

Innlandet fylkeskommune og grønne næringstransporter

Fagpolitisk utvalg
6. des 2021

Sjur Strand

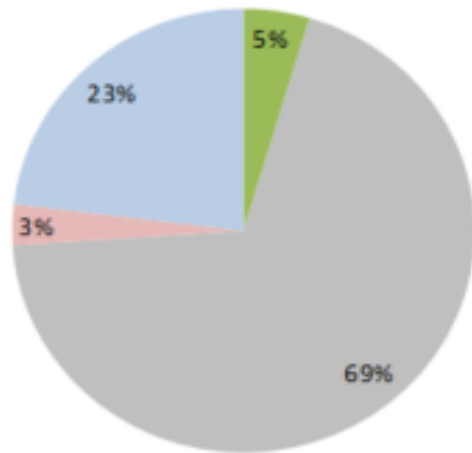
Tema

1. De viktigste utfordringene i eget fylke (knyttet til grønne næringstransporter)
2. Pågående og planlagte aktiviteter/prosjekter (i eget fylke)
3. Aktuelle samarbeidsområder (på tvers av fylkesgrenser/landegrenser evt)

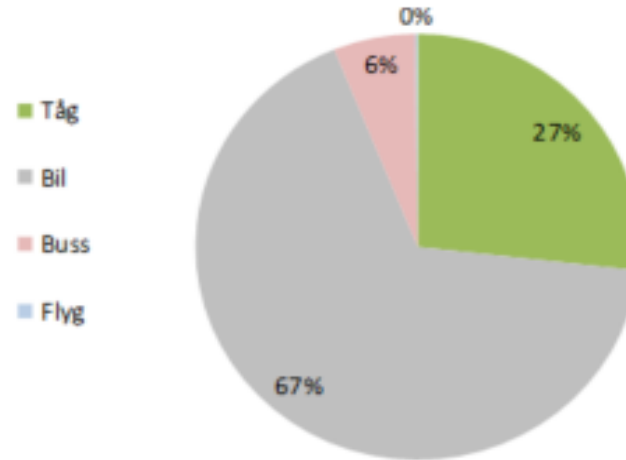
Bakgrunn og utfordringer

Transportmiddelfordeling ved lange reiser*

Mellom Norge og Sverige



I Sverige



*Transportkorridoren Stockholm-Karlstad-Oslo, 2016



Store utslipp, tydelige ambisjoner og usikkert fremtidsbilde

- Klimagassutslippet i Innlandet var i 2018 beregnet til 2,2 mill tonn CO2-ekvivalenter
- Transportsektoren er den største bidragsyteren til utslipp i Innlandet ca 42%
- Tungtransporten har i liten grad blitt elektrifisert
- Innlandet har en ambisjon om å kutte klimagassutslippene med minst 50% innen 2030.
- Innfasing av nullutslippskrav til transport, vil kunne medføre økte transportkostnader og svekket konkurransekraft
- Økt bruk av jernbane og sjø/bane ved lengre transporter, vil bidra til at målet om reduksjon av klimagassutslipp kan nås



Utfordringer i Innlandet knyttet til grønne næringstransporter

- For liten kapasitet i jernbanenettet
- Vi mangler gode samhandlingsterminaler.
- Fylkeskommunen har pekt ut tre steder - Raufoss, Stange og Kongsvinger.
- Alt for mange lastbærere har kun frakt en veg og lastbærerne har mye ledig plass.
- Konkurransesflaten veg/jernbane utvikles i feil retning – flere og større modulvogntog
- Dårlig utbygd med lademuligheter og CO2-nøytrale drivstoffstasjoner for små og mellomstore lastebiler.



Godspakke Innlandet – en viktig del av det grønne skiftet

- Innlandet har flere eksportbedrifter som håndterer og transporterer flere millioner tonn med gods hvert år
- Anslagsvis 500.000-800.000 tonn med gods fra Innlandet transport til/fra Oslo Havn
- Det meste av godset blir transportert på veg
- Jernbanen er avgjørende for tømmertransport i Innlandet
- Norsenga alene sender 1 million tonn
- Det forventes en kraftig vekst i godstransport frem til 2050



Godspakke Innlandet må realiseres

- Stor og økende eksport av tømmer (massevirke) på jernbane
- Ønske om større grad av foredling av tømmer i Innlandet
- Etablering av flerbruksterminaler
- Større kapasitet på jernbaneinfrastruktur
- Satsing på ny produksjonsindustri, vil kreve en vesentlig kapasitetsøkning på bane.



Kilde: Harald Vingelsgård BaneNor



Det grønne skiftet krever nye løsninger

- Samordnet arealplanlegging med vekt på integrering av nærings-, samferdsels- og klima-/miljøstrategier vil kunne sikre konkurransekraft på lengre sikt
- Potensial for jernbane som nullutslipps transportløsning – renessanse for sidespor?
- Elektrifisering av tungtransport – muligheter og begrensninger
- Flerbruksterminaler og nye konsept for transport
- Utrede muligheten for mer samlastning

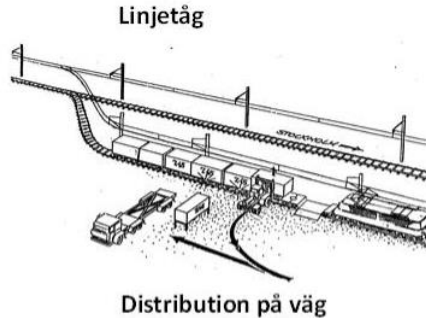


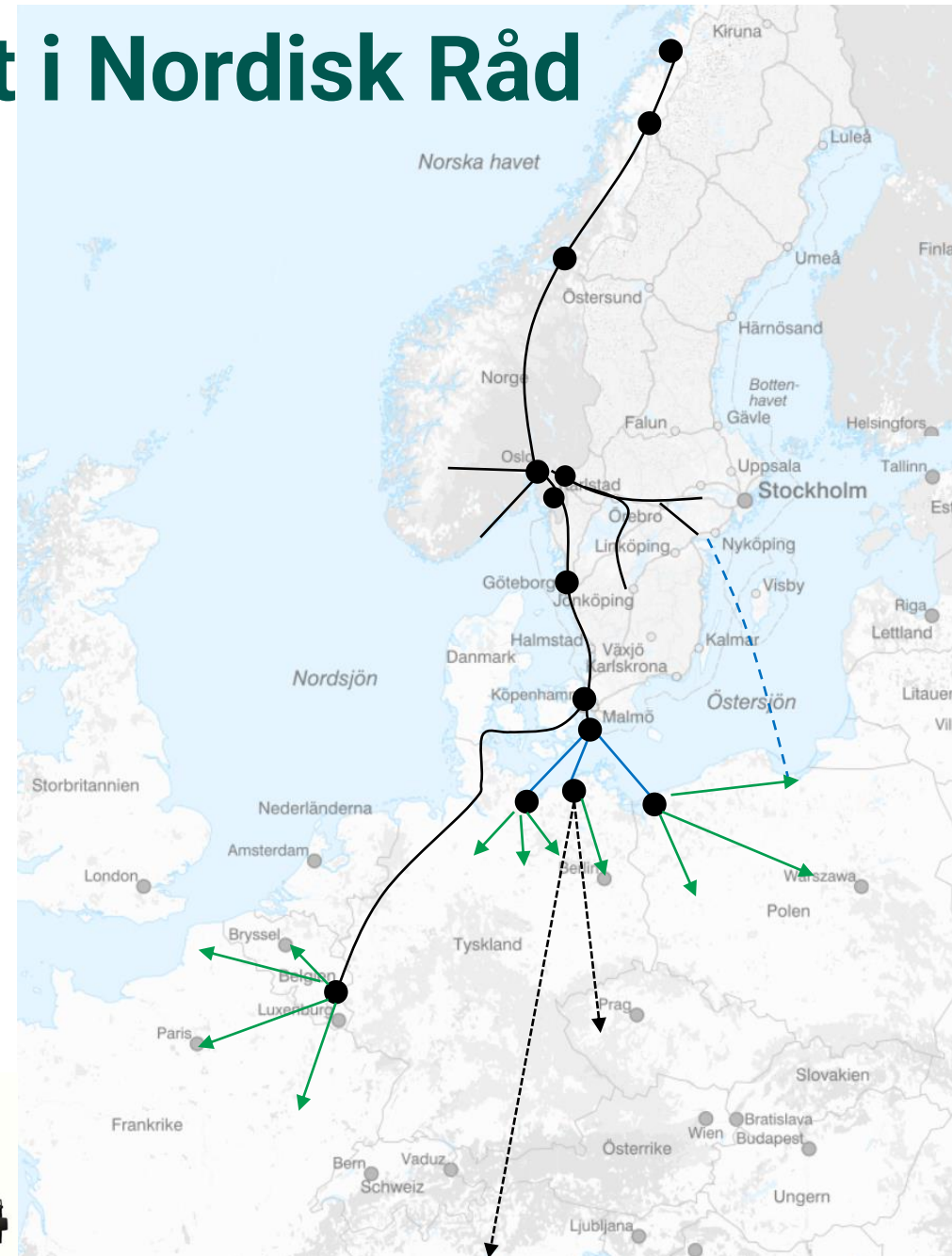
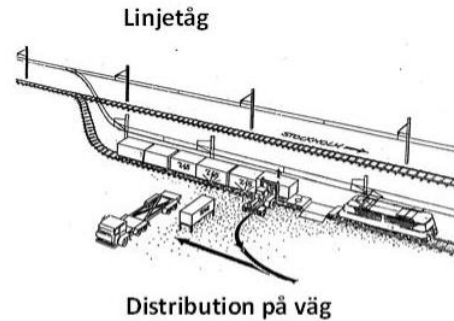
Aktuelle samarbeidsområder (på tvers av fylker/landegrenser)

- Felles påvirkning overfor statlige myndigheter
- Utvikling og styrking av Kongsvingerbanen og Hovedbanen
- Elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen gir styrket kapasitet i hele jernbanenettet og muligheter til mer kombitransport
- Felles innsats for innfasing av CO2-nøytrale drivstoff (Hydrogen, HVO-diesel og Biogass)
- Innovasjon og nytekning når det gjelder konsepter for godstransport
- Styrking av intermodal transport gjennom etablering av flerbruksterminaler
- Mer satsing på samlasting på tvers av transportformer
- *Etablering av en internasjonal godskorridor som styrker det eksportrettede næringslivets konkurransevne og som demper veksten i lastebiltrafikken til Østlandet.*



Framtidsbilde sett fra et prosjekt i Nordisk Råd

- ## Utvecklat horisontellt nätverk mellan regionala aktörer i Norge och Sverige
- Fånga industrins behov och bidra till att förbättra industrins behov
 - Utveckla befintliga transportservice => Framtidens transportservice
 - Utveckla regionala logistik- och terminalstruktur
 - Verksamhetsområden med järnbaneterminaler
- ## Regional utveckling
- Klimatneutral terminalhantering
 - Biobränsle
 - Elektrifiering
 - Klimatneutral insamling och distribution
 - Biobränsle
 - Elektrifiering
 - Fjärrtransporterna är klimatneutrala (järnbane)
 - Ny teknik => billigare terminaler
- 
- The diagram shows a railway track with a train labeled 'Linjetåg' moving towards 'STOCKHOLM'. Below the track, a truck is shown with an arrow pointing towards it, labeled 'Distribution på väg'.



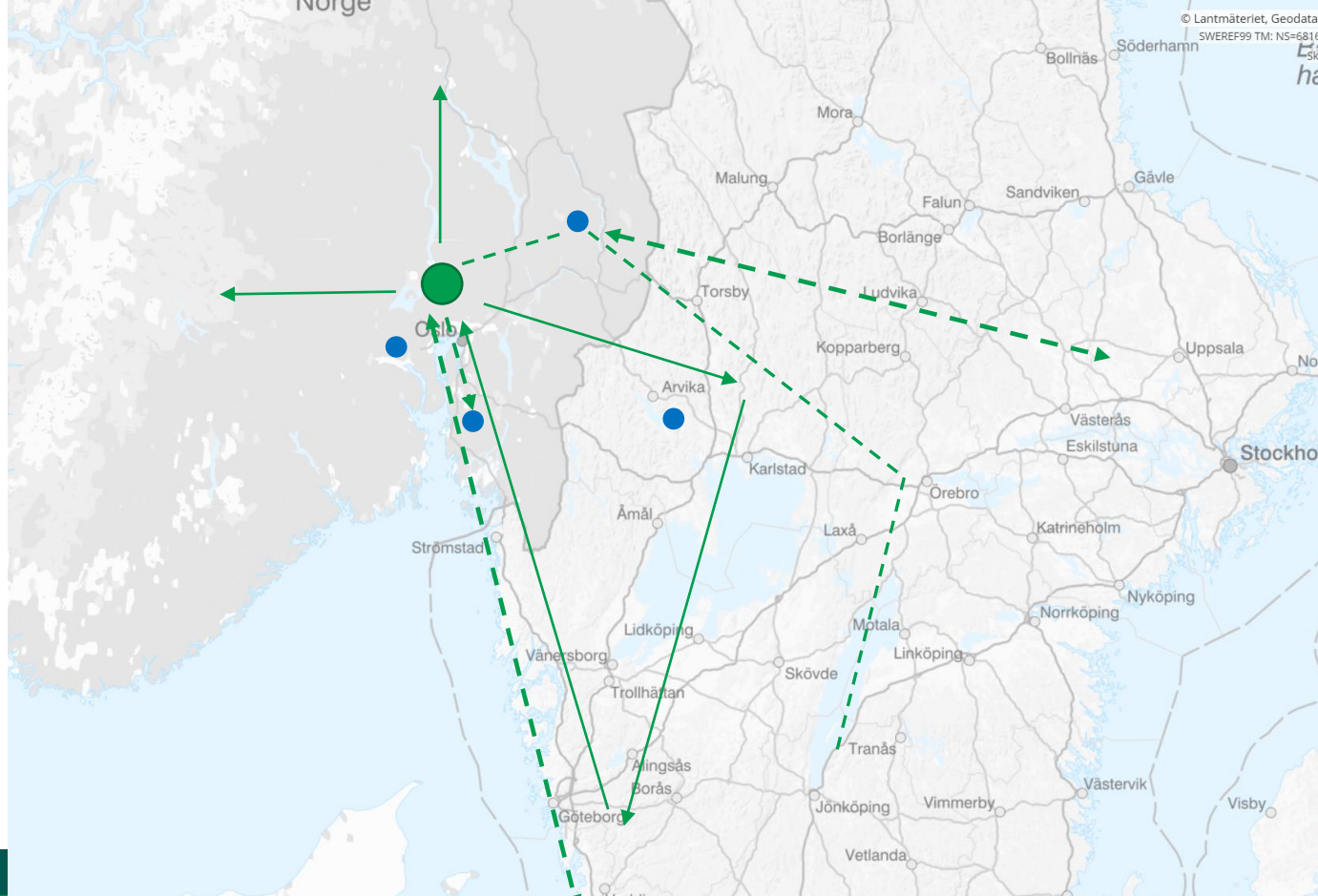
Klimasatsmidler

- Samferdselsutvalget vedtok i møte den 17. mars 2021 å delta i et samarbeid med Oslo Havn AS om å søke klimasatsmidler til forprosjekt Innlandsterminaler
- Søknaden ble avslått – vi var litt trege med vise at vi faktisk sto bak søknaden
- Problemstillingen er fortsatt svært aktuell
- Hvordan kan/skal Innlandets gods- og logistikkfunksjoner tilpasse seg fremtidig mål og krav om klimagassutslipp?



Workshop for gods- og logistikk i Innlandet

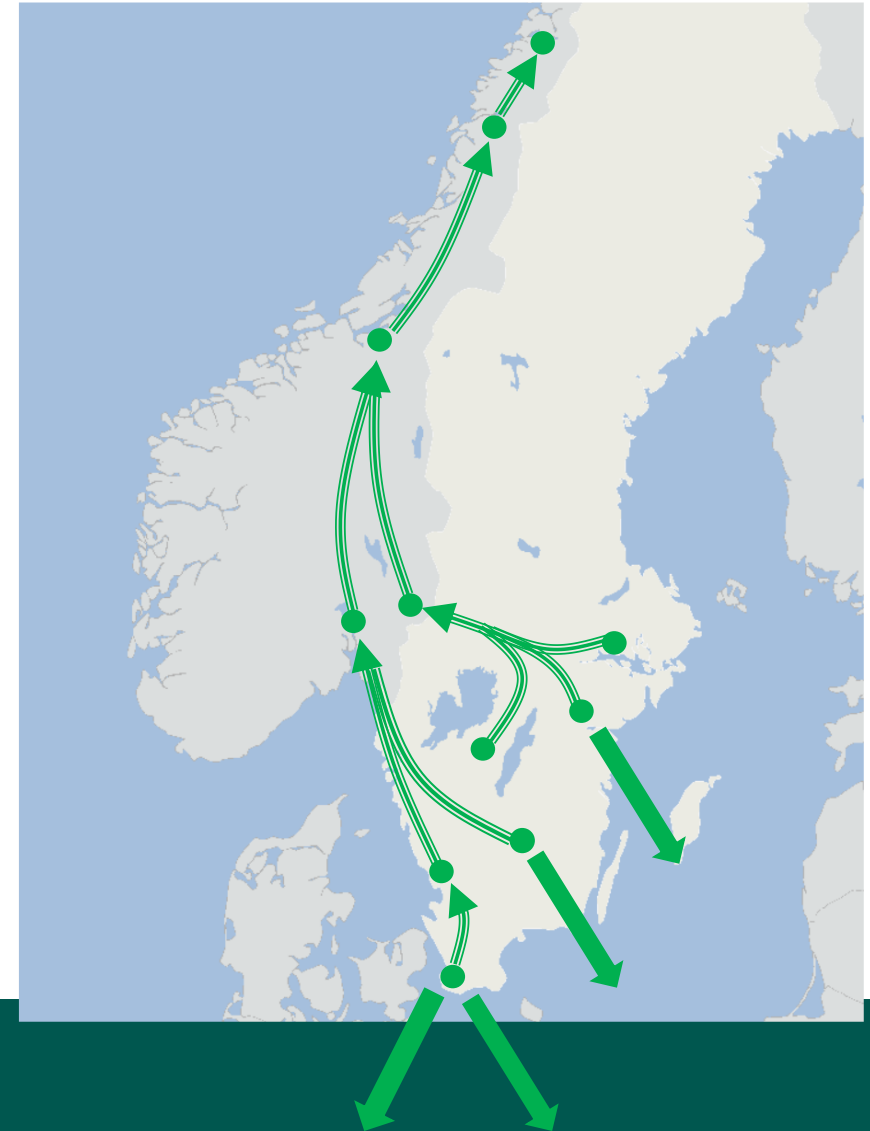
- Innlandet fylkeskommune må ta en rolle i omstillingen av gods- og logistikkindustrien i regionen.
- En Workshop kan være starten på arbeidet med en gods- og logistikkstrategi for Innlandet.
 - Belyse innlandsindustriens logistikk- og transportkostnader (regionale, nasjonale og internasjonale) i lys av det grønne skiftet og nullutslippsscenarier.
 - Belyse Innlandsindustriens konkurranseevne og attraktivitet for etablering og industribygging.
 - Belyse samfunnsøkonomiske kostnader jernbane-veg og kostnad scenario nullutslipp.
 - Skape engasjement og oppmerksomhet rundt gods- og logistikkindustrien i Innlandet.



- Marknaden (långväga) domineras av tredjlands- och cabotagetransporter
- Verksamhetsområden lokaliseras utan järnvägsförbindelse
 - Alnabru central?
 - Sverige/Vestby
- Satellitterminaler (saknas)
 - Kongsvinger
 - Vestby/Moss
- Omfattande utveckling trots bristande infrastruktur
 - Terminaler
 - Kapacitet, Linje

Utvecklingsbehov

- Utveckla **Regionala logistikkuster** som i samverkan med regionala transportbolag kan ta fram intermodala försörjningsstrategier
- Utveckling av **samverkan** mellan åkerier i Norge, Sverige och på den Europeiska kontinenten (gemensamt erbjudande)
 - Varuförsörjningsstrategier
 - Transportstrategier
 - Trafik och bränsle
- **Knutpunkter** (terminaler, lastspår) – kan näringslivet ens använda järnvägen? Är järnvägslastning och lossning rationell?
- Utveckling av nya **transportupplägg** till och från Norge via Kongsvinger och via Halden
 - Cargo Net ökar från 1 till 2 tåg per dygn (Halden)
 - Utveckling av befintlig service
 - Fler tåg i befintliga korridorer
 - Vidareutveckling av befintliga upplägg

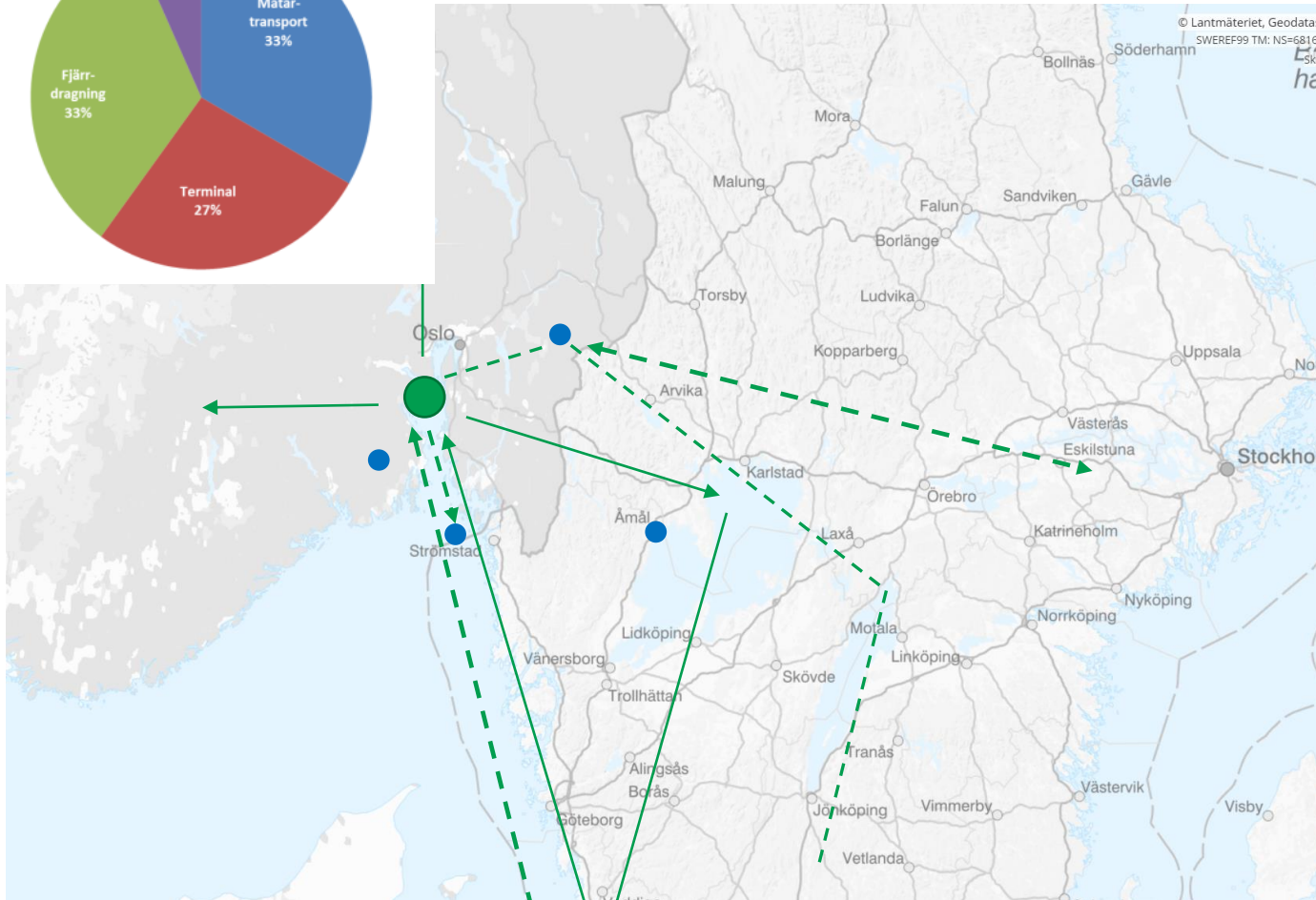
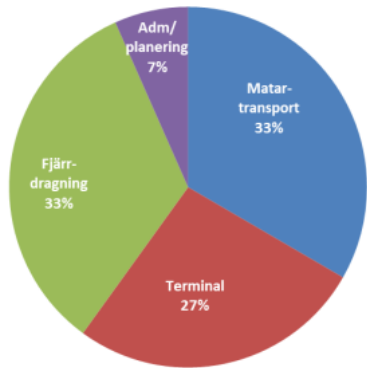


Arbeid på svensk side
– Värmlandsbanen
mot 2040



Ostlandet

Kostnadstruktur kombi



- Marknaden (långväga) domineras av tredjelands- och cabotagetransporter
 - Importen 80 % av priset
- Verksamhetsområden lokaliseras utan järnvägsförbindelse
 - Alnabru central?
 - Sverige/Vestby
- Satellitterminaler (saknas)
 - Kongsvinger
 - Vestby/Moss
- Omfattande utveckling trots bristande infrastruktur
 - Terminaler
 - Kapacitet, Linje



Takk for meg!

