

PROFIT bøter på et stort savn

Forskning og utvikling (FoU) er håpløst forsømt for godstransport. PROFIT skal bøte på et stort savn.

Havnedirektør Anne Sigrid Hamran har store forventninger til PROFIT (Prosjekt Fremtidens Intermodale Terminaler), som er et forskningsprosjekt finansiert gjennom Forskningsrådets SMARTTRANS-program for næringslivets transporter og intelligente transportsystemer. Prosjektet går fram til 2011 og har et totalt budsjett på 24 millioner kroner. I PROFIT skal gevinster realiseres ved konkrete endringer i terminalene og systemene rundt Alnabru og Oslo Havn. PROFIT defineres som «en viktig bit i det intermodale puslespill i Norge – et stort skritt i riktig retning».

– Jeg har bakgrunn fra Vegvesenet, hvor typisk nok 'transport' automatisk ble tolket som 'passasjertransport', kommenterer Hamran. – I all planlegging og saksbe-

handling var det en uttømmelig kilde av dokumentasjon. Alt kunne belegges med tall, fordi det var og ble gjort en masse forskning og undersøkelser. Jeg kom til en helt annen virkelighet da jeg begynte i havnevesenet i 2002.

Glimrer med sitt fravær

– Dokumentert forskning og utvikling (FoU) glimrer med sitt fravær. Litt gjøres og foregår, i all hovedsak i regi av små aktører. Ære være dem for det, sier Hamran. Det er tung, skjellsettende forskning og dermed dokumentasjon som mangler. Det vil si at høyskolene og universitetene har forsømt et stort og viktig samfunnsfelt. Derfor er det så godt at det realiseres et prosjekt som PROFIT, med SINTEF som forskningslokomotiv, og de tunge logis-



Oslo Havn er en av initiativtakerne til PROFIT, og vil bli storforbruker av dokumentasjonen som fremskaffes. Her ser vi administrasjonsbygningen, Skur 38, på Vip-petangen, med lekteren som har drevet slamsuging til deponiet ved Malmøykalven ved kai. (Foto: Odd H. Vanebo)



Ice Bird ved kai på Sjørsøya. Basiskunnskaper om godstransport inn og ut av havneterminaler er sårt tiltrengt for bedre planlegging av havnedrift. (Foto: Oslo Havn/Trude Thingelstad)

tikkaktørene som deltakere (CargoNet, Schenker, Jernbaneverket, Bring Logistics, LTL og ErgoGroup, tillegg til Oslo Havn KF).

«Handlingsdyktige samarbeidsnettverk»

Målsettingen for og med PROFIT er klar: I tråd med Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP 2010-2019) skal prosjekter utvikle effektive intermodale terminaler ved å bygge handlingsdyktige samarbeidsnettverk mellom havner, transportoperatører for vei og bane, terminaliere/operatører og samlastere. Samarbeid mellom selvstendige selskaper om løsning av felles oppgaver er utfordrende i praksis, noe som skyldes at aktørene har hver sine mål og prioriteringer, at de anvender ulike teknologiløsninger, og at det ikke eksisterer en entydig modell for deling av gevinst og risiko. Det er et klassisk dilemma at terminalfunksjoner kun utgjør en del av de involverte partners forretningsdrift (med unntak av terminaleiere/operatører) samtidig som konkurransekraften til alle i logistikknnettverket er direkte avhengig av samspillet på terminal.

Mangler relevant dokumentasjon

Kan godstransportens betydning illustreres med tall? – Det er et godt spørsmål, som jeg ikke kan besvare ved å finne relevante tall i dokumentasjon. Det vi vet, er at det går 190.000 TEUs inn og ut av Oslo Havn årlig. De som går ut, er tomme. De inngående, nærmere 100.000 har et innhold til en gjennomsnittsverdi på 100.000 kroner. Samlet gateverdi er altså 10 milliarder kroner, som er et forsiktig anslag – vel å merke for Oslo Havn alene. I tillegg

jonene for ikke å kjenne sitt ansvar for dette store og viktige fagfeltet, har vi fått noen få hederlige unntak, etter at BI og Høgskolen i Molde har satt logistikk på timeplanen.

Mediene medansvarlige

– Mediene er heller ikke uten ansvar. I beste fall har vi store medier som er spesialisert på "samferdsel". Det betyr at de interesserer seg og tar opp saker som utelukkende er knyttet til passasjertrafikk. Et godt eksempel: For noen år siden bygde Vegvesenet noen midlertidige bruer over jernbanesporene østover fra Oslo S. Store medieoppslag i flere dager om «Østfoldbanen stengt». Ikke et ord om at havnesporet også var blokkert, med store økonomiske og praktiske konsekvenser for godstransporten inn og ut av Oslo Havn.

– Denne mangelen på interesse og kunnskap er det vi må bøte på, sier havnedirektør Anne Sigrid Hamran med ettertrykk. ●

kommer oljeproduktene, bl.a. all jetbensin til Gardermoen og 40 prosent av all bensin og fyringsolje som omsettes i Norge. På toppen av det igjen kommer alminnelig stykkogods.

Når jeg klandrer forskningsinstitus-



Havnedirektør Anne Sigrid Hamran: – Høyskolene og universitetene har forsømt et stort og viktig samfunnsfelt. (Foto: Odd H. Vanebo)