

# **En forstudie om havnestrukturen i Oslofjorden**

*Rapport utarbeidet av en styringsgruppe med representanter fra:*

***Fiskeridepartementet***

***Oslo havnevesen***

***Grenland havnevesen***

*25. mars 2002*

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>Formål</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Styringsgruppens anbefalinger</b> .....	<b>7</b>
3.1	Anbefalt havnestruktur .....	7
3.2	Tidskritiske forhold .....	9
3.3	Styringsgruppens forslag til gjennomføringsplan.....	10
<b>4.</b>	<b>Tidligere utredninger</b> .....	<b>11</b>
<b>5.</b>	<b>Viktige forutsetninger</b> .....	<b>12</b>
5.1	Oslo kommunes "Fjordbyvedtak" .....	12
5.2	Fremtidens havnestruktur.....	12
5.3	Oslofjordregionen i en nasjonal transportsammenheng .....	14
<b>6.</b>	<b>Stykkodstrafikk over havnene i Oslofjorden</b> .....	<b>16</b>
<b>7.</b>	<b>Containerkapasitet i Oslofjorden</b> .....	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>Kravene til en fremtidig havnestruktur i Oslofjorden</b> .....	<b>19</b>
8.1	Oslofjorden som helhet .....	20
8.2	Generelle lokaliseringskriterier .....	20
8.3	Havnebrukernes syn på strukturen i Oslofjorden.....	21
8.4	Styringsgruppens krav til en havneløsning for containertrafikk i Oslofjorden.....	22
8.5	Dagens Oslofjordhavner i forhold til lokaliseringskriteriene .....	23
<b>9.</b>	<b>Et interregionalt havneselskap – ulike modeller</b> .....	<b>24</b>
9.1	Ansvars- og myndighetsområdet.....	25
9.2	Geografisk virkeområde .....	25
9.3	Organisasjons- og samarbeidsformer .....	26
9.4	Finansielle forhold .....	27
<b>10.</b>	<b>Fremtidig havnestruktur i Oslofjorden</b> .....	<b>27</b>
<b>11.</b>	<b>Alternative lokaliseringssteder for ny containerhavn</b> .....	<b>31</b>
11.1	Alternativ I – Kambo .....	31
11.2	Alternativ II – Snekkestad/Mulvika .....	33
11.3	Alternativ III – Kommersøya .....	35
11.4	Sammenstilling .....	37
11.5	Alternativvurderinger for en ny containerhavn i VHS.....	38

## 1. Formål

Formålet med forstudien er å vurdere ulike tiltak som sikrer at håndtering av sjøtransportert stykk gods i Oslofjorden kan skje på en miljømessig og kostnadmessig god måte, samtidig som det legges vekt på å ivareta næringslivets konkurranseevne. Bakgrunnen for at spørsmålet er aktualisert, og må finne sin løsning snarest, er Oslo kommunes "Fjordbyvedtak" om at all lo/lo-containertrafikk snarest skal flyttes ut av Oslo. Som følge av dette har Stortinget i forbindelse med behandlingen av St. meld. nr. 46 (1998-2000) Nasjonal Transportplan 2002 – 2011 pekt på at det må legges til rette for regionale havneløsninger, herunder etablering av et interregional havneselskap for Oslofjordområdet. Regjeringen besluttet videre at dette skulle skje i regi av Fiskeridepartementet (FID) i samarbeid med viktige berørte parter.

Oslofjordregionen har et stort behov for transporttjenester. Ut fra befolkningssammensetning og næringsutvikling i regionen, er det ikke noe som tyder på nedgang i transportbehovet. Uavhengig av prognoser for utviklingen innen godstransport, er det behov for å finne alternative transportløsninger for det gods som ikke lenger ønskes transportert over Oslo Havn. Oslo Havn har i dag en helt sentral plass i avviklingen av godstrafikken i regionen. Oslo er landets største stykkgodshavn. Havnen har med sin plassering også stor betydning for andre regioner, og ivaretar nasjonale interesser og oppgaver.

Hvis det ikke finnes gode løsninger for sjøtransporten, er eneste alternativ en betydelig økt godstransport på veg, og i noen grad på jernbane. Overføring til veg vil som konsekvens medføre behov for oppgradering av veginfrastrukturen, noe som igjen vil representere store investeringskrav. På bakgrunn av politiske målsettinger om å overføre godstransporter fra veg til sjø og/eller bane, har denne forstudien fokusert på å omplassere lo/lo-containertrafikken fra Oslo havn til andre havner i regionen.

Oslo havnevesens handlingsplan for gjennomføringen av "Fjordbyvedtaket" forutsetter at containertrafikken kan flyttes ut i 2011/2012. Dette betyr at det må finnes løsninger som i et kortere perspektiv kan ivareta den godsomsetningen som går over Oslo havn. Samtidig må det legges langsiktige perspektiver til grunn for tilretteleggingen av den samlede transportinfrastrukturen i regionen. I den sammenheng er en langsiktig sikring av nødvendige arealer en helt sentral forutsetning for at nye løsninger skal være realistiske og robuste.

Forstudien tar sitt utgangspunkt i Stortingets og Regjeringens beslutning om at Oslo kommunes "Fjordbyvedtak" skal legges til grunn for den langsiktige havneløsning for Oslofjorden, og at det skal etableres en regional havneløsning for Oslofjorden. Dette er et utgangspunkt som ikke har full allmenn oppslutning, og som innebærer at nasjonale, regionale og lokale interesser nødvendigvis må veies mot hverandre. De løsninger som foreslås krever rask statlig inngripen og styring, samt effektive finansieringsmodeller for å kunne gjennomføres.

---

## 2. Bakgrunn

St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble lagt frem 29. september 2000, og behandlet av Stortinget 9. februar 2001. Stortinget sluttet seg i hovedsak til de transportpolitiske mål som er trukket opp i meldingen. Imidlertid ble det fra flere hold pekt på at planen har mangler, og at spesielt havner og sjøtransport er viet for liten oppmerksomhet i forhold til det overordnede mål om å få etablert et effektivt transportsystem som ser de ulike transportformene i sammenheng. Stortingets merknader knyttet til havner og sjøtransport er i hovedsak følgende, jfr. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) fra samferdselskomitéen:

- Det etterlyses en sterkere vektlegging av sjøtransporten i Nasjonal transportplan.
- Det må utvikles samarbeid mellom offentlige og private havner for å bedre utnyttelsen av den totale infrastrukturen.
- Det må utarbeides kriterier for de ulike havnekategoriene (nasjonale og regionale havner).
- Betydningen av interkommunalt havnesamarbeid fremheves, herunder muligheten for bruk av havnekassens midler til infrastruktur i nærliggende havner som omfattes av et slikt samarbeid.
- Oslo havn er nasjonalhavn, og utflytting av havnevirksomhet i tråd med Oslo kommunes vedtak ("Fjordbyvedtaket") må derfor sees i sammenheng med utbygging og samordning av havnekapasiteten i hele Oslofjordregionen. Det forutsettes etablert et interregionalt havneselskap. Bystyrets beslutning om å flytte ut deler av havnevirksomheten ("Fjordbyvedtaket") må startes opp i tråd med vedtaket.
- Viktigheten av at det interkommunale samarbeidet i hele Oslofjordområdet videreutvikles, utvides og formaliseres blir understreket, og det bes om at Fiskeridepartementet bidrar til at en slik utvikling finner sted. Det vises til at Oslo havnestyres strategivedtak av 18.10.2000 forutsetter etablering av regionale havneløsninger. Videre blir det forutsatt at det gjennom lov og forskrifter legges til rette for regionale havneløsninger, herunder også etablering av et interregionalt havneselskap i Oslofjordområdet.

Fiskeridepartementet har på denne bakgrunn startet arbeidet med den fremtidige havnestrukturen gjennom et eget havneprosjekt. En foreløpig redegjørelse av dette arbeide er gitt i St. prp. nr. 1 (2001 – 2002) hvor det bla. uttales:

*Sjøtransportens rolle og muligheter er ikke kommet klart nok frem verken i praksis eller i planer. Dette skyldes bla. at:*

- *Dagens havnestruktur er basert på parallelle transportsystemer med egne havner for særskilte næringsområder.*
- *Havnene er for sektoriserede og står utenfor planarbeidet for næringslivs- og transportsektoren.*
- *Styring og organisering av havnene er ikke optimal.*
- *Rammebetingelsene for havnene er ikke avklart.*

*Det er Fiskeridepartementets ambisjon å bidra til næringsutvikling og robuste regioner gjennom:*

- *Utvikling av helhetlig havnepolitikk.*
- *Utvikling av havnestrukturer med et nasjonalt nettverk av større knutepunkts-havner langs hele kysten, samt noen få store havner av internasjonal standard.*
- *At havnene i større grad skal bidra til økt nasjonal verdiskapning.*
- *At Norge skal ha et sjøtransporttilbud av internasjonal standard (containere) og fokusere på å utvikle havnene som intermodale knutepunkter.*

- *Samordning av investeringene i transportinfrastruktur i transportkorridorer.*
- *Klargjøring av rolledelingen mellom de ulike aktører.*
- *Tilrettelegging for godt samvirke mellom private og offentlige havner.*
- *Regional planforankring.*
- *Samordning av statlige interesser og aktiviteter innen havnerelatert virksomhet.*
- *Vurdering og utvikling av virkemidler på området.*

Gjennom Fiskeridepartementets havneprosjektet har det vært avholdt møter med nasjonalhavnene, deres vertskommuner og samtlige fylkeskommuner. Videre er det frembrakt ny og relevant kunnskap om hvilke krav som bør stilles til en nasjonal havnestruktur i et langsiktig perspektiv, herunder hvilke funksjonelle krav som må oppfylles i den enkelte havn, havnenes tilknytning til det landbaserte transportnettverket og deres rolle som knutepunkt i et helhetlig transportsystem.

Våren 2001 ble det holdt et møte med alle fylkeskommunene rundt Oslofjorden, samt nasjonalhavnene i området og deres vertskommuner. Konklusjonene fra dette møtet er summert opp i følgende hovedpunkter:

- *Havneutviklingen i Oslofjorden skjer i et meget kortsiktig perspektiv, er uten samordning og fører til suboptimalisering av så vel arealbruk, havneinvesteringer som investeringer i annen infrastruktur.*
- *Verken det nasjonale behov for et moderne og fremtidsrettet havnetilbud eller Østlandsregionens behov for havner som del av en integrert transportinfrastruktur blir ivaretatt.*
- *Staten må inn ikke bare som ”oppmann” mellom de forskjellige havneinteresser, men må inn som den aktive part i å få fastlagt den fremtidige overordnede havnestruktur i hele Oslofjordbassenget med en rolledeling som ivaretar så vel nasjonale som regionale hensyn. I den forbindelse må en også med utgangspunkt i Stortingets vedtak om et ”interregionalt havneselskap for Oslofjorden” vurdere å etablere en ny organisasjonsstruktur for havnene i Oslofjordbassenget.*
- *Det må utvikles et tettere og mer forpliktende samarbeide mellom de departement som har ansvaret for transportinfrastruktur, arealbruk og næringsutvikling for å oppnå langsiktige og robuste løsninger.*

Departementet har også startet et arbeid med nye organisasjons- og samarbeidsformer mellom offentlige og private havneaktører.

Arbeidet med å revidere havne- og farvannsloven er godt i gang, og Havnelovutvalget, som bl.a. ser nærmere på klassifisering, organisering og styring av havnene, avga sin innstilling til Fiskeridepartementet 06.03.2002.

Som ledd i utviklingsarbeidet med havnestrukturen, har Fiskeridepartementet etablert en interdepartemental koordineringsgruppe for havner og sjøtransport med deltagelse fra Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, Kommunal- og Regionaldepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Arbeidet med forstudien om havnestruktur i Oslofjordregionen har fortløpende blitt presentert og diskutert i denne arbeidsgruppen.

Med Oslo kommunes vedtak om å flytte containervirksomheten ut av Oslo havn, har dagens havnetilbud for containerisert gods på Østlandet et kort tidsperspektiv. Gjennomføring av ”Fjordbyvedtaket” slik det er forutsatt, vil derfor fremstå som et betydelig nasjonalt problem.

Oslo Havn er i dag Norges største stykkgodshavn, og på mange måter den eneste reelle containerhavnen i Norge. Havnas betydning for Oslofjordregionen, og som Norges sjøverts forbindelse til utlandet, er derfor betydelig. Bruk av containeriserte enhetslaster innen sjøtransporten forventes videre å øke i tiden fremover. En utflytting av containertrafikken fra Oslo har derfor

ringvirkninger langt utenfor Oslo kommune, ikke bare på mellomlang sikt (etter 2011), men også på lang sikt.

På bakgrunn av eksisterende utredninger og kunnskap om havnebehov og transportutvikling på Østlandsområdet, og for å unngå store feilinvesteringer forankret i dagens havnestruktur, er det avgjørende at det raskt vurderes å etablere et regionalt havnesamarbeid i Oslofjordregionen.

Etablering av en regional havneløsning, og et regionalt havneselskap, må skje i et nært samarbeid med andre departementer, berørte kommuner og fylkeskommuner.

Havneutfordringene i Oslofjordregionen er ikke utpekt som noe eget regionalt analyseområde i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015. Den fremtidige havnestrukturen i Oslofjorden må imidlertid sees i nær sammenheng med eksisterende og fremtidig landverts infrastruktur på Østlandet. Det er derfor avgjørende at arbeidet med å etablere et interregionalt havneselskap så tidlig som mulig blir koblet til prosessen med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 er nå kommet så langt at transportetatens strategiske analyser i ferd med å bli ferdigstilt. I disse analysene er det en gjennomgående konklusjon at det i større grad enn tidligere må legges større vekt på å utvikle et mindre antall intermodale knutepunktshavner. For at disse havnene skal kunne bidra til å løse transportutfordringene, må de ha god landverts tilknytning til riksvegnettet.

Næringslivets behov for sjøtransport er i endring samtidig som transportkostnadene må reduseres vesentlig for å sikre deres konkurransedyktighet. Containeren foretrekkes i stadig større grad som lastbærer, og denne blir dermed en viktig premissgiver for fremtidig havneutvikling. Skal imidlertid sjøtransporten vinne frem som et miljøvennlig og kostnadseffektivt system for containertransport i Norge, kreves det et godsvolum som gir grunnlag for hyppig anløp av containerskip i nærskipfart. Havnene må utvikles til intermodale knutepunkt med god arealtilgang for effektiv transportovergang mellom de ulike transportmidler. Videre må dagens system med parallelle bransjerettede sjøtransportssystemer integreres med tanke på å oppnå effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

EU og Norge har sammenfallende transportpolitiske målsettinger om overføring av godstransporter fra veg til sjø og bane. Videre legges det fra begge sider vekt på at det utvikles intermodale knutepunkt, og at det foretas en samordning av investeringer i transportkorridorene innenlands og mot utlandet. EU har som en oppfølging av målsettingene nå inkludert enkelte havner i det trans europeiske nettverket for transport, TEN-T.

Til å utarbeide denne forstudien nedsatte Fiskeridepartementet (FID) en styringsgruppe bestående av:

Ekspedisjonssjef Kirsten Ullbæk Selvig (leder), Fiskeridepartementet (FID)  
Rådgiver Willy Grepstad, FID  
Styreleder Bernt Stilluf Karlsen, Oslo havnevesen (OHV)  
Havnedirektør Per M. Hanssen, OHV  
Styreleder Gunnar Abrahamsen, Grenland havnevesen (GHV)  
Havnedirektør Finn Flogstad, GHV

Og en arbeidsgruppe bestående av:

Rådgiver Esben Schlytter, FID  
Avdelingssjef Roar Johansen, Kystverket 1. distrikt  
Administrerende direktør Johan P. Barlindhaug, innleid rådgiver for FID

Arbeidet startet opp sommeren 2001 og ble avsluttet i mars 2002.

I løpet av arbeidet er det avholdt informasjons- og diskusjonsmøter med alle fylkeskommunene rundt Oslofjorden, herunder sekretariatet for Østlandssamarbeidet, Oslo kommune, Drammen havneråd, Drammen havnevesen, Borg Havnevesen, Moss havnevesen, Larvik havnevesen, Drammen kommune, Lier kommune og Dampskibsexpeditørenes Forening.

I tillegg har Kystdirektoratet hatt kontakt med alle havnene i Oslofjorden for å få ajourførte utviklingsplaner og statistisk materiale.

### 3. Styringsgruppens anbefalinger

#### 3.1 Anbefalt havnestruktur

Havnesituasjonen i Oslofjorden representerer store utfordringer både nasjonalt og regionalt. For å styrke næringslivets konkurransevne, tilfredsstillende transportbehovet og oppfylle overordnede miljøpolitiske mål, må det utvikles et fremtidsrettet og forutsigbart havnetilbud for Oslofjordregionen. Oslo kommunes "Fjordbyvedtak", som forutsetter at all lo/lo basert containertrafikk snarest skal flyttes ut av Oslo, har skapt en uforutsigbar situasjon for så vel den langsiktige landverts infrastrukturutvikling som for næringslivets egen logistikkplanlegging.

Styringsgruppen er godt kjent med gjeldende Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen fra 1993. For å kunne møte utfordringene som er beskrevet over, må imidlertid utviklingen av et godt havnetilbud for Oslofjordregionen veies mot hensynet til eksisterende arealbruksmønster og lokale rekreasjons-, natur- og kulturminneverdier.

Etablering av nye løsninger som på en fullgod måte kan erstatte Oslo havns rolle på mellomlang og lang sikt, må av hensyn til de utfordringer aktuelle løsningsalternativer representerer skje i løpet av nærmeste fremtid. Det er derfor helt nødvendig at det gjennomføres en rask beslutningsprosess med hensyn til etablering av den fremtidige havnestrukturen i Oslofjordregionen.

Etter styringsgruppens mening er det ingen realisme i at utfordringen knyttet til å opprettholde et havnetilbud i Oslofjordregionen, løses ved å spre Oslo havns stykkgoods på dagens Oslofjordhavner. Skal sjøtransporten representere et kvalitetsmessig og økonomisk gunstig alternativ til vegtransport, må det etableres knutepunktshavner av en størrelse og kvalitet som muliggjør investeringer i moderne utstyr og anløp av moderne skipstonnasje.

Skal den nasjonale transportpolitikken ivareta næringslivets behov for lavere transportkostnad og høyere transportkvalitet, og samtidig ivareta miljøhensyn, er det nødvendig at de viktigste havnene har et godsvolum og en infrastruktur som tilsier at havnene får hyppige anløp av moderne containerskip som også blir brukt av de store transportbrukerne. Etter styringsgruppens mening krever dette konsentrasjon av containerbasert stykkgodstrafikk til et begrenset antall havner. Disse kan dermed oppnå det "kritiske volum" som muliggjør rasjonelle investeringer. Dersom Oslo kommunes "Fjordbyvedtak" skal legges til grunn, går styringsgruppen inn for at det i Oslofjordregionen bør utvikles tre tyngdepunkt for den stykkgoodsbaserte havneaktiviteten:

- Grenland/Larvik
- Indre deler av Oslofjorden
- Borg/Halden

Innenfor og mellom disse tyngdepunktene bør det etableres formelle samarbeidsstrukturer som sikrer god koordinering og dermed optimal ressursbruk. Formålet er å etablere intermodale knutepunktshavner med en kapasitet og en kvalitet som legger til rette for en mest mulig rasjonell omlasting mellom skip og landverts transportmidler.

Drammen havns utvikling ansees å være så uavklart at styringsgruppen finner det vanskelig å vurdere dette som et selvstendig alternativ til Oslo havn. Styringsgruppen er også kjent med at en eventuell etablering av en ny containerhavn på Kambo/Jeløya i Moss kommune ikke er i tråd med gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner for områdene. I tillegg er det enkelte steder foretatt investeringer som ikke vil være forenlig med havnedrift i umiddelbar nærhet. Det vil likevel være mulig å realisere en containerhavn på Kambo ettersom aktuelle areal enda ikke er utbygd, men dette er avhengig av at det tas raske beslutninger i saken. Styringsgruppen har ikke foretatt separate vurderinger av Jeløya som et frittstående alternativ, men ser også denne lokaliteten som en mulig løsning på havneutfordringen i Oslofjordområdet.

På samme måte som i Drammen vil det også på Kambo/Jeløya være vanskelig å gjennomføre utbyggingstiltak dersom det fullt ut tas hensyn til lokale protester. Lokalisering av en containerhavn på Kambo/Jeløya har imidlertid langt bedre egenskaper og kvaliteter med tanke på geografisk

beliggenhet og tilknytning til infrastruktur enn en tilsvarende havn i Drammen. I tillegg vil Kambo/Jeløya balansere Oslofjordregionenes havnestruktur i forhold til utviklingen av Grenland/Larvik i vest. Av nasjonale hensyn er det derfor styringsgruppens vurdering at Kambo/Jeløya ikke bør skrinlegges før det er foretatt grundigere utredninger av disse alternativene.

Samtlige av styringsgruppens lokaliseringsforslag for ny containerhavn i Oslofjorden, må uansett bli gjenstand for langt grundigere utredninger enn det rammen av denne forstudien har tillatt.

Styringsgruppen foreslår på denne bakgrunn at:

- Grenland og Larvik havnevesen starter en prosess med siktemål å få til et forpliktende samarbeid som, om mulig, kan utvikles i retning av en sammenslåing.
- Havnene i Moss, Oslo og Drammen går inn i ett felles selskap kalt Viken havneselskap (VHS).
- Borg havnevesen vurderer et samarbeid med Halden havnevesen.
- Det etableres et samarbeidsorgan for havnene i hele Oslofjordregionen, kalt Oslofjorden interregionale havnesamarbeid (OIH).

I ytre Oslofjord har Borg og Grenland/Larvik gode forutsetninger for å bli moderne stykkgodshavner med stor kapasitet, og styringsgruppen anbefaler at dette blir lagt til grunn i det videre arbeide med så vel havneutviklingen som den tilhørende landverts infrastruktur. Borg og Grenland/Larvik er begge inne i en havneutviklingsprosess, og dette er et arbeid som bør videreføres i en regional sammenheng.

Borg og Grenland/Larvik kan på grunn av avstanden til Oslo ikke dekke havnebehovet for indre deler av Oslofjorden.

Med de begrensninger som per i dag foreligger med tanke på utvikling av havnene i Moss og Drammen, anbefales det å enten:

- Bygge ny hovedhavn for enhetslaster på ett av følgende tre steder:
  - Kambo/Jeløya i Moss kommune
  - Kommersøya i Sande kommune
  - Snekkestad/Mulvika i Re kommune

eller:

- Omgjøre Oslo kommunes "Fjordbyvedtak" om utflytting av lo/lo-basert containertrafikk, og dermed ta i bruk Sydhavna som permanent containerterminal på lang sikt. Det øvrige ekspansjonsbehov utover Oslo-Sydhavn må løses gjennom avlastningshavner andre steder innenfor VHS sitt geografiske ansvarsområde.

"Fjordbyvedtaket" i Oslo har ført til at det i andre kommuner langs Oslofjorden er fattet, eller er i ferd med å bli fattet, tilsvarende vedtak. Dersom de politiske målsettingene om å overføre godstransporter fra veg til sjø og bane skal følges opp, er det helt nødvendig å videreføre et havnetilbud i indre deler av Oslofjorden. Ulike "Fjordbyvedtak" i området må således tilsidesettes dersom målet om mer godstransport på sjø skal kunne realiseres. Alternativet til å utvikle en containerhavn i indre deler av Oslofjorden vil være å satse i ytre deler av fjorden, dvs. Borg/Halden (og dermed også Göteborg), samt Grenland/Larvik. Konsekvensene av denne satsingen vil være at en langt større andel av godset som skal til Oslo-området vil bli transportert på veg. Dette vil i sin tur medføre økt behov for infrastrukturinvesteringer på vegnettet (og på jernbanenettet), samt gi en høyere ulykkes- og miljøbelastning for regionen. En satsing på havnene i ytre deler av Oslofjorden er videre avhengig av at det følger økonomiske midler med det godset som skal flyttes ut av havnene i indre deler av fjorden.

Grunnlagsinvesteringer (adkomst, areal og kaier) for en ny havn er anslått til, uten avgifter og utgifter knyttet til grunnverv, å koste mellom 2 og 3 milliarder kroner avhengig av det



lokaliseringalternativet som velges. Av dette vil etablering/utvikling av havne- og terminalområdet koste i størrelsesorden 1,5 milliarder, mens det resterende vil være kostnader forbundet med å knytte havnen til veg- og jernbanenettet. Nødvendige investeringer i havne- og terminalfasiliteter foreslås finansiert ved inntekter fra salg av eiendommer i berørte havneveseners eiendomsportefølje som ikke skal benyttes til havneformål.

Salgsinntektene representerer verdier som er akkumulert gjennom allerede innbetalte avgifter fra brukerne. Havneavgiftene i en eventuell ny havn vil på denne måten fastsettes på samme grunnlag som ved anløp i eksisterende havner. Verdiene i eksisterende havner vil på denne måten videreføres i det nye havnetilbudet. Verken brukere eller nye vertskommuner bør belastes for kostnader knyttet til nye havneinvesteringer.

De havne- og landområder som skal utgjøre tyngdepunktene i Oslofjordregionens fremtidige havnestruktur, må imidlertid disponeres til dette formålet i lang tid. Kravene til forutsigbarhet for både næringslivet og sentrale samferdselsmyndigheter tilsier at staten må være innstilt på å benytte de virkemidler som er nødvendig for å sikre at områdene ikke omdisponeres til andre formål. For indre deler av Oslofjorden foreslår styringsgruppen at *statlig reguleringsplan* blir benyttet for å sikre VHS sitt langsiktige arealbehov, og dermed en robust havnestruktur i et 50 – 100 års perspektiv.

### 3.2 Tidskritiske forhold

Den fremtidige havneutvikling i Oslofjorden har stått på dagsorden lenge uten at det er funnet en løsning. Tilrådingene fra det bredt sammensatte ”Østmoe-utvalget” og denne forstudien er sammenfallende når det gjelder den overordnede havnestrukturen i området. Tilrådingene vil imidlertid på flere områder oppfattes som kontroversielle. Når ”Østmoe-utvalget” ikke foreslo bygging av ny havn for stykkgoods, må dette bl.a. sees på bakgrunn av at ”Fjordbyvedtaket” først ble fattet etter at utvalgets innstilling var avgitt.

Det er en overhengende fare for at spørsmålet om havneutviklingen i Oslofjordregionen fortsatt blir en ”kasteball” innen og mellom berørte kommuner.

Tidsperspektivet for havneutviklingen i området er kritisk, og da spesielt ut fra følgende 5 forhold:

- De løpende plan- og beslutningsprosesser i Oslo tar ikke i tilstrekkelig grad utgangspunkt i de forutsetninger som må til for å etablere en god helhetsløsning for Oslofjordregionen.
- Gode havneløsninger, også i Oslo, må utvikles og fungere frem til et fullgodt alternativ til Oslo-Sydhavn foreligger.
- Et alternativ til Oslo-Sydhavn kan kun finansieres med inntekter fra salg av eiendommer i Oslo havnevesens eiendomsportefølje som ikke skal benyttes til havneformål.
- Verken i Oslo, Drammen eller Moss er det i dag interesse for å diskutere et formelt havnesamarbeid eller etableringen av VHS.
- Den fremtidige havnestrukturen i Oslofjorden må legges inn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Viktige og avgjørende aktører på kommunalt nivå har til nå ikke gått inn i disse tidskritiske problemstillingene med sikte på å etablere en langsiktig nasjonal løsning i Oslofjordregionen. Dette har nok bl.a. sammenheng med at:

- Aktuelle løsningsmodeller nødvendiggjør forpliktende interkommunalt samarbeid.
- Havnesektoren ikke inngår som en del av de statlige budsjettene.
- Kommunale og statlige organer ikke vil kunne disponere havnevesenets verdier til å løse andre samfunnsoppgaver.

Styringsgruppen er derfor av den oppfatning at tidspunktet nå er inne for å få fattet overordnede beslutninger om hvordan havnestrukturen i Oslofjordregionen skal utvikles. Dette er en beslutning som må tas av Regjeringen i løpet av første halvår 2002, slik at berørte departementer og kommuner kan starte sitt arbeide mot å etablere et godt havnetilbud i området.

Dersom denne beslutningen ikke fattes er utvalget redd for at norsk næringsliv som et resultat påføres høye transportkostnader. Dette vil bidra til en vesentlig svekkelse av konkurransevnen i forhold til utlandet. Videre antas miljøulempene for regionen å øke som følge av at et mangelfullt havnetilbud vil gi mer godstransport på veg. Kvaliteten av sentrumsområdene i byer og tettsteder rundt Oslofjorden vil også forringes som følge av økt landtransport.

### 3.3 Styringsgruppens forslag til gjennomføringsplan

Arbeidet med å utvikle et fremtidsrettet og forutsigbart havnetilbud i Oslofjorden, herunder utredning og valg av riktig lokaliseringalternativ for en ny containerhavn i Oslofjordregionen, er en arbeidskrevende prosess. En rekke motkrefter vil mobiliseres ettersom det her dreier seg om legitime interessekonflikter. Interessekonfliktene må løses på en faglig god måte og i en demokratisk prosess. På den annen side står en overfor en betydningsfull samfunnsoppgave av meget stor betydning som må finne sin løsning rimelig raskt.

Det er derfor vesentlig at:

- a) Det sikres fremdriftskraft
  - Ved å etablere VHS som et eget selskap i løpet av 2002, slik at selskapet kan inngå i den videre planprosessen.
  - Ved å finansiere VHS med 50 mill i egenkapital i 2002 gjennom havnekassen i Oslo.
  - Ved å ha Oslo Havnevesen og staten som hovedeiere i VHS, samt arbeide for at andre havner i Oslofjorden også deltar.
  - Ved at Fiskeridepartementet bidrar til at det etableres forpliktende havnesamarbeid i ytre deler av Oslofjorden og et samarbeidsorgan for alle havnene i Oslofjordregionen (OIH).
- b) Det sikres gjennomføringsevne
  - Ved at Fiskeridepartementet forestår arbeidet med lov- og forskriftsendringer som gir VHS et operativt innhold og ansvar i sitt geografiske område.
  - Ved å sikre at salgsinntekter ved omdisponering/salg av OHVs havneområder går inn i det nye havneområdet som egenkapital, samt at tilsvarende inntekter fra Moss og Drammen på et senere tidspunkt også kanaliseres til den nye havnen.
  - Ved å ansvarliggjøre samferdselsmyndighetene for investeringer i form av transportinfrastruktur for veg, bane og sikker sjøverts tilknytning, og derigjennom gi staten en eierandel i VHS som tilsvarer tilførte verdier.
- c) Det sikres tid og handlingsrom
  - Ved at de arealer som inngår i de ulike lokaliseringalternativene for en ny havn, blir båndlagt gjennom bygge- og delingsforbud inntil endelig valg er foretatt. Dette forutsettes gjort første halvår 2002.

De tilrådingene som her er gitt foreslås videreført:

- d) Gjennom en strategisk konsekvensanalyse i regi av Fiskeridepartementet, Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og VHS, som tar sikte på å legge grunnlaget for et Stortingsvedtak om havnestrukturen i Oslofjordregionen våren 2003. I dette arbeidet må det også foretas konkrete utredninger av ulike havneløsninger i indre deler av Oslofjorden.

Den fremtidige havnestruktur for Oslofjorden må antas å få store konsekvenser for utbygging av annen transportinfrastruktur på Østlandet. Det er derfor nødvendig å koordinere den strategiske konsekvensanalyse med den pågående prosessen rundt Nasjonal Transportplan 2006 – 2015.

#### 4. Tidligere utredninger

Fiskeridepartementet nedsatte i april 1998 et utvalg, ”Østmoe-utvalget”, som skulle vurdere behovet og muligheten for havnesamarbeid og endret havnestruktur i Oslofjordregionen. Bakgrunnen og behovet for utredningen er bl.a. omtalt i St.meld. 46 (1996-1997) Havner og infrastruktur for sjøtransport. I denne meldingen heter det at ”Regjeringen vil stimulere til økt interkommunalt samarbeid for dermed å redusere investeringskostnadene, øke arealutnyttelsen og bedre den samlede samferdselsplanleggingen”. Videre uttales det at en vil sette i gang et arbeid for å vurdere ulike former for havnesamarbeid i Oslofjorden.

Utvalget avgav sin utredning, NOU 1999:24 Havnestrukturen i Oslofjordregionen, i juni 1999. Denne bygger på en rekke analyser, rapporter og utredninger i regi av offentlige og private aktører. Utvalget ga en enstemmig innstilling med følgende hovedkonklusjoner:

- Det anses nødvendig med et godt havnetilbud i Oslo. Containertransporten bør derfor opprettholdes i Oslo havn, og havnen bør gis muligheter for en utvikling av kapasiteten som i hovedtrekk bør følge Oslo havns strategiplan for perioden fram til 2009. Dette innebærer bl.a. begrensede utfyllinger i østre havn for å øke kapasiteten og muliggjøre en mer effektiv arealutnyttelse, og dermed mulighet for å frigi Filipstad på sikt.
- Av natur- og miljømessige hensyn går utvalget imidlertid ikke inn for full utbygging av Oslo havn i tråd med havnevesenets egen strategiplan. For perioden etter 2009 anbefales det å beholde den arealmessige kapasiteten som gis ved utbyggingen fram til 2009.
- For å dempe presset på Oslo havn og gi et bedre havnetilbud i hele regionen bør det utvikles flere havnetilbud i regionen. Det anbefales å etablere tre forpliktende og formaliserte interkommunale havnesamarbeid i Oslofjordregionen. Dette innebærer ett samarbeid som inkluderer Østfold-havnene på østsiden av Oslofjorden, et samarbeid mellom Grenland havn og Larvik havn på vestsiden av fjorden og mellom Oslo havn og Drammen havn i nord. Alternativt kan Moss havn inngå i et samarbeid med Oslo og Drammen havn.
- Utvalget anbefaler ikke etablering av en ny havn for å erstatte eller avlaste containerhavnen i Oslo, da dette anses å gi et dårlig havnetilbud for næringslivet og mer vegtransport, samtidig som man vil stå overfor et betydelig lokaliseringsproblem. I tillegg vil planer om en ny havn føre til stor usikkerhet for de andre havnenes utviklingsplaner.

En viktig forutsetning for utvalgets anbefaling for havnestrukturen, var at vegtilknytning til havnene blir prioritert av staten.

Fiskeridepartementet sendte utredningen på høring til departementene, fylkeskommunene i regionen, alle kommuner med kystlinje i regionen, havnene, næringslivsorganisasjoner og interesseorganisasjoner i juli 1999. Fylkeskommunene ble bedt særskilt om å vurdere prioriteringer av infrastruktur knyttet til havneutvikling i sammenheng med forslagene til lokale prioriteringer i Nasjonal transportplan 2002 - 2011.

Den overveiende delen av høringsinstansene uttalte seg positivt til utvalgets forslag til havnestruktur og havnesamarbeid. Fra lokalt og regionalt hold ble det særlig pekt på viktigheten av at staten bidrar til gode tilknytninger på landsiden og sjøsiden.

For Grenland havn og Larvik havn har det allerede over noe tid pågått et arbeid med sikte på interkommunalt samarbeid. Havnestyrene i Grenland og i Larvik ble i februar 2002 enige om å starte en prosess med siktemål å utvikle et samarbeid mellom de to havnene. I Østfold ble det på bakgrunn av NOU 1999:24 tatt et initiativ fra fylkeskommunen, næringslivet, transportbrukerne, berørte kommuner og havner til nærmere utredning av et samarbeid mellom Østfold-havnene. Dette initiativet har ikke ført til konkrete resultater.

Når det gjelder Oslo havn og Drammen havn hadde imidlertid de berørte kommuner innvendinger mot utvalgets forslag. Oslo kommune vedtok i bystyrevedtak den 19. januar 2000 å legge den såkalte "Fjordbystrategien" til grunn for utviklingen av Oslos havne- og sjøside. Dette innebærer bl.a. at Oslo kommune vil fase ut lo-lo (den kranbaserte) containervirksomheten på Oslo havn. Det skal imidlertid fortsatt legges til rette for havnevirksomhet knyttet til cruise- og ferjetrafikk samt våt- og tørrbulk i Oslo.

Det ble videre uttalt at havnevirksomhet og godshåndtering må ses i et regionalt perspektiv, og at Oslo kommune ønsker å innlede et samarbeid med staten, fylkeskommuner og aktuelle kommuner for å utvikle en langsiktig strategi for regionale havneløsninger.

Både Drammen havn, dens eierkommuner og Buskerud fylkeskommune var negative til utvalgets forslag om et samarbeid mellom Oslo havn og Drammen havn. Det ble uttalt at det i stedet for en sammenslåing til et felles havneområde/havnestyre for Oslo og Drammen bør legges opp til at havnene videreutvikler sine terminaltjenester til beste for brukerne. Videre ble det uttalt at Drammen havn bør videreføres som en selvstendig og konkurrerende interkommunal havn for å sikre god lokal og regional forankring, og at havnen bør videreutvikles til å bli et transportknutepunkt både for sjøverts og landverts trafikk.

"Østmoe-utvalget" avga sin innstilling før Oslo kommunes "Fjordbyvedtak", og konsekvensene av dette vedtaket er derfor ikke reflektert i konklusjonene. For øvrig inneholder utvalgets innstilling analyser om behovet for regional samordning og overordnet havnestruktur i Oslofjordregionen som har stor gyldighet også i dagens situasjon.

Bakgrunnen for "Østmoe-utvalgets" utredning og utvalgets hovedkonklusjoner ble presentert og behandlet i forbindelse med fremleggelsen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jfr. kapittel 2.

## 5. Viktige forutsetninger

### 5.1 Oslo kommunes "Fjordbyvedtak"

Den viktigste årsak for å utrede etableringen av et interregionalt havneselskap i Oslofjorden, er Oslo kommunes "Fjordbyvedtak" av 19.01.2000 som sier at all lo/lo basert stykkgodstrafikk skal flyttes ut av Oslo. Den samme utvikling ser en imidlertid også i flere andre større havner, bla. i Oslofjorden. Ønsket om en annen arealbruk i sentrum og sentrumsnære områder resulterer i at en i byplansammenheng ønsker å flytte de trafikkbelastende havnefunksjoner fra bykjernene og til steder med bedre landverts tilgjengelighet og mindre nabokonflikter.

Det viktigste virkemiddelet for å fremme en slik utvikling vil være at verdien av de sentrumsnære havnearealer som frigjøres til annen bruk, fullt ut kan benyttes til utvikling av nye havneområder fremfor å bli disponert av kommunen til andre formål. Dagens havnearealer er betalt av brukerne gjennom ulike havneavgifter, og den frigjorte kapital ved salg av disse må dermed benyttes i nye havneområder for å unngå at brukerne skal betale for infrastruktur og omlastingsløsninger en gang til. I utviklingen av et felles selskap vil den "finansielle muskel" i hovedsak måtte bestå av kapital fra salg av frigjorte havnearealer i sentrum og sentrumsnære områder i de aktuelle byer. I den grad det er Oslo som vil ha frigjort sine arealer, vil en vesentlig del av investeringsmidlene til en ny havn i Oslofjorden komme fra salg av havnearealer i Oslo. Dette finansielle bidraget bør også danne basis for organisering og styring av selskapet på en måte som symetrisk reflekterer innlagt kapital.

### 5.2 Fremtidens havnestruktur

Som det framgår av kapittel 2 arbeider Fiskeridepartementet med å få etablert en havnestruktur som er basert på:

- Et nett av intermodale knutepunktshavner langs kysten med en standard og et godsvolum som gjør at de kan inngå i en regulær nærskipstrafikk (spesielt Nordsjøfart) med containerskip (ro/ro eller lo/lo), samt

- Noen få intermodale knutepunktshavner med en standard og et godsvolum som gjør at de over tid kan inngå i et rutenett av middels store containerskip i trafikk også utenfor Nordsjøbassenget.

Hovedstammen i den fremtidige havnestruktur blir dermed et nettverk av intermodale knutepunktshavner som dekker hele kysten. Det er i denne forbindelse viktig å presisere kravet til intermodalitet. Dette tilsier at det kun er havner, som har eller kan oppnå et tilstrekkelig godsvolum som transporteres i den samme lastbærer på land og sjø, som er aktuelle knutepunktshavner. De rene bulkhavner faller derfor utenom denne strukturen.

I tillegg til de intermodale knutepunktshavnene vil det imidlertid være en rekke viktige lokale havner med hovedoppgave å fremme stedsutviklingen. Disse kan være store, men det stilles ikke sterke krav til landverts adkomst og tilgjengelighet fra omkringliggende områder.

Kravene til de havner som skal være forberedt for en fremtidig trafikk utenfor Nordsjøbassenget, vil være ulike for Oslofjorden, Vestlandet og evt. Nord-Norge. Årsaken er at trafikkbildet og sjøtransportoppgavene antas å bli forskjellige.

Når en ser bort fra store bulktransporter, har Norge i dag en begrenset oversjøisk trafikk. En robust havnestruktur må imidlertid ha et meget langsiktig perspektiv, og den struktur en nå tar sikte på å etablere bør også kunne fungere godt om 50-100 år.

Den internasjonale utvikling går i retning av økt sjøtransport og økt vekt på knutepunktstrafikk hvor de ulike transportmidler inngår i et samspill. Transportmidlene har ulike egenskaper, og det er derfor viktig at transportformene blir benyttet på de transportstrekninger der de er kostnadseffektive og kan representere en miljøgevinst. Det må legges til grunn at norsk næringsliv i tiden fremover vil bli mer avhengig av et rasjonelt og kostnadseffektivt sjøtransporttilbud.

Det bør derfor etableres et nasjonalt plangrunnlag som sikrer at Norge på sikt har et mest mulig optimalt havnetilbud. I fremtiden kan vesentlige deler av det vi i dag ser som bulk gods bli transportert i enhetslaster, nye transportmønstre for internasjonale containerskip kan være etablert, og det kan være mulig at næringslivet på vestkysten av Norge i større grad kan løse sine transportoppgaver uten å benytte Oslofjordens havner i like stor grad som i dag. Dette forutsetter at noen få havner kan utvikles til en internasjonal standard. For disse havnene vil det være krav som primært knytter seg til større arealreserver, svært gode landverts forbindelser og innseilingsforhold som ikke representerer praktiske begrensninger.

For de havner som skal inngå i det fremtidige nasjonale nettverk av intermodale knutepunktshavner, vil ekspansjonsmuligheter i takt med behov og mulighet for langsiktig arealdisponering være blant de mest kritiske faktorer for havnens utvikling. Erfaringene har vist at kommunene i liten grad har vært villig til å ivareta havnenes interesser i situasjoner der andre interesser og formål presser på. Innenfor FIDs havneprosjekt er en derfor opptatt av hvordan revisjonene av plan- og bygningsloven og havne- og farvannslov kan sikre havnens langsiktige interesser. Dette gjelder så vel arealbruk som finansielle og organisatoriske rammebetingelser.

Som det fremgår av budsjettproposisjonen for 2002, har sjøtransporten i Norge i for stor grad vært preget av at store eksportører har benyttet parallelle transportere med spesialskip, og at containeriseringsgraden har vært lav sammenlignet med andre vestlige land. Nå er dette i endring, bl.a. er det nå eksempler på tettere logistikksamarbeid mellom industriselskaper som tidligere hadde separate transportopplegg. Økt bruk av containere og andre enhetslaster gjør at skip i rute kan betjene flere transportkunder. I denne løsningen inngår sjøtransporten som en integrert del i et "dør til dør" logistikksystem, der havnene fungerer som rasjonelle terminaler.

Denne utviklingen tilsier at en i fremtiden må forutsette at sjøtransporten, og dermed havnebruken, i stor grad vil bli dominert av nye "totalleverandører" av logistikktjenester. De store transportbrukerne blir på den måten de viktigste premissgivere for etablering av rutegående containerskip (lo/lo eller ro/ro) med stor kapasitet og god frekvens. Aktørene krever store havner og volumkonsentrasjoner, noe som i stadig større grad vil legge føringer på den fremtidige sjøtransporten og havnestrukturen.

Det vil være havnenes funksjonalitet i forhold til de dominerende transportstrømmer som blir avgjørende for deres fremtidige plass i en havnestruktur, ikke om den er offentlig eller privat eller om den fra før har blitt klassifisert som nasjonal eller regional havn. Ønsket om bedre funksjonalitet i havnene er en av årsakene til at Fiskeridepartementet nå utreder nye organisasjons- og driftsmodeller for samarbeid offentlig/privat i havnesektoren.

En konsekvens av denne utvikling er at kriteriene for å peke ut havner som skal inngå i den fremtidige nasjonale strukturen, må fange opp de store transportbrukernes behov. Det er kun på denne måten en kan sikre at statlige investeringer i maritim og landverts infrastruktur tilfredsstiller næringslivets behov, gir den praktiske intermodalitet som vil bli etterspurt og bidrar til optimale løsninger. Dette betyr igjen at den fremtidige havnestruktur i Oslofjorden må utvikles slik at den faller sammen med de logistikkunge bedriftenes langsiktige strategi.

For å styrke industriens konkurransekraft er det nødvendig at sjøtransporttilbudet både blir billigere og får en høyere transportkvalitet enn det som er tilfellet i dag. Internasjonale trender med hensyn til matvaretrygghet, sporbarhet og sikkerhet, jfr. bl.a. nye signaler fra USA i forhold til terrorberedskap, tilsier også økte krav til organisering, dokumentasjon, kontrollrutiner og infrastruktur i den enkelte havneterminal.

Skisserte utviklingstrekk og miljøhensyn peker entydig i retning av en sterkere knutepunksstruktur med kostnadseffektive og teknologisk avanserte terminaler. Disse terminalene bør ligge slik til at så vel land- og sjøverts feedersystemer kan utnyttes optimalt. Videre må godsvolumene i de aktuelle havnene være så store, og retningsbalansen så god, at anløpsfrekvensen resulterer i at sjøtransport kan konkurrere med vegtransport. En havn med for lite godsvolum vil ikke kunne investere i det utstyr som gjør at skip kan konkurrerer med lastebil. Det er her snakk om et "kritisk volum".

Både i Norge og internasjonalt diskuteres etablering av en havnestruktur, basert på enhetslaster i et "dør til dør" logistikk-system, som kan styrke sjøtransporten. Diskusjonen i vår del av Europa går i to retninger for å takle det stadig økende behovet for sjøverts transport:

- En videreutvikling av dagens konsept for "Short Sea Shipping" i Nordsjøbassenget mot de store interkontinentale containerhavnene i Tyskland/Nederland, hvor også indre vannveier får større betydning
- Etablering av et fåtall "superhubs" i Nord-Europa med et nytt feedernett i Nordsjøen.

Det er i dag verken mulig eller forsvarlig å fremstå med bastante synspunkter på hvilket sjøtransportkonsept, og dermed havnestruktur, Norge bør forholde seg til i et 50-års perspektiv. Det er derfor viktig å sikre at de lokaliseringsvalg som blir foretatt gir nødvendige handlingsrom også i fremtiden.

Uavhengig av lokaliseringssted står Norge foran betydelige investeringer i funksjonelle intermodale knutepunktshavner for å nå samferdselspolitiske målsettinger om å:

- Få mer av godstransporten over fra veg til sjø for bl.a. å redusere kapasitetsproblemer og miljøbelastninger.
- Redusere transportkostnadene og heve transportkvaliteten for næringslivet.

Norge er et land med begrensede godsvolumer, noe som tilsier at nødvendige investeringer må konsentreres til havner som har forutsetninger for å kunne møte fremtidige krav.

### 5.3 Oslofjordregionen i en nasjonal transportsammenheng

Havneinvesteringer i et intermodalt transportkonsept er meget langsiktige da disse skal inngå i et samspill med et langsiktig landverts transportnett. Dette stiller så sterke krav til forutsigbare og robuste forutsetninger at havner med svak landverts tilgjengelighet, potensielle nabokonflikter og arealknapphet, ikke kan betraktes som aktuelle knutepunkter i en fremtidig havnestruktur for Oslofjorden.

Samfunnets prioriteringer med hensyn til disponering av sentrumsnære områder og strandsoner går klart i retning av at det må forventes flere "Fjordbyvedtak" i Oslofjorden. Som en konsekvens av denne prioriteringen blir sjøtransporten tvunget til å begrense bruken av strand- og sjøareal. Med de friluftsjøinteresser som eksisterer i så befolkningstette områder, er mulighetene for å realisere alternativer til dagens havneløsninger allerede svært begrenset. Alternativene må imidlertid forventes å bli ytterligere begrenset i tiden fremover.

Etablering av en fremtidig havnestrukturen i Oslofjordregionen må derfor være en robust havnestruktur som både statlige myndigheter og næringslivet kan basere sine langsiktige investeringsplaner på. Det må derfor legges et "evighetsperspektiv" til grunn ved lokaliseringsvalgene. Dette for å sikre at en ikke gjennom kommunale vedtak om arealbruk river grunnlaget bort for den etablerte struktur. Staten må derfor gjennom planstatus eller avtaler sikre at nødvendige arealer er tilgjengelig i et 50-100 års perspektiv, og at tilstøtende areal ikke disponeres slik at dette hindrer en rasjonell og kostnadseffektiv havnedrift. På denne måten sikres en robust havnestruktur og, et totalt sett, godt transporttilbud.

I dag er havnene i Oslofjorden eksporthavn for en rekke bedrifter i Sør- og Nord-Norge. Transporten innenlands skjer i hovedsak med lastebil. Med et mer rasjonelt og fremtidsrettet sjøtransporttilbud langs kysten av Vestlandet og nordover, må en forvente at deler av denne trafikken etter hvert vil benytte havner nærmere produksjonsstedene. Vurderinger utført av ECON i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015, viser imidlertid at en slik utvikling neppe vil gi store utslag på trafikken over havnene i Oslofjorden.

Havneutviklingen i Oslofjorden må ses i nær sammenheng med utviklingen av landverts transportinfrastruktur på Østlandet og de prioriteringer næringslivet legger til grunn for sine lokaliseringsvalg. Tre utviklingstrekk synes i dag å dominere denne utviklingen:

- Etter Gardermoen-utbyggingen sees det en klar tendens til økte næringsetableringer langs akse Gardermoen – Gøteborg.
- Et økende press på å utvikle alternativer til den sterke konsentrasjonen av transportintensive virksomheter i Groruddalen.
- De norske samferdselsmyndighetene prioriterer en vesentlig forbedring av veg- og jernbanestandarden gjennom Østfold.

I tillegg utgjør Grenland et industrielt tyngdepunkt. På sikt kan området bli gjenstand for en ytterligere industriell styrking gjennom utviklingen av naturgass som råstoff og energikilde. En slik utvikling vil forsterke Grenland som godstyngdepunkt i ytre deler av Oslofjorden.

Så langt synes ikke Oslofjordtunnelen å ha resultert i noen vesentlig endring av godstransportene rundt Oslofjorden, noe som sannsynligvis skyldes dårlige koblinger til E6 og E18

Gøteborg har alltid vært en viktig havn for Norge og må forutsettes å bli det også i fremtiden. En storstilt vegtransport mellom norske bedrifter og Gøteborg samsvarer imidlertid ikke med Norges politiske miljømålsettinger. Gøteborgs rolle i det totale sjøtransportkonsept vil også kunne endres i samsvar med den globale utvikling, med de konsekvenser dette vil kunne få for den fremtidige sjøtransportutviklingen i Nordsjøen.

Det er derfor ikke en langsiktig løsning på Oslofjordens fremtidige havneutfordringer å henvise til fremtidig havnekapasitet i Sverige og Gøteborg. Norge må forutsettes å ta ansvar for sine egne transportutfordringer av så vel miljømessige årsaker som ansvaret for å sikre næringslivet gode konkurransevilkår.

Den pågående debatt om den fremtidige havnestruktur i Oslofjorden basert på dagens trafikk og på 10-20 års prognoser for denne, representerer en kortsiktighet som verken ivaretar de langsiktige nasjonale interesser eller Oslofjordens betydning som det naturlige tyngdepunkt i godsstrømmene inn og ut av Norge.

Oppsummert kan en kort si at en i Norge i dag står overfor en situasjonen hvor:

- Transportkostnadene må ned samtidig som transportkvaliteten må heves.
- Trafikk med enhetslaster i sjøtransporten vil øke betydelig samtidig som tilgangen på havnearealer er i ferd med å reduseres. Der godsvolumene er store kan arealnedgang til en viss grad motvirkes av ny og til dels kostbar teknologi som gir høyere arealproduktivitet.
- Nye havneløsninger og havnesamarbeid ønskes innført for å fremme sjøtransportens konkurransedyktighet.
- Det etterspørres mye sterkere fokus på intermodalitet og på sammenhengen med landverts infrastruktur.
- De økonomiske rammevilkårene for å utvikle havnene til kostnadseffektive og rasjonelle terminaler er for uklare til å gi en offensiv havnepolitikk.
- Oslofjorden fortsatt må forventes å utgjøre det transportmessige tyngdepunkt i Norge.

Denne situasjon tilsier at løsningen på Oslofjordens fremtidige havnestruktur snarere må finnes gjennom en aktiv og målrettet plan- og beslutningsprosess, enn gjennom en "vente og se" holdning.

## 6. Stykkgodstrafikk over havnene i Oslofjorden

Nedenstående tabell viser stykkgodstrafikken i 2000 over de mest sentrale havner i Oslofjordområdet. Tabellen er basert på [Norsk Havneforbunds statistikk](#).

Det er ikke skilt mellom innenriks og utenriks trafikk.

HAVN	STYKKGODS		SUM	CONTAINERE RO/RO OG LO/LO	
	1000 tonn			TEU	
	OFFENTLIG	PRIVAT		OFFENTLIG	PRIVAT
<b>HALDEN</b>	8	558	566	0	22 600
<b>BORG</b>	529	31	560	36 716	0
<b>MOSS</b>	410	274	684	27 285	0
<b>OSLO</b>	3 084	145	3 229	164 160	0
<b>DRAMMEN</b>	284	283	567	50	0
<b>LARVIK</b>	885	11	896	18 990	0
<b>GRENLAND</b>	606	496	1 102	32 575	1 700
<b>SUM</b>	<b>5 266</b>	<b>1 798</b>	<b>7 064</b>	<b>252 491</b>	<b>24 300</b>

Kilde: Norsk Havneforbund /Havnestatistikk fra havnene i 2000.

I tabellen er containere gitt som antall TEU (Twenty feet Equivalent Units). Containerlasten inngår i stykkgodsomsetningen totalt i oversikten, og dersom det antas en gjennomsnittlig nyttelast på 10 tonn pr TEU, vil containertrafikken utgjøre rundt 52% av total stykkgodstrafikk til og fra offentlige kaianlegg i de utvalgte havnene i fjorden.



HAVN	ANTALL CONTAINERE I TEU (2000) <sup>*)</sup>									
	INNGÅENDE					UTGÅENDE				
	Antall TEU m/last		Antall TEU u/last		Totalt TEU	Antall TEU m/last		Antall TEU u/last		Totalt TEU
	Lo/Lo	Ro/Ro	Lo/Lo	Ro/Ro		Lo/Lo	Ro/Ro	Lo/Lo	Ro/Ro	
<b>Halden</b>	0	0	22 600	0	22 600	22 600	0	0	0	22 600
<b>Borg</b>	Ingen spesifisering foreligger				16 186	Ingen spesifisering foreligger				20 530
<b>Moss</b>	8 760	0	4 624	0	13 384	12 036	544	1 321	0	13 901
<b>Oslo</b>	66 976	9 261	8 097	1 905	86 249	33 873	4 596	29 610	9 832	77 911
<b>Drammen</b>	47	0	0	0	47	3	0	0	0	3
<b>Larvik</b>	5 472	0	3 617	0	9 089	8 915	0	986	0	9 901
<b>Grenland</b>	560	2 590	2 185	10 860	16 195	2 850	13 804	203	1 426	18 283
<b>SUM</b>					163 750					163 129

Kilde: Norsk Havneforbund. Det understrekes at dette er foreløpige, ikke komplette, tall fra havnene

<sup>\*)</sup> Containere knyttet til fergetrafikken over havnene er ikke inkludert

Tabellen over containertrafikken i TEU sier at lo/lo-trafikken er dominerende. Over 80 % av containere med last er knyttet til ro/ro-trafikk til/fra Oslofjordhavner. I hovedsak er dette Oslo og Grenland.

”Fjordbyvedtaket” tilsier utflytting av lo/lo-trafikken. Dette volumet, som i 2000 utgjorde 138.556 TEU, er etter OHVs erfaring på grensen av hva som er ”kritisk volum” med tanke på å foreta lønnsomme investering i kostnadseffektivt containerhåndteringsutstyr.

Gitt effektive containerterminaler kan en forvente at containeriseringsgraden for Oslofjorden som helhet vil kunne komme opp i 70-75%. Med dagens havnetrafikk vil dette tilsvare ca 500.000 TEU.

Med en konkurransedyktig sjøtransport må det forventes at noe last hentes fra vegtransporten, noe som er i tråd med den politisk omforente målsetting om overføring av gods fra veg- til sjø- og banetransport. Det ligger også et betydelig containeriseringspotensiale i våt- og tørrbulktrafikken over havnene etter hvert som ny skipstonnasje settes inn og nye lastbærere tas i bruk. Dette er ikke containere i tradisjonell forstand, men enhetslaster som benytter det samme lasthåndteringsutstyret.

Containere er derfor ikke et fullgodt begrep da dette ofte oppfattes som tradisjonelle containere i lo/lo-trafikk. Det godsvolum som det må tas høyde for i dimensjoneringen av de fremtidige intermodale knutepunktshavner for stykk gods i Oslofjorden, må derfor også innbefatte nye typer av enhetslaster for tradisjonelt bulk gods. Utviklingen innen bulktransporter vil i sum innebære mindre bruk av spesialskip og økt bruk av containerskip.

I verdenssammenheng har trafikken med containeriserte enhetslaster vist en jevn stigning over mange år, og større skip settes stadig inn i trafikk. Containeriseringsgraden i Norge er vesentlig lavere enn i de land det er naturlig å sammenligne seg med. Dermed er en sannsynlig utvikling for Oslofjorden at antall TEU vil øke mer enn økningen i selve godsvolumet.

Det er en målsetting å heve transportkvaliteten og redusere transportkostnadene for sjøtransport, slik at transportformen bedrer sin konkurranseevne. Økt bruk av containere og effektive containerterminaler med moderne utrustning, er det viktigste svaret på begge disse utfordringene. Som en konsekvens betyr dette at containertrafikken må konsentreres til betydelig færre havner, slik at det oppnås et ”kritisk volum” som muliggjør investeringer i et effektivt lasthåndteringsutstyr som er tilpasset aktuell trafikk.

I Oslofjorden står en derfor foran en utvikling preget av:

- Generell økning i godsmengdene over havnene som følge av den allmenne samfunnsutviklingen og sjøtransportens økte konkurransevne.
- Økt containeriseringsandel, dvs. at antall TEU øker mer enn økningen i godsvolumet.
- Økt konsentrasjon av containertrafikken til færre havner, som for å være kostnadseffektive må håndtere et betydelig antall TEU.

Ideelt sett må de havner som skal møte denne utviklingen ha en tilstrekkelig arealreserve og svært god tilknytning til veg og bane. De må heller ikke ha et naboskap som hindrer eller begrenser havnens utvikling og døgnkontinuerlig drift.

Det er ikke utarbeidet noen prognose for hvor mange TEU en bør ta sikte på å kunne håndtere i Oslofjordhavnene, men i et langsiktig perspektiv (50 år) bør det være kapasitet for å håndtere et volum på minimum 1.500.000 TEU pr. år.

Brukerne av havnetjenester kan deles i tre kategorier:

- Lokale brukere
- Regionale brukere
- Brukere på landsbasis

Brukerne av de havnetjenestene som tilbys i Oslofjordområdet, benytter i dag den lokale havn som sin hovedhavn. I hovedsak er rundt 90% av trafikken lokalt basert mens 10% er regional. Det lokale engasjementet representerer derfor havnens basisvirksomhet og utviklingsindikator. Bare Oslo og Drammen kan i vesentlig grad sies å ha havnebrukere og spredning av last som går ut over egen region. Dette gjelder både for ut- og inngående last over havnene. Larvik med sin fergevirksomhet bør også nevnes i denne forbindelse.

For Oslo havn, er trafikken konsentrert om Oslo, Akershus, Hedmark og Oppland. 86% av trafikken er rettet til/fra denne regionen. Ca ½-parten av dette er Oslo-relatert, og noe av dette er igjen last rettet mot grossister med mer eller mindre landsdekkende distribusjonsvirksomhet. Dette innebærer at mer enn 17% av godstrafikken over Oslo havn er direkte rettet mot andre deler av landet.

## 7. Containerkapasitet i Oslofjorden

Containerkapasiteten for lo/lo-trafikk i en havn er i overveiende grad avhengig av:

- Størrelse og form på areal i umiddelbar tilknytning til kai.
- Antall kaimeter og containerkraner (flere skip bør kunne betjenes på samme tidspunkt).
- Tilgang på effektivt utstyr for containerhåndtering.
- Anløpsfrekvensen.
- Sendingsstørrelser pr. anløp.
- Maks lagringstid.
- Behov for og omfang av stripping/stuffing av containere i terminalområdet.
- Kaiutviklingspotensialet.
- Infrastruktursituasjon og –standard (veg, bane, farleder).

Når det gjelder ro/ro-trafikk har naturlig nok utstyret adskillig mindre betydning.

Basert på opplysninger som de enkelte havner i Oslofjorden har gitt Kystverket, kan følgende teoretiske tabell settes opp:

<b>TEORETISK AREALKAPASITET I TEU PR. ÅR</b>			
<b>HAVNER</b>	<b>2000</b>	<b>PÅ KORT SIKT</b>	<b>PÅ LANG SIKT</b>
<b>HALDEN</b>	70 000	100 000	100 000 +
<b>BORG</b>	180 000	350 000	500 000 +
<b>MOSS</b>	80 000	80 000	80 000 +
<b>OSLO</b>	150 000	250 000	500 000 +
<b>DRAMMEN</b>	25 000	70 000	140 000 +
<b>LARVIK</b>	70 000	160 000	300 000 +
<b>GRENLAND</b>	190 000	270 000	400 000 +
<b>SUM</b>	765 000	1 280 000	2 020 000 +

Det denne tabellen viser er at det i utgangspunktet kan synes som om havnene i Oslofjorden samlet har stor kapasitet. Dette er imidlertid kun en teoretisk antagelse. Skal disse kapasitetene oppnås må det foretas store investeringer, også i havneområder som ikke vil kunne oppnå et volum som muliggjør lønnsomme investeringer i det utstyr som er forutsatt i beregningene. De beregnede kapasiteter er videre basert på forutsetninger, jfr. de 8 parametre som er listet opp innledningsvis i dette kapittel, om bl.a. lagringstid og anløpsfrekvens som ikke er relevante for enkelte havner, og som er uten mening for alle havner sett under ett. Videre er det ikke tatt hensyn til realistisk planstatus for de arealer som forutsettes brukt til containerarealer, der det ofte kreves stor stablehøyde for å oppnå den ønskede kapasitet. Det tabellen egentlig viser er at det er behov for koordinering og helhetlig planlegging for å unngå ulønnsomme investeringer og fruktesløst planarbeid i den enkelte havn.

For å få ned transportkostnadene må det investeres i effektivt lasthåndteringsutstyr i havnene. For de begrensede volumer som tross alt eksisterer i Oslofjordregionen, vil det ikke være i næringslivets interesser at dette godset spres på så mange havner at det ikke blir mulig å utvikle et rasjonelt tilbud av høy standard, jfr. det brukersyn som er referert i kap. 8.3. Teoretiske containerkapasiteter på under 100.000 TEU vurderes i denne forbindelse å ikke representere et rasjonelt tilbud som containerhavn ut over å dekke rent lokale behov.

Ut fra en arealmessig betraktning står en dermed igjen med Grenland, Larvik, Oslo og Borg som de mest interessante havnelokaliteter for å utvikle et sjøverts containertilbud i Oslofjordregionen. Drammen kan også være av interesse dersom forholdene for øvrig legges vel til rette.

For å sette teoretiske containerkapasiteter inn i rett sammenheng, må det understrekes at det er industrigods og store kunder som vil legge hovedpremissene for hvilke havner som blir de mest attraktive. Dette betyr at det kun er de store og mest kostnadseffektive havnene i Oslofjorden som kan regne med trafikk som representerer relevant containerkapasitet.

## **8. Kravene til en fremtidig havnestruktur i Oslofjorden**

Funksjonskravene til en fremtidig havnestruktur i Oslofjorden vil måtte dekke krav som spenner fra dagens havnebrukere til overordnede nasjonale hensyn. Det er i den forbindelse viktig å presisere at de funksjonskrav som presenteres i dette kapitlet må ses i lys av at dette er en forstudie som har til hensikt å avgrense og målrette det videre arbeide med å etablere en langsiktig havneløsning for Oslofjordregionen. Ytterligere konkretisering av funksjonskravene vil måtte skje når arbeidet går inn i en mer detaljert fase.

## 8.1 Oslofjorden som helhet

Som nevnt i kapittel 2 er den nasjonale havnestrukturen i endring. Dette arbeidet er ikke ferdigstilt, men den fremtidige havnestrukturen i Oslofjorden vil måtte sees i forhold til det sannsynlige resultatet av denne prosessen. Oslofjordens havnetilbud må derfor ta sikte på å tilfredsstillende kravene til det fremtidige nasjonale nettverk av intermodale knutepunktshavner. Videre må en av havnene i Oslofjorden forutsettes å tilfredsstillende krav som vil bli satt til en havn som har en så høy standard, at den over tid også skal kunne inngå i et rutenett utenfor Nordsjøbassenget.

På grunn av eksisterende næringsliv og befolkningskonsentrasjonen, samt det forhold at det er de store transportbrukere som langt på veg vil legge hovedpremissene for den fremtidige havnestrukturen, er det ingen realisme å se for seg Oslofjordens totale havnetrafikk konsentrert til en havn. De industrielle tyngdepunktene i Østfold og i Grenland vil ha behov for et lokalt og rasjonelt havnetilbud for å kunne utvikle sin konkurransekraft. Befolkningskonsentrasjonene og de landverts trafikknutepunktene i indre deler av Oslofjorden, dvs. innenfor linjen Horten – Moss, representerer tyngdepunktet i forhold til norsk import. I en godstransportsammenheng har en dermed tre tyngdepunkter som hver krever gode havneløsninger. Dette samsvarer også med ”Østmoe-utvalgets” konklusjon om at havnestrukturen i Oslofjorden bør baseres på de tre tyngdepunktene Larvik/Grenland, Østfold og Indre Oslofjord.

I tillegg til stykkgodstransporten vil passasjer- og fergetrafikk samt ulike spesialprodukter, som f.eks. oljeprodukter, representere havnebehov som må ivaretas på en god måte. Oljehavner med sine restriksjons- og sikkerhetskrav, tilsier at disse primært bør ligge for seg selv. Passasjer- og fergehavnene på den annen side må sette passasjerenes sikkerhet og bekvemmelighet i første rekke, og bør derfor ligge adskilt fra godshavnene.

I ytre deler av Oslofjorden har det funnet sted en betydelig spesialisering av havneoppgaver. Strukturen er dermed slik at godshavner, spesialhavner og fergehavner kan utvikle seg uavhengig av hverandre. I indre deler av Oslofjorden ligger derimot ulike havnefunksjoner så tett at det er behov for en betydelig sterkere koordinering. Koordineringsbehovet har sikkerhetsmessige årsaker, og er i tillegg nødvendig for å oppnå en optimal bruk og utvikling av havneanleggene, herunder også tilknytning i form av kostbar landverts infrastruktur.

I forhold til aktuelle problemstillinger i forbindelse med havnestrukturen i Oslofjorden, er det imidlertid godshavntilbudet som er avgjørende. Det viktigste i denne forbindelse er:

- Hvor skal de intermodale knutepunktshavnene i Oslofjorden ligge?
- Hvilken lokalisering er best for å utvikle hovedhavna for containertransport i Oslofjorden?
- Hvor har man en arealtilgang som er stor nok til at det gir trygghet for en havneutvikling i det ”evighetsperspektiv” som er omtalt i kapittel 5?
- Hvordan er sammenhengen mellom de aktuelle havnelokaliseringer og investeringer i landverts infrastruktur?

## 8.2 Generelle lokaliseringskriterier

De kriterier som skal legges til grunn for å velge havner som skal kunne inngå i den fremtidige strukturen av intermodale knutepunktshavner er under bearbeiding i Fiskeridepartementet og Kystverket.

Generelt for havnene i Oslofjorden vil dette være kriterier knyttet til:

- Havnas langsiktige arealreserve og potensielle konflikt med annen viktig arealbruk.
- God landverts adkomst som ikke blir hindret av lokaltrafikk.
- At havna alene, eller gjennom interkommunalt samarbeid, kan sannsynliggjøre et godsvolum som er stort nok til at rutegående containerskip har hyppig anløpsfrekvens.
- Gode innseilingsforhold med minimal bruk av taubåtassistanse.

Når det gjelder den havna i Oslofjorden som det skal stilles størst krav til, jfr. kapittel 5.2 om trafikk utenfor Nordsjøbassenget, vil det måtte legges spesiell vekt på havnas rolle som Norges viktigste importhavn. I den forbindelse er det avgjørende at det utvikles et tilbud som gir en best mulig retningsbalanse for containerskip i linjetrafikk, og havna bør derfor falle sammen med den fremtidige hovedhavna for containertransport i Oslofjorden. Denne havna vil være spesielt viktig for å sikre at Norge er i stand til å utvikle et sjøtransporttilbud i takt med nye behov i et langsiktig perspektiv. I en slik sammenheng blir derfor det mest avgjørende kriterium:

- Arealtilgang og krav om at nødvendige arealer skal kunne ligge ubenyttet inntil utviklingen krever at de blir tatt i bruk til sitt formål.

Det antas lite aktuelt at store containerskip eller store skip som frakter store konstruksjoner, for eksempel til petroleumsnæringen, skal gå inn Oslofjorden. Kravene til vandyp blir dermed mindre for Oslofjordens havner enn for de viktigste havnene på vestkysten av Norge.

### 8.3 Havnebrukernes syn på strukturen i Oslofjorden

De store industrivirksomhetene i Oslofjordregionen foretar kontinuerlig vurderinger av hvordan det kan utvikles et mest mulig rasjonelt og kostnadseffektivt logistikksystem. Dette får som konsekvens at det kan bli aktuelt å flytte viktige terminalfunksjoner fra en havn til en annen.

Med den usikkerhet som i dag råder rundt fremtidige havnesituasjon i Oslofjorden, er det naturlig at bedrifters logistikkvurderinger i all hovedsak tar utgangspunkt i egne transportbehov. Mulige eller sannsynlige synergieffekter i forhold til f.eks. samlokalisering eller sterkere koordinering med andre store transportbrukere, lar seg vanskelig utløse i dagens situasjon. Dette fører til at investeringene i transportinfrastrukturen ikke blir optimale, og dette fører igjen til transportkostnader som strengt tatt er høyere enn det som er nødvendig.

For å få frem brukernes konkrete synspunkter er det avholdt møte med Dampskibsexpeditøernes Forening, som representerer 27 medlemsbedrifter med til sammen rundt 1000 ansatte. I dette møtet ble det skriftlig og muntlig redegjort for foreningens syn på den fremtidige havnestrukturen i Oslofjorden. Deres konklusjon er som følger:

#### **Krav til havner**

- *Lokaliseringen av de fremtidige havner må ha som overordnet målsetting å bedre sjøtransportens konkurransevne.*
- *Det må ikke foretas noen utflytting av havner fra sentrale bystrøk før det er funnet et fullgodt alternativ.*
- *Den fremtidige sjøtransport vil kreve en betydelig volumkonsentrasjon i de aktuelle havner for å bli konkurransedyktig.*
- *Havnene må ha utstyr for rasjonell godshåndtering og ha en effektiv organisering.*
- *Situasjonen i Oslo etter 2011 må legge hovedpremissene for den fremtidige struktur i Oslofjorden.*
- *Havnealternativene må være attraktive for linjebaserte rederier.*
- *Effektiv drift og rederienes tidsbesparelse må minst balanseres mot ekstra landtransportutgifter med ytterligere vekt på:*
  - *Fremføringstid til endelig mottaker.*
  - *Leveringspresisjon (til avtalt tid).*
- *Det må sikres, båndlegges og reguleres arealer på sjø og på land med et langsiktig perspektiv. Arealene må kunne utvikles i takt med marked behov og markedsendringer.*

### **Krav til rammebetingelser**

- *Konkurransedyktige og kostnadsriktige statlige og kommunale utgifter må etableres for:*
  - *Farled og los*
  - *Havneutgifter*

Styret i Dampskipsexpeditøernes Forening gjorde det helt klart at en "løsning" basert på gjennomføring av at Oslos "Fjordbyvedtak", der trafikken fordeles på øvrige havner i Oslofjorden, ikke er noen god løsning.

## **8.4 Styringsgruppens krav til en havneløsning for containertrafikk i Oslofjorden**

En hovedhavn for containertransport i Oslofjorden vil spesielt måtte rette seg mot den stykkgodstrafikk som i dag går over Oslo havn, og som i henhold til "Fjordbyvedtaket" skal flyttes ut av havna. Dette fordi en kan legge til grunn at de store industrityngdepunktene i Østfold og i Grenlandsområdet vil få rasjonelle havnetilbud i sitt nærområde, dvs. Borg/Halden og Grenland, som fullt ut dekker egen behov. De stykkgodsmengder som går over øvrige Oslofjordhavner antas imidlertid over tid å enten gå til disse to havnene, eller til den havna i Oslofjorden som utvikles til fremtidig hovedhavn for containertransport.

For å fastlegge kravene til denne havna, er det ut fra ovenstående vurdering naturlig å ta utgangspunkt i de lokaliseringskriterier som i 1998 ble lagt til grunn for OHVs vurderinger rundt en fremtidig ny havneterminal for enhetslaster. De prognoser som ble utarbeidet den gang tok utgangspunkt i et tidsperspektiv på 25 år og en skipsstørrelse begrenset til det som i dag trafikkerer Oslofjorden.

I forhold til disse kriteriene har styringsgruppen gjort følgende vurderinger/endringer:

- Selv om tidsperspektivet for den fremtidige hovedhavn for containertransport i Oslofjorden er betydelig lengere enn OHVs prognoser, er det ikke nødvendig å sette større krav til arealtilgangen for enhetslastterminalen, dvs. ca 600 da. Dette som følge av at den teknologiske utvikling på lasthåndteringssiden vil gi høyere arealproduktivitet.
- En ny hovedhavn for containertransport må også kunne ta i mot betydelige mengder annet gods enn enhetslaster, men på egne areal tilpasset dette formålet. Dette er viktig for å oppnå stor produktivitet på containerterminalen. Aktuelle bruksområder vil f.eks. kunne være arealkrevende godstyper som import av biler, bygningskonstruksjoner og miljøbelastende varegrupper som skal ha adskilte områder. Arealbehovet for denne type gods er grovt vurdert til ca 400 da, og kan også dekkes ved velegnede ledige arealer i en viss avstand fra containerhavna og kaiene. Forutsetningen for dette er at det er en god internveg mellom arealene, dvs. en veg som kan trafikkeres av kjøretøy som ikke nødvendigvis er godkjent for bruk på offentlig veg.
- Utover rene havne- og terminalfunksjoner vil det være ønskelig med tilknyttede næringsarealer for lokalisering av transportintensive virksomheter. Den samfunnsmessige betydning av en ny stor havn vil kunne bli betydelig større dersom slike areal er tilgjengelig. Dette er ikke et nødvendig lokaliseringskriterium, men kan representere en betydelig tilleggsverdi og bør derfor være med som et vurderingskriterium.
- Hovedhavna for containertransport i Oslofjorden er forutsatt å være en havn av konkurransedyktig internasjonal standard, som også har utviklingsmuligheter i et meget langsiktig perspektiv. Slik som skipsstørrelsene utvikler seg, vil det ikke være riktig i en lokaliseringssammenheng å legge for sterke begrensninger med hensyn til vanddyb. På den annen side vil det som nevnt i kapittel 7.2 ikke være aktuelt å ta de største skipene inn i Oslofjorden. Minimum vanddyb foreslås derfor satt til 12 m ved kai og 14 m i innseilingen.
- Jernbanens behov for skiftespor vil være avhengig av avstanden til nærmeste skifteområde. Elektrifisert spor med skifteområde bør derfor inkluderes i lokaliseringskravene dersom intermodaliteten i forhold til jernbanen skal være god.

## Tekniske krav

Basert på ovennevnte vurderinger har styringsgruppen lagt følgende lokaliseringskrav til grunn:

### I. Maritime forhold

- Manøvreringsforhold som ikke nødvendiggjør bruk av taubåt
- Min. 12 m vanddybde ved kai
- Min. 14 m i innseiling

### II. Terminalområde

- Kjerneområde for enhetslaster: 600 da  
Arealdybde 400 m, kailengde 1.500 m
- Område for annet gods, samt bufferområde: 400 da
- Helst skal områdene utgjøre en helhet, men de kan også være forbundet med en god internveg som kan trafikkeres med kjøretøy som ikke er godkjent for bruk på offentlig veg.

### III. Adkomstforhold

- Adkomstveg av stamvegstandard med hensyn til bredde, stigning og bæreevne som har direkte tilknytning til riksvegnettet
- Elektrifisert enkeltsporet jernbane med skiftområde

### IV. Sekundærområde for transportrelatert næringsvirksomhet

- For etablering av logistikkentra og spesielt transportintensive bedrifter

## Operative og organisatoriske krav

I indre deler av Oslofjorden har en i dag Horten, Moss og Holmestrand havnevesen som kommunale havnevesener, Drammen som et interkommunalt havnevesen og Oslo som nasjonalhavn.

I ytre Oslofjord er Borg og Grenland interkommunale havnevesen, Grenland er som Oslo nasjonalhavn, mens Larvik er et kommunalt havnevesen som i dag er klassifisert som regional havn.

I tillegg til tekniske krav knyttet til selve lokaliseringen, vil styringsgruppen også anbefale at det settes klare funksjonelle krav til organisering og drift av den havna som blir hovedhavn for Oslofjorden.

Hovedhavna for Oslofjorden må være rasjonell, kostnadseffektiv og ha nødvendig troverdighet overfor store brukere og samferdselsmyndigheter for å kunne fremstå som en beslutningssterk enhet med et langsiktig perspektiv. Dette gjelder spesielt i forhold til eier- og styringsstruktur. Den må videre ha sterke bindinger til statlig nivå. Samtidig må den være en operativ, rasjonell og kostnadseffektiv samarbeidspartner for brukerne, ivareta allmennhetens hensyn, samt foreta nødvendige prioriteringer ut fra rene økonomiske og funksjonelle kriterier.

Konsekvensen av ovennevnte funksjonelle krav er at det må etableres en organisasjon med et mer forretningsmessig beslutningssystem enn det som gjelder for dagens havnevesener. En ny organisasjonsform må derfor drøftes, jfr. kapittel 9.3.

## 8.5 Dagens Oslofjordhavner i forhold til lokaliseringskriteriene

Sammenholdes de vurderingene som er gjort tidligere med de krav som er presentert i kapittel 8.3 og 8.4, har styringsgruppen konkludert som følger:

- a) Ingen av dagens havner i Oslofjorden tilfredsstillende de langsiktige krav som må stilles til en fremtidig hovedhavn for Oslofjorden.

- b) På kort sikt oppfyller Oslo havn kravene til å være Oslofjordens hovedhavn for containere. Grenland oppfyller kravene til å være knutepunktshavn for sin region.
- c) I forhold til det omland som skal betjenes, vil i utgangspunktet også Larvik, Borg og Drammen kunne utvikles til å tilfredsstille kravene til en intermodal knutepunktshavn i det nasjonale nettverket. Dette betinger imidlertid store investeringer i landverts infrastruktur og i nye areal.

Drammen havn har vært viet spesiell oppmerksomhet gjennom møter med Drammen havneråd, Buskerud fylkeskommune og ordførerne i Drammen og Lier kommuner. Dette har bakgrunn i Drammen havns planer for Lierstranda og bygging av intern bro over Drammenselva, slik at det kan foretas en omdisponering av havnevirksomheten mellom Holmen og Lierstranda.

Teknisk sett representerer Svelvik-strømmen sterke operative svakheter både dybde- og breddemessig. Behovet for taubåtassistanse i forbindelse med forsering av Svelvik-strømmen innebærer samtidig økte kostnader. Grunnforholdene langs Lierstranda er videre en faktor som gjør en havneutbygging, med store krav til vandyp og bæreevne av utfyllinger i sjø, fordyrende.

I tillegg til rene tekniske svakheter, er den fremtidige arealbruk av sjøfronten i indre del av Drammensfjorden også et stridstema. I møte med ordførerne i Lier og Drammen ble det gjort klart at en politisk ønsker at havnevirksomheten i området skal begrenses til Holmen, og at det ikke er ønskelig å overta containertrafikken fra Oslo. Fra Lier kommune ble det også opplyst om at dette er forankret i det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanen.

På bakgrunn av maritime og tekniske svakheter, samt dokumenterte interessemotsetninger, finner styringsgruppen det derfor riktig å konsentrere vurderingene av Drammen havn til Holmen.

Når en videre legger til grunn Oslo kommunes ”Fjordbyvedtak”, konkluderer styringsgruppen med at en havnekapasitet for stykkgoods i indre Oslofjord bestående av Moss med sin sentrumshavn, og Drammen med Holmen, ikke på noen måte tilfredsstiller de krav som må settes til en havneløsning for dette området. Den volumkonsentrasjon som er nødvendig for å få en kostnadseffektiv og rasjonell havn, som samtidig er godt tilrettelagt for intermodale transporter gjennom landverts og sjøverts tilknytning, kan derfor bare etableres ved å bygge ut et nytt havneområde som dekker behovene for indre deler av Oslofjorden.

De kostnadmessige og miljømessige ulemper som følger av at transportbehovet i indre deler av Oslofjorden eventuelt imøtekommes ved hjelp av havnene i Borg/Halden og Grenland/Larvik, tilsier at dette heller ikke representerer noe realistisk alternativ. Dette til tross for at tilgjengelige havnearealer kan utvikles i denne delen av Oslofjorden.

## 9. Et interregionalt havneselskap – ulike modeller

Når Stortinget i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) fra samferdselskomiteen ba om at det ble etablert et *interregionalt havneselskap i Oslofjordområdet*, og at dette måtte ses *i sammenheng med utbygging og samordning av havnekapasiteten i hele Oslofjorden*, ble det ikke gitt noen klare føringer på hva innholdet i begrepet ”interregionalt havneselskap” skulle være. Dette tilsier at en bør vurdere alle alternativer fra:

- En enkel organisatorisk overbygning for alle havner i Oslofjorden hvor de enkelte havner i hovedsak fortsetter sin virksomhet som selvstendige havnevesener, til
- Et integrert interregionalt havneselskap som har det fulle forvaltnings-, koordinerings- og tilretteleggingsansvaret for all havnevirksomhet i Oslofjorden, evt. inkludert en ny felles stor havn for containere som også samler en stor del av havneaktiviteten i Oslofjorden.

Aktuelle alternativer må sees i forhold til den internasjonale utviklingen, fremtidig nasjonal havnestruktur, samt brukernes og næringslivets behov for havner i Oslofjorden.

Oslofjorden defineres i denne sammenheng som kystlinjen fra og med Telemark til og med Østfold. På denne strekningen er det i dag en rekke offentlige havner av sterkt varierende størrelse og med varierende fokus når det gjelder satsningsområder. Flere av disse ligger i sentrale byområder med



trange arealer og dårlig landverts tilknytning. Dette er havner som likevel fortsatt kan fungere som lokalhavner og som havner for passasjertrafikk, men disse har ikke noen fremtid som intermodale knutepunktshavner i den nasjonale strukturen.

I et langsiktig perspektiv, og i vurderinger innenfor rammen av denne forstudien, er det kun Grenland, Larvik, Drammen, Oslo og Borg/Halden som kan forventes å spille noen vesentlig rolle som intermodale knutepunktshavner i et omfang som er av betydning for Oslofjordens samlede havnekapasitet.

Formålet med et interregionalt havneselskap er å oppnå en mest mulig optimal havnevirksomhet i Oslofjorden, der det tas hensyn til både brukernes krav og til samfunnsøkonomiske og miljømessige forhold. Styringsgruppen har foretatt vurderinger om hva som skal være ansvars- og myndighetsområdet, og hva som skal være det geografiske virkeområdet for et slikt selskap.

## 9.1 Ansvars- og myndighetsområdet

I utgangspunktet har nok de fleste tenkt på en organisatorisk "overbygning" over dagens havner i Oslofjorden, som tar sikte på å samordne havnedrift og havneinvesteringer slik at den samlede havnekapasitet i Oslofjorden blir utnyttet mest mulig optimalt. Dagens havner er enten private eller offentlige (kommunale eller interkommunale), og disse tar selvstendige beslutninger med hensyn til drift og investeringer. Kommunale interesser går imidlertid ofte i retning av å prioritere sentrumsutvikling og allmennhetens tilgang til sjøen, gjennom å åpne de arealene som havnevesnene ønsker å utvikle til havneformål.

I denne situasjonen vil en løs overbygning i form av en "paraply" som kun skal koordinere selvstendige havner ikke kunne representere den nødvendige fasthet og forutsigbarhet, verken overfor sentrale samferdselsmyndigheter, lokale myndigheter eller næringslivet. En slik organisasjon vil ikke kunne ivareta de oppgavene som skal til for å sikre optimal drift og optimale investeringer i transportinfrastruktur som farleder, havner, veger og jernbane. Uten reell myndighet vil organisasjonen heller ikke kunne gjennomføre den nødvendige funksjonsdeling mellom ulike havner og havneavsnitt som må til for å utvikle de effektive havneterminaler som brukerne etterspør, jfr. kapittel 8.3.

Etter styringsgruppens oppfatning bør et interregionalt havneselskaps ansvarsområde omfatte forvaltning, koordinering, kommersiell tilrettelegging og utbygging av flere av dagens havner i Oslofjorden. Dette må videre skje på en fullt ut forpliktende måte.

En effektiv havnestruktur i Oslofjorden bør ideelt sett, som nevnt både i "Østmoe-utvalget" og tidligere i denne forstudien, ta utgangspunkt i et forpliktende interkommunalt samarbeid. Forsøkene på å få dette til har til nå ikke lyktes, jfr. de høringsuttalelser som det er vist til i kapittel 4. Styringsgruppen er derfor tvilende til om et interkommunalt havnesamarbeid av den type som er forsøkt etablert de siste årene er operativt nok til å løse havneutfordringene i Oslofjorden. Andre organisasjonsformer bør derfor vurderes. I den forbindelse kan det være nødvendig med ulike løsninger for Oslofjordregionen som helhet og indre deler av Oslofjorden som en særlig enhet.

## 9.2 Geografisk virkeområde

Som et langsiktig mål kan det fremstå som mest rasjonelt å inkludere alle Oslofjordhavnene i ett selskap, men dagens situasjon tilsier at tiden enda ikke er inne for å drøfte denne type organisasjonsmodell. Til det vil dagens organisasjonsstruktur med selvstendige kommunale og interkommunale havnevesener føre til at alt for mye energi ville måtte brukes på interne forhold. Dette vil svekke selskapet som brukerorientert organisasjon.

Oppgaven med å organisere havnene i indre deler av Oslofjorden i ett selskap, representerer sannsynligvis så store utfordringer at styringsgruppen vil anbefale at ansvarsområdet til det regionale havneselskapet begrenses til havnene innenfor linjen Moss og Horten. Dersom det i fremtiden skulle vise seg hensiktsmessig å utvide virksomhetsområdet til også å dekke havnene i ytre deler av Oslofjorden bør organisasjonsformen imidlertid gi rom for at dette enkelt kan la seg gjøre. Det er også viktig å opprettholde en viss konkurranse mellom havnene i Oslofjorden. Dette tilsier en havn på

vestsiden og en på østsiden i ytre deler av Oslofjorden. På den annen side vil det imidlertid være behov for en viss samordning av havneaktivitetene i Oslofjorden som helhet.

Det regionale havneselskap bør ha det overordnede ansvar for havnene i indre deler av Oslofjorden, og foreslås derfor kalt Viken havneselskap (VHS). Uavhengig av eierforholdene bør VHS bestemme funksjonsdelingen mellom de forskjellige havneavsnittene, og i tillegg ha ansvaret for forvaltning, koordinering, kommersielt tilrettelagt drift og investeringer i de havneavsnitt som inngår i selskapet. Dette forutsetter én sentral havneadministrasjon med operativt ansvarlig personell i hver enkelt havn.

Dersom f.eks. Moss og Drammen ikke ønsker å gå inn i VHS vil disse havner, på samme måte som de fleste andre havner langs norskekysten, forbli havneanlegg som dekker rent lokale behov. Offentlige infrastrukturinvesteringer i denne type havner vil måtte begrenses.

### 9.3 Organisasjons- og samarbeidsformer

Styringsgruppen har drøftet hvordan det interregionale havnesamarbeidet i Oslofjorden kan tenkes organisert. Det som er klart er at kravene til de organisatoriske rammer for havnevirksomheten i området vil måtte tilpasses både dagens situasjon og utviklingen i årene som kommer. Det er derfor viktig at en legger opp til organisasjonsformer med innebygget fleksibilitet og utviklingsmuligheter. Det er også viktig at de organisatoriske spørsmål løses slik at de åpner for samordning og samarbeid mellom kommunale og private interessenter i havnevirksomheten. Etter dette er styringsgruppen kommet til at spørsmål knyttet til organisasjons- og samarbeidsformer bør vurderes i forhold til tre ulike nivåer:

- Organisasjonsform for virksomheten i de viktigste havner i området.
- Organisasjonsform for interregional havnevirksomhet i et område som grovt kan beskrives som indre Oslofjord havneområdet, inklusive Oslo, Drammen, Moss og Horten.
- Samarbeidsformer mellom de tre viktigste havneområdene, indre Oslofjord, Borg/Halden-området og Grenland/Larvik-området.

Styringsgruppen antar at det vil stilles ulike krav til hva som vil være hensiktsmessige organisatoriske løsninger i disse tre tilfellene. Samarbeids- og samordningstiltak mellom de tre store havneområdene vil således kunne tenkes basert på samarbeidsavtaler.

En så vidt løs organisasjonsform vil imidlertid neppe passe for et tettere samarbeid mellom havnene i indre deler av Oslofjorden. En mulighet vil her være et samarbeidsselskap som kan organiseres med utgangspunkt i de prinsipper som ligger til grunn for aksjelovgivningen, eventuelt med visse tilpasninger. Styringsgruppen vil peke på at de former for interkommunalt samarbeid som det er lagt opp til i henholdsvis kommuneloven § 27 og havne- og farvannsloven § 12 neppe vil være velegnet når en tar hensyn til at havnevirksomheten i våre dager har mange fellestrekk med vanlig næringsvirksomhet. Det vil således neppe være hensiktsmessig at de enkelte kommuner, fortsatt og i prinsippet, skal være økonomisk ansvarlig for havnenes virksomhet. Dessuten bør forholdene legges til rette for at også private havner kan inngå i samarbeidet. En vil imidlertid understreke at selve valget av organisasjonsform ikke vil gi bestemte føringer med hensyn til hvor omfattende samarbeid det skal tas sikte på. Dette spørsmål vil måtte avklares mellom de havner som inngår i samarbeidsselskapet.

Styringsgruppen vil minne om at den fremtidige havnevirksomheten i de større byene i Oslofjordregionen må sees i sammenheng med den type spørsmål som byutviklingen i Oslo og andre større byer aktualiserer. Det må tas i betraktning at omlegging av virksomheten i havnene og strukturutviklingen for øvrig vil kunne medføre nye oppgaver for havnene, bl.a. når det gjelder disponering og utvikling av områder i havnene som ikke lenger vil være båndlagt til havneformål. Dette vil forsterke den kommersielle karakter av havnenes virksomhet, og vil også kunne medføre betydelige innslag av økonomisk risiko i virksomheten. Disse forhold gjør det ønskelig å vurdere om ikke havnevirksomheten i de enkelte byer bør kunne organiseres og drives innenfor selskaper med begrenset ansvar, f.eks. særskilt lovregulerte selskaper som langt på vei er undergitt samme regler som aksjeselskaper. En slik selskapsform vil også kunne være et hensiktsmessig redskap med sikte på

utvikling av former for samarbeid og samordning med andre kommunale og private havner i området, bl.a. fordi den vil kunne legge forholdene til rette for en mer effektiv beslutningsprosess.

Styringsgruppen mener etter dette at Fiskeridepartementet bør foreta en nærmere vurdering av hvilke organisasjons- og samarbeidsformer som vil være mest hensiktsmessig ut fra formålene med det interregionale samarbeidet i Oslofjordområdet. Dette arbeidet forutsettes gjennomført i løpet av første halvdel av 2002.

## 9.4 Finansielle forhold

Utbygging av en ny hovedhavn for containere i indre deler av Oslofjorden antas å ha en samlet kostnad på flere milliarder kroner. VHS må forutsettes å dekke kostnadene til havne- og terminalanleggene, tiliggende næringsarealer og tilhørende infrastruktur, mens staten må dekke kostnader knyttet til landverts og sjøverts infrastruktur frem til havne- og terminalområdet.

Nåværende finansielle grunnlag for å bygge den nye havna, ligger i de midler som kan fremskaffes gjennom salg av eiendommer som ikke lenger skal brukes til havneformål i de havner som formelt tilsluttes VHS. Dette er i samsvar med dagens havne- og farvannsløp som forutsetter at havnevesenets inntekter skal gå til havneformål. Salgsinntektene representerer verdier som er akkumulert gjennom allerede innbetalte avgifter fra havnebrukerne. Verken brukere eller nye vertskommuner bør derfor belastes for kostnader knyttet til nye havneinvesteringer.

Det finansielle fundament for bygging av en ny havn vil være dermed primært være de verdier som frigjøres gjennom salg av nåværende havnearealer i Oslo.

For å holde kostnadene nede må VHS bygges ut trinnvis, og i takt med behovet. Dette nødvendiggjør imidlertid at en har en stor arealreserve slik at havna kan utvikles i et langt perspektiv (50 – 100 år). Arealreserven bør også være så stor at det er mulighet for å etablere virksomheter som på sikt kan bety en avlastning /omdisponering av andre trafikkutsatte områder i Oslofjordregionen.

Staten forutsettes å ha en eierposisjon som er symmetrisk med det beløp som vil bli lagt ned i ekstern landverts og sjøverts infrastruktur. Det er i denne forbindelse viktig å peke på at statens bidrag vil variere mellom de ulike lokaliseringalternativene, se kapittel 11.4..

En eventuell fremtidig sammenslåing av havnene i Larvik og i Grenland antas å legge forholdene bedre til rette for at staten kan investere i landverts infrastruktur som kan gi en mer rasjonell og miljøvennlig godshåndtering i denne regionen.

## 10. Fremtidig havnestruktur i Oslofjorden

Betraktninger i ”Østmoe-utvalget” og i denne forstudien har vist at havnesituasjonen i Oslofjorden er todelt med:

- Indre deler av Oslofjord (innenfor Horten - Moss) som må ses i en funksjonell sammenheng ut fra både maritime og havnemessige årsaker
- Ytre deler av Oslofjorden med ett tyngdepunkt på hver side av fjorden, dvs. Borg/Halden og Larvik/Grenland

Med en slik løsning vil Borg/Halden og Grenland/Larvik i utgangspunktet være viktige havner i den nye havnestrukturen. Borg/Halden sin fremtidige havnestatus vil i stor grad avhenge av om den fremtidige hovedhavna for containere blir på øst- eller vestsiden av Oslofjorden. Grenland/Larvik vil uansett bli en stor og viktig havn for containere og stykkgoods.

Det har vært vurdert om Grenland/Larvik vil kunne fungere som hovedhavn for containertransporter i hele Oslofjorden dersom containertrafikken flyttes ut av Oslo. Styringsgruppen har konkludert med at dette ikke er en aktuell løsning fordi:

- Grenland kun kan tilfredsstillende lokaliseringskravene i kapittel 8 ved å benytte tre adskilte havneavsnitt.

- De godsmengdene som skal til/fra Oslo/Akershus-området, er så store at det av miljømessige og logistikkmessige hensyn bør etableres et rasjonelt havnetilbud i indre deler av Oslofjorden. Næringslivet i området vil på denne måten få et akseptabelt transporttilbud.

Oslo kommunes vedtak om å fase ut lo-lo containertrafikk over Oslo havn, innebærer en betydelig svekkelse av et havnetilbud som både næringsorganisasjoner og transportbrukere mener bør opprettholdes. En vesentlig del av godset som importeres og eksporteres over Oslo havn skal til eller kommer fra Oslo/Akershus. I St.meld. nr. 46 (1999-2000) uttaler derfor Fiskeridepartementet at en eventuell gjennomføring av "Fjordbyvedtaket" må ta tilstrekkelig hensyn til den betydning Oslo havn har for stykkgodstransporten, ikke bare lokalt, men også regionalt og nasjonalt.

Fiskeridepartementet har merket seg Oslo kommunes ønske om samarbeid med så vel statlige som regionale og lokale myndigheter om den videre utviklingen av Oslo havn. Departementet startet på dette grunnlag en dialog med Oslo kommune og Oslo havnestyre om videre prosess og samarbeid rundt utviklingen av Oslo havn. Departementets utgangspunkt er at det bør være mulig å tilrettelegge for både transport og byutvikling i Oslo. I St.meld. nr. 46 (1999-2000) la Regjeringen derfor til grunn at Oslo havn skal fungere som nasjonal havn for stykk gods i planperioden 2002-2011, og at videre planer for utviklingen av Oslo havn i tilstrekkelig grad må ta hensyn til det samlede havnebehovet i Oslofjordregionen.

Når det gjelder aktuelle utflyttingsalternativer for Oslos containergods, herunder utbygging av en ny hovedhavn for Oslofjorden, har en rekke alternativer blitt vurdert. Dette gjelder både alternativer fra OHVs strategiplan for 2000-2020 og helt nye forslag. De tre alternativene som skiller seg ut har alle i utgangspunktet den nødvendige sjønære arealreserve og nærhet til landverts infrastruktur. Videre representerer de ulike kvaliteter som bør veies opp mot hverandre.

Alternativene er:

- I. Kambo nord for Moss** (har vært vurdert tidligere av OHV).
- II. Snekkestad/Mulvika i Re kommune sør for Holmestrand** (har delvis vært vurdert tidligere av OHV).
- III. Kommersøya i Sande kommune** (helt nytt alternativ).

I tillegg til disse tre alternativene vil Jeløya utenfor Moss, på bakgrunn av arealtilgang og geografisk beliggenhet, også være velegnet. Styringsgruppen har imidlertid valgt å fokusere denne forstudien på Kambo. Jeløya er for øvrig kommentert nærmere i kapittel 11.1.

For alle havnealternativene vil det måtte foretas grundige vurderinger av hvordan disse vil stille seg i forhold til investeringer i landverts og sjøverts infrastruktur. Styringsgruppen har ikke hatt tilgang til nødvendig detaljinformasjon, men har foretatt grove vurderinger rundt forholdene. Disse er nærmere beskrevet i kapittel 11.

Styringsgruppen er også oppmerksom på at alle tre alternativene representerer spørsmål knyttet til naboforhold, miljø og byutvikling som kan skape betydelig politisk debatt, men er likevel kommet frem til at alternativene må presenteres.

For å få et helhetlig bilde av havnestrukturen i Oslofjorden er det også viktig å gi en kortfattet beskrivelse av utviklingen av Oslo havn frem til 2011, samt si noe om hvordan Grenland/Larvik, Borg/Halden og Drammen havn vil fungere i en situasjon hvor det bygges en ny havn for containere i indre deler av Oslofjorden.

## **Oslo – Sydhavna**

OHVs handlingsplan forutsetter at Oslo - Sydhavn skal være i full drift frem til 2011/2012. I denne perioden vil det bli foretatt til dels betydelige investeringer i nye kaianlegg, moderne krankapasitet og lasthåndteringsutstyr. Dette vil i stor grad bli finansiert av inntekter fra salg av Tjuvholmen og andre havneområder.

Utviklingsplanen for Oslo havn i dette tidsrom er som følger:

2002/03 Ormsund utviklet til en høyproduktiv containerterminal

- 2005 Sjursøya omdisponert til tørrbulk, oljeterminal og containerhavn
- 2005 Filipstad kan fraflyttes og klargjøres for bolig- og byutvikling
- 2006 Fornyelse av fergeterminalene, tilpasset et nytt bybilde
- 2008 Ormsund kan frigjøres som containerterminal dersom omstilling på Sjursøya lykkes
- 2011 Oslo havn konsentrert til Kongshavn, Sjursøya og Bekkelagskaia

Etter OHVs foreliggende planer for utvikling av en høyproduktiv containerterminal på Sjursøya, vil dette havneavsnittet ha en kapasitet i overkant av hva som antas nødvendig frem til det forutsatte flyttetidspunktet. Dette betyr at flyttetidspunktet om ønskelig kan forskyves noe i tid. Kostnadene for denne utbygging vil for en stor del knyttes til utstyr som kan flyttes til en ny containerterminal når denne står ferdig. Forsterkninger og forbedringer av kaifront m.m. vil uansett være nyttig, også i forhold til annen fremtidig bruk av områdene.

Sydhavna som intermodal terminal fungerer i tett sammenheng med andre terminalområder som Alnabru, samt viktige brukeres egne terminalområder. Dette stiller krav til en vesentlig forbedring av adkomsten for bil og bane i planperioden.

Med den betydning Oslo havn har, ikke bare for Oslofjordregionen men for store deler av landet, er det avgjørende at Oslo – Sydhavn opprettholder sitt tilbud inntil utflytting finner sted. Det vil ta lang tid å få etablert en ny containerhavn, og i mellomtiden må Oslo – Sydhavn, som Norges største og viktigste containerhavn, fungere effektivt.

Dersom det skulle vise seg at alternative havneløsninger i indre Oslofjord ikke lar seg realisere, vil Oslo – Sydhavn måtte utgjøre tyngdepunktet i VHS. I et langsiktig perspektiv vil en imidlertid måtte sikre ekspansjonsarealer for havnevirksomheten andre steder innenfor VHS sitt geografiske virkeområde.

### **Borg**

Arealpotensialet til Borg på Øra er vurdert til ca 550 da. Øra har god nærhet til viktige og transport-intensive industribedrifter. Som havn har imidlertid Borg følgende begrensninger av betydning:

- Dybde og bredde i innseilingen, samt manøvreringsområde foran kaiene.
- Nærliggende boligfelt mot vest.
- Dårlig vegadkomst til E6.
- Ingen jernbanetilknytning, men jernbanekorridor er avsatt i reguleringsplan.

En oppgradering av sjøverts og landverts infrastruktur til den standard som anses nødvendig vil være kostbart.

Dersom et av alternativene II (Snekkestad/Mulvika) eller III (Kommersøya) blir valgt som ny containerhavn i VHS, må det forventes et press for å få oppgradert Borg til en effektiv intermodal knutepunktshavn for Oslofjordens østside. I en slik situasjon bør det utvikles et nærmere samarbeide med Halden.

Dersom alternativ I (Kambo) blir valgt, vil Oslofjordens østside være så godt dekket at Borg bør utvikles til en stor lokalhavn med vekt på å dekke transportbehovet for den omkringliggende industrien.

### **Grenland/Larvik**

Grenland har et betydelig samlet arealpotensiale på områdene:

- Brevik
- Herøya
- Voldsfjorden/Skiensterminalen

Dette er områder med forskjellige kvaliteter, og det ligger godt til rette for å utvikle spesialiserte havnetjenester på de tre havneavsnittene. Avhengig av hvilken arbeidsdeling som blir valgt mellom havneavsnittene, vil det være behov for betydelige investeringer i landverts infrastruktur.

Larvik har et betydelig arealpotensiale på Revet, men også her kreves det betydelige investeringer i landverts infrastruktur for å sikre gode adkomstforhold til området.

Grenland og Larvik er to havner, med status som henholdsvis nasjonalhavn og regionhavn, som ligger i en avstand på rundt 23 km. Begge har behov for betydelige investeringer i landverts infrastruktur for å kunne tilfredsstille kravene som stilles til intermodale knutepunktshavner. Selv om disse havnene ligger i hvert sitt fylke, synes det åpenbart at de må sees under ett slik at forholdene legges til rette for en rasjonell arbeidsdeling mellom de ulike havneavsnittene.

Av hensyn til industriell verdiskapning og naturlige fortrinn, synes det som om Larvik er spesielt godt egnet for fergetrafikk og passasjertrafikk. Grenland har forutsetninger for å utvikle en stor godshavn.

I et langsiktig perspektiv er det også nødvendig å se havneutviklingen i Grenland/Larvik i sammenheng med utviklingen av naturgass som råstoff og energikilde. Naturgass kan få en betydelig større betydning enn i dag, og Grenlandsområdet vil sannsynligvis være ett av de første områdene hvor en slik industriell satsing kan bli betydelig.

Havnene i Grenland og Larvik foreslås derfor slått sammen til én interkommunal havn slik at det etableres et best mulig tilbud til vestsiden i ytre deler av Oslofjorden. En interkommunal havn som dels ligger i Telemark og dels i Vestfold fylke, representerer en betydelig organisatorisk og politisk utfordring. Regionens langsiktige interesser og næringslivets vekstvilkår tilsier imidlertid at en bør kunne etablere en felles løsning på tvers av fylkesgrensen.

Et slikt forpliktende samarbeid må antas å bidra til å få realisert nødvendige tiltak i landverts infrastruktur.

## **Drammen**

Drammen har vært foreslått som den fremtidige hovedhavn for containere i Oslofjorden, og da med et utbyggingskonsept hvor hele Holmen og Lierstranda disponeres til havne-, trafikk og industriformål.

For å unngå senere tvil og vanskelige diskusjoner om arealbruk og utbyggingsplaner, vil en slik utbygging være avhengig av at reguleringsplanen blir underlagt bestemmelser som tilsvarer det en i dag forstår med statlig reguleringsplan. Dette vil sikre at senere kommunale vedtak ikke endrer arealbruken. Indre deler av Oslofjorden vil på denne måten unngå å måtte forholde seg til ytterligere "Fjordbyvedtak".

Det er avholdt møter med Buskerud fylkeskommune, Drammen havneråd, Drammen kommune og Lier kommune om havnens utviklingsplaner. Tilbakemeldingen er entydig:

- Fylkeskommunen og kommunene utenfor Drammen og Lier sier at dette er en sak for de to berørte kommuner, men Svelvik er usikker på konsekvensene av en utdypning av Svelvik-strømmen.
- Havnevesenet ønsker ikke å inngå forpliktende interkommunalt samarbeide i et VHS innenfor den modell som foreslått i kapittel 9.
- Lier kommune og Drammen kommune har i møte med Fiskeridepartementet gjort det klart at fremtidige arealbruk baseres på at det kun er Holmen som skal brukes til havneformål og tilhørende terminalvirksomhet.

De muligheter og begrensninger som foreligger for en utdypning av Svelvik-strømmen har vært nøye vurdert. En utdypning ut over Kystverkets foreliggende planer, dvs. utdypning ut over -10 m, vil representere store utfordringer. Det er bla. stor usikkerhet rundt stabiliteten for deler av strandsonen i området. På grunn av strømforholdene antas det at det selv etter en utdypning vil være nødvendig med taubåtassistanse. Disse forholdene vil representere betydelige merkostnader for de fartøyer som skal anløpe Drammen havn.

Det er imidlertid sterke interesser som ønsker å benytte Lierstranda til havne- og terminalformål. Det er i den forbindelse viktig å være oppmerksom på at grunnforholdene utenfor Lierstranda er meget dårlige. Området anses derfor ikke som velegnet for en havn som krever stort vanddyp, og som samtidig har stor belastning på arealene i form av høye containerstabler.

Drammen og Lier kommune har gjort det klart at de ikke vil kunne gå inn for en havneutbygging som forutsetter at aktuelle områder omfattes av statlig reguleringsplan.

I en slik situasjon bør Drammen i utgangspunktet utvikles som en lokal havn spesielt rettet mot egen og regional industri. Dersom alternativ II (Snekkestad/Mulvika) eller alternativ III (Kommersøya) blir valgt som ny containerhavn i VHS, antas det imidlertid å skje en vesentlig nedbygging av Drammen havn. Ved valg av alternativ I (Kambo) som ny containerhavn i VHS, bør imidlertid Drammen utvikles videre mot både å dekke lokale og regionale havneoppgaver, samt tilby visse spesialfunksjoner.

### **Moss**

Moss havn består av en fergehavn og en godshavn. Begge er lokalisert slik at havneaktiviteten medfører stor trafikk gjennom Moss sentrum. Stykkgodshavnen har lite utviklingspotensiale.

Sentrumshavna i Moss er dermed vurdert til ikke å kunne bidra med noen vesentlig tilbud i forhold til å løse havneutfordringen for Oslofjordregionen. Dersom det bygges en ny containerhavn i indre deler av Oslofjorden vil havnearealene i Moss sentrum kunne omdisponeres til andre formål.

### **Øvrige havner**

Utviklingen i øvrige havner i Oslofjorden er ikke kritisk for utviklingen av havnesamarbeidet i området. En naturlig utvikling vil imidlertid være at:

- Halden søker å utvikle et nærmere samarbeid med Borg.
- Horten og Holmestrand går inn i VHS.
- Tønsberg enten går inn i VHS eller søker et samarbeid med Grenland/Larvik.
- Sandefjord søker et nærmere samarbeide med Grenland/Larvik.

Når det gjelder Halden havn er det viktig å være oppmerksom på at Norske Skog er i ferd med å bygge ut sitt private havneanlegg. Havnearealene i Halden har samlet stor kapasitet for håndtering av gods, men innseilingsforholdene representerer en vesentlig begrensning med hensyn til de skipsstørrelser som kan anløpe havnene. Haldens rolle i den fremtidige havnestrukturen i Oslofjorden, vil også avhenge av om havnene fullt ut blir tilgjengelig for alle potensielle brukere. Havnene i Halden vil imidlertid ikke kunne utvikles til å bli ny hovedhavn for containertransport i Oslofjorden. Årsakene til dette skyldes først og fremst de maritime forholdene i innseilingen og avstanden inn til Oslo.

## **11. Alternative lokaliseringssteder for ny containerhavn**

Norconsult har på oppdrag fra Kystverket foretatt vurderinger av utbyggingspotensial og egenskaper, samt utført grove kostnadsberegninger ( $\pm 40\%$ ), knyttet til de alternative lokaliseringsstedene for en ny containerhavn i VHS. Vurderingene er gjort på bakgrunn av de tekniske lokaliseringskrav som er beskrevet i kapittel 8.4.

### **11.1 Alternativ I – Kambo**

Dette alternativet ble også fremmet av havnestyret i Oslo i 1998, noe som førte til store lokale protester. Deler av det området på Kambo som er foreslått til ny containerhavn i VHS er i dag regulert til boligformål. Det foreligger godkjente bebyggelsesplaner for området, og det er foretatt grunnlagsinvesteringer i veg, vann og kloakk. Selve boligbyggingen er imidlertid ikke igangsatt. Det må av denne grunn påregnes lokale protester til den foreslåtte havneutbyggingen. Det vil likevel være mulig å realisere en ny containerhavn på Kambo ettersom det aktuelle arealet enda ikke er bygget ut.

På og i umiddelbar nærhet av det foreslåtte havneområdet ligger det i dag industrivirksomhet.

Containertrafikken forutsettes flyttet fra Oslo til Kambo. Oslo havn forutsettes å utvikle sitt havnetilbud innenfor sektorene ferge, passasjer og spesialhavn for oljeprodukter.

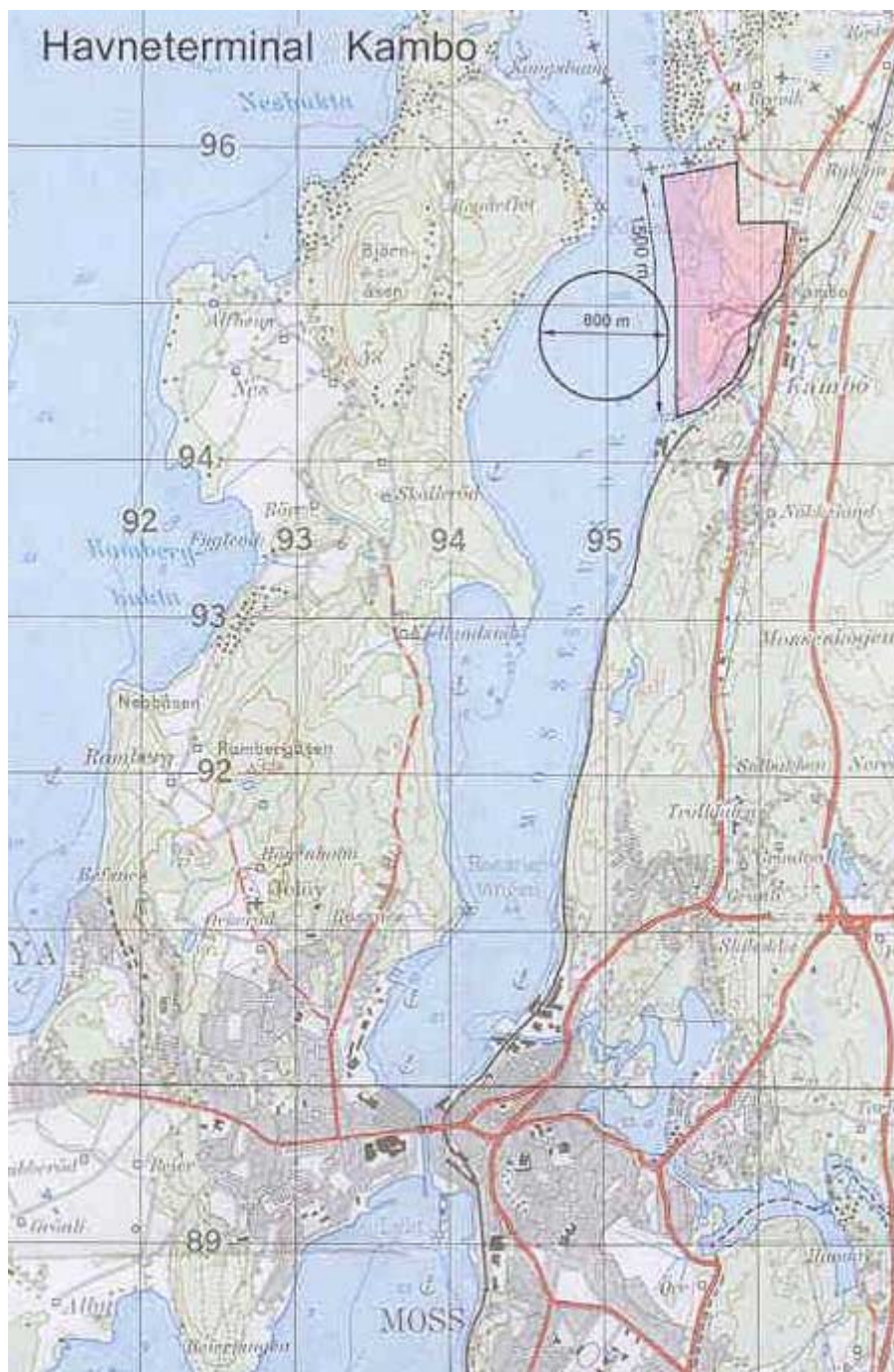
Dagens trafikkhavn i Moss sentrum flyttes til Kambo, og frigjorte områder vil kunne benyttes til sentrums-/boligutvikling.

Drammen havn må antas å opprettholde et trafikkvolum og trafikkbilde på dagens nivå, men ytterligere spesialisering kan også være aktuell innenfor en helhetlig havneplan for indre deler av Oslofjorden, dvs. i VHS.

Grenland/Larvik vil få økt betydning som havn for ytre deler av Oslofjorden.

Borg havn vil primært bli en lokal havn.

Det aktuelle havneområdet er vist på kartet under:





Det tilgjengelige areal på Kambo, slik det er vist på kartet, er på ca 770 da, dvs. at området ikke tilfredsstillere arealkravet på 1000 da. Det antas imidlertid at manglende areal til terminalformål kan utvikles øst for E6. Dette forutsetter etablering av en internveg som kun benyttes til terminaltrafikk.

Det vil på grunn av tilliggende boliger og industri ikke være praktisk mulig å øke kailengden utover de viste 1500 m.

Kostnadene for å planere ut og opparbeide et ca 770 da stort område med 1500 m kai er anslått til rundt 1450 millioner kroner, mens veg- og jernbaneankomsten er anslått til å koste ca 100 millioner kroner.

Alternativet tilfredsstillere ikke fullt ut de lokaliseringskrav som er beskrevet i kapittel 8.4, men Kambo er likevel et alternativ som bør vurderes videre.

De maritime forholdene er gode selv om manøvreringsområdet foran kaiene ikke er ubegrenset. Naturinngrep i form av skjæringer vil bli godt synlig fra boligområder og rekreasjonsområder. Store miljøkonflikter må derfor påregnes.

Oppsummert kan fordeler og ulemper ved å velge Kambo som hovedhavn for containere i VHS beskrives som følger:

- a) Gode maritime forhold.
- b) Knappe arealreserver som likevel anses akseptable sett i sammenheng med tilgjengelige areal øst for E6.
- c) Liten mulighet for å øke kaiarealene.
- d) Kostnadene for å utvikle selve havneområdet er relativt høye.
- e) Kostnadene forbundet med veg- og jernbanetilknytning er meget lave.
- f) Store miljøkonflikter som følge av nærhet til boligområder.

Som et alternativ til Kambo ligger det geografisk og arealmessig godt til rette for å utvikle vestsiden av Jeløya, dvs. mellom Nestangen og Rambergbukta, til ny containerhavn for Oslofjorden. Arealreservene er store. Adkomstforholdene er imidlertid kompliserte. Det er ulike oppfatninger om de maritime forholdene i området, og det må også foretas grundige utredninger før eventuelle veg- og jernbaneløsninger kan foreslås.

Styringsgruppen har ikke foretatt konkrete kostnadmessige vurderinger av Jeløya-alternativet, men det antas at kostnadsbildet vil være tilsvarende som for alternativ III – Kommersøya, jfr. kapittel 11.3. og 11.4.

## 11.2 Alternativ II – Snekkestad/Mulvika

I dette alternativ forutsettes containertrafikken flyttet fra Oslo til Snekkestad/Mulvika.

Oslo forutsettes å utvikle sitt havnetilbud innenfor sektorene ferje, passasjer og spesialhavn for oljeprodukter.

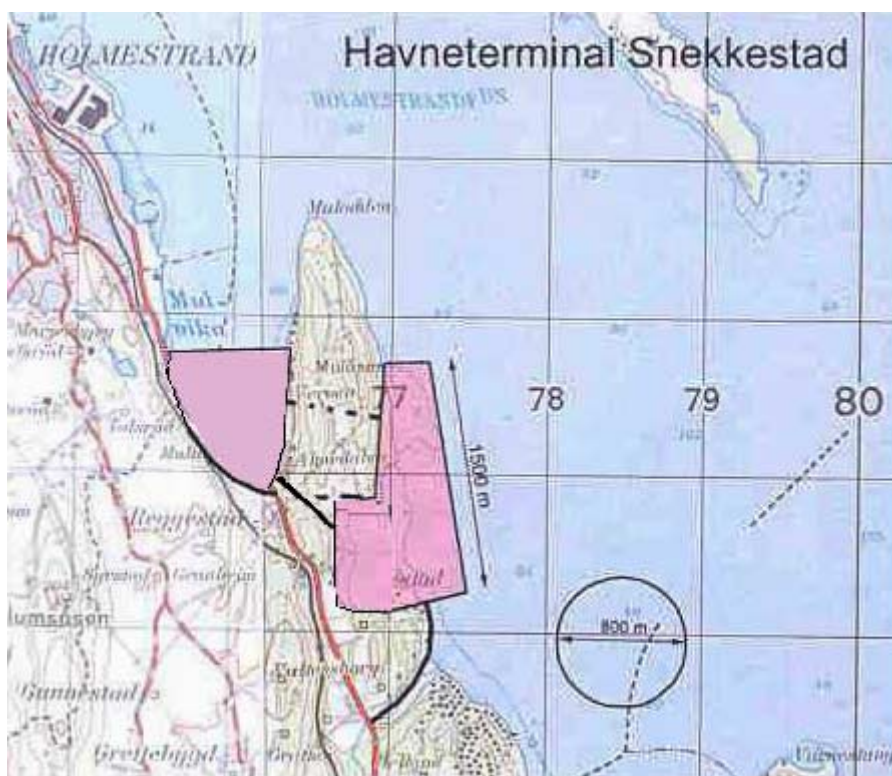
Havnetrafikken over Drammen forutsettes i stor grad å bli flyttet til Snekkestad/Mulvika.

Stykkgodstrafikken i Moss sentrum kan avvikles.

Borg havn vil få økt betydning som havn for Oslofjordens østside.

Det antas at en ny havn i dette området ikke vil få noen vesentlig betydning for havnetrafikken over Grenland/Larvik.

Det aktuelle havneområdet er vist på kartet under:



Som vist på figuren er området delt i to, noe som gir god fleksibilitet i forhold til å differensiere havne- og terminalbruken for ulike anvendelser.

Kostnadene for å planere og opparbeide et ca. 1000 da stort område med 1500 m kai, er anslått til ca 1750 millioner kroner. Nødvendig veg- og jernbanetilknytning er anslått til å koste ca 150 millioner kroner.

Alternativet gir gode ekspansjonsmuligheter for areal- og kaiutvidelser til ulike terminalformål. Mot sør bør det være muligheter for en viss etablering av tilknyttet industrivirksomhet. Det samlede arealbehovet må imidlertid avklares i en hovedplan.

De maritime forhold er gode selv om en full utbygging vil dele havneområdet i to.

Området ligger ca 30 km fra Drammen, 15 km fra Horten og 30 km fra Tønsberg. Havna gir dermed gode muligheter for industriell og annen næringsmessig ringvirkning i byene på vestsiden av Oslofjorden.

Det er foretatt en trafikkomlegging av E18 forbi havneområdet, og dette gir god landverts tilknytning for lastebil. Vestfoldbanen passerer også nær havneområdet, slik at kostnadene for en jernbanetilknytning i hovedsak vil bestå av tilknytningsspor med skifteområde.

Utbygging av havnen kan resultere i store skjæringer, men topografiske forhold rundt Mulvika/Snekkestad tilsier at de miljømessige konfliktene er betydelig lavere enn i øvrige alternativ.

Fordeler og ulemper ved alternativ II – Snekkestad/Mulvika som hovedhavn for containere i VHS kan oppsummeres som følger:

- a) De maritime forhold representerer ingen begrensninger.
- b) God arealtilgang.
- c) Nærhet til E18 og jernbanetraseen gir lave tilknytningskostnader.
- d) De miljømessige konfliktene antas å være av begrenset karakter.

- e) Kostnadene for å utvikle selve havneområdet er relativt høye.
- f) Avstanden til godsterminalene rundt Oslo er noe lang.

### **11.3 Alternativ III – Kommersøya**

I dette alternativet forutsettes containertrafikken flyttet fra Oslo til Kommersøya.

Oslo utvikler sitt havnetilbud innenfor sektorene ferge, passasjer og spesialhavn for oljeprodukter.

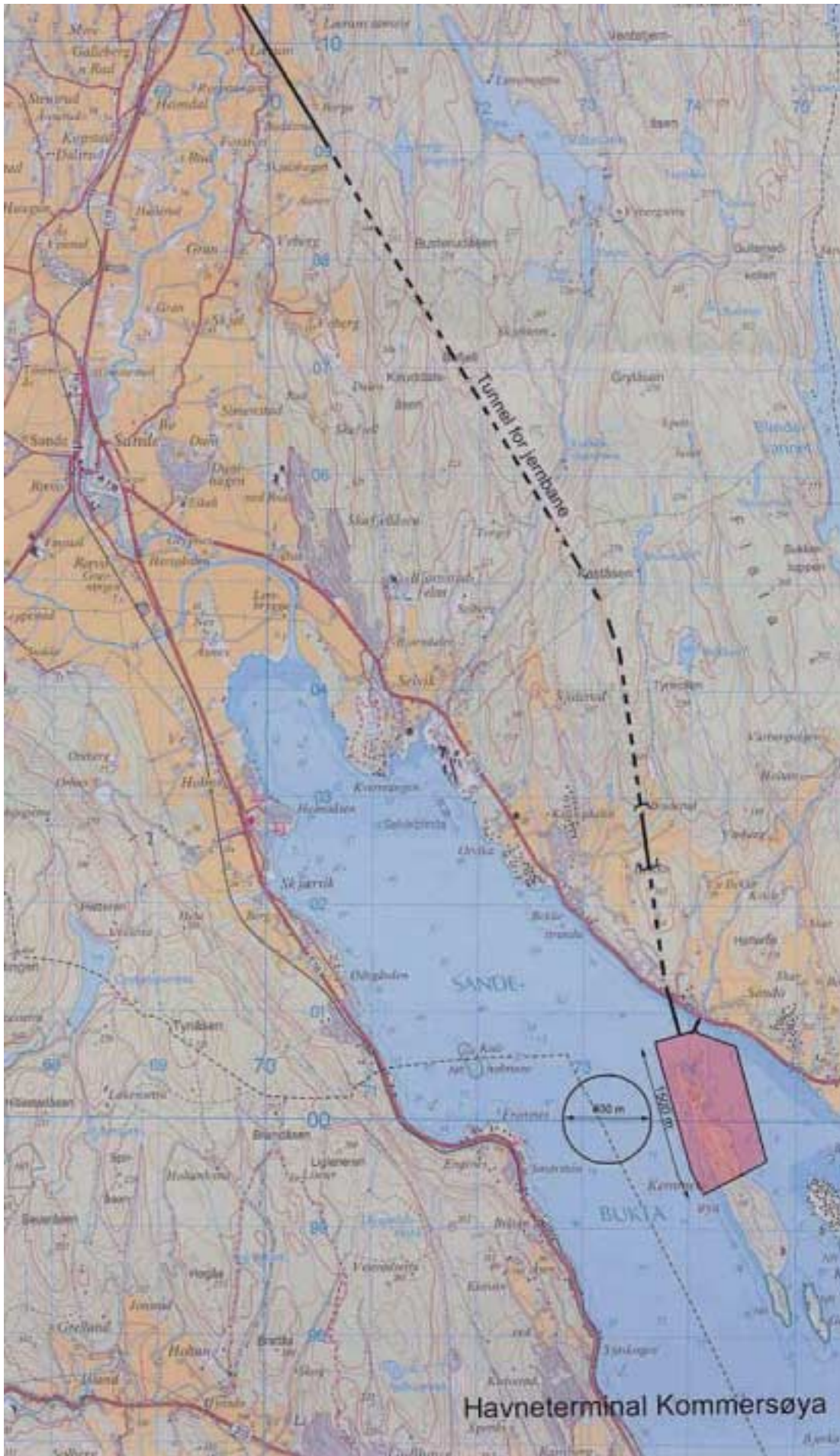
Trafikken over Drammen forutsetts i stor grad å bli flyttet til Kommersøya.

Stykkogodstrafikken i Moss sentrum forutsettes avviklet.

Borg havn vil få økt betydning som havn for Oslofjordens østside.

Det antas at en ny havn i dette området ikke vil få noen vesentlig betydning for havnetrafikken over Grenland/Larvik.

Det aktuelle havneområdet er vist på kartet under:



Kostnadene for å planere ut og opparbeide et ca 1000 da stort område med 1500 m kai er anslått til ca 1200 mill kroner. Ny veg fra Sandekrysset på E18 er anslått til å koste ca 300 millioner kroner, og ny jernbanefremføring er anslått til å koste ca 1100 millioner kroner. Kostnader for jernbanetilknytning er vurdert ut fra at ny bane bygges fra Galgeberg stasjon ut til havneterminalen. Av den rundt 11,5 km lange jernbanestrekningen er om lag 8,6 km lagt i tunnel. Det er gode muligheter for å etablere en jernbaneterminal med et stort skiftesporområde i tilknytning til havna.

Lokaliseringsalternativet har en betydelig arealreserve utover kravet på 1000 da, dersom det foretas en ytterligere nedspregning av Kommersøya med utfylling av grunne områder øst for øya. Videre vil en ny containerhavn her åpne for industrietablering på strekningen Kommersøya – Sande.

Ved en ytterligere utspregning/planering av Kommersøya kan også kailengden dobles i forhold til det som er angitt på kartet over.

Kommersøya tilfredsstillende de fleste lokaliseringkravene som er beskrevet i kapittel 8.4, og har i tillegg en arealreserve som gir betydelige ekspansjonsmuligheter.

Det er gode maritime forhold i området.

Området ligger ca 25 km fra Drammen, og dette tilsier at det bør utvikles et godt samarbeid mellom havnevirksomheten på Kommersøya og nærings/industriaktivitet i Drammen.

Arealets størrelse og utforming gjør det mulig å utvikle en intermodal knutepunktshavn med optimale forhold for å knytte sammen skip, veg, og jernbane. I tillegg vil det være mulig å etablere transportintensive virksomheter i nær tilknytning til havna. Dette kan over tid bety en trafikal avlastning av både Groruddalen og Drammens-området, noe som igjen kan gi rom for at enkelte areal i disse områdene kan disponeres til andre formål.

Kommersøya eies 50/50% av Sande kommune og Holmestrand kommune. Øya er i dag regulert til friluftsmål. Den har svært liten bebyggelse, men er meget attraktiv for allmennhetens fritidsbruk, spesielt fritidsbåter. Øst for Kommersøya, og grensende inntil det utfyllingsområdet som er vist på kartet, ligger Killingholmen og Bjørkøya. Her er det mange fritidsboliger. Ved en havneutbygging vil området endre karakter fra et meget attraktivt ferie- og fritidsområde til et stort havne- og industriområde. En utbygging av Kommersøya til havneformål vil uten tvil fremstå som miljømessig kontroversielt.

Fordeler og ulemper ved alternativ III – Kommersøya som hovedhavn for containere i VHS kan summeres opp som følger:

- a) En svært god lokalitet, både funksjonelt, maritimt og arealmessig.
- b) Arealkostnadene for å utvikle selve havne- og terminalområde vil bli relativt lave.
- c) De miljømessige komplikasjonene forbundet med å benytte et attraktivt friluftsmål- og hytteområde til havneformål vil være betydelige.
- d) Initialkostnadene ved en utbygging vil være meget store som følge av at ny landverts infrastruktur må etableres.
- e) Avstanden til godsterminalene rundt Oslo er noe lang.

## 11.4 Sammenstilling

Av kapittel 11.1 – 11.3 fremgår det at:

- Kommersøya tilfredsstillende alle de funksjonelle krav som er beskrevet i kapittel 8.4, og har samtidig meget gode ekspansjonsmuligheter utover dette.
- Snekkestad/Mulvika tilfredsstillende de funksjonelle krav som er beskrevet i kapittel 8.4, med unntak av muligheten for å etablere en stor jernbaneterminal på området. Ekspansjonsmulighetene er for øvrig gode.
- Kambo tilfredsstillende ikke alle funksjonelle krav som er beskrevet i kapittel 8.4, og har i tillegg små ekspansjonsmuligheter. Alternativet ansees likevel som akseptabelt og interessant.

For å kunne foreta en best mulig sammenligning av kostnadene mellom de tre alternativene bør arealkostnadene for Kommersøya og Snekkestad/Mulvika justeres ned til Kambo's areal på rundt 770 da. Gjøres dette proporsjonalt med arealet, fremstår følgende sammenlignbare kostnadsoversikt for 770 da og 1500 m kai:

Utbyggingskostnader i tusen kroner

	Kambo	Kommersøya	Snekkestad/Mulvika
Terminalområde m/kai	1 450 000	1 000 000	1 450 000
Landverts infrastruktur	100 000	1 400 000	150 000
Sum	1 550 000	2 400 000	1 600 000

Tallene reflekterer kun rene anleggstekniske kostnader.

Av tabellen går det frem at Kambo og Snekkestad/Mulvika har relativt sammenfallende kostnadsbilde, mens Kommersøya er billigere på terminal og dyrere på landverts tilknytning.

## 11.5 Alternativvurderinger for en ny containerhavn i VHS

I tabellen under er de tre alternativene grovt presentert med rangering 1 – 5, hvor 5 er mest positiv/minst konfliktfylt.

	Kommersøya	Snekkestad/Mulvika	Kambo
Maritime forhold	5	4	4
Arealtilgang inkl. eksp.mulig.	5	4	2
Intermod. m/jernb.	5	3	3
Landverts infrastrukt.kostn.	1	5	5
Avstand til godstyngepunkt	4	4	5
Kostn. for terminalområde	5	3	3
Miljøkonflikter lokalt	1	3	1

De forskjellige alternativer vil også skille seg fra hverandre når det gjelder miljøkostnader knyttet til drift.

I de foreløpige vurderingene kommer Snekkestad/Mulvika godt ut i forhold til alle kriteriene.

I lys av miljøkonflikter er både Kambo og Kommersøya vanskelige alternativ. For Kommersøya er det samtidig høye kostnader knyttet til etablering av landverts infrastruktur. Området har imidlertid den største arealreserven, og dermed også den beste muligheten for etableringer som vil få næringsmessige ringvirkninger utover ren havne- og terminalvirksomhet. Dette alternativet muliggjør derfor flytting av terminalvirksomheter fra Drammen og Groruddalen, noe som på sikt gir rom for en annen arealdisponering disse stedene.

Sett i et overordnet perspektiv for Oslofjordregionen, og i forhold til den etablering som finner sted langs akse Gardermoen – Gøteborg, fremstår Oslofjordens østside som det mest interessante alternativet for etablering av en ny containerhavn. I en slik situasjon vil Larvik/Grenland være knutepunktshavn, mens Drammen havn er betydningsfull for Oslofjordens vestside. En slik løsning antas samlet sett å gi de laveste transportkostnadene for næringslivet. Usikkerheten rundt

alternativ I – Kambo er imidlertid knyttet til miljøkonflikter, arealtilgang og kailengde. Dette er forhold som må vurderes nærmere.

Det kan imidlertid ikke foretas noe endelig valg mellom de ulike lokaliseringalternativene for en ny containerhavn i VHS, før disse er vurdert opp mot langtidsplanene for veg- og jernbaneutbygging rundt Oslofjorden. Av denne grunn bør alle tre lokaliseringalternativene fortsatt være gjenstand for vurderinger og utredninger.

Bygging av ny havn for containere i VHS er av en størrelse og av en betydning som tilsier at prosjektet må forankres i en statlig reguleringsplan. Dette vil være tilfelle uansett hvilket alternativ som endelig blir valgt.

---