

Spørsmål 94

Kystforvaltning – Sammenlikning havner

Det ønskes en oversikt over de tre største havnene (målt i stykkgoods) i hver av de fire transportregionene med følgende data:

- i. Samlet mengde stykkgoods i 2003
- ii. Samlet mengde containergoods i 2003
- iii. Total godsmengde i 2003
- iv. Data om retningsbalanse for gods (transporteffektivitet)
- v. Grove data om anløpsfrekvenser og viktige destinasjoner
- vi. Grad av OPS
- vii. Grad av intermodale egenskaper
- viii. Investeringsbehov for å fungere som nasjonalhavn i henhold til kriterier

Svar:

Under gis det en presentasjon av de tre-fire største havnene innfor det geografiske området som transportetatene i sitt planforslag har omtalt som "Transportregioner".

(i), (ii) og (iii) Aktuelle havner og godsmengder i 2003

SSBs havnestatistikk for 2003 fra er ikke klar. Tabellen under baserer seg derfor på tallmaterialet fra 2002. De tre største havnene (målt i stykkgoods) er uthevet.

(Transportregion)	Havn	Tall for år 2002 i tonn		
		Total godsmengde	Stykkgoods totalt	Containergoods (lo/lo)
(Øst)	Oslo	6 063 538	2 822 525	1 088 131
	Larvik	1 407 370	900 670	248 331
	Grenland	9 438 707	999 460	286 551
	Kristiansand	1 698 039	836 986	296 812
(Vest)	Stavanger	3 512 242	1 669 957	148 760
	Karmsund	12 869 346	2 263 586	52 439
	Bergen	85 343 405	2 321 381	104 261
(Midt)	Ålesund	1 177 084	569 561	226 324
	KNH¹	1 691 841	533 132	55 384
	TIH²	1 640 074	241 100	28 281
	ITH³	1 092 853	639 349	0
(Nord)	Mo i Rana	3 007 128	1 419 688	44 823
	Bodø	593 189	160 104	99 127
	Tromsø	720 693	258 602	23 383
	Hammerfest	452 574	170 136	148

¹ Kristiansund og Nordmøre Havn

² Trondheimsfjorden Interkommunale Havn

³ Indre Trondheimsfjorden Havn

Stykkogds totalt omfatter all containerlast og ro/ro-last. Trafikkdata som også omfatter de nylig etablerte interkommunale havneselskapene, vil tidligst være tilgjengelig fra årsskiftet 2004/2005.

I tabellen ovenfor omfatter derfor tallene fra **Indre Trondheimsfjorden Havn (ITH)** bare kommunene Verdal, Levanger og Steinkjer, mens tall fra fem kommuner ikke er med. Tall fra **Kristiansund og Nordmøre Havn (KNH)** omfatter kommunene Kristiansund og Sunndal, mens tall fra ni kommuner ikke er med. Tallene for **Trondheimsfjorden Interkommunale Havn (TIH)**, omfatter begge kommunene som er med i samarbeidet.

iv) Retningsbalanse for gods

Tabellene nedenfor angir retningsbalansen for lastet/losset gods (prosentvis), fordelt på containere og stykkogds totalt, i de tre viktigste havnene innenfor hver *transportregion*. Det understrekes at andre havner enn de tre største kan være av stor betydning for retningsbalansen i ulike regioner, uten at det kommer fram av tabellene.

Det er rimelig god retningsbalanse for trafikken til/fra transportregionene, med unntak av *transportregion MIDT*. Dette har sammenheng med fiskeeksporten, som dominerer i denne regionen. For *transportregion ØST* er det betydelige forskjeller i containerlast til/fra den enkelte havn. Samlet sett er imidlertid anløpstruktur og tom-containerposisjonering i balanse.

(<i>Transportregion ØST</i>)	Havn	Containere – lo/lo		Stykkogds totalt	
		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
	Oslo	41/59	56/44	46/54	54/46
Larvik	69/31	64/36			
Grenland	80/20	70/30			
Kristiansand	70/30	57/43			

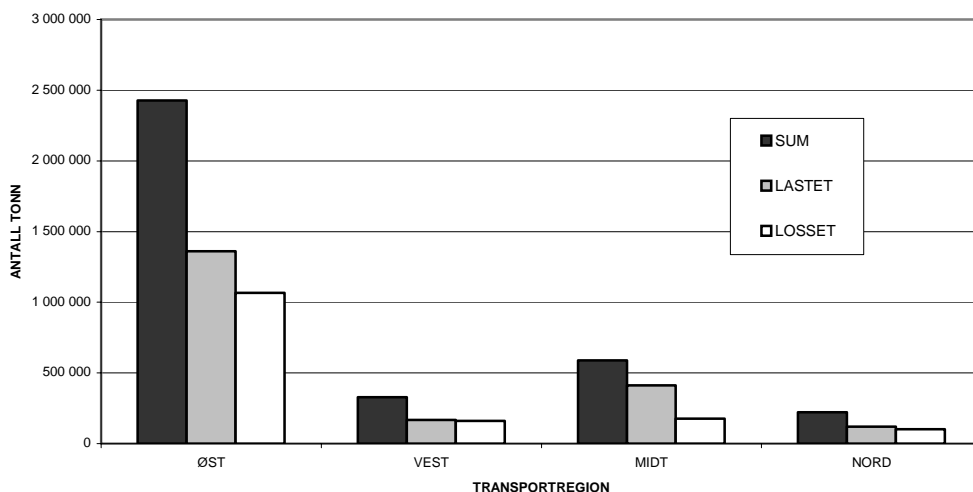
(<i>Transport- reg. VEST</i>)	Havn	Containere – lo/lo		Stykkogds totalt	
		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
	Stavanger	46/54	51/49	53/47	53/47
Karmsund	62/38	56/44			
Bergen	43/57	50/50			

(<i>Tran</i>)	Havn	Containere – lo/lo	Stykkogds totalt
-----------------	------	--------------------	------------------

		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
	Ålesund	85/15	70/30	61/39	63/37
	KNH	57/43		55/45	
	TIH	60/40		52/48	
	ITH	0		76/24	

(Transportregion NORD)	Havn	Containere – lo/lo		Stykkogs totalt	
		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
	Mo i Rana	97/03	54/46	48/52	49/ 51
Bodø	63/37	55/45			
Tromsø	39/61	62/38			
Hammerfest	-	59/41			

CONTAINERLAST I TONN FOR TRANSPORTREGIONENE I 2002



v) Anløpsfrekvens og viktige destinasjoner

Tabellen under viser anløp av skip i kyst- og utenrikstrafikk fordelt på destinasjoner.

Regionene Øst og Vest representerer i hovedsak "siste og første havn" for henholdsvis

eksport- og importlast. Flere rene innenriks sjøtransporttilbud fungerer som "feederløsninger"

for utenrikstrafikken (Hurtigruten). Når det gjelder konkret OD matrise (Opprinnelse/destinasjon) for utenriksfarten er datagrunnlaget mangelfullt.

<i>(Transport-region)</i>	Havn	Kysten	Norden	UK	Kontinentet	EØS	Russland	Baltikum
<i>(Øst)</i>	Oslo	Ukentlig	Daglig	Ukentlig	Daglig			
	Larvik	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	Grenland	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	Kristiansand	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			Hver 14. dag
<i>(Vest)</i>	Stavanger	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	Karmsund	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			Hver 14. dag
	Bergen	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Hver 14. dag
<i>(Midt)</i>	Ålesund	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	KNH	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	TIH	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	ITH	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
<i>(Nord)</i>	Mo i Rana	Daglig	Ukentlig		Ukentlig			
	Bodø	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Ukentlig	
	Tromsø	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Ukentlig	
	Hammerfest	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Ukentlig	

vi) Grad av OPS

Offentlig/privat samarbeid er ikke utbredt i havnesammenheng. I havner med betydelig privat havnevirksomhet og i havner knyttet til petroleumsaktivitet, registreres en økende interesse for dette. Fiskeridepartementet har hatt et pilotprosjekt sammen med havnen i Stavanger og NorSeas oljebase i Risavika, for å klarlegge muligheter og problemer i forhold til offentlig/privat samarbeid på sektoren. Resultatene fra prosjektet vil inngå i arbeidet med revisjonen av havne- og farvannsloven. Hensikten er at regleverket ikke skal være til hinder, men snarere legge til rette for denne type samarbeid.

Økende interkommunal samarbeidsvilje, større havnesammenslutninger, krav til regionale beredskapssamarbeid på flere felt, og krav til bedre ressursutnyttelse på infrastrukturensiden, tilsier at både havneforvaltningene og sjøtransportens forskjellige aktører må finne nye samarbeidsformer – både mellom havner og mellom offentlige og private interesser.

vii) Grad av intermodale egenskaper

I henhold til definisjonen forutsetter intermodale transportløsninger at en lastbærer overføres direkte mellom to transportmidler uten at lasten brytes, herunder containere og vekselsbeholdere, i transportkjedene. Dette stiller krav til teknisk tilpasning mellom transportmiddel, lastbærer, håndteringsutstyr og terminal, og påvirker de administrative oppgaver.

Transportregion ØST, der antall lastbærere dominerer, har best forutsetninger for dette.

Transportavviklingen i Norge preges av bruk av et utall forskjellige enheter som kan begrense overføring mellom transportmåter, og spesielt sjø/land-relasjoner. Sjøcontaineren (ISO-standardbasert) og landcontaineren (vekselbeholderen, CEN-standardbasert) kan vanskelig forenes i ett og samme transportsystem uten kostnadskrevenne tekniske tilpasninger. Internasjonalt standardiseringsarbeid på dette området er derfor viktig.

Hvis begrepet intermodale egenskaper utvides til også å dekke enhetslaster generelt, eksempelvis overføring av større partier pallelaste mellom ulike transportmidler, har flere regioner forutsetninger for intermodale transportløsninger.

Ro/ro-løsninger er fleksible og uavhengige av dimensjonsmessige og håndteringsmessige forskjeller, og kan være et svar på problemet for norsk sjøtransport. Enhetene må imidlertid være på hjul for om bord- og ilandføring.

Den økende interesse for Piggyback/Huckepack-løsninger for kombinasjoner bane/veg er også en mulighet for jernbaneterminaler som ligger i eller i nærheten av havneanlegg. Det er situasjonen for henholdsvis Alnabu, Moss, Drammen, Larvik, Grenland, Kristiansand, Ganddal, Åndalsnes, Trondheim, Verdal, Mo i Rana, Narvik og Bodø. I kombinasjon med ro/ro-tilbud, kan dette være interessant i flere havner. I havner uten jernbanetilknytning, er også kombinasjonen ro/ro- og vegtransport en aktuell løsning.

Havner med best intermodale egenskaper:

- Oslo havn (Utbygging av Sydhavna)
- Kristiansand havn (Utbygging av Kongsgård/Vige)
- Bergen havn
- Trondheimsfjorden Interkommunale havn

viii) Investeringsbehov for å fungere som nasjonalhavn i henhold til kriteriene

Kriteriene lagt til grunn ved vurdering av tiltak og investeringer i tabellen nedenfor er:

- Godsvolum
- Organisering
- Infrastruktur
- Planstatus

Forholdet til sikkerhetstiltak ved implementering av ISPS-koden og investeringer i forbindelse med dette er ikke vurdert. Regjeringen legger til grunn en oppfølging og evaluering av havnenes utvikling i planperioden.

<i>(Transport-region)</i>	Havn	Tiltak	Investeringsbehov
<i>(Øst)</i>	Oslo	Er nasjonalhavn i dag. Utvikling av Sjørsøya til ny containerhavn.	Minimum NOK 700 mill (dekket dels ved eiendomssalg)

<i>(Transport-region)</i>	Havn	Tiltak	Investeringsbehov
	Larvik	Kai/Krankapasitet må vurderes. Diverse utviklingstiltak, investering i vei, samt mulig flytting av terminal for utenriksferje. Samarbeid Larvik/Grenland uavklart.	Rundt NOK 20-30 mill
	Grenland	Er nasjonalhavn i dag. Utbygging av Voldsfjorden for å øke kapasiteten i Brevikterminalen. Samarbeid Larvik/Grenland uavklart	Voldsfjorden > NOK 1000 mill Statlig investering i farled minimum NOK 100 mill
	Kristiansand	Er nasjonalhavn i dag. Sentrumsnærhet krever utbygging. Ny stykkgoods-/containerterminal, vei/bane	> NOK 100 mill
<i>(Vest)</i>	Stavanger	Er nasjonalhavn i dag. Viktig intermodalt område for bane/bil/båt-relasjoner. Et mulig regionalt samarbeid mellom havnene utredes.	Investeringsbehov for ny containerterminal Risavika > NOK 100 mill i havneinfrastruktur. Etablering av regionalt samarbeid rettet mot spesielle oppgaver og ansvarsområder vil redusere investeringsbehovet.
	Karmsund	Er nasjonalhavn i dag. Sentrumsnærhet krever utbygging.	
	Bergen	Er nasjonalhavn i dag. Store utbedringer i havnetilbudet gjennomføres/er gjennomført. Egen avtale med Ågotnesbasen (CCB).	
<i>(Midt)</i>	Ålesund	Er nasjonalhavn i dag. Utbygging på Flatholmen. Dette kan aktualisere bedre veitilknytning, jfr. svar på spm. 5 og spm. 70 fra samferdselskomiteen.	Ca NOK 120 mil for 1. utbyggingstrinn Flatholmen (eiendomssalg sentrum, lån)
	KNH	Større investeringsbehov i sentrums kai m.v. er under planlegging/gjennomføring	Sannsynligvis < NOK 110 mill
	TIH	Er nasjonalhavn i dag. Er en del av Midt-Link, og forbereder utbygging av nytt terminaltilbud på Brattøra. Det bør satses på et formalisert samarbeid med TIH.	Sannsynligvis > NOK 100 mill
	ITH	Samarbeidet med Norske Skog om terminalutvikling på Fiborgtangen førte ikke frem. Selv med utvidet antall samarbeidende kommuner, oppfyller ikke havnen gitte kriterier. Norske Skogs opplegg for videre utvikling av terminaltilbudet kan undergrave en målrettet satsing. Det bør satses på et formalisert havnesamarbeid med TIH.	Ikke vurdert
<i>(Nord)</i>	Mo i Rana	Store veiprojekt pågår (Umskaret/ Korgfjellet)	Sannsynligvis begrenset til < NOK 10 mill
	Bodø	Er nasjonalhavn i dag. Gode intermodale muligheter, som kan utnyttes bedre. Behov utover dette for tiltak på vei, og bane.	Sannsynligvis begrenset til < NOK 10 mill
	Tromsø	Er nasjonalhavn i dag. Planer for Prostneset for passasjerer og Breivika for gods.	Sannsynligvis begrenset til < NOK 10 mill > NOK 100 mill
	Hammerfest		Sannsynligvis begrenset til < NOK 10 mill (Sett bort fra kommunale investeringer i baseanleggene)