

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Brevik, 30.6.2016

Etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal Transportplan 2018-2029. Grenland Havn IKS høringsuttalelse.

Vi viser til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 som ble offentliggjort 29.2.16 med høringsfrist 1.7.16.

Grenland Havn IKS er interkommunalt havneselskap for kommunene Porsgrunn, Skien og Bamble. De tre kommunenes havnevesen ble slått sammen i ett selskap i 1991 og er et eksempel på effektivt havnesamarbeid.

Grenland Havn IKS mener etatenes grunnlagsdokument gir en god beskrivelse av nåsituasjon og behov innenfor samferdselsområdet. I grunnlagsarbeidet vil vi spesielt fremheve godsanalysen som vi mener gir en bedre og bredere tilnærming enn tidligere transportplaner. I en situasjon hvor veksten i olje- og gassnæringen flater ut er bedre rammebetingelser for den landbaserte industrien nødvendig investering for fortsatt vekst.

Grunnlagsdokumentet legger opp til fortsatt satsing for å ta igjen det store vedlikeholdsetterlepet og å forbedre «oppetiden» i samferdselsnett. Dette er viktig for å sikre en helt nødvendig forutsigbarhet for næringslivets transporter. I denne sammenheng må det også påpekes hvor viktig det er å utbedre flaskehalsen og sikre høy aksellast på fylkesveiene slik mange lokale industribedrifter og skognæringen har behov for.

De økonomiske rammene for planen kan måles i investeringsevnen utover vedlikehold og bundne prosjekter. I rammene lavere enn høy ramme er handlingsrommet for nye investeringer svært lavt. I en periode hvor det vil være nødvendig å få fart i økonomien er det vår oppfatning at høy ramme må være et minimum i kommende planperiode.

Som følge av Norges ratifisering av Parisavtalen er det nødvendig med en offensiv klimastrategi for transportsektoren. Satsing på gange, sykkel og kollektivtrafikk har størst virkning i de store byområdene og må prioriteres der slik bypolitikken legger opp til. I en satsing på lav- og nullutslippsteknologi må det sikres rask overgang fra pilotering til driftsfaser uansett teknologi. Det må også sikres internasjonale standarder som sikrer bruk av transportmidlene uavhengig av landegrense. Spesielt vil vi påpeke nødvendigheten av

dette i sjøfart hvor bl.a. landstrøm vil kreve én standard. En betydelig økning i bruk av biodrivstoff vil kreve omfattende tiltak. Vi har størst tro på et krav om gradvis økt innblanding i fossilt drivstoff, spesielt for diesel og gass. Det er betydelig interesse for å få til produksjon av drivstoff basert på norsk biomasse. Men, rammevilkårene, slik de er i dag med omfang og forutsigbarhet, gir ikke tilstrekkelig risikoavlastning til at slik produksjon startes.

Skal målet om 1,7 mill m³ oppnås må virkemiddelbruken samordnes og forsterkes betydelig allerede nå.

Grenland Havn IKS har i flere år arbeidet for, og stimulert, for å flytte gods fra vei til sjø og bane. Gjennom et samarbeid mellom Northsea terminal i Brevik og CargoNet ble det igangsatt et nytt godstogtilbud fra Brevik høsten 2015. Dette tilbudet er godt mottatt og utvides stadig. Dette viser at sammenkoblingen mellom havn, bane og vei er viktig og at mulighetene for å flytte gods over på bane handler om mer enn de store godsterminalene i storbyene. Ordninger som stimulerer til oppgradering av sidespor og enkle lasteflater (miniterminaler) der det er godsgrunnlag bør brukes i større grad.

Grenland havn er med et godsslag nær 12 mill tonn (2015) av stor nasjonal betydning. Havnens multifunksjon med tørr- og våtbulk, ro-ro og lo-lo enhetslaster, øvrig stykkgoods og internasjonal fergevirksomhet koblet opp til en av landets største industriklynger er, samlet sett, et bilde på hvordan internasjonal konkurransekraft er bygget opp. Som del av denne infrastrukturen gjør Grenland Havn IKS løpende flaskehalsvurderinger av den offentlige infrastrukturen for å bidra til å sikre konkurransekraft.

Skipsleden i Grenland er tett trafikkert med ulike typer gods og ulike størrelser skip. Utbedringer og utvidelser har medført lavere kostnader og økt sikkerhet for skipstrafikken. Pågående utbedring av ytre del av Grenlandsleden vil medvirke videre til dette. En tilpasning av leden ved Figgjeskjær vil kunne gi gjennomseiling for Langesund fergeterminal og derved økt sikkerhet i Langesundet. I plangrunnlaget er utvidelse av Torsbergrenna (skipsleden inn til de mest benyttede kaiene på Herøya) prioritert i høy ramme. Dette prosjektet kan bidra til bedre utnyttelse av industri kaiene og til bruk av større tonnasje og bør prioriteres også i middels ramme.

Vi er godt fornøyd med at E134 er prioritert som forbindelse mellom vest og øst. E134 med arm til Bergen og Rv36 som arm til Grenland er en viktig nasjonal struktur som må sees som en helhet. Vi forventer at veien sikres sammenhengende utbygging i perioden. Vi mener at en arm til Bergen må planlegges i planperioden. Vi er noe bekymret for kapasiteten på riksveg fremføringen gjennom Grenland (Rv36) som følge av økende mengder gods og passasjerer gjennom havna og bedre attraktivitet for Grenland i øst-vest korridoren.

I forhold til bundne og nye prosjekter som har betydning for Telemark forutsetter vi at E18 prosjektene gjennom fylket gjennomføres raskt og effektivt gjennom Nye Veger AS og at strekningen Langangen-Dørdal ferdigstilles innen 2024.

Vi er uforstående til at fullføring av ytre IC for Vestfoldbanen innen utgangen av planperioden ikke er lagt inn. I tillegg mener vi også at *Grenlandsbanen* gis en tydelig hovedprioritet med oppstart innenfor planperioden. Dette prosjektet har vital betydning for utviklingen av Grenlandsregionen som region og industriutviklingen rundt Frierfjorden herunder etableringen av Frier Vest som Norges største industripark med integrerte havnefasiliteter og transportterminaler. En prioritering av Grenlandsbanen vil også være samlende med regioner vest for oss og derved ha stor strategisk betydning nasjonalt.

Havnene er viktige knutepunkter for gods, men har ulike roller og bakland. Samtidig gir nettet av havner en grad av konkurranse, også mellom operatører. Det er derfor viktig å innrette en eventuell ny tilskuddsordning slik at den ikke gir utilsiktet konkurransevridning mellom havnene.

Langesund Fergeterminal er internasjonal fergeterminal på linje med Oslo, Larvik og Kristiansand og må derfor defineres inn som del av stamnettet. Terminalen er del av korridoren mellom Jylland (og TEN-T) og Norge og bidrar til avlastning av godstrafikk over Øresund og Svinesund.

Grenland havn er tilknyttet jernbanenettet via Breviksbanen, Bratsbergbanen og Vestfoldbanen. Vestfoldbanen vil ifølge plangrunnlaget ikke kunne ta gods, spesielt i retning mot Oslo. Havnene i Larvik og Grenland er derfor avhengige av at Bratsbergbanen er fullt operativ for å få gods på jernbane. Bratsbergbanen er også en viktig del av banenettet for tømmer. Det må derfor sikres vedlikehold og eventuelt kryssningsspor som sikrer kapasitet og driftssikkerhet.

Det er positivt at nytt anlegg for sammensetting av godstog i Grenland er tatt inn i plangrunnlaget. Med nytt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn, eksisterende og ny trafikk på Breviksbanen, samt oppgradering og tilkobling av den private jernbanen til Herøya vil en sammenkobling av godstog på Borgestad/Menstad være et godt grep for å muliggjøre rasjonelle tog lengder til og fra området. Fra 2018 vil Eidanger stasjon ligge utenfor Vestfoldbanen, men fortsatt på Breviksbanen. Kapasitetsbegrensning for tog på Breviksterminalen vil kunne avlastes med ventespor på Eidanger. Det er også mulighet for enklere lasteoperasjoner mellom bane og vei på området. Sikring av dette området vil være viktig som en del av en jernbanegodsstrategi for Søndre Vestfold og Grenland.

Godsprognosene i NTP og egne prognoser utviklet for Grenland Havn IKS viser en betydelig vekst i godsomslag i Grenland de kommende årene. Det er derfor av stor betydning med forutsigbarhet for eksisterende og ny infrastruktur i området. Vi håper den endelige planen vil bidra til dette.

Med vennlig hilsen
Grenland Havn IKS
Finn Flogstad
Havnedirektør

GRENLAND HAVN IKS

STRØMTANGVEGEN 39, 3950 BREVIK
TELEFON: 35 93 10 00

ORG.NR. 970 940 510
EPOST: ghv@grenland-havn.no