



International Research Institute of Stavanger

www.irisresearch.no

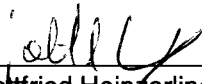
Gottfried Heinzerling


**Perspektivanalysen for utvikling
av transport- og logistikk-
knutepunkt i Stavangerregionen
Oppdatering 2006**

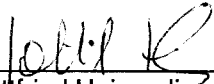
Arbeidsnotat IRIS - 2006/149

Prosjektnummer: 7252160
Prosjektets tittel: Perspektivanalysen for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt i Stavangerregionen - Oppdatering 2006
Oppdragsgiver: Stavangerregionen Næringsutvikling
ISBN: 82-490-0456-6
Gradering: Åpen

Stavanger, 10.10.2006


Gottfried Heinzerling 12.10.06
Prosjektleder


Einar Leknes 17/10-06
Kvalitetssikrer


Gottfried Heinzerling 12.10.06
Senterleder
(Samfunns- og næringsutvikling)

Innhold

1	INNLEDNING	3
2	ANBEFALINGER I PERSPEKTIVANALYSEN FRA 2001	4
3	FOKUS VED OPPDATERINGEN AV PERSPEKTIVANALYSEN.....	5
4	UTVIKLINGEN I PERIODEN 2002 – 2005	6
4.1	Status og planer for utvikling av relevant infrastruktur	6
4.2	Transport til/fra regionen – utvikling siden 2001.....	9
4.3	Noen generelle trender i godstransportsektoren.....	10
5	KNUTEPUNKT STAVANGERREGIONEN – EN STOR MULIGHET BASERT PÅ BEDRE SJØTRANSPORT.....	11
6	ANBEFALINGER FOR UTBYGGINGEN AV INFRASTRUKTUR REGIONALT OG NASJONALT	12
7	PUNKTER I EN HANDLINGSPLAN FOR Å FÅ UTVIKLET STAVANGERREGIONEN SOM LOGISTIKK-KNUTEPUNKT	13
	REFERANSER.....	14

1 Innledning

I 2001 ble en perspektivanalyse for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt i Stavangerregionen for Rogaland gjennomført av RF-Rogalandsforskning (nå IRIS – International Research Institute of Stavanger). Analysen er dokumentert i tidligere RF-rapport 2001/203. Arena for Regional Næringsutvikling og Entreprenørskap (ARNE) var oppdragsgiver for analysen.

I 2006 ønsket Stavangerregionen Næringsutvikling gjennomført en oppdatering av denne analysen. Oppdateringen av analysen ble foretatt i første halvår 2006 av IRIS – International Research Institute of Stavanger ved cand. polit. Anett Bjelland og forskningsdirektør Gottfried Heinzerling. Ansvarlig kontaktperson hos Stavangerregionen Næringsutvikling var rådgiver Birger Haraldseid.

I forbindelse med oppdateringen av analysen ble det opprettet en styrings-/referansegruppe der fire møter ble holdt i perioden mars – august 2006. Følgende deltok i flere møter:

Anett Bjelland	IRIS – International Research Institute of Stavanger
Gunnar Eiterjord	Rogaland fylkeskommune
Jostein Fisketjøn	Schenker Linjegods AS
Odd Egil Larsen	CargoNet
John M. Lunde	Risavika Havn AS
Birger Haraldseid	Stavangerregionen Næringsutvikling
Olav Hauge	Northern Maritime Corridor II
Bjørn Helgøy	Stavanger Interkommunale Havn IKS
Gottfried Heinzerling	IRIS - International Research Institute of Stavanger
Ivar Raugstad	Marine Harvest
Evelyn Rojas	Risavika Havn AS
Bjørn Røstad	SR-transport
Bjørn M. Stangeland	NHO Rogaland
Tor Helge Strand	Avinor
Leif Roald Thu	NHO Rogaland
Kjell Veire	Stavanger Interkommunale Havn IKS

2 Anbefalinger i perspektivanalysen fra 2001

Perspektivanalysen fra 2001 sluttet med en rekke strategiske anbefalinger for utviklingen av transport- og logistikksektoren som danner utgangspunktet for analysens oppdatering i 2006:

”Analysene og scenarioene viser noen utviklingspotensialer for regionen innenfor transport- og logistikksektoren. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til rammebetingelsene for en slik utvikling. Med unntak av investeringer i terminaler og regionalt veinett har regionen lite herredømme over de viktigste rammebetingelsene i denne sammenheng.

Dette betyr imidlertid ikke at regionen bør innta en passiv og avventende holdning. Regionen bør under denne usikkerheten reagere på utviklingsmuligheter og sjanser innenfor sektoren, eksempelvis ved spørsmål om lokalisering av logistikkaktører, etablering av nye skipsruter, tilrettelegging av godsruiter gjennom regionen.

Etter vår vurdering betyr det at regionen bør legge opp til en incrementalistisk fremgangsmåte (”skritt for skritt”) for utviklingen innen transport- og logistikksektoren, og ikke til en stor fremtidsplan for sektoren. Dette tilsier fokus på noen grunnleggende regionale infrastrukturinvesteringer kombinert med en påvirkning av aktører og planprosesser lokalt og nasjonalt.

En slik ”skritt for skritt” strategi for Stavanger-regionen vil kunne være:

1. Utvikling av terminalstrukturen i Stavanger-regionen. Risavika bygges gradvis ut til en *høyverdig* intermodal¹ terminal (båt/bil) med tilstrekkelig kapasitet og fasiliteter. Videre utvikles Ganddal til en intermodal terminal (bane/bil) med mulighet for utviklingen av logistikkfunksjoner rundt denne terminalen.
2. Utbygging av Terminaltangenten (Riksvei 509 / Fylkesvei 409 m.fl. mellom Dusavik, Risavika, flyplassen og motorvegen) og ny Riksvei 44 Stangeland – Skjæveland (ny forbindelse mellom Riksvei 44 og Europavei 39 sør for Sandnes) prioriteres for å knytte sammen terminalene.
3. Et proaktivt engasjement i forbindelse med Nasjonal Transportplan med spesiell fokus på (a) Havnestrukturen og statens engasjement i havnespørsmål, (b) Tilbringertransport til sjøs og (c) Utbygging av Kyststamveien.

¹ Med intermodal menes her transportkjeder basert på kombinert bruk av minst to forskjellige transportmåter, eksempelvis båt/lastebil, og jernbane/lastebil. Intermodalitet anses som virkemiddel for økte markedsandeler for sjø- og jernbanetransporten i et fremtidig trafikkbilde.

4. Etablering av regionale kompetanse- hhv. dialogfora for godstransport og logistikksektoren.
5. ”Rekruttering” av nasjonale og internasjonale aktører innenfor godstransport- og logistikksektoren til regionen.
6. Overvåking og tilrettelegging av transport- og logistikkfunksjoner tilpasset utviklingen i havbrukssektoren.”

3 Fokus ved oppdateringen av perspektivanalysen

Regionalt, nasjonalt og internasjonalt er det en rekke trender og endringer i rammebetingelser de siste fem årene som gir grunn for en oppdatering:

- Analysen fra 2001 oppdateres mht. utviklingen av den fysiske infrastrukturen (nettverkene og terminalene) regionalt, nasjonalt og internasjonalt i de siste fem årene, og hvordan den er planlagt utviklet i fremtiden.
- Godstransporten, logistikken og dens aktører har gjennomgått betydelige endringer på alle nivå de siste fem år. Endringene berører på en direkte måte regionen og dens potensial for å kunne utvikle knutepunktsfunksjoner.
- Regionens og landets næringsstruktur har vært under endring. I denne sammenheng kan bl.a. nevnes nedgang i tradisjonell vareproduserende industri, endringer og oppgang i petroleumssektoren, vekst i oppdrettssektoren og en generell til dels dramatisk vekst i verdenshandelen.

Notatet er bygget opp på følgende måte:

I kapittel 3 beskrives utviklingen i perioden 2002 – 2005 mht. infrastruktur, transporttilbud til/fra regionen og nøkkeltall for godstransport. Generelle trender i godstransportsektoren mht. vare- og transportstrømmer og aktørbilde presenteres i et tiårs perspektiv i kapittel 4. I kapittel 5 presenteres strategien for utviklingen av Stavangerregionen som knutepunkt. Mulighetene knyttet til en forbedret sjøtransport vektlegges. Anbefalinger for utbyggingen av infrastruktur regionalt og nasjonalt gis i kapittel 6. Notatet avsluttes med et forslag til punkter i en handlingsplan for å få utviklet Stavangerregionen som logistikk-knutepunkt.

4 Utviklingen i perioden 2002 – 2005

Nedenfor gis en kortfattet oversikt for perioden 2002 – 2005 mht. status og planer for utviklingen av relevant infrastruktur og utviklingen i transporttilbudene og godstransport til/fra regionen.

4.1 Status og planer for utvikling av relevant infrastruktur

Utvikling av en formålstjenelig havne- og terminalstruktur er i gang i Stavangerregionen.

Risavika Havn AS² i Sola kommune disponerer kaier og tilhørende arealer som utgjør dagens Sola havn og NorSea basen, samt i tillegg ca 11.000 kvm bygningsmasse. Nye havneavsnitt er under utvikling. Utbyggingen skjer i takt med markedets behov. Risavika Havn vil på sikt disponere ca 650 mål havn og få en kailengde på ca 1650 meter. Fra 2008 vil den internasjonale fergetrafikken flyttes til Risavika Havn. Pr i dag har Risavika en sterk posisjon innenfor offshorerelatert virksomhet og konvensjonell havneaktivitet. Transport av container og unitisert gods via Risavika er i vekst.

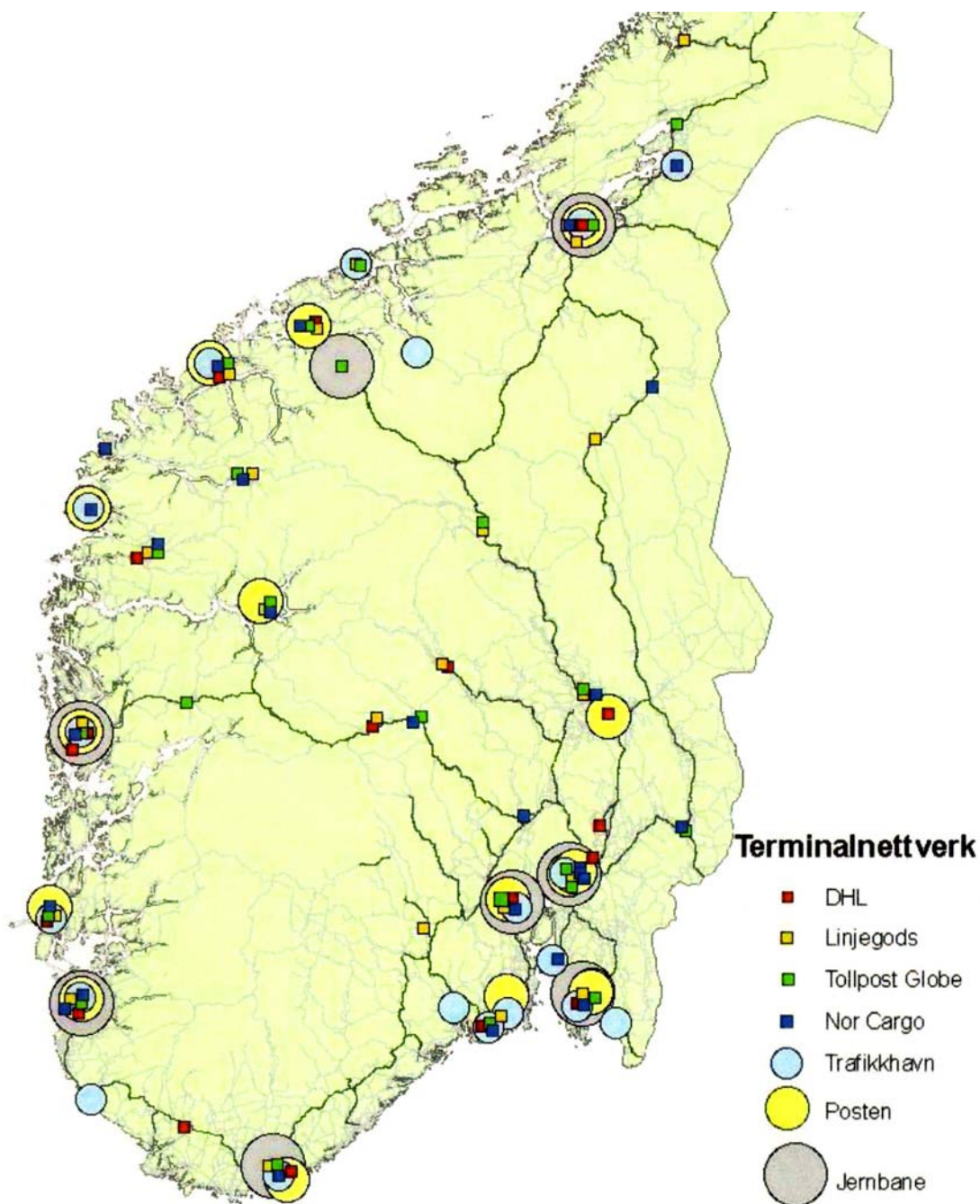
Ny godsterminal for jernbanen i Ganddal (Sandnes kommune) er under utbygging av Jernbaneverket. Terminalen vil åpne i 2008 og erstatte dagens terminal i Paradis i Stavanger. Med åpningen vil CargoNet kunne tilby hyppigere og mer effektive togprodukt i tråd med markedskravene. Terminalen vil eies av Jernbaneverket.

Om to år vil regionen ha etablert de to sentrale intermodale terminalene (båt/bil og bane/bil) som vil kunne betjene den nasjonale og internasjonale transporten av container og unitisert gods til og fra Stavangerregionen på en effektiv og formålstjenlig måte. Ved rasjonell samdrift av disse to terminalene kan en tilby trimodale løsninger (bane, bil og båt).

I tillegg ligger begge terminalene nær Stavanger lufthavn Sola. Med sin infrastruktur er Stavanger lufthavn Sola allerede i dag en viktig ”nr. 2 – flyplass” innen flyfrakt i Norge etter Oslo lufthavn Gardermoen. Lufthavnens videre utvikling som terminal for flyfrakt vurderes i Avinors pågående arbeid med masterplanen for flyplassen.

De fire landsdekkende hovedaktørene i samlastmarkedet i Norge dvs. Linjegods/Schenker, Norcargo/Posten, Tollpost Globe og DHL har regionale terminaler i Stavanger. I tillegg driver Posten med logistikkproduksjon i regionen. Ved siden av Oslo hhv. regionen rundt Oslofjorden som fungerer som nasjonal senter for transport av stykkgoods, unitisert gods og containere, er det kun Kristiansand, Bergen og Trondheim som har en like komplett sett av aktører og infrastruktur.

2 Eierne i Risavika Havn AS er Stavanger Interkommunale Havn IKS med 45 % eierandel, NorSea Group AS (NorSea) med 34 % eierandel og Risavika eiendom (RE) med 21 % eierandel.



Med en formålstjenelig havne- og terminalstruktur på plass vil fokus regioninternt flyttes til utbyggingen av terminaltangenten Mekjarvik/Dusavik – Risavika – Flyplass - Ganddal.

For en effektiv regional og eventuell nasjonal distribusjon vil betjeningen av terminalene i Risavika og Ganddal i all hovedsak være avhengig av veitransport. En rasjonell samdrift av terminalene i forbindelse med trimodale transporttilbud krever også en effektiv regionintern tungtransport mellom Ganddal og Risavika. I tillegg er Tananger og Forus/Lura store næringsområder med høye markedsandeler for personbiltrafikken, noe som skaper til tider dårlige avviklingsforhold for

næringstransportene. Det er et klart behov for utbyggingen av terminaltangente Mekjarvik/Dusavik – Risavika – Flyplass - Ganddal.

Status i planlegging og utbygging av terminaltangente er som følger: Ny riksvei 44 Stangeland – Skjæveland (Sandnes kommune) vil åpnes i 2008 sammen med ny terminal i Ganddal og bidrar til å sikre dens tilgjengelighet for næringstrafikken. I gjeldende handlingsprogram for Nasjonal Transportplan for perioden 2006 – 2009 er det ikke satt av midler til Riksvei 509 Terminaltangente. Prosjektet Riksvei 509 Terminaltangen Sola (Sømmevågen vest) er imidlertid omtalt som et aktuelt prosjekt i perioden 2010 – 2015 og med finansiering av bompenger (30 mill. kr). Dette er i samsvar med revidert handlingsplan for Nord-Jæren for perioden 2005 – 2011 der prosjektet er tatt med mot slutten av perioden. Riksvei 509 Terminaltangente Randaberg er imidlertid ikke omtalt i handlingsprogrammet. Et annet forhold er at den nordre delen av Terminaltangente er fylkesveg i dag. Det er foreløpig ikke gjennomført en formell prosess om eventuell omklassifisering fra fylkesvei til riksvei. Riksvei 510 Solasplitten inngår i hovedveinettet på Nord-Jæren og vil samvirke nært med Terminaltangente. Prosjektet skal finansieres med bompenger og er forutsatt gjennomført i perioden 2006 – 2009. I tillegg er behovet for en tilknytting av terminal Ganddal vestover mot Europavei 39 (ny Riksvei 505) under vurdering.

Parallelt med utvikling av Risavika og Ganddal bør utbyggingen av terminaltangente forseres. En vil alternativt stå i fare for at det regioninterne veinettet utvikler seg til et hinder for en optimal drift og utvikling av begge de sentrale terminalområdene.

Utvikling til knutepunkt innen logistikk krever høy standard på de nasjonale transportkorridorene til/fra Stavangerregionen

Utbyggingen av transportkorridorene 3 (Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger) og 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) er av sentral betydning for å kunne videreutvikle Stavangerregionen sin rolle som knutepunkt innenfor logistikk. Det er behov for en forsert utbygging av E 39 Bergen – Stavanger - Kristiansand med et spesielt fokus på kryssingen av Boknafjorden (prosjektet Rogfast). Sørlandsbanen må tilpasses behovene for økt godstransport. I tillegg må fastlandsforbindelsen mellom Jæren og Ryfylke (prosjektet Ryfast) forseres med sin betydning for utviklingen av oppdrettsnæringen i Ryfylke.

Transportpolitikken i den Europeiske Union fokuserer i økende grad på sjøtrafikkens betydning og potensial

EUs politikk for utvikling av infrastrukturen for transport fokuserte inntil et par år siden nesten utelukkende på landtransport. Utviklingen av transeuropeiske nettverk var derfor begrenset og omfattet for Nordens vedkommende i hovedsak utbyggingen av infrastruktur i triangelen Stockholm – Oslo – København. Økt fokus på mulighetene innenfor sjøtransport har resultert i et fokus på å opprette høyattraktive transportkorridorer til sjøs ("Motorways of the Sea"), og etablering av tilskuddsordninger for sjøveis transporttilbud (programmet "Marco Polo"). Via EUs

INTERREG-prosjekt Northern Maritime Corridor II er Stavangerregionen engasjert i utviklingen av det europeiske samarbeidet innenfor feltet.

4.2 Transport til/fra regionen – utvikling siden 2001

Utviklingen i godstransporten er generelt sett preget av høye vekstrater. I hele landet ble det registrert en årlig vekst i godstransportarbeidet fra 1990 til 2002 på 4,3 prosent (Nasjonal Transportplan 2006 – 2015, kilde: Statens vegvesen, region sør, 2006). Vekstratene har økt mot slutten av registreringsperioden. Veksten innen containertransport er enda større. Siden 1980 har containertransporten på verdensbasis vokst med 9,5 % årlig. Lignende vekstrater forventes også i fremtiden. Som tommefingerregel gjelder at 1 % økonomisk vekst genererer 3 % vekst i containertransport (kilde: Jung, 2006). Trenden er også tydelig å spore i Norge.

Tungtransport; Veksten i perioden i 2002 – 2005 var i Rogaland fylke på mer enn 15 prosent (kilde: Statens vegvesen). Storparten av lastebilbaserte transport er lokale transport innenfor en økonomisk region. I følge SSBs lastebilstatistikk er totredjedeler av turene kortere enn 30 kilometer og bare 7 prosent er lengre enn 200 kilometer. Generelt sett oppnår lastebilene relativ høyere markedsandeler ved langtransport av tidskrittisk og /eller verdifullt gods. E 39 fungerer som hovedtransportåre til/fra Stavangerregionen. Knappe 40 prosent av alle vogntog/semitrailertransportene som bruker fergetilbudet til kontinentet i Kristiansand går eller kommer fra Vestlandet (kilde: Statens vegvesen, region sør).

Jernbanetransport; Produksjonsstrukturen til/fra regionen forble stort sett uforandret i perioden 2002 – 2005 (4 togpar mandag til fredag, med Stavanger og Kristiansand som bindeledd på Sørlandsbanen). Det ble registrert 16 prosent vekst (målt i antall TEU³) i antall transporterte container og vekselflak i perioden 2002 – 2005 (kilde: CargoNet). Med ny produksjonsstruktur ved åpningen av terminalen i Ganddal, kan det forventes realisert et større potensiale for overføring av gods fra E18/E39 til Sørlandsbanen.

Sjøtransport; Linjetilbudet til/fra regionen ble noe forandret i perioden 2002 – 2005. Nor Lines ble etablert som eget selskap i 2005 etter Postens oppkjøp av NorCargo. Et oppgradert rutetilbud mellom Stavangerregionen og Nederland hhv. England ble iverksatt i 2005 av SeaCargo, og Color Line etablerte et nytt fergetilbud mellom Bergen – Stavanger - Hirtshals i 2005. Stavanger Interkommunale Havn kan konstatere vekst i transport av container og unitisert gods samme periode. (kilde: SSB).

Lufttransport; Linjetilbudet til/fra regionen ble stort sett uforandret i perioden 2002 – 2005. Det kan konstateres en nedgang i transport av frakt og post i perioden 2002 – 2005 (kilde: Avinor).

3 TEU er forkortelsen for *Twenty Feet Equivalent Units*.

I sum kan det konstateres en kontinuerlig vekst (i tonn hhv. antall transporterte enheter) hos alle transportmidler (med unntak av lufttransporten) i perioden 2002 - 2005. Markedsandelene de ulike transportmidlene imellom synes ikke i særlig grad endret. Båttransporten står for den absolutte brorparten av den samlede transporten inn og ut av fylket (målt i tonn), med en markedsandel på over 90 prosent ved import og eksport mellom utlandet og Rogaland (målt i tonn). Veksten er et resultat av en generell positiv økonomisk utvikling i Norge i samme periode, av økt internasjonal arbeidsdeling og handel og at Stavangerregionen har en sterk befolknings- og sysselsettingsmessig vekst.

4.3 Noen generelle trender i godstransportsektoren

Økte volum og endrete transportstrømmer

Som nevnt ovenfor kan en i fremtiden regne med betydelige årlige vekstrater innen godstransporten generelt og med enda høyere rater for transport av container og unitisert gods spesielt. Bakgrunnen for denne utviklingen som også omfatter Norge med sin særdeles åpne økonomi, er en generell økende verdenshandel, flytting av produksjon til andre land og verdensdeler og en stadig økende internasjonal arbeidsdeling.

Vestlandet, Rogaland fylke og Stavangerregionen vil i årene som kommer med stor sannsynlighet oppleve en sterk vekst i godstransporten. I perioden fra 2000 til 2010 hhv. 2020 er det prognostisert for Rogaland fylke en vekst på 19 hhv. 43 prosent i eksporter til utlandet og 31 hhv. 80 prosent vekst i importen fra utlandet (kilde: NEA). Lignende vekstrater er anslått for Hordaland og resten av Vestlandet. Muligens er utviklingsdynamikken i verdenshandelen noe undervurdert i disse prognosene slik at en kan regne med enda høyere vekstrater. Dessuten er markedsveksten i øst, særlig i Russland, Øst-Europa og Asia ellers undervurdert. Handelstygdepunktene er i ferd med å forskyve seg østover også for Norges vedkommende.

Overbelastede havner internasjonalt – nye sjanser for regionale havn

Den enorme veksten i containertrafikken til sjøs har etter hvert resultert i kapasitetsproblemer i noen sentrale havner. Rotterdam, Antwerpen og Southampton er europeiske havner med vekstproblemer og med ventetider på inntil 60 timer for å få lasset eller losset containerbåter (Oldenburg, 2006). Det påvirker igjen kvaliteten i tilbringer(feeder-) tjenestene.

Samtidig posisjonerer de mindre havn seg mht. konsolidering av gods og med ulike konsept for betjening av sitt "hinterland". Denne konkurransen tar ikke lenger hensyn til landegrensler slik at tradisjonelle Nasjonalhavner får økt konkurranse. Göteborgs strategi om å konkurrere om transporten rettet mot Osloregionen er i så henseende illustrerende (Wormnes, 2006).

En bevisst utvikling av feeder-tjenester og rutetilbud i nærsjøfarten rettet mot voksende markeder og ikke overbelastet (havne)infrastruktur kan gi interessante perspektiv for utviklingen av en regional havn som Risavika.

Færre og større aktører innenfor logistikken

Nasjonalt og internasjonalt preges bransjen av omfattende konsolideringsprosesser. Resultatet er færre og større enheter innenfor alle sider ved godstransporten og logistikk. Et fåtall aktører er kapital-, kompetanse- og ressurssterke nok for å kunne svare på bedriftenes transport- og logistikkbehov på et systemnivå. Som allerede nevnt har vi kun fire landsdekkende hovedaktører i samlastmarkedet i Norge; Linjegods/Schenker, Norcargo/Posten, Tollpost Globe og DHL. Det er disse aktørene som oftest bestemmer valg av transportmiddel og terminalstrukturen. Vil en påvirke regionens utvikling som knutepunkt innenfor logistikk må en søke å påvirke denne type aktører.

5 Knutepunkt Stavangerregionen – en stor mulighet basert på bedre sjøtransport

Utviklingen av Stavangerregionen til et knutepunkt innenfor logistikk og transport må i stor grad baseres på mulighetene en bedre sjøtransport i et nasjonalt og europeisk perspektiv vil kunne gi.

Argumentene for en slik utvikling er

- Sjøveien med Stavangerregionen som knutepunkt kan være et strategisk grep på nasjonalt nivå for å avlaste det sentrale Østlandet som et nasjonalt knutepunkt innenfor logistikk. Risavika kan løse/håndtere nasjonale logistikkproblemer på lengre sikt.
- Geografisk ligger Stavangerregionen svært godt plassert med hensyn til videre distribusjon både nordover og østover i landet. Stavangerregionen er godt plassert i forhold til kontinentet og Storbritannia med korte avstander særlig i Nordsjøbassenget og til Østersjøen.
- Utviklingen av logistikkfunksjoner vil skape nye næringsveier i regionen og bidra til å bedre konkurransevilkårene for det regionale næringslivet.

Forutsetninger for en slik utvikling er

- Volumøkning og konsolidering innenfor godstransporten er helt nødvendig for å kunne etablere Stavangerregionen som et konkurransedyktig knutepunkt innen logistikk. Økt volum vil tvinge fram mer effektive og nye løsninger. Leveringspresisjonen knyttet til sjøtransporten oppfattes som det viktigste kriterium som må oppfylles for å få nye kunder og hindre kundetap.
- Kapasiteten til videre distribusjon regioninternt og til/fra regionen må bedres. E 39 (Kyststamveien) inkludert Rogfast må bygges ut så raskt som mulig som nasjonal tilbringeråre til/fra Stavangerregionen. Utviklingen av den regioninterne infrastrukturen for transport skjer koordinert på tvers av kommunegrensene

innenfor det regionale samarbeidet Transportplanen for Jæren. Relevante prosjekt regioninternt for gods- og næringstransporten bør prioriteres innenfor samarbeidet.

- Logistikken innenfor petroleumssektoren kan være en drahjelp for utviklingen av nye logistikk-konsept innenfor industrien ellers i Stavangerregionen (ikke tidskritisk gods).
- Utvikling av en strategi innenfor de logistikksegment regionen ønsker å spesialisere seg på.

6 Anbefalinger for utbyggingen av infrastruktur regionalt og nasjonalt

Anbefalinger for utbyggingen av infrastruktur regionalt og nasjonalt kan sammenfattes i fem punkt:

1. Risavika havn utvikles til hovedterminal i Rogaland for sjøveis transport av stykkgoods og unitisert gods. Terminalen må kunne driftes døgnet rundt. Arealbruken rundt Risavika må være restriktiv, og arealreserver kan ved behov sikres. Strategier må utvikles for å sikre tilgjengeligheten for godstransporten til/fra Risavika. Konkurrerende infrastruktur regioninternt bør ikke bygges ut. Konkret bør nytt havneavsnitt i Luravika i Sandnes kommune ikke bygges ut som havn for stykkgoods og container.
2. Ganddal terminal utvikles til hovedterminal i Rogaland for jernbanens transport av stykkgoods og unitisert gods. Terminalen må kunne driftes døgnet rundt. Arealbruken rundt Ganddal må ikke tillates å komme i konflikt med funksjonen som knutepunkt. Arealreserver må ved behov sikres.
3. Stavanger lufthavn Sola utvikles til hovedterminal for luftfrakt i Rogaland og på nasjonalt nivå. Terminalen må kunne driftes med maksimale åpningstider.
4. Med en formålstjenelig havne- og terminalstruktur på plass må terminaltangenten Mekjarvik/Dusavik – Risavika – Flyplass – Ganddal realiseres i sin helhet så raskt som mulig.
5. Infrastrukturen i de nasjonale transportkorridorene Trondheim – Ålesund – Bergen – Stavanger og Stavanger – Kristiansand – Grenland – Oslo må oppgraderes. (1) Det er behov for en forsert utbygging av E 39 Bergen – Stavanger - Kristiansand med et spesielt fokus på kryssingen av Boknafjorden (Rogfast). (2) Sørlandsbanen må tilpasses behovene for økt godstransport. Langs Sørlandsbanen mellom Stavanger og Oslo må det etableres tilstrekkelige kryssingsspor i antall og lengde. (3) I tillegg må prosjektet fastlandsforbindelsen mellom Ryfylke og Jæren (Ryfast) forseres med sin betydning for utviklingen av oppdrettsnæringen i Ryfylke. (4) Inntil prosjektene Rogfast og Ryfast er realisert

må fergetilbudene i begge relasjoner utvikles raskest mulig med målsettingen om å tilby best mulig standard for gods- og næringstransporten.

7 Punkter i en handlingsplan for å få utviklet Stavangerregionen som logistikk-knutepunkt

En handlingsplan for å få utviklet Stavangerregionen som knutepunkt innenfor logistikk bør inkludere følgende punkt:

1. Regionen må vise et sterkt og proaktivt engasjement for å få etablert raskest mulig en formålstjenelig infrastruktur i og til/fra Stavangerregionen (terminaler, vei- og jernbanenett). Fremdriften i planlegging og utbygging av slik infrastruktur overvåkes kontinuerlig. Relevante overordnede planer søkes utviklet i rett retning (Transportplan for Jæren, Fylkesdelplan for samferdsel, Nasjonal Transportplan med fokus på transportkorridorene Oslo – Stavanger og Stavanger – Bergen - Trondheim).
2. Stavangerregionen må arbeide for at Risavika får status som nasjonalt knutepunkt for sjøtransport i relevante nasjonale dokument.
3. Arbeidet for etablering av nye sjøveis rutetilbud til/fra Risavika prioriteres regionalt.
4. Det må tilrettelegges for økt flyfrakt via Stavanger lufthavn Sola.
5. Nasjonale og internasjonale aktører innenfor godstransport- og logistikksektoren forsøkes rekruttert til regionen.
6. Et regionalt møtested for aktører og investorer innenfor logistikk bør opprettes med formålet om å utvikle Stavangerregionen som knutepunkt innenfor logistikk. Strategien, handlingsplan, tiltak under planlegging og gjennomføring, markedsføring og relevant informasjon bør presenteres løpende i en Web-basert regional logistikkportal. Regionen bør utvikle en ”one stop shop” for aktiviteter rettet mot logistikksektoren i Stavangerregionen.

Referanser

Data – og analysemateriale i EU-INTERREG prosjektene Northern Maritime Corridor I og II (siden 2002) og Nordic Transportpolitical Network (2003 – 2005).

Eidhammer, O. m.fl., *Stykkogdsterminaler i Norge – Strukturer og nøkkeltall*, TØI-rapport 785/2005, Oslo.

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

Heinzerling, G., *Stavanger-regionen som nasjonalt logistikk-knutepunkt – Faktagrunnlag*, RF-arbeidsnotat 2004/221, Stavanger.

NEA, Data delivery for the Northern Maritime Corridor, Rijswijk, 2003.

Oldenburg, B., *Containerflut stellt Häfen vor Probleme*, artikkel i Internationales Verkehrswesen 04/ 2006, Hamburg.

Rogaland fylkeskommune, *Fylkesdelplan for jernbanen i Rogaland 2002 – 2011*, Stavanger 2001.

Rogaland fylkeskommune, *Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004 – 2015*, Stavanger 2003.

Rogaland fylkeskommune, *Fylkesdelplan for E39 Kyststamvegen - Boknafjordkryssingen*, Stavanger 2004.

Samferdselsdepartementet, *Nasjonal Transportplan 2006 – 2015*, 2004, Oslo.

Stavangerregionen Næringsutvikling, *Strategisk Næringsplan 2005 – 2020*, Stavanger 2005.

Statens vegvesen, Region Sør, Strategistaben, *Strategi for næringslivets godstransporter i Region Sør*, utkast til rapport, Arendal 2006.

Wormnes, A., *Göteborgs Hamn AB: Har vilje og evne til å bli Oslos containerhavn*, artikkel i Samferdsel 04/ 2006, Oslo.

Internett

www.avinor.no

www.northernmaritimecorridor.no

www.nsb.no

www.ssb.no

www.vegvesen.no/fakta/statistikk