



International Research Institute of Stavanger

www.iris.no

Stian Brosvik Bayer

Anne Marthe Harstad

Perspektivanalyse for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt i Sør Rogaland

Rapport IRIS - 2015/090

Prosjektnummer: 7302959
Prosjektets tittel: Perspektivanalyse for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt i Sør Rogaland
Oppdragsgiver: Greater Stavanger
ISBN: 978-82-490-0855-1
Gradering: Åpen

Stavanger, 21.05.2015

Stian Brosvik Bayer
Prosjektleder

21.05.2015

Einar Leknes
Kvalitetssikrer og Direktør
IRIS - Samfunnsforskning

21.05.2015

Forord

I 2001 ble en perspektivanalyse for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt i Stavangerregionen gjennomført av RF-Rogalandsforskning (nå IRIS – International Research Institute of Stavanger). Analysen er dokumentert i RF-rapport 2001/203. Arena for Regional Næringsutvikling og Entreprenørskap (ARNE) var oppdragsgiver for analysen. Perspektivanalysen ble oppdatert i 2006, 2010 og 2012 med Greater Stavanger som oppdragsgiver. Oppdateringen er dokumentert i IRIS-notatene 2006/149 og 2010/061 og 2012/044.

Med tanke på de regionforstørrende effektene Rogfast og Ryfast forventes å få for Rogaland, anses det ikke lengre som tilstrekkelig å kun fokusere på Sør Rogaland i utarbeidelsen av perspektivanalysen. Av den grunn er det utarbeidet tre rapporter som utfyller hverandre i denne oppdateringsrunden av perspektivanalysen. Denne rapporten er en videreføring av perspektivanalysen for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt i Sør Rogaland. Den andre har fokus Haugalandet, inkl. deler av Sunnhordland. Den tredje er en oversiktsrapport som ser på de store linjene for Rogaland. Store deler av faktagrunnlaget bygger på rapporten Oppdatering av godsundersøkelsen i Rogaland, samt intervju med viktige logistikkaktører på Haugalandet.

Som følge av at undersøkelsesområdet er utvidet, er Haugaland Vekst inkludert som en av tre oppdragsgivere i prosjektet, de to andre er Rogaland fylkeskommune og som tidligere Greater Stavanger. Ved IRIS – International Research Institute of Stavanger, ble oppdraget gjennomført av seniorforsker Stian Brosvik Bayer og forsker Anne Marthe Harstad. Ansvarlig kontaktperson hos Greater Stavanger for denne rapporten er mulighetsutvikler - energi og infrastruktur Birger Haraldseid.

Fra oppdragsgivers side ble det opprettet en styringsgruppe som har bistått med utforming av prosjektets problemstillinger, samt kommentarer underveis. Denne har bestått av:

Birger Haraldseid – Greater Stavanger

Tormod Karlsen – Haugaland Vekst

Joachim Weisser – Rogaland Fylkeskommune

Bjarte Børtveit – Statens Vegvesen, Region Vest

Sigurd Ur – Logistikkforeningen og Nor Lines

Jan Håvard Hatteland – NHO Transport og Logistikk og Freja Transport & Logistics

David Ottesen – Risavika Havn

Kurt Omundsen – Logistikkforeningen og Risavika Havn

Magnus Hodnefjell – Risavika Havn

Thor Thingbø – Sandnes Havn

Kjell S. Hauge – Terminaldrift Ganddal

Børge Skårdal – E134 Haukelivegen

Til slutt benyttes anledningen til å takke for godt samarbeid til alle som har deltatt i prosjektmøter og intervju, og som har kommet med verdifulle bidrag til dette arbeidet. Eventuelle feil og mangler i denne rapporten er det naturligvis forfatterne som må ta ansvar for.

Stavanger 21.05.2015

Stian Brosvik Bayer, Prosjektleder

Sammendrag

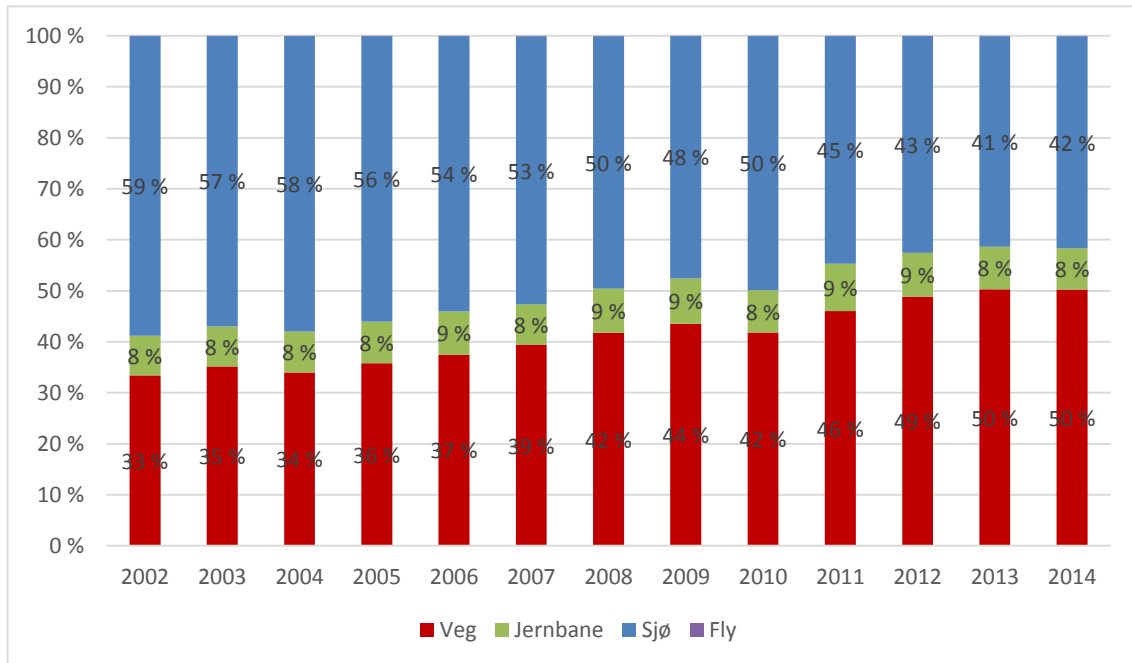
Fra 2008 og fram til i dag har Stavangerregionen tatt flere viktige grep for å forbedre forholdene for næringstransporten og støtte opp under Stavangerregionen som et nasjonalt logistikk-knutepunkt. De to viktigste tiltakene var å etablere en ny trafikkhavn i Risavika samtidig som utenriksferjeterminalen ble flyttet fra Stavanger sentrum til dette havneanlegget, og flytting og samlokalisering av de to tidligere godsjernbaneterminalene ved Paradis nær Stavanger sentrum og Sandnes sentrum til Ganddal. I nær framtid vil Sandnes Havn flytte ut fra Sandnes sentrum til Somaneset 2 km lengre ute i Gandsfjorden, hvor Nor Lines allerede er etablert med egen terminal siden 2012. Frigitt areal i sentrum vil benyttes til nærings- og boligformål.

Disse endringene har bidratt til en fortsatt pågående omlegging av logistikkstrukturen i Stavangerregionen, hvor aktørene har konsentrert lagerstrukturen til Risavika (sjø- og petroleumsrelatert logistikk), Sola Lufthavn (Ekspresslogistikk) og Ganddal (samlast), mens veibaserte logistikkselskap i hovedsak har valgt å etablere seg på Forus/Lura. Også flere av de store vareeierne i regionen har eller planlegger å relokalisere seg, der den generelle trenden er at de flytter sørover fra Forusområdet til hhv. Ganddal (Rema 1000), Skurve (Asko) og Kviamarka (Nortura).



Figur 0.1 Lokalisering av de største logistikkaktørene i Sør Rogaland (Kart: Kartverket).

På tross av relativt store investeringer i de to bimodale terminalene i Stavangerregionen, Risavika havn og jernbaneterminalen på Ganddal har ikke dette resultert i en betydelig vekst i godstransporten, verken på sjø eller bane. Utviklingen i godstransport til og fra Sør Rogaland siden 2002 viser at godstransport på vei har tatt betydelige markedsandeler fra spesielt sjøtransport, særlig i perioden etter 2010, mens godstransport på jernbane har lagt stabilt rundt 8-9 prosent i hele denne perioden.



Figur 0.2 *Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002-2014 for transport til og fra Sør Rogaland.*

Dette er en utvikling som strider mot den politiske målsetningen at en større andel av godset skal overføres til sjø og jernbane. Slik utviklingen har vært i perioden 2002-2014 går det i dag rundt 2 millioner tonn mer gods på vegene til/fra Sør Rogaland enn i 2002.

Årsakene til at veksten med sjøtransport og jernbane er uteblitt skyldes i liten grad forhold ved terminalene, som er blant de mest moderne i Norge, men heller at satsingen ikke tilstrekkelig er støttet opp under fra andre aktører. For godstransport med jernbane er det for eksempel kapasitets- og regularitetsproblemer i jernbanenettet, samt ved godsterminalen på Alnabru som i stor grad er årsaken til at det ikke er vekst i godsvolumene. For sjøtransport er forklaringen for den svake veksten sammensatt av flere faktorer som bidrar til en reduksjon, der de viktigste er:

- Forverret rammevilkår som følge av økt satsing på landbasert infrastruktur i kombinasjon med generell avgiftsøkning for bruk av sjøbasert infrastruktur (bla. økning i los- havne -og NO_x-avgifter)
- Flytting av nasjonale sentrallager for møbelimport ut av regionen
- Kort avstand mot kontinentet og dermed større konkurranseflate mot vegtransport sammenlignet med regioner lengre nord
- Mindre behov for bulktransport til regionen, bl.a. som følge av redusert aktivitet ved havnesiloen og mottakskaien for asfalt på Forus.

Logistikkaktørene som har kommet med innspill til denne rapporten melder at den største utfordringen for deres virksomhet er tiltagende trafikale utfordringer i og gjennom byområdene på Nord Jæren, på strekningen Ålgård-Arsvågen. Dette fører bl.a. til økte kostnader når bilene står fast i kø og godsdistribusjonen forsinkes. Samtidig ser de store forbedringspotensial i å oppgradere veiinfrastrukturen fra Stavangerregionen mot regionene i nord (Bergens- og Haugalandsregionen) og i sør mot Sørlandet og Østlandet. I dagens situasjon innebærer kryssing av Boknafjorden en betydelig barriere i form av redusert gjennomsnittshastighet på strekningen, ventetid på ferjer og risiko for innstilling av ferjeavganger på grunn av værforhold, særlig vinterstid. Av den grunn løftes Rogfast, som avløser ferjesambandet Mortavika-Arsvågen og gjør strekningen Stavanger-Haugesund ferjefri, fram som det viktigste enkeltprosjektet for regionen. Flere av informantene peker også på at Rogfast i kombinasjon med oppgradert E134 over Haukeli vil gjøre dette til raskeste rutevalg mellom Nord Jæren og Østlandet. Det påpekes også at E39 holder dårlig standard på deler av strekningen Ålgård-Søgne som medfører lav gjennomsnittshastighet samt økt risiko for ulykker og forsinkelser. For jernbaneterminalen på Ganddal og Risavika havn forventes Rogfast å øke terminalområdet, og av den grunn er dette prosjektet også viktig for å forbedre konkurransevilkårene for sjø og jernbanetransport. I tillegg melder flere at jernbanetransportørene sliter med for dårlig regularitet.

Utvikling i godstransport til og fra Sør Rogaland

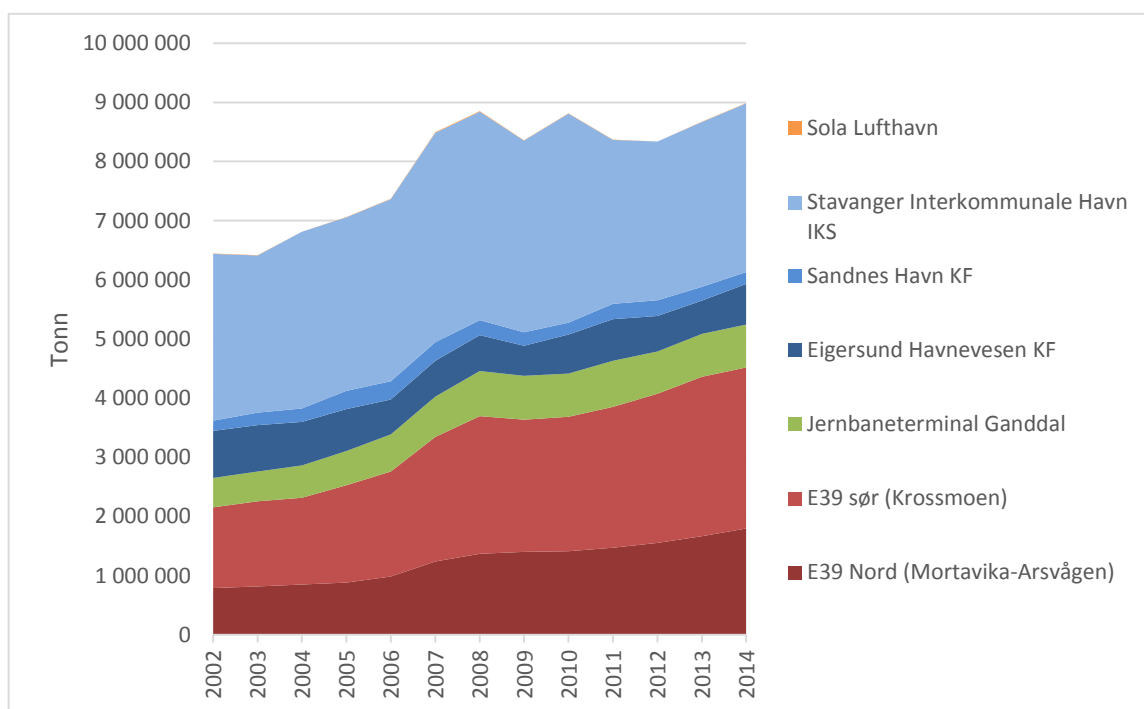
Rogaland har en befolkning på rundt 460.000 innbyggere i 2015, som er en økning på 32.000 innbyggere, eller 7,4 %, siden 2010. I perioden 1980-2015 har Rogaland hatt en befolkningsvekst på 51 %. Prognosene fram mot 2020 og 2040 (SSB befolkningsframskrivninger middels vekst) viser at befolkningsveksten forventes å fortsette, hvor hoveddelen av veksten mellom 2015 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.

Fra 2000 til 2013 er det blitt 47.000 (34,2 %) flere sysselsatte på Jæren og i Dalane. Den sterkeste veksten forekom i perioden 2004 til 2008 da antall sysselsatte økte med rundt 25.000 ansatte som er en vekst på 17,0 %. Stavanger er størst etter antall som arbeider i kommunen, med 84.000 sysselsatte. Sandnes er nest størst med 36.000 som arbeider i kommunen, mens Sola er den tredje største med 24.000. Rennesøy, samt Sandnes og Sola er de kommunene som har opplevd sterkest vekst i antall sysselsatte fra 2000 til 2013. I denne perioden økte antall sysselsatte med hhv. 57,6, 42,4 og 41,5 prosent.

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.

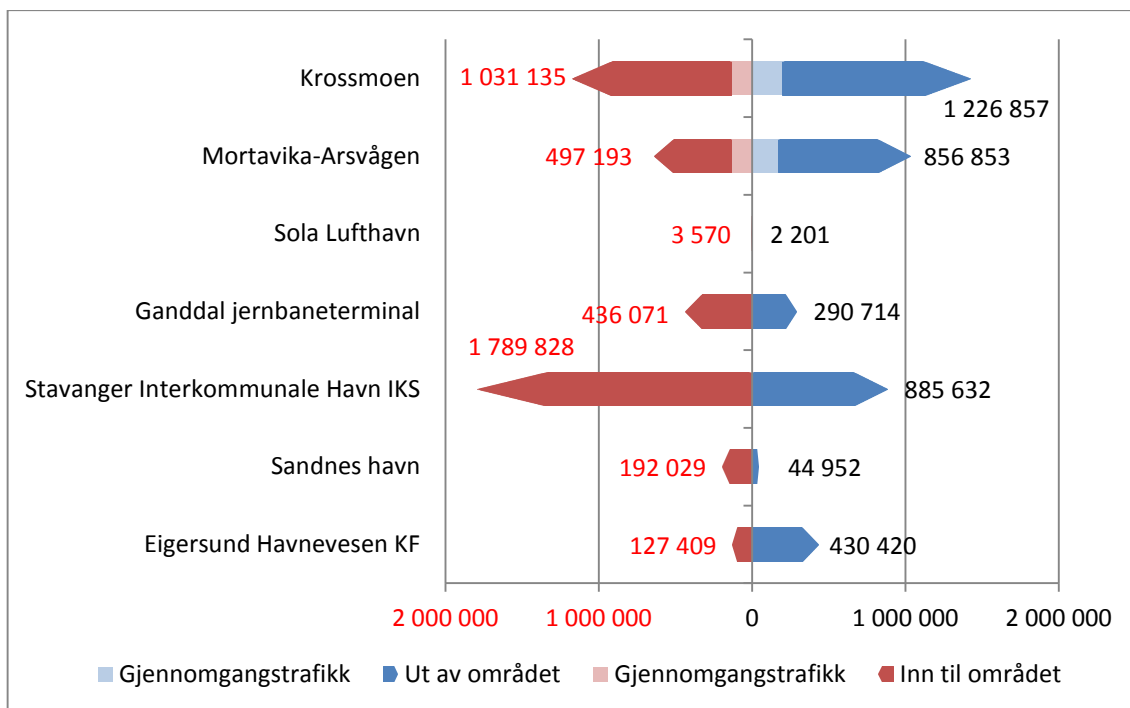
Oppsummert er Sør Rogaland er blant regionene i Norge som har opplevd sterkest vekst i befolkning, sysselsetting og personinntekt fra 2000 og utover, i stor grad drevet av en svært høy aktivitetsvekst innen petroleumssektoren.

Den sterke økonomiske veksten har resultert i at godsmengdene som transporteres til og fra regionen har økt betydelig i perioden 2002-2012, fra 6,5 millioner tonn i 2002 til 9 millioner tonn i 2012, men falt tilbake til 8,5 millioner tonn i 2013 (Figur 5.16). Årsaken til reduksjonen er nedgang i sjøtransport, i hovedsak innen bulktransport (olje, korn, asfalt og sement).



Figur 0.3 *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.*

Fra 2009 og utover har utviklingen i godstransport til og fra Sør Rogaland vist sterk vekst på veg, nedadgående trend innen sjøtransport og tilnærmet nullvekst på jernbane. Fordelingen av god transportert til og fra Sør Rogaland fordelte seg som vist i figuren under etter sted og retning i 2014.



Figur 0.4 Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2014, 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. Gods på sjø ut av undersøkelsesområdet er i hovedsak fiskemel fra Skretting sitt kaianlegg i Hillevåg og leveranser med utstyr offshore.

Planer for infrastrukturforbedringer i Sør Rogaland

Den kraftige økonomiske veksten som har forekommet i Rogaland de siste 25 årene har både gjort det mulig og nødvendig å investere i en mer effektiv og forbedret transport- og logistikkstruktur. Det er igangsatt og foreligger planer for større investeringer i samferdselsinfrastruktur som er av stor betydning for logistikkaktørene i regionen. De viktigste er:

- E39 Eiganestunellen/Rv 13 Ryfast
- E39 – Rogfast
- E39 – Ålgård-Søgne
- E134 Haugesund-Drammen

- Dobbeltspor på strekningen Sandnes-Egersund
- Bypakke Nord Jæren
 - E39 Smiene – Harestad
 - E39 Ålgård – Hove
 - Fv. 505 Skjæveland – Foss Eikeland (mulig oppstart i Jæren pakke 1)
 - Fv. 505 Foss Eikeland – E39
 - E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland
 - Fv. 409 Transportkorridor vest, Kvernevik – E39 i Randaberg
 - Rv. 509 Transportkorridor vest, E39 Solasplitten – Jåsund: Kombinert kollektiv og tungbilfelt
 - Bussvei 2020
 - Kollektivfelt E39 Schancheholen – Solasplitten

Veiprosjektene som ligger inne i Bypakke Nord Jæren vil i kombinasjon med de andre veiprosjektene sikre gjennomgående 4-feltsvei fra Kristiansand til Arsvågen. Samtidig vil Tananger/Risavika og Ganddal knyttes langt bedre opp mot E39 enn i dag.

De planlagte samferdselsinfrastrukturtiltakene nevnt over kan potensielt utløse betydelig regionale effekter for Rogaland. Tabellen under gir en samlet oversikt over betydningen infrastrukturtiltakene forventes å få for hhv. bo- og arbeidsmarkedet i Rogaland og logistikksektoren, basert på vurderinger som er nærmere grunnlagt i kapittel 9.

Tabell 0.1 *Vurdering av planlagte infrastrukturprosjekt etter betydning for bo- og arbeidsmarkedet og logistikksektoren i Sør Rogaland.*

Strekning	Betydning for		Trafikantnytte
	Bo- og Arbeidsmarked	Logistikksektoren	
E39 – Rogfast	Moderat	Stor	Ferjeavløsning og 30 minutters reduksjon
E39 – Ålgård-Søgne	Moderat	Stor	2 timers reduksjon mot Kristiansand
E134 Haugesund-Drammen	Liten	Stor	3-4 timers reduksjon mot Oslo
Rv 13 Ryfast	Stor	Liten	Ferjeavløsning og 50 minutters reduksjon
Dobbeltspor på strekningen Sandnes-Egersund	Moderat	Moderat	Økt regularitet og kapasitet
Bypakke Nord Jæren	Stor	Stor	Økt kapasitet i transportnett i byområdet

Oppsummert er det standardheving av veistrekninger som utgjør hovedkorridorene for godstransport til og fra Sør Rogaland som er mest betydningsfull for logistikksektoren, der E39 er den desidert viktigste. Også E134 kan få stor betydning for logistikksektoren i Sør Rogaland, da E134 i kombinasjon med Rogfast kan bli korteste rutevalg mellom regionen og Østlandet. Ryfast vil i hovedsak få betydning for bo- og arbeidsmarkedet i Sør Rogaland. Her er tiltakene som ligger inne i Bypakke Nord-Jæren avgjørende for

hvordan situasjonen for logistikkaktørene i Rogaland vil utvikle seg i framtiden. Dersom tiltakene viser seg å ikke være tilstrekkelige for å ta unna trafikkveksten med alternative transportformer enn bil, vil regionen få en betydelig utfordring med kø, som i særlig stor grad vil gå utover logistikkaktørene når godset skal distribueres. Dobbeltspor på strekningen Sandnes-Egersund vil bedre dagens situasjon for godstransport i moderat grad, da det er betydelig persontogtrafikk, samt få og korte krysningsspor på denne strekningen, som kan føre til ventetid. Det er imidlertid andre tiltak, som utvidet kapasitet ved Jernbaneterminalen på Alnabru, økt kapasitet på jernbanenettet gjennom Oslo, samt oppgradering av strekningen Egersund-Kristiansand som er viktigst for å forbedre forholdene for godstransport på Sørlandsbanen.

Den storstilte investeringen i veiinfrastruktur fører imidlertid til flere uønskede effekter. Blant annet blir godstransport på vei betydelig mer konkurransedyktig mot sjø- og jernbanetransport over lengre avstander, noe som støtter kraftig opp under den eksisterende utviklingen, hvor det meste av veksten i godstransporten til og fra Sør Rogaland tas med veitransport, stikk i strid med nasjonale og internasjonale målsettinger. I tillegg medfører reduserte transportkostnader økt biltrafikk mot et allerede kapasitetsbegrenset veinett på Nord Jæren. Samtidig bidrar reduserte transportkostnader til en mer spredt vekst, ved at det blir mer hensiktsmessig å ta i bruk rimeligere landområder i større avstand fra eksisterende sentrumsområder.

Det er av den grunn viktig at en allerede før veiprojektene er ferdigstilt ser på, og iverksetter mulige tiltak med sikte på å begrense de uønskede effektene av de omfattende veiinvesteringene. Godstransport på jernbane er i utgangspunktet langt mer energi- og kostnadseffektivt per tonn/km enn godstransport på vei, uavhengig av hvor gode veiene er. Det er derfor mulig for jernbanen å ta en betydelig del av den forventede veksten i godstransport mellom Sør Rogaland og Østlandet. Dette avhenger imidlertid av at det ikke er kapasitetsbegrensninger hverken i jernbanenettet eller ved terminalene, samtidig som regulariteten kommer opp på et akseptabelt nivå. For sjøtransport er det først og fremst volumvekst og omlegging av dagens logistikkmønster, slik at en større andel av godset ankommer direkte til regionen i stedet for å rutes om havner på Østlandet eller Sverige, samt større og mer effektive skip, som vil bidra til å øke konkurranseevnen mot landtransport. Spredt vekst kan motvirkes gjennom en mer gjennomtenkt måte å styre denne på. Dette vil igjen gjøre det enklere å håndtere den medfølgende trafikkveksten med andre transportformer enn privatbil.

Innhold

FORORD	II
SAMMENDRAG	IV
1 INNLEDNING	1
2 METODE.....	2
2.1 Aktører som har blitt intervjuet i forbindelse med prosjektet	3
2.2 Undersøkelsesområdet	5
3 DAGENS LOGISTIKKSTRUKTUR.....	6
3.1 Viktig infrastruktur for logistikkaktørene	6
3.2 Terminalstruktur	7
3.3 Næringer i Sør Rogaland med godstransportbehov	9
4 DEN ØKONOMISKE UTVIKLINGEN I SØR ROGALAND	14
4.1 Befolkningsutvikling	14
4.2 Utvikling antall sysselsatte	17
4.3 Arbeidsmarkedet – pendlingsstrømmer av arbeidsreiser	19
4.4 Inntektsutvikling.....	21
5 UTVIKLING GODSTRANSPORT.....	22
5.1 Utvikling godstransport på veg til/fra Sør Rogaland	22
5.2 Utvikling Godstransport på sjø til fra Sør Rogaland	31
5.3 Jernbanetransport.....	39
5.4 Lufttransport	41
5.5 Oppsummering godstransport til og fra Sør Rogaland	42
6 TRENDER MED BETYDNING FOR LOGISTIKKNÆRINGEN I REGIONEN	48
7 OVERFØRING AV GODS FRA VEI TIL SJØ OG BANE	49
7.1 Generelle økonomisk utvikling.....	50
7.2 Konkurransforhold i godstransportmarkedet	50
7.3 Logistikkaktørenes tilpasninger.....	50
7.4 Tiltak som vil bidra til å overføre gods fra vei til sjø og bane i Sør Rogaland.....	53
8 PLANER FOR INFRASTRUKTURFORBEDRINGER I SØR ROGALAND	55
8.1 E39 - Rogfast.....	55
8.2 E39 – Ålgård-Søgne	55
8.3 E39 Eiganestunellen/Rv 13 Ryfast.....	56

8.4	E134 Haugesund-Haukeli-Drammen	56
8.5	Dobbeltspor Sandnes-Egersund	57
8.6	Bypakke Nord Jæren	57
9	EFFEKTER AV INVESTERING I SAMFERDSELSINFRASTRUKTUR	60
9.1	Generelle effekter av investering i samferdselsinfrastruktur	60
9.2	Effekten av Rogfast.....	63
9.3	Effekten av E134.....	66
9.4	Effekten av motorvei på E39 Ålgård-Søgne	67
9.5	Effekten av Ryfast.....	67
9.6	Effekten av Bypakke Nord Jæren	67
10	KONKLUSJON	68
	REFERANSER	71
	VEDLEGG	72
	Egersund havn	72
	Fjord Line	75
	Sandnes havn.....	80
	Nor Lines	82
	PostNord.....	85
	Mereco.....	87
	TerminalDrift AS	89
	Freja Transport & Logistics	91
	GMC	93
	Vareproduserende bedrifter etter næring	95

Figurliste

Figur 0.1	<i>Lokalisering av de største logistikkaktørene i Sør Rogaland (Kart: Kartverket).</i>	IV
Figur 0.2	<i>Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002-2014 for transport til og fra Sør Rogaland.</i>	V
Figur 0.3	<i>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.</i>	VII
Figur 0.4	<i>Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2014, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom.</i>	VIII
Figur 2.1	<i>Kart over undersøkelsesområdet.</i>	5
Figur 4.1	<i>Befolkningsutvikling i Rogaland og Sunnhordland mellom 1980 og 2014, og forventet utvikling (mellomalternativet) fram mot 2040. (Kilde: SSB Befolkningsstatistikk).</i>	15
Figur 4.2	<i>Befolkning etter kommuner på Nord jæren, Jæren og Dalane i 2014, og forventet utvikling (middels vekst) i 2020 og 2040. (Kilde: SSB Befolkningsstatistikk) ..</i>	16
Figur 4.3	<i>Utvikling i antall sysselsatte på Jæren og i dalane mellom 2000 og 2013, etter kommunen arbeidsplassen er lokalisert. (Kilde: SSB arbeidsliv).</i>	17
Figur 4.4	<i>Fordeling av sysselsatte på Jæren og Dalane i 2013, etter næring og arbeidssted. (Kilde: SSB arbeidsliv)</i>	18
Figur 4.5	<i>Andel sysselsatte etter bostedskommune med kommuner på hhv. Nord Jæren og Haugesund/Karmøy som arbeidssted i 2000 og 2013. (Kilde: SSB arbeidsliv)</i>	20
Figur 4.6	<i>Utvikling i gjennomsnittlig bruttoinntekt (nominell kroneverdi) per innbygger over 17 år, etter region og på landsbasis, i perioden 2001-2013. Kilde: Statistisk sentralbyrå, Lønn.</i>	21
Figur 5.1	<i>Antall kjøretøy som passerte tellepunktet ved Saglandsbakken i perioden 2009-2014, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 5,6 meter er vist på sekundærakse). Kilde: Trafikktellinger, Statens vegvesen.</i>	22
Figur 5.2	<i>Estimert godsmengde transportert via Krossmoen i 2011, etter kjøretøylengde. Oppskalert til totaltall for perioden 2009-2014.</i>	23
Figur 5.3	<i>Retningsfordeling av gods transportert over Krossmoen, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.</i>	24
Figur 5.4	<i>Fordeling av lastebilturer over Krossmoen etter sektor og transportkorridor.</i>	25

Figur 5.5	<i>Antall kjøretøy som løste billett over Mortavika-Arsvågen i perioden 2003-2014, etter kjøretøylengde. (NB! Kjøretøy under 6 meter er vist på sekundærakse). (Kilde: Ferjedatabanken)</i>	26
Figur 5.6	<i>Estimert godsmengde transportert over Mortavika-Arsvågen i perioden 2002-2014, etter kjøretøylengde.....</i>	27
Figur 5.7	<i>Retningsfordeling av gods transportert over Mortavika-Arsvågen, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.....</i>	28
Figur 5.8	<i>Fordeling av lastebilturer over Mortavika-Arsvågen etter sektor og transportkorridor.....</i>	29
Figur 5.9	<i>Oversiktskart over Risavika havn.....</i>	32
Figur 5.10	<i>Godsmengde håndtert over kaier i Risavika i perioden 2008-2013 (Offshore i grått). Kilde: Stavanger havn IKS.....</i>	33
Figur 5.11	<i>Godsmengde håndtert over større kaier under Stavanger Havn IKS i perioden 2008-2013 (Offshore i grått). Kilde: Stavanger havn IKS.....</i>	36
Figur 5.12	<i>Godsvolum i tonn håndtert over kaiene i Sandnes havn i perioden 2008-2014, kategorisert etter varetype. Kilde: Sandnes havn KF.....</i>	37
Figur 5.13	<i>Gods håndtert over Egersund havn i perioden 2003-2014, etter varetype. Kilde: SSB havnestatistikk.....</i>	39
Figur 5.14	<i>Utvikling i godstransport (tonn og omregnet til TEU-ekvivalenter), håndtert ved terminalen på Ganddal (Paradis og Sandnes før 2008) i perioden 2003-2014. Kilde: Terminaldrift AS.....</i>	40
Figur 5.15	<i>Godstransport over Sola lufthavn i perioden 2009-2014. Kilde SSB. .</i>	41
Figur 5.16	<i>Utvikling i gods transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002-2014, etter hvor godset ankom regionen. Rødt = vegtransport, grønt = jernbanetransport, blått = sjøtransport og oransje = lufttransport) Kilder: SVV - Trafikkdata, SBB - Havnestatistikk, Avinor/SSB og Terminaldrift AS.....</i>	42
Figur 5.17	<i>Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002-2014 for transport til og fra Sør Rogaland.....</i>	44
Figur 5.18	<i>Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom.....</i>	45
Figur 5.19	<i>Godstransport fra Sør Rogaland, etter opprinnelsessted og retning. Oppskalert til 2013-tall.....</i>	46
Figur 5.20	<i>Godstransport til Sør Rogaland, etter destinasjonssted og retning. Oppskalert til 2013-tall.....</i>	47
Figur 7.1	<i>Oversikt over faktorer som påvirker utviklingen i sjøtransport.</i>	49
Figur 8.1	<i>Oversiktskart over veiprosjekt som ligger inne i bypakke Nord Jæren.</i>	

Figur 9.1	Årsaksvirkningsmodell for regionale virkninger	63
-----------	--	----

Tabelliste

Tabell 0.1	Vurdering av planlagte infrastrukturprosjekt etter betydning for bo- og arbeidsmarkedet og logistikksektoren i Sør Rogaland.	IX
Tabell 3.1	Inndeling av vareproduserende næringsliv etter sektor	10
Tabell 4.1	Antall sysselsatte etter bosteds- og arbeidsstedskommune i Sør Rogaland i 2013, og andel som pendler utenfor kommunegrensen. (Kilde: SSB Arbeidsliv)	19
Tabell 4.2	Antall som pendler internt og mellom regioner i Rogaland og Sunnhordland, samt til Sökkelen. (Kilde: SSB Arbeidsliv).....	20
Tabell 5.1	Kaiavsnitt i Risavika Havn etter type skip, last og brukere. (Kilde: Risavika Havn)	32
Tabell 8.1	Distanse og reisetid på E39 på aktuelle strekninger mellom Vestlandet og Østlandet før og etter mulig oppgradering. (Kilde: Vegvesen 2015)	56
Tabell 9.1	Trafikkantnytte ved ulike bompengesatser som følge av Rogfast. (Kilde: Minken 2013).....	63
Tabell 9.2	Trafikkantnytte på aktuelle strekninger mellom Vestlandet og Østlandet etter mulige oppgraderingstiltak. (Kilde: Vegvesen 2015)	66
Tabell V3.	Varestrømsmatrise for bedrifter i jordbrukssektoren.....	95
Tabell 4.	Varestrømsmatrise for bedrifter i fiskerisektoren.	97
Tabell 5.	Varestrømsmatrise for bedrifter i oljesektoren.	98
Tabell 6.	Varestrømsmatrise for bedrifter i industrisektoren.	100
Tabell 7.	Varestrømsmatrise for bedrifter innen bygg og anlegg.	101
Tabell 8.	Varestrømsmatrise for bedrifter i matvaresektoren.	102
Tabell 9.	Varestrømsmatrise for bedrifter innen annen varehandel.	104

1 Innledning

Gode rammevilkår for transport- og logistikknæringen, slik at trygge, kostnadseffektive og pålitelige transportløsninger kan tilbys, er en viktig forutsetning for et attraktivt og konkurransedyktig næringsliv i Rogaland.

Fra 2008 og fram til i dag har Stavangerregionen tatt flere viktige grep for å forbedre forholdene for næringstransporten og støtte opp under Stavangerregionen som et nasjonalt logistikk-knutepunkt. De to viktigste tiltakene var å etablere en ny trafikkhavn i Risavika samtidig som utenriksferjeterminalen ble flyttet fra Stavanger sentrum til dette havneanlegget, og flytting og samlokalisering av de to tidligere godsjernbaneterminalene ved Paradis nær Stavanger sentrum og Sandnes sentrum til Ganddal.

Transport- og logistikknæringen er en bransje i stadig utvikling og endring. Innad i næringen skjer dette til dels i samspill med kunder/vareeier hvor det legges til rette for effektivisering gjennom sentralisering av lagerstruktur og hyppige leveranser på bestemte tidspunkt, og til dels som følge av konkurransen logistikkaktørene imellom, der kontinuerlig effektivisering og konsolidering er nødvendig for å være konkurransedyktig. I tillegg spiller også endrede ytre rammebetingelser, som infrastrukturutbygging, nye lover og regler, samt andre politiske vedtak og målsetninger, som ønske om dreining av gods fra vei til mer miljøvennlige transportformer, en viktig rolle i denne utviklingen.

Denne perspektivanalysen for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt i Sør Rogaland er en videreføring av et arbeid som startet i 2001, med fokus på Stavangerregionen og som deretter er blitt jevnlig oppdatert, sist i 2012.

Rapporten følger utviklingen i et 10-15 års perspektiv og gir et overordnet bilde for regionen på følgende områder:

- Utviklingen for godstransportnæringen og aktiviteten til fra, gjennom og internt i regionen.
- Et overblikk over viktige trender og hvilken innflytelse disse har for regionen i en næringstransportkontekst.

Den oppdaterer også samlet informasjon om:

- Utvikling av den fysiske infrastrukturen (nettverk og terminaler), regionalt nasjonalt og internasjonalt, og om kjente planer for videre utvikling/endringer.
- Volum oversikter for næringstransport (vei, bane, havn og sjø)
- Aktørbildet innen næringstransportmarkedet (vare eiere, transportører og speditører)

Fokuset i denne rapporten er særlig på situasjonen etter Rogfast og Ryfast, samt de tiltagende kapasitetsutfordringene på vegnettet i byområdet på Nord Jæren. Et annet viktig fokus er på tiltak som tar sikte på å overføre gods fra veg til sjø og bane, samt andre tiltak som er av betydning for å videreutvikle Nord Jæren som et transport- og logistikkknutepunkt.

2 Metode

Informasjonen som denne rapporten bygger på baserer seg på tre datainnsamlingsmetoder:

1. Litteraturanalyse – Innebærer en gjennomgang av ulike strategidokumenter som angir utviklingen av de ytre rammebetingelsene for logistikksektoren. Relevante dokumenter er Nasjonal Transportplan med tilhørende underlagsdokumentasjon, gjeldende Fylkesplaner innen samferdsel samt andre rapporter som fungerer som faktagrunnlag eller gir innblikk i problemstillingene som gjennomgås i perspektivanalysen.
2. Intervju med logistikkaktører: Det er totalt gjennomført intervju med 10 logistikkaktører som har betydelig virksomhet på Nord Jæren. I tillegg benyttes informasjon fra 14 intervjuer gjennomført på Haugalandet, der dette også er relevant for Nord Jæren, samt tidligere intervju gjennomført i forbindelse med dette prosjekt. Det ble i forkant utarbeidet et sett med spørsmål som fungerte som ramme for intervjuene, men disse ble vektlagt ulikt og tilpasset virksomheten til den enkelte aktør. Det ble også stilt individuelle oppfølgingsspørsmål.
3. Statistikk: Store deler av faktagrunnlaget bygger på rapporten Oppdatering av godsundersøkelsen i Rogaland som er gjennomført parallelt med gjennomføringen av Perspektivanalysen. Denne undersøkelsen gir grunnlagsdata om utviklingen i godstransport til/fra og innad i hhv. Sør-Rogaland og Haugalandet over tid etter transportform og retning. Samtidig gir undersøkelsene en oversikt over den generelle økonomiske utviklingen over tid. Det ble også samlet inn informasjon om varestrømmer fra logistikkaktørene i forbindelse med intervjuene.

2.1 Aktører som har blitt intervjuet i forbindelse med prosjektet

Intervju logistikkaktører

Nor Lines - er største operatør av sideport tonnasje i faste ruter i og til/fra Norge, og opererte i 2014 9 godsskip som går i ruter langs hele Norskekysten og til landene rundt Østersjøen, samt Nederland. I tillegg har selskapet ansvar for all godsdistribusjon med Hurtigruten. Selskapet har et omfattende nettverk av terminaler både i Norge og i Nord Europa.

Fjordline – Ferjerederi som driver ruten Bergen-Risavika-Hirtshals-Langesund, samt rutene Sandefjord-Strømstad og Kristiansand-Hirtshals (hurtigferje i sommersesongen).

PostNord (Tidligere Tollpost Globe) - PostNord er blitt til gjennom fusjon av de danske og svenske postselskapene, samt oppkjøp av en rekke private logistikselskaper. I dag består PostNords norske logistikkvirksomhet av 1600 medarbeidere fordelt på 40 enheter og selskapet håndterer mer enn 75 000 kolli. I 2013 omsatte PostNord i Norge for mer enn NOK 3.6 mrd

Freja Transport & Logistics - ble etablert i Danmark i 1985 og har i dag avdelinger i Danmark, Sverige og Finland, foruten Norge, og er med sine 15 avdelinger en av de største privateide transport- og logistikkvirksomheter i Norden. I Norge har de avdelinger i Oslo, Bergen, Kristiansand og Stavanger. Avdelingen i Stavanger dekker området fra Flekkefjord i sør til Sandvikvåg i nord.

Mereco - Fra og med 1. januar 2014 ble Mereco en del av PostNord Logistics. Mereco utfører transportoppdrag i fast rutesystem samt budbiloppdrag. De disponerer varebiler og små lastebiler med skap og lift. Har til sammen 30 biler (fra Caddy til 10 tonns lastebiler), 28 faste ruter og to budbiler som går «løst».

Terminaldrift Ganddal AS - Er et datterselskap av Cargonet som håndterer terminaldriften av Ganddal Jernbaneterminal.

Risavika havn har deltatt i styringsgruppen i forbindelse med utformingen av denne rapporten og bistått med oppdatert informasjon om deres situasjon.

Egersund Havn KF - er en kommunalt eid havn og er blant de viktigste mottakshavnene for fisk i Norge. Er i hovedsak en utskipingshavn for næringslivet i Dalane.

Sandnes Havn KF - er en kommunalt eid havn og har som mål å tilrettelegge for rimelig sjøtransport for næringslivet i regionen. Havnen har spesialisert seg på håndtering av stykk gods, men håndterer også tørrbukk- og breakbukkklaster og et mindre antall containere. Er i hovedsak en mottakshavn for næringslivet på aksene Forus-Bryne.

Telefonintervju vareproduserende næringsliv

GMC - GMC-gruppen er et lokalt industrikonsern i Stavanger, etablert i 1973, med fokus på skip, rigger og offshoreinstallasjoner. Aktiviteten er prosjektbasert og knyttet til ombygging, modifikasjon og reparasjon av skip, rigger og subseautstyr, samt mobiliserings- og demobiliseringstjenester for subseafartøyer.

Skretting – Fiskeforprodusent for oppdrettsnæringen, lokalisert i Hillevåg. Det meste av både ut- og inntransporten til fabrikkanlegget foregår med bår.

Marine Harvest Ryfylke – Lokalisert i Hjelmeland. Videreforedler oppdrettsfisk

Asko – Logistikkelskap som betjener Norgesgruppen sine matvarebutikker samt storhusholdninger og kiosker.

Baker Hughes – Oljeserviceselskap. Nylig slått sammen med Halliburton.

Felleskjøpet – Kraforprodusent for jordbrukssektoren. Betjener strekningen Sandvikvåg-Austagder fra anlegget i Hillevåg.

Relevante intervju fra Haugalandet

NCL - Containerrederi (Kontaktpersonen i NCL hadde god kjennskap til forholdende i Risavika havn)

Fatland Jæren - Kjøttforedlingsprodusent (Kontaktpersonen i Fatland Ølen hadde også god kjennskap til Fatland Jæren)

Aker Egersund – Verft (Kontaktpersonen i Kværner Stord hadde også god kjennskap til Aker Egersund)

2.2 Undersøkelsesområdet

Undersøkelsesområdet er definert som en korridor som strekker seg fra Mortavika i nord til Krossmoen i sør, og avgrenses i øst med E39 sør for Sandnes kommune (skravert område i Figur 1). Undersøkelsesområdet avgrenser hvilke havner og for hvilke steder langs vegstrekninger det samles inn statistikk fra i forbindelse med dette prosjektet. I tillegg har alle informanter det til felles at de har betydelig med godstransport til, fra og/eller internt i undersøkelsesområdet.



Figur 2.1 Kart over undersøkelsesområdet

Begrunnelsen for denne avgrensningen er å fange opp så mye som mulig av godstransporten på veg til og fra regionen, samtidig som samtlige godsterminaler og de fleste store vareeierne som betjener Stavangerregionen ligger innenfor dette området. Av den grunn vil alle aktører i dette området dra felles nytte av forbedringer i infrastrukturen internt, samt til og fra området.

3 Dagens logistikkstruktur

3.1 Viktig infrastruktur for logistikkaktørene

Samtlige av informantene som benytter veitransport oppgir E39 som den desidert mest betydningsfulle infrastrukturen for logistikkaktørene og næringslivet i Sør Rogaland. E39 går fra Ålborg i Danmark, via Kristiansand i Vest Agder, langs hele vestlandskysten til Trondheim i Sør Trøndelag. Så godt som alt gods som ankommer og sendes ut av Sør Rogaland på vei foregår langs E39, både i nord, mot Haugalandet, Bergensregionen og resten av Vestlandet og i sør mot resten av Norge, samt utlandet. Fordi E39 er så viktig for regionen, er det et ønske fra logistikkaktørene at denne veistrekningen prioriteres først ved oppgradering av veiinfrastrukturen, fordi de mener den holder en for lav standard veid opp mot betydningen den har for næringslivet i regionen.

De mest betydelige utfordringene på E39 i dag er økende trafikale utfordringer gjennom byområdene på Nord Jæren, på strekningen Ålgård-Arsvågen. Samtidig holder E39 dårlig standard på deler av strekningen Ålgård-Søgne som medfører lav gjennomsnittshastighet samt økt risiko for ulykker og forsinkelser. Rogfast, som avløser ferjesambandet Mortavika-Arsvågen og gjør strekningen Stavanger-Haugesund ferjefri, og dermed øker kapasiteten i vegnettet på strekningen Harestad-Arsvågen kraftig, løftes fram som det viktigste enkeltprosjektet for regionen. I dagens situasjon innebærer kryssing av Boknafjorden en betydelig barriere i form av redusert gjennomsnittshastighet på strekningen, ventetid på ferjer og risiko for innstilling av ferjeavganger på grunn av værforhold, særlig vinterstid. Flere av informantene peker også på at Rogfast i kombinasjon med oppgradert E134 over Haukeli vil gjøre dette til raskeste rutevalg mellom Nord Jæren og Østlandet. Om det blir foretrukket rutevalg avhenger av andre kostnader som bompenger og drivstofforbruk. For jernbaneterminalen på Ganddal og Risavika havn forventes Rogfast å øke terminalområdet, og av den grunn er dette prosjektet også viktig for å forbedre konkurransevilkårene for sjø og jernbanetransport.

Tiltak som reduserer de økende trafikale problemene gjennom byområdene på Nord Jæren trekkes også fram som svært viktige for at situasjonen for logistikkaktørene ikke skal forverres i framtiden. Her er det nødvendig å se på flere virkemidler i kombinasjon, der følgende tiltak er de mest betydningsfulle. Økt satsing på kollektivtransport for å øke kapasiteten i veinettet slik at trafikktoppene som oppstår i forbindelse med reiser til og fra arbeid om morgenen og ettermiddagen håndteres mer optimalt. Gjennomgående 4-feltsvei med planfrie kryss i byområdet. Flere ønsker også 6 felt på strekningen Stangeland-Schanceholen for å øke kapasiteten på den mest købelastede strekningen på E39. Også bygging av transportkorridor vest som en ringvei fra Stangeland, via Risavika og som kommer inn på E39 i Randaberg, trekkes frem av enkelte logistikkaktører, da dette vil både gi en alternativ kjørerute for gjennomgangstrafikken gjennom byområdet, samtidig som Tananger/Risavika-området, som inkluderer både havn og nasjonal hub for leveranser av utstyr til petroleumsaktiviteten offshore, knyttes bedre opp mot E39 og det øvrige veinettet i regionen.

Oppgradering, helst til motorveistandard med 4-felt, av strekningen Ålgård-Søgne, som er hvor det meste av godset ankommer Sør Rogaland på vei, trekkes også frem av flere logistikk-

og næringslivsaktører, særlig de som baserer seg på veitransport og de som har betydelige godsforsendelser mot Sørlandet, som Felleskjøpet, TINE og matvarekjedene, samt de som har betydelige godsforsendelser til og fra Sverige og Kontinentet, som oppdrettsnæringen. For sjø- og jernbanetransportørene anses motorveistandard på strekningen Ålgård-Søgne som en trussel, da veitransporten vil få langt bedre konkurransevilkår mot Østlandet og kontinentet.

Av andre viktige vegstrekninger i regionen er Rv 44 mellom Flekkefjord og Stavanger av stor betydning, særlig på aksene Stangeland-Egersund, og forbinder de rike jordbruksområdene på Jæren med Nord Jæren og Egersund.

Internt på Nord Jæren er Rv 509 som går fra Stavanger sentrum, rundt Hafrsfjorden via Tananger/Risavika og Sola lufthavn til Stangeland, en svært viktig strekning for næringstransporten til og fra Tananger/Risavika. Solasplitten som åpnet i 2012 mellom Sømmevågen og Forus/E39 er også en del av denne veien.

Rv 13 forbinder Nord Jæren med Ryfylke, men er ellers lite benyttet for næringstransport, da den holder lav standard på store deler av strekningen. Rv 13 går mellom Sandnes og Førde i Sogn og Fjordane og har en mer indre trase enn E39, via Ryfylke, Hardanger, Voss, Vik og Gaularfjellet. Ved Røldal er det mulig å ta inn på E134. Etter åpningen av Ryfast vil reisetiden redusere, og det kan tenkes at flere vil benytte Rv 13/E134 mot Østlandet sammenlignet med i dag. Strekningen mellom Nesvik, på nordsiden av Jøsenfjorden og Røldal holder imidlertid en svært lav standard, og det er ikke lagt opp til at rutevalget mellom Stavanger og Østlandet skal endres som følge av Ryfastutbyggingen.

3.2 Terminalstruktur

Som nevnt innledningsvis har Stavangerregionen tatt flere viktige grep for å forbedre forholdene for næringstransporten og støtte opp under Stavangerregionen som et nasjonalt logistikk-knutepunkt. De to viktigste tiltakene var å etablere en ny trafikkhavn i Risavika samtidig som utenriksferjeterminalen ble flyttet fra Stavanger sentrum til dette havneanlegget, og flytting og samlokalisering av de to tidligere godsjernbaneterminalene ved Paradis nær Stavanger sentrum og Sandnes sentrum til Ganddal. I forbindelse med samlokaliseringen ble det også sikret areal for at logistikkaktører kunne etablere seg med egne terminaler i tilknytning til jernbaneterminalen og god adkomst fra terminalen på Ganddal til E39. Dette ble gjort ved å legge om eksisterende Rv 44 forbi Ganddal sentrum, med en 4-felts vei til Stangeland, som også har lagt til rette for en betydelig befolknings- og næringslivsvekst i kommunene Klepp, Time og Hå.

Bygging av den nye trafikkhavnen i Risavika ble ikke på samme måte som for jernbaneterminalen på Ganddal støttet oppunder gjennom bedre tilknytning til det eksisterende vegnettet. Det var heller ingen logistikkaktører som etablerte seg med egen terminal i tilknytning til havnen, men flere logistikkaktører var allerede etablert i Risavika-området før havnen ble bygget ut. Dette er aktører som i hovedsak håndterer transportoppdrag for oljesektoren, og inkluderer bl.a. Bring, SR Group, som også har overtatt Panalpina sin basetransportvirksomhet, Kuehne+Nagel og Logi Trans.

Fra 2008 og frem til i dag er det også etablert en rekke nye kontorarbeidsplasser i Risavika, hovedsakelig i tilknytning til oljeserviceselskapene Halliburton og Baker Hughes (som nå er slått sammen), samt Schlumberger og Conoco Philips, slik at trafikksituasjonen i Risavika er kraftig forverret i denne perioden. Ferdigstilling av Solasplitten i 2012 forbedret adkomsten til havnen, og det bygges for tiden et kombinert kollektiv- og tungbilfelt mellom Risavika og Sømmevågen, det første i Norge, og knytter Risavika langt bedre opp mot E39 i sør. I tillegg planlegges det å forbedre adkomsten til Risavika fra E39 i nord gjennom vegprosjektet Transportkorridor Vest. Etter dette vil havnens tilknytning til det øvrige vegnettet være tilstrekkelig godt utbygd.

Siden åpningen i 2008 har Risavika havn lyktes å få overført de fleste faste ruteanløpene til Risavika, og havnen anløpes flere ganger i uken av følgende rederi: Sea Cargo (RORO), Containerrederiene Seago Line (Maersk), European Container Line (ECL), Nortsea Container Line (NCL) og Samskip, samt BBC Chartering som driver innen prosjektlast.

I tillegg til Risavika havn, er det også flere spesialiserte kaianlegg for håndtering av bulklaster og basevirksomhet som sorter under Stavanger Interkommunale havnedistrikt, samt to andre havnedistrikt i Sør Rogaland, de kommunalt eide havneforetakene Sandnes og Egersund havn. Sandnes havn er en offentlig trafikkhavn på Nord Jæren for rederi i faste og halvfaste ruter, og er spesialisert på håndtering av stykk gods. I tillegg håndteres det også tørrbulk- og breakbulklaster og et mindre antall konteinere. I dag anløpes havnen i hovedsak av to aktører, Nor Lines som etablerte seg med ny terminal på Somaneset i 2012, og Wilson. I tillegg håndterer havnen også sporadiske anløp av chartrede skip, i hovedsak bulkskip. Innen de neste to årene planlegger Sandnes havn å flytte all aktivitet til Somaneset, 5 km lengre ute i Gandsfjorden. På det nåværende kaianlegget ved Elvegata, innerst i Gandsfjorden, vil det legges til rette for boliger og næringsareal. Sandnes havn muliggjør at sjøtransportkunder på aksene Forus-Bryne kan betjenes med rimeligere distribusjonstransport enn hva som er mulig fra Risavika. Egersund havn tilbyr havnetjenester for næringslivet i Dalane, i tillegg til å være blant Norges største mottakshavner for pelagisk fisk.

Som en følge av investeringene som er foretatt i havne- og jernbaneterminaler, har Stavangerregionen blant de mest moderne multimodale terminalstrukturene i Norge, og ligger langt foran de andre store byregionene, Bergen og Trondheim der terminalene fortsatt er lokalisert i sentrumsområder med betydelige trafikale problemer. At terminalene ikke er samlokalisert medfører ikke en vesentlig ulempe for brukerne, da det er svært lite gods som potensielt kan overføres direkte mellom sjø og bane. Grunnen er at nærsjøfartrutenettet mellom kontinentet og Norge er godt utbygd, slik at det er langt rimeligere å ta godset inn til nærmeste havn fremfor å rute godset til en sentralhavn for videredistribusjon med jernbane. Den eneste ulempen med en todelt løsning er at logistikkaktører som benytter både sjø- og jernbanetransport ikke kan etablere seg med egen terminal som ligger nært både havnen og jernbaneterminalen. Dette innebærer imidlertid en lav ekstrakostnad sammenlignet med kostnaden det ville medført å samlokalisere havnen og jernbaneterminalen, som ville krevd et eget jernbanespor til Risavika. I tillegg er dette en dårligere lokalisering for jernbaneterminalen enn Ganddal, da en betydelig og økende del av godset med jernbane har områder sør for Ganddal som opprinnelse/destinasjon.

Samtlige av de store logistikkaktørene i Norge er etablert med egne godsterminaler i Sør Rogaland. PostNord og DB Schenker er lokalisert på Ganddal, like utenfor jernbaneterminalen.

Bring sin terminal er på nåværende tidspunkt lokalisert i Risavika Nord, ved Norsebasen, men vil innen kort tid etablere en ny felles gods- og postterminal for Bring og Posten i tilknytning til jernbaneterminalen på Ganddal. Nor Lines, som tidligere holdt til i nabobygget til dagens Bring-terminal i Risavika, flyttet i 2012 til en ny terminal på Somaneset, direkte tilknyttet framtidens Sandnes havn. DHL og Freja Transport & Logistics holder til i Lagerveien på Forus, i samme terminalbygg som Godsterminalen. Godsterminalen er en felles terminal for logistikkaktører for å betjene perifere områder hvor det ikke er hensiktsmessig å sette opp egne distribusjonsruter, som Finnøy, Kvitsøy og Ryfylke. DHL har planer om å flytte sin terminal til Sola Lufthavn. Kuehne + Nagel sin terminal ligger i Risavika, og er forbundet med Risavika havn gjennom en intern havnevei som muliggjør trekking av containere med terminaltraktorer direkte til/fra ISPS-området. SR-transport er også lokalisert i Risavika, i nærheten av utenriksterminalen, men er ikke direkte tilknyttet havnen gjennom en intern vei. Av de mindre logistikkaktørene er Logi Trans etablert i Risavika, i nærheten av SR Transport, D. Danielsen har flyttet fra Risavika til Forus vest, Håkull transport er etablert med ny terminal på Lura, der også DSV holder til, og Nortemp bygger ny terminal i Ørnatua næringspark i nærheten av Bryne.

3.3 Næringer i Sør Rogaland med godstransportbehov

Den vareproduserende delen av næringslivet er blitt langt mindre stedbunden enn tidligere. Tilgang på rimelig godstransport har medført at transport- og logistikk-kostnadene utgjør en forholdsvis lav andel av de totale produksjonskostnadene innen industrisektoren, og lokaliseres av den grunn etter andre kriterier enn resten av næringslivet. Tilsvarende bidrar infrastruktur som fly og internett til at deler av tjenestesektoren kan betjene et globalt marked uavhengig av geografisk plassering. Begge næringene er imidlertid avhengig av tilgang til et kompetent arbeidsmarked som gir konkurransedyktige produksjonsforutsetninger, og dette er i stor grad med på å bestemme lokalisering. Innen sektorer som er særlig avhengig av teknologisk utvikling spiller også nærhet til oppdragsgivere, eller et spesifikt økonomisk økosystem som innebærer nærhet til et spesifikt fagmiljø eller tilgang til kapital, en avgjørende rolle for hvor det er gunstig å lokalisere bedriften. Av den grunn ser en at ikke stedbunden industri- og tjenestesektorer ofte danner klynger, først og fremst for å trekke til seg kompetanse fra eksisterende virksomheter der de ansatte har den etterspurte kunnskapen. Innen matvareproduksjon spiller også tollvern en viktig rolle, som bidrar til at store deler av den norske matvareindustrien må lokaliseres nasjonalt.

At ikke stedbunden industri danner klynger bidrar til at industrien regionene er blitt mer spesialisert enn tidligere, slik at kun industrivirksomhet som har spesielle fortrinn i regionen lokaliseres her, mens annen industri flytter ut. Tjenesteleverandørene til industrien foretar en tilsvarende tilpasning og etablerer seg i de samme næringsklyngene som den ikke stedbundne industrien.

For Sør Rogaland har dette ført til at det i hovedsak er petroleumsrelatert industri og tjenesteytende virksomhet som etablerer seg i regionen, som følge av at de største operatørselskapene er etablert med hovedkontor i regionen, mens annen industri velger å lokalisere seg andre steder. Som følge av at de første feltene på Norsk sokkel ble forsynt ut fra Risavika har områdene rundt Risavika utviklet seg til å bli en nasjonal hub for utstyr som benyttes til utvinning av petroleumsprodukter. I tillegg har det oppstått en klynge av

matvareindustribedrifter i regionen som følge av at en betydelig del av matvareproduksjonen nasjonalt forekommer i Rogaland. Landing og videreforedling av pelagisk fisk er fortsatt en viktig næring på Karmøy og i Egersund.

Videre beskrives viktige deler av det vareproduserende næringslivet i Sør Rogaland, kategorisert etter følgende sektorer:

Tabell 3.1 *Inndeling av vareproduserende næringsliv etter sektor*

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
Bygg og anlegg	Transport av konstruksjonsmateriale, og massetransport av stein, sand/pukk og lignende
Matvaresektor	Omfatter distribusjon av varer til matbutikk, samt all transport av bearbeidede matvarer.
Annen varehandel	Omfatter distribusjon av andre varer til butikk, samt transport av varer for varehandel til og mellom lager.

Jordbrukssektoren

I jordbrukssektoren er de største godsvolumene som genereres leveranser av kraftfor og kunstgjødsel. Dette kommer i hovedsak inn til Rogaland som bulkleveranser med båt til kaianlegg på Tau (Tau mølle), Hillevåg (Kraftfor Felleskjøpet, 370.000 tonn i 2013) og Sirevåg (Kunstgjødsel felleskjøpet, 50.000 tonn i 2013). En del mindre leveranser som benyttes i kraftforblandingene kommer med lastebil, hovedsakelig fra Østlandet. Distribusjon til gårder skjer utelukkende med lastebil. Felleskjøpet har for eksempel 50 vogntog som gjennomfører fra 1-3 leveranser daglig til gårdsbruk fra og med Sunnhordland i nord til og med Agder i sørøst. Tyngdepunktet for leveransene av kraftfor er Sør Rogaland, (80 % av leveransene), mens det er likt fordelt mellom Haugalandet og Agder (10 % hver).

Skogbrukssektoren

Skogbrukssektoren er en svært transportintensiv næring, som er avhengig av rimelig transport for at det i det hele tatt skal lønne seg å ta ut og levere tømmer. Tilgang til hogstmoden skog i Rogaland har økt betraktelig, som følge av gjengroing av utmark og at skog som ble plantet i forbindelse med store skogsplantingsprosjekt på 50-70-tallet nå er blitt hogstmoden. Papirindustrien har i den seinere tid imidlertid hatt betydelige vanskeligheter med å drive lønnsomt, noe som har ført til nedleggelse. Dette gjør at tømmeret må transporteres over lengre avstander nå enn tidligere. Før var det vanlig at tømmeret som tas ut i Sør Rogaland ble skipet ut som break bulk fra Sandnes havn, men denne aktiviteten er blitt betraktelig redusert de siste 6 årene.

Fiskerisektoren

Innen fiskerisektoren inngår havfiskere, oppdrettsanlegg, virksomheter som har leveranser til disse samt industri som viderefører fisken. Det foregår et betydelig omfang transport av fersk og frossen fisk fra foredlingsanlegg til destinasjoner på kontinentet. Fra godsundersøkelsen er det identifisert at transport av fersk fisk fra områder nord for Boknafjorden går via Oslo. Oppdrettsnæringen på Haugalandet opplyser at dette nå er i ferd med å endres, og en økende del av produksjonen sendes direkte til kontinentet via E39. Fra Ryfylke går det meste av fisken med lastebil via Kristiansand til kontinentet, mens en mindre andel går via Oslo. I samtaler med Marine Harvest oppgav kontaktpersonen at avgangstidene til Fjordline, som har avgang fra Risavika i 8-9-tiden, ikke passer med deres produksjonsopplegg. Det ideelle hadde vært at avgangen gikk seinere, fra midnatt til kl 2.

Karmsund havn og Egersund havn er betydelige mottakshavner av pelagisk fisk. Det meste av dette transporteres direkte ut igjen som frossen fisk eller oppmalt til fiskeolje og mel med båt.

Skretting, som er lokalisert i Rogaland med produksjonsanlegg i Hillevåg, er en betydelig leverandør av for til oppdrettsnæringen. Av inngående godsstrømmer foregår det meste som bulkleveranser med båt. Virksomheten har stort fokus på rimelige transportløsninger, og benytter sjøtransport der det lar seg gjøre. Også mindre leveranser av ingredienser som blandes inn i fiskeforet kommer med båt, og da via Risavika Havn. Uttransporten skjer hovedsakelig med spesialbygde skip som leverer for direkte til oppdrettsanlegg i bulk. Egersund net er en betydelig leverandør av noter og merder til oppdrettsnæringen. Siden denne typen leveranser ofte er store og uhåndterlige enheter, transporteres dette ofte med båt, der Norlines tar seg av selve transporten.

Oljesektoren

Oljesektoren er den mest dominerende sektoren i Sør Rogaland, og hele verdikjeden er representert i regionen (Blomgren 2015). Risavika er i dag det nasjonale logistikk-knutepunktet for leveranser av utstyr til oljeindustrien, og samtlige av de største oljeservicebedriftene, Schlumberger, Halliburton og Baker Hughes (de to sistnevnte har nå fusjonert til et selskap) er lokalisert i Risavika. Bedriftene mottar gods fra fabrikker lokalisert over hele verden, men en andel produseres også lokalt, hovedsakelig på Jæren. Utstyr til oljesektoren er i hovedsak av høy verdi, samtidig som det er svært kostbart for operatørene å stenge ned produksjonen dersom de ikke mottar leveransene i tide. Dette gjør at det er høy betalingsvillighet for å velge de raskeste transportløsningene i denne sektoren som fører til

relativt mye bruk av fly og lastebil. Hasteleveranser til Risavika skjer ofte med fly til Amsterdam eller Frankfurt og bil derfra til Risavika. Kontaktperson i Baker Hughes oppgav at de ofte benytter lastebil i stedet for sjøtransport fra Rotterdam/Bremerhaven, for å redusere transporttiden. Vedkommende var også overrasket over at sjøtransport var såpass dyr på korte strekninger. Til og med Kristiansund er det like billig for dem å benytte lastebil som båt. Båt velges kun ved store leveranser dersom det ikke er nok biler tilgjengelig eller ved bulkleveranser, typisk boreveske.

Leveranser ut foregår hovedsakelig med den såkalte oljeekspressen, som er biler som går i ruter mellom Risavika og oljebasene langs kysten. Det er god retningsbalanse, da utstyr som sendes ut, i stor grad transporteres tilbake for vedlikehold og reklassing etter endt oppdrag. SR transport opplyser at de har biler stand by for å dekke hurtigleveranser. Over tid har oljeekspressen utviklet og tilpasset seg slik at de kan tilby skreddersydde transportløsninger til oljesektoren som hovedsakelig er bilbasert.

Industriektoren

I den seinere tid er industriektoren betydelig redusert i omfang. Samtidig har eksisterende industri med store transportbehov tilpasset seg slik at sjøtransport kan benyttes direkte fra egne kaianlegg. I Rogaland er Hydro Aluminium på Karmøy og plogprodusenten Kverneland de største industriaktørene. Laerdal medical som produserer medisinsk utstyr er også en betydelig aktør. Andre virksomheter som Aarbakke og Smith stål inngår i sektorer som de leverer til, hvv. Oljesektoren og Bygg og anlegg.

Bygge- og anleggssektoren

Jæren har tradisjonelt hatt store virksomheter knyttet til bygge- og anleggsvirksomhet. Teglværksindustri, ferdighusbedrifter og betong / steinindustri er eksempler på den type virksomheter som har vært godt representert i regionen. Særlig på betongsidene synes det å være etablert en næringsklynge i Sandnes / Klepp området. Dør og vindusproduksjon i på Moi og i Dirdal er også eksempler på industribedrifter innenfor dette næringssegmentet. Disse bedriftene produserer både for et lokalt og regionalt marked, men også for eksport ut av regionen nasjonalt og internasjonalt. Bygge- og anleggsvirksomheten internt på Jæren genererer også mye transportvirksomhet både mht. leveranser av råvarer og ferdige produkter (trelast, isolasjon, takstein, kjøkken, bad, osv) og transport ut fra grossister og butikker til byggeplass. Leveranser av trelast kommer hovedsakelig fra Østlandet eller Sverige, og da med lastebil.

Matvaresektoren

Sør Rogaland har betydelig aktivitet innen matvaresektoren, der matforedlingsbedrifter som Tine, Q-meieriene, Nortura og Fatland, samt matvarekjedene inngår. På grunn av særregler for å beskytte norsk landbruk er det begrenset import eller eksport av matvarer fra Norge. Tine eksporterer rundt 4000 tonn ost, hovedsakelig til Canada og USA. Dette går med båt fra Risavika. Det er fire dominerende distribusjonsselskap for matkjeder i Norge, Norgesgruppen/Asko, Rema 1000, Coop og ICA/RIMI (de to sistnevnte har nå fusjonert til et selskap). Alle er lokalisert med regionlager i Stavangerregionen. Den største aktøren, Asko, oppgav at de mottar 20 % av varene inn til regionlageret fra sentrallager i Oslo, mens resten er direkte leveranser, enten til butikk (melk og brus) eller til lageret på Skurve. Selskapet Unil

i Moss håndterer det meste av importerte matvarer, og da særlig egne merker som Eldorado, First price og Jakobs utvalgte. Import av frukt og grønt skjer gjennom selskapet BAMA, som er eid i lag med Rema 1000 og håndterer frukt/grøntimport for begge disse kjedene. Da dette ofte er transport med korte ledetider og krav til temperaturregulering, samtidig som det er god tilgang på thermotransport på vei fra Europa til Norge, som transporterer fisk fra Norge mot Kontinentet, går import av frukt/grønt som regel med bil fra Kontinentet.

Bedriften Norsk hundefor, lokalisert i Hå kommune, foredler restproduksjon fra slakterier i Norge til hundefor som hermetiseres på boks. Det meste av dette selges på kontinentet, først og fremst Tyskland. Speditøren til denne bedriften benytter Fjordline til å transportere varene til kontinentet. Leveranser av slakt transporteres med lastebil.

Matvaresektoren genererer betydelige godsmengder, men omfang av import og eksport er kunstig begrenset. Veitransport foretrekkes ofte for leveranser fra kontinentet, på grunn av korte ledetider og god tilgang på thermotransport.

Annen varehandel

Sektoren annen varehandel har høy andel importerte varer og lav andel eksport. Det meste av varehandelen er organisert gjennom større kjeder som typisk har sentrallager i Østlandsområdet eller Sverige/Danmark, men større parti ankommer butikkene direkte, ex works, hvor leverandørene ordner med transporten. Dette skjer hovedsakelig med landtransport. Kjeden som i størst grad benytter sjøtransport er Europris, som har spesialisert seg på import av non food varer, hovedsakelig fra Sørøst Asia. Hovedlager er i Moss, hvor varer distribueres til butikker langs kysten med Nor Lines. Det hender også at kjeden tar inn store parti direkte fra Asia til butikk med container til nærmeste havn.

4 Den økonomiske utviklingen i Sør Rogaland

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, mens endring i antall sysselsatte innen vareproduserende industri indikerer utviklingen i godstransport for næringslivet. Videre i dette kapitlet gis det en nærmere beskrivelse den økonomiske utviklingen som har forekommet i undersøkelsesområdet de siste 10-15 årene, og baserer seg i hovedsak på offentlig statistikk på kommunenivå utgitt av Statistisk sentralbyrå (SSB).

4.1 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 4.1 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 %.

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

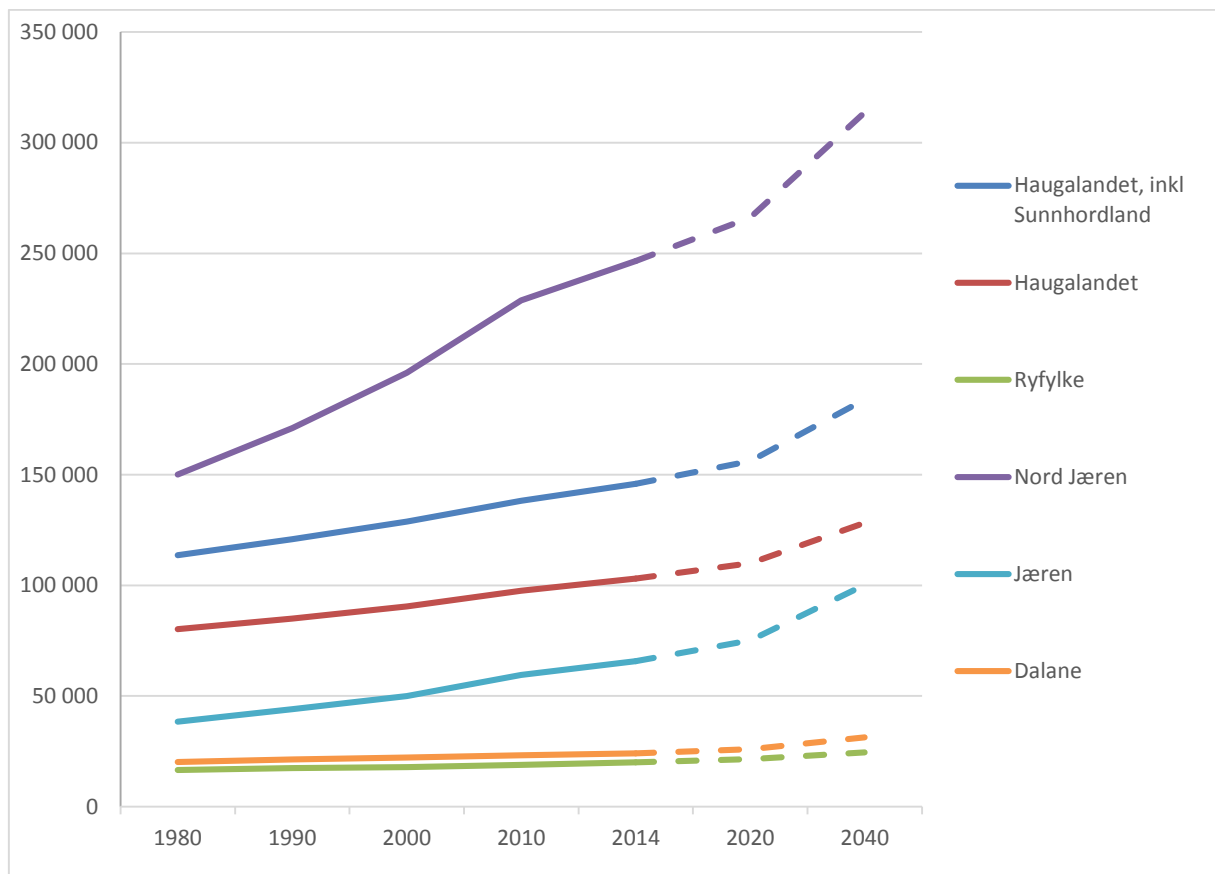
2 Kommunene Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy, Randaberg, Stavanger, Sola og Sandnes er gruppert til Nord Jæren

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

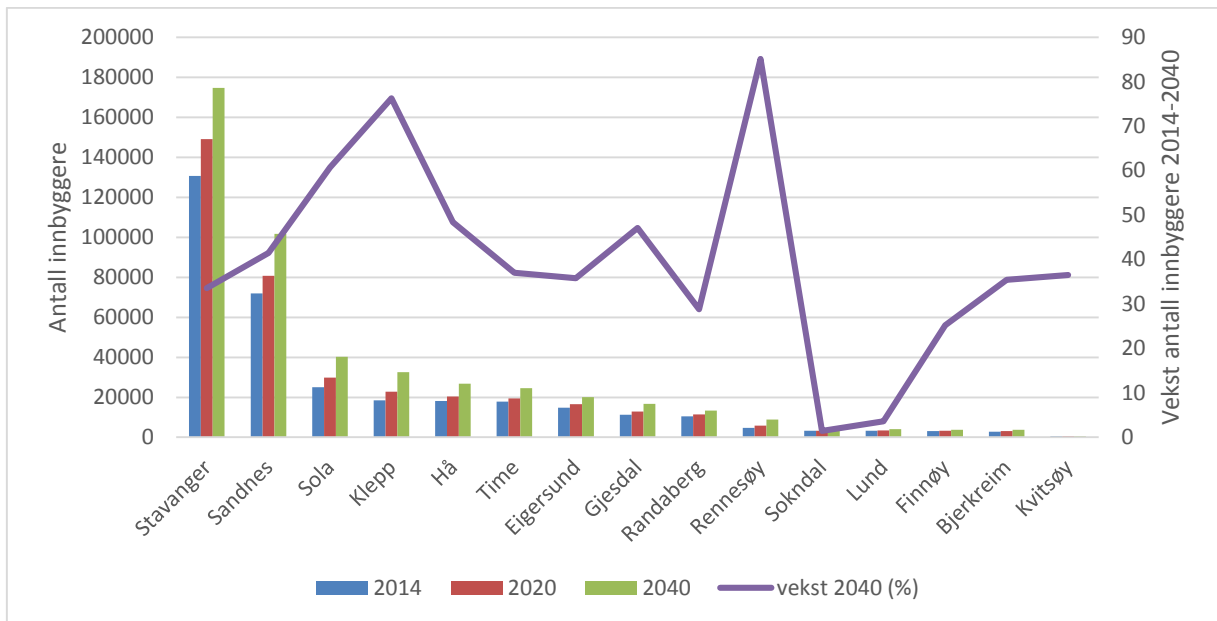


Figur 4.1 *Befolkningsutvikling i Rogaland og Sunnhordland mellom 1980 og 2014, og forventet utvikling (mellomalternativet) fram mot 2040. (Kilde: SSB Befolkningsstatistikk)*

Prognosene fram mot 2020 og 2040 (SSB befolkningsframskrivninger 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.

Mellomalternativet eller hovedalternativet i SSBs befolkningsframskrivninger er en framskriving av den norske befolkningen og befolkningen i kommunene med forutsetninger om middels fruktbarhet, middels levealderutvikling og middels innvandring. Flyttemønstrene er basert på observerte rater de siste fem årene før startåret. Mellomalternativet i SSBs befolkningsframskrivninger regnes som det mest sannsynlige av de ulike alternativene. Befolkningsframskrivningen tar dermed ikke hensyn til økt befolkningsvekst grunnet regionforstørring som følge av nye infrastrukturprosjekt som utvider ABS-regionen.

Figuren under viser befolkningen per 1.1.2014 i kommunene på Jæren og i Dalane, samt forventet befolkningsvekst frem mot 2040 i henhold til mellomalternativet i SSB.

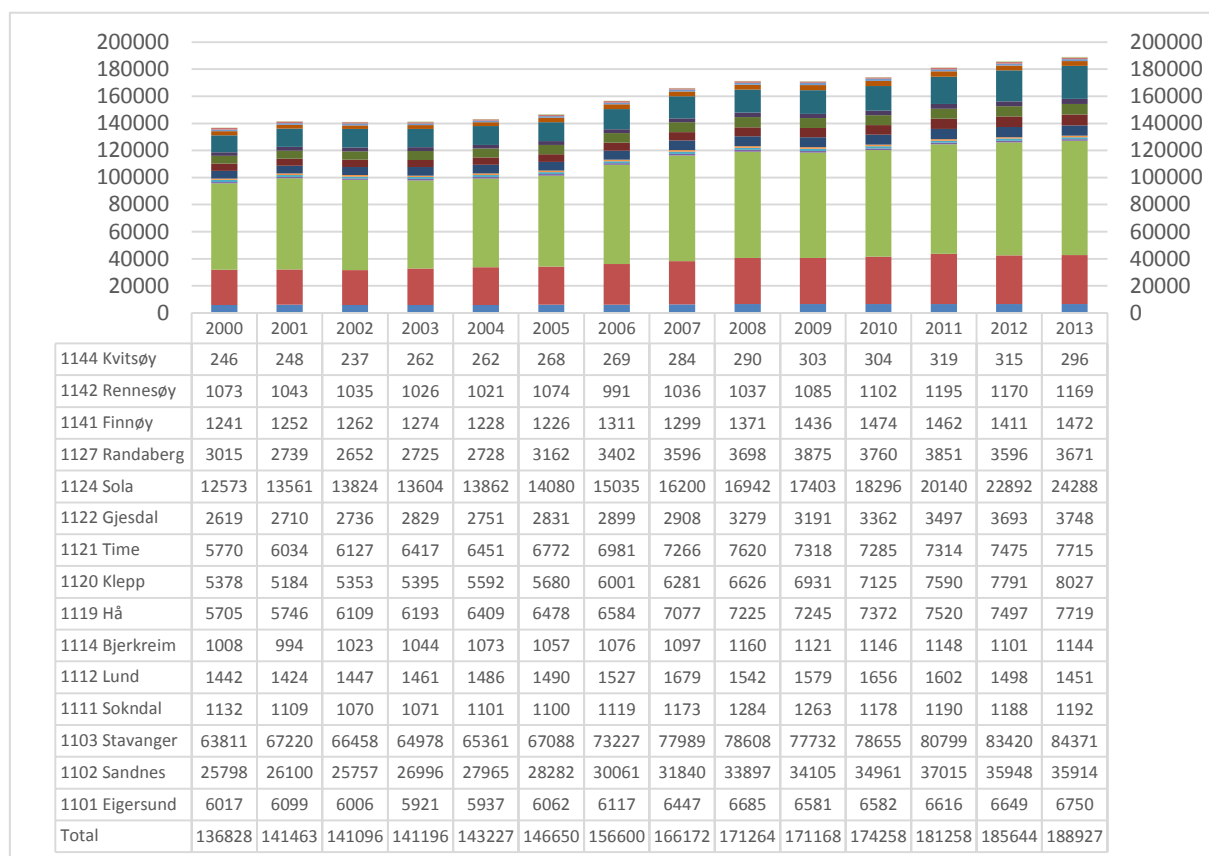


Figur 4.2 *Befolkning etter kommuner på Nord jæren, Jæren og Dalane i 2014, og forventet utvikling (middels vekst) i 2020 og 2040. (Kilde: SSB Befolkningsstatistikk)*

Stavanger er den største kommunen i undersøkelsesområdet, med oppunder 130.000 innbyggere, etterfulgt av Sandnes med en befolkning på 72.000 innbyggere i 2014. Deretter følger Sola kommune med 25.000 innbyggere, og Jærkommunene Klepp, Hå og Time, alle med rundt 18.000 innbyggere. Legger en til grunn mellomalternativet til SSB er Rennesøy den kommunen som vil oppleve høyest prosentvis vekst fram mot 2040 med rundt 85 % økning i befolkningen. Deretter følger kommunene Klepp, Sola og Gjesdal, med en forventet befolkningsvekst på hhv. 76 %, 61 % og 47 %. Lund, og Sokndal er de kommunene i undersøkelsesområdet det forventes lavest befolkningsvekst fram mot 2040. Den sterkeste befolkningsveksten i Sør Rogaland forventes å komme i bykommunene på Nord Jæren, men i prosent er det nabokommunene til disse som forventes å oppleve høyest vekst.

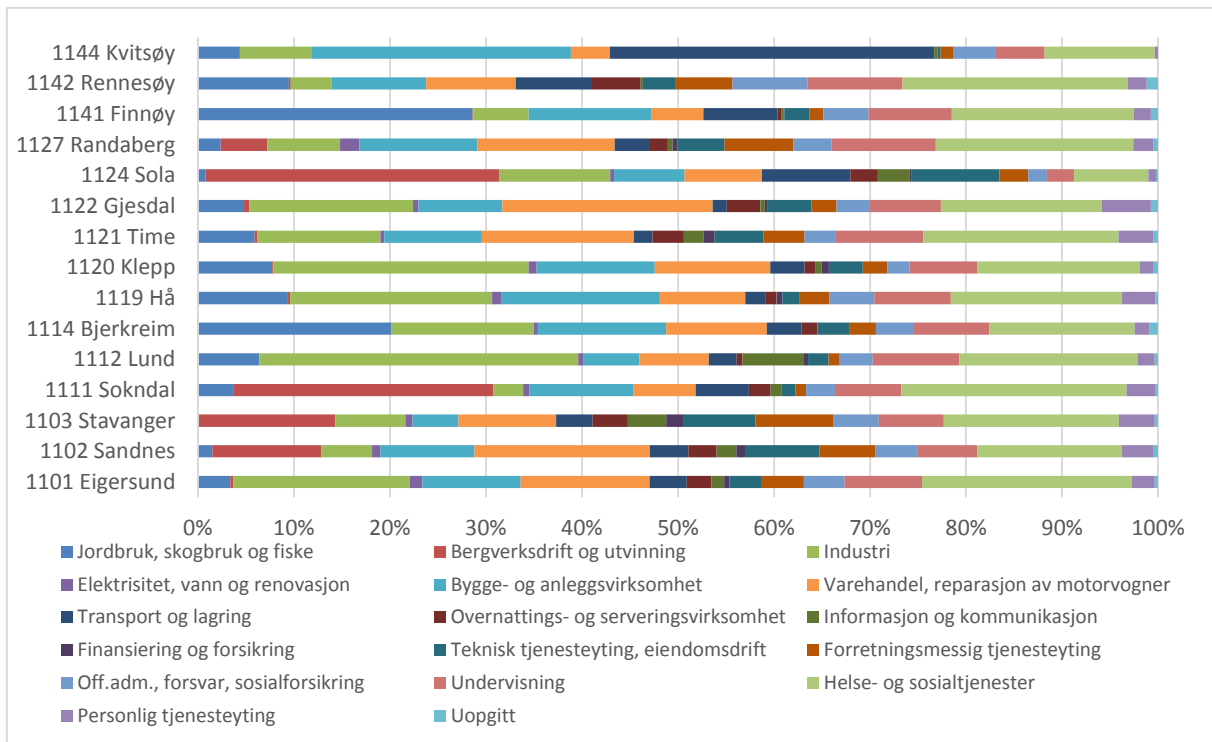
4.2 Utvikling antall sysselsatte

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 på Jæren og i Dalane fordelt etter kommune.



Figur 4.3 Utvikling i antall sysselsatte på Jæren og i dalane mellom 2000 og 2013, etter kommunen arbeidsplassen er lokalisert. (Kilde: SSB arbeidsliv)

Fra 2000 til 2013 er det blitt 47.000 (34,2 %) flere sysselsatte på Jæren og i Dalane. Den sterkeste veksten forekom i perioden 2004 til 2008 da antall sysselsatte økte med rundt 25.000 ansatte som er en vekst på 17,0 %. Stavanger er størst etter antall som arbeider i kommunen, med 84.000 sysselsatte. Sandnes er nest størst med 36.000 som arbeider i kommunen, mens Sola er den tredje største med 24.000. Rennesøy, samt Sandnes og Sola er de kommunene som har opplevd sterkest vekst i antall sysselsatte fra 2000 til 2013. I denne perioden økte antall sysselsatte med hhv. 57,6, 42,4 og 41,5 prosent.



Figur 4.4 *Fordeling av sysselsatte på Jæren og Dalane i 2013, etter næring og arbeidssted. (Kilde: SSB arbeidsliv)*

Figuren over viser fordeling av antall sysselsatte etter næring for kommuner i Sør Rogaland.

Finnøy og Bjerkreim har høyest andel sysselsatte innen primærnæringene jordbruk, skogbruk og fiske, med hhv 29 og 20 prosent av de sysselsatte. Kommunene med flest sysselsatte innen bergverksdrift og utvinning av råvarer, som er næringskoden operatørselskapene sorterer under, er Sola (31 %), Sokndal (27 %) (i denne kommunen er det ikke snakk om petroleumssektoren, men bryting av titanmalm), Stavanger (14 %) og Sandnes (11 %). Kommunene med flest sysselsatte innen industri er Lund med 33 % av samtlige sysselsatte, etterfulgt av Klepp (27 %), Hå (21 %) og Egersund (18 %). Kommunene med størst andel sysselsatte innen bygg og anlegg er Kvitsøy med 27 prosent, mens de andre kommunene ligger på mellom 6 og 13 prosent. Gjesdal og Sandnes har høyest andel sysselsatte innen varehandel med hhv 22 og 18 %. Andelen som arbeider innen transport og lagring utgjør typisk rundt 4 prosent av totalt antall sysselsatte i kommunene. I den minste kommunen, Kvitsøy arbeider imidlertid hele 34 prosent av de sysselsatte innen denne sektoren.

4.3 Arbeidsmarkedet – pendlingsstrømmer av arbeidsreiser

Tabellen under angir antall sysselsatte i kommunene i Sør Rogaland etter bosted og arbeidssted i 2013. Det vil si at den angir antall som bor og arbeider innen samme kommune, samt antall som pendler mellom de ulike kommunene. I kolonnene er kommunene kun angitt med kommunenummer. Kommunenummer og nummer er oppgitt radvis i venstre kolonne. Andel sysselsatte som pendler til arbeidssted utenfor kommunegrensen er angitt i kolonnen lengst til høyre.

Tabell 4.1 *Antall sysselsatte etter bosteds- og arbeidsstedskommune i Sør Rogaland i 2013, og andel som pendler utenfor kommunegrensen. (Kilde: SSB Arbeidsliv)*

Fra/Til	1101	1102	1103	1111	1112	1114	1119	1120	1121	1122	1124	1127	1141	1142	1144	Total	Andel pendling
1101 Eigersund	5650	224	490	80	30	153	176	58	96	19	152	3	0	3	1	7135	21 %
1102 Sandnes	43	17910	11907	5	3	22	319	1115	603	641	3939	189	8	19	17	36740	51 %
1103 Stavanger	96	7320	49347	6	11	21	121	406	251	182	7347	1180	54	137	34	66513	26 %
1111 Sokndal	272	34	65	1015	19	5	7	2	3	2	27	0	0	0	0	1451	30 %
1112 Lund	104	18	46	34	1120	18	16	9	7	11	28	2	0	0	0	1413	21 %
1114 Bjerkreim	218	113	111	4	2	839	68	32	23	75	41	2	0	0	0	1528	45 %
1119 Hå	143	724	777	2	2	20	5625	628	1243	61	382	16	1	3	1	9628	42 %
1120 Klepp	17	1699	1663	2	0	9	425	3756	1121	103	982	32	1	8	7	9825	62 %
1121 Time	35	1323	1586	1	1	10	620	1272	3870	160	653	21	4	0	3	9559	60 %
1122 Gjesdal	17	1487	1116	1	2	26	104	274	205	2374	463	25	3	3	1	6101	61 %
1124 Sola	15	1879	4947	1	1	1	38	227	67	32	5504	154	3	5	10	12884	57 %
1127 Randaberg	4	450	2452	0	1	1	5	22	14	6	632	1626	7	47	10	5277	69 %
1141 Finnøy	0	38	218	1	0	0	7	8	7	1	56	23	1219	27	2	1607	24 %
1142 Rennesøy	5	154	929	0	0	2	8	13	4	4	183	162	71	888	8	2431	63 %
1144 Kvitsøy	1	14	82	0	0	0	0	0	3	0	15	10	1	1	128	255	50 %
Total	6620	33387	75736	1152	1192	1127	7539	7822	7517	3671	20404	3445	1372	1141	222	172347	41 %

Av de drøyt 172.000 sysselsatte som har både bosted og arbeidssted i en kommune på Jæren og i Dalane har rundt 41 prosent bosted og arbeidssted i forskjellig kommune. Den desidert største pendlingsstrømmen er bosatte i Sandnes kommune som reiser mot arbeidssted i Stavanger kommune, i underkant av 12.000. Pendling i motsatt retning samt mellom Stavanger og Sola utgjør den nest flest reiser og gjennomføres av 7.300 sysselsatte på begge relasjoner. Deretter følger pendling fra Sola og Randaberg mot Stavanger. Kommunene med høyest andel som pendler ut av kommunen er bosatt i Randaberg, på Rennesøy og på Jæren. I alle disse kommunene utgjør pendlere over 60 prosent av de sysselsatte, i Randaberg hele 69 prosent.

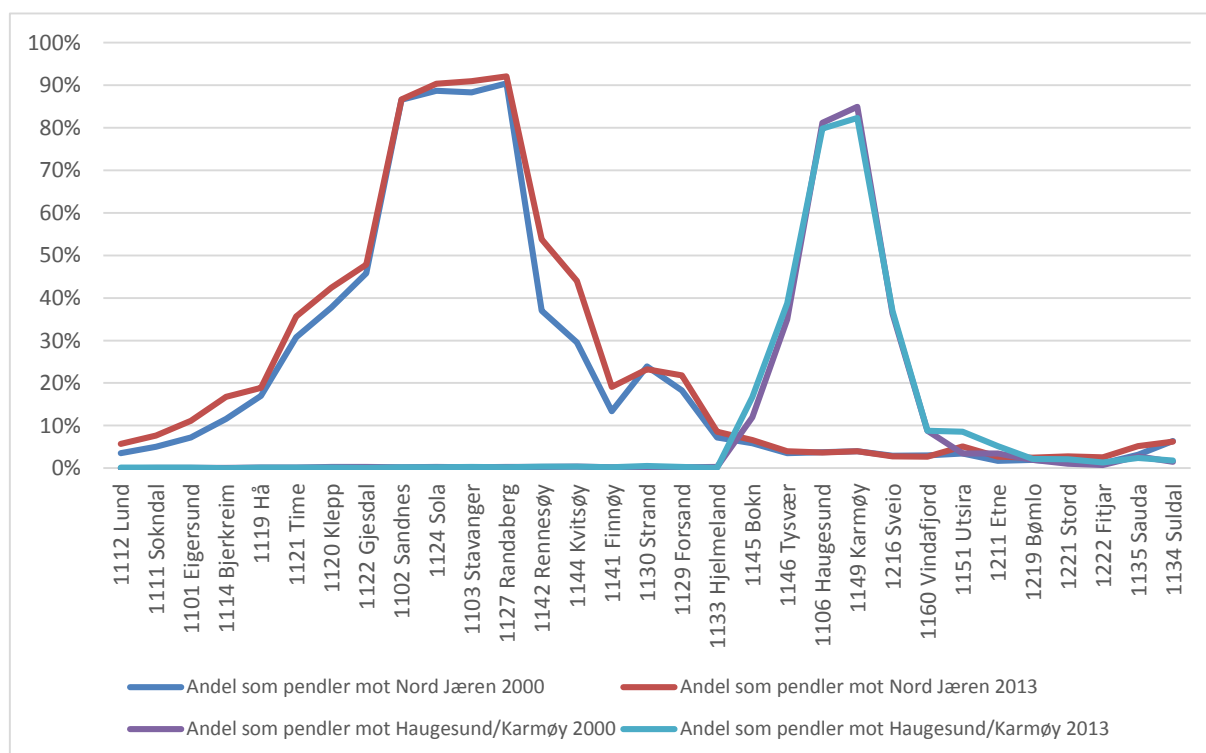
Grunnen til at totalsummen tabellen ikke samsvarer med Figur 4.3 er at tabellen kun inkluderer sysselsatte med bosteds- og arbeidsstedskommune i undersøkelsesområdet. De resterende, drøyt 18.000, pendler fra andre kommuner, hovedsakelig fra Ryfylke og Haugalandet, til kommunene i regionen, i hovedsak på Nord Jæren.

Tabell 4.2 *Antall som pendler internt og mellom regioner i Rogaland og Sunnhordland, samt til Sokkelen. (Kilde: SSB Arbeidsliv)*

Fra/Til	Dalane	Nord Jæren	Haugalandet	Jæren	Ryfylke	Sunnhordland	Sokkelen	Total
Dalane	9563	1356	20	608	19	4	386	11956
Nord Jæren	231	116783	392	4400	243	56	2396	124501
Haugalandet	7	1986	44639	152	217	713	1748	49462
Jæren	297	14833	84	24276	89	10	606	40195
Ryfylke	6	1830	175	115	7492	8	473	10099
Sunnhordland	1	589	2164	33	31	17160	528	20506
Total	10105	137377	47474	29584	8091	17951	6137	256719

Tabellen over viser at kommunene på Nord Jæren er de som flest sysselsatte i andre regioner i Rogaland pendler til. På Jæren er det registrert nesten 15.000 sysselsatte som har arbeidssted i en kommune på Nord Jæren. På Haugalandet er det i underkant av 2.000, 1.800 i Ryfylke og 1.300 i Dalane.

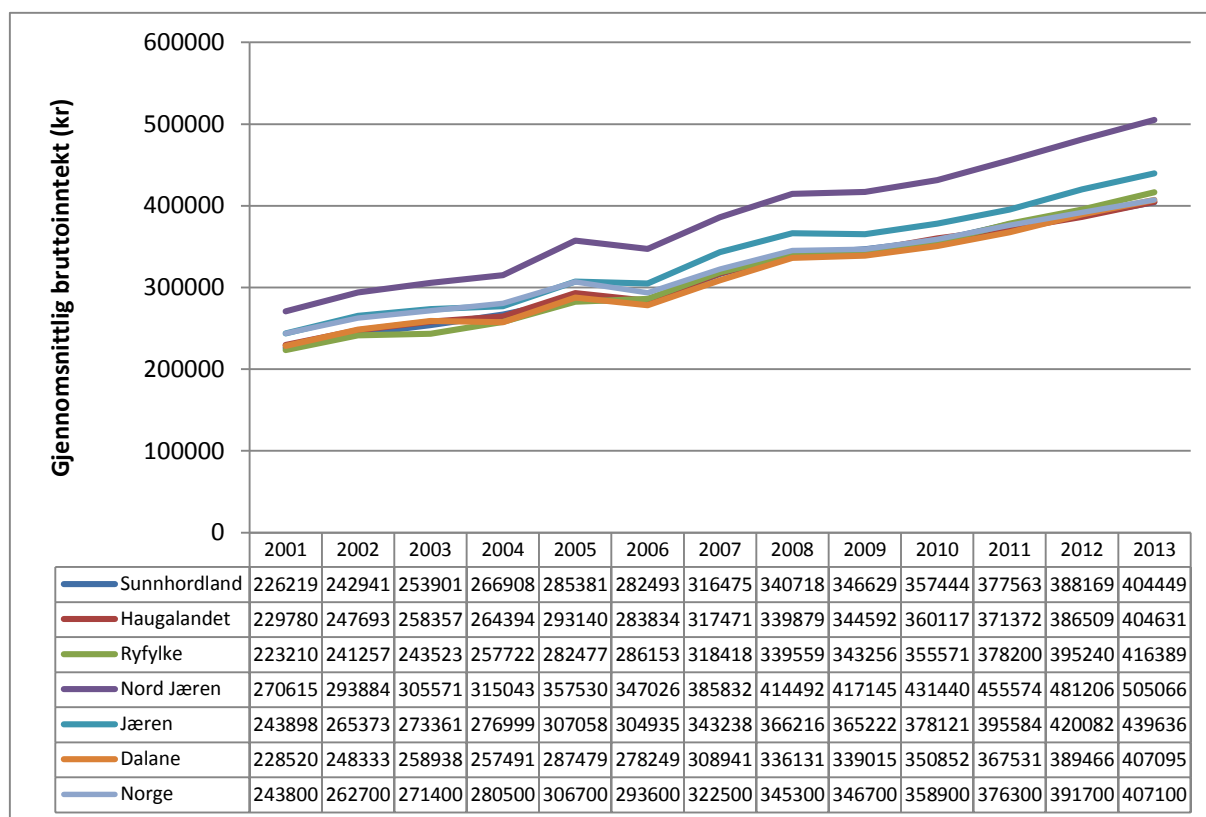
Figuren under viser utviklingen i andelen som pendler mot hhv. Nord Jæren (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) og Haugesund/Karmøy for samtlige kommuner i Rogaland, samt Hordalandkommunene Sveio, Etne, Bømlo, Stord og Fitjar i 2000 og 2013. Kommunene er sortert etter geografisk beliggenhet, fra sør mot nord.



Figur 4.5 *Andel sysselsatte etter bostedskommune med kommuner på hhv. Nord Jæren og Haugesund/Karmøy som arbeidssted i 2000 og 2013. (Kilde: SSB arbeidsliv)*

Figuren viser at andelen som pendler mot hhv. Nord Jæren og Karmøy/Haugesund reduseres betydelig med avstanden fra omegnskommunene. Kommunene Rennesøy, Gjesdal og Klepp har høyest andel pendling mot kommunene på Nord Jæren med av totalt antall sysselsatte med bosted i kommunen, hhv. 54 %, 48 % og 42 % i 2013. Dette er også de kommunene med kortest reisetid mot Nord Jæren. Samtidig ser en at andelen som pendler er langt lavere fra omegnskommunene i Ryfylke og på Haugalandet, der en er avhengig av hurtigbåt/ferje for å reise til Nord Jæren, sammenlignet med kommunen sørover som har fast veisamband mot Nord Jæren.

4.4 Inntektsutvikling



Figur 4.6 Utvikling i gjennomsnittlig bruttoinntekt (nominell kroneverdi) per innbygger over 17 år, etter region og på landsbasis, i perioden 2001-2013. Kilde: Statistisk sentralbyrå, Lønn.

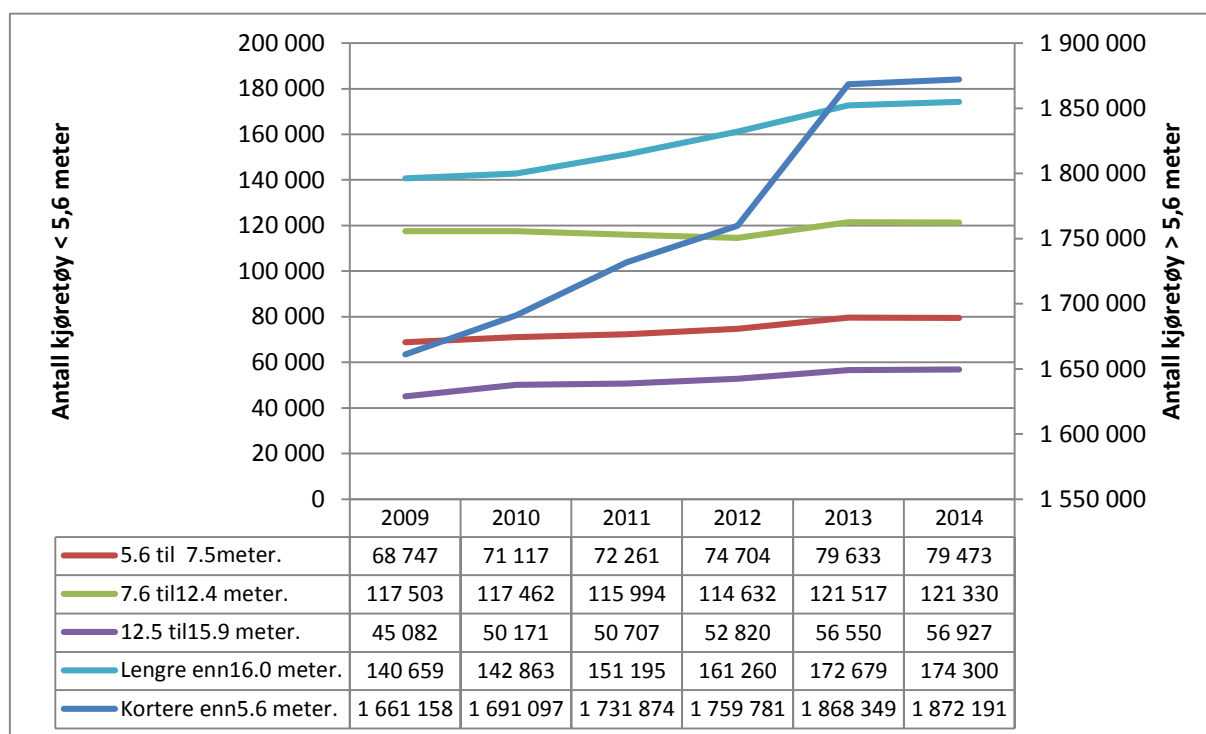
Gjennomsnittlig bruttoinntekt per innbygger på Nord Jæren var over 480 000 kr i 2012, og har vært høyere enn landsgjennomsnittet i hele perioden 2000-2012. I 2012 lå gjennomsnittlig bruttoinntekt per innbygger på Nord Jæren 89 506 kroner høyere enn landsgjennomsnittet. Etter å ha ligget rundt landsgjennomsnittet 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.

5 Utvikling godstransport

5.1 Utvikling godstransport på veg til/fra Sør Rogaland

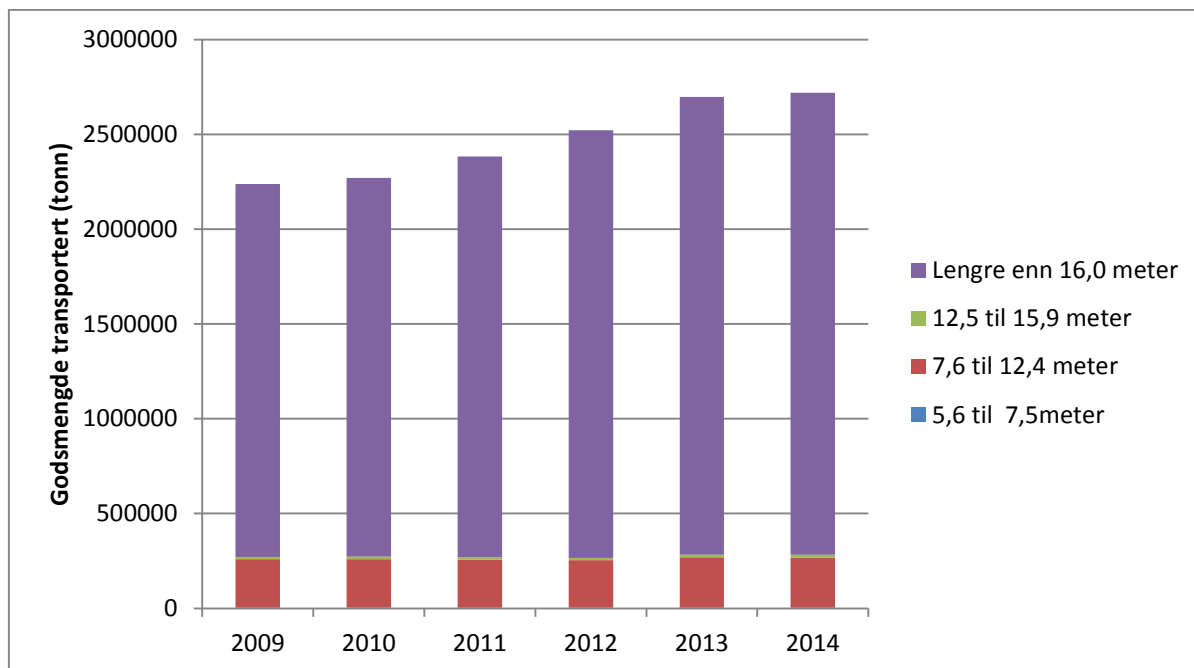
Så godt som all godstransport på vei til og fra Sør Rogaland foregår langs E39. Avsnittet under viser denne utviklingen på to punkter, Krossmoen i sør og ferjesambandet Mortavika-Arsvågen i nord.

5.1.1 Krossmoen (E39 Sør)



Figur 5.1 *Antall kjøretøy som passerte tellepunktet ved Saglandsbakken i perioden 2009-2014, etter kjøretøykategori. (NB! Kjøretøy under 5,6 meter er vist på sekundærakse). Kilde: Trafikktellinger, Statens vegvesen.*

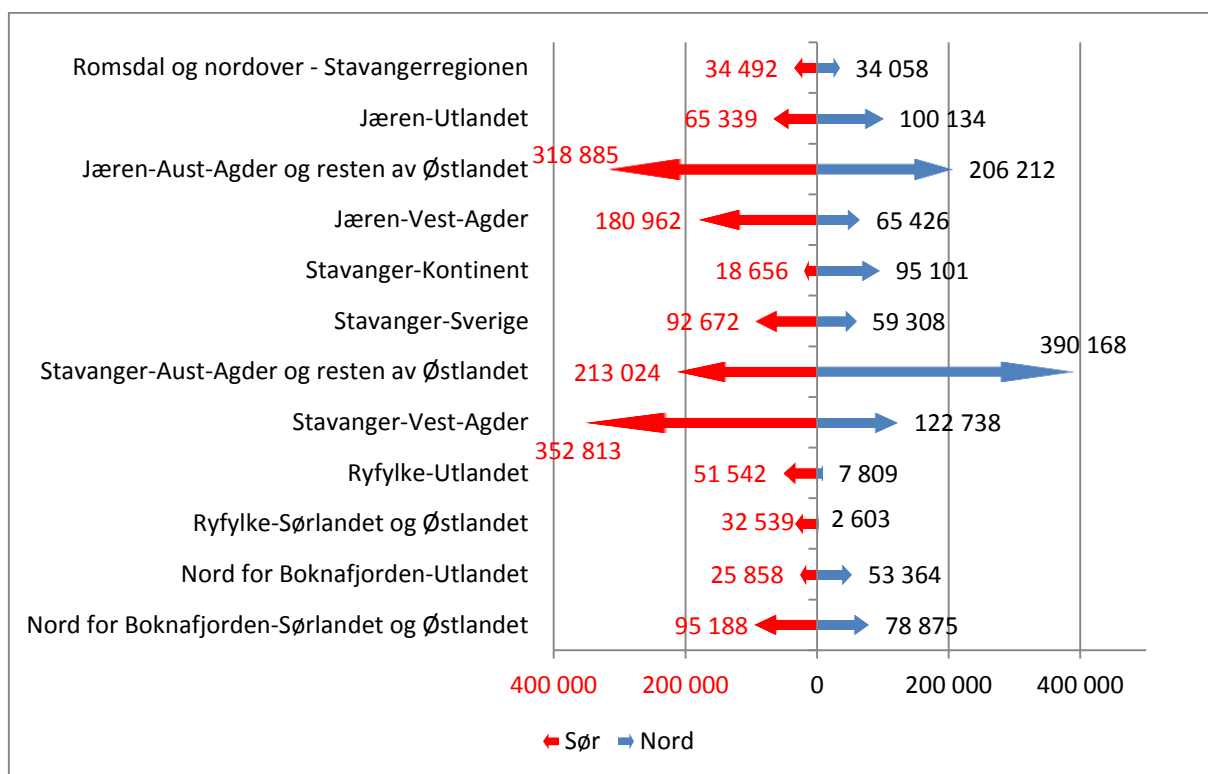
Tellepunktet ved Saglandsbakken er lokalisert langs E39, i et forbikjøringsfelt like nord for Krossmoen. Figuren over viser trafikkutviklingen over de fem siste årene, i perioden 2010-2014. I denne perioden har antall kjøretøy under 5,6 meter økt med rundt 2,8 prosent årlig fra 1,66 millioner kjøretøy i 2009 til 1,87 millioner kjøretøy i 2014. 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 2013. 32 000 flere kjøretøy over 16 meter passerte tellepunktet i 2014 sammenlignet med 2010, 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.



Figur 5.2 *Estimert godsmenge transportert via Krossmoen i 2011, etter kjøretøylengde. Oppskalert til totaltall for perioden 2009-2014.*

I 2014 ble det transportert i underkant av 2,7 millioner tonn gods på veg forbi Krossmoen. I perioden 2009 - 2013 økte total godsmenge 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). Det transporteres rundt 340.000 tonn mer gods forbi Krossmoen i 2014, sammenlignet med 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 5.3).



Figur 5.3 Retningsfordeling av gods transportert over Krossmoen, etter transportkorridor. Oppskalert til 2013-tall.

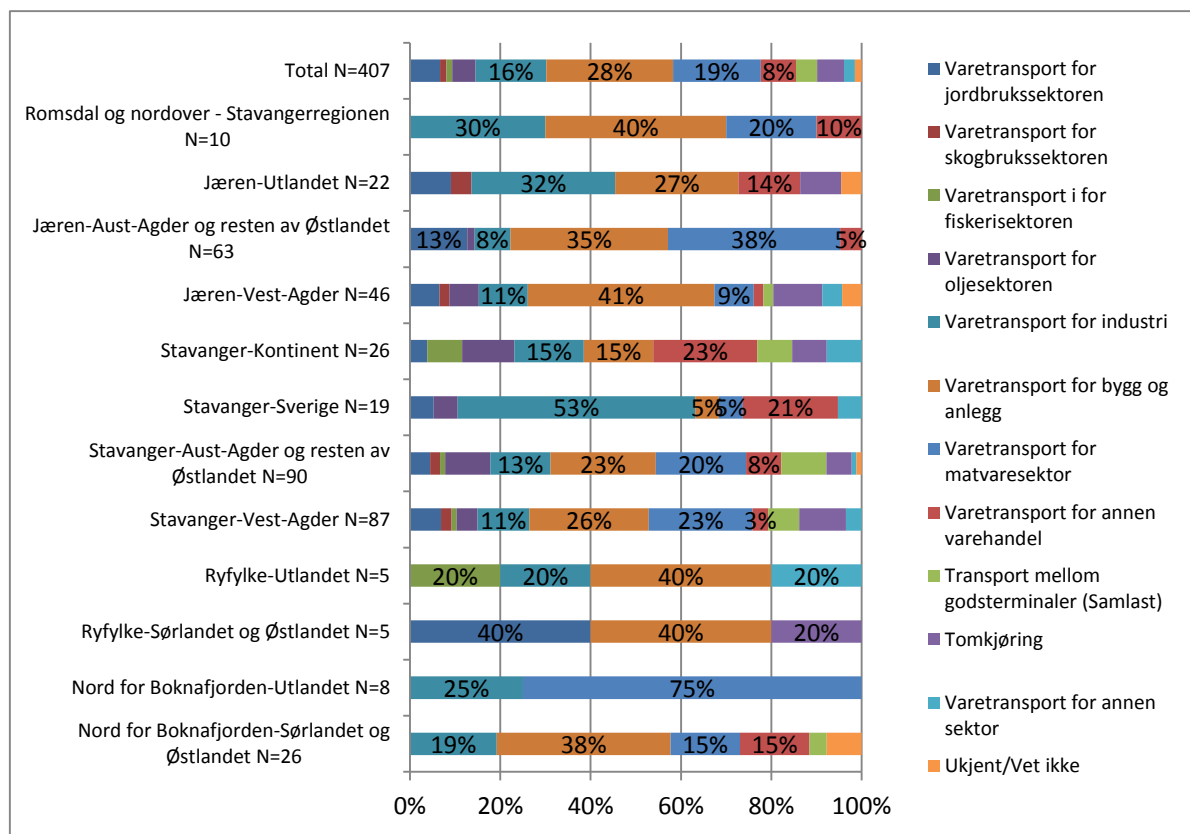
For Krossmoen er undersøkelsesområdet delt i to, Stavangerregionen/Nord Jæren og Jæren. Stavangerregionen omfatter kommunene Finnøy, Rennesøy, Randaberg, Sola, Stavanger og Sandnes. Jæren omfatter kommunene Klepp, Time, Gjesdal, Hå, Bjerkreim og Eigersund. Gods i nordgående retning er gods til undersøkelsesområdet, 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 5.3 heftet med betydelig større feilmarginer enn Figur 5.2 som viser utvikling i total godsmengde.

Figur 5.3 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 undersøkelses-området 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.



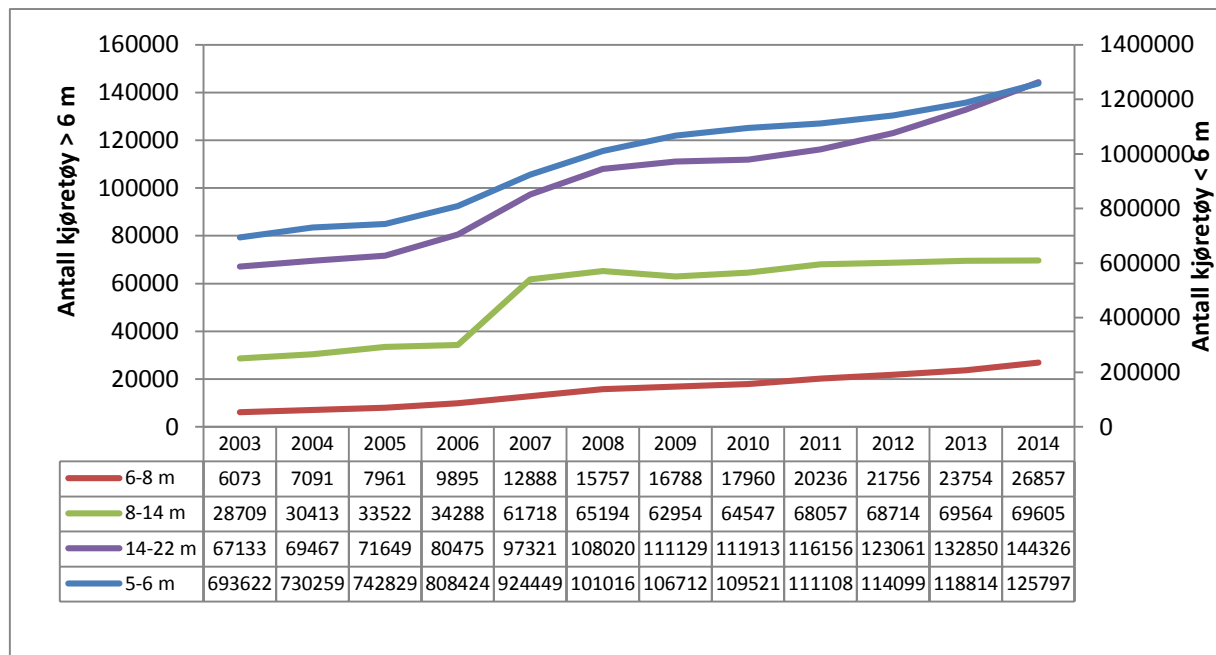
Figur 5.4 Fordeling av lastebilturer over Krossmoen etter sektor og transportkorridor.

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.

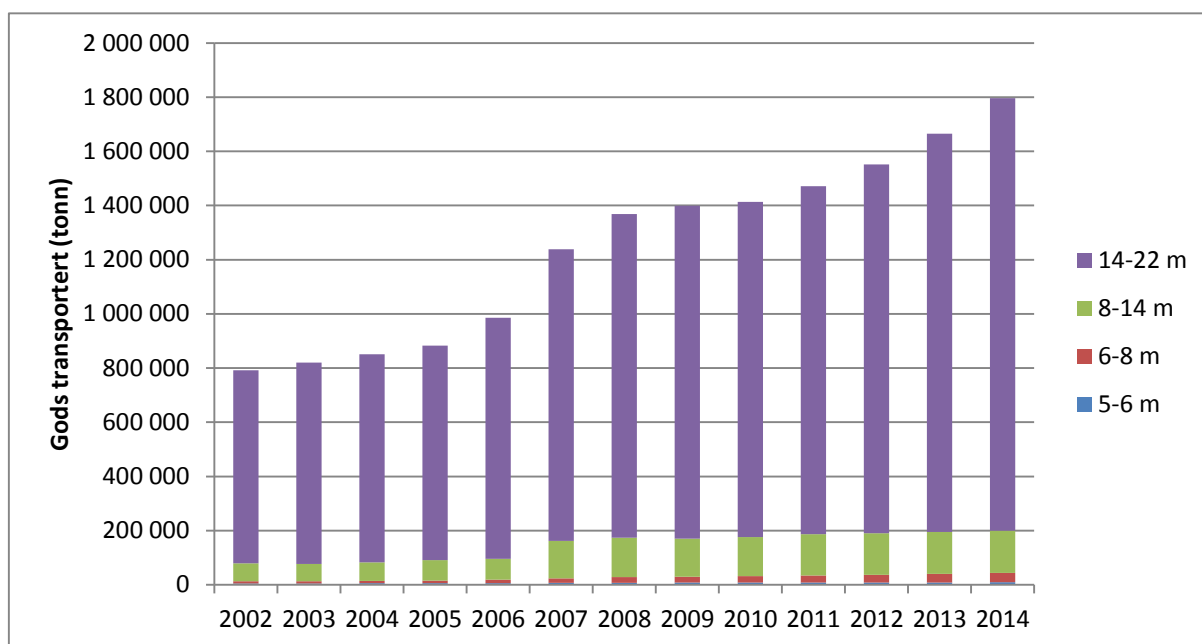
For godstransport mellom Stavangerregionen og utlandet, utgjør varetransport for industri en betydelig andel, spesielt til/fra Sverige hvor industri utgjør 53 % av trafikken. En stor del av dette er returpapir og treflis til et forbrenningsanlegg i Västerås i Sverige. Mellom Stavangerregionen og Utlandet 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 %).

5.1.2 Mortavika-Arsvågen (E39 Nord)



Figur 5.5 Antall kjøretøy som løste billett over Mortavika-Arsvågen i perioden 2003-2014, etter kjøretøylengde. (NB! Kjøretøy under 6 meter er vist på sekundærakse). (Kilde: Ferjedatabanken)

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 lastebilsjåførere 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 5.6 *Estimert godsmengde transportert over Mortavika-Arsvågen i perioden 2002-2014, 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 og 1,8 millioner tonn i 2014. 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:

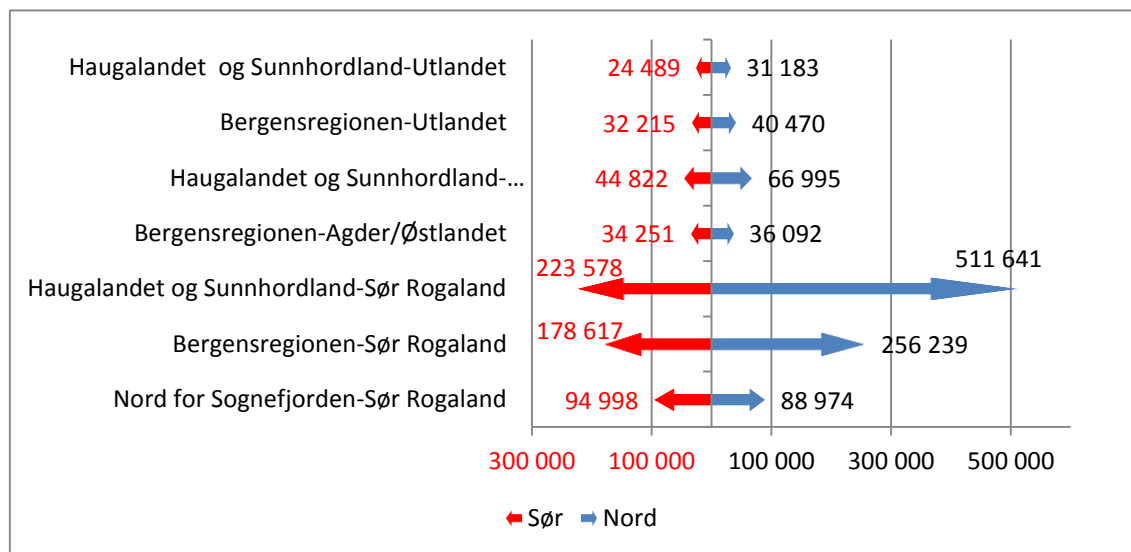
- Sterk befolkningsvekst, både nord og sør for Boknafjorden
- Sterk økonomisk vekst, høyere vekst i bruttoprodukt, sysselsetting og inntekt per innbygger enn landsgjennomsnittet
- Sentralisering av regionlager til sørsiden av Boknafjorden, særlig innen matvaresektoren
- Forbedret kapasitet på ferjesambandet, økning fra 320 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 %, som også fortsatte i 2014. I denne perioden var det særlig økt aktivitet innen oljesektoren, fortsatt sterk befolknings- og inntektsvekst på hele strekningen Kristiansand-Bergen, økt bruk av kraftfor og en dreining av eksporten for oppdrettsnæringen i Sunnhordland fra Russland og mindre partier til EU, som går via Oslo, til fulle biler med oppdrettsfisk til kontinentet, som bidro til

veksten. Samtidig har økt kapasitet og frekvens på Mortavika-Arsvågen fra januar 2012 og Risavika-Hirtshals fra juni 2013 også vært med på å støtte opp under denne utviklingen.

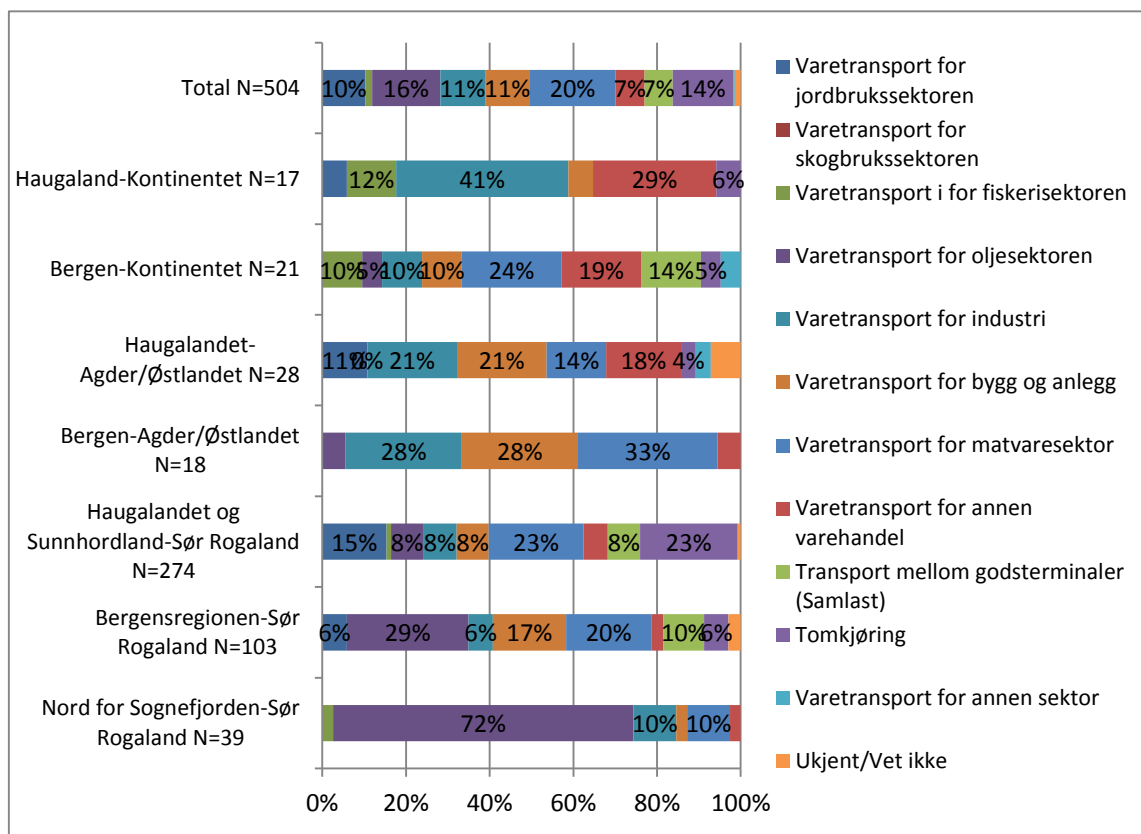
På bakgrunn av trafikkdata kan en slå fast at det går mer gods på veg til/fra Stavangerregionen i sør enn i nord, men veksten er langt sterkere over Mortavika-Arsvågen.

I Figuren under 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 andlemessige 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 5.7 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.



Figur 5.8 Fordeling av lastebilturer over Mortavika-Arsvågen etter sektor og transportkorridor.

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 %.

5.2 Utvikling Godstransport på sjø til fra Sør Rogaland

5.2.1 Stavanger interkommunale havnevesen 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 prosjektlaster.

Risavika havn

Risavika havn AS er etablert hvor oljeraffineriet til Shell som ble nedlagt i 2000 tidligere lå. Utenriksterminalen og den nye containerhavnen ble tatt i bruk i løpet av 2008, men trafikken kom for alvor først i gang i 2009. Containerhavnen har en kapasitet på rundt 300.000 TEU. I 2009 ble det lastet og losset konteinere tilsvarende 30.000 TEU over samtlige kaier i Risavika, i 2013 ble det håndtert 35.000 TEU. Risavika havn er dermed blant de havnene i Norge med størst potensial for vekst i containertrafikk, med tanke på allerede utbygd kapasitet. Risavika Havn AS er et offentlig privat samarbeid (OPS) og eies av Stavanger Interkommunale Havn AS (45 prosent), Norsesea group AS (33 prosent) og Risavika Eiendom AS (22 prosent). Stavanger Interkommunale Havn AS eier også 20 prosent av aksjene i Risavika Eiendom AS.

Risavika havn er blant Norges mest moderne konteiner/ro-ro havner, med et avansert IT-system for lasting/lossing og sporing av lastebærere, og var den første norske havnen som ble ISPS-godkjent av EU. Risavika havn AS er en del av et større havneanlegg, som inkluderer Norsesea Group sitt kaianlegg på nordsiden, Blandeverket, Phillipskaien og Sola Havn innerst i bukten som opereres av Asco, i tillegg til nye Risavika havn som består av følgende kaier:

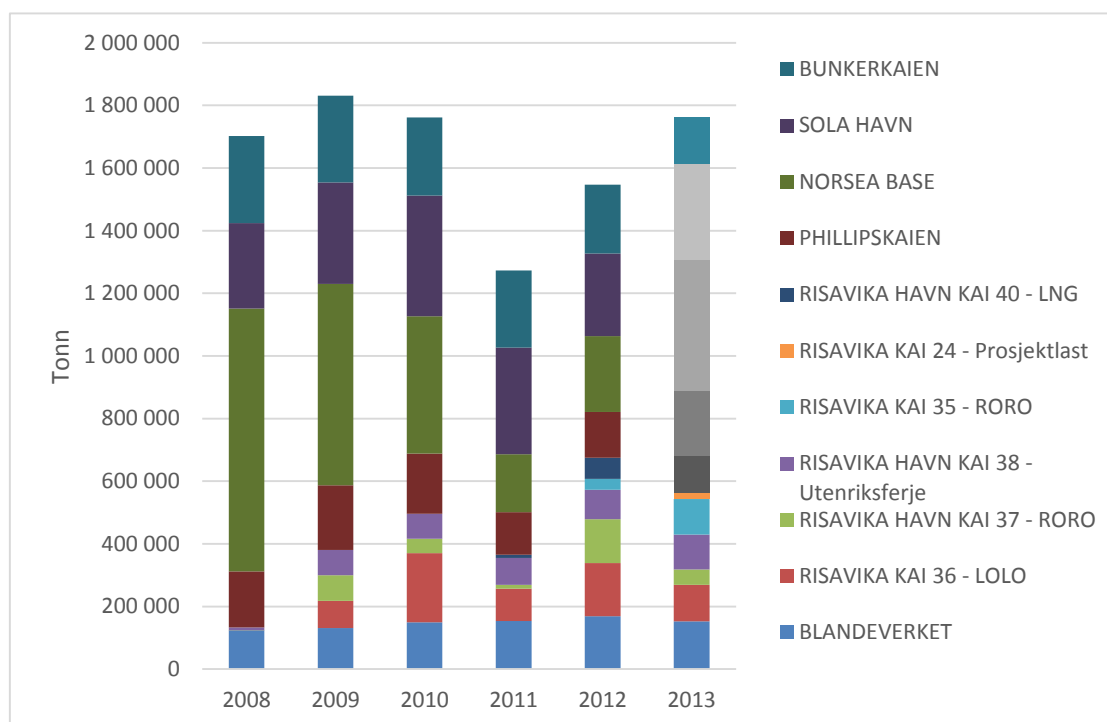
Tabell 5.1 Kaiavsnitt i Risavika Havn etter type skip, last og brukere. (Kilde: Risavika Havn)

	Type	Type last	Brukere
Kai 24	Supply og prosjektskip	Bulk, borekaks anlegg Prosjekt, oljerelatert virksomhet	ASCO Norge, Halliburton
Kai 35	Containerterminal	Lift on-lift off (LOLO) Container	Maersk, NCL, Samskip, ECL (LOLO)
Kai 36	Containerterminal	Roll On-Roll of (RORO) og LOLO Containere	Sea-Cargo (RORO)
Kai 37	Containerterminal og prosjekt kai	Prosjekt, oljerelatert virksomhet	Sea-Cargo, BBC
Kai 38	Utenriksterminal for ROPAX	Daglig ferjeavgang til Hirtshals i Danmark	Fjordline
Kai 39	Prosjekt kai	Bulk, sementanlegg, Prosjekt, oljerelatert virksomhet	NORCEM, BBC
Kai 40	LNG kai	LNG	Skangass



Figur 5.9 Oversiktskart over Risavika havn.

Risavika nord fungerer som basehavn for supplyskip, der Norsea Group er operatør. Sola havn, hvor Asco er operatør, benyttes hovedsakelig som stykkgodshavn for offshore- og tungindustrien, og fungerer delvis som en konkurrerende basehavn til Norsea Group sin virksomhet. Phillipskaien opereres av Conoco Phillips, og betjener stort sett supplyskip med utstyr til/fra Ekofiskfeltet. Figuren under viser hvor mye gods som ble håndtert over de ulike kaiene i Risavika.



Figur 5.10 Godsmengde håndtert over kaier i Risavika i perioden 2008-2013 (Offshore i grått).
Kilde: Stavanger havn IKS.

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 Norsea, på nordsiden av Risavika, til den nye ISPS-terminalen på sørsiden. Dette kan en lese i figuren ved at nedgang i gods håndtert ved kaien til Norsea 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 Norsea. 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 Norsea 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.

Andre kaianlegg i Stavanger havn IKS havnedistrikt med betydelige godsmengder

Felleskjøpet

Dette er en privat kai lokalisert i Hillevåg direkte knyttet til Felleskjøpets fabrikkbygg 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 fabrikkbyggene (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. Aktiviteten i Dusavik har økt kraftig etter at Statoil la om forsyningsmønsteret i 2014, som medførte felt som tidligere ble forsynt fra CCB Ågotnes, nå forsynes fra denne basen. Fram mot 2020 vil aktiviteten i Dusavika øke betraktelig som følge av at basen er valgt som utgangspunkt for utbygging av Johan Sverdrupfeltet.

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

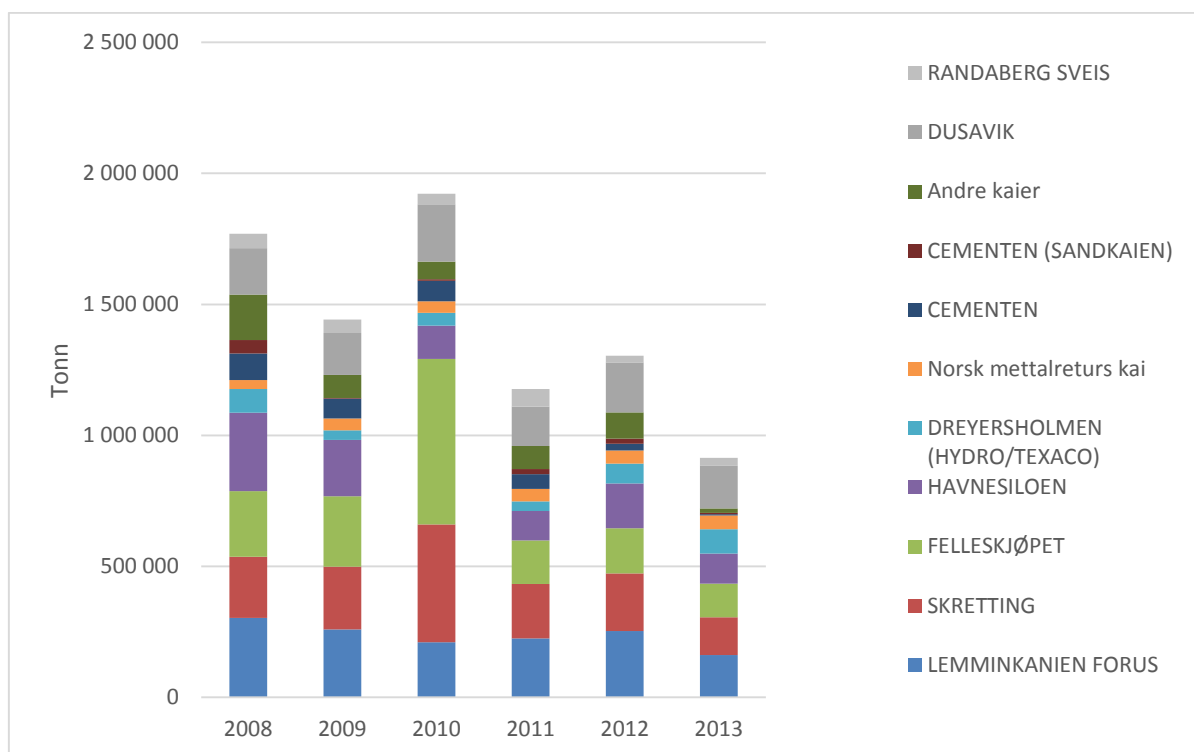
Kai som tilhører Randaberg group. Lokalisert i Harestad og benyttes hovedsakelig til offshorevirksomhet.

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 5.11 Godsmengde håndtert over større kaier under Stavanger Havn IKS i perioden 2008-2013 (Offshore i grått). Kilde: 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 Havneseiloen og ved kaiene i Lervig, med unntak av Dreyersholmen, der aktiviteten har økt. Ellers har nedgangen vært generell blant samtlige kaier i havnedistriktet.

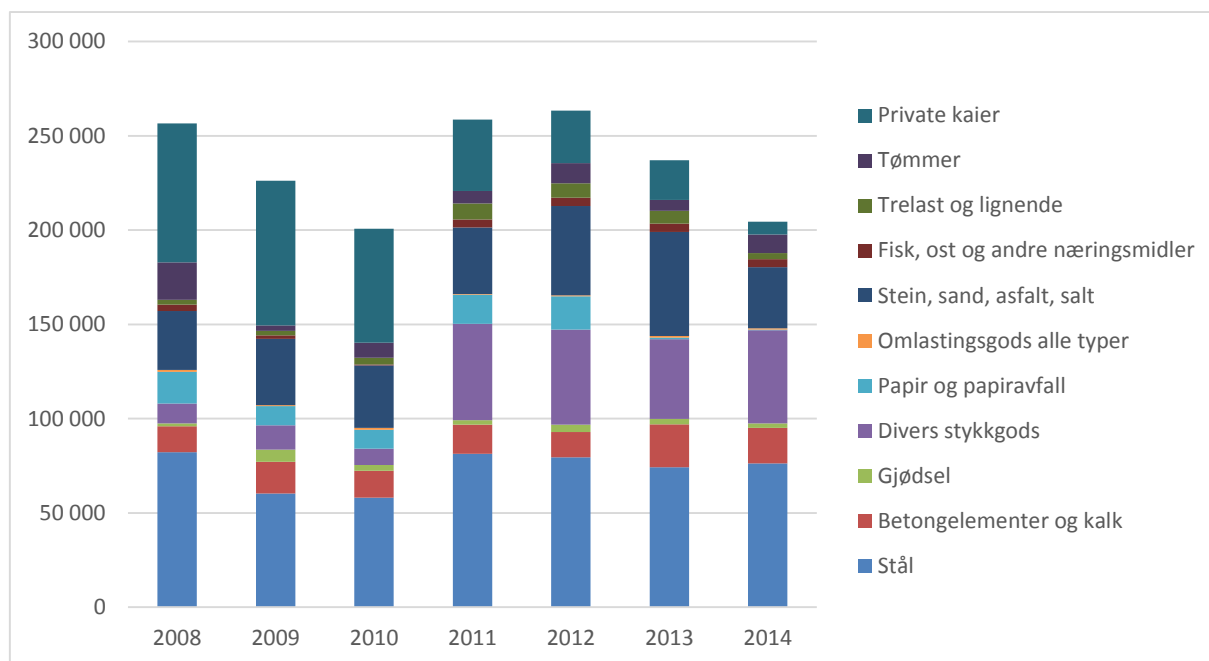
Den sterke økningen i godsmengden fra kaianleggene i Hillevåg, både ved Felleskjøpet og Skretting fra 2009 til 2010 kan skyldes feilrapportering, og godsvolum håndtert i årene før og etter gir mest sannsynlig et mer reelt bilde, også for 2010.

5.2.2 Sandnes Havn KF

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 tørrbulklaster 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 5.12 viser mer detaljert utviklingen for de ulike varetypene som ble losset og lastet ved Sandnes havn fra 2008 til 2014.



Figur 5.12 Godsvolum i tonn håndtert over kaiene i Sandnes havn i perioden 2008-2014, 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 utskiping 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.

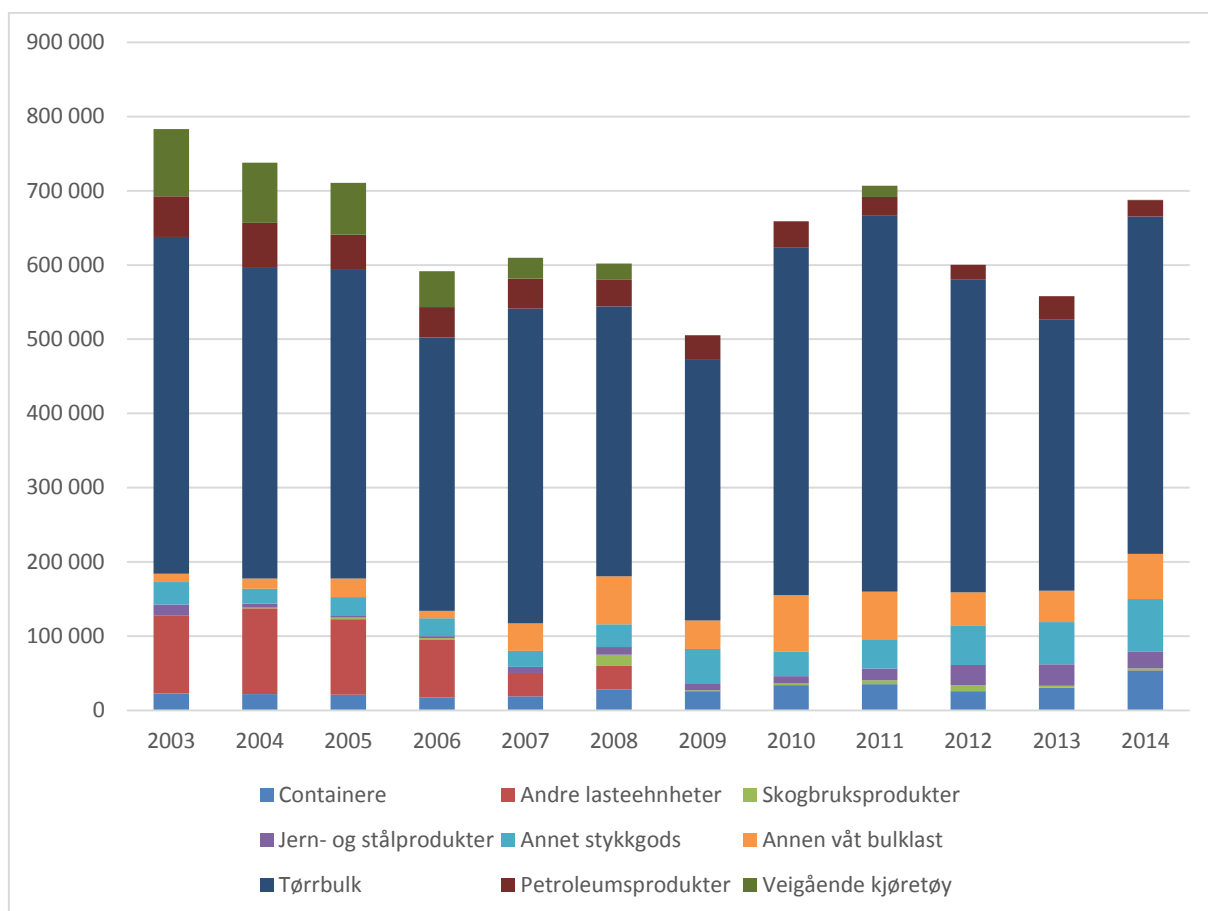
Stål utgjør de største godsmengdene transportert på veg fra Sandnes havn. Destinasjon for denne transporten er Ruukki på Bryne og Smith Stål på Forus. Transport innen bygg og anleggsbransjen utgjør den nest største godsmengden transportert fra Sandnes havn.

5.2.3 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
- To fiskemottak: Pelagia/Egersund Seafood og Fonn Egersund AS. Mottak av pelagisk fisk, utskipping av fiskeolje, fiskemel og frossen fisk.
- Pelagia 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 container.
- Larvik Granite AS Eksport av granittskifer Blue Antique fra Hellvik og pukk for anleggsbransjen i Europa.



Figur 5.13 Gods håndtert over Egersund havn i perioden 2003-2014, etter varetype. Kilde: SSB havnestatistikk.

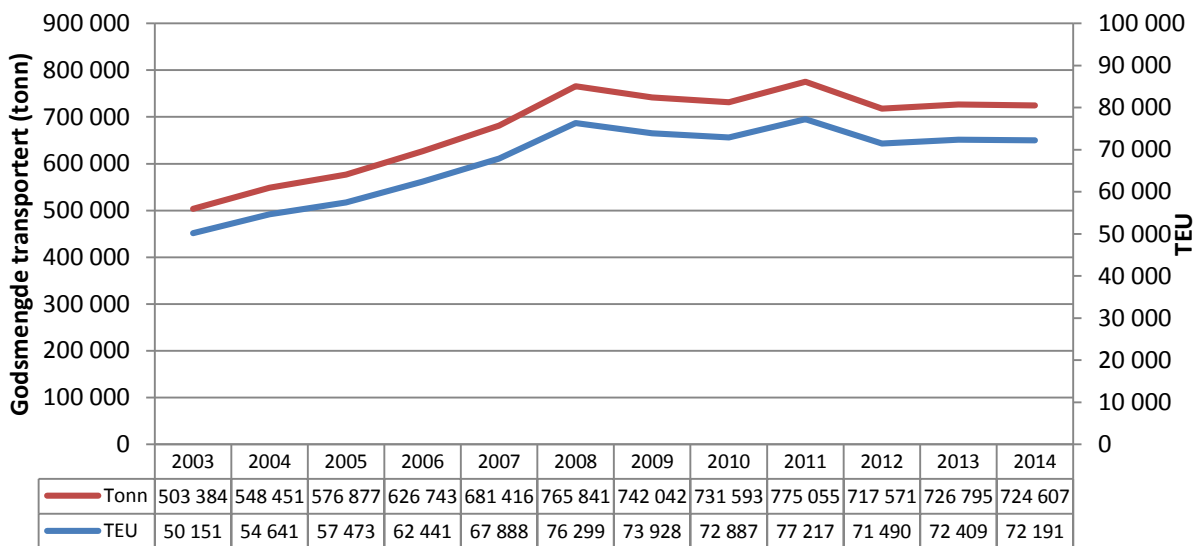
Kategorien Tørrbulk inkluderer stein fra Hellvik, Jernskrap, Fiskemel og Flis. Fra 2009 til 2011 økte godsmengden fra i underkant av 500 000 tonn til i underkant av 700 000 tonn. Årsaken til veksten var i hovedsak økt leveranse av fisk og økning i tørrbulk over havnen. I 2012 gikk godsmengden noe tilbake, til 600.000 tonn. Deretter fulgte en ytterligere nedgang i 2013, på grunn av sterk nedgang innen stykk gods. I 2014 opplevde havnen på ny en vekst, særlig innen tørrbulk, slik at totalvolumet er likt mellom 2011 og 2014.

5.3 Jernbanetransport

5.3.1 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 anbudskonkurransen om terminaldriften av Ganddal.



Figur 5.14 *Utvikling i godstransport (tonn og omregnet til TEU-ekvivalenter), håndtert ved terminalen på Ganddal (Paradis og Sandnes før 2008) i perioden 2003-2014. Kilde: Terminaldrift AS.*

Figur 5.14 viser en sterk økning i antall lastebærere fraktet med jernbane i perioden 2003-2008, med en gjennomsnittlig vekst på 4 % årlig, målt i TEU-ekvivalenter. Fra 2008 til 2010 stoppet veksten opp, og det var en nedgang i godstrafikken med rundt 4.000 TEU. 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 togavanger.

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.

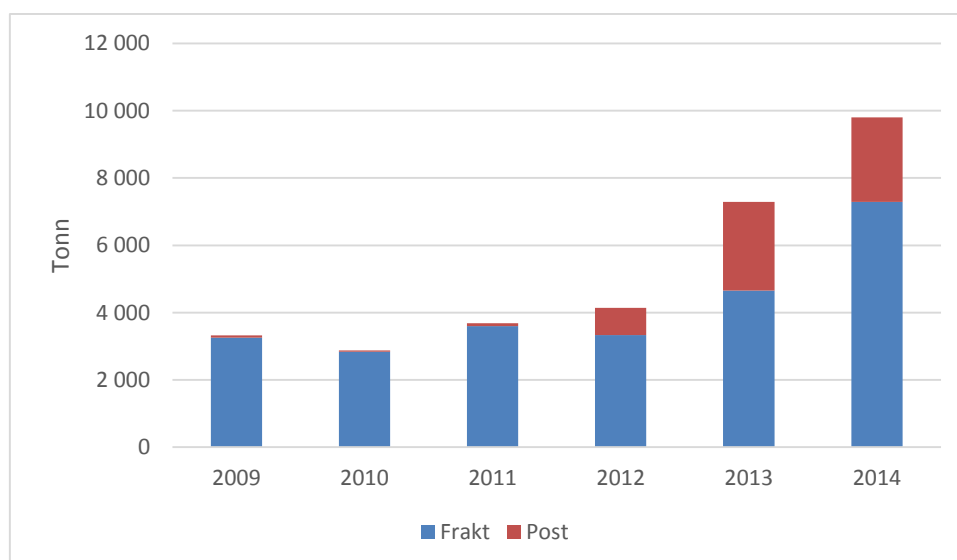
I grove trekk er de viktigste destinasjonsstedene for gods fra terminalen også de samme opprinnelsesstedene for gods fraktet til terminalen. Unntaket er Stavanger som i liten grad var opprinnelsessted for gods til jernbaneterminalen. Jæren utpeker seg som er det viktigste opprinnelsesstedet for gods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

5.4 Lufttransport

5.4.1 Sola lufthavn

Stavanger lufthavn, Sola ble åpnet i 1937 (Norges eldste i fortsatt drift) og er den tredje største flyplassen i landet målt i antall passasjerer, etter Gardermoen og Flesland. Lufthavnen ligger i Sola kommune omtrent 14 km fra Stavanger sentrum. Flyplassen har det nest mest omfattende rutenettet av direkte internasjonale helårsruter av flyplassene i Norge (målt etter antall destinasjoner), etter Gardermoen. Det har vært en sterk vekst i passasjertrafikken de senere årene, og i 2014 reiste over 4,71 millioner passasjerer til/fra Sola lufthavn (inkluderer også helikoptertrafikk til og fra oljeplattformer i Nordsjøen), som er en økning på 36,1 prosent fra 2009. Dette er en sterkere vekst enn ved de tre andre store flyplassene i Norge, Gardermoen (32,8 %), Flesland (29,2 % og Værnes (28,9 %) i samme periode.

Figurene under viser utvikling i frakt av gods og post ved Sola lufthavn, og er publisert av SSB.



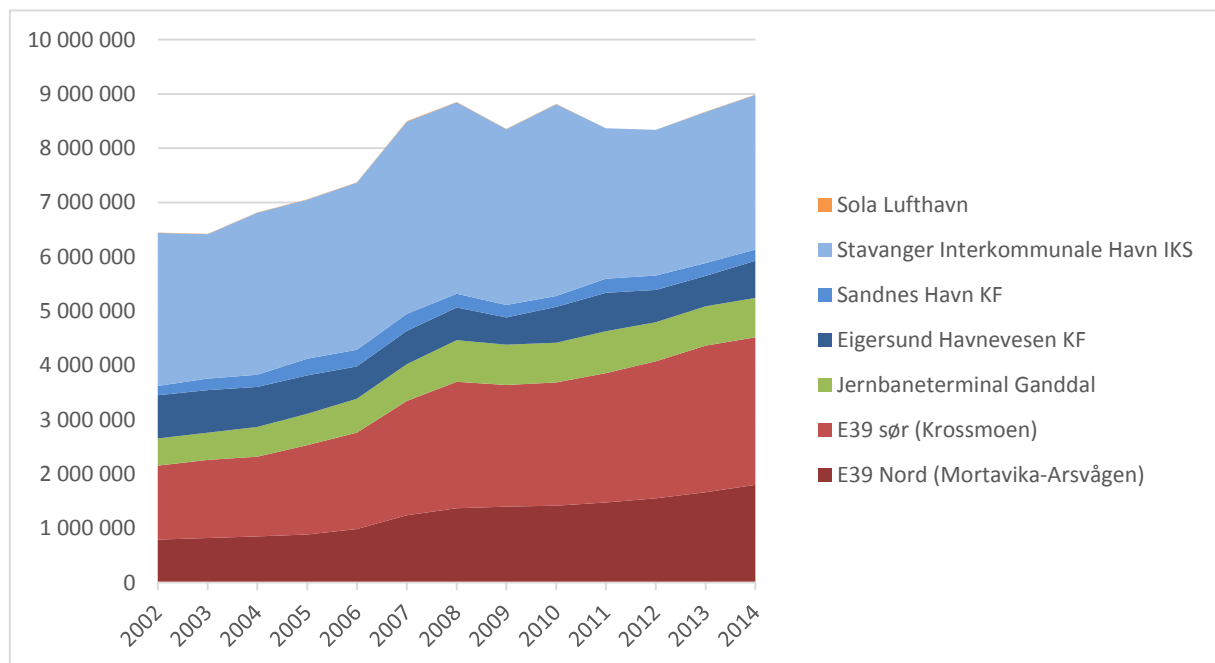
Figur 5.15 Godstransport over Sola lufthavn i perioden 2009-2014. Kilde SSB.

Tallene fra før 2013 inkluderer ikke rapporteringer direkte fra flyselskapene, og er av den grunn lavere enn hva som er reelt. Fra 2013 til 2014 økte godsmengdene ved Sola lufthavn med 34,4 prosent, og det ble totalt håndtert i underkant av 10.000 tonn gods ved denne flyplassen i 2014. Hovedårsaken til denne veksten er at to nye fraktflyruter ble etablert på Sola lufthavn i 2014. Den ene ruten opereres av Lufthansa med en ukentlig avgang (lørdag) på strekningen Houston-Sola-Frankfurt. Den andre ruten opereres av Qatar Airways med en ukentlig avgang (mandag) på strekningen Doha-Brussel-Stavanger-Doha. Det er først og fremst petroleumssektoren som utgjør markedsgrunnlaget til disse fraktrutene. Direkte

flyfraktruter er med på å fjerne lastebiler fra veiene, da større forsendelser med fly til eller fra Sør Rogaland som regel går med bil til eller fra de store fraktflyplassene på kontinentet. Hvorvidt dette medfører reduserte utslipp er imidlertid mer usikkert.

5.5 Oppsummering godstransport til og fra Sør Rogaland

I de foregående avsnittene i dette kapitlet har vi sett at godsmengden transportert til og fra Sør Rogaland har økt betydelig med lastebil i perioden 2002 til 2014, og særlig i perioden 2005-2008 og 2010-2014. Denne utviklingen sammenfaller sterkt med den generelle økonomiske utviklingen som har funnet sted i Rogaland i samme periode. Innen godstransport på sjø og jernbane er det registrert en betydelig vekst fram til og med 2008, men har deretter blitt gradvis redusert over tid for sjøtransport, mens den positive utviklingen på bane har stoppet opp og opplevde nullvekst i årene etter. For lufttransporten var det tidligere mer vanskelig å identifisere en entydig trend, men over de to siste årene har det vært en betydelig vekst. 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 5.16 *Utvikling i gods transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002-2014, 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 5.16 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.

På tross av relativt store investeringer i de to bimodale terminalene i Stavangerregionen, Risavika havn og jernbaneterminalen på Ganddal har ikke dette resultert i en betydelig vekst i godstransporten, verken på sjø eller bane. Etter åpning av jernbaneterminalen på Ganddal kom det en engangseffekt der antall håndterte transportenheter økte med 8 000 TEU, fra 68 000 TEU i 2007 til 76 000 TEU i 2008. Deretter har det ikke vært en betydelig vekst i antall transportenheter håndtert ved denne terminalen, og har i flere år ligget under nivået fra 2008 på grunn av regularitetsproblemer i jernbanenettet. Heller ikke åpningen av den nye havneterminalen i Risavika har ført til en vesentlig vekst i godsmengden som transporteres til og fra regionen på sjø. I 2013 ble det håndtert rundt 400.000 tonn med stykk gods i mobile transportenheter over det nye kaianlegget i Risavika. Dette er i stor grad overført gods fra andre kaier i Stavangerregionen, fra Norsea basen på nordsiden av Risavika, Stavanger sentrum, Sandnes havn og Sola havn. Mengden gods transportert på sjø har dermed ikke økt som følge av nye og bedre havnefasiliteter etter åpningen av Risavika havn.

Årsakene til at veksten er uteblitt skyldes i liten grad forhold ved terminalene⁷, som er blant de mest moderne i Norge, men heller at satsingen ikke tilstrekkelig er støttet opp under fra andre aktører. På Ganddal er det for eksempel kapasitetsproblemer i jernbanenettet, samt ved godsterminalen på Alnabru som i stor grad er årsaken til at det ikke er vekst i godsvolumene.

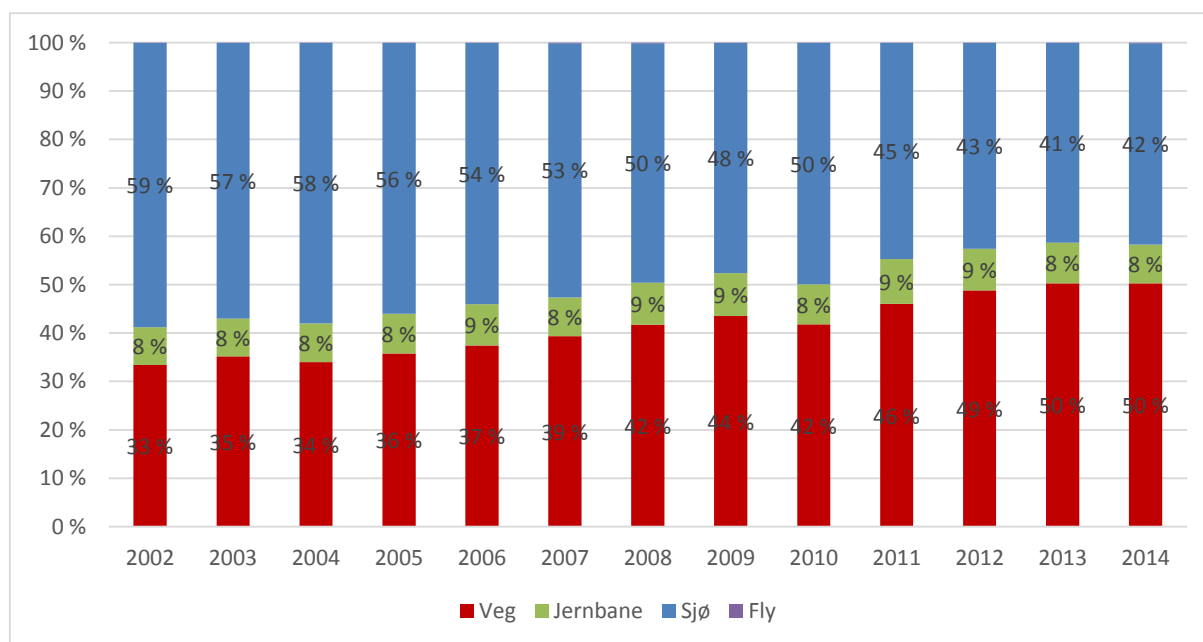
For sjøtransport er det flere faktorer som spiller inn. Bl.a. har oljesektoren ofte en svært stor betalingsvilje for å redusere transporttiden, slik at mye av godstransporten for denne sektoren foregår på vei. Den generelle terminalstrukturen til vareeierne i Norge, som i hovedsak betjenes fra sentrallager på Østlandet, er også et hinder for økt bruk av sjøtransport til og fra regionen, men gir derimot økt potensial for jernbanetransport. I den seinere tid har også flere møbelimportører, som tidligere distribuerte betydelige mengder med møbler til resten av landet fra Stavangerregionen, valgt å flytte det meste av sentrallagerfunksjonene ut av regionen, enten til Østlandet eller til Danmark. Som et resultat har store deler av denne godsmengden til Risavika nå falt bort.

I tillegg melder sjøtransportnæringen om forverrede rammebetingelse som følge av økt avgiftsnivå eller andre restriksjoner, samtidig som lastebiltransport har styrket sin

⁷ Vi har fått tilbakemeldinger om at terminaltjenestene som leveres på Ganddal og i Risavika har et noe høyere prisnivå enn ved andre terminaler i Norge

konkurranseskraft gjennom investeringer i veinettet og som følge av at prisen på vegtransport er under sterkt press på grunn av konkurranse fra utenlandske aktører. Dette bidrar til at lastebiltransport er konkurransedyktig over lengre strekninger enn tidligere. Dette har særlig betydning for Stavangerregionen, siden nærheten til kontinentet er kortere enn fra andre deler av landet, og gjør at transport med lastebil kan gjennomføres på tilnærmet lik eller kortere tid, samt være konkurransedyktig på pris, sammenlignet med sjøtransport. Med dagens konkurransesituasjon har sjøtransport et fortrinn til lastebiltransport dersom transportdistansen på båt er 2 dager eller mer (informasjon fra NCL). Etappen mellom Rotterdam/Hamburg og Risavika i underkant av to dager, og ligger dermed i grenseland for hvorvidt sjøtransport er konkurransedyktig mot veitransport.

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. Som et resultat av denne utviklingen utfører veitransport en betydelig større andel av godstransporten til og fra Sør Rogaland enn tidligere. Utviklingen er vist i figuren under.



Figur 5.17 *Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg, sjø og bane i perioden 2002-2014 for transport til og fra Sør Rogaland.*

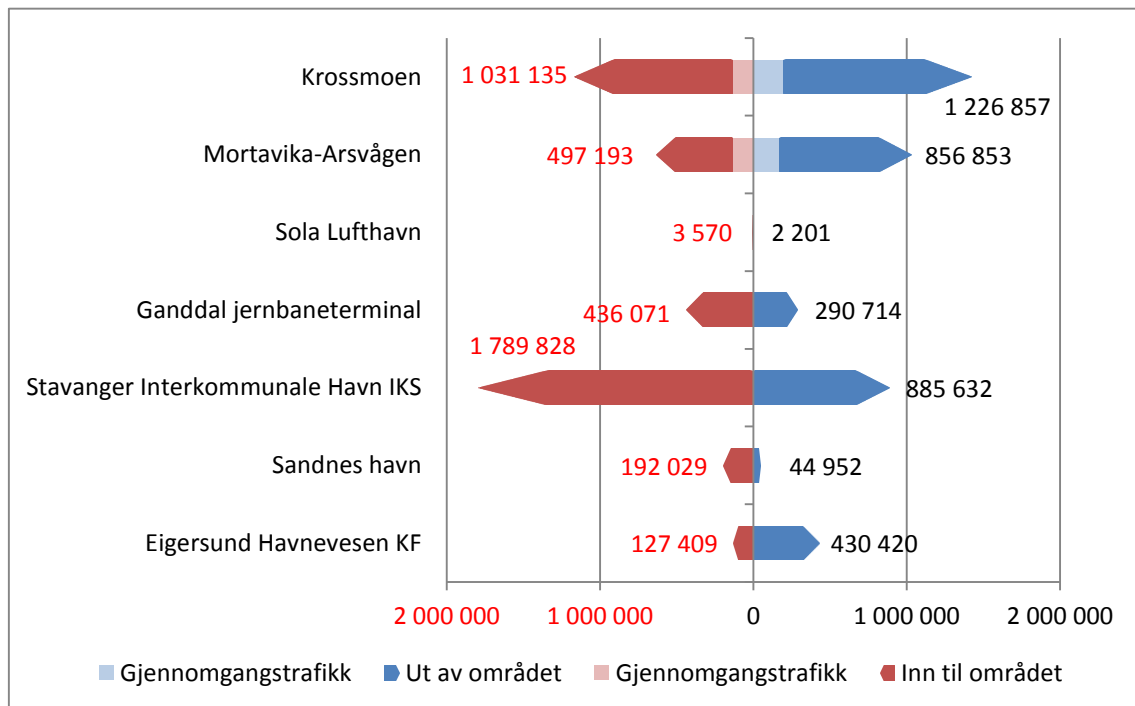
Figuren viser at vegtransport gradvis har økt markedsandelen for transport inn og ut av Sør Rogaland mellom 2002 og 2009, fra 33 % til 43 % 2009. Det er som nevnt knyttet noe usikkerhet rundt 2010-tallene for sjøtransport. Fra 2011 opplevde sjøtransporten imidlertid en dramatisk nedgang, samtidig som 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 at 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.

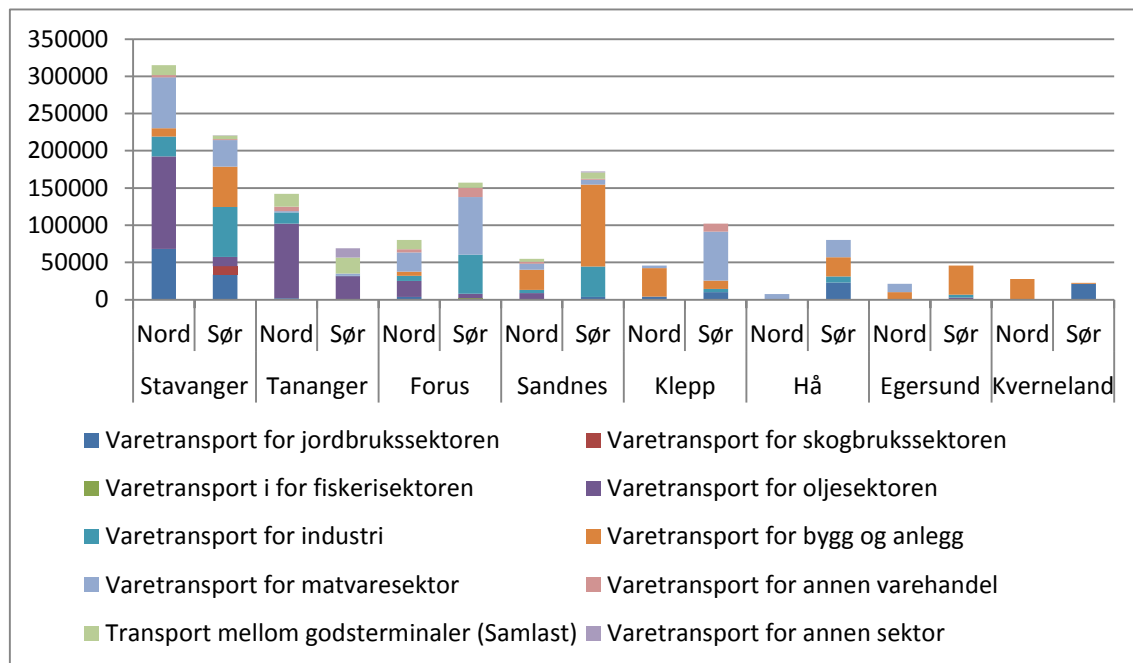
Figur 5.18 viser godsmengde fordelt på retning som transporteres til og fra undersøkelsesområdet.



Figur 5.18 Godsmengde transportert inn og ut av Sør Rogaland i 2013, fordelt på retning, transportmiddel og hvilket sted godset ankom.

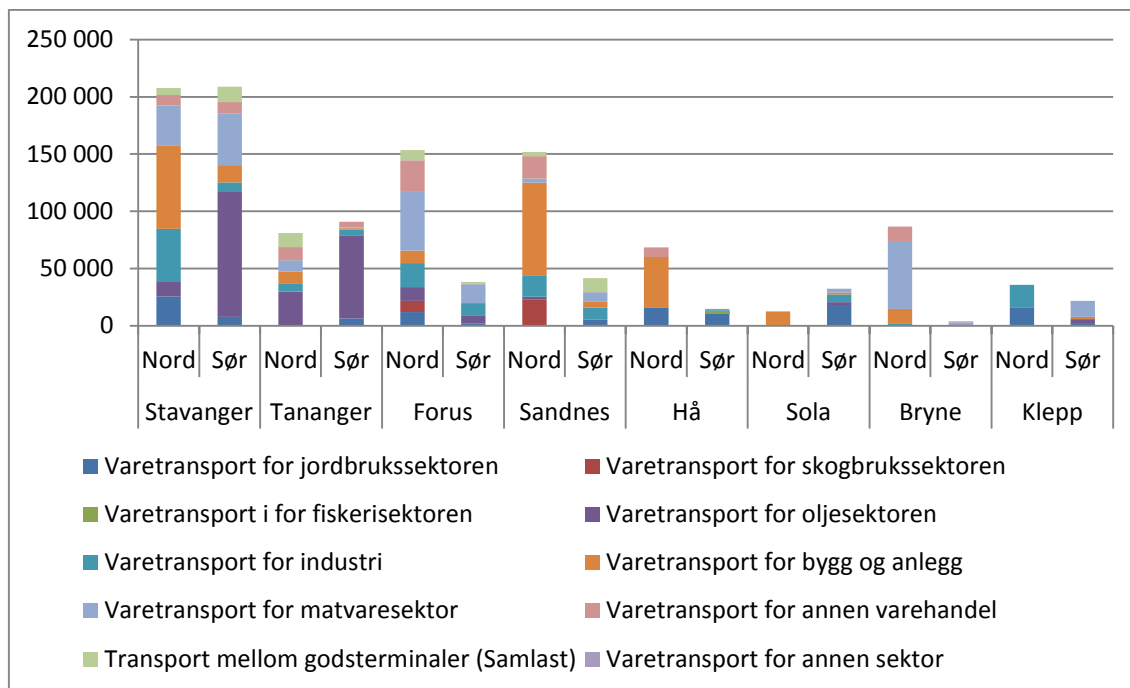
52 % av total godsmengde transporteres ut fra Sør Rogaland og 48 % transporteres inn. Vegtransport dominerer godstransporten ut av undersøkelsesområdet, mens sjøtransport dominerer inntransporten. Felleskjøpet sin virksomhet er et eksempel på en bedrift som

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 5.19 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 5.20 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.

6 Trender med betydning for logistikknæringen i regionen

Veitransport blir relativt mer konkurransedyktig. Dette skyldes bl.a. økt bruk av utenlandske transportører, og økt investering i veiinfrastruktur. Større logistikkelskaper tar i bruk flåtestyringssystemer som gir real time oversikt over lastebilparken og gir optimaliseringsgevinster. Kapasitetsproblemer på jernbane og relativt forverrede rammevilkår for sjøtransporten. Her skjer det imidlertid en kontinuerlig utvikling i takt med at nye og mer effektive skip introduseres og eldre tonnasje fases ut.

Konsolidering av virksomheter til større enheter. Varehandel er nå dominert av tre kjeder etter at Coop nylig fikk tillatelse til å kjøpe ICA/RIMI. Også innen annen varehandel ser en at større kjeder, og større butikker kaprer markedsandeler på bekostning av mindre butikker som legges ned. Dette er særlig gjeldende innen sport, elektrovarer og møbler. Kjøpesenter vokser sterkere enn sentrumsbutikker.

Sentralisering av lagerstruktur, Økning i handel på internett av høykostvarer med lang holdbarhet - mindre, men hyppigere forsendelser. Over natten forsendelser er blitt bransjenormen i Sør Norge. Også økt bruk av ekspressleveranser med fly både innen husholdnings- og bedriftsmarkedet.

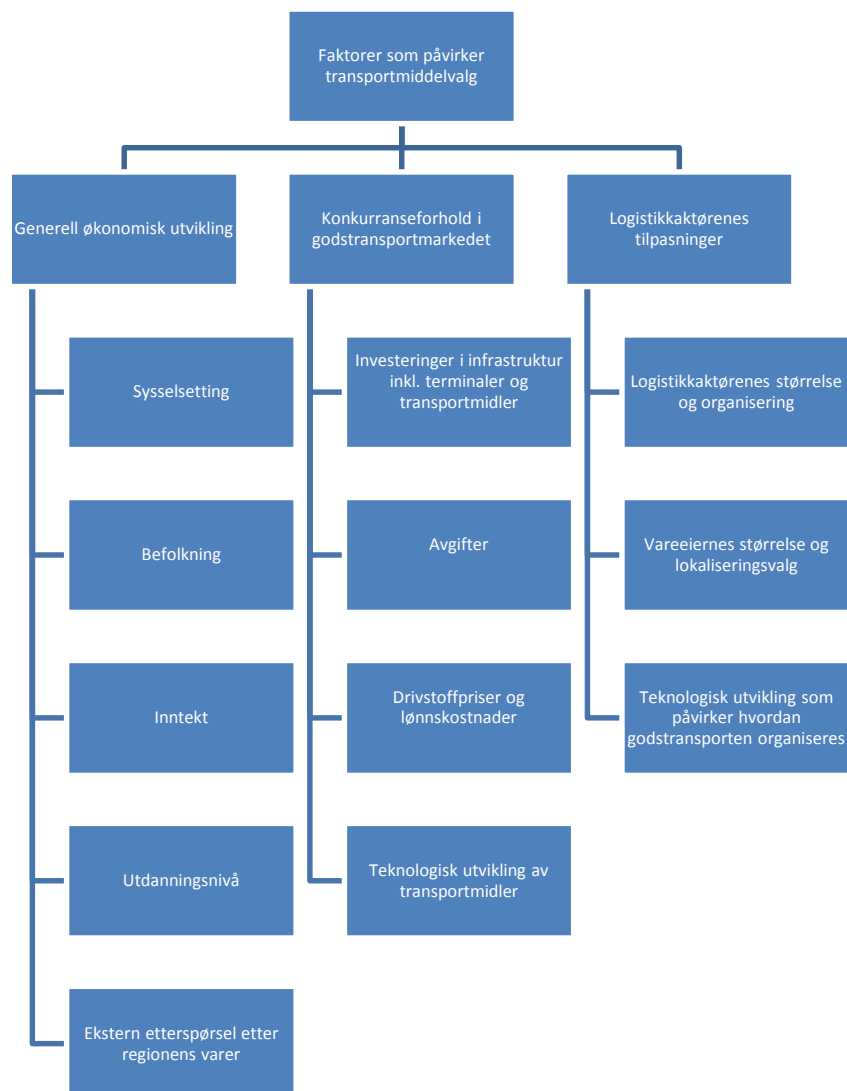
Fokus på kostnadsreduksjon innen petroleumssektoren, initiert av Statoil og lavere oljepris. Statoil har bl.a. optimalisert forsyningsrutemønsteret samt inngått store eksklusive logistikkavtaler med enkeltaktører, hhv. Bring (base-transport) og Norse Group (basetjenester). Fører til bedre utnyttelse av transportenhetene og mer effektiv forsyning av plattformer, der en større andel forsynes fra Dusavika nå enn tidligere. Oljeserviceselskapene Baker Hughes og Halliburton har slått seg sammen.

Transport av avfall har økt betydelig fra 2009 og utover, etter at deponidirektivet tredde i kraft. Avfall til forbrenningsanlegg foregår i stor grad på vei, for resirkulerbart avfall som skrapjern, returpapir og treflis benyttes også sjøtransport.

Arealkrevende og varegenererende næringsvirksomhet flytter i større grad ut fra Forus-området, i hovedsak til Jæren.

7 Overføring av gods fra vei til sjø og bane

Å øke overføringsgraden av godstransport fra vei til sjø- og jernbanetransport er en kompleks problemstilling da det er flere faktorer som er med på å påvirke utviklingen i etterspørsel etter godstransport for de ulike fremføringsformene. Disse kan grovt deles inn i tre kategorier, generell økonomisk utvikling, forhold som påvirker konkurranseflaten i godstransportmarkedet (vei/bane/sjø/luft) og logistikkaktørenes tilpasninger. I denne sammenhengen er begrepet logistikkaktører vidt definert, som alle aktører som har mulighet til å påvirke varestrømmene, og inkluderer både vareeiere, transportører og logistikselskaper. Den generelle økonomiske utviklingen bestemmer den totale etterspørselen av varer som transporteres til og fra Rogaland, mens logistikkaktørenes tilpasninger bestemmer hvor godset produseres og eventuelt mellomlagres, samt krav til servicegrad i logistikksystemet. Dette, i tillegg til relativ prisutvikling mellom ulike fremføringsformer er igjen avgjørende for hvilke transportmidler det er hensiktsmessig å benytte for å transportere godset frem til forbruksstedet. Figuren under gir en oversikt over de viktigste faktorene som er med på å påvirke godsets fremføringsform.



Figur 7.1 Oversikt over faktorer som påvirker utviklingen i sjøtransport.

7.1 Generelle økonomisk utvikling

Den generelle økonomiske utviklingen er den viktigste driveren for etterspørsel etter varer, og bestemmer dermed utviklingen av den totale etterspørselen av godstransport til og fra Sør Rogaland. Vekst i godsvolumene som transporteres til og fra regionen vil på sikt gjøre sjø og jernbanetransport mer attraktivt, da gevinsten med å overføre volum fra vei øker i takt med forsendelsens størrelse.

7.2 Konkurransforhold i godstransportmarkedet

Det som i størst grad påvirker konkurransforholdet i godstransportmarkedet er investeringer i landbasert infrastruktur, dvs. vei og jernbane. I den senere tid har investeringer i veiinfrastruktur vært vesentlig høyere sammenlignet med investeringer i jernbanenettet som forbedrer forholdene for godstransport på jernbane. Dette gjør at godstransport på vei blir relativt rimeligere å gjennomføre sammenlignet med godstransport på sjø og bane. Samtidig vil veiinfrastruktur som knytter havner og jernbaneterminaler bedre opp mot omlandet bidra til at de totale transportkostnadene i forbindelse med sjø- og jernbanetransport reduseres ved at kostnadene for tilbringer-/distribusjonstransporten, som foregår med lastebil, reduseres.

Den relative utviklingen av de variable kostnadene, som i hovedsak består av utgifter til drivstoff og lønn, spiller en betydelig rolle for konkurransforholdet i transportsektoren. Her har transport på sjø og bane et fortrinn sammenlignet med veitransport, da de variable kostnadene per tonnkilometer er lavere. Mer energieffektive lastebiler, innføring av modulvogntog, og økt bruk av utenlandsk arbeidskraft har imidlertid bidratt til å redusere de variable kostnadene for veitransporten og gjennom dette økt denne transportformens konkurranskraft på lengre strekninger. Som nevnt tidligere så ligger Stavangerregionen i dag i grenseland for hvorvidt det er lastebil- eller sjøtransport som foretrekkes. Endrede konkurransforhold i favør sjøtransport kan dermed få stor betydning for overføringsgraden av gods fra vei til sjø i denne regionen.

7.3 Logistikkaktørens tilpasninger

Sjøtransport er særlig konkurransedyktig når en eller flere av følgende forutsetningene er oppfylt:

- Store godsvolum – dersom samme transportoppdrag krever mer enn 3-4 lastebilturer
- Opprinnelse og/eller destinasjon ligger nært havnen/har eget kaianlegg slik at behov for lastebiltransport reduseres/fjernes
- Varestrømmen er jevn og forutsigbar
- Minimering av transporttid vil gi lavere profitt enn minimering av transportkostnad.
- For Vestlandet sin del er det også viktig at transportenheten ikke er samlastet med gods til andre deler av Norge, da dette gjør det mer hensiktsmessig å ta godset inn i Østlandsområdet/Gøteborg, og distribuere med bil til Vestlandet.
- Transportavstanden er over en viss distanse. Sjøtransport har lavere kostnader per tonn/km enn lastebiltransport - dess lengre transportavstand dess større andel av den

totale transportkostnaden er distanseavhengig. Kjøre og hviletidsbestemmelser for lastebilsjåførere er med på å ytterligere fordyre lastebiltransport over lengre distanser.

Å redusere antall havner, og konsentrere sjøtransporten til et begrenset antall utpekte havner for å øke godsvolumet til disse havnene kan føre til konsolideringsgevinster for sjøtransporten. Men dette vil samtidig føre til at sjøtransport bidrar til økt belastning på veinettet sammenlignet med dersom godset håndteres i flere havner som ligger nærmere opprinnelses/destinasjonsstedet. Nedlegging av havner kan også gjøre sjøtransport mindre konkurransedyktig, da lengre transportetappe til nærmeste havn vil bidra til at lastebil foretrekkes på hele strekningen i stedet.

Når en ser på punktene over, kommer det klart frem at det er beslutninger og tilpasninger som gjøres av vareeier, som i størst grad kan bidra til å overføre gods fra vei til sjø og bane. Det er disse som beslutter hvordan de ønsker å utforme sitt logistikksystem, med lokalisering av sentrallager og evt. regionale lager, hvor mye gods som skal sendes per relasjon, samt hvor ofte det skal foregå forsendelser. Distribusjonslager som bygges i god avstand fra nærmeste havn, vil for eksempel være uegnet til å benytte seg av sjøtransport. Å legge opp til hurtige daglige leveranser mellom lager og utsalgssteder vil også være et sterkt hinder for bruk av sjøtransport.

Av den grunn er det vareeierne en bør i størst grad fokusere på dersom en ønsker å innføre støtteordninger for å få til en overføring av gods fra vei til sjø og bane. Rene sjøtransportaktører, som rederi eller havner, vil i liten grad kunne bidra til dette selv, foruten å øke antall anløpssteder i rutenettet eller frekvensen på eksisterende ruter. Det mest virkningsfulle tiltaket en havn kan gjøre er å legge til rette for at logistikkaktørene etablerer seg med distribusjonslager i nærheten til havnen, samt jobbe for at kostnadene for å bruke havnen er så lav som mulig. Fjerdepart logistikkaktører, som går inn og tar over større deler av logistikkbiten til vareeierne vil derimot være svært godt i stand til å gjøre denne typen tilpasninger.

Et logistikk-konsept optimalisert for bruk av sjøtransport bør oppfylle følgende to kriterier:

- *Distribusjonslager bør være direkte tilknyttet en havn for å fjerne en fordyrende transportetappe med lastebil.* For norske aktører kan optimal plassering av sentrallager likeså godt være i tilknytning til en større internasjonal havn i utlandet, som Rotterdam, Hamburg eller Gøteborg, som et sted i Norge, for å fjerne feedertransportetappen til sentrallageret. Et slikt lager vil også ha mulighet til å betjene omland i Nord Europa. Hirtshals nord i Danmark er også god en mulighet som vil kunne dekke samtlige norske havner, samt Jylland, dersom direkte tilgang til oversjøisk containertransport ikke er avgjørende. Det finnes allerede i dag mange eksempler på direkte distribusjon fra distribusjonssentre i Sverige eller Danmark i stedet for et nasjonalt sentrallager, f.eks. Elkjøp/Lefdal, Ikea, Clas Ohlson, Bauhaus, og Jysk (Eidhammer m.fl. 2013).
- *En bør forsøke å øke volum per leveranse* til minst en fullastet transportenhet, som i praksis vil bety større men sjeldnere leveranser.

Varer med lang holdbarhet og forutsigbar etterspørsel er spesielt godt egnet til å inngå i ett slikt system, da sjøtransport innebærer noe lengre transporttid samtidig som større volum typisk vil medføre at en større andel av varene står lengre i butikk før de selges.

Den største utfordringen med å innføre et sjøbasert logistikksystem er at det til enhver tid krever at en større mengde varer er i omløp innad i logistikksystemet, enten under transport eller i butikk, før det selges ut til kunde, sammenlignet med aktører som satser på mindre men hyppigere leveranser. Å ha kapital bundet opp i varebeholdningen medfører en betydelig kostnad for vareeier i form av rente- og skatteutgifter, og dess større verdi på varebeholdningen dess mer kapital bindes opp. En annen utfordring med en stor varemengde internt er at vareeier risikerer å ikke få solgt hele sortimentet, og sitte inne med et restlager som hurtig reduseres i verdi. Av den grunn forsøker vareeier å minimalisere varelageret, sentralt og i butikk, og er kanskje den viktigste faktoren for at varer med lang holdbarhet ikke inngår i et sjøbasert logistikkdistribusjonssystem, men i stedet inngår i et etterspørselsstyrt logistikksystem med mindre og hurtige leveranser fra produsent til sentrallager, og fra sentrallager til butikk. Det er derfor få vareeiere som i hovedsak selger høyverdigs som vil velge et sjøbasert logistikksystem.

Økt kunnskap om markedet en befinner seg i, som gjør det mulig å i større grad beregne etterspørselen, vil imidlertid redusere risikoen vareeier påtar seg med å sitte inne med et betydelig restlager som ikke blir solgt. Dette gjøres uansett allerede i dag blant de fleste vareeiere, da produksjonstid og relativt lang transporttid mellom Asia og Europa medfører en betydelig treghet i logistikksystemet. Fra bestillingsordre er gitt produsenten til varen er klar for levering i butikk tar det vanligvis opptil et halvt år, uavhengig av logistikksystemet som benyttes fra sentrallager til butikk. Gitt denne tregheten, skulle det vært mulig for flere vareeiere å redusere på kravet til transporttid og leveransefrekvens mellom lager og butikk.

For vareeiere som betjener både varer som krever hurtig leveranse og varer som ellers hadde egnet seg godt til sjøtransport, er en mulighet å innføre såkalt tokanalslogistikk, der håndtering av varestrømmer splittes i et veibasert logistikksystem og et sjøbasert logistikksystem. Dette gjelder spesielt for oljeindustrien, der den største delen av godsleveransene kan planlegges i god tid i forveien, mens en liten andel blir svært tidskritisk ved uforutsette hendelser. Ulempen med et slikt system er at det blir mer utfordrende å fylle en hel lastebil med gods, fordi ikke tidskritisk gods da normalt ikke vil bli satt på en leveranse av en tidskritisk transportenhet.

Europris trekkes ofte fram som den vareeieren i Norge som i størst grad har klart å tilpasse seg sjøtransportens betingelser i sitt logistikksystem. Europris er etablert med sentrallager i nærhet til kai i Fredrikstad, og distribusjon til butikker langs hele norskekysten foregår med sjøtransport som utføres av Nor Lines. Dette suppleres ofte med direkteleveranser av partikjøp som transporteres i containere fra Asia og tas inn i nærmeste havn.

7.4 Tiltak som vil bidra til å overføre gods fra vei til sjø og bane i Sør Rogaland

Sjøtransport

Legg til rette for næringsareal i nærheten til havnene, som prioriteres tildelt aktører som ønsker å benytte sjøtransport.

Redusere kostnaden ved bruk av havnen, først og fremst gjennom å forbedre adkomsten til det øvrige vegnettet eller etablere et nettverk av interne havneveier som knytter brukerne direkte opp mot havnen. Her har Risavika havn allerede gjort en betydelig innsats for å forsere planlegging og bygging av transportkorridor vest, samt etablert en intern havnevei som forbinder sørsiden av Risavika, fra trafikkhavnen til Sola havn. Dette gjør det mulig å trekke transportenheter direkte mellom havnen og Asco-basen og distribusjonsterminalen til Kuehne+Nagel.

Samarbeide tettere med viktige opprinneshavner på kontinentet, som Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, Hirtshals og Swinoujscie, og sørge for at nødvendige terminaltjenester i disse havnene blir tilgjengeliggjort for brukerne. Formålet med samarbeidet er å sørge for at så mye av godset som mulig rutes direkte til havner i Sør Rogaland, fremfor å gå via andre havner på Østlandet og Gøteborg.

Påvirke logistikkaktører som sentraliserer lagerstrukturen å etablere lager i tilknytning til havner, både innenlands og utenlands.

Redusere avgiftene for rederiene

Legge til rette for at rederiene kan innføre større og/eller mer energieffektive skip

Regionale infrastrukturtiltak

Gjennomføre tiltak som knytter havnene bedre opp mot E39, særlig nordover. Bygge ut Transportkorridor vest, til en 4-felts sammenhengende strekning fra Randaberg via Risavika til Stangeland.

Forbedre kollektivsystemet og sykkelveinettet på Nord Jæren, for å redusere køproblematikken i regionen, samt legge til rette for at trafikkveksten i regionen tas med andre transportmidler enn bil.

Jernbane

Den viktigste faktoren til å overføre mer av godsmengden til og fra Stavangerregionen til jernbane er også nevnt i de foregående perspektivanalysene. Den svake utviklingen i godstransport på bane skyldes i hovedsak kapasitetsproblemer på jernbanenettet med tilhørende regularitetsproblemer, som gjør at veksten i godstransport mellom Stavangerregionen og Østlandet tas med veitransport. De viktigste tiltakene for å bedre denne situasjonen er etablering av tilstrekkelig kryssingskapasitet på Sørlandsbanen mellom Ganddal og Alnabru og utbygging av Alnabru terminal for å kunne håndtere mer unitisert gods på Sørlandsbanen. I tillegg vil en forbedring av terminalens tilgjengelighet gjennom å bygge ut

veinettet sørover, der ny tverrforbindelse mot Ålgård og oppgradert Rv 44 er de mest betydningsfulle tiltakene, også bidra til å øke jernbanens konkurransedyktighet.

I dagens situasjon er det imidlertid svært lite fokus på å forbedre forholdene for godstransport på jernbane. De store investeringene som er foreslått gjennomført på jernbanenettverket er i hovedsak rettet mot persontransport generelt, der hovedfokuset er rettet mot utbygging av IC-triangelet, som er etablering av et høyhastighetsbanenett fra Skien, Lillehammer og Halden mot Oslo. I Stavangerregionen er det dobbeltspor mellom Sandnes og Egersund som er øverst på prioriteringslisten. Selv om disse foreslåtte utbyggingene til en viss grad også vil komme godstransport på jernbane til gode, gjennom kapasitetsøkning i jernbanenettet, er det ikke disse strekningene som utgjør de største kapasitetsbegrensningene. Dersom det ikke jobbes for å få prioritert tiltak som forbedrer situasjonen for de som driver med godstransport på jernbane, vil jernbanens markedsandel av godstransporten til og fra Stavangerregionen reduseres i tiden fremover.

8 Planer for infrastrukturforbedringer i Sør Rogaland

I dette kapitlet gis det en oversikt over de viktigste planlagte infrastrukturtiltakene for å forbedre forholdene for logistikksektoren i Rogaland. Effektene av disse tiltakene omtales i neste kapittel.

8.1 E39 - Rogfast

Regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39 og legger i gjeldende NTP opp til oppstart av en rekke prosjekt langs E39 og til forsert planlegging av andre. Samlet satsing på E39 i gjeldende Nasjonal transportplan er om lag 42 mrd. kr, av dette utgjør bompenger 20 mrd. Kr og det statlige bidraget utgjør 22 mrd. kr. Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling i løpet av en tjueårsperiode. Regjeringen vil ved senere rulleringer av Nasjonal transportplan komme tilbake til hvordan ambisjonen skal følges videre opp.

Totalt innebærer Ferjefri E39 at samtlige av dagens åtte ferjesamband langs E39 planlegges avløst, enten med bro, tunell eller omlegging av trasé. Målt i antall kjøretøy fraktet er Mortavika-Arsvågen det mest trafikkerte ferjesambandet på E39. Av den grunn, men også fordi både politikere og næringsliv, både på nord- og sørsiden av Boknafjorden, tidlig samlet seg rundt et alternativ som det deretter er blitt jobbet målrettet over tid for å få realisert. Rogfast innebærer kryssing av Boknafjorden med en 25 km lang to-løps undersjøisk tunell fra Harestad i Randaberg til Arsvågen i Bokn, med arm opp til Kvitsøy. Reisetiden mellom Harestad og Arsvågen reduseres fra rundt 55 minutter (med 20 minutters frekvens på Mortavika-Arsvågen) i dag til drøyt 20 minutter etter ferdigstilling. Status i dag er at regjeringen har vedtatt konseptvalg for Rogfast og prioriterer statlige midler i første fireårsperiode til å starte utbyggingen. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Planlagt byggestart er i 2016 og forventes ferdigstilt i 2022.

8.2 E39 – Ålgård-Søgne

I utgangspunktet var denne veistrekningen planlagt oppgradert stykkvis langs eksisterende trase til 2/3-feltsvei med midtdeler. Etter regjeringsskiftet virker det imidlertid som at ambisjonsnivået for denne strekningen har økt, og det arbeides nå med planer for å oppgradere hele strekningen til 4-felts motorvei. Det er også kommet et innspill om å endre traseen slik at den går mer direkte fra Sandnes over Høg Jæren og dermed passerer nærmere Egersund enn dagens trase. Videre er traseen planlagt mer ut mot kysten på strekningen Egersund-Mandal enn eksisterende E39. Samferdselsdepartementet er positiv til å utrede en slik løsning, mens flere regionale politikere frykter at dette vil forsinke fremdriften i dette prosjektet kraftig, og er av den grunn negativ til forslaget. Uansett trasevalg er ambisjonen at reisetiden mellom Stavanger og Kristiansand skal reduseres fra dagens fire timer til i underkant av to timer.

8.3 E39 Eiganestunellen/Rv 13 Ryfast

Dette veiprojektet er tredelt og innebærer kryssing under Hidlefjorden med en 14,3 kilometer lang undersjøisk tunnel mellom Solbakk og Hundvåg (Ryfylketunnelen), en 5,7 kilometer lang undersjøisk tunnel mellom Hundvåg og Stavanger (Hundvåg tunnelen) og 5 kilometer med ny firefeltsvei mellom Schancheholen og Smiene, der 3,7 kilometer av dette er tunnel med to løp (Eiganestunnelen). Ryfylketunnelen vil bli den lengste undersjøiske veitunnelen i verden, der det dypeste punktet er 292 meter under havet som også blir rekord, 10 meter dypere enn Eiksundtunnelen.

8.4 E134 Haugesund-Haukeli-Drammen

I gjeldende NTP ligger det inne prosjekt som vil redusere reisetiden på E134 med over en time for tungtrafikken. I andre del av planperioden (2018-2023) ligger både Haukelitunnellene og 2-felts motorvegstandard på strekningen Saggrenda – Drammen inne, i tillegg har regjeringen behandlet KVV/KS1 for strekningen E134 Saggrenda – Gvammen, der bl.a en nordlig trasé forbi Notodden er vedtatt.

Tabellen under viser potensial for innkorting av trase og reisetidsreduksjon for ulike strekninger mellom Øst- og Vestlandet.

Tabell 8.1 *Distanse og reisetid på E39 på aktuelle strekninger mellom Vestlandet og Østlandet før og etter mulig oppgradering. (Kilde: Vegvesen 2015)*

Strekning	Trasé	Dagens situasjon			Ny situasjon		
		Distanse (Km)	Reisetid (min)	Gj. Hast. (Km/t)	Distanse (Km)	Reisetid (min)	Gj. Hast. (Km/t)
Bergen-Sandvika	E16	504	475	64	470	363	78
	Rv. 52	465	438	64	439	339	78
	Rv. 7 Gol	448	423	64	404	311	78
	Rv.7 Tunhovd	448	423	64	385	295	78
	E134 Bergen	486	490	60	379	299	76
Haugesund-Sandvika	E134 Rauland	444	422	63	362	284	76
	E134 Seljord	444	422	63	387	304	76
Stavanger-Sandvika	E39/E18	540	465	70	507	382*	80*
	E134 Seljord	504	512	59	442	338	78
	E134 Rauland	505	512	59	417	318	79

*Gjennomsnittshastighet på strekningen Stavanger-Kristiansand-Sandvika er nedjustert fra 96 km/t til 80 km/t, noe som gir betydelig høyere reisetid på denne strekningen.

For E134 angir tabellen forventet reduksjon i reisetid slik de er beregnet i «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet», med ett unntak. I ettersituasjonen på strekningen Stavanger-Sandvika via Kristiansand ble det operert med en

gjennomsnittshastighet på 96 km/t. Denne er nedjustert til 80 km/t da dette er maks tillatt hastighet for tunge kjøretøy. Dette gjør alternativet om Haukeli over Rauland en time raskere enn via Kristiansand på strekningen mellom Stavanger og Sandvika. Over samtlige vegstrekninger antas det at gjennomsnittshastigheten øker fra 60-64 km/t i dagens situasjon til 76-78 km/t med de foreslåtte tiltakene. Med dette komme E134 best ut, fordi traséen i ettersituasjonen blir den korteste dersom den legges over Rauland.

Utredningen om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet konkluderte med at det er behov for å plukke ut noen få hovedforbindelser for å sikre at det blir nødvendige midler til større utbygginger av disse. E134 over Haukeli og riksveg 7/52/E16 over Hemsedal bør prioriteres når forbindelsene skal utbedres.

8.5 Dobbeltspor Sandnes-Egersund

Regjeringen har bedt Jernbaneverket om å igangsette planlegging av dobbeltspor på Jærbanen på strekningen Sandnes – Nærbø. Arbeidet med kommunedelplan ble startet opp i 2014 med sikte på å få strekningen inn i neste NTP for perioden 2018-2027. Det skal tas stilling til videre arbeid med strekningen Nærbø – Egersund når arbeidet med kommunedelplanen på strekningen Sandnes – Nærbø er kommet i gang.

8.6 Bypakke Nord Jæren

Bypakke Nord Jæren er en finansieringspakke av en rekke infrastrukturprosjekt på Nord Jæren, og ble vedtatt med knappst mulig flertall i fylkestinget i desember 2014. Det mest kontroversielle med finansieringspakken er omlegging av dagens bomstasjoner på Nord Jæren, slik at en langt større del av biltrafikken vil måtte betale bompenger, samt innføring av tidsdifferensierte avgifter. I dagens situasjon er bomstasjonen lagt opp slik at trafikantene betaler bompenger dersom en kommunegrense krysses. Fra 2017 legges det opp til at bomstasjoner passeres for å nå viktige målpunkt for trafikken, som Stavanger og Sandnes sentrum, samt Sola lufthavn, Tananger/Risavika og Forus/Lura. Samtidig innføres det en rushtidsavgift i periodene mellom klokken 07:00-09:00 og 15:00-17:00 som tilsvarer en dobling av taksten. I kombinasjon med forbedret kollektivtilbud, samt forbedret gang-, sykkel- og kollektivnett, er hensikten med dette å vri trafikken fra bil til alternative transportformer, samtidig som de gjenværende bilistene delfinansierer tiltakene i bypakken. Følgende infrastrukturprosjekt er sikret finansiering gjennom Bypakke Nord Jæren:

Veiprojekt:

- E39 Smiene – Harestad
- E39 Ålgård – Hove
- Fv. 505 Skjæveland – Foss Eikeland (mulig oppstart i Jæren pakke 1)
- Fv. 505 Foss Eikeland – E39
- E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland
- Fv. 409 Transportkorridor vest, Kvernevik – E39 i Randaberg

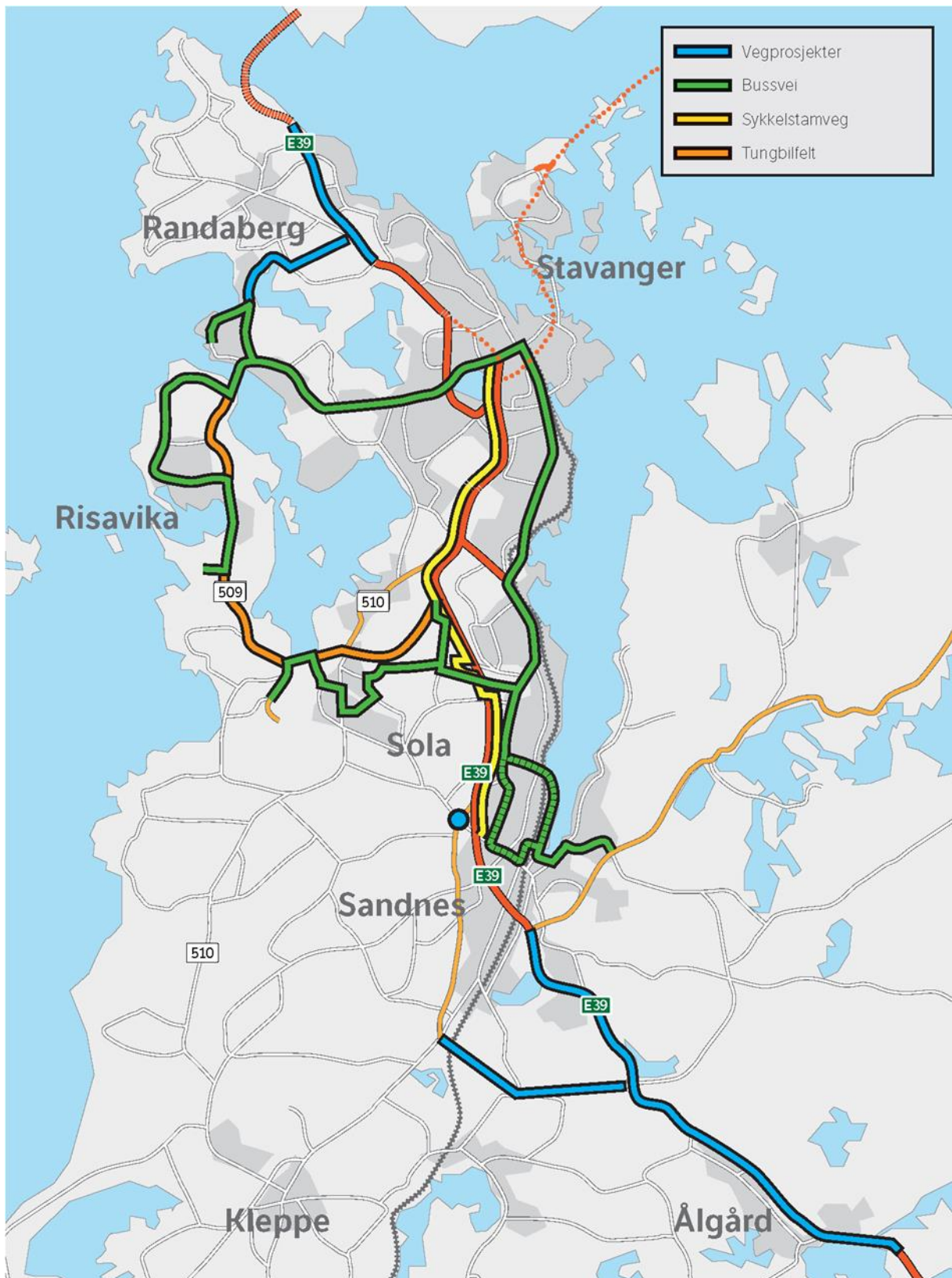
Veiprosjektene som ligger inne i Bypakke Nord Jæren vil i kombinasjon med de tidligere nevnte veiprosjektene sikre gjennomgående 4-feltsvei fra Kristiansand til Arsvågen. Samtidig vil Tananger/Risavika og Ganddal knyttes langt bedre opp mot E39.

Næringstransport:

- Rv. 509 Transportkorridor vest, E39 Solasplitten – Jåsund: Kombinert kollektiv og tungbilfelt

Kollektivtransport:

- Bussvei 2020 – sammenhengende midtstilt bussfelt mellom Stavanger sentrum via Sandnes sentrum til Vatne. Bussveien går også til Forus vest
- Bussvei 2020 – sammenhengende bussfelt mellom Stavanger sentrum og Risavika. Bussveien går også til Kvernevik
- Solalink - Kollektivprioriterende tiltak Forus vest-Sola sentrum-Stavanger Lufthavn Sola
- E39 Schancheholen – Solasplitten: Kollektivfelt
- Hillevåg – SUS – Tjensvoll - UiS – Diagonalen – Gauselvågen: Kollektivfelt/annen kollektivprioritering
- Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt
- Fv. 435 Buøy – Austbø: Kollektivfelt



Figur 8.1 Oversiktskart over veiprosjekt som ligger inne i bypakke Nord Jæren.

9 Effekter av investering i samferdselsinfrastruktur

Som nevnt i forrige kapittel foreligger det planer og vedtak om å gjennomføre en rekke store samferdselsprosjekter som vesentlig vil forbedre forholdene for logistikkaktørene i Stavangerregionen, ved at transportkostnadene vil reduseres betydelig. De viktigste er Rogfast, Ryfast, Hordfast, dobbeltspor på Jærbanen, utvikling av E 39 Kyststamveien og E 134 på Haugalandet/over Haukeli, samt bypakke Nord Jæren.

9.1 Generelle effekter av investering i samferdselsinfrastruktur

Investeringer i samferdselsinfrastruktur utløser økonomiske gevinster som følge av at reisetiden, og dermed også kostnadene, reduseres over strekningen. Hvilke type gevinster og størrelsen varierer fra prosjekt til prosjekt og avhenger i hovedsak av antall reiser over strekningen etter ferdigstilling og differansen i generaliserte transportkostnader (summen av tids- og kilometeravhengige kostnader forbundet med transport) mellom før- og ettersituasjonen. I tillegg kan spesifikke regionale forhold, som økt integrasjon av tidligere adskilte arbeidsmarked slik at regionens samlede tilgang på arbeidskraft øker, bidra til ekstra gevinster utover kostnadsbesparelsene. Her er det ofte snakk om kumulative virkninger, der utviklingen blir selvforsterkende over tid.

9.1.1 Direkte effekter

De direkte effektene av investering i infrastruktur er reduksjon i de generaliserte reisekostnadene over strekningen, og er en besparelse som påløper for hver gjennomførte reise etter ferdigstilling. For privat persontransport vil dette få ulike konsekvenser etter reisehensikt, der det generelle resultatet er at reisen innebærer et lavere tidsforbruk enn tidligere, som kan benyttes til andre formål. Basert på den norske tidsverdiundersøkelsen er gjennomsnittlig verdsetting av tid beregnet til 164 kr/time for lette kjøretøy og 595 kr/time for tunge kjøretøy (2012-kroner) (Minken 2013).

For logistikknæringen innebærer redusert reisetid at transportoppdrag over strekningen blir billigere å gjennomføre for transportøren, da selskapet betaler sjåføren etter timer kjørt, og ikke etter antall kilometer kjørt. Lønn til sjåfører utgjør rundt 50 % av transportkostnadene. Redusert reisetid bidrar samtidig til at lastebilparken kan utnyttes bedre, ved at samme bil kan utføre flere transportoppdrag enn tidligere. F.eks. vil en reduksjon i reisetiden med tung bil mellom Bergen og Stavanger fra 4 timer og 15 minutter til nærmere 2 timer muliggjøre at samme kjøretøy rekker to turer tur/retur mellom byene innen en kjøredag, som begrenses av kjøre og hviletidsbestemmelsene, mot kun en tur i dag.

Avløsning av ferjesamband gir i tillegg ekstra direkte effekter, da ferjesamband medfører skjulte kostnader som følge av at strekningen kun er åpen i gitte tidsintervall. Dette krever tilpasninger fra trafikantene for å minimere ventetiden og øker risikoen for forsinkelser på reisen. I tillegg har ferjesamband en langt lavere kapasitet sammenlignet med det øvrige veinettet. Som eksempel har en tofeltsvei en kapasitet på rundt 4000 kjøretøy per time i begge retninger, mens ferjesambandet Mortavika-Arsvågen, som er det nest mest trafikkerte i Norge, har en maksimal kapasitet på 1268 kjøretøy (personbilenheter) per time i begge retninger.

9.1.2 Tilpasningseffekter

Tilpasningseffekter er gevinster som tas ut gjennom å endre tilpasninger som følge av at reisekostnadene over en strekning er redusert. Dette er tiltak som i førsituasjonen ikke ville vært lønnsom eller praktisk mulig å gjennomføre, men som er blitt det etter at reisekostnadene og reisetiden på strekningen er redusert.

Det som kjennetegner denne typen effekter er at aktørene selv er nødt å foreta en tilpasning for å ta ut effekten. Av den grunn er denne typen effekter svært vanskelig å forutse og kvantifisere.

Eksempler på tilpasningseffekter kan være:

- Endret lokaliseringsvalg for bosetting, bedrifter og offentlige virksomheter
- Sentralisering eller spesialisering av næringsaktiviteter, lagerstruktur og offentlig tjenestetilbud til færre lokasjoner, som gir grunnlag for stordriftsfordeler og mer effektiv produksjon av varer og tjenester
- Endret valg av arbeidssted
- Endret valg av innkjøpssted for varer og tjenester (både private og bedrifter)
- Endret samarbeidsmønster

Reduserte transportkostnader fører generelt til en tilpasning der det forbrukes mer transport på bekostning av andre innsatsfaktorer. Det er to måter dette skjer på:

1. En substitusjonseffekt hvor foretaket/aktøren øker bruken av den relativt billigere innsatsfaktoren (transport)
2. En skalaeffekt der økt optimalt produksjons- eller forbruksnivå gir økt forbruk av samtlige innsatsfaktorer, inklusiv transport

I tilfeller der en kommune eller region knyttes tettere opp mot en større byregion vil summen av tilpasninger i de fleste tilfeller innebære en dreining av aktivitet mot byregionen, for eksempel gjennom økt innpendling mot eller økt bruk av tjenester i byregionen. Dette fører igjen til at agglomerasjonseffekter oppstår.

9.1.3 Agglomerasjonseffekter

Agglomerasjonseffekter er gevinster som oppstår som følge av at en bo-/arbeids- og serviceregion vokser i størrelse. Dette kan for eksempel materialiseres gjennom at interaksjonsmulighetene øker eller at flere forbruker tjenester som tilbys gjennom geografisk avgrenset infrastruktur, som sykehus, utdanningssteder, kulturtilbud, havner og flyplasser. Dette er særlig gjeldende i tilfeller hvor infrastrukturinvesteringens lønnsomhet øker dess flere som er med på å dele på kostnadene eller hvor enhetskostnadene ved å tilby tjenesten faller dess flere som benytter seg av den. Typisk vil offentlig infrastruktur med brukerbetaling bli langt mer lønnsom dersom infrastrukturens omland utvides slik at flere har mulighet til å benytte seg av infrastrukturen.

En annen måte agglomerasjonseffektene kan gi gevinster er gjennom arbeidsmarkedet. Studier har vist at arbeidsmarkedets produktivitet (ofte målt som lønn) øker etter arbeidsmarkedets størrelse, samt at veksten er større enn den prosentvise veksten av antall sysselsatte i arbeidsmarkedet. En forklaring på dette at et større arbeidsmarked øker sannsynligheten for at koblingen mellom arbeidsgiver og arbeidstaker blir mer optimal enn i

et mindre arbeidsmarked, samtidig som sannsynligheten for at riktig kompetanse kobles sammen også øker slik at mer effektive løsninger utvikles. Større arbeidsmarkeder fører ikke til økt produktivitet isolert sett, men større arbeidsmarkeder kan føre til et mer effektivt og konkurransedyktig næringsliv, som igjen fører til høyere gjennomsnittslønn per ansatt (Nordkvelde & Reve, 2013).

Agglomerasjonseffekter kan også være negative, for eksempel i form av økt trafikkbelastning og kapasitetsproblemer i veinettet.

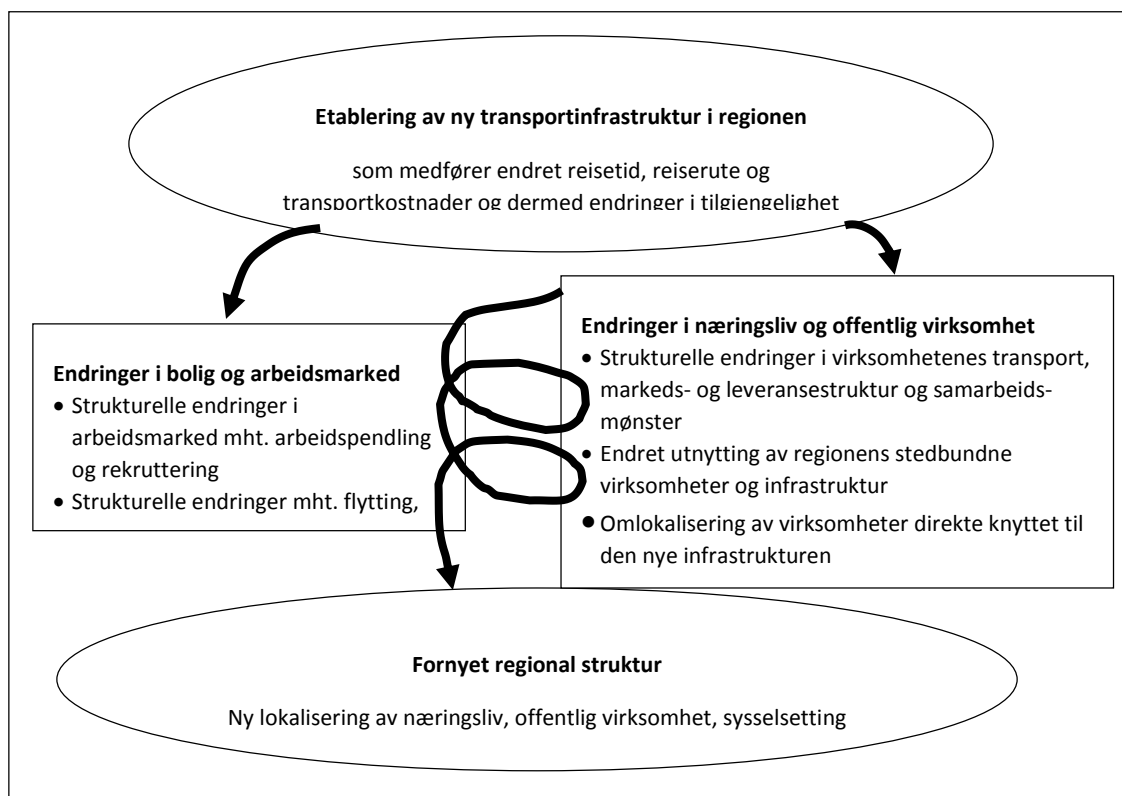
Det som kjennetegner agglomerasjonseffektene, slik de er definert her, er at de oppstår som følge av endrede tilpasninger når de generaliserte transportkostnadene reduseres. Som eksempel vil endret valg av arbeidssted være en tilpasningseffekt, mens økt tilgang til relevant arbeidskraft er en agglomerasjonseffekt. Dersom regionen i liten grad foretar nye tilpasninger etter at infrastrukturtiltaket er ferdigstilt, vil en heller ikke oppleve agglomerasjonseffekter av betydning som følge av infrastrukturtiltaket.

9.1.4 Kumulative virkninger

For flere av de regionale effektene kan det oppstå kumulative virkninger som vil si at utviklingen blir selvforsterkende når endringsprosessene først settes i gang. Et eksempel på et slikt utviklingsforløp kan være at infrastrukturtiltaket gjør at flere finner det attraktivt å bosette seg i en kommune som er blitt knyttet bedre opp mot sentrumsområdet i regionen, slik at grad av netto innflytting tiltar. Økt befolkningsvekst utløser behov for nye arbeidsplasser, særlig innen husholdningsrettet tjenesteyting, som gjør at jobbtilbudet i kommunen øker. Dette er igjen med på å trekke flere innbyggere til kommunen, som nå opplever en positiv virkningsspiral, der neste runde forårsakes av økt og forbedret tjenestetilbud for innbyggerne i kommunen.

Innen logistikksektoren i Rogaland kan dette utløses ved at en aktør tilpasser seg den nye situasjonen etter Rogfast ved å sentralisere terminalstrukturen og betjene hele Rogaland fra en terminal, i stedet fra to, som er tilfellet i dag. Dersom dette gjør at selskapet kan betjene regionens kunder langt mer rimelig enn konkurrentene, vil de andre aktørene bli nødt til å foreta tilsvarende tilpasninger for å ikke miste kunder, noe som fører til økt produktiviteten i sektoren generelt.

Figuren under illustrerer hvordan endringene påvirker hverandre på en dynamisk måte. I mange tilfeller kan en si at samferdselstiltaket kan være utløsende faktor som får virkningsspiralen til å begynne, men at det er en rekke betingelser som må være oppfylt for at de andre virkningene skal inntreffe. I slike sammenhenger vil det være viktig å presisere at de regionale endringene ikke kun er en konsekvens av samferdselstiltaket, men at samferdselstiltaket vil kunne være en nødvendig forutsetning.



Figur 9.1 Årsaksvirkningsmodell for regionale virkninger

Også agglomerasjonseffektene er kumulative av natur, ved at effektene blir sterkere etter hvert som flere og flere foretar tilpasninger til den nye situasjonen som infrastrukturtiltaket var med på å utløse. Av den grunn er det naturlig å forvente at de regionale effektene av et samferdselstiltak forsterkes over tid.

9.2 Effekten av Rogfast

Tabell 9.1 Trafikkantnytte ved ulike bompengesatser som følge av Rogfast. (Kilde: Minken 2013)

	Trafikkantnytte ved ulike bompengesatser og 10 % rabatt			
	0	200	250	300
Bompengeneinntekter	0	5 174	6 072	6 899
Trafikkantnytte	25 967	19 074	17 564	16 218
Brutto nytte	25 769	25 085	24 652	24 298
Infrastrukturkostnad*1,2	16 328	16 328	16 328	16 328
Netto nytte	9 441	8 757	8 324	7 970
NN/kr	0,69	0,64	0,61	0,59

Tabellen over viser beregnet trafikkantnytte etter ferdigstilling av Rogfast, og er hentet fra rapporten «Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av ferjeavløsningsprosjektene på E39 mellom Stavanger og Trondheim». Anslagene er beregnet konservativt, og det opereres blant annet

med en forventet trafikkvekst som ligger betydelig under det som er observert over Mortavika-Arsvågen de siste årene, 1,17 % årlig trafikkvekst mot over 5 % som er gjennomsnittlig årlig vekst observert siden 2002. Begrunnelsen for å nedjustere forventet vekst såpass kraftig er at veksten skyldes nye veganlegg, bortfall av bompenger og kapasitetsøkning på ferjesamband, som ikke bør tas med når en regner på forventet trafikkvekst i framtiden. 1,17 % er beregnet generell årlig trafikkvekst i Rogaland i perioden 2010 til 2060 (Madslie mfl. 2011), basert på befolkningsframskrivninger. Selv med konservative anslag genererer Rogfast en betydelig trafikkantnytte på rundt 17-19 milliarder kroner, gitt forventet bompengesats. Veid opp mot investeringskostnaden på 16 milliarder kroner er prosjektet den mest samfunnsøkonomisk lønnsomme veiutbyggingen i Norge, av planene som ligger inne i gjeldende NTP.

Rogfast forventes å få en større effekt på bo- og arbeidsmarkedet på Haugalandet sammenlignet med hva Rennfast i sin tid fikk. Hovedbegrunnelsen for denne vurderingen er at Rogfast innebærer en ytterligere reduksjon i reisetiden mellom byområdene på Nord Jæren og Haugalandet, fra i overkant av halvannen time i dag til rundt en time etter åpning, samt at veistrekningen mellom regionene vil få vesentlig økt kapasitet og bli døgnåpen.

Redusert reisetid ned mot en time vil gjøre det mer hensiktsmessig å gjennomføre daglige/ukentlige reiser mellom regionene, noe som forbedrer interaksjonsmulighetene mellom regionene betraktelig, særlig med tanke på arbeidspendling og tjenestereiser. Av samtlige reiser til arbeid som gjennomføres fra Strand var 15 % over 60 minutter i 2012. Tar en med i betraktningen at boligprisene på Strand ligger på et høyere nivå enn på Haugalandet, vil Haugalandet sett ut i fra dagens situasjon bli et attraktivt bosted for sysselsatte med arbeidssted på Nord Jæren.

Betydningen av Rogfast for næringslivet i Rogaland er vanskeligere å forutse enn for arbeidsmarkedet. Det er flere årsaker til dette. For det første er det ikke like klare sammenhenger i forholdet mellom arealpris, lønnsnivå og reisetid for næringslivet, som det er for arbeidsmarkedet med tanke på pendling. Bl.a. spiller størrelsen og sammensetningen av arbeidsmarkedet, samt nærhet til fagmiljø/kunder/leverandører en vel så viktig rolle for bedriftslokaliseringer som lønns- og leiekostnader.

At lønnsnivå og boligpriser er betydelig lavere på Haugalandet i forhold til Nord Jæren tilsier at de fleste tilpasninger som foretas i arbeidsmarkedet er en dreining av arbeidssted fra Haugalandet mot Nord Jæren. Dette gjør Nord Jæren til et mer attraktivt sted for næringslivet å etablere seg enn tidligere, siden de nå har et større arbeidsmarked å hente ansatte fra, da det også omfatter Haugalandet i betydelig større grad enn tidligere. Lavere arealpriser og lønnsnivå på Haugalandet er imidlertid en drivkraft for å trekke arealkrevende og/eller arbeidskraftsintensive næringer fra Nord Jæren mot Haugalandet. Allerede på nåværende tidspunkt anser aktører innen offhoreservicebransjen Haugalandet som et attraktivt område for næringsetablering, der bl.a. GMC har valgt å relokalisere deler av virksomheten sin fra Jåttåvågen til Haugaland Næringspark. Begrunnelsen er mangel på ledig kaikapasitet i Stavangerregionen, samt nærhet til deler av sokkelen med stor utbyggingsaktivitet.

Dersom Rogfast bidrar til et mer spesialisert næringsliv, slik det skisseres over, vil dette utløse betydelige regionale gevinster for Rogaland samlet sett i form av et mer produktivt næringsliv. Flere av tilpasningene som foretas vil imidlertid isolert sett oppleves som et tap både for Haugalandet som risikerer å miste viktig arbeidskraft og muligens også attraktive stillinger til

Nord Jæren, og for Stavangerregionen som opplever at deler av den mest arealkrevende og arbeidskraftintensive næringsvirksomheten flytter mot Haugalandet.

Også for logistikknæringen er det ikke helt åpenbart hva som vil være effektene av Rogfast, utover reduserte transportkostnader og økt etterspørsel etter godstransport på vei. En av effektene av Rennfast var at flere logistikkaktørene som er vareeier, sentraliserte logistikkstrukturen mot sørsiden av Boknafjorden. Hvorvidt Rogfast vil forårsake ytterligere tilpasninger i samme retning er derimot ikke gitt, da logistikkaktørene som fortsatt opererer med terminaler både på Haugalandet og Nord Jæren, i hovedsak de store nettverkslogistikkelskapene, møter større krav i markedet når det gjelder servicegrad og leveringstid enn aktørene som håndterer egen vareflyt. Posten/Bring, som er den største logistikkaktøren i Norge, har allerede investert i ny felles pakke- og godsterminal på Raglamyr, og planlegger for tiden å bygge tilsvarende kombinasjonsterminal på Ganddal. Det er dermed lite som tilsier at dette selskapet vil sentralisere terminalstrukturen etter Rogfast. Begrunnelsen er at det blir for kostnadskrevenende å betjene Haugalandet/Sunnhordland fra Nord Jæren på grunn av regionens størrelse, i tillegg til at regionen genererer tilstrekkelig stor etterspørsel etter godstransport til å forsvare en egen terminal. Samtidig ville dette gått utover servicegraden og resultert i bortfall av kunder, slik selskapet opplevde da de la ned terminalen på Stord. For logistikkelskapene Post Nord og DB Schenker kan det være mer aktuelt å betjene Haugalandet fra Nord Jæren, da disse selskapene i større grad har tilpasset seg bruk av jernbanetransport for transport mellom Vestlandet og Østlandet. Post Nord har bl.a. leid inn et eget togsett på ruten mellom Ganddal og Alnabru, som kun betjener dette selskapet.

Det er heller ikke gitt at det er Haugalandet som taper på at det etter Rogfast blir mer attraktivt å betjene begge sider av Boknafjorden fra samme terminal. TNR er et godt eksempel på en logistikkaktør som har vist at det er mulig å levere konkurransedyktige logistiktjenester til Sør Rogaland med utgangspunkt i terminaler på Haugalandet. Haugalandet vil bli spesielt attraktivt for aktører som ønsker å betjene både Hordaland og Rogaland fra en terminal når både Rogfast og Hordfast er ferdigstilt. I tillegg kan lavere lønns- og arealkostnader gjøre det mest kostnadseffektivt å sentralisere terminalstrukturen til Haugalandet i stedet for Nord Jæren innen flere segment.

9.3 Effekten av E134

Tabell 9.2 Trafikkantnytte på aktuelle strekninger mellom Vestlandet og Østlandet etter mulige oppgraderingstiltak. (Kilde: Vegvesen 2015)

Strekning	Bergen-Sandvika				Haugesund-Sandvika		
	E16	Rv. 52	Rv. 7 Gol	Rv.7 Tunhovd	E134 Bergen	E134 Seljord	E134 Rauland
Investeringskostnad	14,8	19	23,4	31,1	37,7	29,6	29,4
Skattekostnad	3	4	5	6	7	6	6
Nytte	6	9	16	19	70	34	47
Netto- nytte	-12	-14	-12	-18	26	-1	12
NN/kr	-0,8	-0,7	-0,5	-0,6	0,7	0	0,4

Tabellen over viser beregnet trafikkantnytte på aktuelle strekninger mellom Hordaland/Rogaland og Østlandet, og er hentet fra rapporten «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet». Her kommer det fram at det kun er oppgradering av E134 som er samfunnsøkonomisk lønnsom av strekningene som er vurdert. Dette skyldes at E134 har størst potensial for innkorting, samtidig som traséen dekker de mest befolkningsrike områdene på Vestlandet, slik at strekningen også vil tiltrekke seg det høyeste trafikkgrunnlaget. Dersom E134 med arm til Bergen bygges ut, er det estimert å gi en samlet trafikkantnytte på rundt 70 milliarder kroner. Dersom en kun velger å bygge ut E134 til Haugesund, vil nytten bli på 47 milliarder kroner. Også disse anslagene er relativt konservative, da det i modellen ble forutsatt en, etter vårt syn, urealistisk høy gjennomsnittshastighet på strekningen Stavanger-Kristiansand-Sandvika i ettersituasjonen, som medførte at svært lite trafikk mellom Stavanger og Østlandet ble lagt over E134 i modellberegningene.

Oppgradering av E134 slik at strekningen gjøres vintersikker og reisetiden halveres gjør at E134 vil bli det raskeste og potensielt også det rimeligste rutevalget for lastebiltransport mellom Stavangerregionen og Østlandet (fra Drammen og nordover).

Ser en bort fra økt drivstofforbruk som følge av stigning, er dagens reisekostnader på strekningen Stavanger-Drammen på ca 13 700 kr for tunge kjøretøy. Dette vil reduseres til ca 11 000 kr etter ferdigstilling i bompengerperioden (rabatt medregnet). Deretter til 9 800 kr som er en nedgang på 31 %. Full oppgradering av E39/E18 fører til en reduksjon i kostnadene på samme strekning fra 13 400 kr i dag til 11 800 kr i ettersituasjonen etter eventuell bompengerperiode utløper. Dette er en nedgang på 12 %.

9.4 Effekten av motorvei på E39 Ålgård-Søgne

Oppgradering av E39 mellom Ålgård og Kristiansand vil redusere reisetiden mellom Stavanger og Kristiansand fra rundt 4 timer i dag til i overkant av 2 timer etter ferdigstillelse. Dette vil knytte Stavangeregionen langt bedre opp mot Sørlandet, samt kontinentet via Kristiansand.

For logistikksektoren vil tiltaket få en betydelig positiv effekt, særlig på bakgrunn av dagens situasjon, der E39/E18 er hovedkorridoren for gods på vei mellom Sør Rogaland, Sørlandet og Østlandet, samt Sverige og Kontinentet, og er den veistrekningen det meste av godset på vei ankommer eller sendes ut av Sør Rogaland. Hordfast, Rogfast og oppgradert E39 mellom Ålgård og Kristiansand vil i kombinasjon redusere reisetiden mellom Bergen og Kristiansand fra i overkant av 8 timer til i underkant av 5 timer. Det blir da mulig å laste i Bergen på formiddagen og være framme i Hamburg samme dag før døgnhvileperioden må tas ut. Dette vil gjøre veitransport til det raskeste og i de fleste tilfeller også rimeligste fremføringsformen for gods mellom sørlige deler av Vestlandet og kontinentet, og utgjøre en betydelig trussel for nærsjøtransporten over samme strekning. At distansen Kristiansand-Bergen og Kristiansand-Oslo kan gjennomføres på tilnærmet en halv kjøredag kan også få betydning for den fremtidige terminalstrukturen. Hvilken region som vil dra nytte av dette er foreløpig usikkert, men en slik utvikling virker særlig fordelaktig for Kristiansand, som kan få en hub-funksjon for omlasting mellom sjø og vei/bane for hele Sør-Norge.

9.5 Effekten av Ryfast

Ryfast vil knytte arbeidsmarkedet i kommunene Strand, Forsand og Hjelmeland langt bedre opp mot arbeidsmarkedet på Nord Jæren, som følge av at ferjesambandene Stavanger-Tau og Lauvvik-Oanes avløses med en undersjøisk tunnel. Dette innebærer en reisetidsreduksjon på 50 minutter på strekningen Tau-Stavanger. For næringslivet er det i hovedsak eksisterende næringsliv i Ryfylke som drar nytte av Ryfast, først og fremst Marine Harvest som årlig sender ut 40.000 tonn fisk, i hovedsak mot kontinentet. Ryfast gjør det også enklere og mindre tidkrevende for logistikksektoren å betjene Ryfylke.

9.6 Effekten av Bypakke Nord Jæren

Bypakke Nord Jæren spiller en avgjørende rolle for hvordan situasjonen for logistikkaktørene i Sør Rogaland vil utvikle seg i framtiden. Dersom tiltakene viser seg å ikke være tilstrekkelige for å ta unna trafikkveksten med alternative transportformer enn bil, vil regionen få en betydelig utfordring med kjøproblematikk, som i særlig stor grad vil gå utover logistikkaktørene når godset skal distribueres.

10 Konklusjon

Sør Rogaland er blant regionene i Norge som har opplevd sterkest vekst i befolkning, sysselsetting og personinntekt fra 2000 og utover, i stor grad drevet av en svært høy aktivitetsvekst innen petroleumssektoren. Dette har resultert i at godsmengdene som transporteres til og fra regionen har økt fra 6 millioner tonn i 2003 til 8,5 millioner tonn i 2013. Over hele denne perioden har godstransport på vei vokst raskere enn på sjø og bane. I 2002 foregikk 33 prosent av godsmengdene til og fra Sør Rogaland med lastebil på vei, i 2013 er denne andelen økt til 50 prosent.

Prognoser fra SSB (mellomalternativet som anses å være det mest realistiske) anslår at befolkningen på Nord Jæren vil øke fra dagens 250.000 til over 300.000 innbyggere i 2040, mens befolkningen på Jæren vil vokse fra 75.000 til 100.000 innbyggere. I tillegg er infrastruktur som vil knytte samtlige av de andre regionene i Rogaland, Haugalandet, Ryfylke og Dalane tettere opp til sentrumsområdene på Nord Jæren, enten igangsatt, vedtatt igangsatt eller er inne i siste del av planleggingsfasen, slik at det i 2040 kan tenkes at store deler av Rogaland vil være del av en felles bo-, arbeidsmarkeds og serviceregion, med en samlet befolkning på i underkant av 600.000 innbyggere.

Den sterke forventede befolkningsveksten gir både store muligheter i form av økt etterspørsel etter godstransport som igjen gir grunnlag for mer effektive og konkurransedyktige logistikk-løsninger, og betydelige utfordringer i form av kapasitets- og trafikkavviklingsproblemer på veinettet for logistikksektoren i Rogaland. For å dra mest nytte av mulighetene og begrense utfordringene i størst grad, krever dette en helhetlig gjennomtenkt strategi for hvordan veksten håndteres. Byområdet på Nord Jæren er i ferd med å vokse sammen til en storbyregion i Skandinavisk målestokk, noe som krever en annen tankegang når det gjelder å løse areal- og samferdselsutfordringer enn tidligere, da arealknapphet og kapasitetsutfordringer i veinettet ikke var et betydelig problem. Dette innebærer at regionens arealressurser må ses på i sammenheng med hva som er tilgjengelig i naboregionene. Samtidig er det nødvendig å legge til rette for tilstrekkelig med nye velegnede utbyggingsområder for boligbygging og næringslivsetablering, som deretter støttes opp under gjennom investeringer i nødvendig infrastruktur. Et eksempel på en feilslått utvikling er dersom beboere i nye boligområder blir fullstendig avhengig av bil for å betjene det daglige transportbehovet, eller at nyetablerte bedrifter lokaliseres til områder som låser godstransportmulighetene til veitransport, samt at de ansatte eller kundene ikke har annet alternativ enn bil for å komme seg til eller fra stedet. Dersom regionen ikke har opparbeidet en tilstrekkelig planberedskap over områder som er klar for utbygging, slik som er tilfelle i dag, viser erfaringen at det gis tillatelse til utbygging i uegnede områder for å ikke være til hinder for den videre utviklingen, eller hindre at veksten ikke styres ut av regionen.

For logistikkaktørene er det en fordel at det meste av befolknings- og sysselsettingsveksten konsentreres til allerede eksisterende sentrumsområder, samtidig som etablering av varegenererende næringsvirksomhet lokaliseres lett tilgjengelig fra eksisterende godsterminaler. Dette vil bidra til at godstransporten kan håndteres langt mer effektivt enn dersom veksten i befolkning og sysselsetting blir mer desentralisert og planløs. Samtidig er det enklere å håndtere trafikkveksten med andre transportformer enn bil dersom befolknings- og sysselsettingsveksten konsentreres. Det er svært viktig for logistikknæringen at

kapasitetsutfordringene i veinettet i Sør Rogaland ikke tiltar i vesentlig grad i fremtiden, da dette vil medføre at regionen tilbys dårligere, dyrere og mindre forutsigbare logistikk-løsninger enn hva som kan tilbys i andre regioner.

Den planlagte oppgraderingen av E39 til motorveistandard på strekningen Kristiansand-Stavanger-Bergen, samtidig som ferjesambandene avløses, vil kraftig forbedre tilknytningen av Sør Rogaland opp mot naboregionene og resten av Europa. At ferjesambandene på strekningen mellom betydelige befolkningskonsentrasjoner i Ryfylke og Nord Jæren avløse, støtter godt oppunder en sterk forventet økonomisk vekst i regionen. I sum bidrar investeringene til redusert antall trafikkulykker, lavere energiforbruk for kjøretøy og ikke minst reduserte transportkostnader. Den storstilte investeringen i veiinfrastruktur fører imidlertid også til flere uønskede effekter. Blant annet blir godstransport på vei betydelig mer konkurransedyktig mot sjø- og jernbanetransport over lengre avstander, noe som støtter kraftig opp under den eksisterende utviklingen, hvor det meste av veksten i godstransporten til og fra Sør Rogaland tas med veitransport, stikk i strid med nasjonale og internasjonale målsettinger. I tillegg medfører reduserte transportkostnader på vei økt biltrafikk mot et allerede kapasitetsbegrenset veinett på Nord Jæren. Samtidig bidrar reduserte transportkostnader til en mer spredt vekst, ved at det blir mer hensiktsmessig å ta i bruk rimeligere landområder i større avstand fra eksisterende sentrumsområder.

Det er av den grunn viktig at en allerede før veiprosjektene er ferdigstilt ser på, og iverksetter mulige tiltak med sikte på å begrense de uønskede effektene av de omfattende veiinvesteringene. Godstransport på jernbane er i utgangspunktet langt mer energi- og kostnadseffektivt per tonn/km enn godstransport på vei, uavhengig av hvor gode veiene er. Det er derfor mulig for jernbanen å ta en betydelig del av den forventede veksten i godstransport mellom Sør Rogaland og Østlandet. Dette avhenger imidlertid av at det ikke er kapasitetsbegrensninger hverken i jernbanenettet eller ved terminalene, samtidig som regulariteten kommer opp på et akseptabelt nivå. For sjøtransport er det først og fremst volumvekst og omlegging av dagens logistikkmønster, slik at en større andel av godset ankommer direkte til regionen i stedet for å rutes om havner på Østlandet eller Sverige, samt større og mer effektive skip, som vil bidra til å øke konkurranseevnen mot landtransport. Spredt vekst kan motvirkes gjennom en mer gjennomtenkt måte å styre denne på. Dette vil igjen gjøre det enklere å håndtere den medfølgende trafikkveksten med andre transportformer enn privatbil. Merk at dette ikke innebærer at nye områder ikke skal tas i bruk, men nye boligområder bør være lokalisert slik at transportbehov med bil minimeres (nærhet til dagligvarebutikk, skole og barnehage, samt kollektivakse), og nye næringsområder bør ha god tilgang til eksisterende terminalstruktur for sjø- og/eller jernbanetransport.

Etter at E39 er oppgradert til 4-feltsvei på strekningen Kristiansand-Bergen, og ferjesambandene mellom Stavanger og Bergen er avløst, er Sør Rogaland sitt behov for veiinfrastruktur i stor grad realisert, og de fleste av de eksisterende flaskehalsene som i dag fordyrer næringstransporten er fjernet. Av den grunn er det viktig å ha stort fokus på å sikre raskest mulig fremdrift og realisering av disse prosjektene. Unntaket er imidlertid innad i byområdet på Nord Jæren, der økt befolkningsvekst og reduserte transportkostnader kan føre til en dramatisk vekst i biltrafikken på et allerede kapasitetsbegrenset veinett i området. Her spiller tiltakene som ligger inne i Bypakke Nord Jæren en avgjørende rolle for hvordan situasjonen for logistikkaktørene i Sør Rogaland vil utvikle seg i fremtiden. Dersom tiltakene viser seg å ikke være tilstrekkelige for å ta unna trafikkveksten med alternative

transportformer enn bil, vil regionen få en betydelig utfordring med køproblematikk, som i særlig stor grad vil gå utover vareeier når godset skal distribueres, i form av økt risiko for forsinkelser og dyrere transporttjenester sammenlignet med andre regioner.

Referanser

Bayer, S.B., Perspektivanalyse for utvikling av transport og logistikk-knutepunkt i Stavangerregionen – oppdatering 2012, IRIS-notat 2012/044, Stavanger.

Bayer, S.B., Godsundersøkelse Vestlandet, Rapport IRIS 2013/105, Stavanger

Bayer, S.B., Harstad A., Godstransport i Rogaland – Oppdatering 2013, Rapport IRIS 2014/035, Stavanger

Bayer, S.B., Heinzerling, G., Perspektivanalyse for utvikling av transport og logistikk-knutepunkt i Stavangerregionen – oppdatering 2010, IRIS-notat 2010/061, Stavanger.

Blomgren, A. m.fl., Industribyggerne 2015: En kartlegging av sysselsetting i norske petroleumsrelaterte virksomheter, med et særskilt fokus på leverandørbedriftenes eksportsysselsetting, Rapport IRIS 2015/035, Stavanger

Bjelland, A., Heinzerling, G., Perspektivanalyse for utvikling av transport og logistikk-knutepunkt i Stavangerregionen – oppdatering 2006, IRIS-notat 2006/149, Stavanger.

Eidhammer, O og Hovi, I. B., Fremtidige logistikk-løsninger i Norge, TØI rapport 1252/2013

Heinzerling, G. m.fl., Perspektivanalyse for utvikling av transport og logistikk-knutepunkt i Stavangerregionen, RF-rapport 2001/203, Stavanger.

Minken H., Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av ferjeavløsningsprosjektene på E39 mellom Stavanger og Trondheim, TØI rapport 1272/2013.

Statens vegvesen, Region Vest, Godstransport i Sør-Rogaland, Stavanger 2012.

Statens vegvesen, Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet, 2015.

Vedlegg

Egersund havn

Egersund Havn er blant de viktigste mottakshavnene for fisk i Norge. Kaianleggene som utgjør Egersund havn er lokalisert på begge sider av inn seilingen til Egersund, på Eigerøya og på fastlandssiden. Total kailengde er vel 4500 meter med dybder fra 6-9 meter, inklusiv tre Ro-Ro kaier. Havnen er naturlig skjermet og har ingen tidevannsforskjell. Havnen hadde tidligere ferjeforbindelse med Hanstholm i Danmark, operert av Fjordline, inntil anløpet ble flyttet til Risavika i 2008. Egersund havn har god adkomst til E39 og Rv 44, og ligger nær Sørlandsbanen. Imidlertid er Egersund per dags dato ikke betjent av godstog. Havnen benyttes hovedsakelig av det lokale næringslivet til utskipping av bulkklaster, for det meste eksport.

Viktigste næringsaktører 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

To fiskemottak: Egersund Fisk AS, Fonn Egersund AS/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 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 container. Utgjør totalt ca 6000 tonn av godset som håndteres over Egersund havn.

Larvik Granite AS Eksport av granittskifer Blue Antique fra Hellvik og pukk for anleggsbransjen i Europa.

Anløp

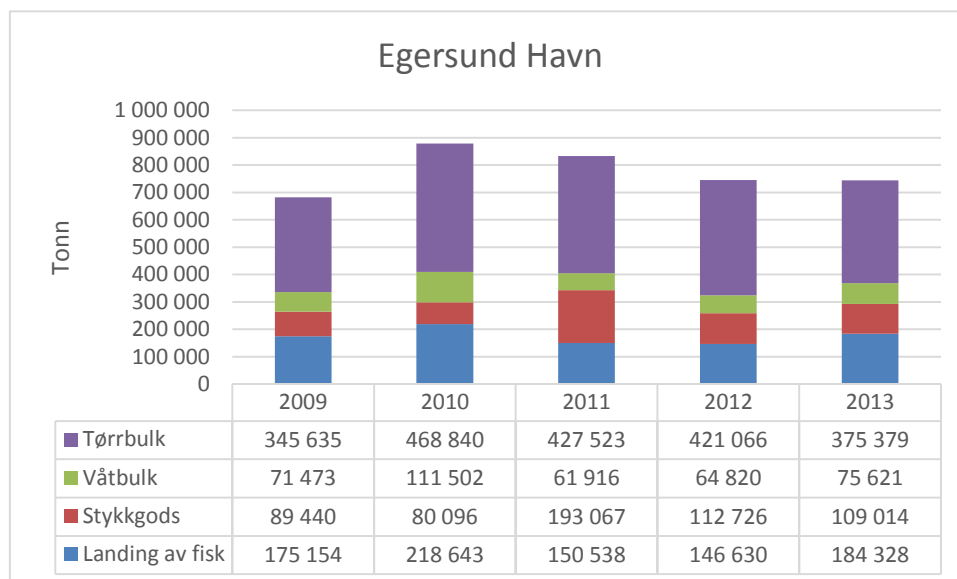
Maersk har ett ukentlig anløp hovedsakelig for å ta opp containere med frossen fisk og metallpellets.

NCL anløper Egersund havn ved behov, dersom tilstrekkelig med containere til eller fra havnen

Nor Lines går inn ved behov, dersom last.

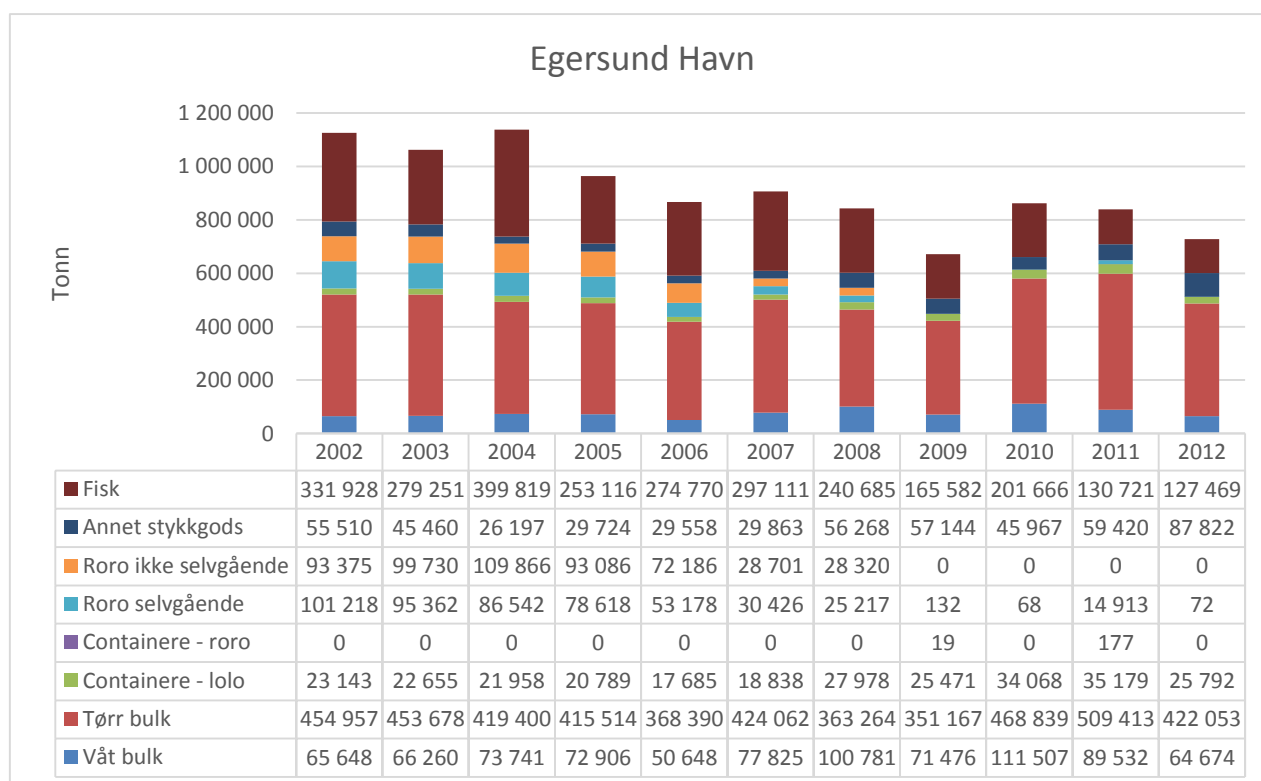
Flere rederier i nærsjømarkedet anløper havnen ved behov, typisk mindre bulkskip. Wilson, Scan Shipping.

Utvikling godstransport



Utvikling godstransport ved Egersund havn i perioden 2009 til 2013. Kilde: Egersund havn KF.

Kategori Tørrbulk inkluderer stein fra Hellvik, Jernskrap, Fiskemel og treflis.



Utvikling godstransport ved Egersund havn i perioden 2002 til 2012. Kilde: SSB Tabell: 08868: Fangst, etter fiskefartøyet sin landingskommune og Tabell: 04277: Havnestatistikk. Godsmengde, etter havn og lastetype (tonn).

Utviklingen i håndtert godsvolum i Egersund havn varierer ofte betydelig fra år til år, avhengig av konjunkturer og den økonomiske aktiviteten til aktørene tilknyttet havnen og tilfeldig variasjon. Den mest betydelige aktiviteten i Egersund havn, i tillegg til utskipping av tørrbolk, er mottak, videreføring og utskipping av fisk. Egersund er blant de største mottakshavnene for pelagisk fisk i Norge. Denne aktiviteten varierer i takt med tildelte kvoter. Et annet eksempel som forklarer den betydelige variasjonen er mottak av vindmøller til vindmølleparker på Jæren. Dette genererte betydelig aktivitet i en begrenset periode.

En ser likevel en generell nedadgående trend i håndtert godsvolum, som skyldes at veitransport er blitt vesentlig mer konkurransedyktig. Eksempelvis transporteres en større andel treflis ut på bil nå enn tidligere. Det er flere grunner til dette, infrastrukturen på veisiden er kraftig forbedret, tid og ikke minst forutsigbarhet er blitt en viktigere faktor innen godstransport, utvikling av bedre og mer kostnadseffektive lastebiler, samt at lastebilnæringen er betydelig mer fleksibel og forutsigbar enn sjøtransportnæringen.

Den viktigste grunnen til å velge sjøtransport er ved transportbehov av betydelige volum, eller at størrelsen på godset gjør det upraktisk å transportere på vei over lengre avstander. Det er stort sett kun gods der volum er en avgjørende faktor, som håndteres ved Egersund havn. Resten går med lastebil. Knut Seglem mener dette er en grei fordeling dersom dette er mest kostnadseffektivt. Sjøtransport er uansett ikke spesielt miljøvennlig, mange av skipene i nærsjøflåten er av eldre dato og går på tungolje, men er svært effektivt til å frakte store godsvolum over lengre avstander.

Denne utviklingen er uansett utenfor havnens kontroll og av den grunn gjennomfører ikke Egersund havn spesifikke tiltak for å få flere til å velge sjøveien, bortsett fra å legge til rette for virksomheter som har behov for sjøtransport ved å tilby tomter i næringsparken på Eigerøya i nærhet til kaianlegget. Utviklingen med at lastebil tar over for en større del av godstransporten forventer Seglem vil fortsette. Dette begrunnes med økte investeringer til veiutbygging, og at 25 meter lange modulvogntog kommer til å bli introdusert på veiene, samt økning i avgiftene for sjøtransport. Med dette som bakteppe, er det vanskelig å bedre konkurransevilkårene til sjøtransporten gjennom politiske virkemidler og målsetninger.

Egersund havn ser ikke for seg å gjenvinne rollen som stykkgodshavn for regionen, slik den hadde tidligere. Til det er befolkningen og næringslivet i havnens omland for begrenset, og avstanden fra større havner for kort til at det lønner seg å ta lasten inn ved Egersund havn. Da blir det mer kostnadseffektivt å ta lasten inn i Kristiansand eller Risavika, og transportere det med bil til regionen.

Fordi det er få faste anløp av havnen, er det ikke lengre faste losse- og lastearbeidere tilknyttet havnen. Ulike skipsagenter har tatt over ansvar med å tilby laste og lossetjenester ved behov, eller skipenes eget mannskap sørger for dette selv. Større selskap organiserer dette selv, for eksempel Geminor AS som har satt oppgaven med lasting av treflis ut til anleggsentreprenøren Risa AS. For selvlastende/lossende skip er dette en fordel, fordi de ikke tvinges til å benytte havnens egne losse/lastearbeidere, som har fortrinnsrett på å utføre laste og lossearbeid. For tiden pågår det en konflikt i flere andre offentlige havner mellom losse/lastearbeidere, rederi og havner angående fortrinnsretten, som ønskes fjernet av de to sistnevnte.

Seglem ser ikke fordelene av å legge opp til konsentrering av godstransport på sjø til et færre antall havner, for å oppnå stordriftsfordeler og økt effektivitet. Grunnen er at dette

nødvendigvis må føre til mer godstransport på vei, og svekke sjøtransportens konkurranseevne, da godset må transporteres lengre enn i dag fra havn til endelig destinasjon. Dersom det hadde vært fordelaktig å konsentrere godset til en havn, så hadde all containertrafikk til Østlandet blitt samlet til Oslo havn. Dette er imidlertid ikke tilfelle, og en rekke havner på begge sider av Oslofjorden anløpes av feederrutene mellom Hamburg/Rotterdam og Oslo. Denne løsningen har rederiene valgt selv i samspill med kundene.

Fjord Line

Fjord Line ble etablert i 1993 av rutelaget Askøy-Bergen, som trengte en ny virksomhet etter at åpningen av Askøybroen hadde fjernet inntektsgrunnlaget til selskapet, og satte inn nybygget MS Bergen i ruten Bergen-Egersund-Hanstholm. Dagens eiere kom inn i 2007 og har gjennomført betydelige endringer i selskapsdriften. I 2008 ble ruten lagt om, slik at den anløp Risavika og Hirtshals i stedet for Egersund og Hanstholm, og fusjonerte samme år med selskapet Master Ferries og overtok driften av en hurtiggående katamaranferjerute mellom Hirtshals og Kristiansand. I juni 2013 satte selskapet inn nybygget MS Stavangerfjord, med kapasitet på 600 personbiler og 1500 passasjerer, samtidig som det ble 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 ombygging legges det opp til at Fjord Line fra sommeren 2014 skal sette dette skipet inn i ruten Sandefjord-Strømstad i direkte konkurranse med Color Line som allerede opererer denne linjen, da under navnet MS Oslofjord.

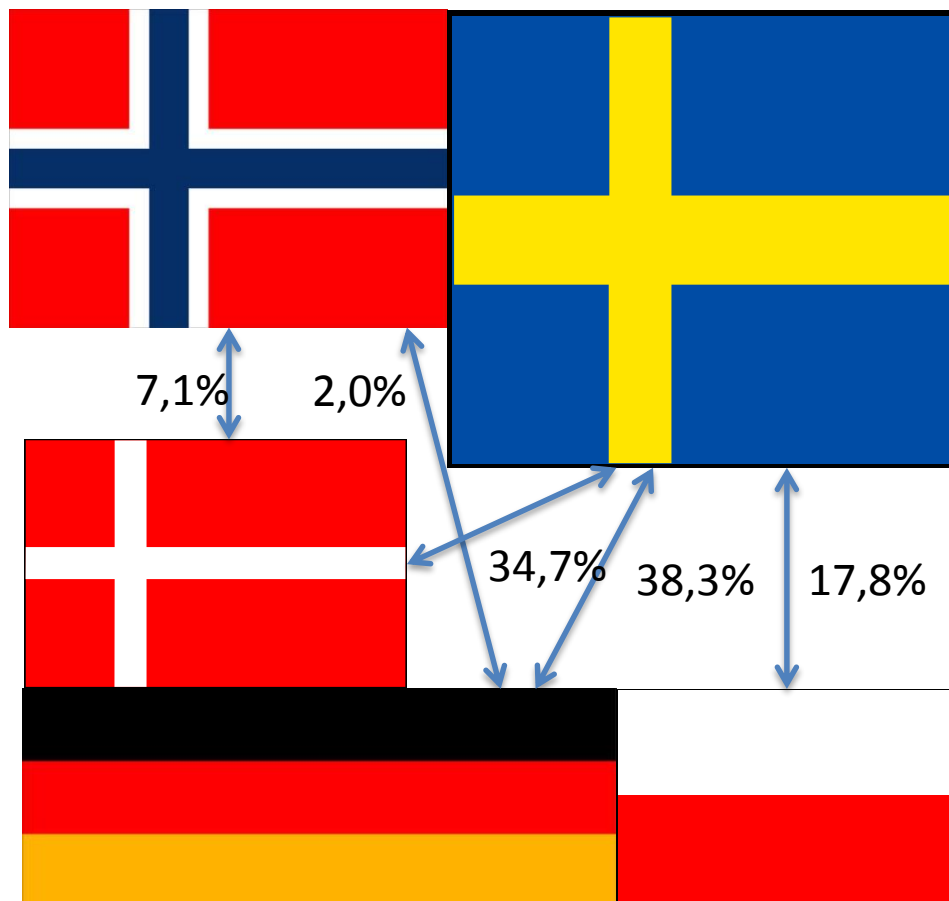
Før juni 2013 tilbød Fjord Line 570 lastemeter for cargotrafikken på ruten Bergen-Risavika-Hirtshals, som ble redusert til 300 lastemeter i sommersesongen. Dette fordi hengedekk da ble tatt i bruk, som dobler personbilkapasiteten på bekostning av cargokapasiteten som er for høy til å gå under dekket. 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 sommersesongen), samtidig som det opereres med en avgang daglig fra hver anløpshavn. Økt kapasitet og frekvens har bidratt til en sterk vekst i antall lastebiler fraktet med Fjord Line og lastebiltrafikken doblet seg mellom mars 2013 og mars 2014. Det er anløpene til/fra Risavika som har opplevd den største veksten. En viktig årsak til dette er at avgangstiden kl 21:00 fra Risavika til Hirtshals er godt tilpasset transportører med oppdrag i Sunnhordland/Rogaland, da de har tilstrekkelig tid til å laste i løpet av ettermiddagen og samtidig rekke denne avgangen.

Fjord Line anslår at transport av løstraller utgjør rundt 35 % av håndterte transportenheter, mens lastebil med sjåfør utgjør resterende 65 %. Løstraller vokser imidlertid hurtigere enn lastebil med sjåfør, og andelen løstraller håndtert forventes å øke på sikt.

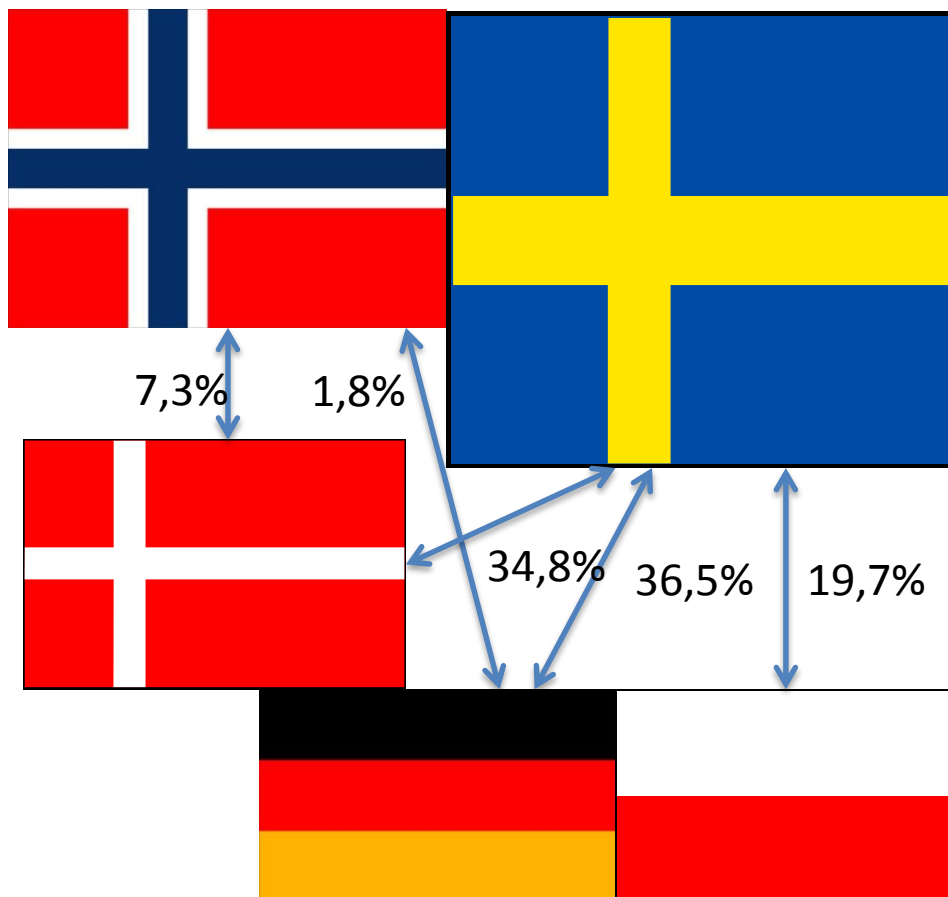
Transport av fersk fisk fra Bømlo og Haugalandet utgjør majoriteten av godstransporten fra Risavika. Transport av avfall utgjør også en betydelig mengde fra Risavika. Bedriften Norsk Hundefor i Hå benytter Fjord Line ved eksport av hermetisk hundefor, hovedsakelig til det tyske markedet. Godstransport til Risavika utgjør en betydelig større andel av godstransporten for Fjordline, og er mer variert over ulike sektorer, der oljesektoren og annen varehandel er

blant de viktigste sektorene. Bl.a. Jysk forsyner samtlige av sine Norske butikker fra sitt sentrallager i Holstebro i Danmark. Returtransporten til thermotransport med fisk, som er frukt, grønt og planter, utgjør også en betydelig del av godset som ankommer Risavika med Fjord Line.

Den største konkurrenten i cargomarkedet er Color Line, som opererer rutene Kristiansand-Hirtshals og Larvik-Hirtshals med de to hurtiggående søsterskipene Superspeed 1 og 2, med to avganger daglig i hver retning, og ruten Oslo-Kiel, med en daglig avgang i hver retning. Andre konkurrerende rederi er DFDS som har ruten Oslo-København, og Stena Line med ruten Oslo-Frederikshavn. I tillegg har tungtransporten mellom Norge og Kontinentet mulighet til å kjøre via Sverige, og krysse Øresund over Øresundforbindelsen eller med ferjeruten Helsingborg-Helsingør. Et tredje alternativ er å benytte ferjerutene mellom Tyskland eller Polen og Sverige. I tillegg er også nærsjømarkedet en konkurrent, der Nor Lines med ruten Hirtshals-Østlandet-Risavika-Bergen-Trondheim og Sea Cargo med ruten Bergen-Risavika-Esbjerg er de mest aktuelle alternativene. Markedsandelene på de ulike relasjonene mellom Norge/Sverige og Kontinentet er vist i figuren under for årene 2010 og 2013.



Markedsandeler antall lastebiler mellom Norge/Sverige og kontinentet i 2010.



Markedsandeler antall lastebiler mellom Norge/Sverige og kontinentet i 2013.

Fra figurene kommer det klart fram at godstrafikken mellom Kontinentet via Sverige er langt større enn over Skagerak, som samlet sett kun utgjør 9 % av lastebiltrafikken. Andel lastebiler mellom Kontinentet og Sverige som har Norge som opprinnelse eller destinasjon er ukjent. I 2013 hadde Fjordline en markedsandel på 2 % av all lastebiltrafikken mellom Norge/Sverige og Kontinentet.

For lastebiltransport mellom Vestlandet og Kontinentet er det i realiteten kun to alternativ, Fjord Line sin rute Bergen-Risavika-Hirtshals, og Color Line sin rute Kristiansand-Hirtshals, dersom en ikke velger å kjøre via Sverige. Lastebiler fra Stavangerregionen mot Hirtshals som laster etter kl 12:00, vil ikke rekke siste avgang fra Kristiansand kl 16:45, og valget for transportørene blir enten 22:00 avgangen til Fjord Line fra Risavika, eller 08:00 avgangen fra Kristiansand neste dag. Fra Hirtshals mot Stavangerregionen har Fjordline daglig avgang 21:30 med ankomst Risavika 07:00 neste morgen, mens Color Line har avgang hhv. Kl 12:15 og 20:45 med ankomst Kristiansand kl 15:30 og rundt midnatt. Oppsummert vil dette si at biler som har anledning til å reise fra Stavangerregionen, eller ankomme Hirtshals før kl 12 vil komme raskest frem med å velge Color Line sine avganger. For biler med avgang fra Stavangerregionen etter kl 12:00 vil Fjordline være det raskeste alternativet. For biler som ankommer Hirtshals etter 12:15-avgangen til Color Line, vil sjåføren kunne ta ut døgnhvilperioden under overfart og gjennomføre en hel kjøredag fra kl 07:00 i Risavika, dersom Fjordline sin avgang velges. Dersom Color line sin avgang velges vil sjåføren kun gjennomføre en halv kjøredag siden halve dagen går med på å kjøre distansen Kristiansand-Stavanger.

Hviletidsreglene for yrkessjåfører blir dermed en viktig konkurransefaktor for Fjord Line sitt alternativ, fordi avgangstidene er lagt opp slik at sjåførene får anledning til å ta ut døgnhvilerperioden under overfart, og være klar til å gjennomføre en ny hel kjøredag neste morgen. Brudd på hviletidsreglene får av den grunn stor betydning for Fjord Line, som da risikerer å ikke bli valgt, og det er i selskapets interesse at denne regelen blir håndhevet gjennom hyppige kontroller.

Etter at Fjord Line innførte daglige avganger og økt tilbud av lastemeter, er en større andel av lastebiltrafikken som tidligere gikk med Color Line over Kristiansand-Hirtshals overført til Bergen-Risavika-Hirtshals. Dette kan en lese ut fra statistikken, der Fjordline har opplevd en fordobling av antall transporterte lastebiler mellom 2012 og 2013, mens det over Kristiansand har vært en svak nedgang, i et marked som antas å vokse med 11 % årlig.

En utfordring for Fjord Line, som tilbyr transport av transportenheter over forholdsvis lange avstander, er hvordan lastebilselskapene fakturerer sine oppdrag. Bompenger og ferjekostnader viderefaktureres ofte vanligvis videre til kunde som tillegg i transportprisen, samtidig som det påløper en kilometerkostnad. Det er kilometerkostnaden som genererer overskuddet til lastebilselskapet, og dette gjør at de foretrekker å kjøre så mye av distansen som mulig selv, fremfor å benytte en lengre ferjestrekning. Dette kan gjøre det mer attraktivt for lastebileierne å kjøre via Sverige, enn å ta snarveien over Kattegat.

For å øke godsmengden som transporteres med Fjordline, ønsker de å inngå samarbeid med CargoNet, slik at det blir mulig å sende løse traller mellom Trondheim/Bodø/Narvik og Hirtshals via Langesund. CargoNet og Color Line Cargo har allerede inngått et slikt samarbeid, og introduserte i løpet av mai 2014 et tilbud med daglige transportruter for løs-trailere mellom Kiel og disse norske byene via Oslo. Utfordringen for Fjordline og CargoNet, dersom et slikt samarbeid skal inngås, er at Brevik/Langesund per i dag ikke inngår i CargoNet sitt faste rutenett, og de er i så fall nødt å sette opp en ny godstogroute til Brevik. Alternativt må samarbeidet sørge for å sømløst transportere løstrallene med bil mellom Langesund og CargoNets eksisterende terminaler i Drammen eller Alnabru.

Fjord Line har også store forhåpninger til at etablering av en godsjernbaneterminal i Hirtshals, som allerede er tilknyttet det danske jernbanenettet og kan være på plass allerede ved utgangen av 2014, vil bidra til økt vekst i cargomarkedet. Dette vil gi mulighet til å inngå samarbeid med Europeiske jernbaneselskap, for å kunne tilby transport av løse traller mellom samtlige anløpshavner i Norge via Hirtshals og ulike destinasjoner på Kontinentet, der Duisburg i Ruhrområdet har vært nevnt som et aktuelt alternativ for en godstogroute. Dersom det lykkes å etablere Hirtshals som en betydelig jernbaneterminal for godstransport, gir dette helt nye muligheter for logistikkaktørene. I kombinasjon med rutene til Fjordline, Color Line, Smyril Line (som seiler ruten Hirtshals-Torshavn-Siglufjördur) og Nor Lines vil det være mulig å transportere løse traller mellom alle de største byene i Norge, samt Færøyene og Island og langt nedover kontinentet i et rutetilbud med daglig frekvens. Å fjerne behov for sjåfører over såpass lange avstander vil gi betydelige besparelser i transportkostnadene, samtidig som godstransporten overføres fra vei til jernbane.

Et konkurrerende alternativ til et slikt opplegg kan tenkes å være logistikkaktører som systematisk benytter utenlandske lastebiler til lovlig kabotasje i Norge, og som er avhengig av å sende bilene på utenlandsoppdrag etter hver tredje tur innenriks for å unngå ulovlig kabotasje. I et slikt opplegg er det ikke hensiktsmessig å sette trallen fra seg i Hirtshals.

Infrastruktur

For Fjordline vil alle infrastrukturtiltak som letter adkomsten og korter ned reisetiden til utenriksterminalen i Risavika være positiv. I så måte vil Rogfast i kombinasjon med Transportkorridor vest være svært fordelaktig for Fjordline, da dette reduserer reisetiden mot Haugalandet og Sunnhordland, og på den måten øker omlandet til utenriksterminalen i Risavika. For cargosegmentet til Fjordline betyr det at bilene kan lastes på et senere tidspunkt eller et sted lengre unna, og likevel rekke 22:00-avgangen fra Risavika, slik at avgangen blir attraktiv for en større andel av godstransporten. Å innføre nattavganger over Mortavika-Arsvågen vil ikke ha noen betydning for Fjordline, da lastebilene fra Nord Rogaland uansett er nødt å være i Risavika en time før avgang, kl 21, og seinest kan ta ferjen over Boknafjorden kl 20:10 for å rekke dette.

Tilsvarende vil Ryfast ha samme effekt for å redusere reisetiden mot Ryfylke, samtidig som det legges opp til at ferjesambandet Lauvvik-Oanes legges ned slik at Rv 13, som i dag er raskeste vei mellom Ryfylke og Kristiansand, ikke lenger kan benyttes. Dette vil gjøre Fjord Line sitt tilbud langt mer attraktivt for transport av fersk fisk mellom Marine Harvest sitt anlegg på Hjelmeland og Kontinentet. I dag går det meste av denne transporten via Kristiansand. Oppgradering av E39 mellom Ålgård og Kristiansand kan vise seg å bli et tveegget sverd for Fjord Line. Tiltaket vil redusere reisetiden til utenriksterminalen i Risavika fra Sør Rogaland og Vest Agder, men samtidig bidra til at en større andel av lastebiltrafikken rekker fram til Kristiansand innenfor hviletidsbestemmelsene. I sum er likevel Fjord Line positiv til dette tiltaket.

Hordfast, Rogfast og oppgradert E39 mellom Ålgård og Kristiansand vil i kombinasjon redusere reisetiden mellom Bergen og Kristiansand fra i overkant av 8 timer til i underkant av 5 timer. Dette gjør det mulig å laste i Bergen på formiddagen og samtidig rekke 16:30 avgangen fra Kristiansand, uten å ta ut lovpålagt 45 minutters pause før en er på ferjen, for ankomst Hirtshals 19:45. Sjøføren vil være framme i Hamburg før døgnhvileperioden må tas ut. Velges Fjord Line er en først i Hirtshals 07:30 neste dag. Dette kan bli en trussel for cargodivisjonen til Fjordline på sikt.

Fra 1. januar 2015 innføres det såkalte Svoveldirektivet som medfører at alle skip i fart i SECA (Sulphur Emission Control Area) i Nordsjøen og Østersjøen må ha et svovelutslipp tilsvarende et svovelinnhold i drivstoffet på 0,1 % eller mindre. Per i dag benyttes som regel tungolje eller MDO (Marine Diesel Oil) av lav kvalitet som drivstoff på skip. Etter 1. januar 2015 blir disse skipene tvunget over på en av tre alternativer, benytte LS MGO (Low Sulpur Marine Gas Oil), installere Scrubber som rens svovelutslippene eller bygge om til LNG drift. De to sistnevnte alternativene vil begge medføre betydelige investeringer for rederiene samt økt utfasing av eldre skip. Med dagens priser på LS MGO vil dette direktivet gjøre sjøtransporten generelt 8-10 % dyrere. En forventer imidlertid kraftig prisvekst på dette drivstoffet etter 2015, slik at reell kostnadsøkning kan bli på mellom 15-20 % for sjøtransporten. For Fjord Line er ikke dette et problem på ruten Bergen-Risavika-Hirtshals-Langesund, fordi de to nye skipene benytter LNG som drivstoff. For samtlige konkurrenter vil imidlertid dette føre til en betydelig kostnadsøkning på drivstoff, som igjen vil føre til økte priser ut i markedet. Dette kan bidra til at en større del av trafikken mellom Norge og Danmark overføres til denne ruten. Det vil samtidig bidra til at flere velger landtransport i stedet for sjøtransport, som vil gi ytterligere vekst for ferjerederiene.

Sandnes havn

Sandnes KF havn er en kommunalt eid havn og har som mål å tilrettelegge for rimelig sjøtransport for næringslivet i regionen. Havnen har spesialisert seg på håndtering av stykkgoods, men håndterer også tørrbulk- og breakbulkklaster og et mindre antall konteinere. Av ulike grunner har Sandnes havn valgt å stå utenfor havnesamarbeidet på Nord Jæren, der kommunene Rennesøy, Randaberg, Sola og Stavanger har inngått et havnesamarbeid under det interkommunale selskapet Stavanger Havn IKS. Sandnes havn har egne laste- og lossearbeidere, organisert gjennom Norsk Transportarbeiderforbund (NTF). Innen de neste to årene 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 bolig- og næringsareal.

Siden Norlines flyttet terminalen i Stavangerregionen fra Risavika til Sandnes havn i 2011 og inn i egen ny terminal på Somaneset sommeren 2012, har dette vært det rederiet som trafikkerer havnen med flest faste ruter. Samtlige av de fire faste rutene Norlines opererer (Hirtshals-Hammerfest, Emshaven-Kirkenes, Swinoujscie-Trondheim og Turku-Bergen) har ukentlige anløp i Sandnes havn på vei nordover, mens to av disse også er innom på returen sørover, en av dem kun dersom det er tilstrekkelig med gods. Norlines håndterte rundt 43.000 tonn over havnen i 2013.

Andre faste ruter som anløper Sandnes havn er Wilson, som opererer den tradisjonelle Rihnlinsen som har ukentlige anløp mellom Duisburg, Rotterdam og havner langs Norskekysten, Eimskip som har ukentlige anløp mellom Antwerpen-Rotterdam-Grimsbys-Aberdeen og havner langs Norskekysten inkludert Murmansk. ECL som tidligere anløp Sandnes havn har flyttet sitt anløp til Risavika havn. Dette er i tråd med strategien til Sandnes havn. Ellers anløpes Sandnes havn ofte av skip i halvfaste ruter, dette er som regel mindre tørrbulkskip.

Infrastrukturen til Sandnes havn er godt utbygd, med kort vei til riksvei 44 og E39. Trafikkvekst, med tilhørende køproblemer, særlig ved Kvadrat, kan imidlertid bli et voksende problem i fremtiden. Planlagt bro over Gandsfjorden kan bidra til å forverre trafikkforholdene på innkomstveien til Sandnes havn, men samtidig vil broen korte ned distansen mot Vatne, der det legges til rette for ny næringsvirksomhet.

Som de fleste havner har Sandnes havn ikke full oversikt over endelig destinasjon til godset som losses, men hovedtyngden er gods til grossister som videresender dette til brukere i regionen på akse Forus-Sandnes-Bryne, typisk stål til byggenæringen eller industrien. I utgangspunktet ser de på Jærenområdet som sitt omland, men det forekommer også at gods fra Sandnes havn fraktes med lastebil så langt nord som til Bergen. Havnen er en typisk mottakshavn av gods til regionen og 90 prosent av godset som håndteres over kaianleggene losses og skal til regionen.

Sjøtransport er avhengig av tilstrekkelig godsvolum per forsendelse for at sjøbasert godstransport via Sandnes havn blir et konkurransedyktig alternativ til transport på vei. Da Sandnes havn har liten mulighet til å tilby areal regulert for næringsformål i nærheten av den nye havnen på Somaneset til potensielle aktører som har behov for sjøtransport, er havnens beste mulighet for å øke godsmengden over havnen å markedsføre havnens muligheter ut mot eksisterende næringsliv i regionen. Næringslivet har for eksempel mulighet til å oppnå

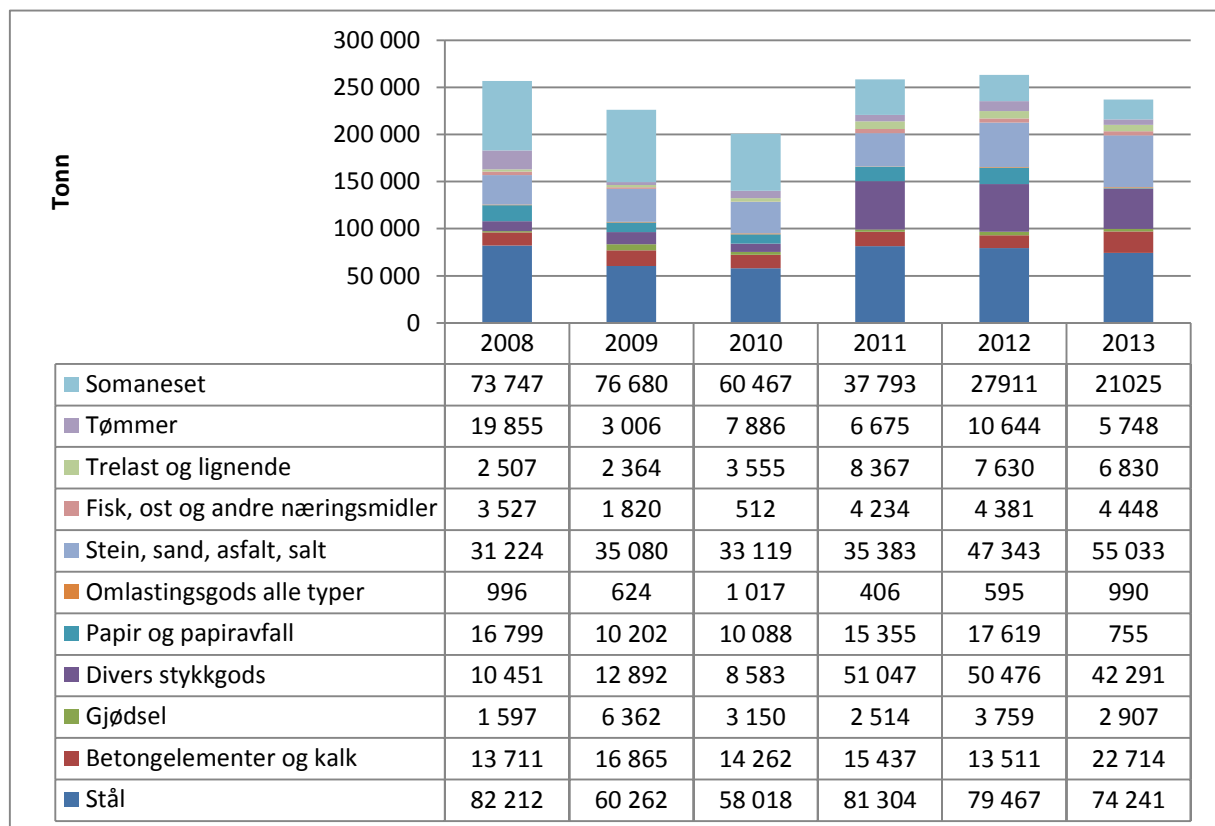
tilstrekkelig store forsendelser som egner seg for sjøtransport, dersom ulike aktører går sammen om å bestille leveranser.

I utgangspunktet ønsker Thor Thingbø at Sandnes havn skal være en regional stykkgodshavn for regionen, og mener på grunn av miljømessige grunner at gods til for eksempel Haugesund og Bergen bør lastes av i havner som er nærmere destinasjonen for å redusere omfang av distribusjonstransport på vei. Denne oppfatningen deles for øvrig av Knut Seglem i Egersund havn.

Av tiltak for å fremme godstransport på sjø lister Thingbø opp følgende som de mest betydningsfulle:

1. Tungtransport på vei bør betale for de faktiske kostnadene som påføres samfunnet. I dagens situasjon subsidierer staten tungtransport gjennom veiutbygging og vedlikehold, som i ettertid benyttes av tungtransporten uten at den reelle brukskostnaden dekkes.
2. En bør gjennom arealplanlegging forsøke å legge nye godsterminaler til steder som er godt tilrettelagt for sjøtransport.
3. Bransjen selv må bli bedre på produktutvikling av sjøtransport slik at det blir langt enklere å bestille transportløsninger enn i dag.

Trafikkutvikling



Etter en nedgang i håndtert godsmengde over Sandnes havn mellom 2008 og 2010 på totalt 50.000 tonn, kom en tilbake til 2008-nivå i 2011. Hovedgrunnen til dette er at Nor Lines flyttet sine anløp fra nordsiden av Risavika, som nå i hovedsak betjener offshorettrafikk, til Sandnes havn, og en kan lese det ut fra statistikken ved at stykkgoods håndtert økte fra 8.500 tonn til 51.000 tonn. Det er vanskelig å identifisere noen entydige trender i utviklingen i godstransporten innen de ulike segmentene, og det kan være betydelige variasjoner fra år til år. I 2013 gikk håndtert godsmengde noe tilbake sammenlignet med 2012, men årsaken til endringene blir for detaljert å komme innpå her.

Nor Lines

Nor Lines ble etablert i 2005 og selskapet var da eid 50 % av Hurtigruten ASA og 50 % av Det Stavangerske Dampskipselskap (DSD). I 2010 kjøpte DSD ut Hurtigruten ASA sin eierandel, slik at Nor Lines i dag er et heleid datterselskap av DSD. Nor Lines er største operatør av sideport tonnasje i faste ruter i og til/fra Norge, og opererer i 2014 9 godsskip som går i ruter langs hele Norskekysten og til landene rundt Østersjøen, samt Nederland. I tillegg har selskapet ansvar for all godsdistribusjon med Hurtigruten. Selskapet har et omfattende nettverk av terminaler både i Norge og i Nord Europa.

Før 2011 var terminalen til Nor Lines i Stavangerregionen lokalisert i Risavika, i nabobygget til Bring sin terminal. Etter at det ble klart at eier av havneområdet ønsket å flytte skipsanløpene til Nor Lines, ble det besluttet å flytte terminalen. Valget stod mellom en annen lokasjon i Risavika, i tilknytning til det nye havneområdet som er etablert på sørsiden, eller Somaneset, hvor Sandnes havn skal flytte all sin aktivitet til i løpet av 2016. Den største fordelen med å fortsatt være i Risavika er kortere seilingstid sammenlignet med Somaneset. Grunnen til at Somaneset likevel ble valgt er langt bedre tilkomst til E39, som er viktig siden majoriteten av kundene til Nor Lines befinner seg på akse Forus-Bryne, samtidig som det er betydelige trafikkavviklingsproblemer til og fra Risavika om morgenen og ettermiddagen. I tillegg kunne Sandnes havn tilby bedre betingelser enn hva de ville fått i Risavika, både med tanke på kostnader i forbindelse med lasting og lossing og vilkår for leie og utforming av terminal. Etter en overgangsperiode der Nor Lines fra 2011 benyttet den offentlige terminalen og kaianlegget ved Sandnes havn i sentrum, ble den nye terminalen på Somaneset offisielt åpnet i juni 2012.

Godsmengden håndtert over terminalen på Somaneset har økt i 2014, sammenlignet med samme periode i 2013.

Hoveddelen av godset som Nor Lines behandler betegnes som spredningsgoods, dvs at godset som ankommer terminalen distribueres til ulike destinasjoner i regionen. Det motsatte av spredningsgoods er gods som leveres til en kunde/vareeier uten videredistribusjon, som regel ved eget kaianlegg.

For å redusere seilingstid i rutenettet, har Nor Lines valgt å kutte ut Oslo havn som anløpssted. Godset blir i stedet tatt inn i Larvik eller Fredrikstad Havn og distribuert til Oslo derfra.

Et viktig poeng i rutekonseptet til Nor Lines er at de skal kunne håndtere flere ulike typer standardiserte transportenheter på alle skip, som containere, ro-ro, paller samt mulighet til å håndtere thermogods. De har også introdusert et transporttilbud med 25 fots containere.

Fordelen med denne størrelsen er at den er ideell å transportere videre med vogntog, der den ene kan plasseres på trekkvognen og den andre på tilhengeren.

For å få støtte fra NoX-fondet til å investere i gass som drivstoff for skip, er det et krav at skipet seiler i norsk farvann 70 % av tiden. Spesielt for Østersjøruten er dette en utfordring å få til, og gjør at LNG-skipene ikke kan settes inn på denne ruten. Rutene disse trafikkerer må gå lengre nord enn hva som ellers ville blitt satt opp.

Kontaktpersonene har ikke vært i stand til å identifisere noen spesielle trender i utviklingen innenfor ulike segmenter i transportvirksomheten til og fra Rogaland. Inntrykket er at godsmengden varierer noe fra år til år innen de ulike segmentene, men at det er en generell vekst forårsaket av befolkningsvekst og inntektsvekst. Transport av frossen pelagisk fisk har økt sterkt fra Nord-Norge.

Nor Lines har vunnet en kontrakt for transport av stål fra Østersjøen til Rogaland. Utgjør rundt 10.000 tonn i året, 3400 tonn til Somaneset. Med denne kontrakten har de mulighet til å fylle opp ledig kapasitet på ruten fra Østersjøen og sikre jevn leveranse av stål, med redusert lagerbehov i Sandnes havn som resultat. Tidligere ble denne transporten utført av skip i halvfaste ruter som leverte mye større kvanta på hver tur, dvs at det ikke er snakk om overført gods fra vei.

Tromsø og Fredrikstad er de to største terminalene til Nor Lines i håndtert godsvolum.

Det er relativt lite gods som transporteres ut av terminalen på Somaneset på båt. I hovedsak er dette landbruksredskap (Kverneland) til kontinentet, møbler til Nord Norge og offshoreutstyr til Kontinentet.

Av transport inn har det vært en vekst i transport av oljerelatert gods fra Polen.

I framtiden ser en for seg at transport til Nord Norge, og fra Østersjøområdet har stort vekstpotensial.

Nor Lines håper at flere vareeiere ser fordelen med tokanallogistikk, som kort fortalt betyr at varestrømmene splittes, slik at ikke tidskritisk gods går på sjø, mens tidskritisk gods går med bil/fly. I dag blandes ofte begge varestrømmene og behandles som tidskritisk gods.

Nor Lines forholder seg til TØI sitt estimat fra 2008 at rundt 23 % av godset som i dag går på bil, potensielt kan overføres til sjø.

Hvilke tiltak kan bidra til å øke sjøtransportens markedsandeler?

I takt med bedre og bedre veier, fra 60-tallet og utover har landtransport gradvis overtatt større og større andeler av godstransporten som tidligere gikk på sjø. Denne utviklingen ser ikke ut til å stoppe opp med det første, snarere tvert i mot. Det er observert et stemningskifte i norsk politikk angående prioritering av midler til veiutbygging. Der det tidligere ble holdt igjen, for å prioritere andre formål og bremse trafikkveksten på vei, er det nå tilnærmet samlet konsensus i norsk politikk om at investeringer i veinettet bør økes kraftig. Årsaken til stemningsskiftet er mest sannsynlig den store forskjellen i veistandard mellom Norge og særlig de andre Skandinaviske landene, som næringslivet mener kraftig forverrer konkurranseforholdene, samtidig som det fører til utfordringer med avviklingsproblemer og redusert trafiksikkerhet. Som følge av dette jobbes det nå med å prosjektere

motorveistandard mellom de største norske byene (Oslo-Trondheim/Kristiansand-Stavanger og Bergen) E6 Oslo-Halden-Sverige og Ferjefri E39 (avløsning av samtlige 8 ferjesamband langs E39 på strekningen Stavanger-Bergen-Ålesund-Molde-Trondheim) som vil utgjøre de største investeringene i tiden fremover. Alt annet likt vil dette bidra til å øke veitransportens konkurransefordel mot sjø og bane.

Endre avgiftssystemet, slik at det favoriserer sjøtransport på bekostning av veitransport.

I dag utgjør havneavgifter, avgifter til Kystverket og miljøavgifter mellom 37 % - 45 % av skipenes samlede driftskostnader (SITMA 2013), som er vesentlig høyere enn hva veitransport og jernbanetransport betaler. Denne avgiftsbelastningen bør reduseres betydelig, dersom en ønsker å fremme sjøtransport.

Et paradoks er at de to nye langt mer miljøvennlige LNG-skipene som settes i rute i løpet av det neste året vil få økte avgifter, sammenlignet med eksisterende skip i flåten. LNG drift, doble sider som gir økt sikkerhet, bedre innkvartering og tilpassede lasterom medfører at skipets GT øker betydelig mer enn lastekapasiteten sammenlignet med eksisterende skip. Dette gir en uforholdsmessig kraftig økning i statlige avgifter og i havneavgifter.

	M/S Tananger	Nytt LNG-skip	Endring
Årsavgift til kystverket (Staten)	kr 357.436	kr 1.082.760	202 %
Sikkerhetsavgift Oslofjorden pr. år	kr 92.720	kr 168.000	81 %
Sikkerhetsavgift Kvitsøy pr. år	kr 62.586	kr 113.400	81 %
Havneavgifter Fredrikstad (50 anløp/år)	kr 141.100	kr 266.800	89 %

Hvis avgiftene i alle havner øker like mye som i Fredrikstad, vil dette medføre ekstra kostnader pr. år på ca. 4 mill. kr.

Særregler for lasting og lossing av skip, som fordyrer godshåndtering til/fra skip og ikke påløper for andre transportformer, er en annen utfordring for Nor Lines. Nor Lines sine skip er bygget slik at all godshåndtering kan gjøres av skipets eget mannskap. Dette er nødvendig, fordi skipene anløper ofte mindre ubetjente kaier der det ikke tilbys godshåndteringstjenester. Likevel er Nor Lines nødt å benytte de større havnenes egne havnearbeidere når gods håndteres der, selv om de kunne utført samme operasjon selv til langt lavere kostnader.

En annen utfordring for sjøtransporten er økt bruk av utenlandsk veitransport. TØI har beregnet at en deregulering av godstransport på vei, som EU forsøker å innføre, vil føre til 30 % lavere transportkostnader på vei enn i dag, der lavere lønnsnivå hos utenlandske sjåførere sammenlignet med norske utgjør den største besparelsen. På nåværende tidspunkt er det innført en midlertidig overgangsordning med begrenset adgang til kabotasje for utenlandske lastebiler, der de kan ta på seg inntil tre oppdrag innad i Norge, før de er nødt til å forlate landet for å kunne ta på seg nye kabotasjeoppdrag. Isolert sett er dette bra for miljøet, da ordningen i større grad gjør det mulig for utenlandske vogntog å skaffe seg returlast, i stedet for å kjøre tom på den lange returetappen. En ser at flere av logistikkaktørene i økende grad tilpasser seg for å benytte seg av disse tre langt rimeligere turene for å tilby lavere transport i

markedet. Samtidig mener mange av de norske lastebiltransportørene at det foregår ulovlig kabotasje i betydelig grad, dvs. at utenlandske lastebiler fortsetter å påta seg oppdrag i Norge etter de tre lovlige turene er gjennomført. Omfanget av ulovlig kabotasje er ukjent, men mest sannsynlig skjer ikke dette i særlig stort omfang, da det burde være lett å oppdage dersom ulovlig kabotasje skjer i faste og organiserte former.

De viktigste tiltakene for å øke andelen sjøtransport

Gi sjøtransporten bedre rammebetingelser i form av reduserte avgifter, kombinert med at veitransporten bør betale en høyere andel av kostnadene de påfører samfunnet.

PostNord

PostNord er blitt til gjennom fusjon av de danske og svenske postselskapene, samt oppkjøp av en rekke private logistikkelskaper. Selskapet i Norge består av en sammenslutning av tidligere Tollpost Globe, Eek Transport, Harlem Transport, Mereco og Byrknes Auto. I dag består PostNords norske logistikkvirksomhet av 1600 medarbeidere fordelt på 40 enheter og selskapet håndterer mer enn 75 000 kolli. I 2013 omsatte PostNord i Norge for mer enn NOK 3.6 mrd

Kjører «kollektivtransport», ikke samme mengde som kommer inn hver dag. Har utelukkende forbruksvarer, litt industri. Industri (15 %), jordbruksutstyr, mekanisk, ventilasjonssystem. Leier biler til spesialtransport ved behov. Lokalt 60 biler, går opp og ned, sesongtopp 70 biler. Vår (griller, hagemøbler osv) og høst (ski, vinterklær osv) og jul som er toppsesong.

Måler både i kolli og volum, og antall kundestopp (tidligere var snittet 2,5 sendinger per kunde).

Nedgang i gjennomsnittsvekten (folk handler mindre men oftere). Mer levende varelager. For ti år siden: De fleste har varelagrene på bilene, dette har eskalert. Tidslukeleveringer på kjøpesenter. Netthandelen har tatt av. Volumene går ned, antall kolli går opp.

Antall kolli:

2014: en utflating, merket dette allerede i februar (flatt i år). Enkelte kunder har hatt nedgang, men har fått inn nye kunder. Netthandelen øker. Post i butikk er også våre (100 servicepartnere).

Ad hoc oppdrag har vokst den siste tiden, prispress i markedet siden 2009 til 2010. De fleste store transportkjøperne ønsker å ha mange ben og stå på. Ad hoc: 10 %, resten dekkes av løpende kontrakter. Her er prisen regulert i avtaler, med årlig indeksregulering.

Daglig:

- 35 ruter går ut herfra daglig, dekker hele Sør-Rogaland.
- Kommer inn på jernbane, sortert på ruter etterpå, lastet opp.
- Cargolinktoget går kun for oss. Sender 60 containere til Oslo hver dag.
- Drammen: 2 containere, Larvik 1, Haugesund 1, Kristiansand 1, Bergen 8.
- Ut herfra: Har tradisjonelt sett vært møbler, men de og trykkeriene har lagt ned. Tekstiler. Retningsbalanse: 70/30 på Østlandet. Til Kristiansand og Bergen 0.

- Forsvinner mer og mer. Haugesund vil bli 80/20. Gått bort fra samarbeid, mistet kontroll over varene, varelagrene er mer på vei og da må man ha kontroll over varen til en hver tid. Har hatt samarbeid og koordinator i Ryfylke på godsterminalen, men det drives som om man befant seg på 60 tallet. (Gjelder utvikling innenfor it, kjører når det passer osv).

Overføring av gods fra vei til sjø og bane

Må bygges dobbeltspor helt til Kristiansand. Transport av folk er prioritert, og ikke transport av varer. Når der er problemer på linja, må godstogene vente mens persontrafikken får prioritet. Veien må man ha uansett.

Sørlandsbanen trenger oppgradering, og har trengt det de siste 30 år. Frem til forrige år var det kun ett kryssingsspor på hele sørlandsbanen. Nå er der to. Skulle i alle fall hatt syv. Tidligere kjørte man 600 meters tog, nå kjøres 400 meters tog. Nå kjøres seks tog som i utgangspunktet kunne vært fire tog. Cargonet taper penger, fordi togene er for små, bruker for lang tid. Båt kommer aldri til å bli noe alternativ på grunn av høyere kostnader. Herfra til Risavika koster 1000 kroner, og 2000 kroner på båt til Bergen, pluss samme kostnad der på videre transport.

Største utfordringer: Fin motorvei, men kjerreveier på avkjøringsveiene. Ullandhaug, Solasplitten osv. Flaskehals, Stavanger sentrum, Forus, motorveien, Tananger. Snitthastigheten på vei går ned år for år. 2008 sparte vi 1 time per vei per dag, den er nå spist opp.

Utenlandske aktører: Konkurransen er økende, blir utkonkurrert av de som kommer inn fra utlandet. Vi har statlige krav (alle sjåførere skal ha 35 timers kurs hvert 5 år, pluss hms, lønnsnivå, diesel osv), og dette koster. 20 % av det som tidligere gikk inn via havner som nå tas av utenlandske sjåførere. Tyskland tok grep, og er blitt et land man kjører gjennom, det burde Norge også gjort. De utenlandske aktørene ødelegger veiene, får uhell og konkurrerer ikke på like vilkår.

Transporttid mer kritisk faktor: Ja, absolutt!

Sentralisering av lager: Tidligere var lagrene sentralisert i Norge, nå sentralisert i Skandinavia. Et eksempel er Expert, som har lagt ned lager på Vestfold. Det samme har Elkjøp gjort, samt Martinsen, Living, Skeidar. Vi utkonkurrerer oss selv i Norge. Ikke på grunn av lønnen, men på grunn av myndighetskrav som gjør at ting koster. Ikke rart vi er dyre.

Konsolidering av aktører, hvilke gevinster gir dette: Markedene endrer seg, kan være både fordeler og ulemper med dette. Større enheter kan bli bra (stordriftsfordeler), aktørene nå har en stor bredde allerede, effekten av endringen er ikke innlysende. Tidligere 7 aktører nå 3, ytterligere vil ikke gi så mye mer?

Mer kapasitet på veinettet med Rogfast. Vi driver med nattdistribusjon, starter fire om morgenen. Fra halv syv til ni er vi innelåst i kø.

Ryfast: Tid og fleksibilitet, kostnaden går opp, men kan kanskje spares inn. Mer fleksibel. Enklere å lage ruter. I snitt 4 biler hver dag til Ryfylke. Forbruksvarer der også. Mye tomt tilbake. Hverken fisk eller tomater passer til bilene våre.

Flere bedrifter inn på strandlandet, både produksjon og ettermarked. Prisen, kostnadspresset i regionen er for høyt. Nærmere, bedre. Kommer jo an på bompengenivå, blir dyrere fordi man må kjøre. Der det flytter folk, flytter ofte bedrifter og dermed økes aktivitetsnivået. Åpner for mange flere løsninger, låst på grunn av dette. Trafikkveksten kommer også til å gå opp. Motorveien er i utgangspunktet sprengt. Når veksten kommer, kan man lage en god kollektivakse. Rogaland rideklubb og diagonalen, der burde bystasjonen vært, knutepunkt for alle stedene. Fullverdig kollektivtilbud er viktig for å få bort køene. Bygger hus før man tenker infrastruktur.

Bruker i snitt en time ekstra per bil. (550 kroner * 60), blir 8 mnok per år. Må tjene inn 200 000 for å dekke inn. Har lagt ned sjøtrafikken, det går for sent, for dyrt, for store kostnader pga krav og avgifter (hadde båt fra bodø, tromsø og alta, hatt i 30 år). Ingen incentiv fra myndighetene. Omløpshastigheten for høy, sparer nesten en dag for å kjøre med bil. Hjelper ikke om det hadde vært billigere, tar for lang tid. Vi kjøper når vi trenger det. Ingen butikker vil binde mye kapital i varelager. Lager på 50 kvm koster mye. Sørlandsbanen bruker for lang tid. Bil fra Oslo bruker 7 timer, på jernbane bruker 11 timer. Bilen utkonkurrerer banen. Vi springer fortere og fortere (markedet generelt). Stat og kommune er med å presser på selv også. Ikke lagt til rette for varemottak.

Mereco

Fra og med 1. januar 2014 ble Mereco en del av PostNord Logistics sammen med Eek Transport, Tollpost Globe, Byrknes Auto og Harlem Transport. Mereco er det eneste selskapet i konsernet som driver med transport med småbiler, og har reddet kunder som PostNord har mistet i sitt system fordi frakten har passet med Mereco sine fraktruter. Fordelen med å være en del av Post Nord er at man får bedre innkjøpsavtaler både på bil, pris og forsikring, og tilgang til kompetanse i konsernet (som har hovedkontor i Oslo). Ulempen er at folkene på hovedkontoret sitter litt for langt fra til å skjønne driften til Mereco, samt at der er en del rapportering og skjema utfylling. Alt i alt medfører sammenslåingen at Mereco får drive med det de kan best. Største konkurrenten er Maxi, som har samme rutetilbud og god kvalitet.

Mereco utfører transportoppdrag i fast rutesystem samt budbiloppdrag. De disponerer varebiler og små lastebiler med skap og lift. Har til sammen 30 biler (fra Caddy til 10 tonns lastebiler), 28 faste ruter og to budbiler som går «løst».

Varene som kjøres er i hovedsak stykkgoods pluss paller. Mest B2B, frakter materiell for elektrikere, rørleggere, snekkere, samt bildeler, medisiner med mer. Kjører ikke næringsmiddel, da dette stiller krav både til terminal, mottak og samlast som Mereco ikke har kapasitet til å håndtere. Transport for oljenæringen har flatet ut i det siste, men utgjør uansett mindre enn 5 % av omsetningen (kjører for eksempelvis Weatherford). Før hadde langt mer av transporten utgangspunkt i lager her i regionen, nå er lageret på Østlandet og det har medført at dagen starter tidligere for Mereco. Dette fordi varene kommer fra Østlandet tidlig på morgenen, og skal ut før kundene har kommet i gang med dagen. Alt kommer på vei fra Østlandet, dette for å holde tidsfrister, hentes i Oslo i seks-syvtiden på kvelden. Konsernet for øvrig bruker en del jernbane. Dersom varene Mereco transporterer skulle gått på jernbane, måtte man hatt hurtigtog.

Rutene er 70 % faste ruter, og 30 % ad hoc. Det handler om å få mest mulig på de forskjellige faste rutene. Har ikke faste avtaler, men kjører på gjensidig tillit, Mereco skal være så gode at kundene ikke ønsker å bytte. Driver litt som en godsterminal (eller kan sammenligne med bussruter), og er ikke bundet verken på pris eller på turer. Fordelen med dette er at du får tatt høyde for kostnadsendringer i prisen til enhver tid, noe man ikke kan med lange rammeavtaler.

De 28 faste rutene i Rogalandsdistriktet samt varebiler som kjører budbiloppdrag fordeler seg på følgende:

- 3 daglige avganger fra Stavanger til Egersund, Jæren, Ålgård, Bjerkreim.
- Mange faste ruter mellom: Sandnes, Sola, Tananger, Randaberg og Stavanger
- Daglige transportruter i Rogaland mellom: Egersund, Stavanger, Tau, Jørpeland, Årdal, Hjelmeland, Skiftun, Erfjord, Sand, Moi, Flekkefjord, Haugesund, Karmøy, Ølen, Etne, Sandeid, Sveio, Stord, Odda og Kvinnherad kommune.

Varestrømsmatrise for 2013 og utvikling over tid:

Har ikke utarbeidet varestrømsmatrise, jobber så tett på driften at man «tar det på følelsen» når det gjelder ruter som må fylles opp og samlastning. Totalt volum flatet ut i fjor, og har økt noe i år. Fra startåret har Mereco hatt en økning på mellom 10 og 15 % per år, og det er også målet. Det har stått nokså stille i antall ansettelse de siste årene.

Viktigste infrastruktur, hvordan denne fungerer i dag, samt flaskehals:

Vei er den eneste og viktigste infrastrukturen. Kapasiteten har blitt mer og mer anstrengt de siste årene, og har gjort visse ruteendringer for å få unna varene før det verste rushet. Problemer med russtrafikk er den største flaskehalsen for Mereco.

Konkrete steder det er utfordringer med: Forus og Tananger, og motorveien generelt sett, og spesielt sørgående fra Stavanger til Sandnes, og til Ålgård på ettermiddagene. Mereco kjører mye på «småveiene» i distriktet, og har ikke behov for ny ekspressvei noe steder da de har tette stopp på småsteder på rutene sine. Merecos største behov er derfor lettelse på trafikken på eksisterende veier.

Ferjesambandene langs E39 er en flaskehals, «alt burde vært i tunneller!». Så lenge Mereco må forholde seg til ferjer på rutene sine, mener de at varetransport burde hatt forkjøringsrett. Har i det siste vært en del problemer, spesielt i Ryfylke.

Ryfast og Rogfast vil gjøre transporten mer stabil for Mereco sin del. Bedrifter vil nok velge å flytte på seg, og flere områder vil tas i bruk av bedriftene (billigere å lokalisere seg andre steder i omlandet og samtidig ha kort reisevei til kjernen). For Mereco vil enhver klyngetablering være hensiktsmessig.

Tiltak som i størst mulig grad kan forbedre situasjonen/reducere kostnadene:

Politiske tiltak: Rushtidsavgift på bruk av privatbil slik at nyttekjøretøy kommer fortere fram. På dagtid blir situasjonen stadig mer krevende. I tillegg: Bedre rabattordninger for de som kjører ofte gjennom bomstasjoner. Opplever generelt sett at politikerne er ikke

realitetsorienterte når det gjelder satsning på vei. Det aller beste hadde vært bybane, hvor man fikk privatbilene bort fra veien.

Alternativ infrastruktur som vil benyttes dersom denne bygges ut:

«Veiene går på de rette stedene, men det er for mange biler!». Opprusting og utvidet kapasitet på «de store veiene». Trengs ny vei fra Bråstein og forbi Ålgård, det er et hinder da man bruker for lang tid å kjøre gjennom sentrum på et tettsted. Det viktigste for Mereco er ikke nye veier, men at andre som bruker veien får insentiv til å ta tog og bane, slik at nyttekjøretøy kommer fortere fram.

Faktorer og trender som dominerer utviklingen i bransjen:

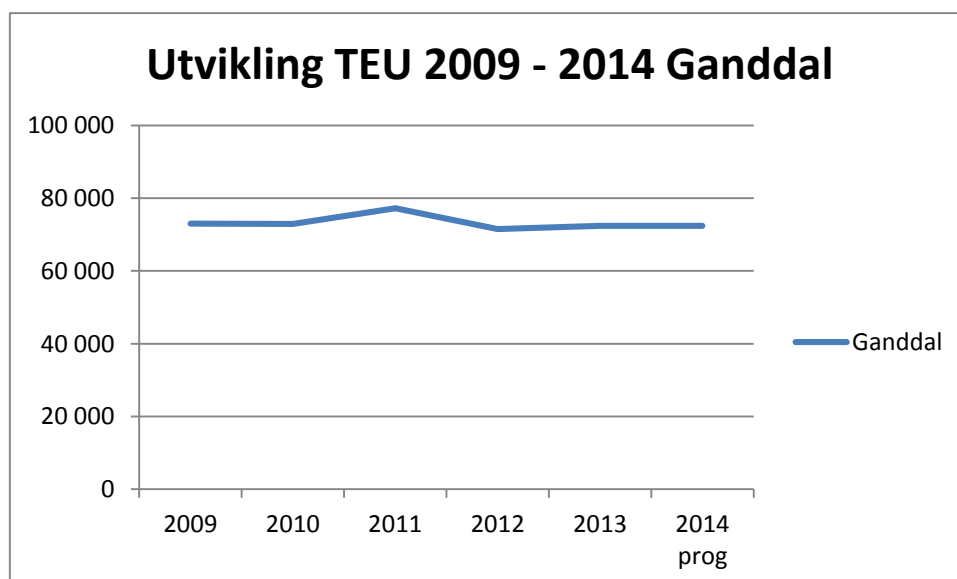
Marginene er presset, må ha tilstrekkelig volum for å få det til å gå opp.

Rekruttering: Vanskelig å rekruttere norske bilkjørere, Mereco sitt konsept er lokalkjennskap og høy kvalitet på leveransene. Her inngår kommunikasjon, og det er derfor viktig at sjåførene kan forstå og gjøre seg forstått på norsk. Generelt mer utlendinger i bilene. Konsernet merker press når det gjelder transportetapper om natten der utlendinger kjører, det skaper uheldig konkurranse når de blir lønnet på ulik måte.

TerminalDrift AS

2. Januar 2008 ble den nye jernbaneterminalen på Ganddal tatt i bruk og all godsaktivitet på jernbane flyttet fra de tidligere terminalene på Paradis i Stavanger og ved Sandnes stasjon. I forbindelse med flyttingen av terminalen ble riksvei 44 mellom Stangeland og Skjæveland bygget ut til firefelts vei, som sikrer god atkomst for lastebiler nordover langs E39 og sørover langs riksvei 44. I tillegg ble avstanden til Oslo kortet inn, og godstogene slapp å kjøre den tett trafikkerte siste etappen mellom Sandnes og Stavanger, noe som har bedret påliteligheten og mulighetene for å operere togsettene som døgnpendel, dvs. at de rekker en rundreise mellom Oslo og Stavanger i løpet av 24 timer, inkludert lasting og lossing.

Selve jernbaneterminalen driftes av TerminalDrift AS som ble opprettet som et datterselskap av Cargonet for å kunne delta i anbudskonkurransen om terminaldriften av Ganddal.



Antall håndterte containere er per i dag totalt sett 2 % under fjoråret på grunn av innstilte tog (Banearbeid i helgene som har vært varslet. Omfatter om lag 400 TEU per avgang?). Hvis dette ikke hadde inntruffet, anslås aktivitetsnivået å ligge 2 % over fjoråret. Godset går da over på vei i stedet. Risikoen med å miste gods på den måten, er at kunden binder seg til veitransport for eksempelvis ½ år, og da tar det tid å få den tilbake.

Type varer som transporteres: Mye næringsmidler, nybil (opptil 20 000 i løpet av året, usikkert om dette er inkl. retur av leiebiler), stykkgoods og pakkegoods. Losser på leiebiler, fisk m.m.

Ankomsttidspunkt: 00:00, 04:30, 05:00, 05:30. Dette sikrer at det meste er på veien før rushet og kommer til butikker i god tid før åpningstid.

Avgangstidspunkt: 08:30, 09:30, 17:30, 18:30, 20:30

Det har ikke vært betydelige endringer sammenlignet med foregående år, med tanke på godsmengde og hvilke varer som håndteres.

Er avhengig av nyinvestering og vedlikehold på jernbanen generelt for å unngå at vær og vind skaper forsinkelser og innstillinger.

Det er krysningspunktene som lager rutemønsteret. Med flere (og lange) krysningspunkt kan man spare mange lokomotiv, førere og turer.

Dobbeltspor på Jærbanen vil også gjøre det enklere for godstogene, og ville gjort transporten mye mer effektiv.

Oslotunellen er også viktig, all den tid alt går til Alnabru.

Det viktigste bidraget for å få gods på jernbane er kapasitet på avgangene, i tillegg til pris. Det aller viktigste for gods på jernbane er punktlighet, derigjennom bygges tillit som det tar tid å bygge opp igjen ved uforutsette hendelser.

To aktører på transportørsiden, Cargonet og Cargolink. Tidligere bare én aktør, nå er det samme antall tog fordelt på to aktører i stedet.

- **Cargonet** (5 daglige avganger med kombitog som frakter containere, vekselflak og semitrailere i skytteltrafikk mellom jernbaneterminalene. En av avgangene opereres som døgnpendel, altså rekker en tur mellom Ganddal og Østlandet på 24 timer. Resten av togsettene rekker «en og en halv tur» på 24 timer)
- **Autolink** (to avganger med biltog i uken mellom Drammen og Ganddal. Rundt 250 biler i uken. Som regel nybiler for salg i Stavanger, og i retur biler til utleie på Østlandsområdet).

Finanskrisen forklarer mye av fallet, og samtidig flere perioder med stenging på ulike jernbanestrekninger pga ras og flom.

Cargolink sin inntreden betyr lite for Terminaldrift, men vil jo påføre prispress for Cargonet.

Rogfast vil medføre at nordfylket blir nedslagsfelt for godsterminalen på Gandal. Ryfylke: Har Marine Harvest, det kan være interessant for dem.

Vet at Sandnes kommune har planer om å regulere områder i nærheten av terminalen til transportrettet virksomhet. Vet om aktører som snuser på området, fordi det er en fordel å være nær godsterminalen slik at man får videretransportert varene så raskt som mulig.

Justeringer i revidert nasjonalbudsjett 2014: Regjeringen foreslår midler til gjennomføring av at Jernbaneverket overtar ansvaret for drift av godsterminalene, og at driften konkurransenutsettes, fortrinnsvis med én driver per terminal, for å utnytte arealer, utstyr og personell mest mulig effektivt. Unntaket er testing av konkurranse mellom to drivere, blant annet på Ganddal Godsterminal. Her skal det arrangeres ny anbudskonkurranse.

Terminalen ikke tilrettelagt for dette. Butikken er ikke stor nok. Skal man dele oppgaven? (Slik at den ene har sporbruk, begge har truckselskapene). Transportselskapene tror de kan få billigere løft på denne måten.

Freja Transport & Logistics

Freja Transport & Logistics ble etablert i Danmark i 1985 og har i dag avdelinger i Danmark, Sverige og Finland, foruten Norge, og er med sine 15 avdelinger en av de største privateide transport- og logistikkvirksomheter i Norden. I Norge har de avdelinger i Oslo, Bergen, Kristiansand og Stavanger. Avdelingen i Stavanger dekker området fra Flekkefjord i sør til Sandvikvåg i nord. Totalt består transportmateriellet til Freja av over 1500 enheter, og er dermed en betydelig logistikkaktør i det Skandinaviske markedet.

Hovedaktiviteten til avdelingen i Stavanger er transport av stykkgoods på vei der bl.a. transport av søppel fra Rogaland og Sunnhordland, mot forbrenningsanlegg i Europa utgjør en vesentlig aktivitet. Selskapet håndterer transportoppdrag med sjø-, bane- og lufttransport, men majoriteten av oppdragsmengden håndteres med lastebil. I hovedsak velges veitransport for transportoppdrag mellom Stavanger og Europa. For turer mellom Stavanger og Østlandet velges E39/E18 via Kristiansand, for turer til kontinentet velges i hovedsak Color Line og Kristiansand-Hirtshals. Etter at Fjord Line begynte med daglige avganger fra Risavika er rundt 15 % av turene overført til dette sambandet. Som regel er Color Line alternativet i sum noe rimeligere, men hviletid og tilfeller hvor avgangstidene til Color Line passer dårlig, gjør at Fjord Line kan komme bedre ut i visse tilfeller.

Freja byttet i 2014 lokasjon for terminalen i Stavangerregionen fra Sandnes til Forus. Grunnen til valget var behov for egne og bedre lager- og terminallokaler og konkurransedyktige leiekostnader i et bygg med flere andre Logistikkaktører (Østerhus Transport, Godsterminalen og DHL). Freja har opsjon på å overta DHL sin del av terminal- og kontorarealer dersom de gjennomfører planen med å flytte til ny terminal i nærheten av Sola lufthavn. Trafikksituasjonen til og fra Forus er bedre enn forventet, men køutfordringene om morgenen og ettermiddagen er betydelige. Det har ikke vært endringer infrastrukturen som har fått vesentlig betydning for Freja den seinere tid. Men køproblemene er tiltakende, så det anses som positivt at det satses på kollektivtransport (Busway) og sykkelveier, for å avlaste veinettet i Forusområdet. De neste 6 årene, under anleggsperioden av Ryfast og Eiganestunnelen, forventes en midlertidig forverring av trafikksituasjonen.

Per i dag er transport av avfall fra renovasjonsanlegg til Sverige, Danmark og Tyskland den største aktiviteten målt i tonnkilometer transportert. Det er inngått faste kontrakter med tre til fem års varighet, og transportmengden utgjør 30-50 lastebilturer ukentlig. For de grenseoverskridende transportoppdragene benyttes hovedsakelig utenlandske sjåførere. Transport av returavfall er et marked som forventes å vokse ytterligere i fremtiden, da økonomisk vekst fører til økte avfallsmengder, samtidig som det over tid er oppstått et nytt marked med kjøp og salg av avfall, særlig til forbrenningsanlegg etter at deponidirektivet trådte i kraft i 2009.

Freja har en ekspansiv satsing i Stavanger-regionen og har doblet bemanningen i løpet av 2014. Videre årlig vekst på 20 – 30 % forventes de kommende årene. Freja leverer alle former for transport og logistiktjenester med bil, båt og fly, lager- og terminaltjenester, både nasjonalt og internasjonalt og med utgangspunkt i sterke avdelinger regionalt.

Generelt

Transportsektoren i Norge er en bransje preget av sterk konkurranse, og marginene ligger typisk mellom 1-2 %.

Cargonet har de siste årene hatt kraftige utfordringer med regulariteten i sin ruteproduksjon av togpendler mellom Oslo/Alnabu og de fire andre største byene i Norge. Dette er svært dyrt og krevende for kundene til Cargonet å forholde seg til, og en dag der togene står kan utgjøre rundt 800.000 kr i ekstra distribusjonskostnader, som vil gå inn som rent tap på bunnlinjen.

Positiv endring politisk for å satse mer på utbygging av transportinfrastruktur.

En stor utfordring i bransjen er at det ikke utdannes nok norske yrkessjåførere. Samtidig sliter godstransporten med å rekruttere sjåførere, fordi anleggssektoren kan tilby bedre betingelser.

Den største gevinsten med bedre infrastruktur for logistikknæringen er at en kan øke turproduksjonen med samme materiell. På strekningen Stavanger-Bergen vil en få mulighet til å fordoble produksjonen dersom reisetiden halveres fra rundt 5 timer i dag til 2,5 timer etter Rogfast og Hordfast.

Rogfast i kombinasjon med at E134 bygges ut som hovedkorridor mellom øst og vest vil potensielt gjøre dette til det foretrukne alternativet mellom Stavangerregionen og Østlandet, da traseen over Haukeli er vesentlig kortere enn alternativet via Kristiansand som benyttes i dag. Forbeholdet er at totalkostnadene, som inkluderer drivstoffbruk, tidsbruk og bompengekostnader, blir lavere, da det er dette som ofte avgjør hvilket veivalg som foretrekkes.

På spørsmål om hvordan logistikkaktørene vil tilpasse seg etter Rogfast, mener Hatteland at logistikkaktørene som er lokalisert i Risavika eller Ganddal vil få seg et kraftig løft som følge av at omlandet kan økes til også å inkludere Haugalandet/Sunnhordaland. Spørsmålet er om en ser effekten allerede når Rogfast er ferdigstilt, eller om det skjer først etter bortfall av bompenger. Grunnen til at terminalene over tid vil gravitere mot Ganddal/Risavika er først og fremst at terminalene lokaliseres til steder som minimerer distribusjonskostnadene, og da er Stavangerregionen et langt bedre alternativ enn Haugalandet med tanke på høyere befolknings- og næringslivskonsentrasjon. I tillegg har Ganddal/Risavika tilgang til hhv. jernbane og flere sjøtransportmuligheter sammenlignet med terminaler på Haugalandet, som

også tilsier at dersom terminalstrukturen skal endres så vil Stavangerregionen foretrekkes framfor Haugalandet. Oljerelatert næring som er arealintensivt kan imidlertid tenkes å etablere seg på Haugalandet etter Rogfast.

Av flaskehalsen i regionen slår Hatteland fast at trafikksituasjonen i Risavika er verre enn på Forus. Også Ålgård har store problemer.

For Freja sin del er det per i dag ikke særlig aktuelt å benytte Fjordline på distansen Stavanger-Bergen, da Freja i liten grad håndteres stykkgoods på denne strekningen i dag. Men større aktører med mange transportbevegelser daglig, som f.eks. Bring, Kuhene + Nagel og SR Group kan potensielt dra nytte av dette tilbudet.

Kontaktpersonen forventer seg en generell volumvekst i godsmengden transportert til og fra Rogaland i fremtiden, drevet av befolkningsvekst og økt forbruk.

GMC

GMC-gruppen er et lokaleid industrikonsern i Stavanger, etablert i 1973, med fokus på skip, rigger og offshoreinstallasjoner. Konsernet består av åtte selskap som tilbyr sammenhengende tjenester til offshore og maritim industri. Selskapene er GMC Maritime, GMC Engineering, GMC Yard, GMC HVAC, GMC Elektro, GMC Shipping, GMC Fire & Safety og GMC Marine Partner.

Aktiviteten er prosjektbasert og knyttet til ombygging, modifikasjon og reparasjon av skip, rigger og subseautstyr, samt mobiliserings- og demobiliseringstjenester for subseafartøyer. Selskapet tilbyr basetjenester og utleie av utstyr for marine- og offshoresektoren. Selskapsgruppen er dermed i liten grad involvert i den daglige driften av installasjonene på sokkelen, men tilbyr en viktig støttefunksjon i lete og anleggsfasen ved etablering av nye felt. Gjennom felles prosjektledelse leverer GMC alle typer tjenester mens fartøyet ligger til kai. Forsyningsledelse og baseoperasjon leveres gjennom GMC Marine Partner, mens tjenester til maskin/motor, skrog, elektro, HVAC og brannvern leveres via søsterselskapene.

Virksomhetene i GMC-gruppen er avhengig av tilgang til dypvannskaianlegg med krankapasitet for å kunne levere flere av tjenestene som tilbys, og er per i dag lokalisert med baser på Kalhammaren, Buøy, Jåttåvågen og Mekjarvik.

GMC Marine Partner er et resultat av sammenslåing av GMC Hinna Base og GMC Shipping. Selskapet driver i hovedsak fra basene i Jåttåvågen og Mekjarvik, men har nylig også etablert en ny base i Haugaland Næringspark i Gismarvik. Grunnen til at GMC Marine Partner valgte å etablere seg på Gismarvik, er at selskapet i løpet av kort tid må flytte kaiaktivitetene sine fra Kalhammaren og Jåttåvågen, fordi det er besluttet å transformere disse områdene til boligformål. I tillegg er Sirisskjær, som også kunne benyttes tidligere, nedlagt av samme grunn, samtidig som Sandnes havn i forbindelse med flytting fra indre havn til Somaneset vil føre redusere kaikapasiteten for aktørene som i dag benytter dette kaianlegget til basetjenester. Dette skjer samtidig som Statoil legger om forsyningsmønsteret, slik at en langt større del av forsyningsaktiviteten håndteres fra basen i Dusavik, og at fem nye oljefelt med lang tidshorison skal forsynes ut fra hhv. Dusavik (Johan Sverdrup, Gina Krog og Martin Linge-alle Statoil) og Risavika (Ivar Aasen-DNO og Edvard Grieg-Lundin). I sum skaper bortfall av kaianlegg som kan benyttes til å levere basetjenester til offshoresektoren i kombinasjon med

sterk aktivitetsøkning ved eksisterende baser til at tilgjengelig havnekapasitet for aktører som leverer produkter og tjenester over kai forventes å bli en mangelvare i Stavangerregionen i løpet av svært kort tid. På kort sikt var Haugaland Næringspark et av få aktuelle næringsområder var i stand til å tilby ledige arealer i tilknytning til en dypvannskai, der GMC kunne etablere seg nærmest umiddelbart. I tillegg tilbyr bedrifter allerede etablert på Haugalandet de fleste støttetjenestene som GMC benytter seg av, og området ideelt å håndtere oppdrag i forbindelse med utbyggingsprosjekter som Johan Sverdrup og Ivar Aasen. I startfasen vil det meste av arbeidet i Gismarvik utføres av personell stasjonert i Mekjarvik eller Jåttåvågen som vil pendle, men på sikt legges det opp til at det ansettes eget personell på denne basen. Tilgangen på relevant arbeidskraft vurderes som svært god, da det er flere virksomheter i området som har ansatte med etterspurt kompetanse. Over tid ønsker GMC også å utvide basen i Mekjarvik, som følge av at næringsområdet blir utvidet mot Harestadvika med fyllmasser fra Rogfast.

På spørsmål om forventet aktivitetsutvikling for GMC-gruppen, fremstår situasjonen på nåværende tidspunkt som usikker. Dette er imidlertid ikke noe nytt, siden petroleumssektoren alltid har vært preget av sykliske svingninger i aktivitetsnivået, i takt med utviklingen av oljeprisen. Det meste tilsier at aktiviteten i petroleumssektoren skal ta seg kraftig opp igjen, særlig med tanke på at det skal gjennomføres betydelige feltutbygginger på sokkelen utenfor Vestlandskysten i tiden fremover.

Da GMC Marine Partner ikke er en produksjonsbedrift får ikke avvik i vareleveransene noen betydelige konsekvenser for selskapets virksomhet. Av den grunn vil ikke situasjonen for selskapet endres i særlig omfang som følge av at forbedret infrastruktur vil redusere risikoen for forsinkelser for næringstransporten. På spørsmål om hvilke flaskehalsen som i størst grad påvirker selskapet negativt, oppgir kontaktpersonen forholdene på E39 forbi Forus som det mest problematiske. Grunnen er at det er vanskelig å rekruttere og holde på ansatte i Mekjarvik og Kalhammaren som er bosatt i Sandnes og sørover, da disse over tid vil forsøke å endre arbeidsted til Forus- eller Risavikaområdet, for å slippe og kjøre denne købelasta strekningen daglig. Etter hvert som basen på Gismarvik øker, vil Rogfast også være svært positivt for GMC, da det blir mindre kostnadskrevenende og mer fleksibelt å flytte personell mellom basene på sør- og nordsiden av Boknafjorden. Kontaktpersonen presiserer her at det var manglende tilgang på tilgjengelig kaikapasitet i Stavangerregionen som utløste flyttebehovet, og at Gismarvik ville blitt valgt uavhengig av planene med å gjøre Boknafjorden ferjefritt.

Da GMC som nevnt oppgir at de fleste støttetjenestene allerede er tilgjengelig på Haugalandet, ser ikke kontaktpersonen for seg at flyttingen til Gismarvik dirkete vil medføre at andre virksomheter fra Stavangerregionen også vil etablere seg

Vareproduserende bedrifter etter næring

Jordbrukssektoren

I denne sektoren inngår gårdsbruk, samt virksomheter som har leveranser til disse. I Rogaland er dette først og fremst Felleskjøpet og Tau mølle. De største godsvolumene som genereres i denne sektoren er leveranser av kraftfor og kunstgjødsel. Dette kommer i hovedsak inn til Rogaland som bulkleveranser med båt til kaianlegg på Tau (Tau mølle), Hillevåg (Kraftfor Felleskjøpet, 370.000 tonn i 2013) og Sirevåg (Kunstgjødsel felleskjøpet, 50.000 tonn i 2013). En del mindre leveranser som benyttes i kraftforblandingen kommer med lastebil, hovedsakelig fra Østlandet. Distribusjon til gårder skjer utelukkende med lastebil. Felleskjøpet har for eksempel 50 vogntog som gjennomfører fra 1-3 leveranser daglig til gårdsbruk fra og med Sunnhordland i nord til og med Agder i sørøst. Tyngdepunktet for leveransene av kraftfor er Sør Rogaland, (80 % av leveransene), mens det er likt fordelt mellom Haugalandet og Agder (10 % hver).

Oppsummering: Majoriteten av transporten inn til Rogaland skjer med båt i dag. Det er imidlertid noe potensial å overføre mindre leveranser som i dag går med bil til båt, der disse kommer fra kontinentet.

Tabell V3. Varestrømsmatrise for bedrifter i jordbrukssektoren.

Bedrift	Retning	Stedsnavn/ Region	Godsmengde (tonn)	Type gods	Andel gods mottatt/sendt med:			
					Laste bil	jernbane	skip	fly
FELLESKJØPET ROGALAND AGDER	Mottatt		370000	Korn				
	Sendt	Agder	25000	Kraftfor, Kunstgjødsel	100			
	Sendt	Nord Rogaland	25000	Kraftfor, Kunstgjødsel	100			
	Sendt	Sør Rogaland	320000	Kraftfor, Kunstgjødsel	100			
FISKÅ MØLLE AS AVD TAU	Mottatt			havre			100	
	Mottatt			hvete			100	
	Mottatt			mais/Soya			100	
	Mottatt	Finland		vitaminer	100			
	Mottatt	Hønefoss		nomin	100			
	Mottatt	Spania		premikser	100			
	Sendt	Arendal - Haugesund		Kraftfor	100			

Skogbrukssektoren

Denne sektoren omfatter hogst, samt industri som videreforedler tømmer. Skogbrukssektoren er en svært transportintensiv næring, som er avhengig av rimelig transport for at det i det hele tatt skal lønne seg å ta ut og levere tømmer. Tilgang til hogstmoden skog i Rogaland har økt betraktelig, som følge av gjengroing av utmark og at skog som ble plantet i forbindelse med store skogsplantingsprosjekt på 50-70-tallet nå er blitt hogstmoden. Papirindustrien har i den seinere tid imidlertid hatt betydelige vanskeligheter med å drive lønnsomt, noe som har ført til nedleggelse. Dette gjør at tømmeret må transporteres over lengre avstander nå enn tidligere. Før var det vanlig at tømmeret som tas ut i Sør Rogaland ble skipet ut som break bulk fra Sandnes havn, men denne aktiviteten er blitt betraktelig redusert de siste 6 årene.

Oppsummering: Det er lavt potensial for å overføre transport for denne sektoren til Risavika havn, da transport av tømmer med båt i hovedsak foregår som break bulk, dvs at tømmerstokkene lastes direkte om bord i bulkskip (open hatch) med kran fra kai eller skip.

Fiskerisektoren

I denne sektoren inngår havfiskere, oppdrettsanlegg, virksomheter som har leveranser til disse samt industri som videreforedler fisken. Det foregår et betydelig omfang transport av fersk og frossen fisk fra foredlingsanlegg til destinasjoner på kontinentet. Fra godsundersøkelsen er det identifisert at transport av fersk fisk fra områder nord for Boknafjorden går via Oslo. Fra Ryfylke går det meste av fisken med lastebil via Kristiansand til kontinentet, mens en mindre andel går via Oslo. I samtaler med Marine Harvest oppgav kontaktpersonen at avgangstidene til Fjordline, som har avgang fra Risavika i 8-9-tiden, ikke passer med deres produksjonsopplegg. Det ideelle hadde vært at avgangen gikk seinere, fra midnatt til kl 2.

Karmsund havn og Egersund havn er betydelige mottakshavner av pelagisk fisk. Det meste av dette transporteres direkte ut igjen som frossen fisk eller oppmalt til fiskeolje og mel med båt.

Skretting, som er lokalisert i Rogaland med produksjonsanlegg i Hillevåg, er en betydelig leverandør av for til oppdrettsnæringen. Av inngående godsstrømmer foregår det meste som bulkleveranser med båt. Virksomheten har stort fokus på rimelige transportløsninger, og benytter sjøtransport der det lar seg gjøre. Også mindre leveranser av ingredienser som blandes inn i fiskeforet kommer med båt, og da via Risavika Havn. Uttransporten skjer hovedsakelig med spesialbygde skip som leverer for direkte til oppdrettsanlegg i bulk. Egersund net er en betydelig leverandør av noter og merder til oppdrettsnæringen. Siden denne typen leveranser ofte er store og uhåndterlige enheter, transporteres dette ofte med båt, der Norlines tar seg av selve transporten.

Oppsummering: Fiskerisektoren genererer betydelige godsmengder i Norge. Mye av dette går allerede med båt i dag, men eksport av fersk fisk foregår med lastebil, på grunn av korte ledetider fra slakting til markeder i Europa. Ny teknologi som forlenger ledetiden, samt tilpasset ruteopplegg kan gjøre sjøtransport mer attraktivt i fremtiden.

Tabell 4. Varestrømsmatrise for bedrifter i fiskerisektoren.

Bedrift	Retning	Stedsnavn/ Region	Godsmengde (tonn)	Type gods	Andel gods mottatt/sendt med:			
					lastebil	jernbane	skip	fly
MARINE HARVEST NORWAY AS AVD INDUSTRI	Mottatt							
	Sendt	Kontinentet	30000	Fisk	100			
	Sendt	Oslo	20000	Fisk	100			
SKRETTING AS AVD STAVANGER	Mottatt			fiskemel			100	
	Mottatt			hvete			100	
	Mottatt			hvetegluten			100	
	Mottatt			solsikke			100	
	Mottatt	Brasil		Soya			100	
	Sendt	Averøy- Flekkefjord	146000				100	
	Sendt	Hordaland	1000		100			
	Sendt	Østerhus	4000		100			

Oljesektoren

Risavika er i dag det nasjonale logistikknutepunktet for leveranser av utstyr til oljeindustrien, og samtlige av de største oljeservicebedriftene, Halliburton, Schlumberger og Baker Hughes er lokalisert i Risavika. Bedriftene mottar gods fra fabrikker lokalisert over hele verden, men en andel produseres også lokalt, hovedsakelig på Jæren. Utstyr til oljesektoren er i hovedsak av høy verdi, samtidig som det er svært kostbart for operatørene å stenge ned produksjonen dersom de ikke mottar leveransene i tide. Dette gjør at det er høy betalingsvillighet for å velge de raskeste transportløsningene i denne sektoren som fører til relativt mye bruk av fly og lastebil. Hasteleveranser til Risavika skjer ofte med fly til Amsterdam eller Frankfurt og bil derfra til Risavika. Kontaktperson i Baker Hughes oppgav at de ofte benytter lastebil i stedet for feeder fra Rotterdam/Bremerhaven, for å redusere transporttiden. Vedkommende var også overrasket over at sjøtransport var såpass dyr på korte strekninger. Til og med Kristiansund er det like billig for dem å benytte lastebil som båt. Båt velges kun ved store leveranser dersom det ikke er nok biler tilgjengelig eller ved bulkleveranser, typisk boreveske.

Leveranser ut foregår hovedsakelig med den såkalte oljeekspresen, som er biler som går i ruter mellom Risavika og oljebasene langs kysten. Det er god retningsbalanse, da utstyr som sendes ut, i stor grad transporteres tilbake for vedlikehold og reklassing etter endt oppdrag. SR transport opplyser at de har biler stand by for å dekke hurtigleveranser. Over tid har oljeekspresen utviklet og tilpasset seg slik at de kan tilby skreddersydde transportløsninger til oljesektoren som hovedsakelig er bilbasert.

Oppsummering: Oljesektoren har betydelige krav til transporttid, noe som gjør at sjøtransport har en ulempe. Med bedre planlegging i oljesektoren og endrede kontraktsvilkår for leie av utstyr (slik at det ikke påløper kostander for kunden før utstyret er levert på oljebasen) er det mulig å redusere krav til transporttid betydelig.

Tabell 5. Varestrømsmatrise for bedrifter i oljesektoren.

Bedrift	Retning	Stedsnavn /Region	Godsmengde (tonn)	Type gods	Andel gods mottatt/sendt med:			
					lastebil	jernbane	skip	fly
ASCO NORGE AS AVD TANANGER	Mottatt	Andre steder	25000	Leveranser offshore	90		10	
	Mottatt	Stavangerr egionen	225000	Leveranser offshore	100			
	Sendt	Offshore	250000	leveranser offshore			100	
AARBAKKE AS	Mottatt	Bryne	1200	Stål	100			
	Sendt	Stavanger området	300	maskinerte stålvarer	100			
	Sendt	Tananger	300	maskinerte stålvarer	100			
	Sendt	utlandet	600	maskinerte stålvarer	100			

ARCHER AS	Mottatt	Andre destinasjoner i Norge	250	Overflateutstyr til Offshore	100			
	Mottatt	Tananger	500	Overflateutstyr til Offshore	100			
	Mottatt	Utland	125	Overflateutstyr til Offshore	100			
	Sendt	Andre destinasjoner	250	Overflateutstyr til Offshore	100			
	Sendt	Tananger	500	Overflateutstyr til Offshore	100			
	Sendt	Utland	125	Overflateutstyr til Offshore	100			
BAKER HUGHES NORGE AS	Mottatt	Diverse	4750	Oljerelatert	100			
	Mottatt	Finnmark	750	Oljerelatert	80		20	
	Mottatt	Hordaland	10000	Oljerelatert	95		4	1
	Mottatt	Møre & Romsdal	4750	Oljerelatert	100			
	Mottatt	Nordland	4750	Oljerelatert	100			
	Sendt	Diverse	4750	Oljerelatert	100			
	Sendt	Finnmark	750	Oljerelatert	80		20	
	Sendt	Hordaland	10000	Oljerelatert	95		4	1
	Sendt	Møre og Romsdal	4750	Oljerelatert	100			
	Sendt	Nordland	4750	Oljerelatert	100			
CONOCOPHILLIPS NORGE KONTOR TANANGER	Mottatt	Tananger	108000	diverse	91		9	
	Sendt	Tananger m/omegn	90000	returer til leverandører	100			

Industri

I den seinere tid er industrisektoren betydelig redusert i omfang. Samtidig har eksisterende industri med store transportbehov tilpasset seg slik at sjøtransport kan benyttes direkte fra egne kaianlegg. I Rogaland er Hydro Aluminium på Karmøy og plogprodusenten Kverneland de største industriaktørene. Laerdal medical som produserer medisinsk utstyr er også en betydelig aktør. Andre virksomheter som Aarbakke og Smith stål inngår i sektorer som de leverer til, hvv. Oljesektoren og Bygg og anlegg.

Oppsummering: det er få rene industrivirksomheter i Rogaland, og av den grunn er det begrenset potensial for å overføre betydelige godsmengder fra vei til sjø innen denne sektoren.

Tabell 6. Varestrømsmatrise for bedrifter i industrisektoren.

Bedrift	Retning	Stedsnavn/ Region	Godsmengde (tonn)	Type gods	Andel gods mottatt/sendt med:			
					Last e bil	Jern bane	skip	fly
HYDRO ALUMINIUM AS KARMØY ALUMINIUMSVERK	Mottatt	Hydro Aluminium Karmøy	591110	Diverse råstoff			100	
	Sendt	Diverse	232327	Hovedsak lig ferdigvar er	10		90	

Bygg og anlegg

Jæren har tradisjonelt hatt store virksomheter knyttet til bygge- og anleggsvirksomhet. Teglverksindustri, ferdighusbedrifter og betong / steinindustri er eksempler på den type virksomheter som har vært godt representert i regionen. Særlig på betongsiden synes det å være etablert en næringsklynge i Sandnes / Klepp området. Dør og vindusproduksjon i på Moi og i Dirdal er også eksempler på industribedrifter innenfor dette næringssegmentet. Disse bedriftene produserer både for et lokalt og regionalt marked, men også for eksport ut av regionen nasjonalt og internasjonalt. Bygge- og anleggsvirksomheten internt på Jæren genererer også mye transportvirksomhet både mht. leveranser av råvarer og ferdige produkter (trelast, isolasjon, takstein, kjøkken, bad, osv) og transport ut fra grossister og butikker til byggeplass. Leveranser av trelast kommer hovedsakelig fra Østlandet eller Sverige, og da med lastebil. For import av andre varer anses potensialet for overføring fra vei til sjø som stor, da det ofte er snakk om betydelige volum av relativt lav verdi.

Tabell 7. Varestrømsmatrise for bedrifter innen bygg og anlegg.

Bedrift	Retning	Stedsnavn/Region	Godsmengde (tonn)	Type gods	Andel gods mottatt/sendt med:			
					lastebil	jernbane	skip	fly
STÅL OG FASADE AS	Mottatt	Europa	200	Råvarer	100			
	Mottatt	Norge	1800	Råvarer	100			
	Sendt	Hordaland	200	Stål og fasade	100			
	Sendt	Rogaland	1800	Stål og fasade	100			

Matvaresektoren

I denne sektoren inngår matforedlingsbedrifter som Tine, Q-meieriene, Nortura og Fatland Ølen, samt matvarekjeder. På grunn av særregler for å beskytte norsk landbruk er det begrenset import eller eksport av matvarer fra Norge, og det som er hovedsakelig import av matkorn. Tine eksporterer rundt 4000 tonn ost, hovedsakelig til Canada og USA. Dette går med båt fra Risavika. Det er fire dominerende distribusjonsselskap for matkjeder i Norge, Norgesgruppen/Asko, Rema 1000, Coop og ICA/RIMI. Alle er lokalisert med regionlager i Stavangerregionen. Den største aktøren, Asko, oppgav at de mottar 20 % av varene inn til regionlageret fra sentrallager i Oslo, mens resten er direkte leveranser, enten til butikk (Melk og Brus) eller til lageret på Skurve. Selskapet Unil i Moss håndterer det meste av importerte matvarer, og da særlig egne merker som Eldorado, First price og Jakobs utvalgte. Import av frukt og grønt skjer gjennom selskapet BAMA, som er eid i lag med Rema 1000 og håndterer frukt/grøntimport for begge disse kjedene. Da dette ofte er transport med korte ledetider og krav til temperaturregulering, samtidig som det er god tilgang på thermotransport på vei fra Europa til Norge, som transporterer fisk fra Norge mot Kontinentet, går import av frukt/grønt som regel med bil fra Kontinentet.

Bedriften Norsk hundefor, lokalsiert i Hå kommune, foredler restproduksjon fra slakterier i Norge til hundefor som hermetiseres på boks. Det meste av dette selges på kontinentet, først og fremst Tyskland. Speditøren til denne bedriften benytter Fjordline til å transportere varene til kontinentet. Leveranser av slakt skjer for det meste med bil.

Matvaresektoren genererer betydelige godsmengder, men omfang av import og eksport er kunstig begrenset. Veitransport foretrekkes ofte for leveranser fra kontinentet, på grunn av korte ledetider og god tilgang på thermotransport. Klarer en å få transport av fersk fisk i større grad over på sjø, vil mest sannsynlig transport av frukt og grønnsaker også kunne overføres, for å utnytte ledig returkapasitet.

Tabell 8. Varestrømsmatrise for bedrifter i matvaresektoren.

Bedrift	Retning	Stedsnavn /Region	Godsmengde (tonn)	Type gods	Andel gods mottatt/sendt med:			
					lastebil	jernbane	skip	fly
ÅDNE ESPELAND AS	Mottatt	Sandnes / Stavanger	3500	frys / kjøll	100	0	0	0
	Mottatt	Østlandsregionen	1000	frys	100	0	0	0
	Sendt	Hordaland	500	Kjøll / frys	100	0	0	0
	Sendt	Midt Norge	1200	Kjøll / Frys	100	0	0	0
	Sendt	Nord Norge	200	Kjøll / Frys	100	0	0	0
	Sendt	Rogaland	1300	Kjøll / frys	100	0	0	0
	Sendt	Østlandsområdet	2000	Kjøll/ frys	100	0	0	0
BAKERS AS AVD BRYNE	Mottatt	Bryne	400	Brøddvarer fra andre avd.	100			
	Sendt	Bryne	50	Brøddvarer	100			
FATLAND ØLEN AS	Mottatt	Afrika	200		100			
	Mottatt	Norge	17000		100			
	Mottatt	Tyskland	800		100			
	Sendt	Norge	18000		100			
	Sendt	Utlandet	300		100			
GOMAN-BAKERIET AS JÆREN	Mottatt	Hele landet		Råvarer	100			
	Sendt	Sørvestlandet			100			
HOFF SA AVD JÆREN	Mottatt	Lokalt fra bøndene i regionen	12000	Potet	100			
	Sendt	Resten av landet	3000					
	Sendt	Sørvest	12000	Ferdigvare r	100			

ICA NORGE AS AVD BRYNE	Mottatt	ICA Arendal	19000	Tørr/kjølf rys	100	0	0	0
	Mottatt	ICA Bergen	7000	tørr/kjølf/ rys/frukt	100	0	0	0
	Mottatt	Nortura	750	Kjøttvarer kjøl/frys	100	0	0	0
	Mottatt	Q-meieriet Jæren	800	Melk	100	0	0	0
	Mottatt	Skårer/Luh rtoppen/L anghus (Ø)	6900	Tørr/kjølf	70	30	0	0
	Mottatt	Spis Grillstad	700	Kjøttvarer kjøl	100	0	0	0
	Sendt	Butikker Rogaland	35150	Tørr/kjølf/ rys/frukt	100	0	0	0
	JÆRBAKERN KLEPP KONDITORI AS	Mottatt	oslo og bergen	600	tørvarer og kjølf	100	0	0
Sendt		klepp	450	brøddvarer	100			
JÆRKYLLING AS	Mottatt	rogaland	1500000	emballasje /tilsetning	100			
	Sendt	bergen	474260	kjølf/frysev are	100			
	Sendt	oslo	7298000	kjølf/frysev are	100			
	Sendt	rogaland	1248900	kjølf/frysev are	100			
	Sendt	trondheim /narvik	2044844	kjølf/frysev are	100			
NORSK HUNDEFOR AS	Mottatt	Europa	1000	plussprodu kter	100			
	Mottatt	resten av norge	7000	plussprodu kter	100			
	Mottatt	rogaland	2000	plussprodu kter	100			
	Sendt	Europa	13720	Hundemat	100			
	Sendt	Norge	280	Hundemat	100			
RINGNES AS AVD FORUS	Mottatt	Oslo	25000	Øl/brus/va nn	0	100	0	0

	Sendt	Rogaland	25000		100			
TINE SA HOVEDKONTOR SØR	Mottatt	Agder	25000	melk	100			
	Mottatt	Byrkjelo	15000	myse	100			
	Mottatt	Europa	3500	emballasje	100			
	Mottatt	Haugaland et	20000	melk	100			
	Mottatt	Sør Rogaland	180000	melk	100			
	Sendt	Haugaland et	14000	Melk	100			
	Sendt	Sør Rogaland	75500	Melk, Ost, Smør, Prim	100			
	Sendt	Usa	4000	Ost			100	
	Sendt	Østlandet	7000	Smør, Ost, Prim	60	40		

Annen varehandel

Denne sektoren har høy andel importerte varer og lav andel eksport. Det meste av varehandelen er organisert gjennom større kjeder som typisk har sentrallager i Østlandsområdet eller Sverige, men større parti ankommer butikkene direkte, ex works, hvor leverandørene ordner med transporten. Dette skjer hovedsakelig med landtransport. Kjeden som i størst grad benytter sjøtransport er Europris, som har spesialisert seg på import av non food varer, hovedsakelig fra Sørøst Asia. Hovedlager er i Moss, hvor varer distribueres til butikker langs kysten med Norlines. Det hender også at kjeden tar inn store parti direkte fra Asia til butikk med container til nærmeste havn. Det største potensialet å overføre gods fra vei til sjø i denne sektoren hadde vært om en stor aktør hadde valgt å etablere seg med lager i Rotterdam/Nord Tyskland og distribuert varer til butikker i Norge med båt. Et alternativ hadde vært å opprette et varehotell i Rotterdam/Nord Tyskland som splitter containere fra Sørøst Asia for flere aktører og sender dem med båt til nærmeste havn, der varene leveres til butikk. På den måten faller behov for sentrallager i Østlandsområdet bort. Per i dag er det ingen aktører som har valgt en av disse løsningene.

Tabell 9. Varestrømsmatrise for bedrifter innen annen varehandel.

Bedrift	Retning	Stedsnavn /Region	Godsmengde (tonn)	Type gods	Andel gods mottatt/sendt med:			
					lastebil	jernbane	skip	fly
BLOMSTERRINGEN ENGROS AS AVD ROGALAND	Mottatt	Holland	12000	Blomster	100			
	Mottatt	Sør-Norge	18000	Blomster	100			
	Sendt	Førde - Arendal	30000		100			
CLAS OHLSON AS	Mottatt	Clas Ohlson Kvadrat	520	Europaller med butikkvare r	100	0	0	0
	Sendt	Clas Ohlson Kvadrat	60	Paller og tombakker	100	0	0	0
IKEA AS VAREHUS FORUS	Mottatt	Kina	500	Varer til IKEA	0	0	100	
	Mottatt	Polen	6000	Varer til IKEA	100	0	0	
	Mottatt	Sverige-Elmhult	9000	Varer til IKEA	1	99	0	
	Mottatt	Sverige-Thorsvik	9000	Varer til IKEA	1	99	0	
	Mottatt	Tyskland	5500	Varer til IKEA	100	0	0	
	Sendt	Sverige	1000	Paller	0	100	0	0
LIVING AS AVD HOVEDKONTOR/SENTR ALLAGER	Mottatt	Europa			100			
	Mottatt	Norge			100			
	Mottatt	Østen					100	
	Sendt	Bergen			100			
	Sendt	Trondheim			100			
	Sendt	Østlandet			100			
STAVANGER AFTENBLAD AS AVISFORLAG	Mottatt	Bergen	4500	Aviser	100			
	Mottatt	Kristiansand	4500	Aviser	100			
	Sendt	Rogaland		Aviser	100			

WATERLOGIC NORGE AS	Mottatt	Stavanger	60	stykk	60	0	0	0
	Mottatt	Direktelev eranser	160	Div. Sportsutst yr	100	0		
XXL SPORT & VILLMARK AS AVD STAVANGER og HAUGESUND	Mottatt	Oslo	480	Div. Sportsutst yr	50	50		