



Bred samfunnsanalyse av godstransport

Prosjektleder
Else-Marie Marskar



Trondheim, 5. nov 2015



I: Myter om godstransport

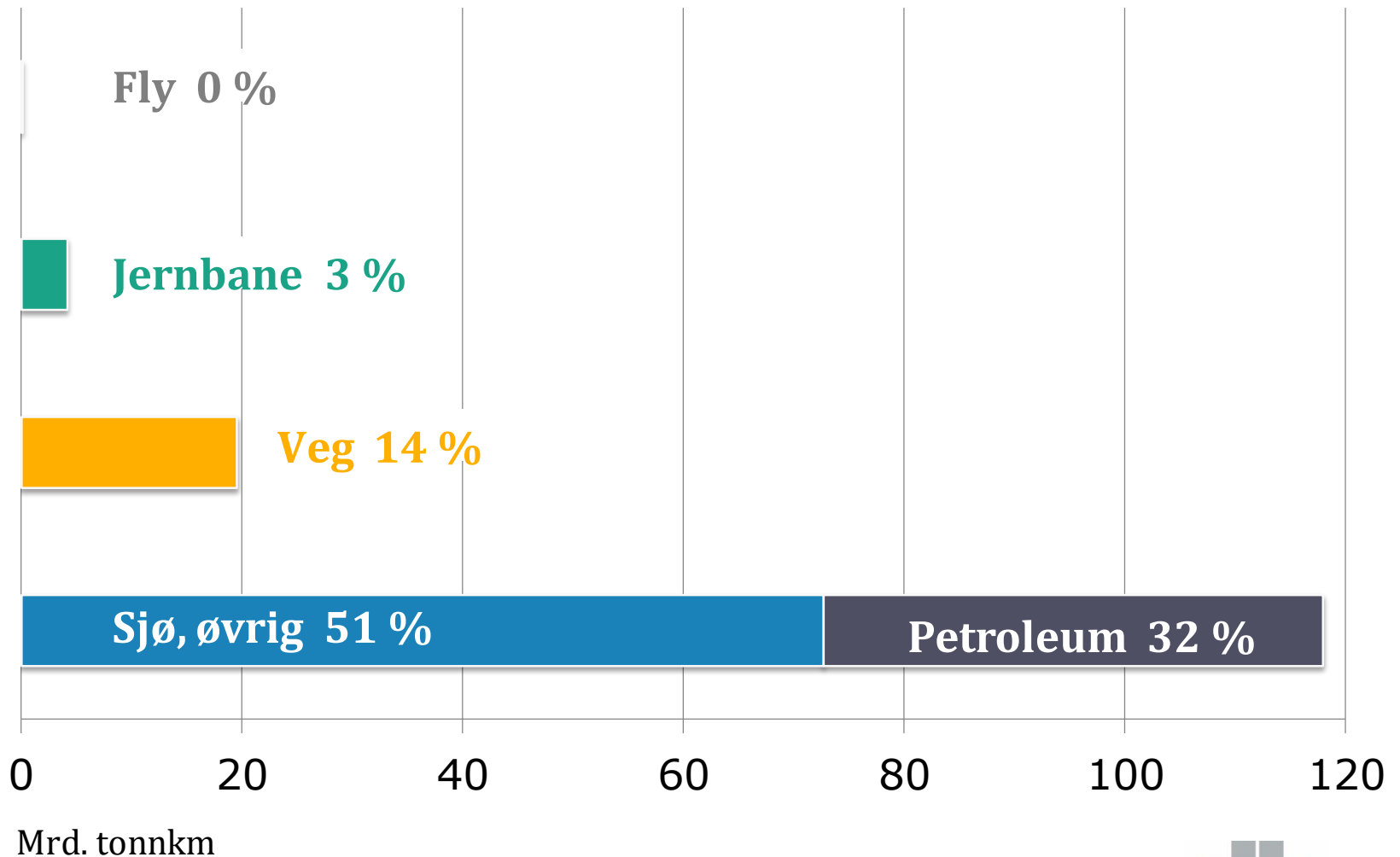
**VEGTRANSPORTEN ER I FERD MED Å OVERTA ALT –
SJØ OG BANE TAPER**

**SJØTRANSPORTEN OG JERNBANETRANSPORTEN ER SÅ
LIKE AT DE KAN BEHANDLES UNDER ETT**







Godstransportarbeid på norsk område

> 80 % på sjø



Små konkurranseflater mellom transportformene

Det er høy grad av stabilitet i næringers tilknytning til transportmidler

-  80 % utenriks bulktransport
-  80 % malm og andre bulkvarer
-  90 % bygge- og anleggsrelatert og lokal vareleveranse
-  åpner markeder som ellers ikke er tilgjengelig

Alle transportformene må bli sikrere, mer miljøvennlige og effektive



II: Myter om godstransport

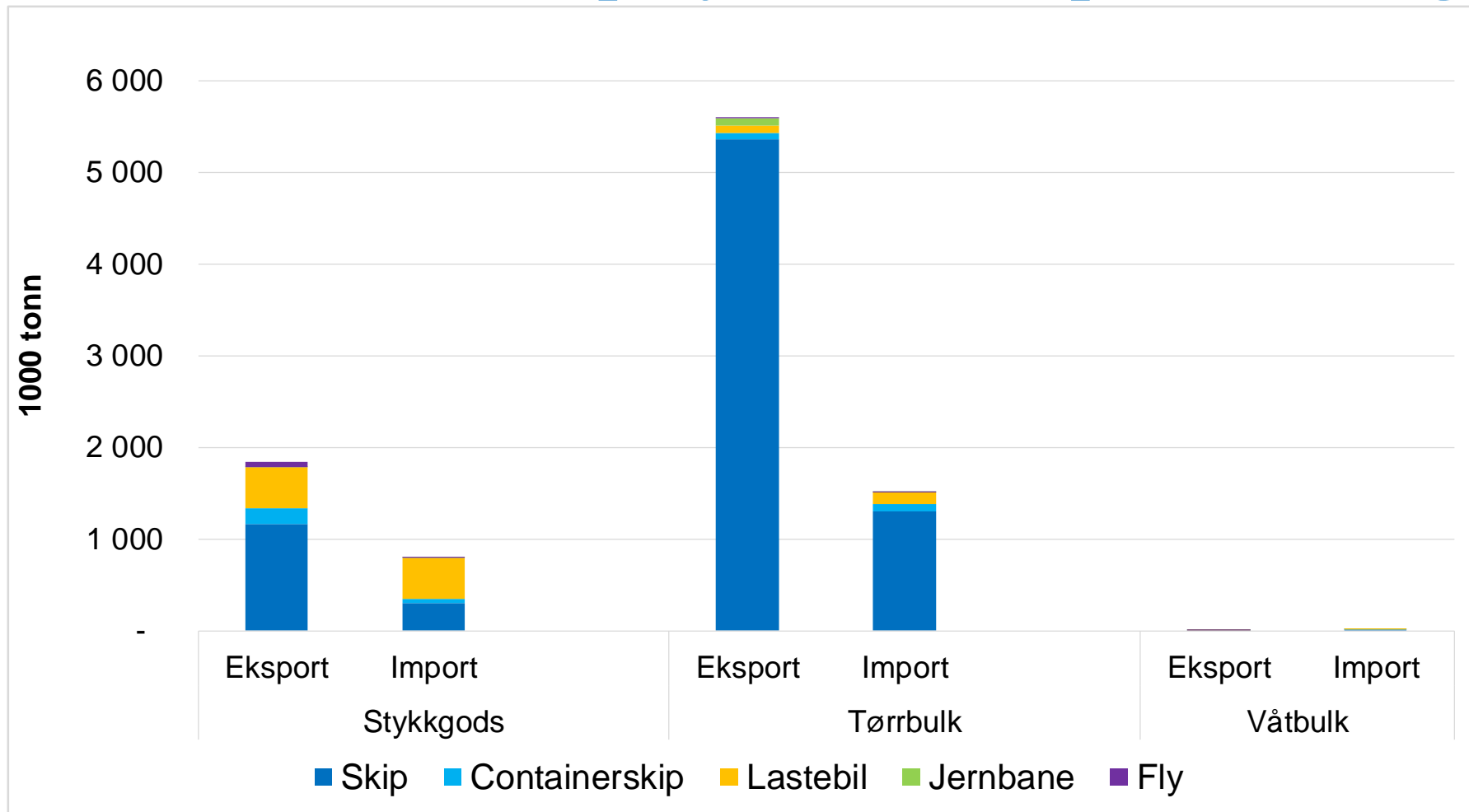
**ØKT TRAFIKK OVER SVINESUNDBROEN SKYLDES
RASK VOKSENDE IMPORT AV FORBRUKSVARER FRA
KINA**

**DET ER MEST FORBRUKSVARER SOM
TRANSPORTERES (UNNTATT NOEN PERIFERE
VESTLANDSTRANSPORTER SOM BARE GÅR RETT UT I
NORSKEHAVET OG DERFOR IKKE ER TELLER MED)**

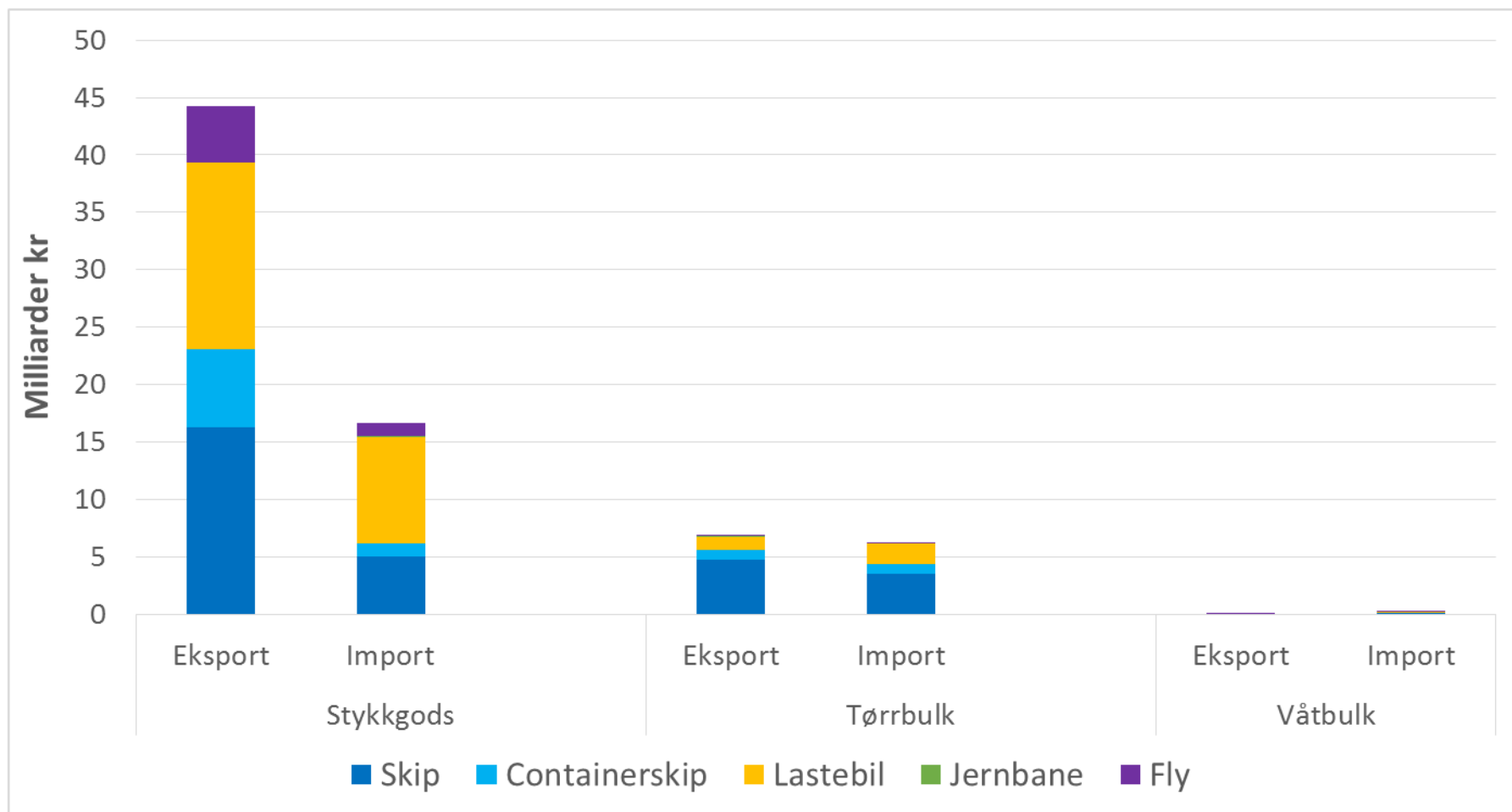
**HANDELEN MED SVERIGE KAN UTELATES NÅR
UTENRIKSTRAFIKK MED LASTEBIL SKAL ANALYSERES**



Utenrikshandelen i mengde til og fra Region midt: **mest tørrbulk – mest på sjø – mest eksport – 12% veg**

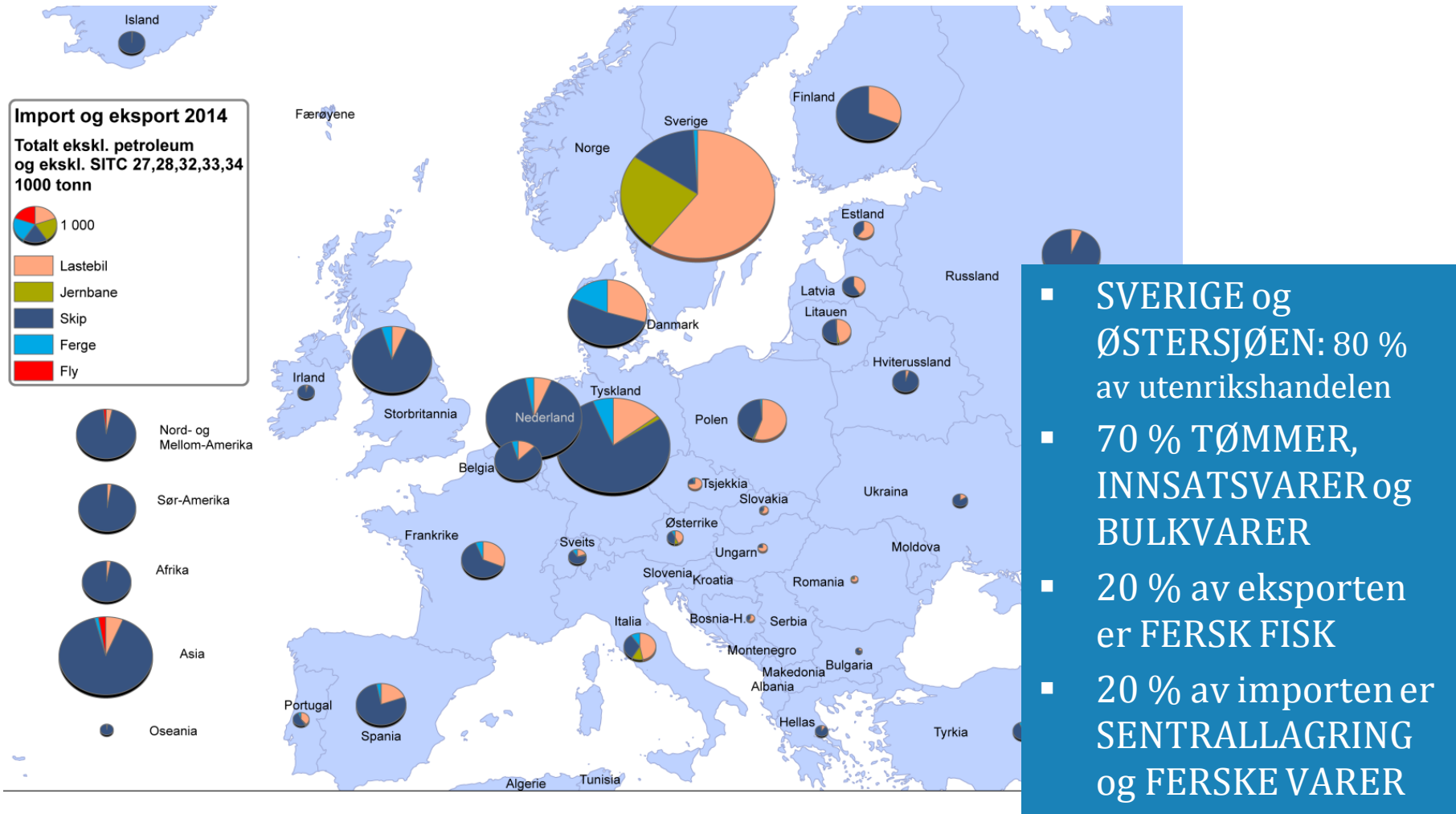


Utenrikshandelen i verdi til og fra Region midt: mest stykkgods – tett på 50 % veg og luft



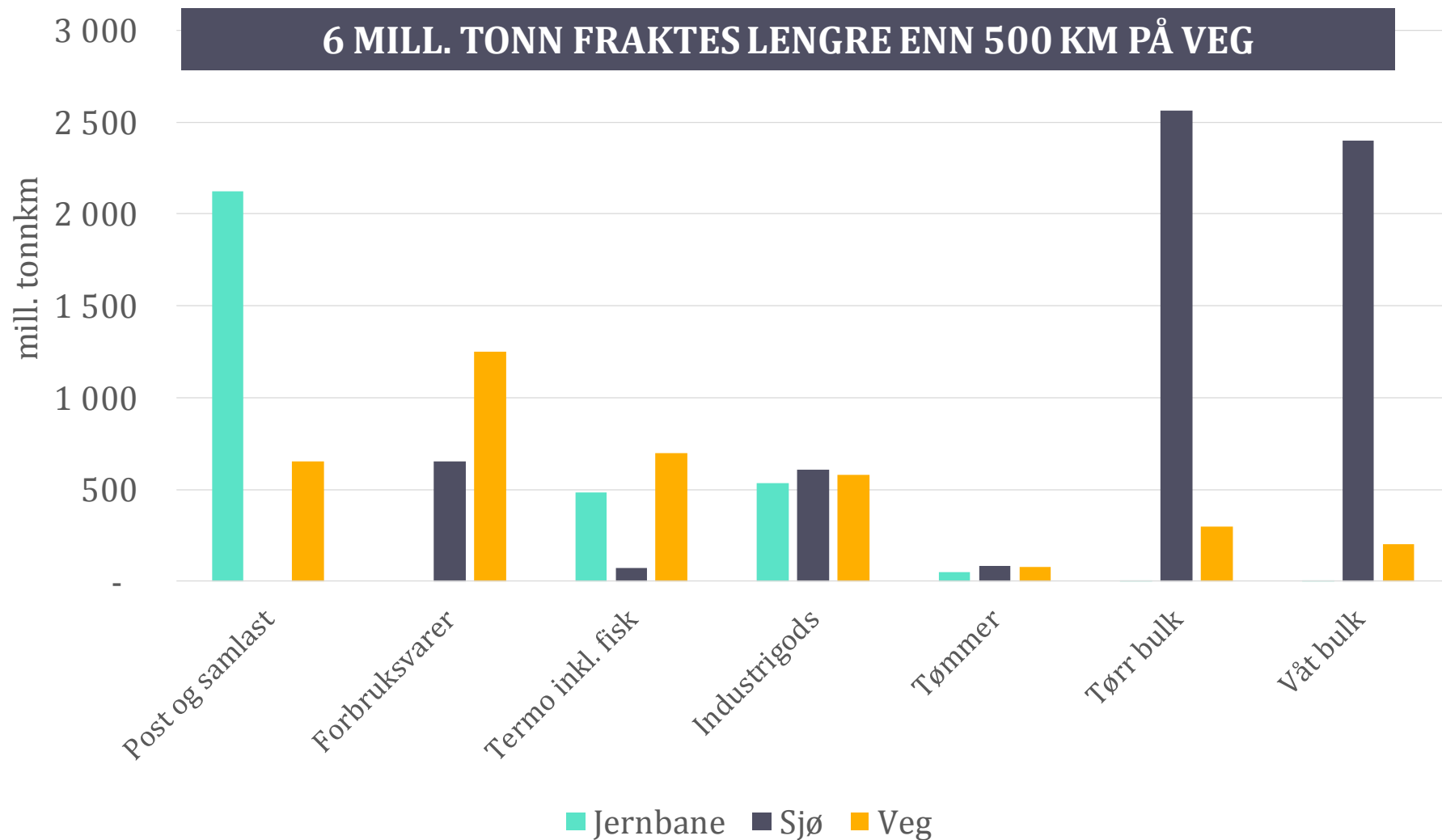
Mer hast og mer handel mot øst

Jernbanen transporterer tømmer til Sverige



Innenriks transporter lengre enn 500 km

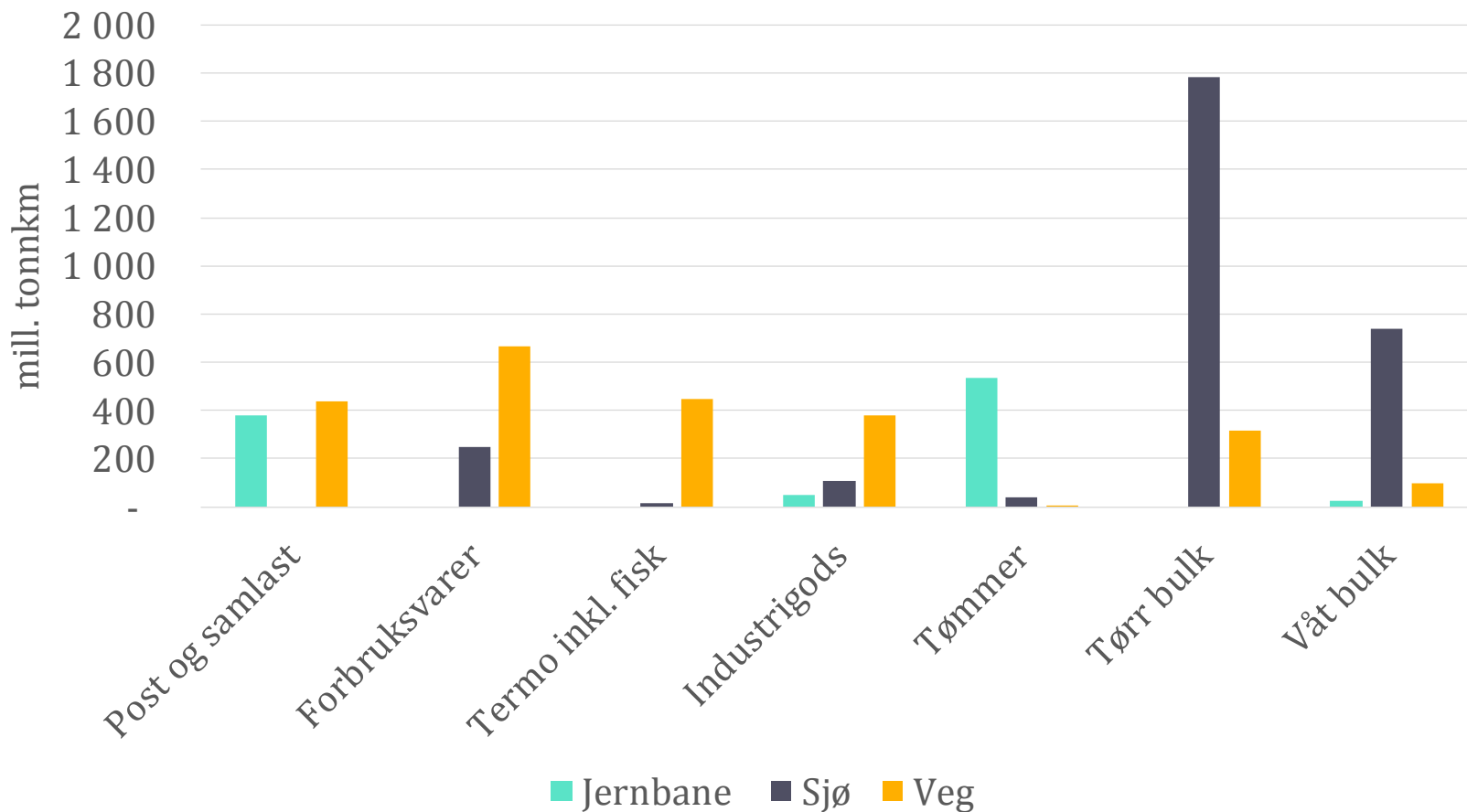
Skip foretrekkes for bulktransporter



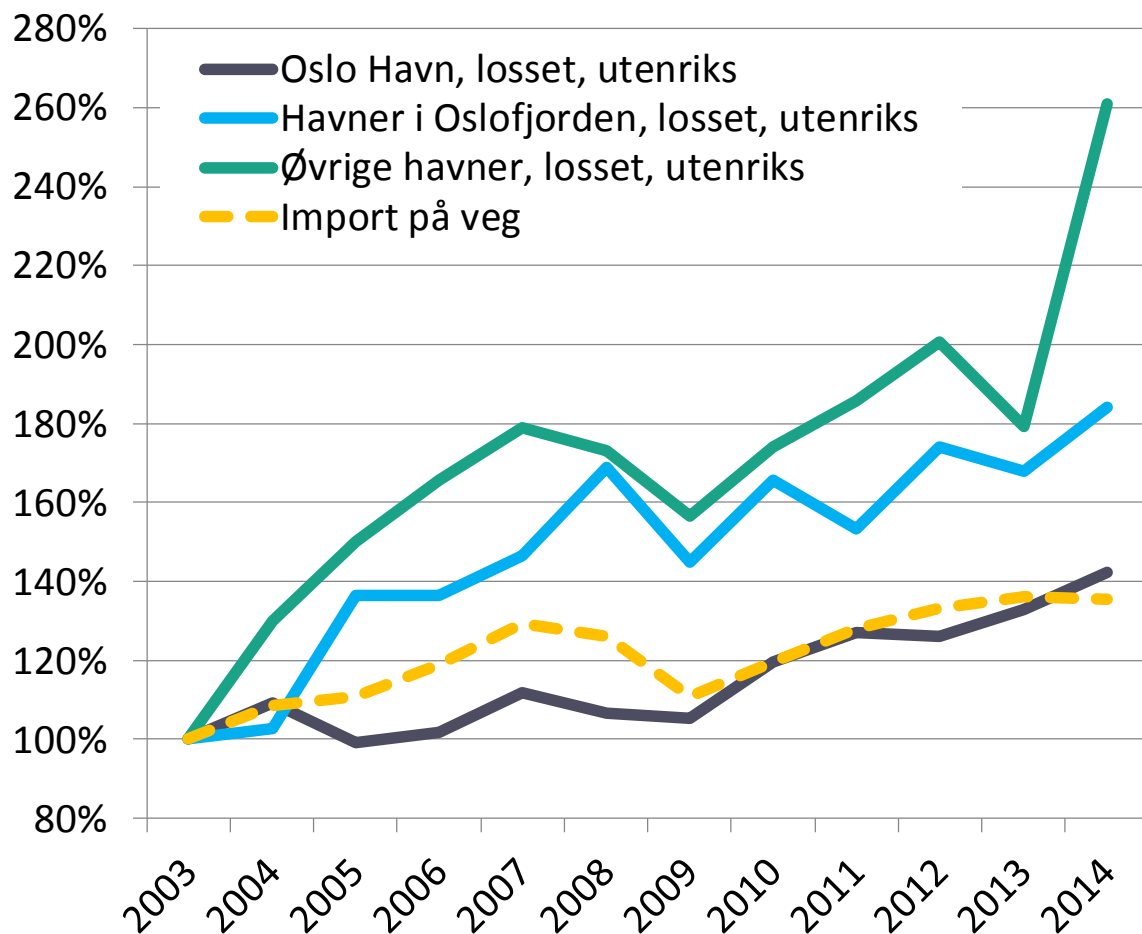
Innenriks transporter mellom 300 og 500 km

Sjøtransporter konkurrerer på kortere avstander for direkte transporter

6 MILL. TONN FRAKTES MELLOM 300 OG 500 KM PÅ VEG



Import via sjø og veg 2003-2014



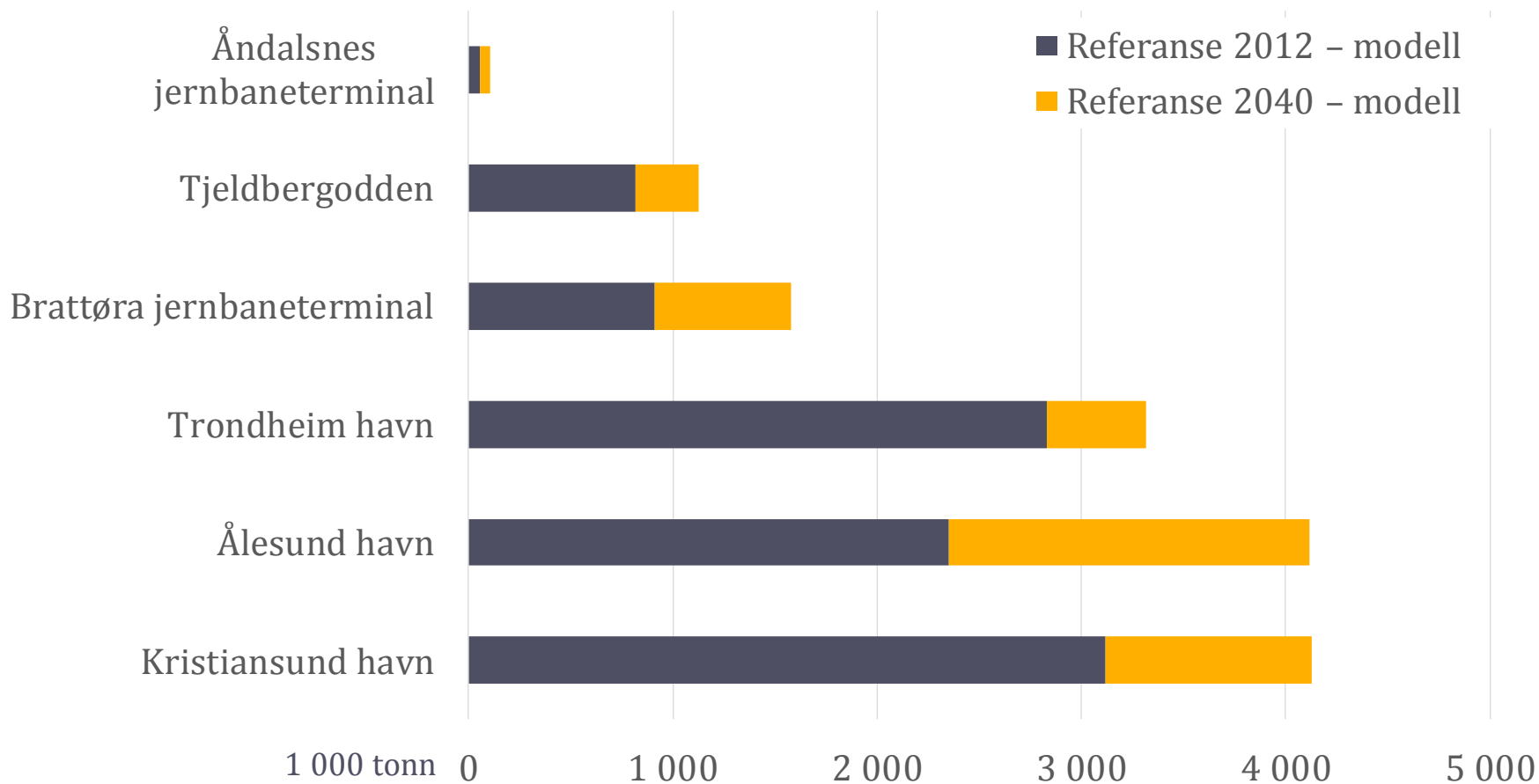
Havnene
2,5 mill. tonn (TEU):
1,1 mill. tonn vekst

2/3 i Oslofjorden
1/3 i øvrige havner

Total importvekst 3 mill. tonn – på veg 2 mill. tonn

Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep



III: Myter om godsoverføring

- 1. GODSOVERFØRING ER LETT – KUN AVHENGIG AV POLITISK VILJE!**
- 2. GODSOVERFØRING VIL GI BILLIGERE OG MER EFFEKTIVE TRANSPORTTILBUD, OG DET ER SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMT**
- 3. TILBUD OM TRANSPORT PÅ SJØ OG JERNBANE FINNS DER. DET ER BARE Å BRUKE DET!**



IV: Myter om godsoverføring

4. VARER SOM IKKE GÅR UT PÅ DATO I LØPET AV UKA HAR DET BEST PÅ SJØ ELLER BANE!
5. OGSÅ HASTEVARENE HAR DET BEST PÅ SJØ OG BANE
6. MODAL BACKSHIFT ER BESTE OVERFØRINGSSTRATEGI (SØKE TILBAKE TIL FORTIDENS LØSNINGER)



Overføring av gods fra veg til sjø og bane er mulig

Kraftige virkemidler

- høy bruksavgift på veg
- billigere og mer effektive havner og baneterminaler
- desentralisert struktur
- lengre tog
- tilskudd til sjø og bane

Næringslivet må betale mer

- sikrere og mer miljøvennlig
- mindre effektivt
- samfunnsøkonomisk ulønnsomt

**7 mill. tonn innenfor
havnenes og jernbanens
konkurranssområde**

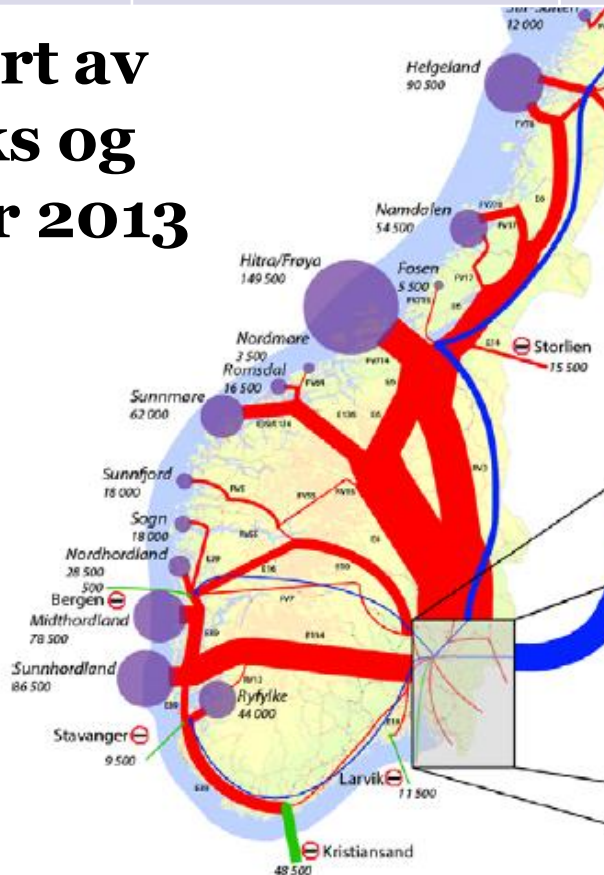
**5 mill. tonn – intervjuer
med 100 store vareeiere
og samlastere
(til Godsferjen)**

- Krever tilbudsforbedringer og incentiver
- Inkluderer overføring fra annet sjøtilbud og fra jernbane



Produksjon	Verdi	Mengde	Vekst fra år 2007
Møre og Romsdal	5,8 mrd. kr	137 000 tonn	73 %
Sør-Trøndelag	5,5 mrd. kr	133 000 tonn	183 %
Nord-Trøndelag	1,7 mrd. kr	42 000 tonn	131 %
Alle fylker	37,0 mrd. kr	900 000 tonn	73 %

Transport av fersk laks og ørret i år 2013

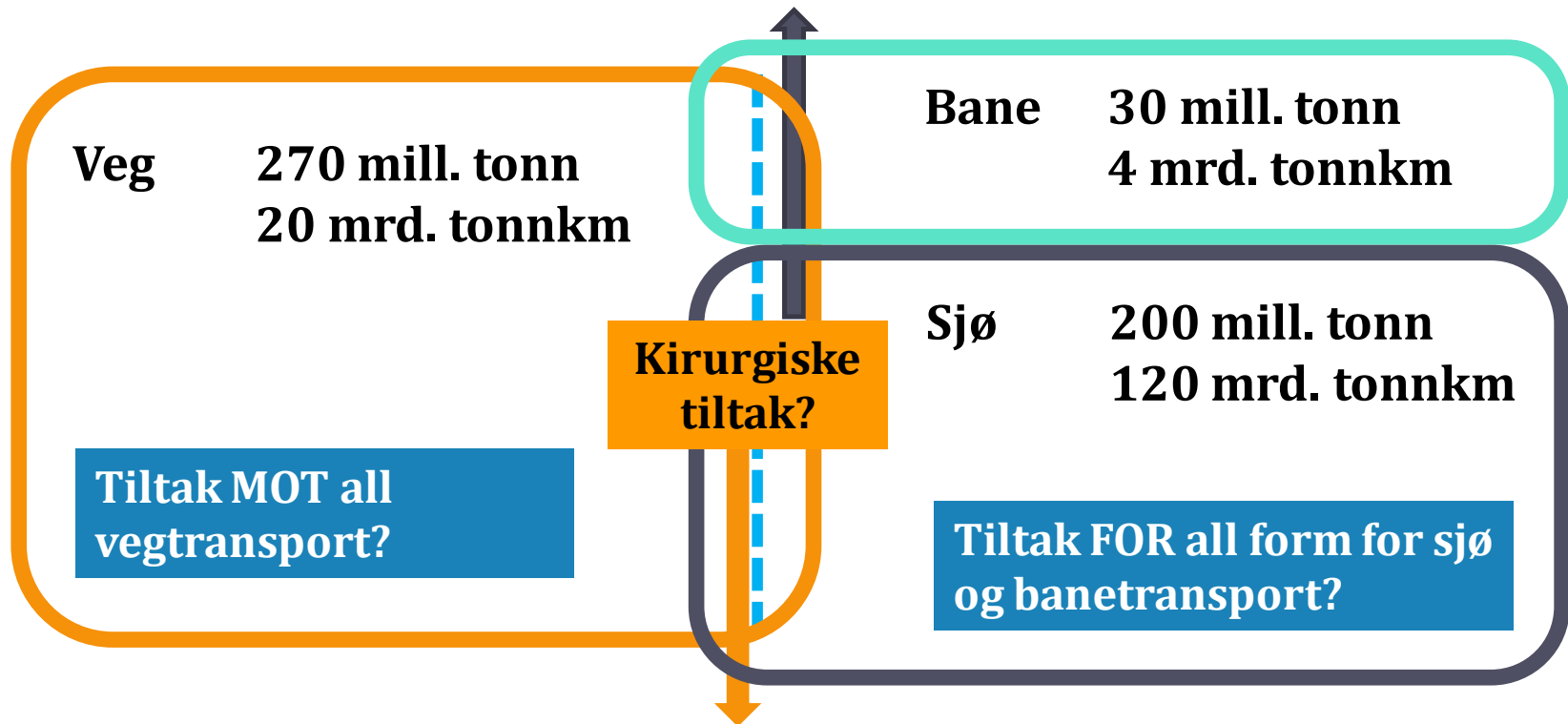


E6 Berkåk	320 000 tonn/
E6 Minnesund	330 000 tonn
Rv 3 Østerdalen	170 000 tonn
E6 Oppdal	150 000 tonn
Fv 714 Hitra	150 000 tonn
E6 Stjørdal	130 000 tonn
E136 Åndalsnes	80 000 tonn
Fv 61 Ålesund	60 000 tonn
Nordlandsbanen	20 000 tonn
Dovrebanen	20 000 tonn



Bruksavgifter på veg demper veksten mest

Transport på sjø og bane over 300 km
23 mill. tonn



Transport på veg over 300 km
23 mill. tonn

Om lag 5 000 lastebiler daglig

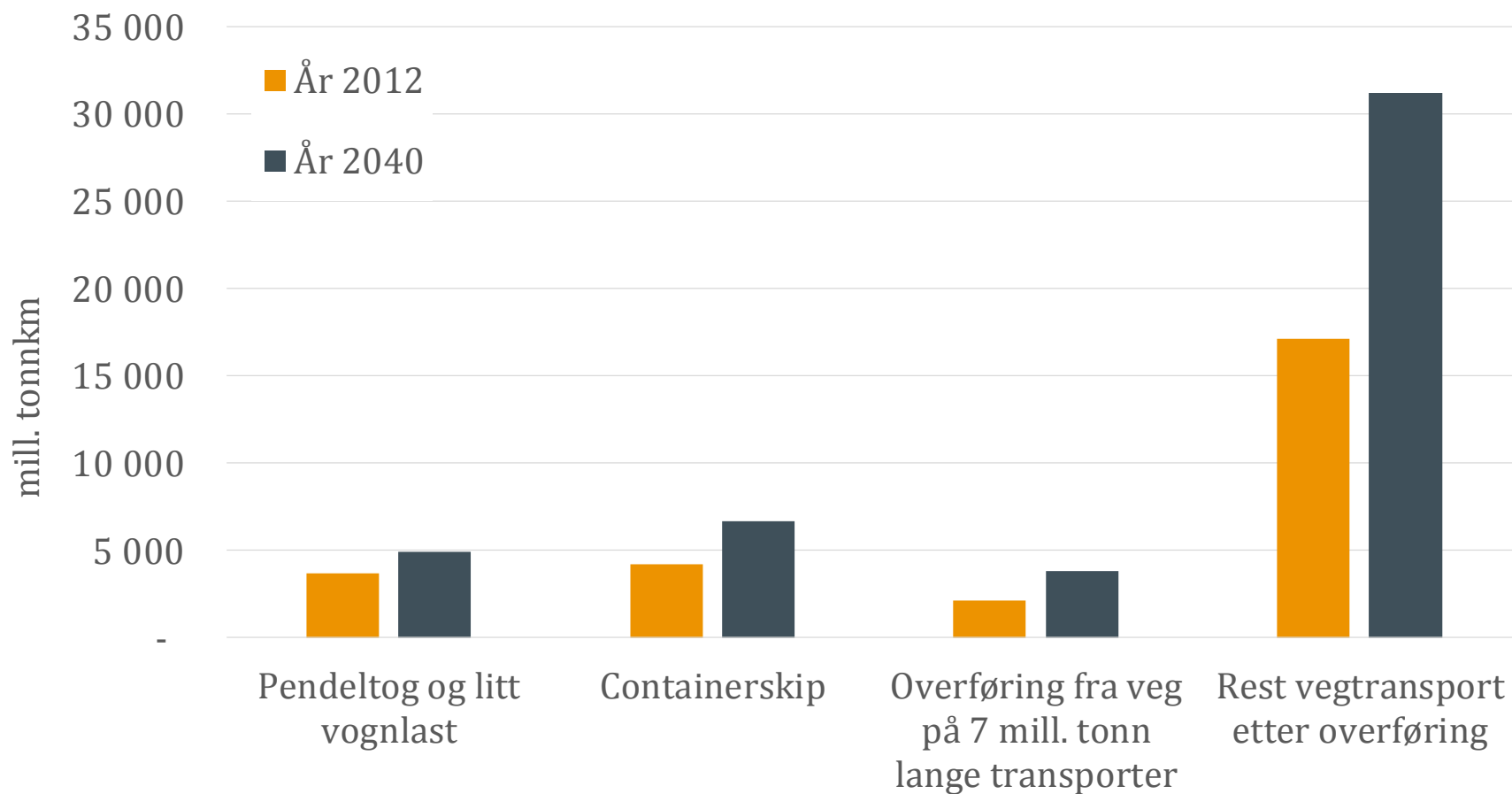


V: Myter om godstransport

DET HOLDER MED STRATEGI FOR OVERFØRING AV GODS FRA VEG TIL SJØ OG BANE FOR Å SIKRE AT GODSTRANSPORTEN BLIR SIKKER, MILJØVENNLIG OG EFFEKTIV

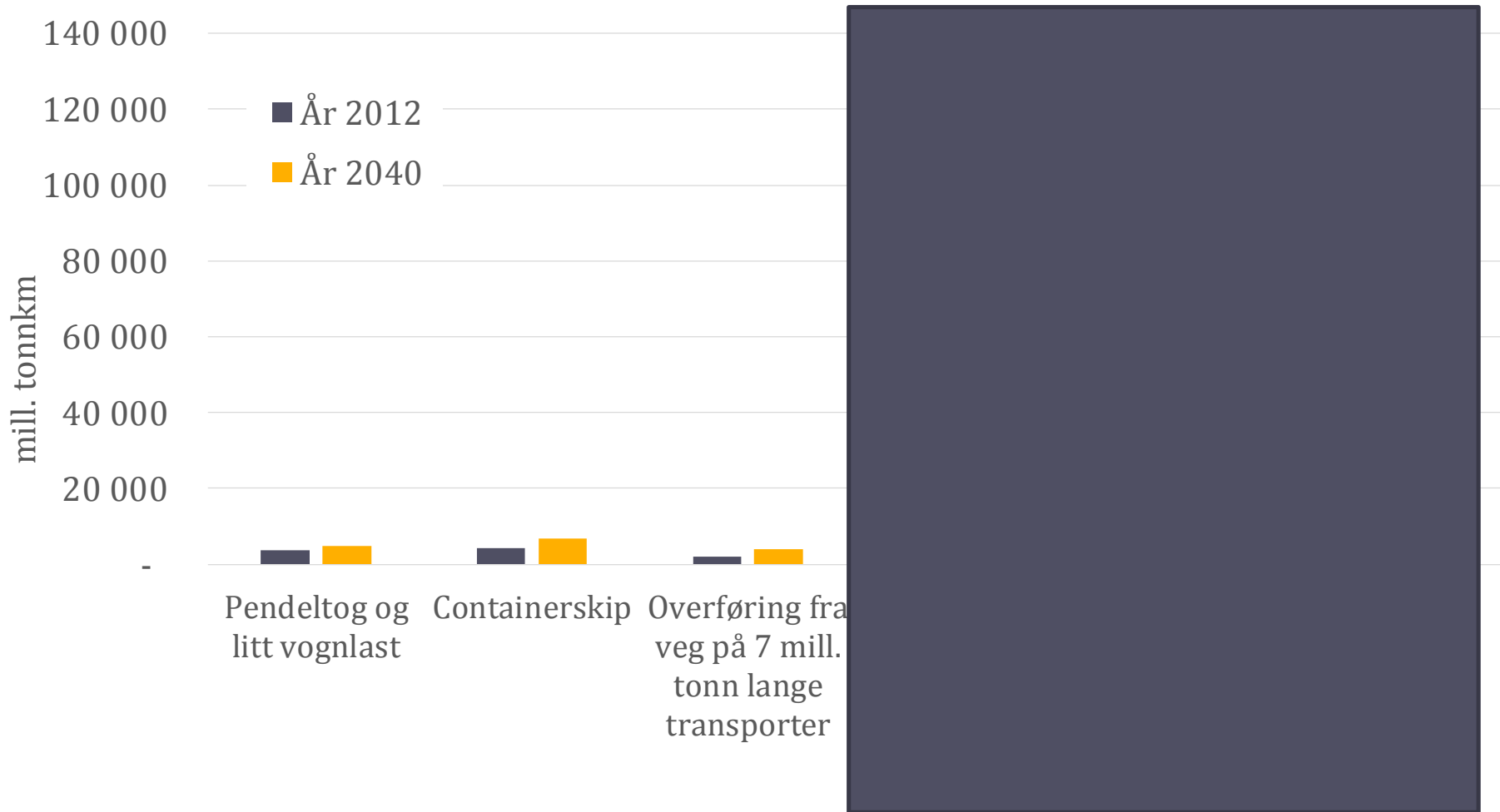
EGNE STRATEGIER FOR HVORDAN VEGTRANSPORTEN ELLER SJØTRANSPORTEN SKAL BLI SIKRERE, MER MILJØVENNLIG ELLER EFFEKTIV ER EN AVSPORING

Godstransporten må gjøres sikrere, mer miljøvennlig og effektivt for alle transportformer



Bred samfunnsanalyse av godstransport

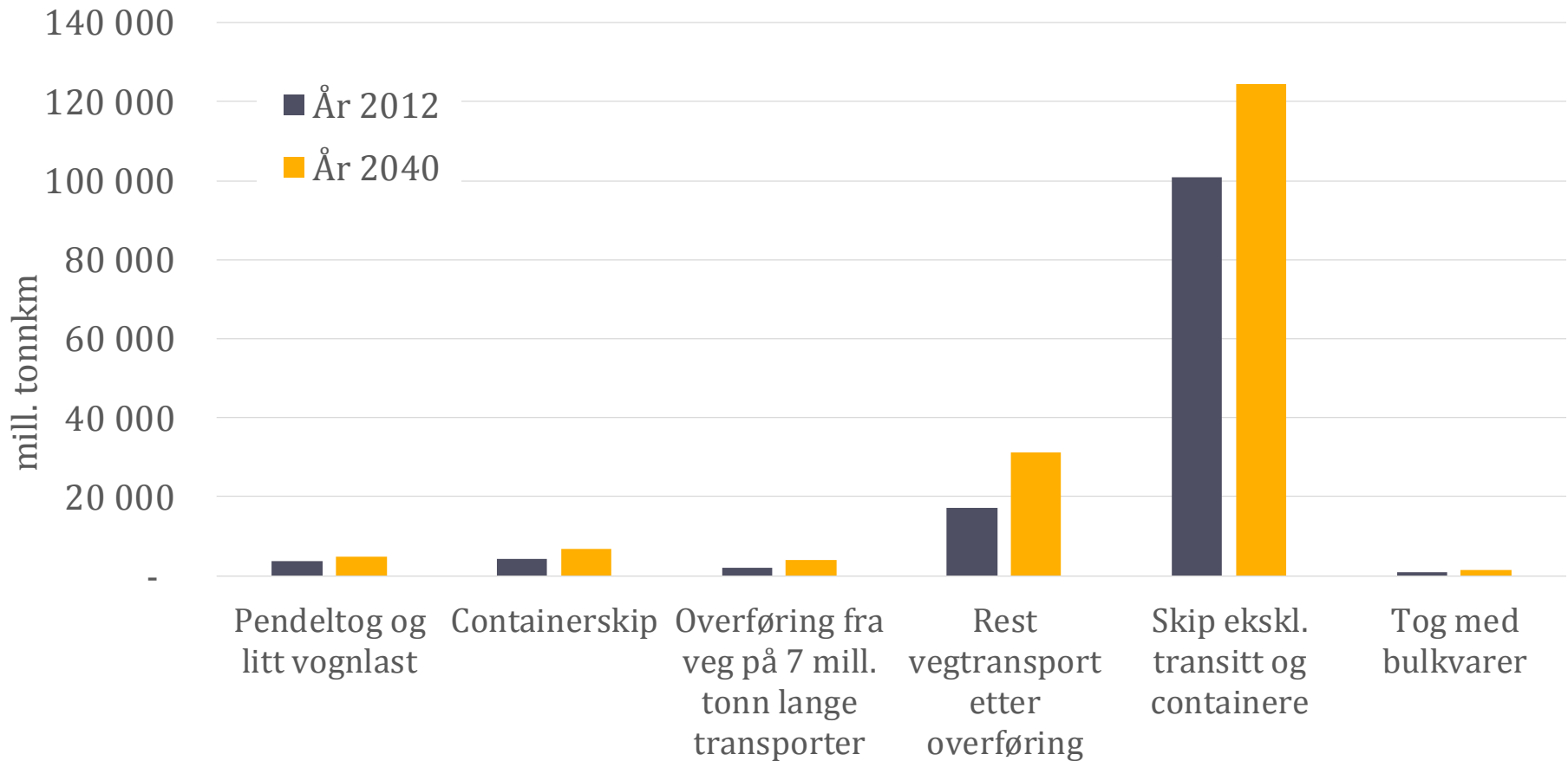
Godstransporten må gjøres sikrere, mer miljøvennlig og effektivt for alle transportformer



Bred samfunnsanalyse av godstransport

Kilde: Nasjonal godstransportmodell

Godstransporten må gjøres sikrere, mer miljøvennlig og effektivt for alle transportformer



Bred samfunnsanalyse av godstransport

Kilde: Nasjonal godstransportmodell

VI: Myter om godstransport

FÆRRE HAVNER VIL GI BRUKERNE ET BEDRE SJØTRANSPORTTILBUD

**En myte som viser seg å stemme:
SENTRALLAGRING AV VARER MEDFØRER FLERE
LANGE VEGTRANSPORTER**

**DERSOM SENTRALLAGRENE LIGGER UTENFOR NORGE,
ER DETTE EN UØNSKET EFFEKT
(FOR VESTLANDET, MIDT-NORGE OG NORD-NORGE ER DET UØNSKET
MED SENTRALISERING TIL ØSTLANDET)**



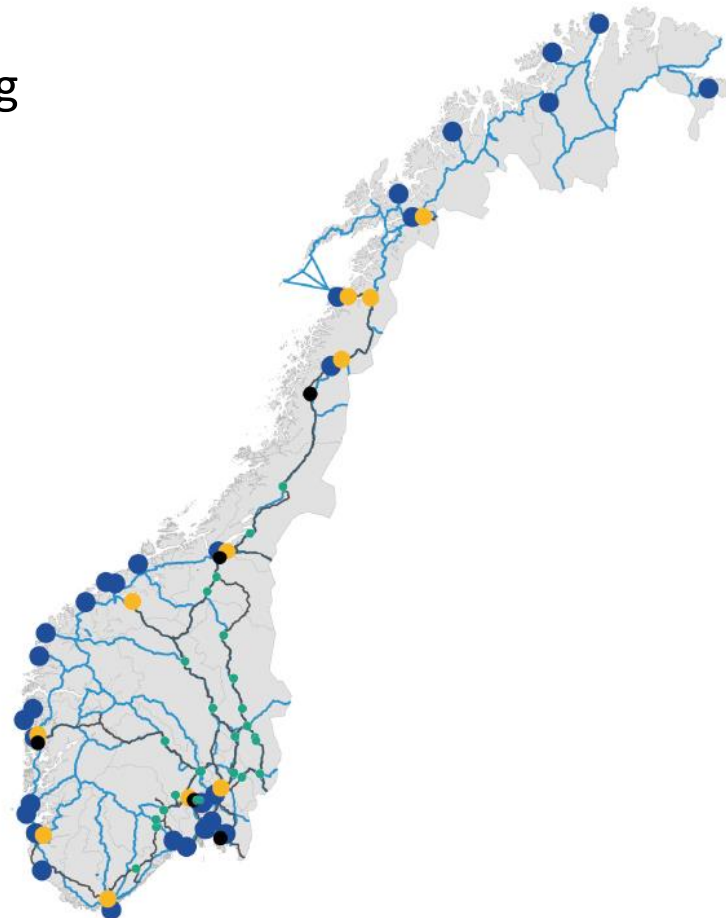
Nasjonalt godsstrategi

Legge til rette for en effektiv, pålitelig, sikker og miljøvennlig godstransport:

- redusere næringslivets transportkostnader
- øke forutsigbarheten
- sikre samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- styrke det enkelte transportmidlets fortrinn
- styrke samspillet mellom transportmidlene

Nasjonalt havnestrategi og tilknytning til stamnetthavnene

**Overleveres til Samferdselsdepartementet
1. mars 2016**



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep

Endret mengde sammenlignet med referansealternativet - havn

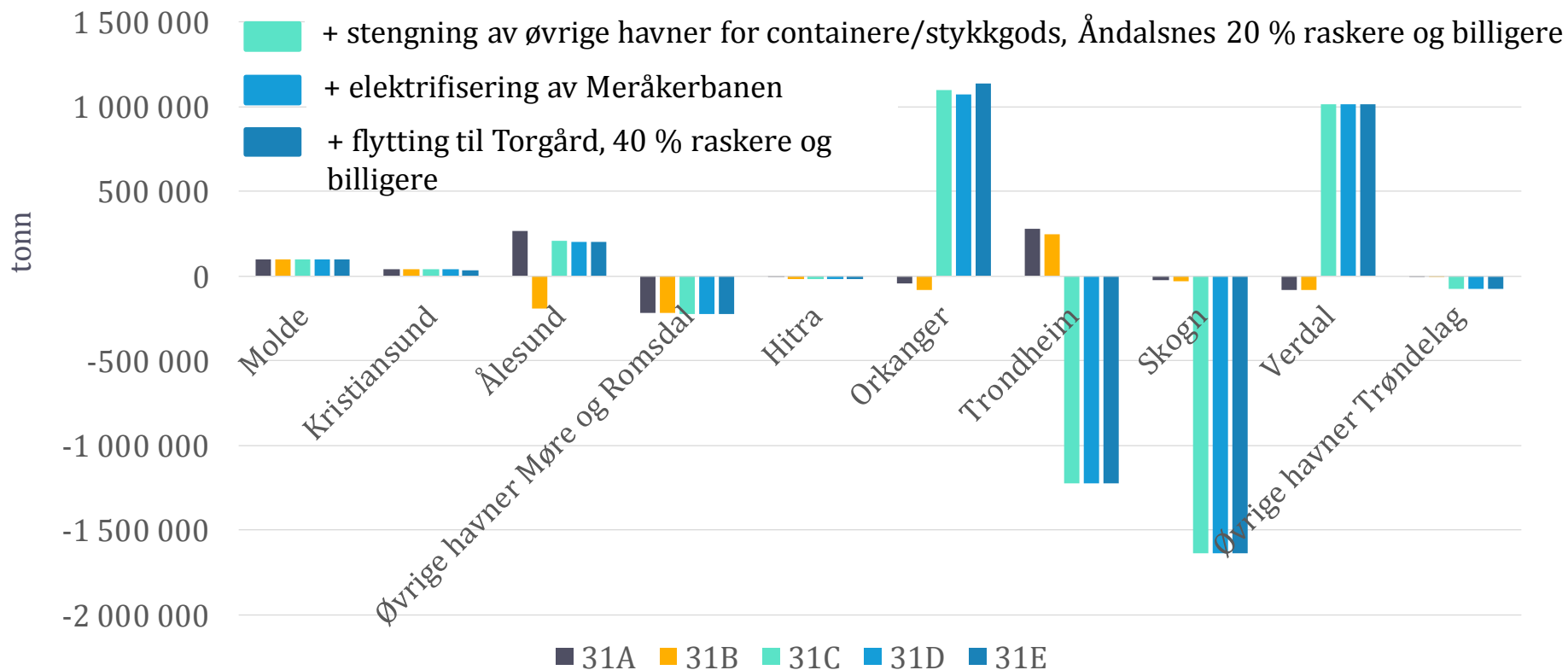
■ Stamnetthavnene 20 % raskere og billigere; Molde, Kristiansund, Ålesund og Orkanger (containere)/Trondheim (øvrige)

■ + Brattøra 20 % raskere og billigere

■ + stengning av øvrige havner for containere/stykkogods, Åndalsnes 20 % raskere og billigere

■ + elektrifisering av Meråkerbanen

■ + flytting til Torgård, 40 % raskere og billigere



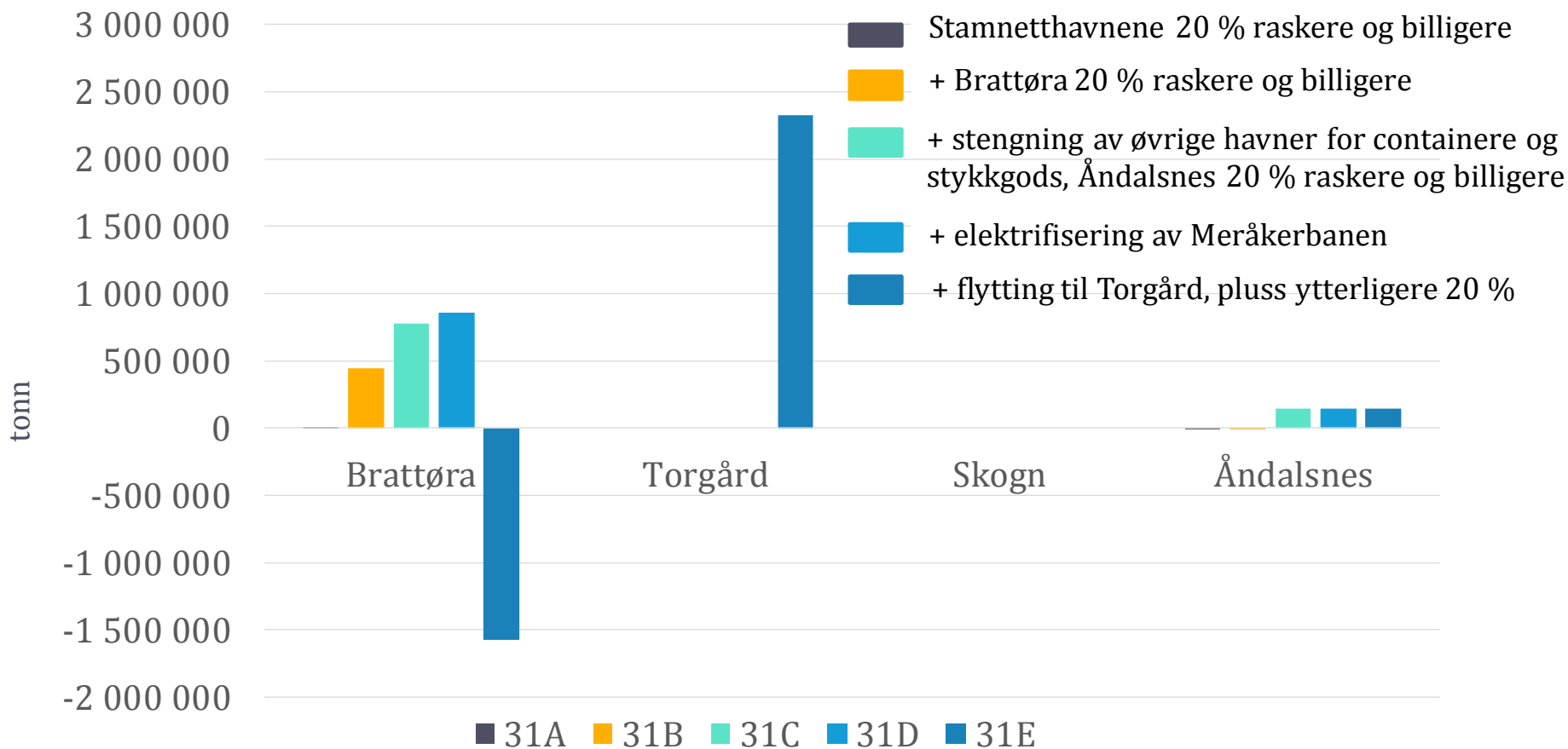
Bred samfunnsanalyse av godstransport



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep

Endret mengde over terminal sammenlignet med referansealternativet - jernbane

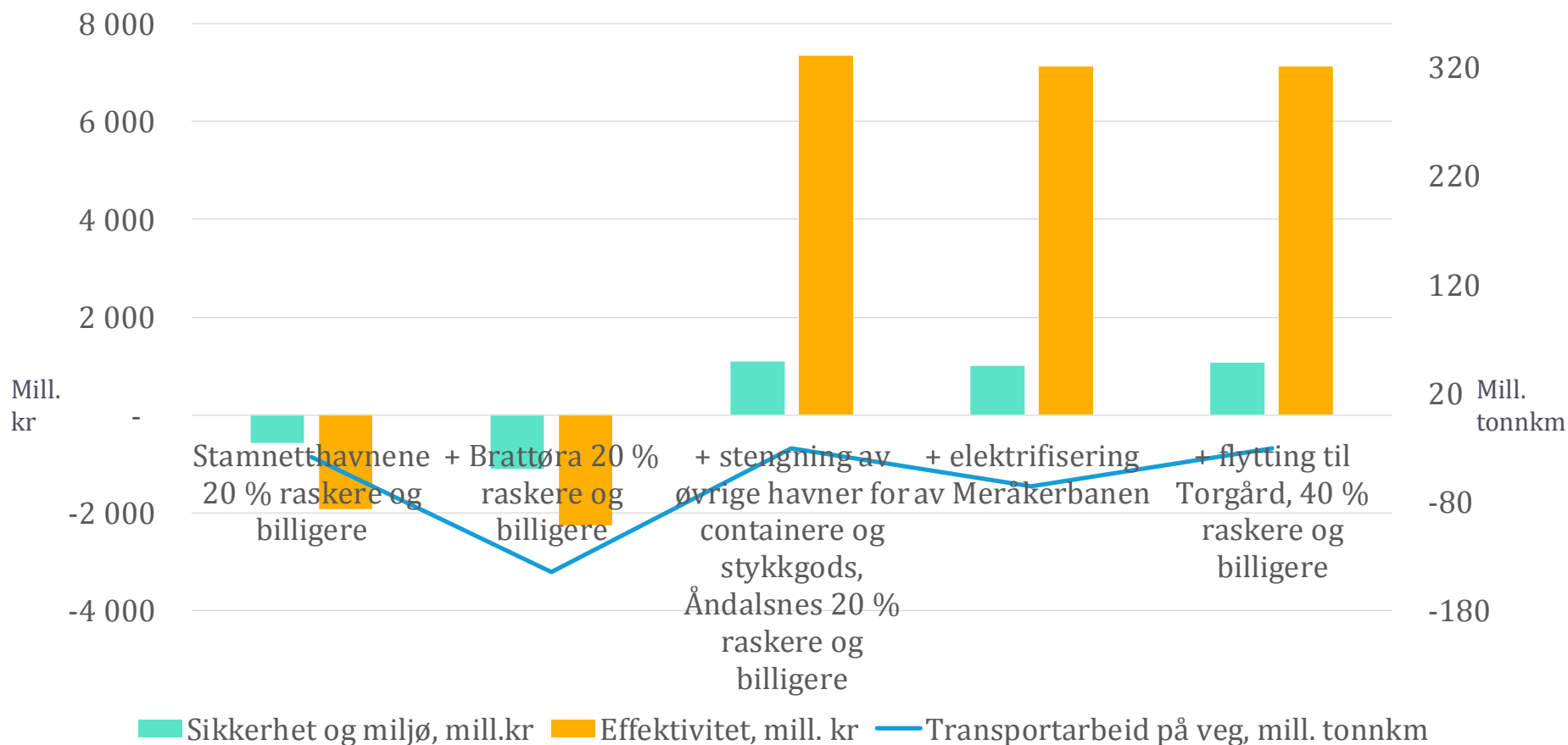


Bred samfunnsanalyse av godstransport



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep



NEGATIVE TALL ER REDUSERTE KOSTNADER OG REDUSERT VEGTRANSPORT

[Bred samfunnsanalyse av godstransport](#)

Kilde: Nasjonal godstransportmodell

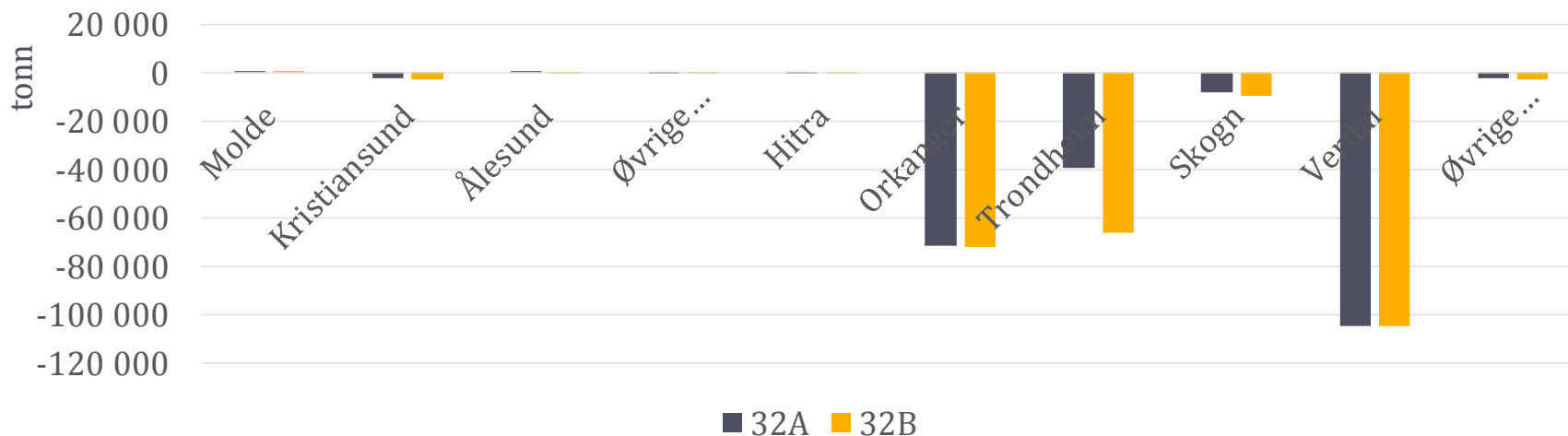
Nasjonal transportplan 2018-2029



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep

Forskjell fra referansealternativet - havneterminaler



■ 32A ■ 32B

■ Felles terminal for sjø og jernbane på Skogn og flytting til Torgård, begge 20 % raskere og billigere

■ Meråkerbanen elektrifisert med 20 km/t raskere framføring



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep

Forskjell fra referansealterantivet - jernbaneterminaler



■ 32A ■ 32B

■ Felles terminal for sjø og jernbane på Skogn og flytting til Torgård, begge 20 % raskere og billigere

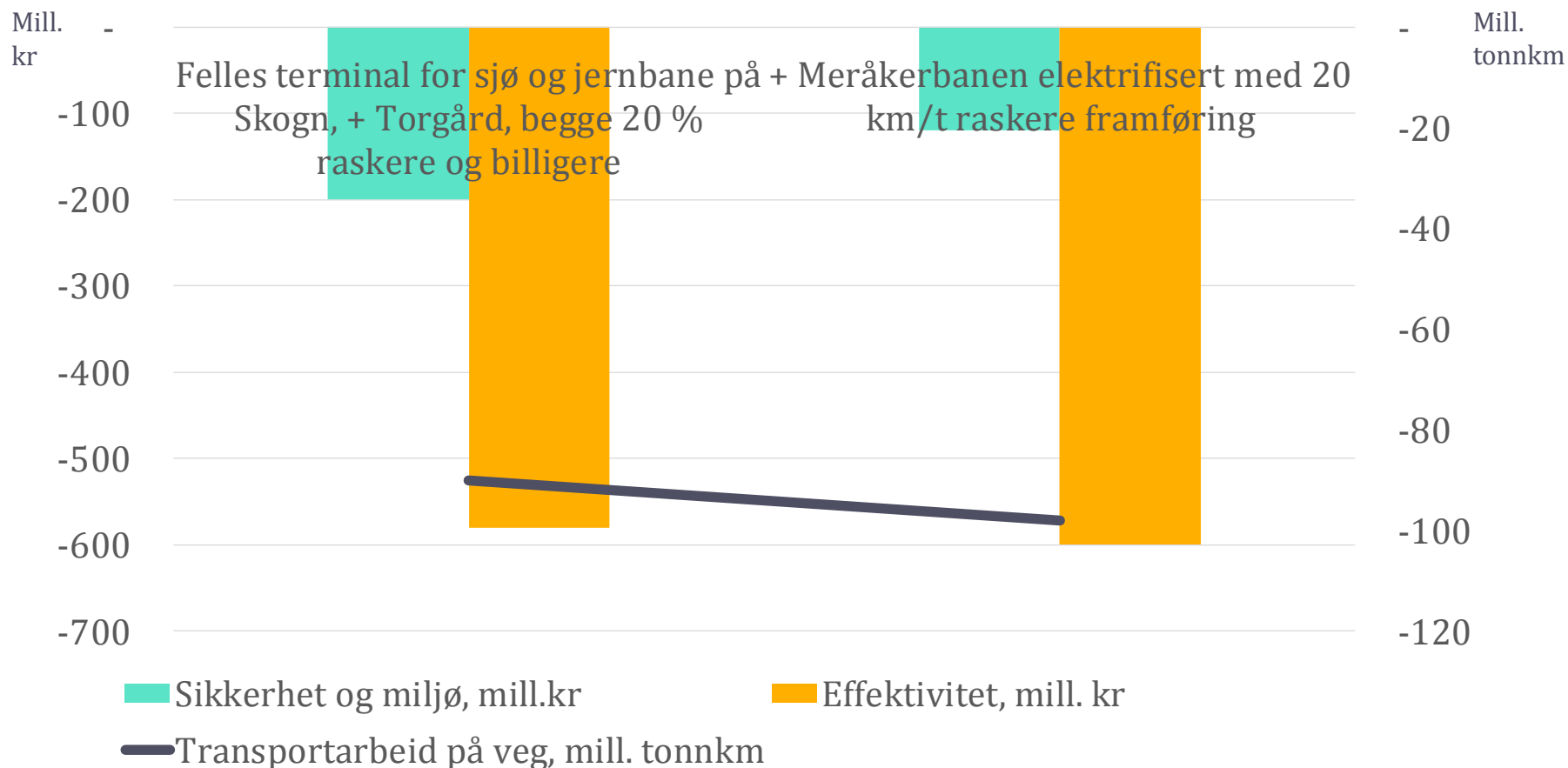
■ Meråkerbanen elektrifisert med 20 km/t raskere framføring

Bred samfunnsanalyse av godstransport



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep

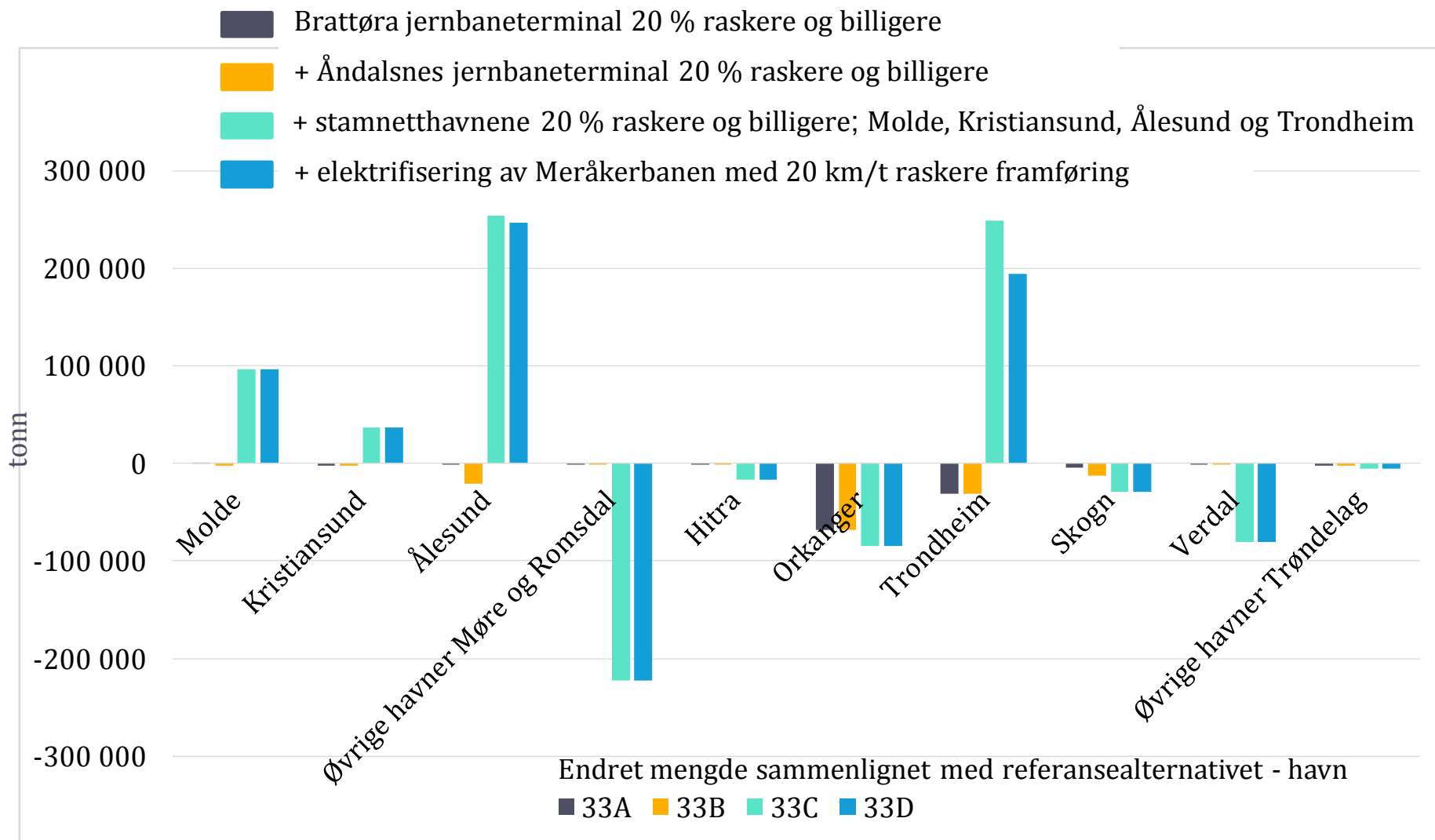


NEGATIVE TALL ER REDUSERTE KOSTNADER OG REDUSERT VEGTRANSPORT



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep



Bred samfunnsanalyse av godstransport

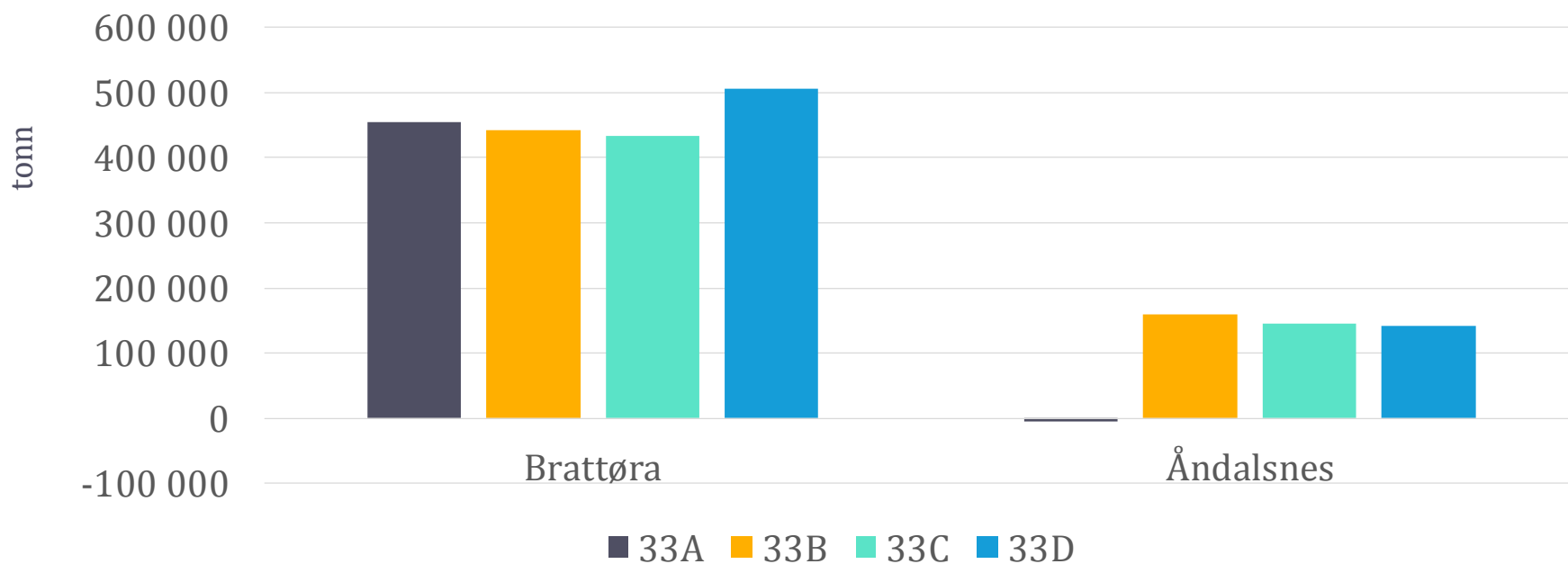


Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep

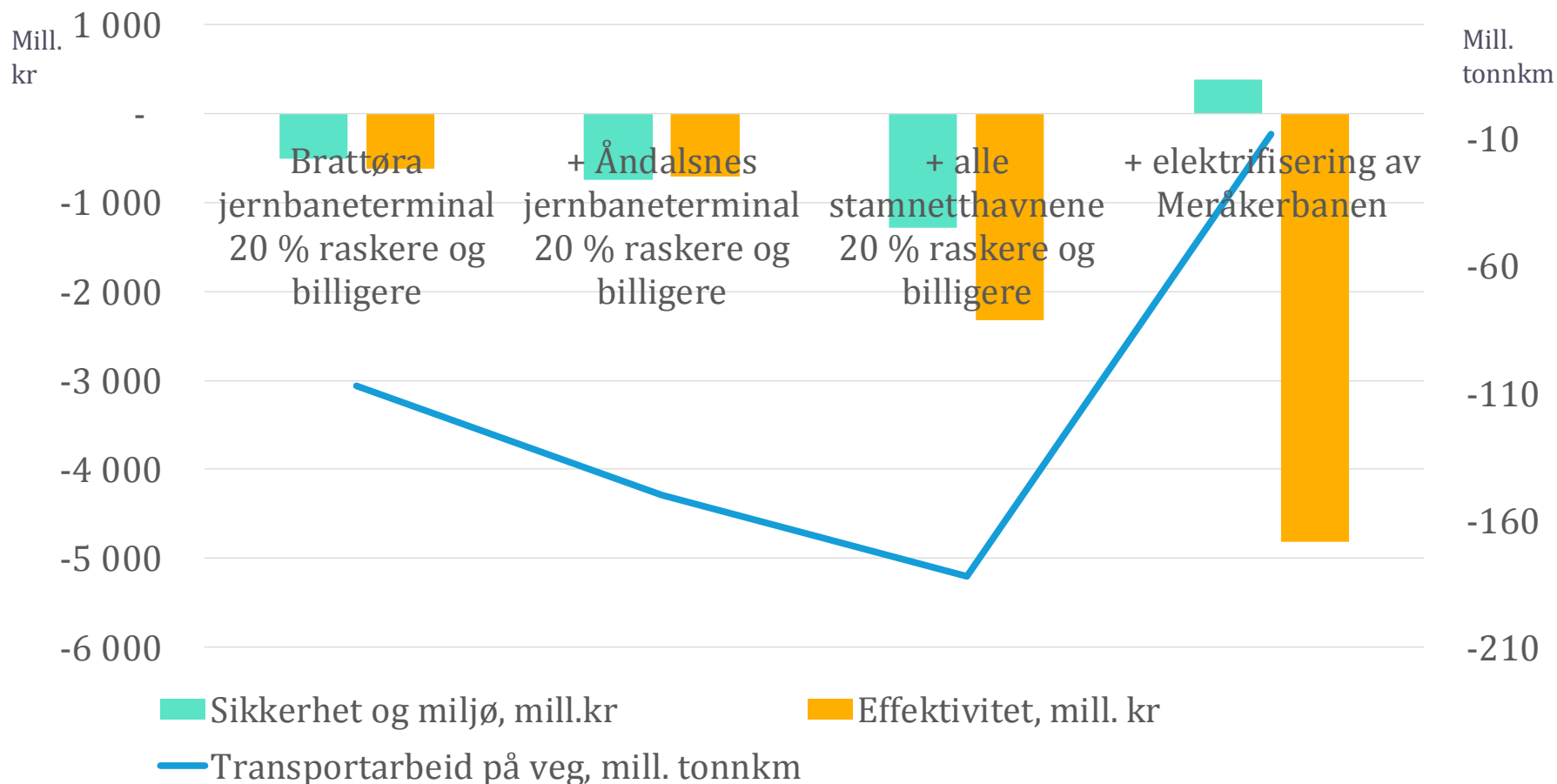
- Brattøra jernbaneterminal 20 % raskere og billigere
- + Åndalsnes jernbaneterminal 20 % raskere og billigere
- + stamnetthavnene 20 % raskere og billigere; Molde, Kristiansund, Ålesund og Trondheim
- + elektrifisering av Meråkerbanen med 20 km/t raskere framføring

Endringer mengde over jernbaneterminal i forhold til referanse



Midt-Norge

– akkumulerte effekter av ulike terminalgrep

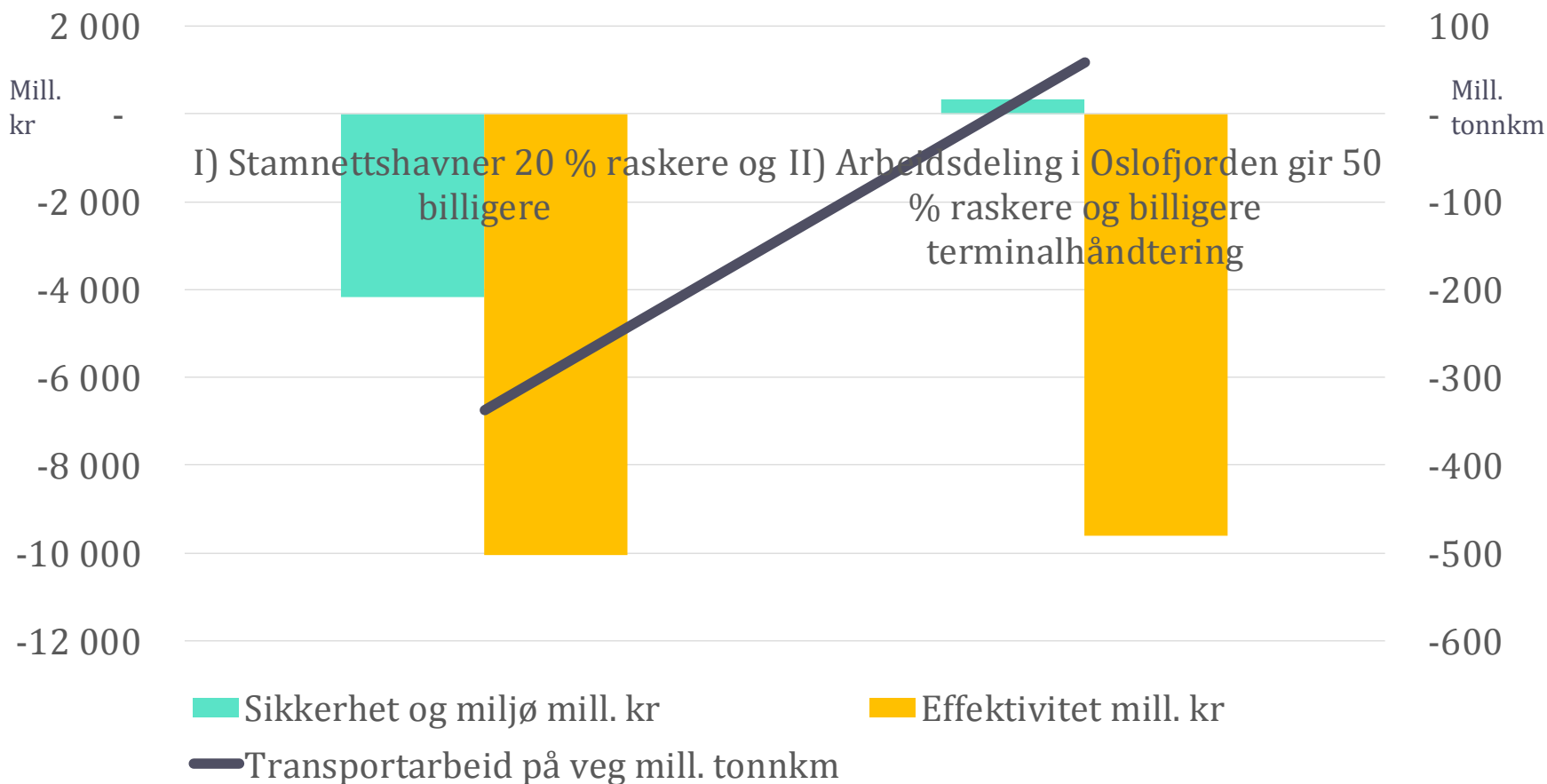


NEGATIVE TALL ER REDUSERTE KOSTNADER OG REDUSERT VEGTRANSPORT



Sentralisering og desentralisering

– effekter av ulike terminalgrep



NEGATIVE TALL ER REDUSERTE KOSTNADER OG REDUSERT VEGTRANSPORT



Desentralisert terminalstruktur med god arealtilgang gir størst volum på sjø og bane

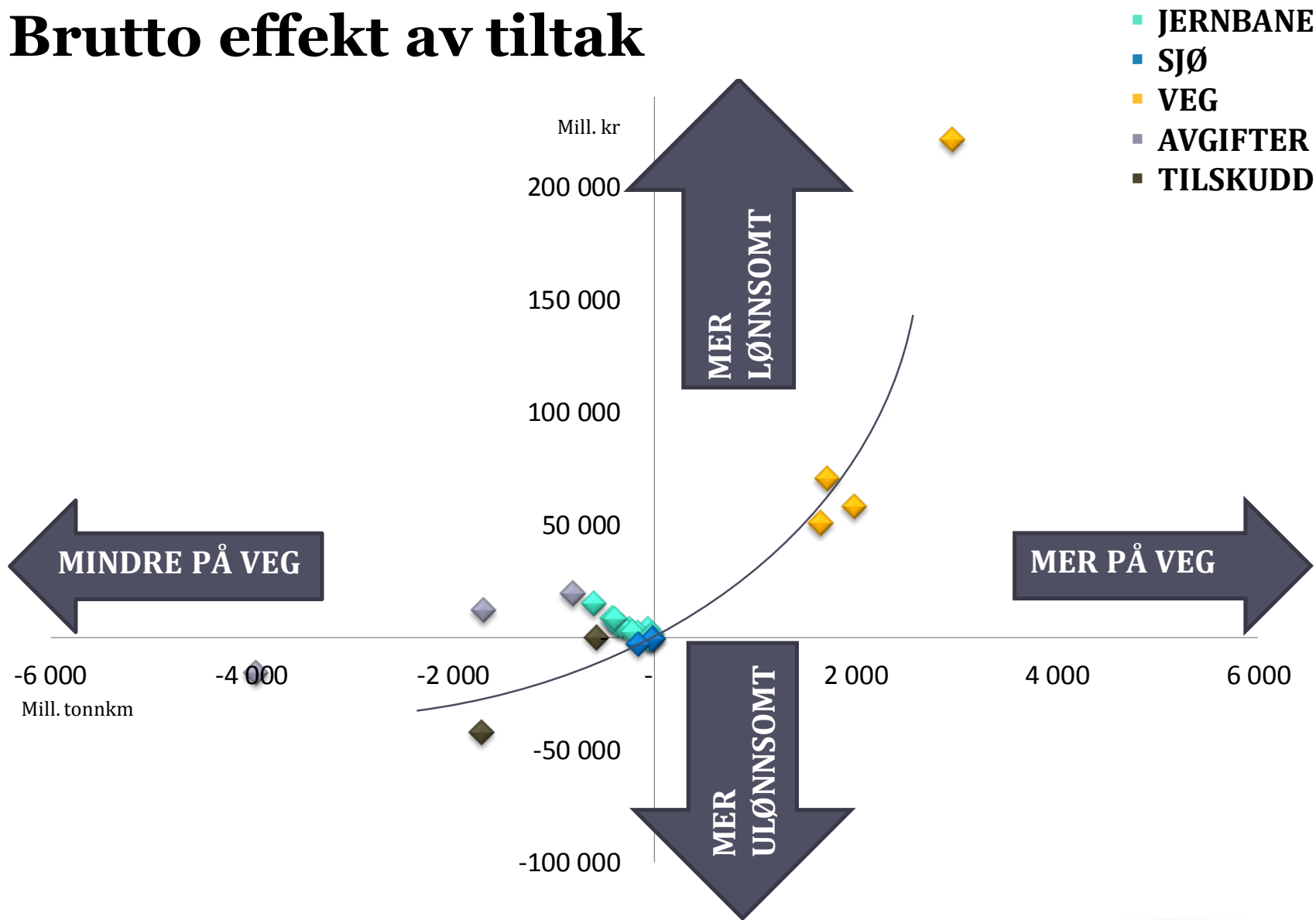
- Direkte sjø- og banetransport konkurrerer best
- 20 % lavere terminalkostnader gir mer robuste kombinerte transporter
- Dagens arealstrategier legger best til rette for vegtransport?

Lagerlokaler bygd etter år 2000

- Transport og lagring
- Varehandel
- Industri
- Andre lagerhaller



Brutto effekt av tiltak



Bred samfunnsanalyse av godstransport

Nasjonal transportplan 2018-2029



Stor offentlig innflytelse – lite målrettet

Offentlig involvering er stor

- Eiere av infrastruktur og foretak
- Regulatorer
- Kjøper varer og tjenester for 400 mrd. årlig
- I liten grad målrettet eller koordinert

Koordinert virkemiddelbruk

- Teknologi og implementering
- FoU og fullskalaforsøk
- Avgifter og goder

Krever bred tilnærming, satsing og samarbeid

