
Fra: Liljebjelke, Hans Jacob [mailto:hans.jacob.liljebjelke@kystverket.no]

Sendt: 6. september 2013 20:31

Til: Postmottak FKD

Emne: VS: Høringsuttalelse NOU - 2013:8

Halden,

27.08.2013

HØRINGSUTTALELSE NOU - 2013:8

Dersom det skal gjøres endringer som får langsiktige og varige innsparinger vil losene ved Fredrikstad losstasjon støtte flytting av bordingsfelt i Oslofjorden i henhold til NOU – 2013:8, både som forsvarlig og fornuftig.

Med dette støtter vi oss til tidligere undersøkelser om besparelser for Kystverket for flytting av bordingsfeltet, ref. til lokalt utarbeidede skriv (vedlegges).

Vedlegg 1: Lostjenesten i Oslofjorden, 1987.

Vedlegg 2: Effektivisering av tilbringertjenesten i Oslofjorden, utarbeidet av valgt Arbeidsgruppe, 2006.

Flytting av bordingsfeltet er til en stor økonomisk fordel både for våre kunder og for Kystverket. Vi finner det forsvarlig å gjøre dette i dag med hensyn til forbedret sikkerhet for seilassen i dette åpne farvann.

- *Påbud om godkjent ECDIS*
- *Kursing av navigatøren om bruk av dette.*
- *Trafikkseparasjon i farvannet.*
- *Påbud om AIS på fartøyene.*
- *Farvannet er overvåket av VTS/Trafikksentral.*

Det negative ved NOU – 2013:8 er at den ikke differensierer størrelsen på fartøyene i de forskjellige ledene.

Det er stor variasjon på beskaffenheten av løpene. At de vanskelige og krevende ledene blir sidestilt med åpne og enkle ledene er ikke fornuftig.

Dette med begrunnelse i ledenes utforming, bredde, dybde, strøm, vind og sikt. I de trange farvann som vi løser i er det ikke full dekning av trafikksentralen, og VTS'n fanger ikke opp avvik ved seilassen før det er for sent. Derfor mener vi at en differensiering i henhold til ledene må innføres som en sikkerhet for skipene og miljøet.

Med vennlig hilsen, på vegne av losene (14) ved Fredrikstad losstasjon

John Einar Pedersen
Statslos/Stasjonstiilitsvalgt

Hans Jacob Liljebjelke
Losformann Fredrikstad losstasjon

Jnn. 100/87 - 14/2.

Oslo, 13.februar 1987

Til stortingsrepresentant Mary Eide
Stortingets Fiskeri -og Sjøfartskomiteé

LOSTJENESTEN I OSLOFJORDEN

Bakgrunnen for dette notat er Sjøfart -og Fiskerikomiteéns befarings på Hvasser den 2. februar d.å., der representanten Rolf Nilsen avslutningsvis inviterte til kontakt med komitémedlemmer om eventuelle spørsmål i forbindelse med lostjenesten som måtte være for dårlig belyst .

Undertegnede var til stede under komitéens befarings på Hvasser; Oddvar Andreassen som tillitsvalgt ved Horten losstasjon og Harald Meyer Hanssen som fungerende losoldermann i Oslo.

Etter befaringsen og de påfølgende samtaler satt vi begge igjen med det inntrykk av at samtalene ble dominert av synspunkter som i for liten grad tar sikte på løsninger som virkelig monner når det gjelder en rasjonell drift av lostjenesten i Oslofjorden.

Vi finner det derfor riktig overfor saksordføreren å peke på følgende forhold, slik at vi er sikre på at komitéen sitter inne med et mest mulig helhetsmessig bilde av situasjonen i Oslofjorden.

1. Ca. ~~tre~~ ^{tre}parten av alle losinger i Norge blir utført i Oslofjorden-området. En rasjonell drift av tjenesten her vil derfor gi særlig stor uttelling.
2. Ca. 80% av lostjenestens utgifter er lønn til losere og losbåtførere. Det vil derfor være tiltak som rettes mot personellsiden som vil gi utslag av noen betydning.
3. Skal det oppnås en rasjonell utnyttelse av loskorpset i Oslofjorden, må hovedbordingsfeltet flyttes innover i fjorden. Det eneste tiltak som virkelig monner, vil være å flytte hovedbordingsfeltet fra Færder til Horten/Moss området. Andre tiltak vil bare være flikking som neppe vil gi merkbare utslag.
4. En flytting av hovedbordingsfeltet fra Færder til Horten/Moss-området er pekt på som den mest rasjonelle løsning for lostjenesten i Oslofjorden av alle offentlige faginstanser som har uttalt seg.
5. Den eneste virkelige hindringen for et hovedbordingsfelt ved Horten/Moss er bestemmelsen om lostvang for fremmede ikke-militære fartøyer i forbudt sjøområde. Seilingsmessig er farvannet mellom Færder og Bastø problemfritt for de aller fleste fartøyer.
6. Bunnfast fyrlykt vil i løpet av våren bli satt opp på Mefjordbåen ved Bastøy. Det samme vil bli gjort på Hollenderbåen ved Fulehuk til neste år. Disse tiltakene vil gjøre strekningen Færder -

Bastøy navigasjonsmessig meget enkel under alle forhold.

7. Grensene for det forbudte sjøområde har ved flere anledninger vært tillempet lostjenestens behov, f.eks. ved Andøya samt Vestfjorden til Lødingen.
Dette må da også kunne gjøres i Oslofjorden. Ved enkle tiltak vil oppsynet med alle fartøyer gjøres like godt som om los var ombord.
8. En flytting av hovedbordingsfeltet til Horten/Moss-området vil blant annet ha følgende fordeler:
 - Losingsdistansen vil bli 22 n.mil kortere
 - eventuell tilbakereisetid vil mer enn halveres grunnet god kommunikasjon på begge sider av fjorden
 - mulighet for returlosing vil øke betydelig grunnet kortere losingstid

Det er i disse forhold gevinsten ligger, ettersom et betydelig mindre antall loser vil kunne utføre det samme antall losinger.

9. Fartøyene som p.g.a. størrelse eller fordi de skal anløpe havner som ligger utenfor Horten/Moss, f.eks. Slagen, Vallø, Tønsberg vil fortsatt kunne få los lengere ut i fjorden. Om nødvendig ved Færder, enten ved at los settes ombord fra losbåten i Skipstad-sand eller ved at en hurtiggående losbåt går ut fra Horten.

Kjøretiden ut blir relativt kort om man sammenligner med kjøretid andre steder på kysten (f.eks. Tromsø - Hekkingen, Sandesjøen - Åsvar)

10. Dersom det av distriktpolitiske hensyn er ønskelig å beholde loskontoret og formidlingstjenesten på Hvasser, vil dette være helt problemfritt.
I Rogaland ligger det nyetablerte loskontor på Kvitøy, mens losbåtene er stasjonert ved bordingsfeltene Tananger, Skudenes-havn og Kopervik. I Bergen losoldermannskap ligger loskontoret i Bergen, mens losfartøyene er stasjonert på henholdsvis Feie og Korsfjorden.
11. Det eneste som behøver å flyttes dersom hovedbordingsfeltet for Oslofjorden legges til Horten/Moss-området, er losbåtene.
Tiltaket vil ikke nødvendiggjøre noen endringer i bosetningen, hverken for loser eller losbåtførere.
12. Bordingsfeltet ved Torbjørnshjør/Vidgrunnen på østsiden av fjorden forutsettes bibeholdt som nå.

Etter vår mening bør tiden nå være inne til å legge til side alle særinteresser og lokale hensyn, men se på det saken gjelder, nemlig skipsfartens behov.

Man må presisere at denne henvendelse er en personlig oppfatning av begge undertegnede på hvordan man kunne tenke seg en løsning for en rasjonell drift av lostjenesten i Oslofjorden.

Med hilsen

Harald Meyer Hanssen
(Harald Meyer Hanssen

fung. losoldermann OSLO

Oddvar Andreassen
Oddvar Andreassen

Statslos
(tillitsvalgt Horten
losstasjon)

EFFEKTIVISERING AV TILBRINGERTJENESTEN I OSLOFJORDEN

Kystverkets arbeidsgruppe for loseffektivisering/tilbringertjenesten vedtok i møte 22.09.05 utarbeidelse av effektiviseringsforslag for Oslofjorden. En lokal arbeidsgruppe med brukerinteresser representert ble nedsatt av losoldermannen i Oslofjorden. Denne skulle utarbeide en innstilling innen 01.03.06.

Arbeidet skulle inkludere følgende vurderinger:

- Samordning av losbåtstasjoner herunder:
 - Flytting av lokasjon
 - Felles vaktplanordning
 - Nattstenging av stasjoner
- Flytting av losbordingspunkter
- Landbasert losing, navigasjonsrådgivning/instruks av fartøyer fra trafikksentraler
- Koordinering av losoppdragene ved å "styre" skipsanløp/-avganger i større grad enn i dag
- Gjennomgang av kompetansebehov, registreringsverktøy, kommunikasjonsmuligheter og kapasiteten ved losformidlingen

Det første møtet i ble avholdt 22.11.05. I dette ble følgende arbeidsgruppe valgt:

Losoldermann	Tore Olsen
Statslos	Jon Einar Kristiansen
Losbåtfører	Terje Klingvall
Trafikkleder	Arne Christoffersen

Distriktssjefen deltok på det første møtet.

Losbåtstasjoner i Oslofjorden

Skipstadsand losbåtstasjon ligger på Asmaløy ved innseilingen til Fredrikstad og er bemannet med seks personer. Stasjonen opererer 24 timer i døgnet.

Hvasser losbåtstasjon ligger i Sandøysund på Hvasser og er bemannet med elleve personer. Stasjonen opererer 24 timer i døgnet.

Arbeidsgruppen valgte å jobbe videre med følgende effektiviserings- og innsparings-tiltak:

1. Stenging av Skipstad losbåtstasjon om natten
2. Flytting av bordingsfelt fra Færder til Vallø/Jarlsø
3. Innleie av tjenester
4. Effektivisering av tømmlister/losformidling
5. Reduksjon av farten på losbåtene

Stenging av Skipstadsand losbåtstasjon om natten

Stenging av Skipstadsand losbåtstasjon fra kl. 0000 til kl. 0600 vil gi følgende innsparing:

Hjemmevaktgodtgjørelse for 876 timer	kr	146.000,-
Overtid i 2005 – ca. 2136 timer (0000-0600)	kr	640.000,-
Totalt	kr	<u>786.000,-</u>

Merutgiftene blir som følger:

På Skipstad har vi ca. 519 losoppdrag pr. år mellom kl. 0000 og kl. 0600.

Reiser for Fredrikstad-loser til Hvasser: 519 x 200	kr	103.800,-
Ev. reiser med taxi	kr	570.000,-

Dersom det velges en kombinasjon med taxi og offentlig kommunikasjon, ender beløpet totalt på kr 337.000,-. I tillegg kommer tapt arbeidstid pga. reising Fredrikstad-Hvasser.

Det er altså ikke de helt store summene å spare på å stenge Skipstadsand losbåtstasjon om natten. Dessuten arbeides det med en "lumpsum"-ordning for overtid ved 6-mannsstasjonene. En slik ordning vil gjøre nattstenging av Skipstadsand til en ikke-sak.

Hvis bordingsfeltet blir flyttet inn til Vallø/Jarlsø, er det heller ingen alternativer til å borde i ytre Oslofjord.

Arbeidsgruppa har derfor kommet til at nattstenging av Skipstadsand ikke er aktuelt i denne vurderingen.

Flytting av bordingsfeltet fra Færder til Vallø/Jarlsø

Arbeidsgruppa har sett på muligheten av å flytte bordingsfeltet fra Store Færder til farvannet øst av Vallø, se egen skisse for bordingsfelt.

- Sikkerheten økes ved at man slipper all kryssingen av farvannet for å komme inn og ut av bordingsfeltet ved Færder.
- Utenfor Vallø vil det aller meste av trafikken ta og kvitte los i sine respektive seilingskorridorer.
- Sikkerheten for personell og losbåter øker da farvannet utenfor Vallø er mer skjermet enn farvannet ved Færder.
- Ved flytting av bordingsfeltet vil alle båtene kunne betjenes på arbeidskanal 19.
- Losbåten på Vallø vil betjene øvrige anløp til fjorden på et bordingsfelt 4-5 nm øst av Vallø. Den vil også bli mer fleksibel da den kan brukes til transport av loser til nærområdene som Slagen, Horten, Moss, Tofte og Langøya.
- Effektiviteten vil økes fordi man sparer reell losingstid.
- For anløp til Vrengen, Kjøpmannskjær og Vestfjorden inn til Tønsberg, samt Sandefjord og Larvik vil servicen bli dårligere. Sandefjord og Larvik mister tilbudet for å kvitte ved Færder. Skøyta på Skipstad og Langesund kan imidlertid dekke opp for dette.

Norsk Losforbund mener imidlertid at det er sikrere å ta los ved Store Færder da båtene da vil komme unna hovedleden ved bording/kvitting. NL mener videre at det er mange trålere i det aktuelle området utenfor Vallø. Det er også en fordel at losbåten på Hvasser betjener hele området innen 4 nm.

I 2005 hadde vi totalt 7790 losoppdrag i Oslofjorden. Av disse ble 2128 betjent av losbåten på Skipstad, mens 4078 ble betjent av losbåten på Hvasser. De resterende var kai til kai losinger.

Ved å trekke losbåten inn til Vallø vil man spare én times losing inn og en time ut. I tillegg vil losene få kortet sin reisetid med ca. én time pr. losoppdrag (turen Tønsberg-Hvasser 30 km).

På de 4078 losingene som passerer Hvasser vil man spare inn 4078 timer pluss det samme på reising, altså totalt 8156 timer. Dette tilsvarer:

8156 : 1632 = 5 årsverk, som utgjør ca. 780.000,- x 5 = kr 3.900.000,-.

NL betviler sterkt at man vil oppnå så stor innsparing som 5 årsverk.

Videre vil man spare inn reisepenger på strekningen Tønsberg-Hvasser og retur. Av totalt 4078 oppdrag over Hvasser losstasjon estimerer vi at ca. 3000 går med offentlig kommunikasjon, mens det benyttes taxi på de resterende, altså 1078 oppdrag.

Vi får følgende innsparinger:

Innsparing av 5 årsverk		kr	3.900.000,-
Innsparing på bussreiser	kr 30,- x 3000	kr	90.000,-
Innsparing på taxi	kr 450,- x 1078	kr	485.000,-
Totalt innspart på flytting		kr	<u>4.475.000,-</u>

En slik flytting vil medføre følgende negative virkninger:

- Sikkerheten vil bli noe redusert under seilasen i ytre del av fjorden uten los om bord. Imidlertid har vi overvåking av farvannet både med radar og AIS.
- Et bordingsfelt ved Vallø vil kreve en mer aktiv rolle fra trafikksentralen da de må styre trafikken langt mer enn de gjør i dag. Vi mener at trafikksentralen vil kunne takle en slik situasjon uten problemer.
- En slik flytting vil føre til at Kystverket taper losingsgebyr for én time pr. oppdrag på losinger til og fra de havnene som ligger mer enn 30 nm. fra det nye bordingsfeltet. Dette gjelder derfor havnene Oslo, Fagerstrand og Drammen hvor vi har til sammen ca. 3500 losoppdrag. Hovedtyngden av trafikken består av fartøyer som har tonnasje mellom 4000 BT og 8000 BT. Her er taksten pr. time med los ca. kr 1000,-.

Tapet blir da kr 1000,- x 3500 kr 3.500.000,-

For brukerne av lostjenesten vil dette selvfølgelig være en innsparing.

- Kystverket vil måtte leie kaiplass og lokaler på Vallø. Dette vil beløpe seg til ca. kr 100.000,- pr. år.
- Det vil være vanskeligere isforhold ved Vallø enn ved Færder.

Det bør opprettholdes et lostilbud i ytre delen av Oslofjorden for lastede tankskip over 20.000 tonn dwt og for fartøyer som av spesielle grunner ønsker los i ytre delen av fjorden. Ifølge trafikken fra 2005 er det ca. 200 slike anløp i året.

Et slikt lostilbud i ytre del av fjorden kan dekkes på følgende måter:

- Vi kan bruke losbåten på Vallø og borde ved Store Færder som i dag er en distanse på 10 nm. og vil føre til stort dieselforbruk – ca. kr 1.200,- pr. oppdrag.
- Vi kan leie inn tjenester fra NSSR som må stasjonere en skøyte på Hvasser. Prisen hver vil være kr 3.500,- pr. oppdrag.
- Vi kan leie helikoptertjeneste. Dette vil koste mellom 8.000-10.000 kroner pr. oppdrag. Da dette blir meget kostbart, må vi prøve å få tilskudd fra Esso Norge AS da de vil spare ca. én time på hvert anløp som slipper ned slakking og deviering til Store Færder for å ta og kvitte los. Samtidig vil de oppnå en økt sikkerhet for sine tankskip da de slipper å krysse hovedtrafikken i den ytre delen av fjorden. Bøyelasterne som leverer crude fra Nordsjøen til Esso på Slagentangen har en t/c rate på ca. 6-700.000,- kroner pr. døgn. Dette er en utgift på kr 25.000,- pr. time. Hvis Kystverket skal bære alle utgiftene til helikopter, vil det koste 2 mill. kroner med utgangspunkt i antatte priser.

NL finner det betenkelig å flytte bordingsfeltet inn i Oslofjorden når Kystverket pålegger trafikken å seile 30 nm. av kysten i Nord-Norge.

Innleie av tjenester

Dette har vi vurdert i forbindelse med flytting av bordingsfeltet. Konklusjonen må derfor være at det eneste som er aktuelt er innleie av helikoptertjenester for større lastet tanktonnasje dersom vi kan få til en avtale med Esso Norge AS på lik linje med den som Kystverket har med oljeselskapene på Vestlandet.

Effektivisering v/tørmlister/losformidling

Det vil være en effektiviseringsgevinst å hente ved en optimal losformidling ifølge lovverket. Et detaljert forslag fra losformidling/loser er innhentet og følger vedlagt. Det er umulig å si hva en slik effektiviseringsgevinst vil utgjøre i kroner.

Redusere farten på losbåtene.

Vi har testet ut dieselforbruket på Djupvik-båtene i forhold til farten. Ved å redusere farten fra 25 til 21 knop vil vi kunne spare 20 % på dieselutgiftene i året. (En viss reduksjon er allerede gjennomført.) Dessuten vil slitasjen på motorene reduseres.



