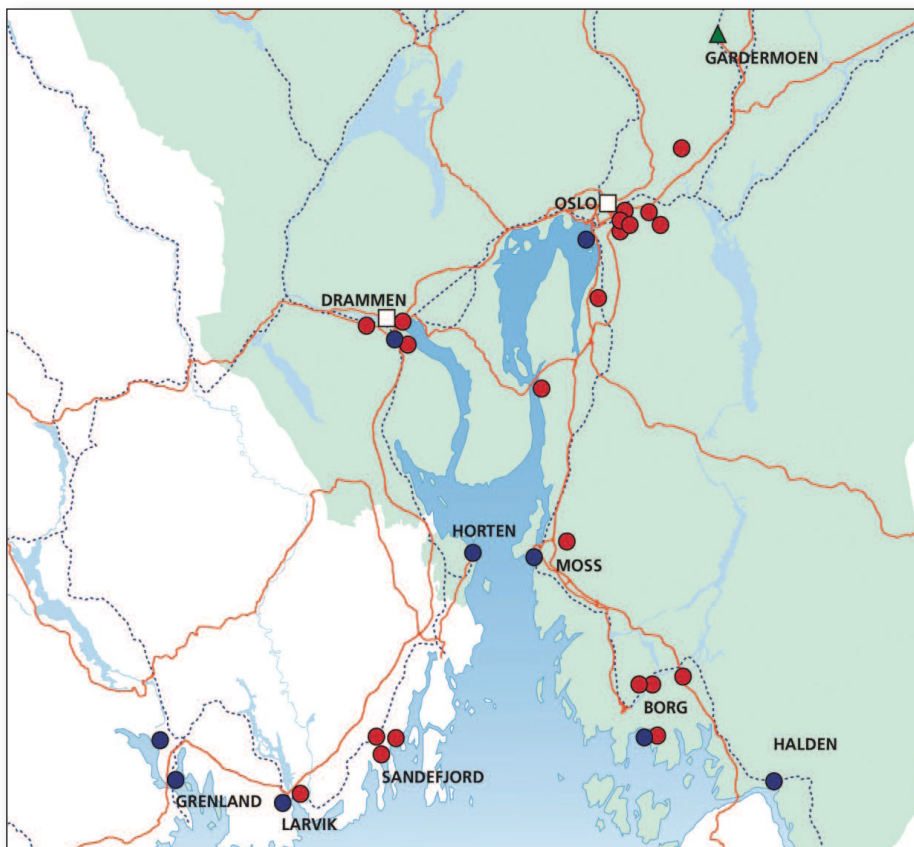
Trenger større offentlig interesse og høyere prioritet

Tilretteleggingen for fremtidens næringstransporter trenger større offentlig interesse og høyere prioritet. I gjennomsnitt er hver sjettede bil på veien en lastebil. Transportarbeidet vokser raskere enn økonomien gjennom stadig lengre transportavstander. Samarbeidsalliansen Osloregionen har tatt initiativ til utarbeidelse av en langsiktig strategi for gods og logistikk i regionen mot 2040 og 2060. Strategien har en annen vinkling enn de nasjona-



Artikkelforfatter Geir Berg gb@sitma.no er ansatt i SITMA as. Han er faglig rådgiver for Samarbeidsalliansen Osloregionen, i samarbeid med Njål Arge i Civitas as. Geir Berg utarbeider strategier for gods og logistikk for offentlige etater og private bedrifter. Han har hatt flere artikler i Logistikk & Ledelse, sist om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurransevne og horisontalt samarbeid mellom bedrifter. Arkivfoto: Henning Ivarson





Figur 1: Godsknutepunkter i Oslofjordområdet: 11 havneområder, 3 flyplasser, 5 baneterminaler og ca 20 samlastterminaler. I tillegg er det flere industri- og engrosbedrifter med egne terminaler.

le transportplanene. For de statlige planene er det primære målet å redusere avstandskostnadene gjennom å styrke driftssikkerheten og kapasiteten i vei- og banenettet mellom landsdelene. En regional strategi er mer rettet mot forhold som regionen selv kan påvirke; som lokalisering av godsknutepunkter og tilretteleggingen av næringsarealer for areal- og transportintensive næringer. For Osloregionen er transportkorridorene mot utlandet vel så viktige som stamnettet mellom landsdelene. Det finnes mer enn 100 offentlige trafikkterminaler i Norge. I liten utstrekning følges de opp av statlige etater når det gjelder samordning og arealbruk. Regionale planer er derfor et viktig supplement til sektorvise etatsplaner i statlig regi.

Spennende og formidabel utfordring

I Oslofjordområdet er det 3 flyplasser, 5 godsterminaler for regulær eller sporadisk trafikk med tog, 11 havneområder (derav 7 med anløp av container-skip), 20 samlastterminaler og store industribedrifter med egne terminal-

anlegg, jfr. figur 1. Godskonsentrasjon trengs for flere av transportmidlene for å styrke konkurransevnen med dør-til-dør transporter med lastebil. Terminalstrukturen må oppdateres innenfor rammen av en flerkjernet byutvikling og tilgjengelige arealer i eksisterende knutepunkter. I tillegg har terminalene mange ulike eiere som kompliserer planene for samordnet utvikling.

Samarbeidsalliansen Osloregionen ønsker likevel å gjøre sitt til at logistikk- og transportindustrien blir mer konkurransedyktig og arealeffektiv. Hva skal til for at en større andel av varetransportene til/fra, internt i, og gjennom regionen transporteres med kollektive transportmidler? Utfordringen er spennende og formidabel. 60 % av alle containere mellom Osloregionen og utlandet fraktes med lastebil. På E6 i Oslo passerer mer enn 10.000 tunge kjøretøyer per døgn forbi trafikkmåleren på Furuset. Lastebilen er enerådende for avstander under 300 km og øker mest av samtlige transportmidler. Godsknutepunktene for

skip og banetransport nærmer seg full kapasitetsutnyttelse eller er fullt utnyttet allerede. For de nasjonale samtransportørene er det problematisk at utbyggingen av baneterminalen på Alnabru er lagt på is på ubestemt tid. Samtidig utredes ny godsterminal i Drammensregionen, der det også er tilnærmet full kapasitetsutnyttelse og behov for anvendelse av eksisterende arealer til andre formål. Mange rammebetingelser er usikre for en stadig mer internasjonal transport- og logistikknærings.

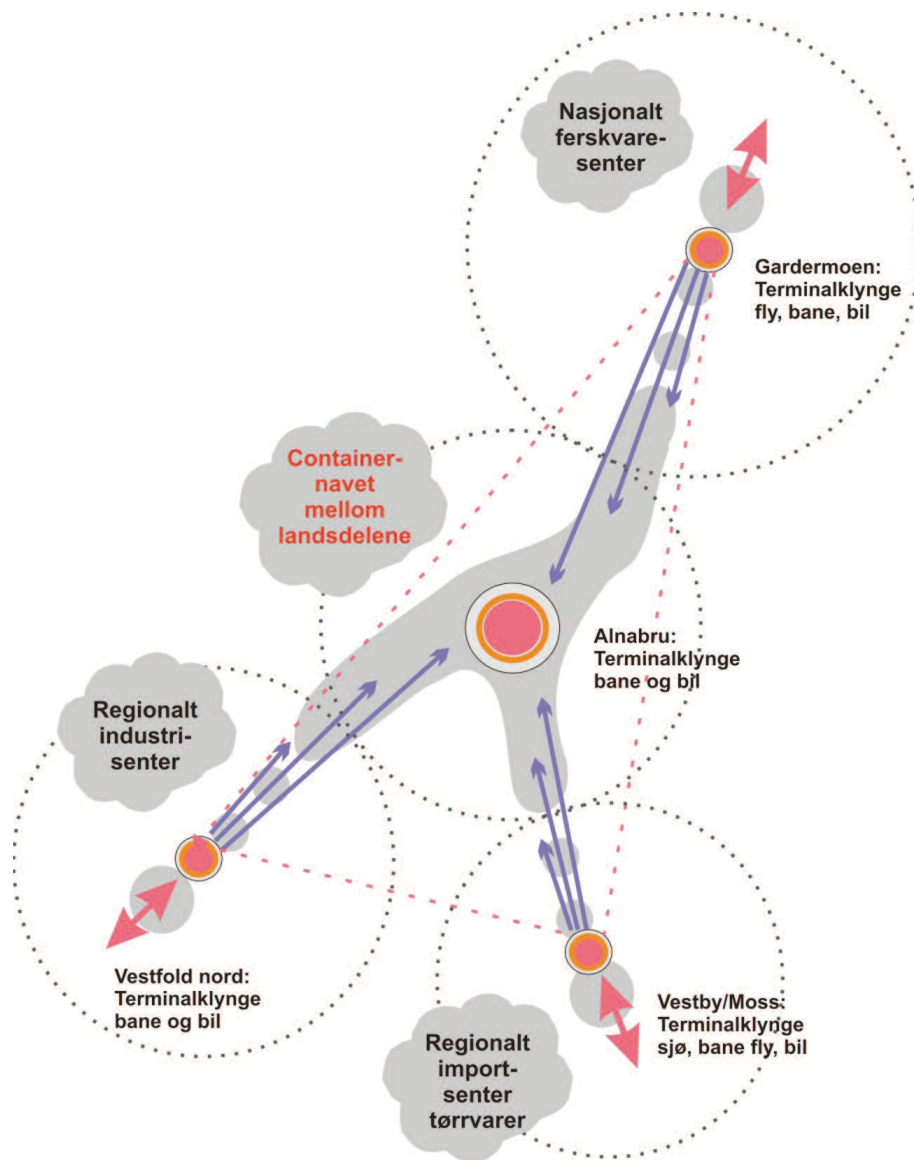
Fortsatt godskonsentrasjon i urbane byområder er ikke bærekraftig

Nye løsninger utenfor de sentrale byområdene må til. Fortsatt godskonsentrasjon i urbane byområder er ikke bærekraftig med nåværende befolkningsvekst. Strategien for gods og logistikk i Osloregionen hviler på noen sentrale prinsipper:

- Det areal- og transportkrevende næringslivet lokaliserer seg i utkanten av samme ABS-område som hovedstaden (ABS = arbeid, bolig, service), og primært mot nord og sør-øst. Sentraliseringen av regionale lagre til Osloregionen fortsetter.
- Næringsarealer og godsterminaler utvikles som en helhet, for tilrettelegging av økt sjø- og banetransport. Samlokalisering gir flere arbeidsplasser og større aksept i de berørte kommunene.
- Infrastrukturen rundt flyplassene anvendes til gods- og logistikformål, for konsentrasjon av transportintensiv virksomhet.
- Godsknutepunktene blir færre, større og mer spesialiserte.
- Godsknutepunktene knyttes sammen i regionale transportnettverk.

Næringslivet flytter i to retninger

Det areal- og transportintensive næringslivet i Osloregionen flytter i to retninger; mot Gardermoen og mot Vestby/Mossregionen. Med økende øst-vest trafikk og tilrettelegging for redusert gjennomgangstrafikk i hovedstadsområdet blir Horten-Moss viktige godsknutepunkter. Kanskje kommer en broforbindelse over Oslofjorden om noen år. Godsnavene i Oslo bør suppleres og avlastes av ster-



Figur 2: Overordnet skisse for fremtidig knutepunktstruktur

ke godsknutepunkter ca. en times kjøring fra Oslo sentrum, langs de sentrale transportkorridorene til Danmark, Sverige og Midt-Norge. I disse knutepunktene utvikles infrastrukturen for bil, bane, fly og skip som en helhet, med tilhørende arealer for næringsutvikling. Det er selvfølgelig ingen havn på Gardermoen, men Oslo havn kan

Samarbeidsalliansen Osloregionen består av 67 kommuner og to fylkeskommuner. Alliansen ble stiftet i 2004. Målsettingen er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.

ha en «dry port» der etter samme mønster som de utenlandske havnene.

Konsentrasjon av det transport- og arealintensive næringslivet i tre klynger utenfor hovedstadsområdet langs de viktigste nasjonale transportkorridorene har tilsvarende paralleller i utlandet. Spesialisering bør finne sted i tillegg til ivaretagelse av godsbehovene i eget område, da dette samsvarer med dagens trender:

- Mosseregionen: Senter for import av containerisert gods.
- Vestfold nord/Drammensregionen: Senter for industrigods og løst stykkogods.
- Øvre Romerike: Senter for innlandsk distribusjon av ferske varer.

Legges opp til to knutepunkter sør for hovedstaden

Denne overordnede skissen for fremtidig knutepunktstruktur fremgår av figur 2. Sett fra et regionalt perspektiv haster det mest å få en høyere andel gods til/fra utlandet over på skip og tog. Potensialet for økt markedsandel innenlands med kollektive transportmidler er mer begrenset, ikke minst på grunn av økt kvalitet og hastighet i veinettet.

De geografiske avstandene er ikke lengre enn at det kunne vært ett godsknutepunkt i Oslofjorden for bane-gods som supplerer Alnabru. I så fall burde dette vært i Moss/Vestby området, midt i leia for trafikken til/fra Sverige, og der store transportbrukere på bane er lokalisert. Da kan godstrafikken til/fra utlandet dirigeres utenom Oslo, i motsetning til ved godsvest på bane over Drammen. I strategien er det likevel lagt opp til to knutepunkter sør for hovedstaden. Årsaken er det betydelige arealbehovet ved satsning på ett knutepunkt, redusert sårbarhet og tilrettelegging for konkurranse mellom operatørene. Godsvolumet på bane skal tredobles innen 2040. Det synes lite realistisk å tilrettelegge Alnabruterminalen for en slik vekst, selv om oppgradering her er nødvendig.

Avlastning av veinettet i Oslo-regionen som virkelig monner vil først finne sted når godsknutepunktene i Oslofjordområdet knyttes sammen i et banenett med faste pendler mellom destinasjonene. Containerne kan da ankomme havnene med skip for videre transport på bane til bestemmelsesstedet. Banenettet intercity i regionen må derfor bygges ut slik at gods og persontrafikk ses i sammenheng.

Etter planen skal strategien for gods og logistikk mot 2040 fremlegges for høring i løpet av høsten, når mer detaljer er utarbeidet. Strategien må samordnes med transportetatens planer, som i dag er basert på godsvest i eksisterende knutepunkter.

Det er neppe tvil om at Oslo-regionen har behov for planer og arealreserver som er føre-var de ekspansive vekstprognosene som foreligger. Det vil samtidig gi det transportintensive næringslivet forutsigbarhet og styrke den regionale utviklingen utenom hovedstadsområdet.