

GODSTRANSPORT

i Rogaland

Oppdatering 2014



Foto: Knut Opeide



Statens vegvesen



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

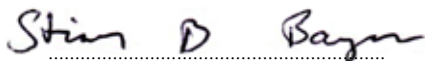
Stian Brosvik Bayer og Anne Marthe Harstad

Godstransport i Rogaland - Oppdatering 2014

Rapport IRIS 2014/370

Prosjektnummer: 7302952
Prosjektets tittel: Oppdatering av godsundersøkelsen i Rogaland
Oppdragsgivere: Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune
Forskningsprogram:
ISBN: 978-82-490-0843-8
Gradering: Åpen

Stavanger, 30.09.2014



Stian Brosvik Bayer
Prosjektleder



Einar Leknes
Kvalitetssikrer
Direktør IRIS Samfunnsforskning

Forord

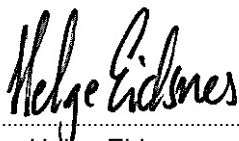
I 2011 gjennomførte Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og en rekke andre private og offentlige aktører en omfattende undersøkelse om godstransport i Sør-Rogaland. Målet med undersøkelsen var å øke kunnskapen om godstransport og å ha et faktagrunnlag for å kunne videreutvikle transportsystemet rettet mot næringslivets behov.

Den nå foreliggende undersøkelsen «Godstransport i Rogaland» er en fortsettelse av dette gode arbeidet. Den nye undersøkelsen fokuserer på endringer som har skjedd i perioden 2011 til 2013 og ser nærmere på faktorer som forklarer utviklingen. Samtidig ble undersøkelsesområdet utvidet til hele Rogaland. Noe som gir oss grunnlag til å imøtekomme transportbransjens utfordringer i hele fylke.

En grunn til de gode resultater er et vellykket samarbeid i styringsgruppen. Styringsgruppen var bredt sammensatt med kunnskap og kontakter innenfor viktige fagfelt og fagmiljø. Gruppen består av Rogaland Fylkeskommune, Statens vegvesen, Greater Stavanger, Haugaland vekst, Logistikkforeningen, International Research Institute of Stavanger AS, Asplan Viak AS, Risavika Havn AS, Sandnes Havn KF, Terminaldrift AS og Haukelivegen AS.

At undersøkelsen - igjen - presenteres på Logistikkdagen i Sandnes viser at resultater ikke bare er av interesse for oppdragsgivere (Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen), men også for transportsektoren. Vi satser på at resultatene bidrar gjennom prosjekter og tiltak innenfor det offentlige og det private til mer effektiv, miljøvennlig og trafikksikker godstransport i Rogaland.

Undersøkelsen ble gjennomført av International Research Institute of Stavanger (IRIS) på oppdrag av Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Joachim Weißer hos Rogaland fylkeskommune var prosjektleder.



Helge Eidsnes
Regionvegsjef
Region vest



Gottfried Heinzerling
Samferdselsjef
Rogaland fylkeskommune

Innhold

Forord	5
Figurer	9
Sammendrag	13
1 Innledning	21
2 Økonomisk utvikling i rogaland	23
2.1 Befolkningsutvikling	23
2.2 Økonomisk utvikling - Rogaland sitt bidrag til BNP	25
2.3 Sysselsetting	29
2.4 Inntekt	33
2.5 Eksport	34
3 Godstransport på veg - eksisterende statistikk	37
3.1 Lastebilundersøkelsen	38
3.2 Trafikkdata	40
3.3 Ferjetransport mellom Norge og utlandet	44
4 Godstransport på veg - vegkantintervju av lastebilsjåfører	47
4.1 Gods på veg til og fra Sør Rogaland i sør (E39 Krossmoen)	48
4.2 Gods på veg til og fra Sør Rogaland i nord, og Haugalandet i sør (Mortavika–Arsvågen)	51
4.3 Gods på veg til og fra Haugalandet i nord (Halhjem–Sandvikvåg)	54
4.4 Gods på veg til og fra Haugalandet i øst (E134 Liamyrane)	57
5 Sjøtransport	61
5.1 Stavanger havn IKS	61
5.2 Sandnes havn	64
5.3 Egersund havn KF	66
5.4 Karmsund interkommunale havnevesen IKS	67
5.5 Stord Hamn KF	68
6 Jernbanetransport	71
6.1 Ganddal jernbaneterminal	71
7 Lufttransport	75
7.1 Sola lufthavn	75
8 Oppsummering godstransport	79
8.1 Sør Rogaland	79
8.2 Haugalandet inkl. Sunnhordland	84
8.3 Godsstrømmer på veg i Rogaland	87
9 Transportintensive næringssektorer i rogaland	91
9.1 Jordbrukssektoren, inklusiv foredlingsindustri	92
9.2 Skogbrukssektoren	93
9.3 Fiskerisektoren	94
9.4 Oljesektoren	96
9.5 Industri	96
9.6 Bygg og Anlegg	97
9.7 Matvaresektoren	97
9.8 Annen varehandel	98
9.9 Transport mellom terminaler (Samlast)	98
Referanser	99

Figurer

Figur S.1	Utvikling i gods transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002–2013, etter hvor godset ankom regionen. Rødt = vegtransport, grønt = jernbanetransport, blått = sjøtransport og oransje = lufttransport) Kilder: SVV - Trafikkdata, SBB - Havnestatistikk, Avinor/SSB og Terminaldrift AS.	14
Figur S.2	Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002–2013 for transport til og fra Sør Rogaland.	15
Figur S.3	Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom.	16
Figur S.4	Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet inkl. Sunnhordland.	17
Figur S.5	Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet og Sunnhordland.	17
Figur S.6	Godsmengde transportert inn og ut av Haugalandet og Sunnhordland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom (våtbulk utelatt).	18
Figur S.7	Gods transportert på veg fra og til Sør Rogaland og Nord Rogaland inkl. Sunnhordland i 2013, etter næringssektor.	19
Figur 1	Inndeling av undersøkelsesområder, samt lokalisering av intervjusteder. Jæren omtales som Sør Rogaland videre i denne rapporten. Kilde: Rambøll Kart og 3D.	21
Figur 2	Befolkningsutvikling i Rogaland fra 1980–2014 og forventet utvikling fra 2014–2040 etter region. Kilde: SSB middels vekst.	23
Figur 3	Antall innbyggere i kommuner i Rogaland i 2014 og forventet befolkningsvekst i 2020 og 2040 (middels vekst), samt vekst per 2040, etter kommune. Kilde: Statistisk sentralbyrå, befolkningsstatistikk	24
Figur 4	Bruttoprodukt (mill. kr i løpende priser), for Rogaland etter næring, i perioden 1997–2011. Kilde: Statistisk sentralbyrå, nasjonalregnskap (Tall og kategorier fra 2008 og utover er ikke direkte sammenlignbar med tidligere år).	25
Figur 5	Fylkesfordelt nasjonalregnskap, endring mellom 2008 og 2011, Norge og Rogaland, etter sektor. Kilde: SSB Nasjonalregnskap.	26
Figur 6	Bruttoprodukt per sysselsatt i 2008 og 2011, fordelt etter fylke og sortert stigende. Kilde: Statistisk sentralbyrå, nasjonalregnskap.	27
Figur 7	Prosentvis vekst i bruttoprodukt fra 2008 til 2011, fordelt etter fylke og sortert stigende. Kilde: Statistisk sentralbyrå, nasjonalregnskap.	28
Figur 8	Utvikling i antall sysselsatte etter regionen arbeidsplassen er lokalisert i perioden 2000–2013. Kilde: Statistisk sentralbyrå, arbeidsliv.	29
Figur 9	Antall sysselsatte i Rogaland i 2013, etter næring og region. Kilde: Statistisk sentralbyrå, Arbeidsliv.	30
Figur 10:	Endring i sysselsetting etter region og næringskode mellom 2008 og 2013, sammenlignet med landet som helhet. Kilde: SSB	31
Figur 11	Sysselsetting i næringen transport og lagring etter region i perioden 2008–2013. Kilde Statistisk sentralbyrå, Arbeidsliv.	32
Figur 12	Utvikling i gjennomsnittlig bruttoinntekt (nominell kroneverdi) per innbygger over 17 år, etter region og på landsbasis, i perioden 2000–2012. Kilde: Statistisk sentralbyrå, Lønn.	33
Figur 13	Eksportverdi i millioner kroner etter varetype og eksportfylke i 2009 og 2013. Kilde: Statistisk sentralbyrå, utenrikshandelsstatistikk.	34
Figur 14	Godsmengde transportert med lastebil til og fra Rogaland mellom 2003 og 2013. Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.	38
Figur 15	Godsmengde transportert med lastebil til og fra Rogaland i 2013 etter opprinnelses-/destinasjonsfylke. Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.	39
Figur 16	Antall kjøretøy som passerte tellepunktet ved Saglandsbakken i perioden 2009–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 5,6 meter er vist på sekundærakse). Kilde: Trafikktellinger, Statens vegvesen.	40

Figur 17	Antall kjøretøy som løste billett på sambandet Mortavika–Arsvågen i perioden 2002–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 6 meter er vist på sekundærakse). Kilde: Ferjedatabanken, Statens vegvesen.	41
Figur 18	Antall kjøretøy som løste billett på sambandet Halhjem–Sandvikvåg i perioden 2007–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 6 meter er vist på sekundærakse). Kilde: Ferjedatabanken, Statens vegvesen.	42
Figur 19	Antall kjøretøy som passerte tellepunktet ved E134 Haukelitunnelen i perioden 2010–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 5,6 meter er vist på sekundærakse). Kilde: Trafikktellinger, Statens vegvesen.	43
Figur 20	Godstransport med ferje mellom Norge og Danmark i perioden 2003–2013. Kilde: SSB Godstransport med utenriksferjer.	44
Figur 21	Estimert godsmengde transportert via Krossmoen i 2011, etter kjøretøylengde. Oppskalert til totaltall for perioden 2009–2013.	48
Figur 22	Retningsfordeling av gods transportert over Krossmoen, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.	49
Figur 23	Fordeling av lastebilturer over Krossmoen etter sektor og transportkorridor. (Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)	50
Figur 24	Estimert godsmengde transportert over Mortavika–Arsvågen i perioden 2002–2013, etter kjøretøylengde.	51
Figur 25	Retningsfordeling av gods transportert over Mortavika–Arsvågen, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.	52
Figur 26	Fordeling av lastebilturer over Mortavika–Arsvågen etter sektor og transportkorridor. (Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)	53
Figur 27	Estimert godsmengde transportert over Halhjem–Sandvikvåg i perioden 2007–2013, etter kjøretøylengde.	54
Figur 28	Retningsfordeling av gods transportert over Halhjem–Sandvikvåg, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.	55
Figur 29	Fordeling av lastebilturer over Halhjem–Sandvikvåg etter sektor og transportkorridor. (Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)	56
Figur 30	Estimert godsmengde transportert via Ei34 Liamyrane i 2012, etter kjøretøylengde. Oppskalert til totaltall for perioden 2009–2013.	57
Figur 31	Retningsfordeling av gods transportert over Liamyrane, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.	58
Figur 32	Fordeling av lastebilturer over Liamyrane etter sektor og transportkorridor. (Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)	59
Figur 33	Oversiktskart over Risavika Havn (www.risavika.no)	61
Figur 34	Godsmengde i tonn håndtert ved de ulike kaianleggene i Risavika i perioden 2008–2013, fordelt etter kai.	62
Figur 35	Godsmengde håndtert over større kaier under Stavanger Havn IKS.	64
Figur 36	Godsvolum i tonn håndtert over kaiene i Sandnes havn i perioden 2008–2013, kategorisert etter varetype. Kilde: Sandnes havn KF.	65
Figur 37	Gods håndtert over Egersund havn i perioden 2009–2013, etter varetype. Kilde: SSB havnestatistikk og årsrapport for Egersund havn 2011–2013.	66
Figur 38	Gods håndtert over Karmsund havn i perioden 2003–2013, etter varetype. Kilde: SSB havnestatistikk.	67
Figur 39	Gods håndtert over Stord Hamn i perioden 2002–2012, etter varetype. Kilde: SSB havnestatistikk. (Tall for 2013 er foreløpig ikke tilgjengelig i SSB for de mindre havnene).	68
Figur 40	Utvikling i godstransport (tonn og omregnet til TEU-ekvivalenter), håndtert ved terminalen på Ganddal (Paradis og Sandnes før 2008) i perioden 2003–2013. Kilde: Terminaldrift AS.	71
Figur 41	Godstransport over Sola lufthavn i perioden 2009–2013. Kilde SSB.	75
Figur 42	Godstransport over Sola lufthavn i perioden 2002–2013. Kilde Avinor.	76

Figur 43	Antall fraktflybevegelser til og fra Sola lufthavn i perioden 2002–2013. Kilde Avinor.	76
Figur 44	Utvikling i gods transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002–2013, etter hvor godset ankom regionen. Rødt = vegtransport, grønt = jernbanetransport, blått = sjøtransport og oransje = lufttransport) Kilder: SVV - Trafikkdata, SBB - Havnestatistikk, Avinor/SSB og Terminaldrift AS.	79
Figur 45	Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002–2013 for transport til og fra Sør Rogaland.	80
Figur 46	Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom.	81
Figur 47	Godstransport fra Sør Rogaland, etter opprinnelsessted og retning. Oppskalert til 2013-tall.	82
Figur 48	Godstransport til Sør Rogaland, etter destinasjonssted og retning. Oppskalert til 2013-tall.	83
Figur 49	Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet inkl. Sunnhordland.	84
Figur 50	Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet og Sunnhordland, når våtbulk utelates.	84
Figur 51	Godsmengde transportert inn og ut av Haugalandet og Sunnhordland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom (våtbulk utelatt).	85
Figur 52	Godstransport fra Haugalandet og Sunnhordland, etter opprinnelsessted og retning. Oppskalert til 2013-tall.	86
Figur 53	Godstransport til Haugalandet og Sunnhordland, etter destinasjonssted og retning. Oppskalert til 2013-tall.	87
Figur 54	Antall registrerte lastebilturer over intervjusteder i Rogaland, i nord- og østgående retning	88
Figur 55	Antall registrerte lastebilturer over intervjusteder i Rogaland, i sør- og vestgående retning	89
Figur 56	Gods transportert på veg fra og til Sør Rogaland og Nord Rogaland inkl. Sunnhordland i 2013, etter næringssektor.	91
Figur 57	Korn- og potetavling i Rogaland i perioden 2000–2013. Kilde: SSB Jordbruksstatistikk.	92
Figur 58	Slakt godkjent til folkemat (tonn) i Rogaland, etter type slakt i perioden 1999–2013.	92
Figur 59	Avvirkning av furu, gran og lauvtre for salg etter region i perioden 1996–2012. Kilde: SSB Jordbruksstatistikk.	93
Figur 60	Salg av slaktet oppdrettsfisk i Rogaland (tonn og verdi), etter fiskeslag i perioden 2000–2013. Kilde: SSB fiskestatistikk.	94
Figur 61	Fangst av fisk, i tonn og verdi, etter landingskommune i Rogaland, fra 2000 til 2012. Kilde: SSB fiskestatistikk.	95
Figur 62	Samlet verdi av planlagte og gjennomførte utbyggingsprosjekt (over 5 mill kr) i Sør Rogaland, Haugalandet og Sunnhordland fra 2011 til 2015. Kilde: Norge bygges	97

Tabeller

Tabell S.1	Befolknings-, sysselsettings- og gj. inntektsutvikling i Rogaland og Sunnhordland. Kilde: Statistisk sentralbyrå, befolkningsstatistikk, fremskriving middels vekst, arbeidsliv og lønn.	13
Tabell 1	Vekst i antall sysselsatte i Rogaland, i prosent og antall, fordelt etter region i perioden 2000–2013. Kilde: Statistisk sentralbyrå, arbeidsliv.	29
Tabell 2	Kategorier benyttet til å gruppere godstransporten.	47
Tabell 3	Årsdøgntrafikk (ÅDT) og godsmengde mellom Stavanger og oljebaser i Norge.	96



Foto: Knut Opeide

Sammendrag

Rogaland har de siste 20 årene opplevd en sterk vekst i mengden gods som transporteres til og fra fylket. Denne rapporten ser på utviklingen i faktorer som forklarer denne veksten, samt hvordan denne veksten er fordelt mellom ulike transportmidler.

Det har lenge vært et uttalt politisk mål at en større del av godstransporten skal overføres fra veg til sjø eller bane, og ligger bl.a. til grunn i godstrategien til den gjeldene nasjonale transportplanen, NTP 2014–2023 (STM 26), som er grunnlagsdokumentet for regjeringens investeringer i samferdselsinfrastruktur. Samtidig sier denne at samtlige transportsektorer skal sikres økt effektivitet.

For Sør Rogaland og Haugalandet inkl. Sunnhordland følger ikke utviklingen de politiske målsetningene. Her viser tilgjengelig statistikk at godstransport på veg over tid har opplevd en langt sterkere vekst, sammenlignet med sjø og bane. Det er lite som tilsier at denne utviklingen endres i tiden fremover, da dette har vært en trend som har vist seg gjeldende over lang tid.

Rogaland som økonomisk region

Rogaland er det fylket i Norge som har opplevd sterkest økonomisk vekst de siste 40 årene i form av befolknings-, sysselsettings- og lønnsvekst, særlig som følge av en formidabel økning i aktiviteten innen petroleumsrelatert næringsvirksomhet.

Økonomisk utvikling er blant de mest betydningsfulle faktorene for å forklare utvikling i godstransport. Befolkning-, og inntektsutvikling er med på å forklare utviklingen i godstransport innen varehandelen, endring i antall sysselsatte innen vareproduserende industrier indikerer utviklingen i godstransport for næringslivet, mens eksportstatistikken angir utvikling i godstransport fra Rogaland til utlandet. Tabellen under oppsummerer endringer i de viktigste indikatorene.

Region	Befolkning				Sysselsetting		Gj. Inntekt	
	2010	2013	2020	2040	2010	2013	2010	2012
Sunnhordland	42 662	44 717	46 124	55 741	18 149	18 915	357 444	388 169
Haugalandet	97 542	103 106	110 020	128 175	47 176	49 009	360 117	386 509
Ryfylke	18 948	20 049	21 500	24 568	8 493	8 358	355 571	395 240
Nord Jæren	228 735	246 497	266 221	313 578	138 552	151 181	431 440	481 206
Jæren	59 545	65 814	75 201	100 167	25 144	27 209	378 121	420 082
Dalane	23 177	24 159	26 028	31 395	10 562	10 537	350 852	389 466
Norge	4 858 199	5 109 056	5 450 104	6 323 562	2 517 000	2 619 000	358 900	391 700
	2000-2010	2010-2013	2013-2020	2020-2040	2000-2010	2010-2013	2000-2010	2010-2012
Sunnhordland	6 %	5 %	3 %	21 %	10 %	4 %	68 %	9 %
Haugalandet	8 %	6 %	7 %	17 %	16 %	4 %	63 %	7 %
Ryfylke	6 %	6 %	7 %	14 %	21 %	-2 %	67 %	11 %
Nord Jæren	17 %	8 %	8 %	18 %	29 %	9 %	63 %	12 %
Jæren	19 %	11 %	14 %	33 %	29 %	8 %	60 %	11 %
Dalane	4 %	4 %	8 %	21 %	10 %	0 %	61 %	11 %
Norge	8 %	5 %	7 %	16 %	11 %	4 %	51 %	9 %

Tabell S.1 Vekst i antall sysselsatte i Rogaland, i prosent og antall, fordelt etter region i perioden 2000–2013. Kilde: Statistisk sentralbyrå, arbeidsliv.

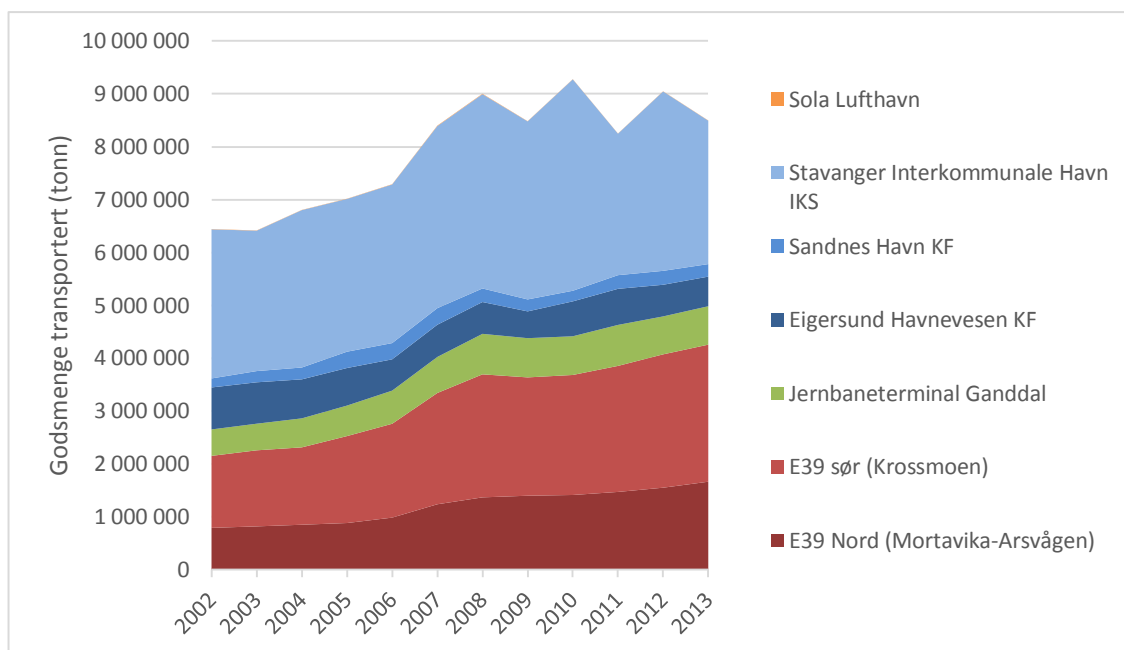
I grove trekk kan de viktigste økonomiske utviklingstrekkene i Rogaland oppsummeres som følger:

- Rogaland er blant fylkene i Norge som opplever kraftigst vekst i folketallet. Dette forventes å fortsette fram mot 2040. Det er regionene Nord Jæren, Jæren den sterkeste veksten har forekommet. Haugalandet og deler av Ryfylke har også opplevd betydelig vekst, mens Dalane har hatt lavere befolkningsvekst i samme periode.
- Sterk økning i sysselsetting på Nord Jæren, Jæren, spesielt mellom 2005 og 2007.
- Kraftig vekst i gjennomsnittsinntekten. Nord Jæren og Jæren ligger over landsgjennomsnittet, de andre regionene ligger rundt landsgjennomsnittet.

Utvikling godstransport

Sør Rogaland

Godsmengden transportert til og fra Sør Rogaland økte betydelig med jernbane og lastebil i perioden 2002 til 2011. Denne utviklingen sammenfaller sterkt med den generelle økonomiske utviklingen som har funnet sted i Rogaland i samme periode. Sjøtransporten opplevde tilsvarende vekst frem mot 2008, men har deretter blitt gradvis redusert over tid. For lufttransporten er det mer vanskelig å identifisere en entydig trend. Dette skyldes delvis mangelfull rapportering av godstransport med fly, og at statistikken veksler mellom topp- og bunnpunkt fra år til år. Figuren under viser samlet utvikling i godsmengden transportert til og fra undersøkelsesområdet i perioden 2002–2013 for de viktigste vegpunktene til/fra Sør Rogaland, samt havnedistriktene, jernbaneterminalen på Ganddal og Sola Lufthavn.

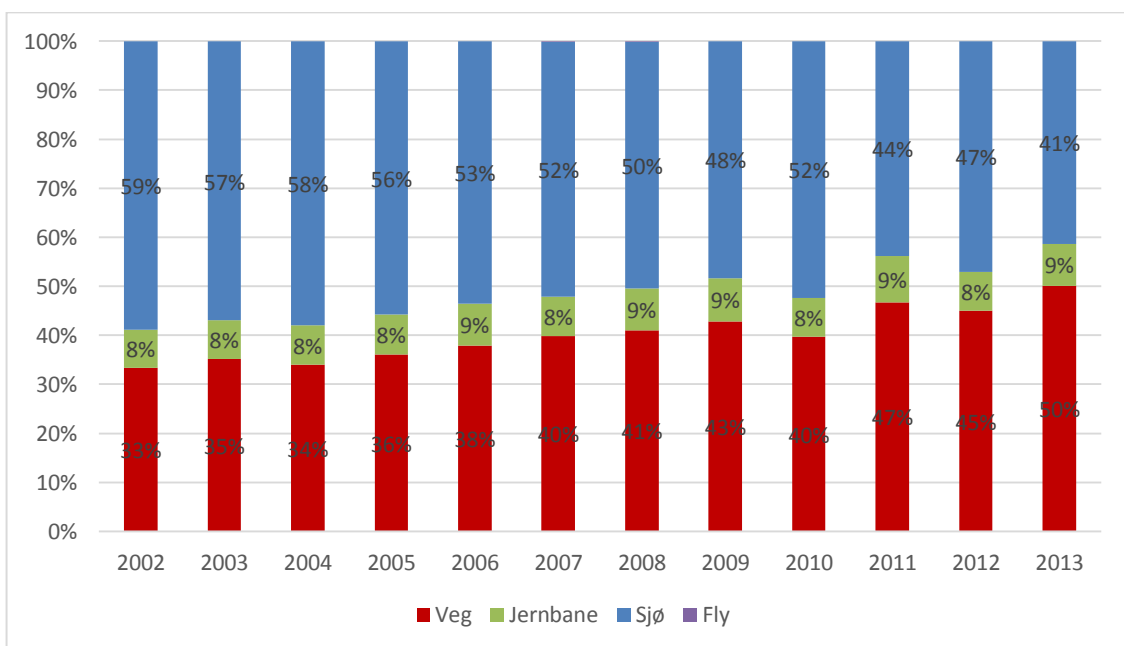


Figur S.1 Utvikling i gods transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002–2013, etter hvor godset ankom regionen. Rødt = vegtransport, grønt = jernbanetransport, blått = sjøtransport og oransje = lufttransport) Kilder: SVV - Trafikkdata, SBB - Havnestatistikk, Avinor/SSB og Terminaldrift AS.

Figur S.1 viser at den totale godsmengden fraktet til og fra undersøkelsesområdet har økt betydelig i perioden 2002–2012, fra 6,5 millioner tonn i 2002 til 9 millioner tonn i 2012. I denne perioden var det vekst i transport av containere på jernbane fram mot 2011, samtidig som Stavanger havn IKS hadde en relativt kraftig vekst i perioden 2006 til 2008. Økning i godsmengde for tørrbulk og i forbindelse med mobilisering av offshorefartøy bidro mest til veksten for Stavanger interkommunale havn IKS. Det er noe

usikkert hvorvidt det faktisk var vekst over Stavanger havn IKS i 2010, eller om det skyldes feilrapportering ved to av kaianleggene i Hillevåg. Ser en bort fra dette har det vært en generell nedgang i sjøtransport til fra Sør Rogaland fra 2008 og utover. Grunnet nedgang i sjøtransporten, særlig innen tørrbulk, ble det fraktet 500.000 tonn mindre gods til/fra Sør Rogaland i 2013, mens det fortsatt var sterk vekst på veg og tilnærmet nullvekst på jernbane.

Dette er en utvikling som strider mot den politiske målsetningen om at en større andel av godset skal overføres til sjø og jernbane. Slik utviklingen har vært i perioden 2002–2013 går det i dag rundt 2 millioner tonn mer gods på vegene til/fra Sør Rogaland enn i 2002. Også jernbanetransport og sjøtransport har bidratt til veksten i transportert mengde gods til og fra undersøkelsesområdet, men veksten har vært betydelig lavere, særlig etter 2008. Figur S.2 viser godsmengde fordelt på retning som transporteres til og fra undersøkelsesområdet.

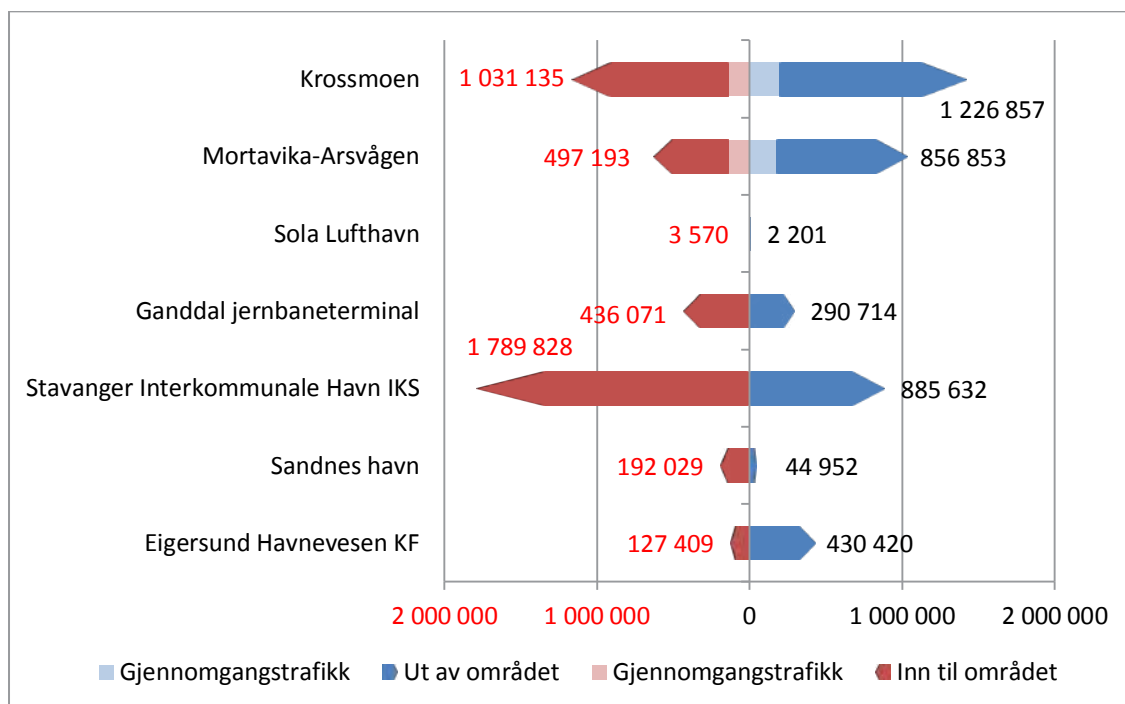


Figur S.2 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002–2013 for transport til og fra Sør Rogaland.

Figuren viser at vegtransport gradvis har økt markedsandelen for transport inn og ut av Sør Rogaland mellom 2002 og 2009, fra 33 % til 43 % 2009. Det er knyttet noe usikkerhet rundt 2010-tallene for sjøtransport, og mye tyder på at godsvolumet på sjø i 2010 er overrapportert. Fra 2011 opplevde sjøtransporten imidlertid en dramatisk nedgang, samtidig som den positive utviklingen på jernbane, som økte markedsandelen fra 8 % til 9 % fra 2002 til 2011, stoppet opp. Dette har bidratt til at markedsandelen til godstransport på veg har økt med 7 prosentpoeng fra 43 % til 50 % på kun fire år fra 2009 til 2013. På grunnlag av figuren over kan en slå fast at utviklingen har gått i feil retning i forhold til ønsket utvikling, og av vegtransport har vist seg betydelig mer konkurransedyktig etter 2009 sammenlignet med sjø- og jernbanetransport.

Det er mest sannsynlig flere og sammensatte årsaker til dette. Bedre infrastruktur på veg, der ferdigstilling av Listapakken i 2006, økt kapasitet med nye gassferjer på sambandene Halhjem–Sandvikvåg og Mortavika–Arsvågen, innføring av hurtiggående RO-PAX ferje mellom Kristiansand og Hirtshals, og oppgradering av E18 til fire-felt over lengre strekninger trolig er blant de mest betydningsfulle. I tillegg rapporteres det om at utenlandske lastebiltransportører i større grad har fått innpass på det norske transportmarkedet. Den viktigste årsaken til denne utviklingen er at EU-landene som ble tatt opp i unionen i 2002, fra 2009 fikk samme adgang til det norske markedet som de andre landene i EU har gjennom EØS-avtalen.

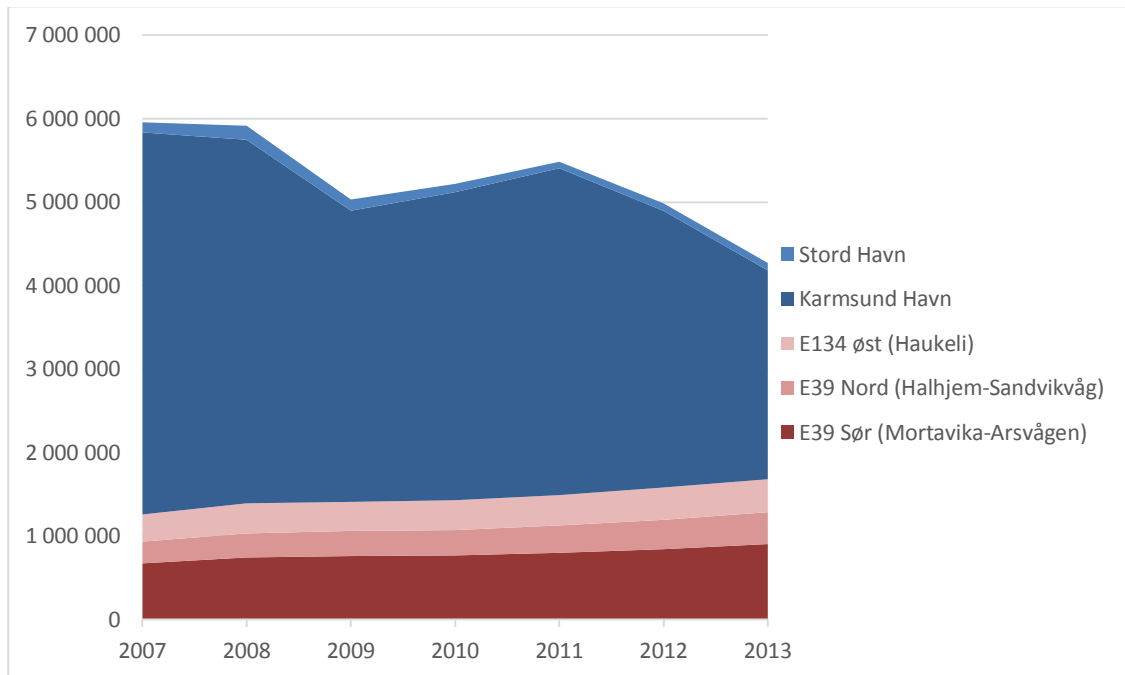
For sjøtransporten har det særlig vært en nedgang innen transport av tørrbulk, som utgjør store volum. Dette skyldes i hovedsak redusert aktivitet ved Havnesiloen i Stavanger sentrum, som foreslås nedlagt, og at kaiene Siriskjær og Cementen i Lervik er lagt ned som følge av at området transformeres til boligformål. I tillegg melder sjøtransportnæringen om stadig forverrede konkurranseforhold, grunnet innføring av nye avgifter. På Jernbanen skyldes den svake utviklingen fra 2009 og utover kapasitetsproblemer på Sørlandsbanen, og store utfordringer med regularitet og innstilte togavganger.



Figur S.3 Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom.

52 % av total godsmengde transporteres ut fra Sør Rogaland og 48 % transporteres inn. Vegtransport dominerer godstransporten ut av undersøkelsesområdet, mens sjøtransport dominerer inntransporten. Felleskjøpet sin virksomhet er et eksempel på en bedrift som bidrar til dette mønsteret ved å ta inn gods fra sjø og transportere deler av det ut fra undersøkelsesområdet på veg. Jernbanetransport bidrar med mer gods inn til Sør Rogaland enn ut. På bane er retningsbalansen anslått å være 60 % til og 40 % fra. En viktig årsak til at det transporteres mer gods ut fra enn inn til undersøkelsesområdet, er at det distribueres mye gods fra sentrallager i Sør Rogaland til områder utenfor undersøkelsesområdet, hovedsakelig Haugalandet, Lund og Sokndal, samt vestlige deler av Vest Agder. I tillegg bidrar transport av matvarer produsert i Rogaland til andre deler av landet, som kjøtt, meieriprodukter og fisk, til at det sendes betydelige godsmengder ut av Sør Rogaland, samtidig som behovet for inntransport av denne typen varer reduseres.

Haugalandet og Sunnhordland



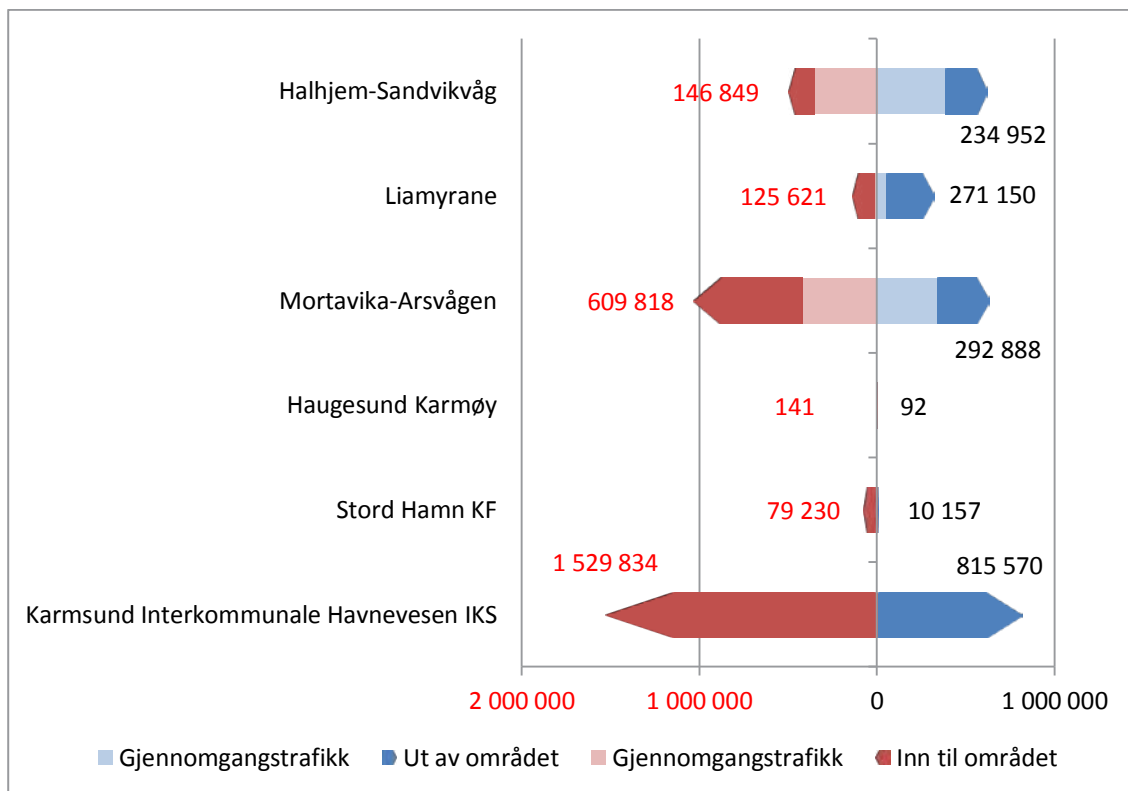
Figur S.4 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet inkl. Sunnhordland.

Figuren over viser at det har vært en betydelig nedgang i gods som ankommer Haugalandet og Sunnhordland på sjø mellom 2007 og 2013, fra 4,7 millioner tonn til 2,6 millioner tonn. Merk at utskipping av gass og kondensat fra Kårstø er utelatt fra figuren, for å gjøre den mer sammenlignbar med Sør Rogaland. Som i Sør Rogaland er det i hovedsak nedgang i transport av tørrbulk som har bidratt til dette. I samme periode har godstransport på vei økt med 430.000 tonn fra 1,25 millioner tonn til 1,68 millioner tonn.



Figur S.5 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet og Sunnhordland.

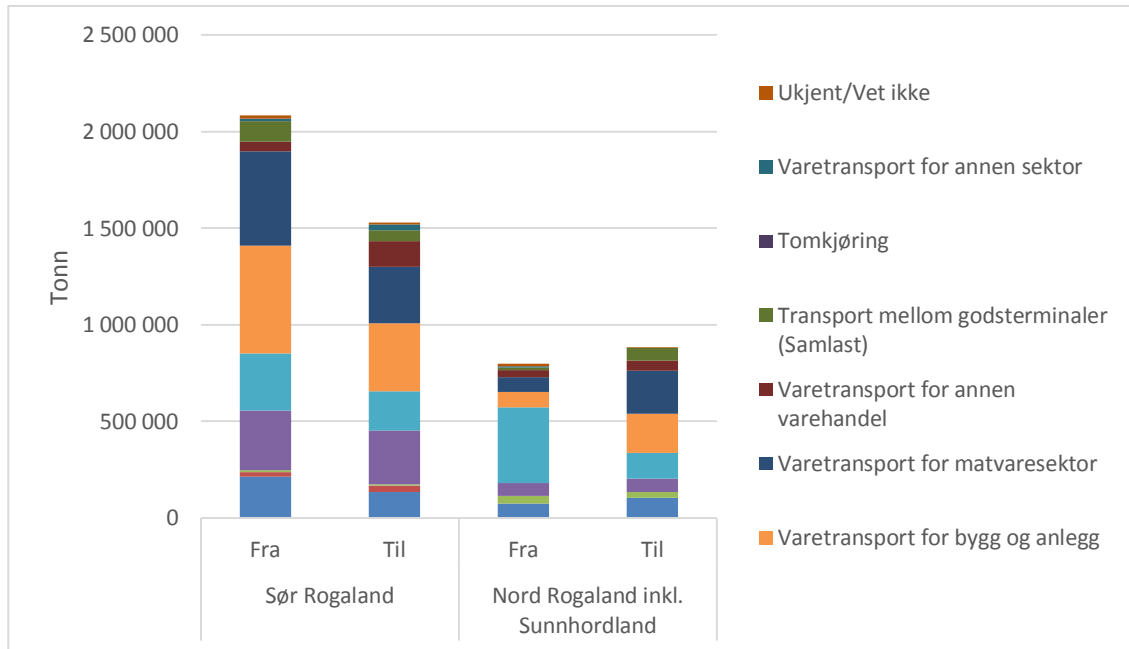
På sju år er andel gods transportert til og fra Sunnhordland og Haugalandet på sjø redusert fra 83 % til 67 %. Som nevnt er det nedgang innen tørrbulk, kombinert med vekst på veg som er årsaken til denne utviklingen. Denne regionen har som kjent ikke et direkte jernbanetilbud, men en del gods, f.eks. mat- og drikkevarer fra Østlandet, transporteres ofte med jernbane til Ganddal/Nygårdstangen før det ankommer denne regionen via matvarekjedenes distribusjonsnettverk.



Figur S.6 Godsmengde transportert inn og ut av Haugalandet og Sunnhordland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom (våtbulk utelatt).

Av totalt 1 million tonn gods som fraktes over Mortavika–Arsvågen til Sunnhordland og Haugalandet, skal over halvparten, rundt 610.000 tonn, til dette området. Til sammenligning kommer det inn rundt 147.000 tonn til Sunnhordland og Haugalandet via Halhjem–Sandvikvåg og rundt 125.000 tonn over Haukeli/Liamyrane. De største godsmengdene til Sunnhordland og Haugalandet ankommer med andre ord regionen fra sør. Det ankommer også en betydelig mengde gods til dette området fra sjø, rundt 1,5 millioner tonn i 2013. Dette er hovedsakelig gods som benyttes i industrien, fiskerisektoren og oljere-latert virksomhet.

Godstransport på veg etter sektor



Figur S.7 Gods transportert på veg fra og til Sør Rogaland og Nord Rogaland inkl. Sunnhordland i 2013, etter næringssektor.

Figur S.7 viser estimert mengde gods til og fra undersøkelsesområdet på veg fordelt etter næring og oppskalert til 2013-tall. Det transporteres rundt 2 millioner tonn på veg fra Sør Rogaland og 800.000 tonn fra Haugalandet inkl. Sunnhordland. Fra Sør Rogaland dominerer godstransport for bygg- og anleggsektoren, etterfulgt av matvareindustrien og oljesektoren. Fra Haugalandet inkl. Sunnhordland dominerer transport for industrisektoren. Til Sør Rogaland transporteres det i overkant av 1,5 millioner tonn, og det er i hovedsak transport for de samme sektorene som transporteres fra, som utgjør de største godsmengdene til Sør Rogaland. Til Haugalandet inkl. Sunnhordland transporteres det 880.000 tonn gods på veg. Transport for matvaresektoren og bygg- og anleggsektoren dominerer inntransporten.



Foto: Knut Opeide

1 Innledning

Rogaland er det fylket i Norge som har opplevd sterkest økonomisk vekst de siste 40 årene i form av befolknings- sysselsettings- og lønnsvekst, særlig som følge av en formidabel økning i aktiviteten innen petroleumsrelatert næringsvirksomhet. De siste 20 årene har det i tillegg vært en betydelig produksjonsvekst i primærnæringene i fylket, både innen oppdrett og jordbruk.

Samtidig har forbedret samferdselsinfrastruktur redusert reisetiden både internt i fylket og mot resten av Norge og utlandet, noe som radikalt har forandret måten godstransporten til og fra Rogaland håndteres. Som et eksempel var reisetiden med lastebil mellom Stavanger og Bergen på over 10 timer før 1992, og den største andelen av godstransporten på denne strekningen foregikk på sjø. I 2014 gjennomføres samme strekning på halvparten av tiden, og så godt som all godstransport er overført til vei.

I denne rapporten gjennomgås de viktigste faktorene som forklarer utviklingen i godstransporten til og fra Rogaland den seinere tid. Rapporten er en oppdatering av en godsundersøkelse som ble gjennomført i Sør Rogaland i 2011 (Bayer og Kapsa 2012), hvor det bl.a. ble gjennomført vegkantintervju av lastebilsjåfører på ferjesambandet Mortavika–Arsvågen, og Statens vegvesens kontrollstasjon på Krossmoen. I mellomtiden er det med samme metodiske opplegg som for Mortavika–Arsvågen og Krossmoen gjennomført intervju av lastebilsjåfører over to dager høsten 2012 på de resterende sju ferjesambandene langs E39, samt de viktigste fjellovergangene mellom Østlandet og Vestlandet. Resultatene fra disse undersøkelsene er beskrevet i rapporten Godstransport Vestlandet (Bayer 2013). Dette gir grunnlag for å utvide undersøkelsesområdet, til også å inkludere Haugalandet og deler av Sunnhordland, i tillegg til Sør Rogaland. Avgrensning av undersøkelsesområdene er vist i Figur 1 på neste side.

Rapporten er bygd opp noenlunde likt som forrige gang, med oppdaterte tidsserier til og med 2013. I tillegg inkluderes kart og oppdaterte figurer fra rapporten Godsundersøkelse Vestlandet, der dette er relevant. Fokuset i denne rapporten er på utviklingen og endringer som har skjedd i perioden fra 2011 til 2013, og hvilke bakenforliggende faktorer som forklarer dette.

Figur 1 Inndeling av undersøkelsesområder, samt lokalisering av intervjusteder. Jæren omtales som Sør Rogaland videre i denne rapporten.

Kilde: Rambøll Kart og 3D.



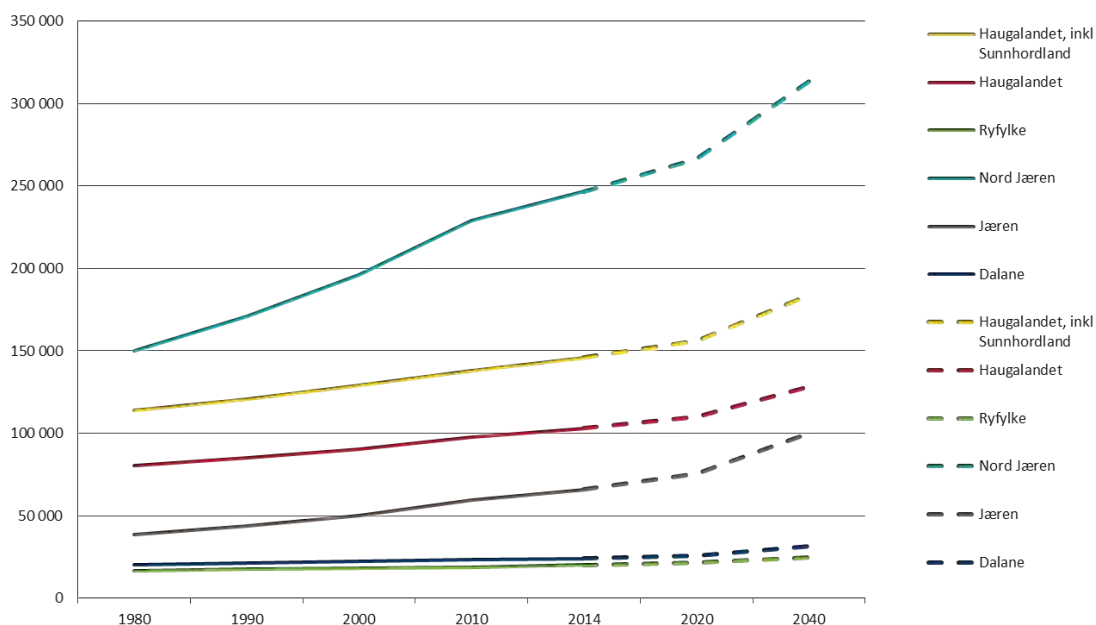


2 Økonomisk utvikling i Rogaland

Økonomisk utvikling er blant de mest betydningsfulle faktorene for å forklare utvikling i godstransport. Befolknings-, og inntektsutvikling er med på å forklare utviklingen i godstransport innen varehandelen, endring i antall sysselsatte innen vareproduserende industri indikerer utviklingen i godstransport for næringslivet, mens eksportstatistikken angir utvikling i godstransport fra Rogaland til utlandet. Som nevnt innledningsvis er Rogaland det fylket i Norge som har opplevd sterkest økonomisk vekst de siste 40 årene. Dette kapitlet beskriver nærmere den økonomiske utviklingen som har forekommet i Rogaland de siste 10–15 årene, og baserer seg i hovedsak på offentlig statistikk på kommunenivå utgitt av Statistisk sentralbyrå (SSB).

2.1 Befolkningsutvikling

Rogaland har en befolkning på rundt 460.000 innbyggere i 2014, som er en økning på 32.000 innbyggere, eller 7,4 %, siden 2010. Kommunene i Sunnhordland som er tettest integrert med Haugalandet har en befolkning på 46.100, og opplevde en befolkningsvekst på 4,8 % (2.000 innbyggere) i samme periode. I perioden 1980–2014 har Rogaland hatt en befolkningsvekst på 51 %. Figur 2 viser at den sterkeste befolkningsveksten har foregått på Jæren¹, Nord Jæren² og på Haugalandet³/Sunnhordland⁴, med hhv. 72 %, 64 % og 29 %. Ryfylke⁵ og Dalane⁶ har hatt en mer beskjeden befolkningsvekst i samme periode på rundt 20 %.



Figur 2 Befolkningsutvikling i Rogaland fra 1980–2014 og forventet utvikling fra 2014–2040 etter region.
Kilde: SSB middels vekst.

¹ Kommunene Time, Klepp, Gjesdal og Hå er gruppert til Jæren

² Kommunene Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy, Randaberg, Stavanger, Sola og Sandnes er gruppert til Nord Jæren

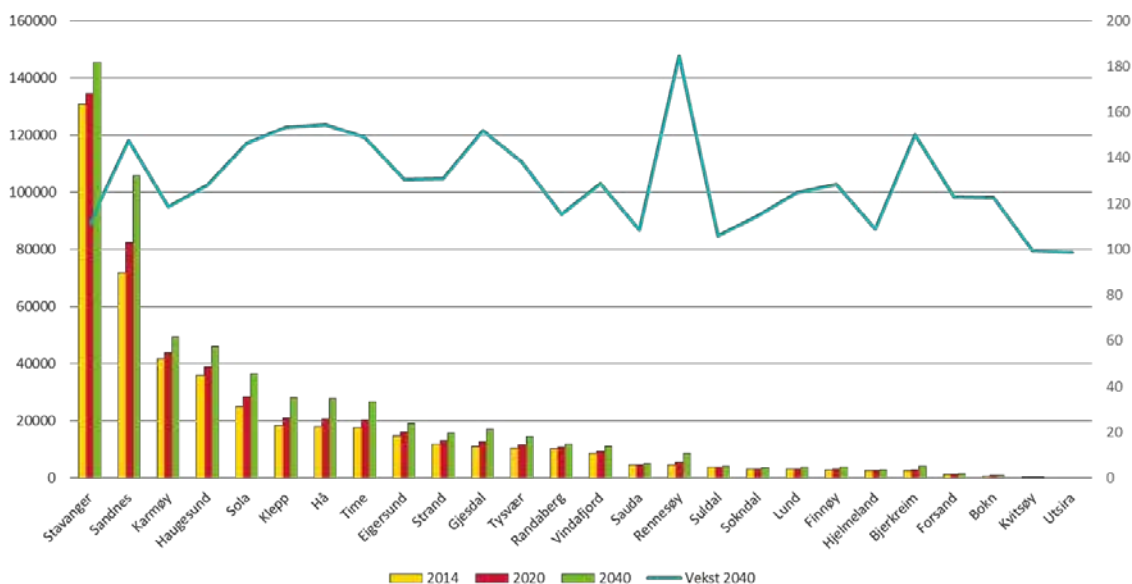
³ Kommunene Haugesund, Karmøy, Utsira, Tysvær, Bokn, Vindafjord og Sauda er gruppert til Haugalandet

⁴ Kommunene Etne, Sveio, Bømlo, Stord og Fitjar er gruppert til Sunnhordland

⁵ Kommunene Suldal, Hjelmeland, Strand og Forsand er gruppert til Ryfylke

⁶ Kommunene Bjerkreim, Eigersund, Lund og Sokndal er gruppert til Dalane

Prognosene fram mot 2020 og 2040 (SSB befolkningsframskrivinger middels vekst) viser at befolkningsveksten forventes å fortsette, hvor hoveddelen av veksten mellom 2014 og 2040 forventes å komme på Jæren (52 %/25 000 innbyggere), Dalane (30 %/ 5 300 innbyggere), Nord Jæren (27 %/50 000 innbyggere) og Haugalandet, inkl. Sunnhordland (26 %/ 30 000 innbyggere). I 2020 anslår SSB at samlet befolkning i Rogaland vil være på rundt 500.000 innbyggere, som øker til 600.000 innbyggere i 2040.



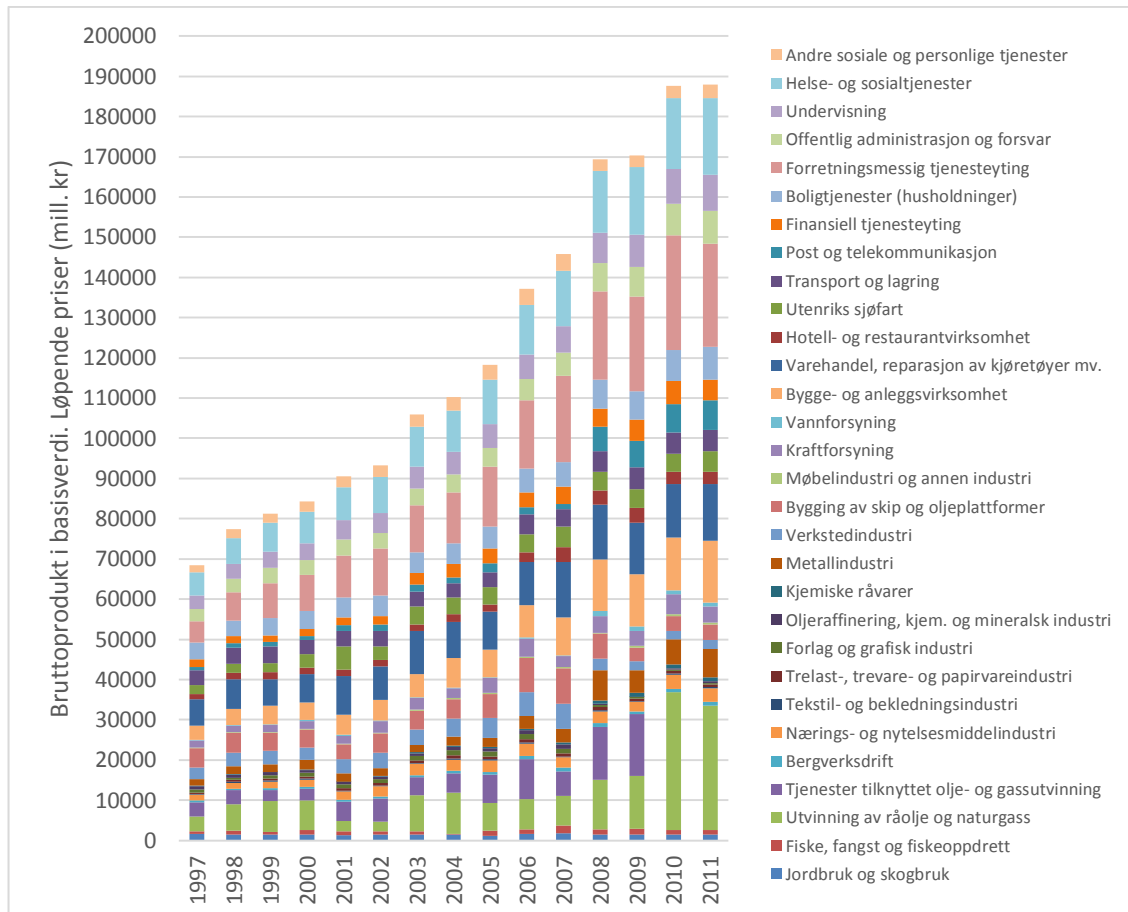
Figur 3 Antall innbyggere i kommuner i Rogaland i 2014 og forventet befolkningsvekst i 2020 og 2040 (middels vekst), samt vekst per 2040, etter kommune. Kilde: Statistisk sentralbyrå, befolkningsstatistikk

Den mest folkerike kommunen er Stavanger med om lag 28 % av befolkningen (130.754 personer i 2014). Den nest største kommunen er Sandnes med 71.900 innbyggere. Deretter kommer Karmøy med 41.753 innbyggere, Haugesund med 36.099 innbyggere og Sola med om lag 25.083 innbyggere. De øvrige 21 kommunene har under 20.000 innbyggere og 13 av disse har igjen mindre enn 10.000 innbyggere. I henhold til befolkningsframskrivingen til SSB er det Sandnes som forventes å få størst økning i antall innbyggere frem mot 2040, med 34.122 flere innbyggere enn i 2014. De tre kommunene med høyest forventet prosentvis vekst fram mot 2020 er Klepp (23 %), Rennesøy (22 %) og Sola (19 %).

Bakgrunnen for den sterke befolkningsveksten kan tilskrives en sterk økonomisk utvikling som har medført økt sysselsetting, ledet an av en oljesektor som har hatt en solid økning i aktivitetsnivået de siste 30 årene. Denne utviklingen beskrives nærmere i de neste avsnittene.

2.2 Økonomisk utvikling - Rogaland sitt bidrag til BNP

Figuren under viser den økonomiske utviklingen i Rogaland, målt i bruttoprodukt fordelt på ulike næringskoder.



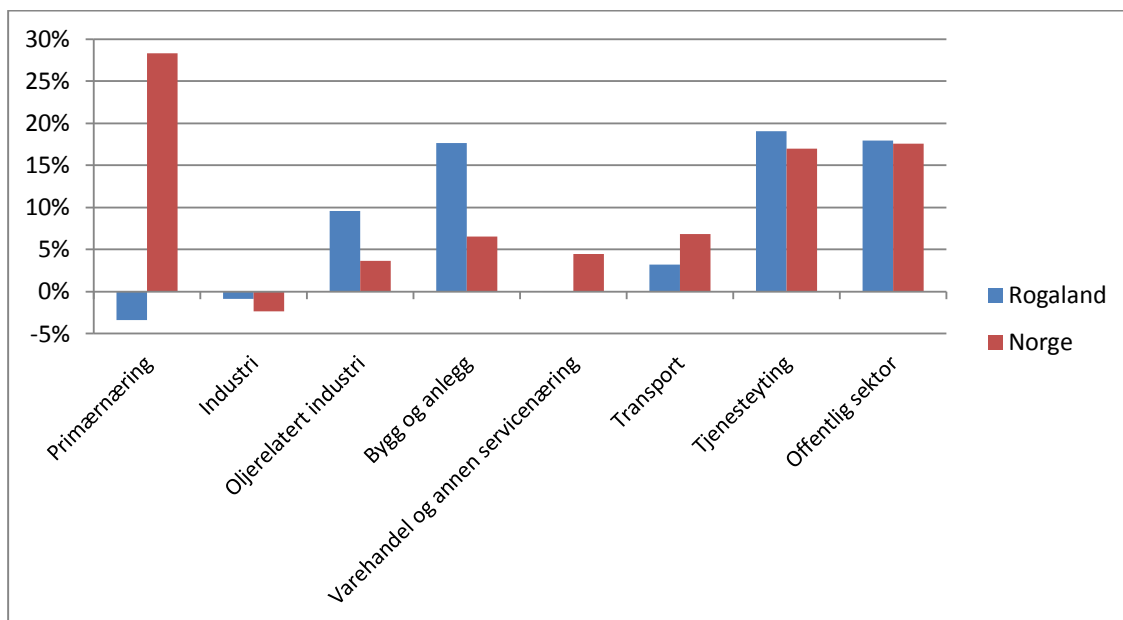
Figur 4 Bruttoproduct (mill. kr i løpende priser), for Rogaland etter næring, i perioden 1997–2011.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, nasjonalregnskap (Tall og kategorier fra 2008 og utover er ikke direkte sammenlignbar med tidligere år).

Siden Figur 4 er så detaljert fordelt etter næring, kan den være noe vanskelig å lese. Da samlet bruttoprodukt kommer godt fram, har vi valgt å beholde denne inndelingen, siden den illustrerer hvor sammensatt økonomien i Rogaland er. Det er en stor jobb å fordele bruttoprodukt etter fylke. Av den grunn var ikke tall etter 2011 tilgjengelige da denne rapporten ble skrevet. Tallene for 2008 og utover er ikke direkte sammenlignbare med tallene før 2007, på grunn av dette sammenlignes perioden 2008–2011 i de videre analysene.

Målt i løpende priser økte bruttoproduktet for Rogaland med 11 % fra 170 milliarder kroner i 2008 til 188 milliarder kroner i 2011. Dette er omtrent på samme nivå som Hordaland, på tross av 45 000 færre innbyggere, og det er kun Akershus/Oslo som har høyere bruttonasjonalprodukt blant fylkene i Norge. Den største veksten forekom mellom 2009 og 2010, da bruttoproduktet økte med 18 milliarder kroner fra rundt 170 milliarder kroner til 188 milliarder kroner. En betydelig del av denne veksten kan forklares ved at næringer som sorterer under utvinning av råolje og naturgass økte sitt bidrag til bruttoproduktet i Rogaland fra 28 milliarder kroner til 34 milliarder kroner i samme tidsrom. Også forretningsmessig tjenesteyting økte mye i denne perioden, fra 23 til 28 milliarder kroner.

Den detaljerte inndelingen etter ulike næringer, gjør det i noen tilfeller vanskelig å skille ut sektorer. Aktivitet i forbindelse med oljesektoren ligger for eksempel inne i flere av kategoriene, blant annet, Forretningsmessig tjenesteyting, Kjemiske råvarer, Utvinning av råolje og naturgass, Tjenester tilknyttet olje- og gassutvinning og Oljeraffinering, kjem. og mineralsk industri. I Figur 5 er den detaljerte næringskategoriseringen fra Figur 4 gruppert og slått sammen til færre kategorier.

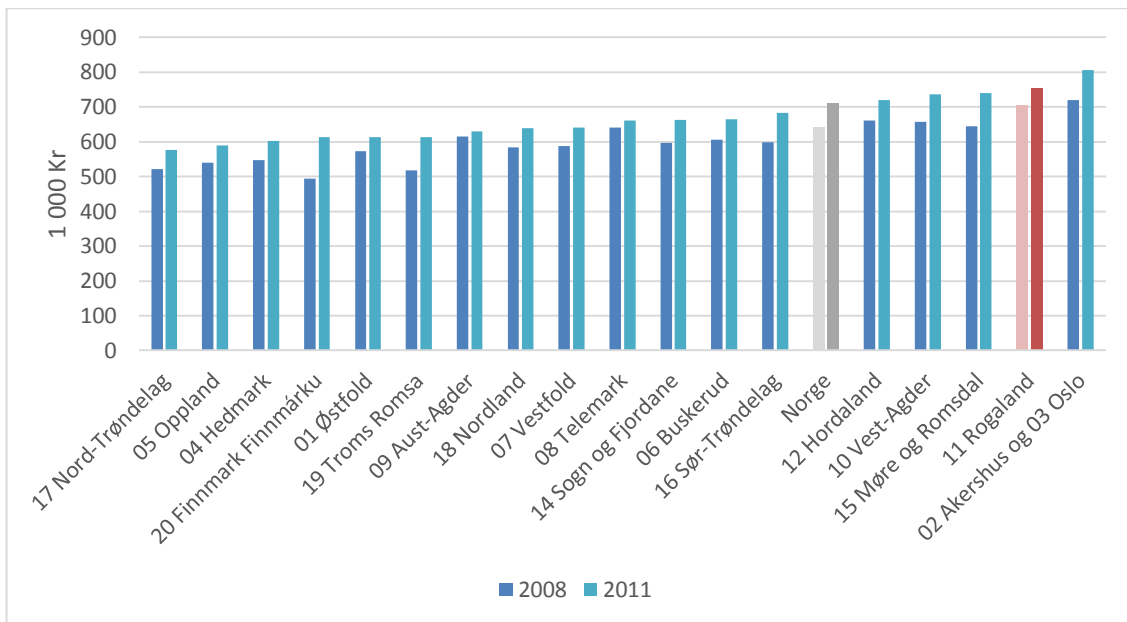


Figur 5 Fylkesfordelt nasjonalregnskap, endring mellom 2008 og 2011, Norge og Rogaland, etter sektor.

Kilde: SSB Nasjonalregnskap.

På landsbasis er det primærnæringen som har hatt kraftigst vekst mellom 2008 og 2011, mens det var en nedgang på 3 % i Rogaland. Veksten nasjonalt skyldes i hovedsak kraftig vekst i bidrag fra oppdrettsnæringen fra Hordaland og nordover. I Rogaland, som også opplevde en vekst innen denne sektoren, er denne oppveid gjennom nedgang innenfor jordbruk og mottak av pelagisk fisk, i hovedsak det sistnevnte. Offentlig sektor og tjenesteyting vokste med 17–19 prosent både nasjonalt og i Rogaland. Med unntak av industrien, har øvrige næringer hatt vekst i perioden. I Rogaland er det tjenesteyting, offentlig sektor og bygg og anlegg som har hatt kraftigst vekst i perioden. Med unntak av primærnæringen og varehandel og annen servicenæring, har øvrige næringer også hatt vekst. Veksten kan generelt tilskrives økt økonomisk aktivitet i forbindelse med oljesektoren.

Det gir liten mening å sammenligne bruttoprodukt direkte mellom fylkene, fordi nivået i stor grad vil avhenge av antall sysselsatte i fylket. For å sammenligne produktiviteten mellom fylker er det av den grunn vanlig å se på bruttoprodukt per sysselsatt. Dette er gjort i Figur 6.



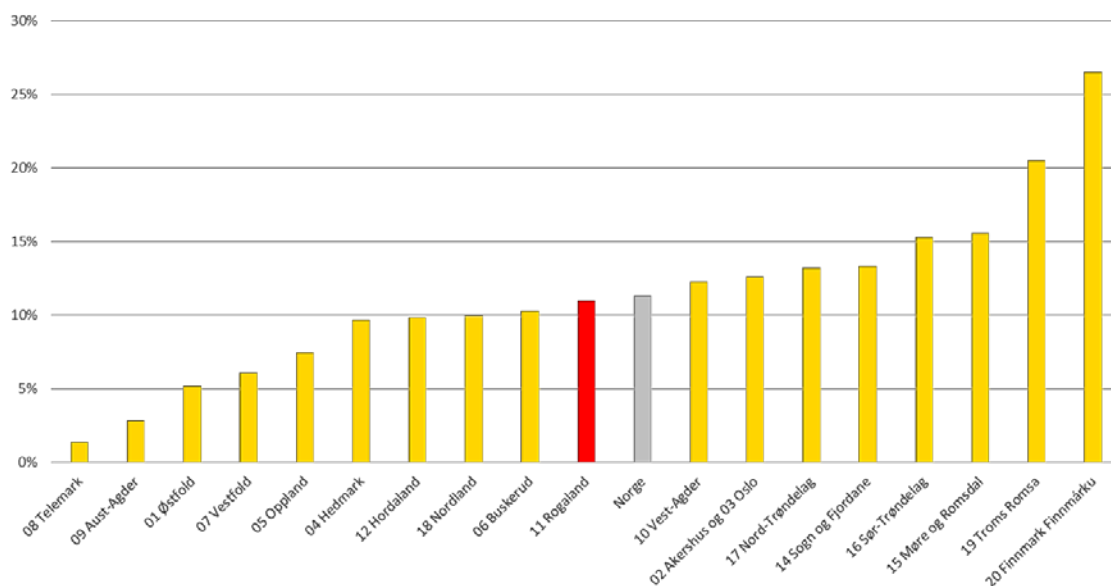
Figur 6 Bruttoprodukt per sysselsatt i 2008 og 2011, fordelt etter fylke og sortert stigende.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, nasjonalregnskap.

Rogaland er det fylket med nest høyest bruttoprodukt per sysselsatt, etter Akershus/Oslo, og er rundt 44 000 kr høyere enn landsgjennomsnittet. Fylkene Akershus og Oslo er slått sammen på grunn av stor arbeidspendling mellom disse to fylkene.

Veksten i bruttoprodukt per sysselsatt i Rogaland har imidlertid vært langt svakere enn i fylkene lengre nord, men siden Rogaland var på et høyere nivå i utgangspunktet var det ingen andre fylker som passerte Rogaland i denne perioden. At fylkene nord for Rogaland har opplevd sterkere vekst skyldes i hovedsak større aktivitetsvekst i oljenæringen og oppdrettsnæringen, sammenlignet med Rogaland. Dette har samtidig bidratt til å heve lønnsnivået i disse fylkene i større grad enn i Rogaland.

En ser denne utviklingen bedre ved å se på vekst i bruttoprodukt over en gitt periode. Dette er gjort i Figur 7, hvor endring i bruttoprodukt for Rogaland er sammenlignet med de andre fylkene i Norge, over tidsperioden 2008–2011.



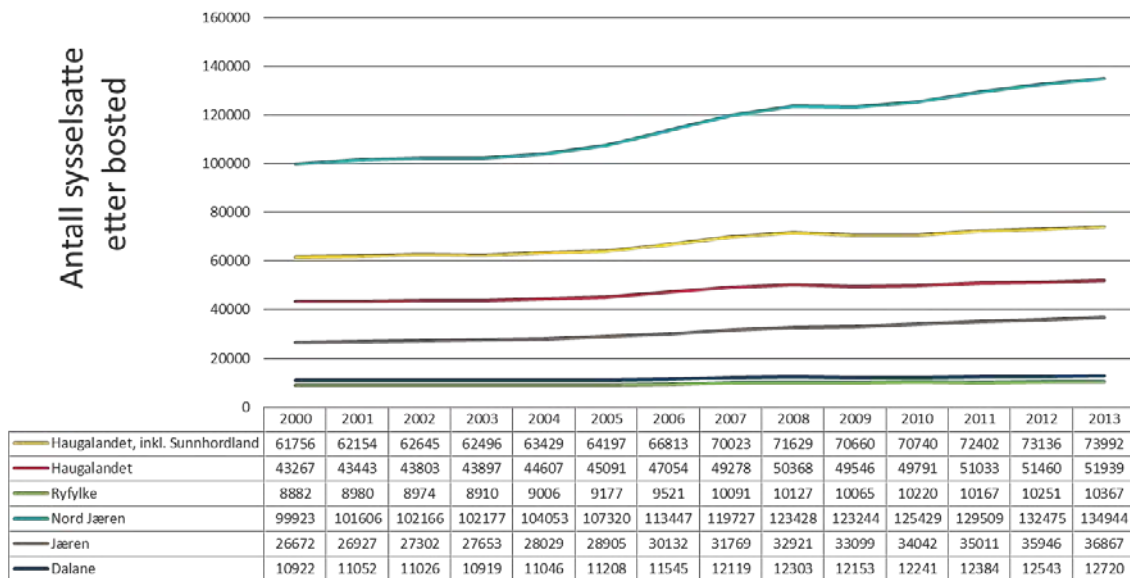
Figur 7 Prosentvis vekst i bruttoprodukt fra 2008 til 2011, fordelt etter fylke og sortert stigende.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, nasjonalregnskap.

Med nominell vekst i bruttoproduktet på 11 % fra 2008 til 2011, er Rogaland marginalt lavere enn landsgjennomsnittet. Dette er en stabilisering etter flere år med vekst høyere enn landsgjennomsnittet. Rogaland økte forskjellen i bruttoprodukt sammenlignet med fylkene til venstre for Rogaland i figuren over, mens fylkene til høyre har redusert avstanden til Rogaland. Økt oljeaktivitet og oppdrettsvirksomhet i Nord Norge er de viktigste forklaringene til at Troms og Finnmark er fylkene som opplevde høyest vekst i bruttoproduktet i Norge mellom 2008 og 2011 på hhv. 20 og 26 prosent. Generelt er det kystfylkene fra Vest-Agder og nordover som opplevde sterkest vekst i denne perioden, i tillegg til Akershus og Oslo.

2.3 Sysselsetting

Økt sysselsetting er en viktig forutsetning for vekst i befolkningen. Gode jobbmuligheter er en avgjørende faktor for hvor folk velger å bosette seg. Tilsvarende vil områder med høy arbeidsledighet ofte være preget av fraflytting. Figuren under viser utvikling i antall sysselsatte i Rogaland fordelt på region.



Figur 8 Utvikling i antall sysselsatte etter regionen arbeidsplassen er lokalisert i perioden 2000–2013.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, arbeidsliv.

Figur 8 viser at samtlige regioner i Rogaland har opplevd vekst i antall sysselsatte fra 2000 til 2013. Sysselsetningsveksten var særlig sterk i perioden 2005 til 2008, hvor veksten var på 6 prosent årlig. Mellom 2008 og 2010 flatet veksten ut, for så å stige igjen fra 2010 og utover. Mellom 2010 og 2013 økte sysselsettingen i Rogaland med 2,4 % årlig i gjennomsnitt. Sterkest har veksten vært på Nord Jæren, både i antall og prosent. Deretter følger Jæren, Haugalandet og Ryfylke. På 13 år, mellom 2000 og 2013, er det skapt over 43 000 nye arbeidsplasser på Nord Jæren, 8 500 på Haugalandet, og 1 300 i Ryfylke (Tabell 1).

Region	Endring 2000–2013	Vekst 2000–2013	Vekst 2012–2013
Haugalandet, inkl. Sunnhordland	10950	19 %	1,0 %
Haugalandet	8511	21 %	0,6 %
Ryfylke	1323	19 %	0,1 %
Nord Jæren	43424	40 %	1,6 %
Jæren	7737	40 %	2,8 %
Dalane	938	10 %	1,0 %
Rogaland	61933	34 %	1,5 %

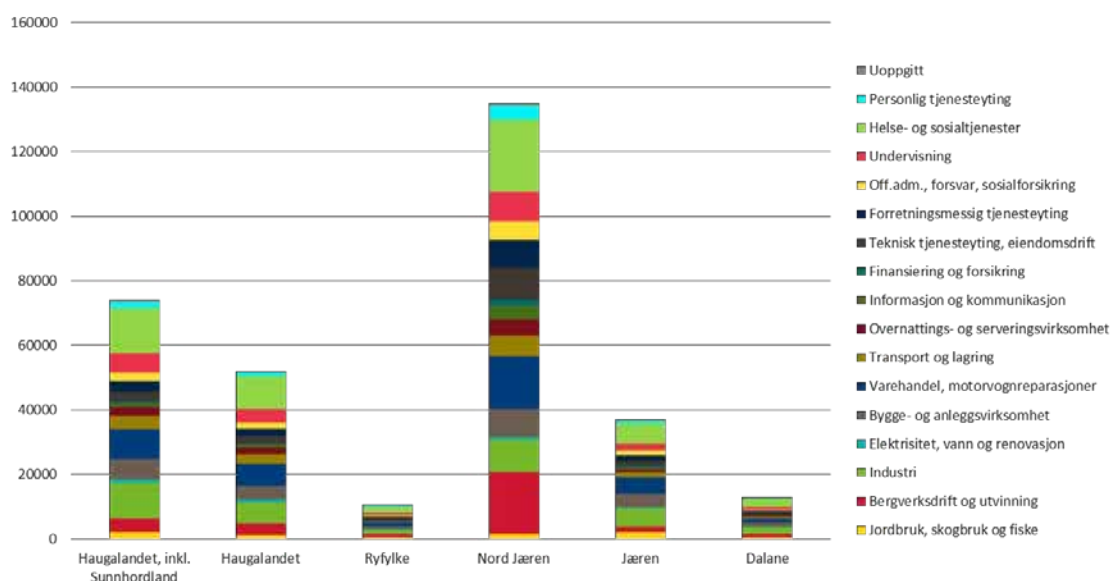
Tabell 1 Vekst i antall sysselsatte i Rogaland, i prosent og antall, fordelt etter region i perioden 2000–2013.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, arbeidsliv.

Totalt er det 62.000 flere sysselsatte i Rogaland i 2013, sammenlignet med 2000, som er en vekst på 34 %. Den største veksten har forekommet på Nord Jæren og Jæren, der antall sysselsatte økte med 40 % i denne perioden, etterfulgt av Haugalandet inkl. Sunnhordland og Ryfylke, som begge opplevde en vekst

på 19 %. Dalane er den regionen som har hatt lavest sysselsettingsvekst, både i antall og i prosent. Mellom 2000 og 2013 økte sysselsettingen med 10 %, som tilsvarer i underkant av 1 000 nye arbeidsplasser. Ser en utelukkende på veksten det siste året, mellom 2012 og 2013, er det Jæren som har opplevd størst sysselsettingsvekst, med 2,8 %, etterfulgt av Nord Jæren og Haugalandet inkl. Sunnhordland, med hhv. 1,6 % og 1 %. Det siste året opplevde Dalane en sterke vekst enn Ryfylke, som opplevde marginal vekst mellom 2012 og 2013, og er nå på nivå med det en ser i Haugalandet inkl. Sunnhordland.

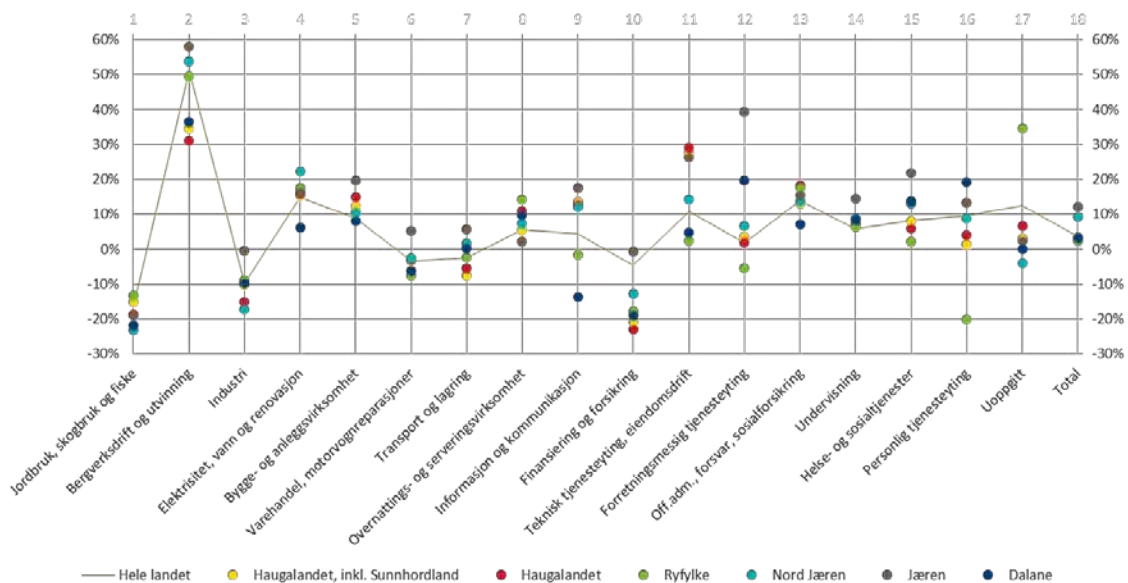
Figur 9 på neste side viser totalt antall sysselsatte innen de ulike næringer, fordelt på regionene i Rogaland.



Figur 9 Antall sysselsatte i Rogaland i 2013, etter næring og region. Kilde: Statistisk sentralbyrå, Arbeidsliv.

Figur 9 illustrerer hvor dominerende Nord Jæren er med tanke på antall sysselsatte, i forhold til de andre regionene i Rogaland. De største næringene i antall sysselsatte er bergverksdrift og utvinning, hvor majoriteten av de som er sysselsatt i oljesektoren sorterer under, varehandel og helse og sosialtjenester.

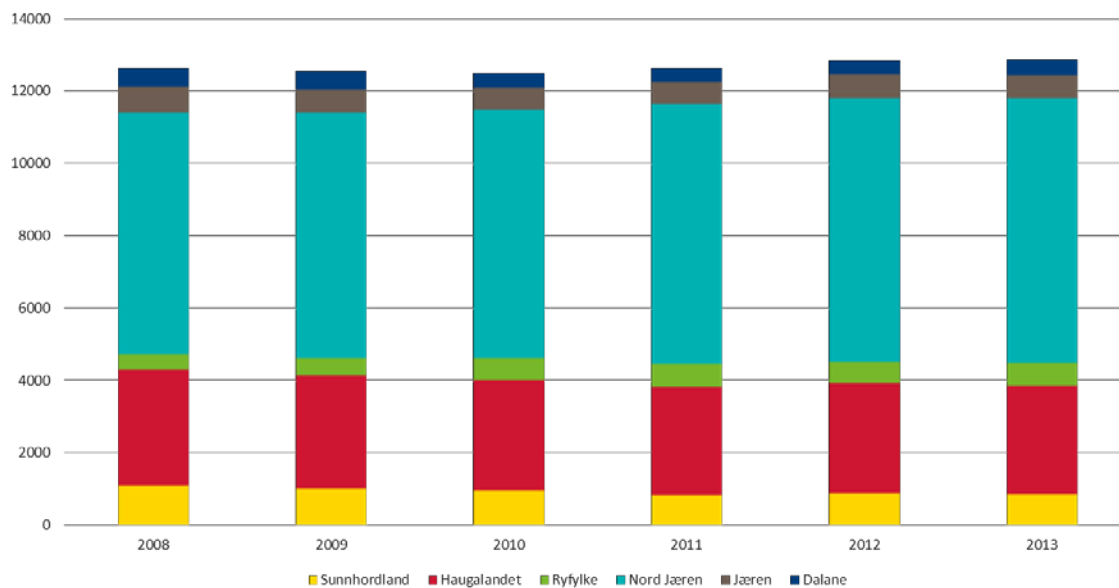
Figur 10 viser endring i sysselsetting fordelt etter næring for de ulike regionene i Rogaland i perioden 2008 og 2013 sammenlignet med landsgjennomsnittet.



Figur 10: Endring i sysselsetting etter region og næringskode mellom 2008 og 2013, sammenlignet med landet som helhet. Kilde: SSB

For landet som helhet viser figuren at det er næringene «Bergverksdrift og utvinning» (50 %) som har hatt sterkest vekst i sysselsettingen, etterfulgt av «Elektrisitet, vann og renovasjon» (15 %), «Off. adm., forsvar, sosial forsikring» (13 %) og «Bygge- og anleggsvirksomhet» (9 %). Størst nedgang har det vært innen «Jordbruk, skogbruk og fiske» (-15 %) og «Industri» (-10 %).

I Rogaland finner vi den sterkeste sysselsetningsveksten for alle regionene innenfor «Bergverksdrift og utvinning», med vekst på 58 % for Jæren, 55 % for Nord Jæren, 50 % for Ryfylke, 38 % for Dalane og 30 % for Haugalandet. Nest sterkeste vekst for Jæren er innen «Forretningsmessig tjenesteyting» (40 %), mens for Nord Jæren innen «Elektrisitet, vann og renovasjon» (22 %). Ryfylke har nest sterkeste vekst i kategorien «Uoppgitt» (35 %), Dalane innenfor «Forretningsmessig tjenesteyting» (20 %) og Haugalandet innenfor «Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift» (29 %). Den sterke veksten innenfor «Bergverksdrift og utvinning», både på landsbasis og i Rogaland, er direkte knyttet til oljesektoren. Sterk befolkningsvekst, økende antall eldre og Barnehagereformen bidrar til den sterke veksten innenfor «Off. adm, forsvar, sosial forsikring» på landsbasis (her har Jæren sterkere vekst enn på landsbasis, på over 20 %). Økt sysselsetting innen «Forretningsmessig tjenesteyting» og «Bygge- og anleggsvirksomhet» kan i stor grad tilskrives økende aktivitet i oljesektoren. For førstnevnte næring har alle regionene med unntak av Ryfylke og Haugalandet hatt sterkere vekst enn på landsbasis. For «Bygge- og anleggsvirksomhet» har alle med unntak av Dalane hatt sterkere vekst enn på landsbasis. Antall sysselsatte innenfor «Transport og lagring» har for landet under ett vært svakt negativ. I Rogaland har næringen hatt sterkeste vekst på Jæren (8 %). Nord Jæren har hatt svak vekst, mens Dalane har hatt uendret, og Ryfylke (-2 %) og Haugalandet (-5 %) reduksjon i sysselsetting. Figuren under viser utvikling i antall sysselsatte innenfor «Transport og lagring» i Rogaland fordelt etter region.



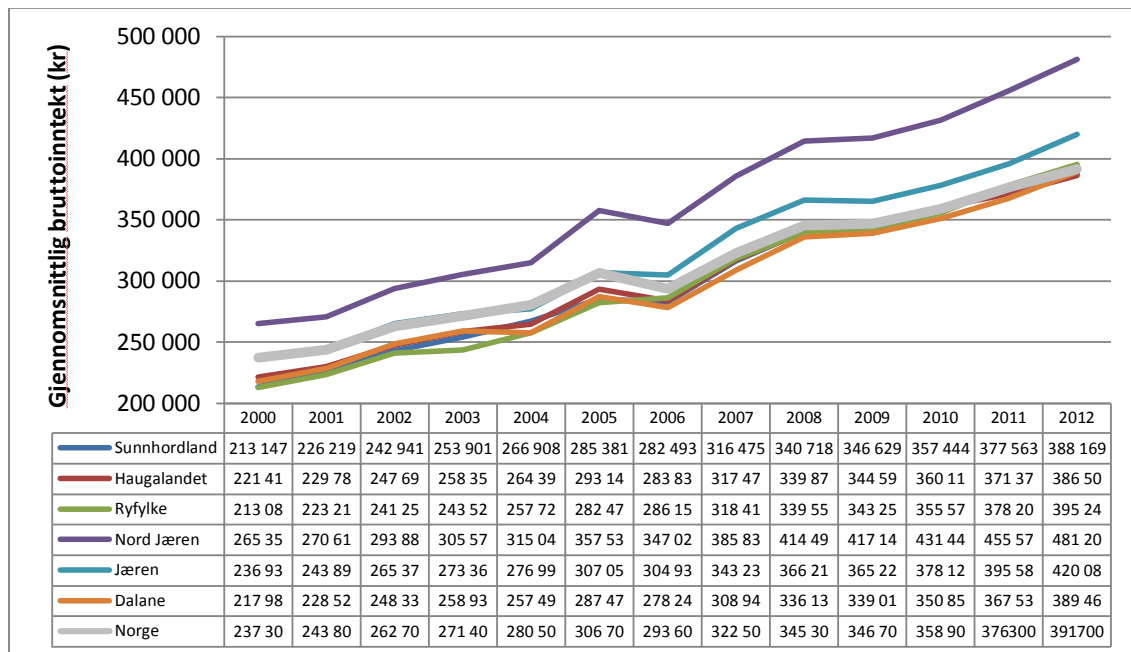
Figur 11 Sysselsetting i næringen transport og lagring etter region i perioden 2008–2013.

Kilde Statistisk sentralbyrå, Arbeidsliv.

Figur 11 viser hvordan sysselsettingen innen transportnæringen har holdt seg mer eller mindre stabil i perioden 2008–2013. Som vi skal se senere, har det vært en økning i godsmengden på Nord Jæren i samme periode, noe som tilsier at samme antall sysselsatte håndterer en større mengde gods nå enn tidligere og/eller at godstransporten i større grad enn tidligere håndteres av sysselsatte som ikke er bosatt i fylket. Haugalandet inkl. Sunnhordland opplevde en total nedgang i godstransporten i denne perioden grunnet mindre gods på sjø. Dette kan forklare noe av nedgangen i antall sysselsatte i denne regionen mellom 2008 og 2013.

2.4 Inntekt

Størrelsen på inntekten er av stor betydning for hvordan vi lever, og utvikling i gjennomsnittlig inntektsnivå gir et godt bilde av utviklingen i økonomien. For å kunne si noe om de økonomiske levekårene til befolkningen, må man ta i betraktning at mange personer inngår i en husholdning der en deler på både inntekter og utgifter. Norske husholdninger mottar kontante inntekter fra en rekke kilder: lønn, næringsinntekt, kapitalinntekt, ulike typer overføringer som for eksempel pensjoner fra folketrygden, arbeidsledighetstrygd, barnetrygd, kontantstøtte, bostøtte, sosialhjelp og så videre. Figuren under viser den gjennomsnittlige inntektsutviklingen i Rogaland, fordelt på region, sammenlignet med landsgjennomsnittet.



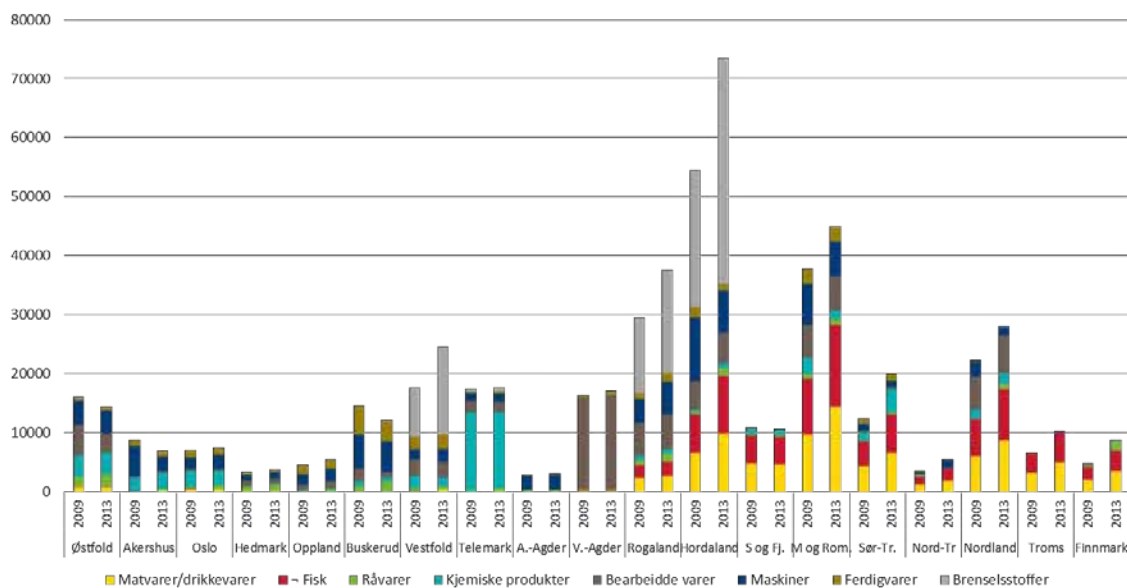
Figur 12 Utvikling i gjennomsnittlig bruttoinntekt (nominell kroneverdi) per innbygger over 17 år, etter region og på landsbasis, i perioden 2000–2012. Kilde: Statistisk sentralbyrå, Lønn.

Gjennomsnittlig bruttoinntekt per innbygger på Nord Jæren var over 480 000 kr i 2012, og har vært høyere enn landsgjennomsnittet i hele perioden 2000–2012. I 2012 lå gjennomsnittlig bruttoinntekt per innbygger på Nord Jæren 89 506 kroner høyere enn landsgjennomsnittet. Etter å ha ligget rundt landsgjennomsnittet fram til 2005 har også gjennomsnittsinntekten blant kommunene på Jæren økt mer enn landsgjennomsnittet fra 2005 og utover. Gjennomsnittsinntekten til innbyggerne i kommunene i Dalane, Ryfylke og på Haugalandet, som historisk har vært noe under landsgjennomsnittet, er nå på nivå med landsgjennomsnittet etter en sterk inntektsvekst fra 2006 og utover.

Et interessant trekk å merke seg er at gjennomsnittsinntekten i Sunnhordland, som lå 8 000 kr under Haugalandet i 2000, tok kraftig innpå fra 2001 og utover, og gikk forbi Haugalandet i 2011. Åpning av Trekantsambandet i 2000 som gjorde Stord, Fitjar og Bømlo landfast til Haugalandet, og skapte et mer integrert arbeidsmarked mellom Haugalandet og Sunnhordland, er en nærliggende forklaring på denne utviklingen. For at inntektsutjevning mellom regioner skal skje, er det ikke nødvendig at samtlige arbeidstagere bytter til en jobb i regionen med høyest inntektsnivå, det er tilstrekkelig at de har en reell mulighet til å gjøre det, uten å bytte bosted, for å oppnå tilsvarende lønnsnivå fratrukket reisekostnadene. Dersom Rogfast fører til en tilsvarende effekt, at inntektsnivået på Haugalandet konvergerer mot inntektsnivået på Nord Jæren, vil dette bidra til en kraftig produktivitetsvekst på Haugalandet i form av at de sysselsatte oppnår vesentlig høyere lønn for arbeidet de gjennomfører. Dette vil skape en kjedereaksjon ved at lønnsnivået i Sunnhordland følger utviklingen på Haugalandet. Lønnsveksten kan imidlertid bli en utfordring for konkurranseutsatte virksomheter som er etablert eller ønsker å etablere seg på Haugalandet og i Sunnhordland, og reduksjon i sysselsetting innen disse næringene kan bli følgene av økt inntektsnivå.

2.5 Eksport

Eksporterende vareproduserende bedrifter er særlig avhengig av en godt utbygd samferdselsinfrastruktur, med tilhørende terminalfasiliteter, for å få effektiv tilgang på markeder i utlandet. Eksportindustrien er som regel svært konkurranseutsatt, og eventuelt høyere transportkostnader enn konkurrentene må tas inn på andre områder, som for eksempel lavere produksjonskostnader, bedre kvalitet eller service. For en region som har høy andel eksportrettede bedrifter, er god samferdselsinfrastruktur, med tilhørende lave transportkostnader et viktig konkurransefortrinn.



Figur 13 Eksportverdi i millioner kroner etter varetype og eksportfylke i 2009 og 2013.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, utenrikshandelsstatistikk.

Målt i eksportverdi, er Rogaland det fylket som har tredje høyest omfang av eksport, etter Hordaland og Møre og Romsdal (Figur 13). Foruten brenselsstoffer, utgjør maskiner den høyeste andelen av varer som eksporteres fra Rogaland, etterfulgt av bearbejdede varer. Råvarer, som ofte er av lav verdi men kan utgjøre store godsmengder, bidrar også til resultatet. Kategorien matvarer/drikkevarer er i hovedsak bearbejdede fiskeriprodukter, og inkluderer både fiskeri- og oppdrettsnæringen. Innen dette segmentet, samt kategorien fisk (uforedlede fiskeriprodukter), har fylkene i Nord Norge, samt Møre og Romsdal og Hordaland opplevd en vesentlig høyere vekst i eksportverdiene enn i Rogaland mellom 2009 og 2013.



Foto: Knut Opeide

3 Godstransport på veg – Eksisterende statistikk

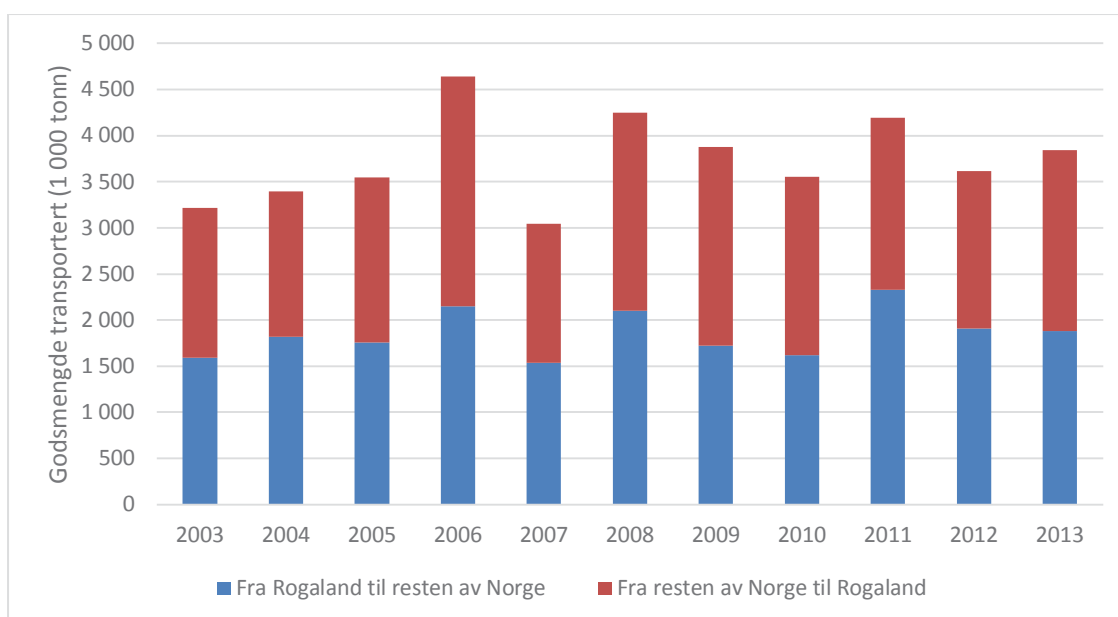
Godstransport på veg er den transportstrømmen det er vanskeligst å få oversikt over, siden godset terminalbehandles av flere ulike aktører, eller fraktes direkte fra opprinnelsessted til destinasjon, samtidig som en betydelig andel av transportarbeidet utføres av utenlandske transportører. Dette gjør at det ikke er mulig å føre en samlet statistikk over godsstrømmene på veg, slik det gjøres for de andre transportformene, jernbane, sjø og fly. Det produseres likevel statistikk som gjør det mulig å følge utviklingen i omfang av godstransport på veg. De viktigste kildene er:

- Lastebilundersøkelsen - en landsomfattende utvalgsundersøkelse hvor samtlige norsk-registrerte kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg inngår i utvalget. Gjennomføres kvartalsvis av SSB.
- Logistikkmodellen - benytter økonomisk statistikk som omfatter kjøp og salg av varer mellom bedrifter. Omregnes fra verdi til tonn, og fordeles ut på vegnettet ved bruk av en transportmodell. Transportøkonomisk institutt (TØI) har stått for utarbeidelsen av modellen.
- Trafikkdata
 - Billetteringsstatistikk fra riksvegferjedriften - Oversikt over antall kjøretøy og passasjerer som løser billett på riksvegferjesamband i Norge. Kategoriseres etter kjøretøyets lengde. Publiseres av Statens vegvesen.
 - Tellepunkt - Registrering av antall kjøretøy som passerer utvalgte punkter langs vegstrekninger, fordelt på retning og kategorisert etter kjøretøyets lengde. Publiseres av Statens vegvesen.
- Ferjetransport mellom Norge og utlandet - Gir en oversikt over hvor mye gods som fraktes med ferjer mellom Norge og utlandet. Publiseres av SSB.

3.1 Lastebilundersøkelsen

Hovedkilden for lastebilundersøkelsen er kvartalsvise representative utvalgsundersøkelser basert på skjema-data. Fra Vegdirektoratets kjøretøyregister blir det i tillegg hentet ut tekniske opplysninger om bilene, som blir koblet med skjemaopplysningene. Fra en populasjon på om lag 40 000 godsbiler trekkes et utvalg på rundt 1800 godsbiler hvert kvartal. Disse blir bedt om å fylle ut en kjøredagbok, der informasjon (opprinnelse, destinasjon, lengde, type last og mengde m.m.) om alle turer lastebilen gjennomførte i løpet av undersøkelsesuken oppgis.

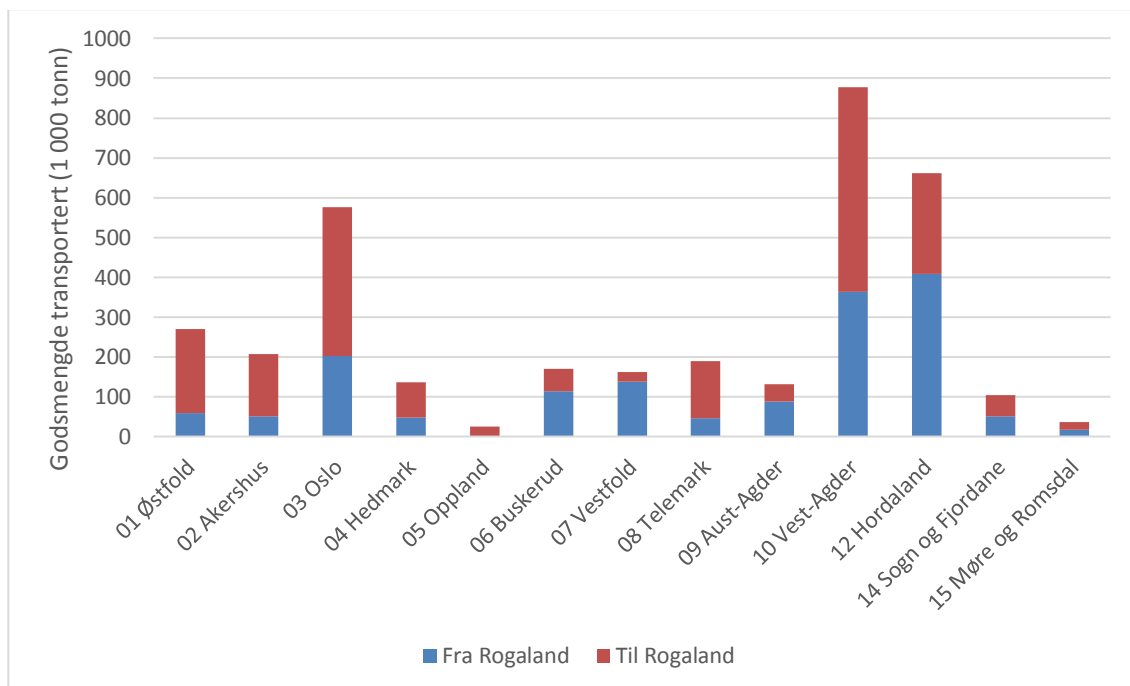
Figuren under viser godsmengde transportert til og fra Rogaland fra andre steder i Norge i perioden 2003 til 2013.



Figur 14 Godsmengde transportert med lastebil til og fra Rogaland mellom 2003 og 2013.

Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

Sammenlignes utviklingen i godstransport på veg til og fra Rogaland fra lastebilundersøkelsen med trafikkdata, som vises i neste avsnitt, er det dårlig samsvar mellom disse to kildene. Figuren over viser at det ble transportert mest gods på veg til og fra Rogaland i 2006, til sammen i overkant av 4,5 millioner tonn. Året etter ble transportert godsmengde på veg til/fra Rogaland redusert med 1,5 millioner tonn til rundt 3 millioner tonn. I de påfølgende årene frem mot 2013 har godsmengden variert mellom i overkant av 4 millioner tonn og 3,5 millioner tonn, uten at det er mulig å identifisere en entydig trend. Til sammenligning viser trafikkdata at det har vært en til dels sterk årlig vekst i antall kjøretøy over 14,5/16 meter i samme tidsrom over tellepunktene som må passeres for å kjøre til eller fra Rogaland. Siden trafikkdata baserer seg på kontinuerlige kjøretøyregistreringer, mens lastebilundersøkelsen baserer seg på et utvalg av lastebilers gjennomførte turer i et begrenset tidsrom, anser vi at trafikkdata er bedre egnet kilde til å angi utviklingen i godsmengden transportert på veg enn lastebilundersøkelsen.



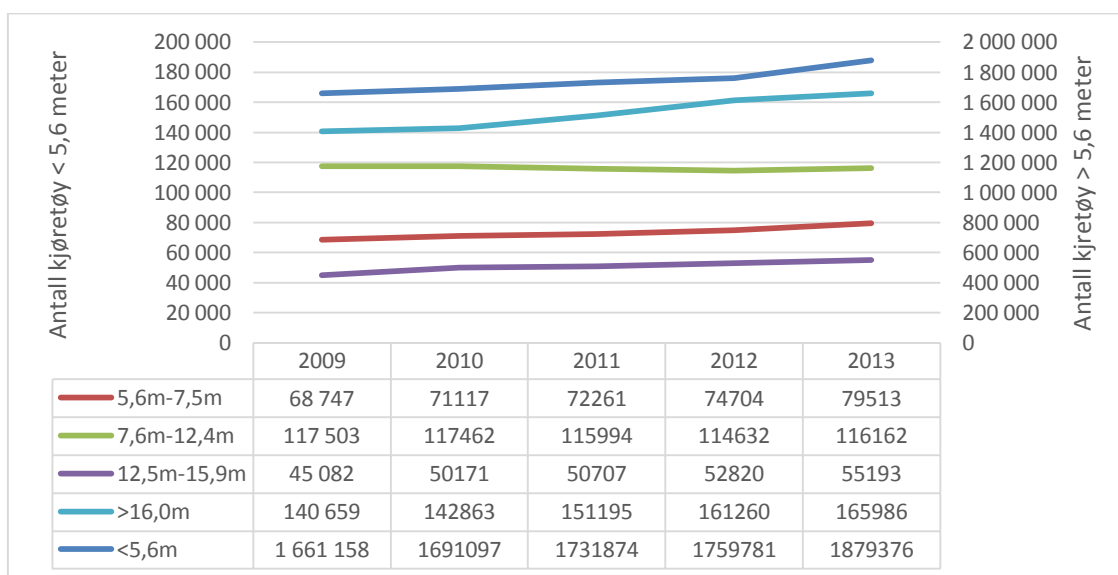
Figur 15 Godsmengde transportert med lastebil til og fra Rogaland i 2013 etter opprinnelses-/destinasjonsfylke.
Kilde: Lastebilundersøkelsen, Statistisk sentralbyrå.

En fordel med lastebilundersøkelsen er at den inneholder informasjon om godstransportens opprinnelse og destinasjonssted, samt godsmengde transportert. I figuren er godsmengden transportert med lastebil til og fra Rogaland i 2013 fordelt etter opprinnelse og destinasjonsfylke. Vest-Agder er det fylket det transporteres mest gods til og fra Rogaland på veg, hhv. 514 000 tonn til Rogaland og 364 000 tonn fra Rogaland. Deretter følger Hordaland og Oslo, hvor det transporteres totalt 662 000 tonn og 580 000 tonn.

3.2 Trafikkdata

Trafikkdata kan benyttes til å skaffe oversikt over samtlige kjøretøy som passerer et gitt punkt. Når dette sammenlignes over tid, kan en danne et bilde av hvordan trafikken utvikler seg. En av ulempene med denne statistikken er at den ikke skiller mellom kjøretøy i næringstransport og andre kjøretøy. Den gir heller ingen informasjon om varetype, godsmengde eller opprinnelse/destinasjon.

Siden undersøkelsesområdet er utvidet til også å gjelde Haugalandet inkl. Sunnhordland, er trafikkdata fra Halhjem–Sandvikvåg og E134 Liamyrane også inkludert.

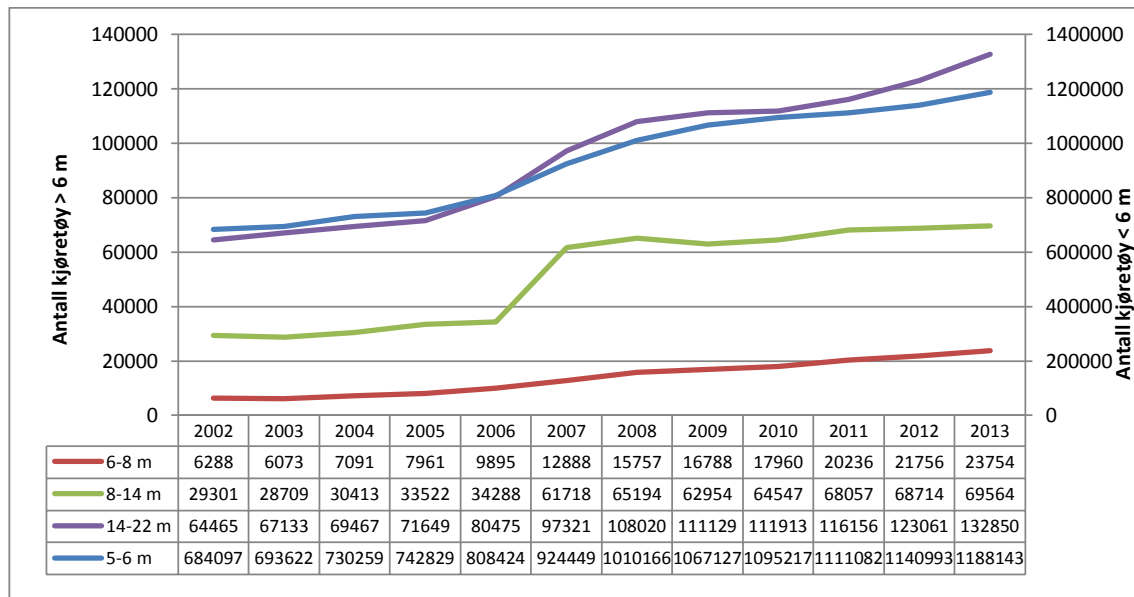


Figur 16 Antall kjøretøy som passerte tellepunktet ved Saglandsbakken i perioden 2009–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 5,6 meter er vist på sekundærakse). Kilde: Trafikktegninger, Statens vegvesen.

Tellepunktet ved Saglandsbakken er lokalisert langs E39, i et forbikjøringsfelt like nord for Krossmoen. Figur 16 viser trafikkutviklingen over fem år, 2009–2013. I denne perioden har antall kjøretøy under 5,6 meter økt med rundt 2,8 prosent årlig fra 1,66 millioner kjøretøy i 2009 til 1,87 millioner kjøretøy i 2013. Kjøretøy over 16 meter, som nesten utelukkende er vogntog eller semitrailere opplevde en gjennomsnittlig årlig vekst på 4 prosent, der den sterkeste veksten forekom fra 2010 til 2012. 14 000 flere kjøretøy over 16 meter passerte tellepunktet i 2013 sammenlignet med året vegkantintervjuundersøkelsen ble gjennomført, som er en økning på 4,8 prosent årlig. Dette indikerer at godstransport på veg til og fra Stavangerregionen fra sør, fortsatt er i sterk vekst.

På bakgrunn av trafikkdata kan en slå fast at det går mer gods på veg til/fra Stavangerregionen i sør enn i nord, men veksten er langt sterkere over Mortavika–Arsvågen.

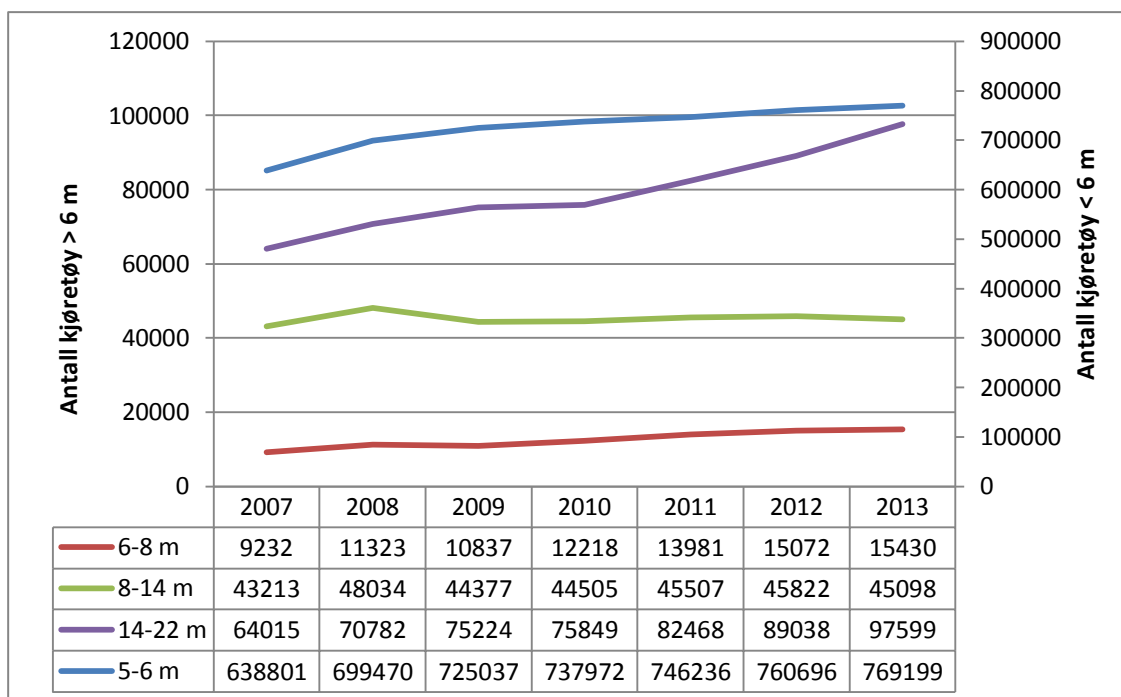
Figur 17 viser antall kjøretøy innen hver kjøretøykategori som løste billett over Mortavika–Arsvågen i perioden 2002–2013.



Figur 17 Antall kjøretøy som løste billett på sambandet Mortavika–Arsvågen i perioden 2002–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 6 meter er vist på sekundærakse).

Kilde: Ferjedatabanken, Statens vegvesen.

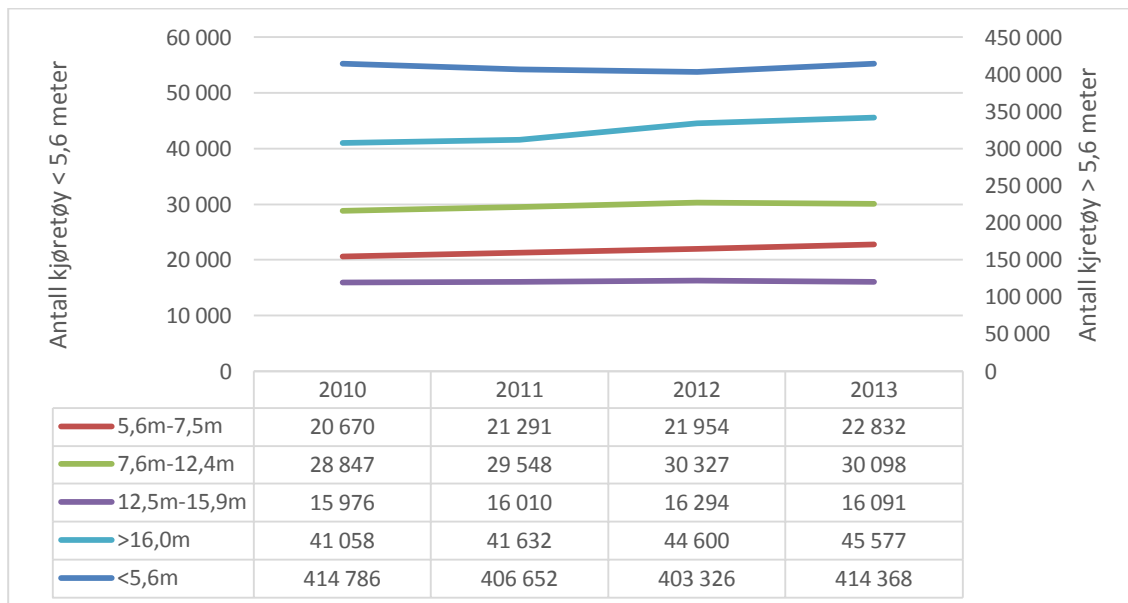
Trafikkutviklingen på sambandet Mortavika–Arsvågen hadde en kraftig vekst mellom 2006 og 2008 for alle kjøretøygrupper, som ser ut til å ha avtatt noe fra 2009 og utover. Antall kjøretøy mellom 8–14 meter nærmest doblet seg i antall kjøretøy mellom 2006 og 2007. Det ble transportert rundt 26 000 flere kjøretøy over 14,5 meter over Mortavika–Arsvågen i 2013 sammenlignet med da vegkantintervjuundersøkelsen av lastebilsjåfører ble gjennomført i 2011, som følge av en vekst på hhv. 5,9 og 8,0 prosent i 2012 og 2013. Den sterke trafikkveksten skyldes bl.a. kapasitetsøkning i dette ferjesambandet, der det ble satt inn en tredje ferje fra januar 2012.



Figur 18 Antall kjøretøy som løste billett på sambandet Halhjem–Sandvikvåg i perioden 2007–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 6 meter er vist på sekundærakse).

Kilde: Ferjedatabanken, Statens vegvesen.

Ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg, som er det andre sambandet på strekningen Stavanger–Bergen, har noe lavere trafikk sammenlignet med Mortavika–Arsvågen, men også dette sambandet har opplevd en sterk vekst i antall kjøretøy i perioden 2007 til 2013. For kjøretøy under 5,6 meter var økningen sterkest i perioden 2007 til 2009, på hhv. 9,5 og 3,7 prosent, før veksten stabiliserte seg på mellom 1,1 og 1,9 prosent de påfølgende årene. Bortsett fra et år med tilnærmet nullvekst fra 2009 til 2010, har veksten i antall kjøretøy over 14,5 meter, som inkluderer det meste av kjøretøy i næringstransport, vært på over 8 % årlig i perioden 2007 til 2013, som er en sterkere prosentvis vekst enn den som er observert på Mortavika–Arsvågen. I antall kjøretøy er veksten imidlertid tilsvarende.



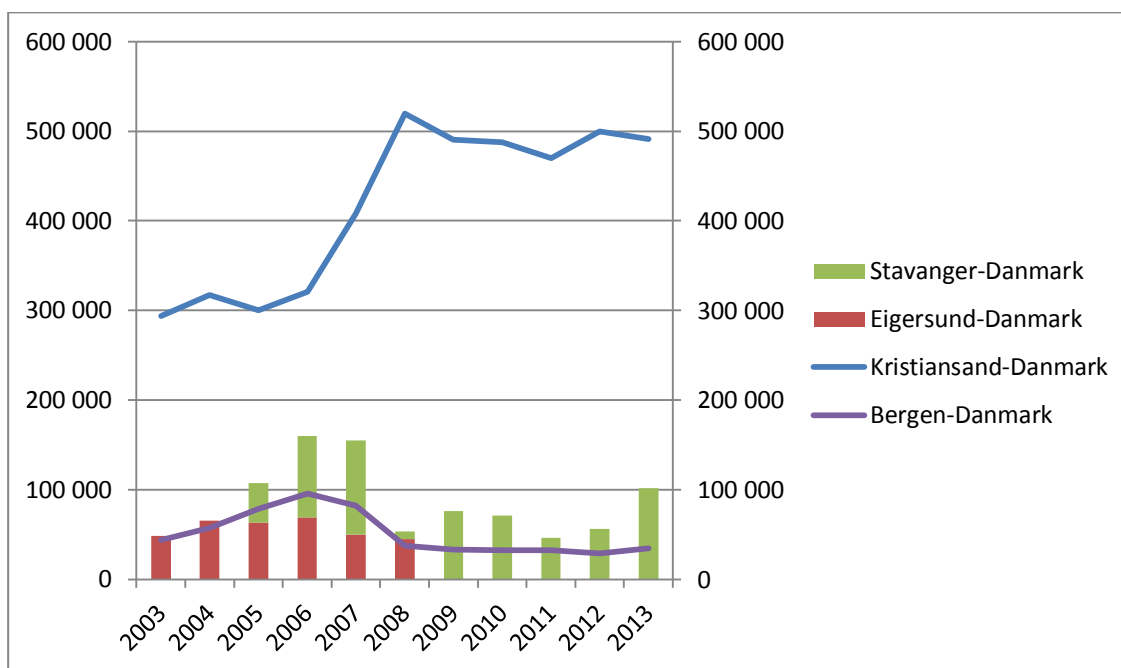
Figur 19 Antall kjøretøy som passerte tellepunktet ved E134 Haukelitunnelen i perioden 2010–2013, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 5,6 meter er vist på sekundærakse).

Kilde: Trafikktellinger, Statensvegvesen.

Tellepunktet er lokalisert i den første av de to Haukelitunnelene på E134. Det har vært problemer med tellepunktet i 2013, og det foreligger av den grunn ikke målinger for september og november i statistikken. Disse er estimert ved å benytte tilsvarende tall for 2012, multiplisert med en vekstfaktor tilsvarende veksten de 8 første månedene i 2013. De to månedene som har falt ut av statistikken er måneder med høyest antall passeringer av kjøretøy over 16 meter. Av den grunn kan veksten for denne kategorien være høyere enn det som fremkommer i figuren. I 2013 passerte det i overkant av 414 000 kjøretøy under 5,6 meter, som er omtrent like mye som i 2010. De to årene mellom var det rundt 10 000 færre kjøretøy i denne kategorien som passerte tellepunktet i Haukelitunnelen. For kjøretøy over 16 meter var det en svært beskjeden vekst mellom 2010 og 2011, etterfulgt av en økning på 7,8 prosent mellom 2011 og 2012 og 2,2 % mellom 2012 og 2013.

3.3 Ferjetransport mellom Norge og utlandet

Det er i hovedsak to rederi som driver ferjetrafikk mellom Norge og Danmark som benyttes av lastebiler til/fra Vestlandet; Fjordline operer ruten Bergen–Risavika–Hirtshals og Color Line operer ruten Kristiansand–Hirtshals. Fra 2006 drev Color Line ruten Bergen–Stavanger–Hirtshals. Denne ble imidlertid lagt ned etter to års drift, da det viste seg at markedsgrunnlaget var for lite for to aktører i ruten mellom Vestlandet og Danmark. Fram til 2007 betjente Fjordline også strekningen Bergen–Stavanger–Newcastle. Siden denne ruten er nedlagt, utelates ferjestatistikk mellom Vestlandet og Storbritannia.



Figur 20 Godstransport med ferje mellom Norge og Danmark i perioden 2003–2013.

Kilde: SSB Godstransport med utenriksferjer.

Figur 20 viser at det har vært store endringer i godsmengden fraktet med ferje mellom Norge og Danmark. Fra 2006 til 2008 økte godsmengden med ferje mellom Kristiansand og Danmark fra 300.000 tonn i året til i overkant av 500.000 tonn. I samme periode ble gods fraktet med ferje mellom Sør Rogaland (Stavanger/Eigersund) og Danmark betydelig redusert, fra 160.000 tonn i toppåret 2006 til vel 70.000 tonn i 2010. Gods med ferje fra Bergen til Danmark har hatt tilsvarende utvikling som i Sør Rogaland, med en topp i 2006 som er halvert i 2010. Til sammen ble det fraktet rundt 90.000 tonn mindre gods i 2010, sammenlignet med 2006 mellom Vestlandet og Danmark. En viktig årsak til nedgangen er at Color Line la ned ruten Bergen–Stavanger–Hirtshals, etter to års drift (ruten ble operert i 2006 og 2007). Trolig går en stor del av denne trafikken nå på veg via Kristiansand, og kan forklare noe av den kraftige veksten det har vært i tungtrafikk på E39 i samme periode. En undersøkelse gjennomført blant lastebilsjåfører på ferjestrekningen Kristiansand–Hirtshals (SVV 2006b) anslo at rundt 36 % hadde Vestlandsfylkene som opprinnelse/destinasjon. Dersom dette forholdet har holdt seg stabilt til 2008, betyr dette at gods med lastebil, fra Vestlandet til Kontinentet via Kristiansand, har økt med 52 prosent (60.000 tonn) til 175.000 tonn på to år, fra 2006 til 2008.

Før juni 2013 tilbød Fjordline 570 lastemeter for cargotrafikken på ruten Bergen–Risavika–Hirtshals, som ble redusert til 300 lastemeter i sommersesongen. Dette fordi hengedekk da ble tatt i bruk, som dobler personbilkapasiteten på bekostning av cargokapasiteten som er for høy til å gå under dekket. I juni 2013 satte Fjordline inn nybygget MS Stavangerfjord, med kapasitet på 1100 lastemeter utenfor høysesongen og 600 lastemeter i høysesongen. Det ble da innført daglige avganger med to skip,

og ruten ble forlenget til Langesund. I mars 2014 ble søsterferjen MS Bergensfjord satt inn i ruten, og erstattet skipet som opprinnelig startet ruten i 1993. Etter mars 2014 er kapasiteten på ruten Bergen–Risavika–Hirtshals–Langesund økt til 2200 lastemeter (2 x 1100 lastemeter) utenfor høysesongen, og 1200 lastemeter i høysesongen, som tilsvarer en kapasitetsøkning på hele 286 % (300 % i sommerseongen), samtidig som det opereres med en avgang daglig fra hver anløpshavn.

Kapasitetsøkningen har resultert i en vekst på hele 81 % i godsmengden transportert mellom Risavika og Hirtshals i perioden 2012 til 2013. I samme periode var det en nedgang på 2 % mellom Kristiansand og Hirtshals, som vil si at reduksjonen i godsmengden over Kristiansand er langt lavere enn veksten over Risavika. Dette indikerer at en betydelig del av godsvolumveksten over Risavika er overført fra nærsjøtrafikken, og/eller at Fjordline tok unna det meste av veksten i Cargomarkedet mellom Norge og Danmark. Mest sannsynlig er det snakk om en kombinasjon.



Foto: Toril Presttun

4 Godstransport på veg

– Vegkantintervju av lastebilsjåfører

I dette avsnittet, som presenterer utviklingen i godstransport på veg, er godsmengden, opprinnelses-destinasjonsmønstret og fordeling etter næring estimert på bakgrunn av vegkantintervju av lastebil-sjåfører og trafikkutviklingen over tellepunkt/ferjesamband. Trafikkutviklingen er presentert tidligere i avsnitt 3.2.

Vegkantintervju-undersøkelsen ble gjennomført i 2011 ved E39 Krossmoen og Mortavika–Arsvågen, og i 2012 ved E134 Liamyrane og E39 Halhjem–Sandvikvåg. Ved Mortavika–Arsvågen og Krossmoen ble det gjennomført intervjuer av lastebil-sjåfører i tidsrommet mellom 7:00–22:00 over 4 undersøkelses-dager mandag 11. og fredag 13. mai og onsdag 19. og fredag 21. oktober 2011, mens undersøkelses-perioden for undersøkelsene gjennomført i 2012 var onsdag 19. og torsdag 20. september mellom 8:00–20:00. For å i størst mulig grad gjøre undersøkelsen gjennomført i 2011 sammenlignbar med de som er gjennomført i 2012, er kun intervju fra onsdag inkludert i de videre analysene som presenteres i denne rapporten. Av den grunn kan resultatene for Sør Rogaland avvike noe fra resultatene som ble presentert i rapporten «Godstransport Sør Rogaland» i 2012.

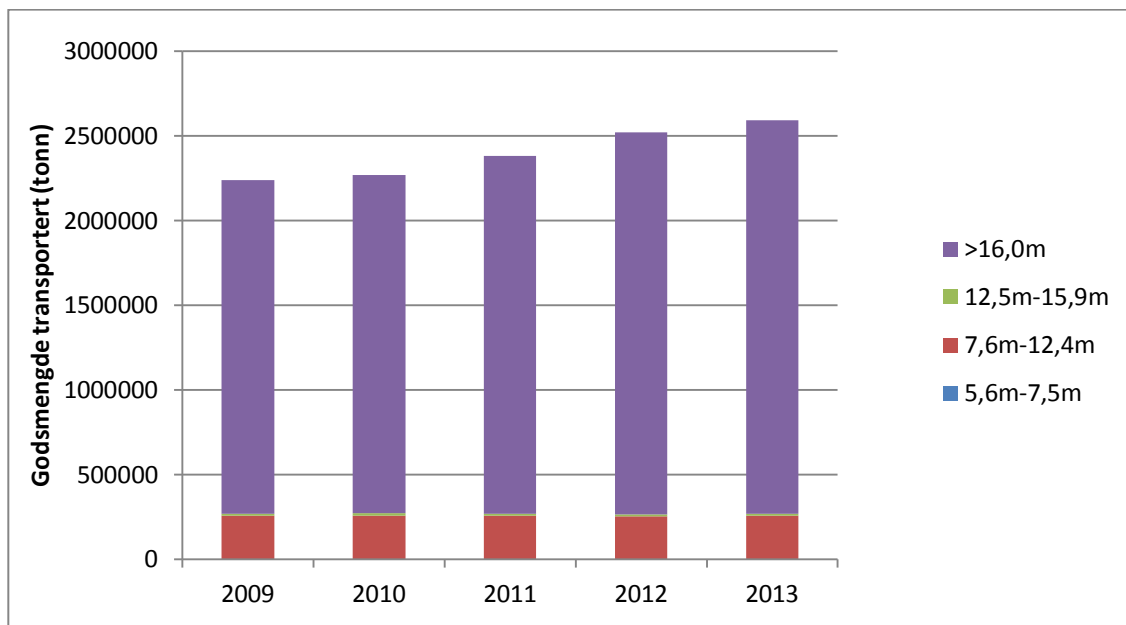
For dokumentasjon av undersøkelsene viseres det til rapportene «Godstransport Sør-Rogaland» og «Godsundersøkelse Vestlandet». Godstrafikken kategorisert etter næringssektor, Tabell 3 viser hvilke type transport som sorterer under de ulike kategoriseringene.

Sektor	Type transport
Jordbrukssektoren	Omfatter all transport til og fra gårdsbruk, som for eksempel transport av dyrefor, melk og dyr.
Skogbrukssektoren	Transport av tømmer og flis
Fiskerisektoren	Transport av fisk og fiskefor
Oljesektoren	Transport av oljesektorrelatert gods
Industri	Transport for andre industrivirksomheter enn oljeindustri og matvareindustri, samt avfall, inngår i denne kategorien.
Bygg og anlegg	Transport av konstruksjonsmateriale, og massetransport av stein, sand/pukk og lignende
Matvaresektoren	Omfatter distribusjon av varer til matbutikk, samt all transport av bearbejdede matvarer.
Annen varehandel	Omfatter distribusjon av andre varer til butikk, samt transport av varer for varehandel til og mellom lager.
Transport mellom godsterminaler (Samlast)	Omfatter terminalbehandlet gods som transporteres mellom godsterminaler (for eksempel post), og ikke lar seg skille ut på næringssektor.
Tomkjøring	Uavhengig av næring ble tomme lastebiler plassert i denne kategorien.

Tabell 2 Kategorier benyttet til å gruppere godstransporten.

4.1 Gods på veg til og fra Sør Rogaland i sør (E39 Krossmoen)

Figur 21 viser beregnet godsmengde fraktet med kjøretøy i næringstrafikk som passerte tellepunktet ved Saglandsbakken og ble intervjuet på Krossmoen.

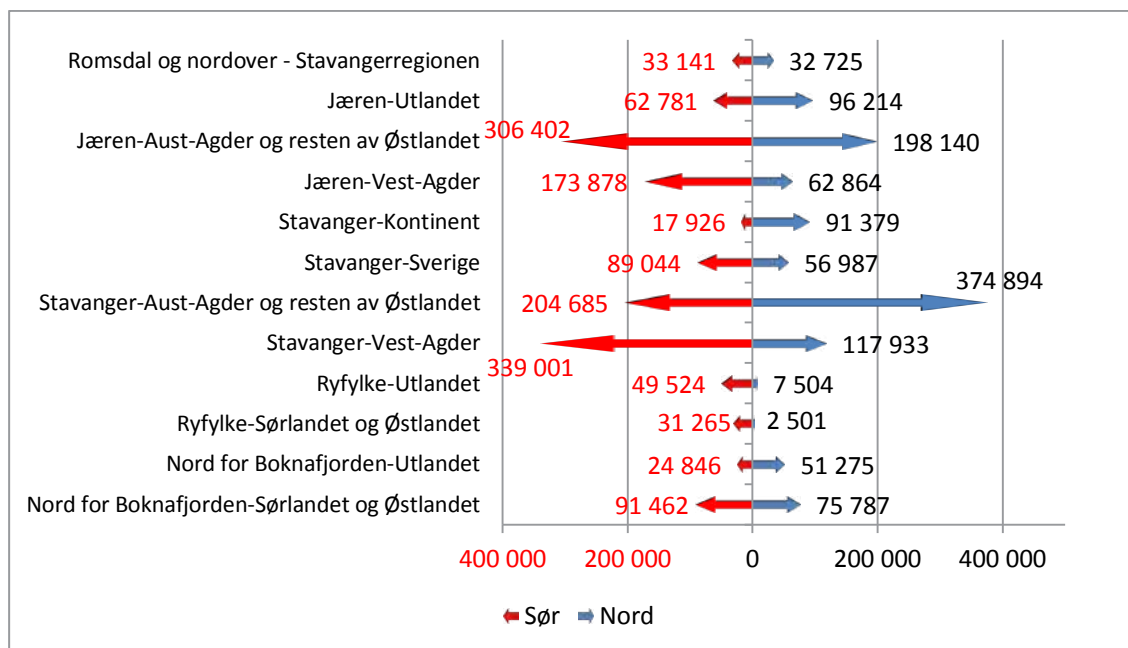


Figur 21 Estimert godsmengde transportert via Krossmoen i 2011, etter kjøretøylengde. Oppskalert til totaltall for perioden 2009–2013.

I 2013 ble det transportert i underkant av 2,6 millioner tonn gods på veg forbi Krossmoen. I perioden 2009–2013 økte total godsmengde transportert med 3,8 prosent årlig i gjennomsnitt (1,4 % fra 2009 til 2010 og 5,0 % fra 2010 til 2011, 5,8 % fra 2011 til 2012 og 2,8 % fra 2012 til 2013). På grunn av trafikkveksten transporteres rundt 200.000 tonn mer gods forbi Krossmoen i 2013, sammenlignet med da vegkantintervju-undersøkelsen ble gjennomført i 2011. Kjøretøy over 16 meter, som omfatter de fleste vogntog og semitrailere, står for majoriteten av transportarbeidet, etterfulgt av kjøretøy mellom 7,6–12,4 meter, som er innenfor standardlengden for lastebil uten henger.

En viktig årsak til veksten i godstransport over Krossmoen i perioden 2011–2013 er regularitetsproblemer på Sørlandsbanen som har ført til en økning i forsinkede og kansellerte godstogavganger. I perioder med regularitetsproblemer er logistikkaktørene som bruker jernbanetransport nødt til å flytte godset tilbake på vei. I 2012 ble det transportert 60.000 tonn mindre gods på Sørlandsbanen til og fra Ganddal sammenlignet med 2011, og alt dette er flyttet over på vei. I 2013 ble 10.000 tonn flyttet tilbake på jernbanen (kapittel 6).

4.1.1 Retningsfordeling



Figur 22 Retningsfordeling av gods transportert over Krossmoen, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.

For Krossmoen er undersøkelsesområdet delt i to, Stavangerregionen/Nord Jæren og Jæren. Stavangerregionen omfatter kommunene Finnøy, Rennesøy, Randaberg, Sola, Stavanger og Sandnes. Jæren omfatter kommunene Klepp, Time, Gjesdal, Hå, Bjerkreim og Eigersund. Gods i nordgående retning er gods til undersøkelsesområdet, mens gods i sørgående retning er gods ut av undersøkelsesområdet. Det er viktig å presisere at nøyaktigheten i beregningene reduseres fra den faktiske fordelingen dess mer en bryter ned godsmengdene, av den grunn er resultatene presentert i Figur 22 heftet med betydelig større feilmarginer enn den forrige figuren som viser utvikling i total godsmengde.

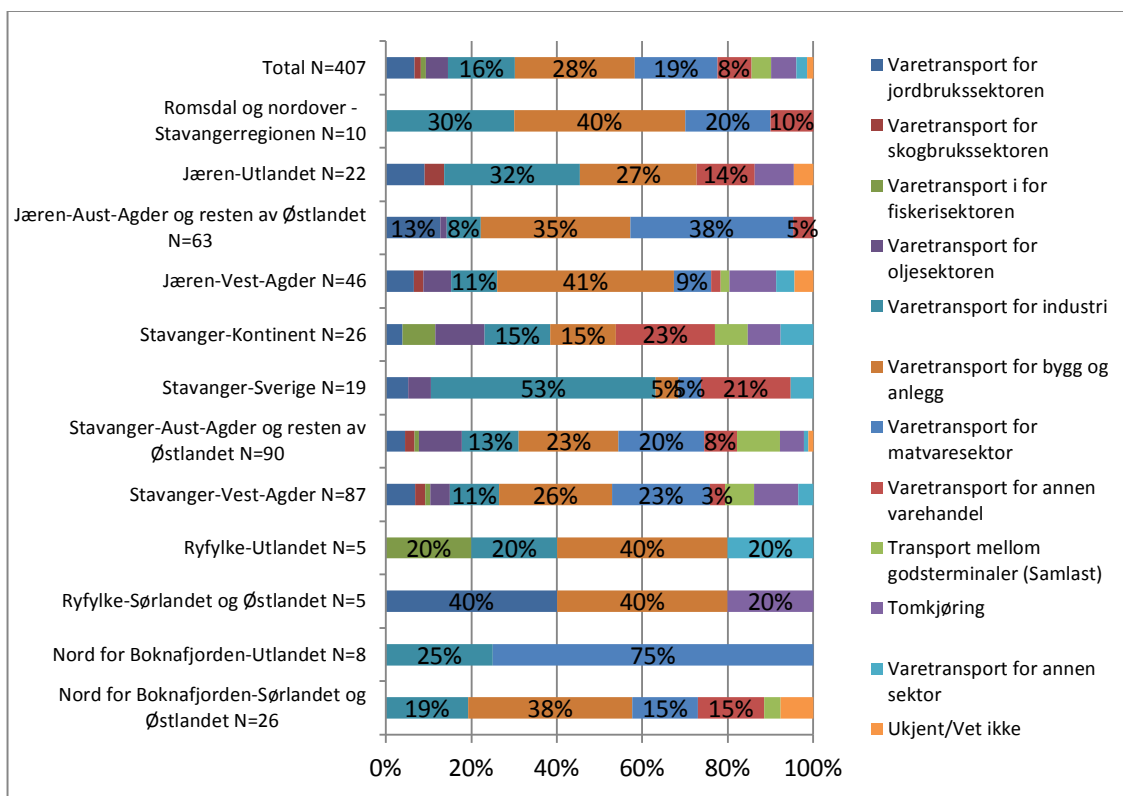
Figur 22 viser at det er noe skjevhet i retningsbalansen totalt, hvor 45 % av godset er nordgående, mens 55 % av godset er sørgående. Den største godsstrømmen over Krossmoen er gods mellom Stavangerregionen og Østlandet (inkl. Aust Agder). På bakgrunn av opplysningene fra vegkantintervjuene av lastebilsjåførere, er det estimert at rundt 375.000 tonn gods ble fraktet fra Østlandet til Stavangerregionen, mens 205.000 tonn gods gikk motsatt veg. Den nest største godsstrømmen går mellom Stavangerregionen og Vest Agder (som også omfatter områdene sørøst for Krossmoen, Lund og Sokndal kommune). På denne relasjonen gikk det mest gods fra Stavangerregionen til Vest Agder, rundt 339.000, mens det gikk i underkant av 118.000 tonn i motsatt retning. Fra Østlandet til Jæren, gikk det vel 198.000 tonn, slik at det samlet sett ble transportert rundt 573.000 tonn på veg fra Østlandet til undersøkelsesområdet. I motsatt retning ble det transportert 306.000 tonn, og 511.000 tonn totalt fra undersøkelsesområdet til Østlandet. Mellom Jæren og Vest Agder ble det transportert rundt 174.000 tonn sørover og 63.000 tonn nordover. Fra områdene nord for Boknafjorden ble det transportert 91.000 tonn til Sørlandet, mens 76.000 tonn gikk motsatt veg.

Godskorridoren Sør-Rogaland–Romsdal og nordover, er gods til/fra undersøkelsesområdet som skal til/fra Romsdal eller områder lenger nord, og kjører via Østlandet i stedet for langs kysten. I 2013 er det estimert at 33.000 tonn ble transportert både til og fra undersøkelsesområdet via Østlandet til Midt Norge, 66.000 tonn totalt.

Den største godsmengden mellom undersøkelsesområdet og utlandet gikk mellom Stavangerregionen og Kontinentet. 18.000 tonn gikk til kontinentet, og 91.000 tonn fra kontinentet. Mellom Stavangerregionen og Sverige gikk det 89.000 tonn til Sverige og 57.000 tonn fra Sverige. For områdene nord for Boknafjorden, Ryfylke og Jæren er Sverige og Kontinentet slått sammen til utlandet, på grunn av få observasjoner. Fra kommunene på Jæren ble det transportert 63.000 tonn gods til utlandet og 96.000 tonn fra utlandet. Mellom områdene nord for Boknafjorden og utlandet gikk det 51.000 tonn nordover og under 25.000 tonn sørover. Fra Ryfylke ble det transportert 50.000 tonn til utlandet, og 7.500 tonn motsatt veg.

4.1.2 Fordeling etter sektor

Figur 23 viser hvordan næringstransporttrafikken fordeles seg etter sektor innen hver godskorridor. Som for forrige figur, er Figur 23 heftet med feilmarginer som øker dess færre observasjoner per korridor. Totalfordelingen er av den grunn den som mest sannsynlig ligger nærmest den faktiske fordelingen av gods etter næringssektor. Siden det ikke er gjennomført en ny intervjuundersøkelse av lastebilsjåførene, vil fordeling etter næringssektor være lik den som er vist i rapporten Godsundersøkelse Vestlandet, selv om totalvolumet er oppjustert i takt med trafikkutviklingen. Vi har likevel valgt å beholde figurene, fordi denne informasjonen benyttes i figurer seinere i rapporten, samt at informasjonen samles i en rapport.



Figur 23 Fordeling av lastebilturer over Krossmoen etter sektor og transportkorridor. (Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)

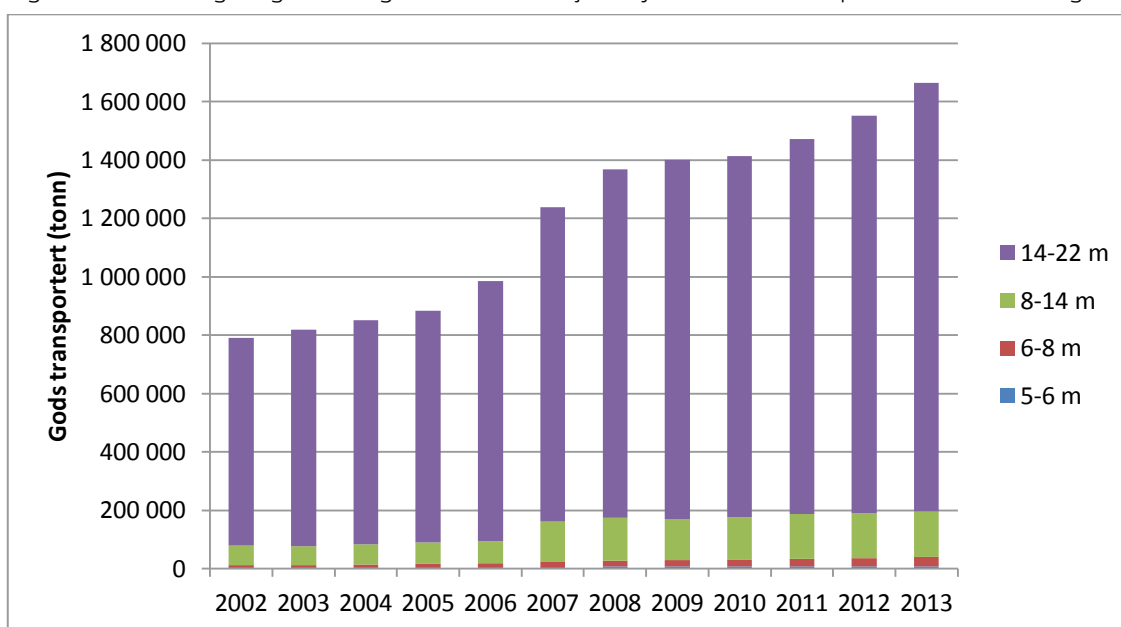
For de fleste godskorridorene dominerer varetransport for bygg og anleggsektoren lastebiltrafikken som går inn og ut av undersøkelsesområdet i sør. Mellom Jæren og Vest Agder og Østlandet utgjør bygg og anlegg henholdsvis 41 % og 35 % av all næringstransport. Tilsvarende andel mellom Stavangerregionen og Vest Agder og Østlandet er 26 % og 23 %. For korridorer innenriks utgjør også transport for matvaresektoren en betydelig andel av det totale godsvolumet på disse relasjonene, 38 % mellom Jæren og Østlandet, 9 % mellom Jæren og Vest Agder, og hhv. 20 % og 23 % mellom Stavangerregionen og disse

destinasjonene. På strekningen Sør Rogaland–Romsdal og nordover er det bygg og anlegg og industri og oljesektoren som dominerer godstransporten, og utgjør henholdsvis 40 % og 30 % av totaltrafikken.

For godstransport mellom Stavangerregionen og utlandet, utgjør varetransport for industri en betydelig andel, spesielt til/fra Sverige hvor industri utgjør 53 % av trafikken. En stor del av dette er returpapir og treflis til et forbrenningsanlegg i Västerås i Sverige. Mellom Stavangerregionen og Utlandet utgjør transport for annen varehandel også en betydelig andel av godstransporten (21 % til/fra kontinentet og 21 % til/fra Sverige). Transport for fiskerisektoren utgjør en stor andel av transporten mellom Ryfylke, og utlandet (20 %).

4.2 Gods på veg til og fra Sør Rogaland i nord, og Haugalandet i sør (Mortavika–Arsvågen)

Figur 24 viser beregnet godsmengde fraktet med kjøretøy som løste billett på Mortavika–Arsvågen.



Figur 24 Estimert godsmengde transportert over Mortavika–Arsvågen i perioden 2002–2013, etter kjøretøylengde.

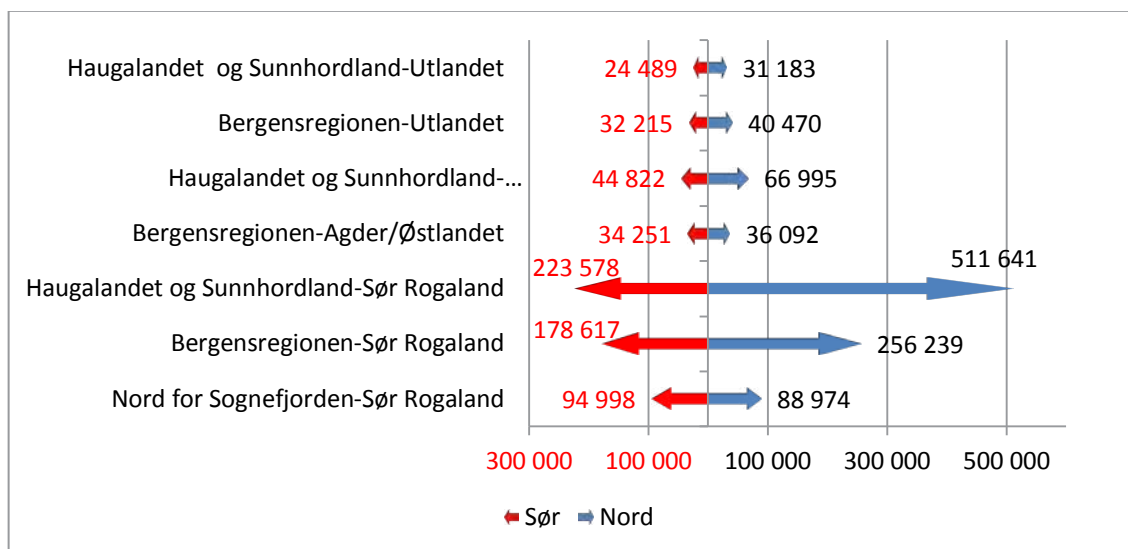
I løpet av de siste 11 årene har godstransporten over sambandet Mortavika–Arsvågen økt med i overkant av 100 %, fra rundt 800 000 tonn i 2002 til over 1,6 millioner tonn i 2013. Veksten var særlig høy fra 2006 til 2007, hvor godsmengden økte med hele 24 %, eller rundt 200.000 tonn. Det er mest sannsynlig flere og sammensatte årsaker til denne sterke veksten:

- Sterk befolkningsvekst, både nord og sør for Boknafjorden
- Sterk økonomisk vekst, høyere vekst i bruttoprodukt, sysselsetting og inntekt per innbygger enn landsgjennomsnittet
- Sentralisering av regionlager til sørsiden av Boknafjorden, særlig innen matvaresektoren
- Forbedret kapasitet på ferjesambandet, økning fra 320 personbilenheter (PBE) til 424 PBE per time fra 2007 (og til 662 PBE per time fra 2012).
- Bortfall av bompenger gjennom Rennfast i august 2006
- Økt aktivitet i oljesektoren
- Overføring av gods fra sjø til veg

Etter en svakere vekst i perioden 2008 til 2010, som sammenfaller med generell nedgang i verdensøkonomien, opplevde godstrafikken over dette ferjesambandet på ny en sterk og tiltagende vekst fra 2010 til 2013 på hhv. 4,1 %, 5,4 % og 7,3 %. I denne perioden var det særlig økt aktivitet innen oljesektoren, fortsatt sterk befolknings- sysselsettings og inntektsvekst på hele strekningen Kristiansand–Bergen som bidro til veksten. I samme periode økte bruken av kraftfor i jordbruket i Rogaland generelt, samtidig som oppdrettsnæringen i Sunnhordland i større grad har dreid leveransene til fulle biler med oppdrettsfisk direkte til kontinentet, i stedet for å omlaste fisken i Oslo. På tilbudssiden har økt kapasitet og frekvens på Mortavika–Arsvågen fra januar 2012 og Risavika–Hirtshals fra juni 2013 vært med på å støtte opp under denne utviklingen.

4.2.1 Retningsfordeling

I Figur 25 er godsmengden i 2013 brutt ned på retning for ulike transportkorridorer, på bakgrunn av OD-mønsteret som ble identifisert i vegkantintervjuundersøkelsen som ble gjennomført over Mortavika–Arsvågen i 2011. Den andlesmessige fordelingen er dermed lik som den som er vist i rapporten «Godsundersøkelse Vestlandet», men er fordelt etter totalt godsvolum transportert over Mortavika–Arsvågen i 2013.

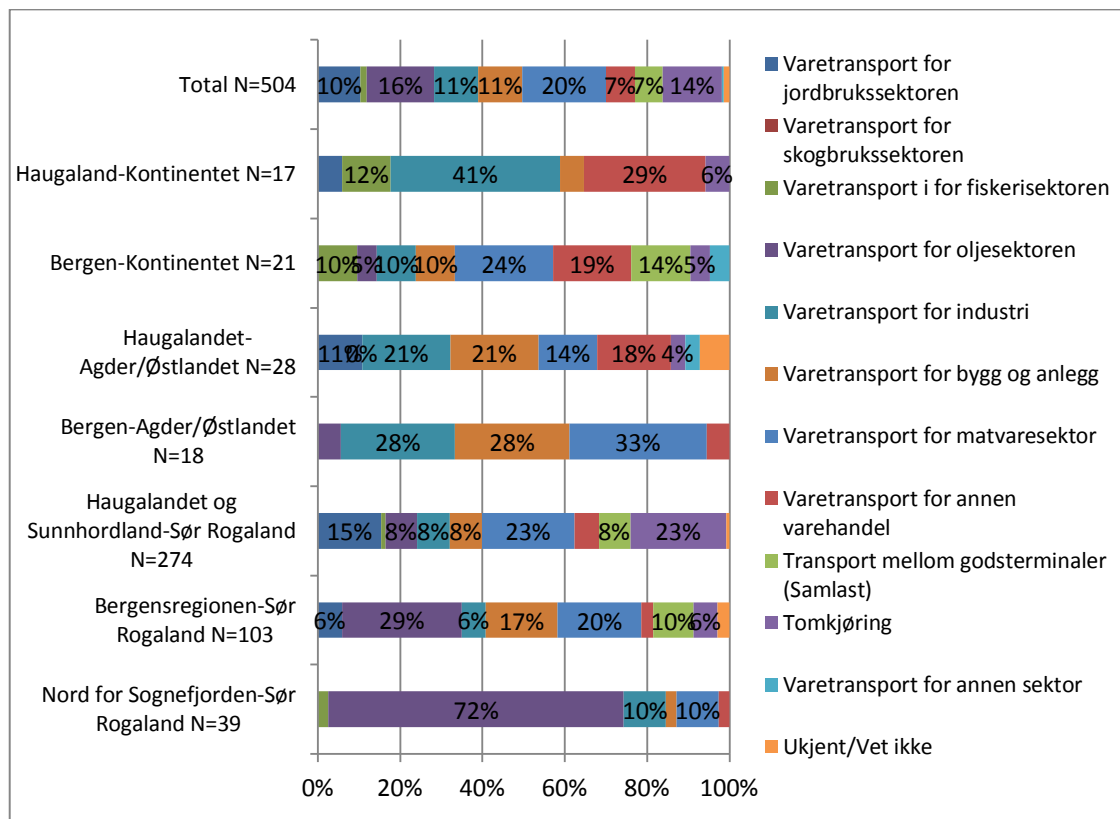


Figur 25 Retningsfordeling av gods transportert over Mortavika–Arsvågen, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.

For de fleste godskorridorer over Mortavika–Arsvågen er det en retningsubalanse, og totalt går 62 % av godsmengden nordover, og 38 % sørover. Figuren viser at de tyngste godsstrømmene har Stavangerregionen (kommunene på Nord-Jæren og Jæren, samt Eigersund og Bjerkreim) som enten start eller målepunkt. Den største godsstrømmen som passerer over Mortavika–Arsvågen går mellom Stavangerregionen og Haugalandet. Rundt 511.000 tonn ble transportert fra Stavangerregionen til Haugalandet, mens 224.000 tonn ble fraktet motsatt veg. Også i den nest største godskorridoren, mellom Stavangerregionen og Bergen, transporteres det mest gods i retning nord. På den lengre distansen, mellom Stavangerregionen og områdene fra Nordhordland og nordover er det en mer jevn retningsbalanse, men også her går det noe mer gods i nordgående retning. Av gjennomgangstrafikken, dvs. godstransport gjennom undersøkelsesområdet, er transportkorridoren mellom Haugalandet og Agder/Østlandet den største, målt i antall tonn transportert. Det transporteres noe mer gods mellom kontinentet og Bergen enn mellom kontinentet og Haugalandet, men retningsbalansen er noe ulik mellom disse to korridorene. Det går relativt lite gods mellom Bergen og Agder/Østlandet, mest sannsynlig fordi en del av godset går via Haukeli og gjennom Setesdal til Agder, mens gods til/fra Østlandet har flere valgmuligheter over fjellet.

4.2.2 Fordeling etter sektor

Figur 26 viser hvordan næringstransporttrafikken fordeler seg etter sektor innen hver godskorridor.



Figur 26 Fordeling av lastebilturer over Mortavika–Arsvågen etter sektor og transportkorridor.

(Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)

Matvaresektoren og oljesektoren er de to sektorene som totalt utgjorde den høyeste andelen av trafikken på strekningen Mortavika–Arsvågen i 2011 med henholdsvis 20 % og 16 %. Tomkjøring utgjør også en betydelig andel av trafikken (14 %). Dette er hovedsakelig korte turer mellom Stavanger og Haugalandet der andelen tomme turer utgjør 23 % av alle lastebilturer i denne korridoren.

For den tyngste transportkorridoren, mellom Stavanger og Haugalandet, utgjør transport for matvaresektoren (23 %) og jordbrukssektoren (15 %) den største andelen av trafikken. Samtlige av de store matkjedene, samt TINE, er lokalisert med regionlager for matvaredistribusjon på sørsiden av Boknafjorden, og alle distribuerer til butikker på nordsiden av Boknafjorden. Dette er hovedgrunnen til den skjeve retningsbalansen for gods transportert over Mortavika–Arsvågen, siden matvaredistribusjonsbilene går fullastet nordover, og ofte kun med tomgods i retur. Selv om flere av kjedene benytter ledig kapasitet til å frakte kjøttvarer fra Fatland slakteri i Ølen tilbake til regionlagrene på returreisen, utgjør returreiser i matvaresektoren en betydelig andel av tomkjøringen på denne strekningen. Transport for jordbrukssektoren er i hovedsak dyrefor fra Felleskjøpet sitt anlegg på Hillevåg til gårder nord for Boknafjorden, og melk i tankbil fra gårder nord for Boknafjorden til meieri på sørsiden. Majoriteten av disse kjøretøyene inngår i kategorien tomkjøring på returreisen. I tillegg til de faste godsrutene til samlasterne (Bring, DB Schenker, Tollpost, og TNR/DHL/Norlines), står Posten i hovedsak for trafikken som sorterer under transport mellom godsterminaler. Denne trafikken utgjør 8 % av alle turer mellom Stavangerregionen og Haugalandet. Bygg og anlegg, industri og oljesektoren utgjør hver 8 % av trafikken på denne strekningen. Oljerelatert gods på denne strekningen er hovedsakelig mellom Tananger og Aibel Haugesund, og mellom Kværner Egersund og Kværner Stord. Varetransport annen varehandel

står for den resterende trafikken mellom Stavangerregionen og Haugalandet, og utgjør 6 % av lastebilturene på denne strekningen.

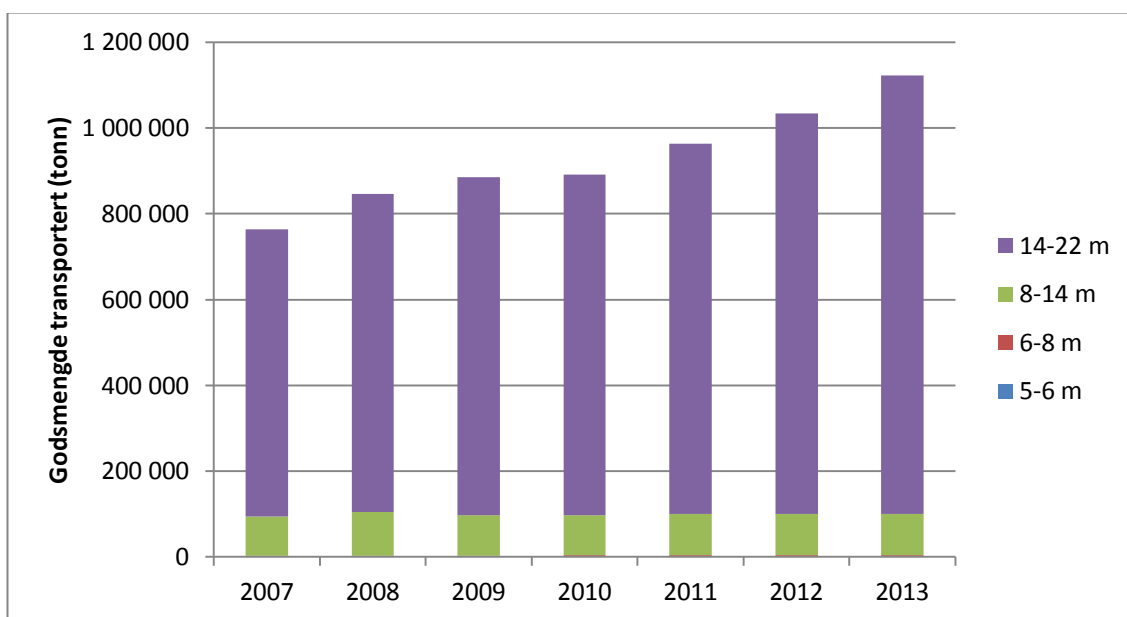
Transport innen oljesektoren utgjør den største andelen av næringstrafikken mellom Stavanger og Bergen, med rundt 29 % av totaltrafikken på denne strekningen. Dette er nesten utelukkende gods mellom oljebasene i Tananger og CCB Ågotnes/Mongstad. Også mellom Stavanger og Bergen utgjør lastebiler som kjører for matvaresektoren en høy andel av næringstransporten med 20 %. Fra Stavanger retning Bergen består transporten blant annet av kjøttprodukter (svin og kylling) fra Forus og Kviamarka i Hå kommune, matvarer fra regionlagrene til butikkjedene og internt transport av meieriprodukter for TINE. I sørgående retning dominerer drikkevarer fra Hansa Borg bryggeri. Bygg og anlegg og transport mellom godsterminaler utgjør også en betydelig andel av godstrafikken mellom Stavangerregionen og Bergensregionen med henholdsvis 17 % og 10 %.

På lengre distanser, mellom Stavangerregionen og områdene nord for Nordhordland dominerer transport for oljesektoren, som utgjør hele 72 prosent av denne trafikken. Dette er transport mellom Tananger, Dusavika eller Forus og oljebasene langs vestlandskysten, hovedsakelig Florø eller Kristiansund. Noe trafikk innen oljesektoren går også nord for Kristiansund, men på denne distansen foretrekker sjåførene å kjøre om Østlandet i stedet.

Transport for industri, annen varehandel og fiskerisektoren utgjorde en relativt større andel av transporten som går til og fra utlandet. Mellom Bergen og Haugalandet, og Agderfylkene utgjør varetransport for industri den største andelen av trafikken med henholdsvis 28 % og 21 %.

4.3 Gods på veg til og fra Haugalandet i nord (Halhjem–Sandvikvåg)

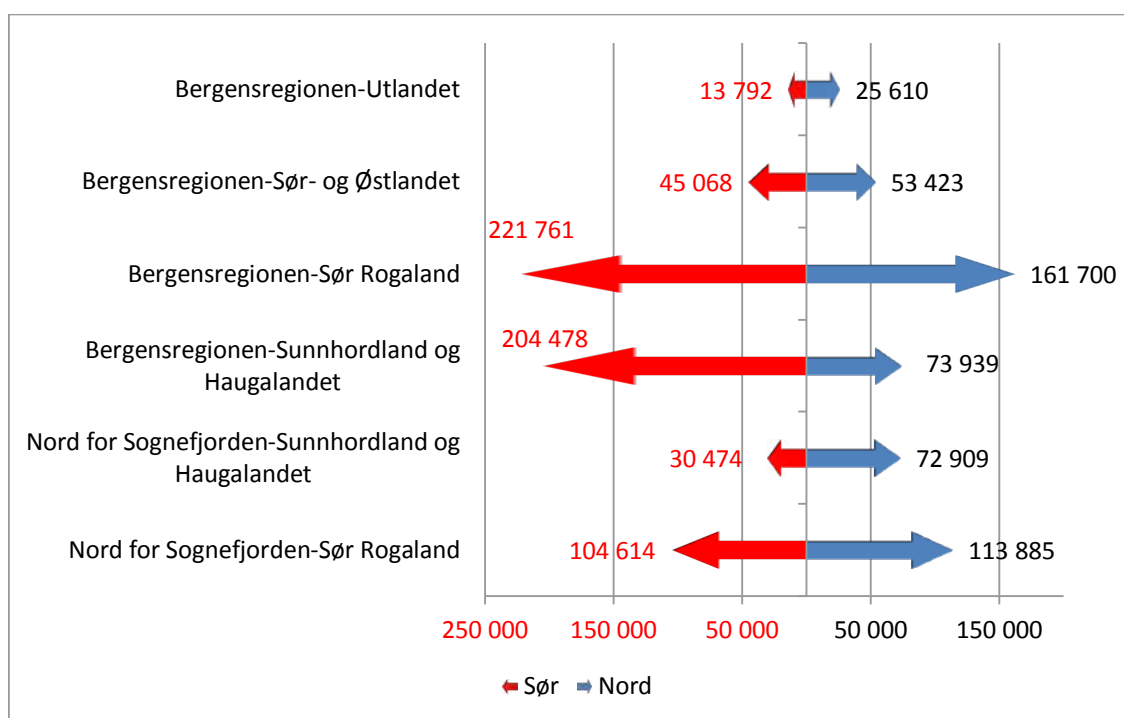
Figur 27 viser beregnet godsmengde fraktet med kjøretøy som løste billett på Halhjem–Sandvikvåg.



Figur 27 Estimert godsmengde transportert over Halhjem–Sandvikvåg i perioden 2007–2013, etter kjøretøylengde.

Fra 2007 til 2013 økte godsmengden fraktet over Bjørnafjorden med 47 % fra 760.000 tonn til over 1,1 million tonn. Dette utgjør en årlig økning på 6,7 % i snitt, og veksten har tiltatt kraftig fra 2010 og utover. Utviklingen samsvarer med den en kan observere over Mortavika–Arsvågen. Av den grunn er det naturlig å anta at en stor del av veksten skyldes vekst i godstrafikk mellom Stavanger/sørøver og Bergen/nordøver. På denne strekningen dominerer særlig godstransport for oljesektoren. Kjøretøy over 14 meter stod for rundt 90 % av godstransporten i 2013, og det er utelukkende denne lengdegruppen som har opplevd vekst over Halhjem–Sandvikvåg.

4.3.1 Retningsfordeling



Figur 28 Retningsfordeling av gods transportert over Halhjem–Sandvikvåg, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.

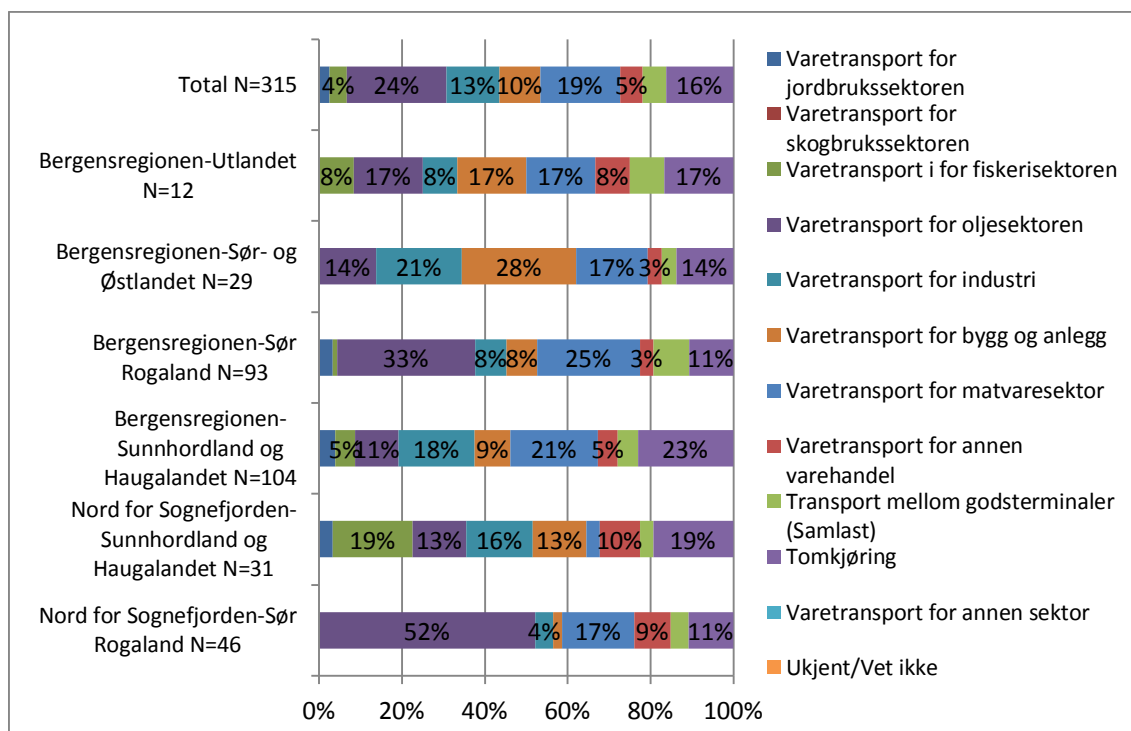
Den godskorridoren over Halhjem–Sandvikvåg hvor det ble transportert mest gods i 2013 er Bergensregionen–Sør Rogaland med drøyt 380.000 tonn, etterfulgt av Bergensregionen–Sunnhordland/Haugalandet, hvor det ble transportert 280.000 tonn. I sistnevnte korridor er det registrert en kraftig retningsubalanse, hvor 73 % av godset fraktes fra Bergensregionen til Sunnhordland/Haugalandet, og kun 27 % i motsatt retning. Mellom Bergensregionen og Sør Rogaland er retningsfordelingen mer jevn, 58 % av godset fraktes fra Bergen til Sør Rogaland, mens 42 % av godsmengden ble fraktet nordover.

Sammenlignes godsvolumet i korridoren Bergensregionen–Sør Rogaland mellom Halhjem–Sandvikvåg og Mortavika–Arsvågen ser en at det beregnes noe høyere total ved Mortavika–Arsvågen (430.000 tonn) sammenlignet med Halhjem–Sandvikvåg (380.000 tonn) på samme strekning. En ser samtidig at retningsbalansen er ulik for den samme korridoren mellom de to intervjustedene. Dette illustrerer at metoden med å oppskalere og retningsfordele godsmengden etter ulike korridorer på bakgrunn av data samlet inn over to dager er heftet med en viss feilmargen.

Den tredje mest trafikkerte godskorridoren over Halhjem–Sandvikvåg er mellom området nord for Sognefjorden og Sør Rogaland. Rundt 220.000 tonn gods ble transportert i denne korridoren i 2012, og

retningsbalansen var tilnærmet lik. Ser en på tilsvarende godskorridor fra Mortavika–Arsvågen, er det estimert noe lavere godsmengde i denne korridoren, 180.000 tonn, men retningsbalansen er omtrent lik den som observeres over Halhjem–Sandvikvåg.

4.3.2 Fordeling etter sektor



Figur 29 Fordeling av lastebilturer over Halhjem–Sandvikvåg etter sektor og transportkorridor.

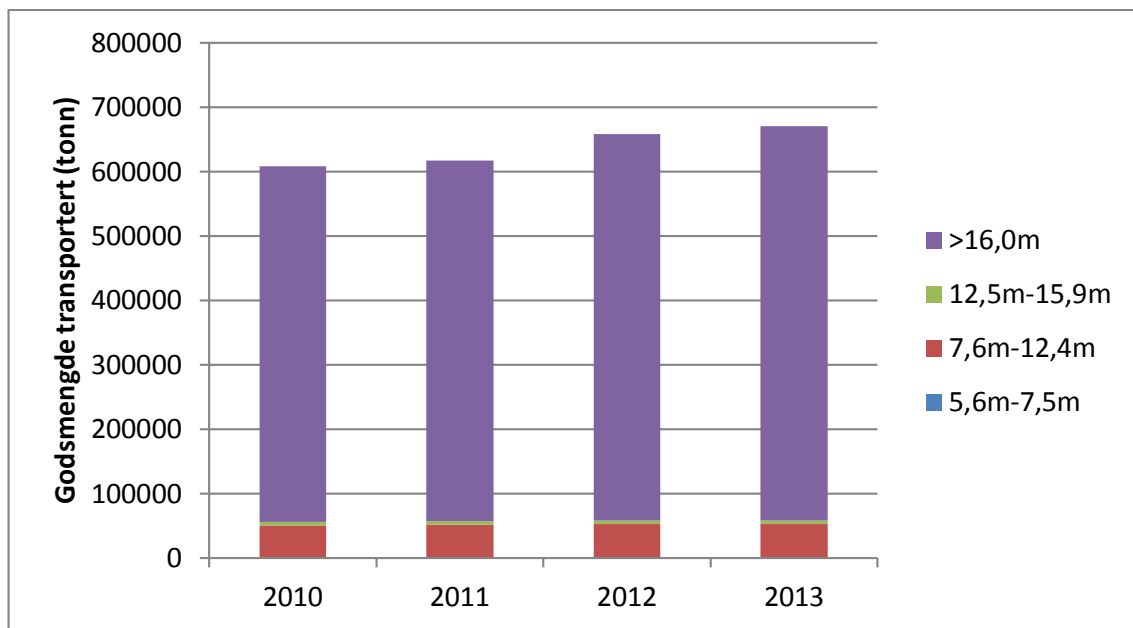
(Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)

Varetransport for oljesektoren utgjør den høyeste andelen av godstrafikken over Halhjem–Sandvikvåg, med 24 % av all trafikk på dette sambandet. Varetransport for matvaresektoren stod for nest mest godstrafikk, med 19 %. I likhet med Mortavika–Arsvågen utgjorde lastebiler i tomtransport en betydelig andel av lastebiltrafikken over Halhjem–Sandvikvåg, og 16 % av samtlige lastebiler på dette sambandet er uten last. Varetransport for industri, bygg og anlegg og annen varehandel utgjør hhv. 13 %, 10 % og 5 % av total trafikkmengde på dette sambandet.

Strekningene nord for Sognefjorden–Sør Rogaland og Bergensregionen–Sør Rogaland er de som har høyest andel oljerelatert godstransport. 52 % av 46 kjøretøy er oljerelatert på førstnevnte strekning og 33 % av 93 kjøretøy er oljerelatert på sistnevnte strekning. Bortsett fra strekningen Nord for Sognefjorden–Sunnhordland og Haugalandet utgjør varetransport for matvaresektoren en betydelig andel på mellom 17 og 25 % av transporten i alle de andre korridorene i figuren.

4.4 Gods på veg til og fra Haugalandet i øst (E134 Liamyrane)

Figur 30 viser beregnet godsmengde fraktet med kjøretøy i næringstrafikk som passerte tellepunktet ved Vågsli og ble intervjuet på Liamyrane, som er i den første stigningen øst for Røldal.

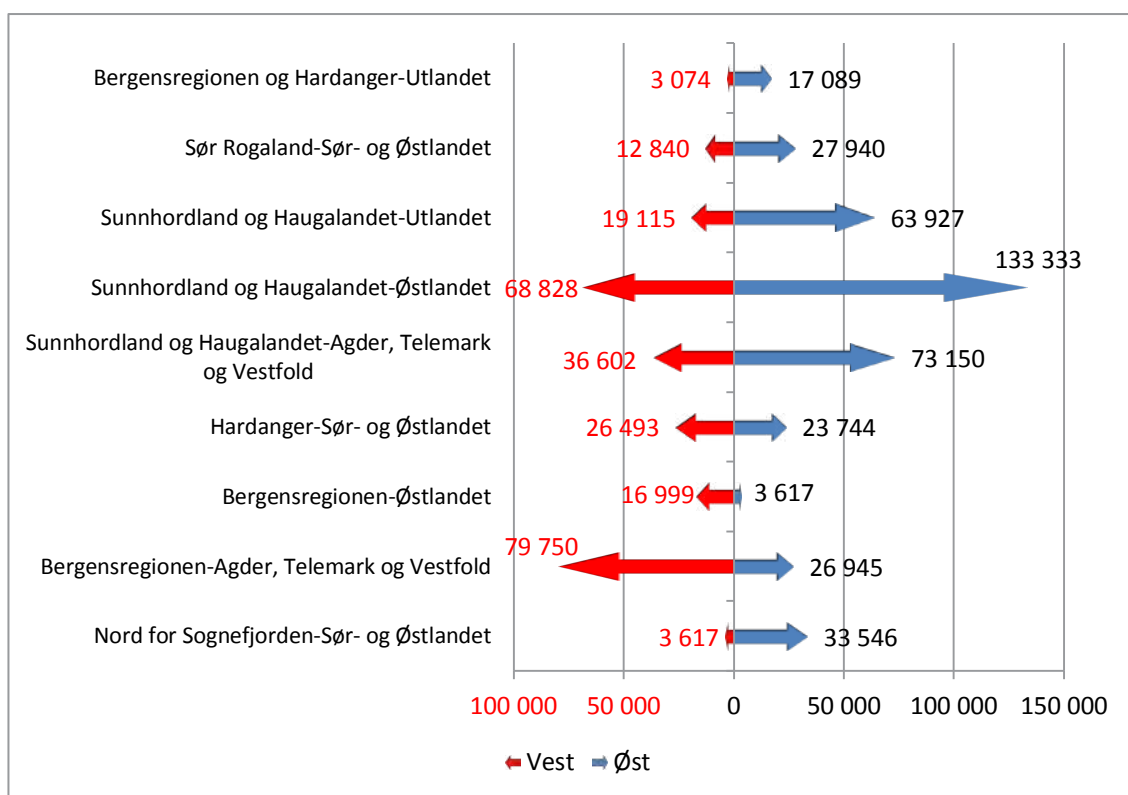


Figur 30 Estimert godsmengde transportert via E134 Liamyrane i 2012, etter kjøretøylengde. Oppskalert til totaltall for perioden 2009–2013.

Det har vært en tiltagende økning i godstransportene som passerer Liamyrane fra 2010 til 2012, fra 1,5 % mellom 2010 og 2011 til 6,3 % mellom 2011 og 2012. Mellom 2012 og 2013 økte transportert godsmengde med 1,9 %. Totalt i denne 4-årsperioden har godstransporten økt med 63.000 tonn, til 660.000 tonn. Kjøretøy lengre enn 16 meter står for 612.000 tonn av denne godstransporten, mens kjøretøy mellom 7,6 og 12,4 meter står for den resterende. Det har som nevnt tidligere vært problemer med tellepunktet i 2013, og det foreligger av den grunn ikke målinger for september og november i statistikken. Trafikken for disse månedene er estimert ved å benytte data for september og november 2012 og lagt til en vekstfaktor tilsvarende den en har observert de 8 foregående månedene i 2013. Da disse månedene har lavere trafikk enn høstmånedene er trafikkveksten for 2013 mest sannsynlig underestimert. Faktorer som kan forklare veksten mellom 2012 og 2013 er produksjonsvekst hos Fatland Ølen, åpning av Jondalstunnelen i september 2012 som reduserte avstandene mellom Odda og Bergen, og transport av avfall fra deponi på Haugalandet og Sunnhordland. Mengden fisk transportert over Haukeli har vært stabil eller gått noe tilbake i samme periode, og transport av Aluminium fra Hydro Karmøy har vært stabil.

Det er viktig å presisere at ikke all godstransport som passerer Liamyrane har Haugalandet som opprinnelses- eller destinasjonssted. Dette kommer fram i figuren under, der godsmengdene er fordelt etter korridor.

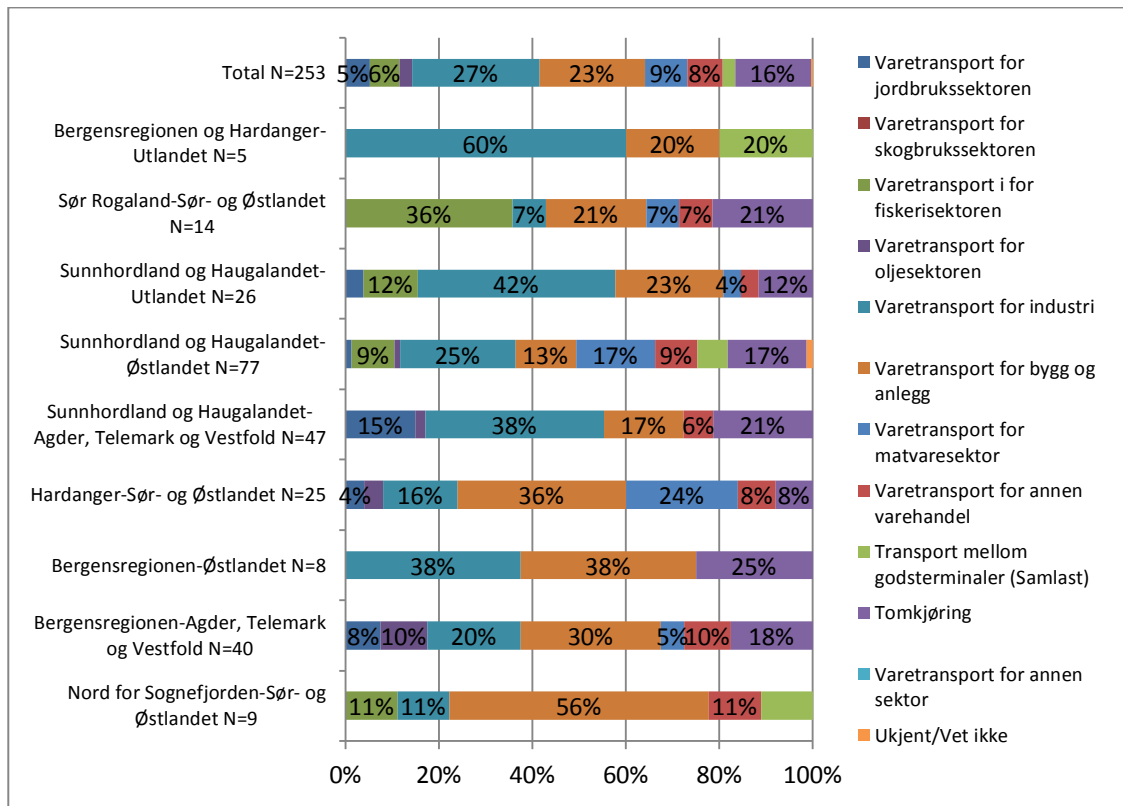
4.4.1 Retningsfordeling



Figur 31 Retningsfordeling av gods transportert over E134 Liamyrene, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.

Den største godsstrømmen over Liamyrene går mellom Sunnhordland og Haugalandet og Østlandet, og i 2013 er det beregnet at rundt 210.000 tonn med gods ble transportert på denne strekningen. Det er registrert en skjev retningsbalanse, og noe overraskende er det registrert at 66 % av godset transporteres fra Sunnhordland og Haugalandet til Østlandet og kun 34 % motsatt vei. Den nest og tredje største godsstrømmen over Liamyrene er mot Agder, Telemark og Vestfold mellom hhv. Sunnhordland/Haugalandet og Bergensregionen. Begge godsstrømmene utgjorde i overkant av 100.000 tonn i 2013. Mellom Haugalandet og Agder, Telemark og Vestfold går mest gods vestover, mens det motsatte er tilfellet mellom Bergensregionen. Gods mellom Bergensregionen og Sør og Østlandet velger i hovedsak ruten over Haukelifjell dersom Agder, Telemark eller Vestfold er opprinnelses-/destinasjonssted, mens mer nordlige ruter velges dersom områder nord for Vestfold er opprinnelses-/destinasjonssted. Gods mellom Haugalandet og Sør og Østlandet velger i hovedsak ruten over Haukeli dersom områder nord for Vestfold er opprinnelses-/destinasjonssted, mens den i større grad går langs E39 til Agderfylkene.

4.4.2 Fordeling etter sektor



Figur 32 Fordeling av lastebilturer over E134 Liamyrane etter sektor og transportkorridor.
(Kilde: Godsundersøkelse Vestlandet 2012)

Varetransport for industri og for bygg og anlegg er de to største kategoriene lastebilturene ble utført, og utgjør til sammen rundt halvparten av lastebilturene som ble registrert over Haukelvi. Varetransport for matvaresektoren og annen varehandel utgjør de største påfølgende kategoriene med hhv. 9 % og 8 % av lastebilturene. Andelen tomme kjøretøy utgjorde 16 % av samtlige registrerte lastebilturer.



Foto: Knut Opeide

5 Sjøtransport

Både Sør Rogaland og Haugalandet inkl. Sunnhordland er godt tilrettelagt for sjøtransport, med flere offentlige og private kaier som behandler alt fra bulklaster til stykkgoods og fisk, samt mobilisering av offshorefartøy. Det er tre havnedistrikt i undersøkelsesområdet i Sør Rogaland, Stavanger havn IKS, Sandnes havn KF og Eigersund havn KF.

Etter utvidelsen av undersøkelsesområdet inngår også Karmsund havn IKS og Stord Hamn KF i undersøkelsen.

5.1 Stavanger havn IKS

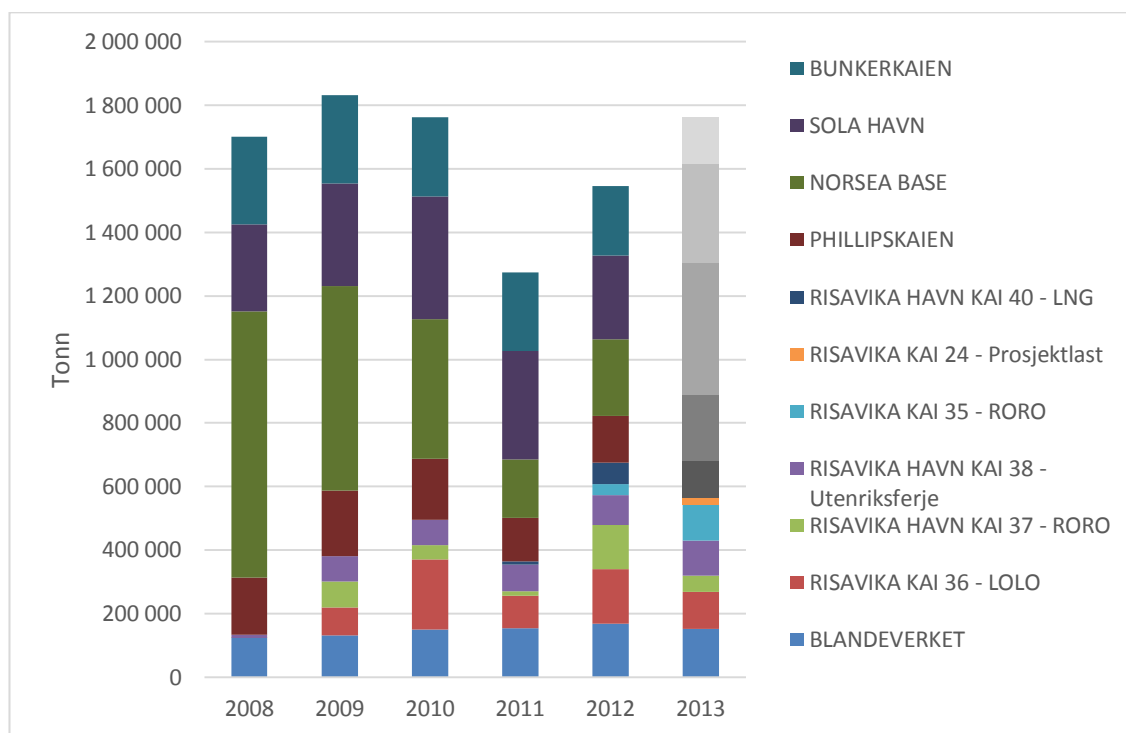
Stavanger havn IKS er det største havnedistriktet i Sør Rogaland, og omfatter flere offentlige og private kaianlegg i Stavanger, Randaberg, Sola og Rennesøy kommune. Den største godsmengden håndteres i Risavika ved Tananger i Sola kommune. De andre kaiene i havnedistriktet som håndterer gods er hovedsakelig tilknyttet private bedrifter med særskilt behov for sjøtransport, blant annet for mottak eller utskipping av store bulklaster eller relatert til forsyning av offshore-installasjoner, samt mobilisering av fartøyer, og håndtering av prosjektlaste.

5.1.1 Risavika

I Risavika finner man Norges største sammenhengende havneområde og inkluderer blant annet Norsea Group sitt kaianlegg på nordsiden, Blandeverket, Phillipskaien og Sola Havn innerst i bukten, i tillegg til Risavika havn AS på sørsiden. Risavika Havn AS åpnet i 2008 og består av fem kaianlegg, to kaier som hovedsakelig benyttes av containerskip (lolo) (kai 35 og 36), en kai med roro-rampe (kai 37), utenriksterminalen (kai 38), samt en kai for utskipping av LNG, som kom i drift i slutten av 2010. Risavika havn disponerer omtrent 750 mål med havnearealer og en kailengde på ca. 1.800 meter. Eierne Norsea Group og Stavanger havn IKS vil utvikle havnen til en effektiv containerhavn med kapasitet til 100.000 TEU.



Figur 33 Oversiktskart over Risavika Havn (www.risavika.no)



Figur 34 Godsmengde i tonn håndtert ved de ulike kaianleggene i Risavika i perioden 2008–2013, fordelt etter kai.

I perioden 2008 til 2011 har det vært en omorganisering av havnetrafikken i Risavika, hvor anløp for konvensjonell skipstrafikk (skip i faste ruter) ble flyttet fra kaianlegget til Norsesea, på nordsiden av Risavika, til den nye ISPS-terminalen på sørsiden. Dette kan en lese i figuren ved at nedgang i gods håndtert ved kaiene til Norsesea Group, fra 2008 til 2011 mer eller mindre tilsvarer økning i gods håndtert i Risavika havn i samme periode. Risavika samlet sett opplevde en økning i godsmengden håndtert over kaiene fra 2008 til 2009 på 7,6 prosent, etterfulgt av en reduksjon på 3,8 % mellom 2009 og 2010. Fra 2010 til 2011 var det en reduksjon i godsmengden håndtert i Risavika på 24 %. Dette skyldes hovedsakelig ytterligere reduksjon i aktiviteten ved kaianlegget til Norsesea. En forklaring er at Nor Lines, som benyttet dette kaianlegget tidligere, flyttet til Sandnes havn i slutten av 2010. Mellom 50.000 tonn og 55.000 tonn gods er overført fra Risavika til Sandnes havn som følge av dette. I tillegg har det vært en nedgang i godsmengden håndtert over kaianlegget som betjener containertrafikk, samt Phillipskaien.

Fra 2011 til 2013 har godsmengden håndtert i Risavika tatt seg opp igjen, og økte fra under 1,3 millioner tonn i 2011, som var bunnåret, til rundt 1,8 millioner tonn i 2013, slik at en nå er på samme nivå som før omorganisering av havnetrafikken. I denne perioden var det i hovedsak Risavika havn og Norsesea base som stod for veksten. I Risavika havn skyldes veksten åpning av LNG-anlegget og vekst i trafikken fra utenriksterminalen. I 2013 økte også godsmengdene fra Phillipskaien og Sola havn merkbart, og over av halvparten av veksten i godstransporten til/fra Risavika skyldes offshorerelatert virksomhet.

Havnens omland

En stor del av lastebilene fra Risavika og Sola havn har områder i Risavika med umiddelbar nærhet til havnen som destinasjonssted for godset. Dette er først og fremst oljerelatert gods. Ellers transporteres det en del containere til området Forus–Sandnes sentrum–Ganddal. Områder på Jæren er den tredje viktigste destinasjonen for gods som ankommer Risavika og Sola havn. Vi finner noenlunde det samme mønsteret når det gjelder transport av containere til Risavika og Sola havn, med unntak av Jæren, hvor det transporteres betydelig færre containere til havnene.

Godsmengden fraktet til og fra Risavika og Sola havn er relativt jevnt fordelt i Sør Rogaland, men med en overvekt av gods transportert til/fra områdene i umiddelbar nærhet til havnen, Sola, Stavanger og Forus. Oljerelatert gods dominerer forsendelsene til/fra Risavika og Sola havn, etterfulgt av industrirelatert gods.

5.1.2 Andre kaianlegg i Stavanger havn IKS havnedistrikt med betydelige godsmengder

Felleskjøpet

Dette er en privat kai lokalisert i Hillevåg direkte knyttet til Felleskjøpets fabrikanlegg for produksjon av dyrefôr. Kaien benyttes i hovedsak til levering av bulkråvarer, blant annet korn og gule erter.

Skretting

Kaien ligger i Hillevåg, i nærheten av kaien til Felleskjøpet. Privat havn knyttet til aktiviteten hos fiskefôr selskapet Skretting. Havnen har en mottaksdel for båter med råvarer i bulk til fabrikanleggene (fiskemel, fiskeolje etc.). Den andre delen er en utleveringskai for ferdigvarer. Skretting har avtale med rederiet Eidsvaag AS.

Dusavik

Dusavik er en viktig oljebase, eid av NorSea Group. Aktiviteten er relatert til forsyning til offshore-installasjoner, samt mobilisering av fartøyer, bunkersleveranser, bulkleveranser og prosjektlaster.

Lemminkainen Forus

Privat havn benyttet av Lemminkainen med aktiviteter knyttet til asfaltverket, hovedsakelig relatert til bulktransport av grus, sand (Ryfylke) og bitumen til asfaltproduksjon (Sverige og Belgia).

Havnesiloen

Lokalisert på Strømmesteinen i nærheten av Stavanger sentrum. I hovedsak lastes det korn til melproduksjon for Norgesmøllene.

Cementen

Denne kaien ligger i Lervig. Benyttes, som navnet tilsier, til å ta inn råstoff til sementproduksjon. Denne kaien er nå avviklet og området er under transformasjon til boliger.

Dreyersholmen (HYDROTEXACO)

Kaianlegget, med tilhørende lagertanker, er lokalisert i Lervig. Her tas det inn raffinerte petroleumsprodukter. Benyttes som mellomlager for distribusjon til bensinstasjoner i regionen.

Norsk metallreturs kai

Kai for Norsk Metallretur Stavanger AS som er Rogalands største returmetall bedrift og har en årsproduksjon på omtrent 60.000 tonn. Lokalisert i Mekjarvik. Benyttes også av LW mekaniske til betjening av offshorefartøyer, blant annet mobiliseringer, kranfartøyer samt reparasjon av bøyelastere.

Randaberg sveis

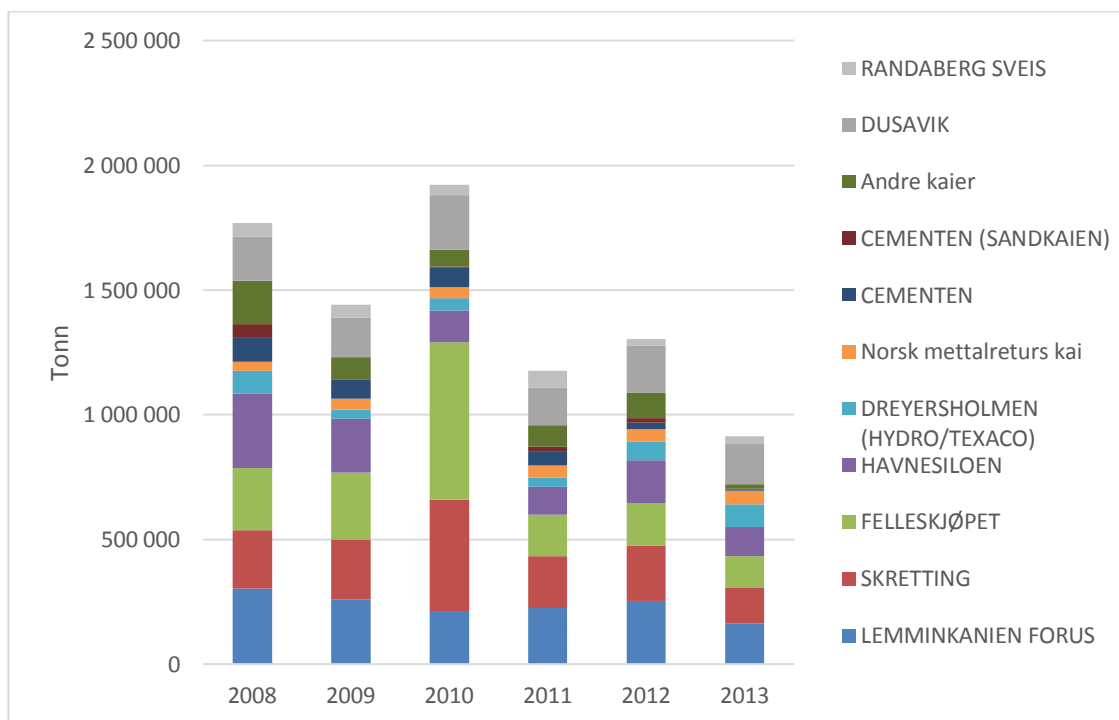
Kai som tilhører Randaberg group. Lokalisert i Harestad og benyttes hovedsakelig til offshorevirksomhet.

Siriskjær

Kai for mottak av stein/pukk. Lokalisert i Lervig. Denne kaien er nå avviklet og området er under transformasjon til boliger.

Fiskå mølle Forus

Privat havn med aktivitet knyttet til Fiskå Mølle, hovedsakelig bulktransport av kunstgjødsel (10.000 tonn) og kalk (6.000 tonn). Ingen rutetrafikk, utelukkende transport til Fiskå Møllens kunder.



Figur 35 Godsmengde håndtert over større kaier under Stavanger Havn IKS.

Det har vært en generell nedgang i aktiviteten for kaiene under ansvarsområdet til Stavanger havn IKS fra 1,8 millioner tonn i 2008 til 900.000 tonn i 2013. Størst nedgang har det vært i aktiviteten ved Havnesiloen og ved kaiene i Lervig, med unntak av Dreyersholmen, der aktiviteten har økt. Ellers har nedgangen vært generell blant samtlige kaier i havnedistriktet.

Den sterke økningen i godsmengden fra kaianleggene i Hillevåg, både ved Felleskjøpet og Skretting fra 2009 til 2010 kan skyldes feilrapportering, og godsvolum håndtert i årene før og etter gir mest sannsynlig et mer reelt bilde, også for 2010.

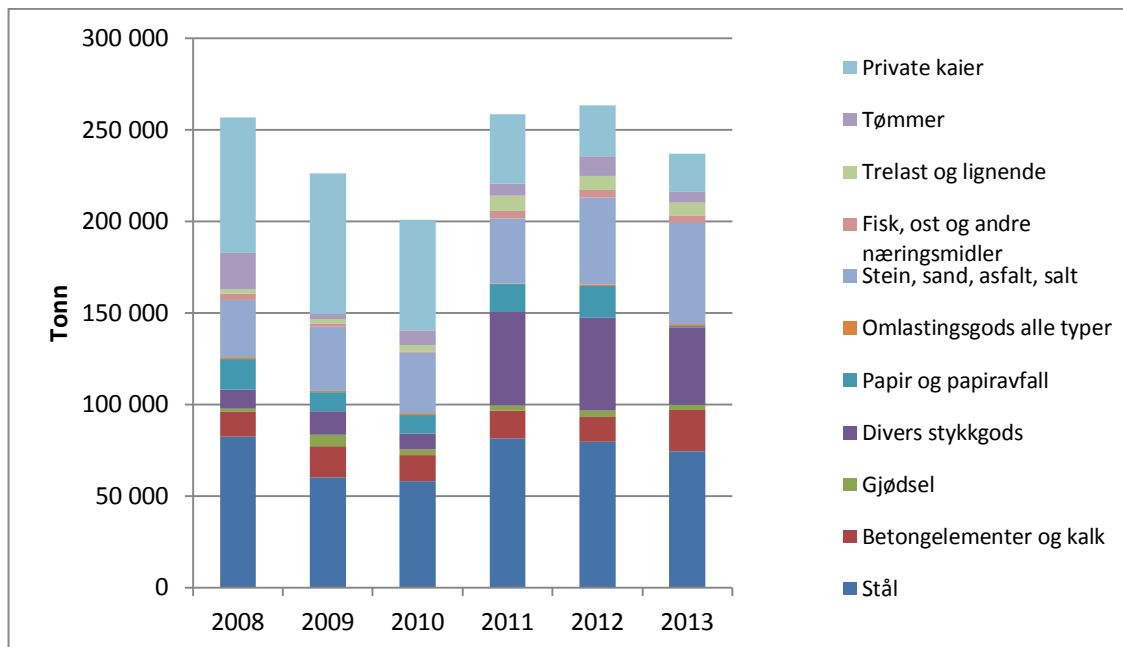
5.2 Sandnes havn

Sandnes havn ligger innerst i Gandsfjorden omtrent 15 km sør for Stavanger. Havnen er organisert som et kommunalt foretak, og har spesialisert seg på håndtering av stykk gods, men håndterer også tørrbulkklaster og et mindre antall containere. Sandnes havn har en samlet kailengde på 769 meter. Dybde ved kaien er fra 6 til 10 meter. Det totale havnearealet er på nærmere 87 000 kvadratmeter, inkludert Somaneset havneområde. Innendørs lagerkapasitet er på 8300 kvadratmeter. Innen 6 år planlegger Sandnes havn å ferdigstille kaianlegget på Somaneset og flytte all aktivitet ut dit. På det nåværende kaianlegget ved Elvegata, innerst i Gandsfjorden, vil det legges til rette for næringsareal.

Infrastrukturen til Sandnes havn er godt utbygd, med kort veg til fylkesveg 44 og E39.

Godsmengden gikk relativt kraftig ned fra 2008 til 2010, fra 250.000 tonn til 200.000 tonn. Hovedgrunnen til dette var at mengden gods til anleggsbransjen, som stål og betongelement, ble kraftig redusert i denne perioden. Samtidig avtok også mengden tømmer skipet ut fra Sandnes havn betydelig. I 2011 kan Sandnes havn rapportere om en økning i mengden gods lastet og losset på over 50.000 tonn, slik at aktiviteten er tilbake på 2008-nivå.

Figur 36 viser mer detaljert utviklingen for de ulike varetypene som ble losset og lastet ved Sandnes havn fra 2008 til 2011.



Figur 36 Godsvolum i tonn håndtert over kaiene i Sandnes havn i perioden 2008–2013, kategorisert etter varetype. Kilde: Sandnes havn KF.

Årsaken til nedgang i håndtert godsmengde over Sandnes havn i perioden 2008 til 2010 skyldes hovedsakelig nedgang i aktiviteten ved private kaianlegg, reduksjon i mengden stål losset, samtidig som utskipping av tømmer nærmest stoppet opp. På tross av ytterligere reduksjon i aktiviteten på Somaneset fra 2010 til 2011, økte godsmengden håndtert over Sandnes havn med 50.000 tonn. Årsaken til dette er at mottak av stål har tatt seg opp igjen til 2008-nivå, samtidig som håndtering av stykkgoods har økt betraktelig, som følge av at Norlines flyttet havnevirksomheten i Stavangerregionen fra Risavika til Sandnes havn.

Mellom 2011 og 2012 var det tilnærmet uendret aktivitet, men fra 2012 til 2013 har det vært en nedgang på rundt 40.000 tonn. Dette skyldes i hovedsak bortfall av returpapirtransport som nå betjenes fra Risavika og nedgang i stykkgoods etter at ECL har sluttet å anløpe havnen.

Havnens omland

Lastebilene fra Sandnes havn hadde hovedsakelig områder på Forus og Jæren som destinasjonssted for godset. Dette er først og fremst industrirelatert gods. Det noenlunde samme mønster når det gjelder transport av gods til Sandnes havn, bortsett fra at mengden transportert er betydelig mindre.

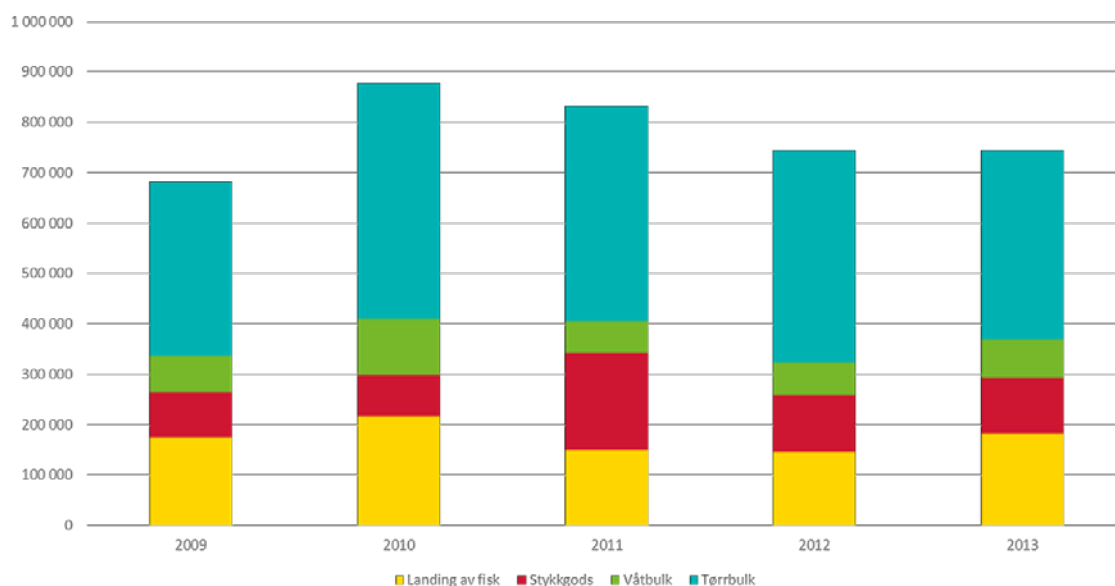
Stål utgjør de største godsmengdene transportert på veg fra Sandnes havn. Destinasjon for denne transporten er Ruukki på Bryne og Smith Stål på Forus. Transport innen bygg og anleggsbransjen utgjør den nest største godsmengden transportert fra Sandnes havn.

5.3 Egersund havn KF

Egersund Havn er blant de viktigste mottakshavnene for fisk i Norge. Kaianleggene som utgjør Egersund havn er lokalisert på begge sider av innseilingen til Egersund, på Eigerøya og på fastlandssiden. Total kailengde er vel 4500 meter med dybder fra 6–9 m, inklusiv tre Ro-Ro kaier. Havnen er naturlig skjermet og har ingen tidevannsforskjell. Egersund havn har god adkomst til E39 og fylkesveg 44, og ligger nær Sørlandsbanen. Imidlertid er Egersund per dags dato ikke betjent av godstog.

Viktigste aktiviteter i Egersund havn:

- Hermod Teigen AS fragmenteringsanlegg for skrapmetall som omdannes til pellets og skipes til Asia.
- Geminor AS, har etablert lager for inntil 25.000 tonn oppmalt returflis fra renovasjonsbedriften IVAR. Skipes ut over Egersund havn
- Tre fiskemottak: Egersund Fisk AS, Fonn Egersund AS og Welcon Egersund AS. Mottak av pelagisk fisk, utskipping av fiskeolje, fiskemel og frossen fisk.
- Welcon Egersund har et siloanlegg for mottak av importert korn, hvor det gjennomføres grensekontroll
- Aker Solutions Egersund AS - Verftet er spesialisert på fabrikasjon av moduler til oljeplattformer og fabrikasjon av undersjøiske strukturer (subsea). Får inn stål, av og til med bil via Sandnes havn. Sender ut modulene enten som prosjektlast ofte med lekter, eller i containere.
- Larvik Granite AS Eksport av granittskifer Blue Antique fra Hellvik og pukk for anleggsbransjen i Europa.



Figur 37 Gods håndtert over Egersund havn i perioden 2009–2013, etter varetype.

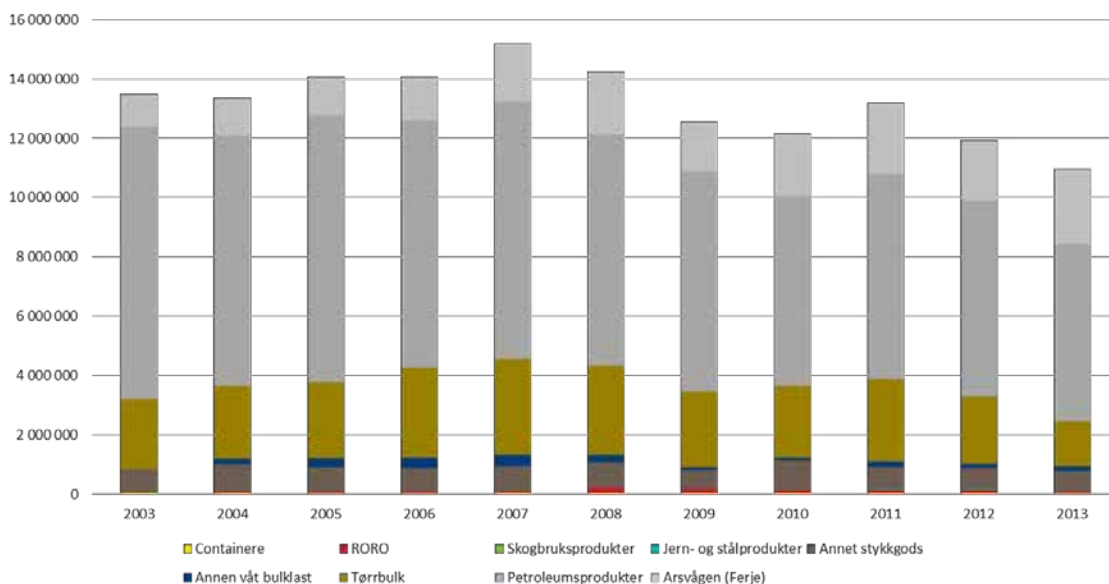
Kilde: SSB havnestatistikk og årsrapport for Egersund havn 2011–2013.

Kategorien Tørrbulk inkluderer stein fra Hellvik, Jernskrap, Fiskemel og Flis. Fra 2009 til 2010 økte godsmengden fra i underkant av 700 000 tonn til i underkant av 900 000 tonn. Årsaken til veksten var i hovedsak økt leveranse av fisk og økning i tørrbulk over havnen. I 2011 gikk godsmengden noe tilbake, til 830.000 tonn, på tross av at mengden tørrbulk, containere og stykk gods økte i denne perioden. Deretter fulgte en ytterligere nedgang i 2012, på grunn av sterk nedgang innen stykk gods. I 2013 oppveide landing av fisk nedgangen innen tørrbulk, slik at totalvolumet er likt mellom 2012 og 2013.

5.4 Karmsund interkommunale havnevesen IKS

Karmsund havnevesen er en felles organisasjon for havnedrift i kommunene Bokn, Bømlo, Haugesund, Karmøy, Sveio og Tysvær, og forvalter rundt 60 kaiavsnitt i disse kommunene. Målt i totalt godsslag er Karmsund havnevesen det tredje største havnedistriktet i Norge, etter Bergen og Omland Havnevesen og Narvik Havn KF. Det er aktiviteten i forbindelse med Kårstø prosessanlegg, der det skipes ut gass og kondensat som kommer inn via rørledninger fra sokkelen, og Hydro Aluminium på Håvik, som bidrar med de største godsmengdene i havnedistriktet.

Husøy Trafikkhavn på Karmøy er det tredje store kaianlegget i Karmsund havnedistrikt, der en av de største mottakshavnene for pelagisk fisk i Norge er lokalisert. Av den grunn er også flere videreforedlingsbedrifter for fisk lokalisert her, f.eks. Nordic Pelagic, Karmsund fiskemel og Biomar. I den seinere tid er alle rutegående skipsanløp flyttet fra Garpaskjæret i Haugesund sentrum til Husøy, slik at fiskeri-havnen og trafikkhavnen er lokalisert på samme sted.

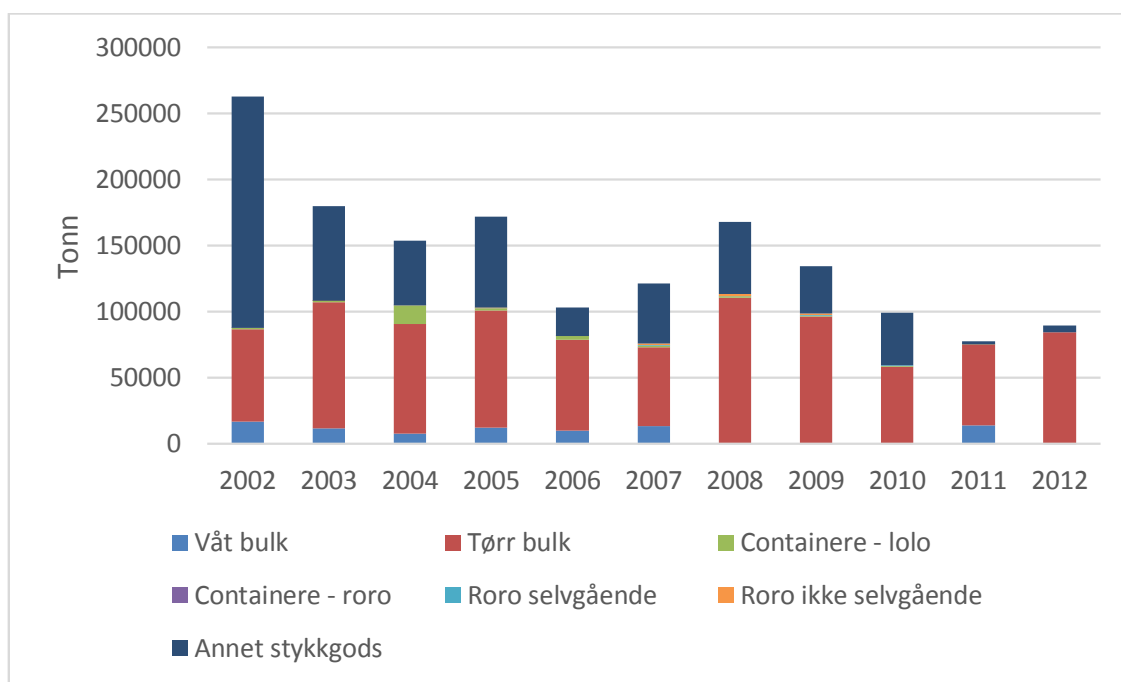


Figur 38 Gods håndtert over Karmsund havn i perioden 2003–2013, etter varetype. Kilde: SSB havnestatistikk.

Siden toppåret i 2007, hvor det til sammen ble håndtert over 13 millioner tonn gods over kaiene i dette havnedistriktet (når en ser bort fra Mortavika ferjekai), har godsvolumet gradvis blitt redusert fram mot 2013, til 8,2 millioner tonn. Nedgangen har vært generell innen samtlige segment. En av årsakene til dette er at Hydro Aluminium på Karmøy stengte ned den eldste produksjonslinjen fra 2008, som har ført til nedgang både innen tørrbulk og annet stykk gods. I 2013 ble det håndtert rundt 800.000 tonn gods til og fra verket, der det transporteres rundt tre ganger mer gods inn enn det som går ut. En annen årsak til nedgangen er lavere aktivitet på Kårstø, der det skipes ut 2,5 millioner tonn mindre gass og kondensat i 2013, sammenlignet med 2007.

5.5 Stord Hamn KF

Stord base har ansvar for laste og losseoperasjoner for godsskip som anløper Stord Hamn på Eldøyane. Etter at trekantsambandet åpnet i 2001 har godsmengden håndtert over havnen blitt gradvis redusert, bl.a. ble Natrutten, en godsrute på sjø mellom Stavanger og Bergen, med anløp på Eldøyane, lagt ned i 2000. I dag er det ingen faste anløp av havnen, men havnen inngår i Nor Lines sitt rutesystem, som anløper havnen dersom det er større godsmengder som skal til/fra Stord. Som regel håndteres dette godset fra nærliggende havner, Karmsund eller Bergen, og transporteres på bil til Stord. Utviklingen i gods håndtert over Stord Hamn er vist i figuren under.



Figur 39 Gods håndtert over Stord Hamn i perioden 2002–2012, etter varetype. Kilde: SSB havnestatistikk. (Tall for 2013 er foreløpig ikke tilgjengelig i SSB for de mindre havnene).

Godsmengden håndtert over Stord Hamn er redusert fra i overkant av 250.000 tonn i 2002 til i underkant av 100.000 tonn i 2012. Nedgangen er forårsaket av at det i liten grad håndteres stykk gods ved Stord Hamn lengre. Kategorien tørrbulk har holdt seg relativt stabil i denne perioden, og er i hovedsak lossing av stålplater for Kværner Stord og asfalt/grus/pukk for bygg- og anleggsbransjen. Denne transporten utføres av innleide bulkskip. Over tid antas stykk godsmengden å øke noe, på grunn av den nye fabrikk til Advantec som ble etablert i 2012. Produktene leveres på store tromler som det er mest hensiktsmessig å transportere på sjø, og lastes som regel direkte over på supplyskip for transport ut til sokkelen.

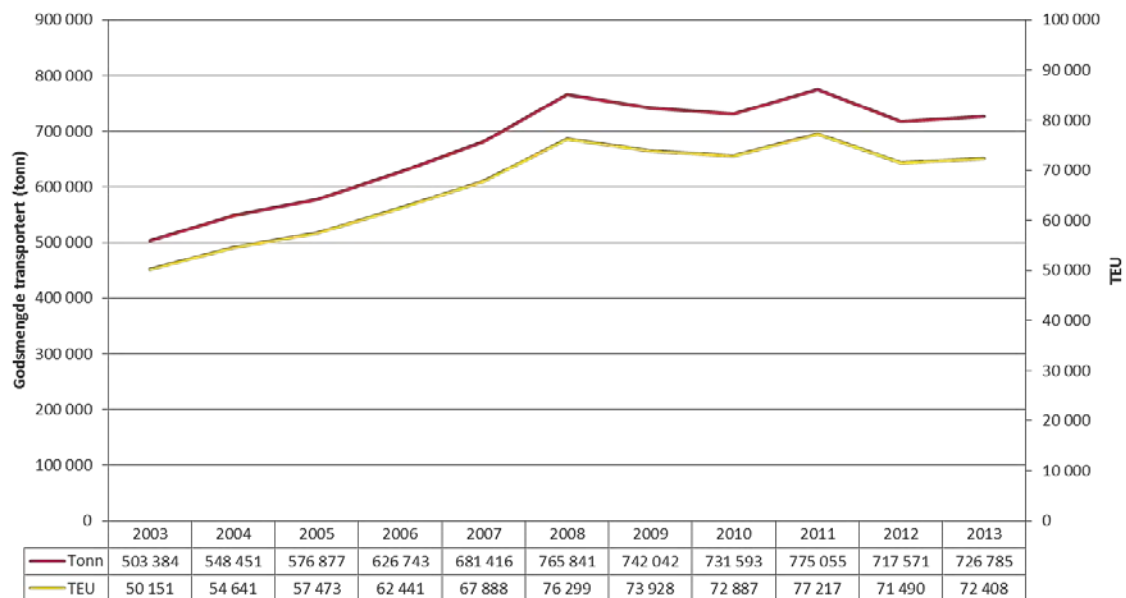


Foto: Kjell Wold

6 Jernbanetransport

6.1 Ganddal jernbaneterminal

Godsterminalen for jernbane i Stavangerregionen er lokalisert på Ganddal, 5 km sør for Sandnes. Terminalen på Ganddal ble tatt i bruk 2. januar 2008, og avløste to jernbaneterminaler, lokalisert på Paradis nær Stavanger sentrum, og ved Sandnes Stasjon. I forbindelse med flyttingen av terminalen ble det bygget en ny parsell for riksveg 44 mellom Stangeland og Skjæveland, med fire felt, som sikrer god adkomst for lastebiler nordover til E39. Denne strekningen er imidlertid preget av rushtidsproblematikk om morgenen. Som følge av relokaliseringen av jernbaneterminalen ble avstanden til Oslo kortet inn med rundt 20 km, samtidig som godstogene nå slipper å kjøre den tett trafikkerte siste etappen mellom Sandnes og Stavanger. Dette har bedret påliteligheten for godstrafikk på Sørlandsbanen, selv om det fortsatt er en del andre utfordringer. Selve jernbaneterminalen driftes av Terminaldrift AS som ble opprettet som et datterselskap av Cargonet for å kunne delta i anbuds konkurransen om terminaldriften av Ganddal.



Figur 40 Utvikling i godstransport (tonn og omregnet til TEU-ekvivalenter), håndtert ved terminalen på Ganddal (Paradis og Sandnes før 2008) i perioden 2003–2013. Kilde: Terminaldrift AS.

Figur 40 viser en sterk økning i antall lastebærere fraktet med jernbane i perioden 2003–2013, med en gjennomsnittlig vekst på 4 % årlig, målt i TEU-ekvivalenter. Fra 2008 til 2010 stoppet veksten opp, og det var en nedgang i godstrafikk på jernbane i denne perioden. Sørlandsbanen var imidlertid den strekningen i Norge som opplevde minst reduksjon i godstrafikken i denne perioden. Fra 2010 til 2011 økte antall TEU håndtert ved Ganddal med 5,6 %, til rundt 77.000 TEU, som er det høyeste antallet som er håndtert ved terminalen. Deretter fulgte en reduksjon i 2012, og så en svak økning i 2013 hvor antall TEU er om lag på nivå med 2010. Nedgangen fra 2011 og utover skyldes utfordringer med regulariteten på Sørlandsbanen som fører til innstilte togavganger.

I likhet med havnene, begrenser omlandet til jernbaneterminalen på Ganddal seg stort sett til Sør Rogaland. Cargonet og Terminaldrift rapporterer om en ubalanse i varestrømmen, hvor 60 prosent av totalvolumet går fra øst mot vest. Gods transportert fra terminalen går i hovedsak til Stavanger, Forus, Sola, Sandnes og Jæren. Transport for matvaresektoren utgjør de største godsmengdene av transporten

til disse stedene med unntak av Sandnes og Sola, hvor samlast dominerer. Det er i hovedsak DB Schenker og Tollpost Globe som står for transport av samlast fra terminalen til Sandnes. Da disse to selskapene er lokalisert på andre siden av gjerdet til jernbaneterminalen, er det snakk om en svært kort transportetappe. Transport av matvarer er hovedsakelig til matvarekjedenes regionlager, samt drikkevarer til Forus og frukt til Bama sitt lager på Skurve.

I grove trekk er de viktigste destinasjonsstedene for gods fra terminalen også de samme opprinnelsesstedene for gods fraktet til terminalen. Unntaket er Stavanger som i liten grad var opprinnelsessted for gods til jernbaneterminalen. Jæren utpeker seg som er det viktigste opprinnelsesstedet for gods transportert til terminalen.

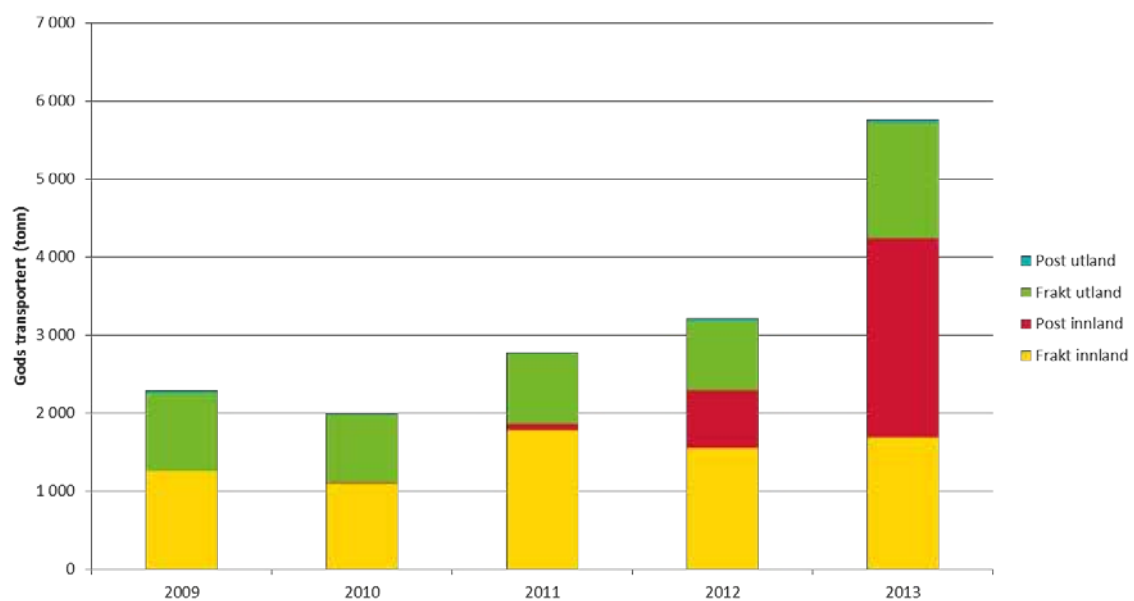


Foto: Knut Opeide

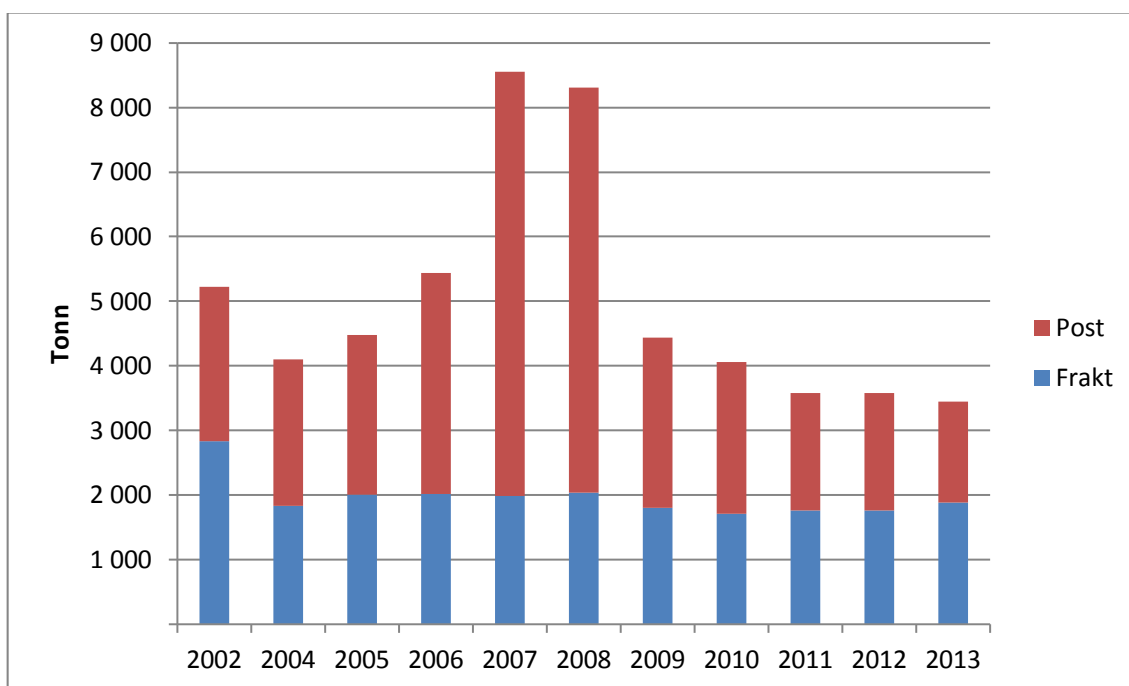
7 Lufttransport

7.1 Sola lufthavn

Stavanger lufthavn, Sola ble åpnet i 1937 (Norges eldste i fortsatt drift) og er den tredje største flyplassen i landet. Lufthavnen ligger i Sola kommune omtrent 14 km fra Stavanger sentrum. Flyplassen har mange direkte nasjonale og internasjonale forbindelser. Flyplassen har opplevd en sterk vekst i passasjertrafikken de senere årene, og i 2013 reiste over 4,65 millioner passasjerer til/fra Sola lufthavn, som er en økning på 10,5 prosent fra året før. Dette inkluderer også helikoptertrafikk til og fra oljeplattformer i Nordsjøen. Figurene under viser utvikling i frakt av gods og post ved Sola lufthavn, publisert av hhv. SSB og Avinor.

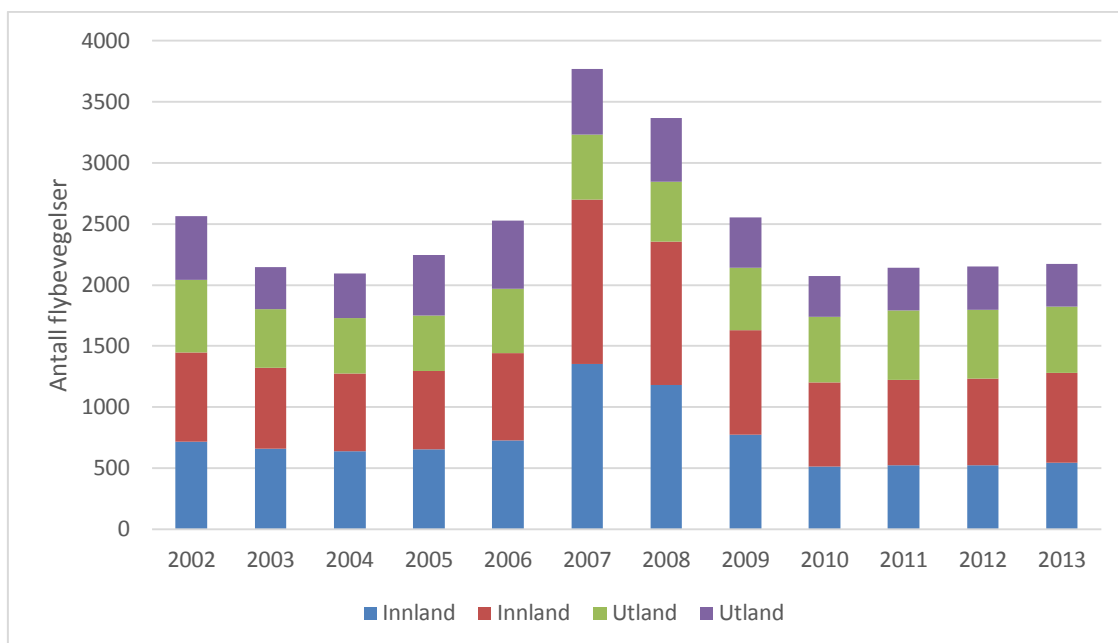


Figur 41 Godstransport over Sola lufthavn i perioden 2009–2013. Kilde SSB.



Figur 42 Godstransport over Sola lufthavn i perioden 2002–2013. Kilde Avinor.

Det er noe avvik mellom SSB og Avinor sin godsstatistikk. Avinor sine tall er de mest presise før 2011, men fra 2013 ansees SSB's tidsserie som mer komplett. Fra 2012 til 2013 var det betydelig økning i transport av post innenlands til og fra Sola lufthavn dersom en legger statistikken til SSB til grunn. Det har også vært noe økning i frakt til og fra utlandet mellom 2012 og 2013. Dette etter flere år med gradvis nedgang fra en topp på totalt 6 500 tonn i 2007. En finner imidlertid ikke igjen denne veksten i statistikken som Avinor selv publiserer. Det er dermed uvisst hvorvidt denne veksten er reell eller om den skyldes at SSB fra 2013 også inkluderer rapporteringer direkte fra flyselskapene i tillegg til Avinor sine tall.



Figur 43 Antall fraktflybevegelser til og fra Sola lufthavn i perioden 2002–2013. Kilde Avinor.

Ser en på utvikling i antall fraktflybevegelser til og fra Sola lufthavn, samsvarer denne bedre med utviklingen i godstransport som gjengis i Avinor sin statistikk. Det har ikke vært en særlig økning i flybevegelser mellom 2012 og 2013, noe som tyder på at veksten som rapporteres i SSB sin statistikk ikke er reell. Alternativt er godsmengden transportert i 2013 det korrekte, og en må legge til differansen mellom Avinor og SSB i 2013 til de foregående årene for å få et korrekt bilde. I så fall har godsmengden transportert til/fra Sola lufthavn vært underrapportert. Avinor har bekreftet dette.

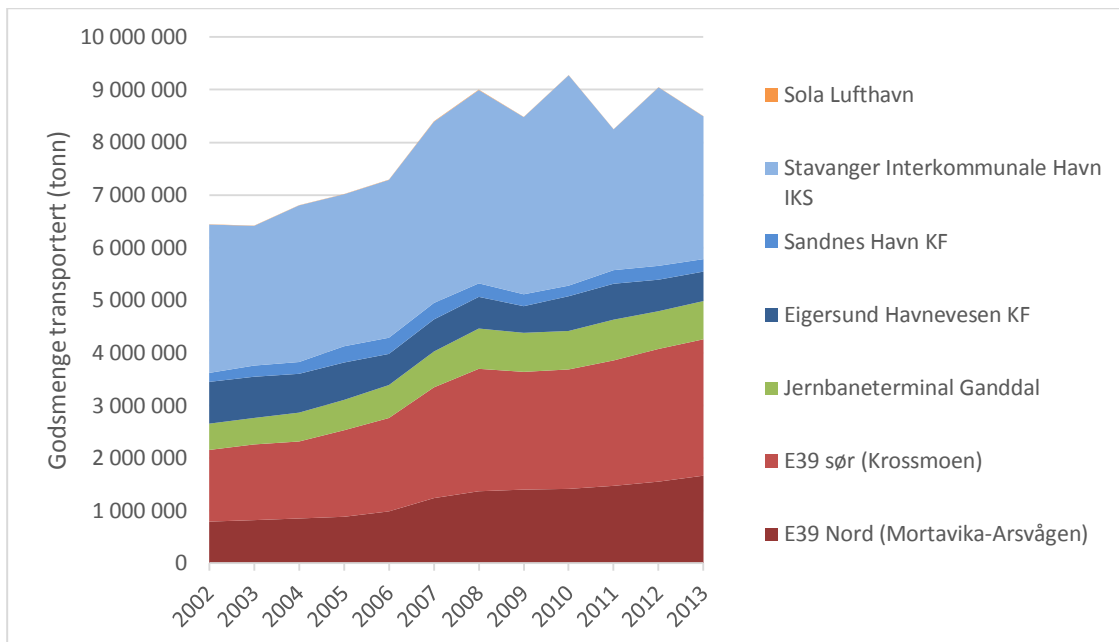


Foto: Knut Opeide

8 Oppsummering godstransport

8.1 Sør Rogaland

Som vist i kapittel 4 og 6 økte godsmengden transportert til og fra Sør Rogaland betydelig med jernbane og lastebil i perioden 2002 til 2011. Denne utviklingen sammenfaller sterkt med den generelle økonomiske utviklingen som har funnet sted i Rogaland i samme periode. Sjøtransporten opplevde tilsvarende vekst frem mot 2008, men har deretter blitt gradvis redusert over tid. For lufttransporten er det mer vanskelig å identifisere en entydig trend. Dette skyldes delvis mangelfull rapportering av godstransport med fly, og at statistikken veksler mellom topp- og bunnpunkt fra år til år. Figuren under viser samlet utvikling i godsmengden transportert til og fra undersøkelsesområdet i perioden 2002–2013 for de viktigste vegpunktene til/fra Sør Rogaland, samt havnedistriktene, jernbaneterminalen på Ganddal og Sola Lufthavn.

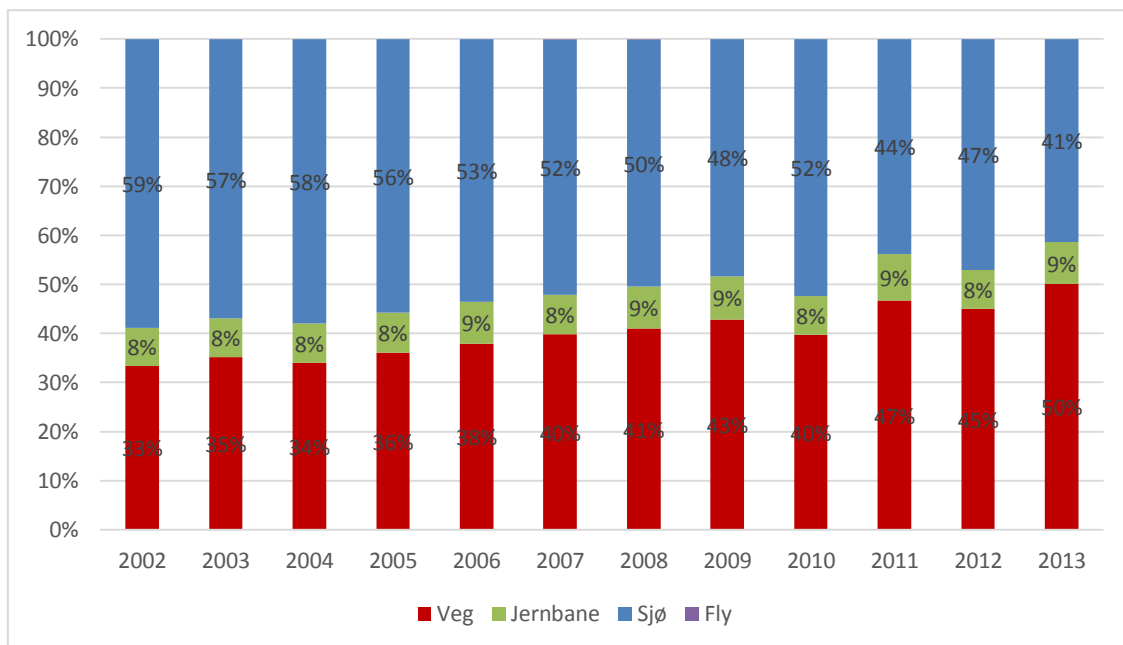


Figur 44 Utvikling i gods transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002–2013, etter hvor godset ankom regionen. Rødt = vegtransport, grønt = jernbanetransport, blått = sjøtransport og oransje = lufttransport) Kilder: SVV - Trafikkdata, SBB - Havnestatistikk, Avinor/SSB og Terminaldrift AS.

Figur 44 viser at den totale godsmengden fraktet til og fra undersøkelsesområdet har økt betydelig i perioden 2002–2012, fra 6,5 millioner tonn i 2002 til 9 millioner tonn i 2012. I denne perioden var det vekst i transport av containere på jernbane fram mot 2011, samtidig som Stavanger havn IKS hadde en relativt kraftig vekst i perioden 2006 til 2007. Økning i godsmengde for tørrbulk og i forbindelse med mobilisering av offshorefartøy bidro mest til veksten for Stavanger interkommunale havn IKS. Det er noe usikkert hvorvidt det faktisk var vekst over Stavanger havn IKS i 2010, eller om det skyldes feilrapportering ved to av kaianleggene i Hillevåg. Ser en bort fra dette har det vært en generell nedgang i sjøtransport til fra Sør Rogaland fra 2008 og utover. Grunnet nedgang i sjøtransporten, særlig innen tørrbulk, ble det fraktet 500.000 tonn mindre gods til/fra Sør Rogaland i 2013, mens det fortsatt var sterk vekst på veg og tilnærmet nullvekst på jernbane.

Dette er en utvikling som strider mot den politiske målsetningen om at en større andel av godset skal overføres til sjø og jernbane. Slik utviklingen har vært i perioden 2002–2013 går det i dag rundt 2

millioner tonn mer gods på vegene til/fra Sør Rogaland enn i 2002. Også jernbanetransport og sjøtransport har bidratt til veksten i transportert mengde gods til og fra undersøkelsesområdet, men veksten har vært betydelig lavere, særlig etter 2008. Figur 46 viser godsmengde fordelt på retning som transporteres til og fra undersøkelsesområdet.

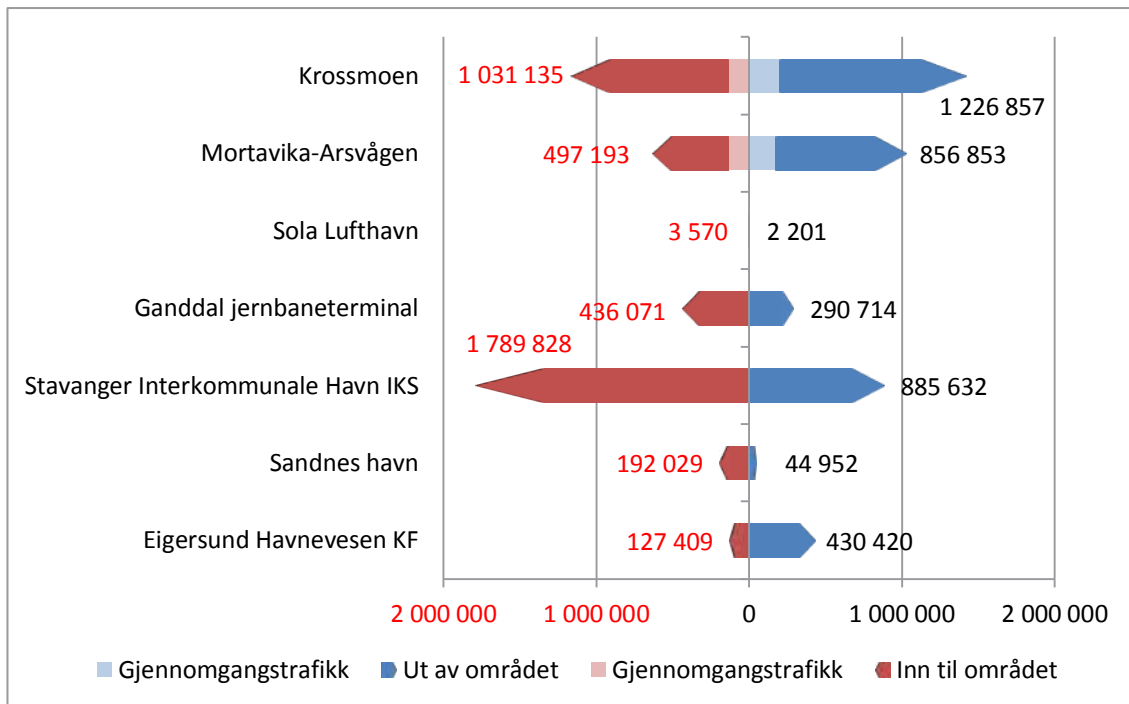


Figur 45 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002–2013 for transport til og fra Sør Rogaland.

Figuren viser at vegtransport gradvis har økt markedsandelen for transport inn og ut av Sør Rogaland mellom 2002 og 2009, fra 33 % til 43 % 2009. Det er som nevnt knyttet noe usikkerhet rundt 2010-tallene for sjøtransport. Fra 2011 opplevde sjøtransporten imidlertid en dramatisk nedgang, samtidig som den positive utviklingen på jernbane, som økte markedsandelen fra 8 % til 9 % fra 2002 til 2011, stoppet opp. Dette har bidratt til at markedsandelen til godstransport på veg har økt med 7 prosentpoeng fra 43 % til 50 % på kun fire år fra 2009 til 2013. På grunnlag av figuren over kan en slå fast at utviklingen har gått i feil retning i forhold til ønsket utvikling, og av vegtransport har vist seg betydelig mer konkurransedyktig etter 2009 sammenlignet med sjø- og jernbanetransport.

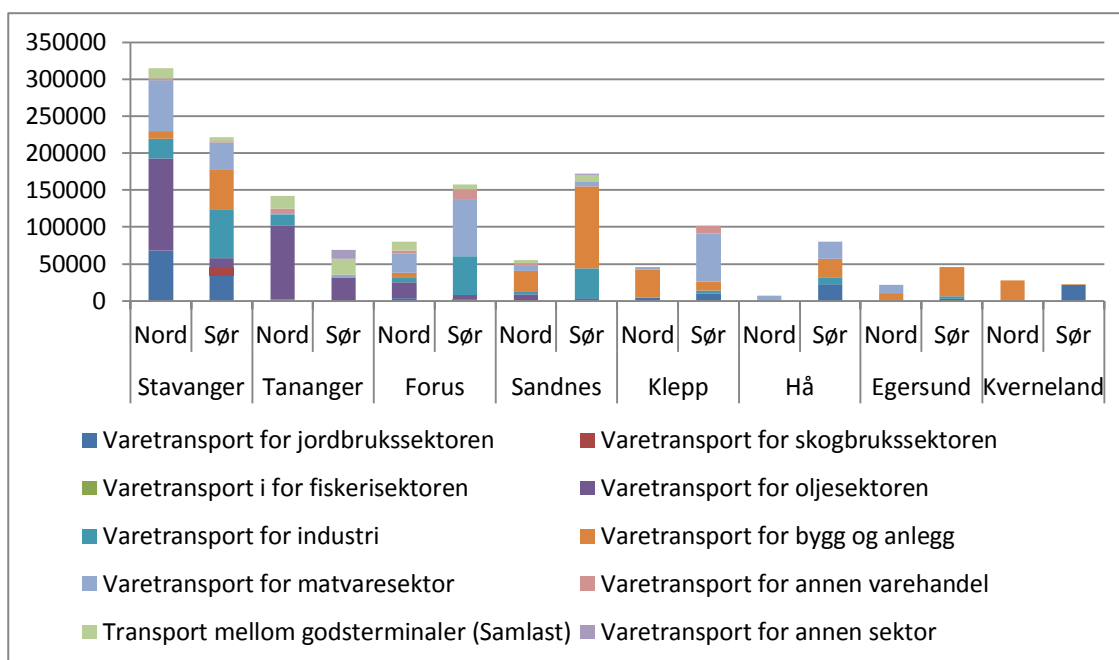
Det er mest sannsynlig flere og sammensatte årsaker til dette. Bedre infrastruktur på veg, der ferdigstilling av Listapakken i 2006, økt kapasitet med nye gassferjer på sambandene Halhjem–Sandvikvåg og Mortavika–Arsvågen, innføring av hurtiggående RO-PAX ferje mellom Kristiansand og Hirtshals, og oppgradering av E18 til fire-felt over lengre strekninger trolig er blant de mest betydningsfulle. I tillegg rapporteres det om at utenlandske lastebiltransportører i større grad har fått innpass på det norske transportmarkedet. Den viktigste årsaken til denne utviklingen er at EU-landene som ble tatt opp i unionen i 2002, fra 2009 fikk samme adgang til det norske markedet som de andre landene i EU har gjennom EØS-avtalen.

For sjøtransporten har det særlig vært en nedgang innen transport av tørrbukk, som utgjør store volum. Dette skyldes i hovedsak redusert aktivitet ved Havnesiloen i Stavanger sentrum, som foreslås nedlagt, og at kaiene Siriskjær og Cementen i Lervik er lagt ned som følge av at området transformeres til boligformål. I tillegg melder sjøtransportnæringen om stadig forverrede konkurranseforhold, grunnet innføring av nye avgifter. På Jernbanen skyldes den svake utviklingen fra 2009 og utover kapasitetsproblemer på Sørlandsbanen, og store utfordringer med regularitet og innstilte togavganger.



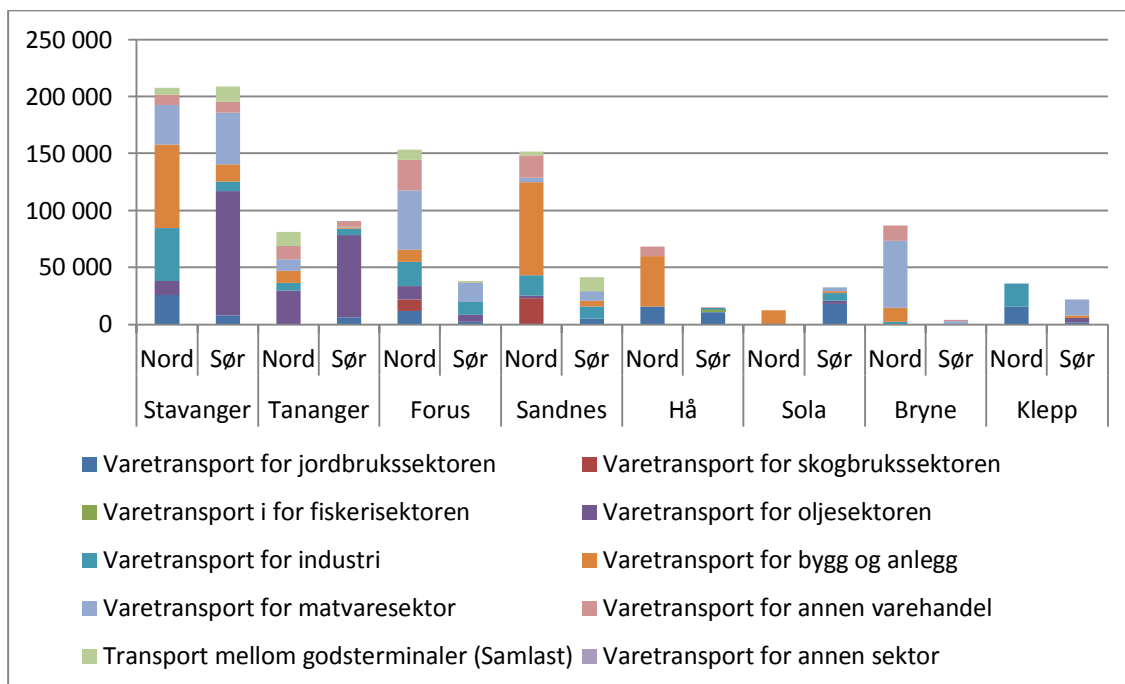
Figur 46 Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom.

52 % av total godsmengde transporteres ut fra Sør Rogaland og 48 % transporteres inn. Vegtransport dominerer godstransporten ut av undersøkelsesområdet, mens sjøtransport dominerer inntransporten. Felleskjøpet sin virksomhet er et eksempel på en bedrift som bidrar til dette mønsteret ved å ta inn gods fra sjø og transportere deler av det ut fra undersøkelsesområdet på veg. Jernbanetransport bidrar med mer gods inn til Sør Rogaland enn ut. På bane er retningsbalansen anslått å være 60 % til og 40 % fra. En viktig årsak til at det transporteres mer gods ut fra enn inn til undersøkelsesområdet, er at det distribueres mye gods fra sentrallager i Sør Rogaland til områder utenfor undersøkelsesområdet, hovedsakelig Haugalandet, Lund og Sokndal, samt vestlige deler av Vest Agder. I tillegg bidrar transport av matvarer produsert i Rogaland til andre deler av landet, som kjøtt, meieriprodukter og fisk, til at det sendes betydelige godsmengder ut av Sør Rogaland, samtidig som behovet for inntransport av denne typen varer reduseres.



Figur 47 Godstransport fra Sør Rogaland, etter opprinnelsessted og retning. Oppskalert til 2013-tall.

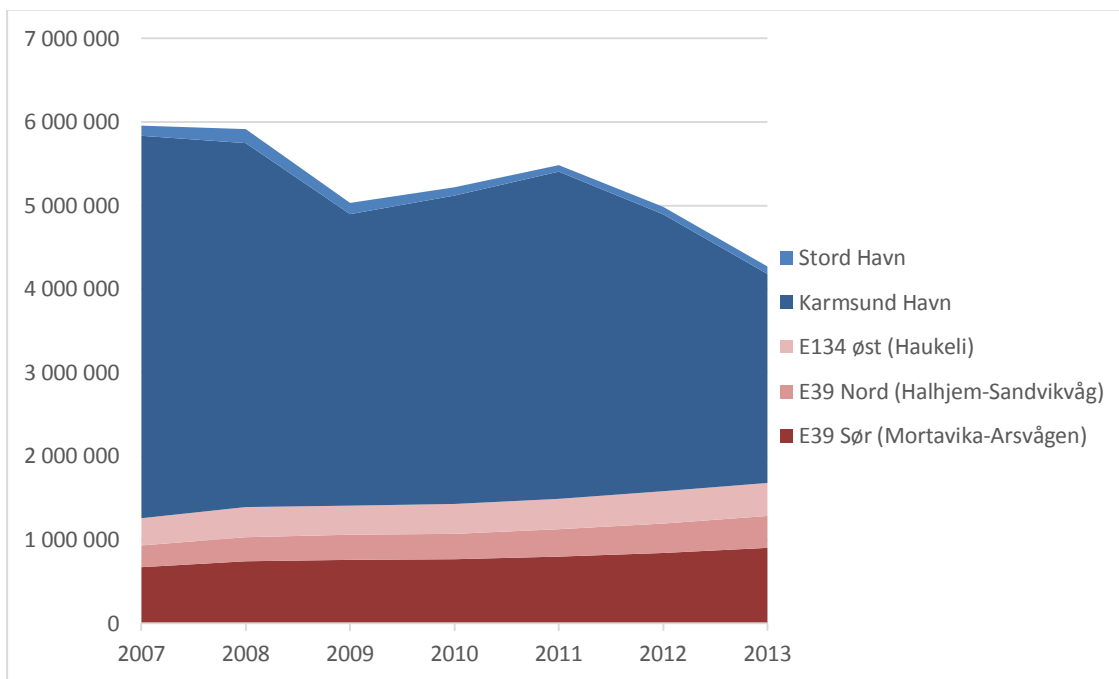
Figuren over gir et anslag over hvor mye gods som transporteres fra Sør Rogaland på vei, etter opprinnelsessted, næringssektor og retning, dersom den totale godsmengden transportert fra Sør Rogaland i 2013 fordeler seg slik den gjorde på undersøkelsesdagene. Av den grunn er feilmarginene i denne figuren relativt stor, spesielt for de mindre stedene og fordelt etter næringssektor. Det er også viktig å være klar over at det er blitt gjort en grov kategorisering av opprinnelses- og destinasjonsstedet for å redusere antall stedsnavn. For eksempel er turer til/fra Hillevåg lagt til Stavanger. Samtidig kan også lastebilsjåførene gjort en tilsvarende kategorisering, som for eksempel å oppgi Stavanger som opprinnelsessted selv om det egentlig var snakk om Tananger eller Forus. At figuren viser at det transporteres rundt 116.000 tonn oljerelatert gods med Stavanger som opprinnelsessted, og kun 93.000 tonn oljerelatert gods fra Tananger, som er den største oljeservicebasen i Norge, er det rimelig å tro at dette er tilfelle.



Figur 48 Godstransport til Sør Rogaland, etter destinasjonssted og retning. Oppskalert til 2013-tall.

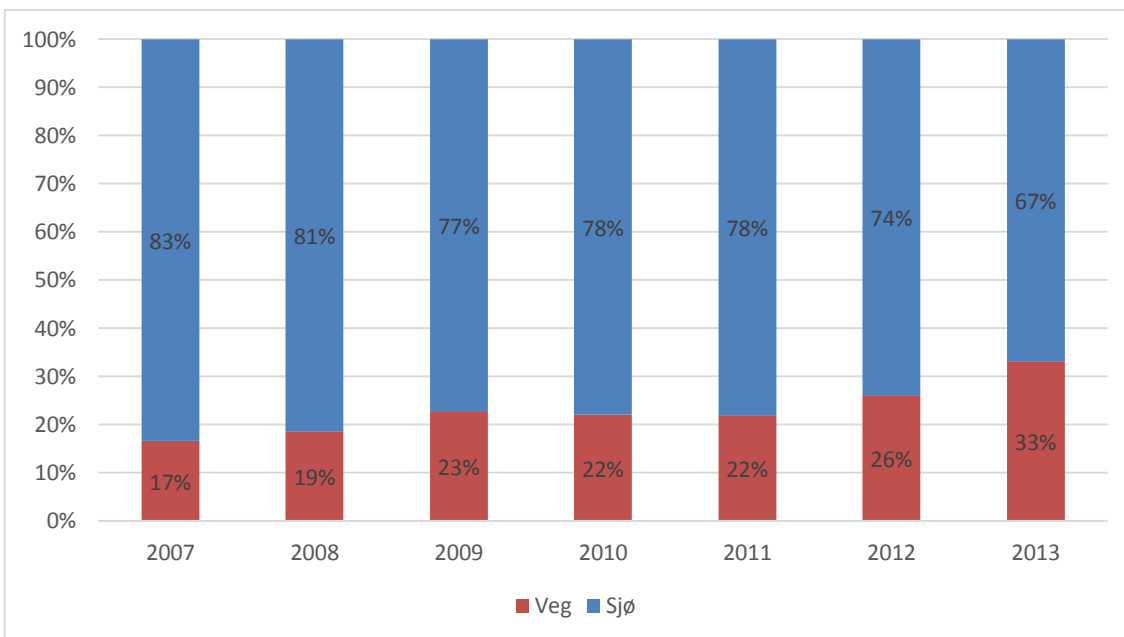
Det er stort sett de samme områdene som er opprinnelsessted for gods som transporteres ut av Sør Rogaland på vei, som er destinasjonssted for gods som transporteres til Sør Rogaland på vei. Unntaket er Klepp som sender ut betydelig mer gods enn det mottar. Dette skyldes at TINE har et sentrallager på Klepp, som bl.a. har store forsendelser av meieriprodukt produsert i regionen til Østlandet.

8.2 Haugalandet inkl. Sunnhordland



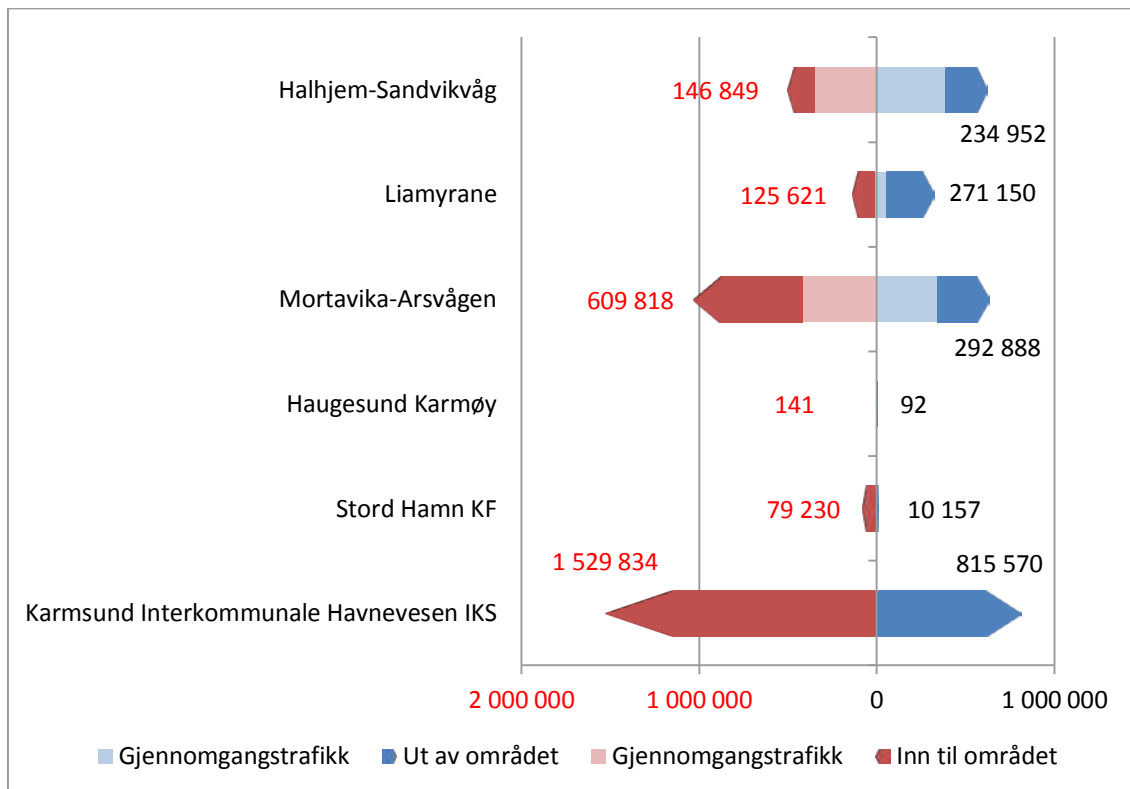
Figur 49 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet inkl. Sunnhordland.

Figuren over viser at det har vært en betydelig nedgang i gods som ankommer Haugalandet og Sunnhordland på sjø mellom 2007 og 2013, fra 4,7 millioner tonn til 2,6 millioner tonn. Merk at utskipping av gass og kondensat fra Kårstø er utelatt fra figuren, for å gjøre den mer sammenlignbar med Sør Rogaland. Som i Sør Rogaland er det i hovedsak nedgang i transport av tørrbulk som har bidratt til dette. I samme periode har godstransport på vei økt med 430.000 tonn fra 1,25 millioner tonn til 1,68 millioner tonn.



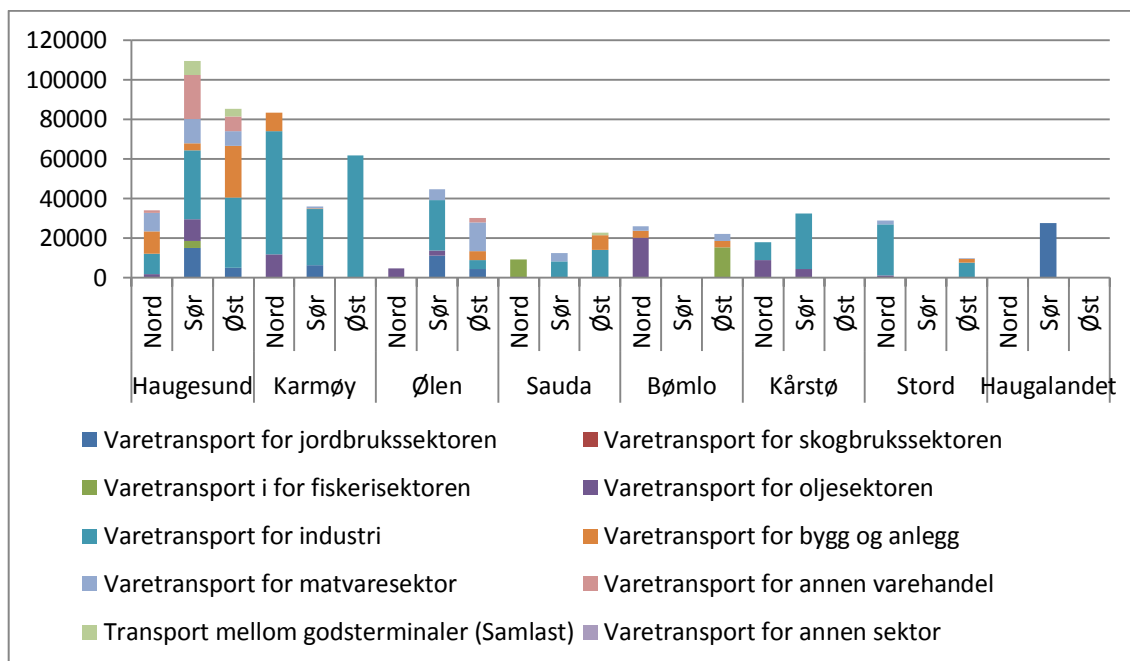
Figur 50 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø i perioden 2007–2013 for transport til og fra Haugalandet og Sunnhordland, når våtbulk utelates.

På sju år er andel gods transportert til og fra Sunnhordland og Haugalandet på sjø redusert fra 83 % til 67 %. Som nevnt er det nedgang innen tørrbulk, kombinert med vekst på veg som er årsaken til denne utviklingen. Denne regionen har som kjent ikke et direkte jernbanetilbud, men en del gods, f.eks. mat- og drikkevarer fra Østlandet, transporteres ofte med jernbane til Ganddal/Nygårdstangen før det ankommer denne regionen via matvarekjedenes distribusjonsnettverk.



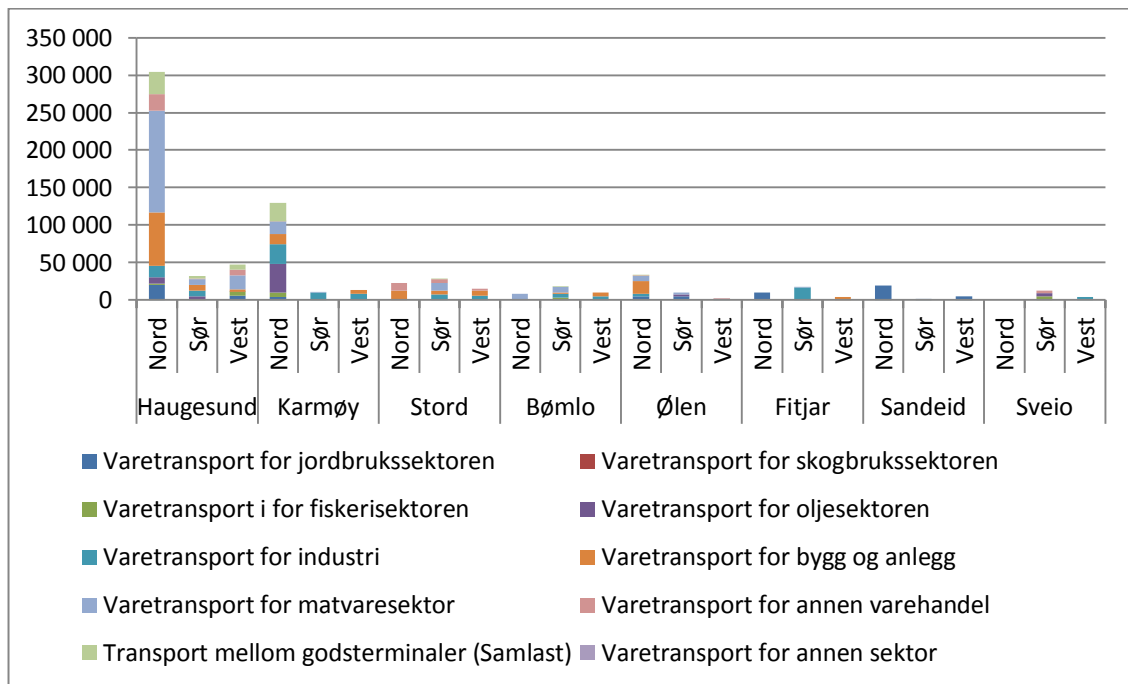
Figur 51 Godsmengde transportert inn og ut av Haugalandet og Sunnhordland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom (våtbulk utelatt).

Av totalt 1 million tonn gods som fraktes over Mortavika–Arsvågen til Sunnhordland og Haugalandet, skal over halvparten, rundt 610.000 tonn, til dette området. Til sammenligning kommer det inn rundt 147.000 tonn til Sunnhordland og Haugalandet via Halhjem–Sandvikvåg og rundt 125.000 tonn over Haukeli/Liamyrane. De største godsmengdene til Sunnhordland og Haugalandet ankommer med andre ord regionen fra sør. Det ankommer også en betydelig mengde gods til dette området fra sjø, rundt 1,5 millioner tonn i 2013. Dette er hovedsakelig gods som benyttes i industrien, fiskerisektoren og olje-relatert virksomhet.



Figur 52 Godstransport fra Haugalandet og Sunnhordland, etter opprinnelsessted og retning. Oppskalert til 2013-tall.

I Sunnhordland og Haugalandetsregionen er det Haugesund som er opprinnelsessted for de største godsmengdene som transporteres ut av regionen. Det meste, i overkant av 100.000 tonn, transporteres i sørgående retning, dvs. over Mortavika–Arsvågen, og er for det meste transport for industri og annen varehandel. Østover, over Haukeli, transporteres det omtrent like mye gods for industri som det gjøres sørover, rundt 34.000 tonn. Det transporteres også en del for bygg og anleggsektoren. Det er relativt lite gods med Haugesund som opprinnelsessted som transporteres nordover over Halhjem–Sandvikvåg, litt over 30.000 tonn noenlunde likt fordelt for matvaresektor, bygg og anlegg og industri. Karmøy er det nest største opprinnelsesstedet for gods i denne regionen. Dette er nesten utelukkende godstransport for industrisektoren, hvor Hydro Aluminiums sitt anlegg på Husøy trolig bidrar til dette. Fra Karmøy utgjør godstransport nordover den største mengden på i underkant av 80.000 tonn. 60.000 tonn transporteres østover, mens kun 35.000 tonn fraktes i sørgående retning. Figuren viser også at fisk fra oppdrettsanlegg på Bømlo transporteres østover over Haukeli, og ikke sørover over Mortavika–Arsvågen.



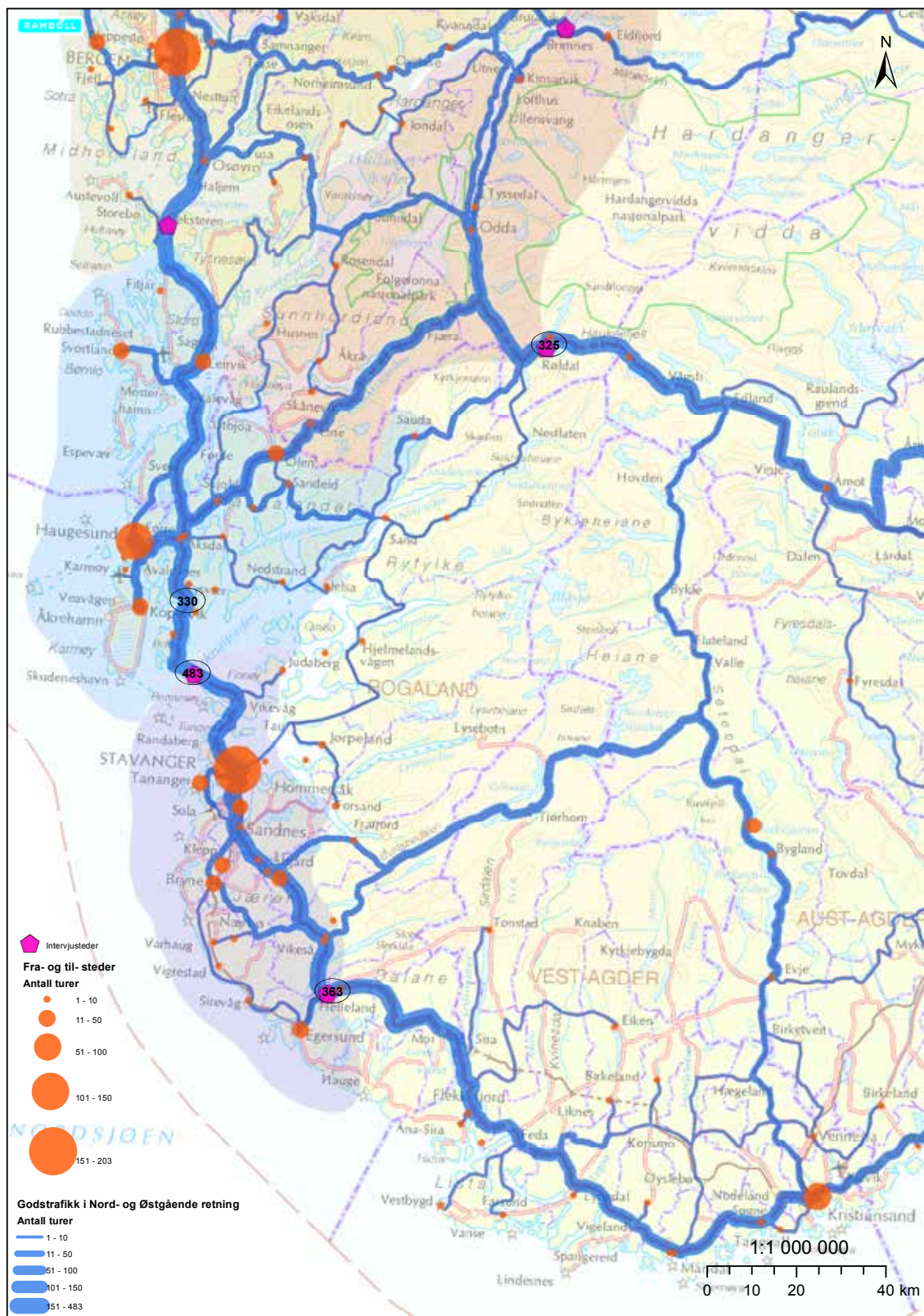
Figur 53 Godstransport til Haugalandet og Sunnhordland, etter destinasjonssted og retning. Oppskalert til 2013-tall.

Haugesund er naturlig nok også den største mottakeren av gods til Sunnhordlands og Haugalandets regionen, rundt 300.000 tonn i 2013. Det meste av dette, drøyt 136.000 tonn, var gods for matvaresektoren fra matvarekjedenes regionlager i Sør Rogaland. Her bør det påpekes at lastebiler med mat på rundtur til butikker på Haugalandet ofte oppgav Haugesund som destinasjon. Ellers ser det ut som at gods til denne regionen er mer jevnt fordelt på mange steder i regionen, sammenlignet med gods som transporteres ut av regionen.

8.3 Godsstrømmer på veg i Rogaland

Kartutsnittet for Sør Rogaland, Haugalandet og Sunnhordland på neste side viser at lastebilturene som er registrert i forbindelse med denne undersøkelsen i stor grad går langs E39 og E134. Det er de store byområdene Stavanger, Bergen og Haugesund som er de viktigste start og målpunktene for godsstrømmene i dette kartutsnittet. Foruten disse stedene er det registrert flest turer som enten startet eller endte i Karmøy, Tananger, Ølen og flere steder på Jæren. Den største godstrafikken langs E134 i begge retninger går mellom Haugalandet og Sør- og Østlandet, mens gods mellom Bergensregionen og Sørlandet utgjør en noe mindre del denne trafikken. Trafikken langs E39 som vises i dette kartutsnittet består av flere ulike godsstrømmer, hvor de største har det til felles at de har Sør Rogaland og området rundt Stavanger som enten opprinnelses- eller destinasjonssted. Over Mortavika–Arsvågen utgjør godstransport mellom Stavangerregionen og Haugalandet den største enkeltkorridoren. Samlet sett går imidlertid den største andelen av godset over dette ferjesambandet gjennom Haugalandet og Sunnhordland, da dette inkluderer gods mellom Sør Rogaland og både Bergensregionen og områder nord for Sognefjorden.

I sør utgjør godstransport mellom Sør Rogaland og Østlandet og Sør Rogaland og Vest Agder de to største godsstrømmene, og er omtrent like store. Gjennomgangstrafikken gjennom Sør Rogaland er relativt liten sammenlignet med Haugalandet, og består hovedsakelig av gods transportert mellom Sunnhordland og Haugalandet og Vest Agder.



Figur 54 Antall registrerte lastebilturer over intervjusteder i Rogaland, i nord- og østgående retning



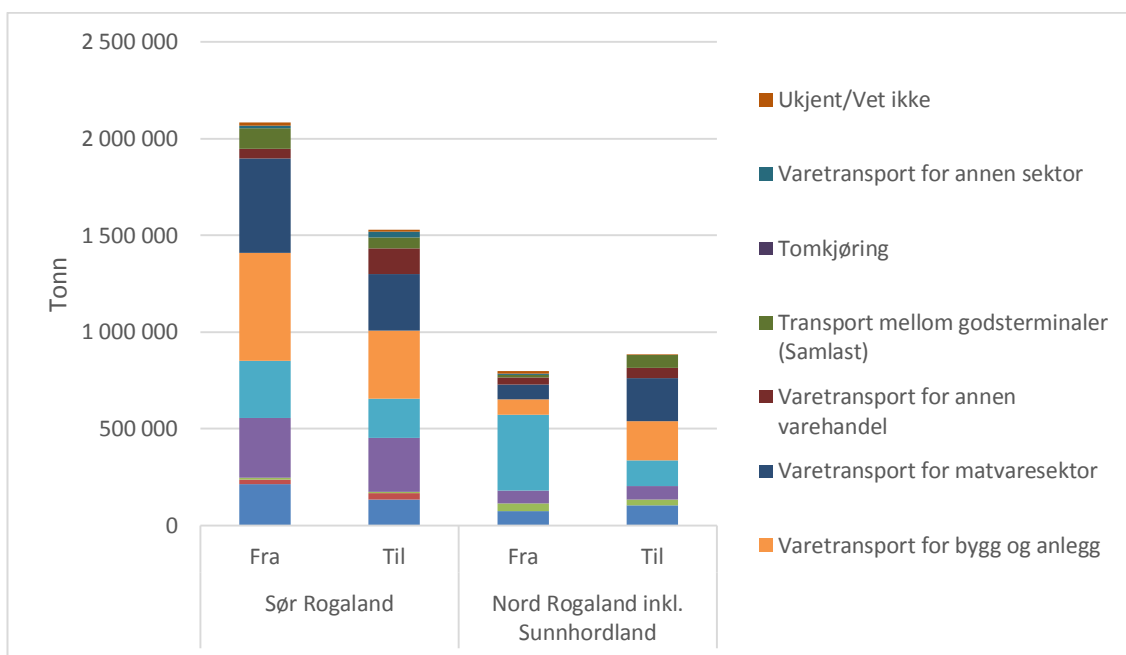
Figur 55 Antall registrerte lastebilturer over intervjusteder i Rogaland, i sør- og vestgående retning



Foto: Knut Opeide

9 Transportintensive næringssektorer i Rogaland

Det er i all hovedsak primærnæringene, vareproduserende industri der oljerelatert industri dominerer og varehandelen som generer godstransport. Befolkningen i seg selv generer et stort behov for godstransport, gjennom etterspørsel etter ulike typer varer. Figuren under viser hvilke sektorer som bidrar mest til godstransport på veg inn og ut av Sør Rogaland over Mortavika og Krossmoen, og Haugalandet inkl. Sunnhordland, over Arsvågen, Sandvikvåg og Liamyrane.

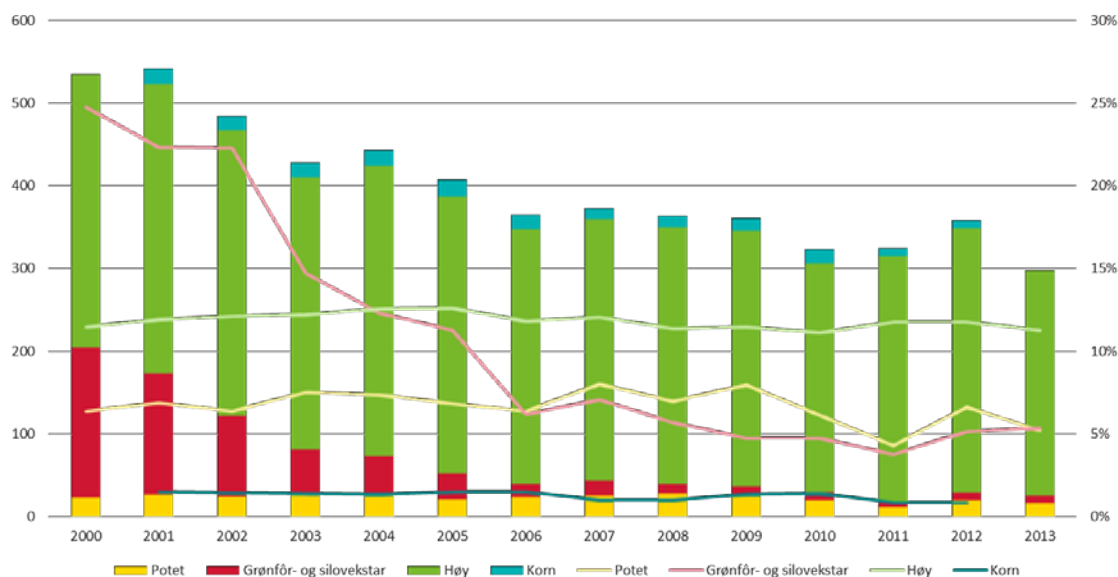


Figur 56 Gods transportert på veg fra og til Sør Rogaland og Nord Rogaland inkl. Sunnhordland i 2013, etter næringssektor.

Figur 56 viser estimert mengde gods til og fra undersøkelsesområdet på veg fordelt etter næring og oppskalert til 2013-tall. Det transporteres rundt 2 millioner tonn på veg fra Sør Rogaland og 800.000 tonn fra Haugalandet inkl. Sunnhordland. Fra Sør Rogaland dominerer godstransport for bygg- og anleggssektoren, etterfulgt av matvareindustrien og oljesektoren. Fra Haugalandet inkl. Sunnhordland dominerer transport for industrisektoren. Til Sør Rogaland transporteres det i overkant av 1,5 millioner tonn, og det er i hovedsak transport for de samme sektorene som transporteres fra, som dominerer. Til Haugalandet inkl. Sunnhordland transporteres det 880.000 tonn gods på veg. Transport for matvaresektoren og bygg- og anleggssektoren dominerer inntransporten.

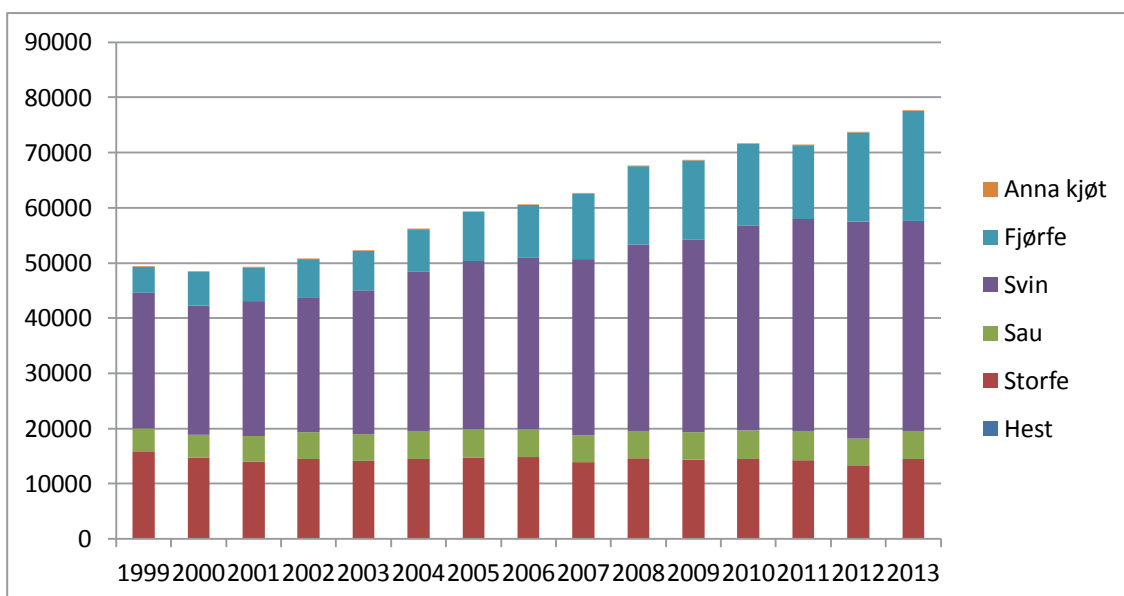
9.1 Jordbrukssektoren, inklusiv foredlingsindustri

Rogaland er et fylke med betydelig aktivitet og volum i forbindelse med produksjon innenfor landbruk så vel som havbruk og fiske. Figur 57 viser utvikling i produksjonsmengde innenfor viktige produkter i denne sektoren.



Figur 57 Korn- og potetavling i Rogaland i perioden 2000–2013 (1 000 tonn). Kilde: SSB Jordbruksstatistikk.

Dyrking av bygg og poteter utgjør de største jordbruksavlingene i Rogaland. Jordbruksavlingene for potet, havre, bygg og hvete i Rogaland har vært mer eller mindre uendret de siste 10 årene, dersom man ser bort fra den dårlige potetavlingen i 2011. Det dyrkes i tillegg betydelige mengder frukt, bær og grønnsaker i Rogaland, både i åker og drivhus, men det publiseres ikke god statistikk for denne produksjonen.



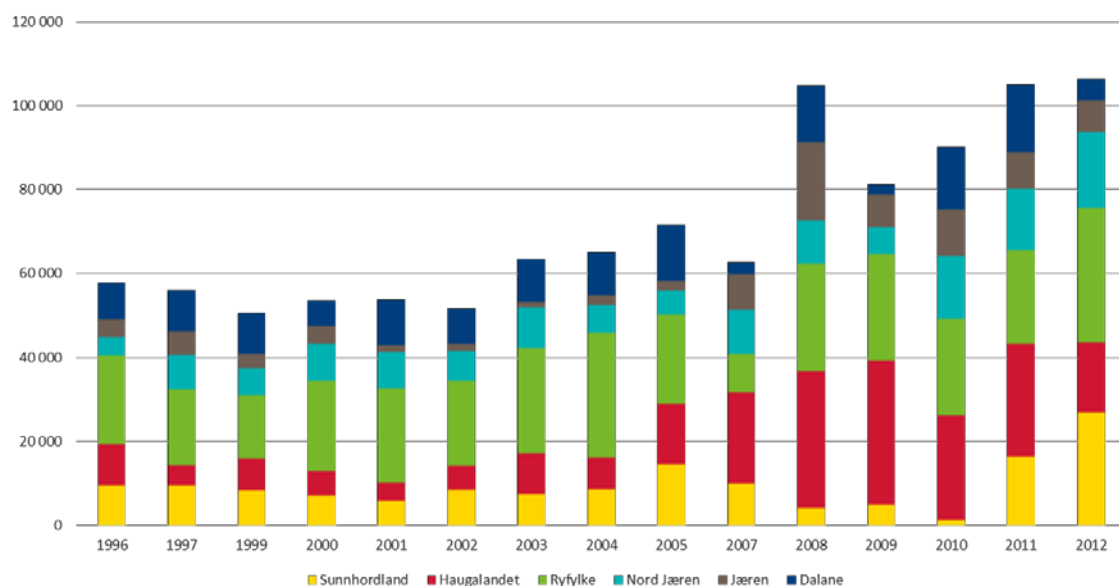
Figur 58 Slakt godkjent til folkemat (tonn) i Rogaland, etter type slakt i perioden 1999–2013.

Mengden slaktet kjøtt godkjent til folkemat i Rogaland (Figur 58) har økt med nesten 30.000 tonn i perioden 1999–2013. Det er i hovedsak økning i slakt av svin og fjørfe som har forårsaket denne veksten, mens slakt av sau og storfe har vært mer eller mindre stabilt i denne perioden på til sammen 20.000 tonn. Det slaktes ubetydelige mengder hest og annet kjøtt, som geit, reinsdyr og hjort, godkjent til folkemat i Rogaland.

Jordbrukssektoren i Rogaland er i vekst på flere områder, spesielt for produksjon av svin og kylling. Siden kjøttproduksjon er en relativt transportintensiv næring, med stort behov for transport av dyrefor har denne sektoren bidratt med betydelig vekst i godstransporten i regionen. Samtidig øker omfanget av dyretransport til slakteri, og transport av kjøtt og avfallsprodukter. Selskapet Norsk protein på Jæren har et stort anlegg for behandling av slakteriavfall. Rogaland har også en betydelig melkeproduksjon, hvor hele verdikjeden, fra transport av dyrefor, til transport av melk og distribusjon av meieriprodukter, utgjør en betydelig godsstrøm til/fra og innad i undersøkelsesområdet. I 2011 ble det levert rundt 260 millioner liter melk til meieriene i Sør Rogaland. Dyrefor fra Felleskjøpet sitt anlegg i Hillevåg, og melk fra gårder utgjør den største andelen av godset som sorterer under jordbrukssektoren.

9.2 Skogbrukssektoren

I forhold til andre deler av landet, har Rogaland liten aktivitet innenfor Skogbrukssektoren. Gjengroing av utmark har imidlertid ført til at det hogges mer tømmer nå, enn for bare noen få år tilbake. Figuren under viser denne utviklingen.



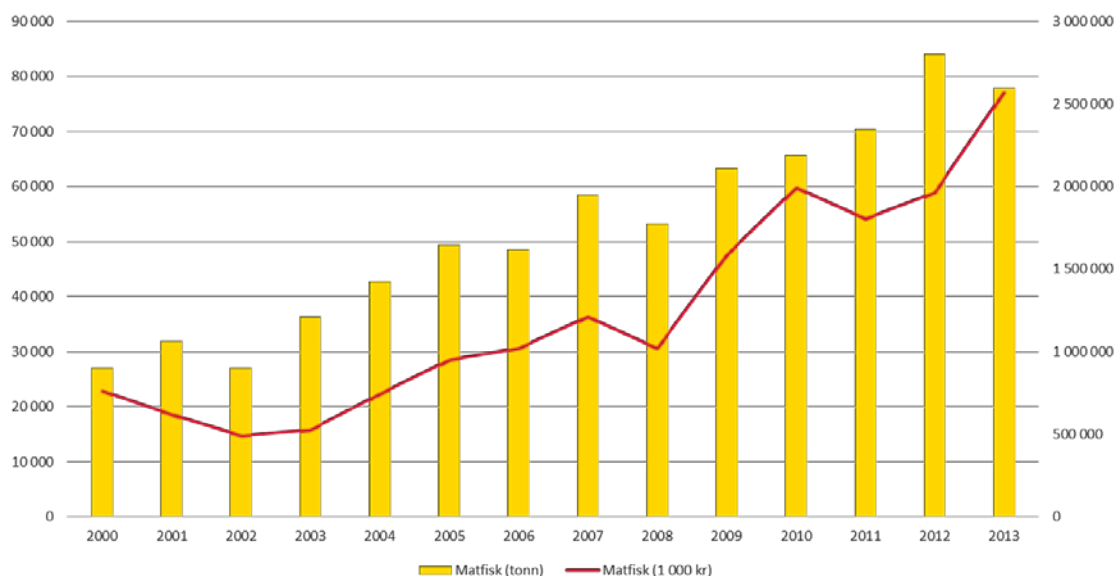
Figur 59 Avvirking av furu, gran og lauvtre for salg etter region i perioden 1996–2012.

Kilde: SSB Jordbruksstatistikk.

Avvirking av tømmer for salg har økt kraftig, fra 2002 til toppåret i 2008. En nedgang i 2008 følges av oppgang og avvirkingen i 2012 er på samme nivå som i 2008. Skogbrukssektoren bidrar med betydelig større transportaktivitet i dag, enn for bare 8–10 år siden. En stor del av tømmeret som er felt i Sør Rogaland, skipes ut med båt fra Sandnes havn. Omfanget av denne transporten har imidlertid gått en del tilbake i de senere år. I vegkantundersøkelsen ble det fanget opp svært lite transport for skogbrukssektoren. Om dette skyldes lav aktivitet i undersøkelsesområdet i 2011, at det generelt er lite transport av tømmer på veg inn og ut av undersøkelsesområdet, eller at undersøkelsen ble gjennomført utenfor sesong for felling av trær, er usikkert.

9.3 Fiskerisektoren

Som nevnt tidligere, er fiskerisektoren en av få næringer i sterk vekst i Rogaland, hvor dette ikke kan tilskrives økt økonomisk aktivitet i forbindelse med oljesektorens tilstedeværelse i regionen. Videre presenteres det statistikk over produksjonsvolum og salgsverdi for oppdretts- og fiskerinæringen.



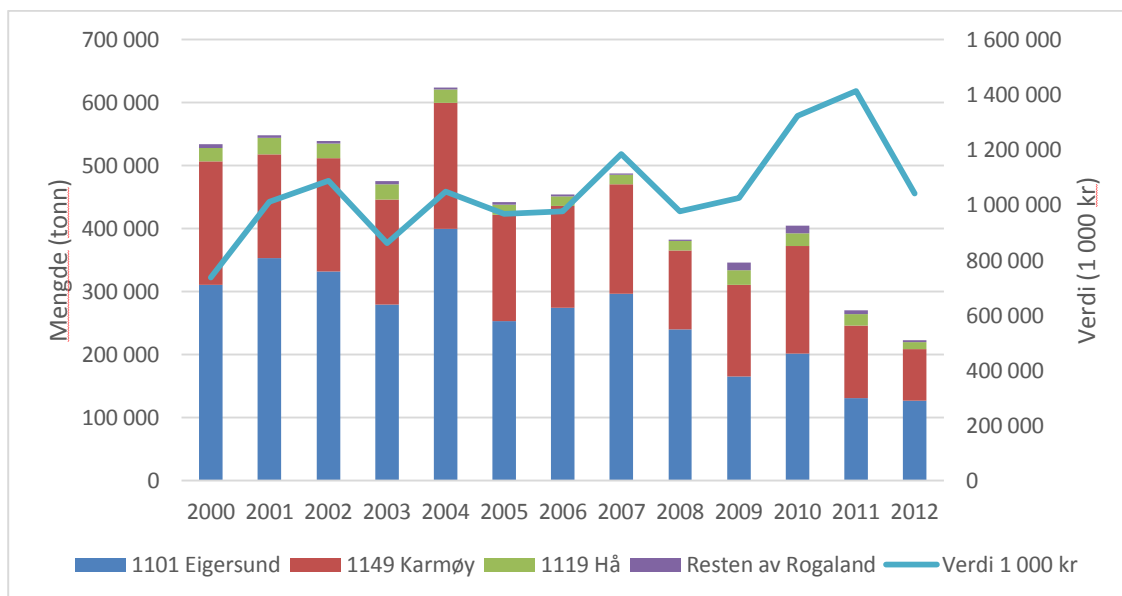
Figur 60 Salg av slaktet oppdrettsfisk i Rogaland (tonn og verdi), etter fiskeslag i perioden 2000–2013.

Kilde: SSB fiskestatistikk.

Mengden oppdrettsfisk slaktet og solgt fra Rogaland har økt betraktelig de siste 20 årene, og i 2010 var totalvolumet oppe i 64 000 tonn, før det øker ytterligere til 84.000 tonn i 2012. Volumet gikk noe tilbake i 2013, til 78.000 tonn i 2013.

I Sunnhordland er det fire oppdrettsselskap som videreforedler laks, Bremnes Seashore, Brandasund fiskeforedling, Espevær laks (alle lokalisert på Bømlo) og Vikingfjord i Kvinnherad. Til sammen ble det videreforedlet og eksportert rundt 110.000 tonn oppdrettslaks fra regionen i 2012, med en førstehåndsverdi på mellom 1,5 og 2 milliarder kroner. I 2014 regner en med at dette er økt til rundt 120.000 tonn, som tilsvarer rundt 6 000 lastebilturer årlig. Dette gjør Sunnhordland til en av de største lakseeksporterende regionene i Norge. Det meste av laksen produseres i Hordaland, men anslagsvis 30.000–35.000 tonn produseres i Rogaland og inngår i figuren over. Den resterende andelen på rundt 45.000 tonn videreforedles av Marine Harvest i Ryfylke. Etter en kraftig vekst i mengden produsert oppdrettslaks i Norge de siste 20 årene, er myndighetene blitt langt mer restriktive i tildeling av nye eller økte konsesjoner til næringen. Av den grunn forventes det at produksjonen av oppdrettslaks i Norge vil flate ut i årene fremover.

I vegkantintervjuene var det relativt lite transport for fiskerisektoren. Av den grunn er godsmengde transportert for fiskerisektoren estimert relativt lavt, både over Mortavika (59 000 tonn) og Krossmoen (71 000 tonn). Dette er lavere enn forventet, med tanke på den sterke veksten i oppdrettsnæringen i Rogaland og Hordaland de siste 20 årene. Årsaker til at fiskerisektoren er estimert for lavt er at transport av fisk i større grad går på kveldstid, utenom undersøkelsesperioden sammenlignet med annen godstransport, eller at undersøkelsen ble gjennomført i lavsesong for eksport av fisk.



Figur 61 Fangst av fisk, i tonn og verdi, etter landingskommune i Rogaland, fra 2000 til 2012.

Kilde: SSB fiskestatistikk.

Karmøy og Eigersund kommune peker seg ut som de største mottakskommunene av fisk i Rogaland. De største mengdene fisk landes i Eigersund havn, etterfulgt av fiskerihavnen på Husøy. Det er også mindre mottaksanlegg for fisk i Skudeneshavn på Karmøy og i Sirevåg i Hå kommune. Fra 2007 og utover har det vært en betydelig nedgang i mengden fisk som landes i Rogaland, men en nedgang på rundt 280.000 tonn. Dette forklarer en del av nedgangen i tørrbulk som skipes ut fra Eigersund havn og Karmøy Havn, da særlig produksjonen av fiskemel er redusert som følge av redusert landing av fisk.

9.4 Oljesektoren

Som nevnt tidligere er oljesektoren svært betydningsfull for Stavangerregionen. Dens tilstedeværelse og vekst er blant hovedårsakene til at Rogaland har opplevd en sterk økonomisk vekst, med tilhørende befolkningsøkning de siste 30 årene, og har bidratt sterkt til at Rogaland var det fylket i Norge med høyest vekst i bruttoprodukt i perioden 1997 til 2007.

Med tanke på godstransport, er det særlig oljeserviceselskapene lokalisert i Risavika som genererer de største godsstrømmene i denne sektoren. Fra Risavika forsynes oljebaser lokalisert langs hele kysten, så langt nord som til Hammerfest. Flere transportselskap, hvor Bring, SR-Transport, Panalpina (tidligere Grieg logistics) og Kühne + Nagel er de største, har opprettet et såkalt base til base transport-system, som betjenes av lastebiler i kontinuerlig skytteltrafikk mellom Risavika og de andre oljebasene. Godstransport i tilknytning til oljesektoren er den nest største sektoren med tanke på godsvolum over Mortavika, og utgjorde rundt 358.000 tonn i 2011. Over Krossmoen i sør ble det fraktet rundt 150.000 tonn. Fordeling av trafikk og godsmengde transportert mellom oljebaser, på bakgrunn av opplysninger fra vegkantundersøkelsen, er vist i tabellen under.

Strekning	ÅDT 2011	Godsmengde	Andel
Stavanger–Bergen–Florø	29	184.503 tonn	51 %
Stavanger–Kristiansund	9	78.040 tonn	22 %
Stavanger–Haugesund	18	70.548 tonn	20 %
Stavanger-Nord Norge	2	15.444 tonn	3 %
Annet	2	98.58 tonn	4 %
Total	61	358.392 tonn	

Tabell 3 Årsdøgnetrafikk (ÅDT) og godsmengde mellom Stavanger og oljebaser i Norge.

Hovedtyngden (51 %) av basetrafikken over Mortavika er mellom Stavanger og oljebaser på strekningen mellom Bergen og Florø. Langs denne strekningen ligger det tre oljebaser med stor aktivitet, CCB Ågotnes, Mongstad og Vestbase Florø. Strekningen Stavanger–Kristiansund utgjør den nest største transportkorridoren for basetransporten, rundt 22 % av godset innen oljesektoren ble transportert på denne strekningen. Også mellom Stavanger og Haugesund er det betydelig godstransport for oljesektoren, fortrinnsvis til Husøy på Karmøy, og utgjør 20 % transporten. Det går mindre gods mellom Stavanger og basene i Nord Norge over Mortavika–Arsvågen. Selv om det er mindre gods på denne strekningen, er de reelle tallene noe høyere, fordi denne trafikken ofte går ut fra undersøkelsesområdet over Krossmoen i sør, i stedet for nordover langs E39.

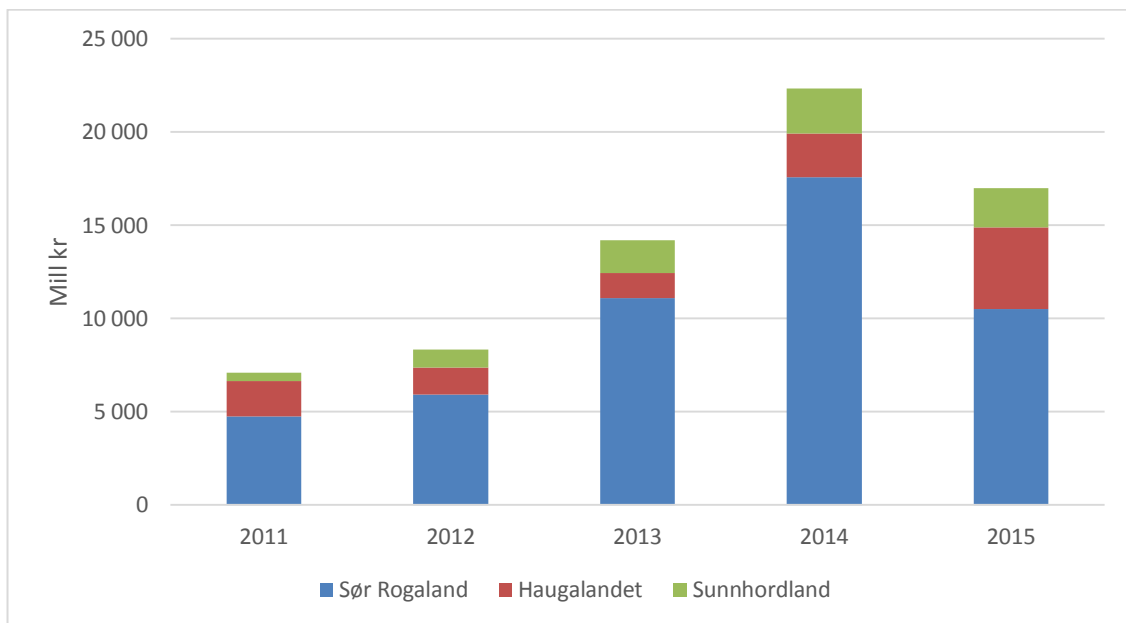
9.5 Industri

Industrisektoren i Norge er i hovedsak råvarebasert, og er betydelig lavere sammenlignet med Sverige, Danmark eller Tyskland. I 2009 var Rogaland det fylket i Norge som hadde flest sysselsatte innen industrisektoren (SSB Temaside om industri).

Det transporteres mer gods for industrisektoren fra Haugalandet, inkl. Sunnhordland (370.000 tonn) enn fra Sør Rogaland (286.000 tonn). Det meste av dette er transport av aluminiumsprodukter fra Hydro Aluminium på Karmøy, samt transport av avfall fra deponi i regionen til Østlandet og Sverige.

9.6 Bygg og Anlegg

Transport for bygg og anleggssektoren dominerte det totale godsvolumet på Krossmoen, og utgjorde også en betydelig andel av godstransporten over Mortavika. Dette gjenspeiles også i nasjonalregnskapstallene fra SSB, som viste at næringer innen bygg og anleggssektoren var blant dem som opplevde sterke vekst i Rogaland fra 2008 til 2011, med en vekst på 18 %. Dette er langt høyere enn landsgjennomsnittet hvor denne bransjen økte med 7 %.



Figur 62 Samlet verdi av planlagte og gjennomførte utbyggingsprosjekt (over 5 mill kr) i Sør Rogaland, Haugalandet og Sunnhordland fra 2011 til 2015. Kilde: Norge bygges

Ser en på utvikling i verdi av planlagte/gjennomførte prosjekt i bygg og anleggsektoren, var det en kraftig økning i investeringene fra 2012 til 2013, særlig i Sør Rogaland. Byggestart av Ryfast bidrar i stor grad til dette. På bakgrunn av stor vekst i bygg og anleggsektoren er det naturlig å anta at en betydelig del av veksten i godstransport mellom 2012 og 2013 har forekommet innen denne sektoren.

9.7 Matvaresektoren

Samtlige av de fire dominerende matvareaktørene i Norge er lokalisert med regionlager i Sør Rogaland, hvor alle distribuerer til butikker i hele Rogaland, samt deler av Sunnhordland og vestlige deler av Vest Agder. Også TINE sitt distribusjonslager for ferske meieriprodukt er lokalisert i Sør Rogaland, nærmere bestemt på Sola, og har omtrent samme omland som matvarekjedene.

Oppskalert til 2012-tall ble det transportert rundt 470.000 tonn for matvaresektoren fra Sør Rogaland og 280.000 tonn til Sør Rogaland. Fra Haugalandet inkl. Sunnhordland ble det transportert 34.000 tonn fra og 210.000 tonn til regionen i 2012.

9.8 Annen varehandel

Transport for annen varehandel utgjorde en mindre andel av totalt godsvolum fraktet på veg, sammenlignet med flere andre sektorer. En stor andel av terminalbehandlet gods transportert mellom gods-terminaler tilhører imidlertid også denne sektoren, slik at sektorens betydning for total godsmengde transportert til undersøkelsesområdet sannsynligvis er høyere.

9.9 Transport mellom terminaler (Samlast)

For mindre godsparti lønner det seg å transportere dette i lag med annet gods som skal i samme retning, såkalt samlast. Denne transportformen krever et omfattende innhentings- og distribusjonsnettverk av mindre lastebiler, samt et nettverk av terminaler for konsolidering og distribuering av gods i nærheten av de største byene. Dess større dette nettverket er, dess flere steder er det mulig å sende gods fra og til, og dess flere kunder og mer gods er det mulig å betjene. Nettverkstørrelsen er dermed et avgjørende konkurransefortrinn i denne sektoren. Av den grunn har utviklingen gått fra mindre transportselskaper som tidligere opererte lokalt, regionalt eller nasjonalt, til multinasjonale logistikkelskaper med nettverk over hele verden. Blant de største selskapene i denne sektoren, som opererer i Stavangerregionen, er Bring, som også betjener pakkeavdelingen til Posten, Tollpost Globe, DB Schenker og DHL. I tillegg etablerte Norlines seg med hovedkontor i Stavanger i 2005. Disse selskapene er i tillegg de største kjøperne av jernbanetransport fra Cargonet. I den senere tid har også to store multinasjonale aktører etablert seg i regionen gjennom oppkjøp av regionale transportaktører, det sveitsiske selskapet Kühne + Nagel og Panalpina. Virksomheten til Panalpina i Norge ble kjøpt opp av SR-Group i 2013. Disse selskapene er lokalisert i Risavika, og har sin hovedvirksomhet knyttet til oljesektoren.

Samtlige av selskapene nevnt over, opererer i større eller mindre grad som non asset-baserte tredjepartstransportselskap. Det vil si at selskapene i utgangspunktet ikke behøver å eie noe av transportinfrastrukturen, som lastebiler eller terminaler, men at hovedverdien i selskapene er transportavtalene og kunnskapen om å oppfylle disse til lavest mulig kostnad. Transport- og lagertjenestene kjøpes i markedet av transportører og eiendomsselskap etter behov.

Referanser

Bayer, S.B., Godsundersøkelse Vestlandet, Rapport IRIS 2013/105, Stavanger
Statens vegvesen, Region vest, Godstransport i Sør-Rogaland, Stavanger 2012.



Foto: Knut Opeide



Statens vegvesen



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE