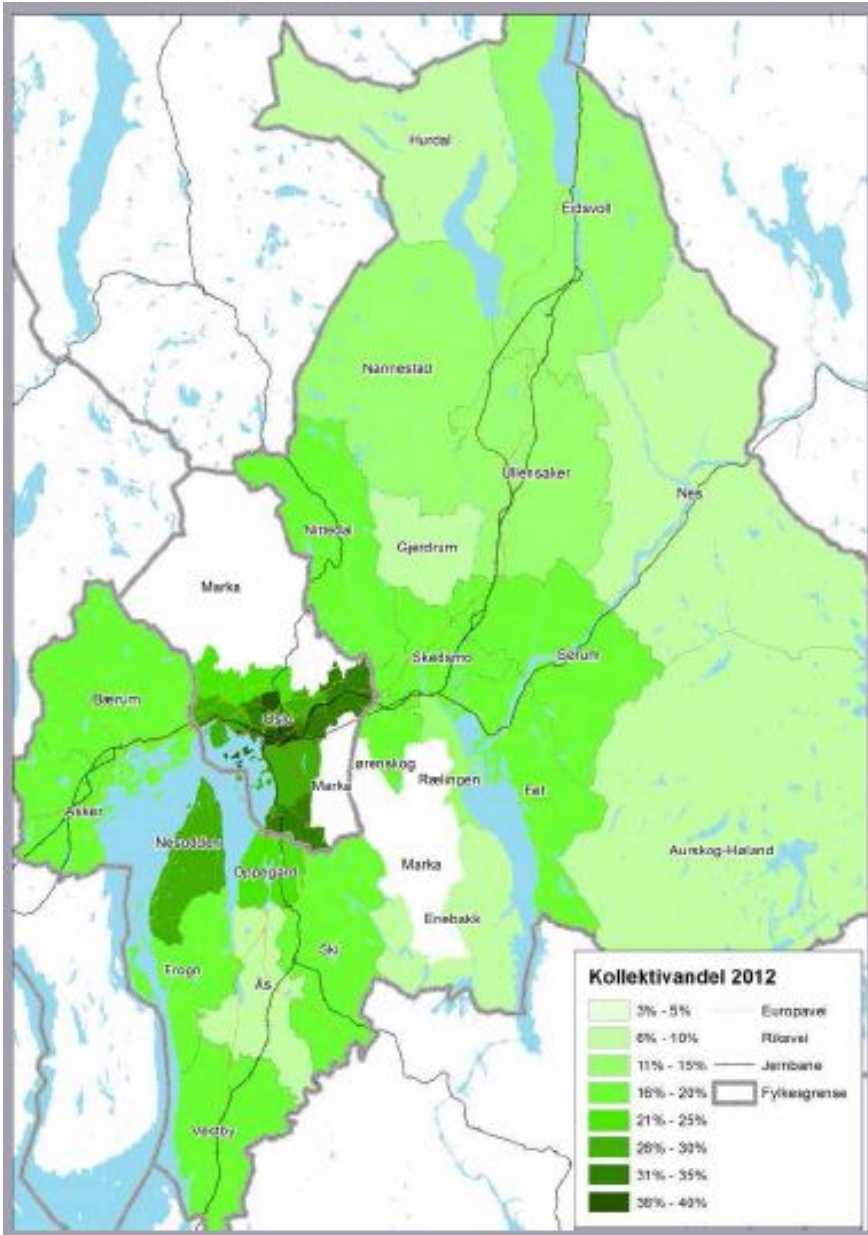


# Oslo-Navet 2050

## Fagmøte innen samferdsel

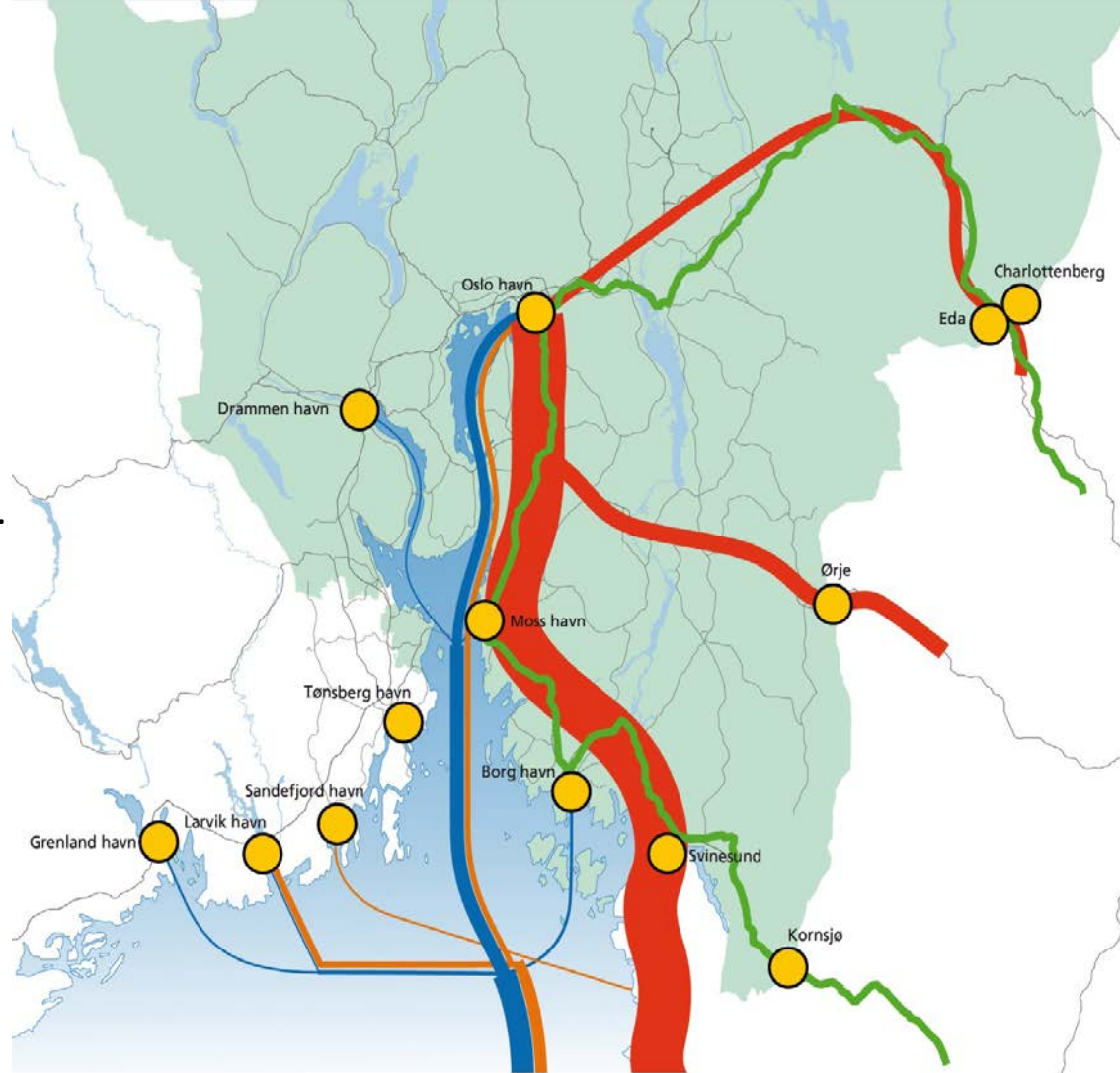
Oslo, 25. november 2014

Geir Berg



# Utfordringer for areal- og transportkrevende næringer

- De intermodale terminalene i det indre Oslofjordområdet møter stadig mer krevende rammebetingelser som demper potensialet for videre utvikling.
- Staten har p.t. ingen strategi for en fornyelse av terminalstrukturen i regionen. En ny KVU er underveis.
- Ingen bykommuner vil ha en ny godsterminal. Det er nesten umulig å finne arealer som ikke krever dyrkbar jord.
- Det er uklart hvor mye kapasitet som gods får i banenettet i det indre Oslofjordområdet i fremtiden.
- Tiltakende og alvorlig knapphet på terminaler og arealer til «grovt» gods.

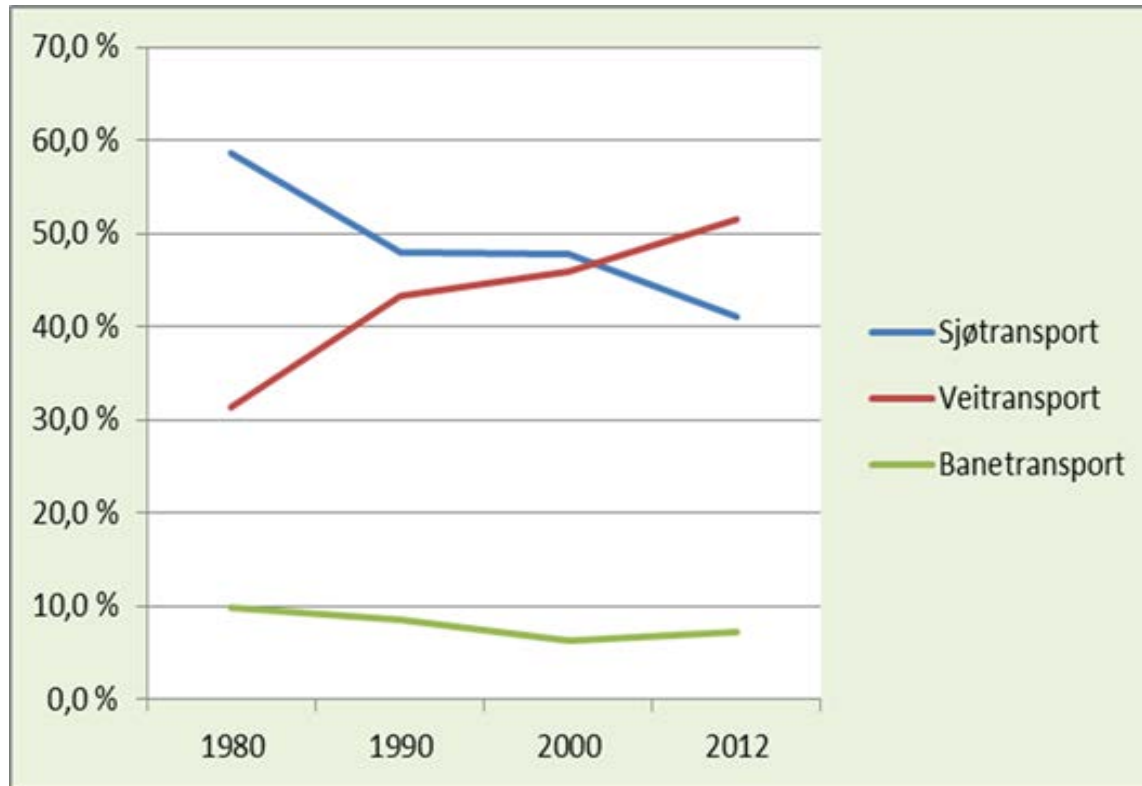


	1.000 tonn
sjøtransport	17,1% = 1670,0
lastebil på ferge	10,5% = 1030,6
lastebil	61,2% = 5982,1
jernbane	11,2% = 1090,0
100%	12.087,0

● grensepasseringspunkter

## Varestrømmene med utlandet innen stykkgoods

# Tunge trender til fordel for fortsatt økt lastebiltransport



Transportmiddelfordelingen for gods 1980- 2012 på norsk område målt i tonnkilometer, eks. olje/gass (SSB).

Kommersielt marked – internasjonalisering – konkurranselovgivning – taper i kampen om bevilgningene – modulvogntog – overkapasitet – vanskelig å finne tiltak som virker.

# FELLES STRATEGI FOR GODS OG LOGISTIKK I OSLOREGIONEN

Utkast august 2011

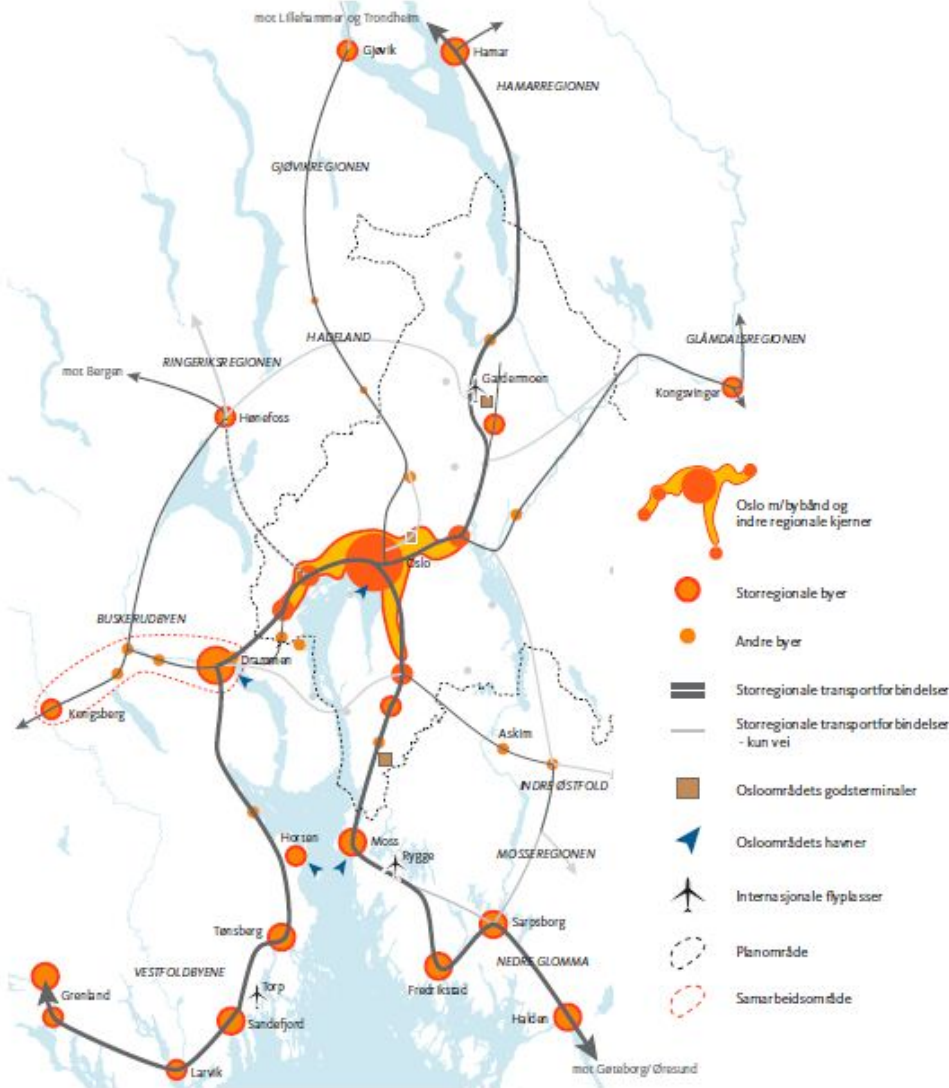


OSLO  
regionen

- Arealer til nye intermodale godsterminaler settes av nå, før det er for sent, og helst i kombinasjon med regionale næringsområder.
- Terminaler for både gods- og persontrafikk bygges ut samtidig med linjenettet.
- Det etableres et transportnett der det blir kapasitet for hurtiggående godstog mellom regionale knutepunkter.
- Det tilrettelegges for mindre satellitter til navet i Oslo med et begrenset investeringsomfang i første fase fremfor kapasitets- og investeringstunge terminaler.
- Det etableres en ring 4 for gjennomgangstrafikken og for virksomhetsetableringer i randsonen til hovedstaden.



# Ringby eller stjerneby?



- Det etableres transportkorridorer utenom sentrum i alle større byer, men ikke i Oslo. På tide å tenke nytt?
- Enorme utfordringer venter for trafikken i rushtidene, både under utbyggingen og før et nytt transportmønster får «satt seg.» Det kan ta mange år.
- Svak arbeidsplassvekst vs. befolkningsvekst i de største byene siden 2008. Vil den yrkesaktive befolkningen flytte til Oslo?
- Kollektivsatsingen er ikke finansiert. Tidsplanen for intercity avhenger av andre finansieringsformer i tillegg til statsbudsjettet for realisering.