

# Vestlandsrådet

Saksutredning:

## HAVNESAMARBEID PÅ VESTLANDET

---

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg:

---

### 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 vidare 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 framtrødende 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 vidare 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.

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 vidare 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.

# Vestlandsrådet

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

# Vestlandsrådet

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 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, logistikktrender 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

# Vestlandsrådet

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 logistikktrender, inklusiv kunnskap om mulighetene for å påvirke disse.”

*Meir gods på sjø, Regjeringens strategi for økt nærskipfart*

Frå rapporten side 22:

“Havnearbeid 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.

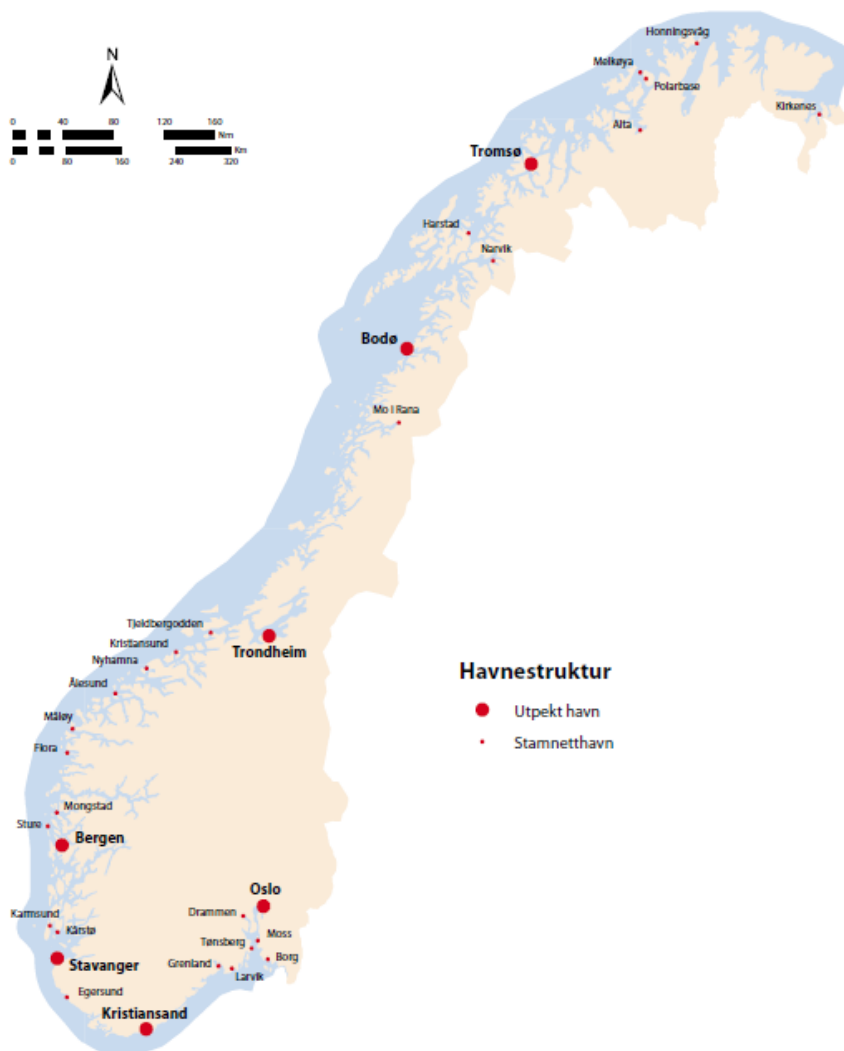
For å stimulere til bedre utnyttelse av havneinfrastrukturen og lavere enhetskostnader for godstransport på sjøen vil regjeringen utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid.

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.

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/Naerskipfartsstrategi\\_2013.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/FKD/Naerskipfartsstrategi_2013.pdf))

# Vestlandsrådet



(Kjelde: [http://www.regjeringen.no/upload/FKD/Naerskipsfartsstrategi\\_2013.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/FKD/Naerskipsfartsstrategi_2013.pdf))

## *Sjøtransportprosjektet / Sjøtransportalliansen*

Et innspill til regjeringens arbeid med en strategi for norsk nærskipfart, 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 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 insentivordninger som styrker det regionale samarbeidet mellom havner.

# Vestlandsrådet

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



# Vestlandsrådet

## 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.

## Forslag til vedtak:

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

# Vestlandsrådet

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

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*