

## Sammendrag:

# Potensial for overføring av gods til intermodale transportløsninger

*Vi har gjennomført potensialberegninger for økt jernbanetransport til og fra utlandet og mellom de største byene i år 2020 ved å ta utgangspunkt i overføringspotensial fra dagens lastebiltransport og forventet fremtidig vekst fra basisprognoser for godstransport. Potensialet i 2020 tilsvarer anslagsvis 76-98 millioner sparte kilometer kjørt med lastebil på norsk område. Realisering av et slikt potensial fordrer imidlertid at jernbanen fremstår som et pålitelig transportalternativ, samt at jernbanen når et bredere spekter av varetyper. Ved overføring av maksimalt potensial kan vi anslå utslippsreduksjoner på norsk område på opp mot 95 tusen tonn CO<sub>2</sub> i 2020 som følge av redusert bruk av lastebil. Dette tilsvarer ca 0,5 % av de estimerte utslippene fra transport i Norge, og ca 0,15 % av de totale utslippene.*

## Introduksjon

I forbindelse med høringsrunden for Klimakur 2020 (Klimakur, 2010a) ønsket Tekna en vurdering av potensialet for overføring av langdistanse godstransport fra veg til sjø og bane. I denne rapporten gis det derfor en vurdering av:

- Status for kobling mellom havn og bane i de største byene
- Potensial for endret transportmiddelfordeling i godstransport ved økt fokus på intermodale terminaler
- Anslag på potensielle klimagevinster som en slik endret transportmiddelfordeling vil medføre
- Vurdering av rammevilkår for de ulike transportmidlene

## Rammevilkår for de forskjellige transportformene

Det er komplisert å sammenligne avgiftsnivået for de ulike transportformene på grunn av ulik oppbygning og komplisert struktur, spesielt i sjøtransport. Det er imidlertid grunn til å tro at avgiftene utgjør en større andel av transportprisen for sjøtransport enn for veg og jernbane, og at sjøtransport i motsetning til lastebil og jernbane betaler mer i avgifter enn de kostnadene som samfunnet påføres som følge av utslipp og andre eksterne effekter. En forskjell mellom sjø på den ene siden og veg og jernbane på den andre siden, er at veg og bane får bygget ut sin infrastruktur via statsbudsjettet, mens infrastruktur til sjøtransport og havner er basert på privat finansiering fra aktørene i næringen. Dette er en viktig årsak til at det ikke satses mer på helhetlige løsninger som kombinerer land- og sjøtransport.

## **Kobling mellom havn og jernbane i de største byene**

I mange byer er koblingen mellom havn og jernbane svak eller ikke-eksisterende, mens det i andre byer er gode forbindelser. Av de største byene er det best forbindelse i Oslo og Trondheim, mens det i Bergen er svak forbindelse. Selv om det finnes jernbaneforbindelser i havner, kan det være andre utfordringer som hindrer bruk av jernbane. For eksempel transporteres mange varer via engroslager før de distribueres ut til detaljistene.

## **Potensial for overføring av gods til intermodale transportløsninger**

Vi har gjennomført potensialberegninger for økt jernbanetransport til og fra utlandet samt mellom de største byene i år 2020. Det er analysert to scenarier; ett hvor vi antar en kapasitetsgrense på tilbudssiden basert på Jernbaneverkets målsetning om doubling av godsmengdene på jernbane i 2020, og ett scenario hvor vi ikke tar hensyn til denne kapasitetsgrensen. Begge scenariene er svært ambisiøse i den forstand at de forutsetter overføring av nesten all lastebiltransport på de aktuelle relasjonene til jernbane. Beregning av hvor mye lastebilkjøring som kan unngås ved overføring til jernbane gjøres i tre steg: Først finner vi hvor mye last som kan overføres pr. 2008, deretter hvor mye last dette tilsvarer pr. 2020 forutsatt vekstbanen fra basisprognoser for godstransport som er utarbeidet til NTP 2010-2019. Til sist estimerer vi hvor mange kjørte lastebilkilometer hvert overførte tonn tilsvarer på hver relasjon. Slik finner vi totalt innsparingspotensial. I scenariet som tar hensyn til forventet kapasitet på jernbanen i 2020, sparer en anslagsvis 76 millioner kilometer med lastebil på norsk område, og i tillegg 15 millioner på svensk område. Scenariet som ikke tar hensyn til kapasitetsgrensen, gir 98 millioner sparte lastebilkilometer på norsk område og ytterligere 34 millioner på svensk område.

## **Anslag på potensielle klimagevinster**

Med utgangspunkt i utslippsrater som er benyttet i Klimakur-beregningene og beregnede utslippsfaktorer fra Thune-Larsen et al. (2009) har vi estimert hvor stort potensial for reduserte utslipp av CO<sub>2</sub> en slik overføring av gods fra lastebil til jernbane vil tilsvare. Med Klimakur-ratene har vi beregnet utslippsreduksjoner på norsk område på 73 og 94 tusen tonn CO<sub>2</sub> på norsk område i de to scenariene, som øker til henholdsvis 87 og 126 tusen tonn hvis man også tar med utslippsreduksjoner på svensk område. Potensialet på norsk område utgjør ca 0,5 % av samlede utslipp fra transportsektoren i Norge, og 0,15 % av de totale norske utslippene. Utslippsratene til Thune-Larsen et al. (2009) er mer moderate, og vi har med disse ratene beregnet utslippsbesparelser på 49 og 64 tusen tonn CO<sub>2</sub> på norsk område i de to scenariene, som øker til henholdsvis 59 og 86 tusen tonn medregnet svensk område. CIVITAS (2009) har estimert en utslippsreduksjon på 61 tusen tonn CO<sub>2</sub> i 2020 som følge av doblet godskapasitet på jernbanen. Dette inkluderer ikke utslippsreduksjoner utenfor Norges grenser.