

Grønt landtransportprogram



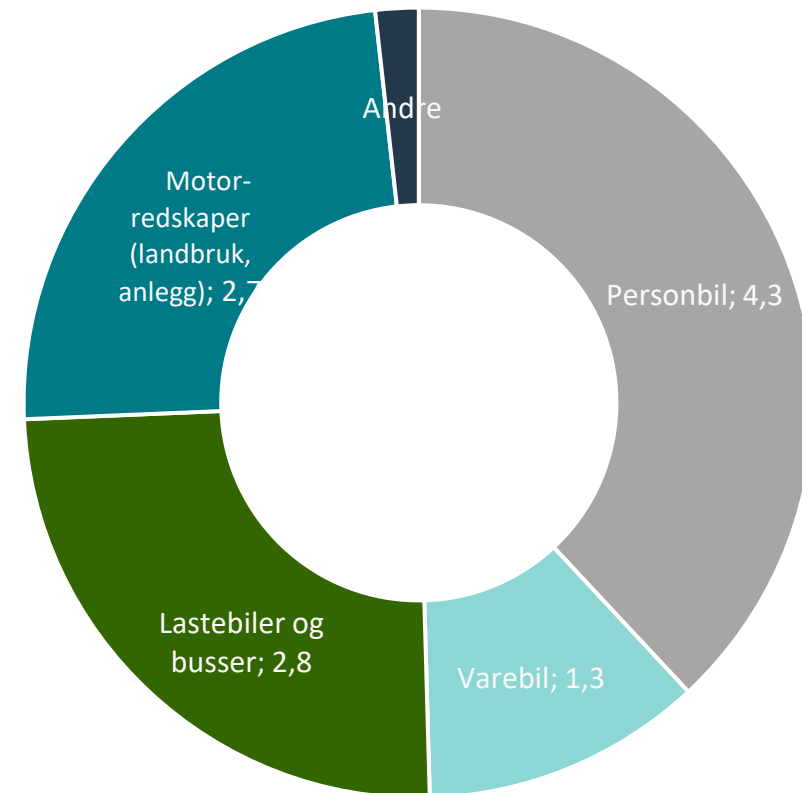


Formål

- 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 myndighetene
- Bidra til konsensus om teknologiske løsninger, rammebetingelser og infrastruktur

Utfordring – halvere transportutslippene innen 2030

- Transport står for 31 prosent av norske klimagassutslipp
- Næringstransport utgjør en stor andel av utslippene
- Mange mobile enheter - spredt eierskap
- Umoden teknologi og kostbare løsninger
- Mangler infrastruktur og treffsikre tiltak og virkemidler for grønn omstilling



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

Initiativtakere – 27 organisasjoner





Partnerbedrifter

- Air Liquide Skagerak AS
- Ahlsell Norge AS
- ASKO Transport
- Becker Entreprenør AS
- Bertel O. Steen Trucks & Buses AS
- Brødrene Hansen Transport AS
- ColliCare Logistics AS
- CHSnor AS
- Engelund Termofrakt AS
- Everfuel Retail Norway AS
- Eviny Elektrifisering
- Franzefoss Gjenvinning AS
- Gasnor AS
- Gasum CGC AS
- Glacio Transport AS
- Hafslund Eco
- Hagens Transport AS
- Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap
- Konkurrenten.no AS
- Litra AS



- MHTech AS
- Norcem AS
- Nordic Booster AS
- Nor-log Gruppen AS
- Norsk Scania AS
- Norwegian Hydrogen AS
- O. Westad & Sønner AS
- OTTS Transport AS
- Posten Norge AS
- PostNord AS
- REMA Distribusjon Norge AS
- Schenker AS
- Skagerak Energi AS
- ST1 Norge AS Statkraft AS
- Telemark Bilruter AS
- Thermo Transit Norge AS
- Tom Wilhelmsen AS
- Tonerud transport AS
- Torpa Bilruter AS
- Vattenfall AB FILIAL NORGE
- Viken Hydrogen AS
- Volvo Norge AS



Mobilisere hele verdikjeden

- gjennomføre teknologiskift og utslippskutt i alle deler av næringstransporten



Transportkjøpere og -leverandører, kjøretøyleverandører, energileverandører, leverandører av teknologi og tjenester, finansieringsinstitusjoner og offentlige myndigheter

Pilotprosjekter og utredninger

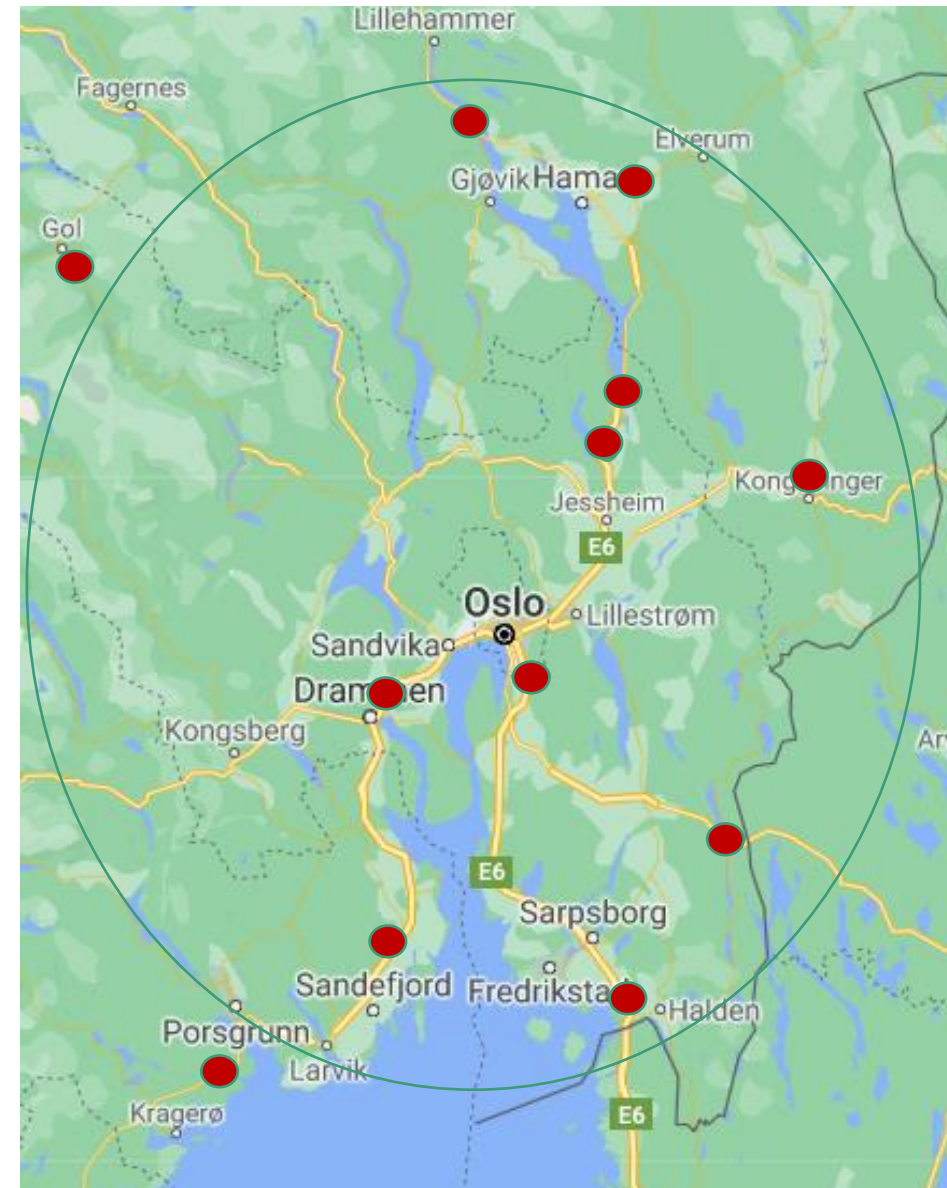
Storskala pilot for batterielektriske tunge lastebiler på Østlandet

- Piloteier: ASKO
 - Startet juni 2021
1. Kan vi få 100 elektriske lastebiler på veien i løpet av 2023?
 2. Hva trenger vi av ladestasjoner, i dag og i fremtiden?
 3. Hva må offentlige og private aktører bidra med for å få rotfestet en nødvendig utskiftingstakt innenfor elektriske lastebiler?



Foreslåtte ladestasjoner

Sted	Langs hovedveg nr
Lagerlokasjoner hos faste kunder og hjemmelokasjon	
Alnabru/Alfaset	E6, Logistikkområde
Langhus	E6 ringvei eller logistikkområdet
Hallingby/Hønefoss	E16
Gardermoen	E6/E16
Kongsvinger - Jessheim	E16
Gjøvik-Minnesund	RV 33
Gjøvik-Gjelleråsen	Rv4
Rudshøgda - Hamar - Dal - Kløfta	E 6
Vestby - Moss - Sarpsborg - Fredrikstad	E6
Oslo - Kløfta - Dal - Jessheim	E6
Horten - Moss	Rv19
Lillestrøm	Rv120
Lørenskog	Rv159
Oslo - Drammen - Larvik	E18
Borgeskogen - Stavanger	E18
Trucksenter Porsgrunn	E18
Skien, Lillegården	E18



Vegvesenets
døgnhvileplasser.

Øvrige piloter

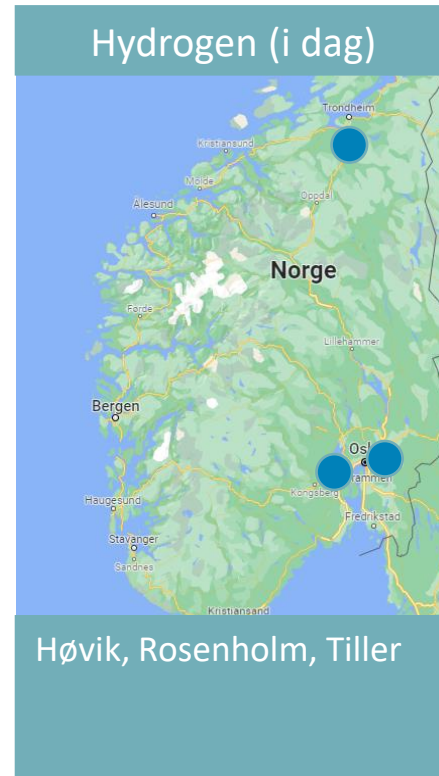
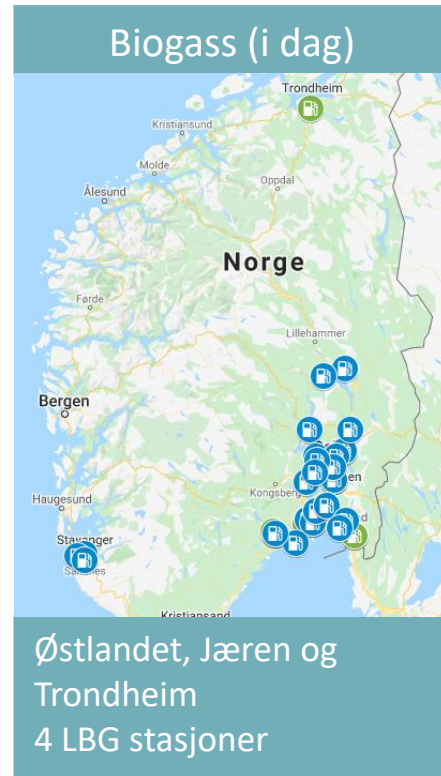
Forseringsprosjekt for biogass

- Igangsatt mars 2022
- Piloteier: Ahlsell
- Mål:
Oppnå kritisk masse for kjøretøy, maskiner og fyllestasjoner på biogass i 2025

Pilotprosjekt for fossilfrie ekspressbusser

- Igangsatt vår 2022
- Piloteiere:
 - Jotunheimen Valdresruten Bilselskap AS (JBV)
 - Telemark Bilruter AS (TB)
 - Konkurrenten.no AS
- Mål: Hvilken type fremdriftsmotor og drivstoff egner seg best for langdistansebusser
- Ca 40 busser vil inngå i piloten

Dagens infrastruktur for lastebiler er lite utbredt.
Det finnes i dag ingen dedikerte hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy.
Døgnhvileplasser kan være et naturlig sted å vurdere oppbygging av infrastruktur



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 forpliktende 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 må stilles 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 industriparke** (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 støtteordninger 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.

Erfaringer så langt -

Hvordan bli grønn?

- Hele verdikjeden er viktig
- Samarbeid skaper resultater, også gjennomslag hos offentlige myndigheter
- Bedrifter som tar initiativ vinner
- Flere vil det samme. Finn de andre!
- **Siste nytt fra Batterielektrisk pilot**

- Bli medlem i GLP !
 - Spør oss. Vi bidrar med kunnskap. Vi kan utrede. Faggrupper og piloter.

GRØNT LANDTRANSPORTPROGRAM

Nettside: <https://www.nho.no/samarbeid/gront-landtransportprogram/>

Kontaktinfo til sekretariatet: ingelin.noresjo@nho.no

