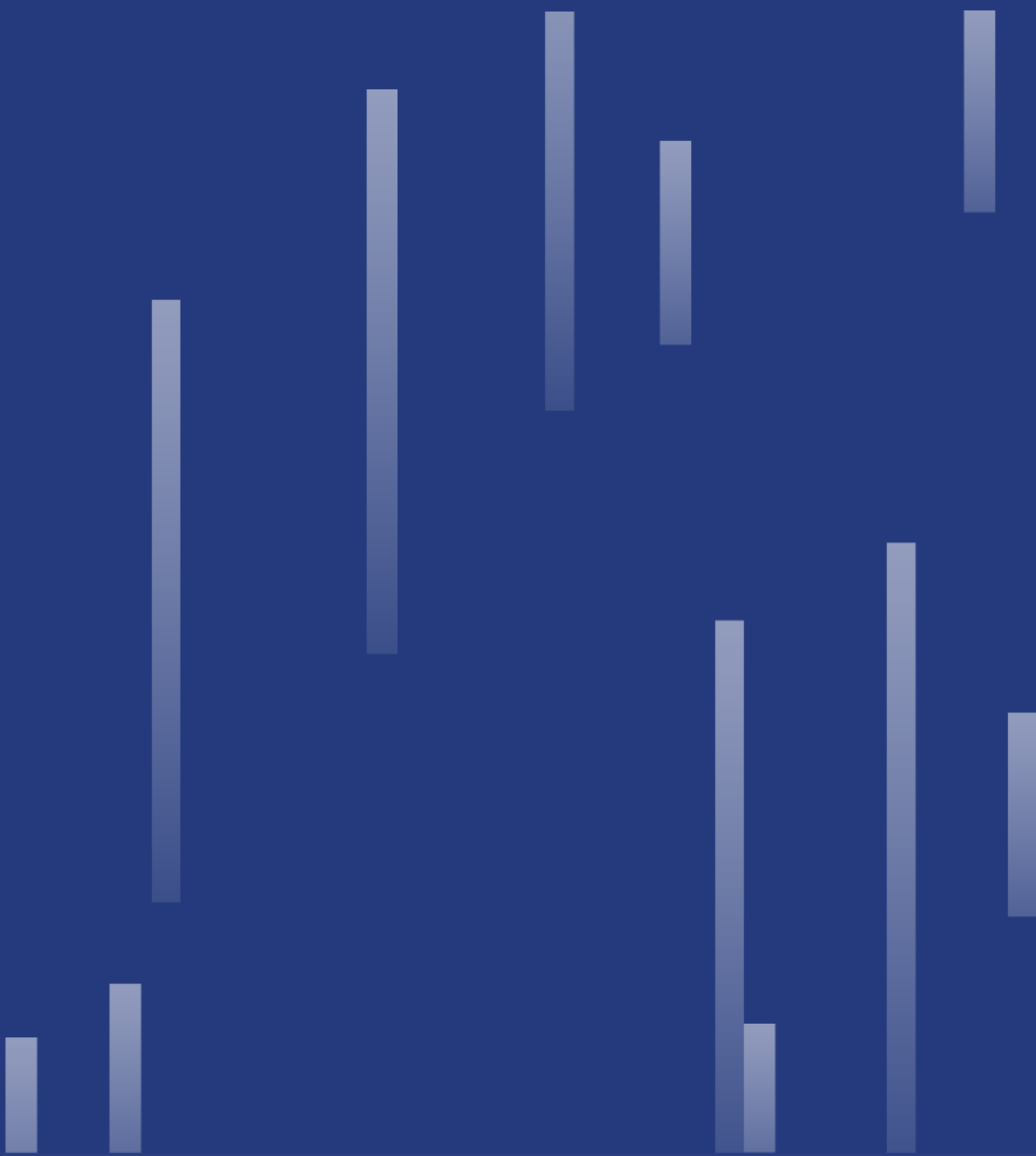


Vedlegg 5

Næringstransport langs Transportkorridor vest



1 Innhold

1	Innledning	2
2	Godstransport i Sør-Rogaland	2
3	Risavikas tilknytning til stamvegnettet (terminaltilknytning)	4
4	Innspill fra næringen i møter høsten 2020 og våren 2021	5
5	Fylkeskommunens vurdering av innspill	6
6	Referanser	7
7	Skriftlige innspill fra næringen	7

1 Innledning

Dette vedlegget handler om næringstransportens behov på Transportkorridor vest. Første del gir oversikt over godstransporten i Sør-Rogaland og betydningen av Risavika havn. Risavika havn håndterer den største godsmengden innenfor havnedistriktet Stavanger havn IKS og ligger sentralt plassert på strekningen. Videre presenteres innspill Stavangerregionen Havn IKS og sentrale aktører i transportnæringen som er knyttet til Risavika, har gitt i møter angående utredningen om Transportkorridor vest høsten 2020 og våren 2021. Til slutt i vedlegget følger skriftlige innspill fra Stavangerregionen havn IKS og næringsaktører knyttet til Risavika.

2 Godstransport i Sør-Rogaland

Det ble i 2018 gjennomført en stor godsundersøkelse. (Asplan Viak, 2018). Denne viser en stabil utvikling i transportmiddel-fordelingen av gods transportert til og fra Rogaland. Størstedelen av godset transporteres på veg (rundt 60 prosent), 10 prosent av godstransporten går på bane og vel 30 prosent via havnene (unntatt bulktransport). Det har vært en positiv trend mht. samlet transportvolum i perioden 2010 – 2017, selv om en i Sør-Rogaland hadde en svakt nedadgående tendens i perioden 2015 – 2016.

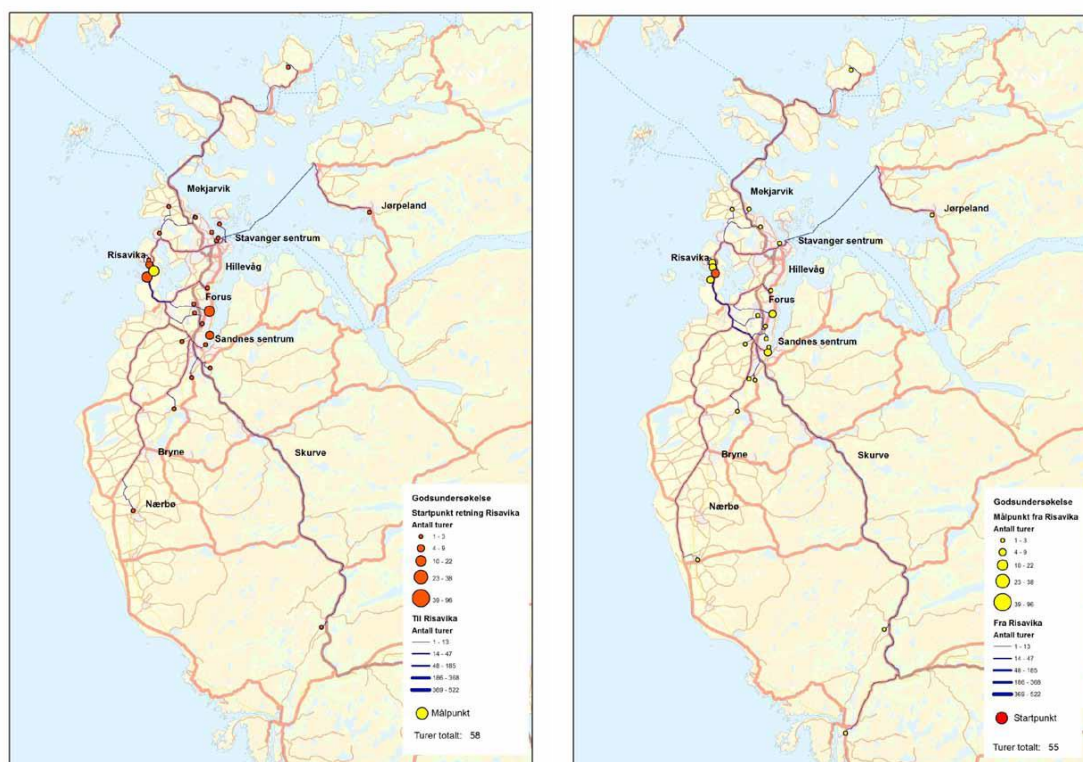
Det er en ambisjon at gods skal overføres veg til sjø og bane. Rapporten fra Godsundersøkelsen peker på at det flere barrierer som hindrer overføring fra veg til sjøs. En av utfordringene er at en overgang til godstransport på sjø vil kreve mer konsolidering av gods. Dette må innebære at havner samarbeider - enten ved at det blir færre havner, eller ved at nedslagsfeltet til hver havn utvides ved at det bygges bedre veier (Asplan Viak, 2018, s. 114).

Godsundersøkelsen i 2018 gjorde ingen tellinger av næringstransporten knyttet til Risavika havn, men dette ble gjennomført som del av tilsvarende godsundersøkelse i 2011 og 2012. Der kom det frem at næringstrafikken primært valgte fv. 409 Kvernevik mellom Risavika og Mortavika for transport til og fra nordfylket. Den gangen var ikke Solasplitten bygget, og trafikksituasjonen på sørtangenten ble ytterligere forbedret da E 39 Eiganestunnelen åpnet i 2020.

I tillegg til tellinger ble det som en del av godsundersøkelsen i 2011 gjennomført en undersøkelse for Risavika og Sola Havn. Formålet var gi et bedre bilde av havnenes omland og hvilke varer som ble transportert til og fra terminalene.

Terminalundersøkelsen viste at mengden gods transportert mellom Risavika og nordfylket var begrenset. Størsteparten av transporten ut fra og inn til Risavika var knyttet til områdene sør for havnen.

Figurene under viser kjørerutene som ble kartlagt til og fra terminalene. Den første viser opprinnelsessted og kjørerute til Risavika havn, mens den andre figuren viser ruten fra havnen til destinasjonsstedet.



Figur 1 (t.v.) Opprinnelsessted og reiserute for næringstrafikk til Risavika Havn (Statens vegvesen, 2012) og Figur 2 (t.h.) Opprinnelsessted og reiserute for næringstrafikk til Risavika Havn (Statens vegvesen, 2012)

Tallene fra 2011 viser at ca. 70 prosent av godset fra Risavika går i retning sør. Det er ikke gjennomført tilsvarende tellingen i påfølgende år, men Rogaland fylkeskommune har hentet ut trafikk tall via bompengeselskapet Ferdes bomstasjoner for punktene Fv409 nord for Kvernevik ring nord og for Rv509 sør for Kontinentalvegen. For hele 2019 gir dette følgende tall for tunge kjøretøy (busser i rutetrafikk er trukket fra):

- Fv. 409 nord for Kvernevik ring nord finner ca. 350/per dag (sum begge retninger).
- Rv. 509 sør for Kontinentalvegen finner vi ca. 950/per dag (sum begge retninger).

Disse tallene viser at i 2019 gikk ca. 75 % av godstransporten sørover og 25 % nordover. Dette samsvarer godt med den fordelingen som kom fram i godsanalysen i 2011-2012, hvor det ble registrerte at 70% av godstransporten gikk sørover. Tallene fra 2019 er vist i tabellen under.

Tabell 1 Døgntrafikk basert på passeringer i bomstasjoner, 2019 (tallene er hentet fra Ferde)

	ÅDT totalt	ÅDT tunge kjøretøy (minus buss i rute)
Rv. 509 Tanangervegen mot Risavika fra sør (sum begge retninger)	14200	952
Fv. 409 Kvernevikveien mot Risavika fra nord (sum begge retninger)	7435	335

3 Risavikas tilknytning til stamvegnettet (terminaltilknytning)

Det er et nasjonalt mål å legge til rette for at næringslivet tilbys effektive transporter med lave transportkostnader på en miljøvennlig og sikker måte (Nasjonal transportplan 2018-2029). De viktigste havnene skal derfor ha god tilknytning til stamvegnettet. For Risavika betyr dette bedre forbindelse til E39.

I rapporten «Veiutbedring sin betydning for sjøtransportens effektivitet og konkurranseevne», utført av Oslo Economics og Flowchange (2018) på oppdrag av Kystverket, viser at utbedring av tilførselsvei til havn vil gi lavere transportkostnader for godstransporten som følge av høyere hastighet og mer forutsigbarhet, og at dette vil kunne føre til noe godsoverføring fra veg til sjø. Samtidig peker rapporten på at tilførselsveien i det store bildet står for en marginal del av den totale transportkostnaden i et sjøtransporttilbud. Av andre effektivitetsbarrierer nevnes åpningstider i havn, begrensede arealer i og i nær tilknytning til havnen, ventetid til å komme inn på terminalen og ventetid inne på terminalen. I rapporten er Risavika havn trukket fram som en av de havner hvor tilførselsveiens betydning for godstransportens effektivitet er høyest. Det anslås at en utbedring vil kunne gi en årlig besparelse i transportkostnader på 6 – 10 prosent. I rapporten er Rv 509 sør til Sola lufthavn og videre mot Forus og E39 er beskrevet som den mest brukte tilførselsveien og Forus og Sandnes (Ganddal) er utpekt som markedstyngdepunkt.

4 Innspill fra næringen i møter høsten 2020 og våren 2021

I arbeidet med utredningen om Transportkorridor vest er det gjennomført møter med representanter fra næringen og Stavangerregionen Havn IKS i november 2020 og i mars 2021. Formålet med møtene har vært å informere om utredningen og arbeidsprosessen, og å lytte til innspill og betraktninger knyttet til nåværende og fremtidig behov på strekningen. I tillegg til bidrag i møtene har næringen og Stavangerregionen havn IKS gitt skriftlige innspill ved et brev datert 1.des. 2020 og et notat om framtidig behov, datert 24.02.2021. Disse er samlet på slutten av dette vedlegget.

Fra Stavangerregionen havn og transportnæringen kommer det tydelig fram at Transportkorridor vest (både TKV nord og sør) anses som svært viktig. Blant annet er følgende trukket fram:

- Regional havne og næringsutvikling er forankret i overordnede planer og næringen og havnen er avhengig av forutsigbarhet. Det vises til en positiv utvikling, høye ambisjoner og store investeringer siden Risavika havn ble etablert i 2008. Aktørene opplever at regionen har støttet opp under målsetningen om Risavika som Norges mest effektive havneterminal, og viser til forankring blant annet i Regionalplan Jæren 2050 og potensiale for arealmessig vekst, nyutvikling og nye kailinjer i gjeldende kommuneplaner. Næringen mener videre at utbygging av TKV har vært et premiss for etablering av virksomheter i området rundt Risavika – blant annet opprettelsen av et logistikk-cluster. Dersom utviklingen av TKV Nord skrinlegges, vil det gi en betydelig forringelse av effektiviseringseffekten for distribusjon og innhenting av gods til og fra Risavika. Arealmessige utviklingsmuligheter i Merkjarvika og optimaliseringen av basen i Dusavika er også trukket fram.
- Næringen forventer vekst i godstransporten og mener at tilførselsvegene må legges til rette for dette. En nedgang/ redusert vekst i oljerelatert virksomhet endrer ikke på aktørenes forventninger om økt næringstransport til/fra Risavika. Det er blant annet forventning om vekst i næring knyttet til havbruk, og det pekes på at Rogfast gir en forventning om økt etterspørsmål nordover.
- Sør-tangenten oppleves som lengre og næringstransporter opplever flaskehalser i overgangen Solasplitten – E39 og på nordsiden av Eiganestunnelen.
- Viktigheten av korrekt data i analyser poengteres, og Stavangerregionen havn IKS og næringen mener at det bør legges stor vekt på kvalitative vurderinger knyttet til fremtidens utvikling.
- Samtidig som næringen og havnen er tydelige på viktigheten av at TKV Nord blir realisert, er det gitt uttrykk for at de er åpne for å se på alternativer i den nordlige tangenten. I så tilfelle mener de at det vil være viktig å sette seg ned sammen for å finne løsninger som er gode nok. Prosessen som har vært

gjennomført i forbindelse med kostnadsreduksjon i Kontinentalvegkrysset er trukket fram som vellykket.

5 Fylkeskommunens vurdering av innspill

Det er forståelig at næringen ønsker en effektiv tilknytting fra Risavika både i retning sør og nord. Likevel viser trafikk tallene tydelig at den søndre delen er av klart størst betydning. Det er et relativt beskjedent antall tunge kjøretøy som kjører eller kommer nordfra. Opprinnelsessted og destinasjonssted for gods fra/til Risavika havn er først og fremst virksomheter som er lokalisert på sør for havnen. Fordelingen av kjøretøy mellom retning sør og nord har forholdt seg relativt stabil fra 2011 – 2017, og etter fylkeskommunens oppfatning er det ikke grunn til å forvente at denne fordelingen vil endre seg nevneverdig i framtiden.

I arbeidet med utredningen er det tatt utgangspunkt i objektive tall fra godsundersøkelsen i 2011, samt 2019-tall fra bomselskapet Ferde. I tillegg har Norconsult basert seg på framskrivninger gitt i rapporten «Fremtidens transportbehov» fra TØI (2019) som omfatter framskrivninger av person- og godstransport 2018-2050. Se også kap. 3.1. i hovedrapporten om TKV som beskriver hvordan nullvekstmålet tar høyde for en betydelig økning i godstransporten i Rogaland fram mot 2050.

Næringen peker på at tungtransporten i dag går gjennom tett bebygde områder, hvor myke trafikanter ferdes og at TKV skal bidra til å minimere denne ulempen. Fylkeskommunen mener imidlertid det vil være vanskelig å slå fast i hvilken grad TKV Nord vil bidra til å bedre dette. På grunn av arealutviklingen som er planlagt i området ved Nore Sunde og parallellføringen med Bussveien kan det være naturlig å anta at mulige konflikter mellom myke trafikanter og tungtransport på nord-tangenten vil kunne øke i framtiden. Planene for TKV vil på enkelte steder bidra med mer trafikksikre krysningspunkt, men slike tiltak trenger ikke nødvendigvis å være knyttet til en full realisering av TKV Nord.

Et viktig poeng for næringen er at det i mange år har vært en forventning at hele TKV skulle realiseres. Dette har gitt forventninger til bransjen, og bidratt til at bedrifter har valgt å etablere seg i Risavika og Tananger. Det er riktig at regionalplanen angir et høyt ambisjonsnivå når det gjelder tilrettelegging for næringstransport på både sør- og nord-tangenten. Samtidig var regionalplanen også tydelig på at Transportkorridor vest ikke utelukkende skulle være et næringsprosjekt, men et helhetlig transportkonsept som også hadde til formål å bidra til å dreie transportmiddelfordelingen mot kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Dette ble i enda større grad tydeliggjort da Bussveien kom inn som premissleverandør i 2016, og har siden den gang kommet

tydelig til uttrykk i planene. Fylkeskommunen har forståelse for næringen og Risavika havn sine synspunkt og ser at konsekvensene ved å ikke realisere TKV Nord vil kunne være en ulempe for næringen som er tilknyttet havnen. Samtidig er det nødvendig at fylkeskommunen gjør en vurdering basert på alle trafikantgrupper. Det kan også påpekes at Risavika havn opererer et konkurranseutsatt marked. I Rogaland er også havnene i Eigersund (Eigerøy havn) og Karmøy (Karmsund) kategorisert som stamnetthavner, og ved utbyggingen av TKV Sør er det – uavhengig av hva som skjer på TKV Nord – investert betydelige midler i tilførselsveger til Risavika.

6 Referanser

Asplan Viak. (2018). *Godstransport i Rogaland 2018*. Bergen: Statens vegvesen.

Oslo Economics; Flowchange. (2018). *Veiutbedring sin betydning for sjøtransportens effektivitet og konkurranseevne*. Oslo: Oslo Economics.

Statens vegvesen. (2012). *Godstransport i Sør-Rogaland*. Statens vegvesen.

7 Skriftlige innspill fra næringen

Videre følger brev fra Stavangerregionen havn IKS datet 01.12.2020 og et notat om betydningen av fullføring av Transportkorridor vest fra NHO Logistikk og Transport Rogaland, Logistikkforeningen, Stavangerregionen Havn IKS, Norges Lastebileier-Forbund Agder/Rogaland, Næringsforeningen i Stavaner-regionen/Ressursgrupe Risavika, datert 24.02.2021.



Rogaland fylkeskommune
Samferdselsavdelingen

Prosjektgruppe for utredning TKV nordre trasé Sundekrossen-Finnestad
Avdelingssjef Gottfried Heinzerling

Sendes pr e-post

**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

Vår ref.:
2020/2017

Dato:
Stavanger, 1. des. 2020

TRANSPORTKORRIDOR VEST – MERKNAD TIL PRIORITERING AV FERDIGSTILLELSE

Det vises til møte den 9. november mellom logistikk- og transportøraktører, Stavangerregionen Havn IKS («SRH») og prosjektgruppen som utarbeider rapport til Styringsgruppen i Bymiljøpakken om nordre del av Transportkorridor Vest («TKV») for strekket Sundekrossen-Finnestad/Dusavik. Møtet ble fulgt opp med et brev fra aktørene.

Den 10. november tok SRH kontakt med en av prosjektgruppemedlemmene for å avklare spørsmål til en omtalt mulig omklassifisering av Riksveg 509 til Fylkesveg, og for å formidle SRHs bekymring og anmodning om at rapporten må ivareta helhetsbetydningen av TKV.

SRH vil med dette merknadsbrevet gi uttrykk for forankring og behov for å prioritere ferdigstillelse av TKV til påkobling til E39 i nord.

Regional havne- og næringsutvikling forankret i overordnede planer

Tidligere Risavika Havn AS er kjøpt opp 100 % av SRH og inngår nå i det offentlige havneselskapet, som eies av kommunene Stavanger, Sola og Randaberg. Det strategisk viktige grepet med å flytte godshavnen og utenriks fergetrafikk fra Stavanger sentrum til Risavika ble gjort med en forventning til at vegmyndigheten tok ansvar for en godt tilrettelagt veginfrastruktur.

Risavika havn er en stamnetthavn som i regionalt og nasjonalt planverk og strategier har høy prioritet. *Nasjonal Havnestrategi* omtaler at staten har et særskilt ansvar for å binde stamnetthavner til hovedvegnettet.

Utvikling av Risavika havne- og næringsområde har kunnet bli realisert fordi private og offentlige aktører har stått sammen i troen på at dette er et riktig område for et intermodalt godsknutepunkt for regionen, og at det sammen med utenriks fergetrafikk, leveranser til aktiviteter i Nordsjøen og andre relaterte leverandører og maritime aktører, samlet sett har bidratt til høy investeringsvilje.



To viktige elementer i *Nasjonal havnestrategi* i relasjon til dette er omtalt under overskriften «Satsinger i nasjonal havnestrategi»:

- **Utvikling av effektive, intermodale knutepunkter gjennom styrking av stamnetthavnregimet**
Utvikling av intermodale knutepunkt er et sentralt virkemiddel for å styrke sjøtransportens konkurranseevne. Derfor skal stamnetthavnregimet forbedres og forsterkes. Kommuner med stamnetthavn som legger frem planer for havneutvikling og havneprioritering vil bli vurdert i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan. Målet er å stimulere til proaktive havner og havneiere, og prioritere statlige infrastrukturmidler der det er lokalt engasjement.
- **Legge til rette for sterkere og mer robuste havner**
Havnesamarbeid kan bidra til at sjøtransportens konkurranseevne styrkes gjennom økt transportkvalitet og/eller redusert pris. Det er derfor ønskelig at det utvikles rasjonelle samarbeidsløsninger mellom havner som kan legge grunnlag for helhetlige og konkurransedyktige transport- og logistikkonsepter i en større regional/nasjonal/internasjonalt sammenheng. Staten ønsker å stimulere til dette gjennom tilskuddsordningen for havnesamarbeid.

Regional arealplan Jæren 2050 gir også god forankring av viktigheten av en full realisering av TKV.

Planen bekrefter betydningen av egnet næringsareal og logistikk som konkurransekraft i ett av de seks overordnede satsingsområdene kalt «Konkurransekraft»:

Tilrettelegging av sjønære næringsarealer inngår i kjernen av disse målene, nedenfor et utdrag fra punkt 4.1.2:

«Vi vil samhandle og samordne mål, strategier og tiltak mellom regionens areal- transport- og næringspolitiske satsinger.»

«Vi vil prioritere prosjekter med positive ringvirkninger for den regionale økonomien.»

«Vi skal samordne lokaliseringsprinsipper med infrastrukturutvikling slik at de regionale næringsområdenes komparative fortrinn utnyttes og transportkostnader reduseres.»

I planens punkt 5.3.2 *Regionale næringsområder* er det gitt følgende definisjon, som SRH oppfatter har direkte relevans til behovet for prioritet til TKV:

«Regionale næringsområder er områder av særlig stor betydning for næringslivet i planområdet, som følge av eksisterende næringsvirksomhet, utbyggingspotensial, tilgjengelighet til sentral transportinfrastruktur eller tilgang til større sjørettet areal. Regionalplanen skal bidra til at regionen har forutsigbar tilgang på attraktive næringsområder av regional karakter – tilpasset ulike næringers og virksomheters behov.»

Fullføring av TKV i sin helhet er en av premissgiverne for at havn, logistikk- og transportøraktører skal kunne bidra på sin måte til å innfri regjeringens Havstrategi, Regionalplan Jæren 2050, Regionalplan sjøareal havbruk, samt næringsstrategier og miljømål.

Langsiktig havne- og næringsutvikling

TKV legger grunnlaget for videre utvikling av effektivt samarbeid mellom havnene i Risavika, Dusavik og Mekjarvik. Havnedistriktet har samlet sett veletablerte forsyningsbaser for olje- og gassvirksomhet, utbredt offshore verkstedindustri og god og økende godstilførsel. Det har nylig lyktes å ta inn nye godslinjer til Risavika, og det kan tilrettelegges for økt kapasitet til f.eks. gods innen varehandel og byggevarer. Dette er bidrag til samlet sett mindre transport av gods på vei.

I havnedistriktet er det også potensial for nye muligheter for etableringer av havbruksklynger og det er et eskalerende behov for resirkulering – spesielt fra offshorenæringen.

Gjeldende kommuneplaner i Sola og Randaberg gir store muligheter for videre utvikling av havneområdene. SRH har også meldt inn i høringsuttalelser til Regional arealplan og Planstrategi i Sola kommune om å vurdere omdisponering av et større areal med fjell/skog inntil dagens godshavn. Samlet sett er det i Risavika-området et potensial for merutnyttelse og nyutvikling av areal på om lag 350-400 dekar, samt nye kailinjer. I Mekjarvik er det med Rogfast-masse mulig å gjøre landvinning med mer enn 180 dekar, inkl nye kailinjer. I Dusavik er det også potensial for merutnyttelse. God programmering av bygg og utearealer, samt utnyttelse av smart-teknologi vil gi god arealhusholdning og store muligheter for økt verdiskaping.

Konsekvensen av å ikke være langsiktig i tilrettelegging av denne type areal, er at næringen etableres utenfor regionen.

Behovet for forutsigbarhet til langsiktig arealutvikling ble bl.a. bekreftet i mai 2020, da Kommunal- og moderniseringsdepartementet gikk imot Fylkesmannens innsigelse til omdisponering av 100 dekar LNF-areal til havne- og næringsareal i Tjora sør. Kommunestyret fikk støtte til at hensynet til langsiktighet i utvikling av areal nær havn må veie tungt.

SRH vil bemerke viktigheten av at havnerelatert areal har et godt vegnett både regionalt og effektive koblinger til destinasjoner ut av regionen.

Krysset Rv 509 Tanangervegen-Kontinentalvegen og eventuell omklassifisering av veg

SRH har i høringsuttalelse av 26.11.20 til Statens vegvesen om varsel til oppstart av reguleringsplan 0625 Rv. 509 TKV Rundkjøring Kontinentalvegen-Tanangervegen støttet endringen fra toplanskryss til rundkjøring. Selv om det har vært en mangeårig prosess for å få etablert et planfritt kryss, så er det forståelig med dagens økonomiske situasjon for Bymiljøpakken at det er nødvendig å gjøre store grep for å kunne innfri hele handlingsprogrammet. Som medlem av Risavika Ressursgruppe støtter SRH det pågående arbeidet mellom gruppen, øvrige logistikk- og transportøraktører og Statens vegvesen, for å finne en god utforming av rundkjøringen.

SRH har forstått fra informasjon om reguleringsplan 0625 at Rv. 509 sannsynligvis vil bli avsluttet 300-400 meter nord for krysset Tanangervegen-Kontinentalvegen, dvs at den varslede planen er den siste som trolig blir realisert som riksveg sørfra.

Som nevnt ovenfor, har staten ifølge Nasjonal Havnestrategi et ansvar for å sikre veginfrastruktur til stamnetthavner. SRH er grunneier på alle sider av havnebassenget i Risavika, og forvalter området som en helhetlig stamnetthavn i et langsiktig utviklingsperspektiv. I høringsuttalelsen til Vegvesenet er det derfor meldt fra om at riksveg-tilførsel også bør omfatte innkjørselen til nordsiden av havnebassenget til krysset Risavika Havnering.

Det må presiseres at SRH ikke har fokus på hvem som er vegeier, men at det sikres et godt og fremtidsrettet vegnett for logistikk- og transportøraktørene. SRH har inntrykk av at det ikke er tydelig *om og når* Rv 509 nord for krysset Kontinentalvegen skal gjøres om til Fylkesveg. SRH ba derfor i høringsuttalelsen til varslingsplan 0625 at Vegvesenet måtte følge opp at det blir en smidig overgang, slik at fylkeskommunen eventuelt kan komme i gang med nye planinitiativ.

SRH har ved flere anledninger meldt fra til Statens vegvesen at Risavika Havnering, som i dag er en indre tilførselsveg mellom havnen i sør, øst og nord, ikke må stenges i krysset ved Rv 509 – slik gjeldende reg.plan 0527 viser. Vegvesenet sin varslingsplan av oppstart for omregulering i ny plan nr 0613 Rv. 509 TKV Hagakrossen inneholder krysset Risavika Havnering. SRH har oppfattet fra informasjon gitt av Vegvesenet at ved en



eventuell omklassifisering av vegstrekket til Fylkesveg, vil de varslede planene sannsynligvis bli lagt bort og fylkeskommunen varsler egne nye planer.

Avsluttende innspill til rapporten om TKV Sundekrossen-Finnestad

I møtet den 9. november ble det oppfattet at fylkeskommunen ønsket svar på spesielt tre spørsmål, og disse ble forsøkt besvart både i møtet og i etterfølgende brev; (1) *Hva er viktigst for næringstransporten*, (2) *Hva blir konsekvensen om TKV fv-delen ikke blir realisert* og (3) *Hvordan har Eiganestunnelen påvirket transport til og fra Risavika*.

SRH vil poengtere hvor viktig det er at data som brukes i analysen er klarert ut med logistikk- og transportøraktørene som relevante data, i lys av formålet med at rapporten skal avklare nytteverdien for en veginfrastruktur som skal tjene også fremtidens utvikling av de regionale havne- og næringsområder. Det er derfor sannsynlig at det bør legges stor vekt på kvalitative vurderinger når det skal konkluderes om en anbefaling til Styringsgruppen for Bymiljøpakken.

Det vises for øvrig til at SRH også er avsender av felles brev av 30.11.20 til Styringsgruppen.

Med vennlig hilsen
Stavangerregionen Havn IKS

Signert elektronisk
Merete Eik
Havnedirektør

Signert elektronisk
Hilde Frøyland
Arealutvikler

Kopi:
Sola kommune v/ordfører
Randaberg kommune v/ordfører
Stavanger kommune v/ordfører
Næringsforeningen i Stavanger-regionen, Ressursgrupper Risavika, Sola og Den Grønne Landsbyen
NHO Logistikk og Transport Rogaland
Logistikkforeningen
Norges Lastebileier-Forbund Agder/Rogaland

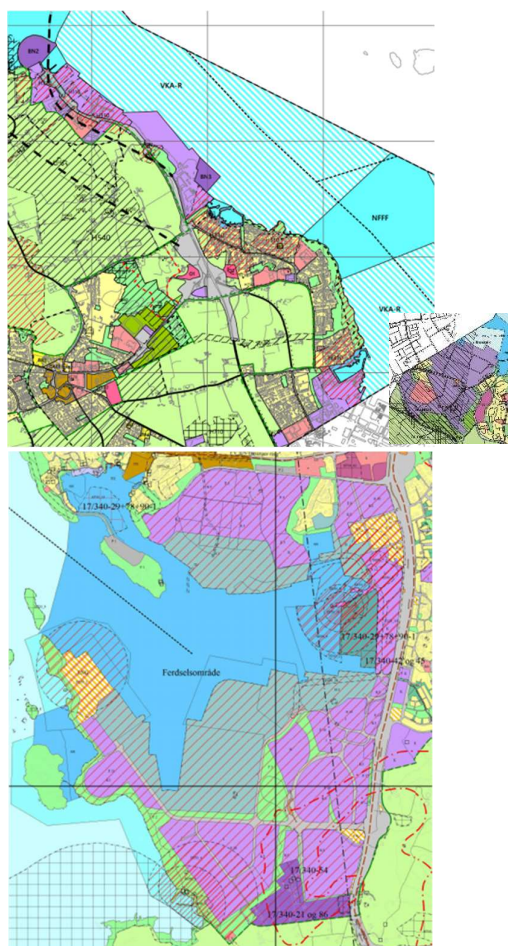
NOTAT

BETYDNINGEN AV FULLFØRING AV TRANSPORTKORRIDOR VEST, TKV FV. 409 SUNDEKROSSEN-FINNESTAD

Dato: 24.02.2021

Fra: NHO Logistikk og Transport Rogaland, Logistikkforeningen, Stavangerregionen Havn IKS, Norges Lastebileier-Forbund Agder/Rogaland, Næringsforeningen i Stavanger-regionen/Ressursgruppe Risavika

Til: Rogaland fylkeskommune, Samferdsel



1.0 Bakgrunn og formål med notatet

Rogaland fylkeskommune, avd. samferdsel, hadde møte med logistikk- og transportøraktører, Næringsforeningen i Stavanger-regionen og Stavangerregionen Havn IKS den 09.11.20 i anledning deres utarbeidelse av rapport til styringsgruppen i Bymiljøpakken om TKV Fv. 409 Sundekrossen-Finnestad. Det ble i møtet stilt følgende spørsmål til næringen:

1. Hva er viktigst for næringstransporten?
2. Hva blir konsekvensen om TKV Fv. 409 Sundekrossen-Finnestad ikke blir realisert?
3. Hvordan har Eiganestunnelen påvirket transport til og fra Risavika?

Følgende innspill er hittil sendt skriftlig til Rogaland fylkeskommune:

- Brev av 09.11.20 fra havn, logistikk- og transportaktører til Rogaland fylkeskommune
- Brev av 01.12.20 fra havn til Rogaland fylkeskommune

Formålet med utbygging av Transportkorridor Vest («TKV») er blant annet å innfri en av målsetningene i Byvekstavtalen om å tilrettelegge for *bedre fremkommelighet for næringstransporten*. En fullføring av TKV er et tiltak for tilrettelegging for «grønn omstilling», og må ikke misforstås med at vegutbyggingen strider mot Bymiljøpakkens øvrige målsetning om nullvekst i biltrafikk.

Risavika havne- og næringsområde har Vestlandets største godshavn, og er en viktig «energi-hub» for regionen. Risavika, Mekjarvik og Dusavik betjener Nord-Europas største olje- og gass klynge. Det er en stor leverandørindustri i regionen som står bak leveranser til/fra havnene. I tillegg er utenriksferge til Danmark lokalisert i Risavika. Samlet gir dette en stor belastning på vegnettet i aksene nord og sør for Risavika. Dagens drift og fremtidig utvikling trenger en effektiv og trafiksikker forbindelse mellom de tre havnene og E39.

Formålet med dette notatet er å gi informasjon om bredden i elementer som bør vektlegges når nytteverdi av fremføring av TKV Fv. 409 til E39 skal vurderes. Notatet sammenfatter fakta fra innspillene i november og desember 2020, og gir noe mer utfyllende informasjon om hvordan bransjen ser på hva som bør inkluderes i helhetsvurderinger. Spørsmålene som ble stilt i møtet den 09.11.20 besvares i punkt 8.

2.0 Satsingen på havn og næring i Risavika – et tilbakeblikk¹

For 20 år siden inviterte en modig ledelse i NorSea til strategiske drøftinger med det interkommunale havneselskapet og Fiskeridepartementet om visjonen: *«Stavanger havnedistrikt skal med basis i en sterk kundeorientering, videreutvikles til å bli et effektivt logistikk-knutepunkt både nasjonalt og internasjonalt.»* NorSea og havneselskapet (eid av kommunene Sola, Randaberg, Rennesøy og Stavanger) hadde inngått en samarbeidsavtale med intensjon om å få dette til, og departementet ble svært begeistret over planene. Departementet kalte den offentlig-private utviklingsplanen for «Stavanger-modellen», og uttalte at *«nasjonalhavnene må antas å ville spille en økende rolle i Norges transportinfrastruktur. Som intermodale knutepunkt vil disse havnene ha spesielt viktige oppgaver i møte med næringslivets behov for integrerte transporter, kapasitet for containerhåndtering og fungere som de viktigste eksport-importhavner.»*

Herfra gikk planer fra ord til virkelighet, og i 2002 kjøpte OPS-selskapet Risavika Eiendom AS opp eiendommen til det nedlagte Shell raffineriet på 1000 dekar. I 2004 ble OPS-selskapet Risavika Havn AS etablert, der eiendommer langs hele havnebassenget ble skutt inn. Selskapet startet arbeidet med å utvikle en regional storhavn, med utbygging av en ny gods- og fergeterminal på sørsiden av havnen. I 2008 åpnet utenriksterminalen med ferge til Danmark og i 2010 var selskapets nyopprettede terminalselskap Risavika Terminal AS (nå Westport AS) i drift. De tunge investeringene som måtte til for å etablere havneområdet hadde ikke vært mulig uten et offentlig-privat samarbeid. I 2019 kjøpte Stavangerregionen Havn IKS ut de private eierne, men måtte selge noe ferdig utviklet areal for å kunne realisere dette. Risavika Havn AS er nå fusjonert inn i Stavangerregionen Havn IKS, og 1/3-del av Westport er fortsatt offentlig eid.

Fylkesdelplan for samferdsel 2004-2015 bekreftet strategien om å utvikle Risavika som en intermodal knutepunktshavn. Betydningen havnene i Risavika, Mekjarvik og Dusavik har for regionens konkurransekraft er gjentatt i bl.a. Regional arealplan Jæren 2050. Prioritet til god veg-infrastruktur til Risavika ble tatt inn i Nasjonal Transportplan i 2006-2011.

I forbindelse med samferdselsplanen for 2004-2015 trakk daværende fylkessamferdselssjef frem flere viktige veg-prosjekter i de kommende årene, som var av betydning for å sikre transporttilbudet til og fra Risavika havn. Flere av disse er fullført nå i 2021, men to av dem som enda ikke er fullført er TKV Rv. 509/Fv. 409 til E39 i Randaberg (da omtalt som «terminaltangenten») og E39 Rogfast. I perioden rundt 2004 ble det også gitt klart signal fra Fylkestinget om at staten måtte målsette å få til jernbanespor til Risavika havn.

Nasjonal Transportplan 2010-2019 bekreftet viktigheten av å tilrettelegge for overføring av mer godstransport fra veg til sjø, som betinget prioritet til veg-infrastruktur. I Nasjonal havnestrategi av 2015 er det igjen anført at staten har et særskilt ansvar for å binde stamnetthavner til hovedvegnettet. Risavika havn er en stamnetthavn, som i regionalt og nasjonalt planverk og strategier har høy prioritet.

Godshavnen i Risavika; Westports havneterminal, har hatt en sterk utvikling. Tonnasjen over kaiene har økt med over 160 %, dvs. med over 480 000 tonn gods siden full drift startet i 2010. Det har vært en målsetning for havnen å skape Norges mest effektive havneterminal. Det er gjort store investeringer i digitale løsninger for å bidra til å nå dette målet.

Det pågår utvikling i alle havne- og næringsområdene; Risavika, Mekjarvik og Dusavik. Fellesnevneren for disse er fortsatt behovet for å få forutsigbarhet til en ferdigstillelse av TKV til E39 i Randaberg. Effektivisering og utnyttelse av restarealer, samt utvikling av nye arealer som er inne i gjeldende kommuneplaner, gir et svært godt grunnlag for økt verdiskaping i disse områdene og for regionen.



3.0 Betydningen av Fylkestingets høringsuttalelser til Nasjonal Transportplan 2022-2033 i 2020

Det er naturlig at man forsøker å finne svar på nytteverdi av investering i veg-infrastruktur ved å analysere statistikk og dagens trafikkberegninger – der man søker etter hva som er tilstrekkelig dimensjonering for forventet trafikkbelastning. Prioritering av prosjekter med grunnlag i statistikk og samfunnsøkonomisk nytteverdi, kan allikevel gi utilsiktede negative konsekvenser. TKV er en type veg-prosjekt som havn, logistikk- og transportbransjen mener må få en betydelig vektlegging av forventninger til fremtidig utvikling.

Fylkestinget er i sine høringsuttalelser i april og juni 2020 til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022-2033 kritisk til at metoden for beregning av samfunnsøkonomisk nytteverdi ikke fanger opp regionale verdiskapende tilleggseffekter. I uttalelsen til transportetatens svar til Samferdselsdepartementet, med vedtak i Fylkestinget 16.06.20 står det bl.a. følgende: «...kritisk i forhold til at prioriteringene utelukkende rangeres basert på samfunnsøkonomiske analyser. ... ikke-prissatte konsekvenser har en tendens til å bli undervurdert. Samfunnsøkonomiske analyser tar heller ingen eller bare lite hensyn til (...) regionale ringvirkninger av et

prosjekt eller tiltak. ...ønsker at det åpnes opp for en rangering av prioriteringer som også tar hensyn til aspekter som ikke eller bare delvis dekkes av samfunnsøkonomiske analyser.»

Regional arealplan Jæren 2050 gir også god forankring av viktigheten av en full realisering av TKV. Planen bekrefter betydningen av egnet næringsareal og logistikk som konkurransekraft i ett av de seks overordnede satsingsområdene kalt «Konkurransekraft». Tilrettelegging av sjønære næringsarealer inngår i kjernen av disse målene, nedenfor et utdrag fra planens punkt 4.1.2:

- «Vi vil samhandle og samordne mål, strategier og tiltak mellom regionens areal- transport- og næringspolitiske satsinger.
- Vi vil prioritere prosjekter med positive ringvirkninger for den regionale økonomien.
- Vi skal samordne lokaliseringsprinsipper med infrastrukturutvikling slik at de regionale næringsområdenes komparative fortrinn utnyttes og transportkostnader reduseres.»

TKV har vært en premiss fra starten av etablering av storhavnen i Risavika, og den første direktøren i Risavika Havn AS uttalte sin bekymring for at «myndighetene har satt seg i den ulykksalige situasjonen at Risavika kommer i drift uten at infrastrukturen er på plass.»¹

4.0 Havne- og næringsområdene i Stavangerregionen av betydning for TKV

4.1 Risavika havn

Risavika havne- og næringsområde har Vestlandets største godshavn, det er en stor tilbyder som baseoperatører for energimarkedet i Nordsjøen og har en utenriks fergeterminal.

Som del av godshåndteringen, er det utviklet ett logistikk-cluster i Risavika sør, der flere av de store logistikk-aktørene i regionen er lokalisert.

Både i sør-østre del av Risavika og i Risavika nord er det baseterminaler for offshore markedet. Både Ekofisk og Valhall får sine forsyninger fra Risavika.

Utenriksferge til Danmark med Fjord Line opererer ruten t/r Risavika-Hirtshals og t/r Risavika-Bergen med to daglige anløp; morgen og kveld. Fergen frakter gods og mennesker med og uten bil. Det er i flere år arbeidet med å gjeninnføre «Englands-båten», som tidligere gikk i rute til Stavanger sentrum. Dersom dette realiseres, vil anløpsstedet være utenriksterminalen i Risavika. Fergetrafikken genererer trafikk av både privatbiler, vogntog og traller/flak. I oktober 2020 etablerte Kolumbus bussrute til utenriksterminalen, som en forlengelse av ruten Sandnes sentrum - Stavanger sentrum - Tananger. Det er fire avganger hver time store deler av døgnet. Det er også regulert inn endeholdeplass for Bussveien ved utenriksterminalen.

Risavika havn ligger tett på hovedleden i sjø, er forholdsvis nær store havner i Europa og nær offshore aktiviteter i Nordsjøen. Risavika har derfor et stort potensial for vekst. Dette ivaretas med en effektiv arealutnyttelse i godshåndteringen, og en strategisk arealhusholdning for hvor arealkrevende etableringer gjøres ved havnen og i riktig transportavstand. Mer om areal i punkt 7.3.

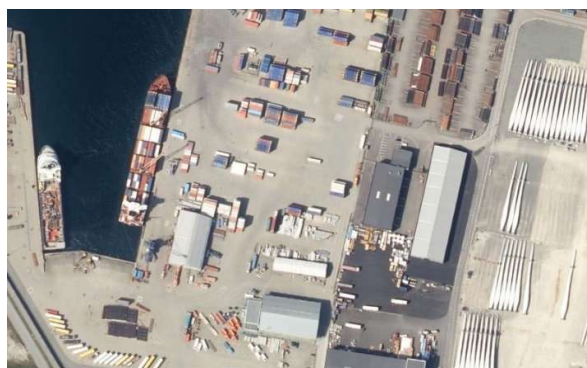
De største container- og bulkskip kan gå til få havner i Europa. Risavika kan ta inn forholdsvis store skip, og flere går i fast rute hit. Den siste tiden har man også greid å snu godsstrømmer direkte inn til Risavika, som tidligere gikk østover – der gods ble fraktet med lastebil fra Oslo-regionen til Sør-Vestlandet. Mange års arbeid med å påvirke til slike endringer og trender i markedet, viser at det i årene fremover er potensial for å få mer gods direkte inn til Stavangerregionen via havnen i Risavika.

Som det omtales i punkt 2.0, så har det vært en positiv utvikling av volum ved godshavnen Westport, og denne utviklingen kan fortsette dersom man tilrettelegger for en effektiv veg-infrastruktur rundt havnen.

Endestasjonen for godset er ikke havnen; det skal videre til næringslivet på Nord-Jæren. Godshavnen i Risavika kan håndtere et betydelig større volum, og med videre utvikling av bakområdet så er det en klar ambisjon at tonnasje over Risavika fordobles i den neste tiårs perioden.

Fullføring av planlagte vegprosjekter i Bymiljøpakken er særdeles viktig for at Risavika kan utvikles i fht. potensialet, og dermed få en enda større betydning for næringsvekst i regionen. Det må ikke undervurderes betydningen av en snarlig ferdigstilling av TKV, for å ikke miste momentet for utvikling i området – med fare for at store og/eller viktige etableringer i Risavika-området eller i innlandet med behov for transport på sjø ikke realiseres pga. usikkerhet til veg-infrastruktur.

Etablering av E39 Rogfast vil også ha en stor betydning for utviklingen etter 2031, da Haugalandet vil bli en del av baklandet til Risavika. Derfor vil også TKV-trasé nord ha stor betydning for en realisering av denne ambisjonen.

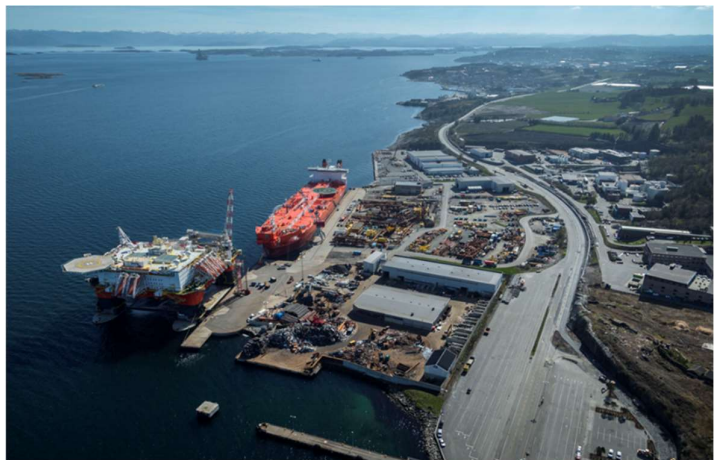


Risavika havneområde sørger for forsyninger til Ekofisk og Valhall.

4.2 Mekjarvik havn

Primær bruk av havneområdet er industri- og verkstedformål som betjener f.eks. offshore fartøy, rigger og løftekranskip; herunder hjemmehavn for Saipem, som er nest størst i verden. Operasjonene ved kai medfører ofte lang liggetid fra dager til flere måneder. Havnen er viktig og verdiskapende for aktiviteten i Nordsjøen og virksomheter som er etablert i bakarealet til kailinjene, samt for underleverandører ellers i regionen.

Mekjarvik er en beredskapshavn for fergesambandet i Boknafjorden og videre havneutvikling ivaretar dette.



Stor tonnasje til kai i Mekjarvik. Dette gir gode inntekter til havnen og næringer i Stavangerregionen.

4.3 Dusavik havn

Dusavik havn eies og drives av NorSea-konsernet og er en viktig forsyningsbase for olje- og gassnæringen.

Dusavik havneområde er del av et næringsområde på ca. 700 dekar, som i tillegg har potensiale for utvidelse i størrelsesorden 100 dekar i gjeldende kommuneplan for Stavanger. Aktørene i området representerer et variert spekter av bedrifter; fra interiørsnekker via smed til energirelaterte verksteder og havne/terminaldrift.

Fra havneavsnittet som opereres av NorSea Stavanger forsynes et stort antall offshore installasjoner med alt nødvendig utstyr og varer til den daglige driften. Både Equinor og Vår Energi har terminaldrift og forsyningstjenester fra Dusavik. Feltene Johan Sverdrup, Sleipner, Grane, Heimdal, Ringhornet og Jotun forsynes herfra. Dusavik ligger tett på E39 og vil med Rogfast-tunnel og fergefritt samband mot nordfylket og Vestland, bli et viktig knutepunkt for transport både på sjø og på veg. Dusavik er allerede stoppested for base til base fartøy som går i rute mellom Risavika i sør til Mongstad i nord.



5.0 Intermodalt logistikk-knutepunkt i Risavika – Smart havn

Når havneområdet i Risavika sør ble bygget ut, ble den konvensjonelle godsvirksomheten på NorSea sitt område i Risavika nord skilt ut i ett eget terminalselskap; Risavika Terminal AS. Dette selskapet ble kjøpt av Risavika Havn AS, som en del av selskapets strategi om å etablere ett sentralt logistikk-knutepunkt i Risavika. Terminal-selskapet har en ambisiøs vekststrategi, og satser på etablering av flere godsterminaler langs kysten. Etter hvert skiftet selskapet navn til Westport.

Intermodale transporter kjennetegnes ved at to eller flere ulike transportmidler benyttes i samme transportkjede, alternativt at samme transportbærer brukes; container/flak eller trailertraller. Intermodal transport har minst en omlastning. Kjeden av ulike transporter krever mange spesialister, som kan utøves av flere underleverandører. For å kunne gjennomføre effektive transportkjeder er det behov for store og stabile godsvolum. Prisfokus hos kunden er stort, og det kreves en kontinuerlig oppmerksomhet på kostnader.

Smart teknologi øker effektiviteten for logistikk og transport, samtidig som arealbehov blir redusert. Systemet «Smart gate» har vært i drift i noen år, noe som har bidratt til en mer kostnadseffektiv håndtering av trafikken til og fra havneterminalen. Kjøretøy og last blir identifisert og tatt tilstandskontroll på gjennom «smart gaten» inn og ut av terminalen. Med nær full digital forhåndsregistrering iverksettes nødvendig logistikkhåndtering på kaien automatisk.

Dette er også et effektivt bærekraftstiltak, da en får bedre HMS gjennom mindre risiko for sjåførere, mindre utslipp fra biler på tomgang og mindre ressursbruk på tilstandskontroll på lastebærere. Med andre ord økt verdiskaping for hele verdikjeden.

En økning i aktivitet medfører ikke en tilsvarende økning i behov for flere ansatte og økning i utslipp. Westport er ledende innenfor sin bransje når det gjelder digitalisering av arbeidsprosesser og digital samhandling i verdikjeden. Havnen er imidlertid helt avhengig av å ha en effektiv veg-infrastruktur rundt seg for å lykkes med å bli det regionale logistikkfyrtårnet og intermodale logistikk-knutepunktet, som skal bidra til økt regional verdiskaping og konkurransekraft.

6.0 Bærekraftig logistikk og transport

Det første man gjerne tenker på med bærekraft innen transport er reduksjon av miljøfarlig utslipp. Innen logistikk og transport vil det også innebære en samlet reduksjon av arealavtrykk for aktivitetene, høyere effektivitet, bedre sikkerhet for ansatte og omgivelsene, samt et mangfold av miljøtiltak i driften for øvrig.

Vareeiere, havn, logistikk- og transportaktører forplikter seg til FNs bærekraftsmål, hvor miljømålene er forankret. Dette er i ferd med å gi synlige effekter, der noen tiltak er iverksatt og en del er under planlegging og utvikling.

6.1 Infrastruktur

De siste årene er det utført flere vegprosjekter som bidrar til konkurransekraft for logistikk- og transportnæringen. Det kan nevnes Rv. 444/44, Rv. 509 og Hoveveien. Ny Fv. 505 til Ganddal godsterminal har også vært viktig, og Ryfast-utbyggingen med tilhørende vegprosjekter er av avgjørende betydning.

Likevel er de viktigste samferdselsprosjektene for en effektiv godsframføring i Rogaland fremdeles ikke startet opp, dette er Ålgård – Hove, TKV Nord, Tverrforbindelsen til E39 ved Bråstein, Smiene – Harestad og Rogfast.

Manglende ferdigstilling av TKV med kobling til E39 i Randaberg medfører flere ulemper i dagens drift. I punkt 8 besvares spørsmålene som ble stilt av Rogaland fylkeskommune.

Med fullføring av TKV og E39 Rogfast vil det være naturlig at transporten fra Risavika kan tilbys opp mot Haugalandet og omegn i enda større grad. Det er rimeligere å ha en større havn som «hoved-hub» og frakte gods det siste strekket med lastebil. Da kan de større skipene returnere raskere ned til kontinentet.

Stavangerregionen har en svært god beliggenhet for sjøtransport; Risavika har om lag 2,8 km (1,5 nautiske mil) til hovedvegen på sjø, med kort avstand til Europas store havner.

Det er en villet politikk å overføre gods fra veg til sjø. Avstander på veg over 300 kilometer er godt egnet for denne type overføringer ref. Nasjonal Transportplan. Samtidig kan også tettheten og tilretteleggingen i havner være med å forsterke overføring av gods også over kortere avstander. Men for å få til dette er man igjen avhengig av god infrastruktur på landeveien fram til havnene. Hvis ikke vil det være raskere og rimeligere å frakte godset på veg. TKV er i så måte en av suksessfaktorene for å lykkes med godsoverføringen.

6.2 Langdistansetransport på veg – en transportform som skal ned og overføres mer til sjø

I eldre tider var det mye rimeligere og raskere å frakte gods og folk på sjø enn på land. Med utbygging av det Europeiske vegnettet og EØS-avtalen har Norge blitt mer tilgjengelig for landtransport med lastebiler. Mange utenlandske kjøretøyer som utfører langtransport, har ikke kompetanse til å håndtere forholdene med de norske vegenes standard og vinterforhold. Spesielt vanskelig er det langs E39, og dette ser vi eksempler på med trafikkaos på E39 hver vinter grunnet utenlandske toakslede vogntog. Konkurransen innen transportpris har ført til at det er en stor utbredelse av utenlandske selskaper med sjåfører som hverken har kjøreegenskaper, kjøretøy og dekk som er tilpasset de norske forholdene.

Fraktkostnader har fått så stor betydning at landtransport på veg velges der man kunne valgt transport på sjø. En mangeårig sentralisering av varelagre har påvirket til dette. De negative konsekvensene er mange, og noen av dem er mer trafikkfarlige veger og tap av lokale arbeidsplasser. Transportbransjens HMS-håndtering og selskaps-etikk er viktig for trafikksikkerhet, og det er kjent at de utenlandske transportselskapene utfordrer dette.

6.3 Transportbransjens målsetninger og tilpasning til bærekraftig transport

Den nye flåten av kjøretøy tilpasset miljømål er i ferd med å etablere seg. Til Rogaland er det nå tillatt med modulvogntog inntil 25,25 meter og 60 tonn. Disse omtales som «miljøvogntog», og kan gi en besparelse på minimum hvert femte vogntog. Hittil har disse kun gått i rute Oslo-Kristiansand, og nå er hele E39 åpnet for dette både nord og sørover. Dette modulvogntoget trekker 60 tonn, som er tungt å trekke i oppoverbakke. Tunge kjøretøy krever en god veg-standard, og samlet sett bidrar dette til å innfri reduksjon av utslipp, slitasje og kostnader med transport.

Transportnæringen skal nå EUs krav om reduksjon av CO₂ med 50 % innen 2030. Elektriske lastebiler er i dag kun aktuelt for lokaldistribusjon. Derfor pågår det mye arbeid med teknologi-utvikling hos lastebilfabrikanter for å nå målene. Elektriske biler utvikles, det samme gjør bio- og hydrogendrevne biler. Vogntogene frakter mer gods per vogntog og drivstofforbruket synker etter hvert som teknologien utvikles.

Vogntog slipper ut CO₂, men av SR Groups 120 vogntog har 95 % Euro 6-motor med nesten null Nox-utslipp.

Havnene kan ta en rolle i denne teknologiutviklingen. Det kan bl.a. tilrettelegges for energi-fyllepunkter der man kan lade og fylle biler og båter. Pga. dyr infrastruktur er det viktig at slike energi-knutepunkter legges ved en havn. Her kan kjøretøy relatert til havn og andre kjøretøy lade strøm, fylle biodrivstoff, hydrogen og annet som framtiden vil bringe. Dette krever god lade-/fylle-infrastruktur og god veg.

6.4 Miljøtiltak etableres og utvikles

De lokale logistikk- og transportøraktører, havn m.fl. har høy moral og vilje i fht. etablering av miljøtiltak. Noen investeringer er tyngre, og noen har ikke tilrettelagt infrastruktur enda og vil derfor ta lengre tid å innfri. Det gjøres mange investeringer i den generelle selskapsdriften: Utslippsfrie mindre kjøretøy og mindre lastebiler, trucker, kraner, ny elektrisk båt i havnedriften, solceller, miljøvennlig lysregulering osv.

Et godt volum på aktivitet gir gode forutsetninger for lønnsomhet og evne til å gjøre enda flere miljøinvesteringer med fordeler for regionen.

«Grønt kystfartsprogram» omtales som en maritim miljødugnad. Næringslivet, myndigheter og forskningsmiljøer jobber sammen for utvikling og iverksettelse av tiltak innen maritim miljø- og energieffektiv teknologi. Stavangerregionen Havn deltar i dette samarbeidet. Pilot-prosjekter i programmet er bl.a.:

- Grønn havn: Risavika havn er lokasjon for prosjektet. Eksempler på tiltak er landstrøm, elektriske kraner, batteridrevne trucker og annengenerasjons biodrivstoff
- Hybrid havbruksbåt
- Batterihybrid bøyelaster
- Hybrid godsferge: Utvikling av en modell for dette er foreløpig satt på vent

«Elnett21» er et regionalt samarbeid bestående av Stavangerregionen Havn, Avinor Sola, Lyse, Smartly, Forus Næringspark m.fl. Prosjektet skal etablere robuste og utslippsfrie elektriske transport- og driftsmidler og bidra til at strøm forvaltes på en effektiv måte.



Tilbud av landstrøm til offshore fartøy i Risavika erklæres åpnet av ordføreren i Sola kommune i 2018.

Miljømål for Stavangerregionen Havn IKS:



7.0 Utviklingsmuligheter for økt aktivitet i aksen Transportkorridor Vest mot E39 i nord og sør

7.1 Trender i markedet

Stavangerregionen skal ha en levedyktig olje- og gassnæring i mange år til, men bransjen erkjenner at veksten har stagnert og at det nå handler om å omstille seg til andre vekstbransjer. Regionen har stor evne og vilje til fortsatt å skape nye verdier og arbeidsplasser.

Logistikk- og transportbehov i tilknytning til energi-næringene vil fortsatt ha et stort volum i uoverskuelig fremtid, og det er svært sannsynlig at noen deler av denne næringen får en vekst. Energimarkedet består i tillegg til olje- og gass av produkter som havvind, LNG, hydrogen o.l. En mulig ny næring i regionen innen batteriproduksjon beskriver behov for transport på sjø.

Den siste tiden ser man også for andre næringer en dreining mot en ny måte å planlegge logistikk og transport på, som innebærer tilknytning til havner. Strategier og føringer fra overordnet myndigheter, og de ulike bransjers erkjennelse av at man må tenke nytt om koblingen mellom bærekraft og konkurransekraft, har begynt å vise resultater.

Mulige markeder innen sjølogistikk har blitt mer synlige den siste tiden. Det kan gjøres en todeling av hovedsegmentene: Gods som må gå på kjøll (tung last og bulk) og gods som kan gå på sjø.

Målsetningen om å ta ned volumet av gods fra langdistanse transport på veg til transport på sjø viser igjen ved at det er bevegelse i interesser for å snu godslinjer fra dagens ruter til Østlandet og Gøteborg; heller direkte til Vestlandet og Risavika. Store havner i Europa har også såpass store utfordringer med oppstuvning av lastebiler, at det åpner seg interesse for å benytte mindre havner. Denne type havner benytter skip som også er dimensjonerende for Risavika havn.

En annen trend som gjør seg gjeldende er varehandelens erfaringer med store sentrallagre og behovet for å reetablere en noe mer desentralisering. Store aktører som Asko og Coop ser fordeler i at en del varegrupper

kan fraktes på sjø, og at det også er behov for at f.eks. sesongvarer har mer desentralisert lagring. Dette bidrar igjen til mer oppmerksomhet og muligheter innen «varebalanse»; det å ha med last begge veier. Asko har med bakgrunn i sin strategi; «Logistikk 2030» etablert en direkte linje mellom Rotterdam og Risavika, i stedet for Oslo. Dette byr på nye muligheter for regionen.

For energimarkedet er trenden motsatt; der ser man nå fordeler av mer sentraliserte lagre innen f.eks. olje og gass. NorSea har mulighet for å bidra til at slike etableringer kommer til Stavangerregionen.

Ferskvarer innen sjømat, andre sjørelaterte produkter og landbruksvarer trenger god infrastruktur for rask leveringstid og konkurransedyktige priser. En kombinasjon av transport på sjø og lokaltransport med lastebiler er temaer som det er mer oppmerksomhet på. Korona-pandemien har åpnet opp mulighet for å transportere mer ferskvarer med fly, som gir kortere leveringstid enn langdistansetransport med vogntog. Havnene i regionen kan bidra som intermodale knutepunkter for en vekstnæring for Sola flyplass.

Det er interesse for etableringer på flere næringsområder i regionen; både på eksisterende og nye områder, der en fullført TKV er av stor betydning for effektiv transport og samarbeid mellom havne- og næringsområder. Eksempler på dette er Hanasand, Talje, Ryfylke, Skurve, Vagle, Kviamarka og Kalberg/Kverneland. Trenden er at disse områdene tiltrekker seg næring som kan eller må ha transport på sjø, og som derved har behov for lokaltransport på veg.

Risavika kan tilby mellomlagring, eller tilrettelegge for direkte omlasting ut til hovedlager i innlandet.

7.2 Samhandling i logistikk- og transportnæringene

Nasjonal havnestrategi har målsetning om at havner skal samhandle mer for å bidra til å flytte gods fra veg til sjø. Stavangerregionen Havn har gjort flere forsøk på dette, og de siste års erfaringer har modnet til at man kan si at dette er i ferd med å finne ulike former.

Westport har også med sin satsing i flere havner de siste årene, sett behovet for å sette samhandling i system. Logistikken kjenner ingen grenser, da logistikk handler om effektiv vareflyt. Westport har etablert seg i Bergen, og har klare ambisjoner om å lokalisere seg på flere sentrale lokasjoner langs kysten. Digitalisering gjør at geografi ikke lenger er en begrensning, men en mulighet.

Kommunene Stavanger, Sola og Sandnes har etablert et tett samarbeid innen næringsutvikling, og samarbeider med bl.a. Randaberg ved behov. Stavangerregionen Havn og Næringsforeningen har fått en god relasjon i denne samhandlingen, der også selskapet New Kaupang (eid av Rogaland fylkeskommune 75 %, Ryfylke IKS 25 %) er en viktig aktør. En samhandling også med ulike interesseorganisasjoner gir totalt sett et godt kunnskapsgrunnlag til det store fellesskapet, som gir de beste forutsetninger for helhetlig gode løsninger.

Nye trender for samhandling gjør at man i regionen kan imøtekomme nye muligheter med mer «krutt» sammen. Det er en felles interesse for omstilling til nye markeder, og ett eksempel er tilrettelegging for etablering av batteriproduksjon i innlandet, for en industri som trenger et godt tilbud for transport på sjø.

«Tenketank sjø, Sør-Rogaland» er et samarbeid om regionstenkning, etter initiativ fra logistikkaktører om å etablere et vareeierforum. Formålet er å gjøre alternativet med transport på sjø mer synlig og mer tilgjengelig, og dette vil genere mer lokal transport. Betydningen for det lokale næringslivet, og lokal verdiskapning, vil være stor. Dette er et samarbeid mellom havnene i Stavanger, Sandnes og Egersund, der Westport er med som en av initiativtakerne og bidragsyter.

Det er som nevnt også muligheter for synergier med Sola flyplass, som ikke er utviklet.

«Kysthavnalliansen» er et samarbeid i og rundt Trondheim havn om transport av laks, som ble støttet av Lastebil-foreningen i Trondheims-regionen. Samarbeidet resulterte i mer lokaltransport på veg og dermed flere lokale arbeidsplasser. Stavangerregionen Havn m.fl. er interessert i erfaringsoverføringer herfra. Det har foreløpig resultert i en ny godslinje til Risavika med fersk laks, frukt og grønnsaker.

Organisasjonen *Norsk industri* har tatt initiativ til samarbeid om infrastruktur knyttet til havvind, der bl.a. havnene i Stavangerregionen, Bergen og Trondheim er knyttet sammen. Planen er å starte i det små, og dette kan få store ringvirkninger for Stavangerregionen; både for Risavika, Mekjarvik og Dusavik.



Short Sea Promotion Centre er eksempel på en aktør som skaffer sjøtransport inn til Stavangerregionen og Vestlandet. De bidrar til at godslinjer snus fra øst til vest.

7.3 Arealer i havnene for merutnyttelse og nyutvikling

De tre havne- og næringsområdene Risavika, Mekjarvik og Dusavik drives av solide aktører som ønsker å videreutvikle områdene i de retninger som nasjonale/regionale planer og strategier setter og markeder etterspør. Nedenfor gis en kortfattet beskrivelse av muligheter for arealutvidelser og merutnyttelse.

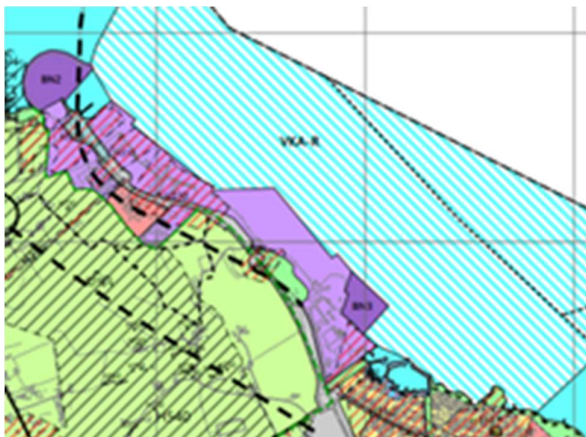
7.3.1 Risavika havn



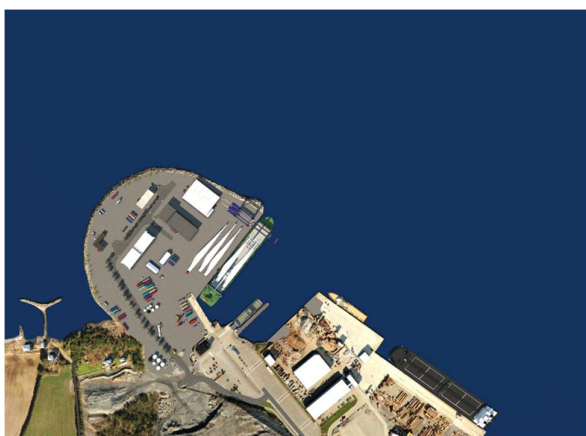
Risavika sør og øst har mulighet for merutvikling/nyutvikling av ca 400 dekar, merket med blått. Et areal på ca 40 dekar merket blått mitt i bildet til venstre har formål grøntdrag, og er gjenstående fjellmasse etter et større utsprengt areal. Stavangerregionen Havn har meldt inn til Sola kommune at dette på sikt bør omdisponeres til havneformål, der fjellmassen kan bli kortreist fyllmasse for landvinning i Risavika øst. Det er mulighet for etablering av flere kailinjer i sør og øst.

Lengst sør i næringsområdet; Tjora sør, detaljreguleres nå ca 100 dekar. Arealene i Risavika nord er fullt utviklet.

7.3.2 Mekjarvik havn



Kommuneplanen for Randaberg gir muligheter for omfattende havneutbygginger med landvinning og etablering av nye kailinjer både i nord og sør. Næringsområdet på sørsiden av Fv. 521 er også under utvikling.

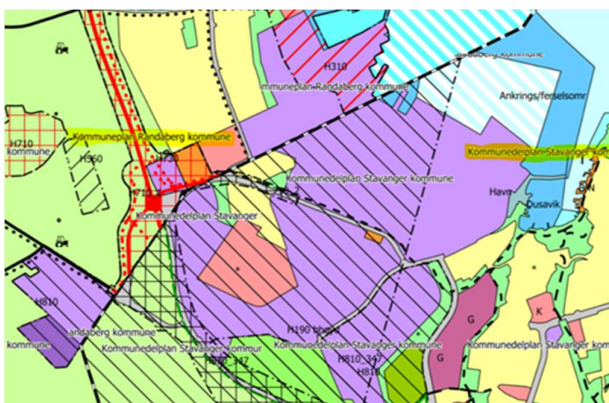


Mekjarvik nord har potensial til nytt landareal på ca 65 dekar og kailinje på 180 meter. Området er inne i kommuneplanen, men er ikke detaljregulert.



Mekjarvik sør har regulert en landvinning på ca 124 dekar, og skal fylles ut med Rogfast-masse. Det er avtale mellom Randaberg kommune og Statens vegvesen at fyllingsfronten skal ha formål offentlig kai.

7.3.3 Dusavik havn



Det er for tiden ute på høring en reguleringsplan for ca halvdelen av de nevnte 100 dekar i utviklingspotensial i kommuneplanen, som har direkte tilknytning til havneområdet. På nettsiden til Stavanger kommune står det

følgende om planen: «Formålet med planen er at den skal tilrettelegge for lager, logistikk-, verksted- og industribebyggelse med tilhørende kontorer, som har behov for sjørettet beliggenhet eller er energirelatert.»

8.0 Betydningen av fullføring av TKV for videre næringsutvikling

Spørsmål fra Rogaland fylkeskommune i møte 09.11.20:

Hva er viktigst for næringstransporten?

Svar:

- Flere bedrifter har valgt å etablere seg i Risavika og Tananger nettopp på grunn av forventning til utbygging av TKV. En forutsetning for etableringen av Risavika var at en effektiv og funksjonell infrastruktur skulle bygges ut.
- Tungtransporten til, fra og mellom offshorebasene i Dusavika og Risavika går i dag gjennom tett bebygde områder, hvor myke trafikanter ferdes. TKV skal bidra til å minimere den ulempen det medfører både for innbyggerne og transportørene. Derfor er strekningen Håland-Finnestad av største viktighet å få realisert.
- En fullt utbygget TKV innfrir behov og målsetninger både innen bærekraftig næringsutvikling og gode vilkår innen HMS for næringsaktørene, innbyggerne og øvrige trafikanter.

Hvordan har Eiganestunnelen påvirket transport til og fra Risavika?

Svar:

- Tiden etter åpning av Eiganestunnelen har stort sett vært preget av unormale omstendigheter som følge av korona-pandemien.
- E39 mellom Forus og Auglendstunnelen er det mest trafikkerte strekket i regionen. Det innfrir ingen målsetninger å planlegge for at mer tungtransport skal belastes dette strekket fra havneområdene i regionen.

Hva blir konsekvensen om TKV Fv. 409 Sundekrossen-Finnestad ikke blir realisert?

Svar:

- Effektiviseringseffekten i fht. distribusjon og innhenting av gods fra logistikk-knutepunktet Risavika til E39 nord blir betydelig forringet.
- Skal en forsøke å kanalisere denne trafikken til E39 sør, for deretter å kjøre denne gjennom Eiganestunnelen, er det ca 10 km lengre vei, med den miljøeffekt og kostnadsøkning dette betyr for transportbransjen og vareeierne. Det er også betydelige rushtids-utfordringer på Solasplitten og nordgående påkjørsel E39. Det samme gjelder i sørgående retning fra Eiganestunnelen og avkjørsel til Solasplitten. Skal en kanalisere all «Tanangertrafikk», så vil det forsterke dette ytterligere.
- Dersom TKV ikke fullføres videre fra Sundekrossen til E39 i Randaberg, så vil det medføre en betydelig flaskehalseffekt, versus opprinnelig plan.
- Godset søker alltid korteste vei, og dermed så vil den underdimensjonerte infrastrukturen som i dag utgjør Fv. 409 (/Fv. 4560) og Kvernevikveien bli belastet med en økende tungtrafikk, med de miljømessige og sikkerhetsmessige utfordringer dette vil representere. Dette er i dag skolevei for mange av de yngste innbyggerne i Randaberg kommune.

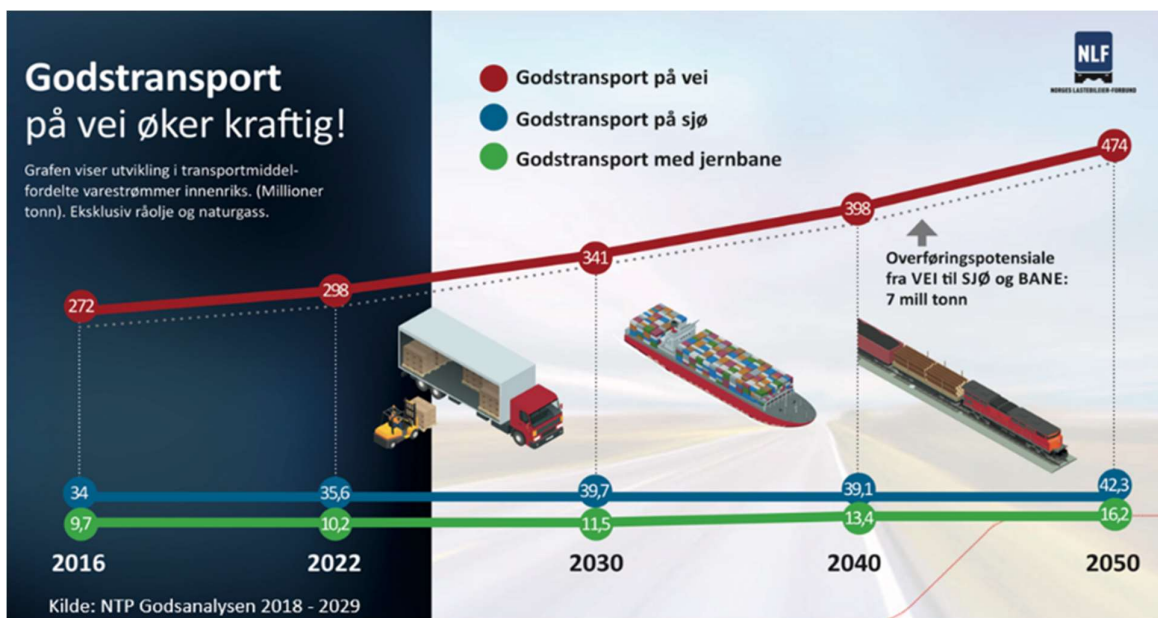
9.0 Statistikk fra logistikk- og transportbransjen

9.1 Statistikk fra transportbransjen

Grafer utarbeidet for transportmidler nasjonalt, ekskl. transitt, råolje og naturgass:



Grafen ovenfor viser framskriving av transportomfang fordelt på de ulike transportformene fram mot 2050, der Transportøkonomisk Institutt (TØI) har «nullstilt» alle transportformer på starttidspunktet i 2018. Illustrasjonen er utarbeidet for Avinor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Vegdirektoratet, etter forespørsel fra Samferdselsdepartementet. Verdiene på grafen viser ikke antall tonn eller tonn km, men den prosentvise veksten som forventes for de ulike transportformene. Transport på veg har desidert størst vekst sammenlignet med 2018-nivå; frem til 2030 forventes det en vekst på nesten 30 %.



Grafen ovenfor viser nasjonale varestrømmer i millioner tonn, fordelt på transportmiddel. Godstransport på veg øker mest, med et overføringspotensiale fra veg til sjø på 7 millioner tonn.

9.2 Transport tilknyttet Risavika havn

Trafikkøkningen i relasjon til Risavika havn fra 2018 til 2019 var på 12,5 %. Trafikknedgangen i 2020 har vært på 20 %, som skyldes korona-pandemien. Det forventes at aktiviteten vil komme tilbake igjen for fullt.

Sum kjøretøy pr år	2019	2020	Forventning 2022
Havne og fergeterminal trafikkteiling	160 232	107 251	189 278
Øvrige aktører til/fra Risavika	326 000	260 800	391 200
TOTAL	486 232	368 051	580 478

Tallene ovenfor indikerer antall tunge kjøretøy som er i trafikk til/fra Risavika ila. de aktuelle årene. Tallene medregner ikke privatbiler som skal til/fra arbeidssted, da det ikke er innhentet tall på dette. Derimot kan tungbil-tallene sees opp mot totale tellinger fra Statens vegvesen utført på aktuelt tellepunkt.

Basert på denne fordelingen ser man tydelig at de prosentvise anslagene for tungbil, som normalt sett benyttes i forbindelse med rapportene for trafikkteiling, ikke vil være representative for dette området. Dette fordi næringsområdet i sin helhet, og tilknytning til havnen, gir en betydelig større andel tungbil i forhold til andre vegstrekninger i regionen.

Prognoser for 2021 er usikre og fortsatt under sterk påvirkning av det reduserte seilingsprogrammet til Fjord Line. Derfor er det tatt utgangspunkt i prognoser og forventninger for ett antatt normalt år 2022, med en vekst på rundt 20 %. Dette baseres på intervju og anslag fra aktuelle aktører.

Tallene og forventningene er hentet inn fra flere aktører; deriblant SR-Group, Bring Olje Ekspressen, Bring Posten, Håkull, Ørland Transport, Logi Trans, Pentagon, Westport, Fjord Line. Det må bemerkes at noen av tallene kan krysse hverandre.

*Antall kjøretøy, snitt pr dag 5 dg/uke/50 uker (90 % tungbil):



Antall lastebiler pr aktør i tilknytning til Risavika havn sør, normaldag 2019:

Bring Olje Ekspressen	140
Bring Posten	70
Håkull	10
Ørland Transport	400
SR Group	250
Pentagon	50
Logitrans	50
Havne- og fergeterminal	568
Sum	1 538

10.0 Logistikk- og transportbransjens medvirkning i videre prosess

Det har vært god dialog mellom logistikk- og transportbransjen og Statens vegvesen ifm. behovet for å ta ned kostnadsnivået på Rv. 509 Sola skole/Tjora sør-Kontinentalvegen. Det registreres også at kommunene i Bymiljøpakkens sak 79/2020 (04.12.20) ber styringsgruppen ha dialog med næringslivet om eventuelle endringer i reguleringsplanen for TKV.

Rogaland fylkeskommune beskriver i evaluering til Bymiljøpakkens sak 03/2021 at måloppnåelse for prosjekter henger høyt i vurderingen av kutt i kostnader. I vurdering av hvilke kriterier som skal inngå i evaluering av måloppnåelse, ber havn, logistikk- og transportaktører om at det legges stor vekt på de forventninger som er lagt til grunn for satsing og næringsetableringer i Risavika, og den avhengighet det er til fullføring av TKV til fortsatt vekst.

Representanter fra næringen stiller seg gjerne til disposisjon for å bidra i vurderinger av de målsatte behov for å redusere kostnader og ta ned investeringer til ett nøktern nivå. Det er svært sannsynlig at god samhandling med bransjen kan bidra med omforente gode løsninger, som gir den forutsigbarheten det nå er behov for knyttet til ferdigstillelse av TKV.

En velfungerende regional logistikk- og transportnæring, med sannsynlighet for flere nærliggende varelagre på sikt, vil også gi mer robusthet under spesielle omstendigheter som man erfarer med korona-pandemien. Havn, logistikk og transport har i praksis en beredskapsfunksjon, og en fullføring av TKV vil bidra til å styrke dette.

Det presiseres viktigheten av innhenting og samordning av kunnskap og informasjon som kan komme til nytte i arbeidet med overføring av mer gods fra langdistansetransport på veg til transport på sjø. Samarbeidet om «Tenketank sjø, Sør-Rogaland» er et forum som det oppfordres til at Rogaland fylkeskommune prioriterer.

Riktig dimensjonering av veg-infrastruktur til riktig tid for trafikk-krevende næringsområder er et avgjørende rekkefølgekrav som man stadig erfarer utfordringer med å innfri. Det er naturligvis ønskelig og nødvendig å komme i gang med etableringer i et næringsområde, og i en første fase vil næringsaktørene ha fokus på tilførselsveg og kunne bidra med finansering her. Men det overordnede veg-nettet må følge utviklingstakten. Det har vært en gradvis økning av aktivitet i Risavika i mange år, og behovet for TKV og det øvrige veg-nettet har blitt enda mer prekær med sterk vekst de siste 10 årene i godstransport. Det er små marginer i logistikk- og transportnæringen, og effektivitet i godsframføring på veger ut og inn til havnen må henge med i utviklingen. Dersom det skal lykkes for Stavangerregionen å bidra med å overføre mer gods fra veg til sjø, må det gis *oppmerksomhet til betydningen av sammenhenger* her i prioriteringer i Bymiljøpakken og Nasjonal Transportplan.

Investering i TKV med bedre fremkommelighet for næringstransporten er en investering i «grønn omstilling».

¹ *Fra sjø er du kommet – til havn er du blitt... Fortellinger om og fra Risavika. Engwall Pahr-Iversen (2009)*

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1
4010 Stavanger

Telefon

51 51 66 00

E-post

firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no



Rogaland
fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månefossen, Gjesdal.