

Hvordan skal vi få til effektiv, miljø- og klimavennlig gods- og logistikkhåndtering?

Norges Lastebileier-Forbund

Geir A. Mo, administrerende direktør

Arendal, 14.08.2019

NLF er den største nærings- og arbeidsgiver-organisasjonen for norsk landtransport av gods

SAMFUNNSOPPDRAK:
NLF skal være den samlede kraften som styrker konkurranse-
evnen til norske transportører

NLF REPRESENTERER:

3 200
BEDRIFTER OG
TRANSPORT-
SENTRALER



20 000
LASTEBILER



23 000
SYSSELSATTE



30 MRD. KR
I OMSETNING



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

NLFs VISJON:

Ansvarlig transport

NLFs VERDIER:

- ANSVARLIG
- SAMLENDE
- KOMPETENT
- BÆREKRAFTIG



LIKE
KONKURRANSEVILKÅR

TRAFIKKSIKRE
OG EFFEKTIVE VEIER

PROFESJONELLE
MEDLEMSBEDRIFTER

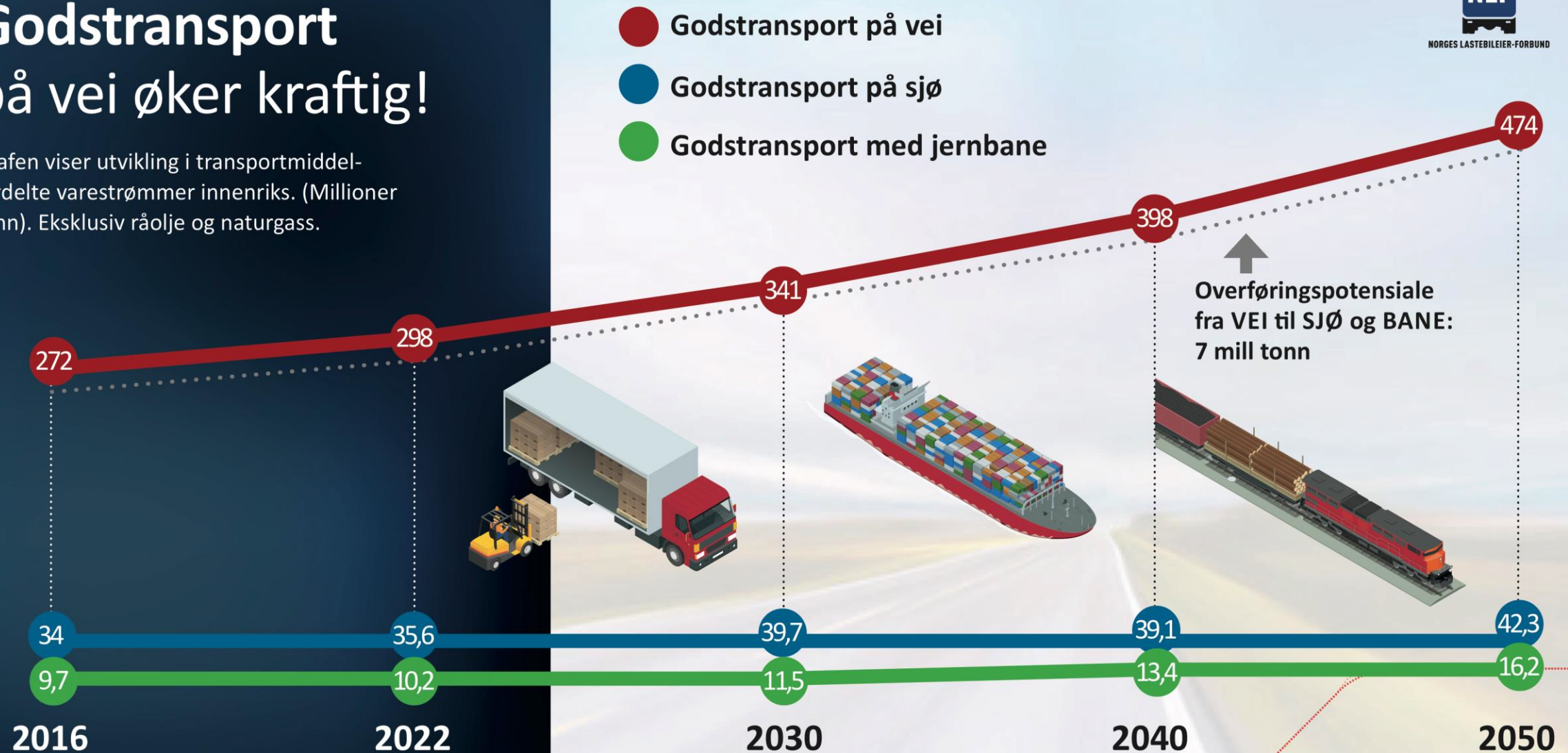
BÆREKRAFTIG
TRANSPORT

LEDENDE
MEDLEMSAVTALER



Godstransport på vei øker kraftig!

Grafen viser utvikling i transportmiddel-fordelte varestrømmer innenriks. (Millioner tonn). Eksklusiv råolje og naturgass.



Hvilke hensyn må kombineres når fremtidens behov for effektiv, miljøvennlig og sosialt bærekraftig godstransport skal møtes?

1. Utslippskutt

- Parisavtalen krever massive kutt i transportsektoren

2. Skape mindre trengsel på veiene

- I bysentrene finnes svært begrensede muligheter til å bygge ut veier. Plassen vi har i dag må utnyttes bedre.

3. HMS for arbeidstakerne i transportsektoren

- Distribusjonssjåfører har i dag en svært krevende arbeidshverdag
- For få/lite egnede lastesoner fører til at varene ofte må fraktes over lange strekninger til fots

Ny teknologi vil kunne gi utslippskuttene vi trenger

- Euro VI-teknologien har løst de lokale problemene, men CO₂-utslippene er for høye så lenge vi kjører fossilt
- Dagens lastebiler takler ikke morgendagens utslippskrav
- Elektriske motorer gir bedre energieffektivitet
- Energilagrings-teknologien modnes stadig
- Kan føre til lavere driftskostnader



Nox-utslipp: 14,4 g/kWh
CO₂-utslipp: 1300 g/km



Nox-utslipp: 0,4 g/kWh
CO₂-utslipp: 1000 g/km



Nox-utslipp: 0,0 g/kWh
CO₂-utslipp: 0,0 g/km

Det norske markedet - en teknologidriver?

- I 2018 ble det solgt i underkant av 6000 tunge lastebiler i Norge
- I Tyskland, Storbritannia og Frankrike ble det solgt over 200 000 tunge lastebiler i samme tidsrom
- Alene er ikke det norske markedet stort nok til å påvirke lastebilprodusentene i særlig stor grad
- Samtidig har vi svært høy utskiftningstakt i Norge, og vil dermed raskt ta i bruk teknologien når den er tilgjengelig

Status og utvikling for lokal transport

	2018	Viktigste barrierer	2030	Forutsetninger
HVO		▪ Økende kostnad? ▪ Separat infrastruktur		▪ Bærekraftig tilgang blir mer utfordrende ved økt volum ▪ Kortdistanse-transport prioriteres ikke
Biodrivstoff fra trevirke		▪ Umoden produksjonsteknologi ▪ Høy kostnad		▪ Usikker tilgang ▪ Høy kostnad
Biogass		▪ Infrastruktur og tilgang på biogass til få kjøretøy ▪ Tilgang på transportmidler		▪ Forutsetter økt tilgang på biogass ▪ Flere modeller tilgjengelig
LNG		▪ Infrastruktur ▪ Tilgang på transportmidler		▪ Forventer økt fokus internasjonalt på skip ▪ Flere modeller tilgjengelig
Batteri-elektrisk		▪ Rekkevidde ▪ Kostnad ▪ Infrastruktur		▪ Redusert kostnad, økt energitetthet og energieffektivisering
Hydrogen		▪ Umoden teknologi ▪ Høy kostnad ▪ Skala for å redusere kostnad		▪ Teknolog utvikling ▪ Økt skala ▪ Antall kjøretøy tilgjengelig

Kilde: THEMA-Rapport 2018-7 Teknolog utvikling og incentiver for klimavennlig næringstransport

Vi tror derfor på en kombinasjon av ulike teknologier for å nå utslippsmålene

- Lokaldistribusjon
Batterielektrisk, biogass, LNG?
- Lange transporter
HVO, bioetanol, biogass, hydrogen?



Er dette løsningen på plassmangelen?

Vil bytte ut lastebilene med disse syklene

BERGEN (NRK): Den nye sykkelen kan laste 300 kilo med pakker og annet gods.
Bergen er først ut, men snart følger andre norske byer etter.



ET LITE «GODSTOG»: Transportsykkelen til DB Schenker skal overta levering av småpakker i Bergen.
FOTO: ALRIK VELSVIK / NRK



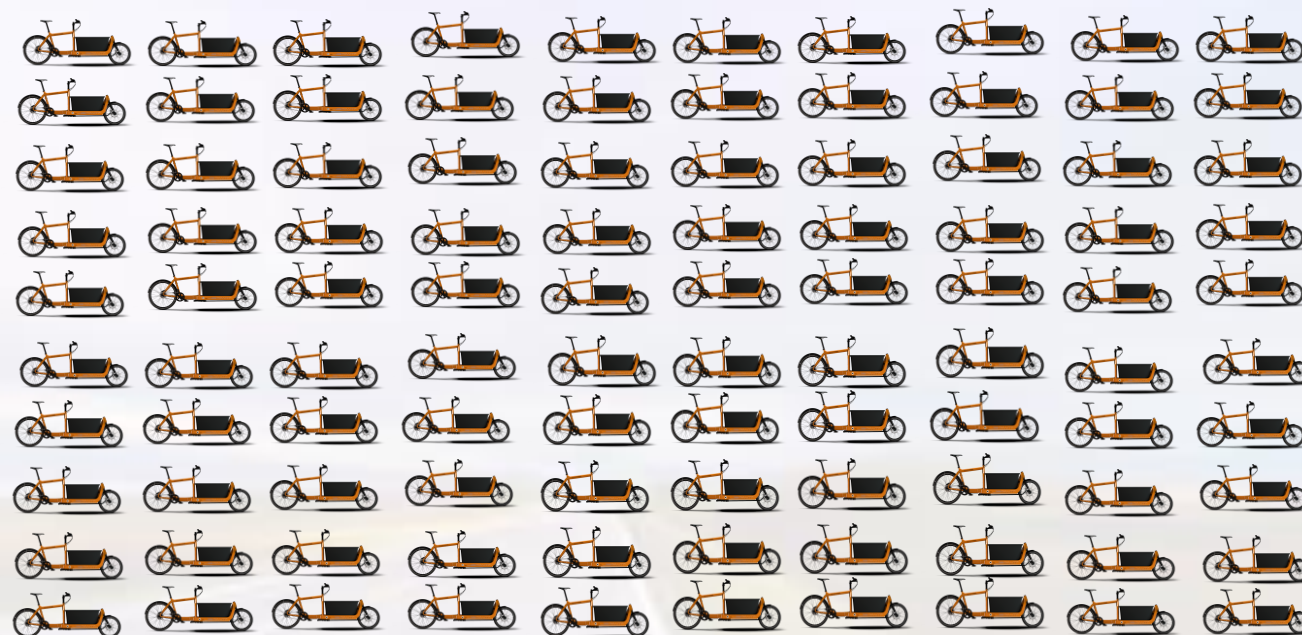
Tom Arne Moe
@moeta60
Journalist



Alrik Velsvik
Journalist

Publisert 5. mars kl. 21:31

Godt supplement, men kan ikke erstatte lastebilen



Varelevering må tas inn i bymiljø- og byutviklingsavtaler



Avtalene har som mål å bedre mobiliteten for persontransporten. Her bør også varetransporten ha en naturlig plass:

- Byutviklingsavtalene bør gi incentiver til mer «kollektiv godstransport»
 - Andelen samlastet gods bør økes på bekostning av mer ineffektiv egentransport. Slik kan samme mengde gods leveres med mindre transportarbeid
- Fjerning av parkeringsplasser for privatbiler bør i større grad utnyttes til å frigjøre areal til leveringslommer for næringstransport
- Plan- og bygningsloven bør stille krav til felles varemottak i kjøpesentre
 - Nå må ofte sjåførene levere til alle butikker inne på sentrene med jekketralle. Kjøpesentre med felles varemottak er dobbelt så effektive i logistikken som sentre uten slike mottak.

Takk for oppmerksomheten!

Følg NLF på

www.lastebil.no

facebook.com/lastebil

