

VÆKST
STRATEGI
2030

ITD

**DANSK
VEJGODSTRANSPORT
MOD EN GRØNNERE
FREMTID**









INDHOLD

07

FORORD

11

STYRK KLIMAINDSATSEN I EU

21

ALTERNATIVE DRIVMIDLER

35

OPTIMAL UDNYTTELSE AF PRODUKTIONSAPPARATET

45

GRØN INFRASTRUKTUR

53

GRØN EFTERSPØRGSEL

61

GRØN FORSKNING OG UDVIKLING

67

SAMSPIL MED ANDRE TRANSPORTFORMER



An aerial, high-angle photograph of a multi-lane highway. The road surface is dark asphalt with white lane markings. A concrete median separates the lanes, with a strip of green grass and several small, young trees planted along it. The image is heavily blurred, particularly in the lower right corner, where a large, diagonal streak of red and purple colors suggests fast-moving traffic. The overall lighting is somewhat dim, giving it a moody, futuristic feel.

DANSK VEJGODSTRANSPORT MOD EN GRØNNERE FREMTID



**ITD DELER DEN POLITISKE
MÅLSÆTNING OM AT
REDUCERE UDLEDNINGEN
AF CO2 I DANMARK MED
70 PROCENT I 2030
OG DEN FOSSILFRI
TRANSPORTSEKTOR I 2050**

FORORD

DANSK VEJGODSTRANSPORT MOD EN GRØNNERE FREMTID

Danmark og resten af verden står over for enorme klimaudfordringer og klimamuligheder, som kræver både politisk vilje og handling. Det er et fælles ansvar. Vi skal alle sammen bidrage til at finde bæredygtige og konstruktive løsninger, som både her og nu og på den lange bane kan sikre de nødvendige drivhusgasreduktioner og dermed løsninger på klimakrisen.

Der skal findes løsninger på både EU-plan og herhjemme, og alle sektorer skal bidrage. I den danske vejgodstransport er de grønne ambitioner høje, og der foregår allerede et stort arbejde med at gøre sektoren mere klimavenlig. Dette arbejde skal fremover intensiveres, så vi kan få sat turbo under den grønne omstilling af de tunge transportere. Transport- og logistikbranchen står klar til at yde sit bidrag til en grønnere og mere bæredygtig fremtid.

ITD deler den politiske målsætning om at reducere udledningen af CO₂ i Danmark med 70 procent i 2030 og en fossilfri transportsektor i 2050. Det er meget ambitiøst, og en indfrielse af målsætningerne kommer til at kræve både omtanke for fremtidens teknologier og et klart sigte for omstillingen af vejgodstransportsektoren.

Skal vi for alvor forløse det store potentiale, der er ved en grøn omstilling af sektoren, så kræver det, at vi både på kort og lang sigt får opstillet klare mål og pejlemærker for, hvordan vi bedst muligt får omstillet sektoren på en måde, så vi respekterer erhvervets konkurrenceevne og dets betydning for velstanden i vores samfund.

Danmark er en stolt handels- og transportnation, og transport- og logistikerhvervet er et af de største og vigtigste erhverv i Danmark.

Transport- og logistikbranchen bidrager årligt med omkring 60 milliarder kroner til Danmarks BNP, og erhvervet understøtter godt 84.000 job fordelt over hele landet. I ITD har vi en klar målsætning om, at erhvervet i fremtiden skal være endnu stærkere, så Danmark i 2030 er et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport.

Alt tyder på, at behovet for transport vil stige i fremtiden, og transport- og logistikerhvervet er hver dag med til at gøre afstandene mellem landsdelene kortere og binde Danmark sammen med verden. Det er vi stolte af, men vi mener også, det forpligter erhvervet til at bidrage konstruktivt til løsningen af klimakrisen. I ITD har vi derfor en klar målsætning om, at Danmark i år 2030 og fremefter skal være førende inden for den grønne omstilling af vejgodstransportsektoren.

ITD PRÆSENTERER HER SOM LED I SIN VÆKSTSTRATEGI 2030 FOR DANSK VEJGODSTRANSPORT FORSKELLIGE INITIATIVER, DER KAN BIDRAGE TIL EN GRØN OMSTILLING AF VEJGODSTRANSPORTSEKTOREN

Danske transport- og logistikvirksomheder har for længst erkendt, at man skal tage hensyn til klimaet og miljøet, når man driver sin forretning. Erhvervet har derfor længe haft fokus på at sikre en øget effektivitet, hvor man undgår tomkørsler og udnytter kapaciteten bedst muligt. Det kan man se ved, at det nationale transportarbejde er steget betydeligt over årene samtidig med, at erhvervets CO₂-udledning har holdt et stabilt niveau.

Det vidner om et vejgodserhverv, der loyalt har arbejdet for at reducere erhvervets klimaaftryk, og det er vi meget stolte af. Det er selvsagt en stor og vanskelig opgave at omstille den tunge vejgods-

transport, og der findes ikke nogen snuptagsløsninger. Men opgaven er ikke umulig, og det handler om at få sat skub i samarbejdet om at finde visionære, fremtidssikrede og realistiske løsninger som både vedrører den tunge vejgodstransport, men som også går på tværs af sektorer, så vi kan komme i mål med nedbringelsen af udledningen.

ITD præsenterer her som led i sin Vækststrategi 2030 for dansk vejgodstransport forskellige initiativer, der kan bidrage til en grøn omstilling af vejgodstransportsektoren, så vi kan indfri målsætningen om at reducere udledningen med 70 procent i 2030 og på længere sigt få skabt en transportsektor, der

er fri for fossile brændsler senest i 2050. Det bliver ikke nemt, og der er en masse udfordringer, men det skaber heldigvis også en masse nye muligheder, som danske transport- og logistikvirksomheder står klar til at gribe.

Med venlig hilsen

Carina Christensen
Administrerende direktør i ITD







A photograph of the European Union flag waving in front of a modern building with a glass facade. The flag is blue with twelve yellow stars arranged in a circle. The building's windows reflect the sky and the flag. The text 'STYRK KLIMAINDSATSEN I EU' is overlaid on the right side of the image in white, bold, sans-serif font.

STYRK KLIMAINDSATSEN I EU

STYRK KLIMAINDSATSEN I EU

Vejgodstransportsektoren er kendetegnet af at være grænseoverskridende, hvorfor sektoren først og fremmest er reguleret på EU-plan. ITD anser fælles europæiske regler som det vigtigste instrument til at sikre den grønne omstilling af vejgodstransportsektoren. Selvom vi i Danmark både kan og skal igangsætte initiativer, der effektivt understøtter en grøn omstilling af transport- og logistikerhvervet, så skal indsatsen først og fremmest være forankret på EU-plan.

Gennem fælles EU-regler kan vi sikre fair og lige konkurrencevilkår for alle transportvirksomheder - uanset hvilket land virksomhederne kommer fra. På den måde er fælles EU-regler med til at sikre, at danske transport- og logistikvirksomheder kan opretholde deres konkurrenceevne, og vi undgår at havne i en situation, hvor man kan "klimashoppe" mellem medlemslande.

På EU-plan har Europa-Kommissionen fastsat en klar målsætning om, at Europa skal være det første klimaneutrale kontinent i verden, hvor udledningen og optagelsen af drivhusgasser går i nul i 2050. Det er en ambitiøs målsætning, og den kræver, at der bliver iværksat en lang række initiativer inden for alle sektorer i alle EU-medlemslande. Dette skal ses i overensstemmelse med Paris-aftalens klimamål om at forhindre en temperaturstigning på mere end 2° C. Som delmål har Kommissionen derudover præsenteret den grønne aftale, hvor målsætningen er at reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 med mindst 50 procent i forhold til niveauet i 1990.









STYRK KLIMAINDSATSEN I EU

Selvom EU længe har arbejdet med klimamål, så er det først inden for de seneste par år, at der for alvor er blevet taget initiativer til at begrænse udledningen fra den tunge vejgodstransport. Det er positivt, at EU nu har taget fat på denne opgave, og der er allerede vedtaget lovgivning, som sikrer en reduktion af vejgodstransportsektorens udledning. Blandt andet har man på EU-plan vedtaget CO₂-standarder for lastbiler, der medfører, at der i 2025 vil være et reduktionskrav på producentniveau på 15 procent og i 2030 på 30 procent.

På samme måde har man vedtaget, at der i forbindelse med offentlige udbud skal stilles klimakrav, hvilket også frem mod 2030 vil bidrage til en reduktion af udledningen fra vejgodstransportsektoren. For at sikre, at EU's klimapolitik bliver tilstrækkelig ambitiøs, bør Danmark gå foran og vise vejen for resten af medlemslandene, men de initiativer, der fastsættes nationalt, skal altid ses i sammenhæng med og fungere som supplement til den fælles europæiske klimaloggivning.

Danmark bør dog skubbe yderligere på klimaindsatsen i EU for at skabe de bedste betingelser for den grønne omstilling af transport- og logistikbranchen. Danmark bør derfor opbygge et tæt og formaliseret samarbejde med ligesindede lande, som kan være med til at sikre EU-medlemslandene, som i fællesskab finder bæredygtige og intelligente løsninger på den grønne omstilling af vejgodstransporten. I dette samarbejde kan landene også sammen lægge pres på de øvrige EU-medlemslande for at øge klimaambitionerne i nødvendigt omfang frem mod 2030.

For at nå i mål med den foreslåede målsætning om at øge ambitionsniveauet for en reduktion af udledning på EU-plan er der derfor behov for at afsøge alle virkemidler. Det betyder, at der både skal præsenteres nye lovgivningsinitiativer, og at der skal foretages revisioner af eksisterende lovgivning. Vi mener, at Danmark skal stille som krav, at klimaet står helt centralt, når man vedtager nye fælles regler på transport- og logistikområdet i EU.

STYRK KLIMAINDSATSEN I EU

Der er også behov for at genbesøge EU-lovgivningen på transport- og logistikområdet dér, hvor reglerne ikke lever op til hensigten, så det fulde klimapotentiale i den eksisterende EU-lovgivning kan udnyttes langt bedre end tilfældet er i dag. EU's vægt- og dimensionsbestemmelser for eksempel bør revideres. Her er der åbenlyse lavthængende frugter at høste. I Danmark har vi haft meget succesfulde forsøg med anvendelsen af modulvogntog, der øger effektiviteten i branchen, så vi i dag sammenlignet med tidligere anvender et lavere antal lastbiler til at transportere den samme mængde gods og derved mindsker CO₂-udledningen.

EU-reglerne på området er imidlertid skruet sådan sammen, at det er op til medlemslandene bilateralt at indgå aftaler om den grænseoverskridende kørsel med modulvogntog. EU-reglerne bør ændres hurtigst muligt, så det på EU-plan bliver tilladt at køre grænseoverskridende med modulvogntog.

Direktivet om at fremme anvendelse af energi fra vedvarende energikilders effekt på reduktionen af medlemslandenes driv-

husgasser har været stærkt omdiskuteret. Det skal undersøges, om det vil være mere optimalt at udforme en ny lov, der fastsætter krav om CO₂-fortrængning i brændstoffer til transportsektoren.

ITD støtter op om, at der på europæisk plan skubbes på udviklingen og markedsoptaget af nulemissionskøretøjer. Det kan eksempelvis gøres ved at vedtage faste målsætninger for nulemissionskøretøjer, såsom krav til producenterne om accelereringsgraden i produktionen som set i Californien og Kina – et såkaldt ZEV-mandate. For at skubbe på udviklingen bør der øremærkes EU-midler til projekter som har til formål at mindske reduktionen af udledningen fra vejgodstransportsektoren. Det kan for eksempel være forsøg med udvikling af alternative drivmidler eller forsøg, der effektiviserer transporterne, så der kan blive transporteret mere gods per lastbil. Eksempelvis er midlerne fra Connecting Europe Facility i perioden 2014-2019 i langt overvejende grad tildelt jernbanerne, uden at det har haft den store indflydelse på godsstrømmene. ITD mener, at klimainvesteringer i vejgodstransporten vil have langt større effekt.





ITD ANBEFALER

Danmark bør skubbe yderligere på klimaindsatsen i EU for at skabe de bedste betingelser for den grønne omstilling af transport- og logistikbranchen. I den forbindelse bør der indledes et formelt samarbejde med ligesindede lande om en fælles klimaindsats.

Stil krav om klimaforbedringer ved ny lovgivning og ved revision af eksisterende lovgivning.

Fortsæt den generelle optimering af vægt- og dimensionsbestemmelserne, og tillad grænseoverskridende kørsel med modulvogn tog.

Foretag et nødvendigt servicetjek af centrale direktiver, herunder blandt andet VE-direktivet og energibeskatningsdirektivet.

Skub på udviklingen og markedsoptaget af nulemissionskøretøjer.

Øremærk EU-midler til den grønne omstilling af vejtransportsektoren.





ALTERNATIVE DRIVMIDLER

ALTERNATIVE DRIVMIDLER

En af de største udfordringer for den grønne omstilling af transportsektoren er anvendelsen af fossile brændsler. Det er en meget vanskelig og ambitiøs målsætning i både Danmark og EU, at transportsektoren skal være helt fri for fossile brændsler i 2050, men det er samtidig en helt nødvendig målsætning, hvis sektoren for alvor skal bidrage til klimareduktionerne. Når der skal findes bæredygtige løsninger på at gøre transportsektoren fri for fossile brændsler, er det afgørende med en balanceret tilgang, som både har fokus på slutmålet (2050-perspektivet), men samtidig ikke glemmer de løsninger, der her og nu kan gøre en forskel. Det gælder især for teknologier som nye drivmidler, der kommer til at kræve store investeringer i infrastrukturen og en gennemgribende udskiftning af køretøjsflåden.

Et perspektiv på 10 år er for eksempel en relativ kort periode, hvis vi i Danmark beslutter os for skift til drivmidler og teknologier, der kræver udskiftning af hele køretøjsflåden. Ikke mindst fordi der skal opbygges en helt ny infrastruktur til distribution af nye drivmidler. Derfor er det også helt afgørende, at der på den korte bane – frem mod 2030 – findes løsninger på den grønne omstilling, der harmonerer med de langsigtede løsninger og det langsigtede perspektiv om en fossilfri transportsektor.





**DET ER ITD'S OVERBEVISNING,
AT FREMTIDENS LASTBIL
PÅ DEN HELT LANGE BANE
VIL SKULLE DRIVES AF ET
ALTERNATIV TIL
FORBRÆNDINGSMOTOREN.
DER ER NEMLIG
BETYDELIGE UDFORDRINGER
MED DE FORBRÆNDINGS-
MOTORER, SOM VI KENDER I DAG**

Det er ITD's overbevisning, at fremtidens lastbil på den helt lange bane vil skulle drives af et alternativ til forbrændingsmotoren. Der er nemlig betydelige udfordringer med de forbrændingsmotorer, som vi kender i dag:

Lav virkningsgrad – de bedste benzindrevne personbiler mønstrer en virkningsgrad på knap 35 procent, mens de nyeste diesel-lastbiler overfører omkring 50 procent af brændstoffets energiindhold til fremdrift. Gaslastbilernes virkningsgrad varierer alt efter konstruktion, men ligger også på et lege mellem benzin og diesel.

Anvendelsen af store mængder fossile energi, hvilket betyder, at de udleder CO₂ og dermed bidrager til den globale opvarmning – eller anvendelsen af biomasse, som enten udfordrer den globale fødevarerproduktion (1. generation) eller baseres på produkter, hvor der ikke er tilstrækkelige ressourcer til at efterkomme efterspørgslen på sigt (2. generation). 3. generation af biobrændstofferne, som for eksempel baseres på dyrkning af mikroalger, er endnu ikke færdigudviklet og tilstrækkeligt udviklet. Selv når 3.-generationsteknologierne er modne, vil udfordringen omkring

virkningsgraden stadig tale imod fortsat anvendelse af forbrændingsmotoren.

NOx-udledning – som har en negativ effekt på miljøet. Udledningen af kvælstofoxid er sundhedsskadelig for mennesker, og via kemisk omdannelse i atmosfæren kan stofferne være med til at skabe smog og syreregn. NOx-gasser opstår ved forbrændinger ved høje temperaturer, for eksempel i en forbrændingsmotor eller i et kraftværk. Moderne motorer er forsynet med efterbehandlingssystemer (SCR- og ECR-systemer), som reducerer udledningen kraftigt, men helt undgås kan de ikke, med de systemer vi kender i dag.

Partikeludledning – som har en negativ effekt på miljøet. Luftens indhold af partikler vurderes i stigende grad at være årsag til betydelig sygelighed og dødelighed, idet partikler antagelig er de mest sundhedsskadelige af luftens forurenende stoffer, især for de fine og ultrafine partiklers vedkommende.

Moderne motorer er forsynet med partikelfiltre, der filtrerer en stor del af partiklerne, men helt undgås kan de ikke, med de systemer vi kender i dag.

ALTERNATIVE DRIVMIDLER

Ved at anvende alternative brændstoffer kan flere af disse problemstillinger omkring forbrændingsmotoren imødegås – uden at gå på kompromis med de ting, der har gjort forbrændingsmotoren til det naturlige valg gennem mere end 100 år. Ser vi frem mod 2050, er der derfor stor sandsynlighed for, at forbrændingsmotoren vil være udfaset, ikke kun i person- og varebilssegmentet, men også i størstedelen af den tunge vejgodssektor.

Hvad skal så afløse forbrændingsmotoren? ITD ser elmotoren som et oplagt valg i fremtiden, hvis man vel at mærke formår at løse udfordringen med energibæreren på en bæredygtig måde. Den for tiden mest udbredte løsning i det lettere segment – batterierne – kan med nutidens teknologi ikke levere den nødvendige mængde energi til at drive en tung lastbil uden at gøre væsentlige indhug i lastbilernes rækkevidde eller lasteevne. Ligesom fremstillingen og ikke mindst bortskaffelsen eller genanvendelsen af gamle batterier er forbundet med en lang række udfordringer i relation til både klima og miljø.

Teknisk set findes der alternativer til batteriet som energibærer, som eksempelvis brændselsceller til brint, elektriske køreledninger over vejene, magnetisk induktion i vejene – ofte i kombination med mindre

batteripakker. Men teknologierne er enten endnu ikke helt modne, kræver voldsomt store investeringer eller har udfordringer omkring energiforbruget ved fremstilling af eksempelvis brint. Til gengæld er løsningen med elektriske energibærere langt den nemmeste at basere på vedvarende energi, som vind-, vandkraft eller solenergi, og dermed ikke udfordret af det store ressourcetræk som de biomassebaserede brændstoffer.

Alt dette betyder, at det valg, der tages her og nu omkring et alternativ til fossile brændstoffer, må formodes at være en overgangsløsning, indtil der kommer et egentligt teknologiskifte, der løser transportens CO₂-udfordring uden at udfordre forsyningssikkerheden og trækkes på naturressourcerne.

I det lys er det meget vigtigt at vælge de overgangsløsninger, der er mest omkostningseffektive og ikke slår bunden ud af transportbranchen. Mens man arbejder på den langsigtede løsning, bør der i de næste år derfor være fokus på, hvilken rolle forbrændingsmotoren kan have i den i den grønne omstilling af sektoren på den korte bane – for eksempel frem mod 2030. Her skal der findes løsninger for, hvordan vi kan udskifte diesel som drivmiddel med mere grønne alternativer.





Der er allerede en masse alternative drivmidler på markedet, og det vigtigste er, at der fokuseres på drivmidlernes livscyklus, da produktion af alternative drivmidler med et lavere klimaaftryk i forbrændingsmotoren desværre kan have en stor klimapåvirkning i produktionsfasen. Der findes en række alternativer i form af flydende brændstoffer, der kan anvendes i den eksisterende flåde og distribueres i den eksisterende infrastruktur. De åbenlyse fordele er her, at de kan indføres væsentligt hurtigere, da det ikke kræver udskiftning af transportflåden og opbygning af ny infrastruktur til distribution af brændstof eller opladning af batterier.

Der er ulemper og fordele ved anvendelsen af alle typer af alternative drivmidler, der er på markedet i dag. Flere af drivmidlerne kræver som nævnt store investeringer i infrastrukturen og en udskiftning af køretøjsflåden, ligesom andre drivmidler sætter spørgsmålstegn ved, om der er tilstrækkelig forsyningssikkerhed forbundet med anvendelsen af dem. Samtidig er det et marked, der er i rivende udvikling, og der sker en masse rundt omkring i vores nabolande. Beklageligvis er tilgangen i udlandet i dag stærkt fragmenteret, hvor der særligt satses på biobrændstoffer i Sverige imod el og gas i Tyskland frem mod 2030. Det skal samtidig holdes op mod, at de forskellige lastbilproducenter også har hver deres tilgang. Derfor er der i dag meget stor usikkerhed om, hvor markedet er på vej hen på den mellemlange bane, og det skal indgå i overvejelserne i omstillingen mod alternative drivmidler. Der er en overhængende risiko for, at der kan opstå tankturisme i grænseområderne, hvis man stiller forskellige nationale krav, ligesom der er en risiko for, at udenlandske virksomheder får en konkurrencefordel i forhold til danske virksomheder, hvis man ikke får justeret afgiftssystemet i forbindelse med, at der stilles krav om anvendelsen af alternative drivmidler.

ITD anbefaler, at der snarest muligt igangsættes et arbejde med en analyse af de forskellige alternative drivmidler, herunder en kortlægning af tilgængeligheden til de forskellige drivmidler, drivmidlernes CO₂-fortrængning samt de erhvervsøkonomiske og samfundsøkonomiske omkostninger ved en omstilling til alternative drivmidler. Analysen skal udarbejdes hurtigst muligt og skal danne grundlag for en køreplan for omstillingen til alternative drivmidler, som indeholder en beskrivelse af, hvilke drivmidler der kan komme i spil hvornår og i hvilken del af transportsystemet.

ALTERNATIVE DRIVMIDLER

ITD opfordrer til, at man i Danmark kickstarter den grønne omstilling af vejgodstransportsektorens anvendelse af fossile brændsler ved at iblande større mængder eksempelvis certificeret HVO100 i brændstoffet. Ved i første omgang at udskifte drivmidlet frem for køretøjsflåden kan der opnås resultater fra første dag.

Det giver mulighed for i højere grad at anvende den eksisterende køretøjsflåde, og det kræver mindre investeringer i infrastrukturen. Samtidig vil det gøre overgangen til nye teknologiformer og udskiftningen af køretøjsflåden mere gnidningsfri, når de nye teknologier er klar til at blive implementeret. I den forbindelse er der stort behov for, at man sammentænker måden, hvorpå iblandingen i dag foregår på tværs af transportsektoren. Ressourcerne er knappe, og da busser og personbiler er lettere at omstille til andre drivmidler (som for eksempel el), så bør den grønne diesel (bio- og syntetisk diesel) øremærkes til den tunge vejgodstransport.

Siden 2010 har biobrændstoflovens iblandingskrav medført, at der iblandes 5 procent bioethanol i benzin og 7 procent biodiesel i diesel. Iblandingskravet har betydet, at biobrændstoffer i dag udgør 90 procent af den samlede mængde vedvarende energi i transporten på vej og jernbane. Ikke alle biobrændstoffer er dog lige gode eller fortrænger lige meget CO₂. For at fremme de bedste VE-brændstoffer og bio-brændstoffer anbefaler ITD, at man i Danmark går over til en VE-brændstoflov, hvor målet bliver CO₂-fortrængning frem for bioiblanding. Dette forslag er udarbejdet af Drivkraft Danmark.

ITD anbefaler, at der foretages en prioritering af visse drivmidler til de transportsektorer, som ikke har andre gode alternative at tilgå.

ITD anbefaler også, at der arbejdes for en hurtigere indfasning af lettere el-lastbiler til distribution, hvor kravet til rækkevidde er mindre. Denne indfasning kan understøttes gennem tilskud til både biler og ladeinfrastruktur eller gennem incitament i form af afgiftsændringer. For at løse omstillingen til stadig mere klimavenlige køretøjer er det vigtigt, at rammerne for omstillingen tilpasses fremtidens energibehov. Der er allerede lavet undersøgelser om, hvad det kræver af vores eldistributionsnet, og hvor mange ladestandere personbilerne





ALTERNATIVE DRIVMIDLER

får brug for, men det skal tænkes sammen med den gradvise omstilling i den tungere vejgodstransport. Det stiller en lang række store krav til investeringer i elnettet og fremtidens lade- og tankningsinfrastruktur, som i dag ikke har kapacitet til at understøtte virksomhedernes krav til den store mængde energi, det vil kræve at drive en større lastbilflåde på vedvarende energi. Det er derfor bydende nødvendigt, at der ikke bliver skabt et fragmenteret marked for ladestandere, hvor lastbiler og andre køretøjstyper fra forskellige fabrikater ikke har mulighed for at tilgå én og samme tankningsfacilitet. Der bør udvikles branchestandarder, der sikrer, at eksempelvis lading af køretøjer sker på den mest effektive og hensigtsmæssige facon.

Endelig bør omstillingen til gasbiler, der drives af biogas, indgå i overvejelserne – særligt i forbindelse med offentlige udbud, hvor der kan tages højde for afskrivningsperioder og øvrige omkostninger. Det kræver dog nærmere undersøgelser af, hvorvidt der er tilstrækkelige forsyninger af bæredygtigt biogas til at forsyne sektoren. Især hvis andre områder som for eksempel opvarmning af boliger også forsat skal trække på de begrænsede ressourcer.

Det er ligeledes vigtigt at inddrage omkostningerne til etablering af den nødvendige tankinfrastruktur i overvejelserne. Det handler i sidste ende om at anvende gassen der, hvor den nemmest og mest effektivt kan implementeres og distribueres.

Hvis målet og de høje ambitioner for den grønne omstilling skal nås, er det nødvendigt at fokusere på tværs af enkelte brancher og transportformer. Der er behov for en bredere diskussion om, hvordan vi skaber den bagvedliggende forsyningsikkerhed og sikrer tilstrækkelig tilgængelighed af holdbare alternativer til diesel på en relativt kort bane. På samme tid skal fremtidens forventelige teknologiskifte inddrages i overvejelserne. Derfor foreslår ITD, at der nedsættes en klimakommision på tværs af transportformerne med et bredt udsnit af forskere, repræsentanter fra de forskellige transporterhverv og med deltagelse af energisektoren, så den politiske beslutningsproces kan foregå på et fuldt oplyst grundlag. En tværgående klimakommision vil skulle tage stilling til en lang række spørgsmål, herunder især infrastruktursinvesteringer, tanknings- og ladeinfrastruktur, afgiftsændringer som incitamentsværktøj samt en integreret tilgang til forsyningen af alternative drivmidler, hvor der er behov for løsninger, der går på tværs af sektorer.

Der er behov for at sammentænke alle elementerne, hvis Danmark ikke skal ende i en situation, hvor energikilderne ikke anvendes der, hvor de har størst effekt. Energibehovet i transportsektoren er allerede i dag stort og på trods af fremtidige energieffektiviseringer, er udbuddet af alternative drivmidler ikke nødvendigvis tilstrækkeligt til at dække efterspørgslen i samtlige sektorer.

ITD ANBEFALER

På den korte bane skal der findes løsninger på den grønne omstilling, der harmonerer med det langsigtede perspektiv om en fossilfri transportsektor.

Vælg de overgangsløsninger, der er mest omkostningseffektive og ikke slår bunden ud af transportbranchen. Fokuser på, hvilken rolle forbrændingsmotoren kan have i den grønne omstilling af sektoren på den korte bane.

Gennemfør en analyse af de forskellige alternative drivmidler, herunder en kortlægning af tilgængeligheden til de forskellige drivmidler, drivmidlernes CO₂-fortrængning samt de erhvervsøkonomiske og samfundsøkonomiske omkostninger ved en omstilling til alternative drivmidler. Analysen skal danne grundlag for en køreplan for omstillingen til alternative drivmidler, som indeholder en beskrivelse af, hvilke drivmidler der kan komme i spil hvornår og i hvilken del af transportsystemet.

På den korte bane skal den grønne omstilling af vejgodstransportsektoren kickstartes ved at stille større iblandingskrav til brændstoffet ved at iblande for eksempel større mængder certificeret HVO100.

Øremærk grøn diesel (bio- og syntetisk diesel) til de dele af transportsystemet,

som det er vanskeligt at omstille til el, som for eksempel den tunge vejgodstransport. Frem de bedste VE-brændstoffer på sigt ved at udskifte de nuværende iblandingskrav med et CO₂-fortrængningskrav, så det i fremtiden bliver de brændstoffer, der bidrager til den største og mest effektive CO₂-reduktion.

Understøt en hurtigere indfasning af lettere ellastbiler til distribution, hvor kravet til rækkevidde er mindre for eksempel gennem tilskud til både biler og ladeinfrastruktur eller gennem incitamenter i form af afgiftsændringer.

Igangsæt arbejdet med udvikling af branchestandarder for blandt andet ladestandere og foretag rettidige investeringer i fremtidens tanknings- og ladeinfrastruktur.

Nedsæt en klimakommission på tværs af alle transportformer, så omstillingen til alternative drivmidler kan ske, uden at der opstår fragmentering i markedet.

Udarbejd en plan for finansieringen af den grønne omstilling af transportsektoren, som fremmer anvendelsen af alternative drivmidler, men som samtidigt tager højde for det provenutab, som staten potentielt vil blive efterladt med i form af manglende afgifter.



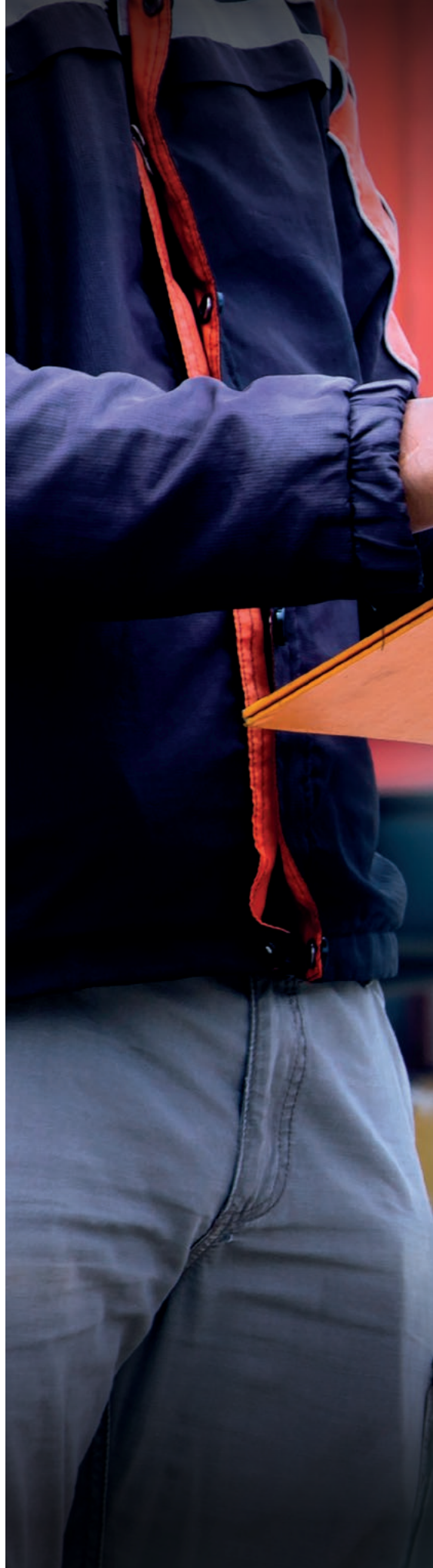


OPTIMAL UDNYTTELSE AF PRODUKTIONS- APPARATET

OPTIMAL UDNYTTELSE AF PRODUKTIONSAPPARATET

I Danmark har transport- og logistikerhvervet på imponerende vis formået at holde drivhusgasudledningen på et relativt stabilt niveau siden 1990, på trods af at transportarbejdet på de danske veje har været markant stigende i samme periode. En væsentlig årsag hertil er de massive effektiviseringer, der er gennemført i transport- og logistikvirksomhederne. I erhvervet konkurreres der benhårdt om, hvilke virksomheder der kan byde ind med de mest effektive transport- og logistikløsninger. Derfor afprøver og implementerer transport- og logistikvirksomhederne konstant nye tiltag for at fremme deres effektivitet og udnytte deres produktionsapparat optimalt, hvilket bidrager positivt til reduktion af CO₂-udledning. Den positive udvikling har taget til i styrke i de senere år, hvor især smarte flådestyringssystemer og øget anvendelse af data har bidraget positivt til effektiviteten og kapacitetsudnyttelsen i erhvervet. Den udvikling kan med fordel understøttes.

Selvom virksomhederne således allerede yder en meget stor indsats for at sikre effektive transporter og optimal kapacitetsudnyttelse, så forekommer der stadigvæk suboptimale transporter og tomkørsel på de danske veje, hvilket modarbejder ambitionen om reduktion af CO₂-udledninger. Transport- og logistikvirksomhederne vil fortsat arbejde målrettet med at reducere ineffektive transporter, men indsatsen kan ikke stå alene. Der er også behov for nye politiske indsatser.







OPTIMAL UDNYTTELSE AF PRODUKTIONSAPPARATET



De nationale vægt- og dimensionsbestemmelser er helt centrale i forhold til transport- og logistikvirksomhedernes mulighed for at udnytte deres produktionsapparat optimalt. Der sker i dag allerede løbende forbedringer af vægt- og dimensionsbestemmelserne, så virksomhederne kan udnytte deres produktionsapparat mere optimalt, men bestemmelserne kan med fordel forbedres endnu mere til gavn for målet om CO₂-reduktion.

ITD anbefaler, at de danske vægt- og dimensionsbestemmelser justeres, så transport- og logistikvirksomhederne her i landet kan køre med længere transportere. I Danmark er den tilladte længde på et sættevognstog 16,5 meter, imens man i Tyskland tillader sættevognstog på 17,8 meter, og i Sverige tillades sættevognstog på helt op til 18,5 meter. Danmark bør også åbne op for længere sættevognstog med henblik på at opnå mere effektive transportere og dermed reduceret udledning. Vægt- og dimensionsbestemmelserne giver tilsvarende i dag transport- og logistikvirksomhederne tilladelse til at køre med en højde på 4,10 meter. Højdegrænsen bør hæves til 4,30 meter for at optimere kapacitetsudnyttelsen yderligere.

I lyset af de åbenlyse gevinster ved modulvognstog bør Danmark snarest og senest i 2025 gøre den nationale forsøgsordning med modulvognstog permanent. Der bør ligeledes arbejdes for, at det nuværende vejnet, hvor kørsel med modulvognstog er tilladt, kan udvides yderligere, så flere transportere kan ske med længere lastbiler, i det omfang det kan ske trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt og uden at øge vejsliddet.

OPTIMAL UDNYTTELSE AF PRODUKTIONSAPPARATET

Sverige har høstet særdeles gode erfaringer med dobbelt trailervogn-tog, hvor der indgår to standardsættevogne. Danmark bør undersøge mulighederne for at kopiere konceptet til det overordnede vejnet i Danmark og hurtigst muligt starte en forsøgsordning med henblik på implementering, hvis resultaterne er lige så positive som i Sverige.

For yderligere at understøtte udviklingen af flådesystemerne er der behov for at øge udnyttelsen af allerede frigivne data relateret til vejgodstransport og logistik. Det offentlige systems data bør også stilles mere frit til rådighed via åbne digitale platforme, så det er muligt at udvikle nye typer af databaserede forretningsmodeller og/eller understøtte en mere effektiv transportplanlægning.

For at begrænse suboptimale transporter og tomkørsel bør der iværksættes et forskningsprojekt, der undersøger transportmønstre ved hjælp af kørselsdata, så grundlaget er tilstede for eventuelt kommende tiltag. Det kan for eksempel ske i samarbejde med Aalborg Universitet, Vejdirektoratet og transportorganisationerne.

Levering i ydertimerne er et vigtigt skridt på vejen til at fremme en mere grøn varelevering, der samtidig gavner fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Kommunerne bør derfor i samarbejde med virksomhederne i langt højere grad end i dag anvende levering i ydertimerne som et reelt klimaværktøj med udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning fra 2019.

Eco-Driving er et godt værktøj til at reducere udledningen af CO₂ og derfor også en del af chaufførernes obligatoriske efteruddannelse. Det kræver dog en fokuseret indsats i virksomhederne, før det får den ønskede effekt. Der bør arbejdes målrettet med at udbrede anvendelsen af Eco-Driving i transport- og logistikvirksomhederne.







ITD ANBEFALER

Tilret de nationale vægt- og dimensionsbestemmelser for at optimere kapacitetsudnyttelsen yderligere.

Styrk særligt det nordiske samarbejde med henblik på en ensartning af vægt og dimension, herunder øget samarbejde Nordisk Vejforum.

Gør den nationale forsøgsordning med modulvogntog permanent og udvid vejnettet, så flere transporter kan ske med modulvogntog.

Start forsøg i Danmark med dobbelt trailervogntog på det overordnede vejnet med udgangspunkt i de svenske erfaringer.

Stil det offentlige systems data mere frit til rådighed via åbne digitale platforme, så der kan udvikles nye typer af databaserede forretningsmodeller, der understøtter en mere effektiv transportplanlægning.

Undersøg transportmønstre ved hjælp af kørselsdata for at reducere suboptimale transporter og tomkørsel.

Anvend levering i ydertimerne som et reelt klimaværktøj.





GRØN INFRASTRUKTUR

GRØN INFRASTRUKTUR

En effektiv og velfungerende infrastruktur er af afgørende betydning for udledningen af CO₂. Trængsel og kø på vejene er nemlig med til at skabe et ineffektivt transportsystem, hvor udledningen fra transportsektoren bliver større, end den behøver at være. For at imødegå dette skal der foretages kloge og langsigtede investeringer i infrastrukturen, hvor man både øger mobiliteten i samfundet og begrænser udledningen fra vejgodstransportsektoren. De beslutninger, der bliver taget om morgendagens infrastruktur, får stor betydning for den samlede udledning fra transportsektoren.

Kapaciteten er i den grad presset flere steder, og trængslen vil kun stige i fremtiden. Det fører til et samfundsøkonomisk dyrt og ineffektivt transportsystem, der udleder mere end nødvendigt. Det er derfor afgørende, at man politisk i fremtiden sikrer langsigtede grønne helhedsplaner for investeringer i infrastruktur med fokus på at skabe mest mulig mobilitet og mindske trængslen til gavn for både klima, borgere og virksomheder.

Udledningen skal også reduceres ved at man løbende effektivt udnytter den teknologiske udvikling, der er i markedet. Der skal identificeres og anvendes smarte løsninger og ny teknologi, som kan være med til at sikre en mere velfungerende og grønnere infrastruktur.

**EN EFFEKTIV OG VELFUNGE-
RENDE INFRASTRUKTUR ER
AF AFGØRENDE BETYDNING
FOR UDLEDNINGEN AF CO₂.
TRÆNGSEL OG KØ PÅ VEJENE ER
NEMLIG MED TIL AT SKABE ET
INEFFEKTIVT TRANSPORT-
SYSTEM, HVOR UDLEDNINGEN
FRA TRANSPORTSEKTOREN
BLIVER STØRRE, END DEN
BEHØVER AT VÆRE**



<9>NØRSH. C 1 MIN
<14>KØBENH. 8 MIN

[E42] [E55]
København
Hørsholm C

80

BKØEL
SERVICE APS
NYE OG NYDELIGE

DSV
DSV 380574

En del af teknologierne findes allerede i dag. Blandt andet har regeringen annonceret, at man vil begynde at udrulle klimavenlig asfalt på de danske statsveje fra 2020. Klimavenlig asfalt reducerer rullemodstanden, hvilket gør, at køretøjerne på vejene opnår en brændstofbesparelse, som bidrager til en reduktion fra transportsektoren. Samtidig har den klimavenlige asfalt en række andre positive egenskaber, der gør, at selv om den klimavenlige asfalt er cirka 10 procent dyrere end almindelig asfalt, så er der god samfundsøkonomi i at anvende den.

I fremtiden vil ny teknologi og ITS-løsninger også bidrage til at skabe grønnere byer med bedre mobilitet og trafiksikkerhed samt reduceret udledning. Betydningen af ITS vil kun stige i takt med den teknologiske udvikling, hvor køretøjer og infrastruktur kommunikerer med hinanden (C-ITS), og den udvikling bør understøttes aktivt i infrastrukturplanerne. Senest har et forsøg med intelligente lyskryds i Vallensbæk Kommune vist, at intelligente lyskryds kan spare trafikanterne for en del tid i trafikken, hvilket har en direkte effekt på CO₂-udledningen. Der bør iværksættes flere af denne type forsøg.

Den øgede e-handel har allerede nu betydet, at transportmønstrene ændrer sig, når flere og flere varer i dag skal leveres direkte til hoveddøren i stedet for til detailhandlen. Denne udvikling vil kun tage til de kommende år, og det vil være med til at sætte infrastrukturen under yderligere pres. Den øgede trafik ud i villakvartererne kan være med til at skabe trængsel nye steder og have en negativ effekt på klimareduktionen. Samtidig stiller det nye krav til, hvordan der i tætbefolkede områder skabes en god tilgængelighed for varelevering, så varerne kan komme sikkert og hurtigt frem til hoveddøren. Der findes i dag ikke undersøgelser, som i tilstrækkelig grad belyser, hvordan distributionsmønstrene i fremtiden vil ændre sig. Sådanne undersøgelser bør sættes i gang, så fremtidens investeringer i infrastruktur kan tage hensyn til denne udvikling.



ITD ANBEFALER

Skab politisk konsensus om en langsigtet grøn helhedsplan for investeringer i infrastruktur med fokus på at skabe mest mulig mobilitet og mindske trængslen til gavn for både klima, borgere og virksomheder.

Udnyt de nyeste teknologier, for eksempel med udrulning af klimavenlig asfalt på vejstrækninger uden for statsvejnettet.

Udvikling og bedre anvendelse af ITS-systemer til at sikre en bedre og mere smidig trafikafvikling.

Iværksæt forsøg med intelligent trafikstyring, der kan minimere trængsel og skabe bedre trafikflow og dermed reducere udledningen.

Undersøgelse af ændrede distributionsmønstre som konsekvens af ny teknologi, just-in-time-leverancer og e-handel, herunder en analyse af påvirkningen for klima, fremkommelighed og trængsel.





GRØN EFTERSPØRGSEL



GRØN EFTERSPØRGSEL

For at sætte yderligere skub under den grønne omstilling af de tunge transportere er det afgørende at øge både den offentlige og private efterspørgsel efter grønne transportløsninger.

Offentlige udbud og indkøb er vigtige styringsredskaber, som staten, regionerne og kommunerne kan bruge til at understøtte, at vejgodstransportsektoren bidrager positivt til målsætningen om at reducere det samlede udslip af drivhusgasser i Danmark. Det offentlige i Danmark køber hvert år ind for over 300 milliarder kroner, så hvordan den offentlige sektor vælger at prioritere midlerne har ikke alene stor betydning for samfundsøkonomien, men i ligeså høj grad for klimaet. Desværre peger undersøgelser på, at Danmark langt fra udnytter potentialet i grønne offentlige indkøb¹. Den offentlige efterspørgsel efter grønne transportløsninger bør i langt

højere grad, end tilfældet er i dag, afspejle regeringens klimaambitioner.

Regeringen bør derfor gå i dialog med de offentlige indkøbere om, hvordan klima og miljø på en hensigtsmæssig måde kan vægtes langt tungere i tildelingskriterierne i offentlige udbud af transportløsninger. Der skal for eksempel være en fornuftig investeringshorisont for private virksomheder, der byder på offentlige opgaver med vægt på klima og miljø. Der skal være balance mellem de krav, der stilles til virksomhederne og varigheden af de offentlige servicekontrakter, så investeringerne ikke bliver for kortsigtede. De virksomheder, som foretager investeringer i lav- eller nulemissionskøretøjer for at byde ind på en offentlig opgave, skal for eksempel ikke efter kort tid opleve, at opgaven hjemtages til egen drift i kommunen eller staten.

¹ https://concito.dk/files/dokumenter/artikler/groenne_indkoeb_brief_endelig_181016.pdf

GRØN EFTERSPØRGSEL

Der skal udvikles og anvendes nye redskaber og standarder til tilbudsgiver, som skal gøre det lettere og mere overskueligt at købe grønne transportløsninger. Der bør også nedsættes en national arbejdsgruppe, hvis formål er at afsøge muligheden for at sikre mere innovation i grønne, offentlige indkøb og udbud af grønne transportløsninger.

Betalingsvilligheden og efterspørgslen efter grønne transport- og logistikløsninger er fortsat relativt lille hos transportkøberne generelt på trods af klimaets fremtrædende position i den offentlige debat. Dette skal ændres, hvis den grønne omstilling for alvor skal tage fart, og der er derfor behov for virkemidler, der i langt højere grad understøtter, at transportkunderne kan tage et bevidst valg og tilvælger de grønne transport- og logistikløsninger. CSR-rapportering kan med fordel bredes mere ud, så flere virksomheder – herunder transportkøberne – får et øget incitament til for eksempel at reducere deres klimapåvirkning og hermed indirekte får et incitament til at tilvælge transportvirksomheder med en grøn profil.

Danskerne handlede i 2019 for i omegnen af 140 milliarder kroner på nettet, og internethandlen har fået enorm indvirkning på transport- og logistikerhvervet, herunder antallet af transporter. Kunderne har i dag ikke mulighed for at vælge serviceydelser i netbutikkerne ud fra transportens klimaaftryk. For at understøtte den grønne omstilling bør slutbrugeren have langt bedre mulighed for aktivt at tilvælge klimavenlige transporter. Der bør til det formål udarbejdes en klimamærkningsordning på transportdelen ved nethandlen for at skabe mest mulig transparens omkring leveringens klimabelastning.







ITD ANBEFALER

Iværksæt dialog med de offentlige indkøbere om, hvordan klima og miljø på en hensigtsmæssig måde kan vægtes langt tungere i tildelingskriterierne i offentlige udbud af transportløsninger.

Udvikling og anvendelse af nye redskaber og standarder til tilbudsgiver, som skal gøre det lettere og mere overskueligt at købe grønne transportløsninger.

Nedsæt en national arbejdsgruppe, hvis formål er af afsøge muligheden for at sikre mere innovation i grønne, offentlige indkøb og udbud af grønne transportløsninger.

Bred CSR-rapporteringen mere ud, så flere virksomheder – herunder transportkøberne – får et øget incitament til for eksempel at reducere deres klimapåvirkning.

Udarbejd en klimamærkningsordning for levering af varer via nettet.

Afsæt midler til forskning i internethandlens betydning for udledningen i transport- og logistikbranchen.

Igangsæt en kampagne, der oplyser danskerne om deres forbrugsvaners indvirkning på klimaet, herunder valget af transportløsninger.





GRØN FORSKNING OG UDVIKLING



Hvis Danmark vedvarende skal kunne levere stærke resultater inden for den grønne omstilling af transport- og logistikerhvervet, så kræver det styrket dansk forskning og udvikling inden for grønne transport- og logistikløsninger. Der er også behov for en fokuseret indsats for at omsætte forskningsresultaterne til konkrete værktøjer, der kan anvendes af transport- og logistikvirksomhederne som led i den grønne omstilling.

Der bør fastlægges en langsigtet investeringsplan frem til 2030, så der sikres kontinuitet i den grønne transport- og logistikforskning. En langsigtet strategi for grøn transport- og logistikforskning bør

tilstræbe at gøre Danmark til et europæisk forskningshub inden for klimavenlig vejgodstransport og logistik, for eksempel med fokus på bedre logistikkoncepter og udvikling af konkrete styringsværktøjer, der kan øge effektiviteten i vejgodstransport- og logistikvirksomhederne og hermed fremme den grønne omstilling af de tunge transportere.

Der bør være særligt fokus på energiteknologiske udviklings- og demonstrationsprogrammer. Danmark bør også igangsætte forskning og udvikling inden for automatisering, der kan effektivisere transporterne og dermed bidrage til reduktion af CO₂-udled-

ningen. Samtidig bør der også udvikles standarder for tilvejebringelse af klimadata til deklarerung af godstransporternes klimabelastninger.

Der bør etableres et partnerskab mellem universiteter med ekspertise inden for vejgodstransport- og logistik, transporterhvervets uddannelsesinstitutioner, myndigheder, virksomheder og transport- og erhvervsorganisationer med henblik på løbende at tilpasse prioriteringer af forskningsindsatser, så der tilføres forskningsbaseret viden til erhvervet inden for eksempelvis grøn omstilling.



ITD ANBEFALER

Styrket forskning og udvikling inden for grønne transport- og logistikløsninger omsat til konkrete værktøjer, der kan anvendes af transport- og logistikvirksomhederne som led i den grønne omstilling.

Langsigtet investeringsplan for den grønne transport- og logistikforskning.

Danmark som europæisk forskningshub inden for klimavenlig vejgodstransport og logistik, for eksempel med fokus på bedre logistikkoncepter og udvikling af konkrete styringsværktøjer.

Fokus på energiteknologiske udviklings- og demonstrationsprogrammer og automatisering.

Standarder for tilvejebringelse af klimadata til deklarering af godstransporternes klimabelastninger.

Løbende tilpasning af prioriteringer af forskningsindsatser, så der tilføres forskningsbaseret viden til erhvervet.





SAMSPIL MED ANDRE TRANSPORTFORMER



SAMSPIL MED ANDRE TRANSPORTFORMER

Det er vigtigt, at vi har et bæredygtigt transportsystem, hvor de forskellige transportformer spiller sammen, og hvor transporten foregår på den mest hensigtsmæssige måde. I et effektivt transportsystem udnyttes styrkerne for de forskellige transportformer, til at sikre at transport foregår på den mest hensigtsmæssige måde under hensyn til effektivitet og bæredygtighed.

For at sikre et styrket samspil mellem transportformerne handler det i høj grad om at få reduceret de tekniske og økonomiske barrierer, der kan begrænse samspillet unødvendigt. For eksempel kan omlastning af varer være forbundet med høje omkostninger og give anledning til forsinkelse af transporten.

Hver transportform tilbyder forskellige fordele, og der bør skabes et større fokus på, hvornår det giver mest mening at benytte en kombination af forskellige transportmidler, og hvornår det er mest hensigtsmæssigt blot at anvende én transportform.

Der har i mange år været fokus på, hvordan man flytter godstransporten væk fra vejene, så man derved sikrer, at transport af varer foregår på en mere bæredygtigt måde. Indsatsen har imidlertid vist sig ineffektiv, hvorfor der er behov for et nyt fokus, så vi kan opnå større resultater.

SAMSPIL MED ANDRE TRANSPORTFORMER

I mere end 25 år har EU haft en klar politik om at fremme bæredygtig transport, herunder særligt jernbanetransporten. I 2011 opstillede Kommissionen et klart mål om, at 30 procent af vejgodstransporten på strækninger over 300 km skulle flyttes over på andre transportformer som jernbane- eller søtransport inden 2030, og mere end 50 procent skulle flyttes over inden 2050.

Til formålet om at flytte godstransport væk fra vej har man vedtaget en række retsakter og iværksat forskellige initiativer, ligesom man i EU har afsat mange hundrede milliarder euro til finansieringen af jernbaneprojekter.

Resultatet af indsatsen har dog ikke været imponerende, og de sidste 20 år er vejgodstransportens markedsposition kun blevet styrket, og det betyder, at det fortsat er sådan, at langt den meste godstransport inden for EU foretages ad vej med lastbil.

Det skyldes mange forskellige årsager, blandt andet at den europæiske jernbanetrafik er opdelt i nationale segmenter, hvor forskellene mellem de forskellige landes systemer gør det vanskeligt at foretage grænseoverskridende transport.

Et entydigt fokus på at styrke jernbanetransporten ved at begrænse vejgodstransporten har vist sig meget ineffektivt og dyrt. Samtidig har vejgodstransport den fordel, at det er en langt hurtigere transportform. Det gælder både for jernbanetransport og for søtransport, at man er afhængig af, at der er en lastbil i hver sin ende af transporten til at transportere containerne til og fra terminalerne. Man bør derfor ændre fokus, så vi i fremtiden i langt højere grad fokuserer på, hvordan de forskellige transportformer kan understøtte hinanden, og sikre, at det samlede transportsystem bliver mere effektivt og bæredygtigt, end at lade de forskellige transportformer konkurrere med hinanden.







En særlig udfordring for samspillet mellem transportformerne er den ofte vanskelige tilgængelighed for erhvervstransport ved kørsel til/fra havneanlæg. Lastbiler har for mange danske industrihavnes vedkommende svære tilkørselsforhold. I mange kommuner skal lastbiler benytte særlige tvangsruiter, men selv her bliver de ofte ledt gennem bycentrum.

Et eksempel herpå er Aarhus, hvor der dagligt opleves tæt lastbiltrafik på Marselis Boulevard, der er den mest benyttede direkte adgang til Danmarks største containerhavn. Bedre adgangsforhold for den tunge transport er afgørende for, at der kan flyttes godstransport fra lastbil og over på jernbane eller skib.

Samtidig er det en afgørende forudsætning, at der er fri adgang til kombiterminalerne for alle aktører, uagtet hvorvidt disse terminaler drives af godsoperatører eller ej. Det skal også sikres, at de bestående terminaler skal være tidssvarende og vedligeholdes løbende, ikke mindst med hensyn til infrastruktur, løftemateriel, og IT-systemer.

Her er udfordringen, at kapaciteten på terminalerne er for lille til for alvor at få flyttet tilstrækkelige godsmængder fra

vejtransport til jernbane. Det er derfor nødvendigt med markante investeringer i kombiterminalerne. Når Femern-forbindelsen åbner, vil mulighederne for let adgang til det europæiske jernbanelanet blive forbedret. Det er derfor vigtigt, at kapaciteten forbedres inden åbningen af forbindelsen, så potentialet kan blive forløst.

Et andet problem er, at der endnu ikke eksisterer helt ens vilkår for private og offentlige virksomheder, der ønsker at drive banetransport i Danmark. Bliver reglerne for operatørerne ikke liberaliseret, vil intermodal transport med stor sandsynlighed ikke blive styrket i fremtiden.

Der er også gevinster at hente ved at fokusere på større digitalisering og brug af ny teknologi. Digitalisering af transportdokumenter kan sikre øget effektivitet i transportforløbet, hvilket alt andet lige medvirker til en mere flydende transport, som igen er til gavn for en CO₂-reduktion. Som sidegevinst opnås bedre kontrol og håndhævelse af reglerne for transporterens udførelse. Al dokumentation behøver dog ikke nødvendigvis at fremgå af ét transportdokument, men det er dog nødvendigt med ens krav til digital dokumentation på tværs af transportformerne.



ITD ANBEFALER

Drop de nuværende ordninger med entydigt fokus på at begrænse vejgodstransporten og fokuser i stedet på, hvordan de forskellige transportformer kan understøtte hinanden bedst muligt.

Øg kapaciteten på de danske kombiterminaler.

Sørg for at forbedre adgangsforholdene til terminaler og havneanlæg, så transportvirksomheder får en let og lige adgang til at udføre intermodale transporter.

Sørge for at sikre fair og lige konkurrence mellem offentlige og private aktører, herunder særligt på jernbanemarkedet.

Skab mere ens dokumentationskrav på tværs af transportformerne, så digitale transportdokumenter kan understøtte intermodal transport.





Udgiver

ITD, Lyren 1, 6330 Padborg
Tlf. 7467 1233
CVR 40990917

ITD's klimaplan **Dansk vejgods-transport på vej mod en grønnere fremtid** er udgivet som et led i ITD Vækststrategi 2030. ITD Vækststrategi 2030 er blevet til i et tæt samarbejde med ITD's vækstpanel og ITD's medlemsvirksomheder. Strategien er udarbejdet med bistand fra Institutet for Fremtidsforskning, Jan Stenøft fra SDU, professor i Supply Chain Management samt Copenhagen Economics.

Tryk

Strandbygaard
Marts 2020

Papir

Scandia 2000 White



CLIMATECALC
CC-000033/DK



Miljømærket tryksag
5041 0751

