

NTN generalforsamling 2017

Fokus: Havnene som intermodale knudepunkter

Den årlige generalforsamling foregik i maj 2017 i Telemark og Vestfold. Det faglige arrangement havde fokus på udvikling af intermodale transportløsninger omkring regionens havne.

I forbindelse med generalforsamlingen var der besøg på to af regionens havne: Grenland Havn og Larvik Havn, som ligger i hhv. Telemark og Vestfold.

Udviklingen af havnene som intermodale knudepunkter er en vigtig forudsætning for vækst og udvikling i regionen.

De to regioner Telemark og Vestfold har i fællesskab fastlagt en plan for intermodal godstransport. Centrale elementer er styrkelse af jernbaneforbindelserne til havnene og implementering af klimaneutrale drivmidler.

På Brevik Terminalen, en ro-ro og containerterminal, har der siden efteråret 2015 været to ugentlige jernbaneforbindelser.

Jernbaneforbindelsen er her etableret ved at genoptage driften på et havnespor, der blev etableret i 90'erne.

På Larvik Havn er det besluttet at etablere en jernbaneterminal, også her vil forbindelsen til jernbanenettet ske ved at driften på et sporanlæg til havnen genoptages.

Begge havne ser udviklingen af baneløsninger som midler til at styrke havnenes konkurrenceevne på container og ro-ro markedet. Hertil kommer, at nye baneforbindelser mellem havnen og baglandet vil betyde aflastning af det regionale vejnet for lastbiltrafik.

Den norske regering har i sommeren

2017 fremlagt den Norske Nationalplan for Transport, NTP. Planen, som dækker perioden fra 2018 til 2029, vil indeholde en historisk stor satsning på udvikling af den norske trafikinfrastruktur. En betydelig del af midlerne skal anvendes til udvikling af baneinfrastrukturen.

Der er fra både Grenland Havn (Langesund terminalen) og Larvik færgeforbindelser til Nordjylland, på begge forbindelser er der nu indsat færger, som sejler på naturgas (LNG).

I Grenland Havn vil to virksomheder, Yara og Kongsberggruppen, sætte verdens første eldrevne containerskib i drift. Målet er, at skibet inden 2020 vil skulle sejle delvist førerløst.

Samlet tegnede det faglige arrangement i forbindelse med NTN's generalforsamling således et perspektiv, hvor transport og en velfungerende infrastruktur vil være en vigtig forudsætning for fortsat vækst og udvikling.

Måske endnu mere vigtigt er også, at de faglige indlæg viste, at der i de kommende år vil ske en markant teknologisk udvikling, både med sigte på nye (førerløse) driftsformer og med sigte på at vise vejen frem mod et nulemissionssamfund i 2050.

NTN statistik 2017: Den internationale transport er i vækst

Den internationale transport i Vestsandinavien er i vækst, det viser den transportstatistik, som NTN har udsendt i juni 2017.

Siden 2006 er den grænseoverskridende lastbiltrafik i statistikken vestsandinaviske fokusområde steget med 20 procent, opgjort for alle grænser, der indgår i statistikken. Den største vækst har været i lastbiltrafikken mellem Sverige og Norge, her er trafikken fra 2006 til 2016 vokset med 41 procent.

Den samlede godsomsætning over de 58 største havne i statistikens fokusområde var i 2015 ca. 370 mio. ton. Den internationale transport af gods i enhedslastbærere (lastbiler, containere og løstrailere) samlet udgjorde godt 131 mio. ton eller ca. 35 % af den samlede godsomsætning over havnene, andelen er stigende. I 2003 udgjorde de 27 % af den samlede godsomsætning.

Den internationale persontrafik med fly er vokset hurtigere end det nationale persontransportarbejde. Antal passagerer i lufthavnene i statistikens fokusområde er samlet vokset 30 % i perioden fra 2005 til 2015.

Faktaboks:

Nordisk Transportpolitisk Netværk (NTN) har udsendt Transportstatistik for Vestsandinavien siden 2006. Fokusområderne for statistikken er den overordnede infrastruktur samt udviklingen i person- og godstransporterne. Der er særligt fokus på den internationale transport og på udviklingen i trafikken i de internationale færgekorriderer.

Statistikken kan downloades fra www.ntn.dk

Nordisk Transportpolitisk Netværk (NTN) er et regionalt transportpolitisk samarbejde, der har eksisteret siden 1998. Netværket består af regioner med fælles interesser i forbindelser mellem regionerne og fra det vestlige Skandinavien til Centraleuropa. NTN arbejder for at skabe grundlag for transportpolitiske beslutninger og kvalificere regional planlægning på transport og infrastruktur. Transport og infrastruktur skal udnyttes på en effektiv og bæredygtig måde til at skabe regional udvikling. Deltagere i NTN er 6 norske fylkeskommuner og 3 danske regioner.





Grenland Havn

Grenland Havn omfatter alle offentlige og private havneterminaler i Grenland Regionen, der omfatter Skien, Porsgrunn og Bamle kommuner.

Grenland Havn IKS er et interkommunalt selskab, som driver de offentlige havneaktiviteter i de tre kommuner. Aktiviteten er fokuseret på 4 havneterminaler:

- Skien Havneterminal
- Havneterminaler ved industri klyngen i Porsgrunn (Dypvannskaia, Krankaia og Tinfoskaia)
- Brevikterminalen
- Langesund Færgeterminal

Den samlede godsomsætning over de 4 terminaler var i 2016 ca. 11 mio. ton.

Herudover ejer og driver Grenland Havn IKS en række småbudsanlæg og gæstehavne, samt fiskerihavnen i Langesund.

Havneområdet ved Porsgrunn er en af Norges største industriklynger.

Sjøtrafikksentralen i Brevik

Havneområderne ligger omkring Frierfjorden og Langesundbugten. Som har en række smalle passager, Porsgrunn industriområdet ligger længst inde. Der er en betydelig trafikthed i Frierfjorden, herunder trafik med gasskibe, bl.a. til Yara's produktionsfaciliteter.

Det var en af årsagerne til, at etableringen af "Sjøtrafikksentralen i Brevik" i 1978. Trafikcentralen er i den ældste af de 5 trafikcentraler i Norge.

Trafikcentralen ligger sammen med Grenland Havns administrationsbygning i Brevik.

Mere information:

Kilde: www.grenland-havn.no

Brevikterminalen

Brevik terminalen håndterer lo-lo (containere), ro-ro (løstrailere) samt projektlaster.

Havneområdet er oprindeligt udbygget som papirterminal. Den var hovedterminal for Norske Skogar frem til 2006. I dag drives terminalen som en terminal for lo-lo og ro-ro samt projektlaster. Det sidste omfatter bl.a. betonelementer til jernbanetunnelerne, grus og ballast til jernbanebyggeriet.

En tunnel på ca. 500 meter forbinder havneterminalen med jernbanenettet i baglandet. Tunnellen blev anlagt i 90'erne, da terminalen blev indrettet med sigte på håndtering af papir. Jernbanesporet og -tunnelen stod ubrugt i mange år, nu har der været drift igen de sidste 1 ½ år.

I 2015 blev driften på sporet genoptaget, nu med 2 tog pr uge, hver 380 meter lange. Afgang mandag og torsdag fra Brevik terminalen.

En række af de større speditører bruger jernbaneforbindelse til transport af trailere mellem terminalen og Oslo-regionen. Det sparer chauffører og trækere til transporten frem til Oslo regionen. Nu kan chaufførerne hente trailere på terminalen ved Oslo og distribuere flere trailere inden for samme dag.

Fakta om Brevikterminalen:

Årlig omsætning

- RO-RO (løstrailere): 17.000 enheder
- LO-LO (containere): 25.000 enheder
- Biler: 14.000
- Tomme enheder: 10.000 enheder

Kapacitet:

- 65.000 m²
- 100-120.000 enheder (aktuel kapacitetsudnyttelse: 42 – 50%)

RO-RO forbindelser til: Gent, Immingham og Gøteborg
LO-LO forbindelser: Hamborg, Bremerhaven og Rotterdam



Langesund Færgeterminal – forbindelse til Hirtshals

Der har tidligere været en færgeforbindelse mellem Brevik Terminalen og Hirtshals havn, drevet af Kystlink. Oprindeligt var ruten primært en lastbil/trailerrute.

Efter Kystlink er lukket, har Fjordline valgt at drive ruten videre. Det sker med de to færger, der sejler mellem Hirtshals og Stavanger/Bergen. Passagertallet på ruten er stigende, derfor har Fjordline valgt at etablere en færgeterminal i Langesund med bedre faciliteter til at håndtere landgangspassagererne.



Grønne og autonome skibe i Grenland Havn

To virksomheder, Yara og Kongsberggruppen, arbejder på at sætte verdens første elektriske containerfartøj i drift. Det nye skib "Yara Birkeland", vil skal transportere containere mellem Yaras fabrik i Porsgrunn industriområde og Brevik og Larvik havne. Skibet vil blive elektrisk og vil kunne betyde at op til 40.000 lastbiltransporter i regionen årligt vil blive flyttet fra vej til bane.

Når skibet sættes i drift, vil det være bemanded, men planen er, at skibet skal kunne sejle førerløst. Allerede i 2020 er det planen at de første operationer vil blive gennemført førerløst.



Foto: Kongsberg Gruppen



Larvik Havn

Larvik Havn KF er en kommunal havn ejet af Larvik Kommune. Hovedparten af havnens aktiviteter sker på havneområdet, "Revet", som er etableret efter, at havneaktiviteterne er flyttet ud af det centrale Larvik. Herudover er der havneaktiviteter på Kanalkajen og Svartebukt Havn i Brunlanes, som udgør et selvstændigt havneområde for eksport af sten.

Der håndteres årligt ca. 70.000 TEU i Larvik havn, herved er havnen blandt de største containerhavne i Norge. Når de sidste udbygninger af containerhavnen på Revet er færdigt, vil havnen have en kapacitet på 180.000 TEU årligt.

Den første færgeforbindelse mellem Larvik Havn og Danmark blev sat i drift i 1927. Siden 2008 har færgeterminalen for Color Lines rute ligget på Revet. Godsomsætningen var i 2016 639.800 ton, herved er Larvik Havn den største færgenhavn for international godstransport i Norge.



Ny jernbaneterminal

Larvik Havn har besluttet, at der skal etableres baneforbindelse med havnen. Det vil ske med udgangspunkt i et spor anlæg, som aktuelt ikke er i brug. Sporanlægget skal restaureres, og der skal etableres en terminal på havneområdet. Budgettet for projektet er 48,6 mio NOK. Bane Nor har bevilget 10,1 mio NOK, Vestfold Fylkeskommune: 8,5 mio NOK, resten finansieres af Larvik Havn.

Den nye baneforbindelse skal stå klar i starten af 2018. Planen er, at der skal være 3 ugentlige afgang, med en fuld udnyttelse af kapaciteten, vil det betyde ca. 7500 TEU pr år med baneforbindelse til/fra havnen.

Det vil være Larvik Havn, som skal håndtere terminalen. Prisen pr løft er prissat til 250 NOK pr løft. Det er ifølge havnedirektøren en pris, som ligger i den lave ende i markedet. Målet med prissætningen er at understøtte flere containere med bane til/fra havnen og dermed at udvikle Larvik Havn som en intermodal terminal.

Der er indledt et samarbejde med Green Cargo om at markedsføre jernbanetransport til/fra Larvik Havn.



Faktaboks: Larvik Havn

Samlet godsomsætning (2016):
1.908 tus ton

Heraf

- Gods i containere: 0,6 mio ton
- Færgegods: 0,64 mio ton
- Bloksten, skrotsten og grus: 0,62 mio ton

Færgepassagerer: 0,7 mio.

Bilenheder: 0,3 mio.

Færgeforbindelse: Hirtshals

LO-LO forbindelser: Gävle, Turku, Paldiski (lt), Klaipeda (ru), Swinoujscie, Stettin, Hundested, Fredericia, Grenå, Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven og Hamburg.

Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold

Vestfold og Telemark fylkeskommuner vedtog i juni 2015 en plan for udviklingen af intermodal godstransport i regionen.

I planen begrundes satsningen med, at logistik og logistikrelaterede virksomheder er en branche i vækst, som skaber stadigt flere arbejdspladser. Effektive havne er kraftcentre i denne udvikling.

Vækst i godstransporterne på vej kan betyde udfordringer for fremkommelighed, trafikikkerhed og miljø.

Udvikling af jernbanetransporter skal understøtte havnenes udvikling og samtidigt bidrage til de nationale klimamålsætninger.

Udvikling af grundlaget for mere gods med bane forudsætter udvikling af infrastrukturen. Men det er også forventningen, af en satsning vil øge konkurrenceevnen for regionens havne. Det vil kunne styrke omsætningen med de internationale færge- og containerruter til regionens havne, bl.a. færgeforbindelserne til Hirtshals Havn. Det er også målet, at en satsning skal skabe grundlag for nye forbindelser til regionens havne.

Den overordnede målsætning for planen er, at Telemark og Vestfold skal være et

nationalt knudepunkt for miljøvenlig transport af gods på sø og med bane.

Der er fastlagt 6 strategier for at nå dette mål. Det gælder bl.a.:

Telemark og Vestfold skal arbejde aktivt for at fremme Jyllandskorridoren som en national hovedåre

Fylkerne skal arbejde for at udvikle rammebetingelserne gods på regionens banenet, og der skal arbejdes for, at godstransport med de eksisterende havnespor til Brevik, Larik og Herøya havne sikres og videreudvikles

Regionerne skal arbejde på udvikling af mere klimaneutrale drivmidler til godstransport, og gå foran ved valg af løsninger, hvor regionerne har mulighed for at påvirke valget.

Havnene i regionen skal samarbejde for at gøre den samlede region mere attraktiv for transport af gods og at tiltrække ny havne- og logistikbaserede aktiviteter.

Kilde: Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold



Hjemmeside:

<https://www.telemark.no/Vaare-tjenester/Arealbruk-og-transport/Planer/Godstransport>

Link til planen:

https://www.vfk.no/Documents/vfk.no-dok/Samferdsel/Intermodal%20godstransport/VFK-TFK_Interregional_plan_sep2015_02.pdf

Den regionaløkonomiske betydning af Larvik og Grenland havn

Der blev i 2014 udarbejdet analyser af den regionaløkonomiske betydning af Larvik og Grenland Havn. De to analyser blev gennemført i samarbejde med Syddansk Universitet i Danmark. Opgørelserne blev gennemført med udgangspunkt i en metode, der er udviklet i samarbejde mellem organisationen Danske Havne og Syddansk Universitet.

Den samlede beskæftigelsesmæssige effekt af Grenland Havn blev vurderet til 4.134 årsværk, og 1.005 årsværk for Larvik havn.

Opgørelsen opgør den beskæftigelsesmæssige effekt i 3 grupper:

Direkte: Den direkte beskæftigelse på havnen og hos de virksomheder, der ligger på havnens område

Indirekte: Den afledte effekt hos underleverandører i regionen

Husholdninger: Den afledte effekt som følge af medarbejdernes forbrug i regionens forretninger og institutioner mm.



Rapport fra Klimarådet i Danmark

Klimarådet: Danmarks reduktionsmål for de ikke kvotebelagte sektorer i 2030 kan nås uden de store omkostninger – måske endda med en lille samfundsøkonomisk gevinst

Klimarådet blev et uafhængigt ekspertorgan, som siden 2015 har rådgivet den danske regering om, hvordan omstilling til et lavemissionssamfund kan se på en omkostningseffektiv måde. Klimarådet har i juni 2017 udgivet sin årlige rapport.

Fokus i rapporten er på de ikke kvotebelagte sektorer, som især omfatter transport, landbrug og dele af opvarmning og industri. I rapporten omtales det lidt populariseret som "biler, bønder og boliger". Klimarådet skriver i sit forord, at de med regeringsgrundlaget fra efteråret 2016 fik til opgave at komme med anbefalinger til opfyldelse af Danmarks reduktionsmål for den ikke kvoteomfattede del af økonomien i 2030.

Klimarådet peger på, at Danmarks reduktionsmål for de ikke kvotebelagte sektorer frem til 2030 ville kunne opfyldes uden store omkostninger for Danmark og måske endda med en lille samfundsøkonomisk gevinst. I lyset heraf peges der også på, at der kan være gode argumenter for, at Danmark overveje en større reduktion, det vil nemlig betyde at de samlede omkostninger ved at nå nulemissionsmålet i 2050 kan blive mindre.

Rapporten peger konkret på 11 omstillingselementer, som samlet ville kunne sikre at 2030 målsætningen nås. Klimarådet skelner mellem "omstillingselementer", som er teknologier til at nå reduktionsmålene, og "virkemidler", som er de politiske tiltag, der skal sikre, at teknologierne implementeres.

Det peges dog også i rapporten på, at Danmark vil være underlagt internationale forpligtelser

bl.a. i EU. Det kan have indflydelse på de målsætninger, der skal gælde for de enkelte sektorer, og det kan have indflydelse på de virkemidler der skal tages i brug, og dermed også på hvilke omstillingselementer, som kan komme på tale.

Transport: elbiler til persontrafik og naturgas til tung transport

Af 11 omstillingselementer, der er beskrevet i rapporten, vedrører 2 transport. Det er:

Implementering af elbiler til persontransport. Vurderingen er, at elbiler vil blive mere økonomisk konkurrencedygtige i de kommende år, omstillingshastigheden vil dog være præget af den lange levetid for de benzin- og dieseldrevne personbiler. Klimarådet vurderer, at der med en ambitiøs politik i 2030 kan være ca. 0,5 mio. eldrevne personbiler i Danmark. Det vil betyde en reduktion på 2,2 mio. ton CO₂e. Det vil være vigtigt, at der samtidigt sker en udvikling af elsektoren, så de nye elbiler kan forsynes med vedvarende energi.

Omstilling af dele af den tunge transport til (natur-)gas vurderes at være relativt billigt. Effekten af omstillingen er vurderet til ca. 0,2 mio. ton CO₂e, dvs. en samlet relativt beskedne effekt. Der peges også på, at frem til 2050 vil det være kritisk, at naturgas erstattes af biogas.

Rapporten fra Klimarådet kan læses på:

www.klimaraadet.dk

SIRI kommissionen: Fremtidens transport er digital

IDA, Ingeniørforeningen Danmark, tog sommeren 2016 initiativ til SIRI kommissionen. Den skulle kortlægge, hvordan Danmark kan skabe vækst – og jobmuligheder ved at satse på kunstig intelligens og digital disruption. Kommissionen skulle også bidrage til at skabe opmærksomhed i samfundet på, hvad forandringer kommer til at betyde.

Et af fokusområderne har været transportsektoren. En arbejdsgruppe har maj 2017 færdiggjort en sin rapport: "Fremtidens transport er digital".

Den teknologiske udvikling vil betyde, at transportsektoren vil komme til at undergå radikale forandringer, endda på kort sigt, rapportens tidshorisont er frem til 2027, dvs. de næste 10 år.

"Den teknologiske udvikling har kunne mærkes de sidste fem år. Udviklingen går rigtig stærkt. ... Presset for at følge med udviklingen kommer både fra kunderne og det

globale marked. Den hurtige udvikling står i kontrast til de store langsigtede infrastrukturinvesteringer, som traditionelt præger transportsektoren."

Transportgruppen peger i sin rapport på, at Danmark inden 2018 bør have en national handlingsplan for transport. Elementer i denne plan bør være:

Der skal eksperimenteres med førerløse biler i dansk kontekst

Fokus på sammenhængende mobilitet for mennesker og varer

Tryghed ved indførelse af ny teknologi

Tilgængelighed til de data, som kan generes i det digitale transportsystem

Sammenhæng mellem den teknologiske udvikling og investeringerne i infrastrukturen

Ny teknologi skal understøtte et bæredygtigt Danmark

Sverige skal være verdensledende i klimaomstillingen

Den svenske rigsdag har vedtaget det klimapolitiske rammeværk og klimalovgivning. Syv af de i alt otte partier i den svenske rigsdag har stemt for den nye klimalovgivning, som træder i kraft 1. januar 2018.

Sveriges klimapåvirkning skal frem til 2030 reduceres med 63 % og 85 % frem til 2045 sammenlignet med 1990. For transportsektoren vil den nye lov betyde, at klimaudledningerne skal reduceres med 70 % inden 2030.

Siri kommissionen:

<http://ida.dk/ida-star/publikationer/analyser/teknologi/sirikommissionen>

Svensk klimalovgivning:

<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/03/proposition-om-historiskt-klimatpolitiskt-ramverk-overlamnas-till-riksdagen/>

<http://www.regeringen.se/48fe53/contentassets/033bd3e0a16a4d088e20c6e6b5d6b3d3/ett-klimatpolitiskt-ramverk-for-sverige.pdf>

Norge: 1064 mia. NOK til udvikling af den norske transportinfrastruktur

Den norske regering har fremlagt den Norske Nationalplan for Transport, NTP, for den næste 12 års periode. Der skal investeres i alt 1064 mia. NOK fra 2018 til 2029. Målet er en modernisering af infrastrukturen og på udvikle mere sikre, mere effektive og grønnere transportløsninger.

Ca. halvdelen af midlerne skal anvendes til udvikling af vejenettet, 329 mia. kr., eller ca. 35 procent af de samlede midler skal anvendes til jernbanen, 31,7 mia. kr. skal anvendes til udviklingen af skibstrafikken langs kysten, og 3,9 mia. kr. skal anvendes til investeringer i luftfarten.

Nye teknologi

Det er den norske regerings udgangspunkt, at digitalisering og ny teknologi vil komme til at forandre transportsystemerne markant i de kommende år. 1 mia. NOK kroner er i planen afsat til innovation, pilotprojekter samt forsknings- og udviklingsaktiviteter.



Mere om NTP planen på dette link:

<http://www.ntp.dep.no/Forside/stortingsmeldingen-om-ntp-2018-2029-er-behandlet-av-stortinget>

Togdriften i Nordjylland på nordjyske hænder

Den 6. August 2017 overtager Region Nordjyllands Trafikselskab og Nordjyske Jernbaner i fællesskab den regionale togtrafik fra DSB.

Ved overtagelsen vil der ske en markant udvidelse af den regionale togtrafik i Nordjylland. Ved skiftet vil der blive indsat 13 nye togsæt fra det tyske Alstom, de vil sammen med de 8 togsæt, der allerede er i drift, sikre de nye køreplaner.

Overtagelsen af den regionale togdrift sker i første omgang på forsøgsbasis, hvor Region Nordjylland har indgået en som en femårig aftale med Transportministeriet.

Overtagelsen den 6. August vil blive markeret med et åbningsarrangement, hvor der vil være mulighed for gratis kørsel, og på en række nordjyske attraktioner vil der være gratis adgang eller reducerede priser for passagerer, som har kørt med de regionale tog.

Læs mere på www.dinverdenrundt.dk

Trafikdage 2017: Efterkonference om jernbaner

Overtagelsen af den regionale togtrafik i Nordjylland vil også blive markeret i forbindelse med den årlige konference "Trafikdage", der afholdes på Aalborg Universitets Center.

Det vil ske i form af en "efterkonference om jernbaner" den 29. og 30. August 2017.



PÅ BANEN
For Nordjylland

Programmet for efterkonference om jernbaner:

http://www.trafikdage.dk/filer/Program_Jernbanekonference.pdf

NTN nyt udgives af NTN

Kontakt:

Tommy Tvedergaard Madsen
Region Nordjylland

Mail: ttm@rn.dk

Tekst og fotografier:

Lars Dagnæs, TransECO2

Mere information på:

www.ntn.dk

