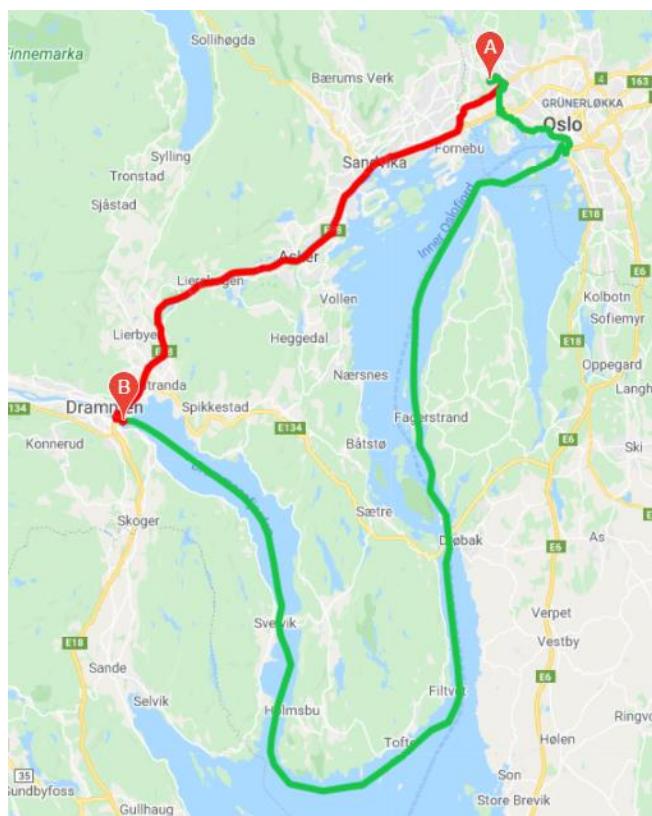


Oslo kommune bygger reservevannforsyning, med **vannbehandlingsanlegg på Huseby**. Prosjektet vil generere flere millioner tonn overskuddsmasser i perioden mellom 2020 og 2023. **Tre og et halvt millioner** tonn skal transporteres til Drammen Havn, for utfylling av kaianlegg. Dette tilsvarer rundt 130 000* lastebillass – **120 hver dag i tre år** – som betyr mer kø og ulykker, økte utslipp (lokale og globale) og store kostnader for samfunnet.

Godsoverføring fra vei til sjø har vært en politisk målsetting i flere tiår. Sjøtransport reduserer CO₂-utslipp, helsefarlig forurensning til luft og mikroplast som ender i sjøen, minsker belastningen på veinettet, og har vist seg å være bedriftøkonomisk lønnsom på distanser opptil 25 ganger distansen på vei. I tillegg vil økt bruk av sjøtransport ha positive næringseffekter på fornyelse av nærskipsfartsflåten, verdiskaping og eksport, og elektrifisering av tungtransport.

Hverken byggherre eller entreprenør har mulighet til å prise inn sjøtransport som alternativ til veitransporten i dette prosjektet, på grunn av begrensede reguleringer relatert til massehåndtering og utskipning.

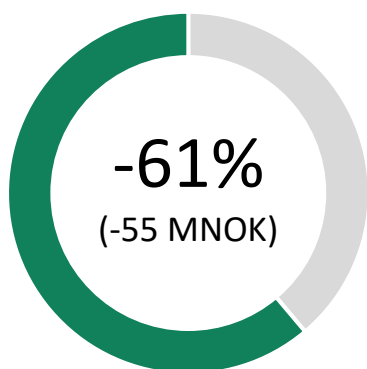
*Antar 25-30 tonn per lastebillass



Effekten av godsoverføring

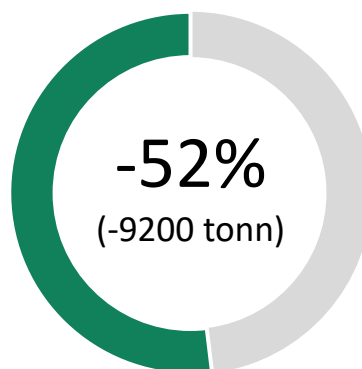
Kystverkets kalkulator for godsoverføring er brukt til å beregne utslippsreduksjonene og samfunnsnyten man kunne oppnådd om det var lagt til rette for sjøtransport. I tillegg vil de bedriftøkonomiske kostnadene ved sjøtransport trolig være lavere.

Sjøtransporten gir følgende resultater, sammenliknet med veitransport:



Eksterne samfunnskostnader

De eksterne kostnadene som påløper samfunnet omfatter lokal forurensning, kø, ulykker, mm.



CO₂-utslipp

Dette tilsvarer utslippsreduksjonen man oppnår ved å erstatte 1500 personbiler med el-biler, over samme periode.

Hva skal til for å lykkes med godsoverføringen?

Det er flere elementer som må på plass for å realisere godsoverføring. I mange tilfeller er myndighetene den største barrieren, da det ikke legges til rette for industrivirksomhet i nær tilknytning til logistikkjedene. I tillegg er det behov for bedre beregningsverktøy for å kvantifisere effektene av godsoverføringen, fundert på Environmental Product Declarations (EPD).