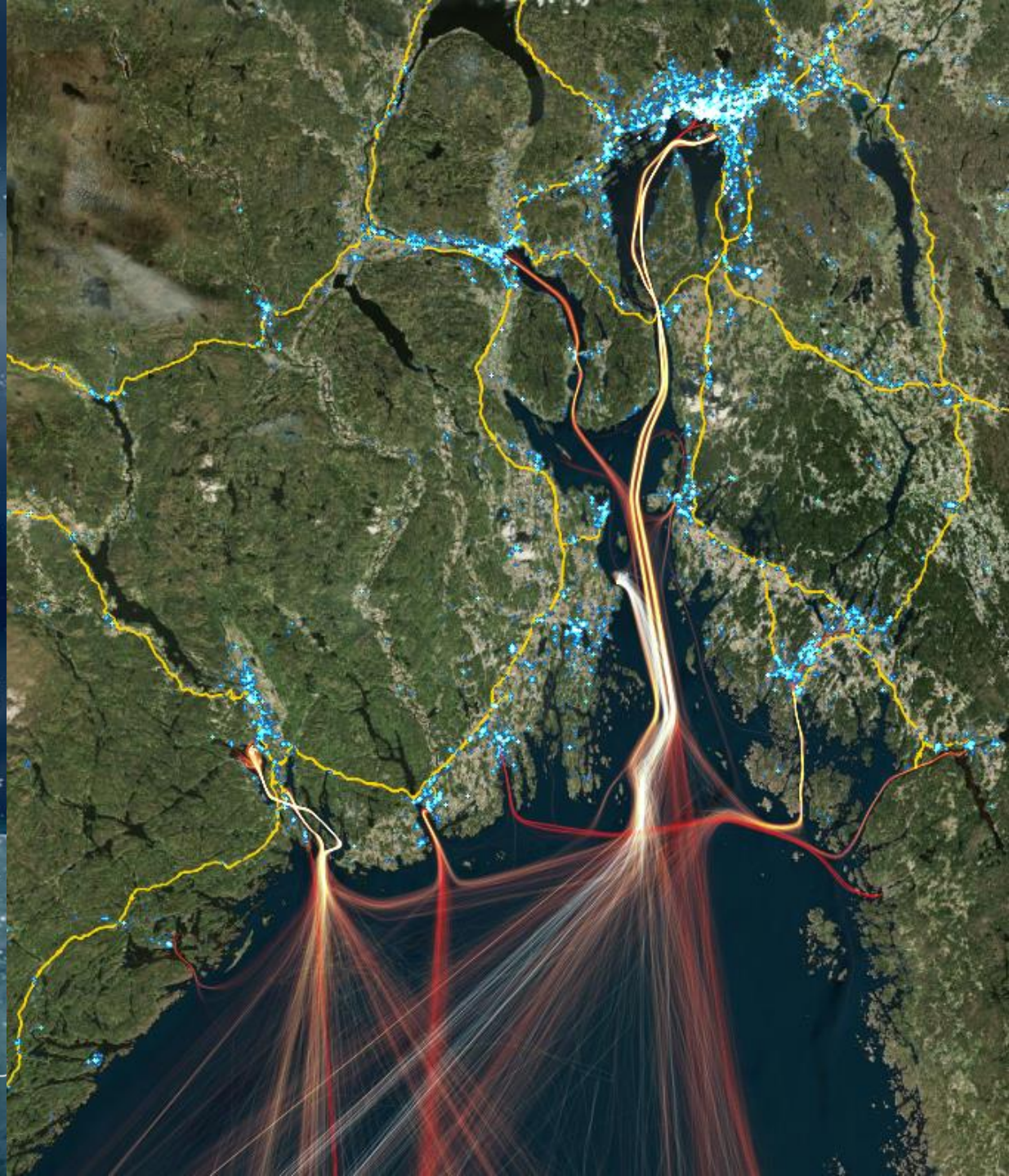




KYSTVERKET

Kunnskapsgrunnlag for godstransport → Osloregionens goods- og logistikkprosjekt

Alexander Frostis
Rådgiver, Senter for transportplanlegging,
plan og utredning



Oppbygging av innlegget

- Oppdrag
- Leveranser
- Hovedtrekk ved transportsystemet
- Poenger som bør følges opp i det videre arbeidet med NTP 2022–2033

Oppdraget

Forankring

- Mandat godkjent av daværende styringsgruppe i des 2017
- Bestilling fra SD datert 8.mars 2018

Oppdrag

- Utvidet kunnskapsgrunnlag om godstransport med basis i Bred godsanalyse
- Bidrag til revisjon av godsstrategi i Nasjonal transportplan
- Virkemidler- vurdering
- Nordisk godsanalyse (TØI)
- Status og trender i godstransport – nasjonalt og internasjonalt
- Marginale eksterne kostnader – oppdatering (TØI)
- Avgrensing mot øvrig arbeid i NTP på klima/miljø og teknologi

- Deltakere fra Statens Vegvesen, Kystverket, Jernbaneverket, Nye Veier AS

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Leveranser

Nasjonal transportplan 2022-2033

Godstransport

- et oppdatert kunnskapsgrunnlag



TØI rapport 1704/2019

Kenneth Løvold Rødseth
Paal Brevik Wangness
Knut Vesten
Alena Katharina Høy
Rune Elvik
Ronny Klæboe
Harald Thune-Larsen
Lasse Fridstrøm
Elizabeth Lindstad
Agathe Rialland
Kristofer Odolinski
Jan-Eric Nilsson

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

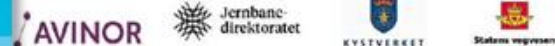
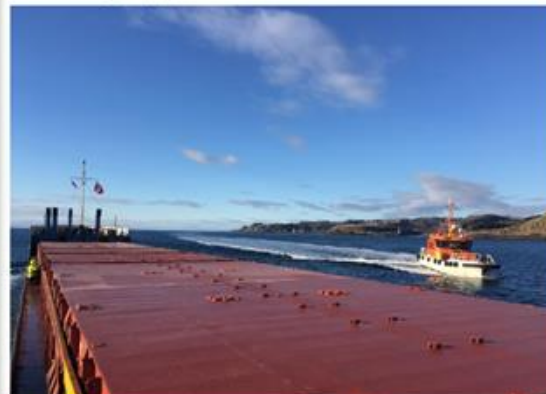
Skadekostnader ved transport



Nasjonal transportplan 2022-2033

INTERNASJONALE TRENDER OG UTVIKLINGSTREKK I GODSTRANSPORTMARKEDET

Utredningsrapport 22. februar 2019



TØI rapport 1706/2019

Christian S. Mjesund
Daniel Ruben Pinchasik
Stein Erik Grønland
Inger Beate Hovi



Nordiske virkemidler for overføring av godstransport fra veg til sjø og bane

Analyse av effekter for norsk
transportmiddelfordeling



KYSTVERKET

– Vi tar ansvar for sjøvegen

Nordisk Godsanalyse

Sammenligning av virkemiddelbruk for godsoverføring

- Norge har Nordens mest omfattende subsidiering av godstransport på sjø og bane.
- Høyere brukerbetaling og avgifter på veitransporten enn våre nordiske naboland

Varestrømsanalyse og virkemiddelanalyse for godsoverføring

- Støtteordninger til rederier og jernbaneoperatører,
- Lengre tog
- Ulike infrastrukturprosjekter
- Økte veiavgifter
- Potensiale for CO2 reduksjon på 1 50 000 tonn ved en kombinasjon av sterke virkemidler

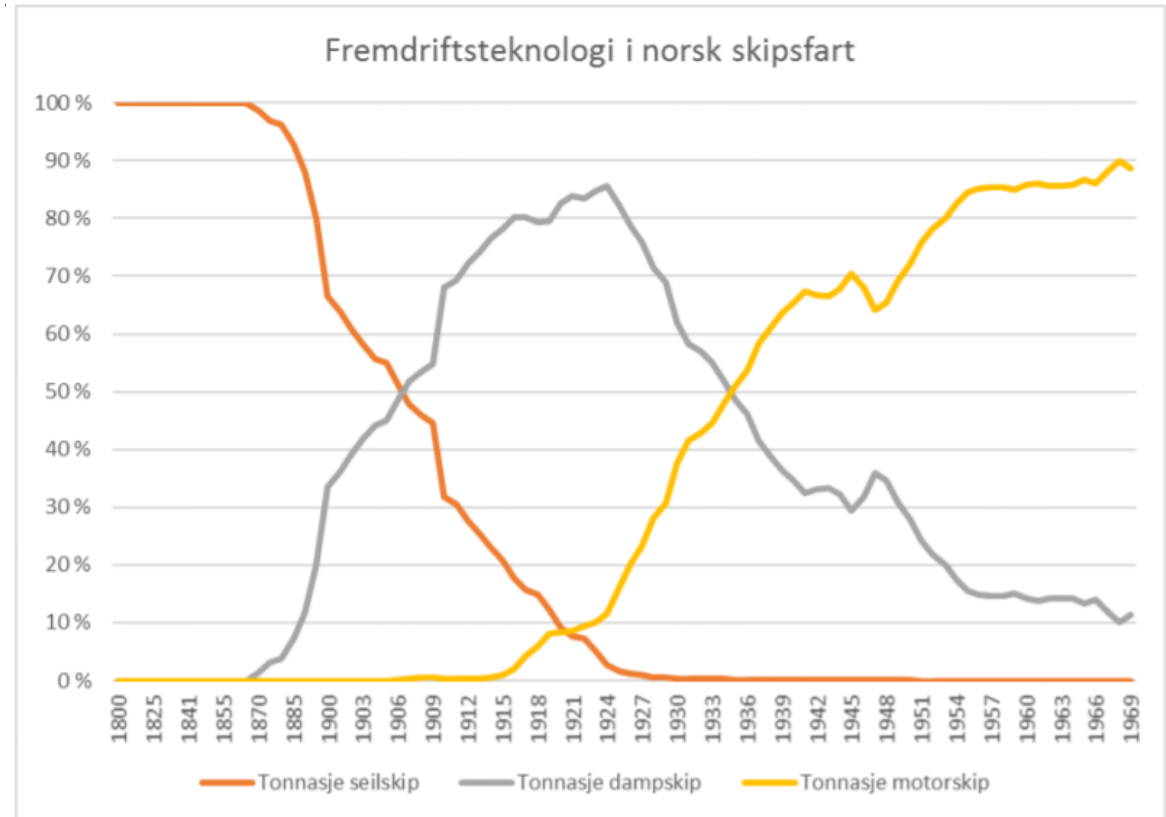
– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Trender og utviklingstrekk

- Godstransport påvirkes i stor grad av politikkutforming i andre deler av samfunnet
- Utviklingstrekk er langsomme og varige.
- Teknologisk innfasing har så langt ikke vært preget av disruptsjon.
- De store vareeierene har en viktig rolle på market-uptake nå, men hva blir transportørenes rolle?



Kilde: SSB, 1968. Nettotonnasje 1800-1909, bruttotonnasje 1910-1968.

Skadekostnader

- Oppdragsgiver (SD) opptatt av å ha **lik beregningsmetodikk** på tvers av etatene
- Kalkulasjonspriser til bruk i samfunnsøkonomiske analyser
- Skadekostnader for en rekke ulemper og ulike kjøretøyer
- I hvilken grad stilles godstransportørene ovenfor ulempene de påfører samfunnet, og hvordan er **presisjonen**?

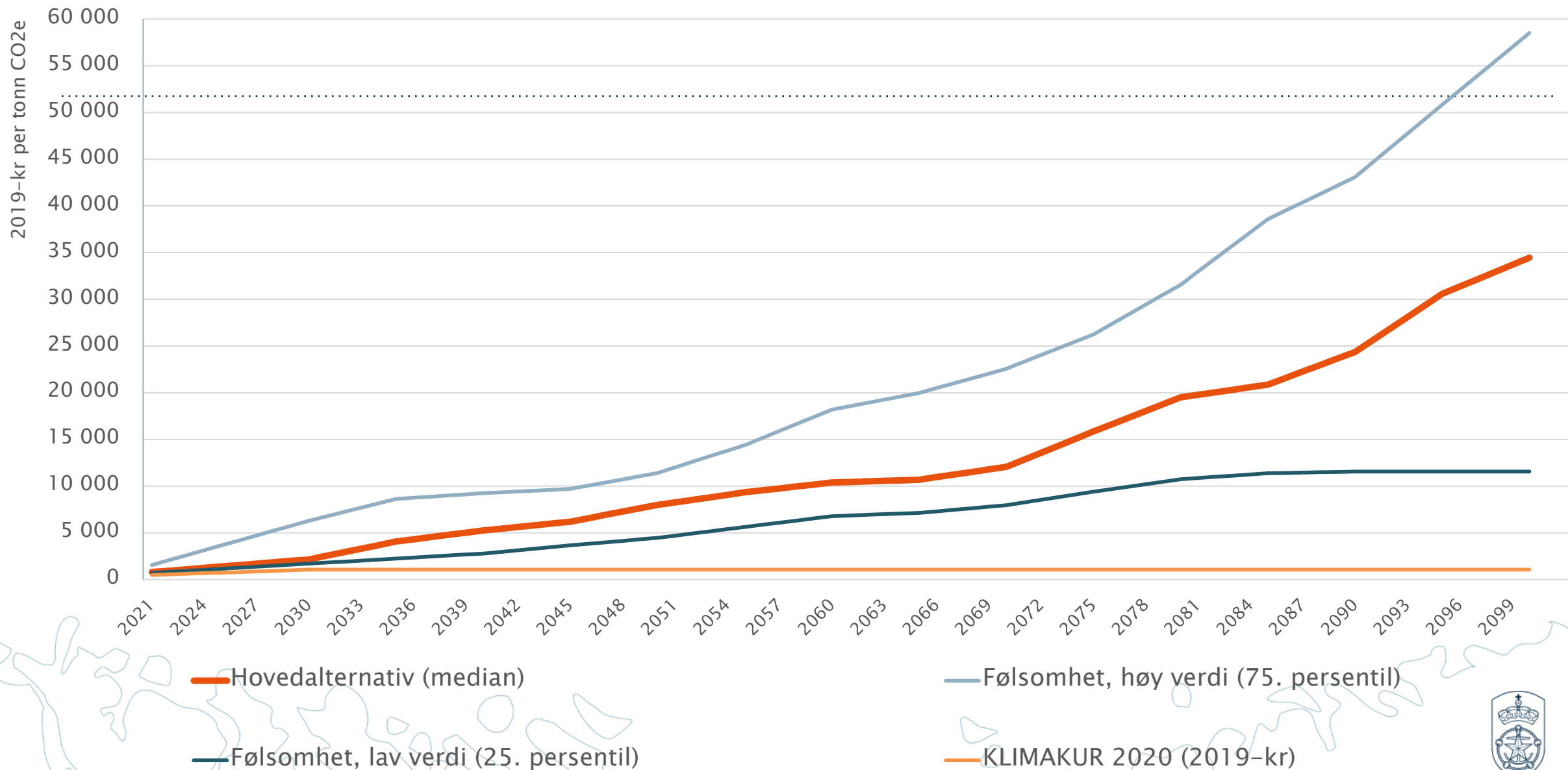


– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Ny kalkulasjonpris for klimagassutslipp

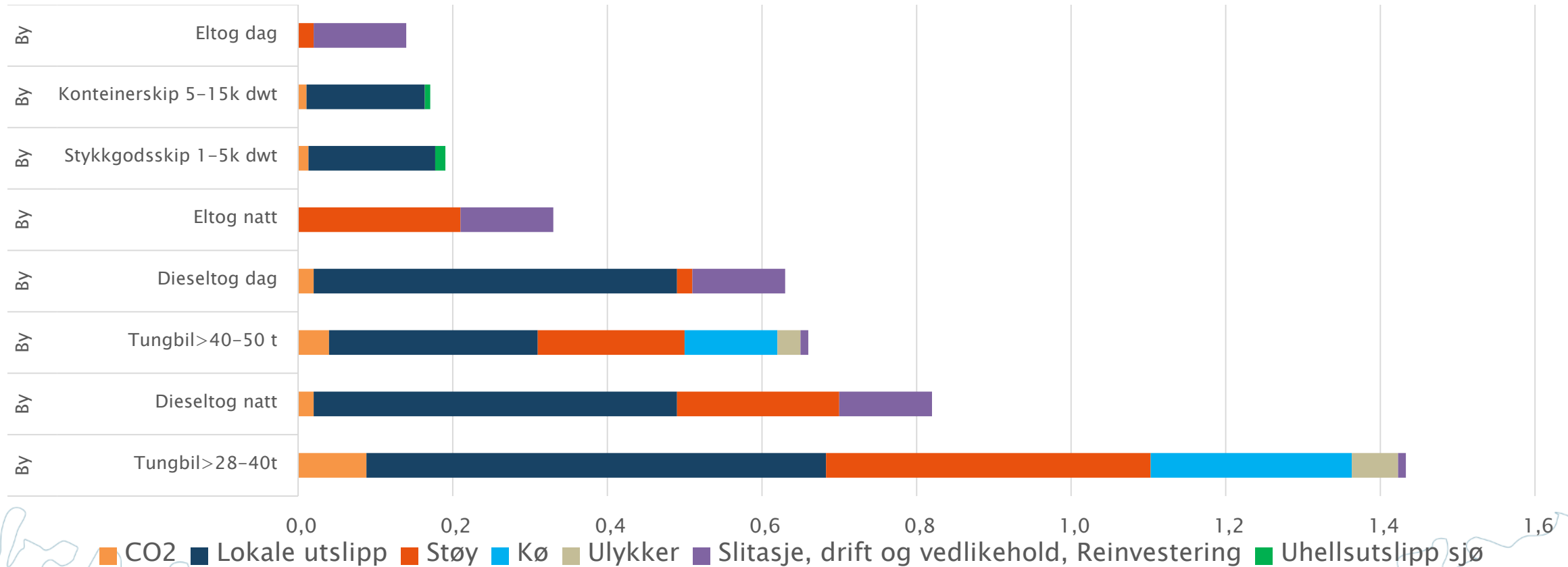


– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Skadekostnader: Byområdene er den største utfordringen

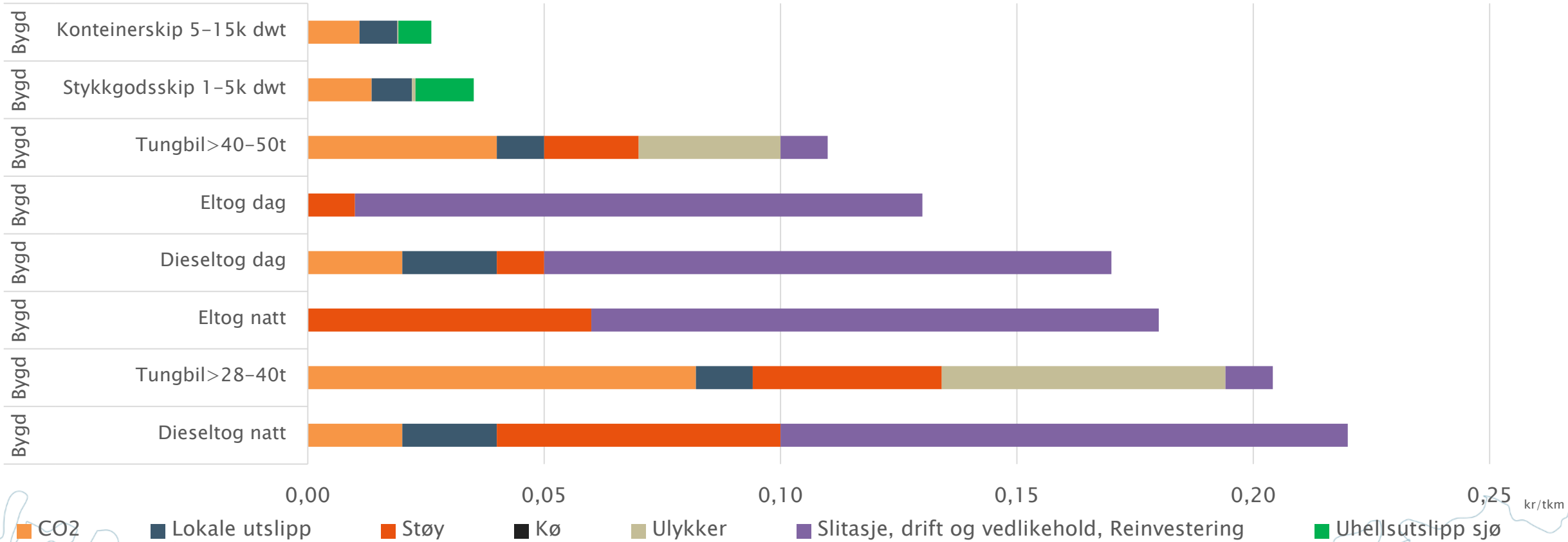


– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

I spredtbygde strøk er forskjellen mellom vei og bane liten, men komponentene forskjellige



– Vi tar ansvar for sjøvegen



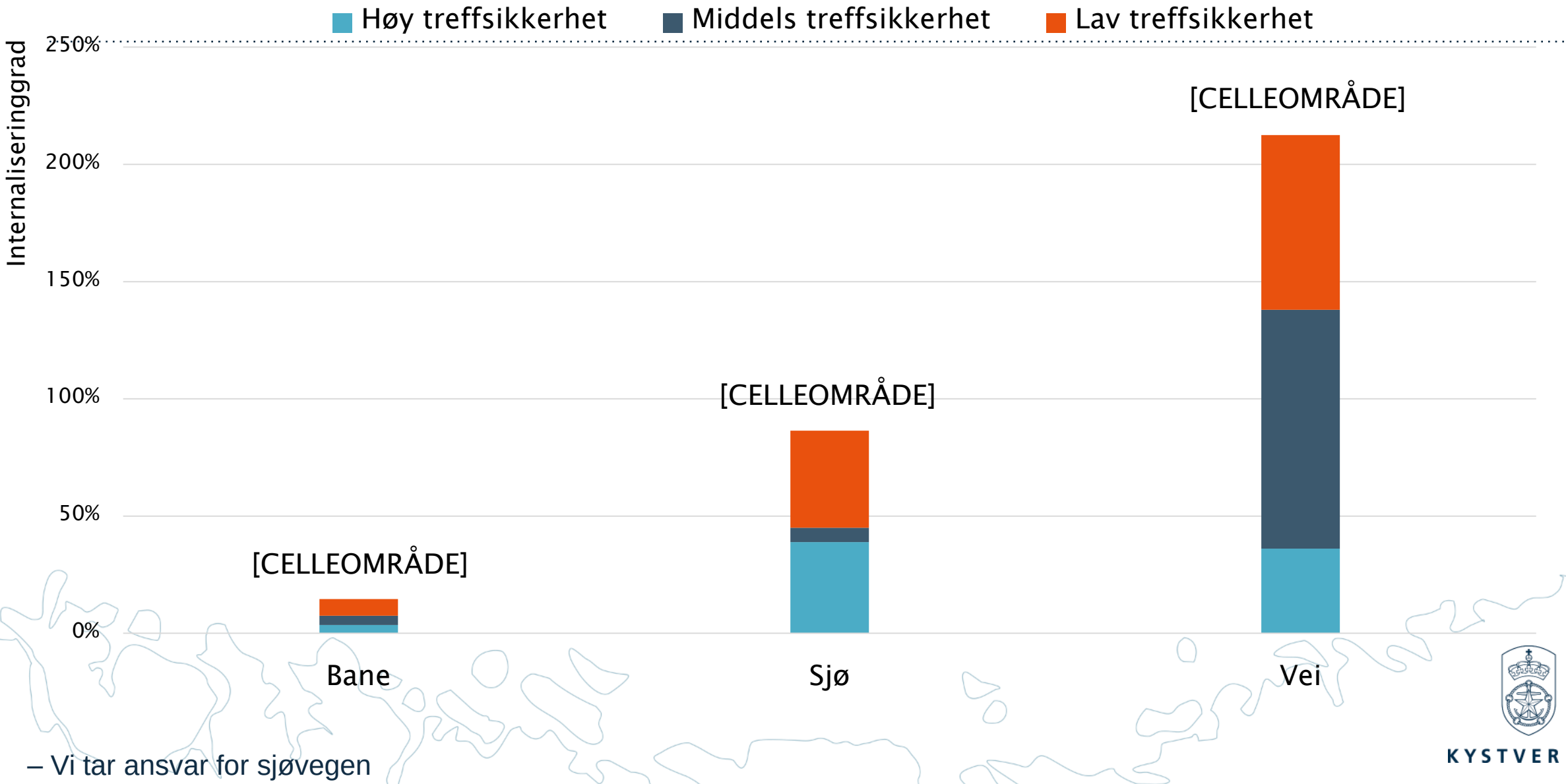
KYSTVERKET

Brukerbetaling/avgifter og internalisering

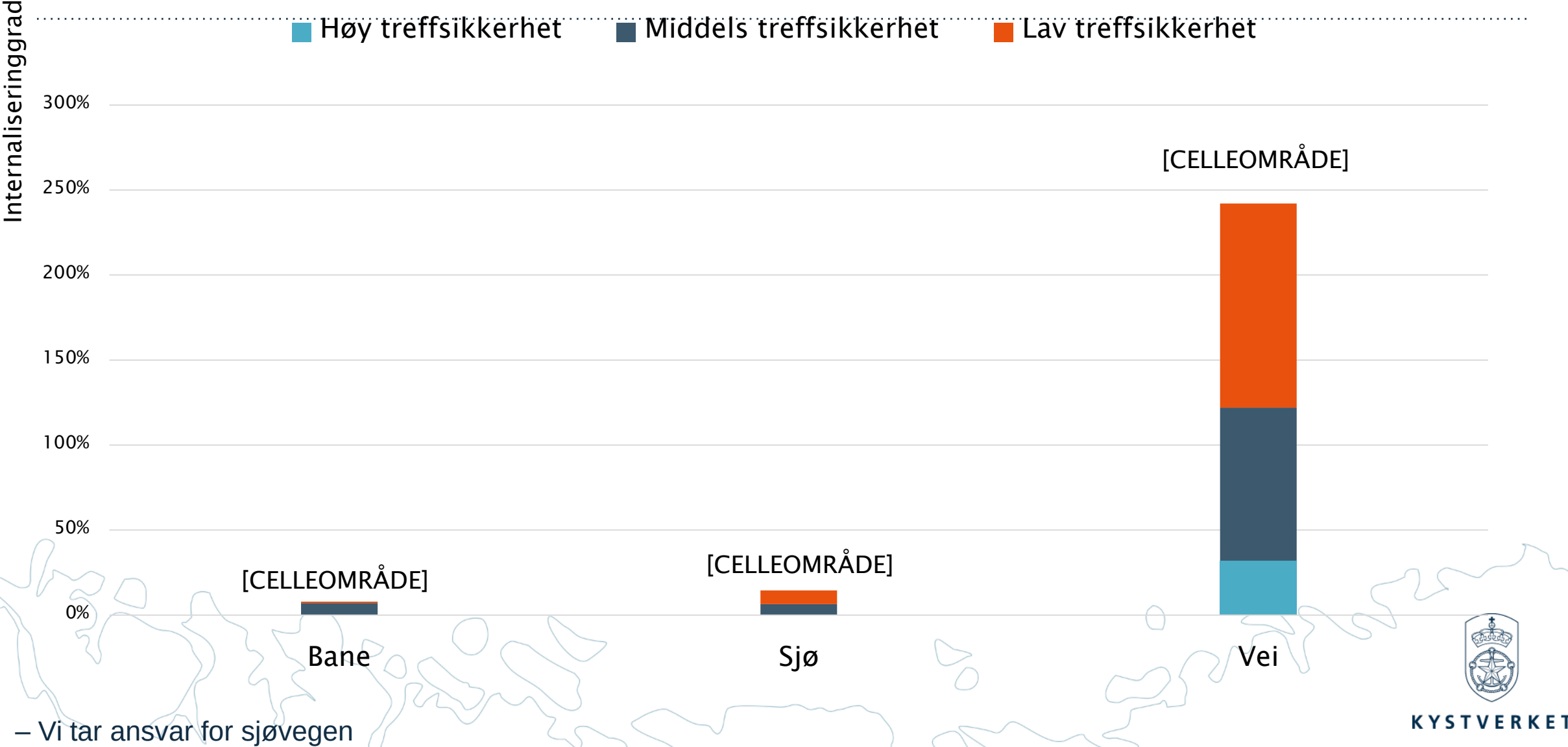
	LAV	MIDDELS	HØY
SJØ	Kaivederlag NOx-avgift SO ₂ -avgift Førstegangsgebyr Årsgebyr	Losberedskapsavgift Årsavgift Losingsavgift Sikkerhetsavgift Smøreoljeavgift	CO2-avgift
BANE	Tilgang til terminal NOx-avgift (dieselbaner) Grunnavgift på min.olje (d.b.)	Kjøreveisavgift Rabatter	CO2-avgift (dieselbaner)
VEI	Bompenger Vektårsavgift Miljødifferensiert årsavgift	Veibruksavgift	CO2-avgift

- Beregningene tar utgangspunkt i at middels til høy presisjon krever at avgiften/brukerbetalingen er knyttet til **transporten som utføres**.
- Dersom transaksjonen skjer uavhengig av tur vil presisjonen og transportpolitisk effekt nødvendigvis være lav.
- Betaling som er direkte knyttet til en vare/tjeneste som det ville vært naturlig å ta betalt for dersom den ble levert av en privat aktør og det *ikke* er satt noen prisdifferensiering satt utfra et miljøhensyn (eller andre skadekostnader): **«Cost of doing business»**
- Vurdert av TØI, en viss grad av subjektivitet, mulig å diskutere f.eks: bompenger, skipsregister osv. Like fullt en nyvinning å systematisere dette

Internaliseringsgrad innenlandske hovedrelasjoner

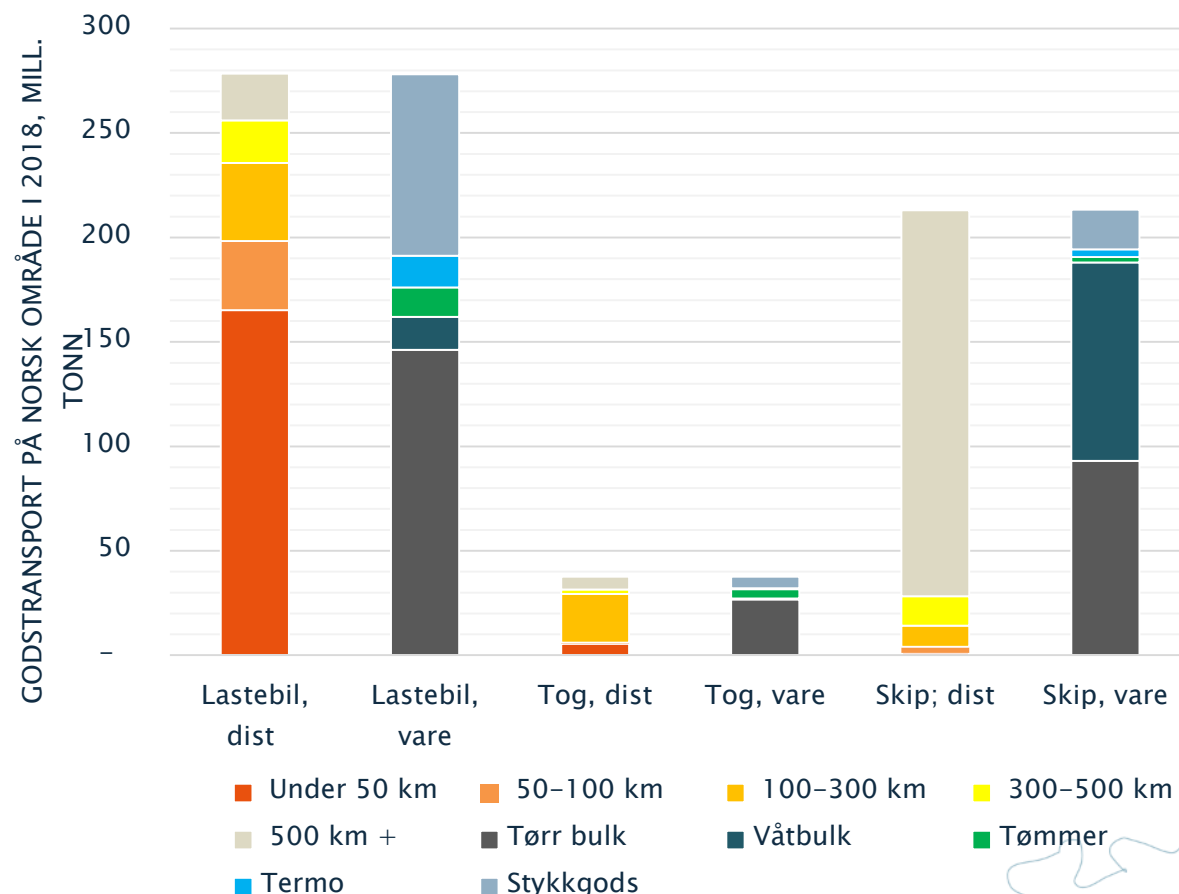


Internaliseringsgrad Oslo–Hamburg



Hovedtrekk i godstransportsystemet

- Transportformene utfyller hverandre med basis i egenart og konkurransemessige fortrinn.
- Dette gir over tid høyest avkastning for transportør.
- Det gir også det beste tilbudet for næringslivet, og innebærer gjerne spesialisering og differensiering.



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Hovedtrekk i godstransportsystemet

- Konkurranselatene mellom transportformene er begrenset, og transportmiddelfordelingen har endret seg lite siden 1970, til tross for ønsker om flytte gods fra vei til sjø og bane.

	1970		2018	
	Mill. tonn	Andel	Mill. tonn	Andel
Sjøtransport	33	15,6 %	48,6	15,0 %
Fløting	0,6	0,3 %	0	0,0 %
Jernbane	7,7	3,6 %	11,1	3,4 %
Veitransport	170,5	80,5 %	263,8	81,5 %
SUM	211,8	100,0 %	323,5	100,0 %

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

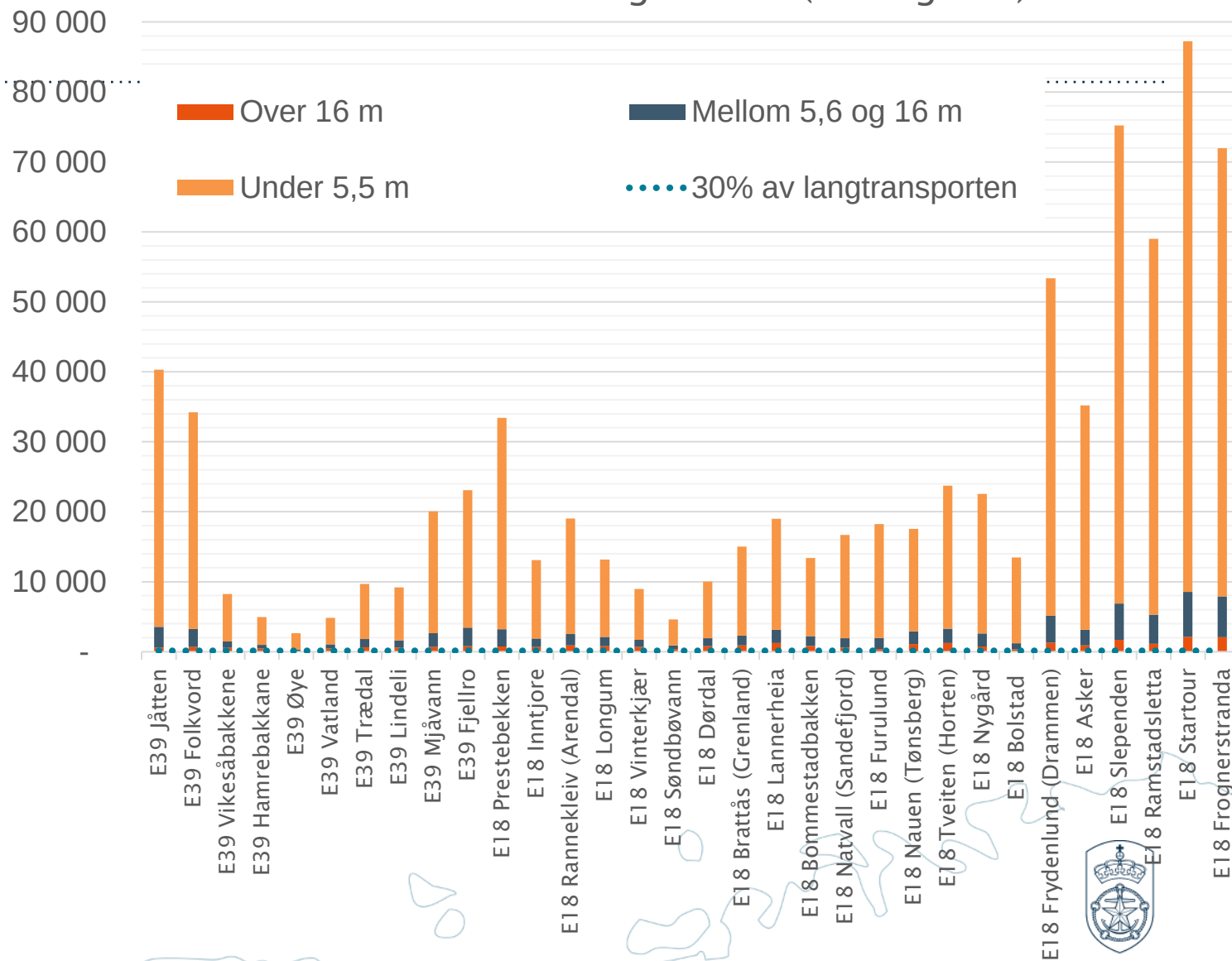
Hovedtrekk i godstransportsystemet

- Generelt er det god kapasitet i godstransportsystemet på vei og på sjø. Jernbanen har betydelige kapasitetsutfordringer, som er en kombinasjon av så vel prioritetskonflikten person/gods som av manglende kryssingsspor og lav terminaleffektivitet.
- Langtransportert gods utgjør en liten del av veitransporten, og bidrar i liten grad til køproblemer, selv ikke i/gjennom byer. Fjerning av langtransporten fra vei vil derfor isolert sett gi lite bidrag til å løse køproblematikk. Distribusjon av gods innen by har store utfordringer, men veitransport kan ikke uten videre erstattes.

– Vi tar ansvar for sjøvegen

ANTALL DAGLIGE KJØRETØYER I 2018

Korridoren Stavanger–Oslo (E18 og E39)



KYSTVERKET

Veitransporten: sikrere og mer effektiv

- Videreføre og styrke arbeidet med kontroller, for å sikre like og gode vilkår
- Raskere innfasing av sikkerhetsteknologi i kjøretøy
- Åpning for lengre og tyngre kjøretøyer :
Åpne tømmervogntognettet for modulvogntog (3 TEU)

Andre og mer krevende muligheter:

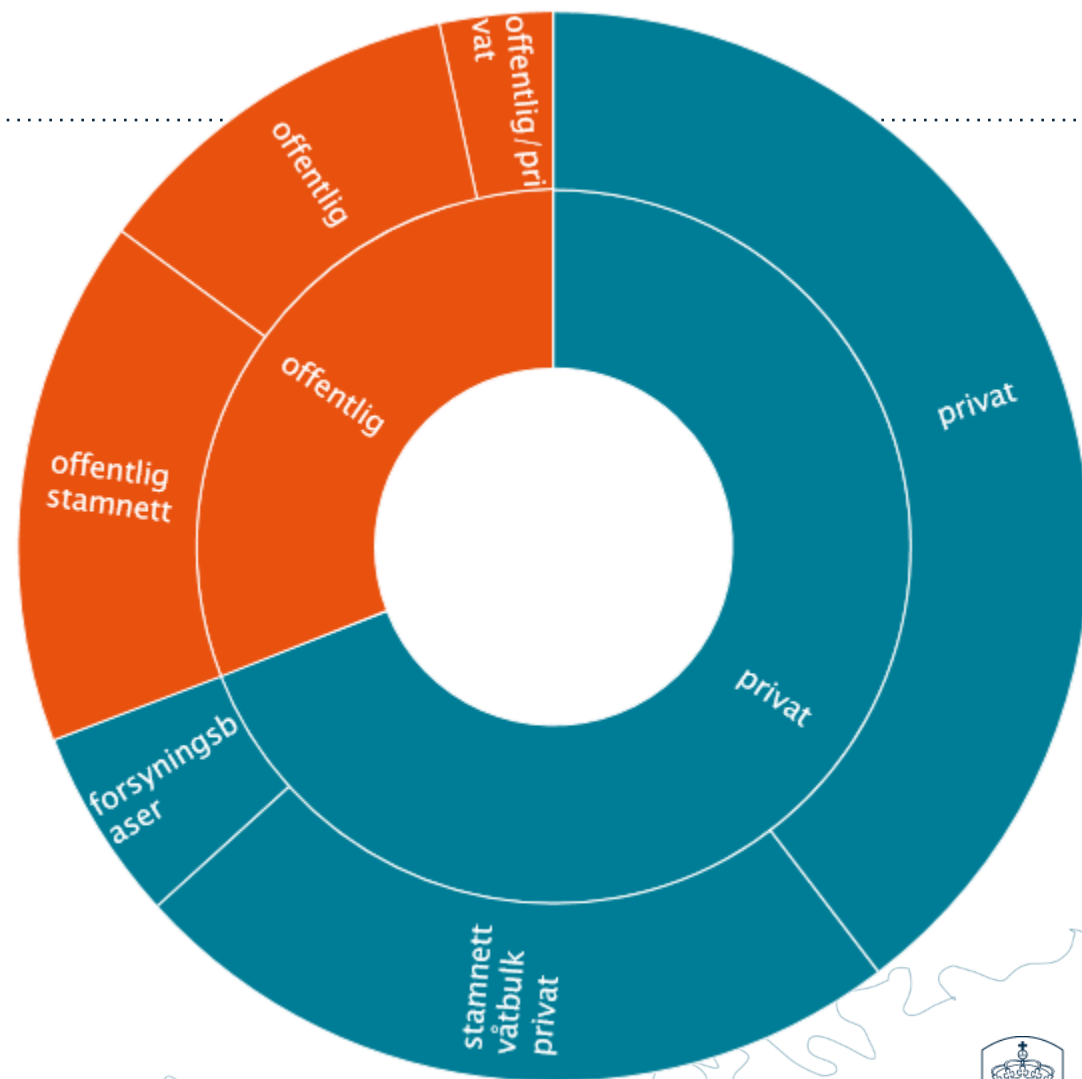
- Modulvogntog med 4 TEU på firefeltsveg
- 60 tonn totalvekt for vanlige vogntog og semitrailere (min 6 aksler) på 60 tonns-veinettet
- Gir redusert trafikk og derfor sikrere transporter med mindre utslipp

Jernbane: Økt **terminalkapasitet** og **lengre tog**

- Jernbanen er effektiv, sikker og klimavennlig, men det er behov for økt kapasitet og kostnadsreduserende tiltak, slik at disse fortrinnene kan utnyttes best mulig
- **600 m** tog innenlandsrelasjoner(ex Sørlandsbanen), **740 m** på de grensekryssende
- Effektivisering og automatisering kombiterminaler
- Tilrettelegging for autonomi

Sjøtransport: sikre arealer

- Sikre sjøtransportens konkurransekraft og effektivitet gjennom tilgjengelighet, særlig i lys av ny HFL
- Tilgjengelig areal for offentlige terminaler– Den mest sårbare delen av sjøtransporten.
- Tilrettelegge for fleksibelt og spredt anløpsmønster
- Teknologistøtte der ny teknologi er hyllevare → ivareta enkeltsegmenter som faller utenfor



Bør følges opp i det videre arbeidet med NTP 2022–2033

- Transportsektorens skadekostnader er høye, særlig i byområder. Skadekostnadene er i varierende grad internalisert, og må reduseres uavhengig av transportmiddelfordeling.
- Hver transportform må bli en **bedre utgave av seg selv**
- Både effektivisering og ny teknologi er nødvendig dersom godstransporten skal bidra til vedtatte utslippskutt, foreløpig er det mest hyllevare på vei, og da særlig de minste.
- Når nye virkemidler blir tilgjengelig bør eksisterende virkemidler evalueres. I takt med innfasing av teknologiske løsninger for økt sikkerhet, reduserte utslipp og lavere samfunnskostnader, bør gamle virkemidler fases ut dersom disse er mindre effektive enn de nye.

