

PLAN FOR INTERMODAL GODSTRANSPORT I TELEMARKE OG VESTFOLD

Vedtatt juni 2015



VESTFOLD
fylkeskommune



TELEMARKE
fylkeskommune

FORORD

Logistikk og logistikkrelaterte virksomheter er en bransje i vekst som skaper stadig nye arbeidsplasser. Samtidig øker godstransport på veg og skaper store utfordringer for fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold har til hensikt å samle regionens krefter i utvikling av ny logistikknæring. Samtidig skal den bidra til å gjøre godstransporten i våre fylker mer miljøvennlig og fremtidsrettet. Et viktig grep i den sammenheng er å lykkes i å flytte mer godstransport over fra vei til sjø og bane.

Denne planen er utarbeidet av Telemark og Vestfold fylkeskommuner i samarbeid med kommuner/ havner, statlige samferdselsetater, logistikkbedrifter og interesseorganisasjoner.

Planen ble enstemmig vedtatt i fylkestinget i Vestfold 11.06.2015 og i fylkestinget i Telemark 24.06.2015. Vedtakene er tilgjengelige på respektive fylkers nettsider.

Vestfold og Telemark fylker kan ved å samarbeide lykkes i å skape både nye arbeidsplasser og utvikle en mer miljøvennlig region. Vi har gode havner med jernbanetilknnytning som skaper gode forutsetninger for å lykkes i dette arbeidet.



Terje Riis-Johansen
Fylkesordfører Telemark



Per-Eivind Johansen
Fylkesordfører Vestfold

FOTO

Side 1: Illustrasjon, Metro Branding. Side 2: Olav Risholt. Side 11: Helene Norli. Side 17: Olav Risholt. Side 20: Grenland Havn. Side 23: Heimon Winkelman/Grenland Rail. Side 24: Olav Risholt. Side 26: Grenland Havn. Side 27: Nærbilde Tog: Heimon Winkelman/Grenland Rail.

INNHOOLD

1	SAMMENDRAG	4
2	INNLEDNING	6
2.1	Bakgrunn	7
2.2	Mål for planarbeidet	7
2.3	Intermodal godstransport - definisjon	7
2.4	Planens avgrensning: Geografisk, tidsmessig og tematisk	7
2.5	Føringer og forventninger relevante for planen	8
2.5.1	Nasjonale føringer og relevante dokumenter	8
2.5.2	Regionale forventninger og føringer	9
2.6	Organisering av planprosess	10
2.7	Medvirkning	10
2.8	Krav til konsekvensutredning	11
2.9	Forholdet til vannforskriften	11
3	INTERMODAL GODSTRANSPORT I TELEMARKE OG VESTFOLD	12
3.1	Infrastruktur: Havn, veg, bane og terminaler	13
3.1.1	Havn	13
3.1.2	Veg	13
3.1.3	Fergene	14
3.1.4	Jernbane	14
3.1.5	Terminaler og regionale næringsområder	16
3.2	Godsstrømmer og godshåndtering	18
3.3	Hvordan vil endringer i Europa påvirke godsstrømmer?	21
3.4	Mer gods fra vei til sjø og bane / redusere klimautslipp	21
3.5	Bedre utnyttelse av infrastrukturinvesteringer og kapasitet	22
3.6	Regional konkurransekraft	24
3.7	Samarbeid for mer gods gjennom Jyllandskorridoren	24
3.8	Vår region kan avlaste Oslo / østsiden av Oslofjorden	25
3.9	Muligheter for samarbeid og funksjonsfordeling mellom aktørene	25
3.10	Klima og miljøbetraktninger	25
3.11	Oppsummering	26
4	MÅL OG STRATEGIER	28
5	KILDER	30

VEDLEGG: Handlingsprogram 2016-2019

1

SAMMENDRAG

Logistikk og logistikkrelaterte virksomheter er en bransje i vekst som skaper stadig flere arbeidsplasser. Gode havner er kraftsentre i denne utviklingen. Ferske ringvirkningsanalyser fra Larvik og Grenland havn underbygger dette budskapet.

Samtidig øker godstransport på vei og skaper store utfordringer både for fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Dette er forhold som er svært synlige på hovedvegnettet langs begge sider av Oslofjorden.

Ved å forene krefter på tvers av fylkesgrenser er det mulig for Telemark og Vestfold å avlaste østsiden av Oslofjorden. Samtidig kan vi bidra til nasjonale klimamål ved at mer gods transporteres på sjø og bane. Økt satsing på havn og logistikkbasert virksomhet har et betydelig potensial for økt verdiskapning og nye varige arbeidsplasser.

Mer gods på sjø og jernbane krever bedre jernbaneinfrastruktur til havnene og omlastingsarealer nær havnene. Godstransport konkurrerer med persontrafikken om kapasitet på veg- og banenettet. Imidlertid er det ledig kapasitet på Bratsbergbanen som må utnyttes. God infrastruktur øker muligheten for at gods til/fra andre deler av landet kan transporteres via Grenland/Larvik til bl.a. Hirtshals og andre havner i det eksisterende rutenettet. Økt godsmengde øker sannsynligheten for ruter til nye destinasjoner, som f.eks. Gøteborg.

Det er laget et kunnskapsgrunnlag som er et faglig fundament. Dette er tilgjengelig på respektive fylkeskommuners hjemmesider.

HOVEDMÅL

Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane.

STRATEGIER

1. Telemark og Vestfold skal arbeide aktivt for å fremme Jyllandskorridoren som en nasjonal hovedåre for transport av gods.
2. Fylkene skal sammen arbeide for at vilkår for transport av gods på Vestfoldbanen/Bratsbergbanen/Sørlandsbanen blir gode. Vilkår for transport av gods på eksisterende havnespor i Brevik, Larvik og på Herøya skal sikres og videreutvikles.
3. Regionen skal være en pådriver i utvikling av mer klimanøytrale drivstoff til transport av gods og gå foran i valg av slike løsninger der vi selv har mulighet for å påvirke.
4. Larvik havn og Grenland havn skal samarbeide for å gjøre regionen mer attraktiv for transport av gods, og tiltrekke seg havne- og logistikkbasert næringsvirksomhet.
5. Telemark og Vestfold skal i et langsiktig perspektiv sikre hensiktsmessige arealer og infrastruktur for havner og logistikkbasert virksomhet som styrker regionen som helhet.
6. Samfunnets behov for effektiv, trygg og miljøvennlig godstransport må vektlegges i arbeidet med fremtidige bypakker/bymiljøavtaler.

Det er utformet et handlingsprogram som viser hvordan mål og strategier følges opp.

2

INNLEDNING

Plan for Intermodal godstransport er et produkt av et nært politisk og administrativt samarbeid mellom Telemark fylkeskommune og Vestfold fylkeskommune, og omhandler regionens muligheter og utfordringer i forhold til utvikling av intermodal godstransport. (se definisjon i kap. 2.2). Hensikten med planen er å bidra til:

- › å legge til rette for mer gods på sjø og bane
- › bedre utnyttelse av infrastrukturinvesteringer
- › å styrke regionens konkurransekraft
- › å utrede mulighetene for samarbeid og funksjonsfordeling mellom aktørene
- › å redusere klimautslipp fra tungtransport på veg

2.1 BAKGRUNN

Grenland Havn utarbeidet i 2008 rapporten «Fremtidig hovedterminal for stykkgoods i Grenland». Denne inneholdt en analyse av ulike utbyggingsalternativer for å møte et fremtidig arealbehov for stykkgoods i Grenland. I den politiske behandlingen i etterkant av denne rapporten ble det besluttet å løfte problemstillingene opp på et regionalt nivå på tvers av fylkesgrenser. Telemark og Vestfold fylkeskommuner fikk et politisk mandat til å lede planprosessen i nært samarbeid med bl.a. eierkommuner, havner, statlige etater og næringsliv. Arbeidet med interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold ble påbegynt sommeren 2013. Et felles planprogram ble vedtatt i begge fylkeskommuner våren 2014. I vedtatt planprogram er arbeidet med arealavklaringer i Grenland utsatt i påvente av eventuelle resultater av felles planprosess.

2.2 MÅL FOR PLANARBEIDET

Vedtatt planprogram definerer at det i juni 2015 skal foreligge en interregional plan for utvikling av intermodal godstransport i Vestfold og Telemark. Planen skal bidra til:

- › å styrke regional konkurransekraft, økt verdiskaping og flere og mer attraktive arbeidsplasser.
- › en effektiv, bærekraftig og trafiksikker godshåndtering
- › å utrede grunnlag for økt samarbeid mellom havnene i Telemark og Vestfold
- › at regionens behov for multimodale knutepunkt innarbeides i NTP 2018-2029

Skal regionen nå målet om en styrket posisjon i NTP 2018-2029 vil det være et konkurransefortrinn om de to fylkene lykkes i å opptre samlet. Tydelige felles mål basert på et godt kunnskapsgrunnlag øker sannsynligheten for gjennomslag nasjonalt. Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold tar ikke for seg arealavklaringer knyttet til lokalisering av en ny havn i Grenland. Dette arbeidet må eventuelt komme i forlengelsen av denne planen.

2.3 INTERMODAL GODSTRANSPORT - DEFINISJON

Denne planen omhandler transport- og omlastingsløsninger for intermodal godstransport i fylkene Telemark og Vestfold. Intermodal godstransport er definert som:

Intermodalitet eller intermodale transporter betegner transport av gods i en sammenhengende kjede av minst to transportmidler, der godset er plassert i en og samme lasteenhet eller lastebil. Kun lastbærer, ikke selve godset, håndteres ved overføring i terminalledet.

Definisjonen innebærer at det først og fremst er gods som fraktes i containere som omtales som intermodal godstransport. I planen vektlegges likevel en videre tilnærming til begrepet, og hvor stykkgoods som fraktes i andre, eller ingen, lasteenhet inkluderes. Felles for godstypene denne planen omhandler er at godset transporteres og omlastes til flere transportmidler på; sjø - veg, sjø - bane, veg - bane, veg - bane - sjø. Planen inkluderer ikke flyfrakt fordi volumet som håndteres i Telemark og Vestfold er ubetydelig.

2.4 PLANENS AVGRENSING: GEOGRAFISK, TIDSMESSIG OG TEMATISK

Geografisk: Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold har hele det geografiske området i Telemark og Vestfold fylker som sitt fokusområde, men ser særlig på forhold som berører de intermodale knutepunktene Larvik Havn og Grenland havn.

Tematisk: Planen omhandler utvikling av intermodal godstransport i regionen, og konsentrerer seg i stor grad om påvirkningskraften som offentlige myndigheter har,

enten som statlig transportmyndighet, regional utviklingsaktør, tilsynsmyndighet, planmyndighet eller havneeer.

Tidsperiode: Planen skal se på strategier for utvikling av intermodal godstransport frem mot 2045.

2.5 FØRINGER OG FORVENTNINGER RELEVANTE FOR PLANEN

2.5.1 NASJONALE FØRINGER OG RELEVANTE DOKUMENTER

Staten uttrykker sine forventninger til hvilke oppgaver som kommuner og fylkeskommuner skal løse gjennom kommunal og regional planlegging hvert fjerde år. Nåværende forventninger, vedtatt ved kongelig resolusjon 24. juni 2011, ser verdiskaping og næringsutvikling som ett av seks hovedområder.

Det har gjennom flere tiår vært et mål for norsk samferdselspolitikk å legge til rette for en forflytning av godstrafikken fra vegtransport til transport på sjø og bane. I nasjonal strategi for Nærskipsfart (2013) defineres et ønske om intermodale terminaler som vil kunne bedre samspillet mellom sjø og bane i forhold til transport av gods. I Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 fokuseres det bl.a. på å legge til rette for knutepunkt som letter overgangen for godstransport fra veg til sjø og bane.

Våren 2014 igangsatte Samferdselsdepartementet et arbeid med en bred samfunnsanalyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås. Dette arbeidet skal ferdigstilles høsten 2015. Fylkeskommunene i Telemark og Vestfold har hatt jevnlig dialog med sekretariatet for den brede samfunnsanalysen, og den endelige interregionale planen er en del av fylkeskommunenes innspill til NTP 2018-2029.

RELEVANTE NASJONALE DOKUMENTER:

- › Fiskeri- og kystdepartementet (1999): Havnestrukturen i Oslofjordregionen - En vurdering av havnestruktur og samarbeid for fremtidig håndtering av enhetslastet gods. NOU 1999: 24.
- › Fiskeri- og kystdepartementet (2013): Mer gods på sjø, Regjeringens strategi for økt nærskipsfart.
- › Fiskeridepartementet (1996): Havner og infrastruktur for sjøtransport. St.meld. nr. 46 (1996-97).
- › Kommunal- og regional departementet (2008): Lokal vekstkraft og framtidstru, om fylkeskommunene som ledende pådriver for helhetlig og villet samfunnsutvikling i egen region. St.meld. nr. 25 (2008-2009).
- › Kommunal- og regional departementet (2006): Regionale fortrinn - regional fremtid, om fylkeskommunen som regional utviklingsaktør. St.meld. nr. 12 (2006-2007).
- › Kunnskapsdepartementet (2012): Lange linjer - kunnskap gir muligheter. St. meld. nr. 18 (2012-2013).
- › NTP-sekretariatet (2015): NTP Godsanalyse. Delrapport 1: Kartlegging og problemforståelse.
- › Samferdselsdepartementet (2015): Nasjonal havnestrategi. Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø.
- › Samferdselsdepartementet (2014): Nasjonal transportplan 2014-2023. St.meld. nr. 26 (2014-2023).

ANDRE SENTRALE DOKUMENTER:

- › Econ (2008): Betydningen av effektive intermodale knutepunkt. Rapport 2008-105.
- › Grenland havn IKS (2012): Fremtidig terminal for stykkgodshavn i Grenland.
- › Jernbaneverket (2012): Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo - Skien.
- › Mulighetsanalyse for helhetlig transportsystem i Larvik (under utforming)
- › OM (2008): Godspotensialet på Vestfoldbanen. RoU 2, 2008.
- › Reijlers Railconsult (2014): Godspotensialet på Sørvestbanen.
- › Samarbeidsalliansen Osloregionen (2012): Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen.
- › Statens vegvesen (2014): KVVU for kryssing av Oslofjorden.
- › Transportøkonomisk institutt (2009): Godstransport og logistikk i Osloregionen.

2.5.2 REGIONALE FORVENTNINGER OG FØRINGER

Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold ses i sammenheng med målsettinger om og satsning for bærekraftig utvikling nedfelt i regionale planer og strategier.

RELEVANTE REGIONALE PLANER OG ANDRE DOKUMENTER I TELEMAR:

- › Buskerud fylkeskommune (under utforming): Forvaltningsplan for vannregionen Vest-Viken 2016-2021.
- › Telemark fylkeskommune (2014): Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland 2013-2025.
- › Telemark fylkeskommune (2014): Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark 2014-2026.
- › Telemark fylkeskommune (2013): Landbruks- og matmeldingen for Telemark 2013.
- › Telemark fylkeskommune (2012): Bærekraftige Telemark. Regional planstrategi 2012-2016.
- › Telemark fylkeskommune (2010): Strategiplan for Bratsbergbanen.
- › Telemark fylkeskommune (2006): Forvaltningsplan for Skjærgårdsparken Telemark.
- › Telemark fylkeskommune (1999): Fylkesdelplan for Grenlandsbanen i Telemark og Aust-Agder.
- › Vekst i Grenland (2012): Strategisk næringsplan Grenland 2012-2015
- › Kommuneplanens arealdel i relevante kommuner

RELEVANTE REGIONALE PLANER OG ANDRE DOKUMENTER I VESTFOLD:

- › Fylkesmannen i Vestfold og Vestfold fylkeskommune (2012): Regionalt næringsprogram for landbruk i Vestfold 2012-2015
- › Buskerud fylkeskommune (under utforming): Forvaltningsplan for vannregionen Vest-Viken 2016-2021.
- › Buskerud, Vestfold og Telemark fylkeskommuner (2012): Regiongeologen. Strategiplan 2012-2016.
- › Vestfold fylkeskommune (2012): Veivalg for Vestfold. Regional planstrategi 2012-2016.
- › Vestfold fylkeskommune (2009): Regional plan for handel og sentrumsutvikling.
- › Vestfold fylkeskommune (2013): Regional plan for bærekraftig arealpolitikk.
- › Vestfold fylkeskommune (2014): Regional plan for kystsonen i Vestfold.
- › Vestfold fylkeskommune (under utforming): Regional plan for verdiskapning og innovasjon.
- › Vestfold fylkeskommune (under utforming): Regional plan for klima og energi.
- › Vestfold fylkeskommune (2010): Strategi for næringsutvikling 2011-2014.
- › Vestfold fylkeskommune (2010): Strategi for samhandling om reduksjon i klimagassutslipp og klimatilpasning 2010-2013.
- › Vestfold fylkeskommune (2009): Strategi for forskning, utvikling og innovasjon.
- › Vestfold fylkeskommune (2009): Strategi for internasjonal samhandling.
- › Kommuneplanens arealdel i relevante kommuner

2.6 ORGANISERING AV PLANPROSESS

Planprosessen har vært organisert med en politisk styringsgruppe og en administrativ styringsgruppe, samt en ressursgruppe:

Politisk styringsgruppe: Fylkesordførere og opposisjonsledere i Telemark og Vestfold fylkeskommuner

Administrativ styringsgruppe: Fylkesrådmannen i begge fylker representert ved henholdsvis samferdselssjefen i Telemark og regionaldirektør i Vestfold.

Ressursgruppe: Larvik havn KF, Grenland havn IKS, Larvik kommune, Sandefjord kommune, Tønsberg kommune, Horten kommune, Porsgrunn kommune, Skien kommune, Bamble kommune, Kragerø kommune, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen og NHO Transport.

Et sekretariat, bestående av Per Kvaale Caspersen (VFK), Olav Risholt (TFK) og Helene Norli (TFK), har gjennomført det operative arbeidet i nært samarbeid med de øvrige aktørene i planarbeidet. Transportutvikling AS, v/Stig Nerdal, har produsert kunnskapsgrunnlaget som legges til grunn i planen. Dietz Foresight, v/Jan Dietz, har bistått planprosessen i forbindelse med planlegging og gjennomføring av et scenarieverksted.

2.7 MEDVIRKNING

For å sikre god medvirkning, kunnskapsdeling og informasjonsflyt i planarbeidet er det lagt stor vekt på å organisere gode medvirkningsarenaer og jevnlig dialog. I tillegg til ressursgruppen har også andre aktører som logistikknæringen, bedrifter med særlige transportbehov og andre kommuner i fylkene blitt trukket inn i arbeidet.

MEDVIRKNINGSARENAER I PLANPROSESSEN:

- › Innspillskonferanse 30.08.2013
- › Offentlig ettersyn av forslag til planprogram
- › Ressursgruppemøter (5 møter)
- › Utvidet ressursgruppemøte 11.11.2014
- › Scenarieverksted i Horten 23-24.09.2014
- › Møte med eierkommuner av havn og havnevesener i Larvik 08.12.2014
- › Offentlig ettersyn av forslag til plan
- › Høringsmøte 27.2.2015
- › Ulike orienteringer og presentasjoner for relevante aktører



For å relatere til eksisterende infrastruktur i regionen er det også blitt lagt opp til befaringer av ulike lokasjoner i forbindelse med ressursgruppemøter. I forbindelse med utforming av kunnskapsgrunnlaget fra Transportutvikling AS, ble det gjennomført 28 intervjuer av aktører tilknyttet transport- og havnefeltet. Tilsvarende gjorde konsulent fra Dietz Foresight AS 17 intervjuer om sentrale trender relatert til godstransport i forkant av scenarieverkstedet.

2.8 KRAV TIL KONSEKVENsutREDNING

Forskrift om konsekvensutredning §2 definerer hvilke planer som krever konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2. Kravet om konsekvensutredning er avgrenset til planer for utnyttelse av areal som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Interregional plan for intermodal godstransport i Vestfold og Telemark tar ikke for seg konkrete arealer for utbygging. Vi har derfor konkludert med at krav til konsekvensutredning ikke inntreer.

2.9 FORHOLDET TIL VANNFORSKRIFTEN

Formålet med denne forskriften er å gi rammer for fastsettelse av miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene.

Forskriften skal sikre at det utarbeides og vedtas regionale forvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogrammer med sikte på å oppfylle miljømålene, og sørge for at det fremskaffes nødvendig kunnskapsgrunnlag for dette arbeidet. Dette arbeidet er godt i gang i Vestfold og Telemark og slutføres i 2015.

Interregional plan for intermodal godstransport er av overordnet strategisk karakter og tar ikke for seg spesifikke arealer til utbyggingsformål. Vi har konkludert med at hensynet til vannforskriften blir viktig i en eventuell videreføring av planarbeidet. Tiltak i handlingsprogrammet som vil kunne ha betydning for vannmiljøet i regionen må følge opp føringer lagt i den regionale vannforvaltningsplanen for Vestfold og Telemark.

3

INTERMODAL GODSTRANSPORT I TELEMARKE OG VESTFOLD

3.1 INFRASTRUKTUR: HAVN, VEG, BANE OG TERMINALER

3.1.1 HAVN

I Vestfold og Telemark er det 7 havneselskap som er eid av kommunene. Dette er Holmestrand, Horten, Tønsberg, Larvik og Sandefjord i Vestfold og Grenland og Kragerø i Telemark. Havnene opererer innenfor rammene av havne- og farvannsloven. Selv om dette er kommunale havner, kan de etter dagens havne- og farvannslov organiseres på flere forskjellige måter. De kan f.eks. være avdelinger av kommunens tekniske etat (Holmestrand), kommunale foretak (KF) som f.eks. Larvik eller et interkommunalt selskap for flere kommuner (IKS) som f.eks. Grenland.

Felles for alle disse havnene er at deres forvaltningsområde er definert av kommunens grenser (jf. plan- og bygningsloven), mens markeds grenser og samarbeidsflater er definert av helt andre forhold. F.eks. den lokale industriens logistikkbehov/produksjon, beliggenhet, godssammensetning, markedsaktørenes prioriteringer og havnens eget engasjement og strategi.

Havnene er selvstendige markedsaktører, samtidig som de foretar sine valg innenfor gjeldende kommunale rammer og de føringer som ligger i bl.a. havne- og farvannsloven. Staten ved Kystverket har innflytelse på flere områder mht. havnenes drift.

Myndighetene har delt havnene i Norge inn i følgende:

- › **Stamnetthavner (32 stk.)**
- › **Øvrige havner (resterende)**

Telemark og Vestfold har 3 stamnetthavner/terminaler:

- › **Slagen i Tønsberg og Revet i Larvik (Vestfold)**
- › **Brevik i Grenland (Telemark)**

I tillegg er det en del stamnetthavner/terminaler i nabofylkene:

- › **Sydhavna, Hjortnesterterminalen og Vippetangen i Oslo**
- › **Holmen i Drammen (Buskerud)**
- › **Øraterminalen i Fredrikstad/Borg og Havneterminalen i Moss (Østfold)**
- › **Kongsgård, Vestre Havn i Kristiansand (Vest-Agder)**

Øvrige havner i Vestfold og Telemark fylkeskommune

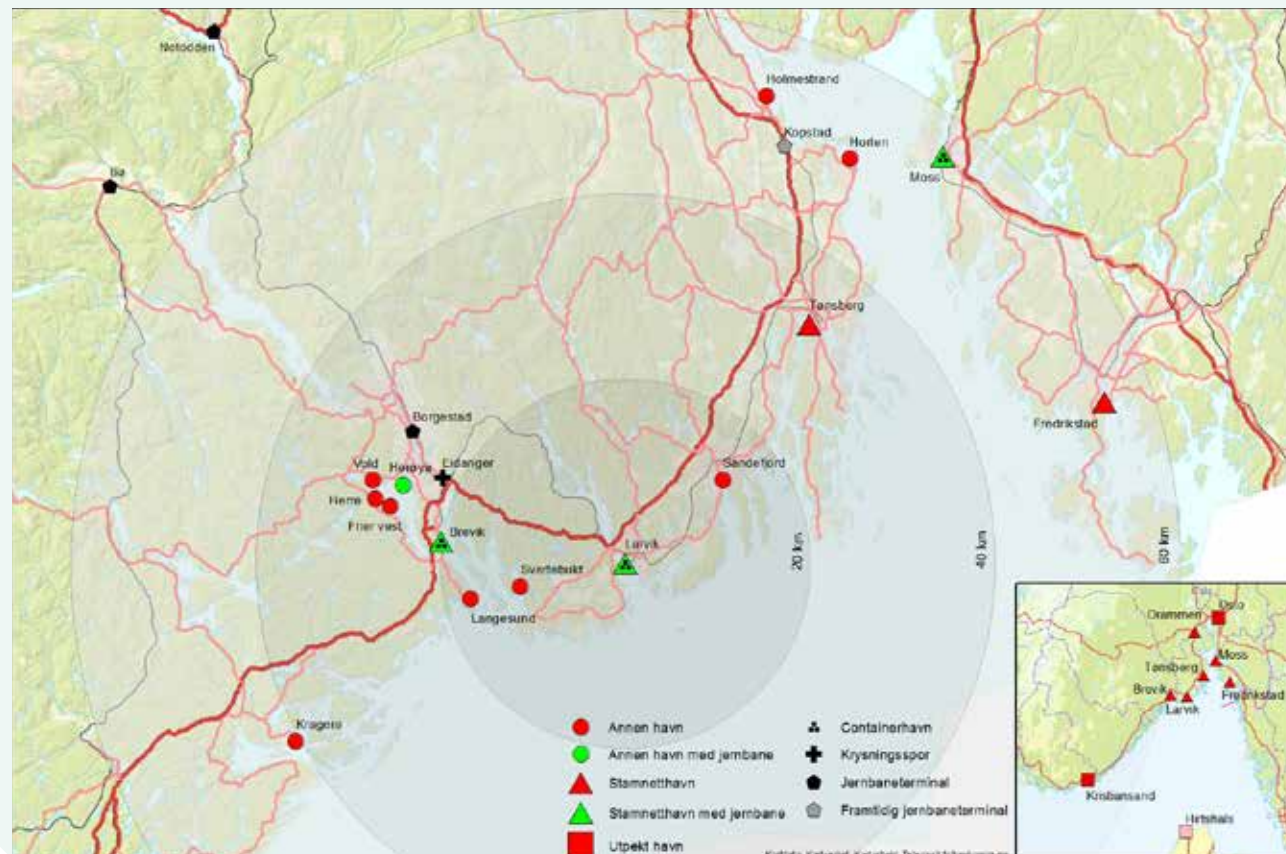
- › **Holmestrand Havn**
- › **Horten Havn**
- › **Tønsberg Havn**
- › **Sandefjord Havn**
- › **Kragerø Havn**
- › **Grenland: Herøya/Porsgrunn, Vold/Skien, Frier Vest/Herre og Langesund/Bamble i tillegg til Brevik**
- › **Larvik: Svartebukt Havn i tillegg til Revet**

Havnene i Oslofjordområdet er konsentrert over et arealmessig lite område. Mellom Oslo og Brevik i Grenland er det bare 150 km lang vei og omtrent tilsvarende langs sjøveien (80 nm). Innenfor en luftlinjeradius på ca. 60 km fra Sandefjord finner man stort sett alle havner i Oslofjorden.

3.1.2 VEG

E18 gjennom Vestfold og Telemark er den viktigste landbaserte transportaksen i fylkene og har betydelig godstrafikk til/fra destinasjoner i Telemark og Vestfold. I tillegg er E18 en viktig transportkorridor for gods på veg til/fra det øvrige Østlandet og Sørlandet/Sør-Vestlandet. Ny fire-felts motorveg fra Oslo til Grenland ventes å gi økt transport av gods på veg gjennom fylkene. Utbedringer av Rv36 og E134 vil også gjøre transportkorridoren Larvik/Grenland - Vestlandet mer effektiv som transportkorridor og kan også bidra til økt godsvolum over havnene.

De fleste havneanleggene har gode vegforbindelser, særlig gjelder det stamnetthavnene. Imidlertid er det kapasitetsutfordringer deler av døgnet, spesielt gjennom Øya-krysset i Larvik og til tider også i Sandefjord sentrum. Dersom trafikken til og fra Larvik havn skal økes må det gjennomføres tiltak som øker kapasiteten i Øya-krysset. Det jobbes med en løsning for dette, i første omgang en løsning som har midlertidig varighet.



FIGUR 1: KART OVER HAVNER OG OVERORDNET INFRASTRUKTUR I VESTFOLD OG TELEMARKE

En mulig ny vegforbindelse over Oslofjorden mellom Horten og Moss kan påvirke godsterminalstrukturen og dermed også transportstrømmene i fylkene.

3.1.3 FERGENE

Fergetrafikken fra Larvik og Langesund frakter betydelige mengder gods mellom fylkene og Jylland, og Jyllandskorridoren spiller en viktig rolle for å utvikle transportkorridoren fra Oslo til kontinentet langs vestsiden av Oslofjorden, via Telemark og Vestfold. Colorline trafikkerer strekningen Larvik - Hirtshals og Fjordline trafikkerer strekningen Langesund-Hirtshals-Stavanger-Bergen. Begge rederiene benytter moderne, hurtiggående ferger. Det er også en betydelig trafikk mellom Sandefjord og Strømstad i Sverige med skip fra både Colorline og Fjordline. Bastø-Fosens fergetrafikk mellom Horten og Moss er landets mest trafikkerte fergestrekning. Her fraktes det også store mengder gods med tungtransport.

3.1.4 JERNBANE

Jernbanenettet må utvikles for godstransport

Et viktig grep for å øke godsandelen på bane er å videreutvikle nettet både med sikte på persontransport og gods. Dobbelt spor på Vestfoldbanen og tilkobling til Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) er viktige grep. Det må også sikres omlastingspunkter (terminaler). Løsningene som velges må ta høyde for at det også skal transporteres gods. Utfordringer knyttet til godstogenes påkobling og fartsforskjeller mellom gods og persontog må løses. Jernbanestrekninger som ikke lenger benyttes i samme grad til persontransport vil kunne få økt betydning som godsbane. Bratsbergbanen/Sørlandsbanen bør kunne få en viktigere rolle som godstransportør mot Stavanger, Drammen/Oslo og vestover mot Bergen etter som den kystnære jernbanen bygges ut, i første fase i form av Grenlandsbanen.

Dagens gods skal til og fra vår region - mer transittgods kan gi mer gods på bane

Havnene i Vestfold og Telemark er i liten grad transitt-havner i dag. Det innebærer at potensialet for togtransport er beskjedent, med mindre andelen transittgods øker i framtiden. Mulighetene i å avlaste østsiden av Oslofjorden med gods som skal til Vestlandet/mot nord er til stede hvis mer transittgods kommer over Jyllandskorridoren eller med båt direkte til våre havner. Avstanden fra våre havner til feks. Alnabru er med dagens økonomiske rammevilkår i korteste laget for lønnsom banetransport dersom en legger til grunn distribusjon i begge ender. Med økt veiprisning kan dette endre seg. For terminal til terminalgods (enhetslaster) er mulighetene større dersom endestasjon er lengre unna (feks. Bergen og Trondheim).

Eksportvolumene i vår region er betydelige. Det meste av dette har destinasjoner og volumer som gjør sjøtransport egnet. Utfordringene knyttet til dette godset er at stadig mer går på vei fra produksjonssted til havn. Det har vist seg vanskelig å få bane eller internfeederings (oppsamlingsruter på sjø) til å lønne seg på så korte strekninger med mindre det er sikret et tilstrekkelig grunnlagsvolum.

Viktig å utnytte potensialet i eksisterende baneinfrastruktur

På kort og mellomlang sikt er potensialet først og fremst knyttet til havner som har jernbanetilknytning i dag, eller som ved relativt enkle grep kan få det. I Vestfold og Telemark gjelder det følgende havner:

Larvik havn

Havnen er under utvidelse og modernisering og jernbaneforbindelsen til havnen er også en problemstilling. I dag har ikke havnen direkte tilgang til operative spor. Nord-øst for havna ligger Sika-tomten, et sporområde på omkring 300m med tilknytning til Vestfoldbanen. Sidesporet har oppgraderingsbehov og trenger sikringsanlegg for å kunne brukes. Larvik havn håndterer i dag RoPax med ferge til Hirtshals, samt bulk- og containertrafikk over containerhavnen. Et godsspor ut til havnen ville muliggjøre frakt av både containere og semitrailere. Håndteringsmateriell som terminaltruck og reachstacker er allerede i bruk i havnen i dag.

Jernbanesporet til Sika-tomten/ Larvik havn kan transportere gods med relativt enkle forbedringer.

Sporet går ikke helt ut på Revet, men vil kunne betjenes med havnetraktorer på lukket område.

Brevik

Grenland havn er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet med Breviksbanen/Breviksterminalen. Det transporteres betydelige mengder kalkstein i dag på en 10 km lang strekning mellom Bjørntvedt og Norcem-anlegget i Brevik. Havnesporet fra Breviksbanen er oppgradert, elektrifisert og operativt ut på Breviksterminalen. Sidesporet eies av Grenland Havn IKS. Forsvaret har begynt å benytte kombinasjonen RoRo-havn og jernbane i Brevik for sine utstyrsforflytninger. Forsvaret har Brevik som preferert havn etter Nato-øvelsen Noble Ledger. Det kjøres jevnlig blokktoget med containere mellom Bergen og Brevik. CargoNet har under vurdering oppstart av fast godspendel mellom Alnabru og Brevik 2 ganger pr. uke med direkte gjennomkjøring til Trondheim eventuelt Bergen.

Herøya/ Yara

Herøyasporer grener av fra Vestfoldbanen ved Porsgrunn Stasjon. Ca. 250 meter fra sporvekselen går sporet inn i en 1,8 km lang tunnel og deretter på bru over Frednessundet. Herøyasporer eies av Herøya Industripark AS. Sporet ble åpnet i 1952 og har vært elektrifisert. Spor er fjernet innenfor gjerdet til Herøya Industripark. Industriporet til Herøya kan med relativt beskjedne grep rustes opp til å bli operativt hvis interessen er til stede. Mesteparten av godset som har opprinnelse eller destinasjon Herøya er bulkklaster på båt. Med endrede rammebetingelser er det allikevel et potensial for overføring til bane, spesielt forflytning av enhetslaster til stykkgodshavn. Et eget godsspor mellom Herøya og Brevik bør utredes. En økende andel av Yaras produkter fraktes i dag på container/bil fra Herøya til Brevik/Larvik havn, med økt belastning på nærmiljøet og klimautslipp som resultat.

Eidanger stasjon

Eidanger stasjon har blant annet et fjernstyrt krysningsspor på Vestfoldbanen, like øst for Porsgrunn. Krysningsporet er ca. 385 meter langt. Fra krysningsporet grener Breviksbanen ut mot syd. Området vil kunne frigjøres fra mange av de funksjonene det har i dag etter at dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn er ferdig i 2018. Eidanger stasjon har en beliggenhet og tilgjengelige arealer som gjør det interessant til nye logistikkformål.

Stedet har også nærhet til kompletterende næringsarealer i umiddelbar nærhet, som for eksempel Enger.

Vestfoldbanen

Jernbanelinjen er i ferd med å bygge ut Farriseidet-Porsgrunn-parsellen av Vestfoldbanen, og venter å ferdigstille den sommeren 2018. Den nye traseen kommer ut av Eidangertunnelen vest for Eidanger stasjon, og vil dermed gjøre Eidanger overflødig som kryssningsspor. Sporforbindelsen beholdes for å gi tilgang til Breviksbanen. Breviksbanen vil være koblet til Vestfoldbanen i retning Porsgrunn og Bratsbergbanen. Dette gir mulighet for å bruke sporkapasiteten på stasjonen og tiliggende næringsområder som godsterminal på kort og mellomlang sikt. Det bygges også ut dobbeltspor på stekningen Holm - Holmestrand - Nykirke, samt at det planlegges for utbygging av Nykirke - Barkåker og Kobbervikdalen med ferdigstillelse innen 2024. I tillegg planlegges et lengre kryssningsspor ved Torp i påvente av fullt dobbeltspor innen 2030. Dersom det skal være mulig å flytte godstransport fra veg til bane på Vestfoldbanen må det planlegges og bygges for dette nå. Det gjelder særlig signalanlegg og nødvendige sidespor til terminalene.

Bratsbergbanen

Bratsbergbanen binder sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen mellom Skien og Nordagutu, og benyttes i dag primært til persontrafikk. Det er god kapasitet på strekningen, og godstogene som har fraktet gods til og fra Breviksterminalen benytter primært Bratsbergbanen. På kort sikt er Bratsbergbanen det viktigste virkemidlet for å få mer gods på bane til/fra havneterminalene i Larvik og Brevik. Dagens jernbaneinfrastruktur gjør at både Larvik havn og Breviksterminalen kan betjenes med tog uten betydelige investeringer, og det bør ses på mulighetene for å se godsmengdene i de to havnene samlet for å øke sannsynligheten for gods på bane.

Kopstadterminalen

På Kopstad mellom Re kommune og Horten kommune pågår det oppfylling av masser for etablering av en større terminal for gods hvor jernbane skal være et vesentlig transportmiddel. Terminalen bygges i privat regi og jernbanetilknytning til terminalen skal ses i sammenheng med utbygging av dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker som står ferdig i 2024. Området, som ligger mellom jernbanen og E18 sør for Holmestrand, skal bygges ut med fasiliteter for omlasting og videre

transport av gods på veg og bane. I forbindelse med varslet oppstart av KVU terminalstruktur Oslofjorden, kan Kopstad være ett av flere mulige lokaliseringalternativ for en terminal som inngår i den nasjonale terminalstrukturen.

Andre terminalløsninger

I et lengre perspektiv kan en ny regional multimodal terminal (dryport) for stykkgoods med jernbanetilknytning være aktuelt. Det er vanskelig å se for seg en slik utbygging uten at det foreligger et sterkt omforent ønske i eierkommuner, logistikkbransje og fylkeskommuner på begge sider av fylkesgrensen. Prosjektet forutsetter også helt andre transittgodsvolumer enn vi har i dag. Mer gods på bane krever større volumer og lengre transportavstander. Dagens havnespor er lite i bruk, og det er potensial for økte volumer på bane. Skal transporten av stykkgoods på bane øke er det sannsynlig at regionen bør samle seg om terminalløsninger som gir mulighet for å samle gods som ankommer med bane, eller som kan fraktes videre innenlands med bane.

3.1.5 TERMINALER OG REGIONALE NÆRINGSOMRÅDER

Arealer til terminaler og næringsområder er en vesentlig del av intermodal infrastruktur. Terminalene fungerer som omlastningsområder og lagerområder. I tillegg dekker terminaler behov for mellomlagring av containere, semi-traller og annet enheterisert gods. Terminaler må ha god tilknytning til hovedveg og/eller jernbane, og primært være lokalisert nær andre intermodale knutepunkt som havn.

I Norge er Alnabu-terminalen hovedterminal for omlasting av gods som skal ut og inn av landet, det finnes dessuten en lang rekke mindre terminaler spredt rundt om i landet, enten som en del av logistikkbedrifters infrastruktur, eller som industri- og lagerområder for store industrivirksomheter. De siste årene er det etablert flere tømmerterminaler i tilknytning til jernbane for å kunne benytte jernbane til eksport av rundtømmer. Behovet for effektiv transport av tømmer er særlig viktig for indre deler av Telemark, hvor Sørlandsbanen benyttes som transportmåte.

Telemark og Vestfold har flere terminaler og industriområder som inngår i intermodale transportkjeder.



I Vestfold er det viktige næringsområder rundt Larvik hvor samlasterer som Bring, Norcargos, DHL med flere er lokalisert. Videre er Borgeskogen i Stokke kommune, Haugan i Re kommune knutepunkt for godshåndtering. I tillegg er næringsområdet ved Fokserød i Sandefjord lokalisingssted for blant andre Komplett som har betydelig transportbehov. Det forventes også at IKEAs etablering av varehus ved Danebo vil gi en betydelig økning i godstransport. Det er også industribedrifter som benytter containere til eksport, som for eksempel steinindustrien i Larvik-området.

I Telemark, og Grenland spesielt, er det Herøya industripark, Frier vest og Brevik som har store næringsarealer. De viktigste områdene for intermodal godstransport er Brevik, Langesund, Rønningen, Kjorbekk, Skien Nord og Borgestad/Menstadorrådet. Utviklingsplaner for industrien rundt Frierfjorden gir mulighet for betydelig økning i enhetslaster. Notodden/Kongsbergregionen har også et dynamisk industri og teknologimiljø med potensiale bl.a. knyttet til transport av stykkgoods på Bratsbergbanen.

Jernbanelinjen har flere godsterminaler i Telemark og Vestfold. I Jernbanelinjes godsstrategi fra 2007 er Borgestad, Brevik, Herøya, Larvik, Bø og Notodden nevnt som eksisterende terminaler i vår region. Imidlertid er det bare terminalen i Brevik som håndterer stykkgoods i dag. Dersom ambisjonen om å frakte mer gods på bane skal være mulig i Vestfold og Telemark, er effektive gods-

terminaler en forutsetning. Kopstad-terminalen vil være viktig for å øke godsmengden på tog i fylkene, i tillegg bør det ligge en godsterminal lenger syd, og en eventuell jernbaneterminal i området ved Eidanger stasjon, som frigjøres når Porsgrunn-Farriseidet åpner i 2017, må utredes.

De store havnene i regionen har behov for betydelige arealer til lagring og omlasting, og samarbeid om arealer og utvikling av terminaler og dry-ports bør være i flere av havnenes interesse. Det er svært viktig at havnene sikres sjønære arealer for fremtidige behov. Arealpress i tettbebygde områder og nær sjøen gjør at det er krevende å finne gode og hensiktsmessige arealer. Derfor er det spesielt viktig at det tidlig planlegges for forutsigbar og langsiktig drift av havner og havnerelatert virksomhet.

Samferdselsdepartementet har bestilt en KVU for terminalstruktur i Oslofjordområdet som skal anbefale en fremtidig terminalstruktur for området fra Kristiansand i sør/vest til grensen mot Sverige i øst. Utfallet av dette arbeidet, og eventuell realisering, vil med stor sannsynlighet påvirke godsstrømmer og terminalstruktur i Telemark og Vestfold.

Grenland Havn IKS har i januar 2012 oversendt en forespørsel til Telemark Fylkeskommune om en regionalplan for ny stykkgodsterminal for Grenland. Til grunn for forespørselen foreligger et mulighets- og et forstudie for behovsvurdering og lokalisering. Begrunnelsen for

forespørselen er å sikre arealer og rammevilkår for en integrert fullt intermodal terminal i langsiktig perspektiv i henhold til utviklingen for industriklyngen, spesielt rundt Frierfjorden.

3.2 GODSSTRØMMER OG GODSHÅNTERING

I denne planen for intermodal godstransport er vi først og fremst opptatt av stykk gods som fraktes i containere, på lasteplan eller på pall. Vi har valgt å se bort fra råvarer, industriprodukter, petroleum og andre varer som lastes over industrihavn til industrivirksomheter i umiddelbar nærhet. Det gjelder for eksempel petroleum til Slagentangen (Tønsberg havnevesen), selv om dette utgjør et betydelig godsvolum. Årsaken til avgrensingen er at fokuset i planen er å få gods fra veg til sjø og bane, og derfor er det først og fremst intermodalt gods som i dag blir fraktet på veg som er planens hovedfokus.

Havnene i Oslofjorden håndterer store og varierte godsvolumer. Tabellen under viser en oversikt over ulike lastetyper over de største havnene i Oslofjorden 2013 målt i tonn, hvor Grenland havn er den største havnen.

› SE TABELL 1

Mye av godset fraktes i dag på containere, og frakt av gods i containere øker også for varetyper som tidligere ble fraktet i bulk. I vår region gjelder dette for eksempel steinblokker fra steinindustrien i Larvik og kunstgjødsel fra Yara på Herøya.

Samlet containervolum, målt ved antall TEU, i Norge var i 2013 ca. 730.000 enheter. Dette betyr at de havnene som er nevnt i tabellen under står for over 66 % av Norges containervolum. Havnene i Vestfold og Telemark håndterte mer enn 13 % av norske havners TEU's i 2013.

› SE TABELL 2

I tillegg til gods fraktet med båt i containere håndter havnene store mengder stykk gods som kommer med ferger og frakteskip.

Grenland havn er en stor RoRo-havn og mottar store godsvolumer som ikke fraktes i containere. RoRo-aktiviteten på Breviksterminalen utgjør ca 60 % av total virksomhet på terminalen. Både Larvik havn og Grenland havn har fergeterminaler (RoPax) som i tillegg til passasje-

Navn (Alfabetisk)	Lastetype (tonn)					Største lastetype
	Tørr last	Våt bulk	Intermodal	Annet	Totalsum	
Borg Havn IKS	1 306 854	1 017 854	395 866	-	2 720 382	48 % tørr last
Drammenregionens IKS	2 512 671	155 593	141 792	18 672	2 828 728	89 % tørr last
Grenland Havn IKS	6 448 545	3 389 797	766 520	207 888	10 812 750	60 % tørr last
Kristiansand Havn KF	477 109	360 541	918 476	469	1 756 595	52 % intermodal
Larvik Havn KF	386 739	-	1 241 454	-	1 628 193	52 % intermodal
Moss Havn KF	137 651	-	304 473	-	442 124	52 % intermodal
Oslo Havn KF	1 792 290	2 090 550	1 905 595	6 018	5 794 453	52 % intermodal
Sandefjord Havnevesen	-	-	160 691	-	160 691	52 % intermodal
Tønsberg Havnevesen	63 988	9 680 207	0	-	9 744 195	52 % intermodal
SUM	13 125 847	16 694 350	5 834 867	233 047	35 888 111	
SUM (andel)	36,6 %	46,5 %	16,3 %	0,6 %	100%	

TABELL 1 LASTETYPEN OVER HAVNENE

rer også frakter vogntog og hengere. Ropax-aktiviteten utgjør ca 40 % av total havneaktivitet på Revet. Driftsåret 2015 vil være første året hvor Langesund Fergeterminal har daglige anløp hele året. Tabellen under (tabell 3) viser en oversikt over gods i tonn som fraktes i henholdsvis containere, hengere uten trekkvogn og vogntog/godsbiler.

› SE TABELL 3

Relevant retningsbalanse er også viktig for utvikling av havner, fordi transport i begge retninger bidrar til bedre kapasitetsutnyttelse på fartøyet og dermed mulighet for lavere transportpris. Det gir imidlertid ikke alltid mening å måle retningsbalanse ut fra havnens totale volum,

siden det kan være industrispesifikke forhold som styrer transportene.

Både Larvik og Grenland har høy andel av utgående last. I underkant av 90 % av tonn fraktet i containere ble i 2013 sendt ut over havnene, mens i overkant av 10 prosent av tonn i container kom i inngående containere. Dette illustrerer at det dreier seg om eksportpregede havner, men også at det transporteres tunge produkter. F.eks. Larvikitt i Larvik og Yara-produkter i Grenland.

Havner som Oslo og Drammen har vesentlig lavere andel utgående enn inngående tonn. Det vil si stor grad av import, noe som gir motsatt tonnbalanse av det man

Havn	2009	2010	2011	2012	2013
Oslo Havn KF	178 557	201 900	208 808	202 824	202 477
Larvik Havn KF	56 003	58 157	68 821	61 720	64 230
Moss Havn KF	44 242	52 423	61 768	61 269	60 564
Kristiansand Havn KF	35 418	42 190	39 767	44 597	48 754
Borg Havn IKS	38 581	35 742	38 334	40 705	45 383
Grenland Havn IKS	16 146	21 288	24 361	29 863	30 722
Drammenregionens IKS	11 398	14 548	19 856	25 792	30 460
SUM (antall TEU¹)	380 345	426 248	461 715	466 770	482 590

TABELL 2 LASTEDE OG LOSSEDE CONTAINERE (ANTALL TEU 2009-2013)

Havn (Alfabetisk)	Containere	Hengere/semi uten trekkraft	Vogntog/godsbiler	Total	Andel containere
Borg Havn IKS	395 866	-	-	395 866	100 %
Drammenregionens IKS	141 792	-	-	141 792	100 %
Grenland Havn IKS	384 019	154 907	28 867	567 793	68 %
Kristiansand Havn KF	427 389	65 869	425 218	918 476	47 %
Larvik Havn KF	693 036	-	548 418	1 241 454	56 %
Moss Havn KF	304 473	-	-	304 473	100 %
Oslo Havn KF	1 313 891	317 043	274 661	1 905 595	69 %
Sandefjord Havnevesen	-	-	160 691	160 691	0 %
Tønsberg Havnevesen	-	-	-	0	0 %
SUM (antall TEU¹)	3 660 466	537 819	1 437 855	5 636 140	65 %

TABELL 3 INTERMODAL TRAFIKK OVER HAVNENE (TONN I 2013)

¹ TEU er mål for containere og én TEU tilsvarer én 20 fot container



finner i Larvik og Grenland. Borg og Kristiansand har mer balanserte inn- og utgående volum.

Varestrømsanalyser gir oversikt over hvilke varegrupper som i hovedsak fraktes til og fra et definert område, og hvilke transportmidler og korridorer som benyttes. I dette planarbeidet er det ikke utarbeidet egen varestrømsanalyse for Vestfold og Telemark. Imidlertid er det gjort beregninger av varestrømmer i NTP godsanalysens delrapport 1: Kartlegging og problemforståelse som er av interesse for Telemark og Vestfold.

Denne viser at de største volumene som transporteres er oljeprodukter, mineraler og innsatsvarer i produksjonen. Disse varegruppene utgjør også de største transportmengdene i våre fylker, hvor industrien i Grenland, steinindustrien i Larvik og raffineriet på Slagentangen i Tønsberg bidrar med store mengder, både i tonn og volum. Transport av tømmer på veg og bane utgjør også store volumer. Hoveddelen av det som transporteres innenfor disse varegruppene transporteres som bulkklaster, og er i hovedsak utenom de varegruppene som denne planen er mest opptatt av. Imidlertid blir også produkter fra industrien transportert i containere, som f. eks. deler av steineksport fra Larvik og kunstgjødsel fra Grenland. De store volumene transporteres primært sjøveien med skip som er spesielt utstyrt for den typen gods som transporteres, primært bulkskip. Industrigodset som fraktes i containere har stor betydning for at det er tilstrekkelige mengder gods til og fra Vestfold/Telemark til å opprettholde feeder-rutene med containerskip som anløper havnene i Larvik og Grenland.

Det er en betydelig sammenheng mellom transport av intermodalt gods og øvrig industrigods fordi ulike godstyper delvis benytter den samme infrastrukturen til transport, både havne-terminaler, skip, bil og bane. Når vi ser på hvilke typer gods som dominerer godstransporten i Vestfold og Telemark er det først og fremst industrigodset som utløser behovet for infrastruktur. Annen type godstransport, som transport av stykk gods og containeriserte forbruksvarer, kan benytte ledig kapasitet i havner og på jernbane. Kunnskapsgrunnlaget til planarbeidet viser at det er ledig havnekapasitet i Telemark og Vestfold som kan utnyttes bedre, og et større volum vil igjen styrke transportrutene på sjø og bane så lenge det finnes infrastruktur som kan benyttes.

3.3 HVORDAN VIL ENDRINGER I EUROPA PÅVIRKE GODSSTRØMMER?

Utviklingen innenfor godstransportområdet i Europa påvirker også godstransporten ut og inn av Norge, og EUs White Paper on Transport (2011) legger føringer for miljøvennlig transport av personer og gods. I tillegg legges det opp til at hovedstrømmene av gods skal gå langs noen transportkorridorer gjennom Europa (TEN-T). For Vestfold og Telemarks del er det interessant å se hvordan transporten til og fra våre fylker kan kobles på transportkorridorene fra Gøteborg og Hirtshals til det øvrige Europa.

Hirtshals havn har ambisjoner om å bli et omdreiningspunkt for gods til Skandinavia. Der legges det nå til rette for jernbanegodsterminal som åpnes sommeren 2015. Gods mellom Hirtshals og Duisburg skal fraktes med modulvogner som settes på jernbanen, og fraktes videre med fergene til Kristiansand, Langesund og Larvik. På norsk side kobles modulvogn til trekkvogn og de fraktes videre på veg til bestemmelsesstedet. Dersom modulvognene kan fraktes videre med godstog fra Larvik og Grenland vil det være et viktig bidrag for å overføre gods fra veg til bane.

3.4 MER GODS FRA VEI TIL SJØ OG BANE/ REDUSERE KLIMAUTSLIPP

Norge er et spredt befolket land med få innbyggere i utkanten av Europa. Det innebærer at godset før eller siden må over på bil for å nå kunden. I internasjonal målestokk er godsmengdene små og målpunktene er mange og spredt. Selv om det er et betydelig potensiale for overføring, er mulighetene begrenset sammenlignet med mer sentrale deler av Europa. Det betyr at CO₂-nøytrale drivstoff uansett vil være en viktig del av løsningen for å gjøre norsk godstransport klimanøytral.

Miljøgevinst ved bedre retningsbalanse?

Både Larvik og Grenland havn er typiske eksporthavner der andelen eksport er oppe i 70-80%. Det innebærer bl.a. at et betydelig antall containere fraktes tomme til havnene. En bedre balanse i forholdet mellom import og eksport i Larvik og Grenland havn kan gi både økonomiske og miljømessige gevinster. Oslo havn er

en utpreget importhavn, og forholdet bør ligge vel til rette for et utvidet samarbeid. Dette gjøres til en viss grad i dag, men potensialet bør være større. Ut i fra kriteriet om bedre retningsbalanse bør det også være mulig å vurdere et samarbeid med Drammen havn. Rent samfunnsøkonomisk bør det være ønskelig å øke andelen transittgods til våre eksporthavner for å utnytte ledig importkapasitet.

Skipsfarten må bli mer miljøvennlig

Skipsflåten i dag baseres i stor grad på forurensende tungolje. Det nye SECA regulativet med krav til lavere svovelutslipp vil i framtiden føre til at flere velger mer miljøvennlige drivstoffløsninger som LNG. I et langsiktig perspektiv må store deler av skipsflåten byttes ut/bygges om for fullt ut å bli et klimavennlig alternativ. Det innebærer nye og energieffektive skrog og alternative drivstoff.

Gods må fraktes nærmere målpunktet før det havner på vei

I dag er det ofte lasting/omlastning av godset som er økonomisk utslagsgivende for valg av transportløsning og ikke selve transporten. Stor grad av fleksibilitet og mange og spredte målpunkter gjør transport på bil gunstig i Norge/Norden. Både sjø og bane krever oftest store volumer og lange transportavstander. Skal båt og jernbane vinne markedsandeler må godset samles i større intermodale terminaler nærmere målpunktet enn i dag før det lastes over på bil.

Konkurransforholdene mellom bil og båt/bane må endres

Transport på bil bidrar med store klimautslipp, er lokalt forurensende og utgjør en betydelig sikkerhetsrisiko i mange lokalsamfunn. Til tross for disse forholdene øker vegtransporten. Mer gods på sjø og bane kan ikke løses bare ved å bygge og effektivisere infrastruktur. Det er også nødvendig å øke avgiftsnivået slik at biltransporten i større grad gjenspeiler samfunnskostnadene. EUs White Paper on Transport (2011) har til hensikt å bidra til det. Selv om det i Norge og Europa går i en slik retning er det enda lang vei å gå før kostnadene ved transport av gods på vei speiler de belastningene det påfører samfunnet. Med EUs økende fokus på klima er det imidlertid mye som peker i retning av at dette er i ferd med å skje og at det vil forsterkes i tiden fremover.

Potensial for mer tømmer på bane

Etter nedleggelse av treforedlingsindustri i vår region har tømmereksporten økt. Det selges i dag økende mengder tømmer til industrikunder bl.a. i Sverige der båttransport ikke er et godt alternativ. Lange transportavstander, store volumer og industrikunder med jernbanespor inn på industriområde gjør togtransport aktuelt. AT skog transporterer om lag 10 % av sitt tømmer (90 000m³/tilsvarende 2250 trailere) på tog. De anslår et potensial for å doble dette volumet hvis infrastruktur blir bedre tilrettelagt. Det vil innebære 2250 færre trailere/år på norske veier. For AT skogs vedkommende er bedre terminalforhold langs Sørlandsbanen kritisk for å lykkes. Det er også en betydelig økt transport av tømmer på skip fra vårt område til det europeiske kontinent og også oversjøisk. Det arbeides med ny industriell utnyttelse av biomasse fra bl.a. skog. Dette kan påvirke terminalstruktur og godsstrømmer.

3.5 BEDRE UTNYTTELSE AV INFRASTRUKTURINVESTINGER OG KAPASITET

Kunnskapsgrunnlaget viser at havnenes kapasitet totalt sett for håndtering av økte mengder stykkgods/containere er god fram mot 2030. Isolert sett er imidlertid kapasiteten i Grenland noe dårligere. Store nye etableringer av f.eks. nye industriaktører vil kunne påvirke dette bilde, men dette er vanskelig å forutse. Usikkerheten i et 20-50 års perspektiv er betydelig. Et stadig økende politisk press for å flytte gods fra vei til sjø/ jernbane vil i et langsiktig perspektiv kunne legge grunnlaget for en felles stor intermodal terminal for stykkgods med jernbanetilnytning i vårt område. En ny storhavn for stykkgods i Vestfold/Grenland krever en kraftfull mobilisering fra begge sider av fylkesgrensen. Etter at Larvik Havn etablerte seg på Revet er containerkapasiteten kraftig utvidet. Larvik havn ser heller ikke langsiktige behov for utvidelser av containerkapasitet. Det er vanskelig å se for seg at Grenland alene skal skulle drive frem en ny storhavn for stykkgods i vår region. Dette vil betinge et offentlig-privat samarbeid.



3.6 REGIONAL KONKURRANSEKRAFT

For regionen er det også et konkurransefortrinn for næringslivet at gods- og varetransport fungerer effektivt. Logistikkbransjen i seg selv genererer mange arbeidsplasser. Det å være lokalisert langs en effektiv transportkorridor mellom Oslo-området og kontinentet er en styrke for transportintensivt næringsliv.

I tillegg til transportarbeid som utføres av logistikkbransjen, genereres det en betydelig transportmengde fra industri- og handelsbedriftene i regionen. Det forventes at IKEA sin etablering av varehus mellom Sandefjord og Larvik vil innebære økt godstransport. Mulig etablering av gruvedrift i Kodal i Vestfold vil føre til hyppige transporter mellom gruveområdet og Larvik havn. I tillegg medfører eksisterende industri i Larvik og Grenland at store mengder gods transporteres til og fra regionen. Mye av industrigodset fraktes med båt. Det er interessant å utrede om gods som fraktes med bil fra produksjonsanlegg til kai kunne gått på bane der det ligger til rette for det. Et mulighetsstudie har sett på om godsvolumene som fraktes fra Herøya industripark til havneterminal i Brevik og Larvik kunne gått på sjø eller bane fra Herøya.

Veldrevne havner skaper næringsutvikling

Regionens havner er veldrevne og trekker til seg mye

logistikk og havnerelatert virksomhet. Havnene er godt geografisk plassert midt i mellom Oslo og Kristiansand. Et formalisert samarbeid mellom Vestfold og Telemark vil kunne bidra til større synlighet og større samlet kompetanse. Havnene vil sammen kunne stadfeste områdets status som knutepunkt for stykkgodstransport mellom Oslo og Kristiansand. Dette vil igjen kunne trekke til seg logistikkbedrifter i større grad enn i dag. En større virksomhet vil normalt gi slagkraft og evne til å følge opp kundenes behov i enda større grad. Larvik havn og Grenland havn har i dag henholdsvis 16 og 18 ansatte.

3.7 SAMARBEID FOR MER GODS GJENNOM JYLLANDSKORRIDOREN

Jyllandskorridoren går fra Hirtshals/Frederikshavn via Aalborg/Aarhus til Flensburg-Hamburg. Økt godstransport over havnene nord i Danmark representerer et potensiale for ny næringsvirksomhet i vår region. Korridoren er en del av EUs transportnettverk TEN-T og er av stor interesse for Vestfold og Telemark. Vei- og banestrekninger nord for Århus; E39 til Hirtshals og E45 til Frederikshavn, inklusive jernbaneinfrastrukturen, er en del av EUs sentrale transportinfrastruktur. Gjennom samarbeidsorganet Nordisk Transportpolitisk Nettverk, ønsker særlig fylkene Vestfold, Telemark og Vest-Agder å samarbeide



med region Nord-Jylland. Hensikten er å se på hvordan mer gods kan fraktes på sjø og bane til/fra Sør- og Østlandet gjennom Nord-Jylland. Dette kan gjøres gjennom:

- **Samordnet politisk påvirkningsarbeid for å skape større forståelse for regionens potensial på transport-politiske arenaer i Norge, Danmark/Nord Tyskland.**
- **Samarbeid med Hirtshals/andre havner på nordspissen av Danmark**
- **Formalisert samarbeid mellom f.eks. Larvik og Grenland havn vil kunne styrke konkurranseevnen, øke synlighet, samler kompetansen og gi organisatorisk styrke som kan styrke vårt områdes attraksjonskraft.**
- **Regionen vil kunne styrke sin posisjon som knutepunkt for gods over Jylland/kontinentet ved å samle seg om en felles terminal for stykkgoods i Vestfold og Telemark.**
- **Korridoren Oslo - Larvik/Grenland - Hirtshals gis status som ny utenlandskorridor i NTP**

Hirtshals havn har ambisjoner om å bli et omdreiningspunkt for gods til Skandinavia, blant annet som en følge av den kommende transportaksen Hirtshals - Duisburg med jernbane.

3.8 VÅR REGION KAN AVLASTE DET SENTRALE OSLO-OMRÅDET

Alnabru godsterminal og Oslo havn utgjør sammen selve navet for godstrafikken både nasjonalt og interregionalt. Godspartiene omlastes i dag i stor grad til biltransport i Oslo. Med sterk befolkningsvekst og sterk trafikkvekst i Oslo og Akershus, møter godstransport på veg økende framkommelighetsproblemer inn og ut av hovedstaden. Samtidig bidrar godstransport på veg selv til redusert framkommelighet. Langs vestsiden av Oslofjorden er det både i Drammen, Larvik og Grenland utviklet infrastruktur for sjøtransport, som alle har potensial for å overta mer av godstransportarbeidet. Utfordringen blir å utvikle et tilbud for gods på jernbane, som kan sikre gode intermodale transportløsninger. Samtidig er havnene i Larvik og Grenland havner der eksportandelen er betydelig større enn importen. Dette innebærer at tomme containere fraktes til Larvik/Grenland. Noe av denne ledige importkapasiteten bør kunne utnyttes for å avlaste det sentrale Oslo-området.

3.9 MULIGHETER FOR SAMARBEID OG FUNKSJONSFORDELING MELLOM AKTØRENE

Erfaring fra tidligere infrastrukturprosjekter har vist at enighet på tvers av fylkesgrenser er kraftfullt i arbeidet med å sikre området finansiering av viktig infrastruktur. Signalene fra aktørene som har deltatt i denne planprosessen understøtter betydningen av å stå sammen om å drive fram infrastruktur av stor betydning for intermodal godstransport.

Formalisert samarbeid mellom Larvik og Grenland havn kan gi gevinst

Proessen har så langt vist at både private og offentlige aktører har betydelig tro på at formalisert samarbeid f.eks. mellom Larvik og Grenland havn vil kunne gi en positiv regional gevinst. Oppsummeringen fra scenarieverkstedet i Horten 23.-24. september 2014 understøtter dette. Det er verd å merke seg at havneaktørene i Østfold arbeider med et mer formalisert samarbeid der blant annet Moss og Borg havn har gått sammen i Havnealliansen. Det er mange former og grader for samarbeid som kan gi resultater. Det er rimelig å anta at jo mer formalisert samarbeidet er, jo større er sannsynligheten for at det får en effekt.

Økt transport av intermodalt gods på sjø og bane krever større volumer

Volum og avstand er kritiske forhold for å øke andelen gods på bane. I et slikt perspektiv vil det å samle alt stykkgoods på ett sted kunne bidra til økt måloppnåelse. Med samme begrunnelse vil det kunne være gevinster knyttet til utvikling av en felles «Dryport» for Vestfold og Telemark.

Regjeringen ønsker å stimulere til sterkere samarbeid mellom havner og har foreslått å bevilge 10 mill. kr til en ny tilskuddsordning for havnesamarbeid over statsbudsjettet for 2015.

3.10 KLIMA OG MILJØBETRAKTNINGER

Målpunktene for gods i Norge er mange og spredt. Det innebærer at vi uansett vil være avhengige av biltransport for at varene skal nå kunden. CO2-nøytrale

drivstoff på vei er derfor en viktig del av løsningen uavhengig av om vi lykkes med mer gods på sjø og bane. Sjøtransport er på mange områder et godt miljømessig alternativ. Transporten er imidlertid i dag basert på til dels svært forurensende fossile drivstoff. En overgang til CO2-nøytrale drivstoff er nødvendig for at sjøtransport skal bli et fullverdig bærekraftig transportalternativ i framtiden. Godstransport på vei øker betydelig til tross for myndighetenes ambisjoner om å bidra til det motsatte. For å lykkes med mer gods på sjø og bane må både juridiske og økonomiske virkemidler gjøre det forretningsmessig mer fordelaktig å velge sjø- og banetransport. For at konkurranseforhold mellom de ulike transportformene skal bli riktige, er det viktig at offentlige kontrollrutiner på tvers av landegrensene bidrar til at krav til vegtransporten overholdes.

3.11 OPPSUMMERING

I kapittel 3 har vi beskrevet nåværende situasjon og de viktigste utfordringene for å nå mål om økt godstransport på sjø og bane. For grunnlagsdata og mer detaljert fremstilling viser vi til kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet i forbindelse med dette planarbeidet.

Fylkeskommunene i Telemark og Vestfold er opptatt av at det jobbes videre med følgende problemstillinger:

- › Transport av intermodalt gods på jernbane og sjø krever store volumer og/eller lange transportavstander for å bli mer konkurransedyktige. Det innebærer at godset må samles på færre steder.

Dagens havnestruktur med mange og små havner, ofte uten jernbanetilnytning gjør dette vanskelig. Skal vi i vår region lykkes med mindre transport på vei må havnene samarbeide innbyrdes. Regionale og lokale offentlige utviklingsaktører i regionen må samarbeide ytterligere om prioritering av viktig infrastruktur. Mer transittgods over Jylland/fra kontinentet til en felles stykkgodshavn kan åpne for mer transport på sjø og bane. En felles landbasert terminalløsning/dryport med jernbanetilnytning i søndre Vestfold/Grenland bør utredes for å bidra til dette.

- › Container- og stykkgodskapasiteten i søndre Vestfold og Telemark er god hvis en ser området under ett. Det er rom for betydelige økninger i godsvolum. En ny felles storhavn for stykkgods er et svært omfattende prosjekt med dyptgripende konsekvenser. For å kunne løfte et slikt prosjekt må regionale behov totalt sett være større enn i dag. Et eventuelt prosjektet må være svært godt forankret i begge fylker. Dette er ikke tilfelle i dag.
- › Den betydelige industriklyngen i Grenland, og delvis også i Larvik, er motoren for utvikling av det regionale bo- og arbeidsmarkedet. Industrien er også motoren for utvikling av effektive og miljøvennlige transport-systemer på veg, bane og sjø. Industrivirksomhetene opererer i et internasjonalt marked og etablerer seg der rammebetingelsene er gode. Det er derfor svært viktig at transportetatene, offentlige myndigheter og industriklyngen samarbeider om å utvikle fremtidsrettede og kapasitetsterke areal- og transportløsninger

som styrker rammebetingelsene for industrivirksomheter med store godsvolumer.

- › I utviklingen av norsk jernbane har persontransport vært prioritert. Person- og godstransport er ikke uten videre forenelig. Det er svært viktig at jernbanenettet utvikles for også å tilfredsstille godstransportens behov. Det innebærer blant annet gode løsninger for kryssingsspor og påkobling for havnespor langs det nye dobbelsporet på Vestfoldbanen. Alternativt må Bratsbergbanens rolle som godskorridor styrkes. Potensialet for økt transport av gods med tog fra Larvik havn og Breviksterminalen over Bratsbergbanen/Sørlandsbanen er betydelig og øker etter hvert som Vestfoldbanen/Grenlandsbanen bygges ut. For å oppnå gevinst i et kort og mellomlangt perspektiv er det viktig å utnytte potensialet i eksisterende baneinfrastruktur. Viktige elementer i vårt område er:
 - › **Bratsbergbanen som godskorridor**
 - › **Breviksbanen/Breviksterminalen inklusiv påkobling til Vestfoldbanen.**
 - › **Jernbanesporet til Sika-tomten/ Larvik havn og påkobling på Vestfoldbanen**
 - › **Oppruste det eksisterende industrisporet til Herøya.**
- › Godstransport til og fra Herøya er betydelig og belastende for nærmiljøet. En feederløsning (kort transport) enten på sjø eller bane mellom industriområdet og havn er realiserbar. Dette vil kunne gi betydelig miljø- og trafiksikkerhetsmessig gevinst

særlig for innbyggerne på Herøya/Skjelsvik. Det anbefales at mulighetene for slike løsninger utredes ytterligere.

- › Transport av tømmer på vei er en betydelig utfordring på veiene. Potensiale for overføring til bane er stort og dessuten ønsket av de store skogentreprenørene. I dag er mangelen på gode tømmerterminaler langs Sørlandsbanen/Sørlandsbanens sidespor en flaskehals. Det bør settes i gang en utredning på tvers av fylkesgrenser for å løse denne utfordringen.
- › Det ligger et betydelig potensial i økt verdiskaping for vår region gjennom å lykkes i samarbeidet om utviklingen av Jyllandskorridoren. Offentlige og private aktører bør stå sammen om å fremme disse interessene både i innspill til nasjonale planer og på viktige påvirkningsarenaer. I forbindelse med utarbeidelse av NTP 2018-2029 utarbeider Telemark og Vestfold felles innspill om at korridoren Oslo-Larvik/Grenland-Hirtshals bør gis status som ny utenlandskorridor.
- › Godstransporten i det sentrale Oslo-området har store kapasitetsproblemer og gir betydelige miljø- og trafiksikkerhetsmessige utfordringer. Ved å strømlinjeforme og samle godsstrømmer i Telemark og Vestfold bør vår region kunne avlaste dette området. For at dette skal kunne skje på en fremtidsrettet og bærekraftig måte må en eventuell overføring realiseres med sjø-/banetransport.



4

MÅL OG STRATEGIER

HOVEDMÅL

Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane.

Strategier

1. Telemark og Vestfold skal arbeide aktivt for å fremme Jyllandskorridoren som en nasjonal hovedåre for transport av gods.
2. Fylkene skal sammen arbeide for at vilkår for transport av gods på Vestfoldbanen/Bratsbergbanen/Sørlandsbanen blir gode. Vilkår for transport av gods på eksisterende havnespor i Brevik, Larvik og på Herøya skal sikres og videreutvikles.
3. Regionen skal være en pådriver i utvikling av mer klimanøytrale drivstoff til transport av gods og gå foran i valg av slike løsninger der vi selv har mulighet for å påvirke.
4. Larvik havn og Grenland havn skal samarbeide for å gjøre regionen mer attraktiv for transport av gods, og tiltrekke seg havne- og logistikkbasert næringsvirksomhet.

5. Telemark og Vestfold skal i et langsiktig perspektiv sikre hensiktsmessige arealer og infrastruktur for havner og logistikkbasert virksomhet som styrker regionen som helhet.

6. Samfunnets behov for effektiv, trygg og miljøvennlig godstransport må vektlegges i arbeidet med fremtidige bypakker/bymiljøavtaler.

Måleindikatorer

- › Utvikling i mengden gods transportert med bane i Telemark og Vestfold
- › Utvikling i mengden container-/stykkgoods transportert over havnene i Vestfold og Telemark
- › Utvikling i antall arbeidsplasser knyttet til logistikkbransjen i Vestfold og Telemark
- › Utviklingen i mengden gods transportert på Europa- og riksveier i Telemark og Vestfold



5

KILDER

Grenland Havn IKS (2008): Fremtidig hovedterminal for stykk gods i Grenland.

NTP-sekretariatet (2015): NTP Godsanalyse. Delrapport 1: Kartlegging og problemforståelse.

Reijlers Railconsult AS (2014): Godspotensialet på Sørvestbanen.

Samarbeidsalliansen Osloregionen (2012): Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen.

Transportutvikling AS (2014): Kunnskapsgrunnlag - Interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold.

