

Sammendrag:

Analyse av havners, jernbaneterminalers og samlastterminalers omland

TØI rapport 1360/2014

Forfattere: Inger Beate Hovi, Berit Grue og Elise Caspersen

Oslo 2014 125 sider

Havner og jernbaneterminaler betjener i hovedsak eget næromland, med varierende grad av transport til andre deler av landet. Samlastterminaler betjener et større og mer spredt omland, noe som bl a skyldes linjetransport mellom terminaler. I flere tilfeller finner vi at omlandet til terminaler overlapper hverandre. Dette gjelder spesielt for havner og samlastterminaler. I analysen har vi benyttet datagrunnlag fra nasjonal godsmodell og lastebilundersøkelsen. Godsmodellen gir et mer konsentrert, men større terminalomland enn lastebilundersøkelsen.

Innledning

I dette dokumentet analyseres ulike terminalers omland. Omland gis her av mottaker- og avsenderkommuner for lastebiltransport til og fra ulike terminaler og terminaltyper. Innfallsvinkelen har vært todelt. Dels er det tatt utgangspunkt i informasjon om terminalbruk fra SSBs lastebilundersøkelser, og dels i resultater fra nasjonal godsmodell om terminalbruk i intermodale transportkjeder. Terminaltypene som analyseres er havner, jernbaneterminaler og omlastingsterminaler/samlastterminaler. Tallene som benyttes fra lastebilundersøkelsen er et årlig gjennomsnitt for perioden 2008-2012, og inneholder transport til og fra terminal. Det skilles mellom containergods og øvrig gods.

Havner

Tallene fra lastebilundersøkelsen for havners omland presenteres i en fylkesfordelt tabell som gir oversikt over gjennomsnittlig årlig godsmengde distribuert til og fra havn, samt som kartplott av godsmengde distribuert mellom havn og ulike kommuner. De kommunevise tallene fra lastebilundersøkelsen sammenliknes så med tilsvarende kartplott basert på uttrekk fra godsmodellen.

Tall fra lastebilundersøkelsene viser at havnene i stor grad betjener eget omland (særlig kommuneinterne transporter til og fra havn). Vi finner noen ulikheter mellom landsdeler. På Vestlandet og i Midt-Norge viser lastebilundersøkelsen at distribusjonstransport til og fra havn i stor grad er sentrert internt i havnens fylke, gjerne begrenset til havnens nærmeste omlandskommuner. Havnene i Oslofjorden betjener generelt et større omland, i tillegg til å være jevnere fordelt på flere nærliggende fylker enn hva som er tilfeller for Vestlandet og Midt-Norge. I Nord-Norge finner vi tendenser til lange distribusjonsdistanser, særlig nordgående (for

eksempel går 57 % av lastebiltransportene registrert i Tromsø havn til og fra Finnmark).

Godsmodellens tall gir et mer sentrert bilde av havnenes omland, både geografisk og i antall tusen tonn. Ulikheter i volum skyldes i stor grad at lastebilundersøkelsen er en utvalgsundersøkelse mens godsmodellen inkluderer alt gods som lastes og losses i havn, uavhengig av om det har tilbringertransport med lastebil eller ikke. En svakhet ved bruk av godsmodellen er at den ikke fanger opp tilfeldige transporter utenfor havnens omland. Riktignok finner vi at kommuner som er registrert med store volum i lastebilundersøkelsen også får store volum i godsmodellen. Generelt gir lastebilundersøkelsene en lengre distribusjonsdistanse sammenliknet med godsmodellen, selv når vi utelater kommuneinterne leveranser fra gjennomsnittsberegningene i godsmodellen.

Tallene for transport til og fra havn i lastebilundersøkelsen (årlig gjennomsnitt 2008 – 2012) sammenliknes også med Havnestatistikken (2012). Her har vi utelatt våt og tørrbukk fra sammenlikningsgrunnlaget, da dette er gods som i større grad enn annet gods går direkte til industribedrifter i havnene. Vi finner at det, med unntak for Borg, Moss og Oslo havn, er rapportert mer gods i Havnestatistikken enn i Lastebilundersøkelsen.

Jernbane

Presentasjonen for utvalgte jernbaneterminaler følger samme mønster som havner. Gjennomsnittstall for distribusjonskjøring til/fra ulike jernbaneterminaler basert på informasjon fra lastebilundersøkelsene i perioden 2008 – 2012 presenteres på fylkes- og kommunenivå og sammenstilles med kommunefordelt distribusjonskjøring fra godsmodellen.

I likhet med havner betjener jernbaneterminalene i stor grad eget nærområde, om enn noe mindre enn for havner. Terminalene på Østlandet (Alnabru og Drammen) betjener en større region enn terminaler på Vestlandet og i Midt-Norge, som i hovedsak er registrert med fylkesinterne transporter (fra lastebilundersøkelsen). De to nordligste terminalene (Fauske og Narvik) betjener (deler av) Troms og Finnmark, hvor det ikke er jernbane. Den kommunevise fordelingen av transporten gir antydninger om at lastebil bli brukt som transportmiddel mellom kommuner med jernbaneterminaler. Dette kan tyde på at man tyr til vegtransport ved stengt jernbane, kapasitetsmangel på toget eller gods med store krav til leveringspålitelighet.

Sammenstilling av distribusjonsmønster fra lastebilundersøkelsen med informasjon fra godsmodellen viser at godsmodellen predikerer et mer sentrert, men likevel større terminalomland enn lastebilundersøkelsen. Godsmodellen inkluderer ingen eller få lange forsendelser som tilsvarer mer spontane turer i lastebilundersøkelsen. Godsmodellen gir også større godsmengder enn lastebilundersøkelsen for de fleste terminalene, men avviket ser ut til å være mindre enn hva vi så for havnene. Det fremkommer at det er relativt like distribusjonsdistanser fra modellen og lastebilundersøkelsen, men generelt finner vi at gjennomsnittlig transportdistanse med lastebil fra jernbaneterminal er størst i lastebilundersøkelsen.

En sammenlikning av gjennomsnittlig årlig godsmengde lastet og losset i terminal fra lastebilundersøkelsen og godsmodell mot jernbanestatistikk, viser at lastebilundersøkelsen generelt inneholder mindre volum enn jernbanestatistikken,

med unntak for Bodø og Fauske. Ulikheten kan forklare hvorfor godsmodellen generelt predikerer større godsvolum, større terminalomland og større utstrekning av kommuner enn lastebilundersøkelsen.

Samlastterminaler

Analysen av samlastterminalers omland er kun basert på tall fra Lastebilundersøkelsen i perioden 2008 – 2012, representert ved et årlig gjennomsnitt. Samlastterminaler presenteres på fylkes- og kommunenivå, der kommunene er valgt ut fra hvilke som har de største godsmengdene registrert i lastebilundersøkelsen, i perioden. For samlastterminalene har vi ikke noe valideringsgrunnlag å sammenlikne volumene med. Vi har heller ikke mulighet til å analysere terminalenes omland med godsmodellen. Samlastterminalene skiller seg dessuten fra havne- og jernbaneterminalene fordi disse ikke bare betjener sitt nærmeste omland, men også har mye langtransport mellom terminalene.

Analysen viser at samlastterminalene har et større terminalomland enn hva vi har sett for havner og jernbaneterminaler. Samlastterminalene betjener også i større grad kommuner fordelt over store deler av landet, særlig kommuner med egne samlastterminaler. Oslo er en sentral mottaker-/avsenderkommune for samtlige samlastterminaler. Oslos betydning målt i transportandeler er dog mindre for Vestlandet enn øvrige deler av landet. Bodø samlastterminal skiller seg ut med 96 % av total transportmengde som soneintern transport i Nordland, noe som kan skyldes at Bodø i større grad enn andre terminaler mottar gods fraktet med jernbanetransport. Containerandelen for transport til og fra samlastterminaler er gjennomgående mindre enn hva vi fant for transport til og fra jernbaneterminaler og havner.

Transport mellom terminaler i Oslo

Transport mellom havn og jernbaneterminal

Det er registrert transport av i gjennomsnitt 78 tusen tonn gods årlig mellom Oslo havn og Alnabru jernbaneterminal per år i data fra SSBs lastebilundersøkelse 2008 – 2012. Nesten alt gods fraktes i container. Transporten utgjør 10 % av total kommuneintern distribusjonstransport til og fra Oslo havn, mens containertransporten utgjør 30 %.

Transport mellom havn og samlastterminaler

Det er registrert transport av i gjennomsnitt 116 tusen tonn gods årlig mellom Oslo havn og samlastterminaler i Oslo fra SSBs lastebilundersøkelse 2008 – 2012. Fra Oslo havn transporteres 67 % av godset i containere, mens containerandelen til Oslo havn kun er på 40 %. Transporten utgjør 15 % av total soneintern transport til og fra Oslo havn, mens containertransporten utgjør 29 %. Tilsvarende andel for ikke-containerisert gods er 9 %.

Transport mellom jernbaneterminal og samlastterminaler

Det er registrert transport av i gjennomsnitt 66 tusen tonn gods årlig mellom jernbaneterminal og samlastterminaler i Oslo fra SSBs lastebilundersøkelse 2008 – 2012. 75 % av godsmengden transporteres i container. Tilsvarende mengde fra samlastterminalene er 22 %. Andelen som transporteres til og fra Alnabru (66 tusen tonn) utgjør 6 % av den gjennomsnittlige årlige transportmengden på 1 055 tusen tonn mellom omlastingsterminaler i Oslo og øvrige mottakere i kommunen.

Konklusjon

I dette dokumentet har vi analysert ulike terminalers omland. Vi har sett at omlandet til havner og jernbaneterminaler i større grad består av nærområder enn hva som er tilfellet for samlastterminaler. Det er også flere forekomster av lange transporter fra samlastterminaler noe som skyldes at samlastterminalens viktigste oppgave er å konsolidere forsendelser for å utnytte lastbærers lastekapasitet på de lange transportene. De lange transportene fra en samlastterminal utføres i hovedsak med jernbane der det er tilgjengelig og lastebil.

Sammenstilling viser at lastebilundersøkelsen fanger opp et større terminalomland enn godsmodellen. Dette kan forklares av at lastebilundersøkelsen fanger opp transporter av mer tilfeldig karakter utenfor terminalens influensomland. Dette er ikke tilfellet for godsmodellen.

Sammenlikning av godsmengder registrert lastet og losset i terminal fra lastebilundersøkelsen med havne- og jernbanestatistikk viser at nivåtallene fra lastebilundersøkelsen er lave. Det vil si at nivåtallene som presenteres i denne rapporten og som er basert på lastebilundersøkelsen må tolkes med varsomhet, men strukturen i datasettet ser imidlertid rimelig ut.