

Saksutredning:

VR-SAK 6/15: FORTSATT ARBEID MED HAVNESAK

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg:

Innledning

I Vestlandsrådets møte 17. mars 2014 ble det vedtatt med 11 mot 7 stemmer følgende forslag fra Terje Halleland:

«Vestlandsrådet ønsker et mer koordinert havnesamarbeid på Vestlandet, og vil ta et initiativ for å samle bransjen til et møte hvor disse blir utfordret til å etablere et samarbeid.»

Syv medlemmer stemte for innstillingen:

«Vestlandsrådet vil ikke ta initiativ til eit hamnesamarbeid på Vestlandet no.

Vestlandsrådet vil oppmode hamnene på Vestlandet til eit tettare samarbeid, der hamnestruktur og oppgåvefordeling bør vere sentrale tema.»

Saken ble tatt opp i AU-møte 061114 med følgende forslag og endelig vedtak:

Fylkesrådmannens forslag:

AU bes om å drøfte hvordan saka skal håndteres videre i regi av Vestlandsrådet.

Vedtak:

Sak legges fram for Vestlandsrådet i februar 2015. I saksframstillingen skal det blant annet orienteres om KVVU-arbeid og utredninger som gjøres i Bergensområdet i regi av Jernbaneverket, region vest.

Som det går fram av tidligere saksframstilling så ga Samferdselsdepartementet 12. april 2013 NTP-sekretariatet i oppdrag å gjennomføre en samfunnsanalyse av nasjonal godstransport. Analysen skal være ferdig senest 15. juli 2015. De fire hovedtemaene er:

- Kartlegging og problemforståelse
- Nasjonal terminalstruktur og strukturen i Oslofjorden
- Vurdering av eier- og driftsforhold ved havn- og jernbaneterminaler
- Mulige virkemidler og effekter av disse

Det betyr at mange av de problemstillinger som reises i forbindelse med den vestlandske havnestruktur vil bli vurdert.

Jernbaneverket fikk 7. mars 2014 i oppdrag av Samferdselsdepartementet å sette i gang et arbeid med konseptvalgutredning (KVVU) for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Oppdraget gjelder for jernbane-, sjø- og vegtransport. Det skal

Vestlandsrådet

avklares lokalisering, målsettinger og vurderes flere konsepter. Arbeidet er organisert i et eget prosjekt med prosjektleder. Det skjer også i tett forståelse med det nasjonale godsprosjektet. Etter planen skal anbefalt KVVU oversendes Samferdselsdepartementet i oktober 2015.01.13

Både det nasjonale godstransportanalysen og KVVU i Bergensregionen vil i utgangspunktet være vesentlige for forståelsen av og videreutviklingen av havnevirksomheten på Vestlandet. En breiere analyse av en havneutvikling i landsdelen bør derfor avvente resultatet av de statlig igangsatte prosjektene.

Det ble i en tidligere sak i AU (061114) nevnt muligheten å engasjere f. eks. forskningsmiljøet ved Høgskolen i Molde til å foreta en utredning av ulike aspekter av et nærmere samarbeid mellom havnene på Vestlandet. Det gjelder volumer av gods, type gods, volum av gods til Vestlandet direkte fra utlandet uten å gå innom Østlandsområdet/Sverige, fordeling av type gods på ulike havnetyper, eventuell fordel av en større importhavn, logistikkstruktur, miljøkonsekvenser, konsekvenser for vegnettet mm.

Etter samtale med prosjektleder for KVVU Bergensområdet synes det klart at en ikke vil gjøre den type analyser i det prosjektet og at det derfor fortsatt vil være interessant for Vestlandsrådet å ta initiativ til det. Også prosjektlederen så dette som interessante problemstillinger. Vestlandsrådet blir derfor bedt om å vurdere om en skal gå videre i den retning.

Samtidig er det fornuftig å holde fast ved oppfordringen til havnene på Vestlandet om å se på muligheter for nærmere samarbeid som kan bidra til mer effektiv og lønnsom transport på sjø til og fra og i landsdelen.

Forslag til vedtak:

1. Vestlandsrådet vil oppfordre havnene på Vestlandet til å se hvordan de kan samarbeide tettere for å skaffe en god havnestruktur og mer effektiv arbeidsfordeling.
2. Vestlandsrådet ber om at det undersøkes hvordan en ekstern utreder kan bidra til en bedre forståelse av hva et tettere samarbeid vil bety med hensyn til logistikk, oppgavefordeling, havnestruktur, godstyper, transportmidler og andre relevante forhold.
3. AU får fullmakt til eventuelt å godkjenne et utredningsoppdrag og bevilge midler. Bevilgningen størrelse settes til maksimum kr 300 000.

Trond Nerdal
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard
Sekretariatsleder

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.

Vestlandsrådet

Tidligere saksframstilling

På Vestlandsrådets møte 16. september 2013 var adm. direktør i Risavika havn AS invitert til å legge fram sine tanker om havnesamarbeid. På bakgrunn i interessen hos Rådets medlemmer ønsket fylkesrådmannen skulle drøftes i AU for å vurdere om en skulle gå videre med saka i Vestlandsrådets regi.

Til AUs møte 4. november 2013 ble det fremmet en sak til AU hvor fylkesrådmannens innstilling var:

«Vestlandsrådets engasjement i forhold til utvikling av havnesamarbeid drøftes i AU.»

Etter en drøfting vedtok AU:

«Vestlandsrådet engasjerer seg ikke videre med å utvikle felles havnesak for Vestlandet.»

Dette vedtaket ble tatt opp under meldingssak av Terje Halleland under møtet i Vestlandsrådet 3. desember 2013, med følgende tilførsel i protokollen:

«Det ble protokollert:

Terje Halleland (Frp), Rogaland) viste til AU-sak 17/13 og ønsker å få framlagt en sak om havnesamarbeid til neste møte.»

Dette ble i møtet lovet av daværende VR-leder Åshild Kjelsnes.

Saka ble så tatt opp i Vestlandsrådets møte 17. mars 2014.08.13

Se saksframlegget som vedlegg.

Det er fortsatt ikke skjedd store endringer i statens engasjement rundt utviklingen av en mer rasjonell havnestruktur. I et oppslag i Rogalands Avis 28. mai 2014, hvor det vises til et informasjonsmøte mellom Risavika havn og samferdselsminister Solvik-Olsen sier ministeren at staten vil være med å finne en løsning (flytte oljegods fra land til sjø), at løsningen må være lønnsom for samfunnet. Han viste til at det er viktig at alle involverte må spille på lag.

Vestlandsrådet har bedt om at det skal tas et initiativ for å samle bransjen for å se på utfordringer og løsninger. Spørsmålet er hvordan dette bør gjøres for å skaffe et godt grunnlag for eventuelt videre arbeid med saka.

De havnene som bør inkluderes først er trafikkhavner for konvensjonelt gods som håndterer gods som kan flyttes fra veg til sjø. Ser vi på Vestlandet vil det antakelig være Stavanger, Karmsund, Bergen, Molde, Kristiansund og Ålesund.

Til et møte vil det være best om vi kunne samle styrelederene for havnene og havnedirektørene.

Vestlandsrådet

Det kan også finnes andre «enklere» løsninger med færre folk og færre havner representert for å finne ut om hvilke problemstillinger som er de viktigste.

Vestlandsrådet kunne også uavhengig, eller som del av dette, be for eksempel logistikkmiljøet ved Høgskolen i Molde om å utrede fordeler og ulemper ved et breiere samarbeid mellom havnene og hvilke økonomiske, miljømessige og andre forhold det ville føre med seg.

Fylkesrådmannens forslag:

AU bes om å drøfte hvordan saka skal håndteres videre i regi av Vestlandsrådet.

Vedlegg til AU-sak

VR-sak 7 Havnesamarbeid på Vestlandet?

Sammendrag

Bakgrunn for saka

Det vart i møte 3. desember 2013 i Vestlandsrådet protokollert følgjande:

“Terje Halleland (Frp, Rogaland) viste til AU-sak 17/13 og ønsker å få framlagt en sak om havnesamarbeid til neste møte”.

AU-sak 17/13 Skal vestlandsrådet jobbe videre med havnesak?

“Til Vestlandsrådets møte 16. september i år var direktør David Ottesen i Risavika havn AS invitert til å redegjøre for sine tanker om å gi havnene på Vestlandet en mer framtreddende plass som importhavner og distribusjonshavner.

Fra flere representanter ble det uttrykt interesse for de tankene som Ottesen la fram.

Rådmannen finner det riktig at AU i Vestlandsrådet drøfter om Vestlandsrådet skal gå videre med saka.

I sitt innlegg viste Ottesen til Stoltenberg-regjeringens dokument om økt nærskipstransport. Her nevnes utforming av en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner og en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.

Lastebilens andel av godstransporten øker. For Vestlandsfylkene er det 506 000 biler/vogntog som går til og fra våre fylkeskommuner hvert år noe som betyr 1380 vogntog hver dag. Miljømessig gir sjøtransport bare vel 16% av CO2 utslipp per transportert enhet sammenliknet med hva en lastebil slipper ut.

Vestlandsrådet

Det er syv «utpekte havner» i Norge. To av disse, Stavanger og Bergen ligger på Vestlandet. I tillegg kommer selvsagt mange havner i landsdelen som har en svært viktig rolle i det lokale transportarbeid og som arbeidsplasser.

I dag kommer store godsmengder til havna i Gøteborg. 2000 biler går daglig fra denne havna til Norge. Store mengder av dette fraktes videre per lastebil til Vestlandet og andre steder som for eksempel Trøndelag. I tillegg kommer de vesentlige godsmengder som går over den andre viktige omlastingshavna for gods fra utlandet som er Oslo.

Spørsmålet er om det er viktig for Vestlandet å få større deler av denne transporten til og fra Norge og Vestlandet over en eller flere vestlandshavner og hvordan havnene på Vestlandet kan spille sammen i et koordinert havnesamarbeid.

Et slikt samarbeid kan blant annet:

- gi en konsentrasjon av godsstrømmene innenfor ulike regioner
 - gi grunnlag for et konkurransedyktig logistikk-knutepunkt
 - gi noen regionale havner en spesialisert havnefunksjon mht godstyper
- og:
- bidra til reduserte CO2 utslipp
 - mindre tungtrafikk på vegene
 - redusere antall trafikkulykker
 - forsterke vestlandsk samarbeid

Det kan i en slik sammenheng etableres et tett organisatorisk og eventuelt forretningsmessig samarbeid mellom landsdelens havner. Det er ingen formelle hindringer for å etablere slike havneregioner på tvers av fylkesgrenser.

Spørsmålet er i denne saka om Vestlandsrådet skal engasjere seg mer i et slikt sakskompleks. Dette kan gjøres på flere måter. En er å oppfordre havneenhetene til å utvikle sterkere samarbeid dem i mellom. En annen mulighet er at Vestlandsrådet engasjerer en konsulent/høgskole/utredningsinstitutt for å nærmere klargjøre muligheten for å få dette til og hvilke effekter et slikt utstrakt samarbeid vil ha for godstransporten, havnenes utvikling, i forhold til berørt næringsliv og hvordan et slikt samarbeid bør organiseres.

AU bes om å drøfte om Vestlandsrådet skal engasjere seg videre og eventuelt på hvilken måte.

Fylkesrådmannens forslag:

Vestlandsrådets engasjement i forhold til utvikling av havnesamarbeid drøftes i AU.

Vedtak:

Vestlandsrådet engasjerer seg ikke videre med å utvikle felles havnesak for Vestlandet."

Planer i Vestlandsrådet om hamn

Transportplan Vestlandsrådet 2007 – 2019:

Kapittel 4 Sjøtransport, Mål og strategiar for sjøtransporten

“Organisering, samarbeid og oppgåvefordeling

- Hamnesamarbeidet på Vestlandet må vidareutviklast for å oppnå auka spesialisering, betre oppgåvedeling og ressursutnytting.
- For å sikre optimale forhold for næringslivet, må det leggjast opp til meir fleksibilitet og samhandling i hamnene sitt tilbod og engasjement. I dette ligg behov for meir kjennskap til transportmarknaden og transportbrukarane sine behov. Større hamneselskap vil letta dette arbeidet, og sikre betre slagkraft og kompetanse.
- Det må leggjast til rette for gode utviklings- og finansieringsordningar også for mindre, men strategisk viktige distriktshamner.”

Transportplan Vestlandsrådet 2007 – 2019 Handlingsprogram 2012 – 2015:

Kapittel 5.4 Mål for Vestlandsfylka

- “Ein sunn balanse mellom konsentrasjon av gods til ein skilde hamner og betening av stadane langs kysten.
- Utvikling av ein framtidretta rollefordeling mellom hamner langs Vestlandet.
- Utvikling av eksisterande hamner og terminalar i byar og regionar til å fungere saman som logostikknutepunkt gjennom utvikling av vinn-vinn situasjonar.”

Kapittel 5.5 Handlingsplan for Vestlandsfylka:

- “Utvikle ein strategi for utnytting av hamnetilbodet på Vestlandet som gjer det enklare å velje sjøtransport. Det tyder ein balansert strategi for konsentrasjon av gods og rollefordeling mellom hamner
- Dokumentere kvifor og korleis regionar bør bindast saman for å oppnå kritisk masse for godsmengder
- Etablere ein felles organisasjon for logistikknutepunkt innan dei ulike byar/regionar som kan bidra til ei effektiv overføring av gods mellom ulike transportformar og dermed gjere intermodal transport konkurransedyktig med lastebiltransport over lange strekningar.”

Arbeid og rapportar knytt til hamn og hamnestruktur

Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

Kapittel 10.3 Regjeringens godsstrategi

“Regjeringen legger opp til å videreføre en todelt godsstrategi:

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft, gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

For å få et bedre grunnlag for videreutvikling av godsstrategien vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet sette i gang et arbeid med en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell

Vestlandsrådet

transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås. Arbeidet skal gjennomføres i regi av Sekretariatet for Nasjonal transportplan og målet er at arbeidet avsluttes sommeren 2015. I utredningsarbeidet skal godsstrømmer, logistiktrender og samspillet mellom sentrale aktører i godsmarkedet kartlegges med sikte på å vurdere potensialet for effektiv overføring. Terminalstruktur og eierform skal analyseres nærmere med sikte på å effektivisere terminalledet. Dette vil være viktig for å gjøre sjø- og banetransport mer konkurransedyktig. Utredningen vil også se på justering av incentiver og virkemidler som kan være aktuelle å ta i bruk for å stimulere til mer rasjonell og miljøvennlig godstransport, slik at mulige samfunnsmessige gevinster kan identifiseres og realiseres.

Analysen vil omfatte følgende elementer:

- En knutepunktstruktur som legger til rette for mer effektiv godstransport.
- Terminalstruktur og logistikk løsninger i Oslofjord-området.
- Organisering og eierskap av intermodale godsterminaler med nasjonal funksjon.
- Vurdering av infrastrukturtiltak og arealbruk som kan bidra til hensiktsmessig godskonsentrasjon.
- Beregning av effekten av økonomiske incentiver og andre virkemidler for å stimulere til hensiktsmessig konsentrasjon av godsstrømmer og mer intermodal godstransport.
- Riktig prising og bruk av avgifter.
- Kartlegging av godsstrømmer og logistiktrender, inklusiv kunnskap om mulighetene for å påvirke disse.”

Meir gods på sjø, Regjeringens strategi for økt nærsjipsfart

Frå rapporten side 22:

“Havnesamarbeid kan bidra til at godsstrømmene konsentreres innenfor ulike regioner, og at det gjennom regionale samarbeid kan bygges opp konkurransedyktige logistikknutepunkt. Det er ingen formelle hindringer for å etablere slike havneregioner, heller ikke på tvers av fylkesgrenser.

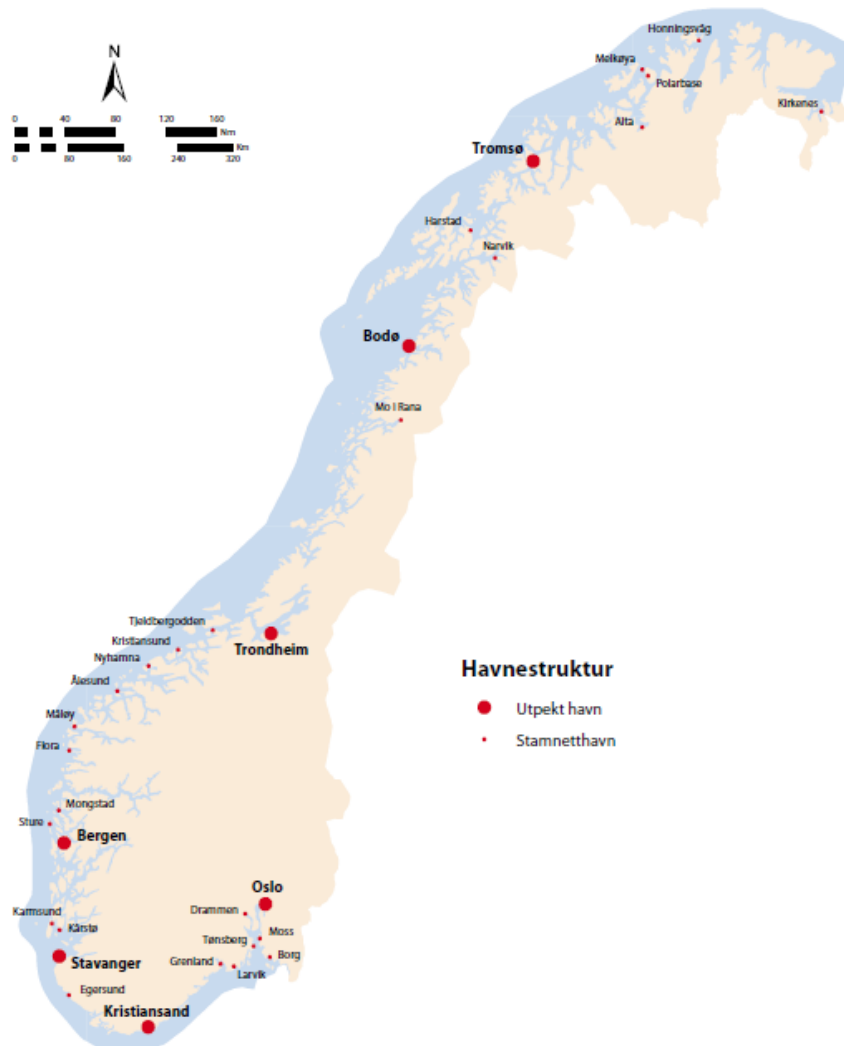
For å stimulere til bedre utnyttelse av havneinfrastrukturen og lavere enhetskostnader for godstransport på sjøen vil regjeringen utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid.

Utvikling av potensielle havnesamarbeid kan strande på mangel på ressurser til å gjennomføre nødvendige juridiske, organisatoriske og økonomiske vurderinger. Små havner har som regel begrenset tilgang på kompetanse på disse områdene, og vil være avhengig av ekstern bistand til rasjonaliseringstiltak som for eksempel: utredning og etablering av felles administrative funksjoner herunder felles bruk av ansatte, styrking av bedriftsøkonomisk kompetanse, felles markedsføringstiltak og støtte til utgifter ved evt. full sammenslåing av flere havner m.m. Det er behov for støtte til ulike prosesser som tilrettelegger for fellesfunksjoner eller havnesammenslåing.

Vestlandsrådet

Regjeringen vil med utgangspunkt i dette utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid som gir støtte til tiltak som tilrettelegger for fellesfunksjoner og havnesammenslåing. Dette kan føre til mer rasjonelle samarbeidsløsninger som kan stimulere til økt sjøtransport og bidra til å nå regjeringens mål om overføring av mer gods fra vei til sjø. Det vil settes krav om dokumentasjon på hvordan tiltakene det søkes om statlig støtte til vil bidra til å stimulere til økt sjøtransport.”

(http://www.regjeringen.no/upload/FKD/Naerskipsfartsstrategi_2013.pdf)



(Kjelde: http://www.regjeringen.no/upload/FKD/Naerskipsfartsstrategi_2013.pdf)

Sjøtransportprosjektet / Sjøtransportalliansen

Et innspill til regjeringens arbeid med en strategi for norsk nærskipsfart, Kapittel 5.1

“I samarbeid med havnene og eierne bør staten ta initiativ til:

- Utvide mandatet til Kystverket til å omfatte dialog med kommunene om infrastrukturtiltak i tilknytning til havnene. Tiltakene bør omfatte både farleder, vei, jernbane og

Vestlandsrådet

havneinfrastruktur. Et utvidet mandat til Kystverket bør følges opp med tilstrekkelige planleggingsressurser til Kystverket.

- Gjennomføre en nasjonal varestrømsanalyse som kan gi faktagrunnlag til å si noe om hvilke transportkorridorer det bør satses på for å bedre effektiviteten for stykkgodstransporten sjøveien.
- Bidra med incentivordninger som styrker det regionale samarbeidet mellom havner.
- Bidra til langsiktig arealplanlegging i et perspektiv på 30-50 år for å sikre båndlegging av områder til intermodale logistikknutepunkter som inkluderer havner.”

<http://www.havn.no/Shared%20Documents/Forslag%20til%20ny%20nærskipsfartsstrategi%20-%20endelig%2010512.pdf>

Rapporten “Kystlogistikken i Midt-Norge”

Frå målsettingane med arbeidet:

- “Gjennom et forprosjekt skal det lages en diagnose av regionale godstransportstrømmer og deres samspill med regionale bedrifter, der både sjøveis- og landtransport inngår – og ikke minst kombinasjoner av sjø- og landtransport
- Gjennom en slik diagnose, som må beskrive både varestrømmer, transportløsninger og gjeldende infrastruktur, vil det kunne etableres modeller som i neste omgang kan brukes til analyse- og optimaliseringsformål. Egenskapene ved transport basert på eksisterende infrastruktur beskrives i forhold til framføringssikkerhet, kostnader og miljøkonsekvenser.
- Forbedringspotensialer og kortsiktige tiltak som fremmer intermodal land-sjøtransport inn- ut av og innen regionen
- Gode grensesnitt mellom transportsystemene og bedriftenes logistikksystemer
 - Hva har bedriftene bruk for?
 - Hvor trykker skoen?
- Finne fram til fruktbare FoU-oppgaver som angriper de viktigste utfordringene i koblingen mellom tilgjengelige transportløsninger og bedriftenes logistikkutfordringer
 - Leveransesikkerhet/Pålitelighet
 - Leveransesikkerhet/Tilgjengelighet 24-7
 - Definere samarbeidsprosjekt”

Frå konklusjon og grunnlag for vidareføring:

- “Analyse av godsstrømmer på regionalt nivå
 - Flytte transportkorridorer fra land til sjø
 - Finne hensiktsmessige incentivordninger
- Miljøregnskap
 - Måle og redusere samlet drivstofforbruk og klimagassutslipp
 - Samling av last i effektive korridorløsninger med færre noder og høy lastfaktor
- Intermodale knutepunkt

Vestlandsrådet

- Effektive terminaler for veksling mellom land og sjø
- Koordinering av intermodale transportløsninger
- Stamnett av havner”

Vurdering

Arbeidsutvalget i Vestlandsrådet har drøfta eit eventuelt hamnesamarbeid i AU-sak 17/13, og har ei tilråding som inneber at Vestlandsrådet ikkje skal engasjere seg vidare med å utvikle ein felles hamnesak for Vestlandet.

I Vestlandsrådet sine planer er det lagt opp til at Vestlandsrådet skal bidra til styrking av sjøtransporten gjennom mellom anna tema organisering, samarbeid og oppgåvefordeling. I dette legg Vestlandsrådet at hamnesamarbeidet på vestlandet må vidareutviklast for å oppnå auka spesialisering, betre oppgåvefordeling og ressursutnytting. I tillegg blir det lagt vekt på at ein treng meir kjennskap til transportmarknaden og brukarane sitt behov. Det er også sagt at Vestlandsrådet vil utvikle ein strategi for utnytting av hamnetilbodet på Vestlandet, der målsettinga skal vere meir gods på sjø og denne skal operasjoniserast gjennom ein balansert strategi for konsentrasjon av gods og rollefordeling mellom hamner. Det er også ønska fokus på korleis regionar bør bindast saman for å oppnå kritiske masse for godsmengder.

Regjeringa arbeider no med to konkrete prosjekt som er direkte knytt til hamn og hamnesamarbeid. Dei to prosjekta er, som omtalt tidlegare, ein nasjonal godsanalyse som skal sjå nærare på ein effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, slik at vi kan nå målet om meir overføring av gods frå veg til sjø. Arbeidet blir leia av sekretariatet for Nasjonal Transportplan 2018 – 2027 og skal etter planen vere ferdig sommaren 2015. Det andre prosjektet er å utforme ei tilskottsordning for hamnesamarbeid som gir støtte til tiltak som legg til rette for fellesfunksjoner og hamnesamanslåing.

Norsk Havneforening har i ulike samanhengar uttalt at dei vil sjå på hamnestrukturen, og at dei vil arbeide med logistikknutepunkt og strukturen på disse.

I rapporten “Diagnose for kystlogistikken i Midt-Norge. Forprosjekt” vart det avslutningsvis konkludert med at sentrale stikkord for vidare arbeid er godsstrømanalyser på regionalt nivå, miljørekneskap, intermodale knutepunkt og hamnestruktur.

Med tanke på dei arbeida som allereie er i gang frå andre aktørar ser vi det ikkje som nødvendig at Vestlandsrådet tar initiativ til eit eige hamnesamarbeid på Vestlandet. Vestlandsrådet bør oppmode hamnene langs vestlandskysten om samarbeide tettare, der ei av oppgåvene bør vere å sjå nærare på hamnestruktur og oppgåvefordeling. Den nasjonale godsanalysen vil vere eit godt og viktig verktøy for hamner og regionale utviklingsaktørar langs Vestlandet. Auka kjennskap til godsstrømmer vil kunne gi grunnlag for å etablere/styrke logistikknutepunkt langs vestlandskysten slik at vi kan nå målet om meir gods frå veg til sjø og bane.

Vestlandsrådet

Forslag til vedtak:

Vestlandsrådet vil ikkje ta initiativ til eit hamnesamarbeid på Vestlandet no.

Vestlandsrådet vil oppmode hamnene på Vestlandet til eit tettare samarbeid, der hamnestruktur og oppgåvefordeling bør vere sentrale tema.