Kystrederiene

Bergen, 14. September 2020

Høringssvar til Jernbanedirektoratet
Høringssvar –Høring KVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet, sak 202000728

Kystrederiene viser til ovennevnte høring fra Jernbanedirektoratet. Kystrederiene takker for anledningen til å svare på høringen.

Kystrederiene er en arbeidsgiverorganisasjon for over 200 rederier. Nærskipsfarten er grunnmuren i den norske godstransporten og en konkurransedyktig nærskipsfart er helt avgjørende for å sikre konkurransekraften til norsk maritim sektor

Miljøperspektiv
Konseptvalgutredningen identifiserer og oppsummerer ifølge Kystrederiene de viktigste behovene som bør tillegges vekt ved utvikling av godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet. Kystrederiene er enig i at behovet er å redusere kostnader, øke kvaliteten og sikre tilstrekkelig kapasitet for godstransport og samtidig redusere ulykker og klimagassutslipp i transportsystemet. Dette er likt med målet i Nasjonal Transportplan om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Stortinget har et mål om å overføre 30 prosent av lange godstransporter fra vei til sjø og jernbane. Samtlige forskningsprosjekt, miljøanalyser og rapporter som begir seg inn på dette temaet viser alle det samme: mer gods må overføres fra vei til sjø.

Frem mot 2050 forventes det en nær dobling av godstransport på vei, etterfulgt av 85% for jernbane og 58% for sjøtransport. Samtidig tilsier nasjonale miljømål at det må skje en halvering av miljøgassutslipp fra transport innen 2030. Dette er selvmotsigende, og med dagens politikk er det heller ikke mulig. Nasjonal Transportplan beskriver målet om å utnytte de ulike transportmidlenes fortrinn og bedre samspillet mellom dem. Målet beskriver også at det skal legges til rette for mer gods til sjø og bane på de lange distansene. Kystrederiene er da også positiv til at utredningen konkluderer med at veksten i godstransport skal i hovedsak skal tas på sjø og jernbane. Det er god kapasitet i farledene og det er få transportulykker på sjø. Dagens havnestruktur i Oslofjorden kan karakteriseres som desentralisert, hvor godset fordeler seg på mange havner. I tillegg er sjøtransporten kapasitetssterk og fleksibel. Det er som oftest mulig for skip å velge en annen rute eller destinasjon dersom et område er stengt for trafikk, dette i motsetning til både vei og bane.

Godsperspektiv
I 2018 var det anløp av godsskip til over 3 000 lokasjoner langs norskekysten, noe som altså langt overgår det offentlige havnetilbudet. Sjøtransporten i KVU-området betjenes i tillegg av en lang rekke private terminaler. Utviklingen i godsomslag viser at de private kai-fasilitetene vokser svakt på bekostning av de offentlige. Det er derfor svært viktig at det legges til rette for samlokalisering av næringsliv og kai-fasiliteter, og at arealstrategiene legger til rette for dette rundt havnene. Kapasiteten i havnene må tilpasses fremtidig etterspørsel. Det skal legges til rette for at sjø og bane forblir attraktive både for eksisterende kunder og produkter, og mot veitransport der det er konkurranseflater. Det må avsettes nok arealer til effektiv terminaldrift og transportintensiv virksomhet ved havner og jernbaneterminaler der dette fortsatt er mulig.

I Oslofjordområdet er det lokalisert tre statlig eide jernbaneterminaler og åtte stamnetthavner, hvorav syv er kommunalt eller interkommunalt eide og en er privat. I tillegg kommer et stort antall private og offentlige havner og kaier, og disse står for størstedelen av godsomslaget. Samhandlingen mellom disse statlige, kommunale og private havnene kan være utfordrende og bidrar ikke på en effektiv måte til mer godstransport på sjø ettersom det er mangel på styring. I mandatet for konseptvalgutredning fra Samferdselsdepartementet står det at SD påpeker at havnene er viktige i dette arbeidet. Havnene er imidlertid ikke statlige, og er dermed i utgangspunktet ikke inkludert i KVU-systemet.

Kystrederiene

Denne problematikken har Kystrederiene belyst i tidligere høringer og Kystrederiene etterlyser derfor et rasjonelt og konkurransedyktig sjøbasert logistikksystem, fullstendig og likeverdig, innlemmet i det nasjonale transportnettverk. I den nasjonale transportstruktur er havnene kommunale og staten mangler derfor virkemiddel. Løsningen er at Kystverket får fullmakt til en sterkere styring av havnevirksomhetene, uavhengig av eierskap. For å komme videre med målsetningen om mer godsoverføring, trenger vi i Norge et organ som sikrer mer helhetstenkning for bygging av infrastruktur og standardisering av teknologivalg i havnene. I samarbeid med andre transportetater, må det sikres samlokalisering for intermodale logistikk knutepunkt mellom sjø, vei og bane. Statlig investeringsstøtte, med vekt på standardisering av infrastruktur og teknologivalg i havnene, må etableres og styres fra sentralt hold. Kommunene kan fortsatt være eiere av havnene, men trenger sterkere retningslinjer.

Konklusjon
Kystrederiene støtter transportetatenes anbefaling med en trinnvis utvikling av Alnabru (alternativ K3) med en modernisering frem mot år 2040, tatt i betraktning argumentene som beskrevet over. Alnabruterminalen kan gjennom en slik trinnvis utvikling blir mer effektiv og klar for å håndtere større godsvolumer. Fortsatt utvikling av Alnabruterminalen er avgjørende for at regionen fortsatt skal være navet i godstransporten i Norge. Forbedring av vei- og baneforbindelsene mellom havn og Alnabru kan gi enda mer effektive transportlinjer. Dette vil gi store fordeler i form av redusert transportbehov og mindre miljøutslipp.

Med vennlig hilsen

Tor Arne Borge
Adm. dir.
Kystrederiene
(sign.)

Karsten H. Sprenger
Næringspolitisk rådgiver
Kystrederiene
(sign.)