

Diverse mottakere, se liste
Sendes bare på E-post

Vår ref.:
10/301 - 886/12
N00

Deres ref.:

Saksbehandler / telefon:
EBA /
erling.bangsund@tromso.havn.no

Dato:
14.06.2012

FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP-2014-2023) – UTTALELSE FRA TROMSØ HAVN - UTPEKT HAVN

1. Innledning

Nasjonal Transportplan (NTP) er et viktig nasjonalt og regionalt dokument for å kunne utvikle en hensiktsmessig og effektiv infrastruktur. Planen er en strategisk plan for den samlede transportpolitikken og utvikling av den statlige infrastrukturen for alle transportformer.

Tromsø Havn er både en stamnetthavn i et integrert transportsystem, jfr. St.meld. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019, og en særskilt utpekt havn, jfr. vedtak i Fiskeri- og Kystdepartementet med hjemmel i havne og farvannsloven av 17. april 2009. I begrepet "Stamnetthavn" fra vårt ståsted inngår Prostneset havneavsnitt (sentrum), Breivika havneavsnitt og Tønsnes/Grøtsund havneavsnitt. Alle havneavsnittene håndterer eller skal håndtere gods av ulike slag i den hensikt å ivareta nasjonale målsettinger om overføring av gods fra veg til bane og sjø.

Etter en gjennomgang av transportetatens forslag til NTP 2014 – 2023, har Tromsø Havn valgt å fremme etterfølgende kommentarer og merknader til planforslaget.

2. Generelt om planforslaget

Forslaget til NTP og Stamnettutredningen 2011 har positive utsagn om å flytte gods fra vei til sjø. Det er nødvendig og viktig at en fokuserer på å tilrettelegge for dette og å styrke havnenes posisjon i transportarbeidet. Det er videre positivt at Kystverket ønsker å fortsette med arbeidet for å kutte i avgiftene for å gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig.

I det foreliggende forslag er Kystverkets hovedprioriteringer utbygging av farleder, utbedring av navigasjonsinnretninger, trafikksentraler og en revidering av transportplanleggingen. Dette er fra en farledsbetraktning en riktig prioritering, men det framstår imidlertid som klart at havnene (både stamnett og utpekte) kommer dårlig ut ift. investeringer.

Tromsø Havn mener derfor generelt at det bør diskuteres å prioritere utvikling av en sentral havneinfrastruktur. Vi oppfordrer derfor til en diskusjon rundt dette i konteksten stamnett/utpekte havner og ikke minst betydningen av statlig medvirkning for å få dette til. Hvis staten bidrar ved større utbygginger som berører nasjonal konkurransevne gis havnene muligheter til å etablere gode og framtidsrettede koblinger mellom sjø og land. Med et slikt samspill vil en klare å utvikle effektive logistikk-knutepunkter for å gjøre sjøtransport til et attraktivt alternativ i samsvar med nasjonale målsettinger.

3. Utviklingen i Nordområdene og nasjonal transportplan

Det er de senere årene blitt et betydelig politisk og næringsmessig fokus knyttet til Nordområdene. Stortingsmeldingene 28 (2010-2019 "En næring for framtida- Om petroleumsvirksomheten" og 7 (2011-2012) "Nordområdene – Visjon og virkemidler" fokuserer på de nasjonale mulighetene og utfordringene i Nord og slår fast at internasjonal oppmerksomhet trekkes nordover gjennom drivkrefter som:

- Utnyttelsen av naturressursene
- Klima- og miljøspørsmålene
- Utviklingen i Nordvest Russland

I disse overordnede dokumentene presiseres at betydelig mangel på transportmessig infrastruktur i Nordområdene er til hinder for en positiv utvikling. Det antas videre at den forventet økning i transport av gods og personer, vil kreve omfattende utbygginger og oppgradering av den regionale infrastrukturen. Regjeringen ønsker at Nord-Norge skal utvikles som "næringsstrategisk plattform" og konkluderer med at dette vil stille helt nye krav til viktige deler av transportinfrastrukturen.

Som en konsekvens av Regjeringens nordområdestrategi har transportetatene gjennomført en utredning av transportinfrastrukturen som et faglig innspill til arbeidet med NTP 2014-2023. Utredningen "Ny infrastruktur i nord" var en bred prosess som involverte mange aktører i landsdelen og konkluderte med klart behov for et betydelig løft for å møte de ambisjoner som Norge har i Nord.

Konklusjonene fra utredningen "Ny infrastruktur i nord" gjenspeiles ikke i det foreliggende forslag til NTP 2014-2023 og må tas opp i den kommende prosess for prioritet i NTP.

Det er derfor gledelig at det regionale trykket fra Troms fylkeskommune er opprettholdt gjennom Fylkestingets behandling av foreliggende forslag til NTP og vedtak den 12.juni i år – som direkte omhandler Tromsø havns virksomheter (våre understrekninger):

"Fylkestinget krever at arbeidet med vegtilknytning Breivika havneavsnitt i Tromsø må framskyndes til 2014-17.

Fylkestinget ser utviklingen av Grøtsund/Tønsnes havneavsnitt i Tromsø som et tungt regionalt initiativ som gir tilsvar til nasjonale utfordringer og som gir Norge en ny nasjonal næringsstrategisk plattform å bygge fra. Tromsø havn må settes i stand til å nå de nasjonale mål den har som utpekt havn. Investeringsbehovet for havnen er av en slik størrelse at et spleiselag må til for å få full finansiering på plass. Staten forventes ut fra nordområdestrategien å ta et større ansvar for utbygging av havner og i den sammenheng et større økonomisk ansvar. Fylkestinget ser det derfor naturlig at Staten bidrar med finansiering av havneinfrastruktur på Grøtsund/Tønsnes og at havneavsnittet blir en del av stamnettet i ny NTP.

Fylkestinget ser farledsutbedringene i Kvalsundet og Tjeldsundet som så avgjørende for maritim satsing i nord, at dette arbeidet framskyndes i tid og klargjøres for utføring i perioden 2014-17".

Tromsø Havn er utpekt som 1 av totalt 5 nasjonalt særlig viktige havner (Tromsø, Bergen, Stavanger, Kristiansand og Oslo). I begrunnelsen er det vektlagt at havna er viktig som ledd i oppfølgingen av regjeringens nordområdestrategi. Det er derfor underlig at dette ikke kommer klarere til uttrykk i overnevnte forslag og må naturlig korrigeres i forhold til en overordnet nasjonal infrastrukturstrategi som Nasjonal transportplan skal være.

4. Stamnettutredningen 2011.

Som en del arbeidet med rulleringen av Nasjonal Transportplan er det laget en status for sjøverts stamnett. (Stamnettutredning 2011). Hovedmålsetningen for denne utredningen er ”å videreutvikle et sikkert, miljøvennlig og effektivt stamnett”. I forhold til målsetningen er det viktig å merke seg at en har en ambisjon om at:

- Tiltakene framover vil bli rettet inn mot områder hvor det oppnås størst mulig effekt i forhold til målsettingen.

Når det gjelder effektivitet og framkommelighet slår utredningen fast at det skal prioriteres tiltak som bidrar til et effektivt og sikkert transportsystem og overføring av gods fra vei til sjø. Videre skal Kystverket arbeide for gode veiforbindelser til havnene/terminalene og at havnene som viktige logistikknutepunkt skal være pådrivere for å effektivisere omlasting mellom transportformer.

Tromsø havn er en av 32 havner som er definert som stamnetthavner i tillegg til 1 av 5 utpekte havner som også omtales i utredningen. Om Tromsø Havn siteres:

”Breivika havneterminal er den mest sentrale container- og stykkgodsterminalen i Tromsø. Ny Tønsnes havn er under utbygging. Veiadkomsten til Breivika er ikke tilfredsstillende og er et hinder for vider utvikling av havna. En plan for bedret veiløsning i området er kostnadsberegnet til 300 mill. kr. Det er også behov for bedre vei til Tønsnes havn og industriområde”

Det er vel i denne sammenheng heller liten tvil om at Tromsø Havn bør/skal prioriteres i en overordnet Nasjonal Transportplan.

5. Tromsø Havn rolle i nord

Tromsø Havn er Nord-Norges største maritime knutepunkt med fasiliteter/terminalstrukturer for hele landsdelen. Havnen er hovedterminal for gods til / fra Finnmark og Svalbard samt påkobling til Narvik og Bodø hhv ved E8 og daglig containerrute. Havnen hadde i 2011 ca 1,2 millioner passasjerer, ca 80.000 crusspassasjerer og et godsslag på 1,4 millioner tonn. Det anløp over 7.000 fartøyer og lasset og losset ca 500.000 tonn fisk og fiskeprodukter.

Utviklingen i nord skjer veldig raskt og det er en betydelig økning i behovet for logistikk. I tillegg ser en et utvidet transportbehov i forbindelse med spesielle maritime operasjoner. Dette er eksempelvis operasjoner knyttet til olje og gass på norsk og russisk sokkel, økte seilinger/bruk av den nordlige sjørute, miljøspørsmål og aktiviteter knyttet til kaldt klima. Også behandling av avfall knyttet til oljeserviceindustrien er krevende logistikkmessig hvor alt skal tas på land og behandles.

Sentrum (Prostneset)

Havneavsnittet og kaiene i sentrum av Tromsø domineres av aktivitetene på Prostneset. Spesielt forbinder man havneavsnittet med persontrafikk (ca 1,2 millioner passasjerer) og avsnittet har en helt avgjørende funksjon for koblingene / mulighetene i det regionale arbeidsmarked. En ny terminal planlegges, Reguleringsplan nr. 1517, som skal bidra til en bedre og mer effektiv håndtering av passasjerer og gods. I de foreliggende planforslag separeres gods og personer slik at en sikrere flyt ivaretas i et framtidig perspektiv. En antar at ny terminal kan stå ferdig i 2015 og spesielt er kollektivløsningene i tilknytning til terminalen av stor viktighet for transport og logistikksystemet i hele regionen.

Det blir årlig lasset og losset ca 35.000 tonn gods på Prostneset i hovedsak i tilknytning til Hurtigruten. Dette representerer dermed en viktig forsyningslinje for kysten og kanskje spesielt mot Finnmark i vintersesong hvor stengte veier er en kjent problemstilling.

Breivika havneavsnitt

Breivika havneavsnitt har i dag hovedtyngden av all godsaktivitet. Her ser en framtidige utfordringer spesielt knyttet til godshåndteringen med container som lastebærer og adkomst. I tillegg planlegges utviklet og tilknyttet et nytt fiskerihavneavsnitt i den nordere del med egen fryse- og kjøleterminal, jfr. Reguleringsplan nr. 1479 vedtatt 27.02.08.

Dette for å kunne dra nytte av de etablerte godsstrømmene for effektive transporter av ferske og frosne fiskeprodukter. Alle de store nasjonale transportselskaper er etablert med terminaler i havneområdet. Det er målt over 700.000 kjøretøysbevegelser i tilknytning til Breivika i 2011. Når en i tillegg tar med transport til universitetssykehuset, universitetet i Tromsø og de industrielle aktiviteter som skjer nord på Tromsøya er det oppstått en situasjon som gjør at vegsystemet og adkomsten via E8 til og fra Breivika i perioder er svært vanskelig.

God veiforbindelse er avgjørende for havneavsnittets funksjon. En forbedret adkomst E8 er derfor avgjørende både for mulighetene for overføring av gods fra vei til sjø og for selve flyten av gods i transport- og stamnettet. I tillegg vil en ny og forbedret adkomst gi muligheten til å samle gods og transportbærere gjennom en bedre og mere rasjonell arealutnyttelse i forhold til eksisterende kaier og annen infrastruktur. Et klart eksempel på dette er samlokalisering av transportselskaper og utvikling av en egen felles terminal for kjølte og fryste produkter (fisk) og stykkgoods.

Breivika har kapasitetsbegrensinger i forhold til det økende transportbehovet generelt. I tilknytningen til offshorevirksomheten i Norskehavet og Barentshavet registrerer vi en økende etterspørsel etter egnede havnearealer som kan imøtekomme næringslivets behov. Breivika havneavsnitt har ikke kapasitet til å fange opp disse behovene. I en framtidig utvikling vil derfor de lette terminal- og logistikkoppgaver rendyrkes og gjennomføres i Breivika. Grøtsund vil overta de større transport- og logistikkoppgavene.

Tønsnes/Grøtsund havneavsnitt

Som nevnt foran forventes økt maritim aktivitet i nord og det er nasjonal politikk å ta del i og sørge for nasjonal verdiskaping i et slikt perspektiv. Utviklingen av Tønsnes/Grøtsund havneavsnitt er et offensivt svar på myndighetenes ambisjoner om å realisere mulighetene og håndtere utfordringene i nordområdene. Tromsø Havn fokuserer her på den industrielle utvikling som vil komme som følge av utviklingen i nord og de kapasiteter som trengs i det maritime transportsystem for å ivareta nasjonal konkurransekraft og miljø.

Havneavsnittet planlegges derfor i et overordnet utviklingsperspektiv som plattform for godstransporter og maritime industrielle aktiviteter i et langsiktig perspektiv. Havneavsnittet må dermed, naturlig nok, prioriteres i stamnettet som en viktig arena for logistikkoperasjoner innrettet mot økende transportbehov i nord og bruken av den nordlige sjørute. Foreløpig planlegges spesielt i forhold til større maritime logistikk operasjoner innenfor varetransport, sikkerhet, beredskap, miljø, og energi.

6. Prioriteringer i ny nasjonal transportplan

Det er brei nasjonal enighet om at hvis Nord-Norge skal framstå som attraktiv i et nordområdeperspektiv må det utvikles en overordnet maritim transportinfrastruktur. Denne må planlegges og finansieres raskt for å framstå som robust og attraktiv. Både i Breivika og på Tønsnes/Grøtsund er Tromsø Havn klar til å iverksette tiltak av overordnet betydning men tiltakene er av en slik størrelse at et regionalt og nasjonalt spleiselag er naturlig. For å få dette til må Tromsø Havn prioriteres i NTP innenfor forutsigbare planrammer og i riktig tidsperspektiv.

Tromsø Havn ber om at følgende prioriteres i NTP 2014-2023 for planteknisk ramme 2014-2018:

- Nye adkomster fra E8 til Breivika havneavsnitt i samsvar med Reguleringsplan nr. 1479 vedtatt 27.02.08.
- Tønsnes/Grøtsund havneavsnitt må prioriteres som en del av stamnettet og de nye gods og logistikk utfordringer som følge av de store aktiviteter en ser i et nordområdeperspektiv, jfr. Reguleringsplan nr. 1642 vedtatt 12.12.07.

Med vennlig hilsen

Halvar Pettersen
Havnedirektør

Erling Bangsund
Strategi- og
forretningsutvikling

Adresseliste:

Fiskeri- og Kystdepartementet
Samferdselsdepartementet

Kopi

Oslo Havn KF
Kristiansand Havn KF
Stavangerregionens Havn IKS
Bergen og Omland Havnevesen
Kystverket, hovedkontoret v/Vigdis Bye
Kystverket Troms og Finnmark
Sekretariatet for Nasjonal Transportplan
Statens vegvesen, region Nord
Avinor
Troms Fylkeskommune, Samferdsel v/Marius Charmer