

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Jensen, Jarle [mailto:jarle.jensen@kystverket.no]

Sendt: 3. september 2013 11:59

Til: Postmottak FKD

Emne: NOU 2013:8 - høringsuttalelse

Viser til høringsbrev av 06.06.2013 (deres ref.: 13/532-) og oversender en av Kystverket utarbeidet rapport fra 2006 (5 sider, scannet kopi).

Arbeidsgruppen har ikke hatt tilgang til rapporten av 2006, eller den har ikke blitt tatt med i vurderingen grunnet en inkurie? Ref.: 9.3.3.2 Utredninger av flytting av losbordingsfeltet - 1.punktum.

Rapporten omhandler effektivisering av lostilbringertjenesten i Oslofjorden og konkluderer med i likhet med NOU 2013:8 at losbordingsfeltet ved Hvasser (og losstasjonen) bør flyttes innover i Oslofjorden. Dog finner denne rapporten at nytt losbordingsfelt bør opprettes ved Valløy / Ringshaugbukta - for også å kunne betjene trafikk til og fra Slagentangen. Dette forslaget vil også medfører besparinger for næringen ved kortere losdistanse.

Ved å opprette én stasjon ved Valløy / Ringshaugbukta vil man kunne avvikle stasjonen på Hvasser og ende opp med én hovedstasjon. Forslaget i NOU 2013:8 om å ha losstasjon ved Horten, samt i tillegg opprettholde en ubemannet stasjon på Hvasser antas å være kostbart og vi mener at man bør bestrebe å ha kun én stasjon, men at denne flyttes innover fjorden.

Losbåtførerne ved Skipstad (Fredrikstad losstasjon) støtter konklusjonen i rapporten av 2006, men som alternativ og nærmest fullgod løsning støtter vi konklusjonen i NOU 2013:8 om flytting av losstasjon Hvasser innover fjorden til Horten.

Med vennlig hilsen

Jarle Jensen, losbåtfører / plasstillitsvalgt Skipstad



## 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/Jarlø
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-manns-stasjonene. 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**

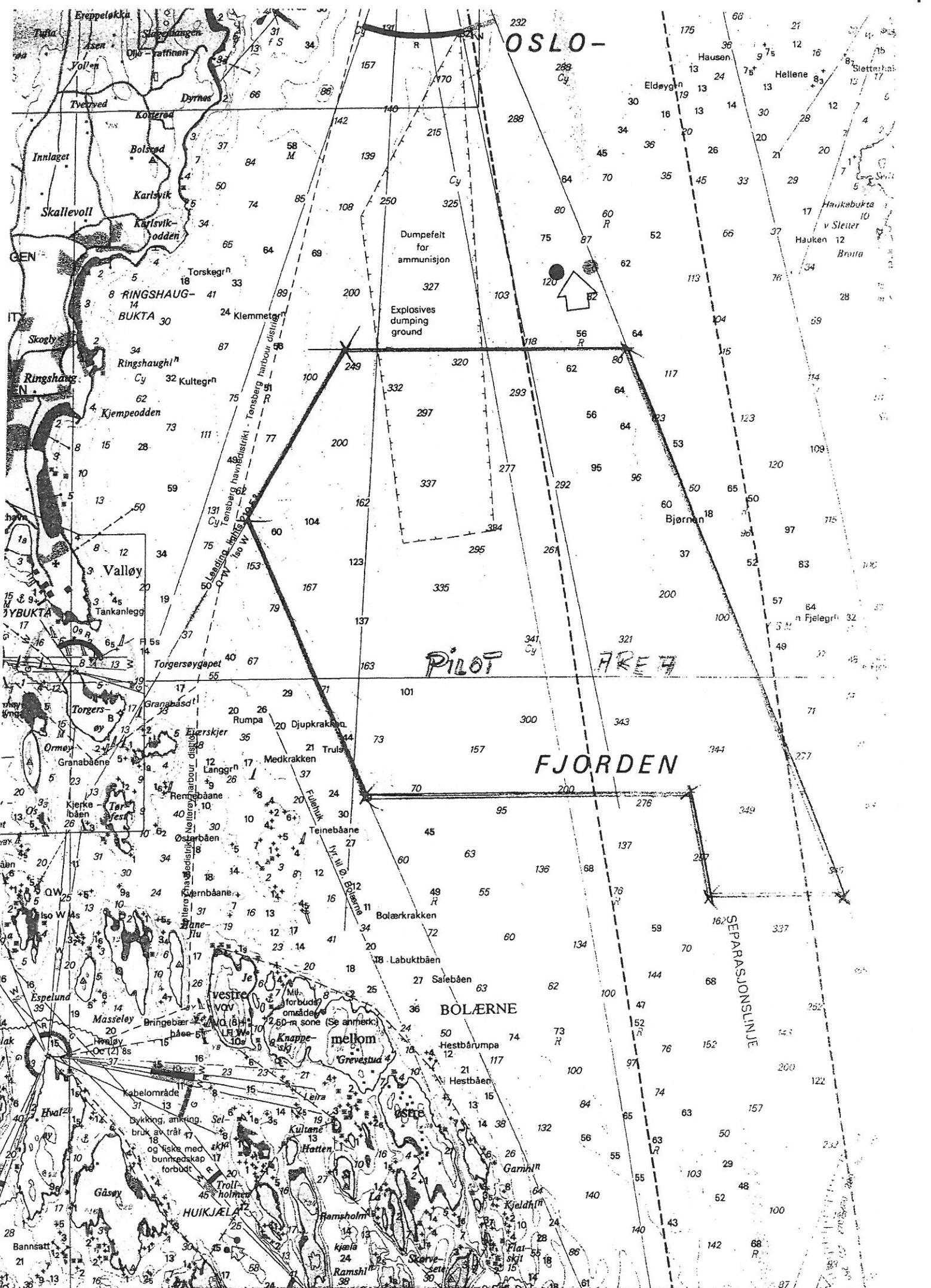
Dette har vi vurdert i forbindelse med flytting av bordingsfeltet. Konklusjonen må derfor være at det eneste som er aktuelt er innleie av helikoptertjenester for større lastet tanktonnasje dersom vi kan få til en avtale med Esso Norge AS på lik linje med den som Kystverket har med oljeselskapene på Vestlandet.

#### **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.



OSLO-

PILOT

AREA

FJORDEN

SEPARASJONSLINJE

BOLØRNE

HUIKJELAT

