



Godstrafikk til/fra Møre og Romsdal

Hvilken betydning vil nye baner i flerbrukskonsept ha for godstrafikken til/fra Møre og Romsdal? Intervjuundersøkelse blant næringslivet.

Ålesund, 2 mai 2012

Håkon Raabe, SINTEF Bedriftsutvikling
Roar Pedersen, SINTEF Fiskeri og Havbruk

- Flytting av godstransport fra vei til bane og skip en overordnet samfunnsmessig målsetning.
- Avlaste et allerede tungt belastet veinett.
- I lyntog-planene for Møre og Romsdal har godstrafikken en særstilling.
 - Betydelig vareeksport ut av fylket
 - Stor varestrøm inn til fylket
- Rask, pålitelig og kostnadseffektiv godsfrakt med tog er ventet å ha avgjørende betydning for banens lønnsomhet.
- Redusert lastebiltrafikk vil trolig gi store samfunnsgevinster, herunder:
 - Besparelser for næringslivet
 - Redusert luftforurensning
 - Lavere risiko for alvorlige trafikkulykker

- Et banenettverk for høyhastighetstog Ålesund – Oslo / Trondheim, samt baner av samme standard på alle hovedstrekningene i Skandinavia
 - Nye dobbeltsporete baner med høy kapasitet, moderne teknikk, lav feilfrekvens, godt vedlikehold, kontinuerlig tilsyn og fullstendig inngjerding, samt omfattende sikringstiltak mot klimapåvirkning.
- Et fraktopplegg basert på standardiserte lastbærere
 - container, semitrailer uten trekkvogn, vekselflak etc.
 - Væsker, gasser og varer i fryserom fullt mulig.
- Leveringsmuligheter til betydelig flere terminaler enn i dag
 - Ålesund, Vestnes, Åndalsnes, Otta, Lillehammer, Raufoss, Hamar, Oslo, Oppdal og Trondheim. Tilsvarende i andre regioner.

- Korte frakttider, f.eks.:
 - Ålesund – Oslo; 4–5 timer (raskest om natten)
 - Ålesund – Hamburg; 12 timer (7–8 timer hvis godset sendes som ekspress med persontog)
- Flere daglige avganger i hver retning, også til/fra terminaler i Sverige og Mellom-Europa og uten omlasting på Alnabru.
- Fraktrater som inkludert biltransport til og fra terminal vil ligge på omtrent samme eller på et klart lavere nivå enn med lastebil.
 - Spesielt for langdistansefrakt (over ca. 500 km).
 - Ekspressgods vil ligge ca. 30 % under prisene for flyfrakt.

- Semitrailere har en vesentlig andel av godstransporten
 - Opplasting på bedriften
 - Trekkvogner kjører semitraileren til terminal
 - Semitraileren løftes på toget
 - Transport til ny terminal
 - Semitraileren løftes av toget
 - Ny trekkvogn kjører semitraileren til bestemmelsesstedet
- Lasting / lossing av semitrailer tar kun få minutter ...
- Minimering av ventetid og nok oppstillingsplass avgjørende.



- Ca. 30% av de rundt 70 største og antatt mest relevante bedriftene i fylket

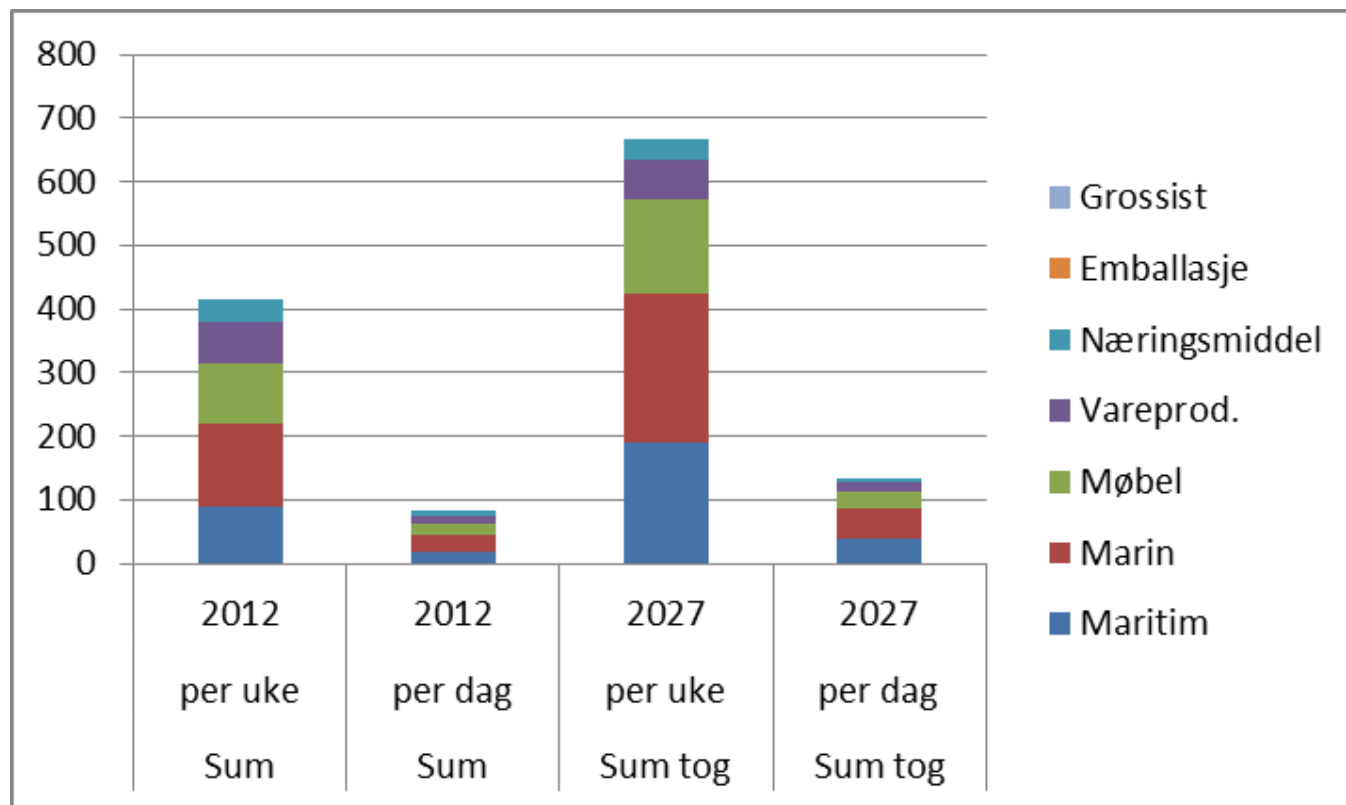
– Bransje	Antall	Antatt del av relevant omsetning ^{*)}
– Maritim	4 av 22	40%
– Marin/fisk	7 av 15	90%
– Møbel	3 av 6	80%
– Annen vareprod. industri	3 av 15	35%
– Næringsmiddel	1 av 2	75%
– Emballasje	1 av 3	70%
– Grossister	3 av 7	50%

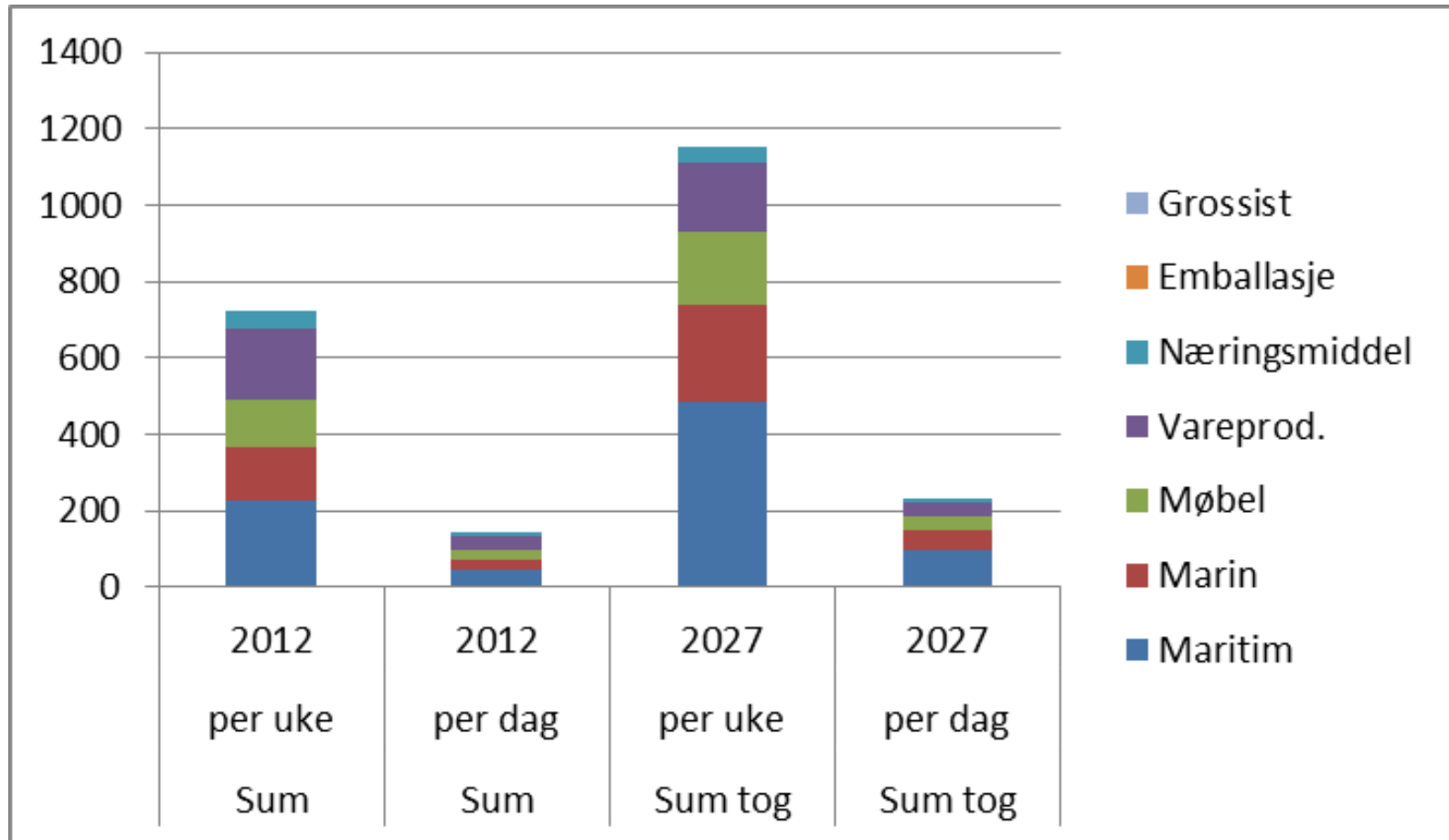
- Samlet årsomsetning 2011 for utvalget: ca. 35 mrd.
- Gj.sn. antatt årlig vekst: 5% (fra 1 – 10%)
- Framskrivning 15 år til 2027

- Enheten er en full semitrailer, vogntog, container (40' / 45')

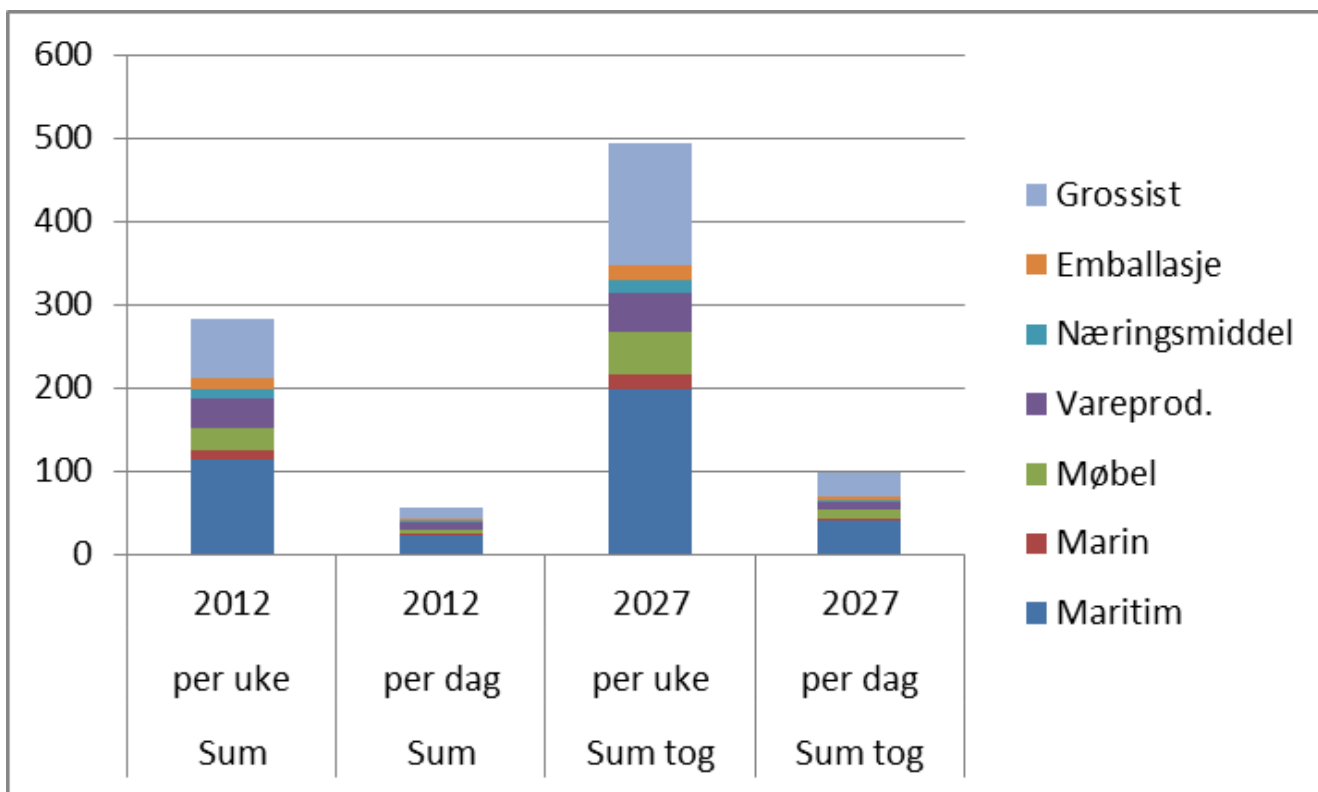
*) Ca. 70 relevante bedrifter med årsomsetning > ca. 125 mnok, samlet ca. 70 mrd.
Det meste av varehandel gjennom kjeder utenom dagligvare mangler.

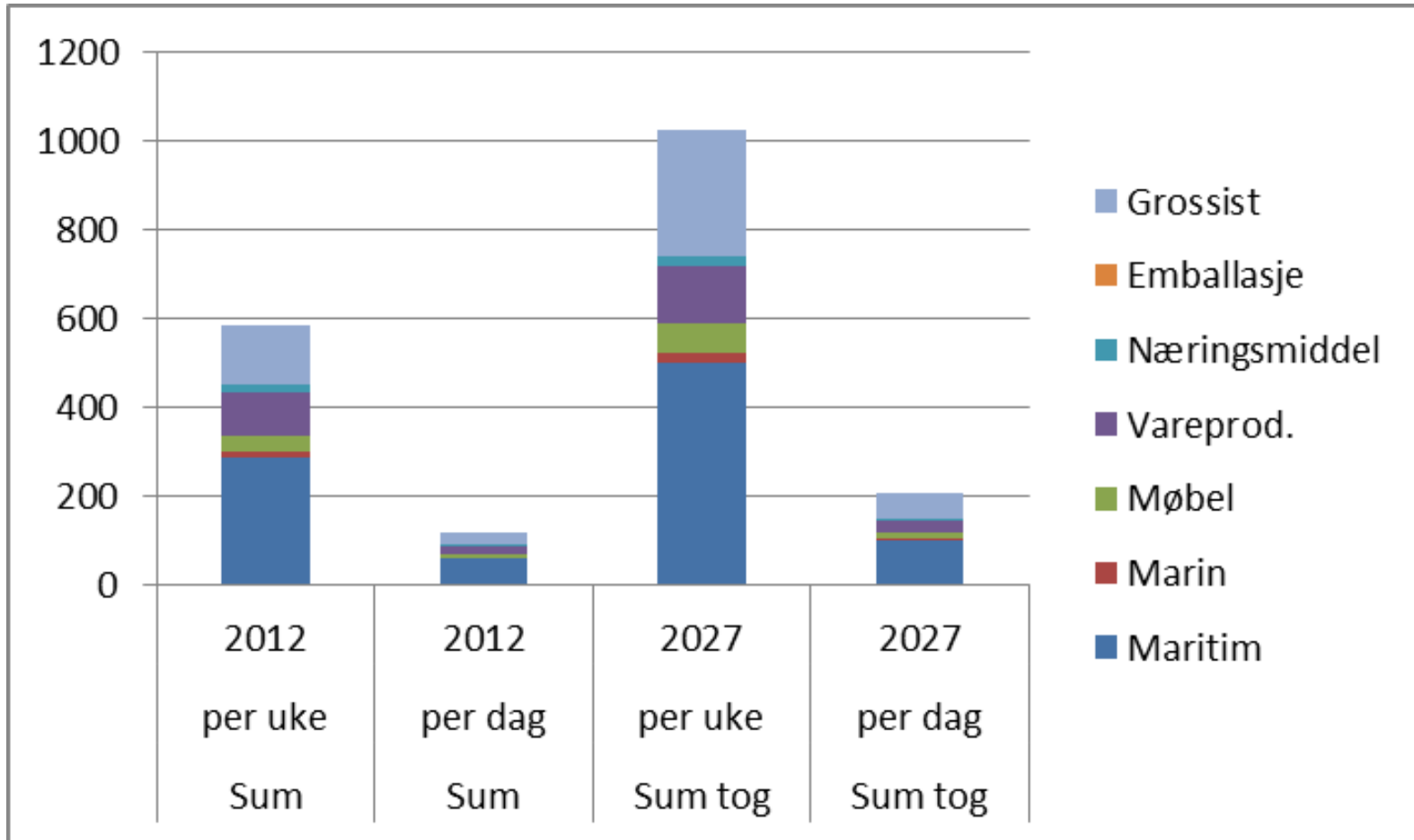
- Stort sett semitrailere og vogntog, litt 40' og 45' containere på skip og litt kasser på bil.
- Ca. 70% av dagens relevante volum er vurdert som aktuelt på tog.





- Stort sett semitrailere og vogntog, litt 20' containere på skip og litt kasser på bil.
- Ca. 80% av dagens relevante volum er vurdert som aktuelt på tog.



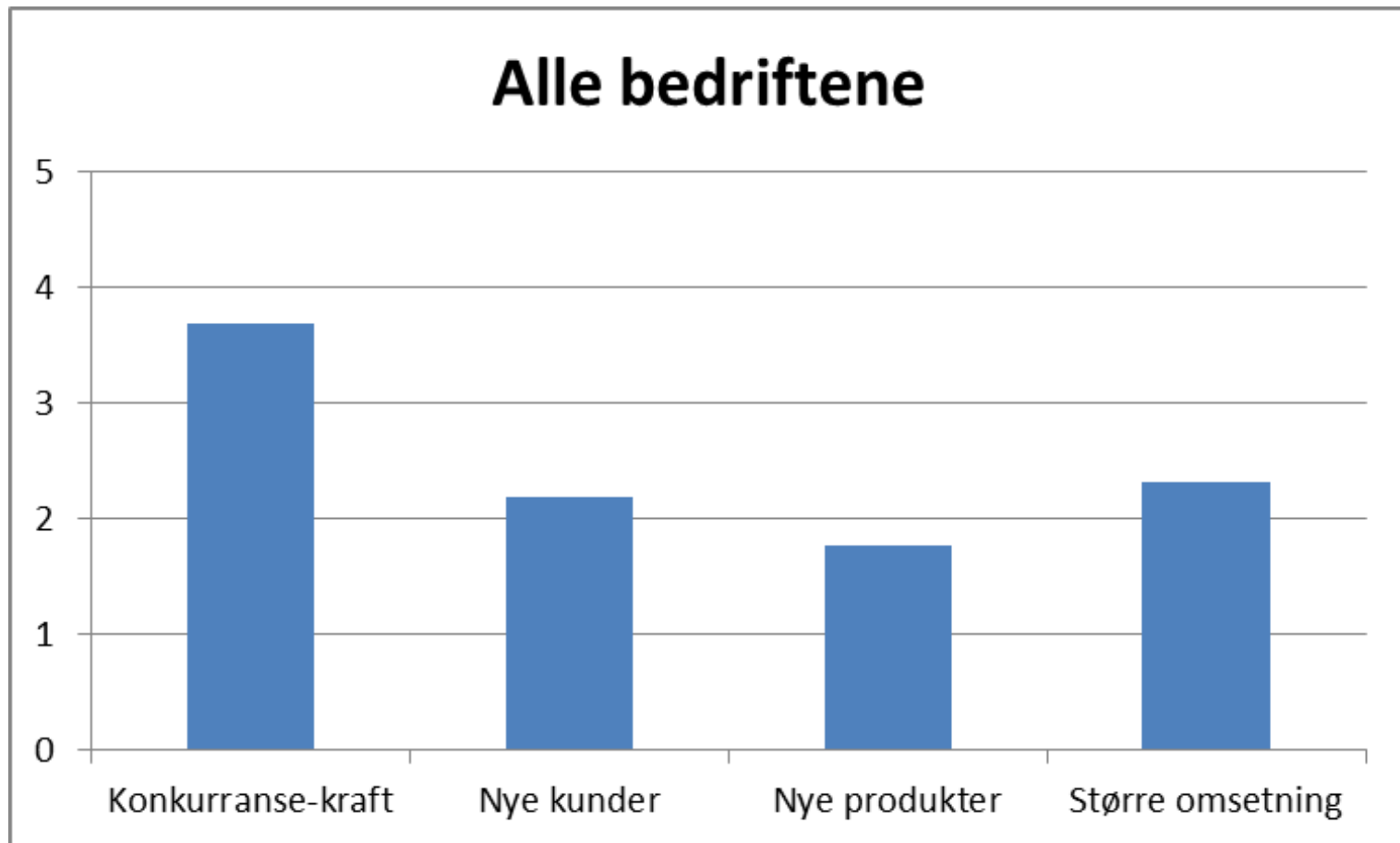


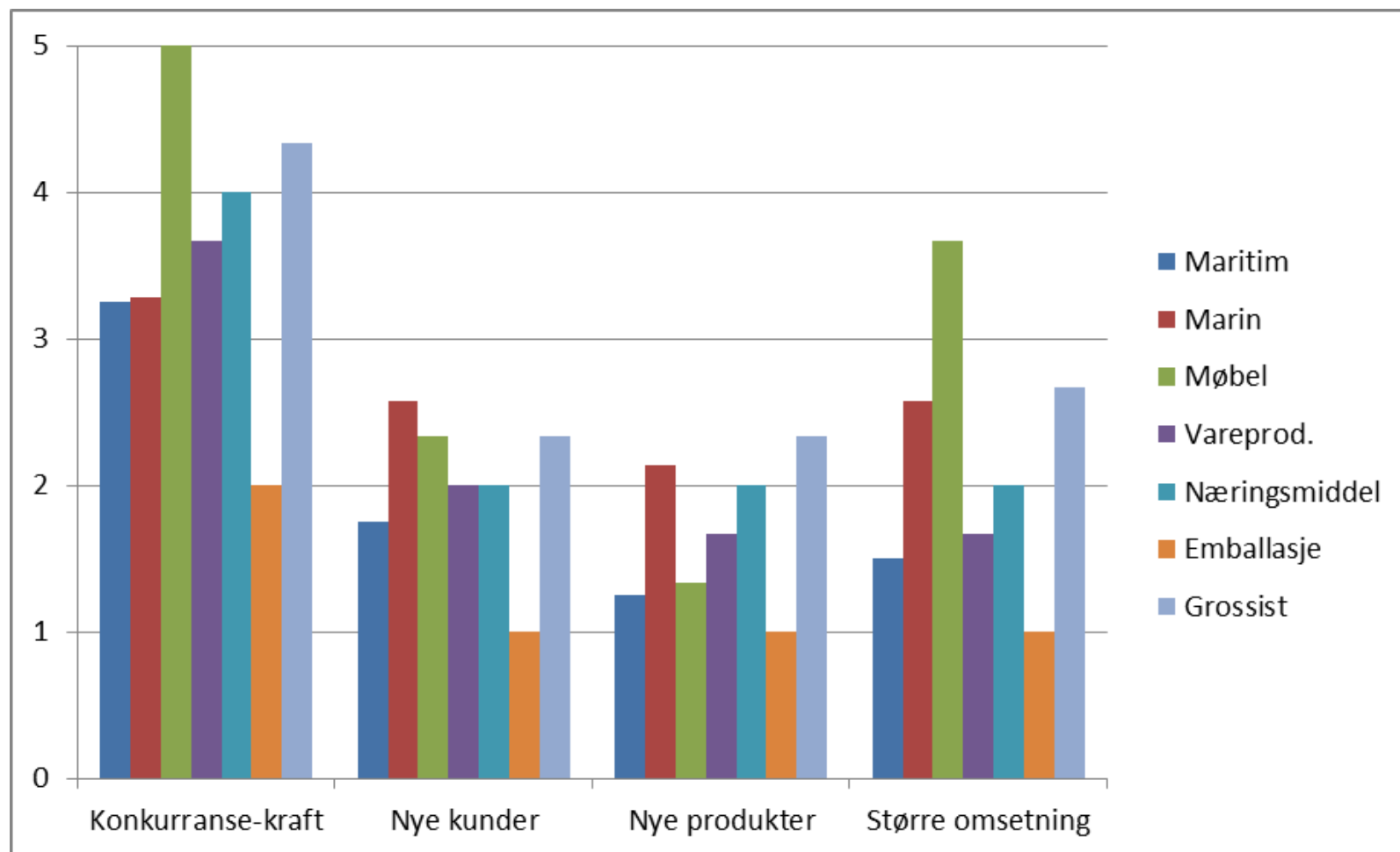
Hvilken betydning har et godstilbud på lyntog for bedriftene?

4. HVILKEN BETYDNING VIL ET HØYHASTIGHETS BANENETTVERK HA FOR BEDRIFTEN

	Ingen betydning	Liten betydning	Middels betydning	Stor betydning	Meget stor betydning		Vanskelig å forutse
Verdi (sett inn verdi i kun en rubrikk)	1	2	3	4	5		0
1. Konkurranseskraft:							
Hvorfor:							
2. Nye kunder:							
Hvorfor:							
3. Nye produkter:							
Hvorfor:							
4. Større omsetning:							
Hvorfor:							
5. Annet:							

Hvilken betydning har et godstilbud på lyntog for bedriftene?





- Generelt sett vil dagens lastebiltransport bli flyttet til lyntog dersom tilbudet er konkurransedyktig på pris, raskere, og integrert med bil for "dør-til-dør"-transport.
- I praksis vil det være transportselskapene som bestemmer om lyntog skal benyttes, og da vil de stå ansvarlig for dør-til-dør tilbudet.
- Noen sier at robusthet, regularitet og pris er mye viktigere enn hastighet og transporttid.
- Mange er opptatt av at tilbringer og distribusjon må fungere godt, og at varene ikke blir stående i dagevis i påvente av omlasting.
- Det må være effektiv terminal i Ålesund.
- Dersom tog blir viktigste transportmiddel i fremtiden, så er det mulig at 45 fots trailbar container kan erstatte tralle (semitrailer).

- Selv om Møre og Romsdal er et eksportfylke, er det en betydelig fraktubalanse ut/inn.
 - Fraktoverskuddet inn skyldes primært grossistomsetning og varehandel.
 - Dette betyr lave priser for returtransport (tomme biler må fylles opp).
- Fersk fisk går på lastebil og mesteparten av frossen fisk går på båt.
- Store kvanta pelagisk frossent fiskeråstoff vil fortsette å gå på båt.
- Traller (semitrailer) må kunne settes rett på toget, fordi omlasting er uaktuelt for ferske varer (fisk, frukt og grønt).
- Frukt, grønnsaker og blomster kan ikke utsettes for brå bevegelser.

- Eksportvarer antas mest interessant.
 - Varedistribusjon rundt omkring i Norge vurderes av de som leverer direkte til kunde som mindre relevant.
- Raske transporttider kan bety lagring andre steder enn lokalt dersom varene importeres.
- Tunge (og farlige) råvarer synes mer interessant enn lette ferdigvarer priset per m³.
- Skipsverft får typisk mye råvarer sjøveien, og har liten uttransport av ferdige varer som egner seg for bane ...
- Skipsutstyr kan derimot være svært relevant, både råvarer og komponenter inn, og ferdigvarer ut.



Teknologi for et bedre samfunn