

## Gods og logistikk i Osloregionen

<b>Sak:</b>	<b>Informasjon om arbeidspakke 4</b>	Behandling	Uttalelse	Orientering	Godkjenning	Retur	Frist
<b>Dato:</b>	14. januar 2020						
<b>Til:</b>	Referansegruppen	X					
<b>Kopi til:</b>	Eva Næss Karlsen, Osloregionen						
<b>Fra:</b>	Geir Berg						

### Bakgrunn og formål

Osloregionen igangsatte i 2018 et gods- og logistikkprosjekt som har som mål å utvikle et oppdatert kunnskapsgrunnlag på gods- og logistikkhåndtering i Osloregionen. Kunnskapsgrunnlaget vil være basis for mer koordinert nordisk, nasjonalt og regionalt samarbeid for å øke andelen godstransport på sjø og jernbane og oppnå mer effektiv og miljø- og klimavennlig godstransport på vei. Informasjon om prosjektet er tilgjengelig på [Osloregionens web-sider](#). Dette diskusjonsnotatet omhandler arbeidspakke 4 i prosjektet, der mandatet er utredning av «kommunenes, fylkeskommunenes og andre aktørers rolle for mer miljø- og klimavennlig transport». Hovedvekten legges på offentlige myndigheters roller og tiltak for å redusere miljø- og klimautslippene fra næringslivets transport, men også andre aktørers rolle blir beskrevet. Formålet med arbeidspakken er å kartlegge aktørkartet og beskrive aktørers roller, mål og virkemidler og å se på barrierene for å oppnå mer miljø- og klimavennlig gods- og varetransport. I tillegg vil kartleggingen bidra til å spre kunnskap om tiltak som pågår, om utfordringer og om positive resultater som er oppnådd. Arbeidspakke 4 har hovedfokus på godstransport på vei. Tiltak for å styrke sjø- og banetransportene for gods over lange avstander (over 300 kilometer) ble drøftet i arbeidspakke 3. Med godsbiler forstås varetransport, servicetransport og håndverkertjenester med varebiler og lastebiler. Ved utgangen av 2018 var det registrert ca. 280.000 godskjøretøy i Osloregionen, fordelt på ca. 241.000 varebiler og ca. 39.000 lastebiler.

Det er krevende klimamål innen transportsektoren som skal nås. Utslippene av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Norge fra ikke-kvotepiktig sektor var ca. 26 mill. tonn i 2018. Av dette utgjør veitrafikken ca. 10 mill. tonn. Det er politisk enighet om at utslippene fra ikke-kvotepiktig sektor skal reduseres med minimum 40 % fra 1990-nivå innen 2030. Sannsynligvis må utslippene fra veitrafikken reduseres med mer enn 40 % for at målet skal nås. Regjeringen har som ambisjon at innen 2030 skal 100 % av alle nye varebiler ha nullutslipp. Varedistribusjonen i bysentra skal være tilnærmet utslippsfri. Det er videre et delmål i Nasjonal transportplan 2018-2029 at 50 % av nye lastebiler har nullutslipp innen 2030. Det foreligger færre analyser av de regionale godstransportene enn for transportene mellom landsdelene og med utlandet. Mest informasjon foreligger om godstransportene i Oslo og Akershus. Rapporten vil ta utgangspunkt i utredninger som er gjort av TØI i forbindelse med NTP 2022-2033.

## **Virkemidler for reduserte utslipp**

Utslipet av CO<sub>2</sub> fra veitrafikken i Osloregionen ble beregnet til ca. 3,2 mill. tonn i 2017. Andelen knyttet til godstransport ble beregnet til 46 %. Prinsipielt er det fire måter å redusere utslippene på:

- Tiltak for å dempe veksten i gjennomsnittlig kjørelengde, benevnt som transportarbeidet per tonn
- Tiltak for å øke volumet per varetransport, som tilrettelegging for større kjøretøyenheter til og fra distribusjonsområdet
- Tiltak for å øke kollektivandelen, dvs. økt transport av gods med skip og tog
- Tiltak for å konvertere godsbilparken til energibærere med lavere utslipp av gasser og partikler

Det har ikke vært trendbrudd de siste årene i retning av redusert kjørelengde per tonn, bedre kjøretøyutnyttelse eller godsoverført til skip og tog for innenlandske transport. TØI spår heller ikke trendbrudd mot 2050 uten at nye tiltak gjennomføres. Godstrafikken på vei forventes å øke med ca. 80 % innen 2050 med gjeldende prognoser, og mer enn transportarbeidet med skip og godstog.

De statlige tiltakene for reduserte utslippene fra godsbilparken er i stor grad knyttet til økonomiske virkemidler for å endre sammensetningen i kjøretøyparken i en mer klimavennlig retning. I persontrafikken er det et nullvekstmål for biltrafikken i byene. Tilsvarende mål er ikke fastsatt for godstransportene i byområder.

## **Kommunale og regionale areal- og transportplaner**

I rapporten gjennomgås økonomiske virkemidler som påvirker, eller kan påvirke, utslippene fra godstransport, som tiltak i regi av Klima- og Miljødepartementet (som Klimasats), Enova, Innovasjon Norge og Forskningsrådet. Fylkenes og kommunenes ansvar er i første rekke knyttet til disponeringen av arealer, for eksempel slik at veksten i transportarbeidet dempes. Arealer er en knapphetsfaktor med mange interessenter. Det er betydelige interessekonflikter knyttet til tiltak som kan redusere transportarbeidet for gods.

## **Områder for nærmere kartlegging**

Arbeidet med rapporten pågår. I referansegruppemøtet på fredag 17. januar drøftes hvilke områder som spesielt bør kartlegges nærmere, blant annet med hensyn til barrierer for reduserte utslipp og uklare roller. Blant områdene for nærmere kartlegging kan være:

- Ansvarsforhold og barrierer for tilrettelegging for nye energistasjoner for godsbiler
- ABC-prinsippet. Rett bedrift på rett sted. Betyr det at nåværende arealforvaltning må endres for transportintensive bedrifter?
- Massevarer og grovt gods – hvordan dempe CO<sub>2</sub> avtrykket fra tunge kjøretøy i store infrastrukturprosjekter
- Bylogistikk – hva kan og bør kommunale etater og transportnæringen gjøre?
- Miljø-/klimakrav ved innkjøp av godstransporttjenester /CO<sub>2</sub> avtrykket fra transport ved innkjøp av varer og tjenester

Lederen for Enova, adm. direktør Nils Kristian Nakstad, skrev for to år siden en artikkel om at tradisjonell teknologisk innovasjon ikke er nok til å nå klimamålene. Han mener at strukturell innovasjon og sosial innovasjon er avgjørende premisser for å oppnå en overgang til lavutslippssamfunnet. Med strukturell innovasjon forstås hvordan vi organiserer samfunnet slik at

transportløsninger og energiforsyning kan ivaretas på en mer effektiv måte. Med sosial innovasjon forstår hvordan vi anvender teknologi, muligheter og tjenester på en annen måte enn før. Mange av de tiltakene som kommuner, fylkeskommuner og andre aktører kan gjøre, er nettopp knyttet til strukturell og sosial innovasjon.