

Samverkan för Hållbara Transporter

Ett Skandinaviskt projekt för Gränsöverskridande transporter
finansierat via Nordiska Ministerrådet

Fredrik Bärthel, Trafikverket

Projektet

	Varuförsörjning	Transport	Trafik	Framdrivning
Styra efterfrågan				
Effektivisera				
Ny teknik				

- Effektiviteten i godstransportsystemet behöver öka och alla trafikslagen användas bättre för att hela transportsystemet ska kunna användas hållbart och de externa effekterna från transportsektorn ska kunna minska.
 - Alla aktörer behöver tänka utanför boxen.
- Syftet med projektet är att föreslå och analysera affärsmodeller mellan nordiska aktörer som stimulerar ökad grad av användning av alla trafikslagen i gränsöverskridande godstransporter och till höjd fyllnadsgrad mellan de nordiska länderna/Europa för ökad effektivitet och konkurrenskraft.
- Pågår 2021- 2025

En värld i förändring

Tyngdpunkten förändras

- Internationella marknader
 - Europa förändras (Växande ekonomier i Östra Centraleuropa).
 - Europa återtar genom automatisering av produktionslinor produktion från andra delar av Europa (Tesla/Adidas).
 - "Återindustrialisering" av Skandinavien (ex batterier, grönt stål).
- Tyngdpunkter förflyttas
 - Nya transportvägar
- Godspolitiken läggs om
 - Intermodalitet
 - Klimatneutralitet
- Greta-effekten
 - Strategier inom företagen



Fakta (1998 – 2019)

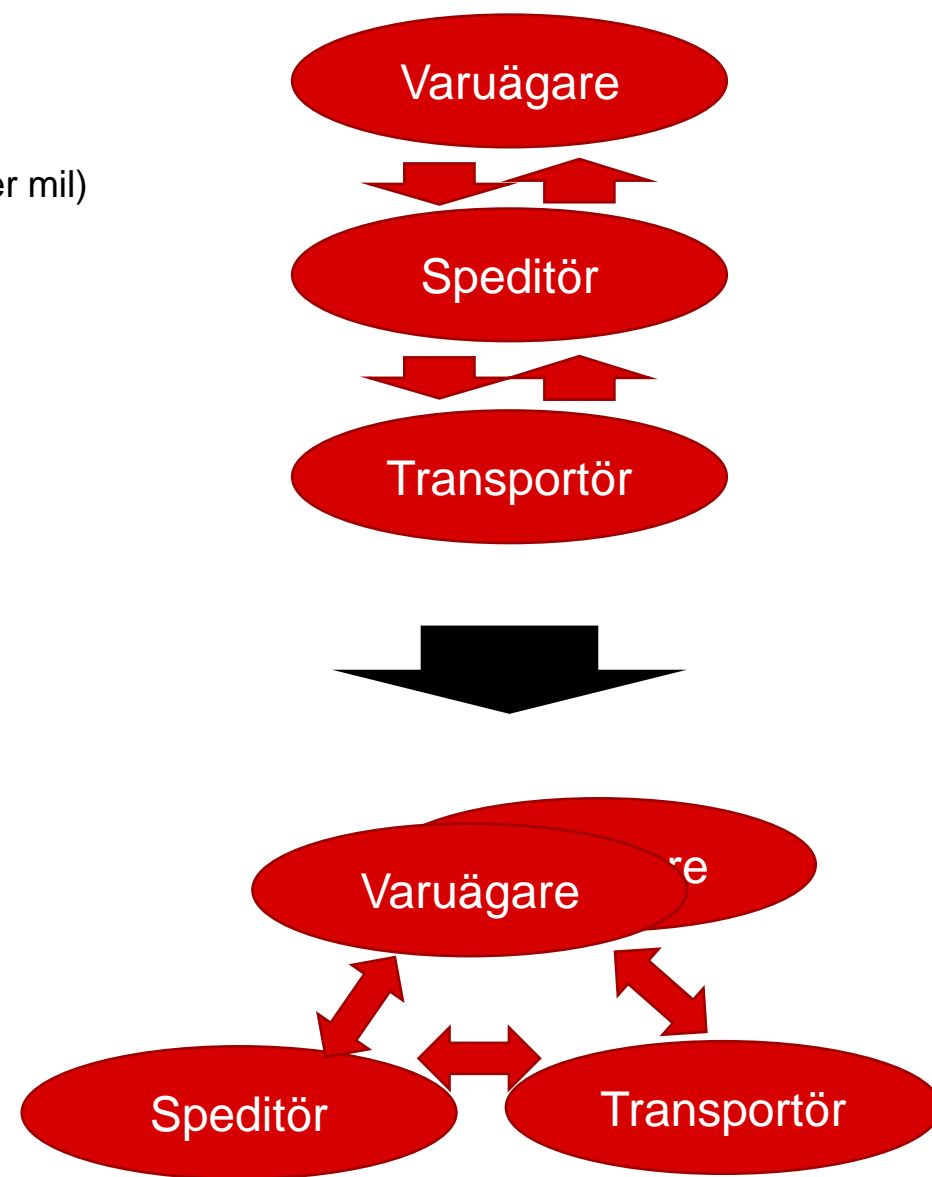
• Polen	+ 360%
• Tjeckien	+ 343%
• Slovakien	+ 444%
• Litauen	+ 501%
• Lettland	+ 158%
• Estland	+ 265%

Källa: SCB 2020

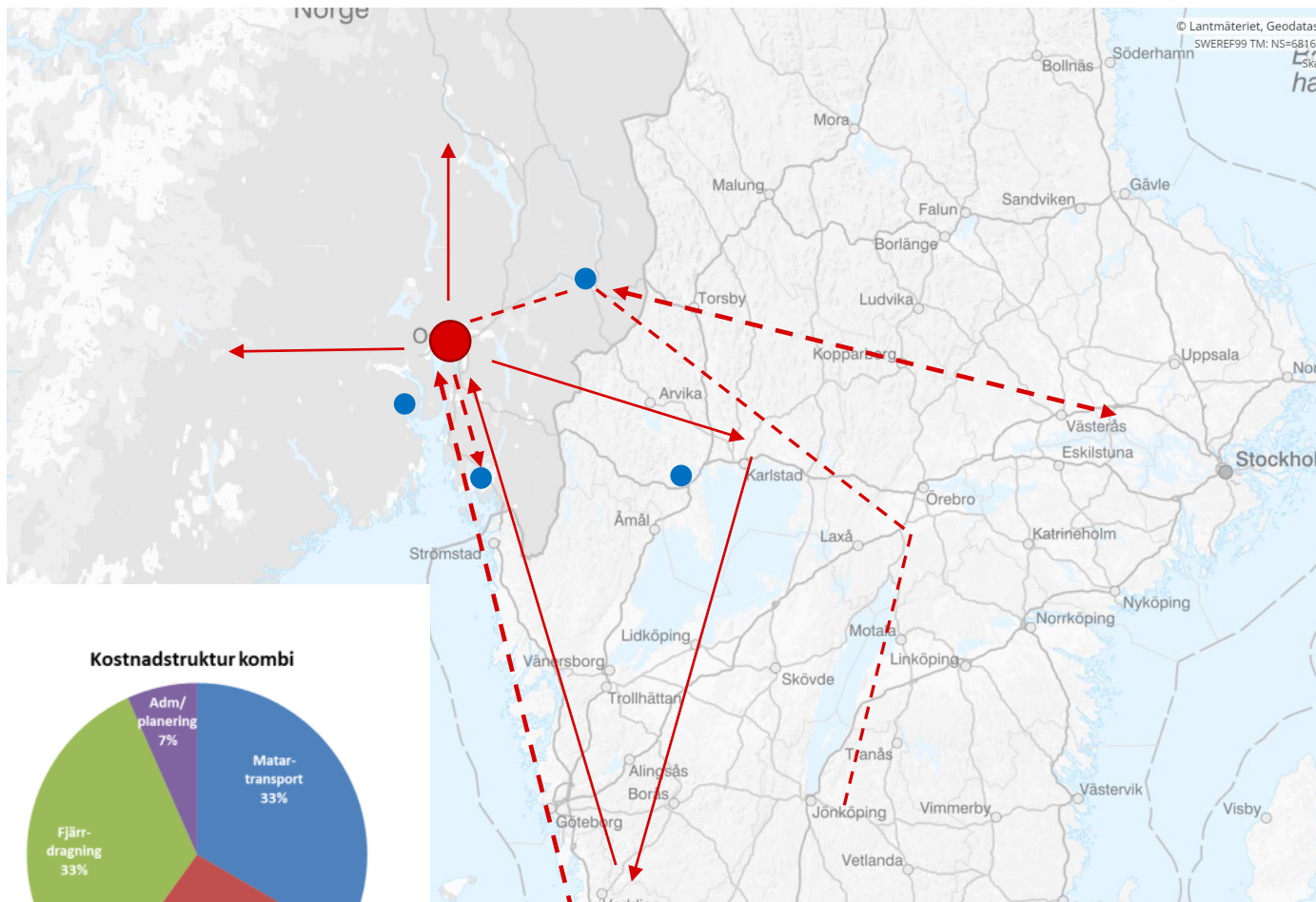


Skandinaviska utmaningar

- Den Skandinaviska logistiken har under de senaste 20 åren förändrats
 - Förändrade logistiksystem och billiga lastbilstransporter (120-140 => 80-85 NOK per mil)
 - Utvecklingen styrs inte i Norden (utan i Europa).
 - Vi lever i en värld av förändring (ex förändrade handelsmönster).
- Varuförsörjning och logistik är en strategisk fråga!
 - Varuförsörjningen ("Just-in-Time" betyder inte kortaste ledtid)
 - Pandemi
- Hållbar utveckling inkluderar ökat användande av sjö- och järnväg.
 - Förutsättningarna måste finnas på plats.
 - Lastnings-, lossnings- och omlastningspunkter
 - Ekonomi och lönsamhet från dag 1.
 - Ett balanserat transportsystem (importriktningen 80-85 % av rundturspriset).
 - Varuägarna är intresserade men utbudet saknas.
 - Horisontellt koppla samman varuägare och åkerier
- Öka den långsiktiga hållbarheten i de nordiska transportsystemen
 - Nordiska transportnäringen på kommersiellt återgå till att vara transportsystemutvecklare.
 - Kommer vi att ha samma tillgång till billiga lastbilstransporter?



Östlandet



- Marknaden (långväga) domineras av tredjelands- och cabotagetransporter
 - Importen 80 % av priset
- Verksamhetsområden lokaliseras utan järnvägsförbindelse
 - Alnabru central?
 - Sverige/Vestby
- Satellitterminaler (saknas)
 - Kongsvinger
 - Vestby/Moss
- Omfattande utveckling trots bristande infrastruktur
 - Terminaler
 - Kapacitet, Linje

Utvecklingsbehov

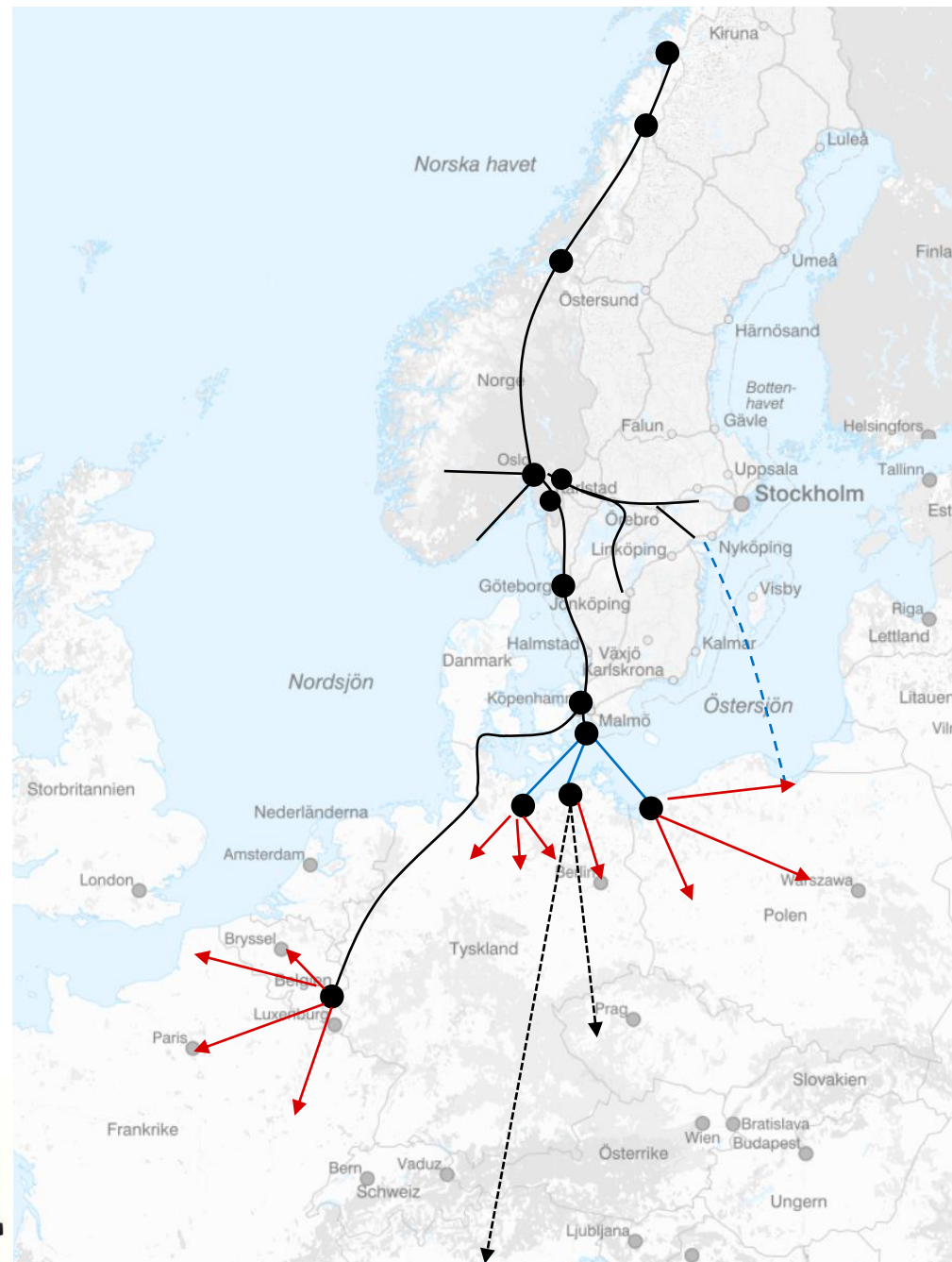
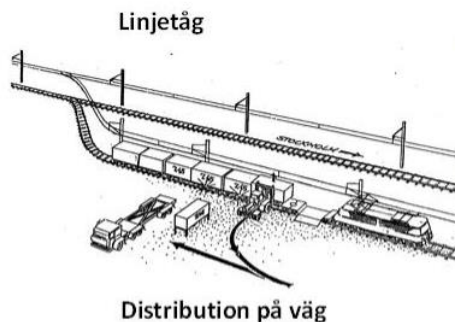
- Utveckla **Regionala logistikkluster** som i samverkan med regionala transportbolag kan ta fram intermodala försörjningsstrategier
- Utveckling av **samverkan** mellan åkerier i Norge, Sverige och på den Europeiska kontinenten (gemensamt erbjudande)
 - Varuförsörjningsstrategier
 - Transportstrategier
 - Trafik och bränsle
- **Knutpunkter** (terminaler, lastspår) – kan näringslivet ens använda järnvägen? Är järnvägslastning och lossning rationell?
- Utveckling av nya **transportupplägg** till och från Norge via Kongsvinger och via Halden
 - Cargo Net ökar från 1 till 2 tåg per dygn (Halden)
 - Utveckling av befintlig service
 - Fler tåg i befintliga korridorer
 - Vidareutveckling av befintliga upplägg



7 Framtidsbild?

- Utvecklat horisontellt nätverk mellan regionala aktörer i Norge och Sverige
 - Fånga industrins behov och bidra till att förbättra industrins behov
 - Utveckla befintliga transportservice => Framtidens transportservice
 - Utveckla regionala logistik- och terminalstruktur
 - Verksamhetsområden med järnbaneterminaler

- Regional utveckling
 - Klimatneutral terminalhantering
 - Biobränsle
 - Elektrifiering
 - Klimatneutral insamling och distribution
 - Biobränsle
 - Elektrifiering
 - Fjrrtransporterna är klimatneutrala (järnbane)
 - Ny teknik => billigare terminaler



Projekt

- Skapa affärsmässiga förutsättningar för näringslivet att utveckla flödeseffektiva upplägg med hög fyllnadsgrad där mer än ett trafikslag används som bidrar till politisk måluppfyllelse.
- Bidra till att utveckla Regionala logistikkluster som i samverkan med regionala transportbolag kan ta fram intermodala försörjningsstrategier
 - Varuförsörjningsstrategier
 - Transportstrategier
 - Trafik och bränsle
- Bidra till att utveckling av samverkan mellan åkerier i Norge, Sverige och på den Europeiska kontinenten (gemensamt erbjudande)
 - Horisontell samverkan/affärsmodeller
- Bidra till att utveckling av befintlig service
 - Fler tåg i befintliga korridorer
 - Vidareutveckling av befintliga upplägg
 - Skandinavisk trafik
 - Internationell trafik

Et grønt Norden
Mål 1. Styrke forskning i, udvikling og fremme af løsninger, som underretter kuldioxid-neutralitet og klimatilpasning herunder vdr. transport-, byggeri-, fødevarer- og energiområdet.

Nordisk Ministerråd

Sektorens væsentligste indsættelser	Samarbejdspartnere	Måloppnåelse	Økonomi
<p>Beskriv evt. indsættelser på baggrund af midler fra den reserverede pulje på et overordnet plan med overskrift og max 300 ord.</p> <p>Stærkt samarbejde for omstilling til fossilfri tilgængelighed og fossilfrie transport. De nordiske lande står alle inför stora utmaningar för att ställa om till en fossilfri transportsektor och den nordiska nyttan av samarbete är därför stor. Såväl statsministrarna som miljö- och klimatministrarna och nordiska rådet har pekat på viktan av samarbete inom transportsektorn. Händelser finns ett behov av och ett intresse för fossilfri tillgänglighet genom exempelvis digitala möten. Den nuvarande situationen med Coronapandemin har accentuerat behov av flexibla möten.</p> <p>Projektförslagen har utvecklats efter synpunkter från övriga nordiska länder. De behöver dock vidareutvecklas av framförallt ländernas expertmyndigheter i nästa steg.</p>	<p>MR-MK, MR-Värt, MR-digital, transport- och infrastrukturminister, Nordic Innovation</p>	<p>Syftet är att skapa förutsättningar för minskad klimat- och miljöpåverkan från transporter och en övergång till fossilfri mobilitet.</p>	<p>2021: 8 MDKK 2022: 8 MDKK 2023: 8 MDKK 2024: 7 MDKK Totalt: 31 MDKK</p> <p>Projektförslaget består av flera delprojekt som rör olika delar av transportsektorn</p> <ul style="list-style-type: none"> -Samverkan kring hållbara och effektiva godstransporter, 1 MDKK/år 2021-24 -Långskaligt hållbara transporter på landsbygget och i gränsområden i de nordiska länderna genom framförallt elektrifiering, 1 MDKK/år 2021-24 -Fossilfri sjöfart mellan de nordiska länderna, 2 MDKK/år 2022-24 -Beslutningslösningar för ledning av elfordon, 1 MDKK/år 2022-23 -Regliga möten i Norden, 2 milj DKK/år 2022-24
<p>1. Samverkan kring hållbara godstransporter Effektiviteten i godstransportsystemet behöver öka för att transportsystemen ska kunna användas optimalt och utsläppen från transportsystem minskas. Syftet med projektet är att höja fyllnadsgraden ibland annat gränsöverskridande godstransporter och</p>	<p>1. Samverkan kring hållbara godstransporter Relevanta myndigheter i länderna, även regionala och lokala myndigheter bör involveras.</p>	<p>1. Samverkan kring hållbara godstransporter -Ökad kunskap om hållbara godstransportupplägg</p>	<p>1. Samverkan kring hållbara godstransporter 2021: 1 000 000 2022: 1 000 000 2023: 1 000 000</p>

Tidplan: 2021 – 2024
Budget 7 Mdkr

Samverkansprojekt med Norge, Danmark och Finland

Tack!