

Statens Vegvesen Region Øst  
[firmapost-ost@vegvesen.no](mailto:firmapost-ost@vegvesen.no)

Vår dato 16.02.2015

(brevet sendes kun elektronisk)

Deres dato 19.11.2014  
Vår referanse Erling Sæther

## Høringsuttalelse KVV: Kryssing av Oslofjorden

Det vises til nevnte utredning og høringsbrev datert 19.11. 2014. Høringsuttalelse fra NHO Logistikk og Transport følger her.

Oppsummert støtter vi fast Horten-Moss-forbindelse som det primære forslaget fra utredningen om ny fjordkryssing. Høyst sannsynlig vil en slik forbindelse åpne for en mer effektiv godsdistribusjon på østlandet. Åtti prosent av all landbasert import og eksport samt innenlandstransport skjer i denne regionen. I takt med den kommende befolkningsøkningen og økte godsvolumer er det behov for en mer effektiv og miljøvennlig godstransport. Det bør beregnes hvilke bedriftsøkonomiske og samfunnsmessige effekter som kan oppnås ved en endret terminalstruktur for havner, godsterminaler og jernbane sett i sammenheng med en ny, fast Oslofjordforbindelse.

Logistikkelskapene har tatt til orde for et nav-satelittsystem hvor Alnabru-terminalene blir hovednav for en satellitt på hver side av Oslofjorden lokalisert i Østfold og Vestfold ikke for langt unna en ny fjordforbindelse. Dette vil gjøre det mulig å rute mye av import- og eksportgodset utenom Oslo. Det gir en nødvendig avlastning for Oslo-terminalene som på sin side må ta høyde for nye godsvolumer i takt med befolkningsøkningen.

--

Vi slutter oss i hovedsak til de beskrivelser som er gjort om godsstrømmene under avsnittet "Oslo er navet for de nasjonale og internasjonale godsstrømmene" på side 23 ff.

På samme måte som Oslofjorden har 7 stamnetthavner, har også regionen et stort antall samlastterminaler hvor det drives fremføring av godsvolumer med såkalt terminalbehandling i begge ender av fremføringsstrekningen før distribusjon til/fra hente eller leveringspunkt av godset. Denne terminalstrukturen skyldes dels barrieren som Oslofjorden naturlig utgjør for biltransport og dels historisk dårlig vegstandard.

Vi har nå en veginfrastruktur med firefelts motorveger innenfor det såkalte intercitytriangelet som gjør det mulig å fremføre godset med større hastighet og med mindre forsinkelser enn tidligere. Barrieren over Oslofjorden har vi fortsatt til tross for Rv23 og Drøbak-tunnelen samt ferjeforbindelsen Moss-Horten.

Indre Oslofjord og Oslo by særpreges av at området er et importdrevet forbrukermarked, mens ytre Oslofjord og særlig søndre Vestfold, Larvik og Grenlandsregionen, samt Vestoppland, Toten og Kongsbergområdet karakteriseres av større eksport, bedre retningsbalanse på godsstrømmene og dels større eksportvolumer enn importvolumer.

Det meste av de landbaserte godsstrømmene går i dag via Oslos motorvegforbindelser. For stykkgodsvolumet ankommer dette speditørterminalene Alnabru eller nærliggende grossistlagere for videretransport til ny terminal i Oslofjordområdet eller det nære østland.

De største samlastbedriftene, som driver kollektiv godstransport, har fremmet en skisse som går ut på direkte fremføring av importgods som skal til de ytre Oslofjordområder uten terminalbehandling i Oslo for å redusere belastningen på veg- og terminalleddet der samtidig som det ligger til rette for utlasting av eksportvolumer uten for mye posisjonskjøring av transportenheter.

En slikdiretekjøring av importgods gjør det mulig å redusere antall terminalbehandlinger av store deler av volumet og dermed oppnå en mer effektiv godshåndtering, mindre transportomfang for det samme volumet, avlastning av terminalene i Oslo-området som derfor kan ta seg av kommende økte transportmengder slik som prognosene tilsier.

En forutsetning for en slik skisse er en bedre Oslofjordforbindelse, men også en terminallokalisering som muliggjør effektiv og kostnadsbesparende distribusjon i fylkene Østfold, Vestfold, Buskerud, Telemark, Oslo og Akershus. Det antas at det kan distribueres varer til de nevnte fylkene med færre terminalpunkter enn dagens struktur etter at et ny Oslofjordforbindelse er etablert..

Det synes som om det anbefalte forslag om fast forbindelse Horten-Moss passer godt til slike løsninger. Vi støtter derfor KVVU-ens anbefaling på dette punkt. Vi støtter også forslaget om et løp nummer to i Drøbaktunnelen av flere grunner, men viktigst fordi den trenger en heving av sikkerhetsstandard i tråd med nye, internasjonale tunnelretningslinjer.

Ut fra ovennevnte fraråder vi å gå videre med et brualternativ over Hurum.

KVVU-en er basert på eksisterende terminalstruktur noe vi mener ikke tar hensyn til effektiviseringspotensialet som skissert ovenfor. Vi mener ut fra ovenstående at den videre planprosess bør beregne trafikale, miljømessige og samfunnsøkonomiske konsekvenser av hvilke muligheter som åpner seg for mer effektiv godstransport med færre terminalpunkter på det sentrale Østlandsområdet.

Når det gjelder jernbaneløsning over fjorden ut fra godsperspektiv vil vi slutte oss til det syn at det neppe vil svare seg med en slik forbindelse og særlig hvis staten, havnene, rederiene og jernbaneaktørene sammen med kundene søker å overføre godsmengder fra veg til sjø og bane for import- og eksportstrømmer. Da vil det kunne ligge til rette for å starte godstog fra satellitt-terminaler både på østsiden og vestsiden av fjorden. Disse bør i størst mulig grad samlokaliseres med samlastterminaler i et nettverk av bane, veg og sjøforbindelser.

Vennlig hilsen  
NHO Logistikk og Transport

Erling Sæther (s)