

# REFERAT Havnestyret KF 2020-2024 d. 06-02-2020

**Møtedato**    Torsdag d. 06. februar 2020 kl. 16:00

**Møtested**    Havnestyresalen 3 etg

# Indholdsfortegnelse

|                                           |   |
|-------------------------------------------|---|
| Lukket.....                               | 3 |
| Møtedokumenter.....                       | 4 |
| Analyse av godstransport på jernbane..... | 5 |

**Sak 1/20: Lukket**

## **Sak 2020002205-2: Møtedokumenter**

### **Vedlegg**

protokoll 0602

Møteinnkalling Havnestyret 06.02.2020

## **Sak 2/20: Analyse av godstransport på jernbane.**

### **Vedlegg**

Analyse av godstransport på jernbane for Kristiansand havn 11.12.2019 - Endelig

Dato 30. januar 2020  
Saksnr.: 2020017190-1  
Saksbehandler Mathias Bernander  
Godkjent av

**Saksgang**  
Havnestyret

**Møtedato**  
06.02.2020

## **Analyse av godstransport på jernbane.**

Forslag til vedtak

*Havnestyret tar rapporten om «Analyse av godstransport på jernbane for Kristiansand havn» til orientering.*

*Havnestyret understreker betydningen av investering i nytt dobbelspor til fergeterminal for å sikre Kristiansand havn som et effektiv intermodal knutepunkt, og sørge for oppnåelse av målet om mer gods på sjø og bane*

## **Bakgrunn for saken**

Kristiansand havn og Agder Fylkeskommune ønsket å se på mulighetene for overføring av godstrafikken som skal til og fra havna i Kristiansand fra vei til jernbane. Rapporten er utarbeidet av Railsupport AS, og har vært et spleiselag der Kristiansand havn har tatt 60 prosent av kostnaden og Agder fylkeskommune har betalt 40 prosent av kostnaden. I denne rapporten er det gjort analyser av problemstillingen og det konkluderes med at det er markedsgrunnlag for jernbanegods med direkte omlastning fra ferge til bane. I første omgang dreier dette seg om omlasting av semihengere som i dag kommer uten førervogn på fergen fra Hirtshals og som skal ut av regionen. Disse kan lastes på togvogner som kobles inn i eksisterende godstog på Sørlandsbanen. Med gode løsninger for logistikk i Kristiansand og Hirtshals er det potensial for vekst i jernbanetransporten på sikt. Det er etablert en godsterminal for kombitrafikk i Hirtshals, men denne har enda ikke vært i bruk. Godstogoperatørene er interessert i en forbindelse hit og har troen på at det er tilstrekkelig marked for en slik forbindelse. Likevel sliter de med å få nok kunder til å forplikte seg til et tilstrekkelig volum. Det kreves et fullt tog på 600-700 meter med 60-80 % belegg tur/retur 3 ganger i uken for å få tilstrekkelig økonomi i løsningen. Dette tilsvarer rundt 25-30 semihengere per tog, 75-90 semihengere i uka tur/retur. I Kristiansand er det mulig å tilknytte seg eksisterende godstog på Sørlandsbanen, samt å samordne skiftingen på havnen med togene til Voss production. Dette gjør at det selv med relativt lave volum, kan være mulig å få på plass en

jernbaneløsning. Cargonet mener at 12 daglige semihengere tur/retur, som tilsvarer et togsett på 200 meter kan være aktuelt. Det er forventet at markedet i fremtiden vil etterspørre mer miljøvennlige transportløsninger. Noen aktører etterspør eller krever dette allerede i dag. Disse må likevel være konkurransedyktige på pris, tid og kvalitet. Muligheten for å få et stort volum over på tog i Kristiansand avhenger av at det kommer på plass en togforbindelse mellom Hirtshals og Europa. Da kan transportørene sende sine hengere hele veien uten trekkvogn. En effektiv jernbaneforbindelse i Kristiansand vil kunne bidra til mer jernbanetrafikk til Hirtshals og bidra til å styrke den strategisk viktige transportkorridoren «Jyllandskorridoren» i det europeiske transportnettverket, TEN-T Ombyggingen av området rundt havnen med redusert sportilgjengelighet i forbindelse med byggingen av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen gjør det lite aktuelt med omlasting av semihengere før prosjektet er ferdig. Kristiansand havn vektlegger betydningen av å få etablert nytt dobbelspor til fergeterminalen. Dette vil være helt avgjørende for å muliggjøre Kristiansand havn som et intermodal knutepunkt med effektiv omlastning mellom sjø og bane

Halvard Aglen

Mathias Bernander

Vedlegg: analyse av potensial for godstranport på jernbane-ferge