

OPPSUMMERING ETTER MØTE I REFERANSEGRUPPA MANDAG 4. MAI 2015

Deltakerliste følger vedlagt.

Dagsorden for møtet:

1. Om status i KVU-arbeidet – prosjektplan og avgrensning av oppgaven
2. Godsanalysens vurdering av scenarier for terminalstruktur i Oslofjordområdet – oversikt over scenariene, de ferskeste resultatene og viktige funn
3. Mulige løsninger for effektiv, sikker og miljøvennlig godstransport i Oslofjorden – aktuelle tiltak og virkemidler
4. Siling av konsepter – metodisk tilnærming og foreløpige konklusjoner
5. Gruppearbeid – prosjektets spørsmål til aktørene
6. Videre prosess

Formålet med møtet var dels å orientere om status og foreløpige funn og vurderinger i KVU-arbeidet som henger tett sammen med sluttfasen i den brede samfunnsanalysen av godstransport. Minst like viktig er det med innspill til videre utredning av aktuelle konsepter fra de ulike aktørene.

Innspill og spørsmål fra salen

Finansiering av havnedrift er et viktig tema. Terminalkostnadene i mange norske havner er lave sammenlignet med prisene internasjonalt. Dette skyldes kryss-subsidiering med inntekter fra andre aktiviteter i regi av havnene, blant annet utleie av arealer. Private terminaloperatører kan ikke kryss-subsidiere sine tjenester. Det er sannsynlig at endringer i rammebetingelsene for havnedrift kan bety høyere priser for bruk av havnene.

Det er viktig at KVU-arbeidet forholder seg til hele systemet for godstransport, inklusiv rene bilterminaler som er private og etableres i et fritt marked. Vegtransport tar den største andelen av veksten.

Hva med intermodale terminaler? En terminal for sjø, bane og veg kan kreve så store arealer at den ikke blir mulig å realisere, men et slikt intermodalt konsept (som Drammen i dag) bør kanskje være med? Drammen havn prosjekterer 300 mål utfylling, og flere andre havner har planer om økte areal ved utfylling.

Hvor langt tidsperspektiv har konseptvalgutredningen – bare til 2040? **Svar:** Godsanalysen har vurdert virkninger av ulike konsepter i år 2040. I mandatet for KVUen har Samferdselsdepartementet bedt transportetatene om å se på muligheten for trinnvis utbygging av terminalstrukturen. På bakgrunn av dette er det naturlig å beregne virkninger for flere år med ulik terminalstruktur, for eksempel et oppstartsår (2030 eller 2040) og et par år til over en 40 årsperiode som brukes for å beregne samfunnsøkonomi.

Ulike konkurransevilkår slår ut, også på transportmiddelvalgene. Sjø og bane kan ikke konkurrere mot øst-europeiske lastebiler. Øst-europeiske lastebiler har redusert jernbanens

andel på varer der de er i konkurranse. For tømmertransporten er jernbanens andel økt, blant annet fordi man i dette markedet konkurrerer med lastebil innenfor norske lønns- og rammebetingelser. Det er viktig å gjøre transportkjøper ansvarlig for at transporten som kjøpes er bærekraftig.

Muligheter for returtransport er viktig for prising av ulike transportmidler og dermed for vare-eiernes transportvalg. Retningsubalansen begrenser dessuten muligheten for å sende mer gods utenom Oslo.

Sammenlignet med lang sjøtransport (en container koster ca. 10 000,- fra Kina) er videre transport innenlands dyr. Terminalkostnadene begrenser potensialet for innenlands transport med tog og skip.

En enkel tolking av resultatene fra godsmodellen er at tiltak på land påvirker sjøtransporten negativt. Samtidig er det viktig å utbedre infrastrukturen til havnene, både på veg og bane. Samlokalisering av havn og jernbaneterminal er interessant der det er kapasitet på jernbanenettet for flere godstog. Kan en se nærmere på dette? Avgifter og gebyrer på skipstrafikken påvirker også konkurranseforholdene, særlig i forhold til biltransport.

Det ble påpekt at det er mulig å konkurrere med øst-europeisk biltransport. Viktig å lage effektive knutepunkter for omlasting av gods, med daglige togavganger til norske byer.

Ifølge «næringslivets KVVU» fra et LTL-seminar i 2011 anbefaler samlasterne å bygge nye terminaler i Vestby, på Kopstad og på Hauer seter når behovet for kapasitet ikke kan løses av Alnabru alene.

Kan eksisterende infrastruktur utvikles med mindre investeringstiltak?

Et rederi tilbyr i dag short sea løsning fra Øst-Europa med en seiling til Drammen pr uke. Lastbærer er 45 fots containere (semitrailer-størrelse) med transport helt fram til kunden. Frekvens er viktig, men også forutsigbarhet på leveringstid. Slike løsninger må være like forutsigbare og fleksible som en lastebil. Alt gods har det ikke like «travelt». Det er viktig å skille mellom ulike varegrupper i vurdering av transportløsninger.

I enkelte land pålegger myndighetene havnene at en viss andel av godset skal gå med bane eller på sjø.

Samlokalisering av havn/jernbane kan redusere kostnadene for transportkjeder med sjø og bane fordi overføring mellom tog og skip skjer med terminalutstyr. Aktørene mener det er grunnlag for drift av tilbud på mange terminaler. Samlokalisering av ulike aktører i godstransportkjeden kan gi lavere kostnader og konkurransedyktige tilbud.

Drammen havn (Holmen) har hatt betydelig vekst i containertrafikken de siste åra. I konseptvalgutredningen om jernbaneterminal i Drammen, ble containervolumet om 25 år vurdert til i størrelsesorden 30 000 TEU. Havna antar sjøl at de nærmer seg et

containervolum på over 60 000 TEU. Det er planer om å utvide havnearealet ved utfylling og om bygging av lagerhus og kaier. Jernbaneverket skal bygge nye spor.

Presentasjonene fra møtet er også lagt ut på prosjektsidene
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/godsterminaleroslofjord>