

# Godsstrategi Innlandet

Orientering for IPR Hamarregionen

20. februar 2025

Lars Kr. Dahl  
Prosjektleder

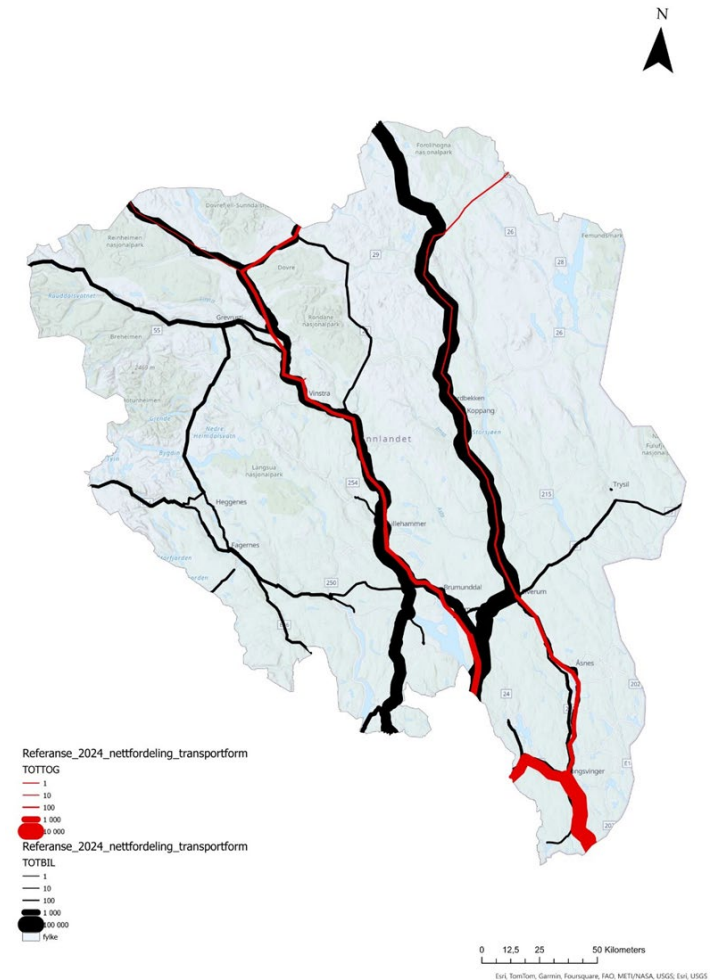
# Tema

- Bakgrunn
- Prosess og medvirkning
- Godsstrømanalysen
- Regional godsstrategi
- Framdrift

# Innlandet har en nøkkelposisjon når det gjelder godstransport

- Vi er landets største og viktigste fylke for landbasert transport av gods – vi snakker om verdier hundrevis av milliarder kroner..
- Stort og omfattende jernbanenett som blir stadig viktigere
- Stort og omfattende riksvegnett i nord-sør og øst-vest aksen som har eller vil bli utbygd i årene fremover
- Stort og omfattende fylkesvegnett som knytter viktige industribedrifter til øvrig nasjonal infrastruktur
- Vi mangler oversikt over godsstrømmer og logistikkfunksjoner
- Flere regioner ønsker å etablere flerbruksterminaler
- Innlandet skal redusere klimagassutslippene med 55% innen 2030
- God fremkommelighet og god redundans i transportsystemet er viktig med hensyn til samfunnssikkerhet og godstransport

Oppsummert: Innlandet trenger en godsstrategi



# Vedtak i fylkesutvalget 5. desember 2023

- *Fylkesutvalget vedtar at det skal utarbeides en godsstrategi for Innlandet. Som første del av arbeidet med godsstrategien skal det utarbeides en godsstrømanalyse for Innlandet.*
- *I arbeidet med Godsstrategien i Innlandet søkes samarbeid med relevante samarbeidsaktører i nabolandet Sverige og Forsvaret, og påpeke svakheter ved dagens samfunnsøkonomiske beregningsnøkkel.*
- *Statens Vegvesen inviteres inn i referansegruppen.*

# Klimatiltak i transportsektoren henger sammen med næringspolitikken

- «Transportvirksomhetenes oppfatning er at et transporttilbud som ikke er klimavennlig mot slutten av kommende NTP-periode heller ikke vil være konkurransedyktig.
- Klimatiltak i godstransportsektoren er derfor ikke kun transport- og klimapolitikk, det er også næringspolitikk.» (NTP 2025-2036: oppdrag om godstransport )



# Mål for godsstransport i Innlandet

1. Legge til rette for en bærekraftig godstransport med **størst mulig godsoverføring fra veg til bane**.
2. Legge til rette for at industrien i Innlandet kan **utvikle og styrke sin konkurransevne gjennom grønn og bærekraftig godstransport og logistiktjenester**.
3. Sikre en **mårettet og effektiv investering i infrastruktur** som understøtter pkt. 1 og 2 basert på bl.a. kunnskap fra godsstrømanalysen.





# Omfattende prosess og stort engasjement



# Regional godsstrømanalyse har gitt oss et viktig kunnskapsgrunnlag

- Godsmengder på veg og bane
- Viktigste transportkorridorer for godsmengder på veg og bane
- Kapasiteter og energiforbruk på veg og bane
- Tømmertransport
- Regional fordeling av godsmengder
- 3 scenarier – effekter på transportkostnader, overføringspotensiale og klimagassutslipp
- Flerbruksterminaler
- Vurdering av overføringspotensiale
- Klimagasseffekter
- Energistasjoner
- Svakheter med dagens godsmodell

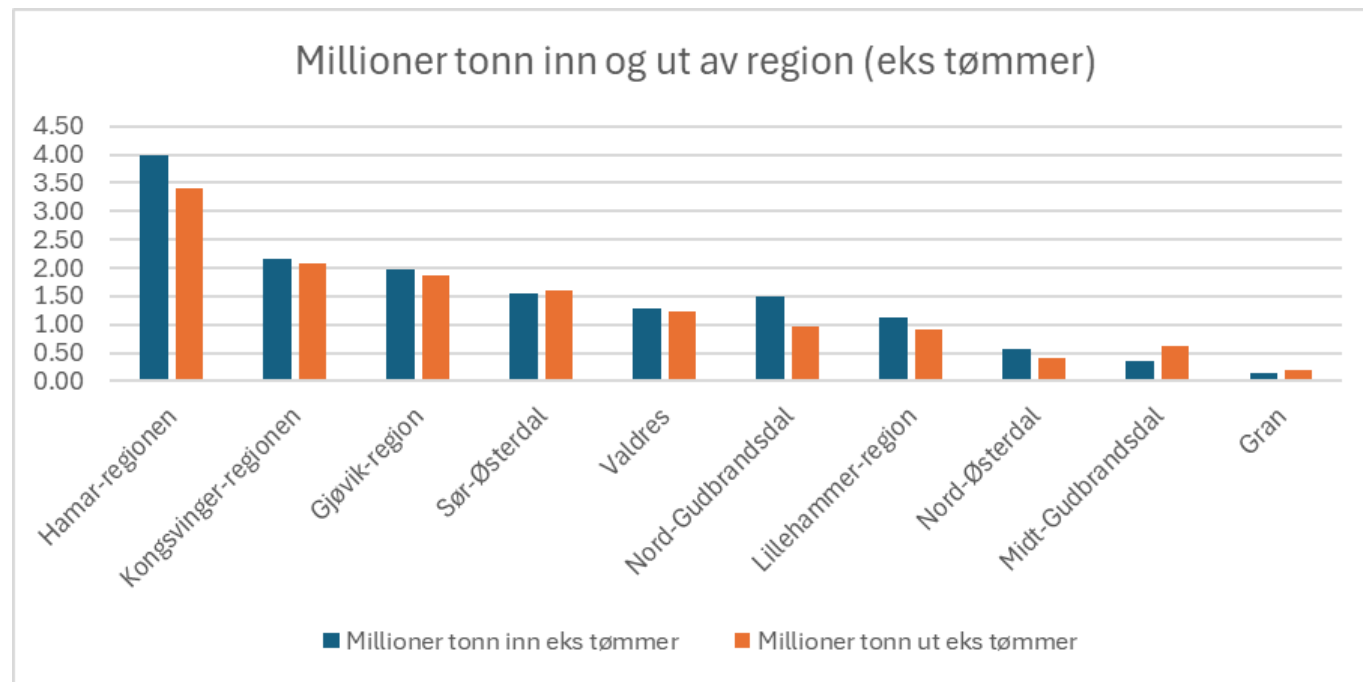


Fylkesordfører Thomas Breen og prosjektleder for arbeidet med godsstrategien, Lars Kristian Dahl, har fått en rapport om godsstrømmene i Innlandet av Stein Erik Grønland i Multiconsult.

Foto: Kari Hermanrud



# Millioner tonn inn og ut av regionene



# Varegrupper INN til regionene. Tusen tonn, regionsinterne transporter er ikke inkludert

Varegrupper	Nord-Gudbrandsdal	Valdres	Nord-Østerdal	Midt-Gudbrandsdal	Lillhammer	Gjøvik	Gran	Sør-Østerdal	Kongsvinger	Hamar
Stykkgoods	112	135	138	87	160	295	51	363	254	792
Sjømat	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2
Termo	20	49	14	2	19	94	5	21	70	179
Industrivarer	59	49	52	50	91	380	35	157	225	341
Tømmer	0	0	11	88	255	116	46	119	188	143
Våtbulk	73	31	83	40	160	164	13	74	145	194
Tørrbulk	145	67	129	53	143	351	34	186	444	816
<b>SUM</b>	<b>409</b>	<b>331</b>	<b>428</b>	<b>320</b>	<b>828</b>	<b>1,401</b>	<b>183</b>	<b>919</b>	<b>1,331</b>	<b>2,468</b>

Største enkeltgruppe:	35: Raffinerte oljeprodukter	8: Matvarer konsum	28: Byggevarer	18: Tømmer	18: Tømmer	14: Andre metaller	18: Tømmer	19: Trelast og trevarer	37: Avfall og gjenvinning	8: Matvarer, konsum
	57	66	56	88	255	139	46	207	181	298

# Varegrupper UT fra regionene. Tusen tonn, regionsinterne transporter er ikke inkludert

Varegrupper	Nord-Gudbrandsdal	Valdres	Nord-Østerdal	Midt-Gudbrandsdal	Lillhammer	Gjøvik	Gran	Sør-Østerdal	Kongsvinger	Hamar
Stykkgoods	108	58	78	355	112	285	19	252	255	578
Sjømat	0	1	1	0	0	0	0	2	2	2
Termo	5	11	32	33	33	71	11	88	60	102
Industrivarer	13	51	67	30	54	321	19	130	226	430
Tømmer	53	179	193	48	234	396	91	844	709	624
Våtbulk	6	0	9	5	38	13	10	4	55	32
Tørrbulk	54	158	19	54	219	175	135	164	347	929
<b>SUM</b>	<b>239</b>	<b>459</b>	<b>400</b>	<b>525</b>	<b>690</b>	<b>1,261</b>	<b>284</b>	<b>1,484</b>	<b>1,653</b>	<b>2,697</b>
Største enkeltgruppe:	18: Tømmer	18: Tømmer	18: Tømmer	19: Trelast og trevarer	18: Tømmer	18: Tømmer	37: Avfall og gjenvinning	18: Tømmer	18: Tømmer	18: Tømmer
	53	179	193	318	234	396	108	844	709	624

# Noen nøkkeltall

	Industriens konkurransevne	Bærekraft 2030	Bærekraft 2060	Konkurransflate	
Scenario	Diskontert nytte 30 år. Milliarder kroner.	Redusert CO2-utslipp - 2030. Tusen tonn	Redusert CO2-utslipp - 2060. Tusen tonn.	Overført gods til bane (mill tonnkm) - 2030	Overført gods til bane (mill tonn km) - 2060
Scenario 1 - jernbanesatsing	3,8	14	81	33	233
Scenario 2 - verdiskaping	5,9	683	3577	-28	172
Scenario 3 - miljøvennlig biltransport	1,7	384	3565	-8	8



# Godsstrategi Innlandet - tilnærming

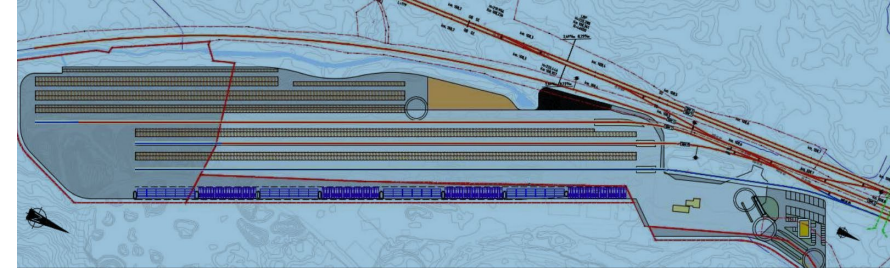
- Vi har vurdert scenariene og strategiarbeidet i lys av målene for godstransport Innlandet
- Vi har utarbeidet strategier for både nasjonale og regionale tiltak
- Vi må satse på både veg og bane
- Vi mener det er viktig å etablere gode samarbeidsrelasjoner mellom aktørene i transportkjeden og næringslivet for å nå målene
- Dokumentet er redigert med tanke på at leserne rask skal kunne sette seg inn i de ulike strategiene



Innlandsporten i Stange – komplett energistasjon. Kilde: Stange kommune

# Sentrale elementer i godsstrategien

- Oppfølging av jernbanesatsingen i NTP 2025-2036
- Forbedre rammebetingelsene for godstransport på jernbane
- Utbygging av energistasjoner langs riksvegnettet i Innlandet
- Utbygging av depotlading – Innlandshubbene
- Flerbruksterminaler (Sørli, Granli, Eina/Reinsvoll)
- Nasjonalt bruiprogram for fornying og forsterking av bruer
- Fjerne/utbedre flaskehalser på fylkesveg
- Samarbeid med aktørene innen gods- og logistikk



Sørliterminalen i Stange. Kilde: Stange kommune

# Godsstrategi og samfunnssikkerhet og beredskap

- Nasjonal godstransportmodell er ikke utviklet med tanke på å analysere samfunnssikkerhet og beredskap.
- Godsstrømanalysen omtaler kort hvordan de tre scenariene påvirker beredskapen.
- I godsstrategien har vi et **eget kapittel (kap. 5) om betydningen av god infrastruktur mht samfunnssikkerhet og beredskap**, både ift forsvarsevne, matvaresikkerhet og værhendelser



# Godsstrategi – oppfølging

- *Godsstrategi Innlandet er ikke en regional plan*
- *Strategien må forankres og følges opp med handlingspunkter i andre planer/prosesser som NTP, handlingsprogram for fylkesveger, regional plan for energi, klima og miljø og regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap.*
- *Samarbeid med «næringene» er forutsetning for å lykkes*
- *Godsstrategien bør inngå som en del av en ny samferdselsstrategi for Innlandet*



# Framdrift og videre prosess

- ✓ Høringsutkast til styringsgruppen, 12. des 24
- ✓ Møte med referansegruppen, 3. januar 2025
- ✓ Felles ledermøte med LMS, LMN og LSU 6. januar 2025
- ✓ Orientering i Samferdselsutvalget og Næringsutvalget 22. januar 2025
- Høring ultimo jan-feb 2025
- Møte i styringsgruppen, primo mars
- Politisk behandling i Samferdselsutvalget 26. mars 2025
- Behandling fylkesting 8. april 2025