

Sammendrag:

Forskningsbehov vedrørende næringslivets transport og miljø

Transportnæringen er en viktig kilde til utslipp av CO₂, og det er direkte sammenheng mellom transportomfang og belastninger på miljøet. Om lag 38% av CO₂-utslippene i 2005 kom ifølge Statistisk sentralbyrå fra mobil forbrenning. Av dette utgjør godstransport ca to femtedeler, eller ca 15% av CO₂-utslippene til luft i Norge. Da er utenriks sjøfart holdt utenom.

Tre måter å løse miljøutfordringen i transportnæringen på

I følge professor Cullinane ved Napier University i England (2007) er det tre hovedmåter å møte miljøutfordringen i transportnæringen på:

1. Gjennom teknologiske endringer (kjøretøyteknologi, fornybare energikilder)
2. Ved økt effektivitet knyttet til transportavviklingen
3. Ved å endre transportmiddelfordelingen

I rapporten er det tatt opp flere deltema som kan relateres til hvert av disse punktene, og som kan egne seg for videre forskning for å bidra til å redusere miljøulempene knyttet til godstransportene.

Tema for videre forskning

Teknologiske endringer

Den kanskje viktigste teknologiske endringen i transportnæringen som har innvirkning på miljøet, er knyttet til kjøretøyteknologi og hvor mye bilene forurenses. Det er viktig at kjøretøy i Norge miljømerkes, slik at lokal og global forurensing blir vektlagt på en hensiktsmessig og forståelig måte. Generelt er det behov for oppbygging av nasjonal kompetanse om hva nye teknologier innebærer i praksis mht å redusere utslipp fra tunge kjøretøy. Hvilke miljøkriterier kan og bør stilles til kjøretøy i Norge, og hva bør kreves for typegodkjenning av nye bilmodeller? Hvilke incentivordninger kan bygge opp under klassifiserings- og merkeordningen og bidra til at miljøvennlige biler blir mer attraktive å bruke? Slike incentiver kan være reduserte avgifter, tilgang til forurensningsfølsomme områder (miljøsoner), tillatelse til å bruke kollektivfelt og gratis parkering. Alle disse vil være med på å stimulere markedet til å velge miljøvennlige biler.

Utslipp fra tyngre kjøretøy er i de fleste land og byer en stor bidragsyter til lokale forurensningsproblemer. For å kunne sikre god luftkvalitet og redusere risiko for helseeffekter, bør tyngre kjøretøy oppfylle strenge utslippskrav for NO_x, VOC og PM. Spesielt er dette nødvendig hvis de brukes i sentrums- og boligområder. Det er ikke enkelt å sette slike krav, fordi utslippene fra tyngre kjøretøy reguleres gjennom typegodkjenning av motoren (Euro I-V), og ikke av bilen i seg selv. På grunn av den store variasjon i høyde, lengde og tilleggsutstyr (for eksempel kjølevogn, kran, mv.), vil drivstofforbruk og utslipp variere svært mye fra en og samme motor. Det bør derfor arbeides videre med entydige test- og godkjenningsordninger for denne kjøretøygruppen.

Eksisterende utslippsfaktorer for beregning av utslipp knyttet opp mot utkjørte kilometer eller utført transportarbeid er basert på beregninger av Teknologisk institutt og Statistisk sentralbyrå på slutten av 1990-tallet. Siden da er det skjedd store endringer mht de ulike kjøretøytypers energieffektivitet, og beregningene burde vært oppdatert. Det bør også legges arbeid i å få fram utslippsfaktorer for utviklingen framover som tar hensyn til at det tar tid før de nye og mer miljøvennlige bilene innføres.

Økt effektivitet knyttet til transportavviklingen

På lokalt nivå kan bedre samordning av transportene på tvers av butikkjeder og bransjer kunne bidra til miljøgevinster. Utfordringen er hvordan man skal få til en ordning med økt samarbeid mellom ulike aktører i markedet. Dette gjelder også returtransporter og transport av avfall. I dag samarbeider bensinleverandører om distribusjon og benytter felles tankanlegg. Dagligvaregrossistene har fullt innsyn i transportene fra leverandørene direkte til kjedene, slik at de ser konsekvensene av å overta distribusjonen selv, men det er fortsatt lite samarbeid mellom konkurrenter i markedet. Norge har en lavere andel tredjepartslogistikk enn mange andre land. Knapphet på transportkapasitet og høyere priser gjør logistikkmarkedet i Norge mer interessant for store investorer. Nye aktører og nye distribusjonsknutepunkter vil utvikles, med ytterligere sentralisering som konsekvens. Videre arbeid kan derfor være å finne fram til de deler av transportmarkedet der det er størst behov for samordnet transport, og å undersøke om endringer i terminalstrukturen kan bidra til mer effektiv utnyttelse av kjøretøykapasiteten i byområder. Dette kan baseres på intervjuer, modellberegninger og litteraturstudier fra tilsvarende opplegg utenfor Norge.

Med økende vegtransport over grensen til Norge, der hovedtyngden av transportene skal til terminaler i Oslo, Akershus og Østfold, er det på tide å undersøke om dagens terminalstruktur er den mest effektive gitt dagens transportstrømmer. Er andre strukturer mulige, f.eks. at mindre deler av godset transporteres via Oslo, og hvilke incentiver har man til å påvirke en slik utvikling? Aktuelle spørsmål er hvilket miljøpotensial som ligger i en alternativ distribusjon, der varer cross-dockes i produsentlandet, og om det har vesentlig innvirkning på trafikkarbeidet på lokalt nivå. Noen kjeder har begynt med direkte import til regionale lagre. Hvilken effekt har dette for transportmiddel- og korridorvalg? Vil man kunne få til et omfang som frigjør kapasitet i Osloområdet, og derved på jernbane fra Alnabu? Andre spørsmål er hva som er optimalt distribusjonsomland og hvilke faktorer en bør legge vekt på ved lokalisering av nye terminaler. I en periode med økt spesialisering, redusert antall lagre, etc, er gjennomsnittlig transportdistanse

økt for alle transportmidler. Dette tyder på at færre lagre bidrar til økt transportarbeid totalt.

Hvilke transportmessige konsekvenser må man forvente framover av økende avfallsmengder og økte krav til gjenvinning? Er det potensial for å samordne innhenting av avfall mellom flere kjeder og utvikle bedre systemer for returlast?

Tilrettelegging for intermodale transport

Det er en utvikling mot økt bruk av lastebil ved grensekryssende transport, spesielt øker lastebiltransport i tilknytning til import. Man bør derfor analysere hva som er realistiske potensialer for intermodale transport til/fra og internt i Norge, tatt hensyn til markeder, markedssegmenter, transportavstander, havnestruktur, vareslag og valgte transportkorridorer. Hva betyr utviklingen i intermodale transport for etterspørselen etter vegtransporttjenester i ulike delmarkeder?

CargoNet oppgir at kapasitetsbegrensninger i terminaler og jernbanenett er viktigste årsak til at de ikke lenger kan utvide sitt transporttilbud innenriks. Aktuelle spørsmål er derfor om det er relasjoner der det i dag er ledig kapasitet på jernbane, slik at man rette fokus mot økt jernbaneandel på disse relasjonene?

Et annet hovedspørsmål er hvilken rolle terminalstruktur for havner og jernbane spiller for omfanget av intermodale transport. Kan man etablere en terminalstruktur som gir potensial for å konsentrere godsstrømmene, oppnå stordriftsfordeler i terminalleddet og dermed legge grunnlaget for etablering av nye konkurransedyktige intermodale transporttilbud med frekvente transporttilbud på hovedlenken?