

## Sammendrag

# Tiltak for utslippsreduksjon fra transport av masser i Oslo

TØI rapport 1772/2020

Forfattere: Ingrid Sundvor, Sidsel Ahlmann Jensen og Guri Natalie Jordbakke

Oslo 2020 30 sider

*For å nå målene for utslippsreduksjon i Oslo er det ønske om flere tiltak og virkemidler rettet mot transport av masser. Transportøkonomisk institutt har på oppdrag for Klimaetaten i Oslo kommune gjennomført en spørreundersøkelse og intervjuer med relevante næringslivsaktører for å få deres innspill om mulige tiltak for massetransport i Oslo. Aktørene er opptatt av miljøbensyn, men hadde delte meninger om hva som ville være den beste løsningen og hvilke tiltak som var mest aktuelle for bransjen. Aktørene som er involvert i massetransport i Oslo er en sammensatt gruppe og det delte synet på tiltak er muligens forklart med at enkelte tiltak som vil kunne være positivt for én aktør vil kunne være negativt for en annen.*

## Vurderinger av tiltak

Tiltak vil kunne redusere utslipp ved å redusere mengden masser som skal transporteres, redusere avstandene de transporteres eller transportere på måter som gir lavere utslipp pr mengde. Ulike vurderinger av tiltak ble ytret i intervjuene, og selv om alle var positive til tiltak og flere av de fortalte om egne prosjekter for å bli mer klima og miljøvennlig, vektla de ulike tiltak.

I spørreundersøkelsen ble respondentene bedt om å vurdere hvor aktuelle et utvalg tiltak var for bransjen innen 2025. Svarene viser at respondentene generelt var litt pessimistiske til de foreslåtte tiltakene, men det var også alltid noen som mente at tiltakene var svært aktuelle. Tiltak som vil redusere endring hos transportørene ble vurdert som mest aktuelle. Det tiltaket som ble vurdert som mest aktuelt var å benytte overskuddsmasser til nytt landskap og parker etc. Tiltaket som færrest mente var aktuelt var økt bruk av andre transportmidler som tog og båt. Flere av tiltakene som ble vurdert som aktuelle vil kreve tilrettelegging fra kommunen.

At aktørene i bransjen er delte i sitt syn på hva som er beste tiltak kan reflektere at det er en sammensatt gruppe som vil bli berørt ulikt av tiltakene. Tiltak vil kunne være positivt for noen, men negativt for andre aktører. Det finnes både veldig store aktører og også mange mindre aktører i markedet. Det er aktører som kun bestiller transport, mens andre utfører transport for egne og/ eller andres prosjekt. De ulike gruppene vil derfor ofte ha ulike insentiver og grad av motivasjon for å gjennomføre tiltak som reduserer klimagassutslipp. F.eks kan vi anta at de som kun transporterer i utgangspunktet ønsker å transportere over så lange distanser som mulig, da det er transporten som er kjernevirksomheten deres. All reduksjon av transportbehov/avstander vil i prinsippet bety færre oppdrag for dem. Tilsvarende vil masseuttak eller deponi kunne tjene mer på å ligge nærme behovet.

Hovedutfordringer for å benytte batterielektriske og hydrogenelektriske kjøretøy blir vurdert å være at det er for umoden teknologi samt kostnader. Noen var derimot likevel positive, men å benytte slike kjøretøy ville pr i dag, kreve omlegging av logistikken. Det må da sees i sammenheng med andre tiltak som mulige omlastingsplasser/areal for masselagring og i kombinasjon med andre transportmidler. Hovedutfordringer for økt bruk av biodrivstoffet HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) er kostnader.

## Spesielle utfordringer for Oslo

Oslo ble vurdert til å ha noen ekstra utfordringer sammenlignet med andre områder. I hovedsak går det på stor andel forurensede masser i Oslo samt at det er større arealbegrensninger slik at evt. mellomlagring blir en stor utfordring. Det er også lengre avstander til masseuttak/pukkverk og godkjente deponier fordi dette ikke finnes innenfor Oslo.

Arealbehov knyttet til massetransport oppfattes som en sentral utfordring for å få mer klimavennlig massetransport i Oslo. Dette gjelder både permanente og midlertidige arealer for mellomlagring, massemottak, -deponier og -behandling, samt masseuttak og pukkverk.

## Rapporterer om juks

Det er ikke mulig å si noe om utbredelse av juks i bransjen ut fra data hentet inn i dette prosjektet, men det var påfallende hvordan juks og manglende oppfølging av regelverket var høyt oppe i bevisstheten hos de vi intervjuet. Også kommentarer i spørreundersøkelsen tar det opp som et problem og det blir nevnt som tema i ulike sammenhenger. Flere av eksemplene er knyttet til at enkelte dumper eller bruker forurensede masser ulovlig istedenfor å levere til godkjent deponi. Det rapporteres også at noen jukser med dokumentasjon for bruk av HVO. Vi vurderer det derfor som hensiktsmessig å vurdere strengere/bedre håndheving av dagens regulering samt tenke på mulige slike konsekvenser for evt. nye tiltak og virkemidler.

## Virkemidler og massetransport som en del av bylogistikken

I denne undersøkelsen har aktører i bransjen pekt på følgende virkemidler; arealplanlegging, bruk av offentlige areal til logistikkformål (mellomlagring mm), anbud ifm offentlige bygge- og anleggsprosjekter, regelverk (ink. håndhevelse), kartlegging og tilgang til informasjon om grunnforhold og tilgjengelige masser, digital markeds plass for masser i kommunal regi, mm. I tillegg berøres også kommunens rolle i gjennomføring av konkrete tiltak og innovasjonsprosjekter. Økonomiske virkemidler vil, i tillegg til virkemidlene nevnt over, være relevante å vurdere for å akselerere overgangen til mer klimavennlig massetransport.

Det er sannsynligvis behov for å ta i bruk et bredt spekter av kommunale roller og virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra massetransport. Det vil ofte være behov for en sammensetning av forsterkende tiltak og virkemidler. Det kan være aktuelt å bruke flere virkemidler i gjennomføringen av ett tiltak. For å utnytte det kommunale handlingsrommet er det sannsynligvis behov for å integrere dette i flere forskjellige planer i det kommunale planhierarkiet.

Mange av problemstillingene knyttet til overgangen til mer klimavennlig massetransport, er tilsvarende for andre former for godsvaretransport i by. Det er f.eks. utfordringer for varelevering i by knyttet til mangel på tilgjengelige logistikkareal i sentrale byområder, og behov for omlasting ved bruk av el-kjøretøy på grunn av kortere rekkevidde. Det er behov for endringer i logistikkløsningene.

Det vil være fordelaktig å se klimavennlig massetransport i sammenheng med andre former for bylogistikk, for å utvikle helhetlige og integrerte løsninger.