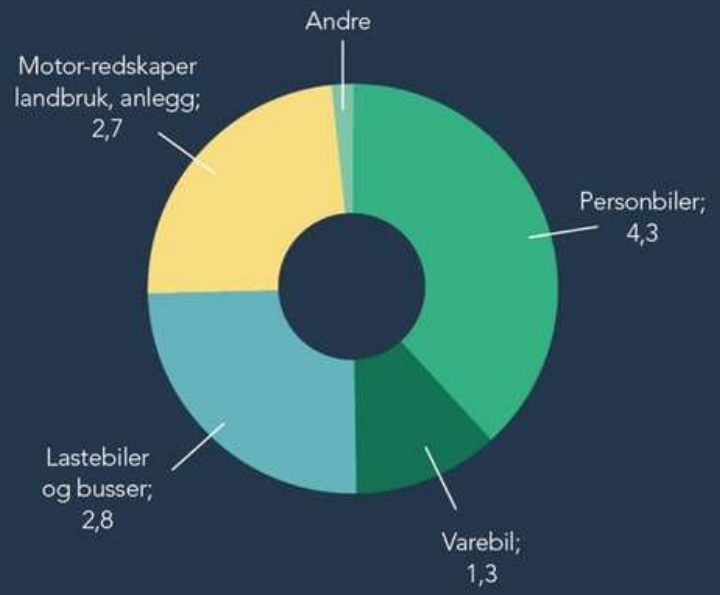
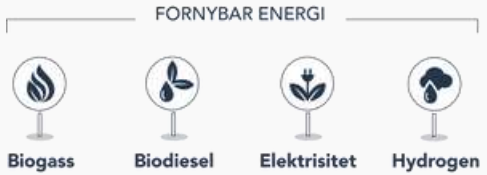
GRØNT LANDTRANSPORT-PROGRAM

Offentlig-privat samarbeid om grønt skifte i næringstransporten

UTFORDRINGEN: HALVEREUTSLIPPENE FRA TRANSPORT

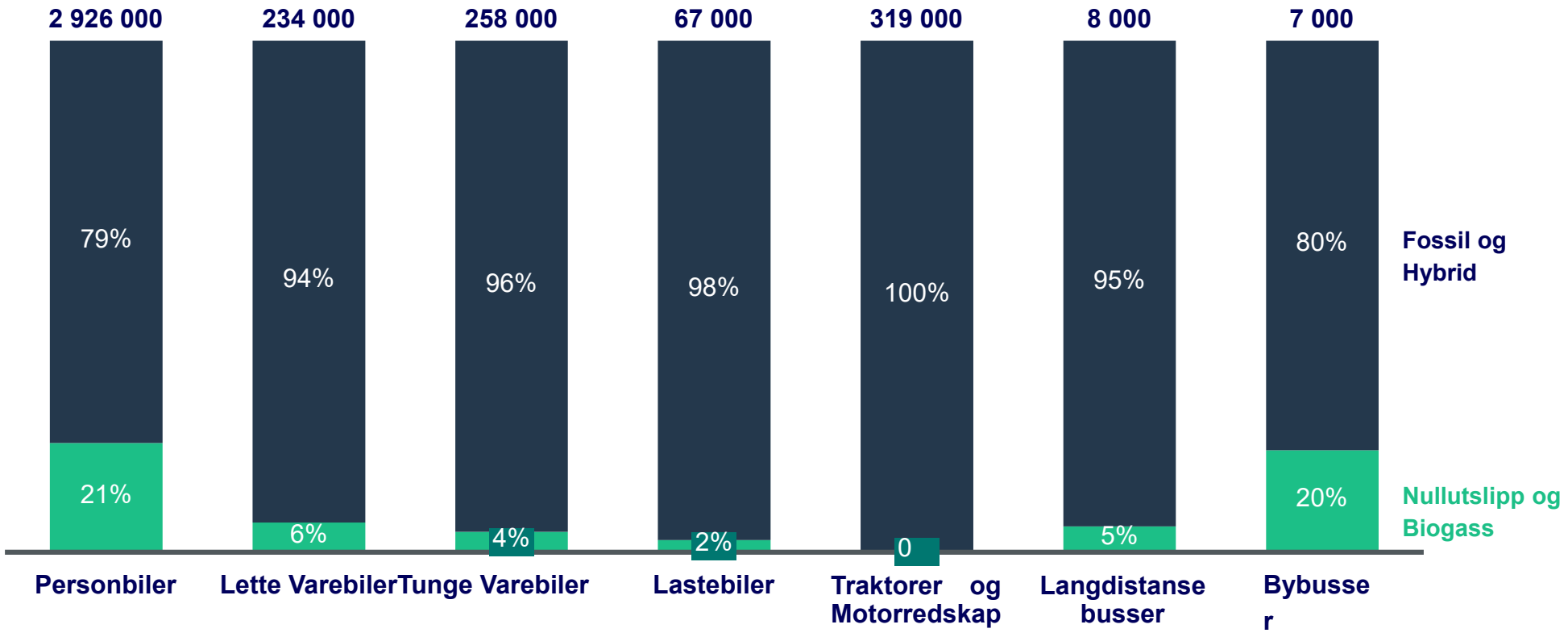


Fordeling utslipp landtransport i mill. tonn CO2-ekv. Kilde SSB og Miljødirektoratet



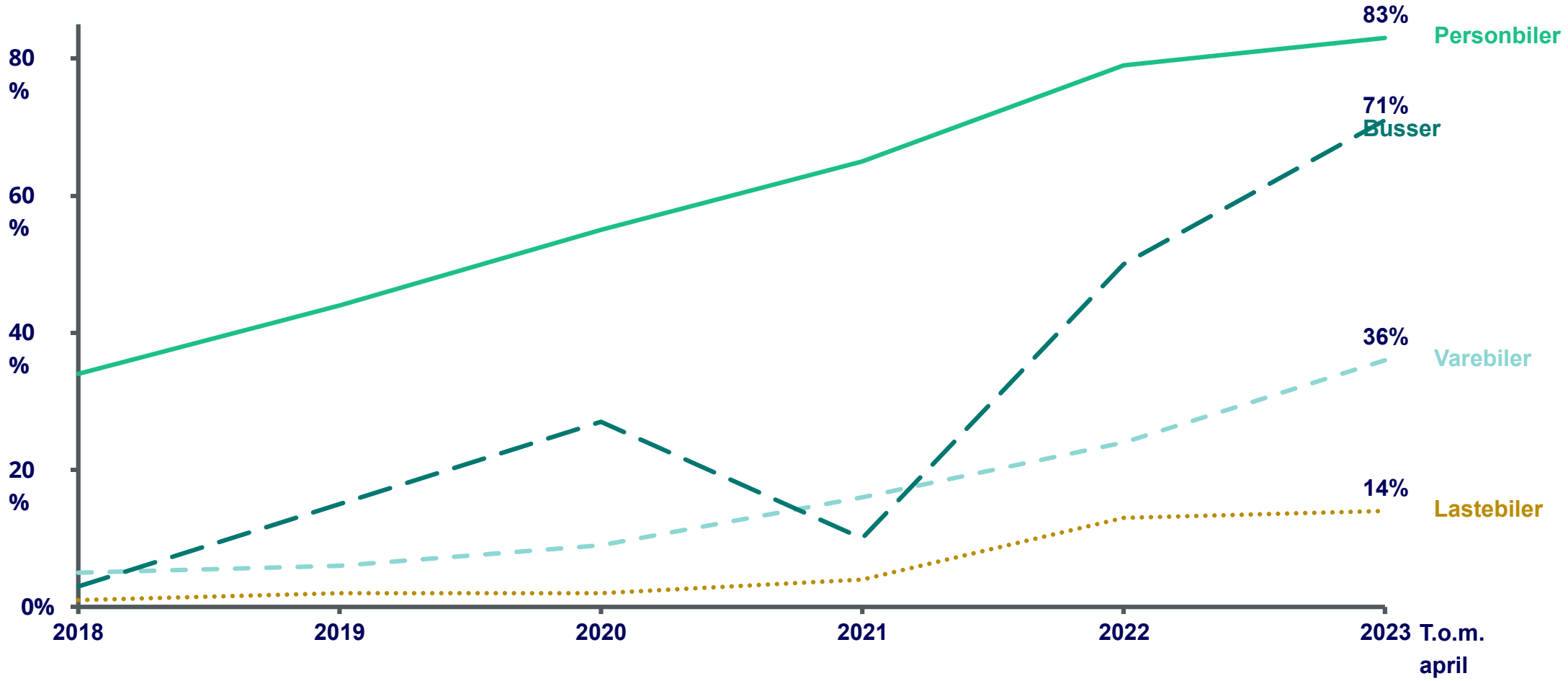
- Stimulere til et bredt teknologiskifte i transportsektoren
- Bidra til 50 % utslippskutt fra transport innen 2030
- Samle hele verdikjeden til felles innsats
- Arena for samarbeid mellom næringslivet og myndigheten
e
- Bidra til konsensus om teknologiske løsninger, rammebetingelser og infrastruktur

Kjøretøyparken i Norge



[1] Aggregeringer basert på kjøretøysdata fra Statens Vegvesen. Anleggsmaskiner ikke inkludert

Andel Nullutslipp og Gass –Førstegangsregistrerte kjøretøy [1]



[1] Aggregeringer basert på kjøretøysdata fra Statens Vegvesen. Førstegangsregistrerte inkluderer også bruktimport

Energistasjoner for tunge kjøretøy

Ladestasjoner

Hydrogenstasjoner

Biogass-stasjoner HVO

GRØNT LANDTRANSPORT PROGRAM

Hva skal til for å få en infrastruktur som støtter innfasing av nullutslippsløsninger for lastebilnæringen?

1. Man må starte arbeidet med å utvikle energistasjoner nå. Infrastrukturen må ligge i forkant av kjøp av lav/nullutslippslastebiler (utenom for HVO). Det tar tid å få avklart og regulert areal til formålet. Nettkapasitet til lading(og delvis også til biogass og H2) kan ta tid å få på plass pga. krav til konsesjon på høye spenningsnivåer.

2. Det må utarbeides en lade/fylle infrastruktur plan som sikrer en helhetlig utbygging av infrastruktur. Den må inkludere et tydelig ansvar til offentlige aktører for framdrift og tilretteleggelse av infrastruktur og areal. Planen må sikre at klimamålene for veitransport nås. Tidsplanen må være forpliktene slik at transportsektoren kan planlegge etter den.

3. Areal til energistasjoner er en stor utfordring, og må sikres raskt, særlig i bynære områder der behovet kommer først. Det måstilles krav til veieiere (staten og fylkene) om å sikre at areal tilrettelegges for lastebiler. Kommuner må gjennom reguleringer planlegge for og tilrettelegge egnet areal. Arealstørrelse må være tilstrekkelig for oppskalering over tid.

4. Eiere av logistikk sentra / terminaler må planlegge for fylling/lading. Dette gjelder havner/fergekaier, jernbaneterminaler og industriparker (logistikkområder). Areal må fremskaffes og eierne av logistikksentra må starte tilrettelegging for infrastruktur

5. Offentlig støtte til infrastruktur er nødvendig for å få på plass energistasjoner for fornybar energi. Støtte til infrastruktur må ses i sammenheng med incentiver og støtteordniner for kjøretøy med fornybart drivstoff. For å oppnå klimakutt i tungtransporten må det både være tilgang på infrastruktur til lading/fylling og være økonomisk mulig å velge fornybar teknologi til lastebilene (utover HVO).

6. Åpne anlegg er viktig for å få det store antallet lastebiler som ikke er eid av større selskaper og går i faste ruter til å skifte til ny teknologi. Depotlading og –fylling må være et supplement til offentlig tilgjengelige energistasjoner. Alle aktørene må bidra for at etablert infrastruktur i størst mulig grad kan brukes av alle som ønsker det.

Grønn korridor

FORPROSJEKT
STØTTET AV RFF NORDLAND

STOKMARKNES
MILJØHAVN

INNOVASJON

KOMPETANSE OG ERFARINGER FRA HELE VERDIKJEDEN :

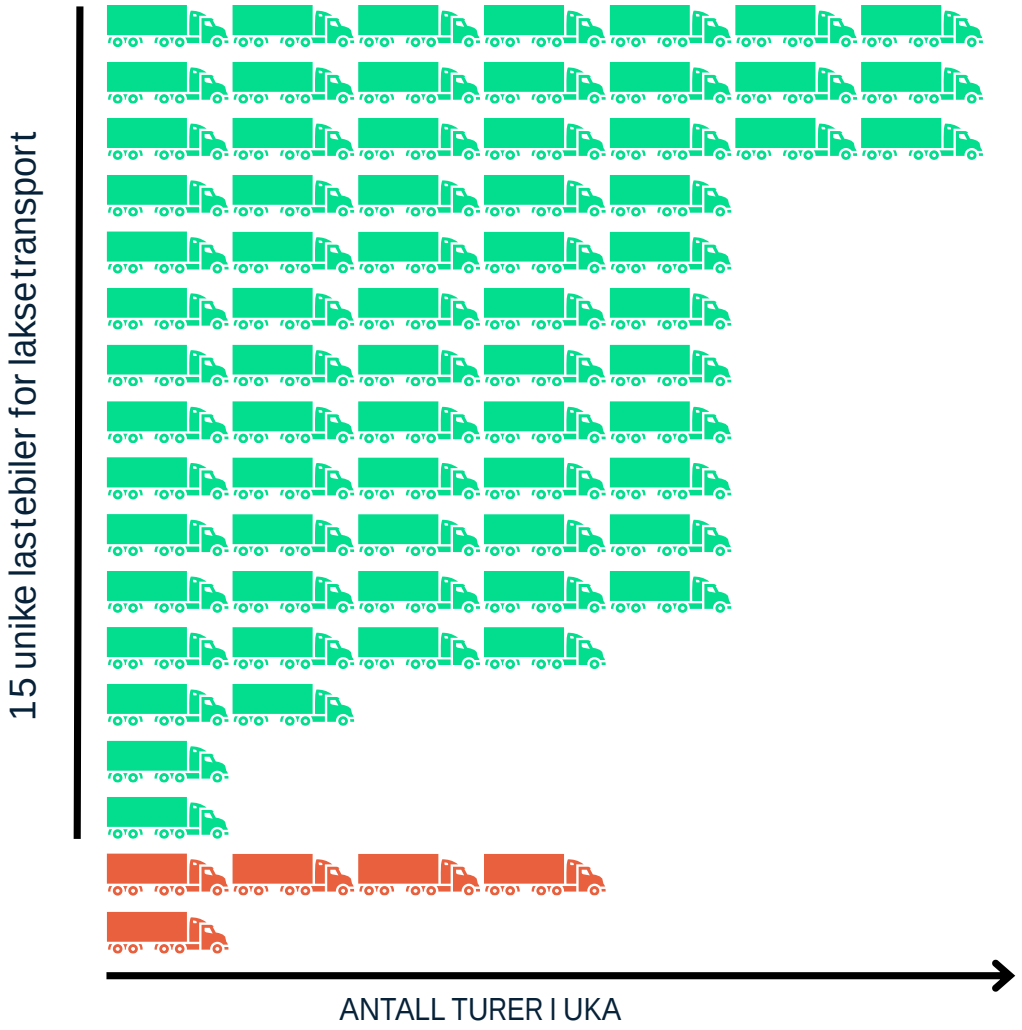
Hadsel havn
Hadsel kommune
Narvik havn
Noranett Hadsel
Nordkraft prosjekter
Narvik hydrogen
Statens vegvesen
REMA distribusjon
Nordlaks
Eviny elektrifisering
Grønt landtransportprogram
Nasjonal program for leverandørutvikling
UiT/ArcLog
Egga utvikling

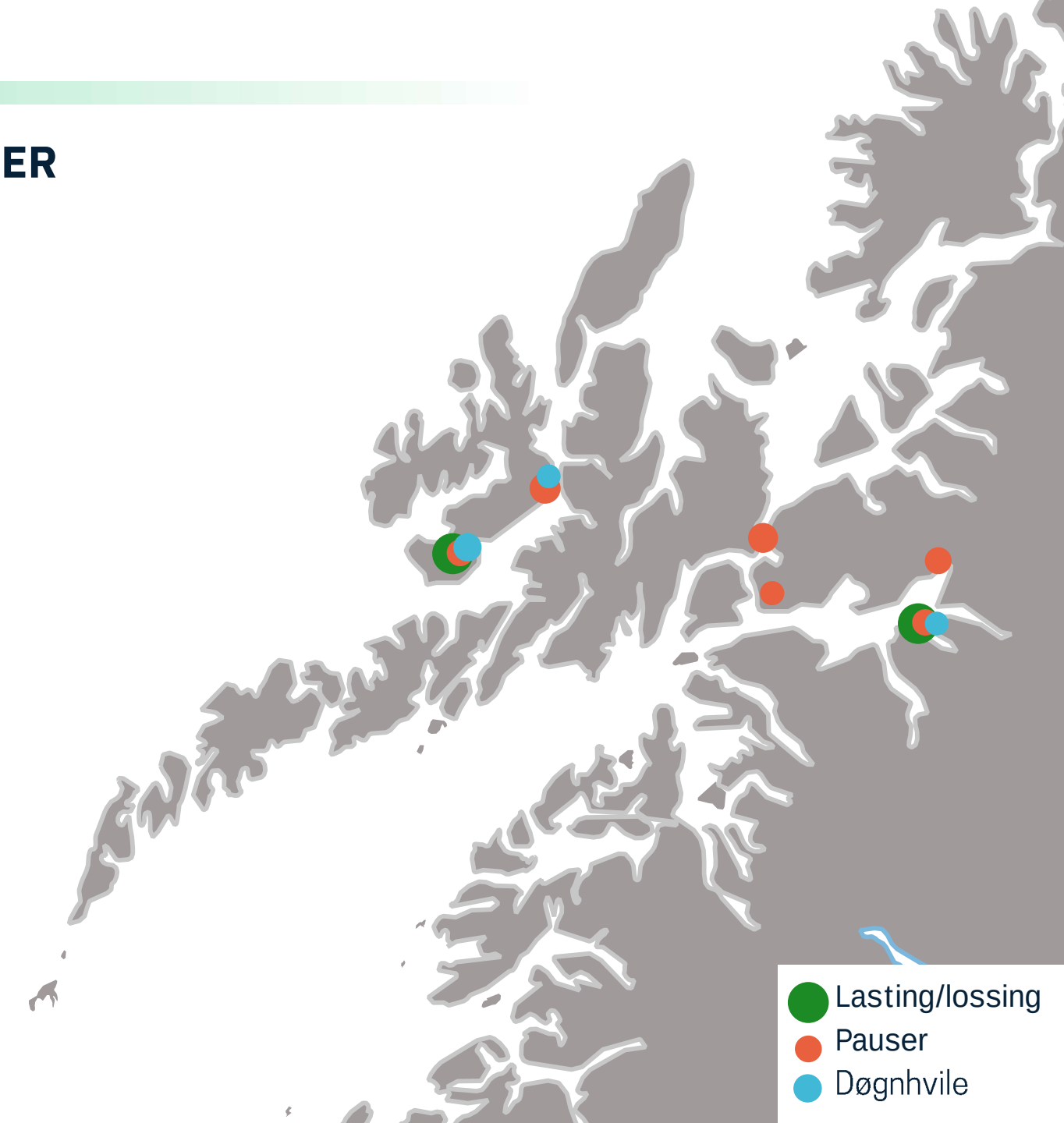
GRØNN KORRIDOR

KAN VI ETABLERE EN «GRØNN KORRIDOR» FOR TUNGTRANSPORT PÅ STREKNINGEN HADSEL-NARVIK INNEN 2025?

STOKMARKNES MILJØHAVN

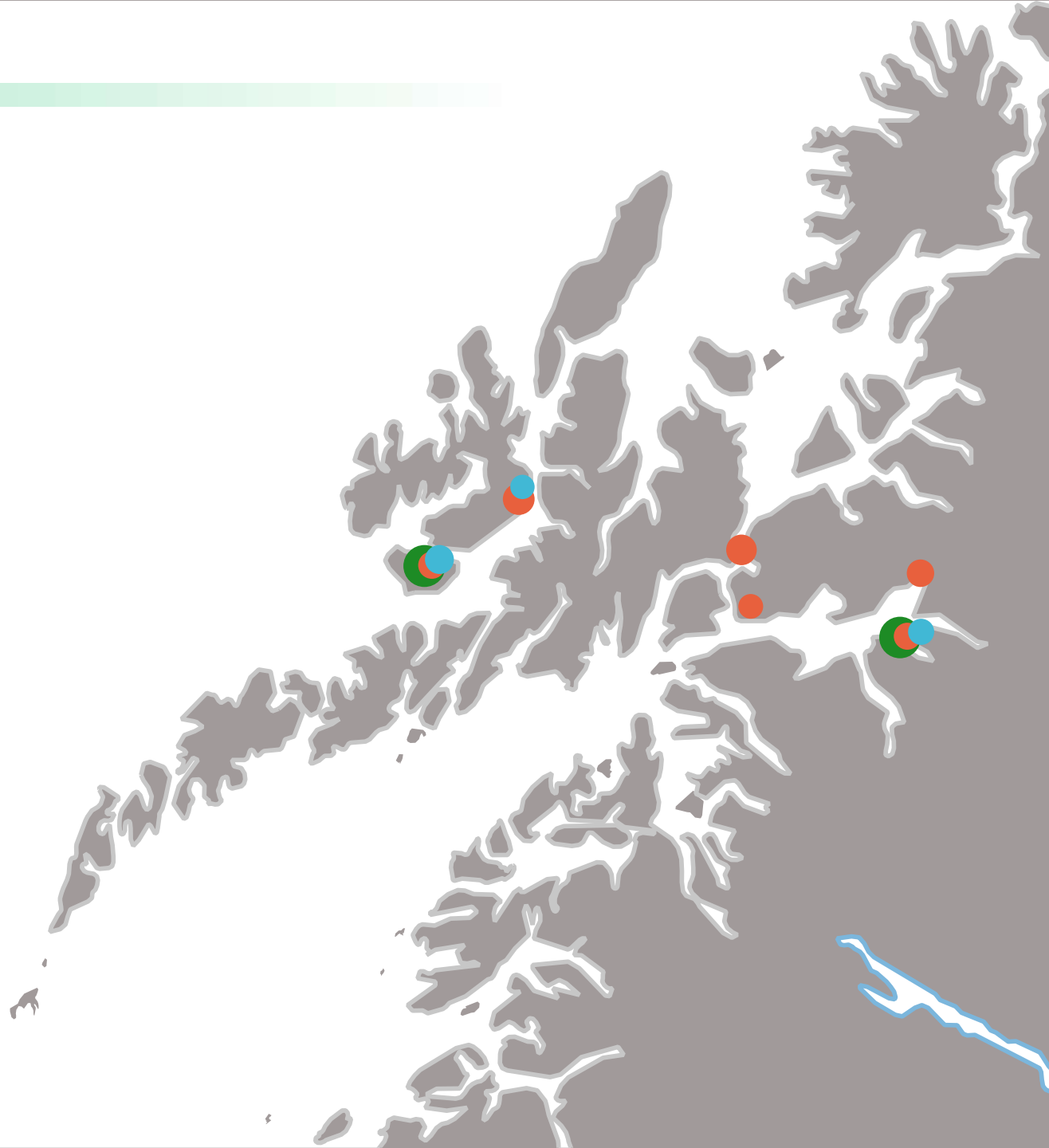
KARTLEGGING ANALYSER MODELLER





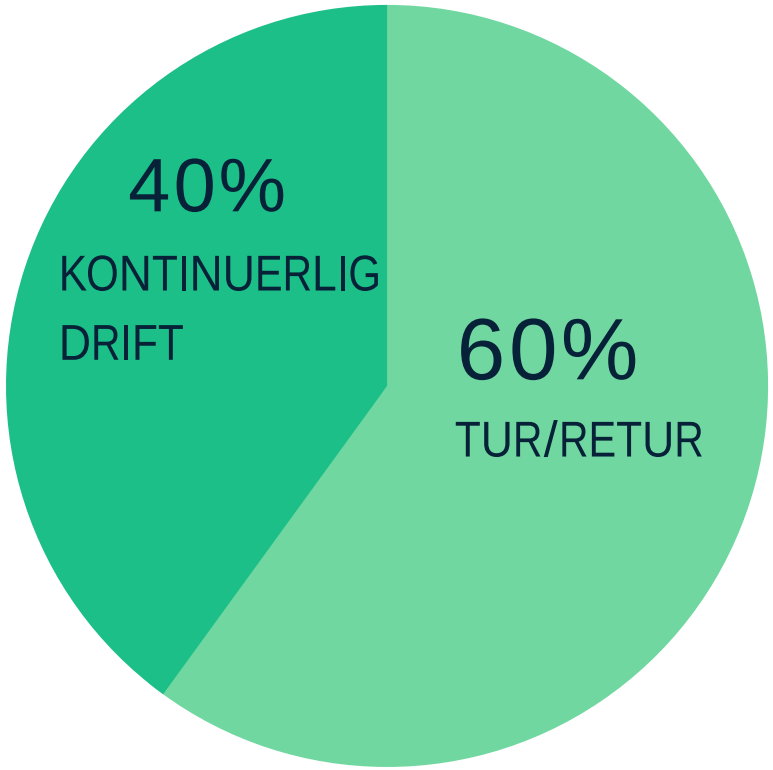
"BONUS" RESULTATER

- ✓ Lader i Stokmarknes miljøhavn
- ✓ Test av elektrisk trekkvogn
- ✓ Løfte fram lokale foregangsbedrifter



JA TAKK BEGGE DELER

BATTERI, HYDROGEN OG BIOGASS



GRØNN TRANSPORT PÅ AGENDAEN

VESTERÅLEN, LOFOTEN OG OFOTEN

EGGA UTVIKLING