



AGDER
fylkeskommune

Vedlegg 8

Regional plan for mobilitet på Agder 2023-2033

Fagrappport for multimodal transport





Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3
Føringer for arbeidet	4
Datagrunnlag, utredning	5
Dagens situasjon/ utfordringsbilde	5
Godstog Sørlandsbanen	5
E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen / E 18 / E 39 / Rv 9 / Rv 41	5
Ny havn i Kristiansand – havneavsnitt nord.	6
Kai og havneanlegg	7
Havn 1: Eschebrygga (Flekkefjord sentrum)	8
Havn 2: Flekkefjord havn, Abelnnes (ved Skipsleia)	8
Hirtshals havn	8
Delmål	9
Strategier	10
Virkninger	10
Referanser	11

Sammendrag

Agder skal være det naturlige valget for sikker og miljøvennlig godstransport. De globale klima- og miljøutfordringene verden står ovenfor krever omstilling – også innen transport. Regjeringens politiske målsetting er sikker, miljøvennlig og kostnadseffektiv godstransport.

For å få til dette har EU og Norge en målsetting om å overføre godstransport fra vei til sjø- og bane. Agder, som stor eksportregion med naturlig og strategisk plassering i internasjonale transportstrømmer, skal bidra til denne overføringen. Å tilrettelegge for mer gods på sjø og bane vil gi positive effekter på klima, miljø og trafikksikkerhet. I tillegg vil en tilrettelegging skape gode vilkår for næringslivet og grobunn for næringsklyngedannelse. For å kunne utvikle velfungerende og effektive transportknutepunkt må det legges til rette for minst mulig skifte av transportmiddel.

Dersom en større andel av godstransporten skal overføres til sjø og bane, kreves en utvikling av havner med tilknytning til jernbane. I tillegg vet vi at det meste av godset transporteres langs veiene, og det er derfor viktig at tilførselsveiene til «godsknutepunktene» prioriteres ved etablering av viktig infrastruktur. Det meste av lokal distribusjon vil foregå med lastevogner. Det vil bli satt krav til nullutslippsteknologi. Transportbransjen er i gang med dette.

Etablering av nye avkjøringer langs ny europavei mellom Oslo og Stavanger, har ført til etablering av nye næringsarealer. Her etableres nye bedrifter, som krever transportløsninger.

De samfunnsøkonomiske gevinstene ved å satse på godstransport på sjø og bane er knyttet til klimahensyn, trafikksikkerhet og infrastruktur. Redusert gjennomgangstrafikk av tungtransport på vei gir fordeler som mindre luftforurensning, klimagassutslipp, støy, kø, slitasje og færre ulykker. Økt godstransport på sjø og bane kan også bidra til å styrke regionens næringsutvikling og konkurransefortrinn.

Transportetatene skal arbeide for at havnene utvikles til energiknutepunkter med ladetilgang, landstrøm og miljøvennlig drivstoff. Landstrøm skal være tilgjengelig i havner hvor trafikken og skipstypene gir et godt potensial for utslippskutt. Dette vil bidra til å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensning ved landligge og muliggjøre hybridløsninger på skip. Nærskipsfarten vil styrke konkurransegrunnlaget og klimagevinsten ved godsoverføring til sjø.



Føringer for arbeidet

Agder fylkesting gjorde følgende vedtak ved behandling av siste NTP 2022 – 2033;

1. Agder fylkeskommune vedtok i fylkestinget 28. april 2020 i sak 18/20 Agder fylkeskommunes innspill og prioriteringer til NTP 2022-2033. Fylkestinget fastholder prioriteringene.
2. Agder fylkeskommune mener de prioriteringer de statlige etater har gjort, ikke møter behovene som denne regionen har for forbedring av den statlige infrastruktur i korridor 3 på alle transportformer.
3. Agder fylkeskommune mener planlegging av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen må startes opp snarest, og sees i sammenheng med bygging av en fremtidsrettet jernbane mellom Stavanger og Oslo, som vil gi kortere reisetid og muligheter for mer gods på bane. Endringer i ruteplanen må ikke gå ut over dagens stoppmønster på Sørlandsbanen. For mange i distriktene er tog det eneste aktuelle kollektivtilbudet for jobb- og studiereiser.
4. Agder fylkeskommune er enige i prioriteringer som er gjort på veisiden på rute 5a og rute 3, men mener planprosessene også på strekningene E18 Arendal Grimstad og E18/E39 Ytre Ringvei i Kristiansand må forseres.
5. Agder fylkeskommune mener at fullføring av strekningsvise utbedringer på rv 9 som del av rute 4c, må prioriteres i første periode, i tråd med inneværende NTP og behandling i Stortinget ved flere anledninger.
6. Agder fylkeskommune er enig i at det er viktig å sikre innseilingene til havnene og tilrettelegge indre led for nattseilas og sikker navigasjon for fritidsflåten.
7. Agder fylkeskommune anmoder om at reglene for «ferjeavløsningsmidler» tas opp til ny vurdering.

Fra hovedutvalg for samferdsel;

Regionplan Agder 2030.

Det skal defineres og etableres sammenhengende transportkorridorer for hele Agder, med effektive knutepunkter (hub'er) for person- og godstransport. Det er viktig å sikre nasjonale og internasjonale transportforbindelser med god tilkobling til EU's hovedtransportnettverk gjennom Jyllandskorridoren.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren mener at denne saken følger opp veien til målene i Regionplan Agder 2030 på en god måte. Det er også viktig å videreføre det gode samarbeidet fylkeskommunen har i NTN-samarbeidet. Et hovedprosjekt vil gi mulighet for tettere samarbeid om å få ned utslippene til havs, på vei og langs bane.



Datagrunnlag, utredning

Strategien har vært drøftet med transport og logistikkforumet, men enkeltpersoner innen bransjen har vært til meget god hjelp. Havneforvaltningene i Arendal, Kristiansand.

Dagens situasjon/ utfordringsbilde

Godstog Sørlandsbanen

Sørlandsbanen er av nasjonal betydning for gods- og persontrafikk. Banen er 549 kilometer lang og strekker seg fra Drammen til Stavanger. Fra Drammen følger banen en indre trasé til Kristiansand og videre vestover på tvers av dalførene i Agder til Egersund, hvor den kommer ut til kysten og går over Jæren nordover til Stavanger. Mellom Sandnes og Stavanger er strekningen bygget med dobbeltspor. Jernbanen er aktuell for regional næringstransport som for eksempel tømmertransport til Jordøya i Åmli kommune. Dersom det etableres mindre tømmerterminaler vest for Kristiansand vil dette ha stor betydning for fylkesveier hvor denne transporten går i dag.

Cargonet kjører i dag tre avganger i ukedagene, og en i helg i hver retning mellom Stavanger (Ganddal) og Oslo (Alnabru). To av disse avgangene er tilknyttet Kristiansand (Langemyr). Disse avgangene laster/losser i Kristiansand. Det er tilbud 5 dager pr uke direkte til/fra mellom Kr Sand (Langemyr) og Stavanger (Ganddal) med en av avgangene. De vurderer også en egen avgang til og fra Kristiansand på et senere tidspunkt.

Green cargo kjører i dag på Sørlandsbanen mellom Stavanger (Ganddal) og Oslo (Alnabru) med to daglige avganger i hver retning. Disse togene betjener i dag ikke Kristiansand (Langemyr).

Godstrafikken på Sørlandsbanen er hardt presset av konkurransen fra trafikken på veg. Vegstandarden på E18 langs sørlandskysten er god og i stadig forbedring, mens E39 mot Rogaland også har blitt og skal bli oppgradert. Jernbanedirektoratet skriver om Sørlandsbanen at det er potensiale for mer godstrafikk, ved mindre justeringer som lange kryssingsspor. Øst for Kristiansand er muligheten svært god for økt kapasitet med eksisterende infrastruktur.

E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen / E 18 / E 39 / Rv 9 / Rv 41

Gartnerløkka-Kolsdalen er et prosjekt i regi av Statens Vegvesen. Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune med omlegging av veisystemet rundt dagens fergehavnområde. I prosjektet inngår det å flytte havnesporene. Havnegata vil bygges om og flyttes på oversiden av havnesporene, slik at sporene vil få bedre tilknytning til havna. Det blir da mulighet for direkte opplasting fra fergeterminalområdet. Det vil fortsatt være forbindelse med jernbanespor til containerhavna.

Oppstart av bygging er planlagt til 2020, med antatt åpning i 2025. Det er planlagt to år med forberedende arbeider, og 3-4 års byggetid. For å få etablert jernbanesporene ved havnen, må Havnegata legges om. Ny havnegate må ligge der dagens parkeringsspor på havnen ligger. I byggeperioden planlegges det å opprettholde forbindelsen til containerhavnen, men det må regnes med perioder med omlegging og færre parkeringsspor. Etableringen av lastespor ved fergeterminalen vil da skje mot slutten av byggeperioden og kan ikke forventes å være i bruk før 2025.

Ny havn i Kristiansand – havneavsnitt nord.

Det er foreslått å bygge en ny containerhavn i Kongsgårdbukta i Kristiansand. Denne vil erstatte dagens containerhavn. Dagens fergeterminal er planlagt beholdt på eksisterende tomt for å sikre overgang mellom tog og ferge.

I tilknytning til dette vil hovedaksene E 18/E 39 møt vest og øst ligge rett i utkanten av havneavsnittet. Ytre ring vil gjøre adkomsten til rv 9 lettere for trafikk som skal til godsterminalen på Langemyr, eller mot Vestlandet til E 134 som er den viktigste forbindelsen mellom Vestlandet og Østlandet.

I skissene til ny containerhavn er det tegnet inn jernbaneforbindelse. Det er imidlertid en lokal politisk diskusjon om ny havn skal tilknyttes jernbanene. Tilknytningen er relativ lang, må i hovedsak gå i tunnel og må krysse Otra. Dette gjør at en jernbaneforbindelse til Kongsgårdbukta blir relativt dyr. Framtidig trase må sikres inntegnet og vedtatt i reguleringsplan.

Få fram at Kr Sand kommune sin avgjørelse kutter forbindelsen jernbane/Havn for hele Sør-Norge. (ingen jernbanehavn fra Brevik til Narvik)

Det planlegges byutvikling på eksisterende containerhavn. Dette området vil ligge i forlengelsen av kvadraturen og har stor eiendomsverdi.

Arendal havn

Arendal Havn – Norges beste sted for å etablere ny virksomhet!

Havnen ligger i en av de raskest voksende nordiske regionene et par timer sør fra Oslo. Havnen har plass til de største skip og offshoreenheter, og er fullt utstyrt med alle relevante kai fasiliteter og håndteringsutstyr for prosjekter, spesielle operasjoner og last. Samlokalisert med det mekaniske verkstedet, AS Nymo.

Det er store områder tilgjengelig i tilknytning til havneterminalen. Havna er bare en kort avstand fra åpen sjø, med tilstrekkelige dybder og liten tidevannsforskjell.

Den viktigste kommersielle terminalen ligger på Eydehavn, Tromøysund, i pos 58.29,806 N 08.52,749 E. Eydehavn er en dypvannskai som tilbyr kraner (100 tonn) og håndteringsutstyr for bulklast, prosjekt last, offshore utstyr og containere.

Vi har tilgjengelig store områder direkte på kaifront, tilgjengelig fabrikkasjonshaller og kontorer for prosjektarbeid. Vår kaifront er direkte koblet til Nymo verft i øst.



Kaifront:

Eydehavn Hovedkai – lengde 326 meter – minimum dybde på 12,5 meter

Nymo kai – lengde 150 meter – minimum dybde på 10 meter

AT Trepark – lengde 80 meter – minimum dybde på 7 meter

Østlige innseiling:

Minimum 25 meter dybde i innseglingen. Bred og meget godt merket. Ingen høydebegrensninger. Tidevannseffekt mindre enn 14 cm.

Lister havnene

Lyngdal havn ved Holmsundet i Rosfjorden er den nest største havnen i vestre Agder, og en svært viktig aktør i det lokale næringslivet, med import og eksport av varer til lokale bedrifter, samt offshorevirksomhet for lokale mekaniske bedrifter. Eksempelvis tar hjørnesteinsbedrifter som Fibo og Alloc inn det meste av sine råvarer via havnen.

Lyngdal havn har to gode kaier som begge er ISPS-sertifisert.

Kaianlegget er til sammen 70 meter langt, og med 11 meters dyp. Kaien er bygget på fast grunn og tåler derfor også svært tunge kløft.

Innseilingen til havneanlegget innerst i Rosfjorden er trygg og dyp, slik at Lyngdal havn kan ta imot alle typer fartøy og oljerigger. Havnen er garantert isfri under alle forhold.

Farsund havn har flere havnelokasjoner/ terminaler:

- Bugdøy (skipsopplag)
- Spindsfjorden (tungløft, omlasting skip/ skip)
- Farsund indre havn i sentrum (taubåter, fiskeripirer og besøkskaier for mellomstore skip opp til 80 meters lengde)
- Lundevågen (7 ISPS-godkjente kaier for skip opptil 400 meter og 15 meter dypgående)
- Cruiseskip tas enten til kai i Lundevågen eller legges til ankers rett utenfor sentrum
- Listahavnen (fiskerihavn)

Farsund Havn har i dag faste skipsanløp ukentlig med kontinentet i form av 1 skip i uken til Rotterdam/ Esbjerg og 1 skip som trafikkerer Østersjøen (Polen og Finland). Det er også faste månedlige anløp fra Spania, England og Danmark. I tillegg er det en del skipsanløp månedlig med sand/ grus/ asfalt og utskipning av tømmer. LNG forsyning kommer også sjøveien annenhver måned.

Kai og havneanlegg

Lundevågen er det store og sentrale havneområdet i Farsund. Her er det 7 kaier med ulik kapasitet

Flekkefjord havn



Havn 1: Eschebrygga (Flekkefjord sentrum)

- lengde 86 meter
- dybde 7,5 – 10,8 meter
- vann/strøm/ISPS
- lagring

Havn 2: Flekkefjord havn, Abernes (ved Skipsleia)

- lengde 90 meter
- dybde 8,0 meter
- vann/strøm/ISPS
- lagring

Kvinesdal havn

Kvinesdal havn omfatter flere kaianlegg. Den kommunale kaia i Kvinesdal kommune ligger innerst i Fedafjorden. Havna er isfri og har gode innseilingsforhold. Den kommunale kaia har bakareal for mellomlagring av gods. Området har direkte avkjørsel fra FV 465 og kort avstand til E39. Ved siden av den offentlige kaia ligger kaia til Eramet Norway a/s.

Hirtshals havn

Hirtshals er en stor havn for ro/ro skip mot Norge, Færøyene og Island. Havnen betjenes av Color Line, Fjordline og Smyril Line. Hirtshals havn har etablert en kombiterminal med en sporlengde på 675 meter. Disse sporene er ikke lagt helt ut til kaikanten, slik at lo/lo er per nå ikke mulig.

Color Lines terminal ligger på sørsiden av havnen, like ved sentrum av Hirtshals. Fjord Line har terminal på motsatt side av havnen. Begge terminalene ligger et lite stykke fra jernbaneterminalen, henholdsvis 1 km (Color Line) og 2 km (Fjordline). Dette gjør at det må påregnes relativt mye internttransport på havneområdet når semihengere skal flyttes mellom fergeterminal og jernbaneterminal. I dag er det sjåførknapphet – noe som medfører mer «tralle dropp» i Hirtshals, og dermed langt større mulighet for å ta dette videre på bane fra Kr Sand.

Eemshafen (Holland)

Ny ferjeforbindelse mellom Holland og Norge. Trafikkeres i dag av Holland Norway lines. Det planlegges utvidelse av havnen i Eemshaven med jernbanespor ned til kaifronten.

Flytrafikk.

Kristiansand lufthavn er regionens eneste flyplass med rutefly både innenlands og utenlands. Noe chartertrafikk.



Flyplassen har begrenset "flybusstilbud", men rutegående busser trafikkerer terminalen. I de senere årene er det gjort store investeringer på flyplassområdet.

Delmål

Utnytte dagens muligheter for godstransport med løshengere på ferje/bane til/fra Kristiansand.

Se på muligheter og videreutvikling av godstransport etter bygging av Gartnerløkkaprojektet. Dobbelspor til kaifront (Smiths bygg) vil være en forutsetning

Promotere dagens tilbud og videreutvikle containertransport med bane til/fra Kristiansand havn.

Identifisere og prioritere tiltak for videreutvikling av Sørlandets godsterminal, Langemyr.

Knytte ferjeterminalen og Langemyr tettere sammen ved å identifisere og prioritere effektiviseringstiltak for å styrke samvirket mellom godstransport på bane/sjø. Se på muligheten for å forlenge sporet fra Dalane til havna.

Forbedret strømforsyning på Sørlandsbanen.

Flere og lengre kryssingsspor/-sløyfer på Sørlandsbanen, særlig vest for Kristiansand.

Identifisere andre tilretteleggingstiltak med potensial for overføring av gods til bane (eks. Bergene Holm i Åmli). Returkraft Langemyr

Definere hovedakser for veitransport mellom knutepunktene (havner, næringsområder og terminaler)

Insitamentsordninger for stimulering av godstransport på vei med nullutslippskjøretøyer. Spesielt til/fra godsterminal med banetilnytning.

I en oppstartfase legge til rette for støtte til lastebilnæringen, for kjøring til/fra Sørlandets godsterminal Langemyr – for enheter til/fra banetransport. (bidrar til å lettere overføre gods fra vei til bane, om kunden ikke får en merkostnad/ hele eller deler av.. på grunn av tilbringertjenester)

Legge forholdene til rette for at by - logistikk med utslippsfrie kjøretøyer for prioritet i by og inn mot by. (Bruke av kollektivfelt avgifter i bom).

Strategier

Styrke Kristiansand havn som nasjonalt utpekt havn og landets nest største containerterminal

Utvikle nye havneavsnitt tilrettelagt for videreutvikling av regionens internasjonalt rettede næringsliv og videreutvikle gode løsninger for gods-, ferje- og cruisetrafikken.

Det er viktig for næringslivet på Agder at Kristiansand havn og Sørlandets godsterminal Langemyr opprettholder en konkurransedyktig posisjon i fremtiden som et nasjonalt knutepunkt mot Europa gjennom utenlandskorridor U3. Dette er viktig for videreutvikling av Jyllandskorridoren som den foretrukne korridor for gods på bane og vei.

I framtidige planer for samarbeid med andre havner, må tilknytningen havn/bane ivaretas. Pr i dag er den kun mulig å videreføre i Kristiansand. Dette burde være like mye et nasjonalt anliggende å ivareta, som at ansvaret er som i dag, at det er kun Kristiansand kommune som avgjør.

Ytre Ring er viktig å få etablert slik at veitrafikken kan gå mest mulig uhindret gjennom kristiansand, og fra østre og vestre del av fylket til Langemyr.

Virkninger

Fra Regjeringens Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging trekke frem følgende:

Det er et nasjonalt mål at en større andel av godstransporten skjer på sjø og jernbane. Det er viktig at egnede arealer til effektive logistikknutepunkter som godsterminaler og havner avklares i plan, gjennom samarbeid mellom kommuner og statlige fagmyndigheter. Farleder for skipstrafikken inngår i disse avklaringene. Virksomheter som skaper tungtransport har behov for god tilgjengelighet til jernbane, havner og/eller hovedvegnett.

Sjøtransport utgjør et svært viktig transporttilbud for Norge. 90 % av alt gods som transporteres mellom Norge og utlandet transporteres med skip, og sjøtransporten står også for rundt halvparten av godstransportaktiviteten innenriks. Tall fra SSB viser at det i 2020 ble håndtert nærmere 6,5 mill. tonn gods over havner på Agder.

Agder har flere større havner. Kristiansand havn er blant landets største havner med ferjeterminal, terminaler for godshåndtering (containere, bulk og stykkgoods) og terminal for offshorefartøy/havbasert næring. Arendal havn håndterer blant annet bulklast, prosjektlast, offshoreutstyr og containere. Det forventes en betydelig økning i trafikk til Arendal havn i forbindelse med etablering av en stor batterifabrikk i Arendalsområdet/Eyde næringspark.



Videre er havnene i Flekkefjord, Kvinesdal og Listerhavnene en viktig del av det lokale og regionale transportsystemet. Det er også flere private kaianlegg som håndterer store mengder gods.

For at sjøtransport skal være attraktiv må havnene og kaianleggene sikres nødvendige rammebetingelser for effektiv drift, herunder arealtilgang i tilknytning til overordnet infrastruktur. I tillegg er det viktig for det maritime næringslivet å ha tilgang til tilstrekkelig næringsareal med sjøtilgang. Agder fylkeskommune til å ha fokus på sjøtransport, havnevirksomhet og maritimt næringsliv i det videre planarbeidet, og til å legge til rette for økt sjøtransport gjennom samarbeid med aktørene.

Havne- og farvannsloven gir Kystverket ansvaret for utbedringer i farvannet av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Kystverkets farledsprosjekter finansieres gjennom Nasjonal Transportplan i likhet med andre samferdselsprosjekter. Innseilingen til Farsund er nylig blitt utbedret, og tiltak for å utbedre innseilingen til Arendal er under utredning. Kystverket har også mottatt innspill om utbedring av innseilingene til Mandal og Grimstad. Kystverket arbeider også med oppgradering av navigasjonssystemet langs Sørlandskysten.

Referanser

[Industri og trafikkhavn | Arendal Havn](#)

[Lyngdal kommune - Lyngdal havn](#)

[Storhavn - FARSUND KOMMUNE](#)

[Kommunale havner og kaier - Flekkefjord kommune](#)

[Havn - KVINESDAL KOMMUNE](#)

[Kristiansand lufthavn - Avinor](#)



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune

Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

