

Vår referanse: <b>727/834800</b>	Forfatter: <b>Gottfried Heinzerling</b>	Versjonsnr. / dato: <b>Vers. 1 / 01.09.1998</b>
Ant. sider: <b>44</b>	Faglig kvalitetssikrer: <b>Per Roar Hustvedt</b>	Gradering: <b>Åpen</b>
ISBN: <b>82-7330-937-3</b>	Oppdragsgiver: <b>Ryfylkerådet</b>	
	Prosjekttittel: <b>Strategisk næringsplan for Ryfylke - Synliggjøring av hvor avhengig regionen er av et stabilt basistilbud på kommunikasjonssektoren</b>	


Emne:

I rapporten beskrives befolkningsutviklingen, sysselsettingen og næringslivet i Ryfylke. Det redegjøres for dagens "transporttilbud" og for utfordringer og problemer i dagens situasjon. Et forbedret transporttilbud ("basistilbud") beskrives og konsekvensvurderes.

Emne-ord:

Næringsliv, samferdsel, regional utvikling

RF - Rogalandforskning er sertifisert etter et kvalitetssystem basert på NS - EN ISO 9001

  
 Prosjektleder  
 Gottfried Heinzerling

  
 for RF - Miljø og næringsutvikling  
 Kåre Netland

## Innhold

Sammendrag.....	ii
1 INNLEDNING/INNRETNING AV PROSJEKTET.....	7
1.1 Innretning av prosjektet .....	7
2 KORT PRESENTASJON AV REGIONEN RYFYLKE.....	10
2.1 Befolknings- og sysselsettingsutvikling.....	11
2.2 Næringslivet og sysselsettingen .....	14
3 NÆRINGSLIVETS TRANSPORTBEHOV OG KRAV TIL TRANSPORTTJENESTER - VIKTIGE UTVIKLINGSTREKK I RYFYLKE.....	17
4 BESKRIVELSE AV DAGENS TRANSPORTTILBUD ("MINSTETILBUD") .....	19
4.1 Dagens transporttilbud .....	19
4.2 Utfordringer og problemer i dagens situasjon.....	28
5 BESKRIVELSE AV ET FORBEDRET TRANSPORTTILBUD ("BASISTILBUD") .....	29
6 KONSEKVENSVURDERING AV "BASISTILBUDET" SAMMENLIGNET MED MINSTETILBUDET, PRIORITERINGER OG ANBEFALINGER .....	32
LITTERATUR .....	33
VEDLEGG 1 .....	34
VEDLEGG 2 .....	35
VEDLEGG 3 .....	36
VEDLEGG 4 .....	40

## Sammendrag

### *Innretning av rapporten*

Utvikling av kommunikasjonssektoren påvirkes i stor grad av planleggingen og prioriteringene på statlig og fylkeskommunalt nivå. For å få til en tilfredsstillende utvikling av kommunikasjonssektoren i regionen må en forsøke å påvirke prioriteringene innenfor dette plansystemet. Påvirkningen må skje i forhold til den *langsiktige* strategiske planleggingen, som for tiden har et perspektiv på åtte år, **og** de *årlige* prioriterings- og budsjetteringsprosessene.

Instanser på statlig, fylkeskommunalt og regionalt nivå har i årenes løp gjennomført et betydelig utredningsarbeid. Hensikten med prosjektet har derfor ikke vært å gjennomføre en utredning til, men å bruke og ordne tilgjengelige opplysninger og resultater for å lage et faktabasert strategisk grunnlagsdokument. *Intensjonen med dokumentet er å være et faglig rettesnor i kommende prioriterings- og høringsprosesser innenfor samferdselssektoren for Ryfylke-regionens vedkommende.* Tidshorizonten for rapportens konklusjoner og anbefalinger er 5 til 10 år.

### *Transportsektoren i Ryfylke*

Rammebetingelsene og forholdene for næringslivet i Ryfylke gir en rekke konsekvenser for transportsektoren i regionen:

1. Landbrukets og industriens struktur og betydning innebærer et relativt stort behov for transport av tradisjonelt gods. Næringsvirksomheten i Ryfylke er med andre ord relativt transport-intensiv.
2. Regionens vareimport og -eksport stiller krav om gode transportforbindelser ut fra regionen til nasjonale og internasjonale destinasjoner.
3. Et attraktivt og voksende næringsliv og en dynamisk befolkningsutvikling henger sammen. I den sammenheng gjelder det å utvikle godt fungerende arbeidsmarkedsregioner. I positive konjunktursykler vil det lette rekrutteringen av kvalifisert arbeidskraft. I negative konjunktursykler vil arbeidstakere kunne skifte arbeidssted uten å måtte flytte.
4. Som interessant destinasjon for reiselivet må det etableres og utvikles kommunikasjonsløsninger som vil være attraktiv for de ulike turistgruppene.

De spesielle rammebetingelsene for Ryfylke kombinert med de generell utfordringene tilsier en kobling av vesentlige deler av Ryfylke, primært til nord-sør transportkorridoren i fylket (E 39/Sørlandsbanen) og i mindre grad til øst-vest korridoren (E 134). Dermed knyttes næringslivet i Ryfylke til de viktigste transportkorridorene og terminalene av nasjonal og internasjonal betydning. For å kunne utvikle Ryfylke eller store deler av regionen til integrerte arbeidsmarkedsregioner må utviklingen av båt/fergetilbudet og veiutbyggingen innrettes tilsvarende. Hovedutfordringen vil være å se en strategisk rettet satsing på kommunikasjonssektoren i forhold til regionens mangfold (et stort areal, mange naturlige barrierer og en spredt bosetting).

### ***Dagens transporttilbud (“minstetilbud”)***

Dagens transporttilbud i Ryfylke og dets rammebetingelser kan kortfattet karakteriseres som følger:

- *Europavei 39 og riksvei 13 (begge inkl. fergeforbindelsene) og hurtigbåtrutene er ryggraden i kommunikasjonstilbudet internt i og til/fra store deler av Ryfylke. Busstilbudet (med unntak av rutene Rennesøy - Stavanger og Tau - Jørpeland) har nesten utelukkende betydning for skoleskyssen.*
- *Billholdet er relativt lavt i Ryfylke. Det illustrerer etter vår vurdering den fortsatt høye betydningen båt- og fergetilbudene har for persontransporten i store deler av Ryfylke. En transportpolitikk for Ryfylke bør ta hensyn til dette utgangspunktet.*

*Budsjettene i samferdselssektoren (båt, buss, ferge og vei) er meget begrenset og vil sannsynligvis også være det i nærmeste fremtid. Det krever entydige prioriteringer av tiltak. Det kan tegnes et bilde preget av knappe budsjetter som krever strategiske initiativ knyttet til effektive og kostnadsoptimale løsninger.*

### ***Utfordringer og problemer knyttet til dagens transportstandard***

Utfordringene og problemene knyttet til dagens tilbudsstandard (“minstetilbudet”) vil vi kortfattet karakteriserer som følger:

- *Ingen av kommunene i Ryfylke med unntak av Rennesøy kommune har en heltidsåpen tilknytning for veitransporten til nord-sør transportkorridoren med tilknyttede terminalfasiliteter. En heltidsåpen tilknytning vil enten kunne gis i form av døgnkontinuerlige fergesamband eller i form av en fastlandsforbindelse. Samme problemstillingen gjelder for den interne kommunikasjonen, særlig i Finnøy kommune. Veistandarden er for dårlig for deler av vegnettet, særlig med hensyn til vegbredde, rasfare og bæreevne. Ved siden av åpningstidene i fergesambandene er frekvensen, kapasiteten og servicekvaliteten for deler av fergetilbudet ikke godt nok .*
- *Hurtigbåttilbudet er for store deler den raskeste måten for persontransport innenfor fjordbassenget og for å komme til/fra Stavanger og Jæren. Unntatt tilbudet til/fra Finnøy, Tau-Jørpeland (i kombinasjon med fergetilbudet) og Kvitsøy er tilbudet ikke tilstrekkelig når det gjelder frekvens (gjelder særlig Hjelmeland) og reisetid (gjelder særlig Sauda).*
- *Årlig varierende statlige og fylkeskommunale budsjetterammer medfører et stadig varierende tilbud på båt-/ferge- og bussiden. Tilbudet er ikke preget av en stor nok langsiktig stabilitet og forutsigbarhet.*

Kritiske enkeltelement i transporttilbudet er dokumentert i en tidligere RF - rapport om flaskehalser for næringslivet i Rogaland. De delene av rapporten som er relevante for Ryfylke er dokumentert i vedlegg 4.

### *Utvikling av et "basistilbud"*

Som antydnet ovenfor må utviklingen av kommunikasjonssektoren til et basistilbud ses i forhold til et *sammensatt behovsspekter*:

- for kommunene er kommunikasjonssektoren i stor grad et redskap for å oppnå bo- og sysselsettingsmessige målsetninger (ungdomsprofilen o.l.).
- næringslivets medfører en fokusering på rammevilkår og kostnadsreduserende tiltak.
- Den store geografiske spredningen og variasjonen i Ryfylke (mht. bosetting, infrastruktur, næringsvirksomhet o.l.) medfører ulike behov kommunene imellom som må søkes koordinert og prioritert.

Mer konkret synes de *to viktigste utfordringene* en må reagere på med et forbedret transporttilbud å være

- a) at Ryfylke som helhet, eller store deler av regionen, integreres og utvikles til godt fungerende arbeidsmarkedsregioner.
- b) at gode forbindelser etableres fra regionen til de to viktigste transportkorridorene, dvs. nord-sør transportkorridoren (E 39/Sørlandsbanen) og øst-vest korridoren (E 134).

For å imøtekomme ovenfor formulerte krav og utfordringer foreslår vi *en oppgradering av minstetilbudet til et basistilbud basert på to hovedelementer*:

1. Etablering av en "*stamvegstandard*" for sentrale deler av Ryfylke. Denne økte standarden vil bedre de kommune- og regioninterne forbindelser og gi en bedre tilknytning av store deler av regionen til det nasjonale vegnett.
2. Etablering av et *høyfrekvent basistilbud til sjøs* (kombinert med ekspressbuss-tilbringertjenester). Effektene for persontransporten vil være sammenlignbare med effektene etableringen av en "*stamvegstandard*" vil gi.

Begge disse element vil underforstått medføre en generell forbedret tilgjengelighet av Ryfylke som reisedestinasjon for turister.

Som *konkrete tiltak* vil vi derfor foreslår følgende:

- Etableringen av en "*døgnåpen*" riksvei 13/520 mellom Savanger/Sandnes, Hjelmeland, Suldal og Sauda. I avsnittet Hjelmeland - Stavanger/Sandnes bør tilbudet etableres som fastlandssamband (Høgsfjordprosjektet) i et mer langsiktig perspektiv. På kort sikt bør en serviceøkning i fergesambandene Tau - Stavanger og Lauvvik - Oanes foretas. Dessuten inngår i tiltaket en serviceøkning i fergesambandene Sand - Ropeid og Hjelmeland - Nesvik. Med økt servicenivå i fergesambandene menes døgnåpne samband med tilstrekkelig kapasitet og avgangsfrekvens. I tillegg vil riksvei 13 og 520 måtte oppgraderes med rassikring, økte veibreder o.l.
- Etablering av en "*døgnåpen*" forbindelse mellom Hanasand (Rennesøy) og Finnøy. I et mer langsiktig perspektiv bør tilbudet etableres som fastlandsforbindelse mellom Rennesøy og Finnøy. På kort sikt bør en serviceøkning i fergesambandet Hanasand - Finnøy foretas (døgnåpent samband med tilstrekkelig kapasitet og avgangsfrekvens).

- Etablering av et *forbedret hurtigbåttilbud i fjordbassenget* kombinert med tilbringertjeneste (ekspressbuss) uten en vesentlig økning av dagens kostnadsrammer. Tilbudet karakteriseres av utvidet åpningstid (f. eks. kl. 06.00 til kl. 24.00 i perioden mandag til fredag), to til tre timers frekvens på hovedrutene og Hebnes/Jelsa som knutepunkt for overgang båt/buss. Frekvensen og maksimale reisetider må vurderes nærmere.

#### *Generelle forutsetninger*

Men en høy andel kostnader knyttet til sjøtransporten og avstandsforholdene må regionen forholde seg i dag til et relativt høyt kostnadsnivå for transporttjenester. For det andre er trafikkgrunnet pr. prosjekt i Ryfylke relativt lite. Utbyggingen av infrastrukturen bør derfor finansieres via offentlige budsjetter for å oppnå de ovenfor nevnte næringsmessige og regionalpolitiske målsettinger. Alternativt vil en avgiftsfinansiering med relativt høye avgiftssatser kunne raskt forverre den generelle tilgjengeligheten på grunn av fare for massive trafikkavvisningseffekter. *En finansiering av enkeltprosjekter ved særavgifter bør derfor kun skje unntaksvis.*

Ellers forutsetter en strategi som skal betjene både næringslivets og andre regionalpolitiske målsettinger, langsiktige og forutsigbare budsjettmessige rammebetingelser i fylkeskommunale og statlige budsjetter. Det gjelder særlig ved løsninger som i større grad er driftsbasert (høy andel sjøtransport).

#### ***Konsekvensvurdering av "basistilbudet" sammenlignet med minstetilbudet, prioriteringer og anbefalinger***

Kvalitativt sett vil et basistilbud som beskrevet ovenfor gir følgende effekter og konsekvenser:

##### *Effekter*

- Forbedret tilgjengelighet for vegtransporten (person/gods) til store deler av Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner.
- Forbedret kollektivtilgjengelighet (båt/buss) for Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner.

##### *Konsekvenser*

- Større grad av integrering av Forsand, Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner til en ryfylkeintern arbeidsmarkedsregion.
- Mulighet for økt integrering av deler av Hjelmeland og Suldal kommune i arbeidsmarkedsregionen Jæren.
- Generelt økt fleksibilitet og på sikt redusert kostnadsnivå for næringstransporter i store deler av Forsand, Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner. Dermed kan det forventes positive effekter på næringslivet og sysselsettingen.
- Generelt forbedret tilgjengelighet for Ryfylke som reisedestinasjon (turistnæringen).

- I sum vil disse enkeltkonsekvensene kunne gi grunnlag for en mer positiv befolkningsutvikling i regionen sett under ett og i de enkelte kommunene.

**Etableringen av et “basistilbud” kan dermed betegnes som en *nødvendig forutsetning* for en positiv befolknings-, nærings- og sysselsettingsmessig utvikling av Ryfylke. Ringvirkningene av et “basistilbud” vil i hovedsak kunne karakteriseres å være av realøkonomisk art og i mindre grad (regionale) omfordelingseffekter.**

# 1 Innledning/Innretning av prosjektet

I forbindelse med utarbeidelse av Strategisk Næringsplan for Ryfylke 1997 - 1999 vedtok Ryfylkerådet å gjennomføre et delprosjekt for å "synliggjøre hvor avhengig regionen er av et stabilt basistilbud på kommunikasjonssektoren (delprosjekt 05 i Strategisk Næringsplan)"

For å gjennomføre delprosjektet ble det oppnevnt en prosjektgruppe som hadde følgende medlemmer:

Odd Aksland (SOT, tidl. Suldal Billag AS)

Rasmus Nordbø (Fiskå Mølle AS)

Ludvig Skretting (Rogalandsmeieriet Finnøy)

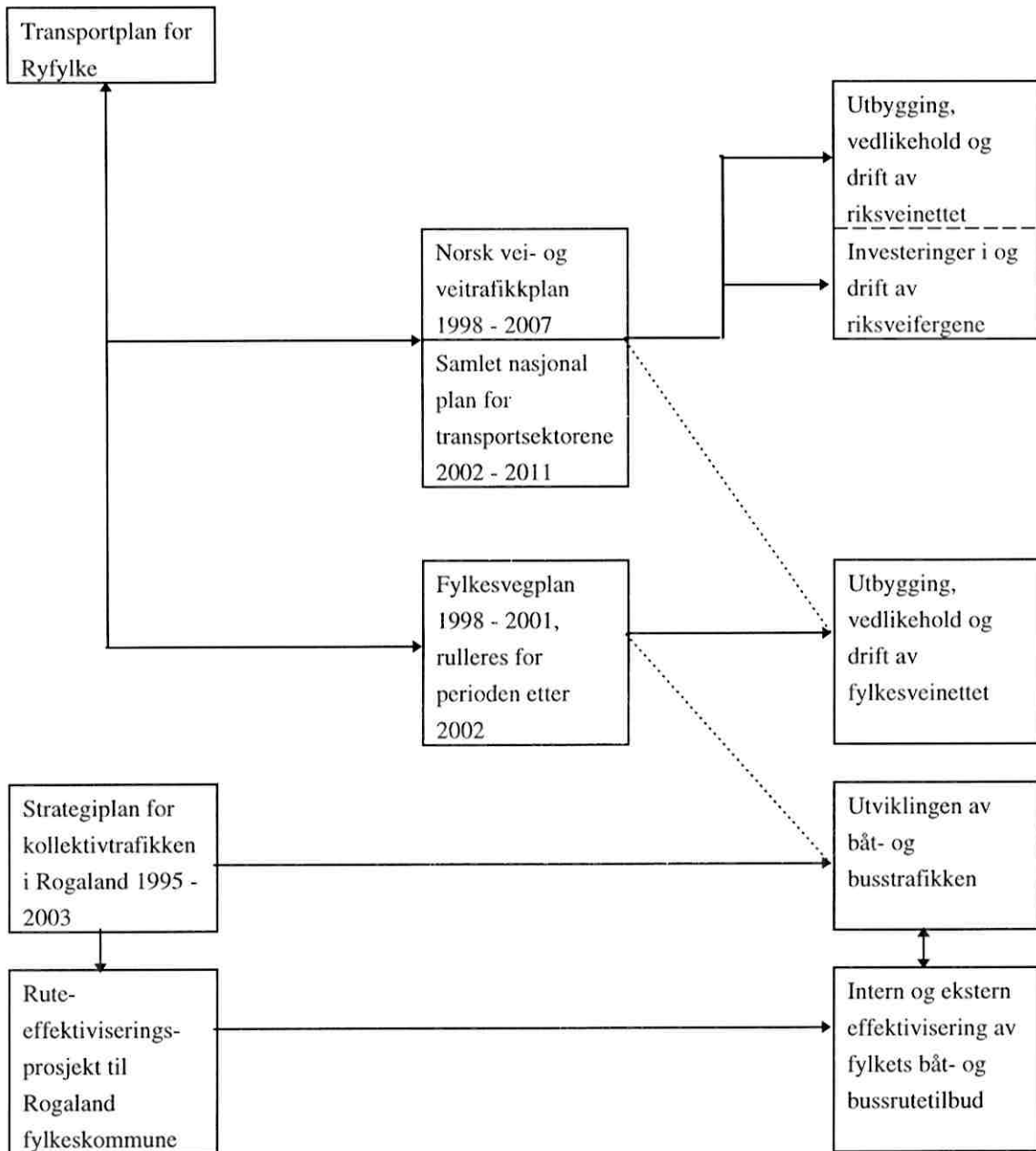
Terje Thornquist (Hjelmeland kommune)

Prosjektet sluttrapporteres i et faktabasert policy-dokument. RF-Rogalandsforskning v/Gottfried Heinzerling ble engasjert for å sammenstille faglige perspektiv og politiske prioriteringer.

## 1.1 Innretning av prosjektet

Utvikling av kommunikasjonssektoren påvirkes i stor grad av planleggingen og prioriteringene på statlig og fylkeskommunalt nivå. De for Ryfylke viktige transporttilbudene vei, ferge, båt og buss utvikles i forhold til plangrunnlaget som er vist i figuren på neste side.





Figur 1: Plangrunnlaget (transport) for Ryfylke-regionen.

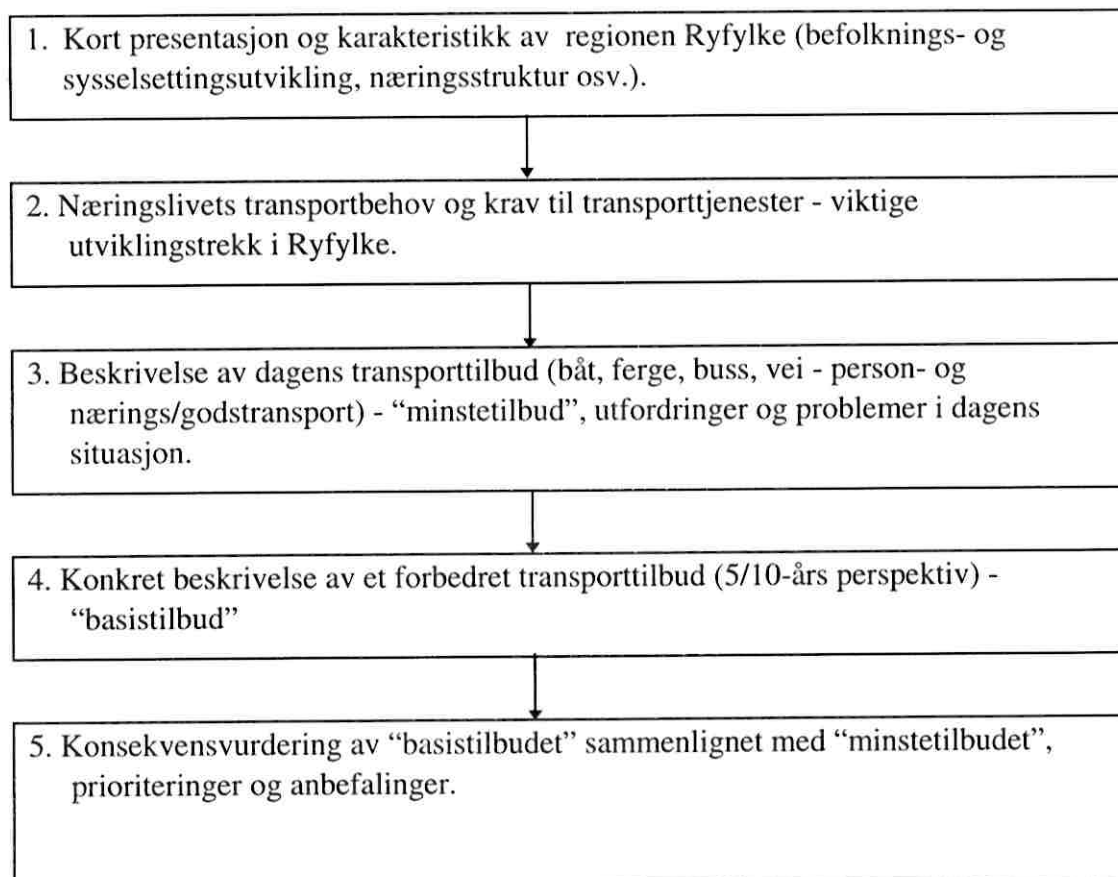
For å få til en tilfredsstillende utvikling av kommunikasjonssektoren i regionen må en forsøke å påvirke prioriteringene innenfor dette plansystemet. Påvirkningen må skje i forhold til den *langsiktige* strategiske planleggingen, som for tiden har et perspektiv på åtte år, **og** de *årlige* prioriterings- og budsjetteringsprosessene.

Instanser på statlig, fylkeskommunalt og regional nivå har i årenes løp gjennomført et betydelig utredningsarbeide. Hensikten med prosjektet har derfor ikke vært å gjennomføre en nok utredning, men å bruke og ordne tilgjengelige opplysninger og resultater.

*Intensjonen er at dokumentet skal være en faglig rettesnor i kommende prioriterings- og høringsprosesser innenfor samferdselssektoren i Ryfylke-regionens. Tidshorisonten for rapportens konklusjoner og anbefalinger er 5 til 10 år.*

Det gjøres eksplisitt oppmerksom på at dette dokumentet på ingen måte erstatter de for tiden gjeldende samferdselsplaner for Ryfylke med sine prioriteringer og til dels mer vidtgående detaljeringsgrad.

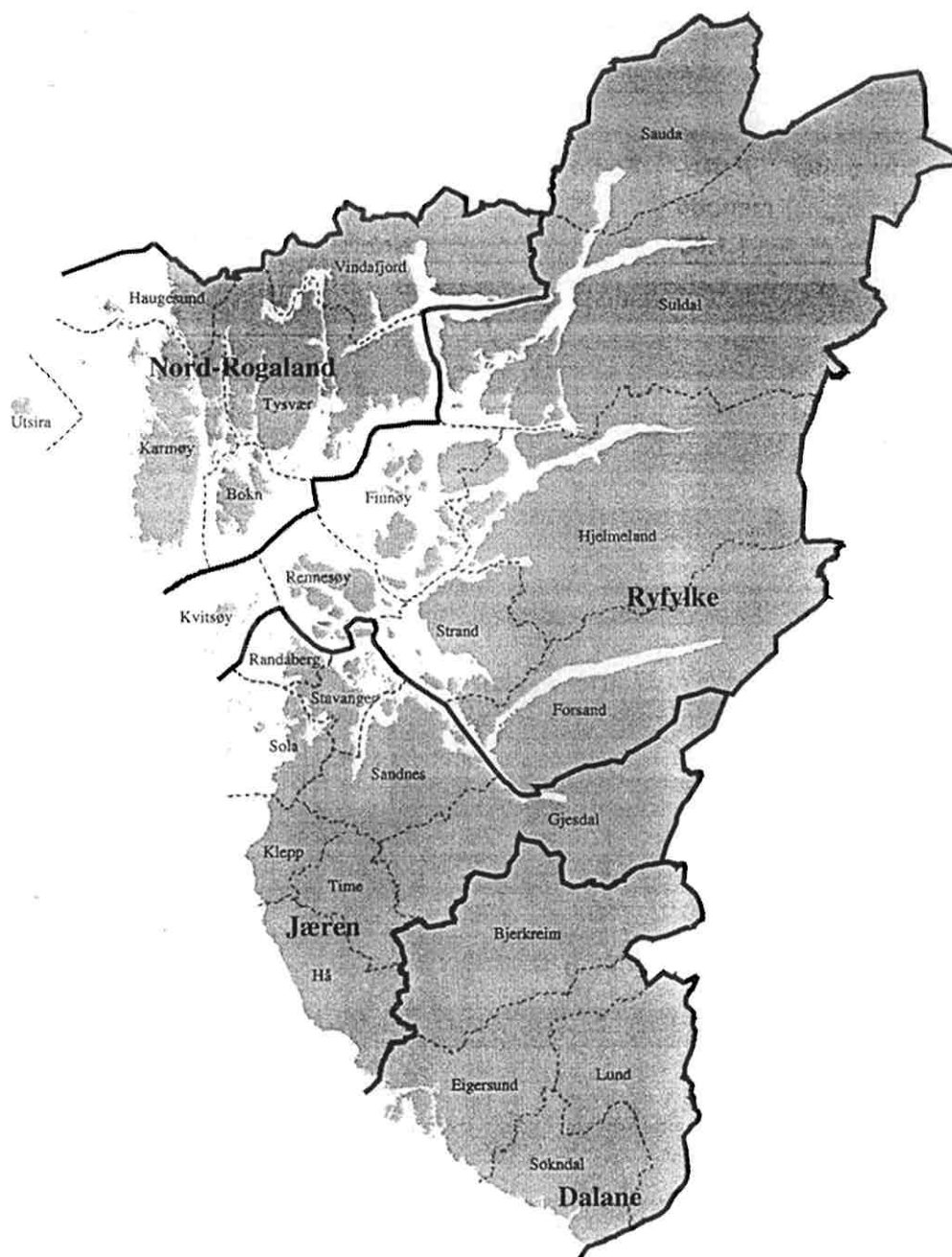
En oversikt over rapportens enkeltelement er vist i figuren under:



*Figur 2: Elementene i utredningsprosessen*

## 2 Kort presentasjon av regionen Ryfylke

Ryfylke er en av Rogaland fylkets fire regioner. De fire regionene er Dalane, Jæren, Ryfylke og Nord-Rogaland. Denne inndelingen er mye brukt bl.a. i offentlige planarbeider og statistikkproduksjon.



Figur 3: Kart over delregionene i Rogaland

Ryfylke består av kommunene Forsand, Strand, Hjelmeland, Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy, Sauda og Suldal. Kommunenes totale areal er på 4500 km<sup>2</sup> og den samlede befolkningen er på ca. 29.000.

## 2.1 Befolknings- og sysselsettingsutvikling

Et viktig utgangspunkt for vurderingene våre er befolknings- og sysselsettingsutvikling i regionen.

I tabell 1 finnes gjengitt hovedtallene for befolkningen i Rogaland i dag og en prognose for befolkningsutviklingen i Rogaland frem til år 2010. Denne prognosen er basert på hovedlinjene i dagens utvikling. Endringer i fødselsmønsteret og/eller forholdet mellom innflytting og utflytting gir til dels store utslag i prognosen.

*Tabell 1: Befolkning og befolkningsutvikling i Rogaland*

	1996	2000	2005	2010
<b>Dalane</b>	21.832	22.226	22.610	22.959
<b>Jæren</b>	224.970	238.751	251.744	262.870
<b>Ryfylke</b>	28.652	29.050	29.155	29.366
<b>Nord-Rogaland</b>	79.043	81.073	83.161	84.871
<b>Rogaland</b>	360.403	371.100	386.670	400.066

*Kilde: Rogaland Statistikk 1997.*

Rogaland har hatt en betydelig befolkningsvekst de siste 25 årene, fra ca. 266.000 innbyggere i 1970 til ca. 360.000 i begynnelsen av 1997. Denne veksten (42%) er langt høyere enn i landet totalt sett (19%). Rogalands andel av den norske befolkningen har økt fra 6,9% i 1970 til 8,3% i 1997. Men veksten er ikke lik fordelt mellom de fire regionene i fylket. Prognosen for perioden frem til år 2010 viser en betydelig videre vekst, men også i denne perioden vil hoveddelen av veksten komme på Jæren. Tabell 2 illustrerer utviklingen i de ulike delene av fylket ut fra andelen av den totale befolkningen.

Tabell 2: De ulike regionenes andel av befolkningen i Rogaland (i %).

	1960	1970	1980	1990	1997	Total økning i befolkningen i %
Dalane	7,2	6,8	6,7	6,3	6,1	28 %
Jæren	56,5	58,9	60,5	62,3	63,7	72 %
Ryfylke	11,0	9,6	9,2	8,5	8,1	11 %
Nord-Rogaland	25,2	24,6	23,6	22,8	22,1	34 %

Kilde: Rogaland Statistikk 1997.

For Ryfylke sett under ett viser tabellene en utvikling med en ytterst beskjeden befolkningsvekst. Regionens relative betydning i forhold til Jæren og Nord-Rogaland avtar. Som tabell 1 viser, er regionen allerede i dag den befolkningsmessig sett minste fylket ved siden av Dalane.

Ser en på befolknings- og sysselsettingsutviklingen for de ulike kommunene i Ryfylke i tabellene nedenfor, blir bildet mer nyansert:

Tabell 3: Befolkning og befolkningsutvikling i de ulike kommune i Ryfylke

Kommune	Befolknings- utvikling 1980 - 1990	Befolknings- utvikling 1980 - 1990 i prosent	Befolkning (01.01. 1997)	Befolknings- prognose 2010	Befolknings- utvikling 1997 - 2010 i prosent
Sauda	- 351	- 6,2	5.166	4.838	- 6,3
Suldal	- 428	- 9,4	4.106	4.049	- 1,3
Hjelmeland	+ 54	+ 2,0	2.762	2.702	- 2,2
Finnøy	+ 86	+ 3,2	2.838	2.804	- 1,2
Kvitsøy	- 64	- 11,8	518	561	+ 8,3
Rennesøy	+ 215	- 9,1	2.860	3.194	+ 11,7
Strand	+ 1.063	+ 12,5	9.792	10.181	+ 4,0
Forsand	+ 43	+ 4,4	1.034	1.037	+ 0,3

Kilde: Rogaland Statistikk 1997 og PANDA-modellsystem, fellesdata

Med unntak av kommunene Forsand, Strand, Rennesøy og Kvitsøy, viser prognosene en mer eller mindre sterk befolkningsnedgang i hele Ryfylke. Det er kommunene nærmest den sterkt ekspanderende Jærregionen som sannsynligvis vil unngå en befolkningsnedgang.

Tabell 4: Kommunevis sysselsetting og nettoppendling

Kommune	Befolkning 16-74 år (4. kvartal 1997)	Sysselsatte 16-74 år (4. kvartal 1997)	Nettoppendling sysselsatte 16-74 år (4. kvartal 1997)
Sauda	3.537	1.997	-152
Suldal	2.762	1.771	-42
Hjelmeland	1.798	1.284	-39
Finnøy	1.815	1.172	-106
Kvitsøy	370	185	-64
Rennesøy	1.928	956	-484
Strand	6.687	2.992	-1.369
Forsand	660	432	-40

Kilde: Rapport fra Det tekniske beregningsutvalg for kommunal og fylkeskommunal økonomi 1998

Rennesøy, Kvitsøy og Strand er kommunene med høyest andel utpendlere blant de sysselsatte. Alle tre kommunene kan karakteriseres som del av arbeidsmarkedet Jæren. Annet tilgjengelig tallmateriale tyder på at Ryfylke eller store deler av regionen ikke fungerer som et felles arbeidsmarked, eller at de ulike kommunene er knyttet til andre arbeidsmarkeder, f.eks. regionen Nord-Rogaland. Integrasjonen av enkeltkommunene i større arbeidsmarkedsregioner, slik en ellers har kunnet konstatere innenfor de andre regionene i fylket de siste 30 år, har ikke funnet sted i Ryfylke. Unntaket er de ovenfor nevnte kommunene.

Landskapskarakter, kommunikasjonsforhold og et spredt bosettingsmønster i Ryfylke har i et samspill ført til denne spesielle utviklingen.

## 2.2 Næringslivet og sysselsettingen

Næringslivet i Ryfylke domineres av noen få næringer og enkeltbedrifter. Jord- og skogbruk, treforedling, fiskeoppdrett og reiseliv er viktige i hele regionen. Disse næringene er i stor grad basert på utnyttelse av lokale ressurser. I tillegg finnes det store enkeltbedrifter og industrielle miljøer (metallproduksjon) i Sauda og Strand, som også er bygd opp rundt lokale ressurser.

Som tabell 5 nedenfor viser, preges sysselsettingen i de fleste kommunene i Ryfylke av en fortsatt høy andel sysselsatte i jord- og skogbruk. Andelen sysselsatte i den kommunale tjenesteytingen er størst i alle kommunene, dog i varierende grad.

Metallproduksjonen i Sauda og Strand kommune og energiproduksjonen og energiforsyningen i Suldal kommune er av spesiell betydning for sysselsettingen i disse kommunene. Det illustrerer at Ryfylke er et senter for *kraftproduksjon og kraftkrevende* industri. Bedriftene er stort sett lokalisert ut fra tilgangen på elektrisk kraft, og den teknologien som dominerte ved etableringen var avgjørende for hvor dette skjedde. Virksomhetene innen den kraftkrevende industrien er derfor lokalisert på steder som tradisjonelt har slitt med dårlige kommunikasjoner. Utfordringene for disse bedriftene er i stor grad knyttet til endringer i markedsforhold og i teknologien. Store muligheter ligger bl.a. i eksport av elektrisitet og bruken av nettverkene i forbindelse med utviklingen av teletilbud. Disse endringene har også stor betydning for lokalsamfunn som er avhengige av slike "hjørnesteinsbedrifter". Nedbemanningen som har funnet sted i disse bedriftene har vist hvor avhengig disse samfunnene er av slik virksomhet (f. eks. metallproduksjonen i Sauda). De dårlige kommunikasjonene og den svake integreringen i større arbeidsmarkeder har bidratt til dårlig rekruttering og utflytting fra mange av disse lokalsamfunnene.

*Utnyttelsen og videreforedling av skogsressursene* er for en rekke av regionens kommuner av stor økonomisk og sysselsettingsmessig betydning.

Ellers er utviklingen av næringsklyngen *fiskeri og oppdrett* interessant som omfatter tradisjonelt fiskeri, fiskeoppdrett, foredling av fisk, produksjon av utstyr til disse tre typer virksomhet og utvikling/produksjon av fôr til fiskeoppdrettsnæringen. Denne næringen vurderes som spesielt viktig for deler av Ryfylke med en relativ høy andel sysselsetting og verdiskaping knyttet til fiskeri, oppdrett og foredling av fiskeriprodukter. Et viktig trekk ved denne næringen er at eksportandelen er svært høy, samtidig som rask, høyfrekvent og kostnadseffektiv transport er avgjørende for konkurranseevnen både på nasjonale og internasjonale markeder. Utfordringene for fiskeri- og oppdrettsnæringen er på mange måter felles med de andre næringene som står sterkt i Ryfylke. Endringer i markedene og en stadig økende nasjonal og global konkurranse stiller store krav til produktutvikling og markedsutvikling, og ikke minst er tid og kostnader avgjørende for konkurranseevnen.

Tabell 5: Antall sysselsatte pr. kommune, fordelt på viktige typer næring

Kommune	Jord- og skogbruk (kun selvstendige)				Relevante enkelt næringer				Kommunal tjenesteyting				Totalsum			
	1986	1990	1995	prosentvis forandring i perioden 1986 - 95	1986	1990	1995	prosentvis forandring i perioden 1986 - 95	1986	1990	1995	prosentvis forandring i perioden 1986 - 95	1986	1990	1995	prosentvis forandring i perioden 1986 - 95
<b>Forsand</b>	76	69	61	- 21%					112	128	116	+ 4%	364	404	440	+ 21%
<b>Strand</b>	185	172	139	- 25%	405	432	309	- 24% <sup>1</sup>	616	621	634	+ 3%	2538	2622	2666	+ 5%
<b>Hjelmeland</b>	254	246	198	- 22%	22	52	113	+ 414% <sup>2</sup>	217	230	271	+ 25%	844	974	1232	+ 46%
<b>Suldal</b>	267	254	220	- 18%	78	128	139	+ 78% <sup>3</sup>	391	461	531	+ 36%	2034	1722	1700	- 16%
<b>Sauda</b>	50	49	38	- 24%	753	637	406	- 46% <sup>4</sup>	469	428	490	+ 5%	2213	2068	1838	- 17%
<b>Finnøy</b>	376	383	309	- 18%					217	226	277	+ 32%	925	998	1002	+ 8%
<b>Rennesøy</b>	274	250	215	- 22%					162	164	208	+ 30%	771	789	976	+ 27%
<b>Kvitsøy</b>	27	28	28	+ 4%					44	48	59	+ 34%	171	175	179	+ 5%

1 Produksjon av metall

2 Fiske/fangst, fiskeoppdrett, fiskeforedling

3 El-forsyning

4 Produksjon av metall



Tabell 5 (fortsettelse): Antall sysselsatte pr. kommune, fordelt på viktige typer næring

Kommune	Treforedling				"Reiseliv" (tilsvarende næringskategoriene hotell/restaurant, forretningsmessig tjenesteyting og annen privat tjenesteyting)				Totalsum			
	1986	1990	1995	prosentvis forandring i perioden 1986 - 95	1986	1990	1995	prosentvis forandring i perioden 1986 - 95	1986	1990	1995	prosentvis forandring i perioden 1986 - 95
<b>Forsand</b>	18	16	22	+ 22%	2	12	15	+ 650%	364	404	440	+ 21%
<b>Strand</b>	8	10	5	- 38%	109	224	274	+ 151%	2538	2622	2666	+ 5%
<b>Hjelmeland</b>	21	26	40	+ 90%	6	26	60	+ 900%	844	974	1232	+ 46%
<b>Suldal</b>	54	59	88	+ 63%	36	76	96	+ 167%	2034	1722	1700	- 16%
<b>Sauda</b>	14	16	16	+ 14%	113	94	135	+ 20%	2213	2068	1838	- 17%
<b>Finnøy</b>	0	0	1	-	32	18	25	- 22%	925	998	1002	+ 8%
<b>Rennesøy</b>	56	54	42 <sup>5</sup>	- 25%	12	19	56	+ 37%	771	789	976	+ 27%
<b>Kvitsøy</b>	8	6	4	- 50%	11	5	11	ingen	171	175	179	+ 5%

kilde: PANDA-modellsystem, fellesdata

<sup>5</sup> tallene for 1986, 1990 og 1995 inkluderer produksjonen av ferdighus

### **3 Næringslivets transportbehov og krav til transporttjenester - viktige utviklingstrekk i Ryfylke**

Rammebetingelsene og forholdene for næringslivet i Ryfylke gir en rekke konsekvenser for transportsektoren i regionen:

1. Landbrukets og industriens struktur og betydning innebærer et relativt stort behov for transport av gods. Næringsvirksomheten i Ryfylke er med andre ord relativt transport-intensiv.
2. Regionens vareimport og -eksport stiller krav til gode transportforbindelser ut fra regionen til nasjonale og internasjonale destinasjoner.
3. Et attraktivt og voksende næringsliv og en dynamisk befolkningsutvikling henger sammen. I den sammenheng gjelder det å utvikle godt fungerende arbeidsmarkedsregioner. Det vil lette rekrutteringen av kvalifisert arbeidskraft i positive konjunktursykler. I negative konjunktursykler vil arbeidstakere kunne skifte arbeidssted uten å måtte flytte.
4. Som interessant destinasjon for reiselivet må det etableres og utvikles kommunikasjonsløsninger som vil være attraktiv for ulike turistgrupper.

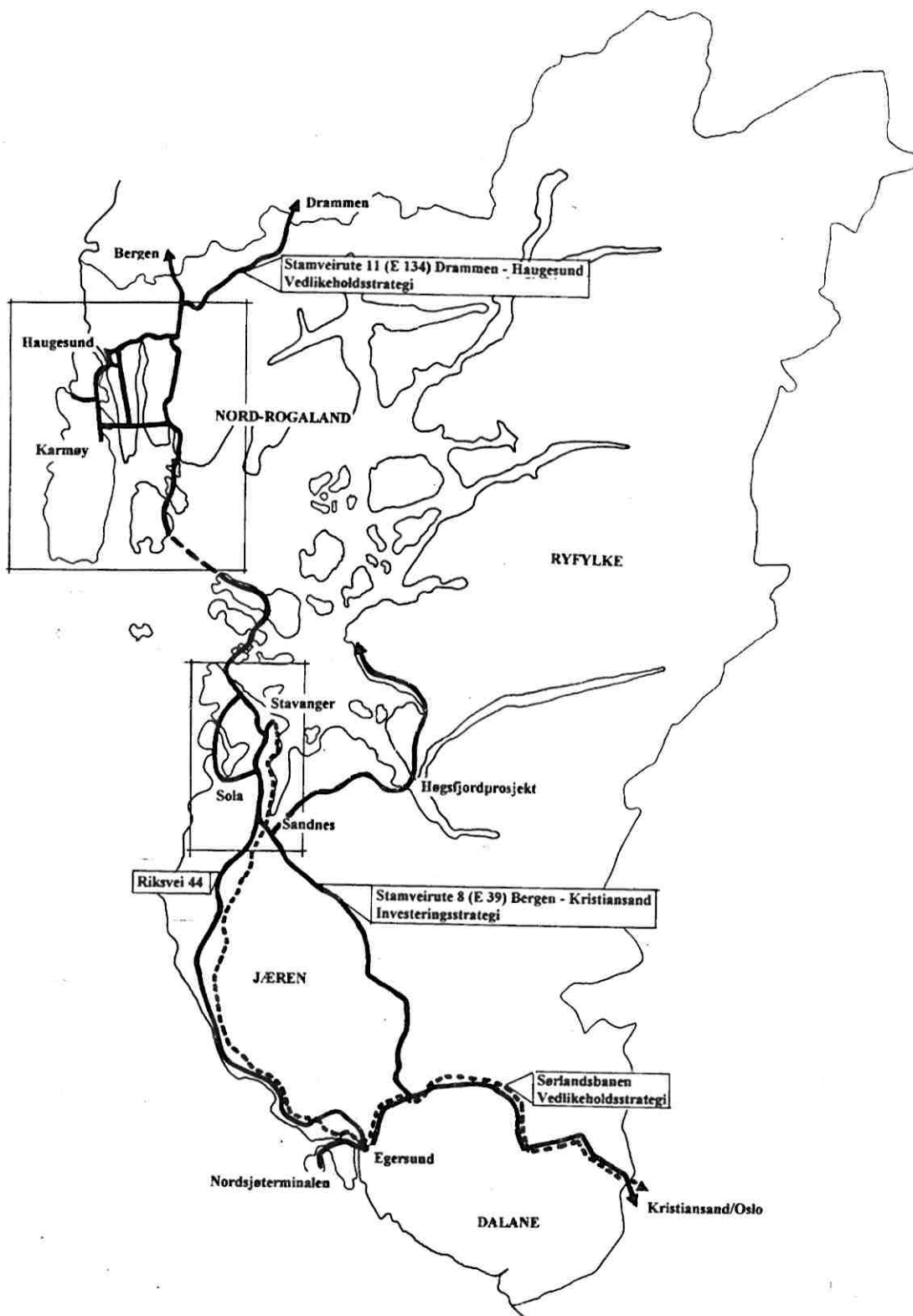
En kortfattet oversikt over de generelle utfordringer for næringslivet på transportsiden basert på en tidligere utgitt RF-rapport<sup>6</sup>, gis i vedlegg 1.

De spesielle rammebetingelsene for Ryfylke kombinert med de generell utfordringene tilsier en kobling av vesentlige deler av Ryfylke primært til nord-sør-transportkorridoren i fylket (E 39/Sørlandsbanen) og i mindre grad til øst-vest korridoren (E 134). Dermed knyttes næringslivet i Ryfylke til de viktigste transportkorridorene og terminalene av nasjonal og internasjonal betydning. Transportkorridorene er vist i figur 2 nedenfor<sup>7</sup>. For å kunne utvikle Ryfylke eller store deler av regionen til integrerte arbeidsmarkedsregioner må utviklingen av båt/fergetilbudet og veiutbyggingen innrettes tilsvarende. Hovedutfordringen vil være å se en strategisk rettet satsing på kommunikasjonssektoren i forhold til regionens mangfold (et stort areal, mange naturlige barrierer og en spredt bosetting. En slik satsing krever klare prioriteringer, noe vi vil komme tilbake til i de neste kapitlene.

---

6 C. Berg, A. Farsund, G. Heinzerling, Helhetlig transportnett i Rogaland - næringslivets transportbehov i fokus, RF-rapport 105/1998

7 *ibid*, s. 25.



Figur 4: Kart over transportkorridorene i Rogaland

## 4 Beskrivelse av dagens transporttilbud (“minstetilbud”)

### 4.1 Dagens transporttilbud

Dagens transporttilbud i Ryfylke og dets rammebetingelser kan kortfattet karakteriseres som følger:

- *Europavei 39 og riksvei 13 (begge inkl. fergeforbindelsene) og hurtigbåtrutene er ryggraden i kommunikasjonstilbudet internt i og til/fra store deler av Ryfylke. Busstilbudet (med unntak av rutene Rennesøy - Stavanger og Tau - Jørpeland) har nesten utelukkende betydning for skoleskyssen.*
- Bilholdet er relativt lavt i Ryfylke som vist i tabell 6. Det illustrerer, etter vår vurdering, den fortsatt høye betydningen båt- og fergetilbudene har for persontransporten i store deler av Ryfylke. En transportpolitikk for Ryfylke bør ta hensyn til dette utgangspunktet.

Tabell 6: Bilhold pr. kommune pr. 31.12.1996

Kommune	Personbilhold (antall personbiler/1000 innbygger) <sup>8</sup>
Sauda	333
Suldal	334
Hjelmeland	344
Finnøy	259
Kvitsøy	259
Rennesøy	322
Strand	322
Forsand	333

kilde: Rogaland Statistikk 1997

- *Budsjettene i samferdselssektoren (båt, buss, ferge og vei) er meget begrenset og vil sannsynligvis også være det i nærmeste fremtid. Det krever entydige prioriteringer av tiltak.*

---

<sup>8</sup> Fylkesgjennomsnitt pr. 31.12.96 var 370 personbiler/1000 innbyggere.

Tilskuddene samlet til bussruter var i 1996 98,5 mill. kr og tilsvarende til båtrutene på 58,9 mill. kr i 1996. Det er lite sannsynlig at disse rammene vil økes i nærmeste fremtid.

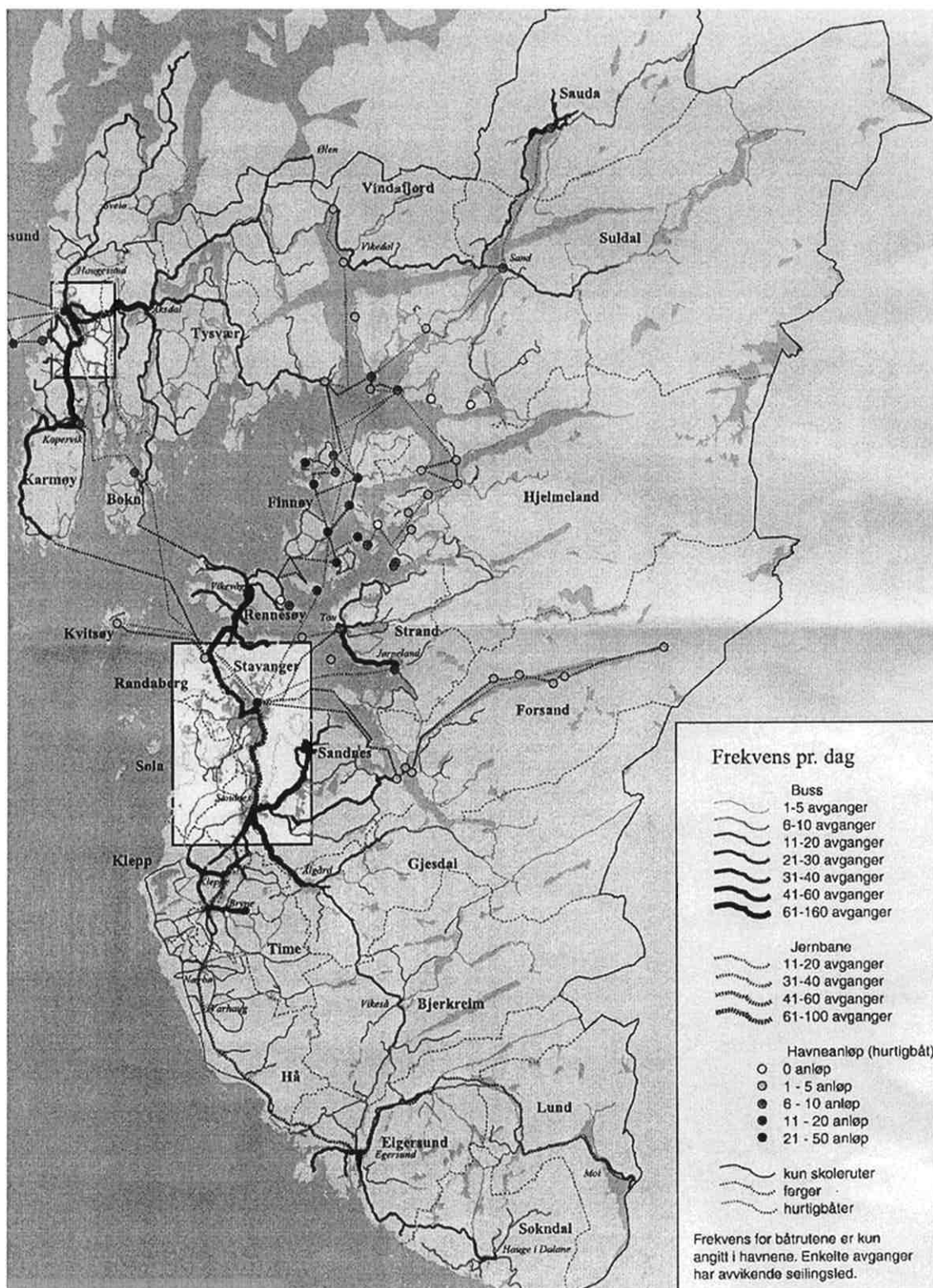
Heller ikke rammene for riksveifergetilbudet totalt sett kan forventes økt. I NVVP 1998 - 2007 er en økning i servicetilbudet i enkelte samband bebudet ved å introdusere lengre åpningstider. Men samtidig forventes budsjettmessige innsparinger basert på en generell effektivisering av fergedriften.

Rammene for vegbudsjettene presenteres nedenfor. Også disse rammene vil sannsynligvis være begrenset.

*Det kan tegnes et bilde preget av knappe budsjetter som krever strategiske initiativ knyttet til effektive og kostnadsoptimale løsninger.*

Nedenfor presenteres dagens transporttilbud (ferge, båt og buss) mer detaljert. Figur 5 viser et kart over disse tilbudene.

Avslutningsvis gis i underkapitlet en mer detaljert oversikt over aktuelle prioriterte vegprosjekt (riks- og fylkesveger) og aktuelle budsjetttrammer for riks- og fylkesvegsektoren.



Figur 5: Ferge-, båt- og busstilbudet i Rogaland. I byområdet på Nord-Jæren og i Haugesund er kun enkelte ruter med.

Kilde: Rogaland fylkeskommune, samferdselsavdelingen.

Tabell 7: Oversikt over ferjesamband (pr. 01.05.98)

Ferjesamband	Antall avg. ma - fre	Antall avg. lør	Antall avg. søn	Åpningstid ma - fre	Åpningstid lør	Åpningstid søn	Personbilenheter i 1997	Passasjerer i 1997
Kvitsøy - Randaberg	8	6	7	07.00 - 23.00	07.00 - 19.00	08.00 - 22.00	36.696	83.586
Tau - Stavanger	21	19	19	05.30 - 01.00	05.30 - 01.00	07.30 - 01.00	439.991	1.490.938
Hjelmeland - Nesvik - Ombo	21 (fra Hjelmeland), 7 (fra Ombo)	20 (fra Hjelmeland), 7 (fra Ombo)	21 (fra Hjelmeland), 6 (fra Ombo)	06.00 - 23.00	06.30 - 23.00	07.30 - 23.30	177.343	307.680
Sand - Ropeid	29	26	23	06.00 - 00.00	06.30 - 23.00	08.00 - 23.00	191.812	294.922
Oanes - Lauvvik	34	31	31	06.00 - 00.30	07.30 - 00.30	07.30 - 00.30	458.027	865.133
Hanasand - Ladstein	13	13	13	06.30 - 00.00	06.30 - 00.00	08.30 - 00.00	197.716	290.375
Judaberg - Nesheim/Nedstr.	9/3	9/3	9/3	07.00 - 23.30	07.00 - 23.30	08.30 - 23.00	inkludert i tallet for Hanasand - Ladstein	
Nedstrand - Jelsa	3	3		10.30 - 21.00	10.30 - 21.00	10.30 - 23.00	inkludert i tallet for Hanasand - Ladstein	
Mortavika - Årsvågen	31	22	23	døgnåpent	døgnåpent	07.30 - 00.00	819.165	1.212.977
Randaberg - Skudeneshavn	6	6	5	08.00 - 23.00	08.00 - 23.00	10.30 - 23.00	73.975	171.842

Kilde: Rutetabell RT og Rogaland vegkontor

Når det gjelder fergetilbudet er to forhold etter vår vurdering av spesiell interesse:

- de tre viktigste fergesamband er Mortavika - Årsvågen, Lauvvik - Oanes og Tau - Stavanger. Fra 1996 av fraktes flere personbiler i sambandet Lauvvik - Oanes enn i sambandet Tau - Stavanger. Tau - Stavanger er et spesielt fergesamband siden den fungerer i stor grad som båttilbud for reisende uten bil (opptil halvparten av passasjerene).
- som tabell 8 nedenfor viser varierer tilskuddsandelen ferjesamband betydelig. Noen samband opererer i nærheten av en bedriftsøkonomisk balanse eller overskudd.

Tabell 8: Tilskuddsandelen i de ulike fergesamband<sup>9</sup>

Ferjesamband	Tilskudd i prosent av totale kostnader pr. samband (inkl. kapitalkostnader)
Kvitsøy - Randaberg	68,8
Tau - Stavanger	15,2
Hjelmeland - Nesvik - Ombo	56,8
Sand - Ropeid	1,3
Oanes - Lauvvik	11,4
Hanasand - Ladstein	72,2
Judaberg - Nesheim/Nedstr.	inkludert i tallet for Hanasand - Ladstein
Nedstrand - Jelsa	inkludert i tallet for Hanasand - Ladstein

Kilde: Rogaland vegkontor

---

<sup>9</sup> Tabellen viser ikke tallene for sambandene Mortavika - Årsvågen og Randaberg - Skudeneshavn



Tabell 9: Oversikt over hurtigbåtsamband (pr. 01.05.98)

Hurtigbåtrute	Antall avganger ma - fre	Antall avganger fre	Antall avganger lør	Antall avganger søn	Antall passasjer i 1997
Stavanger - Jelsa - Sand - Sauda	3 (Jelsa), 2 (Sauda)	4 (Jelsa), 3 (Sauda)	2 (Sauda)	3 (Sauda)	151.375
Stavanger - Finnøy/Vikedal - Sandeid	3 (Vikedal), 2 (Sandeid)	3 (Vikedal), 2 (Sandeid)	1 (Sandeid)	2 (Sandeid , vinter), 3 (Sandeid, sommer)	134.124
Stavanger - Fisterøyene - Hjelmeland - Suldal	2 avganger fra Stavanger	2 avganger fra Stavanger (5 om sommeren)	2 avganger fra Stavanger	2 avganger fra Stavanger (4 om sommeren)	86.494
Stavanger (-Finnøy) - Tau - Jørpeland	11 avganger fra Stavanger	11 avganger fra Stavanger	ingen avganger	ingen avganger	196.155
Stavanger - Kvitsøy	1 avgang	1 avgang	ingen avganger	ingen avganger	10.870

Kilde: Rutetabell og Statistikk Rogaland Trafikkselskap

Merknad: Hurtigbåtrutene Lauvvik - Lysebotn, Stavanger - Tangane - Kjeksevåg og Judaberg - Grønvik er ikke tatt med i oppstillingen (marginal betydning for det generelle trafikkbildet i Ryfylke). I sum ble det talt 715.286 passasjer på RT's hurtigbåtruter i 1997. I forhold til 1996 var det en vekst på ca. 8 prosent og i forhold til 1992 på ca. 18 prosent. Passasjerveksten gjenspeiler de siste års satsing på utviklingen av hurtigbåttilbudet i Rogaland.

### **Lokalbåtruter** (pr. 01.05.98)

Det finnes to lokalbåtruter: Stavanger - Høgsfjord - Lysebotn (1 avgang daglig pr. retning) og Stavanger - Fisterøyene - Judaberg (1 avgang daglig pr. retning). Rutene har i all hovedsak betydning for den lokale godstransporten.

### **Busstilbudet** (pr. 01.05.98)

Busstilbudet i Ryfylke har stort sett betydning i forbindelse med skoletransporten og som kompletterende tilbringersystem til båt- og fergetilbudet. Bussrutene Rennesøy - Stavanger og Tau - Jørpeland har et relativ høyt passasjerbelegg.

### **Veinett**

For å gi en oversikt over den fremtidige utviklingen av veinettet i Ryfylke refereres til prosjektoversikten (ikke prioritert) i Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) og Fylkesvegplanen for perioden 1998 - 2007 hhv. 1998 - 2001.

### **Riksvegnettet**

*Tabell 10: NVVP 1998 - 2007, Oversikt over prosjekter i Ryfylke (øvrige riksveger) for perioden 1998 - 2007*

Vegnummer	Prosjektnavn	Kostnad (mill. kr.)	Nyttetekostnads- brøken, NN/K <sup>10</sup>	Netto nytte <sup>11</sup>
Rv 13	Lysefjord bru	50,0	0,22	12
Rv 13	Rassikring (Solheimsvik Ivarsflaten)	27,8	-0,84	-26

10 Nyttetekostnads-brøken (NN/K) er et relativt mål på lønnsomhet og sier noe forenklet hva man netto får igjen for hver krone som benyttes til realisering av prosjektet over *offentlige budjetter til vegformål* (nytte pr. kostnadsenhet). Nyttetekostnads-brøken er et kriterium for rangering/valg av alternativ. Er nyttekostnads-brøken større enn null karakteriserer dette et lønnsomt tiltak. (etter håndbok 140 konsekvensanalyser, del I prinsipper og metodegrunnlag, side 57, Statens vegvesen - vegdirektoratet).

11 Netto nytte er et lønnsomhetskriterium. Et annet ord for netto nytte er netto nåverdi. Uttrykket netto nåverdi er en oversettelse av det engelske "net present value" som beskriver nytten av et tiltak minus alle kostnader ved gjennomføring og drift av tiltaket. Tiltakets netto nytte er et uttrykk for hva samfunnet "får igjen" ved å investere i tiltaket regnet som en sum av de individuelle velferdsmessige gevinster (positive og negative) tiltaket generer, fratrukket kostnadene ved gjennomføring av tiltaket. Hvis netto nytte er negativ vil man karakterisere tiltaket som ikke lønnsomt, (etter håndbok 140 konsekvensanalyser, del I prinsipper og metodegrunnlag, side 56, Statens vegvesen - vegdirektoratet).

Tabell 10 (fortsettelse)

Vegnummer	Prosjektnavn	Kostnad (mill. kr.)	Nyttekostnads- brøken, NN/K	Netto nytte
Rv 13	Høgsfjord- prosjektet	100 <sup>12</sup>	0,18	78
Rv 13	Samfunnshuset - Pundsnes	16,6	-0,19	-4
Rv 13	Rassikring (Tunnel Svoå)	12,5	-0,77	-10
Rv 13	Årdal - Riskadal	9,3	0,66	7
Rv 13	Jørpeland - Bjørheimsbygd	102,0	0,27	29
Rv 13	Erlia - Tjentland	45,3	0,13	6
Rv 13	Omlagging Hogstad Bergura -	14,4	0,08	1
Rv 13	Omlagging Horve	24,7	0,07	2
Rv 13	Indre Kilane - Oseberg	14,4	-0,16	-2,5
Rv 13	Tunnel Gjuvet	6,2	-0,25	-2
Rv 13	Ytre Eiane - Indre Kilane	77,3	-0,29	-26
Rv 13	Omlagging Storåna bru	16,5	-0,40	-7
Rv 13	Kolbeinstveit	7,2	-0,62	-4
Rv 13	Oseberg - Hålandsosen	18,5	-0,72	-14

Kilde: Strategidokument Rogaland vegkontor mars 1996

Nytte-/kostnadsbrøken og Netto Nyten indikerer hvor samfunnsøkonomisk lønnsomt disse prosjektene har. I prioriteringsprosessen regionalt og nasjonalt brukes disse kriterier til rangeringen av prosjekt. Som tabellen viser er flertallet av prosjektene ikke særlig lønnsomme eller direkte ulønnsomme. Det betyr at mye av den bebudede satsingen må forsvares ut fra en regionalpolitisk helhetstenkning og i konkurranse med prosjekter i andre regioner som vil ha betydelig bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Denne situasjonen understrekes ytterligere ved føringene for utviklingen av riksveinet

12 Totalkostnadene for prosjektet er foreløpig vurdert å ligge mellom 800 og 1000 mill. kr. Det oppførte beløpet tilsvarende finansieringsandelen via investeringsbudsjettet til øvrige riksveger i Rogaland.

gitt i Stortingsmelding nr. 37 Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998 - 2007). I vedlegg 2 er noen av de for Ryfylke viktige avsnitt i dokumentet gjengitt.

Etter vår vurdering tilsier aktuelle strategiske føringer og budsjetterammer at en må kombinere nøkternhet med langsiktige strategier som gir forbedringer på kort og lang sikt.

### **Fylkesvegnett**

*Tabell 11: Fylkesvegplan 1998 - 2001, Aktuelle fylkesvegprosjekt i Ryfylke for perioden 1998 - 2001<sup>13</sup> (uprioritert<sup>14</sup>)*

<b>Kommune</b>	<b>Fylkesveg-nummer</b>	<b>Prosjektnavn</b>	<b>Kostnad (mill. kr.)</b>
Strand	513	Omlegging v/Fiskå	1,5
Strand	522	Omlegging sør for Strand kirke	-
Hjelmeland	650	Sambindingsveg Randøy	11,0
Hjelmeland, Finnøy	622	Sambindingsveg Ombo	14,0
Suldal	686	Landsnes - Bog	22,0
Sauda	714	Høllandsfossen - Austrheim	2,5
Finnøy		Fogn - Bokn - Byre	65,0

*Kilde: Fylkesvegplanen Rogaland 1998 - 2001*

I tillegg kommer tiltak knyttet til forsterkning av fylkesveger og utbedring av fylkesveger.

Rammene for fylkesvegbudsjettet legger sterke begrensninger for en mer offensiv utvikling av dette vegnettet.

*De ulike finansieringsformer for utbyggingen av vegnettet er dokumentert i vedlegg 3 som generell opplysning.*

---

13 I Fylkesvegplanen 1998 - 2001 er Nyttekostnadsbrøken og Netto Nytte for prosjektene ikke dokumentert.

14 Med Fylkesvegplanens begrensede rammer har vegsjefen ikke funnet det riktig å prioritere mellom prosjekt og sette opp detaljert handlingsprogram for perioden 1998 - 2001.

## 4.2 utfordringer og problemer i dagens situasjon ("minstetilbudet")

Utfordringene og problemene knyttet til dagens tilbudsstandard ("minstetilbudet") vil vi kortfattet karakteriserer som følger:

- Ingen av kommunene i Ryfylke med unntak av Rennesøy kommune har en heltidsåpen tilknytning for veitransporten til nord-sør transportkorridoren med tilknyttede terminalfasiliteter. En heltidsåpen tilknytning vil enten kunne gis i form av døgnkontinuerlige fergesamband eller i form av en fastlandsforbindelse. Samme problemstillingen gjelder for den interne kommunikasjonen, særlig i Finnøy kommune. Veistandarden er for dårlig for deler av vegnettet, særlig med hensyn til vegbredde, rasfare og bæreevne. Ved siden av åpningstidene i fergesambandene er frekvensen, kapasiteten og servicekvaliteten for deler av fergetilbudet ikke god nok (gjelder særlig Bokn-sambandet).
- Hurtigbåttilbudet er for store deler den raskeste måten for persontransport innenfor fjordbassenget og for å komme til/fra Stavanger og Jæren. Unntatt tilbudet til/fra Finnøy, Tau-Jørpeland (i kombinasjon med fergetilbudet) og Kvitsøy er tilbudet ikke tilstrekkelig når det gjelder frekvens (gjelder særlig Hjelmeland) og reisetid (gjelder særlig Sauda).
- Årlig varierende statlige og fylkeskommunale budsjettammer medfører et stadig varierende tilbud på båt-/ferge- og bussiden. Tilbudet er ikke preget av en stor nok langsiktig stabilitet og forutsigbarhet.

Kritiske enkeltelement i transporttilbudet er dokumentert i en tidligere RF - rapport om flaskehalser for næringslivet i Rogaland<sup>15</sup>. De delene av rapporten som er relevante for Ryfylke, er dokumentert i vedlegg 4.

---

15 E. Leknes og H. Stuland Larsen (1996): "Kommunikasjonsmessige flaskehalser for næringslivet i Rogaland", RF - Arbeidsnotat 96/019.

## 5 Beskrivelse av et forbedret transporttilbud (“basistilbud”)

Som antydnet i kapitlene foran må utviklingen av kommunikasjonssektoren ses i forhold til et *sammensatt behovsspekter*:

- for kommunene er kommunikasjonssektoren i stor grad et redskap for å oppnå bo- og sysselsettingsmessige målsetninger (ungdomsprofilen o.l.).
- næringslivets behov medfører fokusering på rammevilkår og kostnadsreducerende tiltak.
- den store geografiske spredningen og variasjonen i Ryfylke (mht. bosetting, infrastruktur, næringsvirksomhet o.l.) medfører ulike behov kommunene imellom som må søkes koordinert og prioritert.

Mer konkret synes de *to viktigste utfordringene* en må reagere på med et forbedret transporttilbud å være

- a) at Ryfylke som helhet, eller store deler av regionen, integreres og utvikles til godt fungerende arbeidsmarkedsregioner.
- b) at gode forbindelser etableres fra regionen til de to viktigste transportkorridorene, dvs. nord-sør-transportkorridoren (E 39/Sørlandsbanen) og øst-vest korridoren (E 134).

For å imøtekomme ovenfor formulerte krav og utfordringer foreslår vi *en oppgradering av minstetilbudet til et basistilbud basert på to hovedelement*:

1. Etablering av en “*stamvegstandard*” for sentrale deler av Ryfylke. Dette vil medføre en økt standard, som vil bedre de kommune- og regioninterne forbindelser, og gi en bedre tilknytning av store deler av regionen til det nasjonale vegnettet.
2. Etablering av et *høyfrekvent basistilbud til sjøs* (kombinert med ekspressbuss-tilbringertjenester). Effektene for persontransporten vil være sammenlignbare med effektene etableringen av en “*stamvegstandard*” vil gi.

Begge disse element vil underforstått medføre en generell forbedret tilgjengelighet av Ryfylke som reisedestinasjon for turister.

Som *konkrete tiltak* vil vi derfor foreslår følgende:

- Etableringen av en “*døgnåpen*” rikvsvei 13/520 mellom Stavanger/Sandnes, Hjelmeland, Suldal og Sauda. I avsnittet Hjelmeland - Stavanger/Sandnes bør tilbudet etableres som fastlandssamband (Høgسفjordprosjektet) i et mer langsiktig perspektiv. På kort sikt bør en serviceøkning i fergesambandene Tau - Stavanger og

Lauvvik - Oanes foretas. Dessuten inngår i tiltaket en serviceøkning i fergesambandene Sand - Ropeid og Hjelmeland - Nesvik. Med økt servicenivå i fergesambandene menes døgnåpne samband med tilstrekkelig kapasitet og avgangsfrekvens. I tillegg vil riksvei 13 og 520 måtte oppgraderes med rassikring, økte veibreder o.l.

- Etablering av en "døgnåpen" forbindelse mellom Hanasand (Rennesøy) og Finnøy. I et mer langsiktig perspektiv bør tilbudet etableres som fastlandsforbindelse mellom Rennesøy og Finnøy. På kort sikt bør en serviceøkning i fergesambandet Hanasand - Finnøy foretas (døgnåpent samband med tilstrekkelig kapasitet og avgangsfrekvens).
- Etablering av et forbedret hurtigbåttilbud i fjordbassenget kombinert med tilbringertjeneste (ekspresbuss) uten en vesentlig økning av dagens kostnadsrammer. Tilbudet karakteriseres av utvidet åpningstid (f. eks. kl. 06.00 til kl. 24.00 i perioden mandag til fredag), to til tre timers frekvens på hovedrutene og Hebnes/Jelsa som knutepunkt for overgang båt/buss. Frekvensen og maksimale reisetider må vurderes nærmere.

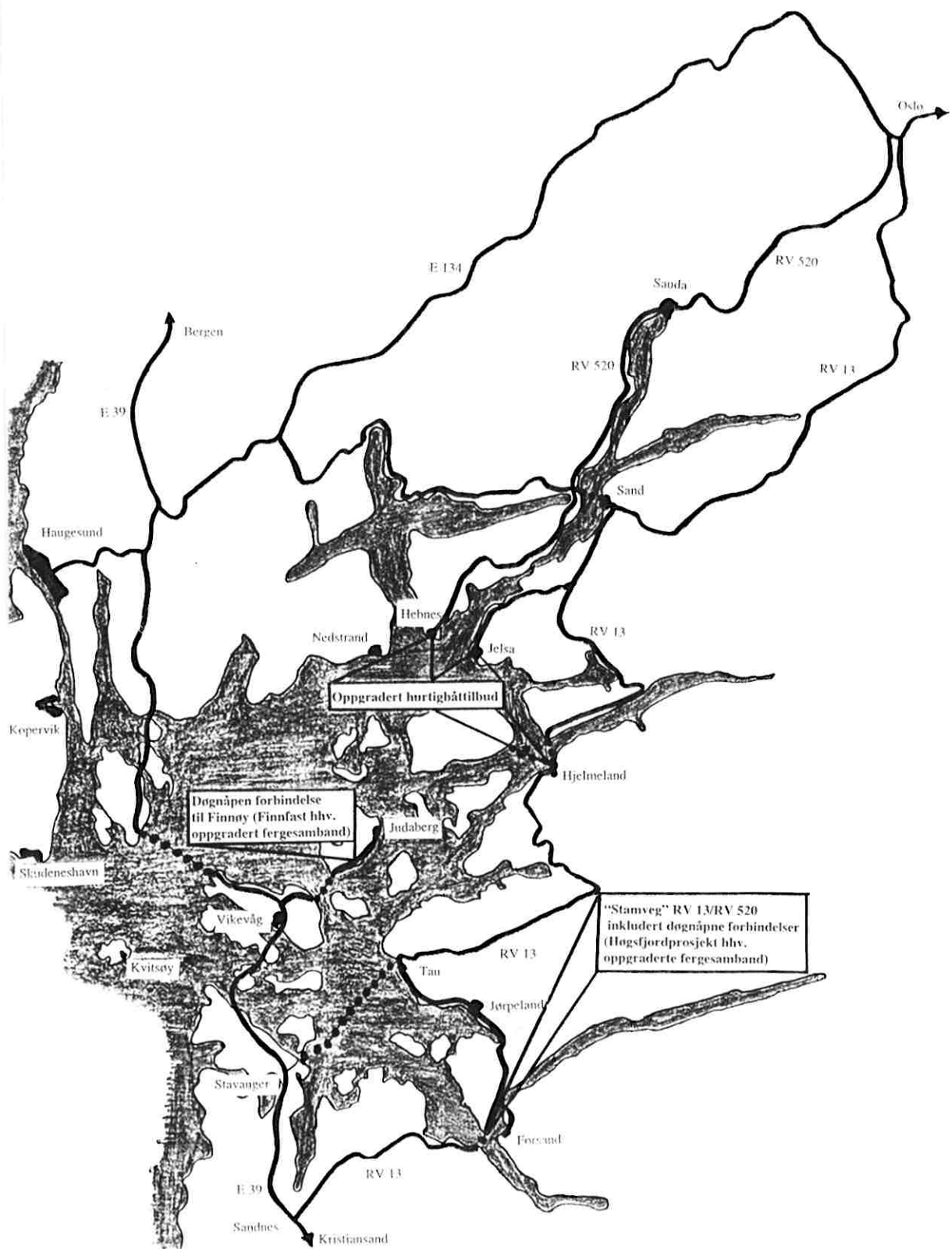
De forskjellige tiltak er utredet med ulik detaljeringsgrad i de ulike plangrunnlag (kfr. kapittel 1). Unntaket er forslaget om et mer konsentrert og høyfrekvent hurtigbåttilbud. I forbindelse med ruteeffektiviseringsprosjektet vil fylkeskommunens samferdselsavdeling se nærmere på dagens hurtigbåttilbud innen sommer 1999.

I figur 6 er de foreslåtte tiltakene vist på kart.

### ***Generelle forutsetninger***

Men en høy andel kostnader knyttet til sjøtransporten og avstandsforholdene må regionen forholde seg i dag til et relativt høyt kostnadsnivå for transporttjenester. For det andre er trafikkgrunnet pr. prosjekt i Ryfylke relativt lite. Utbyggingen av infrastrukturen bør derfor finansieres via offentlige budsjetter for å oppnå de ovenfor nevnte næringsmessige og regionalpolitiske målsettinger. Alternativt vil en avgiftsfinansiering med relativt høye avgiftssatser kunne raskt forverre den generelle tilgjengeligheten på grunn av fare for massive trafikkavvisningseffekter. *En finansiering av enkeltprosjekter ved særavgifter bør derfor kun skje unntaksvis.*

Ellers forutsetter en strategi som skal betjene både næringslivets og andre regionalpolitiske målsettinger, langsiktige og forutsigbare budsjettmessige rammebetingelser i fylkeskommunale og statlige budsjetter. Det gjelder særlig ved løsninger som i større grad er driftsbasert (høy andel sjøtransport).



Figur 6: Kart over forbedringstiltak (transport) i Ryfylke.



## 6 Konsekvensvurdering av “basistilbudet” sammenlignet med “minstetilbudet”, prioriteringer og anbefalinger

Kvalitativt sett vil et basistilbud som beskrevet i kapittel 5 gi følgende effekter og konsekvenser:

### *Effekter:*

- Forbedret tilgjengelighet for vegtransporten (person/gods) til store deler av Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner.
- Forbedret kollektivtilgjengelighet (båt/buss) for Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner.

### *Konsekvenser:*

- Større grad av integrering av Forsand, Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner til en ryfylkeintern arbeidsmarkedsregion.
- Mulighet for økt integrering av deler av Hjelmeland og Suldal kommune i arbeidsmarkedsregionen Jæren.
- Generelt økt fleksibilitet og på sikt redusert kostnadsnivå for næringstransporter i store deler av Forsand, Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda og Finnøy kommuner. Dermed kan det forventes positive effekter på næringslivet og sysselsettingen.
- Generelt forbedret tilgjengelighet for Ryfylke som reisedestinasjon (turistnæringen).
- I sum vil disse enkeltkonsekvensene kunne gi grunnlag for en mer positiv befolkningsutvikling i regionen sett under ett og i de enkelte kommunene.

**Etableringen av et “basistilbud” kan dermed betegnes som en *nødvendig forutsetning* for en positiv befolknings-, nærings- og sysselsettingsmessig utvikling av Ryfylke. Ringvirkningene av et “basistilbud” vil i hovedsak kunne karakteriseres å være av realøkonomisk art og i mindre grad (regionale) omfordelingseffekter.**

Å spå om mer konkrete konsekvenser vil være en stor metodisk utfordring og krever et mer omfattende prosjekt. Enkelteffekter og -konsekvenser vil dessuten vanskelig kunne tallfestes på et overordnet strategisk nivå. Delvis er dette allerede gjort i forbindelse med det forberedende planarbeidet for enkeltprosjekt.

## Litteratur

- Berg, Christin, Farsund, Arild og Gottfried Heinzerling (1998): "Helhetlig transportnett i Rogaland - næringslivets transportbehov i fokus", RF - Rapport 98/105.
- Klaus P./Müller-Steinfahrt U. (1994): Lehrstuhlprofil "Logistik", Arbeitspapier des Lehrstuhl für Logistik der Universität Erlangen-Nürnberg.
- Heinzerling, Gottfried og Reiersen, Jan Einar: "Helårsveg Brokke - Suleskar: Et luftslott eller et realistisk vegprosjekt?", RF - Rapport 97/286.
- Leknes, Einar, Meissner, Rudolf, Heinzerling, Gottfried og Melberg, Kjersti (1996): "Vegprosjektets ringvirkninger. Regionale omfordelings- og/eller realøkonomiske effekter?", RF-Rapport 96/266.
- Leknes, Einar og Hild Stuland Larsen (1996): "Kommunikasjonsmessige flaskehals for næringslivet i Rogaland", RF - Arbeidsnotat 96/019.
- Leknes, Einar (1997): "RennRand - Seminarrapport ", RF - Arbeidsnotat RF 97/135.
- NHO (1998): "Lokalisering Norge - Norsk verdiskaping i grenseløs konkurranse", rapport.
- Rogaland Fylkeskommune (1998): "Rogaland fylke - Statistikk 1997".
- Rogaland Fylkeskommune (1995): "Strategisk næringsplan for Rogaland".
- Samferdselsdepartementet (1996): St. meld. nr 32. (1995-96) "Om grunnlaget for samferdselspolitikken".
- Samferdselsdepartementet (1997): St. meld. nr. 37 (1996-97) "Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007".
- Ingunn Stangeby og Bård Norheim (1995), "Fakta om kollektivtrafikken", TØI - Rapport 307/95
- SINTEF Anvendt økonomi (1994): "Brukerhåndbok - PANDA, del 1, bl.a. Fellesdata".
- Statens vegvesen Vegdirektoratet (1995), "Konsekvensanalyser - Del I Prinsipper og metodegrunnlag", håndbok.
- Statens vegvesen Rogaland (1997): "Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Eksternt handlingsprogram (høringsutkast)".
- Statens vegvesen Rogaland (1997): "Fylkesvegplan for Rogaland 1998 - 2001".
- Det tekniske beregningsutvalg for kommunal og fylkeskommunal økonomi (1998): "Rapport juni 1998".

## VEDLEGG 1

### GENERELLE UTFORDRINGER FOR NÆRINGSLIVET

Næringslivets egne tiltak når det gjelder konkurranseutfordringen, er bl.a. økt satsing på *logistikk* for å oppnå:

- kostnadsreduksjoner
- raske og presise reaksjoner på markedskrav
- økt leveringskvalitet og -sikkerhet
- generell økt bedriftsintern fleksibilitet

*Logistikk* defineres i denne sammenheng som “rasjonalisering og effektivisering av funksjoner innenfor næringslivets verdiskapning som før ble ansett som mindre viktig og perifer, som *transport av gods bedriftsinternt og -eksternt* (forandringer i rom), *lagring av gods* (buffer for forskjellige tidskrav) og *behandlingen av gods* (f. eks. emballering, fortolling o.l.)”<sup>16</sup>. Logistikk anses som et av de viktigste arbeidsområder innenfor en bedrifts generelle satsing på effektivisering og kostnadsreduksjoner.

De gevinstene en gjennomtenkt logistikk gir, kan i siste instans være avgjørende for en bedrifts overlevelsessevne.

Økte krav til logistikk er dessuten ensbetydende med økte krav til transportørene. Effektive transport- og logistikkjenester forventes levert av transportnæringen i regionen. Det krever en tilsvarende kompetanseoppbygging og økt profesjonalisme i denne delen av næringslivet.

*God logistikk forutsetter på den andre siden en tilsvarende godt utbygget transportinfrastruktur.*

For den internasjonalt rettede delen av næringslivet, men også for de virksomhetene som konkurrerer på hjemmemarkedene, er utviklingen av *gode transportkorridorer og terminaler* av avgjørende betydning:

1. En vesentlig forutsetning for høyfrekvente og dermed attraktive transporttilbud for næringslivet er samordning av varetransportene i korridorer. Dette vil medføre en nødvendig konsentrasjon av fraktvolum. Transportkorridorene må knytte regionens transportinfrastruktur til det nasjonale og europeiske nettverksnivå.
2. Gode terminaler (hovedflyplasser, havner på nasjonalt og regionalt nivå, jernbanens godsterminaler ) karakteriseres av
  - effektiv drift for transportørene
  - god tilknytting til hovedveinettet
  - rasjonelle og effektive fasiliteter for logistikk (lagring, omlasting osv.)

---

16 Etter Klaus P./Müller-Steinfahrt U., Lehrstuhlprofil “Logistik”, Universität Erlangen-Nürnberg 1994.

## VEDLEGG 2

### UTDRAG AV ST MELD NR 37 (NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN (NVVP) 1998 - 2007)

#### *Omtale av Rogaland fylke (s. 121):*

“Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en investeringsramme på 530 mill. kr for perioden 1998 - 2001. for hele perioden 1998 - 2007 er det lagt til grunn en investeringsramme på 1420 mill. kr.

Rogaland har store bindinger fra inneværende periode. Nærmere 40 pst av investeringsrammen for første fireårsperiode vil gå til igangværende prosjekter og refusjoner. Prosjektene rv 13, bru over Lysefjorden og rv 13 Hove - Vatnekrossen vil bli sluttført i løpet av denne perioden. Videre er det lagt til grunn midler til fylkesvegprosjektet Storhaugtunnelen i første fireårsperiode. I tillegg satses det på bygging av gang- og sykkelveger. For siste del av tiårsperioden utredes mulighetene for ekstraordinær finansiering av flere prosjekter, bl.a. Høgsfjordprosjektet, T-forbindelsen mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner samt prosjekter og tiltak som inngår i transportplan for Nord-Jæren. Dette må imidlertid vurderes nærmere ved revisjon av NVVP for perioden 2002 - 2011. Foreløpig er det lagt til grunn midler til oppstart av Høgsfjordprosjektet. Investeringsprofilen innebærer for øvrig en satsing i byområdene med bl.a. bygging av gang- og sykkelveger og tiltak for kollektivtrafikken. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og rassikring.

#### *Spesiell omtale av rv 13 Høgsfjordprosjektet*

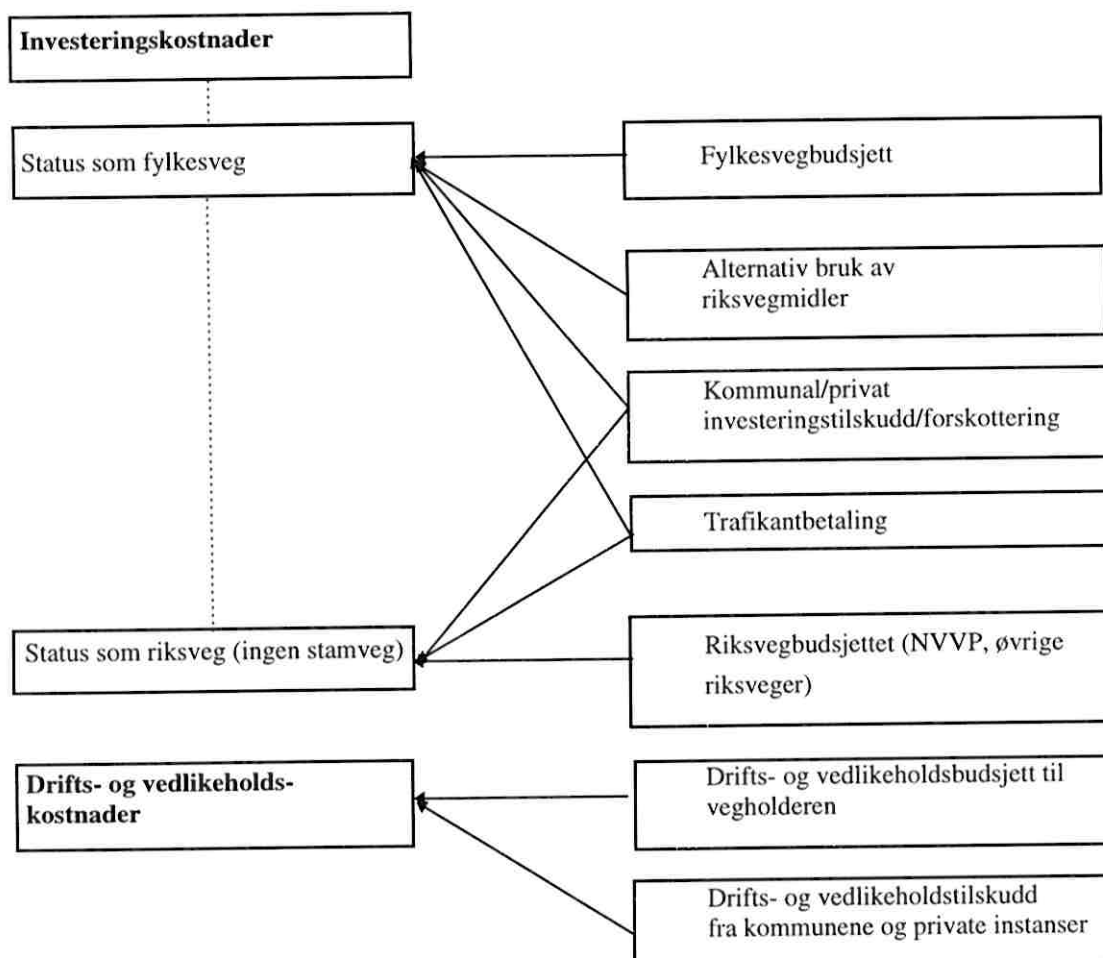
Rørbru over Høgsfjorden er omtalt som et mulig bompengeprojekt i St. meld. nr. 34 (1992 -93), side 133 og side 206. Rørbrukonseptet kan være et alternativ til tradisjonelle fjordkryssinger med bru eller undersjøisk tunel. Prosjektet har i perioden 1995 - 96 fått 14 mill. kr til forundersøkelse, jf. St.prp. nr. 1 (1995-96), side 103. Resultatene fra undersøkelsen ventes å foreligge i løpet av 1997.

Kostnadene er foreløpig vurdert å ligge mellom 800 og 1000 mill. kr.. Samferdselsdepartementet vil ta stilling til om prosjektet bør gjennomføres etter at resultatene fra forundersøkelsen foreligger. Eventuell prioritering av prosjektet vil derfor bli vurdert ved revisjon av NVVP for perioden 2002 - 2011. Det er foreløpig lagt til grunn oppstart av prosjektet i perioden 2002 - 2007. Prosjektet kan være aktuelt for delvis bompengefinansiering.”

## VEDLEGG 3

### RELEVANTE FINANSIERINGSKILDER I VEGSEKTOREN

Figuren nedenfor gir en oversikt over de aktuelle finansieringskildene i vegsektoren. Disse vil gjennomgå enkeltvis nedenfor. I forbindelse med trafikantbetalingen må etterspørselastisiteter vurderes for å kunne gi utsagn om eventuelle trafikkavvisende effekter som en slik finansieringskilde vil kunne føre med seg.



Figur 7: Aktuelle finansieringskilder for utbygging og drift av vegnettet

#### Ordinær fylkesvegbudsjett (status fylkesveg)

Fylkesvegbudsjettene i Rogaland fylke vil i den neste tiårsperioden sannsynligvis ikke være særlig omfattende.

Ved siden av overføringene til fylkeskommunene, via statlige rammetilskudd, gis det statlige tilskudd til fylkesveganlegg over statsbudsjettets kap. 1320, post 60 (store fylkesveganlegg, forsterkning og trafiksikkerhetstiltak)<sup>17</sup>.

*Programområdet* omfatter:

- prosjekter som gir vegutløsning og/eller ferjeforbindelse til vegløse strøk
- sikring av rasfarlige veger
- prosjekter som gir avløsning og/eller innkorting av ferjesamband
- nye veglenker som gir befolkningen vesentlig kortere reisetid til et (større) tettsted.

Som *kriterier for å få statstilskudd* i perioden 1998 - 2007 er definert at

- prosjektet skal gi forbindelse/rassikret veg til minst 50 personer.
- totale investeringskostnader ikke skal overstige 370.000 kr pr. person.
- fylkeskommunen (eller en annen lokal instans) dekker minst 50 pst. av kostnadene ved prosjektet.
- statens tilskudd begrenses som en hovedregel oppad til 45 mill. kr.
- nye prosjekter med total kostnad under 10 mill. kr ikke omfattes av programmet.<sup>18</sup>

### **Alternativ bruk av riksvegmidler (status fylkesveg)**

Et fylkesveganlegg kan (delvis) finansieres ved bruk av statlige midler over statsbudsjettets kap. 1320, post 30 (alternativ bruk av riksvegmidler). Slike midler kan i prinsippet brukes over hele landet, jf. St. meld. nr. 80 (1980 -81) og St. meld. nr. 9 (1978-79). Det er lagt til grunn at investeringer på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, parkeringsplasser og terminaler kan finansieres over denne ordningen. Betingelsen er at det kan dokumenteres at slike investeringer vil gi en bedre utnyttelse av ressursene enn investering i riksvegnettet. I praksis er dokumentasjonskravene fra statens side satt relativt høyt.

---

17 "De øremerkede tilskuddsprogrammene for fylkesveger skal bidra til å bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten på fylkesvegene. Dette innebærer også en medvirkning til at fylkesvegnettet sikrer distriktene god tilgjengelighet til sentra og hovedvegnettet. Programmene kan imidlertid også gjøre fylkeskommunenes ansvar for fylkesvegnettet utydelig og dermed svekke det desentraliserte beslutningssystemet. Slike tilskuddsprogram må derfor brukes med varsomhet." (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortings melding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 33)

18 Programområdet og kriterier for statstilskuddet etter *E. Leknes, RennRand - Seminarrapport, arbeidsnotat, RF-97/135, Stavanger 1997*

## Finansieringskilder riksveganlegg

Ingen riksveg i Ryfylke er del av stamvegnett<sup>19</sup>. Stamvegruter i Rogaland er rute 8 (Europaveg 39/Riksveg 1 Kristiansand - Stavanger - Bergen) og rute 11 (Europaveg 134 Drammen - Haugesund).

Mens Stortinget på en relativ direkte måte foretar prioriteringene på stamvegnettet, har fylkene med sine respektive beslutningsorganer et relativt stort ansvar når det gjelder prioriteringer av tiltak på det øvrige riksvegnettet og for særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak<sup>20</sup>. Finansieringen via statsbudsjettet forutsetter dermed at en får gjennomslag for en høy prioritering av eventuelle anlegg i fylket blant prosjektene på det øvrige riksvegnettet.

## Finansieringskilder uavhengig av vegstatus

### *Tilskudd/forskuttering fra kommunal og/eller privat side*

Prinsipielt finnes ingen begrensninger på hvor mye av veginvesteringer som kan finansieres via kommunale eller private budsjetter. Avtaler om forskuttering av investeringer mot senere (rentefri) tilbakebetaling fra den ansvarlige vegholderen er imidlertid vanskeligere å få til, særlig når det gjelder høye investeringsbeløp. Grunnen er at slike avtaler kan medføre langsiktige budsjettmessige bindinger for vegholderen.

Tilskudds- eller forskutteringsinstansen sammen med vegholderen må fra starten av utvikle en klar holdning hvorvidt en er villig å ta med på kjøpet den ansvarsoverføringen en slik finansieringsmåte vil medføre. Mye vil være avhengig av hvorvidt instansene anser et prosjekt som en påtrengende investeringsoppgave som bør løses på en pragmatisk måte.

---

19 "Stamvegnettet omfatter vegruter som binder landet sammen og som er av særlig betydning for transporter mellom landsdeler og til og fra utlandet. Stamvegnettet skal ha viktige nasjonale eller internasjonale funksjoner, mens det øvrige riksvegnett skal ha en regional eller lokal funksjon. Dagens stamvegnett ble i hovedsak fastsatt av Stortinget. Stamvegnettet er inndelt i 18 ruter uavhengig av fylkesgrensen." (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortings melding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 96)

20 "Ved fornyet vurdering mener Samferdselsdepartementet at en samlet ramme pr. fylke til strekningsvise investeringer på det øvrige riksvegnett og andre tiltak både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett, vil gi et mer fleksibelt system enn om den tildelte rammen kun kan brukes til strekningsvise investeringer. Dette gjør det mulig i større grad å sette sammen de tiltak som er mest effektive for å møte de utfordringer fylkene står overfor når det gjelder framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø." (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortingsmelding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 116)

### *Trafikantbetaling (bomavgift)*

Bomavgift for å finansiere utbyggingen av vegavsnittet er den mest aktuelle formen for trafikantbetaling. I dette tilfelle må en være klar over at trafikkgrunnlaget og dermed inntektsgrunnlaget i ryfylke prinsipielt er relativt lite og at en for høy avgift per bilpassering vil kunne medføre sterke trafikkavvisninger.

Ved planlagt avgiftsfinansiering må trafikkprognoser for enekeltprosjekter ta hensyn til eventuelle trafikkavvisningseffekter knyttet til priselastisiteter<sup>21</sup>. Priselastisitetene knyttet til avgiftsfinansiering gjenspeiler følgende muligheter for forandret trafikantatferd:

- endrede reisemåter
- endrede reisemål
- endret reisefrekvens

Det er mulig å nærme seg trafikantbetalingen på to måter:

- med utgangspunkt i behovet for finansiering av investeringsoppgaver (drifts- og vedlikeholdsoppgaver kan prinsipielt ikke finansieres via trafikantbetalingen)
- med utgangspunkt i vurdering av trafikantenes betalingsvilje

Utfordringen er å finne et optimalt skjæringspunkt disse to punktene imellom, der en sikrer et størst mulig inntektsgrunnlag uten å risikere altfor store avvisningseffekter på trafikken.

---

21 "Priselastisitet er definert som "prosentvis endring i etterspørselen når prisene endres med en prosent". En priselastisitet på -0,3 betyr at for hver prosent prisen øker, går etterspørselen ned med 0,3 prosent. Lite prisfølsomme trafikanter har en priselastisitet nær null (-0,1 til -0,2), og svært prisfølsomme trafikanter har en prisfølsomhet på rundt -1,0." (kilde: I. Stangeby og B. Norheim, Fakta om kollektivtrafikken, TØI, Oslo 1995, side 44).



## VEDLEGG 4

ARBEIDSNOTAT RF-96/019

### KOMMUNIKASJONSMESSIGE FLASKEHALSER FOR NÆRINGSLIVET I ROGALAND (UTDRAG)

#### 2.3 Flaskehalseser for næringslivet i Ryfylke

Ryfylke-regionen dekker et areal på omlag 4.500 km<sup>2</sup> og består av kommunene Forsand, Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda, Finnøy, Rennesøy og Kvitsøy. Samlet folketall i 1995 i regionen er omlag 29.000 med nesten 10.000 i Strand og i overkant av 5.000 i Sauda. Regionen grenser i øst mot Vest-Agder og Aust-Agder, i vest (og nord) mot Hordaland og Nord-Rogaland og i sør mot Jæren. Rv.1 går gjennom Rennesøy og forbinder Jæren med Nord-Rogaland, mens Rv.13 går fra Jæren gjennom kommunene Forsand, Strand, Hjelmeland og Suldal og videre over Røldal til Haukeli og Østlandet (da som Rv.11). Sauda har sommerforbindelse til Røldal via Rv.520. Det er tilsammen 7 fergesamband som forbinder kommunene i Ryfylke med hverandere og andre omkringliggende kommuner. I tillegg går det 7 hurtigbåtruter (3 stamruter) mellom Stavanger og Ryfylke-kommunene.

*Intervjuundersøkelsen av de omlag 20 bedriftene i Ryfylke viser at oppfatningen av flaskehalseser er sterkt avhengig av hvor i Ryfylke bedriften var lokalisert og hva slags type transport bedriften var avhengig av. Noen av de flaskehalsesene som framkom i intervjuene, vil således kun være uttrykk for én enkelt bedrifts behov for forbedring av kommunikasjonsforholdene, mens andre flaskehalseser ble nevnt av flere bedrifter.*

##### 2.3.1 Flaskehalseser i forbindelse med persontransport

Flaskehalseser for bedriftene i Ryfylke ved persontransport, dvs. forretningsreiser, besøk til bedriften og ansattes reise til / fra jobb dreier seg både om (1) forhold ved vegnettet (inkludert ferge), (2) kollektivtilbudet på land og sjø (buss, hurtigbåt og ferge) og (3)

2

flyreiser (inkl. reise til / fra flyplass). I strekpunktene under er næringslivets oppfatning av flaskehals for de ulike forhold listet opp:

1. Flaskehals ved persontransport med personbil på vegnettet inkl. ferge:

- Det er for få parkeringsplasser ved Utstein Kloster, noe som antas å gi begrensninger på antall besøkende til Utstein Kloster Vertshus.
- Fergesambandet over Høgsfjorden og Lysefjorden er generelt sett en flaskehals.
- Vegstrekningen Sandnes - Lauvik er på enkelte strekninger for smal og svingete.
- Standarden på Ryfylkevegen er for dårlig slik at en ikke når fergen Tau - Stavanger. På sommerstid skjer dette pga. turister med campingvogner en ikke kommer forbi, på vinterstid pga. at det ikke er brøytet godt nok.
- Vegforbindelsen nordover og østover fra Sauda er en flaskehals spesielt i den perioden (vinter og vår) når vegen mellom Sauda og Røldal er stengt.
- Fergefrekvensen både over Jøsenfjorden og mellom Tau og Stavanger er for dårlig spesielt kvelds og nattestid.
- Avgangstidene for fergeforbindelsen mellom Nedstrand og Hanasand bør endres slik at den går 06.30 / 07.00 fra Nedstrand via Jelsa til Hanasand.
- Avgangstiden mellom Jelsa og Nedstrand bør endres slik at en kommer til Jelsa fra Haugesund før kl. 12.00 om dagen.
- Fergetidene mellom Tau og Stavanger er ikke lagt opp for de som skal fra Stavanger til Tau om morgenen. Komforten på den gamle MF Strand er alt for dårlig for oss som reiser ofte.

2. Flaskehals ved persontransport med kollektive transportmidler (buss, taxi, hurtigbåt og ferge):

- Busstilbudet til/fra Mosterøy (Utstein Kloster) er for dårlig både for ansatte og besøkende (de ansatte må transporteres privat). Dette gjelder særlig på lørdag.
- Avgangstidene på hurtigbåttilbudet fra Stavanger til Tau er ikke tilpasset forretningsreisende som skal til Tau, noe som medfører ineffektive dager.
- Busstilbudet fra Tau til Fiskå er for dårlig, besøkende må hentes med bil.
- Deling av trafikken mellom Tau og Stavanger på hurtigbåt og ferge er feil, det bør satses på høyere frekvens på fergene og heller kutte ut hurtigbåtene.
- Busstilbudet til Årdal er i realiteten ikke noe tilbud for de ansatte, - de må ha bil. (H-pannen)
- Bompengene på Rennfast representerer en viss flaskehals for næringslivet på Rennesøy.

- Hurtigbåtruten fra Stavanger til Jelsa kl. 07.00 er viktig å beholde. Mye samarbeid med Tyskland er avhengig av denne. (Østensjø)
- Frekvensen på hurtigbåtruten Jelsa - Stavanger er for dårlig.
- Busstilbudet til Fister er alt for dårlig for ansatte ved Ryfisk som ofte må arbeide noe ut over ordinær arbeidstid. (Ryfisk)
- Det burde vært en senere avgang med hurtigbåt fra Sauda til Stavanger bl.a. for de som skal reise med fly fra Sola neste morgen.
- For pendlere fra Jæren til Kvitsøy kommer fergen for sent fram til Kvitsøy, og noen ganger venter ikke fergen på buss.
- Kapasitetsproblemer på fergen Kvitsøy - Mekjarvik sommerstid (fredag ettermiddag) medfører tidstap. Forhåndsbestilling skulle vært mulig.
- Kapasitetsproblemer ved hurtigbåttilbud til Finnøy fredag ettermiddag - og fra Finnøy søndag ettermiddag.
- Buss Stavanger - Hanasand (og retur) som korresponderer med ferge på Hanasand mangler.
- Busstilbudet Tau - Hjelmeland er ubrukelig fordi frekvensen er så dårlig.
- Busstilbudet mellom Haugesund / Stavanger og Sand er av tidsmessige årsaker ikke aktuelt å benytte.
- Kollektivtilbudet mellom Jæren og Vikevåg er tidsmessig et for dårlig alternativ. (Vikevåg Trelast)
- Første hurtigbåt fra Stavanger til Helgøy er kl. 8.15. Det er for sent.

### 3. Flaskehalser ved persontransport med fly (inkl. reise mellom bedrift og flyplass):

- Fergesambandet Sand - Ropeid har for sen avgangstid om morgenen til at en kan rekke første fly til Oslo fra Haugesund Lufthavn.
- Fergeanløp på Hanasand er ikke alltid i rute - da har det hendt at flyet har gått fra meg.
- Flyforbindelsen mellom Haugesund og Oslo har vært en flaskehals pga. for dårlig kapasitet.
- For å nå et møte i Oslo kl. 9.00 må en i praksis reise fra Årdal dagen før og så overnatte. Dette er slitsomt.
- Korrespondansen mellom fly og ferge Stavanger - Tau medfører at en på kveldstid noen ganger må vente lenge i Stavanger.

### 2.3.2 Flaskehals i forbindelse med godstransport

Flaskehals for bedriftene i Ryfylke mht. transport av brev og gods, dvs. varer inn til bedriften og transport ut fra bedriften dreier seg om flaskehals knyttet til: (1) forhold ved den vanlige postgangen, (2) vegnettet bl.a. mht. tidsbruk, akseltrykk, og vegstandard ved godstransport med bil, (3) transporttilbud på sjø (bulktransport, stykkgoods, mm.) inkludert håndtering / omlasting i havn / terminal, (4) godstransport med jernbane, (5) godstransport med fly og (6) varetransport med transportfirma (spedisjon, post, budbiler o.l.). I strekpunktene under er næringslivets oppfatning av flaskehals for de ulike forhold listet opp:

#### 1. Flaskehals ved den vanlige postgangen:

- Scana Staal opplyser av posten kommer noe sent ut, derfor har de betalt ekstra for å få posten levert tidligere på dagen.
- Landpostbudet i Forsand fungerer slik at postgangen ut fra Forsand blir svært sein, dvs. posten som skal sendes, hentes en dag og sendes videre neste dag.

#### 2. Flaskehals ved godstransport på vegnettet (inkl. ferge):

- Fergesambandet fra Helgøy til Hanasand innebærer ofte mye venting på Finnøy. Dette forsinker bl.a. laksetransporten som må være framme hos kunden neste morgen. Det er ønskelig med enten mest mulig direkte rute til Hanasand eller fergeavgang fra Ladstein til Hanasand som korresponderer med fergeanløp på Judaberg.
- De dårlige og ustabile vegforbindelsene mellom Sauda og Østlandet (Åkrafjorden / Brattlandsdalen) bidrar til at en rekke potensielle leverandører til Elkem Sauda på Østlandet ikke blir kontaktet.
- Fergeforbindelsen over Høgsfjorden er generelt sett en flaskehals.
- Vegforbindelsen Lauvik - Sandnes er delvis svingete og smal og kan være en flaskehals.
- Ryfylkevegen og spesielt vegen gjennom Brattlandsdalen til Røldal representerer en stor flaskehals pga. ustabilitet mht. leveranser til bl.a. takstolproduksjon i Sand.
- Ryfylkevegen fra Hjelmeland mot Stavanger er av så dårlig standard (svingete og smal) at frukt som sendes med spesialtransport får skader. Dette gjelder spesielt langs Tysdalsvannet. Videre bør vegen fra Bjørheimsbygd til Jørpeland utbedres.
- Ved fergesambandet Mekjarvik - Kvitsøy er det behov for bedre service, dvs. at fergen kan ta med noe gods når det leveres på kaien.
- Transport fra Kvitsøy til Karmøy er blitt for kostbar og tidkrevende.
- Vegforbindelsen mellom Rennesøy og Østlandet ville bli betydelig kortere ved bygging av Rennrandprosjektet og dermed ville frukt- og grønnsakproduksjonen komme fortere fram til markedene.

- Ryfylkevegen mellom Tau og Årdal er en flaskehals, likeså forbindelsen mellom Erfjord og Sand og mellom Fiskå og Tau. (Fiskå Mølle)
- For å kunne utnytte lastebilenes kapasitet er det behov for økt akseltrykk på vegen mellom Forsandhagen og fergekaien på Forsand.
- Tidligste avgang fra Nedstrand til Jelsa er kl. 11.15, noe som gjør at salg av blomster fra gartneriene på Nedstrand blir urasjonelt. Fergen burde derfor heller ligge på Nedstrand om natten, deretter gå til Jelsa.
- Vintervedlikeholdet inkludert brøyting / strøing har til tider vært en flaskehals for varetransport på fylkesveger i Ryfylke.

### 3. Flaskehalsar ved godstransport på sjø:

- Transport av gods med hurtigbåt er så dyrt at det ikke er aktuelt.
- Ved sammenslåing av havnedistriktene på Nord-Jæren "frykter" Scana Staal på Jørpeland at rutebåten ikke lenger går innom Jørpeland.
- Bønder på Finnøy som har sauer på Nesvik / Ombo, har for dårlig transporttilbud med dagens fergeruter.
- Det bør være økt frekvens på hurtigbåt Stavanger - Jelsa bl.a. for å få inn reservedeler, mens det kan gå buss fra Jelsa til Sauda.

### 4. Flaskehalsar ved godstransport med jernbane:

- Åpningstiden ved jernbaneterminalen i Paradis (Stavanger) er for kort (stenger 15.00) slik at det av og til har vært problematisk å hente trelast på retur til Rennesøy.
- Godstransport med jernbane er uaktuelt for Scana Staal pga. overgangsproblematikk.

### 5. Flaskehalsar ved godstransport med fly:

- Kostnadsnivået er for høyt.

### 6. Flaskehalsar ved varetransport med transportfirma:

- Godsrutene fra Stavanger til Finnøy går for tidlig på morgenen, slik at det blir problemer med å få med dagens ferskvarer.
- Dersom det kuttas ned på godsrutene til Mosterøy vil dette kunne bli en flaskehals.
- Fergeforbindelsen Stavanger - Tau er en flaskehals mht. å få transportfirma fra Nord-Jæren til å ta oppdrag i Ryfylke, noe som fører til at lokale transportører får konkurransefordeler.
- Godsrutene har for dårlig frekvens bl.a. for å dekke behovet til mere avsidesliggende plante- og fruktprodusenter i indre deler av Ryfylke. Behovet vil øke på sikt.
- Eksporthos hos Nor-Cargo tar for lang tid. (Comrod)