



Gods og logistikk i Osloregionen



Diskusjonsgrunnlag Arbeidspakkene 3 og 4



Møte i referansegruppen

Geir Berg

Klimamålene som skal nås innen 10 år

- ✓ 40 % reduksjon i utslippene av CO₂-ekvivalenter i ikke kvotepliktig sektor innen 2030 (sammenlignet med 1990-nivå), der transport utgjør ca. to tredjedeler av nåværende utslipp
- ✓ Regjeringen (Granavolden erklæringen): Utslippene fra veitrafikken skal reduseres med 50 % innen 2030 fra 2005-nivå
- ✓ Prognose TØI i f. m. NTP 2022-2033: 80 % vekst i transportarbeidet i veinettet innen 2050 og ca. 50 % vekst for skip og godstog

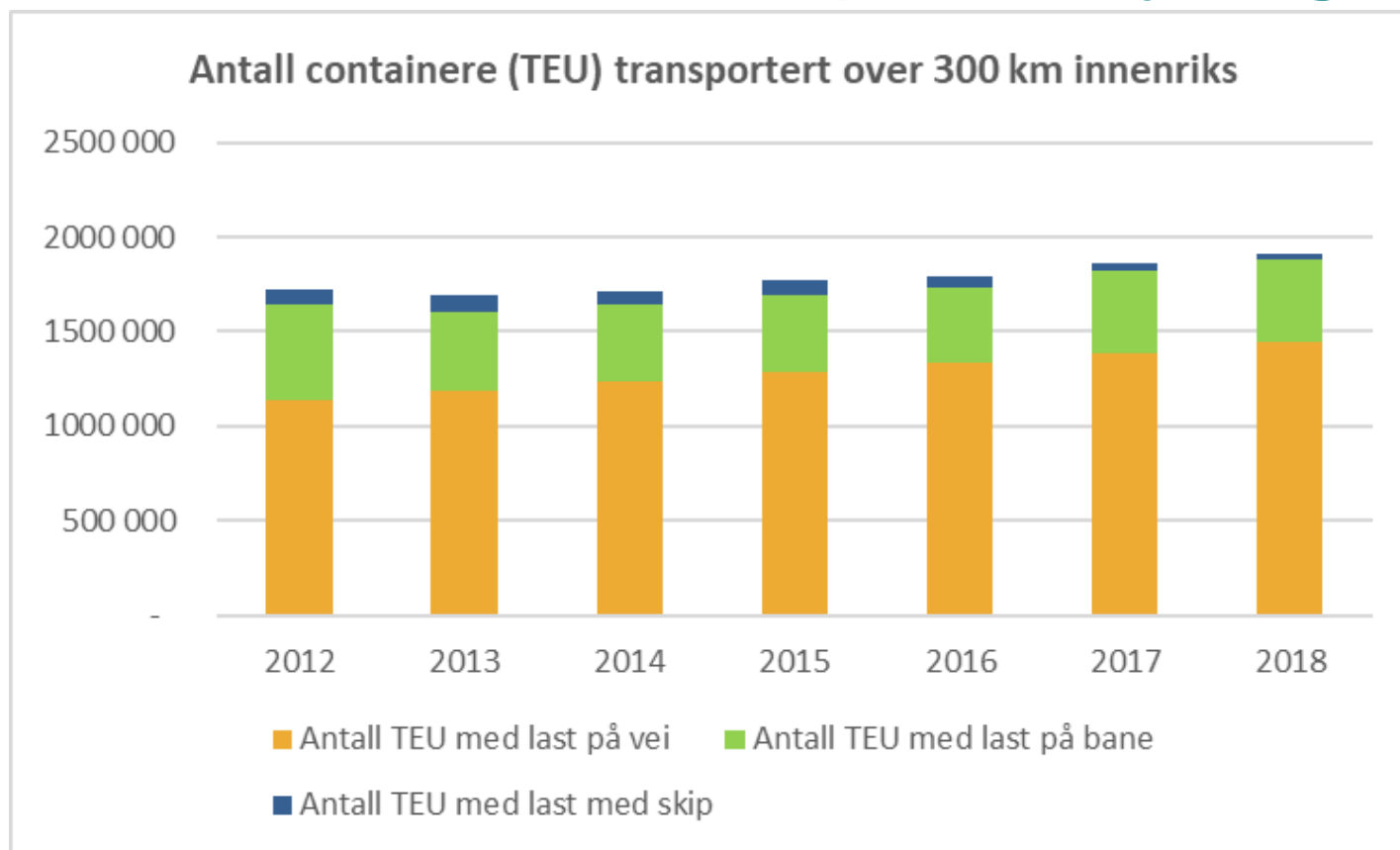
Årlig vekst, %	Veg	Sjø	Jernbane	SUM
2018-2030	2.13	2.05	1.62	2.05
2030-2050	1.80	0.96	1.13	1.14
2018-2050	1.92	1.37	1.31	1.48

Flere 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 transportmidlene til energibærere med lavere utslipp av gasser og partikler, dvs. endringer i sammensetningen av bilflåten og skipsflåten

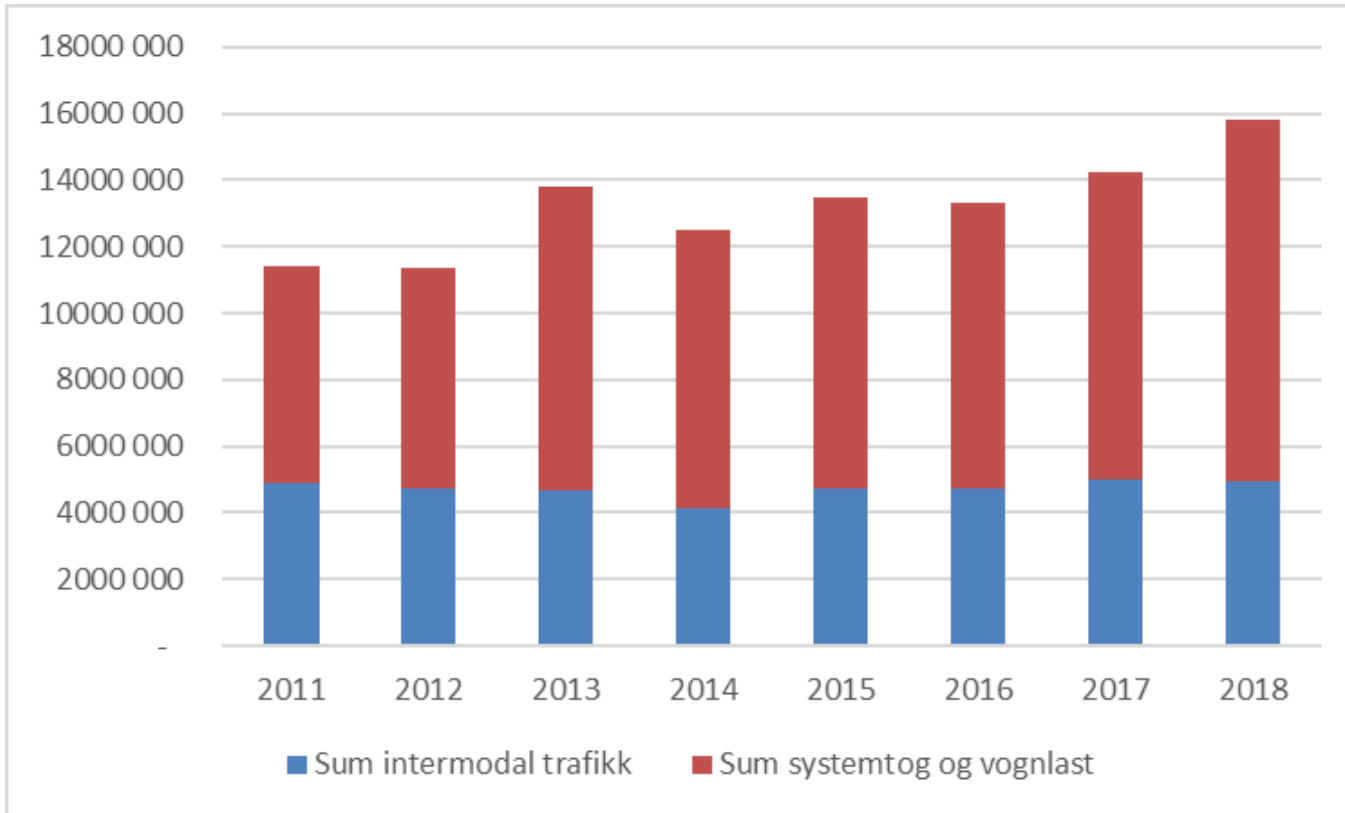
Ingen nasjonale trafikk- og utslippsmål for næringslivets transportere, med unntak av konverteringsmål for varebiler og lastebiler til andre energikilder

Gods overføres til veitransport i betydelig omfang



I 2012 ble hver tredje containerenhet (TEU) med transportavstand over 300 km Innenriks fraktet med skip eller tog. I 2018 er dette redusert til hver fjerde enhet.

Transportutviklingen på bane (tonn), eks. jernmalm



All vekst de siste 10 årene har skjedd innen råvarer og industrigods, og fortrinnsvis i de grensekryssende transportene

Den intermodale trafikken utgjør 31 % av godsvolumet og 62 % av transportarbeidet, inkl. sjømat og farlig gods (SSB)

Ønskelisten fra CargoNet på Jernbaneforum 2019

Miljøstøtte- ordning

- **Miljøstøtteordning for gods på bane må realiseres på lik linje med andre land**
- **Må ha virkning fra og med 2019**

Infrastruktur

- **Investeringer som reduserer enhetskost og som bedrer konkurransevnen mot vei**
 - Lengre tog
 - Raskere tog
 - Bedre prioritering av ruter

Jernbanedirektoratets godsstrategi – sept. 2019

- ✓ Godsanalysen 2016 (modellanalyse): Bare 7 % av transportmengden på vei har andre muligheter, og at kun 2 % faktisk kan overføres fra vei til andre transportmidler, og forutsatt at det iverksettes sterke tiltak (5-7 mill. tonn)
- ✓ Målet om 30 % godsoverføring fra vei til bane for transporter over 300 km innen 2030 (7 mill. tonn) innebærer at kombitrafikken i banenettet må fordobles sammenlignet med i 2017 (her er konkurranseflaten størst)
- ✓ Vektlegging av tiltak for å redusere enhetskostnadene.
- ✓ Modellanalyser av kapasitetsutvidende tiltak på hovedstrekningene for å kunne øke lengden på godstogene fra 400-500 meter til 600-750 meter
- ✓ Ikke separate utredninger rundt industrigods, tømmer og massevarer

Modellanalyse av prioritering av godstog Oslo-Trh

«Som del av strategien har det blitt laget en innledende analyse der godstog konsekvent prioriteres foran persontog (alle togkategorier) på relasjonen Oslo - Trondheim. Samlet framføringstid for godstogene reduseres med 25 timer (fordelt på 17 tog), mens samlet framføringstid for persontog forlenges med 16 timer (fordelt på 132 tog).»

Nytten per godstog: Halvannen times reduksjon i framføringstid
Tidstapet per persontog: 7 minutter i gjennomsnitt

Det er likevel ikke forslag til gjennomføring (men ytterligere utredninger), som innføring av katalogruter for godstog. Det foreslås at noen ruteleier med høy prioritet for godstog kan settes av på forhånd og for flere år

Samfunnsøkonomisk nytte av tilrettelegging for lengre godstog

	NNV (Mnok)	NNB	Endring i eksterne kostnader Alnabru (mill.nok)	Endring i CO ₂ - utslipp (tonn per år)	Endring i godstransport fra veg (Lastebilkm per dag)
Dovrebanen (600m)	-700	-0.6		-2367	-5803
Sørlands- banen (600m)	-1641	-0.89		-3548	-8567
Bergens- banen (600m)	-11	-0.02		-5355	-12732
Kongsvinger- banen (740m)	1604	2.56		-8439	2233
Alnabru	119	0.04	-232	-10243	-14602
Totalt	-629		-232	-29951	-39470

Investeringer i kryssingsspor for tog med lengde på 600-740 meter
 Samfunnsnyttan av lengre godstog på Østfoldbanen er ikke beregnet

Konkurranseskravene - arbeidspakke 3

- ✓ Leveringspresisjonen må minimum være på nivå med lastebiltrafikken
- ✓ Transporttiden dør-dør må være som lastebiltransportene, eller kortere
- ✓ Operatørene må ha egenfinansieringsevne til å henge med i den teknologiske utviklingen og kunne ta risiko
- ✓ Infrastrukturforvalterne må skape langsiktig, stabile rammebetingelser for gods på bane og for sjøtransporten
- ✓ Inntrykket av jernbanen som transportsystem hos vareeierne må endres

Den statlige strategien ivaretar de økonomiske faktorene, men det er uklart hvordan konkurranseevnen skal styrkes på de andre områdene

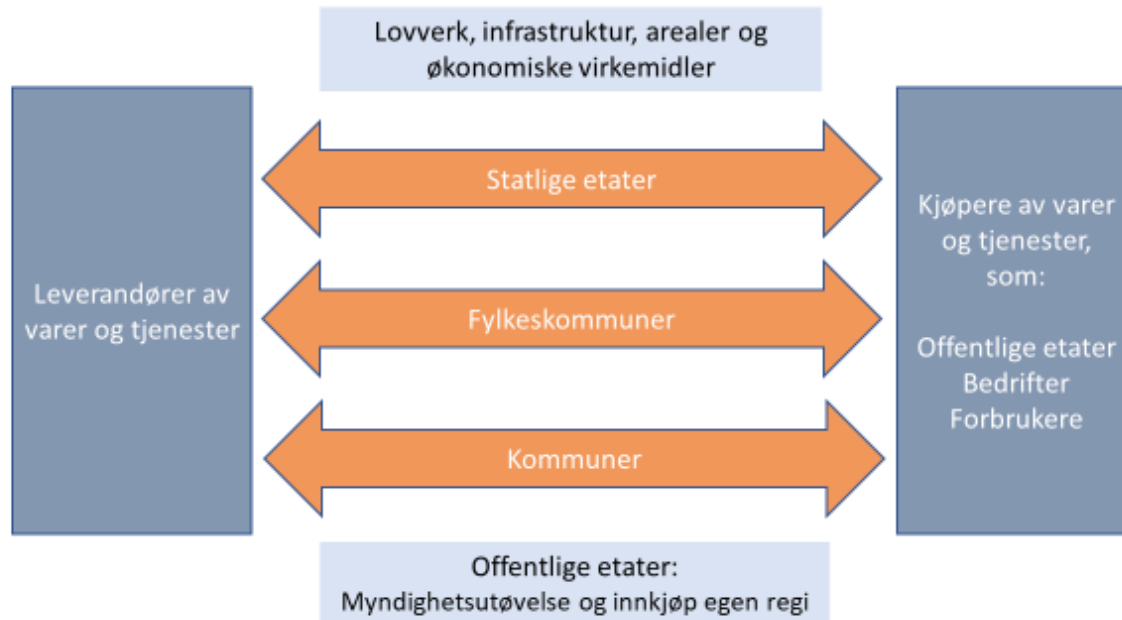
Diskusjon

Er moderate statlige infrastrukturinvesteringer i eksisterende transportårer for skip og godstog, i kombinasjon med insentiver for endring av kjøretøyparken, nok til å redusere utslippene fra godstransportene i veinettet med 50 % i løpet av ti år?

Hvis nei, hvilke større grep kan/bør gjøres i tillegg?
Hva savnes fra transportetatene?

Ulike aktørers rolle for å redusere utslippene

Arbeidspakke 4



CO2 utslippene fra veitrafikken

Beregnet utslipp Oslo og Akershus 2017	Tonn CO2	Andel
Busser	64 696	4 %
Personbiler	778 861	52 %
Tunge kjøretøy	404 527	27 %
Varebiler	236 413	16 %
Sum	1 484 497	

Kilde: Klima- og miljødirektoratet

I arbeidspakke 1 ble utslippene beregnet til ca. 3,2 mill. tonn i Osloregionen i 2017, der 46 % var relatert til varebiler og lastebiler

Trafikken med store godsbiler til, fra og gjennom Oslo

Varegrupper	Til Oslo		Fra Oslo		Sum	Andel av godset		Internt i Oslo
	Tonn (1000)	Tonn/tur	Tonn (1000)	Tonn/tur	Tonn (1000)	Tonn	Turer	Tonn (1000)
Dagligvarer	4 016	10,8	4 038	11,6	8 054	32 %	41 %	1 375
Byggevarer	1 332	18,2	1 031	15,2	2 363	9 %	8 %	1 358
Massetransport og avfall	3 730	20,1	7 078	23,6	10 808	43 %	28 %	5 868
Industrivarer	1 004	8,1	950	7,5	1 954	8 %	14 %	296
Drivstoff og kjemiske produkter	303	17,8	1 469	19,3	1 772	7 %	5 %	714
Ukjent	168	4,2	132	3,7	300	1 %	4 %	54
Sum	10 553	7,0	14 698	9,7	25 251			9 665

Kilde: TØI rapport 1622/2018

Det ble transportert ca. 35 mill. tonn fordelt på 2,6 mill. turer

Utviklingen de nærmeste 3-4 årene

Utslipp av CO2 fra veitrafikken	Andel	Forventet utvikling
Privatbiler og busser	50 %	Jevn nedgang
Vare- og tjenesteforsyning	25 %	Flat utvikling
Bygg og anlegg og industri	25 %	Sterk vekst
Derav varedistribusjon i bysentra	2-3 %	Jevn nedgang

600 mill. kr. til kommunale klimasatsprosjekter 2016-2019

Klimasats prosjekter areal og transport 2016-2019	Antall
Areal- og transportplanlegging i spesifikke geografiske områder	115
Støtte til nettverksamarbeid, inkl. med næringslivet (20 prosjekter)	75
Ladepunkter og ladestasjoner, mest for kommunale kjøretøy/drosjer	170
Sykkelprosjekter, som låneordninger, parkering, økonomisk støtte etc.	110
Kartlegging av reisevaner og tiltak kollektivtransport	50
Produksjon og distribusjon av biogass eller hydrogen	40
Avfallsinnsamling, -behandling og -deponering	30
Fossilfrie anleggsplasser	12
Sum areal og transport	602
Byggelaterte prosjekter	140
Klimavennlige innkjøp, som kompetanse og anskaffelsesveiledere	20
Øvrige prosjekter, fortrinnsvis angående ferger, mat og landbruk	116
Sum totalt	878

Halvparten pågår fortsatt

Få prosjektet relatert til gods og logistikk

Mest konkrete tiltak knyttet til investeringer, men også noe planer og nettverk

Inntil 50 % tilskudd

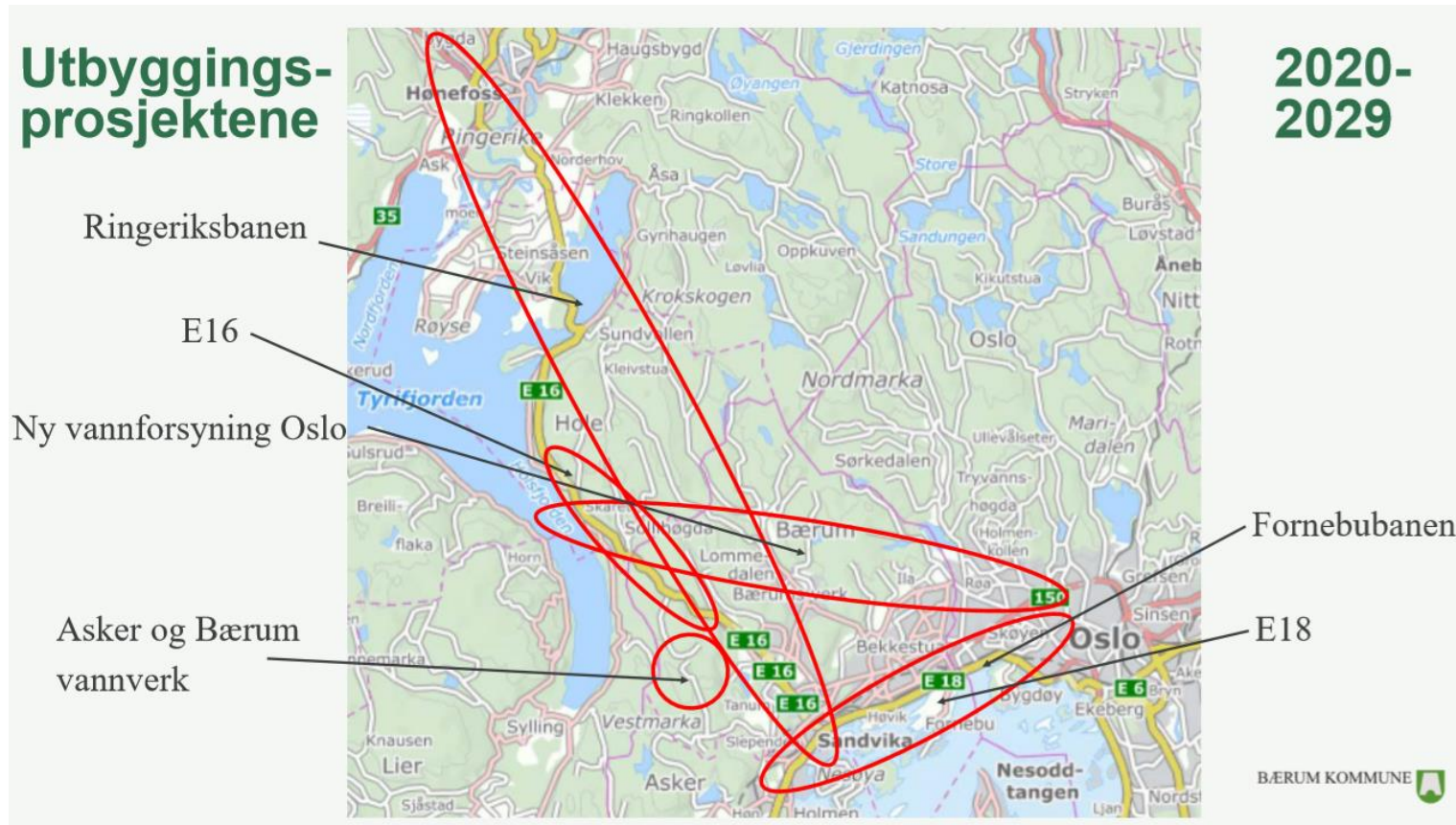
Prosjekter med elementer av næringstransport

Prosjekter som har elementer av næringstransport	Prosjekteier	Støtte
Fyllestasjoner for biogass eller for flere energibærere	14 prosjekter	
Klimanettverk med næringslivet, uspesifisert	20 prosjekter	
Areal- og transportstrategi for Mjøsregionen	Oppland FK	950 000
Redusert avfallstransport med smarte søppeldunker	Trondheim kommune	3 700 000
Redusere massetransport, mer utslippsfri transport	Oslo, Fornebubanen	4 000 000
Overgang til klimanøytralt drivstoff	Oslo, renovasjonsetaten	250 000
Klimavennlig bylogistikk i Drammen - forprosjekt	Drammen kommune	240 000
Elektrifisering av varetransport	Bymiljøetaten	250 000
Utprøving av små el-lastebiler i småby.	Flekkefjord kommune	150 000
Transporthub Asker sentrum, konseptutredning	Asker kommune	550 000
Utslippsfri varelevering i sentrum	Stavanger kommune	240 000

Spesifikke temaer for drøfting av roller

- ✓ Energistasjoner for godsbilene
- ✓ Bydistribusjon
- ✓ Innkjøp av transporttjenester
- ✓ Areal – og transportplanlegging for C-bedrifter
- ✓ Minimering av transportarbeidet ved store infrastrukturprosjekter

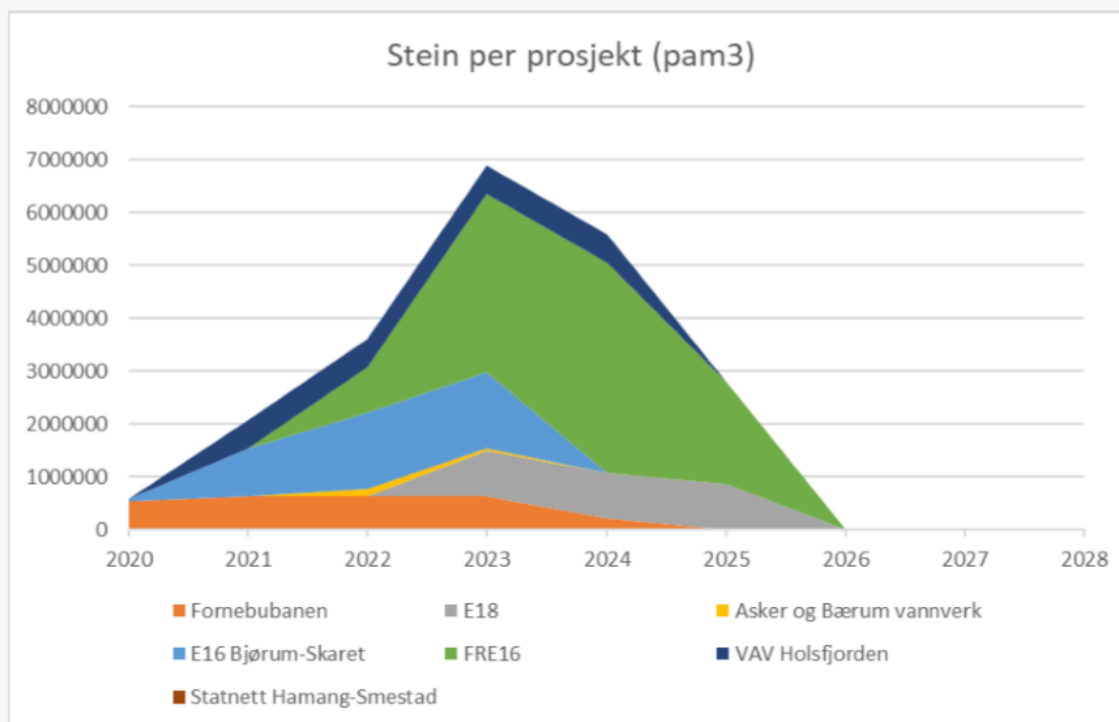
Mange store utbyggingsprosjekter



Kun prosjekter som berører Bærum kommune

Og de kommer med svak samordning..

.... som kommer samtidig, og de kommer nå...

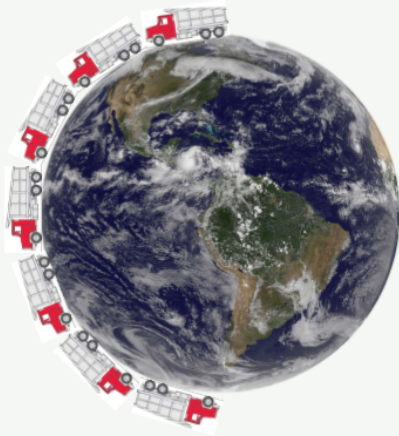


Bilder fra Tore Gulli, Bærum Ressursbank

Konsekvenser uten samordning og nye løsninger

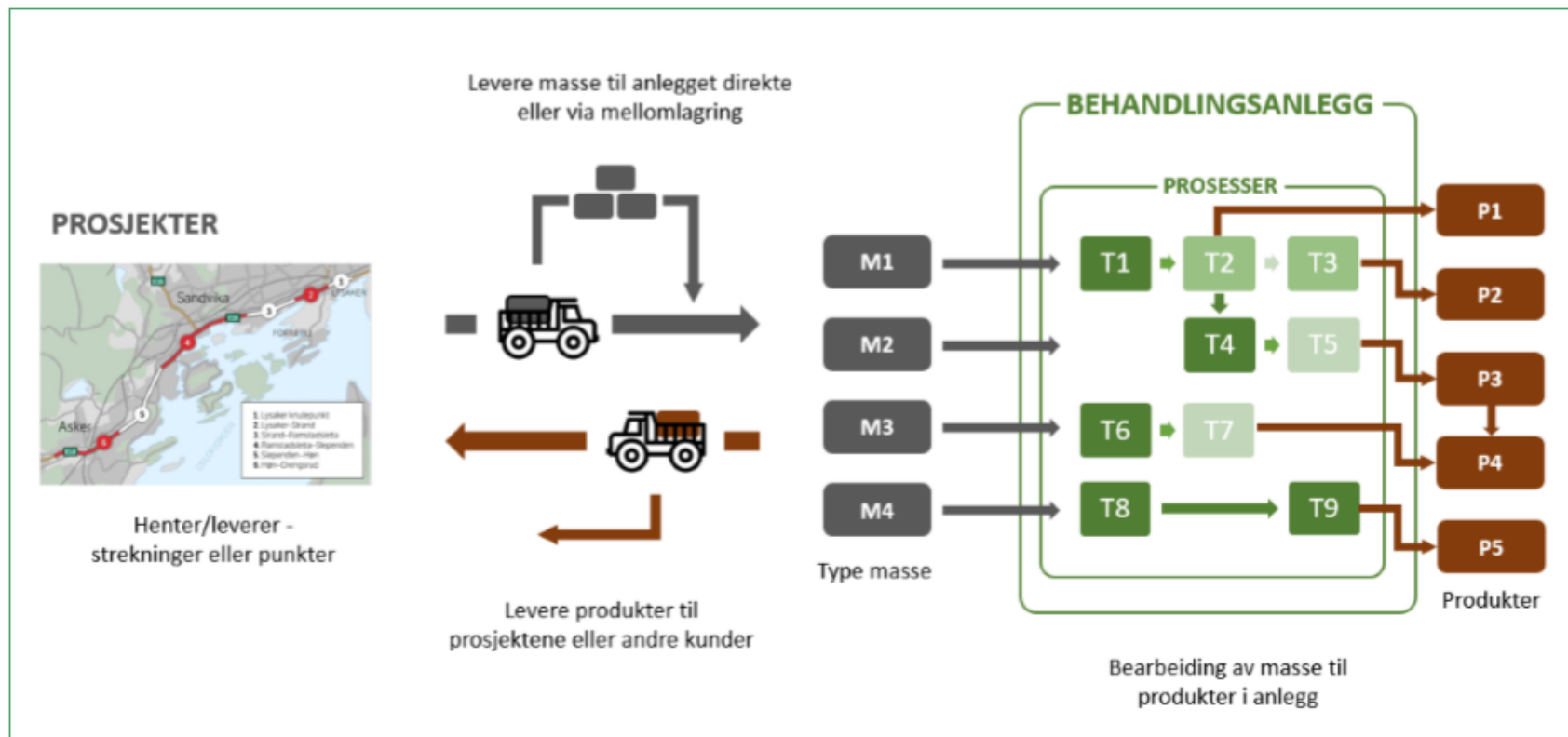
De negative klima- og miljøeffektene fra prosjektene kan bli betydelige

Total steintransport:
1,1 mill. lastebil-lass



- ▶ 141 mill. kilometer samlet kjøredistanse
- ▶ 652 000 tonn CO₂-eq

Helt avgjørende med felles løsninger nær uttaket



Illustrasjon: NTNU og Spring Consulting

Spørsmål for drøfting

Hvilke temaer er det ønskelig at vi drøfter nærmere i arbeidspakke 4?

Hva skal prioriteres høyere for å nå utslippsmålene for gods?