

Hordaland Fylkeskommune
Att: Marte Hagen Eriksrud
e-post: hfk@hfk.no

Henvendelse til: Carl Fredrik Karlsen
Deres ref: Marte Hagen Eriksrud
Marte.Eriksrud@hfk.no
Saksref,,: 2015/10633-29
Dato: 24. Mars 2017

CargoNet AS

Besøksadresse:
Dyvekesvei 2

Postadresse:
Postboks 1800 Sentrum
0048 Oslo

Telefonnr:

E-post: post@cargonet.no

Giro: 1503.11.46353
Org.nr: NO 983 606 598 MVA

www.cargonet.no

Hørings svar – Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Det vises til høring fra Hordaland fylkeskommune 6/3-2015 der planforslag for Regional transportplan Hordaland er lagt ut på høring. CargoNet ønsker kort å gi noen kommentarer/innspill til planforslaget.

CargoNet er opptatt av at det legges til rette for effektive omlastingspunkter, ettersom dette er en av de viktige forutsetningene for å få gods fra vei over på bane. Generelt opplever vi planforslaget som uklart og defensivt i forhold til tiltak på næringstransportområdet. Det er vanskelig å se at planen gir tilstrekkelig støtte til en miljøvennlig transportstruktur der togløsninger med Bergensbanen inn og ut av regionen knyttes sammen med behovet for distribusjon og næringstransporter i Bergensregionen. Vi mener utvikling av knutepunkt (som et av tiltaksområdene 8.3) kan være en naturlig inngang for slike tiltak, og at konkretisering av tiltak på området vil bidra til en mer helhetlig transportplan for regionen.

Vi mener knutepunktutvikling gjennom en intermodal togterminal med omlasting mellom bil og bane, bør kombineres med tiltak for å underlette eller drive frem utviklingen av mer miljøvennlig transportløsninger for næringslivet. Dagens intermodale knutepunkt på Nygårdstangen i Bergen er allerede en flaskehals for vekst i miljøvennlige næringstransporter med tog.

Vi registrerer at det legges opp til at transporten i Bergensområdet skal være effektiv miljøvennlig og trygg. Imidlertid oppfatter vi at godstransporten og næringstransporten i liten grad er bygd inn i strategien for å styrke miljøvennlige transportformer. Jernbane er en naturlig del av oppbyggingen i strukturen, der volumstrømmer mellom Østlandet og Hordaland kan skje med togløsninger inn og ut av regionen.

Eksempelvis kan distribusjon til og fra jernbaneterminaler støttes spesielt gjennom intensivordninger for å unngå større langtransporter inn i sentrum av Bergensområdet. Dette kan også bidra til å støtte opp under utviklingen og bruk av lavutslippsteknologi og kjøretøy med klimavennlige drivstoffløsninger, gjennom at teknologien trolig vil være tilgjengelig på mindre kjøretøy først.

Videre har vi noen refleksjoner rundt konkrete kapitler i planen:

Kap. 3.1.6 – Det er viktig at det legges til rette for effektive godsterminaler i Bergensområdet. Godsterminalen på Nygårdstangen har ikke mulighet for å ta den forventede veksten i godstransporten på bane.

Det er viktig at det legges til rette for effektive omlastingsmuligheter mellom bil og bane. I så måte må det ivaretas tilgang på tilstrekkelig areal for brukerne av jernbanen til å etablere seg i umiddelbar nærhet til en fremtidig jernbaneterminal.

Kap. 4.1 – Det bør vurderes om fylket kan investere i prosjekter som i større grad kan spores mot å redusere negative påvirkninger av godstrafikk på vei. Dette øker troverdigheten av planen på miljøområdet.

Investeringer i fylkesveier er åpenbart tiltak som bidrar positivt for godstrafikken på vei. Imidlertid er det vår oppfatning at det bør være en større binding mellom de utfordringene som beskrives med hensyn til ulykker og klimaeffekter av godstrafikken på vei og tiltakene og investeringene som gjøres for å unngå videre vekst på dette området.

Å investere i en ny godsterminal for jernbane er sentralt i å styrke satsingene og etableringene av infrastruktur og materiell for å nyttiggjøre seg tjenestetilbudet på jernbanen.

Det er også vesentlig for konkurransekraften for jernbane at omlastingsterminalene er så effektive som mulig.

Kap.7.1 – Det er ikke tydelig hva og hvordan HFKs mål for vekst i næringstransporten skal være. Det bør tydeligere defineres mål for dette, som igjen bidrar til mulighet for å utforme tiltak. Med de store utfordringene som ligger i næringstransporten, både med tanke på pålitelighet og kostnader i kombinasjon med sikkerhet og miljøpåvirkning, er det oppsiktsvekkende at HFK ikke har adressert disse utfordringene nærmere i sin transportplan.

Kap.7.4.3.1 – Kapitlet om tog fokuserer utelukkende på persontog og –forflytning. Dette er åpenbart svært sentralt, men vi oppfatter det likevel som en stor feiltakelse at næringstransporten, samvirke mellom vareflyten generelt og togtransport på lengre og kortere strekninger er viktig miljø og fremtidsrettet måte å løse næringslivets transportutfordringer på. Bindingen mellom lokaldistribusjon og transportflyter bør etter vår mening være nevnt i en strategisk ramme for transportsystemet i Bergensområdet.

Kap.7.4.7 – Det vises til planlagte investeringer i godsterminal, og ønske om å frigjøre arealet for byutvikling. Selv om det er uvisst hvor en fremtidig godsterminal skal ligge, så bør dette ikke være årsak til at det i transportplanen uteblir mål og tiltak for godstransporten. I lys av innretningen på persontransport med utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt, kan dette være en mulig inngang og tankegang for godstransportens innfart/utfart til/fra Bergen.

Kap.9 – Vi støtter engasjementet rundt utvikling av Bergensbanen, det tilsvarende for utvikling av nytt logistikknutepunkt i Bergen. Imidlertid bør ikke dette hemme regionalt engasjement for gode og miljøvennlige logistikkløsninger for næringslivet.

Carl Fredrik Karlsen
Kommersiell direktør
CargoNet