

Sjøtransport og storbyhavn som klima- og miljøgrep

Carl Johan Hatteland
Rådgiver forretningsutvikling



OSLO HAVN
PORT OF OSLO



Forbruk & produksjon avleder transport

30 kg fisk og **75** kg kjøtt per person

140 kg frukt/bær/grønnsaker/poteter per person

430 kg avfall per person per år

650 kg bensin/diesel per person

8-12.000 kg byggeråstoff per person

- Stein er det materialet det brukes mest av etter vann
- Transport av masser/byggeråstoff 20-30 % av CO2 i byggefasen



Overføring virker !

- For import av konsumvarer og industrigods fra Europa
 - Frukt og grønnsaker
 - Møbler og trelast
- Norske vareeiere/importører går foran og er engasjerte
 - Økte kostnader (og utslipp) fra vegtransport er drivkraft
 - Sosial/økonomisk utjevning i Europa endrer betingelser for og tilgang til arbeidskraft; sjåførmangel i Europa
- Nye containerlinjer, ny kapasitet, nye destinasjoner, bedre kvalitet dør-dør

14 % vekst fra 2017-2018,

Prognose 2019: 11 % (14 % første halvår)

45 fot containere (teu) som
andel av total teu



Shortsea den kosteffektive logistikk-løsningen

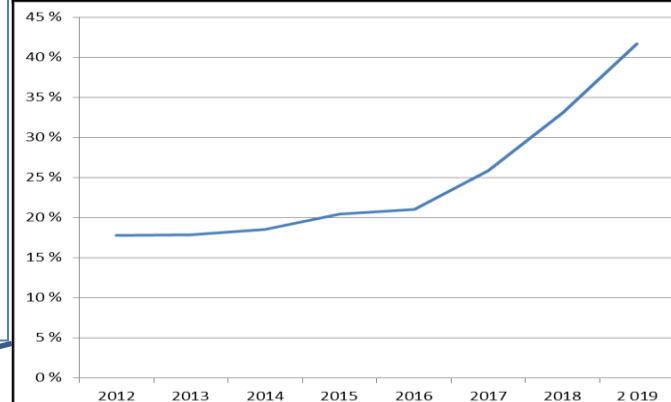
Jun. 18 2019 - Jørn Askvik

BAMA har siden starten av samarbeidsprosjektet «Cool Oslo Shortsea» i 2017 overført mer enn 2.000 transporter fra vei til sjø. I en samtale med Logistikk-sjef Arve Iiseng, Transport Controller Jørn Iiseng og Produktsjef for Sitrus Catrine Skogland fikk jeg vite litt mer om den komplekse logistikk-operasjonen til BAMA og det faktum at Shortsea er et konkurransedyktig alternativ sammenlignet med vei.

Kompleks logistikk-operasjon

Årlig håndterer BAMA totalt ca. 500.000 tonn frukt/grønt. Mesteparten av dette er import fra 80 forskjellige land.

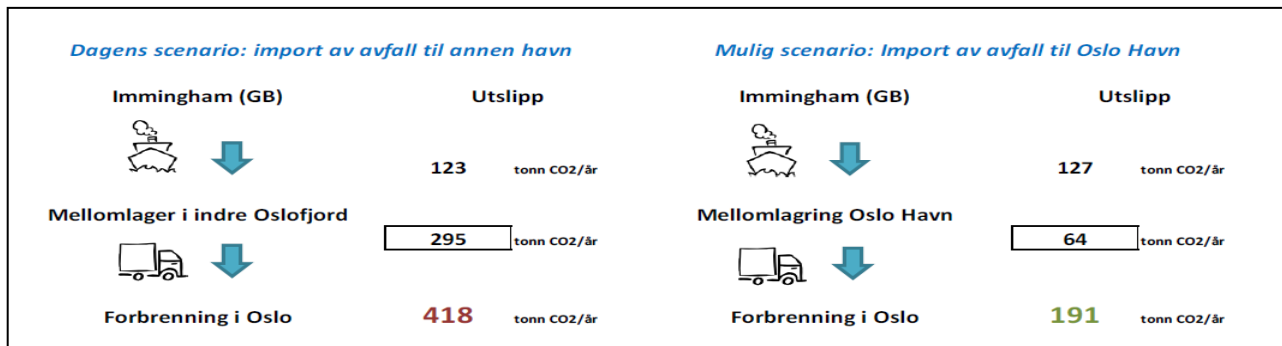
På overordnet nivå opereres det med årsprognoser. Prognosen sørger for god kontroll på årsvolumet, men fanger ikke alle de operative variasjonene. I det operative opplever man svingninger som en følge av bl.a vær, dette påvirker i neste rekke hvor produktene hentes fra. Når f.eks brokkolien, som etter planen skulle hentes i Spania ikke møter kvalitetskravene til BAMA, henter man disse fra Italia istedenfor.



Sjølogistikk knytter avfallsstrømmer til gjenvinnings- og sirkulasjonsmuligheter

Sortert avfall, returtrevirke, returpapir, plast

- Sirkulasjonsøkonomien gir store endringer i vare-/materialstrømmer
- Gjenvinning og gjenbruk skjer **ulike steder**, i **ulike industrier** og i **ulike markeder**
- Ofte økt transportbehov, men stort overføringspotensial til sjøtransport med systematisk tilrettelegging i havn
- Store utslippsreduksjoner med kortere vegtransport



Forskjellen på 100.000 tonn med 50 km på vei eller 12 km på vei

Masselogistikk og mineralforvaltning

Så kort vei som mulig til/fra
forbruks/produksjonssted

- 20 km er langt !

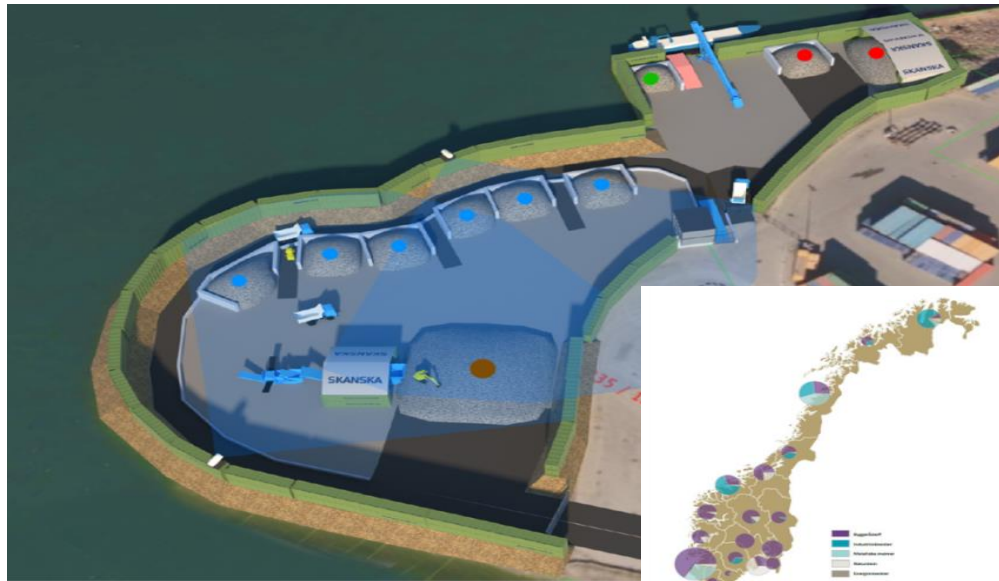
Byggeråstoff:

- tilslag til betong og asfalt
- entreprenør-, grave-, rive- og deponimasser

Modernisering av betong- og
asfaltproduksjon med sjøtransport

Bynær masse- og gjenvinnings-terminal
med sjøtransport

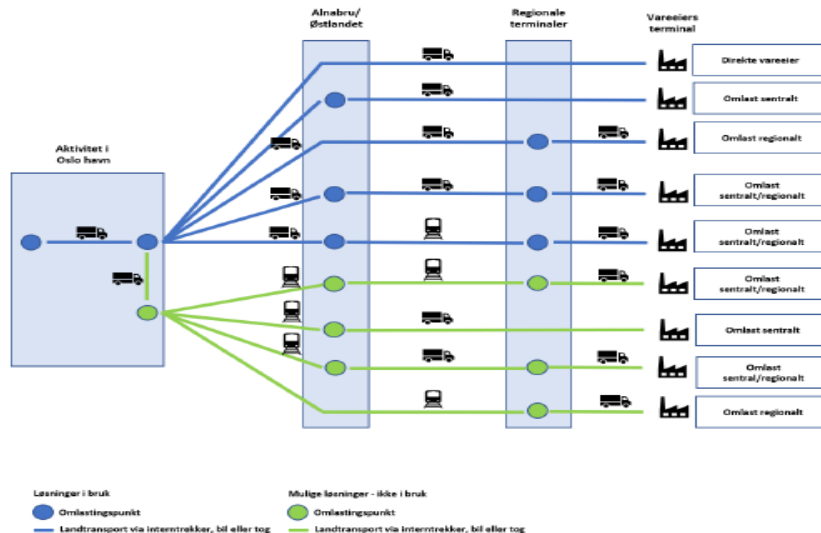
Gjelder ikke bare Oslo-området



Sjø/bane – ikke bare langt



Figur 1 – Mulige landbaserte intermodale godsstrømmer via Oslo havn



Dette prosjektet viser klart at det med minimale tiltak er operativt mulig å få til et godt og attraktivt jernbanetilbud mellom Sydhavna og Alnabru. Et tilbud som vil medføre overføring av betydelige godsvolumer fra vei til bane. Dette vil være et tilbud som styrker sjøtransportens konkurransekraft og gir mulighet for å skape lavutslippsløsninger over lange transportdistanser i dør-dør segmentet.

Budskap

1. Overføring fra veg til sjø virker på transporter over 20 km (avhengig av volum), og vareeiere er drivkraft for overføring
2. Overføringspotensialet er klart størst for relativt korte (bulk) transporter, men avhenger av forståelse og systematisk tilnærming fra havner og myndigheter
3. Konsolidering av sorterte masse-/avfallsstrømmer i havn/langs kysten og sjørettet kobling til foredlingsanlegg/markeder har et stort miljø-, verdiskapings- og overføringspotensial
4. Manglende forståelse for sammenheng mellom bærekraftig mineralforvaltning og sjøtransportens verdikjeder er en barriere for overføring, reduksjon av utslipp og klatring i avfallshierarkiet.
5. Bane/sjøkoblinger trenger ikke være lange, men de må bygges systematisk over tid, og de kan trenge støtte i en overgangsfase.