



Strategi for godsterminaler – Fase 1: Havnespor/godsterminal Moss

Oslo 14. juli 2005

Sitma AS
Geir Berg /
Stein Erik Grønland



Sammendrag

Mandatet for utredningen er å gjøre en vurdering av strategier for godsterminaler, begrenset til Moss. Utredningen omfatter en grov oversikt over godsmarkedet i Oslofjordområdet (basert på gjennomgang av eksisterende utredninger/rapporter), samt vurdering av jernbanetransportens potensial, innenfor ulike utviklingsscenarier for trafikken over Moss. Ut over en slik grovanalyse fokuserer prosjektet mer spesifikt på Moss havn, behov for jernbanespor og terminal for jernbane.

Tallmaterialet viser at containerbasert lo/lo transport øker mer enn det totale fraktvolumet. Biltrafikken gjennom Sverige vokser mindre enn forventet. Nærstjøtrafikken ser ut til å holde stillingen, til tross for betydelige investeringer i veinettet og en kraftig økning i antall utenlandske lastebiloperatører. Jernbanen har en svært liten andel av eksporten/importen fra/til Østlandet. Mye tyder på at jernbanen har en svak stilling ved kontinentale transport, men at markedsposisjonen ved godsstrømmer internt i Skandinavia (mellom Norge og Sverige) er bedre.

Økt kapasitet og nye destinasjoner for kombinerte gods- og passasjerferger mellom Oslofjorden og utlandet vil i første rekke påvirke lastebiltrafikken til/fra kontinentet gjennom Sverige. De kombinerte bil- og passasjerfergene kan også vinne markedsandeler fra skip- og jernbanetransport i samme transportakse, men de vil neppe satse på store kunder uten behov for ledsaget gods.

Havnene har fortsatt stor betydning for industribedriftene i indre Oslofjord. Omfanget av godsstrømmene bestemmes av markedsposisjonen for de største bedriftene i perioden, da det i mange tilfeller ikke finnes konkurransedyktige alternativer til sjøtransport. Oslo er det desidert viktigste destinasjonsstedet for stykkgoods, men den relative andelen er synkende. En av årsakene er at logistikkbedriftene i økende grad etablerer seg i andre kommuner i det indre Oslofjordområdet. Mossregionen har strategiske forutsetninger for å kunne bli et intermodalt knutepunkt i regionen, men infrastrukturen er foreløpig ikke tilrettelagt for dette.

Moss Havn KF er i første rekke en alternativ tilbringerhavn til Oslo, med et regionalt kundegrunnlag. Nær 70 % av godsstrømmene er containerbasert lo/lo transport. Transportavstanden mellom havna og avsendersted/mottakersted blir for kort til at kombitranport med jernbane lønner seg med dagens løsninger. Uten andre tiltak vil et nettverksamarbeid mellom båt og bane maksimalt oppnå samme andel av godsstrømmen som i Oslo (4 %). Det er altfor lite til at en godsterminal i Moss basert på håndtering av containergods er et aktuelt alternativ, selv om havna har betydelig vekst. Godstrafikken på Moss stasjon kan imidlertid øke gjennom tilrettelegging av direkte sidespor og systemtog for utgående vareproduksjon fra de største industribedriftene i regionen. Det desidert største potensialet for økt jernbanetransport har Peterson Linerboard AS. Realisering vil kreve at nåværende jernbanespor gjennom byen legges i tunnel, og at nytt sidespor bygges til fabrikk. For de øvrige industribedriftene vil en godsterminal i første rekke bety at lastebiltrafikken til Alnabru med utgående gods reduseres. Disse bedriftene har et betydelig lavere potensial for jernbanetransport. Mange forutsetninger må innfris for at jernbanens andel av deres godsmengde skal øke i vesentlig grad.

Tre scenarier er vurdert. Scenario 1 er et pessimistisk scenario for godstrafikkutviklingen for jernbane til/fra Moss. Som i dag vil det oppstå ad hoc behov for jernbanetransport til/fra



havna. Markedsandelen for direkte omlasting mellom båt/bane er 4 % over Oslo havn, og selv om en tilsvarende andel vil kunne oppnås for Moss, vil dette være altfor lite til å investere i havnespor eller opprette en godsterminal i Moss. En status quo situasjon medfører at nåværende aktivitetsnivå over Moss stasjon videreføres (skifte av tømmer/flis vogner til Peterson Linerboard om natta og ad hoc behov for containerdistribusjon med jernbane). *Ved scenario 1 anbefales ikke videre satsing på havnespor og godsterminal.* Ved dette alternativet bør jernbanens areal for godstrafikk vurderes frigjort for andre formål, etter at andre skifteløsninger er funnet for tømmer og flis til Peterson Linerboard.

Scenario 2 er et mer optimistisk scenario for godstrafikkutviklingen med jernbane til/fra Moss. Moss vil være interessant som godsterminal for jernbanen dersom 1 % eller mer av den samlede godsmengden mellom Østlandet og Sentral/Sør-Europa kan overføres til en intermodal løsning basert på båt og bane, med Moss som trafikk knutepunkt. Basert på 7-8 % årlig vekst vil volumet dobles over 10 år. Det optimistiske scenariet er basert på utvikling av en konkret handlingsplan, der målsettingen knyttes til trafikkvekst via et direkte intermodalt samarbeid mellom båt og bane i Moss i inneværende planperiode. Tilrettelegging av sidespor for dør-til-dør transport fra de store industribedriftene i regionen til markedene i Sentral- og Sør-Europa vil øke godsvolumet over Østfoldbanen, så sant jernbanetransport er et konkurransedyktig alternativ til kundegrupper som i dag betjenes med biltransport. *I scenario 2 anbefaler vi at havnespor og godsterminalen utvikles som en integrert del av infrastrukturen i Moss, i nært samarbeid med Moss havn.* Utbyggingen ses i sammenheng med et innovasjonsrettet pilotprosjekt for økt nettverksamarbeid mellom båt og bane, der den primære hensikten er å øke disse transportmidlenes andel av containertransporten mellom Østlandet og Sentral/Sør-Europa.

Det mest sannsynlige alternativet for utviklingen er scenario 3. Dette ligger i utvikling mellom scenario 1 og 2, og representerer langt på vei en videreføring av dagens trafikksituasjon og transportbehov, der vesentlige infrastrukturinvesteringer og et økt samarbeid mellom rederiene og jernbaneoperatørene ligger fram i tid. Under disse forutsetningene anbefaler vi at jernbanen beholder sine arealer ved havna, med målsetting om et nært intermodalt samarbeid mellom båt og bane lenger ut i planperioden. Tempoet for utbyggingen avhenger av trafikkgrunnlaget og utviklingen av samarbeidsrelasjonene. *I dette scenariet vil vi anbefale at jernbanens arealer ved havna opprettholdes, og at jernbanen tar aktivt del i alle utbyggingsplaner for Moss Havn KF, slik at muligheten for et fremtidig nettverksamarbeid opprettholdes. Første skritt i utviklingen vil her eventuelt på noe sikt være utbyggingen av havnespor, mens en eventuell videre terminalutvikling vil være et mer langsiktig tiltak.*

En eventuell satsning på Moss som godsterminal for jernbanedrift har størst interesse som et nasjonalt pilotprosjekt for økt nettverksamarbeid mellom båt og bane, der hensikten er å konvertere godsstrømmer til/fra Østlandet og Sentral/Sør-Europa med lastebiltransport til intermodale transportere med skip/bane som viktigste transportmiddel. Den nære lokaliseringen mellom jernbanen og havna i Moss åpner muligheten for direkte omlasting fra båt til bane. Det er unikt for de fleste godsterminaler i Norge. Satsningen må imidlertid ha et langsiktig perspektiv, der nye og innovative transportløsninger utvikles, sammenlignet med dagens situasjon. Høy ledig kapasitet ved returtransport fra Norge og en stigende andel utenlandske transportører gjør konkurranse for båt og bane vanskelig.



SITMA

Jernbanens og havnas investeringsnivå for økt nettverkssamarbeid mellom båt og bane i Moss synes beskjedent. En slik tilrettelegging vil styrke logistikkbedriftenes satsning på Moss som destinasjon for varestrømmer til/fra Oslofjordområdet. Utfordringen vil være å skape nye transportløsninger der jernbanen får en synlig andel av godsstrømmen, enten i Norge eller på Kontinentet. Trafikken over Moss vil øke uansett øke. Hvis jernbanetilbudet forblir på dagens nivå vil all trafikkvekst komme gjennom økt biltrafikk. En eventuell investering i Moss må derfor også ses i lys av alternative kostnader og ulemper som biltrafikken innebærer.

Alternativt kan man la utbygging av først havnespor og deretter godsterminal, være offensive, men risikofylte trekk for å skape og teste ut forutsetninger for økt intermodalt samarbeid mellom båt og bane, i tråd med politiske målsettinger på både regionalt og nasjonalt nivå. Gjennomføringen vil da finne sted som et ledd i en overordnet handlingsplan for å konvertere containerbasert godstrafikk mellom Østlandet og Sentral/Sør-Europa til transportløsninger basert på et nært samarbeid mellom båt og bane. Mosseregionens beliggenhet og samlokaliseringen mellom båt og bane legger forholdene vel til rette for et slikt pilotprosjekt. Samtidig vil dette markedsmessig kreve en betydelig innsats for å utvikle og sikre trafikkgrunnlaget for satsingen.

Innhold:

Sammendrag	2
1 Innledning.....	7
1.1 Bakgrunn	7
1.2 Avgrensning av mandatet.....	7
1.3 Godstransporten i Norge.	8
1.4 Oslo – Norges logistikk-senter.	9
1.5 Intermodale knutepunkter for transport.....	10
1.6 Trafikkutviklingen på jernbane i Moss	10
2 Utvikling av godsstrømmene i Oslofjorden.	11
2.1 Godsstrømmer Oslo – Göteborg 2004.	11
2.2 Godsstrømmer via havnene i Oslofjorden.....	15
2.3 Jernbanetrafikken på Alnabru.	17
2.4 Godsstrømmene med bil- og passasjerferger.	17
2.5 Göteborg Havn.	18
2.6 Godsstrømmene til indre Oslofjord – oppsummering og konklusjoner.....	18
3 Nettverksamarbeid båt/bane.....	19
3.1 Synspunkter fra de offentlige havnene i 2003.....	19
3.2 Tiltaksanalyse for økt godstransport mellom Oslo og Göteborg.	20
3.3 Havnestyrenes ambisjoner til økt nettverksamarbeid båt/bane.	21
3.4 Nettverksamarbeid båt/bane –CargoNet.	22
3.5 Samlastterminaler i tilknytning til havner – næringslivets behov.....	22
3.6 Konklusjoner vedrørende økt nettverksamarbeid båt-bane i Oslofjordområdet.	22
4 Moss Havn – trafikkgrunnlag, historie og fremtidige planer.....	23
4.1 Geografi og konkurransefortrinn.....	23
4.2 Status for Moss Havn KF	24
4.3 Samarbeid båt og bane.	24
4.4 Transportruter og transportbrukere.	26
4.5 Godsutvikling ved Moss Havn KF.....	26
4.6 Planer ved Moss Havn KF	27
4.7 Trafikkutvikling for ferjesambandet Moss – Horten.....	27
4.8 Utviklingen i biltrafikken på riksvei 19.	28
4.9 Trafikkstrømmer.....	28
5 Synspunkter fra lokalt næringsliv og aktørene i Moss Havn.	29
5.1 Faktagrunnlag og intervjuform.....	29
5.2 Synspunkter fra industribedrifter i regionen.	30
5.3 Synspunkter NHO Østfold.	35
5.4 Synspunkter fra logistikkleverandører	35
5.5 Oppsummering av samtalene med næringslivet.....	38
6 Nærmere vurdering av potensialet for økt jernbanetransport.....	39
6.1 Scenario 1: Jernbaneterminal i Moss – Fremskrivning av dagens situasjon.....	39
6.2 Scenario 2: Vekst i nettverksamarbeidet mellom båt og bane – forutsetninger og trender. (Optimistisk scenario).....	40
6.3 Scenario 3: Mest sannsynlig utvikling	43
6.4 Oppsummering	44
7 Mål og strategi for videre utvikling av havnespor/terminal Moss	44



SITMA

Skriftlige referanser:.....	46
Intervjuer:	47

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Uavklarte godsstrategier for noen av dagens godsterminaler skaper problemer i forhold til kommunenes planer for arealbruk. For terminalene i de store byene er mål og strategier klare. For en del av de mindre byene og tettstedene mangler Jernbaneverket en overordnet strategi for prioritering og utvikling av jernbanegodsterminaler. For Moss arbeider Jernbaneverket med en revisjon av hovedplanen for Sandbukta – Moss. I den forbindelse skal det avklares hvorvidt det er behov for havnespor til Moss havn eller ikke, samt hvorvidt det er godsgrunnlag for en terminal i Moss.

Utredningen skal gi en grov oversikt over godsmarkedet i Oslofjordområdet (basert på gjennomgang av eksisterende utredninger/rapporter), samt vurdere jernbanetransportens potensial innenfor ulike utviklingsscenarier. Det siste er presisert til å gjelde alternative scenarier for trafikken over Moss. Ut over en slik grovanalyse skal prosjektet fokusere mer spesifikt på Moss havn, behov for jernbanespor og terminal for jernbane. Det skal sees på følgende forhold:

- Kartlegging av dagens markedssituasjon og varestrømmer for jernbanegods til/fra havna, evt. til/fra annen virksomhet i Mossregionen
- Vurdere ulike markedsutviklingsscenarier
- Etablere mål og strategi for videre utvikling av havnespor/terminal

Prosjektet tar utgangspunkt i Stortingsmelding nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Blant hovedmålene for transportpolitikken er:

- "å knytte nettverkene for de ulike transportmidlene sammen."
- "å medvirke til at mer av godstransportene overføres fra veg til sjø og bane."
- "å fremme utvikling av vekstkraftige regioner."

Prosjektet skal vurdere utvikling og tiltak for godstransporten i Mossregionen med basis i disse målsettingene. Med Mossregionen menes kommunene Moss, Rygge, Råde og Våler. Det er samtidig viktig at godstrafikken i Oslofjorden ses i sammenheng, siden Moss er en integrert del av denne trafikken.

1.2 Avgrensning av mandatet.

På grunnlag av mandatet har vi inndelt prosjektet i fem hovedemner:

- Transportstrømmer og transporttrender for godstrafikken til/fra Indre Oslofjord.
- Erfaringer og planer hos omkringliggende havner vedrørende økt nettverksamarbeid mellom båt og bane.
- Vurdering av nåværende godsstrømmer i Mossregionen.
- Synspunkter fra regionalt næringsliv og regionale logistikkbedrifter.

- Alternative scenarier for godsterminal/havnespor i Moss.

Alle vurderinger er dokumentert gjennom tilgjengelig statistikk, tidligere undersøkelser og telefonintervjuer/møter med lokale aktører.

1.3 Godstransporten i Norge.

Godstrømmene følger endringene i næringsstrukturen og internasjonale trender. Den totale godsmengden er mer en fordoblet siste 40 år, mens transportavstanden målt i godskilometer er femdoblet. For godstransport med lastebil er den gjennomsnittlige transportlengden firedoblet, mens den er redusert for godstransport med skip. For godstransportene innenlands har lastebilen en dominerende stilling, mens sjøtransport er viktigst ved eksport og import. Jernbanens betydning for godstransporten er kraftig redusert i denne perioden. Godstransportene for landet som helhet (eksklusive olje og gass fra Nordsjøen) fremgår av tabellen nedenfor (kilde: TØI-rapport 721/2004):

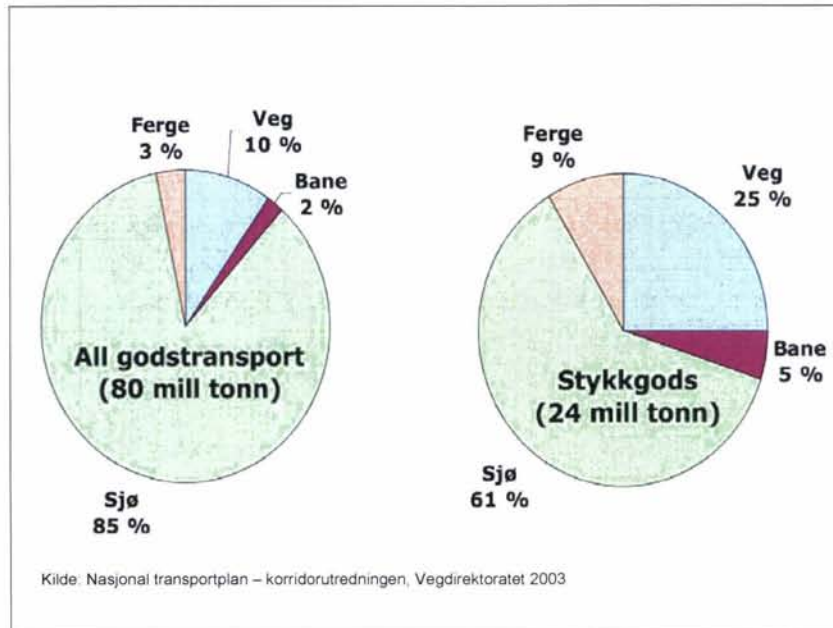
	Sjø	Vei	Jernbane	Luft	Sum
(mill. tonn i 2003)					
Innenlandske transporter	78,6	224,8	4,6	-	308,0
Eksport og import	61,1	8,8	1,4	0,1	71,4
Sum mill. tonn	139,7	233,6	6,0	0,1	379,4
Sum mill. tonnkilometer	14.125	14.854	1.932	18	60.929
Fra Oslo til resten av landet	5,0	13,0	1,0	-	19,0
Til Oslo fra resten av landet	9,0	20,0	2,0	-	31,0

I perioden 1990-2002 har den årlige gjennomsnittlige veksten i transportarbeidet innenfor lastebiltransport vært 5,4 %, innenfor sjøtransport 4,8 %, mens den for jernbane har vært svært lav (0,3 %) (kilde: NTP).

Basisprognosene for godstransport fra Transportøkonomisk Institutt indikerer at importert godsmengde og transport av innenriks godsvolum vil øke med 44 % for perioden 2001-2022 (kilde: TØI-rapport 583/2002). Eksportert godsvolum forventes å øke med 32 %.

Transportarbeidet på vei forventes å ha høyest vekstrate i hele perioden. For alle transportmidler forventes vekst, med unntak av jernbanen hvor det forventes en tilbakegang på 2,5 % per år i perioden 2006 til 2012. For hele planperioden 2001-2022 forventes fylkene på vestsiden av Oslofjorden (Buskerud, Vestfold) å få høyere vekst i importert godsmengde enn fylkene Oslo og Østfold (henholdsvis 6,5 % og 4,4 %).

Basisprognosene forutsetter at prosjektene i transportetatens handlingsplaner gjennomføres. For perioden 2001-2006 forventes 2,5 % årlig vekst i importert godsvolum, og 1,3 % vekst i eksportert godsvolum. Transportmidlene har en relativt klar arbeidsdeling ved eksport og import av gods. Sjøtransporten dominerer for bulktransporter (petroleum, metaller, råvarer, halvfabrikata). Lastebilen har høy markedsandel ved frakting av stykk gods, som ferdigvarer og varer med noe høyere enhetsverdi:

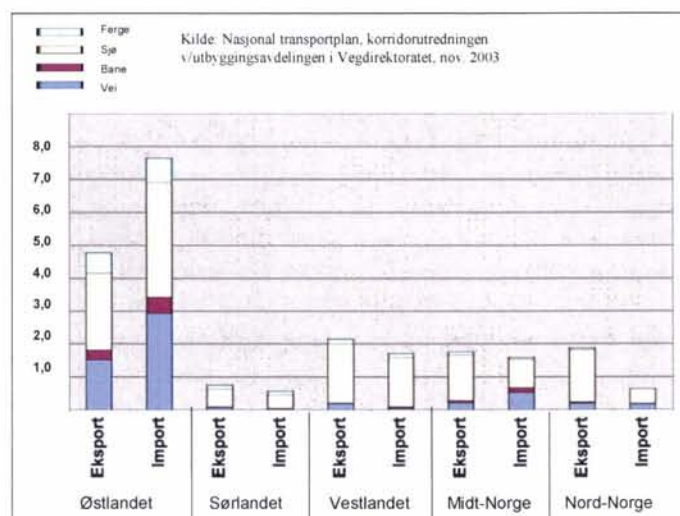


Figur: Fordeling av transport mellom transportmidler. (Kilde: NTP)

Jernbanen har en sterk konkurranseposisjon for distribusjon av råvarer og halvfabrikata med store volumer og lav enhetspris (som tømmer og flis), samt for volumkrevende stykkogds (som biler).

1.4 Oslo – Norges logistikkenter.

Oslo-regionen fungerer som det sentrale knutepunktet for hele landet innen distribusjon av stykkogds ved eksport/import.



Figur: Vareflyt import/eksport til ulike landsdeler, fordelt på transportmiddel. (Kilde: NTP)



Det gjelder alle transportmidler, både båt, bane, vei og fly (mill. tonn). Dette innebærer også at en vesentlig del av nasjonale lagre og distribusjonssentra for ulike bedrifter og bransjer er konsentrert i dette området. Det samme gjelder de store samlasttransportørene, og jernbanen som alle har sitt hovedknutepunkt i Oslo-området.

1.5 Intermodale knutepunkter for transport.

Norsk transportplan for 2006-2015 fokuserer på utvikling av effektive transportkorridorer. Den viktigste transportkorridoren til utlandet går mellom Oslo og Svinesund/Kornsjø.

Utvidelse av transportkapasiteten på vei og bane har høyeste prioritet i planperioden. Fiskeridepartementet ønsker å begrense håndteringen av stykkgoods og containere til et mindre antall havner, slik at disse får tilstrekkelig volum til å konkurrere med landtransport på pris og kvalitet. I Oslofjorden er det kun Larvik/Grenland og Oslo Havn som har status som nasjonale havner. Disse havnene er valgt ut fra godsvolum, infrastruktur, organisering og fremtidige planer.

Stor-Oslo er i forandring fra en en-kjerne by til en flerkjerneby, der det felles bolig- og arbeidsmarkedet i regionen stadig utvides. Industri, handel og transportvirksomhet fortrenses fra Oslo by til omkringliggende kommuner, primært på grunn av arealknapphet, effektivitet og prisnivå. Området langs korridoren nord for Moss/Rygge utgjør i stor grad et felles bolig- og arbeidsmarked sammen med Oslo-området og Follo. Dette området har en optimal logistisk beliggenhet, både i forhold til valgfrihet når det gjelder transportmidler (vei, båt, bane), og i forhold til avstander til Oslofjordområdet og kontinentet. Mossregionen har også en betydelig industriell aktivitet, der god strategisk beliggenhet kan anses som et konkurransefortrinn. Mossregionen er derfor et attraktivt lokaliseringssted for areal- og kapitalintensiv virksomhet som har sitt primære kundegrunnlag i Oslofjordområdet.

1.6 Trafikkutviklingen på jernbane i Moss

Hoveddelen av jernbanetrafikken over Moss skjer med CargoNet. Betjeningen av Moss som terminal opphørte i 2001, og etter denne tid har mesteparten av kombitrafikken vært kanalisert til Rolvøyterminalen eller Alnabruterminalen. Det er fortsatt betjening av sidesporkunder som Peterson Moss med systemtog for tømmer og flis. Disse skiftes på stasjonsområdet i Moss, og utgjør ca. 2 tog pr. døgn. Det eksisterende havnesporet har vært benyttet sporadisk for containertrafikk og frilastspor for konvensjonelle vogner. Det siste er relativt beskjedne mengder.

Ser man på historikken i perioden for havnesporet i perioden 5-10 år før 2001, var samlet årlig mengde mellom 2400-3600 vogner pr år samt ca. 240 containere. I tillegg til trafikken for Peterson Moss, besto trafikken i hovedsak av:

- Returpapir (3-5 vogner daglig)
- Cellulose (3-4 vogner pr dag)
- Moss Glassverk (2-3 vogner pr dag)
- Papirtransport (melkekartonger) (2-3 vogner pr dag)
- Sporadiske båtanløp (Ca. 10 containere pr uke)



Cargonet konsentrerer virksomheten omkring kombinerte transporter, transport av biler, samt tømmer og flis i regi av systemtog. Etter Cargonets oppfatning vil fremtidig store transportvolumer via Moss havnespor være avhengig av strukturelle endringer i skipsanløp med enhetslaster som skal fraktes over lengre avstander, eller i store volumer (hyppige pendeltog på korte avstander) hvis jernbanetransport skal være et konkurransedyktig alternativ.

2 Utvikling av godsstrømmene i Oslofjorden.

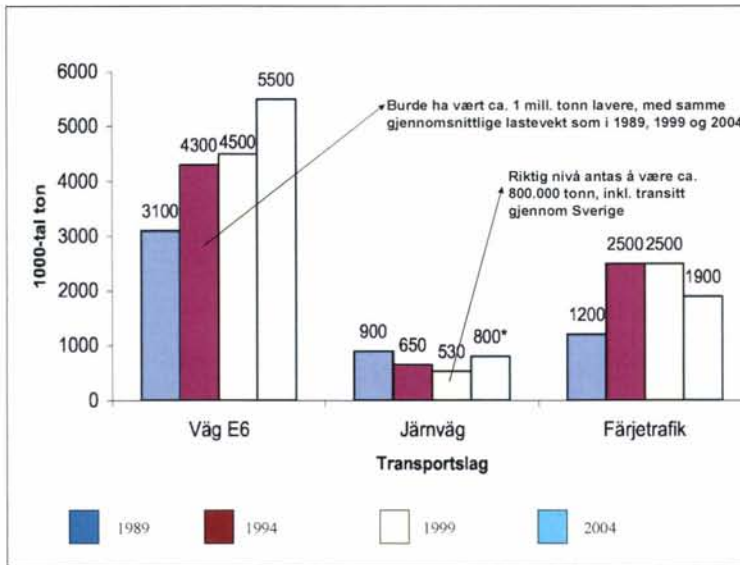
2.1 Godsstrømmer Oslo – Göteborg 2004.

Høsten 2004 ble det foretatt en analyse av godstransporten mellom Norge og Sverige, i regi av GO-regionen. Dette var en oppfølging av tidligere trafikkmålinger i 1989, 1994 og 1999. Studien ble gjennomført av Vägverket Konsult, basert på samme metodikk som tidligere undersøkelser. Hovedvekten ble lagt på godstransporten med bil, med elektroniske trafikkmålinger sør for Svinesund og intervju med 3874 lastebilsjåfører som passerte grensa i løpet av tre dager i september 2004.

Undersøkelsen konkluderte med at antall lastebiler med last over Svinesund økte med 22 % i perioden 1999-2004, mens antall passerende lastebiler økte med 30 %. Dette er vesentlig mindre enn tidligere antagelser. Ved undersøkelsen i 1999 var konklusjonen at antall lastebiler økte med 10 % i året (basert på årene 1997-99), og at den betydelige veksten ville fortsette.

Undersøkelsen i 2004 viste også behov for å nedjustere godsvolumet over grensa mot Sverige i 1999. Godsvolumet med lastebil var sannsynligvis overvurdert med 0,8 mill. tonn i tallanalysen i 1999 ("korrekt" nivå anslått til 4,5 mill. tonn), fordi man i den siste undersøkelsen hadde bedre kjennskap til trafikkmonsteret på årsbasis. Tilsvarende antar man at 1994-nivået på 4,3 mill. tonn var for høyt vurdert, fordi daværende måling tok utgangspunkt i gjennomsnittlig lastevekt på 21 tonn. Faktiske målinger viser 15,3-16,0 tonn i gjennomsnittlig lastevekt for 1989, 1999 og 2004. (Godsmengdene for 1994 er imidlertid ikke justert i rapporten fra Vägverket Konsult, da tilstrekkelig dokumentasjon av feilaktig beregningsgrunnlag ikke foreligger.)

Når det gjelder godstransport med jernbane har man kommet til at transportvolumet i 1999 var for lite, da det ikke tok hensyn til togtrafikk i transitt, dvs. passeringer som hadde destinasjon utenfor Oslo-Göteborg aksene. Tallene for 2004 er mottatt fra Banverkets statistikkfunksjon i Karlstad, mens Green Cargo og RailCombi (nå CargoNet) er kilden for nye beregninger for 1999. Dette gir følgende godsmengder per transportslag:

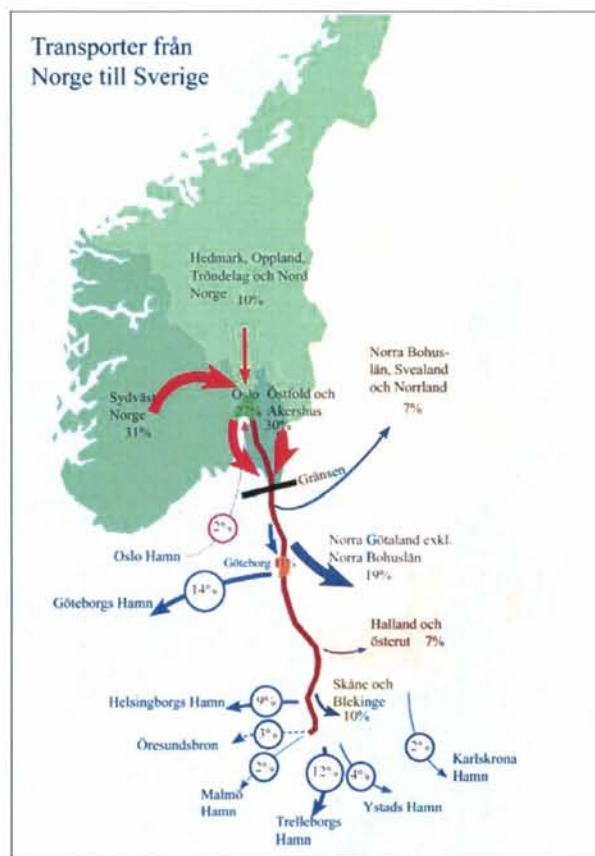


Figur: Utvikling av trafikk på korridoren Oslo-Göteborg. (Kilde: Vägverket Konsult)

Rapporten slår fast at jernbanens relative andel av godsmengden har gått ned siden 1999. Rapporten antar at store jernbaneinvesteringer trengs for at jernbanen skal bli et kostnadseffektivt alternativ. Det påpekes samtidig at persontrafikk prioriteres foran godstrafikk i Sverige, noe som skaper problemer for speditørene. Godstransport med jernbane anses som mest konkurransedyktig for tungt, lavverdi gods som tømmer, kjemiske produkter og olje. Rapporten forteller videre at lastebiltrafikken over E6 har økt med 30,8 % i perioden 1999-2004, men at veksten har flatet ut de tre siste årene. Det er interessant å notere den høye andelen tomme lastebiler som passerer grensen:

	% uten last 1999	% uten last 2004
Mot Norge	10 %	16 %
Mot Sverige	40 %	44 %
Sum	25 %	30 %

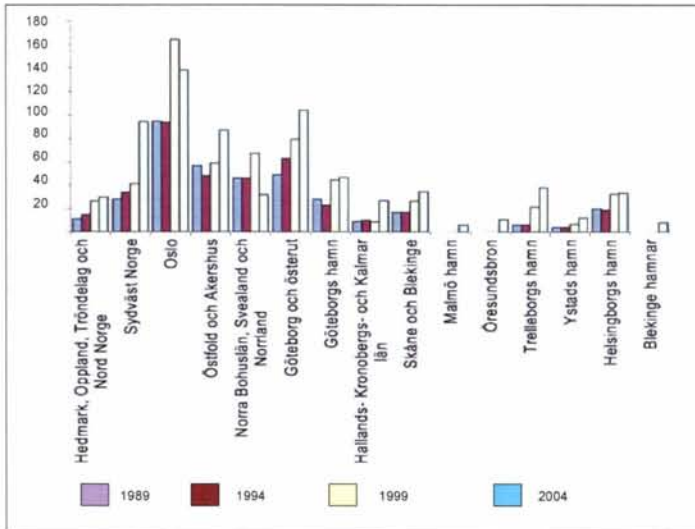
I 2004 ble det transportert 3,2 mill. tonn gods mot Norge, og 2,3 mill. tonn gods mot Sverige. Eksportert godsmengde har økt med 33 % siden 1999, mens importert godsmengde via svenskegrensen har økt med 16 %. Transporten fra Norge til Sverige har følgende destinasjoner:



Figur: Transporter fra Norge til Sverige. (Kilde: Vägverket Konsult)

Ifølge rapporten er det konsumentvarer og halvfabrikata som i økende grad transporteres med lastebil til Sverige. Veksten er størst for fisk, tre og byggematerialer, samt for øvrig stykk gods. 46 % av lasten som passerer svenskegrensen skal til andre destinasjoner enn Sverige. Andelen transitt gods er økende. 32 % av godset kjøres videre gjennom Sverige til Danmark, Tyskland og Polen. 14 % eller 320.000 tonn skipes fra Göteborg Hamn.

Studien er svært interessant når det gjelder lastebilenes start- eller destinasjonssted i henholdsvis Norge og Sverige. Oslo er landets logistikk-senter, men den relative andelen av godsstrømmen er synkende. 354.000 lastebiler passerte Svinesund i 2004. Av disse hadde nesten 140.000 start eller avslutning i Oslo. I løpet av 5 år har tyngden av logistikkaktiviteter flyttet seg markant til omkringliggende fylker (målt i antall tusen lastebiler):



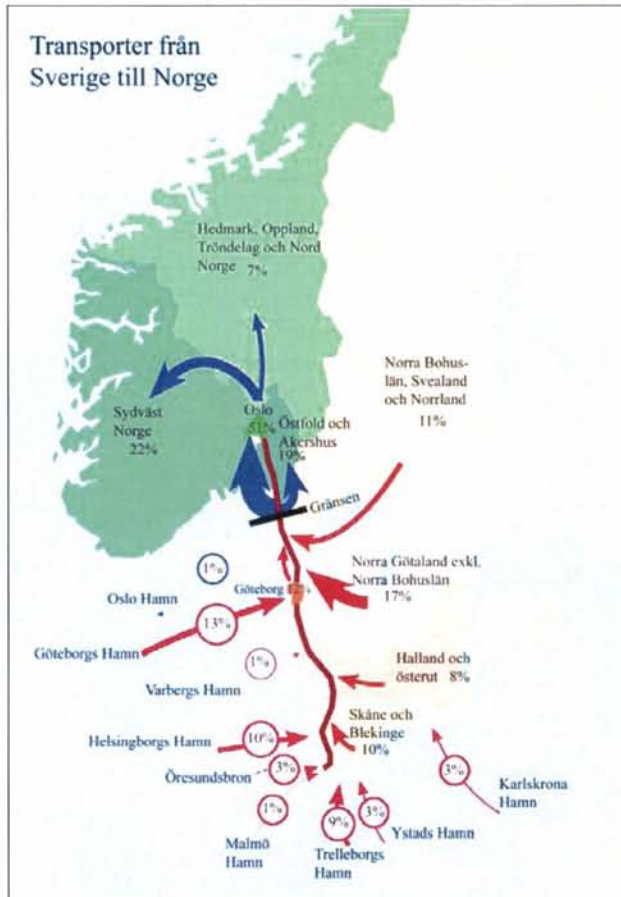
Figur: Transportenes start og destinasjonssteder. (Kilde: Vägverket Konsult)

Dette er en trend som både gjelder inngående og utgående varestrømmer. En relativt større andel av importen enn eksporten skal til Oslo (51 % mot 27 %). Når det gjelder inngående varestrøm vokser godstrafikken med lastebil mer til Sør/Vest Norge enn til Østfold/Akershus:

Transportstrømmer	1994	1999	2004
Målepunkt i Hedmark, Oppland, Trøndelag og Nord Norge	8 %	9 %	7 %
Norge eller Sydvest Norge	18 %	14 %	22 %
utenlands Oslo	49 %	57 %	51 %
Oslo Havn	0 %	0 %	1 %
Østfold og Akershus	25 %	20 %	19 %
Sum transitt gjennom Norge	0 %	0 %	1 %

Veksten i trafikken over fergesambandet Moss-Horten bekrefter at Østfold i økende grad er et transittfylke for gods til Sør/Vest-Norge, jfr. avsnitt 4.7.

43 % av importen til Norge med lastebil over Svinesund kommer fra andre destinasjoner enn Sverige. 13 % eller 416.000 tonn kommer inn til Göteborg Havn. Havnen andel av eksport/import til/fra Norge har ikke forandret seg i særlig grad siden 1999, målt ut fra antall lastebiler. Vägverket Konsult er ellers overrasket over at så lite gods går over Øresundsbroen.



Figur: Transporter fra Sverige til Norge. (Kilde: Vägverket Konsult)

Rapporten konkluderer med at de planlagte veiforbedringene vil øke lastebiltrafikken på bekostning av jernbanen, så sant det ikke foretas betydelige investeringer i jernbanenettet. Ventetid ved grensepassering har betydning for valg av transportruter. Rapporten peker også på Sverige er et transittland for nesten halvparten av lastebiltrafikken til/fra Norge, og at denne trafikken ikke genererer noen nytteverdi (men mange kostnader) for Sverige.

2.2 Godsstrømmer via havnene i Oslofjorden.

Det finnes en rekke havneanlegg i Oslofjorden som har stor betydning for industribedriftene på Østlandet, både når det gjelder eksport og import. Mange av industribedriftene har egne private havner. De kommunale havnene har imidlertid en dominerende stilling når det gjelder fergetransport og containertransport. Her er det direkte konkurranse mellom ulike transportmidler og transportruter. Utviklingen i totalt godsvolum de siste tre årene for de nærmeste havnedistriktene i Oslofjorden er slik (tusen tonn):

Havneområde	Godsmengde	Godsmengde	Godsutvikling
	2004	2002	i %
Borg	3519	3516	0,00
Moss	1131	1030	0,10
Oslo	6168	5960	0,03
Drammen indre distr.	1461	1443	0,01
Drammen ytre distr.	1340	1147	0,17
Sum	13619	13096	0,04

* Godsmengdene for 2002 og 2004 er havneselskapenes egne tall. Tallene for 2002 avviker noe fra havnestatistikken hos Statistisk Sentralbyrå, men ikke mer enn 3 % for noen av distriktene.

I disse fire havnedistriktene gikk 5,0 mill. tonn over private havner og 8,6 mill. tonn over offentlige havner i 2004. Av den samlede godsmengden ved de offentlige havnene utgjorde containerisert gods ca. 3,0 mill. tonn (inkl. fergetransport). Vekstraten for containere var ca. 8 % per år (målt i antall).

Borg Havnedistrikt

Det totale godsvolumet for Borg Havnevesen har vist en flat eller svakt synkende utvikling det siste tiåret. Målgruppen for havna er det lokale næringslivet. Terje Høili AS (Europriskjeden) er en stor kunde innen importert containergods. Antall containere (TEU) økte til 41.066 i 2004, noe som er en vekst på 7 % fra 2002. Av dette var 19 % enheter uten last.

Moss Havnedistrikt

De private havnene representerte 69 % av godsmengden i 2004. Tre bedrifter står for 700.000 tonn over private havner (Felleskjøpet 343.000, Peterson Linerboard 277.000, Cerealia 84.000). Disse bedriftene har kort avstand fra fabrikkbygget og til kaianlegget. Det ble skipet 32.247 containere (TEU) over den offentlige havna i 2004.

Oslo Havnedistrikt

For Oslo Havn har godsomsetningen i tonn vært stabil siden 2000, både for bulk og stykk gods (kilde: Årsberetningen for 2004). Eksporten har gått ned med 233.000 tonn, mens importen har gått opp med 224.000 tonn de siste fire årene. Godsmengden med lo/lo containere økte til 1222 tusen tonn, noe som er vekst på 31 % siden 2000. Antall containere (TEU) var 177.019 i 2004. Utenriks stykkgodsomsetning er fordelt med 60 % import og 40 % eksport. Ca. 26 % av antall fraktede containere (46.000 enheter) er uten last på grunn av ubalansen i losse- og lastebestillinger. Havnevesenet i Oslo forventer en økning i antall containere lo/lo på ca. 8 % per år (6 % i godsvolum), i samsvar med revidert plan og med gjennomsnittlig vekst siste fire år. Godsomsetningen med bil- og passasjerferger var 1116 tusen tonn i 2004. Det aller meste er containere med eller uten trekkvogn. Containertransporten med bilferger til/fra Danmark og Tyskland er dermed nesten like stor som trafikken på containerhavnen.

Drammen havnedistrikt

Størsteparten av fraktvolumet i Drammen havnedistrikt er råvarer og produkter knyttet til den industrielle virksomheten i regionen. Tofte Industrier representerer alene ca. 1,7 mill. tonn. De offentlige kaiene fraktet 433.000 tonn i 2004, noe som utgjorde 15 % av godsvolumet i havnedistriktet. Ca. 70.000 biler (100.000 tonn) kom sjøveien til Drammen havn i 2004. I tillegg kom 23.000 biler med jernbanetransport fra Sverige. Drammen har beholdt oppgaven med ferdigstilling av biler til det norske markedet, selv om de nasjonale importselskapene legges ned og overtas av leverandørenes egne salgsselskaper i Europa. Ca. 30 % av bilene ble fraktet videre med jernbane til andre destinasjoner i Norge (kilde: Autolink).

Transporten av grønnsaker med båt har blitt halvert i løpet av 2004. Drammen Havn har ingen containerbasert lo/lo trafikk i dag. Godsmengden for stykkgoods er derfor avhengig av markedsutvikling og godsstrømmer for bil- og fruktdistribusjon.

2.3 Jernbanetrafikken på Alnabru.

Vi har tatt utgangspunkt i opplysningene fra CargoNet for 2003 til prosjektet "arealstrategi Alnabru" (Civitas). Over Alnabruterminalen ble det fraktet ca. 330.000 TEU i 2003, basert på 6 tonn per TEU ved omlasting fra bil. Til sammenligning fraktet Oslo Havn ca. 145.000 TEU i 2002 (inkl. tomme containere). Trafikken var fordelt slik:

- Omlastet fra bil til bane 290.000 TEU (58 % fra de fem største samlasterne i Alnabru og Nedre Romerike).
- Omlastet fra båt til bane 7.000 TEU (fra Oslo Havn).
- I transitt bane-bane 33.000 TEU.

Tallene gjelder kun kombinerte transporter (containere, vekselflak og semitrailere) til/fra Alnabruterminalen. Ifølge Oslo Havn går det to godstog fra havna til Alnabru hver dag, med henholdsvis containere og biler. 7000 TEU tilsvarer en markedsandel på 4 % med jernbane. CargoNet håndterte i overkant av 600.000 containere og semitrailere i 2003 i det norske markedet. Nær 50 % av disse enhetene var dermed innom Alnabru. For 2004 rapporterer CargoNet om 18 % vekst i antall enheter. Det er imidlertid uklart om kombitransporten til/fra utlandet med Østfoldbanen vokser tilsvarende.

2.4 Godsstrømmene med bil- og passasjerferger.

Fergeforbindelsen Oslo-Kiel er den største alternative transportkonkurrenten til direkte veitrafikk mellom Norge og Europa. I 2004 var det 5,5 mill. tonn gods som ble transportert over Svinesund og Strømstad (inkl. fergeforbindelsen til Sandefjord). Vägverket Konsult har estimert at 1,9 mill. tonn blir fraktet sjøveien med kombinerte gods- og passasjerferger. Dette tallet er basert på en årsprognose fra Color Line, DFDS Transport og Stena Line, og innebærer at fergetrafikken skulle gått ned fra 2,5 mill. tonn i 1999 til 1,9 mill. tonn i 2004. Vi er usikre på at denne negative trenden gir et riktig bilde av utviklingen. Fergeselskapene investerer i nye store ferger med økt godskapasitet, samtidig som flere konkurrenter kommer til.

Color Line rapporterer om vekst fra 142.000 TEU i 2003 til 158.000 TEU i 2004 (inkl. Sandefjord-Strømstad). For 2005 ventes 130.000 TEU ut fra Oslo alene, fordelt på 90.000

TEU til Kiel og 40.000 TEU til Hirtshals. Den nye Kiel fergen har 30 % større teoretisk lastekapasitet enn den foregående, og enda en ny ferge settes i drift høsten 2007. Color Line regner en trailerenhet som 2 TEU. Color Line Cargo forteller samtidig om stor ubalanse mellom inngående og utgående gods. 30 % tomme containere av total godsmengde (som over Svinesund) anses som et realistisk nivå. Det er ingen problem med å fylle den økte godskapasiteten til Kiel. Andelen uledsaget gods med ferge er økende.

Stena Line transporterte 15.000 lastebiler fra Oslo til Frederikshavn i 2004, der 30 % var uledsaget gods. Også Stena Line fremhever at det er kapasiteten som er begrensningen, og ikke etterspørselen. DFDS har ikke oppgitt sine tall. Oslo Havn opererer med flat godsutvikling for fergetrafikken hittil i 2005 sammenlignet med 2004. Det er likevel grunn til å tro at den containerbaserte godstrafikken med ferge vil øke i takt med utvidelsen av tilgjengelig kapasitet i markedet.

2.5 Göteborg Havn.

Godsstrømmene i Oslofjorden påvirkes i betydelig grad av Göteborg Hamn. Her ligger Nordens desidert største havn, markedsført som "The port of Scandinavia." I 2004 omsatte havnen 36,8 mill. brutto tonn. Mer enn 50 % av godset er oljeprodukter. Det generelle godset utgjør 16,9 mill. brutto tonn, noe som er en vekst på 10 % for perioden 2002-2004. Importvolumet økte med 14 % i samme periode (til 6.742 mill. brutto tonn), mens eksporten økte med 8 % (til 10.162 mill. brutto tonn). Spesialiteten til Göteborg havn er foredlet gods, både industriprodukter og konsumentprodukter for import/eksport. I 2004 håndterte havna 1289.000 TEU, derav 736.000 lo-lo enheter og 553.000 ro-ro enheter. Antall lo-lo enheter vokste med 14 % i perioden 2002-2004, mens ro-ro trafikken vokste med 9 %. Antall tomme lo-lo enheter som ble transportert utgjorde 21 % i 2004. Fra Göteborg havn går det i dag 11 transportruter med jernbane til 16 destinasjoner til Norge, Sverige og Danmark. Disse rutene er fordelt på fem operatørselskaper, der CargoNet er den største. Det ble transportert ca. 190.000 TEU til/fra Göteborg havn med jernbane i 2004. Jernbanen har dermed en markedsandel på ca. 15 %. Volumet har vært jevnt voksende siden 2001. Majoriteten av trafikken foregår med lasteenheter tilpasset behovene i spesifikke bransjer (stålindustri, skogindustri, bilimportører, engroshandel). En av destinasjonene er Oslo. Dit går et kombitog to ganger per dag (en i hver retning), fem dager i uken.

2.6 Godsstrømmene til indre Oslofjord – oppsummering og konklusjoner.

Tallmaterialet bekrefter inntrykket av at containerbasert lo/lo transport øker mer enn det totale fraktvolumet. Biltrafikken gjennom Sverige vokser mindre enn forventet. Nærstjøtrafikken ser ut til å holde stillingen, til tross for betydelige investeringer i veinettet og en kraftig økning i antall utenlandske lastebiloperatører. Jernbanen har en svært liten andel av eksporten/importen fra/til Østlandet. Mye tyder på at jernbanen har en svak stilling ved kontinentale transporter, men at markedsposisjonen ved godstrømmer internt i Skandinavia (mellom Norge og Sverige) er bedre. Økt kapasitet og nye destinasjoner for kombinerte gods- og passasjerferger mellom Oslofjorden og utlandet vil i første rekke påvirke lastebiltrafikken til/fra kontinentet gjennom Sverige. De kombinerte bil- og passasjerfergene kan også vinne



markedsandeler fra skip- og jernbanetransport i samme transportakse, men de vil neppe satse på store kunder uten behov for ledsaget gods.

Havnene har fortsatt stor betydning for industribedriftene i indre Oslofjord. Omfanget av godsstrømmene bestemmes av markedsposisjonen for de største bedriftene i perioden, da det i mange tilfeller ikke finnes konkurransedyktige alternativer til sjøtransport. Oslo er det desidert viktigste destinasjonsstedet for stykkgoods, men den relative andelen er synkende. Årsaken er at logistikkbedriftene i økende grad etablerer seg i andre kommuner i indre Oslofjordområdet. Mossregionen har strategiske forutsetninger for å kunne bli et intermodalt knutepunkt i regionen, men infrastrukturen er foreløpig ikke tilrettelagt for dette.

3 Nettverksamarbeid båt/bane.

Hittil er det lite som tyder på at operatørene innen båt og bane i Oslofjordområdet har vært opptatt av et utvidet nettverkssamarbeid for å kunne konkurrere med biltransport. Vi har sett nærmere på konklusjonene fra tidligere rapporter og hva som planlegges av investeringer de nærmeste årene, med utgangspunkt i hvordan dette påvirker Mossregionen og båt/banetilbudet ved Moss havn.

3.1 Synspunkter fra de offentlige havnene i 2003.

Nettverkstilknytning med jernbanen ble omtalt i rapporten fra Viken Havneselskap AS fra 1. desember 2003 vedrørende utredning av alternative havneløsninger i Oslofjorden. Mandatet var geografisk avgrenset til alternative havneløsninger for gods som skulle til og fra indre Oslofjord, definert som innenfor linjen Horten – Moss. For vår analyse vil vi peke på følgende konklusjoner fra rapporten:

- "De offentlige havnenes basistilbud er sterkt knyttet til den lokale industri- og handelsvirksomhetens behov for sjøtransport og havnetjenester. Det er imidlertid hensiktsmessig å skille mellom havnenes basisfunksjon og knutepunktfunksjon, dvs. som tilbyder av tjenester for godsstrømmer utenfor det lokale influensområdet."

- "Containertrafikken rettet mot Norden konsentreres om et fåtall effektive intermodale knutepunktshavner med tilhørende næringsutvikling. Oslo havn vil i 2012 håndtere ca. 270.000 TEU."

- "Det forutsettes at konsentrasjonen om terminal- og engrosvirksomhet som i dag finnes i den sentrale delen av Groruddalen, i meget liten grad vil bli påvirket av utflyttingen av Oslo havns containervirksomhet. Viken havneselskap menes at det for fremtiden bør være tre tyngdepunkter for containertrafikk i Oslofjorden; ett i indre Oslofjord, Borg/Østfold havn på østsiden av fjorden og Larvik/Grenland på vestsiden av fjorden. Moss havn er ikke aktuell som en intermodal knutepunktshavn, men kan fortsatt dekke sin funksjon som lokal havn."

Ingen av høringsinstansene mente at jernbanen kunne spille noen vesentlig rolle i transporten av godset hvis containertrafikken ble lagt til havner nærmere Oslo. I høringsrunden la



SITMA

CargoNet vekt på at containertrafikken bør flyttes til Göteborg eller Larvik/Grenland dersom virksomheten i Oslo havn oppfører. Sitat ” Hvis trafikken overføres til Østfoldhavnene vil intet eller kun en liten del av godset komme på jernbane fordi avstanden til mottagerstedene er så kort. Overføring til Moss og Fredrikstad vil ikke gi trafikk på jernbane mens vi antar at overføring til Halden kanskje kan gi 10–20 % på bane.”

3.2 Tiltaksanalyse for økt godstransport mellom Oslo og Göteborg.

Jernbaneverket Region Øst og Banverket Västra Regionen gjennomførte i 2002 en tiltaksanalyse for å bidra til økt godsgraffikk på strekningen Oslo – Göteborg. Utgangspunktet var at lastebiltrafikken hadde blitt nesten fordoblet i løpet av 10 år fra 1989 til 1999. Fra 1997 til 1999 økte trafikken med over 10 % hvert år. Rapporten (Civitas) hadde følgende konklusjoner/anbefalinger:

-” Vi antar at det er et potensial for dobling av godsmengdene på jernbane Oslo – Göteborg. Nåværende operatører konsentrerer seg nå praktisk talt bare om kombitransporter mellom et fåtall knutepunkter i de store befolkningskonsentrasjonene. Det betyr at flere markedssegmenter, først og fremst i forhold til industrien, ikke blir betjent.”

-” Baneselskapene er ikke gode nok når det gjelder å holde avtalte leveringstider og informasjon ved avvik. Når transporten omfatter flere jernbaneselskaper optimaliserer hver av dem driften ut fra egne kriterier. Det virker også negativt at en del containerterminaler er overbelastet. Jernbanen må oppnå like god kvalitet som bil. Løsningen på kort sikt er først og fremst å finne i endret og forbedret organisering.”

-” Vi vil anta at det også kan være marked for kombitransporter til/fra Østfold. Det er i dag mulighet for omlasting i Rolvsøy og i Halden/Berg. Her må man avklare med eierne av terminalene om det er mulig for nye operatører å etablere seg. Det kan også være andre arealer med sportilknytning som kan brukes.”

-” Vi antar at forholdene på Alnabru i dag kan gi problemer for nye operatører fordi det vil være vanskelig for CargoNet å avgi spor og arealer de i dag trenger for sin drift. Det er ikke lett å peke på alternative arealer i Oslo-området som kan tas i bruk som kombiterminal på relativt kort varsel.”

Denne rapporten fra mai 2003 gir inntrykk av at den negative trenden for jernbanetransport kan snus, men at mange faktorer må forbedres før jernbaneoperatørene kan gi et konkurransedyktig tilbud til biltransport. Hvert transportmiddel fokuserer på egen konkurransekraft fremfor kundespesifikke og integrerte løsninger, der både bil, båt og bane inngår.



3.3 Havnestyrenes ambisjoner til økt nettverksamarbeid båt/bane.

Oslo Havn.

Det skal bygges en containerterminal med kapasitet på 400.000 TEU på Sjursøya. Første utbyggingstrinn skal stå ferdig i 2007. Jernbanens nåværende andel av godsmengden er 6 %, inkludert flydrivstoff som fraktes til Gardermoen. Det forventes 670.000 tyngre kjøretøy hvert år til og fra Sjursøya i 2011 (2500 per dag). Det forutsettes derfor betydelige statlige investeringer i økt veikapasitet fra E18 og til Sjursøya. Jernbanen er kun nevnt på side 13 i havnevesenets melding om Sydhavna:

”Havnesporet er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet på Loenga, med tilknytning på godsterminalen på Alnabru. Jernbaneforbindelsen forutsettes opprettholdt.”

Oslo Havnevesen (M. Austad) bekrefter at det ikke foreligger konkrete planer om økt nettverksamarbeid mellom båt og bane ved flyttingen av containerhavna til Sjursøya. Det vil bli etablert et jernbanespor til den nye fyllestasjonen for flydrivstoff (stortingsvedtak om jernbanetransport). I tillegg legges et jernbanespor til den nye containerhavnen.

Drammen Havn.

Økonomiplanen for Drammen kommune 2005-2008 uttrykker at Drammen havn skal bli et logistikk-knutepunkt for hele Oslo-regionen. Planen om en ny godsterminal for sjø, jernbane og biltransport på Holmen i Drammen ble imidlertid lagt på is høsten 2004. Planene er nå å lage ny containerhavn på nåværende havneområde, med jernbanespor ut på kaia. Terminalen i Nybyen ønskes flyttet til Drammen Havn. Drammen Havnevesen vil ta ansvaret for mesteparten av investeringen (Ivar Vannebo). Den siste løsningen ble nylig godkjent av 7-part samarbeidet. Detaljert prosjektering pågår. Godsterminalen på Drammen havn kan være operativ i 2008.

Borg Havn IKS.

Det offentlige havnetilbudet består av Alvim havneanlegg i Sarpsborg og havneanlegget på Øra i Fredrikstad. Trafikken ved Alvim er nedadgående. Havneanlegget er tilknyttet jernbanenettet med eget sidespor, men dette har ikke vært benyttet de siste 8 årene. Det er foretatt betydelige investeringer ved Øra anlegget. Her er det stor kapasitet for vekst, ikke minst når det gjelder containertrafikk. I årsberetningen i 2004 skriver havnestyret at bedre veitilknytning til havneanlegget på Øra anses som klart viktigere enn å få havnen tilknyttet jernbanenettet. Planene for jernbanetilknytning er derfor bevisst tonet ned til fordel for en oppgradert og ny Riksvei 111 på østsiden av Glomma.

Göteborg Havn – nettverksamarbeid båt/bane.

Göteborg havn har tre prioriterte investeringsområder under gjennomføring. Det er kraftig utvidelse av kapasiteten på containerhavna (nå 750.000 TEU per år), endringer i havnebassenget for mottak av større skip og mer godslast over på jernbane. 15 % av nåværende containergoods overføres til/fra jernbanen. Havnevesenet i Göteborg har som målsetting av jernbanetrafikken skal vokse med halvparten av veksten i godsmengden. Det innebærer at jernbanens relative markedsandel forventes å synke.



I planene til havnevesenet i Göteborg er det ambisjoner om utvidelse med åtte nye jernbanedestinasjoner. Blant disse er en fast rute til en ikke spesifisert godsterminal i Østfold.

3.4 Nettverksamarbeid båt/bane – CargoNet.

CargoNet legger vekt på at økt nettverksamarbeid med sjøtransport er interessant, forutsatt at det gir tilstrekkelig volum og regularitet. Destinasjonen for godset må normalt være utenfor Østlandsområdet for at jernbanen skal kunne gi et konkurransedyktig tilbud. CargoNet er også avhengig av at et eventuelt skifte på Alnabru skjer utenfor "rushtiden." Det er også en forutsetning at befrakterne på sjøen har langsiktig satsning på aktuelle destinasjoner, siden jernbanen som regel har betydelige investeringsbehov og trinnvise kostnader knyttet til nye ruter.

3.5 Samlastterminaler i tilknytning til havner – næringslivets behov.

Leverandørene av logistikkjenester lokaliserer seg gjerne der hvor alle transportmidler er lett tilgjengelig (vei, båt, bane, fly), og hvor de kan tilby et bredt tjenestetilbud i tillegg til transport (som spedisjon, lagring, lasting/lossing av containere, koordinering av innkjøp etc.). Også fra kundenes synsvinkel er det fordelaktig å ha et bredt utvalg av transportmidler tilgjengelig, slik at de har både fleksibilitet og kan velge beste løsning i forhold til leveransens behov. Det innebærer stadig færre godsterminaler, samt konsentrasjon rundt næringsklynger og transportkorridorer.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har undersøkt struktur og nøkkeltall for stykkgodsterminalene i Norge (rapport 758/2005). Av 88 samlastterminaler har ytterst få jernbanespor helt fram til skipssiden, slik at omlasting kan skje direkte mellom skip og jernbanevogn. Vanligvis må det foretas en omlasting til lastebil eller terminaltraktor, noe som øker kostnadene ved intermodale transportløsninger med bil og bane. Jo lenger avstand fra samlastingsterminalen til havn og jernbane, jo mer vrir konkurransen i retning av lastebiltransport. I tillegg til den økonomiske effekten vil omlasting via bil ha betydning for både tekniske løsninger og transportopplegget som sådan.

3.6 Konklusjoner vedrørende økt nettverksamarbeid båt-bane i Oslofjordområdet.

I indre Oslofjord er det kun to lokaliseringer som på kort sikt kan tilby jernbanespor til havna. Det er Oslo og Moss. Drammen vil sannsynligvis kunne tilby en godsterminal med skiftespor på havna om 3-4 års tid. Oslo havn har et betydelig høyere godsvolum enn Moss, men Moss havn vil kunne tilby flere spor og større arealkapasitet for jernbanegods på containerhavna enn hva som nåværende planer for Sjursøya indikerer.

Det er imidlertid mange rammebetingelser som må innfris for at jernbanen skal få like høy markedsandel av den totale godsmengden som i Göteborg. Noen av forutsetningene synes å være:



- Høyt godsvolum til fjerne destinasjoner (mer enn 40-50 mil), og daglige avganger.
- God kapasitet for operatørene på havneområdet eller i umiddelbar nærhet av havneområdet.
- Kundene har behov for transportløsninger som passer for jernbanetransport.
- Forpliktende nettverkssamarbeid mellom aktørene, der intermodale løsninger har høy prioritet.

I de etterfølgende kapitlene vil vi vurdere Moss havn og Mosseregionen i forhold til de arbeidsbetingelsene som er satt opp ovenfor.

4 Moss Havn – trafikkgrunnlag, historie og fremtidige planer.

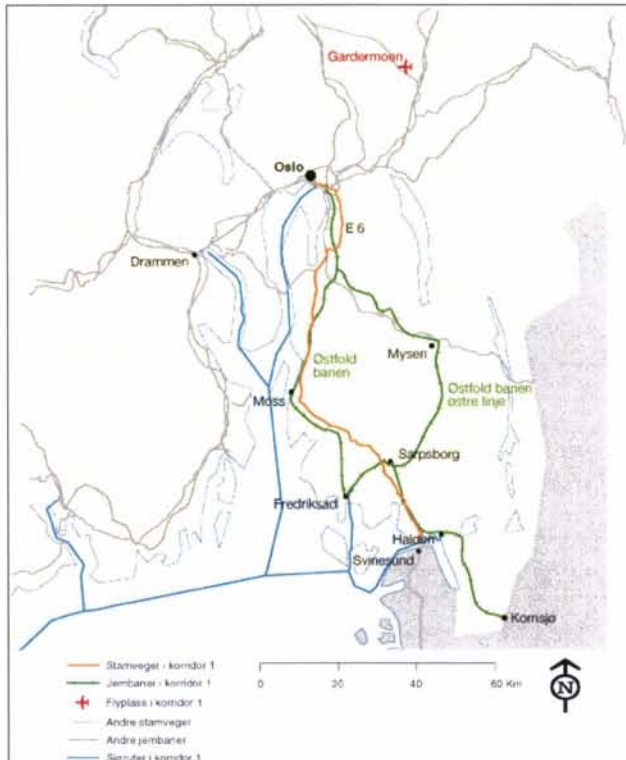
4.1 Geografi og konkurransefortrinn.

Moss havn ligger i et kommunikasjonsmessig knutepunkt midt i Oslofjorden. Det er kort avstand til hovedleden, med god innseiling i åpent og isfritt farvann. Seilingstiden fra Göteborg til Moss er ca. 4,5 timer, og fra Moss til Oslo ca. 3 timer på grunn av fartsbegrensninger i Indre Oslofjord. Den offentlige havna har direkte tilknytning til jernbanenettet og til Riksvei 19. Denne forbinder Moss til E6 i Østfold og til E18 i Vestfold via Bastøfergen. Det er 55 km til Oslo og 35 km til Fredrikstad.

De fleste private industrihavnene ligger nord for kanalen som skiller Jeløya fra fastlandet. Her håndteres bulklast for de store industribedriftene i Moss.

Den offentlige havna disponerer 70 dekar mellom og langs jernbanen og Værlebukten. I strategisk plan for Moss havn (Bruer, 1998) ble det blant annet foreslått utvidelse og frigjøring av areal for å kunne øke containerkapasiteten til 95.000 TEU per år. Moss kommune vedtok en samordnet reguleringsplan for jernbane, havn og riksvei i 1999. Forutsetningene var ny veiforbindelse til E6 og ny jernbanetrasé, men slik at disse var tilpasset strategisk havneplan.

Beliggenheten for sjøtransport fremgår av kartet over Oslofjorden:



Figur: Kart over Oslofjorden, lokalisering av Moss.

4.2 Status for Moss Havn KF

I nåværende samferdselsplaner er ikke Moss tiltenkt noen utvidet regional rolle i samferdselsutviklingen. I rapporten fra Viken Havneselskap AS innrømmes det at Moss Havn vil kunne håndtere relativt store godsmengder, men at det er svært konfliktfylt å utvikle en stor containerhavn i forhold til bomiljø og byutvikling. De lokale høringsinstansene mente den gangen at havneveien fra Moss Havn til E6 (1,5 km) må oppgraderes til en del av stamveinettet med E6 og E18 og legges i tunnel. I tillegg ønsker næringslivet at Østfoldpakke II gjennomføres etter alternativ 2B med jernbanetunnel gjennom Moss sentrum. Forholdene vil da ligge langt bedre til rette for utnyttelse av havnas beliggenhet som et knutepunkt i Oslofjorden. Disse tiltakene er ikke tidfestet for realisering i Norsk Transportplan 2006-2015.

Bortsett fra anskaffelse av ny mobil containerkran i 2001 og utvidelse av lagringsarealet for containere har det ikke blitt gjennomført vesentlige investeringer i infrastruktur de siste årene.

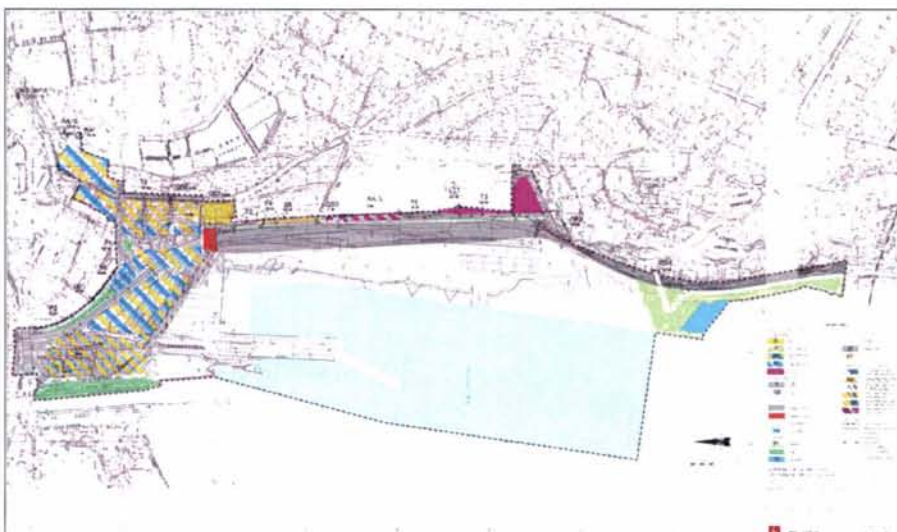
4.3 Samarbeid båt og bane.

Ledelsen ved havna har hatt stor fokus på økt fergetrafikk, både for personer og gods. Dette skyldes tre timer kortere seilingstid til Danmark og Tyskland fra Moss i forhold til Oslo. Man har vært tilbakeholdende med å utvikle containerkapasiteten og bli en mer tydelig konkurrent til Oslo Havn.

For fem år siden ble det utarbeidet konkrete planer om en jernbaneferge mellom Moss og Puttgarden i Tyskland, med en seilingstid på 21 timer. Det ble planlagt et eget jernbaneområde med 800 meter sporlengde fordelt på fem spor. Utbyggingskostnadene på havna skulle dekket av Moss Havn KF. Målsettingen var å håndtere 2000 tonn gods i hvert tog, basert på dør til dør transport av vognlast. Prosjektet var imidlertid ikke godt nok forretningsmessig fundert, slik at det aldri ble realisert. Kontaktperson i Norge var Ivar Alsaker i CARGO Partner AS. På forespørsel fem år senere mener han at jernbaneferge fra Oslofjorden til Tyskland fortsatt er en aktuell satsning, men da med større internasjonale operatører som har langsiktige ambisjoner i det norske godsmarkedet. Han la også vekt på at daværende jernbanestrategi var landbasert transport til kontinentet via Sverige og Danmark, slik at et nettverksamarbeid mellom båt og bane møtte liten forståelse på det tidspunktet.

I april 2001 ble det etablert en daglig trailerferge mellom Moss og Århus i Danmark, med plass til 12 trailere. Etter kort prøvedrift ble prosjektet nedlagt. Fra mai 2004 gikk en bil- og passasjerferge daglig mellom Moss og Skagen, men denne ble også nedlagt etter noen måneders drift. I 2005 har selskapet Jetlink forgjeves forsøkt å starte opp en hurtigbåtforbindelse mellom Moss og Frederikshavn (for persontransport). Dette prosjektet er nå i ferd med å avvikles. Deres arealer på fergeterminalen vil nå bli frigjort til annen virksomhet (stykkgods og containertrafikk). Moss stasjons beliggenhet ved havna gir et godt utgangspunkt for kostnadseffektive jernbaneløsninger. Likevel foreligger ikke et slikt samarbeid i dag. Moss Havn KF fikk ny havnesjef i slutten av 2004. Hans inntrykk er at jernbaneoperatørene må ta sin del av ansvaret for manglende nettverksamarbeid. Det er kun ett skiftelokomotiv ved Østfoldbanen. Betjeningen av Moss som terminal opphørte i 2001. Både kommune og fylkeskommune har vedtatt at det skal være sportilknytning mellom båt og bane i Moss.

Naboskapet mellom havn og jernbane fremgår av kartet nedenfor. Containerhavna ligger på høyre siden av bassenget, men vil bli utvidet mot venstre ved behov. Stasjonen ligger rett på oversiden. Moss stasjon har til sammen 19 spor, der området for de to nederste sporene nylig er overført til havna.



Figur: Kart over havneområdet, Moss. (Kilde: Moss Havnevesen KF)

4.4 Transportruter og transportbrukere.

I 2004 har 11 båter ukentlige seilinger til den offentlige havna, fordelt på 4 rederier. Desidert største befrakter er Lys-Line. Det er egne transportruter til Rotterdam (Holland), Gent/Tilbury (England), og Hamburg/Bremerhaven (Tyskland) to ganger eller mer per uke. Andre destinasjoner er Spania (Valencia og Bilbao), Piraeus (Hellas) og Rhinen (Tyskland). Flere av båtene er såkalte feederbåter, med ukentlig seilingsrute også til andre norske destinasjoner.

De viktigste speditørene ved havna er Moss Shipping AS og Schiander Eftf. AS. De er samtidig tredje parts logistikkleverandører, gjennom ivaretagelse av hele vareflyten og lagerhold for sine kunder.

4.5 Godsutvikling ved Moss Havn KF.

Moss Havn KF er i første rekke en containerhavn, i likhet med Oslo og Larvik. Veksten de siste årene indikerer at Moss er i ferd med å bli et mer attraktivt transportalternativ for godstrafikk til/fra Osloregionen:

	1994	1997	1999	2002	2004
Antall TEU	21.739	32.165	27.037	25.831	32.247

Andelen tomme containere var 26 % i 2004. Det er imidlertid de to siste årene at logistikkbedriftenes fokus på Moss som alternativ til Oslo har skutt fart. Dette fremgår av veksten hittil i år sammenlignet med 2004:

	2004	2005	Vekst:
Antall tonn 5 første mndr:	128337	162999	27 %

Moss har hittil hatt god retningsbalanse i containertrafikken. For de første fem månedene er veksten i importen dobbelt så høy som for eksporten. Mye tyder på at Moss etter hvert får samme retningsubalanse som Oslo (høyere import enn eksport).

Av godsmengden hittil i 2005 er 112.000 tonn stykkgoods i containere, tilsvarende 68 % av godsmengden over offentlig havn. Mesteparten av stykkgodset antas å komme fra eller gå til en lokal eller regional destinasjon i Østlandsområdet. Dette verifiseres nærmere i de etterfølgende kapitlene. Store kunder ved import er grossistkjeder innen faghandel med sentrallager mellom Oslo og Moss. Øvrige produkter over Moss Havn er råvarer eller bearbejdede industriprodukter, som nefelin, kalkstein, stål, sand, aluminiumsingot. Bedriften Rockwool ligger 200 meter fra havna. De importerer ca. 50.000 tonn per år i steinprodukter. I

tillegg fraktes noe volumkrevende stykkgoods (som maskiner), men omfanget via havna er beskjedent.

4.6 Planer ved Moss Havn KF

Havnesjefen antar at Moss Havn KF vil håndtere ca. 40.000 TEU i 2005 med nåværende trafikkvekst. Dette belegger snaut halvparten av containerkapasiteten på havna, både i forhold til kraner og lagerkapasitet. Allerede i løpet av høsten vil det bli foretatt en liten utvidelse av containerhavna slik at to skip kan laste/losse samtidig. Gjennom dette tiltaket vil havna kunne doble kapasiteten til 80.000 – 90.000 TEU per år med relativt beskjedne investeringer.

Det har nylig blitt foretatt en detaljert kartlegging av havneområdet med sikte på arealutvidelse og effektivisering av arealet innenfor rammen av nåværende generalplan. 60-70 dekar kan frigjøres til stykkgodshåndtering og containertrafikk, inkl. utfylling av Værlebukta. I likhet med øvrige havner har man kommet til at kapasiteten kan økes betydelig med fokus på arealeffektivisering og høy omløpshastighet for containerne. Havnesjefen mener at Moss Havn i løpet av få år kan håndtere inntil 150.000 TEU, uten at friarealene på østsiden av havneområdet berøres.

4.7 Trafikkutvikling for ferjesambandet Moss – Horten.

Havna er mest kjent for fergesambandet Moss – Horten. Trafikken har vært jevnt økende siden 1996, da ferjesambandet fraktet 688.000 kjøretøyer per år. Nedenfor følger trafikkutviklingen de siste årene og antall store biler, definert som lastebil med henger (kilde Bastøy Fosen AS):

År:	Antall kjøretøyer	Antall store biler	Andel store biler i %
1998	999.901	113.990	11,40 %
2000	1.065.271	125.350	11,76 %
2002	1.144.807	134.532	11,75 %
2004	1.258.458	156.926	12,47 %

Vekst siste 6 år for tunge kjøretøy er 38 %. Fosen Trafikklag har inntrykk av at mye av trafikken kommer fra Sverige, slik at mange biler kjører tomme tilbake over grensa. Fosen Trafikklag vektlegger at Østfold har blitt et "lagerfylke," dvs. at Østfold i tiltakende grad blir et logistikkcenter for regionen. Ferjesambandet har for liten kapasitet om sommeren, da persontrafikken fortrenger godstrafikken på sambandet Sandefjord – Strømstad og lastebilene velger Moss-Horten som alternativ kryssingsrute over Oslofjorden.

På oppdrag av Statens Vegvesen Region Sør gjennomførte SINTEF Vei og Samferdsel en studie av godstransporten i Vestfold i 2002. Man intervjuet 2800 lastebilsjåfører på E18 og på fergene til/fra Vestfold. Her bekreftes inntrykket av retningsubalanse og at Østfold er i ferd med å bli et regionalt logistikkcenter, der lokale transportører bruker fergen aktivt for å dekke



SITMA

kundene på vestsiden av Oslofjorden. Ifølge denne studien frakter Bastøyferga 1,4 mill. tonn gods i 2002 (583 ÅDT), der 57 % skal til/kommer fra destinasjoner sør for Vestfold (Telemark, Sør- og Vestlandet), 35 % har sluttdestinasjon i Vestfold og 7 % kjører gjennom Vestfold fra nord. Andelen tomme lastebiler med ferga ble da anslått til 42 %. Siden denne studien ble gjennomført har antall lastebiler med ferga økt med 16,8 %. Lastebil med henger hadde en gjennomsnittlig godsmengde på 16,2 tonn ved passering Svinesund høsten 2004, og andelen tomme lastebiler var 30 %. Med disse forutsetningene fraktet Bastøyferga ca. 1,78 mill. tonn gods i 2004. Til sammenligning anslo Vägverket Konsult at godstrafikken til/fra Sverige via Sandefjord var ca. 0,3 mill. tonn i 2004 (217.000 tonn i SINTEF studien i 2002).

4.8 Utviklingen i biltrafikken på riksvei 19.

Biltrafikken på riksvei 19 gjennom Moss sentrum er betydelig som følge av trafikken på havna. Fra Statens Veivesen har vi mottatt følgende trafikkmålinger for 2004 (ÅDT):

- Rådhusbrua (riksvei 19 over til Jeløya): 22.300 ÅDT (11 % store kjøretøyer).
- E6 grense Østfold-Akershus: 21.100 ÅDT (14 % tunge kjøretøyer).
- E6 Svinesund: 15.600 ÅDT (11 % tunge kjøretøyer).

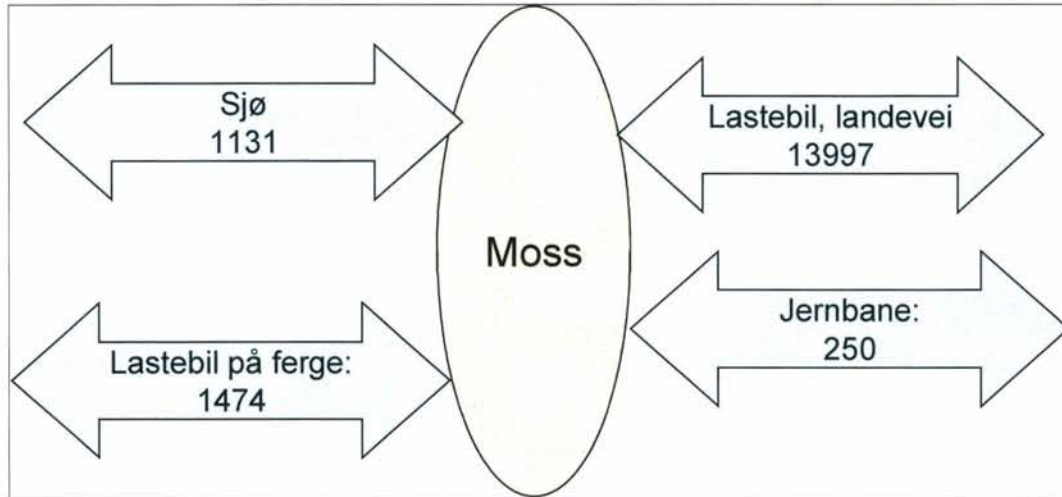
Med tunge kjøretøyer menes alle biler med lengde større enn 5,5 meter. På yrkesdager ligger andelen tunge kjøretøyer ca. 2 % over gjennomsnittet (og tilsvarende lavere i helgene).

Dette innebærer at ca. 150 lastebiler passerer Rådhusbrua i gjennomsnitt per time, basert på trafikk 16 timer per døgn. Bastøyferga er en vesentlig kilde til høy lastebilaktivitet gjennom Moss sentrum (25 % andel), mens trafikken til containerhavna har relativt liten betydning for den totale trafikkmengden. For perioden 2002-2004 vokste lastebiltrafikken med Bastøyferga med ca. 22.400 biler, tilsvarende 45.000 TEU. En dobling av containervolumet over Moss Havn tilsvarer derfor de to siste års trafikkøkning med Bastøyferga i antall lastebiler på riksvei 19.

Det antas at containertrafikken via Moss Havn i liten grad konkurrerer med lastebiltrafikken som går i transitt gjennom Sverige og Østfold og til/fra Sør/Vestlandet. Dersom et slikt konkurranseforhold foreligger, så kan det være positivt at containertrafikken på havna utvides med hyppigere seilingsfrekvenser og nye destinasjoner. Godstransporten går da med båt fra Danmark eller Kontinentet, og ikke med lastebil i transitt via Sverige og Østfold. Vi antar imidlertid at næringslivet vest for Oslofjorden ville benyttet lokale havner dersom sjøtransport var et aktuelt alternativ.

4.9 Trafikkstrømmer

Figuren nedenfor illustrerer trafikkstrømmene (gods) inn og ut av Moss. Beskrivelsen er ikke komplett, men den gir størrelsesorden mellom de ulike transportformene.



Figur: Illustrasjon av trafikkstrømmer inn og ut av Moss (1000 tonn pr. år)

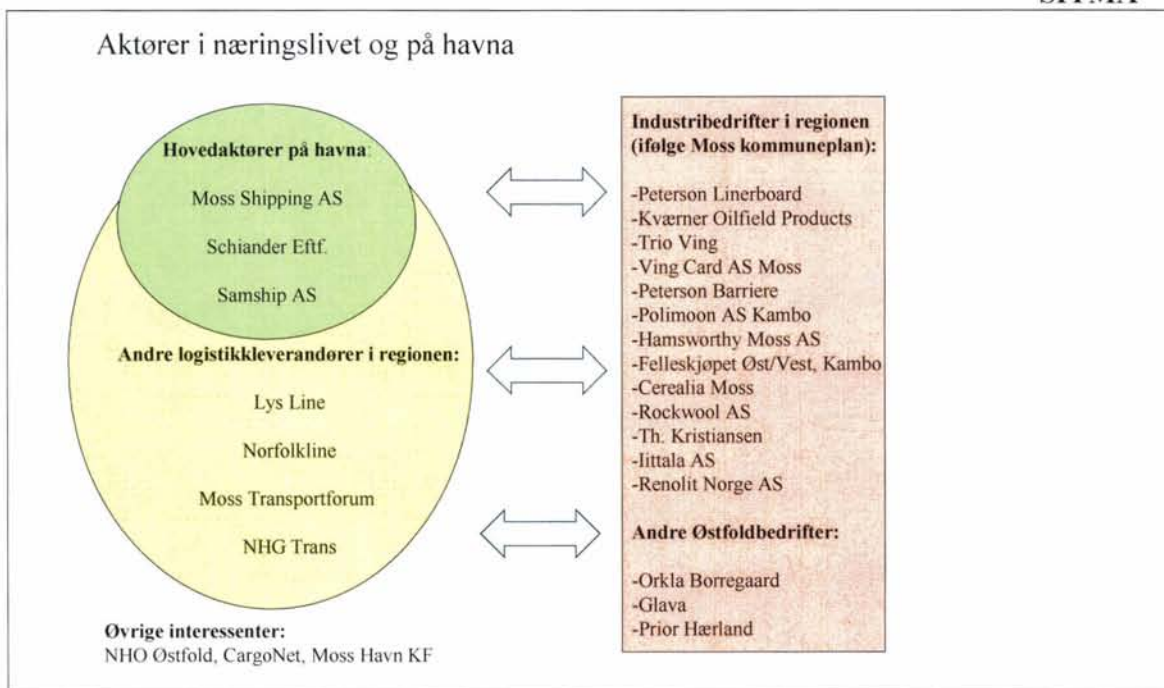
5 Synspunkter fra lokalt næringsliv og aktørene i Moss Havn.

For bedre å kvalitetssikre det potensielle trafikkgrunnlaget for en eventuell godsterminal i Moss, har vi gjennomført en kartlegging hos de større aktørene i næringslivet i området.

5.1 Faktagrunnlag og intervjuform.

Vi har telefonisk intervjuet eller hatt møter med 25 aktører i det regionale næringslivet, med vekt på aktører som har betydelige logistikkostnader og/eller som har logistikk som levebrød. Kontaktpersonene er daglig ledelse, logistikkledelse eller de som utpekes fra bedriften som "rette vedkommende." Produksjonsbedriftene er valgt ut fra informasjon i kommuneplanen under kapitlet "næringsliv, handel og industri." Seleksjonen av logistikkbedrifter er valgt ut fra bransjeinformasjon og anbefalinger fra havnesjef og NHO Østfold.

Samtalene har vært åpne og tillitsfulle, uten reservasjoner av noen art. Navn på kontaktpersonene er angitt i vedlagte referanseliste. Alle synes det er spennende og positivt at denne saken nå settes på dagsorden. Industribedriftene er bedt om å spesifisere egne varestrømmer (både inngående og utgående), med fokus på destinasjoner der båt og bane i Moss kan være et godt alternativ til nåværende distribusjonsmønster. Vi har bedt logistikkleverandørene om synspunkter på eventuelle konkurransefortrinn (og/eller konkurranseulempere) for Mosseregionen generelt, og båt/bane spesielt.



Figur: Oversikt over kartlagte aktører

5.2 Synspunkter fra industribedrifter i regionen.

Dette er informasjonen fra de 15 intervjuede industribedriftene i regionen:

Peterson Linerboard

Nåværende produksjon er 270.000 tonn. Av dette skipes ca. 170.000 tonn med båt fra privat kai (faktiske tall 2004). Av resterende volum sendes ca. 25.000 tonn med bil til jernbaneterminalen på Alnabru, der det distribueres videre med bane til Italia. Dette ivaretas av Norfolkline. Øvrig volum sendes med bil direkte til kunde. Markedene i Tyskland, Frankrike og Spania betjenes med båttransport i dag.

Bedriften er svært positiv til egen godsterminal i Moss, med lastning av vekselflak på inntil 26 tonn i fabrikk. Innenfor deres marked er dette en svært vanlig transportform i Europa. Peterson ønsker ikke å investere i løfteutstyr, slik at skiftingen må skje på godsterminalen. Nåværende produksjonsvolum tilsvarer 1000 tonn per dag, eller 40 vekselflak. Selskapets ambisjon er å investere i et tilleggsspor til fabrikk, slik at markedene på Kontinentet kan betjenes med jernbanetransport. Det tilsvarer ca. 100.000 tonn med egne systemtog fra fabrikk og til kundene. Dette er imidlertid ikke mulig å få til, så sant ikke nåværende jernbanespor gjennom fabrikkområdet legges i tunnel (2B alternativet).



Peterson Linerboard kjøper også ca. 210.000 tonn returfiber til fabrikkene i Moss og Ranheim per år. Returfiberen er innsamlet bølgepapp rundt omkring i Skandinavia. Ca. 20.000 tonn til fabrikkene i Ranheim fraktes med jernbane fra Sverige. Resten av volumet distribueres med lastebil, hver med kapasitet på inntil 30 tonn. Man er ikke uinteressert i å diskutere alternative løsninger med en jernbaneoperatør på Østfoldbanen, men to begrensninger foreligger:

- Sidesporet til fabrikkene må utvides betydelig, noe som innebærer en vesentlig investering.
- Det må anvendes konvensjonelle jernbanevogner med spesialkammer og spesielle trucker for omlasting.

I tillegg må jernbaneoperatøren være fleksibel og villig til å tilpasse leveransene til kundens behov.

Inngående varestrøm av flis og tømmer skjer i stor utstrekning på bane med eget sidespor til fabrikkene. Vareflyten styres av Østfoldtømmer ANS. På forespørsel svarer Østfoldtømmer ANS at Moss stasjon brukes som skiftestasjon ved levering av flis og tømmer på industrisporet til Peterson. Dette behovet må ivaretas videre. Østfoldtømmer ser ingen behov for å utvide terminalvirksomheten ved Moss stasjon innenfor deres aktivitetsområde.

Nordic Paper AS

Bedriften har tre fabrikker; Geithus og Greåker i Norge, og Säffle i Sverige. Nordic Paper produserer ulike former for spesialpapir (matpapir, bakepapir etc). Bedriften vurderer etablering av felles ferdigvarelager i Moss, ut fra nærhet til havna, god infrastruktur og et akseptabelt kostnadsnivå. Nåværende produksjonsvolum på 60.000 tonn er aktuelt å distribuere på følgende måte:

- 35.000 tonn i containere med sjøtransport.
- Ca. 15.000 tonn med bil til Norden/Sentral Europa.
- Ca. 10.000 tonn med jernbane til Italia og andre markeder i Sør-Europa. Dette kjøres i dag med lastebil til Drammen eller Alnabru.

Jernbanetransporten kan foregå med lukkede vogner med døråpning fra siden. Råstoffet til produksjonen i de norske fabrikkene kommer med båt fra en fabrikk i Nord-Sverige ved Østersjøen.

Renolit Norge AS

Bedriften produserer hovedsakelig pvc-folier til kontormateriell. Inngående varestrøm er mest flytende pvc fra Hydro selskaper i Sør-Norge og Sør-Sverige. Både inngående og utgående varer distribueres med lastebil. Volumet er for lite til at jernbane kan være et konkurransedyktig alternativ til lastebil.

Cerealia (tidligere Moss Aktiemølle)



All inngående varestrøm styres av Moss Transportforum. De største kundene er matvaregrossistene i Norge, og de henter selv ved fabrikkene med egen transport.

Rockwool AS.

Her opplyste bedriften følgende i f.m. Oslo-Gøteborg prosjektet i 2003:

- Rockwool har tidligere sendt 3.000 vogner pr år, med egne sidespor inn på fabrikkene. Det ble bygget gode lasteanlegg for jernbanevogner. Vognene var også praktiske fordi man kunne laste i løpet av dagen og ikke tidlig på morgenen eller sent på ettermiddagen som for bil.
- Nesten alt går nå på bil. Totalt transportert mengde er ca 1,5 mill m³ pr år. Mellom fabrikkene i Trondheim og Moss går det 4 – 5 trailerlass pr dag.
- Hvis en ny operatør kan tilby noe som er interessant, enten i form av vognlast eller kombi, så er man interessert.

Dette er nåværende situasjon:

Salgsområdet for Rockwool er Norge og Sverige. 50 % av volumet leveres til byggeplasser, mens 50 % leveres til byggevareforhandlere. Skal jernbanen kunne konkurrere, så må det tilbys dør-til-dør transport. På grunn av bred distribusjon må varene uansett omlastes, og da mister jernbanen konkurransedyktighet. Ca. 5 % av utgående varestrøm sendes i dag med bil til Alnabru for videre distribusjon med tog. Man kan vanskelig tenke seg at denne andelen kan økes på kort sikt. Inngående varestrøm skjer delvis med båt (til Moss Havn KF), og delvis med bil fra leverandører og søsterselskaper i Norden og Europa. Økt skipsbasert containertransport kan være et alternativ til inngående biltransport/utgående jernbanetransport, men det må vurderes nærmere.

Polimoon AS Kambo

Polimoon produserer plastflasker og plastkanner til andre industriforetak, samt interiørdeler for lastebiler. Innkjøpet av råstoff er ca. 12.000 tonn per år. De fleste leverandørene ligger i Nord-Europa. Råstoffet leveres i containere. Mesteparten leveres med lastebil, men noen leverandører anvender skipstransport.

50 % av utgående varestrøm ivaretas av DFDS for distribusjon i Norge. Produksjonen til bilindustrien styres av kundene, inkl. leveringssted og transportmiddel. Inntrykket er at all utgående varestrøm foregår med lastebil, men man kjenner ikke bilindustriens valg av transportmidler ved videre distribusjon.

Felleskjøpet Øst/Vest

Felleskjøpet skipet 343.000 tonn gods over privat havneanlegg på Kambo i 2004. Hovedproduktene er kraftfôr og kunstgjødsel. Markedsområdet er mesteparten av Sør-Norge, med unntak av Rogalandfylkene. Når det gjelder kunstgjødselelen skipes råstoffet fra Herøya og til privat havn. Det ferdige produktet (sekker) skipes med båt til Vestlandet eller med



lastebil direkte til detaljist eller sluttbruker på Østlandet. Råstoffet til produksjon av kraftfôr mottas fra lokale produsenter med lastebil. Etter foredling distribueres det til detaljister eller sluttbrukere på Østlandet med lastebil (bulktransporter med kapasitet på 30 tonn). Distribusjonsmønster og markedsområde gjør det lite aktuelt å vurdere jernbanetransport som alternativ til bil/båt-distribusjon.

Kværner Oilfields Products

All utgående varestrøm foregår via eget privat havneområde. Kun sjøtransport er aktuelt, siden hver enhet veier ca. 300 tonn. Noe inngående varestrøm kommer til det private kaiområdet, men mesteparten transporteres med lastebil via Göteborg fra sentral-Europa. Vilkårene er fritt levert, slik at fabrikken ikke bryr seg om valg av transportmiddel. Man tror ikke at båttransport fra Tyskland til Moss vil kunne konkurrere med lastebil. Årsaken er behovet for omlasting (i begge ender av båttransporten), samt at de utenlandske leverandørene benytter lokale transportører med et helt annet kostnadsnivå enn i Norge.

Peterson Barriere

Denne bedriften påfører plast og papir et belegg som gir barriereegenskaper mot vann og oksygen. Årlig varestrøm er ca. 40.000 tonn, likt fordelt mellom inngående og utgående varestrøm.

Inngående varestrøm kommer med lastebil fra Sverige og Finland. Betingelsene er fritt levert, slik at det er leverandørene som velger distribusjonsform. Utgående varestrøm er fordelt med ca. 25 % til UK og ca. 75 % til Norden og Sentral-Europa. Transporten til UK går i containere lo/lo via Moss Havn, mens all annen eksport skjer med lastebil. Sortimentet består stort sett av papirruller mellom 600 kg og 2000 kg. Det har tidligere vært diskusjon med jernbanen om bygging av et sidespor, men dette strandet på grunn av lenger leveringstid til kundene i Europa og mindre fleksibilitet enn ønskelig. Bedriften er villig til å diskutere mer jernbanetransport til sentral-Europa (for eksempel ved bruk av jernbaneferge fra Moss til Tyskland), men man antar at det blir vanskelig å konkurrere med lastebil. Årsaken er det store importoverskuddet til Norge, slik at eksport med lastebil er svært rimelig (iblant helt ned til dekning av transportørens direkte merkostnader for returtransporten).

Iitaala AS

Iitaala AS er et finsk datterselskap som produserer koke- og stekeutstyr. I Norge selges produktene under merkenavnet Høyang Polaris. Lagrene for konsernet ligger fortrinnsvis i Finland og Sverige, og logistikken styres fra Finland. Utgående distribusjon ivaretas av tredjeparts leverandører som Linjegods og Schenker. Varer for salg i Norge sendes med lastebil til Fredrikstad, der Linjegods foretar videre distribusjon. Noen containere går med jernbane fra Rolføy og til destinasjoner langs kysten. De kan ikke at deres bedrift har noe behov for en godsterminal i Moss.

Th. Kristiansen



Dette er en mekanisk industribedrift som produserer tynne metallplater til annen industri, som Tomra og Tandberg. Bedriften kan ikke se at de har distribusjonsvolumer eller –avstander som gjør det aktuelt å benytte mer båt og bane.

Hamworthy Moss AS

Hamworthy konstruerer og produserer sikkerhetsutstyr til tankbåter. Utgående godsmengde er ca. 500 tonn per år. Kundene er i Asia. All produksjon skipes fra Moss Havn KF eller fra Oslo. Hovedkomponenten i inngående varestrøm er stål som leveres av norske leverandører. De ser ingen transportbehov og –volumer der combitog kan erstatte biltransport.

Borregaard fabrikker, Sarpsborg

Bedriften ble intervjuet i 2003 i f.m. potensialvurderingen for økt godstrafikk på Østfoldbanen. Vi har satt opp hva de svarte den gangen og sammenlignet med nåværende situasjon:

- Tømmer og flis regner man med vil bli kjørt på jernbanen også i fremtiden.
Status juni 05: Egne heltog for tømmer og flis. Samkjøring via Østfoldtømmer ANS.
- CargoNet har meddelt at man vil stoppe vognlasttrafikken 15.12.2003. Dette setter Borregaard i en vanskelig situasjon. Man er svært avhengig av jernbanetransport av en del kjemikalier til/fra/via Sverige og transport av ferdigvarer til enkelte kunder på kontinentet som har sin logistikk basert på jernbane.

Status juni 05: Green Cargo overtok transporten etter Cargonet. Det kjøres et heltog per uke med kjemikalier til Falconbrigde i Kristiansand. Utgående varestrøm er fordelt med en tredjepart hver på båt, bil og bane (ca). De mener at trenden er noe mer jernbanetransport ved eksport til sentral-Europa og noe mindre båttransport.

- Borregård er derfor svært interessert i å få til et "mateopplegg" til et svensk vognlastknutepunkt, og da gjerne i samarbeid med andre vognlastkunder i Østfold. CargoNet har ikke vært interessert i å prøve å bidra til dette.

Status juni 05: Det antas at Orkla Borregaard nå kjører ca. 25.000 tonn med bil til Oslo eller Göteborg for omlasting til båt eller bane der. Norfolkline styrer distribusjonen. Lave priser på biltransport fra Oslo til Göteborg medfører at bil ofte velges som transportalternativ. Det er usikkert om bompenger over Svinesundbrua vil endre situasjonen.

- Borregård tror ikke på ytterligere omlegging av vognlast til kombi. Det som kan legges om er allerede lagt om. Det som i dag er vognlast vil få så lange tilførselsveier til/fra terminaler at direkte bilkjøring vil være klart lønnsomt. Miljømessig vil det heller ikke være fordelaktig med kombi.

Status juni 05: Bedriften mener at det største potensialet for togtransport i Østfold er kombitog. Vognlast og heltog vil ikke ha tilstrekkelig volum, annet enn i spesielle tilfeller.

De kunne ellers opplyse at Orkla Borregaard har et eget kaianlegg i Moss der de laster spesialcellulose til europeiske kunder. Transport til havna i Moss er kun lønnsomt med bil på grunn av kort avstand. Containertransport via Moss Havn brukes i noen tilfeller. Det er avhengig av destinasjon, pris og seilingsfrekvens. Spesielt distribusjon til Ruhr området i



Tyskland ligger i skjæringspunktet for distribusjon med båt (via Rotterdam, tog over Göteborg eller lastebil). De har inntrykk av at jernbaneoperatørene i Tyskland hever prisene i takt med økte veiavgifter på motorveiene.

AS Glava

Glava er et norsk industriselskap som produserer isolasjonsmateriale til det norske markedet på lisens fra et fransk firma. Produksjonsanleggene er i Askim og Stjørdal. Dette ble uttalt rundt vurderingen av godstrafikken på Østfoldbanen vinteren 2003:

- CargoNet kuttet vognlasttilbudet for 1½ år siden.
- Glava hadde store transporter til Stavanger, Kristiansand og Bergen. Det dreide seg om 150.000 – 200.000 m³ pr år lastet i vogner som tok 100 – 110 m³, altså ca 1.500 vogner pr år eller omregnet 1 ½ heltog pr uke.
- Kombitransport av dette godset blir for dyrt i forhold til direkte bil (antagelig både p.g.a. avstand til terminaler og fordi dette er lett volumgods).
- Glava kan være interessert hvis det kommer en ny vognlasttransportør og kvalitet og pris er riktig.

Status juni 05: Både inngående og utgående varestrøm skjer med bil. Noe av den inngående varestrømmen mottas på egen kai i Greåker. Utgående varestrøm er ca. 800.000 km³ per år, tilsvarende 60-80 lastebiler per dag. Siden nedleggelse av vognlasttilbudet i 2003 har AS Glava hatt en henvendelse fra en mindre svensk togoperatør. Det går et sidespor direkte inn i fabrikk. Dette står i fare for å bli fjernet

5.3 Synspunkter NHO Østfold.

NHO mener at Mossregionen er et ”logistisk columbi egg”, som følge av den gode infrastrukturen og det industrielle mangfoldet i regionen. Moss Havn har god strategisk beliggenhet og vesentlig kortere seilingstid fra de store utenlandske havnene enn til Oslo. Regionen opplever stor vekst i etterspørselen fra bedrifter som leverer logistikkjenester til Oslofjordområdet.

5.4 Synspunkter fra logistikkleverandører

Moss Shipping AS

Moss Shipping er et spedisjonsfirma som inngår i NTN (Norwegian Transport Network). Ledelsen fremhever at Moss havn har et stort konkurransefortrinn knyttet til sentral beliggenhet i Oslofjorden, seilingshastighet og kostnader/effektivitet. Båtene har som regel et presset tidsskjema, og farten må reduseres til 8 knop etter passering Jeløya. Det spares 6 timer t/r ved lossing/lasting i Moss kontra Oslo. Det er samtidig god balanse mellom eksport og import, slik at transport og kostnader knyttet til tomme containere blir beskjedent sammenlignet med andre havner. De bekrefter at det aller meste av godset har



avsenderadresse eller destinasjon i indre Oslofjordområdet eller innlandsfylkene. Det begrenser potensialet for jernbanetransport, selv om Moss Shipping legger stor vekt på båt/bane samarbeid for potensielle kunder både i Norge og utlandet.

Schiander Eftf.

Schiander Eftf. er både speditør og tredje parts logistikk leverandør med et eget lager i Moss nær E-6. Transport på bane er høyst interessant, forutsatt at jernbanen kan operere mer som busstransporten; høy frekvens og pålitelig leveringstid. Den kundegruppen som vokser mest er norske grossister innen varehandel med hovedkontor og lager i Oslo-området, og da spesielt i Langhus/Vestby området. En økende andel av vareimporten hos grossistene går ikke via deres sentrallager, men pakkes ut av containeren av speditøren og sendes per bil direkte til butikken eller et lokalt leveringspunkt for flere butikker. Speditøren fungerer som støtlager for partivarer som skal til sentrallageret, i de tilfeller hvor varepartiene ikke kommer i takt med sentrallagerets mottakskapasitet.

Norfolkline

Dette er en logistikkleverandør med hovedbase i Oslo. Som tjenesteleverandør til mange store industribedrifter har de et betydelig containervolum via jernbaneterminalen på Alnabru. Norfolkline tilhører Maersk gruppen. De har god balanse mellom eksport og import på grunn av volumene som fire-fem store industribedrifter tilfører. Bedriften mener at en godsterminal i Moss/Vestby området er interessant av tre årsaker:

- Det er svært vanskelig å skaffe nye arealer for logistikkdrift i Oslo, og deres terminal ved Alnabru er helt sprengt. Her er Vestby/Moss i en helt annen situasjon.
- Jernbaneterminalen på Alnabru for containertrafikk er overbelastet i "rushtiden," og en godsterminal på Østfoldbanen kan være en god avlastning.
- En godsterminal i Østfold vil innebære kortere transportavstander fra bil til bane for de regionale industrikundene. Omlasting fra bil vil uansett være nødvendig, så det er kun transportavstanden fra fabrikken til terminalen som spares.

Man er overbevist om at rederivirksomheten til Maersk vil anse et utvidet nettverkssamarbeid mellom båt og bane som interessant, samtidig som det legges til rette for økt containerkapasitet på havna og logistikkbedriftene øker sin tilstedeværelse i regionen.

Moss Transportforum

Dette er en regional logistikkleverandør med ca. 60 mill. kroner i årlig omsetning. På forespørsel svarer de at under 10 % av bedriftens transportvolum skal til destinasjoner mer enn 50 mil unna (Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø). Moss Transportforum distribuerer primært stykkgoods i Oslofjordregionen, slik at potensialet i dag er maksimalt 3-4 containere med jernbane per uke. Man mener at "toget har gått" for jernbaneoperatørene når det gjelder vesentlig vekst innen containerdistribusjon. Årsaken er at de ikke klarer å tilfredsstille kravene til leveringspresisjon, samt at helse- og miljømessige krav til ulike godstyper innen stykkgoods tilsier økt lastebiltransport i spesialtilpassede transportenheter.



De er overbevist om at trafikken over Moss Havn vil vokse dersom kapasiteten på havna økes, og det satses på vekst. Hvis Moss igjen fremstår som en by som satser på industriutvikling og legger infrastrukturen til rette for næringslivet, så vil jernbanen over tid kunne få en betydelig andel av fjerntransporten til/fra kontinentet. Det vil også forutsette at det kommer en større europeisk jernbaneoperatør på banen med investeringsvilje uten kortsiktige økonomiske hensyn.

NHG Trans

Dette er et norskeid og internasjonalt rettet transport- og spedisjonsfirma med datterselskap i Holland. Daglig leder bor delvis i Holland og delvis i Moss. Han har klare meninger om både Moss som transportknutepunkt og godstransport med bane.

Etter hans oppfatning er jernbanen ikke konkurransedyktig, verken i Norge eller i resten av Europa. Årsaken er at jernbanen ikke har god nok leveringspresisjon, og at det ikke finnes alternativer hvis gods blir forsinket. For ham er det helt uaktuelt å prøve jernbanen på ny, etter total fiasko med et prøveprosjekt basert på vekselflak mellom Alnabru og Duisburg i 2002. Da mistet han MacDonald i Frankrike som kunde, og det svir fortsatt. Svak leveringspresisjon er ikke et særnorsk fenomen, men noe som gjelder godsbasert jernbanetransport i Europa i alminnelighet.

Moss Havn har et betydelig vekstpotensial fordi Oslo ikke ivaretar minimumsbehov for effektiv biltransport. Han nevner manglende fasiliteter for parkering og hvileområder, samt tidstap på grunn av køkjøring. Han foreslår også satsning på rutebåter til Nord-Holland som en forretningsmulighet for Moss Havn. Det vil være en utmerket destinasjon for videre varedistribusjon, samtidig som man unngår kapasitetsbegrensninger og kostnadsnivå i Tyskland.

Representanten for NHG Tans mener at nytenkning må til i Mossregionen for å imøtekomme næringslivet behov. Havna bør flyttes sørover i området Kleberget – Revlingen, med helt ny ankomstvei til E6 som tar av ved Rygge hotell. Havneområdet omgjøres til regionens Aker Brygge. Man kan da bygge en ny infrastruktur utenom Moss sentrum, noe som er helt nødvendig i et lenger perspektiv.

Lys Line AS.

Lys Line er største bruker av Moss Havn, og de er fornøyd med samarbeidet. Fremtidig ruteaktivitet vil avhenge av kundenes behov. De antar at fraktvolumet over Moss vil øke. Moss anses som det beste alternativet til Oslo, primært på grunn av seilingsforholdene og beliggenheten til deres kunder (som i hovedsak er nord for Oslo).

Samship AS.

Rederiet anvender Moss havn på linje med de øvrige havnene i Oslofjorden. Samship hadde en seilingsrute til Island via Moss for inntil 6 måneder siden, der kombinasjonen jernbane/båt var meget aktuell. I stedet ble terminalen flyttet til Alnabru (hos OCT), og seilingsruta endret til Göteborg. Den aktuelle lasten går nå med tog fra Alnabru til Göteborg, og med skip videre til Island.



De er usikre på rederiets rammebetingelser i Oslo. Man frykter at Oslo Havnevesen setter ut driften til en operatør som prissetter sine tjenester ut fra rederienes seilingsvolum. Dette vil presse små aktører ut av Oslo havn, slik det har skjedd i Göteborg. Hvis rederiet flytter er Moss et bedre alternativ enn Fredrikstad på grunn av beliggenheten og innseilingsforholdene. Samship mener at Moss havn kan vokse betydelig med bedre markedsføring, større lokalpolitisk enighet og bedre veiforbindelse til E6.

5.5 Oppsummering av samtalene med næringslivet.

Aktørene har en positiv grunnholdning til økt jernbanetransport, men de er i tvil om jernbaneoperatørens evne til å kunne tilby konkurransedyktige løsninger med hensyn til leveringspresisjon, frekvens og pris. Vi har ellers notert noen trender fra samtalene:

1. Beliggenhet og seilingsforhold medfører at Moss Havn spås høy vekst i stykkgodsomsetningen til/fra Kontinentet, også uavhengig av utviklingen for omkringliggende havner.
2. Den høye andelen tomme lastebiler sørover gjør det svært vanskelig å tilby andre transportmidler for godstransport mot Sverige, så sant godset passer for frakt med lastebil.
3. Produksjonsanleggene har relativt liten innflytelse over egne godsstrømmer. Disse styres gjerne av fagfunksjoner i morselskaper (ofte i utlandet), av kunder hvis bedriften leverer halvfabrikata eller komponenter, og av tredjeparts logistikkleverandører. Bedriftene har mindre fokus på inngående enn utgående varestrøm, da leveransevilkårene ofte er fritt levert og virksomheten har mange leverandører.
4. Logistikkaktørene opplever arealpress, vekstproblemer og utfordringer med driften i Oslo. Dette gjelder ikke bare sjø og bane, men infrastrukturen i sin alminnelighet. Aktørene påpeker at Mossregionen har alle forutsetninger til å bli et regionalt logistikksenter, med kort vei til kundene og god kapasitet for alle transportmidler. Noen aktører fremhever at Fredrikstad ikke kan bli et intermodalt knutepunkt for godstrafikk til Oslofjordområdet, da avstanden er til Oslo er for lang.

Fem av industribedriftene antar at jernbanen kan være et konkurransedyktig alternativ for en større andel av deres varedistribusjon, dersom forholdene legges til rette for det. Disse er enten nåværende brukere av jernbane (samlet 70.000 tonn per år, tilsvarende 2500-3000 jernbanevogner), eller har anvendt jernbane for få år siden. Egne sidespor til fabrikken må imidlertid rustes opp eller etableres, samtidig som godsterminalens trasévalg og jernbanenettets kapasitet må tilrettelegges for økt godsvolum. Potensialet er begrenset til langtransportert gods (internt i Norge eller til Sentral/Sør-Europa). I første omgang vil tilrettelegging av jernbanens infrastruktur i Mossregionen innebære flytting av godsaktivitet fra omkringliggende terminaler. Den komplette dør-til-dør løsningen for industrikundene vil avgjøre om jernbanens relative markedsandel styrkes.

6 Nærmere vurdering av potensialet for økt jernbanetransport

6.1 Scenario 1: Jernbaneterminal i Moss – Fremskrivning av dagens situasjon

Jernbanens konkurransesituasjon i Mossregionen har blant annet disse utfordringene:

- Mesteparten av godstransporten innenlands har start- eller sluttdestinasjon innen 10 miles avstand fra Moss. Tallmaterialet tyder på at kun 5-8 % av godset over Moss Havn har avsenderadresse eller destinasjon i Norge utenfor Østlandet/Sørlandet (avstand mer enn 50 mil), noe som er en forutsetning for konkurransedyktig jernbanetransport.
- * Infrastrukturen er ikke tilrettelagt for punkt-til-punkt distribusjon med jernbane for de store industriselskapene i regionen (fra fabrikk til kunde), til tross for at disse kundene tidligere har anvendt jernbane i stor utstrekning. Investeringene vil bli betydelige for å kunne realisere dør-til-dør transport med jernbane som viktigste transportmiddel.
- Kun en liten del av godsstrømmen som involverer båt og bane foregår i Norge. Logistikkleverandørene velger derfor nettverksforbindelser på grunnlag av utenlandske godsstrømmer, der innenlandsk transporteffektivitet er underordnet. Leverandørene velger operatører som gir rabatter og volumfordeler på tvers av landegrensar.
- Jernbanen sliter med et troverdighetsproblem blant logistikkaktørene, etter svak leveringspresisjon og andre dårlige erfaringer de siste årene.

I en "status quo" situasjon der logistikkoperatørene fortsetter med nåværende rammebetingelser (samme aktører, uendret infrastruktur, fokus på kortsiktig lønnsomhet i hvert ledd i forsyningskjeden), så vil godstrømmene fortsette på samme måte som i dag. En godsterminal i Moss vil redusere omfanget av lastebiltransport fra industrikunder til Alnabru eller Rolføy, men uten å skape noen vesentlig kostnadsreduksjon for de bedriftene det gjelder (kort tilbringertransport uansett). Man vil bare flytte jernbanens trafikk fra en godsterminal til en annen godsterminal, uten særlig merverdi for næringslivet (under ellers like forhold). Potensialet for kundetilpassede vognlastløsninger er det samme som før, uavhengig av terminalplassering mellom Alnabru og Rolføy.

Som i dag vil det oppstå ad hoc behov for jernbanetransport til/fra havna. Markedsandelen for direkte omlasting mellom båt/bane er 4 % over Oslo havn. Godstrafikken over Moss har mange likhetstrekk med Oslo. 4 % av 40.000 TEU tilsvarer 1600 containere per år. Dette er altfor lite til å opprette en godsterminal i Moss, selv om man også flytter noe godsvolum fra Alnabru og Rolføy. En status quo situasjon medfører at nåværende aktivitetsnivå over Moss stasjon videreføres (skifte av tømmer/flis vogner til Peterson Linerboard om natta og ad hoc behov for containerdistribusjon med jernbane).

Ved scenario 1 anbefales ikke videre satsing på havnespor og godsterminal.

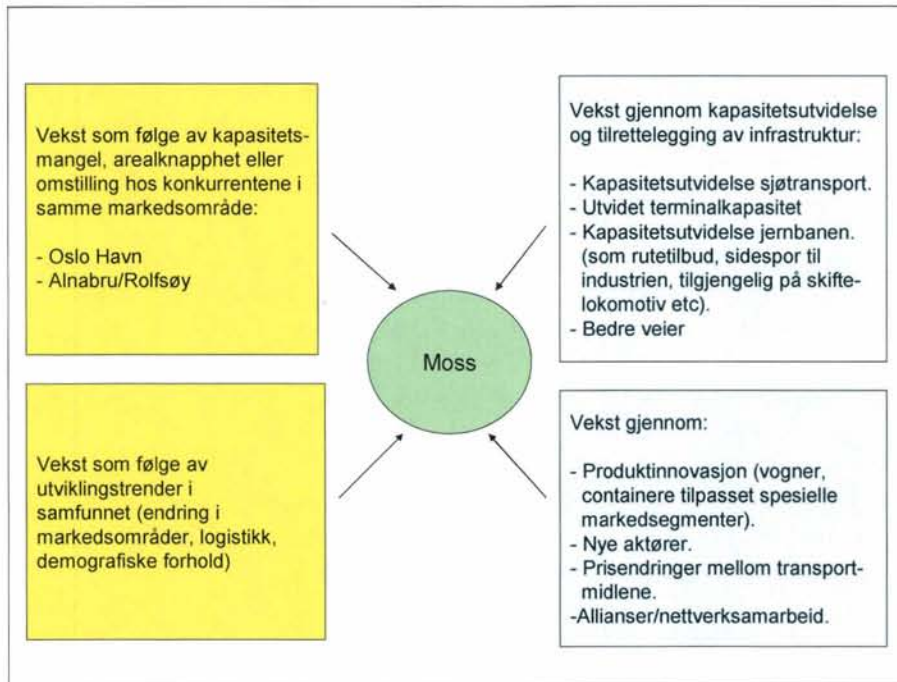
Ved dette alternativet bør jernbanens areal for godstrafikk vurderes frigjort for andre formål, etter at andre skifteløsninger er funnet for tømmer og flis til Peterson Linerboard. Aktiviteten er for liten til å legge beslag på attraktive arealer i Moss sentrum. Ved revisjon av generalplanen vil kommunen bestemme om arealene fortsatt skal disponeres til næringsformål (industri, logistikkbedrifter, havna), eller om de skal anvendes til andre formål.

6.2 Scenario 2: Vekst i nettverksamarbeidet mellom båt og bane – forutsetninger og trender. (Optimistisk scenario)

Tidsperspektivet for vurderingen er planperioden for Norsk Transportplan, dvs. 10 år.

Vi vil understreke at mange faktorer må på plass ut over de naturgitte forutsetningene for at Moss skal bli en regional godsterminal av større betydning for Oslofjordområdet. Først og fremst må næringslivet anse at terminalen forbedrer deres konkurransedyktighet ved import/eksport fra/til Kontinentet mer enn tilsvarende alternativer i samme markedsområde (primært Göteborg og Oslo). Det er innen nærsjøtrafikk til/fra Europa utenom Skandinavia at Moss godsterminal kan ha en betydelig rolle. Mye tyder på at endringene i Oslofjordområdet skaper 10 % - 12 % vekst i containertrafikken over Moss havn hvert år framover, uavhengig av kapasitetsutvidelser og andre tiltak. Moss Havn KF vil legge forholdene til rette for trafikkvekst over havna med dobling av kapasiteten til 80.000 TEU allerede til høsten, men det er usikkert hvor fort den faktiske veksten kommer. Denne veksten starter imidlertid fra et relativt beskjedent nivå (40.000 TEU i 2004). Det vil derfor ta 10 år før Moss havn når 100.000 TEU, så sant ikke andre virkemidler settes inn. Jernbanen bør frakte 10.000 TEU eller mer til/fra Moss årlig i tillegg til eventuell systemtogtrafikk før en godsterminal er interessant (40 TEU per dag). Dette tilsvarer 10 % markedsandel ved direkte omlasting mellom båt og bane. Med samme forutsetninger som trafikken over Oslo havn er ikke dette en sannsynlig utvikling. Spørsmålet blir derfor hva som eventuelt kan gjøres for å øke jernbaneandelen i Moss opp mot Göteborgs nivå (15 %).

Vi har sett nærmere på hvilke vekstfaktorer som kan påvirke godsvolumet over båt og bane i positiv retning i planperioden:



Figur: Drivere i et vekstorientert scenario for jernbane, Moss

På kort sikt er det faktorene på venstre side av figuren som skaper vekst i godsstrømmene i Mossregionen. Disse er imidlertid ikke tilstrekkelige til å forsvare satsning på en godsterminal for jernbane de nærmeste årene. Situasjonen blir annerledes dersom faktorer på høyre side forsterker vekstsignalene. Konkrete tiltak/hendelser i planperioden kan være følgende:

1. Tilrettelegging av Moss Havn/Moss godsterminal for direkte overføring av lastenheter mellom båt og bane.
2. Økt transport- og lastekapasitet ved Moss godsterminal. Dette kan skje ved fast stasjonering av skiftelokomotiv, bruk av Moss som avlastningsterminal for Alnabru, tilretteleggelse av området for nye jernbaneoperatører med transport på Kontinentet som hovedfokus etc.
3. Tilrettelegging av sidespor og annen infrastruktur for økt jernbanetransport til/fra industribedriftene i regionen. Dette inkluderer samlastningsterminal(er) i direkte tilknytning til havna/jernbanen.
4. Tydelig satsning på industri og byutvikling i Moss gjennom radikal fornyelse og utvidelse av infrastrukturen knyttet til vei, båt og bane. Myndighetenes satsning kompletteres med nye investeringer i næringslivet, slik at Mossregionen raskt vokser frem som et regionalt knutepunkt for distribusjon til/fra det indre Oslofjordområdet.
5. Konkurransen fra internasjonale distribusjonssentre og internasjonale transportselskaper presser fram nye innovative løsninger for transport mellom Norge og Kontinentet og internt i Norge. Både nærsjøfarten og jernbanen utarbeider

høyfrekvente, raske, fleksible og kostnadseffektive transportløsninger for å kunne konkurrere med langtransport via Sverige og Danmark med lastebil. For jernbanen kan dette være autokombitog med høy hastighet i skyttelfart mellom samlasterne og havna. Den strategiske beliggenheten til Moss havn får økende oppmerksomhet i takt med at konkurransen fra utenlandsk lastebiltransport øker.

6. Myndighetene legger rammevilkårene bedre til rette for import/eksport med båt og bane. Mer forskningsmidler rettes mot nye distribusjonsløsninger for utvalgte bransjer, da dette har stor betydning for næringslivets konkurransevne. Transittkjøring med lastebil gjennom flere land møter økende kostnader etter hvert som veier må utvides og miljøkostnadene synliggjøres. Myndighetene iverksetter en mer aktiv prispolitikk mellom transportmidlene for å ivareta både bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske mål.
7. Små aktører presses ut fra attraktive arealer og transportkorridorer når kapasiteten i de aktuelle områdene mettes. Alternative terminaler får økt interesse, også fordi terminalkostnadenes andel av den samlede transportkostnaden øker.
8. Fokus styrkes ytterligere på komplette dør-til-dør logistikk-løsninger, fremfor lønnsomhet for ett transportmiddel i en avgrenset del av verdikjeden. Nåværende markedstrender videreføres.

Flere av logistikkleverandørene har lagt vekt på at jernbanen må ta sjansen på å investere og tape penger på kort sikt, hvis det skal være noe håp om å vinne tilbake markedsandeler i løpet av de neste 10 årene. Det er først mot slutten av planperioden at jernbanetraffikk over kortere distanser enn 50 mil kan oppnå bedriftsøkonomisk lønnsomhet i konkurranse med lastebil. En av aktørene som vi har intervjuet etterlyser en konkret og forpliktende handlingsplan for økt nettverksamarbeid mellom båt og bane. Satsingen på en godsterminal i Moss kan nettopp være et slikt innovasjonsprosjekt, der hensikten er å flytte godsstrømmer innen containertransport mellom Østlandet og Sentral/Sør-Europa fra lastebil til båt og bane. Vi har tidligere antatt at ca. 6,1 mill. tonn stykk gods (1,0 mill. TEU) ble transportert mellom Indre Oslofjordområdet og fastlands-Europa i 2004, med følgende fordeling:

- Lastebil i transitt gjennom Sverige 2,2 mill. tonn (45 % av 5,3 mill. tonn)
- Fergetrafikk til/fra Danmark og Tyskland 1,9 mill. tonn.
- Containerbasert skipstrafikk til/fra Oslo, Borg og Moss 1,8 mill. tonn.
- Jernbane på Østfoldbanen til/fra Kontinentet (0,2 mill. tonn).

Moss er interessant som godsterminal for jernbanen dersom 1 % eller mer av den samlede godsmengden mellom Østlandet og Sentral/Sør-Europa i 2004 (10.000 TEU) kan overføres til en intermodal løsning basert på båt og bane, med Moss som trafikk-knutepunkt. Basert på 7-8 % årlig vekst vil volumet dobles over 10 år. Det optimistiske scenariet er basert på utvikling av en konkret handlingsplan, der målsettingen for eksempel kan være å oppnå 30.000 TEU i et direkte intermodalt samarbeid mellom båt og bane i Moss i inneværende planperiode.

Tilrettelegging av sidespor for dør-til-dør transport fra de store industribedriftene i regionen til markedene i Sentral- og Sør-Europa vil øke godsvolumet over Østfoldbanen, så sant jernbanetransport er et konkurransedyktig alternativ til kundegrupper som i dag



betjenes med biltransport. I den sammenheng er en godsterminal i Moss fordelaktig, men nytteverdien avhenger av volum og kapasitet ved alternative skiftestasjoner (Rolføy, Alnabru).

I det optimistiske scenariet anbefaler vi at godsterminalen utvikles som en integrert del av infrastrukturen i Moss, i nært samarbeid med Moss havn.

Vi foreslår at utbyggingen ses i sammenheng med et innovasjonsrettet pilotprosjekt for økt nettverksamarbeid mellom båt og bane, der den primære hensikten er å øke disse transportmidlenes andel av containertransporten mellom Østlandet og Sentral/Sør-Europa.

6.3 Scenario 3: Mest sannsynlig utvikling

Dette scenariet forutsetter at vekst i havnerelatert trafikk og samarbeid mellom båt og bane tar tid og finner sted som en funksjon av endringene i Oslofjordområdet for øvrig. Tidspunktet er ikke modent for nye løsninger som styrker jernbanens markedsposisjon eller store statlige investeringer i infrastruktur i Mossregionen, til tross for betydelig fokus fra næringslivet og lokale myndigheter. Det er generell enighet om at muligheten for intermodale transportløsninger mellom båt og bane må opprettholdes, men det går flere år før tilfredsstillende forutsetninger foreligger. De lokale myndighetene utreder alternative løsninger på regionens samferdselspolitiske utfordringer, i håp om at det styrker investeringsviljen hos sentrale myndigheter. Alle parter er enige om at jernbanens areal nær havna må opprettholdes, og Jernbaneverket og Moss Havn KF samarbeider om lokale utbyggingsplaner.

Både det regionale næringslivet og logistikkbedriftene øker oppmerksomheten rundt egne rammebetingelser, etter hvert som tålmodigheten med venting på bedre rammebetingelser reduseres. Mot slutten av planperioden er viktige infrastrukturtiltak gjennomført, eller er under gjennomføring.

I dette scenariet opprettholdes jernbanens arealer og anvendelse av Moss stasjon som nå. Det etableres lokale planer for et nært samarbeid mellom båt og bane. Faktisk realisering i form av utbygging tar tid, fordi trafikkgrunnlaget for jernbanen mangler. Dette finner først sted når det blir etablert et konkret og forpliktende nettverksamarbeid mellom ett eller flere rederier og en eller flere jernbaneoperatører, eller når forholdene er tilrettelagt for økt jernbanetransport for de største industribedriftene i regionen.

I dette scenariet vil vi anbefale at jernbanens arealer ved havna opprettholdes, og at jernbanen tar aktivt del i alle utbyggingsplaner for Moss Havn KF, slik at muligheten for et fremtidig nettverksamarbeid opprettholdes. Første skritt i utviklingen vil her eventuelt på noe sikt være utbyggingen av havnespor, mens en eventuell videre terminalutvikling vil være et mer langsiktig tiltak.

6.4 Oppsummering

Moss Havn KF er i første rekke en alternativ tilbringerhavn til Oslo, med et regionalt kundegrunnlag. Nær 70 % av godsstrømmene er containerbasert lo/lo transport. Transportavstanden mellom havna og avsendersted/mottakersted blir for kort til at kombitransport med jernbane lønner seg med dagens løsninger. Uten andre tiltak vil et nettverksamarbeid mellom båt og bane oppnå samme andel av godsstrømmen som i Oslo, tilsvarende 4 % av godsmengden. Det er altfor lite til at en godsterminal i Moss basert på håndtering av containergods er et aktuelt alternativ, selv om havna har betydelig vekst. Godstrafikken på Moss stasjon kan imidlertid øke gjennom tilrettelegging av direkte sidespor og systemtog for utgående vareproduksjon fra de største industribedriftene i regionen. Det desidert største potensialet for økt jernbanetransport har Peterson Linerboard AS. Realisering vil imidlertid kreve at nåværende jernbanespor gjennom byen legges i tunnel, og at nytt sidespor bygges til fabrikk. For de øvrige industribedriftene vil en godsterminal i første rekke bety at lastebiltrafikken til Alnabu med utgående gods reduseres. Disse bedriftene har et betydelig lavere potensial for jernbanetransport. Mange forutsetninger må innfris for at jernbanens andel av deres godsmengde skal øke i vesentlig grad.

En eventuell satsning på Moss som godsterminal for jernbanedrift har størst interesse som et nasjonalt pilotprosjekt for økt nettverksamarbeid mellom båt og bane, der hensikten er å konvertere godsstrømmer til/fra Østlandet og Sentral/Sør-Europa med lastebiltransport til intermodale transportere med skip/bane som viktigste transportmiddel. Den nære lokaliseringen mellom jernbanen og havna i Moss åpner muligheten for direkte omlasting fra båt til bane. Det er unikt for de fleste godsterminaler i Norge. Satsningen må imidlertid ha et langsiktig perspektiv, der nye og innovative transportløsninger utvikles, sammenlignet med dagens situasjon. Høy ledig kapasitet ved returtransport fra Norge og en stigende andel utenlandske transportører gjør konkurranse for båt og bane vanskelig.

Jernbanens og havnas investeringsnivå for økt nettverkssamarbeid mellom båt og bane i Moss synes beskjedent. En slik tilrettelegging vil styrke logistikkbedriftenes satsning på Moss som destinasjon for varestrømmer til/fra Oslofjordområdet. Utfordringen vil være å skape nye transportløsninger der jernbanen får en synlig andel av godsstrømmen, enten i Norge eller på Kontinentet. Vi antar at det tar hele planperiodens varighet før jernbanens godsandel over Moss Havn KF nærmer seg Göteborg Hamns nivå på 15 % av den containerbaserte godsmengden over havna.

Trafikken over Moss vil øke uansett øke. Hvis jernbanetilbudet forblir på dagens nivå vil all trafikkvekst komme gjennom økt biltrafikk. En eventuell investering i Moss må derfor også ses i lys av alternative kostnader og ulemper som biltrafikken innebærer.

7 Mål og strategi for videre utvikling av havnespor/terminal Moss

Det mest sannsynlige alternativet for utviklingen er scenario 3. Dette representerer langt på vei en videreføring av dagens trafikksituasjon og transportbehov, der vesentlige infrastrukturinvesteringer og et økt samarbeid mellom rederiene og jernbaneoperatørene



ligger noe fram i tid. Under disse forutsetningene anbefaler vi at jernbanen beholder sine arealer ved havna, med målsetting om et nært intermodalt samarbeid mellom båt og bane lenger ut i planperioden. Tempoet for utbyggingen avhenger av trafikkgrunnlaget og utviklingen av samarbeidsrelasjonene.

Alternativt kan utbygging av først havnespor og deretter godsterminal, anses som risikofylte men offensive trekk for å skape og teste ut forutsetninger for økt intermodalt samarbeid mellom båt og bane, i tråd med politiske målsettinger på både regionalt og nasjonalt nivå. Gjennomføringen vil da finne sted som et ledd i en overordnet handlingsplan for å konvertere containerbasert godstrafikk mellom Østlandet og Sentral/Sør-Europa til transportløsninger basert på et nært samarbeid mellom båt og bane. Mosseregionens beliggenhet og samlokaliseringen mellom båt og bane legger forholdene vel til rette for et slikt pilotprosjekt. Samtidig vil dette markedsmessig kreve en betydelig innsats for å utvikle og sikre trafikkgrunnlaget for satsingen.

Skriftlige referanser:

- Stortingsmelding nr. 24 (2003-2004): Nasjonal transportplan 2006-2015.
- Jernbaneverket, oktober 2002: Godstransport på jernbane – Krav til infrastruktur.
- Jernbaneverket Region Øst/Rådgivergruppen AS Civitas, mai 2003: Tiltak for å bidra til økning av godstrafikken på strekningen Oslo – Göteborg.
- Rådgivergruppen AS Civitas, februar 2005: Arealstrategi Alnabru. Beskrivelse av Alnabrus betydning for godstransport og logistikk.
- TØI rapport 583/2002: Basisprognoser for godstransport 2002-2022.
- TØI rapport 758/2005: Stykkgodsterminaler i Norge – Strukturer og nøkkeltall.
- TØI rapport 447/1999: Konkurransflater i godstransport og intermodale transporter.
- TØI rapport 554/2002: Oslofjordforbindelsen – trafikk og regionale virkninger.
- Jernbaneverket Region Øst, september 2003: Vognlast 2020 – et forsøk på å forutsi vognlastens fremtid på norske spor.
- Avdeling for byutvikling/Oslo kommune: Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030.
- Havnevesenet/Oslo kommune, januar 2003: Sydhavna. Melding med forslag til utredningsprogram.
- Norconsult AS, oktober 2003: Utredning av alternative havneløsninger i Oslofjorden.
- Viken havneselskap AS, desember 2003: Utredning av alternative havneløsninger i Oslofjorden.
- Vägverket Konsult, april 2005: Godstransporter i riksgrens-snittet mellom Norge og Sverige, undersøkning 2004.
- Statens vegvesen, region Sør: Godstransporter i Vestfold 2002.
- Moss kommune: Kommuneplan for Moss 2003-2015.
- SCC TRAFICON AS, juni 1997: Transportmønster Østfold – godstrafikk innen, til/fra og gjennom fylket 1996.
- NHO Østfold, juni 2000: Utredningsdokument vedrørende etablering av et formelt samarbeid mellom havnene i Østfold.
- ECON-rapport nr. 34/01: Havneutvikling i Østfold.
- Havnestatistikk Statistisk Sentralbyrå 2002-2004.
- Årsmeldinger 2004 fra Borg Havn IKS og Oslo Havn KF.
- Havnestatistikk 2002-2004 for Borg havn, Moss havn, Oslo havn og Drammen havn.
- Høringsuttalelser til Nasjonal Transportplan 2006-2015 fra NHO Østfold og Østfold fylkeskommune.
- Trafikkstatistikk for fergesambandet Moss-Horten fra Bastø Fosen AS.
- Tilgjengelig informasjon på internett vedrørende bedriftene i Østfoldregionen og tjenesteleverandørene av logistikkytelser.

Intervjuer:

H. Schianders Eftf: Knut Sollund.
Moss Shipping AS: Jan Ulriksen.
Samship AS: Olafur Johansson.
Norfolkline AS: Nils Møllerup.
Moss Transportforum: Morten Nore.
NHG Trans AS: Nils Henrik Garnås.
Lys Line AS: Ødegaard.
Peterson Linerboard AS: Jan Erik Edvardsen, Bjørn Håkon Aunøyen.
Nordic Paper AS: Knut Arve Berg.
Renolit Norge AS: Stein Hageberg.
Cerealia AS: Rune Lauritsen.
Rockwool AS: Frank Holm.
Polimoon AS Kambo: Ola Kvam.
Peterson Barriere: Svein Mathiesen.
Kværner Oilfield Products: Even Solbakken.
Iitaala AS: Ulf Selvik.
Th. Kristiansen: Ellen Stab.
Felleskjøpet Øst/Vest: Børre Solbakken.
Hamsworthy Moss AS: Geir Hellum.
Orkla Borregaard AS: Espen Svae.
AS Glava: Terje Bredsen.
Østfoldtømmer ANS: Bernt Vitsen.
Oslo Havn KF: Margrethe Austad.
Moss Havn KF: Reidar M. Hansen, Tom G. Lystad.
Drammen havn: Ivar Vannebo, Einar Bassøe.
NHO Østfold: Gunnar Laursen.
Fosen Trafikklag: Olav Breim
Statens vegvesen, region Øst: Terje Olberg.
CargoNet: Kjell Myhre
Autolink AS: Bjørn With.

