

2023

Anbefalinger til grøn omstilling af den tunge transport i Aarhus Kommune



KLIMA
ALLIANCEN
AARHUS

Anbefalinger til grøn omstilling af den tunge transport i Aarhus Kommune

Arbejdsgruppen for Klimaneutral Logistik i regi af Klimaalliancen Aarhus har formuleret en række anbefalinger til, hvordan vi i Aarhus får taget hul på den grønne omstilling af den tunge transport.

Den grønne omstilling af den tunge transport halter bagefter privatbilismen, og det skyldes en række forskellige faktorer:

Der findes endnu ikke 100% el-drevne lastbiler inden for alle kategorier/modeller på markedet, og for flere aktører inden for transportbranchen vil de grønne tunge køretøjer med det nuværende teknologiske niveau, ikke kunne implementeres i stor skala i hele forretningen. Herudover er grønne transportmidler på nuværende tidspunkt meget dyrere end benzin- og dieseldrevne køretøjer. Etablering af infrastruktur til opladning eller tankning af grønne drivmidler er omkostningstung, og den offentlige infrastruktur er endnu ikke tilstrækkeligt udrullet hverken nationalt eller lokalt. Det giver tilsammen en meromkostning på et i forvejen meget konkurrencepræget marked. En meromkostning som man indtil videre ikke har oplevet, at forbrugerne (og dermed virksomhederne) er villige til at betale for. I tillæg hertil er der fortsat usikkerhed om hvilke drivmidler, der bliver fremtiden for den tunge transport, og dermed hvilke grønne køretøjer virksomhederne skal investere i.

Arbejdsgruppen er enige om, at på trods af et umodent og usikkert marked, er vi nødt til at sætte nogle initiativer i gang og gøre os nogle erfaringer. Vel vidende at flere af initiativerne vil være mellemløsninger på vejen mod et nulemissionssamfund. Vi kan ikke fortsat vente på, at lastbilbranchen udvikler bedre og billigere grønne køretøjer til erhvervstransporten. Og vi kan heller ikke vente på national regulering, der ændrer business casen for grøn tung vejtransport, eller at forbrugernes prioriteter ændrer sig. I stedet vil vi teste og afprøve nye løsninger lokalt, som kan fremme den grønne vejtransport. Konkret anbefaler arbejdsgruppen følgende:

1: Positive incitament for tunge emissionsfrie køretøjer

Vi opfordrer Aarhus Kommune til at skabe positive incitament for emissionsfrie køretøjer i byen. Incitamenterne skal være teknologineutrale, så køretøjer uanset teknologi stilles lige – så længe det er emissionsfrie køretøjer. Det gælder både for privatbilismen og erhvervstransporten.

Nedenstående forslag tager ligeledes hensyn til trafiksikkerhed og trængsel, idet trafiksikkerhed er en stor udfordring med den nuværende trængsel i Aarhus Centrum.

Muliggør levering i ydertimerne for tunge emissionsfrie køretøjer

Vi anbefaler Aarhus Kommune at åbne op for levering i ydertimerne for emissionsfrie køretøjer. Dette vil ligeledes afhjælpe trængsel og farlige situationer ift. bløde trafikanter i myldretiden, hvor lastbilerne ofte holder ved fortove og cykelstier.

Etabler betalingsring eller nulemissionszoner

Vi anbefaler Aarhus Kommune at etablere betalingsring inden for O1, der lægger en afgift på ikke-emissionsfri varetransport. Her er det vigtigt, at indtægterne fra dette tiltag returneres til branchen, fx i form af en tilskudspulje til klimatiltag indenfor tung vejtransport. En anden mulighed er etablering af miljø- eller nulemissionszoner inden for O1, der sanktionerer ikke-emissionsfrie køretøjer der bruges til erhvervsmæssig transport, i.e. tung transport og varebiler.

Øg vægtbegrænsningen i gågaden for emissionsfrie køretøjer

Særligt el-lastbiler vejer mere end traditionelle diesellastbiler, da batteriet i en el-lastbil er tungere end en traditionel dieselforbrændingsmotor. Med de nuværende vægtbegrænsninger i Aarhus' gågade på 7,5 tons betyder det, at de emissionsfrie køretøjer ikke kan fragte nær så meget som de traditionelle diesellastbiler, hvorfor de må køre yderligere ind og ud af byen for at lave samme mængde opgaver. Dette medfører øget trængsel og u hensigtsmæssige arbejds-gange. Derfor anbefaler vi Aarhus Kommune, at vægtbegrænsningen for emissionsfrie køretøjer øges til 9 tons i stedet for de nuværende 7,5 tons i Aarhus' gågade.

2: El-ladeinfrastruktur til tung vejtransport som forudsætning

Historikken viser, at det er svært at forudse fremtidens drivmidler. El tegner sig dog i stigende grad til at blive et vigtigt drivmiddel for den tunge vejtransport. Det gælder både for varevogne i citylogistikken, men også for den tungere godstransport forventes el at gøre sit indtog. Det skyldes blandt andet, at afstandene i Danmark er relativt korte, men også at grøn strøm ikke kræver energi at producere modsat mange andre drivmidler som f.eks. brint og e-brændsler.

Teknologiskiftet til el vil medføre adfærdsmændringer. Man kan ikke tanke el på samme måde som diesel. Det kræver anden infrastruktur og andre arbejdsgange.

Etablering af tilstrækkelig el-ladeinfrastruktur til den tunge transport bliver afgørende for den grønne omstilling. Det gælder både etablering af offentlig el-ladeinfrastruktur, men også rammerne for at opstille privat el-ladeinfrastruktur til den tunge vejtransport skal være på plads. Her er det både kapaciteten i elnettet men også leveringshastigheden af mere kapacitet lokalt, som udgør de største barrierer i øjeblikket.

Vi opfordrer derfor Aarhus Kommune til at understøtte udbygningen af el-ladeinfrastrukturen i Aarhus. Konkret anbefaler arbejdsgruppen følgende:

Pres på for bedre rammer for investeringer i udbygning af elnettet

For at transportører og logistikvirksomheder kan få koblet nye el-ladestandere og udstyr på elnettet, kræver det, at netselskaberne investerer massivt i ledninger, kabler og transformerstationer, ligesom det kræver en tilpasning af de nuværende regler for nettilslutning. Netselskaberne er ved at trække i arbejdstøjet, men er udfordret ved den

nuværende økonomiske regulering, der gør det svært at lave langsigtede investeringer. I dag må netselskaberne investere ud fra et konkret behov i markedet eller foregående års efterspørgsel efter el. Dette system er en barriere for den massive udbygning af elnettet, som der er behov for som fundament for et elektrificeret samfund. Det skaber en risiko for det enkelte fragtfirma, der skal købe nye el-lastbiler, om der vil være strøm i kontakten fra dag ét, eller om de skal vente på, at elnettet udbygges. Vi opfordrer derfor Aarhus Kommune til at interessebevare og skubbe på for, at netselskaberne får bedre muligheder for at investere i elnettet på baggrund af begrundede forventninger til efterspørgslen her og nu og på lang sigt.

Afkort sagsbehandlingstider og one point of contact

Arbejdsgruppen anbefaler Aarhus Kommune, at man forholder sig til kommunens sagsbehandlingstider ifm. etablering af ladeinfrastruktur for tung transport samt mulighed for at sikre én indgang (one point of contact), så virksomhedernes dialog med kommunen forløber nemt og ukompliceret.

Analyse af symbioser og samarbejder omkring ladepunkter

Arbejdsgruppen ser perspektiver i, at man i branchen undersøger mulighederne for at dele privat el-ladeinfrastruktur virksomhederne i mellem, herunder om der er regulatoriske barrierer til hinder for dette. Aarhus Kommune kan understøtte ved at foretage en analyse af placeringer af og behov hos transport- og logistikvirksomheder mhp. at etablere fælles el-ladeinfrastruktur, hvor symbioser kan opnås til optimal udnyttelse af infrastrukturen.

Etablering af offentlig tilgængelige el-ladestander – også til el-lastbiler

Arbejdsgruppen opfordrer til, at der planlægges offentlig tilgængelig el-ladeinfrastruktur

til tung vejtransport strategisk fordelt i Aarhus. Meget gerne med mulighed for at reservere kapacitet, så man kan planlægge det ift. rute. Offentligt tilgængelig el-ladeinfrastruktur dækker også ladere, der er placeret hos andet erhverv, hvis det er offentligt tilgængeligt i et vist tidsrum. Her vil muligheden for at kunne reservere kapacitet hos de forskellige ladere via samme platform være afgørende.

Arbejdsgruppen opfordrer også til, at de større, centralt beliggende kommuner koordinerer opsætning af el-ladeinfrastruktur, så der etableres en grøn korridor på tværs af landet.

3: Reducere transportbehovet

Den væsentligste mulighed for at reducere CO₂-udledningen er at reducere transportbehovet.

Arbejdsgruppen foreslår, at lastepladser reserveres til lastbiler, herunder at person- og varebiler, der parkerer ulovligt på lastepladser, får en forhøjet bøde. Det vil reducere søgetrafik og øge trafikikkerheden.

Arbejdsgruppen anbefaler, at Aarhus Kommune samt andre store offentlige aktører arbejder med at ændre indkøbsvaner, så man undgår små leveringer dag-til-dag men samler til større leveringer en gang om ugen/måned. Det kunne f.eks. være kontorartikler, toiletartikler eller andre varegrupper, der ikke kræver speciel opbevaring, og hvor man som ofte vil kende forbruget/behovet i god tid. Anbefalingen retter sig udelukkende mod offentlige indkøbere og deres indkøbspraksis. Det vil reducere transporten af varer blandt de leverandører, som på nuværende tidspunkt ikke kører med fyldte vare- eller lastbiler.

På vegne af Klimaalliancen Aarhus'
arbejdsgruppe for Klimaneutral Logistik:



Arbejdsgruppen om Klimaneutral Logistik under Klimaalliancen Aarhus består af:

Torsten Richard Hermansen

Head of Sustainability,
Danske Fragtmænd (formand)

Ronnie Fegge

Regionschef, Marius Pedersen A/S

Kasper Lundsgaard

Manager Corporate Development,
GLS Denmark

Michael Hermann

Head of Internal distribution,
DAO

Jan Breinholt

CSCO/Logistikdirektør,
STARK

Søren Printz Larsen

CEO/Adm. Direktør,
Ole Larsen

Uffe Sonne Pedersen

Director Warehouse & Outbound,
ARLA Foods

Jakob Lamm Zeuthen

Bæredygtighedschef,
Nemlig.com

Anne Zachariassen

COO / Driftsdirektør,
Aarhus Havn

Claus Linnemann

Markedsdirektør,
OK

Jesper Rosenlind

Category Transport Manager,
AAK

Helle Bjerregaard Kristensen

Indkøbskonsulent,
VIA UC

Erik Bohn Andreasen

Driftschef / COO (vest DK),
Urbaser

Kasper Sønderdahl

Beredskabsdirektør,
Østjyllands Brandvæsen

Lars Sørensen

Direktør,
Johs. Sørensen