

Regional plan for godstransport og terminalstruktur i Viken

8. November 2022

Trond Hammervoll

Oversikt

1. Fra planprogrammet
2. Eksisterende planer
3. Klimagassreduksjon og omlegging til fornybare drivstoff innen transportområdet i Viken
4. Undersøkelse av godstransport og terminalstruktur i Oslo og Viken
5. Plantreff med kommunene 13 september
6. Dialogmøte 28. oktober

1. Fra planprogrammet

Overføre gods fra vei til sjø og bane

Transporteffektivitet

Redusere klimagassutslipp fra godstransport /utfasing av fossil energi

2. Eksisterende planer

- Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015)
- Regional transportplan for Østfold mot 2050 (2018)
- NTP 2022 – 2033

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 (utdrag)

- Utvikle et godstransportsystem som flytter tungtransport fra veg til sjø og bane
- Godshåndtering i byområdene kommer ofte i konflikt med tilretteleggingen for andre transportformer. Utfordringene for godstrafikk i byområdene er både framkommelighetsproblemer og miljøulemper.
- Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (utdrag)

Videreutvikle Osloregionens nav/satellitt-strategi for gods og logistikk

Det utredes nye regionale godsterminaler med jernbanetilknytning for å avlaste Oslo og muliggjøre mer gods på jernbane. ..[...]... Det gjør det mulig å møte veksten i godstransporten på en samordnet måte, og å frigjøre arealer i byer og tettsteder til annen utvikling.

A6. (arealbruk) Utvikle terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk utenfor byene.

R12 (retningslinjer)legge til rette for større logistikk-, lager- og industrivirksomheter. Handel og andre besøksrettede virksomheter tillates ikke i disse områdene.

Regional transportplan for Østfold mot 2050 (utdrag)

Godstransporten i og gjennom Østfold skal være effektiv, miljøvennlig og trafikk sikker, og den skal bidra til forutsigbarhet for næringslivet. Potensialet for mer miljøvennlige transportløsninger skal utnyttes, herunder redusert karbonavtrykk fra veitransporten og bedre arbeidsdeling mellom godstransport på vei, sjø og bane

- Stille krav om miljøvennlig og sikker godstransport i og gjennom Østfold, samt arbeide for økt kontrollvirksomhet.
- Ta i bruk ny teknologi og miljøvennlig drivstoff i godssektoren for å bidra til lavutslippssamfunnet.

forts.

- Arbeide for nye, nasjonale insentiver for overføring av gods fra vei til sjø og bane.
- Følge opp anbefalingene fra den nasjonale godsutredningen og samarbeidsalliansen Osloregionen om etablering av godsterminal i Follo/Østfold, samt se dette i sammenheng med kommende KVV for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet.
- Utrede mulighetene for opplasting av semitrailere på jernbanen ved en terminal som kan redusere godstransporten på vei gjennom Østfold.
- At tilrettelegging av arealer og transportløsninger, bl.a. i forbindelse med havner, følger prinsippene om transporteffektivitet og rett arbeidsdeling mellom vei, sjø og bane.

3. Klimagassreduksjon og omlegging til fornybare drivstoff innen transportområdet

I Fylkestingets vedtatte **57 tilleggforslag til økonomiplanen 2020-2023** står det at: «Fylkesrådet har som mål at Viken skal bli et nullutslippssamfunn, og at klimagassutslippene fra Viken skal reduseres med minst **80 prosent innen 2030.**» (sammenliknet med 2016)

Videre skal fylkeskommunes egen virksomhet bli fossilfri innen 2028, med krav om at miljøskadelig drivstoff fases ut.

Målsetningene gjenspeiler klimamålene i de regionale planene fra de tre tidligere fylkene.

4. Utredning av godstransport og terminalstruktur i Oslo og Viken

Norconsult 

Inger Lise Tyholt



Kartlegging og analyse

❖ Følgende fem temaer er kartlagt:

- Overordnede struktur for godstransport og terminaler
- Tilbydere og etterspørrere av transporttjenester
- Planer og utredning
- Utviklingstrekk og drivkrefter
- Fremtidig etterspørsel

❖ Resultat av kartleggingen:

- Analyse av dagens situasjon samt kobling mot framtidig utvikling: Vi har med utgangspunkt i det vi har kartlagt sett på hvordan vi kan innrette virkemidler, insitamenter og tiltak slik at dette bidrar til en bærekraftig utvikling for gods og logistikk i Oslo og Viken
- Verktøykasse med virkemidler, insitamenter og tiltak

Metode

- ❖ Dokumentstudie
- ❖ Offentlig tilgjengelige data (SSB, data Viken, FKB)
- ❖ Intervjuer
- ❖ Enkle beregninger ved bruk av den nasjonale godstransportmodellen (NGM), beregner antall tonn gods mellom kommuner fordelt på type gods som fraktes og hvilket transportmiddel (vei, bane og sjø)

Tilbydere og etterspørrere etter godstransporttjenester

- ❖ Etterspørrere etter godstransporttjenester er bedrifter og bosatte som sender eller mottar

➤ Rosa/Lilla: tetthet av virksomheter (lav til høy)

- ❖ Tilbydere av transporttjenester

➤ Grønt: lagre fra 1000 til 90 000 kvm

➤ Grossister: ASKO og BAMA

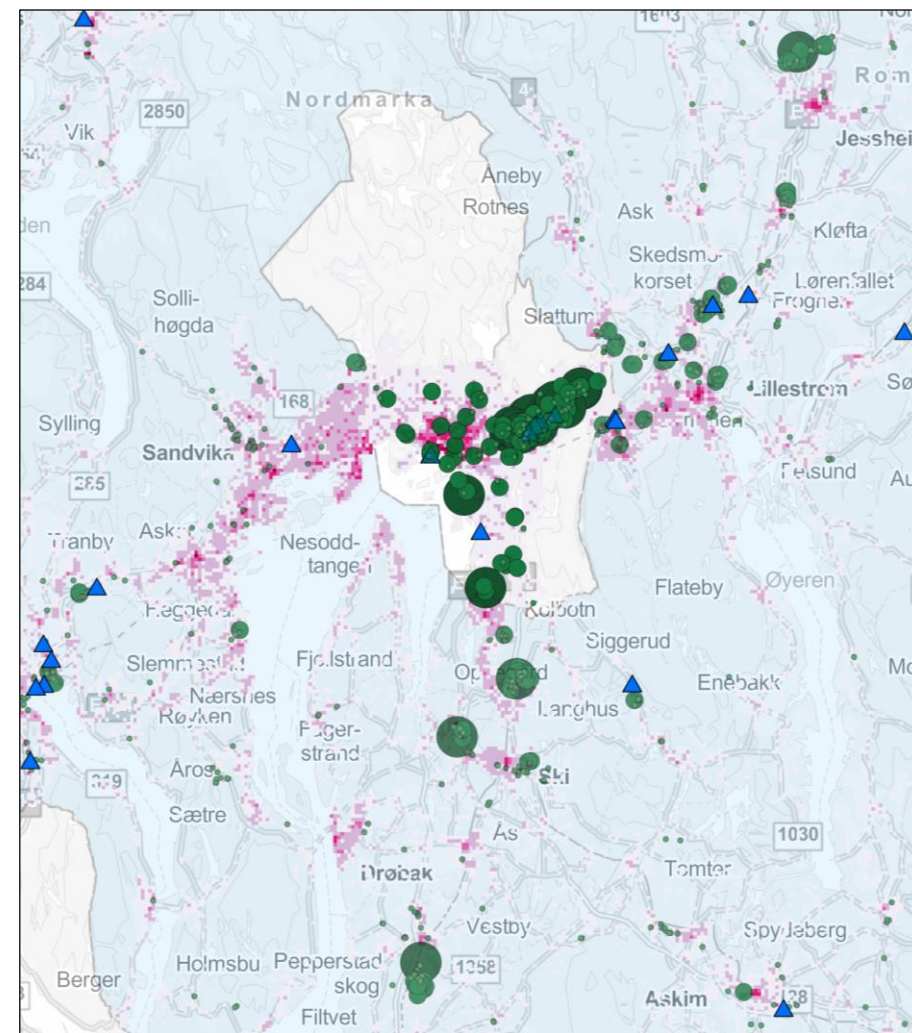
➤ Blå: post- og godsterminaler

➤ Samlastere: Schenker, PostNord, Posten/Bring, ASKO

➤ Ekspress- og budtjenester: DHL

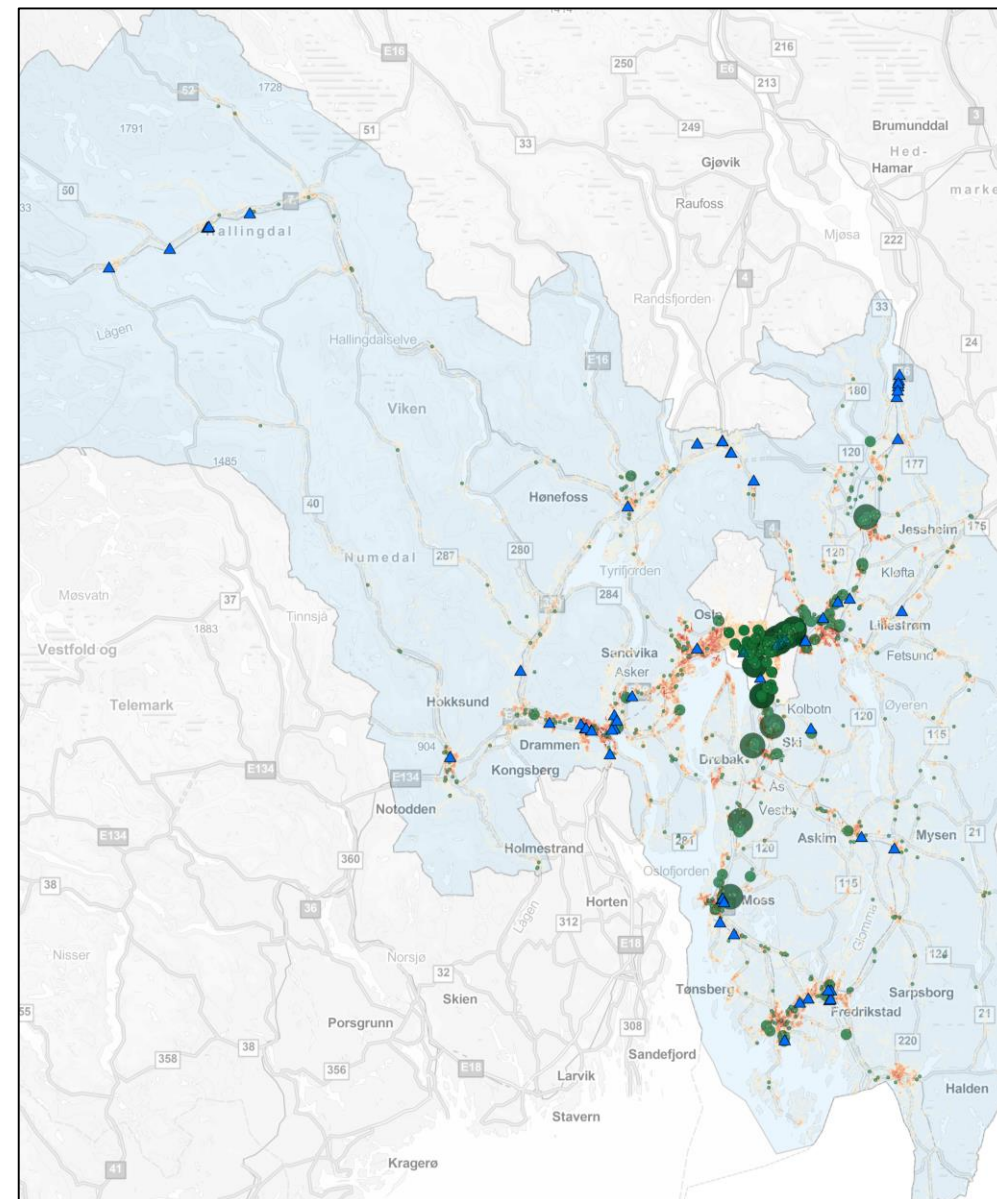
➤ Nasjonale transportører: CargoNet

➤ Kunder er gjerne samlastere, grossister og leverandører



Vegterminaler og lagerstruktur

- Godsterminalene (og grossistlagre) er lokalisert innenfor en viss avstand fra etterspørrenerne
 - Samlastere og ekspressforsendelser: Terminaler (kan ha noe lagerkapasitet)
 - Sentrallagere med terminalfunksjon (grossistene)
- Leverandørene (samlastere, grossister og ekspresstjenester utfører sisteledd-distribusjonen fra terminal til mottakere
 - Bylogistikken benytter samme system som personbilen. Med flere restriksjoner på personbilbruk og økt tilrettelegging for grønn mobilitet blir det stadig mer utfordrende å levere i byen.
 - Letekjøring, trengsel og forsinkelser er en del av det daglige bildet



Utviklingstrekk og drivkrefter

- ❖ Fortsatt regionalisering av gods- og terminalstrukturen på grunn av pris og tilgang
- ❖ Enkelte eksempler på etablering av bynær omlastning til mindre kjøretøy innenfor bygrensen, slik som Filipstad (Posten, DHL, Schenker). Egnert til pakkeleveranser, og godt supplement til den volumtunge nyttetransporten.
 - ❖ Vil likevel være avhengige av store lastebiler på sisteleds-distribusjon til tettstedene for å dekke alt volum
- ❖ Automatisering av terminaler og lager gir høyere kapasitet og mindre fotavtrykk. Eksempler på automatisering av både pakker og lagring av paller.
- ❖ Høy grad av elektrifisering av varebiler. Tilgang, pris og egnede ladestasjoner for tunge lastebiler er fortsatt en barriere for aktørene. Støtteordninger må fortsette.
- ❖ Batterielektrisk på sisteleds-distribusjon, hydrogen på langdistanse.
- ❖ Netthandel økt under pandemien, men nedgang da butikkene åpnet for fullt igjen. Prisvekst vil påvirke forbrukernes handlevaner.

Våre funn tyder på

- ❖ Gods – og terminalstruktur flyttes lengre vekk fra etterspørrere noe som medfører lengre transportavstander
- ❖ Ulik grad av tilrettelegging for gods og logistikk i kommunen
- ❖ By- og stedsutvikling er prioritert fremfor havneterminaler
- ❖ Tilrettelegging av døgnhvileplasser/ladeinfrastruktur for større kjøretøy er for dårlig
- ❖ Flere ønsker å benytte jernbane til å frakte gods over lengre strekninger dersom det hadde vært mer fleksibelt, høyere hastighet, bedre priser og om de hadde vært lokalisert nærmere jernbanen



Hver dag forbedrer vi hverdagen

5. Plantreff med kommunene 13 september

- Regionalt samarbeid for å overføre gods fra veg til sjø/bane
- Lager og terminalstruktur
- Fossilfri godstransport

HVORDAN FUNGERER REGIONALT SAMARBEID FOR Å OVERFØRE GODS TIL BANE?

- Utvikling og strategi bør ligge på statlig nivå. Ansvarsavklaring og ambisjonsnivå må fastsettes.
- Det er først og fremst handling fra sentrale transportmyndigheter (Bane Nor, Jernbanedirektoratet) som ønskes! Utfordrende å forplikte de statlige etatene.
- Uklart om regionale forum er viktige aktører i dette. Noen mener ja, noen mener at det ikke gir forpliktende samarbeid. Noen har ikke temaet høyt oppe.
- Enkelte mener at vi mangler kunnskap om regionale utfordringer, mens flere sier at det ikke er mangel på kunnskapsgrunnlag, KVVU'er og utredninger. Det er manglende utbygging av enkeltspor til dobbeltspor på strekninger som i dag ikke er høyhastighetsbaner (Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Hovedbanen Nord) som skaper kapasitetsutfordringer for godstransporten på bane

LAGER- OG TERMINALSTRUKTUR

- 1) Behov for regional struktur.
- 2) Bør de ulike varegruppene håndteres ulikt (og få egne strukturer)?
- 3) Hva bør inn i regional plan: skal ansvaret legges på regionalt nivå eller peke på nasjonalt nivå. Ansvarsavklaring er kanskje det viktigste?
- 4) Er gods og logistikkområder langs hovedvegnettet godt utnyttet?
- 5) Hvordan avveie ulike hensyn ved lokalisering (estetikk, bærekraft mv) – hva er viktigste hensyn?
- 6) Trenger vi føringer for lokalisering, for eksempel rundt havn – nye løsninger for virksomheter som ikke trenger å være der?
- 7) Dialog med næringsaktører

FOSSILFRI GODSTRANSPORT

- 1) Markedet styrer. Er det klimavennlig håndtering av gods?
- 2) Behov for overordnet struktur/ rammer/strategier og insentiver for samarbeid på tvers.
- 3) Godstransport – skal det være fylkeskommunens ansvar? Hvilken rolle skal FK egentlig ha? Kreves det mer statlige føringer?
- 4) Behov for å skaffe oversikt over norskprodusert hydrogen og biogass – og utnytte innen godstransporten

6. Dialogmøte 28. oktober (utdrag)

- FK og kommune bør bli enige om hvor logistikkarealer skal legges. Samarbeid med veieier (FK og SVV). Skille på forbruksvarer, byggevarer, masser, gjenvinning/sirkulærøkonomi etc. fordi det er ulike behov og utviklingsretning.
- Behov for bynære terminaler når de store etableres lenger unna sentre. Hvordan styre dette?
- Satelittmodellen er god hvis man virkelig mener å flytte fra vei til bane
- Mulig å etablere døgnhvileplasser i forbindelse med energistasjoner

Dialogmøte 28. oktober forts.

- Teknologikutvikling må settes i fokus. Ny teknologi bidrar til mer effektiv omlasting og i flere timer i døgnet. Elektriske lastebiler. Sjødroner.
- Må etablere nye terminaler nær eksisterende jernbane.
- Følges opp:
- Grønt Landtransportprogram og SVV skal gjøre kjøremønsteranalyse (TØI).
- Det pågår utredninger om utvidelser av tømmerterminaler flere steder i landet. Viser til en rapport om dette (be om denne)

Takk for oppmerksomheten!