



## Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

### Felles høringsuttalelse fra Grenland Havn IKS og Vekst i Grenland as

*Grenland Havn IKS er Bamble, Skien og Porsgrunns interkommunale havneselskap. Med et godsslag over 10 mill. tonn er havnen ved siden av Slagentangen (Tønsberg) Oslofjordens udiskutabelt største. En betydelig del av godset er tørr- og våtbulk til og fra industriterminalene, men den multimodale terminalen I Brevik er allikevel blant de viktigste stykkgodshavene i Sør-Norge. Breviksterminalen er eneste operative Ro-Ro terminal i Oslofjorden med faste linjer til/fra kontinentet, Gøteborg og UK. Terminalen har jernbaneforbindelse helt ut til kaikanten og har i 2011 håndtert flere sjø- / bane-laster.*

*Vekst i Grenland as (ViG) er Grenlandskommunenes felles næringsutviklingsorgan eid sammen med regionens næringsliv. ViG er sentral i regionens virkemiddelapparat for å utvikle eksisterende og nye bedrifter og videreutvikle regionens næringsstruktur. Infrastruktur og arealtilgang ansees å være blant regionens viktigste rammebetingelser.*

#### Generelt

Transport og infrastruktur er viktige nøkkelfaktorer for utviklingen av global og nasjonal økonomi og befolkningsutvikling. Rimelig og stadig mer effektiv transport gir muligheter, og utfordringer, for utvikling av land og regioner. Samtidig gir økte transportmengder, både av personer og gods, store klimautfordringer, nye flaskehalsar i nettverket samt endrede rammer for næringslivet.

Nasjonalt er det en stor utfordring med betydelig beregnet befolkningsvekst i noen sentrale områder uten at det synes realistisk å fortsette utviklingen av dagens transportsystem for å ta unna for denne veksten. Denne type utfordringer kan møtes med medstrøms investeringer for å øke kapasitetene eller motstrøms investeringer for å forflytte veksten lengre fra vekstsenteret. Mellomtingen ligger i å bidra til regionsforstørring og avlastning. Dette er strategier som planen tar opp i form av fokus på utbedringer i transportkorridorane og derved regionsforstørring og reduksjon i avstandskostnader. Når det gjelder godstransport er ikke denne strategien fulgt.

Grenland er et av Norges største industristeder med en betydelig eksport av produkter basert på effektive produksjonsprosesser, høy kompetanse og effektiv logistikk. Vi kjenner oss lite igjen i en beskrivelse av at industrien



kun eksporterer råvarer og innsatsvarer. Det er likevel helt nødvendig at rammebetingelsene for denne industriklyngen utvikles videre for å styrke global konkurransekraft. Det er vår oppfatning at godstransportdelen av NTP 2014-2023 tenderer til å fokusere mer på import fremfor å tilrettelegge for landbasert eksport. Det er en tendens vi vil advare mot. Logistikkostnader er en vesentlig konkurransefaktor og negative endringer i rammebetingelser kan gi betydelige konsekvenser for konkurranseutsatte bedrifter. Ikke bare transportkostnadene, men også transporttilbudets profil vil være vesentlig konkurransefaktor i fremtiden. Det vil være vanskelig å eksportere varer med god miljøprofil med «skitten» transport. Planens profil for multimodale terminaler og jernbanetransportsystem tar i liten grad hensyn til dette.

Vi vil påpeke en teknisk side ved godstransportmodellene som feilkilde. En økende andel transport skjer med nøytrale transportbeholdere i form av semitraller, vekselflak, containere, ol. Disse transporteres mellom transportbrukerne med varierende fyllingsgrad. Tomme beholdere har i transportmodellene hverken varetonnasje eller vareverdi og transport av disse regnes ikke inn i modellene. Det gir problemer med å beregne verdien av retningsbalanse inn i modellene.

Planen forutsetter en prioritering av vedlikehold for å ta inn etterslepet på veinettet. Dette forstår vi også vil gjelde fylkesveinettet hvor mye av varetransporten foregår. Det må være ordninger som sikrer at slikt vedlikehold faktisk skjer og at veistandarden økes der den er flaskehals for næringstransporter. E18 bør tillates for 25,25m vogntog og høy tonnasje på strekningen fra Larvik gjennom Grenland og videre sørover. Terminalenes tilknytningsveier må være en del av dette.

På nyinvesteringssiden opererer planen med 4 rammer, fra -20 % til + 45 % i forhold til dagens investeringsnivå. Skal Norges konkurransekraft i forhold til sammenlignbare land opprettholdes må det forutsettes + 45 % og ressurser utover dette. Det er også nødvendig å se på ordninger som sikrer rasjonell utbyggingsfremdrift og forutsigbarhet i prosjektene. Vi støtter derfor tanker om prosjektfinansiering og andre ordninger som sikrer dette.

Det er i planen et uttrykt ønske om overføringer av godstransport fra vei til sjø og bane. Strategiene for å oppnå dette er ikke like åpenbare og konkrete incitamentene for økt bruk av sjø og bane er i liten grad omtalt. En ordning med «premiering» av sjøtransport er foreslått av Norsk Havneforening og en slik type ordning bør utformes for å få varige overganger mellom transportformene.

Vi er også skeptiske til en strategi hvor koblingen mellom sjø og bane ikke ivaretas. Mellomtransport mellom havne- og jernbaneterminal gir både tidstap og økt kostnad fremfor å utvikle faktiske multimodale terminaler. Miljø- og samfunnskostnadene ved slik mellomtransport er lite påaktet i



forhold til distribusjonskostnadene fra terminal. Vi registrerer også at terminalstrukturen ikke tar hensyn til balansen mellom import og eksport og derved kan gi dårligere retningsbalanse.

## Tiltak i korridorene

### Havn

Farleden inn til Grenland er en av Norges travleste og trafikksentralen i Brevik er et nødvendig kontrollpunkt for å sikre fremkommelighet og sikkerhet i skipsleden. Utdyping av Brevikstrømmen har sikret tilgang og sikkerhet for større tørr- og våtbulklaste til industriområdene rundt Frierfjorden i Bamble, Skien og Porsgrunn. Planlegging av ny industri og nye industriområder rundt fjorden vil medføre økt transportmengde fremover. Det planlegges økt samspill mellom havnene med bruk av sjøfeeder og jernbanependel. Dette er prosjekter som kan gi demonstrasjonseffekt for flere havner i Norge.

Brevikterminalen er Grenland Havns intermodale knutepunkt med operativ jernbane til kaikanten og tilknytning til E18 gjennom fv354. Terminalen er eneste operative roro-terminal i Oslofjorden og har et betydelig bakland for transportrutene til/fra UK og kontinentet. Terminalen er også en svært effektiv lolo-terminal for regionens bedrifter.

I planen foreslås det i planperioden utbedringer i ytre del av seilingsleden inn til Grenland. Disse utbedringene vil gi lavere kostnader for brukerne, forbedret regularitet samt betydelig økt sikkerhet gjennom trafikkseparasjon. Igangsettingen bør skje i første planperiode.

Terminalen er tilknyttet banenettet gjennom Breviksbanen som også nyttes som bane for Norcems steintransporter fra Porsgrunn til Brevik. Banen mangler signalsystem for samtidige tog på strekningen og dette bør legges inn i planen. Et slikt signalsystem vil også være forutsetning for en eventuell forlenging av Bratsbergbanen som bybane i Grenland.

Fylkesvei 354 fra Rugtvedt til Heistad er hovedvei for Breviksterminalen. Tunnelhøyde 4,1 m gir behov for å benytte begge tilkomstene til terminalen. Som stamnetthavn forutsetter vi at hele denne strekningen gis riksveistatus, slik det var forutsatt i NTP 2010-19.

Vi vil også gjøre oppmerksom på at Grenland Havn har bedt Telemark Fylkeskommune starte prosess med regional plan for stykkgodshavn for å sikre en langsiktig avsetning av arealer for et multimodalt knutepunkt med kapasitet for lokalt og regionalt næringsliv. Terminalen skal sikre effektiv overgang mellom transportformene og det forutsettes både vei og bane til kaikanten og effektiv sjøverts struktur utenfor kaikanten. Planlegging og sikring av arealtilgang kan også sikre utviklingsmuligheter for større bakland



om nødvendig. Grenland Havn er i denne prosessen åpen for større regionalt samarbeid som sikrer regionens og brukernes interesser.

Fra 2013 vil fergeterminalen i Langesund igjen være operativ med daglige seilinger til og fra Danmark. Det er investert om lag 100 mill.kr. i oppgradering av terminalen. Flere fergelinjer kan være aktuelle fra denne åpne terminalen som dermed bør tilknyttes stamnettet.

### Bane

I utviklingen av Vestfoldbanen er det forutsatt at Eidangerparsellen får oppstart i 2012 med forutsatt ferdigstilling i 2018. For å sikre god fremdrift og kontinuitet er det helt nødvendig å igangsette planarbeidet for Porsgrunn stasjon inklusive tilknytningen til det private industrisporet til Herøya.

Vi forutsetter at IC-utbyggingen gjøres på en slik måte at tilgangen til sporet for gods sikres. I KVVU for Vestfoldbanen synes alternativet med dimensjonerende hastighet 250km/t og VB4C kombinert med alternativ VB4A å ivareta bysentrene og regional sammenknytning på beste måte. Sporkapasiteten fra Porsgrunn til Skien må dimensjoneres slik at det ikke oppstår kapasitetsproblemer i fremtiden. Hvorvidt det løses med dobbeltspor eller lange kryssningsspor må avveies i forhold til de inngrep som er nødvendige.

Breviksbanen går ut fra Eidanger stasjon som blir liggende utenfor Vestfoldbanen når Eidangerparsellen er bygd. Den nedlagte stasjonen har spor- og arealkapasitet til å fungere som godsterminal vei/bane for å fylle ut funksjonaliteten for Brevikterminalen.

Vi er enige i at sammenknytningen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen gjennom Porsgrunn prioriteres for planlegging og oppstart i planperioden. Sammenknytningssporet, Grenlandsbanen, kan bidra til å utløse arealer til et nytt industriområde i Bamble og ansees nødvendig for å sikre en miljømessig god transportløsning for området. Eksisterende sørlandsbane vil kunne få god etterbruk som godsbane og med lettmateriell for regional persontransport mellom bl.a. industriklyngene i Kongsberg og Grenland.

### Vei

E18 som firefeltsvei vil være ferdig til Langangen i 2015. Strekningen derfra til Agder bør bygges ut i planperioden. Parsellen Rugtvedt-Dørdal er ferdig planlagt og bør igangsettes straks samtidig som planleggingen av parsellen Langangen-Rugtvedt må ferdigstilles og prosjektet igangsettes, senest i 2018.

For Grenland som næringsområde er internveinettet av stor betydning. Rv36 er en vesentlig del av dette internveinettet. Veien inngår i rute 5 og er en viktig kobling mellom denne og rute 3. Strekningen gjennom Grenland inngår i Bypakke Grenland som det er behov for å styrke og forseres for å sikre



fremkommelighet i byområdet. Fokus på myke trafikanter og kollektivtransport må ikke lede til flaskehals for næringslivets transporter og gjennomgående trafikk i riksvegssystemet.

Vi vil påpeke utenlandsfergenes betydning som veitilknytning mellom landene. I diskusjonene rundt NTP betones stadig problemstillingen med stor trailertrafikk over Svinesund. Fergeforbindelsene (og roro) til bl.a. Sverige og Danmark er beste avlastning for Svinesundtrafikken. Forbindelsene i Sandefjord, Larvik og Grenland bør gis samme korridormessige status som bl.a. Oslo og Kristiansand fordi de statistisk synes viktigere for godstransport og at avlastningseffekten kan økes videre.

Grenland, 27.6.2012

Petter Ellefsen  
Spesialrådgiver  
Grenland Havn / Vekst i Grenland