

**KONFERANSE OM
GRENSEKRYSENDE GODSTRANSPORT
- hvordan lykkes vi med å skape en grønn multimodal
Jyllandskorridor?
Farris Bad, Larvik, Norge 7. - 8. februar 2024.**

Ca. 100 deltagere 7. februar.

Konferencen blev indledt med velkomst fra Fylkesordfører Anne Strømøy, Vestfold fylkeskommune og Ordfører Birgitta Gulla Løken, Larvik kommune.

Herefter fulgte to videohilsner. Den første fra Rasmus Prehn, formand for transportudvalget i Folketinget, Danmark. Folketinget er meget opptatt av best mulige forbindelser med Norge og at styrke Jyllandskorridoren. Sikre rett kapasitet og finne grønt brennstoff. Viktigt at vejkapaciteten er i orden og ser frem til 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg, som skal være færdig om 8 år.

Helt nødvendig å styrke gods på bane, noe Folketinget også er opptatt av. Bedre for klima, miljø og unngå trengsel. Noterer at det er stort ønske om å elektrifisere banen nord for Aalborg – deler dette, men kan ikke love. Viktig at Norge og Danmark har dialog og samarbeid om utvikling av korridoren.

Den anden vidohilsen på engelsk fra Pat Cox, Koordinator for EUs TEN-T ScanMed-transportkorridoren. European perspectives on the need for multi-stakeholder cooperation for cross-border transport corridors. Pat Cox deltog for nylig i et møte med de nordiske transportministre. Norden er det bedste sted i verden til at indfri ambitionerne om bæredygtig transport, men der er plads til forbedring ved grænskrydsning og miljø.

Pat Cox henviste til EU's strategier for bæredygtig og smart mobilitet og revision af TEN-T og har fokuspunkterne

1. New infrastructure standard for all modes
2. Better integration of urban modes in the network
3. A more resilient TEN-T – adapted to Carbon Capture and new security challenges.
4. More digital and innovative TEN-T
5. Strong governance framework – alignment EU and national planning.

Increasing modal share of rail plays a central role. Fully interoperable rail networks. Longer, heavier freight trains speed 100 km/h. Pax trains at min 160 km/h. Sufficient rail capacity can only be achieved through improved digitalisation. TEN supports this. Exemplified with ERTMS. Only some 10% of EU rail network fulfils ERTMS requirements.

Look forward to opening of Femern Bælt by 2029. Need all routes – incl access routes to be ready in order to be able to benefit from Femern Bælt. Needs to remove bottlenecks in national network som fx Oslo - Göteborg.

Bæredygtig Short Sea Shipping er viktig for dekarbonisering. Nød for nylig en demo af autonomt skib i Oslofjorden. Pat Cox sætter pris på Jyllandskorridoren og initiativer som dagens konference.

Grønt skifte og næringslivets behov for grønne, effektive transportkorridorer og løsninger, **Ole Andreas Hagen, direktør for næringspolitikk i NHO Logistikk og Transport**

Verdiskapingen av logistikk er i Norge like stor som sjømatnæringen, med 60 000 sysselsatte. Glede å se initiativet med JK – der er behov for å tenke stort nok og det er en utfordring at korridorene i Nasjonal Transport Plan (NTP) er nasjonale. Burde kanskje laget en skandinavisk transportplan? Løfte blikket også utover JK med tanke på at NHOs største medlemmer er utenlandsk eide (PostNord, Schenker m.fl). Næringslivet tar den veien der kostnadene er lavest, raskest og grønnest.

Veldig bra at JK nå er en del av ScanMed. Veistandarden på både dansk og norsk side begynner å bli bra. Potensial for vekst i sjøtransportene. Viktig med fungerende havner for å slippe å gå om Gøteborg.

Vi må utnytte eksisterende infrastruktur bedre, samt lage smartere løsninger i samspill mellom havner, veier og baner. De største aktørene i norsk logistikkbransje har ambisjon om å bli 0-utslipps i løpet av 20-tallet. Går mot 0-utslippsbåter på hydrogen, ammoniakk osv. Grønt Landtransportprogram: Vi skal lykkes med installering av fyll- og ladeinfrastruktur. Her kan havnene bidra.

Store utfordringer på bane: Forstyrrelser og forsinkelser. NHO har stor tro på tog og håper på kombitog fra Hirtshals, men pålitelighet må forbedres. NHO har stor tro på JK.

Hvordan omstiller næringslivet virksomhetene for grønn verdiskaping og logistikk-løsninger?

Samarbeid mellom havn og industri for grønne sjøtransporter, Torben Jepsen, Havnedirektør, **Grenland havn**

Industrien ser nytten av å overføre godset til bærekraftig transport så tidlig som mulig etter fabrikk.

Grenland industriklynge har ambisjon om klimapositive innen 2024. 0-utslipps sjøtransport fra Herøya til Kontinentet. Yara Birkeland er i drift. Yara Eyde drevet på ammoniakk, vil bli lansert senere i år.

Breviksterminalen - Norges nest største containerhavn - vil gjennomgå store endringer i tiden fremover for å bli mer klimavennlige og økonomisk. Flytter containerne ut. Utlasting av flytende CO2. Den planlagte havneterminalen Frier Vest bliver med energihubs - ammoniakk er nok det første som kommer. Prioriterer ikke å drive passasjertrafikk over Langesund fergeterminal.

Grønn industri + grønn logistikk er sant! Arne Nicander, Prosjektleder **Powered by Telemark**

Visjon: «Vi skaper klodens første klimapositive industriregion». Mulig å redusere utslippene fra 2,5 mill tonn til 500 000 tonn fra industriklyngen i Grenland. Den foreslåtte økningen i CO2-pris kan være den piskeren som bidrar til at målene nås.

CO2-utslipp siden 1990 er bare redusert med 5%, og vi må klare 50% innen 2030. Norge er flinke til å sette mål, men ikke så flinke til å nå dem. Vær konkrete.

Havnene er viktige for å kunne nå utslippsmålene ved å legge til rette for arealer og anlegg. Ikke tilstrekkelig med kraft til å elektrifisere. Teknologien er der, men det er rammevilkårene det skorter på.

Perspektiv fra lastebilnæringen, Reidar Retterholt, Regionsjef, **Norges Lastebileier-Forbund avdeling Agder og Rogaland**

3000 bedrifter. 20 000 lastebiler. 23 000 sysselsatte. 30 mrd. Omsetning.

Grensekryssende transport har økt betydelig. Lastebilen tar økende markedsandeler av innenlands godstransport. Prognoser i NTP om økende lastebiltransport, men vi er nødt til å få mer over på sjø og bane fordi veiene ikke har nok kapasitet. Vi trenger hjelp fra banen. De korte turene dimensjonerer logistikken og 59% er under 300 km.

Miljødirektoratet har krav om at alle nye lastebiler skal være utslippsfrie innen 2030. Behov for at fylker og kommuner åpner veiene sine for lange modulvogntog. En miks av drivlinjer er nødvendig for å nå målene. El er OK på korte avstander, men der er fortsatt behov for diesel for gods som er tungt og skal langt. Hydrogen er et alternativt drivmiddel.

Enormt behov for utbygging av ladeinfrastruktur, men der blir kamp om tilgang til strømmen. Problem med mangel på strøm på stasjon Lonelier i Søgne og i Bamble. Lastebiler burde få lade på buss-depotet i Dalane utenfor Kristiansand.

Kommentarer til presentasjon av godsstrømsanalyse?

Godsstrømsanalysen vil nå bli lagt ut på hjemmesiden.

Hvilke potensialer ser transportaktørene i Jyllandskorridoren?

Trond Tønjum, Konserndirektør, **Color Line Cargo**

JK både er og vil være viktig fremover. Gode potensialer for volumvekst for både import og eksport. Trend mot «de-globalisering» der produksjonen flyttes tilbake til Europa fra Kina. Kan skape nye muligheter, men gods kan også bli flyttet over på trailer.

DK viktig som distribusjonsknutepunkt. Konstaterer at det ikke satses på 2x spor Oslo-Göteborg – noe som vil begrense konkurransen fra Femern Bælt forbindelsen. Tog vil ha begrenset vekstkapasitet med dagens infrastruktur.

Bærekraftige løsninger må henge sammen. Tog er bare en liten del av løsningen. 1 daglig tog = 15% av dagens volum. 2 tog i uken = 2%.

Korte og forutsigbare forsyningskjeder har stor betydning, og der kan ikke tog levere. Sirkulær økonomi vil føre til mer transport – som potensielt kan skape større volumer i korridoren.

Forutsigbarhet er nøkkelford for vareeierens valg av transportløsning. Viktig at alt drivstoff er tilgjengelig og at prisene og insentivene er langsiktig av hensyn til å kunne tiltrekke investeringer.

Planleggingen må henge sammen med EU og nordisk samarbeid. At sjøtransporten nå er innlemmet i EUs ETS (Emission Trading System) – opp mot 100% i 2026 - vil bidra til at prisene øker, og kostnadene overføres til transportkjøperne. EU: At inntektene fra ETS skal brukes til teknologiutvikling til fordel for grønne løsninger, men foreløpig ingen øremerkning på norsk side. Også behov for multi fyll- og ladestasjoner, med forutsigbare løsninger.

Ingen grønn korridor uten 0-utslipps skip. IMO mål om dekarbonisering er betydelig skjerpet – 0-utslipp innen 2050.

Color Line utforsker 0-utslipps skip og det kommer til å skje fort. Gleder seg veldig til utbygging av Hirtshals havn. Ser for seg at Color Line kommer rett etter med nye og større skip. +25% mer lastekapasitet ift i dag. Vil ikke bli ammoniakk, som ikke egner seg for passasjerer. Trenger dra-hjelp fra fylker og kommuner.

Fra mulighet til merværdi / Why the Jutland Corridor is our moonshot
Alexander Wehnert, Business Development Manager, **DB Cargo Scandinavia**

“Moonshot” er et ambisiøst og utforskende program, som ikke har noen garanti for å lykkes. DB Cargo mener det foreligger gode muligheter for å redusere CO2 og styrke økonomisk utvikling (Moonshot). 80% av CO2-utslipp vil reduseres ved overføring fra vei til bane. 14 000 lastebiler per år utgjør kø på 300 km som kan fjernes.

DB Cargo vil bidra til å lage en demo på kombitog Hirtshals – Tyskland. Kun ved konkret samarbeid mellom de ulike aktørene i kjeden kan vi lykkes. DB Cargo vil være avhengig av at det finnes kunder som ønsker å bruke transporten. DB Cargo er allerede en stemme i GJK-prosjektet og vil bidra med innspill om hva som skal til for å lykkes. Må formidle våre felles krav på en profesjonell måte.

Ole B. Dahlum, Produktsjef, **CargoNet**

CargoNetts aktivitet erstatter daglig 1250 lastebiler og der er økende etterspørsel etter gods på bane.

Absolutte krav til grønn “last mile”. Økende krav om sporbar grønn linjetrafikk fra kunder og kunders kunder. Grønne verdikjeder må være veldig kostnadseffektive og ha fremføringstid på linje med lastebil alene. Togets konkurransedyktighet øker med økende lengde på strekningen. HUB-er bør ligge i godstunge områder. Grønne løsninger for trekke til/fra togterminal øker. Benytte og/eller øke kapasiteten på etablerte terminaler er raskeste vei til vekst. Sikre effektiv informasjonsflyt mellom aktørene (speditør-transportoperatør) i kjeden for å sikre sporbarhet for lastebærere. Se potensiale i ny mulig kraftkrevende industri. Se inn i løsninger som kan redusere barrieren for å overføre gods til bane – f.eks. teste nye løsninger for «ikke godkjente togenheter» (|bilde av trailer som løftes av en «vugge»).

Spørsmål til oppleggsholderne:

Color Line ser komplementære aktører, der det er behov for og plass til alle. Color Line har mange grenseflater med operatører på bil og bane. Langsiktige rammebetingelser er avgjørende for investeringer i nye skip. Behov for tilstrekkelig plass til fremtidig energi i havnene. Color Line oplever mer og mer «ensomme trailere» uten sjåfører. Industrien tilpasser seg. Trend i retning av mer last per sjåfør.

CargoNett finder at rett investering i infrastruktur på bane skaper maks nytte for kunden. 1250 lastebiler kan opereres av tilsvarende 200 lokførere. Men behov for økt ende-kapasitet for bane.

DB Cargos største ønske er infrastrukturinvesteringer. Men også offentlig støtte til oppstart av test- og demo-kjøringer.

Hvordan skaper vi nye multimodale transportløsninger som inkluderer gods på bane i korridoren?

Nye muligheter for internasjonal godstransport på bane i Jyllandskorridoren
Sven Marius Utklev Gjeruldsen, Seniorrådgiver, **Bane NOR**

JK gjennom DK blir Norges «fjerde kjernenettforbindelse» - en ekstrem viktig forbindelse til det sørlige Norge.

Jernbane er litt rigid, der kapasitetsplanleggingen tradisjonelt bare skjer en gang i året. Men endres fra EUs side nå med innføring av rullerende planlegging med mulighet for å få tildelt stabile ruter over flere år. Infrastrukturforvalterne som Bane NOR gis en sterkere rolle i å planlegge kapasiteten – f.eks. gjennom å gi prioritet til godstog. ScanMed Rail Freight Corridor blir slått sammen med og integreres i ScanMed som European Transport Corridor.

Det ser ut til at man vil kunne gi en rekke fordeler til kombitransport hvis de eksterne kostnadene for samfunnet kan reduseres med 40%. F.eks. tillatelse av lange vogntog hvis del av en kombi-transport.

Aktører i Kristiansand og Oslo ser potensiale for å benytte tog for fremføring av gods mellom byene. Alnabru avgang kl. 20 – 21 til Kristiansand. Kundene har gods for å fylle et tog med 54 TEU per tog så gir dette 30 000 TEU/år i nye volumer på bane.

Breaking News... , Alexander Wehnert og Jan Andersen, Business Development Manager, **DB Cargo Scandinavia**

Annonserte felles demonstrasjon av godstogsforbindelsen til Europa 3.mai: Stilles tog til rådighet i Hirtshals med plass til 12 enheter. 16 timer til Hamburg og videre til 27 terminaler i Tyskland. Politisk event på testdagen. Mye av det aktuelle godset vil komme fra Norge. Ambisjon om å etablere regulær trafikk fra 2025.

Michael Langballe, Hirtshals havn og Martin Sort Mikkelsen fra Nordjyske Jernbaner:

Har vært lang prosess. Nordjyske Jernbaner har tradisjonelt hatt fokus på persontransport, men ser fordelene og mulighetene ved et samarbeid om en godsrute. Hirtshals havn har arbeidet med et slikt prosjekt siden 2015, og er glad for at det nå er nye muligheter gjennom digitalisering. Potensiale for regelmessig godstog? NJ vil nok kunne skape plass på skinnene forutsatt at det finnes tilstrekkelig med gods. Skal også koordineres med fergene og ikke lage for mye støy om natten.

Erfaringer fra satsing på gods på bane, Rasmus Munk Kolind, Senior Commercial Manager, **Port of Aalborg**

Kjøpte jernbanespor og terminaler fra kommunen i 2009. Tingene tok fart i 2017 da man inngikk avtale med DB Cargo om faste trafikker til Østhavnen. Har nå 4 – 5

ukentlige rundløb med DB Cargo fra 2021. Måtte forlenge terminal 5 med 230 m. Robust og fleksibel forsyningsløsning. Bidrar til betydelige reduksjoner i CO2-utslipp.

Jo mer gods vi får i korridoren – desto sjovere for alle. Gode samarbeidspartnere omkring det salgsmessige: riktige produkter, «must win cases», økonomi for alle. Vedvarende markedsføring av de gode historier med CO2-reduksjon. Hvorfor banegods? Som bidrag til vekst, arbeidsplasser, som del av forpliktelsen som innenlandshavn.

Nytt logistikkcenter, Petter Eiken, Styreleder, **Oslofjord Logistikk/ Kopstad godsterminal**

Lokalisert rett ved E18. 400 mål tilgjengelig. Først kobling mot nord (Drammen). Tilkoblingen til E18 er prosjektert. Ekstremt kostnadseffektiv terminalutvikling: gjenbruk av fyllmasse og banespor. Samarbeid med miljøer som ikke finner løsninger i dagens system: vareeiere, transportselskaper. Samfunnsoppdraget står fast med ambisjon om energieffektive transportløsninger og energieffektive bygg.

Norske jernbanepenger som «Monopolpengene». Finnes ikke kapasitet for håndtering av vognlast i dagens system. Dette er et betydelig tankekors.

Det nye anlegget på Kopstad forventes å bidra til: Logistikkbygg, service for jernbane, vognlast fra Europa, gods på bane til Trondheim.

Veien til et multimodalt knutepunkt, Jan Fredrik Jonas, Havnedirektør, **Larvik havn**

Drift av gjestehavner i området gir et nytt ben for virksomheten og kan medføre at fergepassasjerene forblir i regionen.

Jernbaneterminalen i Larvik havn åpnet i 2022 etter 7 års planlegging. Lang kamp for å overbevise om at terminalen ikke skulle ta kapasitet for persontransporten. Største problemet p.t. er forholdet til rundkjøringen i byen. Første regulære togtilbud Larvik – Halden etter oppdrag fra Norske Skog, Bergene Holm og Grenland Rail. Men papirfabrikken i Halden har opphørt, så virksomheten må legges om til stykkgodsterminal. Er fortsatt positiv til mulighetene.

Spørsmål

BaneNor: Det aller viktigste vi kan gjøre er å snakke sammen. Lett å bli for nærsynt på egen virksomhet. En transportkjede må nødvendigvis bygges sammen, og det er derfor at prosjekter som GJK er viktige. Alt som bidrar til å flytte gods over på bane uten å skape kapasitetsproblemer er bra.

Hva kan vi gjøre for at det blir lettere å ta de lange investeringsbeslutningene som vil være lønnsomme i det lange løp? «Fatter vi de riktige beslutningene nå, kan de vare i 100 år».

Afsluttende politisk samtale

Den politiske samtale hadde deltagelse af Liv Kari Eskeland, Stortinget, Medlem av Transportkomiteen (Høyre), Anne Strømøy, Fylkesordfører, Vestfold fylkeskommune (Høyre), Peder Key Kristiansen, Formand for Udvalg for regional utvikling og innovation, Region Nordjylland (Socialdemokratiet) og Anne-Nora Oma Dahle,

Hovedutvalgsleder for samferdsel, Telemark fylkeskommune (Senterpartiet).
Moderator var Jon Petter Arntzen, sekretariatsleder, Østlandssamarbeidet.

Avslutning

Anne-Nora Oma Dahle, Hovedutvalgsleder for samferdsel, Telemark fylkeskommune
afsluttede konferencen.