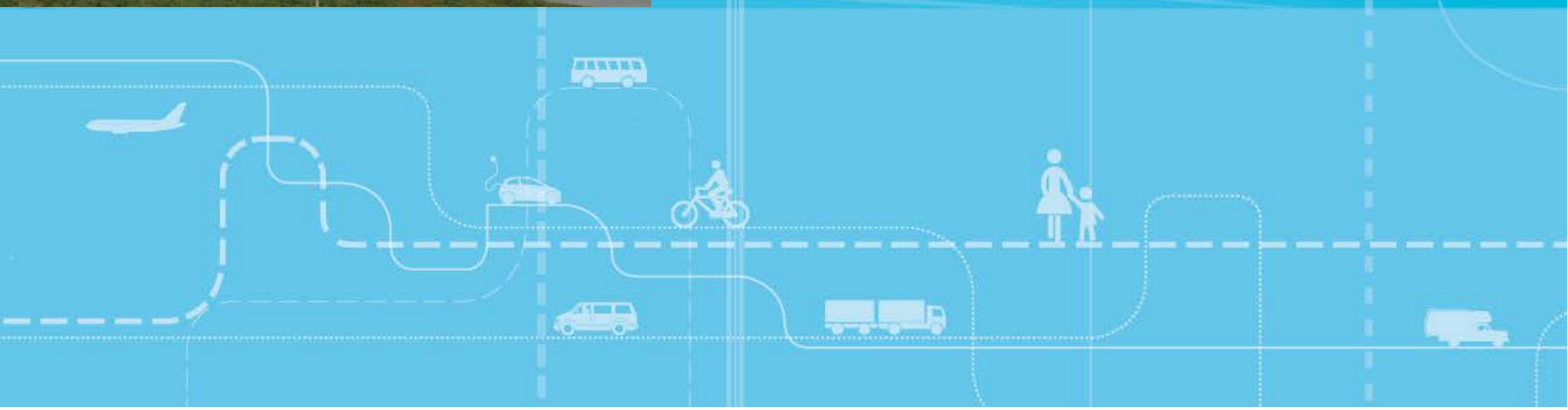


# Riksvei 15: Flaskehals eller framtidvei?

Ny Strynefjellsvei og betydning for  
næringslivet





# Riksvei 15: Flaskehals eller framtidsvei?

Ny Strynefjellsvei og betydning for næringslivet

**Frants Gundersen**  
**Ove Langeland**  
**Jørgen Aarhaug**  
**Petter Dybedal**  
**Anja Fleten Nielsen**

Forsidebilde: Fotograf Vivill Vinsrygg

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1747-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1715-8 Elektronisk versjon

Oslo, september 2016

---

**Tittel:** Riksvei 15: Flaskehals eller framtidsvei? Ny Strynefjellsvei og betydning for næringslivet

**Forfattere:** Frants Gundersen  
Petter Dybedal  
Anja Fleten Nielsen  
Ove Langeland  
Jørgen Aarhaug

**Dato:** 06.2016

**TØI rapport:** 1490/2016

**Sider** 53

**ISBN Papir:** 978-82-480-1747-9

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1715-8

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Stryn Næringsssamskipnad

**Prosjekt:** 4296 - Betydning av Strynefjellstunnel (Rv15) for lokalt næringsliv

**Prosjektleder:** Frants Gundersen

**Kvalitetsansvarlig:** Frode Longva

**Emneord:** Næringsutvikling  
Regional utvikling  
Reiseliv  
Riksveg

**Sammendrag:**

Helårsvei over Strynefjellet vil ha stor betydning for næringslivet i Eiksund-Kvivsregionen. Det er en stor region med blant annet tunge nasjonale industrimiljøer som har Rv15 over Strynefjellet som korteste trasé til Østlandet, men som nå ikke kan utnytte dette fullt ut pga. vinterstenging og veiens dårlige tekniske standard. En utbedring av Rv15 vil også ha andre positive effekter lokalt, slik som større arbeidsmarkeder, innspart reisetid, bedret tjeneste- og handelstilbud og bedre vilkår for helårsdrift for reiselivet. Men siden en utbygging kommer i et tynt befolket område med lite næringsliv vil effektene hver for seg være små i absolutte størrelser.

**Title:** National Road 15: Bottle neck og future path? New road over Strynefjellet and its impact on the business sector

**Author(s):** Frants Gundersen  
Petter Dybedal  
Anja Fleten Nielsen  
Ove Langeland  
Jørgen Aarhaug

**Date:** 06.2016

**TØI report:** 1490/2016

**Pages** 53

**ISBN Paper:** 978-82-480-1747-9

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1715-8

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** Stryn Næringsssamskipnad

**Project:** 4296 - The effect of tunnel over Strynefjellet for the local business sector

**Project manager:** Frants Gundersen

**Quality manager:** Frode Longva

**Key words:** Business development  
National road  
Regional development  
Tourism

**Summary:**

A winter-opened road over Strynefjellet will be very important for the business community in Eiksund-Kvivsregionen. This is a large region with heavy national industrial milieus that have National Road 15 over Strynefjellet as the shortest route to the Oslo region, but who cannot utilize this due to winter closure and the road's poor technical standard. An improvement of NR15 will also have other positive effects locally, such as larger labour markets, saved travel time, improved service and trade and improved conditions for year-round operation for tourism. However, since the development is in a sparsely populated area with a small business sector, these local effects will be small in absolute terms.

Language of report: Norwegian

# Forord

Planlegging av Nasjonal Transportplan (NTP) for 2018-2027 er i gang. Stortinget skal ta stilling til den våren 2017. I NTP for inneværende periode er det lagt opp til at E39 skal bli rusta opp og ferjefri mellom Kristiansand og Trondheim. Med opprusta E39 vil Rv15 over Strynefjellet bli en flaskehals med hensyn til transport mellom Eiksund-Kvivsregionen og Østlandet. Stryn Nærings-samskipnad (SNS) ønsker i den forbindelse å få utredet hvilke muligheter ny Rv15 Stryn-Skjåk, med helårsforbindelse til Geiranger, og ferjefri E39 Sunnfjord-Stryn-Sunnmøre gir for næringsliv og arbeidsplasser/bosetting i Eiksund-Kvivsregionen. Denne rapporten er rapportering av dette arbeidet.

Rapporten er skrevet av Ove Langeland, Jørgen Aarhaug, Petter Dybedal, Anja Fleten Nielsen og Frants Gundersen med sistnevnte som prosjektleder. Avdelingsleder Frode Longva har kvalitetssikret arbeidet. Svein Sunde, daglig leder i Gode Vegar AS, var kontaktperson hos SNS.

Oslo, juni 2016

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
direktør

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

<b>Tabell- og figurregister .....</b>	<b>II</b>
Tabeller .....	II
Figurer .....	II
<b>Sammendrag</b>	
<b>1 Innledning .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrunn .....	1
1.2 Effekter av infrastrukturbygging .....	3
1.3 Metode og data .....	4
<b>2 Regionforstørring .....</b>	<b>7</b>
2.1 Tidsbesparelser .....	7
2.2 Trasévalg .....	9
2.3 Arbeidsmarkedet .....	12
2.4 Trafikkmengde .....	17
2.5 Oppsummering .....	19
<b>3 Næringsliv .....</b>	<b>21</b>
3.1 Struktur .....	21
3.2 Dynamikk .....	23
3.3 Transportbehov .....	25
3.4 Oppsummering .....	29
<b>4 Reiseliv .....</b>	<b>30</b>
4.1 Hovedproblemstillinger og avgrensninger .....	30
4.2 Markedsnærhet og betydningen av andre veiprojekter .....	31
4.3 Turismen i Geirangerområdet .....	31
4.4 Turismen i Stryn og regionen omkring .....	36
4.5 Virkninger i Ottadalen .....	39
4.6 Oppsummering .....	40
<b>5 Tjenester og handel .....</b>	<b>41</b>
5.1 Tjenestetilbud .....	41
5.2 Handelstilbud .....	43
5.3 Oppsummering .....	46
<b>6 Oppsummering .....</b>	<b>47</b>
<b>Referanser .....</b>	<b>50</b>
<b>Vedlegg .....</b>	<b>52</b>

# Tabell- og figurregister

## Tabeller

Tabell 1.1	Folkemengde, andel i tettbygde strøk og sysselsetting i Eiksund-Kvivsregionen .....	3
Tabell 3.1	Antall sysselsatte etter næringsgruppe og kommune. Eiksund-Kvivsregionen. 2015. Absolutte tall.....	22
Tabell 3.2	Andel sysselsatte etter næringsgruppe og kommune. Eiksund-Kvivsregionen. 2015. Prosent.....	23
Tabell 3.3	Bedriftenes svar, fordelt etter tema (bedriftene er anonymisert og plassert i tilfeldig rekkefølge) .....	28
Tabell 4.1	Antall registrerte overnattingsbedrifter i Stranda og Norddal kommuner per 1.1 2015, etter næringsgruppe.....	32
Tabell 4.2	Overnattinger i camping- og hyttegrend i Stranda og Norddal kommuner, etter overnattingsform. Prosent.....	34
Tabell 4.3	Antall cruiseanløp og antall cruisepassasjerer i Geiranger 2006–2016....	34
Tabell 4.4	Antall cruiseanløp og antall cruisepassasjerer i Geiranger, etter periode 2014–2016.....	35
Tabell 4.5	Antall registrerte overnattingsbedrifter i Stryn og Hornindal kommuner per 1.1 2015, etter næringsgruppe.....	37

## Figurer

Figur 1.1	Eiksund-Kvivsregionen. ....	2
Figur 2.1	Reisetid til Alnabruterminalen i Oslo før utbygging av Rv15 og E39. Grunnkrets. 2015. ....	8
Figur 2.2	Reisetid til Alnabruterminalen i Oslo etter utbygging av E39 og Rv15. Grunnkrets. 2015. ....	9
Figur 2.3	Områder med korteste reiserute til Oslo lufthavn, Gardermoen etter grunnkrets. 2015.....	10
Figur 2.4	Andelen tunge kjøretøy (over 6 meter) etter tellepunkt. 2015. Prosent..	11
Figur 2.5	Områder med korteste reiserute til Oslo lufthavn, Gardermoen etter en utbygging av E39 og Rv15. Grunnkrets. ....	12
Figur 2.6	Antall arbeidstakere etter lengde på arbeidsreisen. Hele Norge. 2015....	13
Figur 2.7	Funksjonelle arbeidsmarkeder i Eiksund-Kvivsregionen. 2012.....	14



Figur 2.8	Antall arbeidsplasser tilgjengelig innen 45 minutters reisevei før utbygging av Rv15 og E39. Grunnkrets. 2015. ....	15
Figur 2.9	Antall arbeidsplasser tilgjengelig innen 45 minutters reisevei etter utbygging av Rv15 og E39. Grunnkrets. 2015. ....	16
Figur 2.10	Års- og månedsdøgntrafikk Rv15 (Ospelitunnelen). 2011–2015. Absolutte tall .....	17
Figur 2.11	Års- og månedsdøgntrafikk Kvivstunnelen. 2013–2015. Absolutte tall .	18
Figur 2.12	Års- og månedsdøgntrafikk Rv651 Stigedalen. 2011–2015. Absolutte tall	18
Figur 2.13	Relativ mengde personskadeulykker (Psu), drepte og hardt skadde (D+HS). Relativ mengde er satt til 1 på fylkesvei. ....	19
Figur 3.1	Gjennomsnittlig netto innflyttinger og etableringer 2006-2014. ....	24
Figur 3.2	Prosent netto økning i nye arbeidsplasser grunnet etablering og innflytting. ....	25
Figur 4.1	Antall overnattinger per måned i hotell og liknende i Stranda og Nordal kommuner 2007–2015. ....	33
Figur 4.2	Antall overnattinger per måned i hyttegrender og på campingplasser i Stranda og Nordal kommuner 2007–2015. ....	33
Figur 4.3	Antall overnattinger per måned i hotell og liknende i Stryn kommune 2007–2015. ....	37
Figur 4.4	Fordeling av hotellgjestedøgn etter formål 2015. Stryn kommune. ....	38
Figur 4.5	Antall overnattinger per måned i hyttegrender og på campingplasser i Stryn og Hornindal kommuner 2007–2015. ....	38
Figur 5.1	Antall tjenester tilgjengelig innen 45 minutters reisevei. Grunnkrets. 2015. ....	42
Figur 5.2	Antall tjenester tilgjengelig innen 45 minutters reisevei etter utbygging av E39 og Rv15. Grunnkrets. ....	43
Figur 5.3	Antall forretninger tilgjengelig innen 45 minutters reisevei. Grunnkrets. 2015. ....	44
Figur 5.4	Antall forretninger tilgjengelig innen 45 minutters reisevei etter utbygging av E39. Grunnkrets. ....	45



## Sammendrag

# Riksvei 15: Flaskehals eller framtidsvei? Ny Strynefjellsvei og betydning for næringslivet

TOI rapport 1490/2016

Forfattere: Frants Gundersen, Petter Dybdal, Ove Langeland, Anja Fleten Nielsen, Jørgen Aarhaug  
Oslo 2016 53 sider

*Helårsvei over Strynefjellet, med en arm til Geiranger, vil ha stor betydning for næringslivet på Søre Sunnmøre og i Nordfjordregionen (Eiksund-Kvivsregionen). Det er en stor region med blant annet tunge nasjonale industrimiljøer som har Rv15 over Strynefjellet som korteste trasé til Østlandet, men som nå ikke kan utnytte dette fullt ut pga. vinterstenging og veiens dårlige tekniske standard. Særlig tunnelene på Strynefjellet gjør veien trafikkfarlig og er til stort hinder for tungtrafikken. En utbedring av Rv15 vil også ha andre positive effekter lokalt, slik som større arbeidsmarkeder, innspart reisetid, bedret tjeneste- og handelstilbud og bedre vilkår for helårsdrift for reiselivet. Men siden en utbygging kommer i et tynt befolket område med lite næringsliv vil effektene hver for seg være små i absolutte størrelser.*

Søre Sunnmøre og i Nordfjordregionen (Eiksund-Kvivsregionen) kjennetegnes av et heterogent næringsliv. Regionen har flere tunge industrimiljøer som er nasjonale tyngdepunkt innen sine bransjer (verfts- og møbelindustri). Det er også lokale spesialiseringer innen næringsmiddelindustrien og det er områder preget av tradisjonelt landbruk, fiskeri, reiseliv og offentlige arbeidsplasser. Industrivirksomheter har vanligvis stort transportbehov, og industrien i denne regionen er intet unntak. Tvert imot konkurrerer mange av virksomhetene på Søre Sunnmøre og i Nordfjordregionen på et internasjonalt marked der pålitelig og presis levering er ett av flere viktige konkurransefortrinn.

Selv om næringslivet er forskjelligartet i regionen, er det ganske robust og med små endringer over tid. Det er lite nedleggelse og utflytting av virksomheter, og heller ikke mye etableringer eller innflyttinger. Dette er viktig i forhold til effekten av ny infrastruktur. Samferdselsinvesteringer vil vanligvis føre til bedre markedsadgang som det er viktig at næringslivet er i stand til å dra nytte av.

## Næringslivets behov

Regularitet og pålitelighet er det viktigste for næringslivet i regionen når det gjelder transport. Virksomhetene må kunne levere og motta varer og tjenester i rett tid for å være konkurransedyktige. Tidsbesparelser og transportkostnader som bompenger og fartsgrenser for en ny vei, er mindre viktig. Det avgjørende for virksomhetene er at de vet at de kan levere og motta varer på et på forhånd avtalt tidspunkt. Dagens infrastruktur sikrer ikke denne påliteligheten. Den tekniske standarden på Rv15 over Strynefjellet, med stenginger som følge av snø/ras, stor helningsgrad, trange tunneler og smal og svingete veibane, er dermed den viktigste faktoren for at Rv15 eventuelt velges bort som hovedtrasé når varer skal fraktes til Osloområdet (som oppgis som det viktigste markedet for varetransport ut av regionen).

## Effekter av en utbygging av Rv15

Tidsbesparelser kan i begrenset grad brukes for å forsvare infrastrukturinvesteringene som er foreslått i forbindelse med en oppgradering av Rv15 over Strynefjellet. Dette fordi investeringene berører et relativt begrenset antall personer og virksomheter i området rundt utbyggingen. Tidsgevinsten for transportene er også relativt liten sammenlignet med den totale tidskostnaden for transporten. I sum peker dette i retning av begrenset nytte i forhold til kostnadene når en bruker beregninger i henhold til håndbøkene.

For områder som ligger i grenseland mht. kjøre- og hviletidsbestemmelsene vil imidlertid en utbygging være svært viktig. Hvilke områder dette er vil selvfølgelig være avhengig av hvilke reisemål transporten har. For transport til Oslo-området gjelder dette særlig næringslivet i Stranda, Sykkylven, Ørsta, Volda, Sande, Herøy, Ulstein og Hareid.

Innsparing i kjøretid ved en oppgradering av Rv15 vil bare i begrenset grad endre hva som er korteste trasé til sentrale Østlandsområder (slik som Gardermoen og Alnabruterminalen) og eventuelt veien videre til Sverige over Svinesund. Kombinert med den utbyggingen som kommer med E39 vil imidlertid hele Gloppen og Sykkylven og størstedelen av Jølster få Rv15 som korteste trasé til Oslo.

Hovedargumentet for utbygging av Rv15 er imidlertid det faktum at det er en stor region som *allerede* har Rv15 som korteste trasé til Oslo, men at denne traséen ikke kan utnyttes fullt ut pga. veiens tekniske forfatning. Dette gjelder hele Eiksund-Kvivsregionen pluss Selje, Vågsøy og Bremanger.

Utbedring av veier fører også til større arbeidsmarkeder slik at arbeidstakere får flere jobber å velge mellom, og arbeidsgivere et større marked å rekruttere medarbeidere fra.

Investeringer i infrastruktur kan dermed føre til et bedre samsvar mellom den kompetanse som tilbys og etterspørres, og til en «tettere» region med større muligheter for å dele ressurser og kunnskap. Dette er gjerne det som gir grunnlag for produktivitetsøkning i næringslivet.

En utbygging av Rv15 alene vil ha begrenset absolutt effekt på størrelsen av arbeidsmarkedet. Dette er først og fremst fordi det er svært få arbeidsplasser øst for Stryn sentrum og i de vestlige delene av Sjøk. Utbyggingen av E39 rundt Faleidfjorden vil ha noe større effekt. Ny E39 Byrkjelo-Grodås med bro over Faleidfjorden skaper en bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Stryn med mindre enn 45 minutt reisetid til store deler av Gloppen og Jølster kommune, samt til Hornindal kommune og tettstedene Skei, Byrkjelo, Sandane, Vikane og Grodås.

Selv om den relative utvidelsen av arbeidsmarkedene er stor, er de i absolutte størrelser såpass små at en i liten grad kan basere sin argumentasjon for utbygging på de utvidelsene som kommer. På den annen side er det nettopp utvidelsene av de mindre arbeidsmarkedene som gir størst relativ effekt lokalt. Det kan derfor være viktig å sikre at disse utvides slik at de ikke mister «kritisk masse» av funksjoner og tjenester som næringslivet er avhengig av.

På samme måte som antall arbeidsplasser er *trafikkmengden* per i dag heller ikke noe argument for en utbedring av Rv15. Imidlertid er det indikasjoner på at det er et relativt stort utnyttet potensiale som kan utløses ved en utbygging.

I utgangspunktet er det stor forskjell på tilgang til tjenester innen Eiksund-Kvivsregionen. Tjenestene er lokalisert i tettstedene og følgelig har de områdene med kort kjørevei til disse tettstedene, best tjenestetilbud. En utbygging av Rv15 og E39 vil ha en utjevne effekt på tjenestetilbudet, dvs. at tilbudet bedres relativt mest i områder med dårlig tilbud. En utbygging av Rv15 bedrer også tilgangen på strekningen mellom Stryn sentrum og Sjøk, men her er det lite næringsvirksomhet som kan dra nytte av bedret tjenestetilbud.

En utbygging av E39 og Rv15 vil også bety en bedring av et mer spesifikt handelstilbud og det kan jevne ut en del av forskjellene innad i regionen. Det er imidlertid slik at store deler av regionen, også tettstedene, fremstår med et moderat handelstilbud, selv etter nye veiutbygginger (selv om tettstedene fungerer som lokale handelssentra). Nettopp derfor kan en bedring i infrastrukturen være viktig fordi et minimumstilbud av spesialiserte tjenester og handel er viktig for å opprettholde virksomhet og bosetning.

Næringsvirksomhet er mer geografisk konsentrert enn den generelle bosetningen. Områder med lite næringsvirksomhet vil derfor i liten grad dra nytte av bedret tilgang på et næringsrettet handel- og tjenestetilbud. Bosetningen er mye mer spredd utover, og bedret tilgang på slike tjenester kan bedre befolkningens levekår. Området øst for tettstedet Stryn mot Sjøk er et eksempel på dette.

## Reiseliv

Ny Rv15 med arm til Geiranger vil sammen med ny E39 føre til kortere reisetid og økt tilgjengelighet. Det kan gi økt etterspørsel for Stryn og Geiranger – og for regionen ellers – både fra Østlandet (inkludert utenlandske turister via Gardermoen) og fra Vestlandet. Spesielt kan helårsdrift i Geirangers overnattingsbedrifter bli mer lønnsomt, men også i Stryn kan økt trafikk føre til at flere bedrifter vil kunne finne det lønnsomt å ha helårsdrift. Stryn og Geiranger vil bli et sammenhengende reisemål hele året, noe som kan gi flere synergieffekter.

## Implikasjoner

En utbedring av Rv15 over Strynefjellet med arm til Geiranger kommer i et område med lite bosetning og begrenset næringsvirksomhet, der effekten først og fremst kommer utenfor den arbeidsmarkedsregionen som Rv15 ligger i. Beregninger som tar utgangspunkt i størrelsen på arbeidsmarkeder, tjenestetilgang, trafikkvolum og tidsbesparelser (slik tradisjonelle modeller og kost-nytte-beregninger gjør) gir dermed bare moderate positive effekter av en utbygging. Det er imidlertid en annen faktor som potensielt er den viktigste positive effekten. Hovedmotivasjonen for å bygge ny tunnel/vei over Strynefjellet er å gjøre denne traséen til en pålitelig helårsvei for næringslivet. Det er en viss effekt for reiselivsbransjen (særlig i Geiranger) som kan utvide sesongen noe, men først og fremst kommer den positive effekten nordvest i Eiksund-Kvivsregionen, altså på Søre Sunnmøre (kommunene Hareid, Ulstein, Herøy, Stranda, Sykkylven, Ørsta og Volda). Utbygging av E39 gjør denne effekten større.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Denne rapporten redegjør for hva en oppgradering av Rv15 med ny tunnel gjennom Strynefjellet med helårsforbindelse til Geiranger samt oppgradert Fylkesvei 60 og ferjefri E39 Sunnfjord-Stryn-Sunnmøre, kan bety for næringslivet i disse områdene. Det vi si for Nordfjordregionen og søre Sunnmøre på vestsiden av Strynefjellet og Ottadalen på østsiden. Helårsvei til Geiranger er særlig belyst i et reiselivsperspektiv. Ny veg/tunnel for Rv15 Strynefjellet med helårsveg til Geiranger er et vegprosjekt i grenseområdet mellom tre fylker; Møre og Romsdal, Oppland og Sogn og Fjordane. Hovedfokus i utredningen er på Eiksund- og Kvivsregionen.

Strynefjellstunellene utgjør i dag en flaskehals, særlig for godstransporten både sørover og nordover. Veien over Strynefjellet har en høy andel tungtrafikk (22 %) og er svært viktig for næringslivet på Nord-Vestlandet (Statens vegvesen 2012a). Tunnelene oppfyller heller ikke EUs direktiv for økt tunnelsikkerhet og må enten oppgraderes eller det må bygges ny tunnel. Dette har vært et viktig premiss for utredningen.

Følgende to problemstillinger er sentrale i utredningen:

1. *Hva vil ny Rv15 Stryn-Skjåk, med helårsforbindelse til Geiranger, oppgradert Fylkesvei 60 og ferjefri E39 Sunnfjord-Stryn-Sunnmøre bety for næringsliv, arbeidsplasser og bosetting i Nordfjordregionen, søre Sunnmøre og Ottadalen?*
2. *Hva vil helårsvei til Geiranger bety for reiseliv og turisme i trekanten mellom Geiranger, Ålesund og Åndalsnes samt Ottadalen og Eiksund-Kvivsregionen?*

For å svare på disse to hovedspørsmålene har utredningen fokusert på:

- ✓ Ny tunnel og muligheter for tidsbesparelse og overføring av trafikk fra andre veier
- ✓ Transportbehovet i et næringslivsperspektiv
- ✓ Næringsliv og næringsutvikling – struktur og dynamikk
- ✓ Regionforstørring og arbeidsmarked i dag og framover
- ✓ Reiseliv og turisme i området Geiranger, Ålesund og Åndalsnes samt Ottadalen og Eiksund-Kvivsregionen, med fokus på framkommelighet og helårsarbeidsplasser

TØI har belyst disse temaene ved å stille sammen tilgjengelige data fra SSB, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2013/14), Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BoF), registerbasert sysselsettingsstatistikk, og en foreliggende spørreundersøkelse til næringslivet i Sogn og Fjordane fra 2015. I tillegg er det gjennomført fokusgruppe og dybdeintervjuer med nøkkelbedrifter i utvalgte næringer, herunder reiselivsnæringene, som er lokalisert i de aktuelle kommunene.

### *Kjennetegn ved Søre Sunnmøre og Nordfjordregionen (Eiksund-Kvivsregionen)*

Det geografiske nedslagsfeltet for denne rapporten er Søre Sunnmøre og Nordfjordregionen, nærmere bestemt avgrenset til Eiksund-Kvivsregionen. Den består av kommunene Eid, Hornindal, Gloppen, Stryn, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid,

Volda, Ørsta Stranda og Sykkylven (figur 1.1). Naturgeografisk er regionen kjennetegnet ved at ulike fjorder skjærer gjennom regionen, og hvordan vekselvis fjorder og fjell skaper utfordringer for kommunikasjon. Samtidig inneholder regionen alt fra høyfjellslandskap med Jostedalsbreen og Strynefjellet i sør-øst til kystlandskap i nord-vest.



Figur 1.1 Eiksund-Kvivsregionen.

Næringsmessig er regionen svært heterogen, med sterke industrimiljøer (særlig verfts- og møbelindustri), landbruk og skogbruk langs Nordfjord, fiskeri langs kysten og en del reiseliv i enkeltkommuner. Se for øvrig senere kapittel for en mer detaljert gjennomgang av næringsstruktur.

Det bor i overkant av 80 000 personer i Eiksund-Kvivsregionen og det har vært en svak økning i folketallet i regionen de siste fem år, se tabell 1.1. Befolkningsveksten har vært sterkest i Ulstein, Hareid og Herøy, mens Vanylven, Sande og Hornindal har hatt befolkningstilbakegang. Ørsta er den største kommunen i regionen med et folketall på noe over 10 000, deretter følger Volda, Herøy, Ulstein, Sykkylven og Stryn.

En ganske høy andel av befolkningen i regionen bor i tettbygde strøk, særlig på Sunnmøre. Dette gjelder for hele 86 prosent i Hareid og 77 prosent i Ulstein. Laveste andel i tettbygde strøk har kommunene Vanylven med 12 prosent og Sande med 33. Andelen i tettbygde strøk i kommunene som ligger Sogn og Fjordane varierer mellom ca. 40 og 57 prosent. Samlet har regionen noe over 41 000 sysselsatte og hovedtyngden av arbeidsplassene finnes i Herøy, Ulstein, Ørsta, Volda, Stryn og Sykkylven. Med unntak av Stryn er dette alle kommuner som også har høy andel av befolkningen i tettbygde strøk (67-77 % vs. 47 %).



Tabell 1.1 Folkemengde, andel i tettbygde strøk og sysselsetting i Eiksund-Kvinsregionen

	Folke- mengde pr 1. jan 2016	Folkemengde pr 1. jan 2011	Årlig prosentvis vekst siden 2011	Andel i tettbygde strøk pr. 1 jan 2015	Sysselsatt e pr. 1 jan 2015
<b>1443 Eid</b>	6015	5905	0,37	56,9	2892
<b>1444 Hornindal</b>	1200	1207	-0,12	39,7	516
<b>1445 Gloppen</b>	5784	5705	0,28	50,9	2742
<b>1449 Stryn</b>	7168	7018	0,42	46,6	3875
<b>1511 Vanylven</b>	3256	3417	-0,96	11,9	1148
<b>1514 Sande</b>	2559	2625	-0,51	33	1487
<b>1515 Herøy</b>	8972	8533	1,01	72,4	6348
<b>1516 Ulstein</b>	8430	7751	1,69	76,9	5760
<b>1517 Hareid</b>	5189	4932	1,02	86	1889
<b>1519 Volda</b>	9037	8655	0,87	69,3	4042
<b>1520 Ørsta</b>	10677	10373	0,58	66,6	4407
<b>1525 Stranda</b>	4598	4575	0,10	69,6	2351
<b>1528 Sykkylven</b>	7675	7662	0,03	73,7	3695

Kilde: SSB

## 1.2 Effekter av infrastrukturbygging

Utbygging av infrastruktur kan ha mange effekter. Blant de mest sentrale er tidsbesparelse, økt sikkerhet, bedre framkommelighet, regionforstørring og sentralisering samt mer generelle agglomerasjonseffekter.

### *Generell tidsbesparelse*

Generell tidsbesparelse gir direkte kostnadsbesparelse for personer og bedrifter. Dette gir såkalt trafikantnytte som er kjernen i nyttekostnadsberegninger som gjennomføres i henhold til statens håndbøker.

### *Veisikkerhet*

Krappe kurver og sterk stigning øker ulykkesrisikoen. Generell utbedring av eksisterende vei i forhold til tverrprofil, linjeføring, veidekke og utstyr i spredtbygde strøk reduserer personskadeulykker med ca. 20 % (Trafikksikkerhetskåndboken).

### *Framkommelighet*

Bedre veier gjør transportene mer pålitelige. Man får færre stengninger som følge av ras samt at man åpner for brøyting og helårsvei. Bredere veier, større tunnelhøyde og lavere stigningsgrad vil også gi færre restriksjoner på last og mulighet til å eliminere stopp ved møte av store biler.

### *Regionforstørring og sentralisering*

Siden 1980 har man i Norge sett et mønster med økt sentralisering og regionforstørring. Sentralisering innebærer en konsentrasjon av befolkning, bedrifter og tjenestetilbud til et

mer begrenset antall sentre. Regionforstørring dreier om utvidelse av omland basert på forbedringer i transportsystem som gir økt rekkevidde rundt sentrene. Regionforstørring fører til utvidelse av arbeidsmarkeder og ofte til at det totale tjenestetilbudet blir bedre, samtidig som det kan føre til nedleggelse av lokalbutikker (Engebretsen & Vågane 2008). Grunntanken er at større regioner, målt i antall sysselsatte, har større robusthet og mer vekstkraft (Gundersen og Aarhaug, 2014). Det må også nevnes at i rurale strøk er flyttevilligheten inn til bygdesentrene mindre enn i byområder (Dale et al. 2002).

### **Agglomerasjon**

Agglomerasjonsfordeler er de fordelene mennesker og bedrifter får ved å samlokalisere seg og begrepet knyttes gjerne til skalaøkonomi og nettverkseffekter (Fuita og Thisse 2002). Det dreier seg om kostnadsfordeler en oppnår ved nærhet til markeder, økt kunnskapsspredning, stordriftsfordeler og reduserte enhetskostnader samt kollektive driftsfordeler med blant annet bedre tilgang på markeder, kunder og arbeidskraft (Isaksen et al. 2008).

Investeringer i transportinfrastruktur som veier, broer og tunneler kan bidra til økonomisk utvikling fordi det kan stimulere agglomerasjon i relaterte næringer (Storper 2013). Næringslivet er avhengig av effektiv transport for innsatsvarer og produkter og for tilgang til kvalifisert arbeidskraft. Forbedringer i transportsystemet kan utvide arbeidsmarkeder og effektivisere godstransporten. Effektiv godstransport kan også føre til økt bruk av «just-in-time» produksjon og redusert lagerhold.

Sammenhengen mellom transportinfrastruktur og næringsutvikling er imidlertid kompleks og betydningen for næringslivet vil variere med type ulike infrastrukturprosjekter og for ulike deler av næringslivet (Holl 2007). Statens Vegvesen (2012b) har sett på regionale ringvirkninger i Buskerudbyen og hvilke typer transportinfrastrukturinvesteringer som gir mernytte i form av agglomerasjon. Forbedring av allerede eksisterende infrastruktur gir liten effekt på mobilitet, lokalisering og potensial for å utløse agglomerasjonseffekter. Utbygging av ny vei derimot har stor effekt på mobilitet, middels effekt på lokalisering og dermed middels til stort potensial til å utløse agglomerasjonseffekter.

Hvis en infrastrukturinvestering kan resultere i et par prosent økning i produktiviteten i næringslivet, vil det være nok til legitime bygging av de fleste veiene (Sassen mfl. 2014). Imidlertid er det ingen entydig måte å beregne agglomerasjonsfordeler på. Tilsvarende er agglomerasjonsfordeler vanskelig å identifisere i eks post studier av infrastrukturinvesteringer (jf. Aarhaug et al. 2014).

## **1.3 Metode og data**

### **Metodikk**

I rapporten legger vi vekt på regionforstørringsaspektet og trasévalg og det er egne underkapitler om dette. Kapittel 5 om tjenester og handel vil også i stor grad dreie seg om regionforstørring da tilgjengelighet av handels- og tjenestetilbud i praksis bestemmes av regionstørrelsen.

Et sentralt begrep i forhold til regionforstørring og trasevalg er *tilgjengelighet*. Tilgjengelighet dreier seg hovedsakelig om muligheten til å transportere varer og personer til rett sted i rett tid. For Eiksund-Kvivsregionen handler dette dels om personer og tilgang på tjenester og arbeidsplasser, men særlig om næringslivets behov for å få fraktet varer til kundene til rett tid. Behovet for å få levert varer til det sentrale Østlandet på en økonomisk forsvarlig måte er avgjørende viktig for bedriftene i regionen. Hviletidsbestemmelser, rassikring, ferjefrie

veier, stigningsvinkel på veiene, tunellstørrelse, veibredde osv., er derfor viktige forhold som må legges til grunn i analysene.

### **Registerstatistikk**

TØI mottar kopi av Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BoF) fra Statistisk sentralbyrå hvert år. Dette registeret dekker alle foretak og bedrifter i offentlig og privat sektor i Norge. BoF er dermed et heldekkende register som utgjør en felles populasjon for SSBs økonomiske og næringsmessige statistikk i Norge. På hver enhet er det registrert data om geografiske plassering (adresse og grunnkrets som laveste nivå), næringskode (820 koder), sektortilhørighet (ulike typer offentlige eller private bedrifter) og antall ansatte. TØI har BoF-data tilbake til 2002.

TØI har satt sammen de ulike årgangene av BoF-data og videreutviklet dette materialet, slik at vi kan følge hver enkelt bedrift over tid. Materialet er også revidert mht. kodelstandarder (næringskoder og kommunekoder). På grunn av at materialet dekker alle bedrifter i Norge kan det produseres detaljert statistikk på et hvilket som helst geografisk nivå ned til grunnkrets-nivået. I tillegg benyttes registeret til bransjespesifikke analyser og mer tematiske analyser (slik som privatiseringsgrad innen ulike sektorer, utbredelse av kompetansenæringer og befolkningens tilgang til ulike tjenester i ulike regioner).

ELVEG er Kartverkets oversikt over alle veistrekninger over 50 meter i Norge, med påkodet kjennetegn for veistandard, veilengder og skiltet hastighet. Ved å benytte dette registeret kan TØI beregne avstand langs vei mellom vilkårlige grunnkretser i Norge. Avstanden kan beregnes både i meter og i kjøretid.

Registerbasert sysselsettingsstatistikk inneholder informasjon om bosted og arbeidssted for sysselsatte i Norge og brukes i analyser av pendling. I denne rapporten har vi benyttet data på både grunnkrets- og kommunenivå.

### **Spørreundersøkelse**

Vi har også benyttet svar fra en spørreundersøkelse som ble gjennomført blant virksomheter lokalisert i Sogn og Fjordane i forbindelse med en studie gjennomført på oppdrag for Stamvegutvalet (Gundersen mfl. 2015). I denne undersøkelsen er det svar fra 470 virksomheter. Spørreundersøkelsen dreide seg i hovedsak om E39, men inneholdt også en del mer generelle spørsmål som vi har dratt nytte av i denne studien.

### **Fokusgruppe**

For å samle inn detaljert informasjon fra bedriftene om deres transportbehov og erfaringer med dagens veinett og særlig Rv15 og tunnelene på Strynefjellet, har vi også benyttet fokusgruppe. Fokusgruppe er uformelle gruppintervjuer som er hensiktsmessig når en vil bruke en kostnadseffektiv metode for å samle inn kvalitative data (Nøtnes 2001). Individuelle intervju tar mer tid.

Fokusgruppe skal gi dypere innsikt om temaet som studeres. Metoden kan gi informasjon om hva folk tenker og tror om ulike forhold, og det skal gi en helhetlig forståelse av tema. En fokusgruppe består gjerne av 6 – 10 personer og ledes av en ordstyrer. Deltakerne bør ha en felles erfaringsbakgrunn siden det antas å virke stimulerende på diskusjonen, de skal kjenne godt forholdene det snakkes om, men gjerne ha divergerende meninger. Formålet med gruppa er å samle informasjon, ikke bli enig eller treffe beslutninger.

Fokusgrupper har gjerne en relativt ustrukturert form som gjør det mulig med oppfølgingsspørsmål, eller å fange opp nye ting som kan dukke opp i samtalen. En ulempe kan være at intervjuer lettere kan miste kontroll over samtalen, eller at data kan være vanskelig å tolke. Dynamiske samtaler som kan være bra for refleksjon, kan føre til at folk

lar seg rive med, eller påvirke hverandres standpunkter. Fokusgrupper forutsetter derfor god møteledelse og en viss struktur og styring. Det er viktig å strukturere diskusjonen, sørge for å få fram alle viktige forhold og passe på at folk ikke prater seg bort.

I prosjektet etablerte vi to fokusgrupper, en for reiselivsbedrifter<sup>1</sup> med 5 deltakere (se kap. 4) og en med 10 bedrifter fra andre næringer. I den siste gruppa deltok også to ordførere fra involverte kommuner, som observatører. Det ble også gjennomført enkeltintervju med tre bedrifter i gruppen andre næringer, som ikke kunne delta i fokusgruppe.

Bedriftene ble plukket slik at de skulle dekke ulike næringer, størrelse og geografisk lokalisering, dvs. forhold som kan ha betydning for bedriftene transportbehov og transporterfaringer. Vi valgte bedrifter med utgangspunkt i Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BoF), men diskuterte utvalget med oppdragsgiver for å sikre at vi fikk med bedrifter som var sentrale i forhold til transportspørsmål og Rv15.

Fokusgruppene ble ledet av møteleder og vi benyttet spørreguider for å sikre at alle relevante forhold ble dekket. Vi fulgte en mal med åpningsspørsmål for å komme i gang og der alle deltakere presentere seg. Deretter fulgte introduksjonsspørsmål til transport og reiseliv og flere nøkkelspørsmål for utdyping og spesifisering av tema og problemstillinger. Avslutningsvis reflekterte deltakerne over sine kommentarer og ga noen sammenfattende kommentarer og vi benyttet oppsummeringsspørsmål for å sjekke at møteleder hadde forstått riktig. Gruppene ble avsluttet i plenum der både reiselivsgruppa og den generelle næringslivsgruppa oppsummerte og drøftet erfaringer fra gruppediskusjonen.

---

<sup>1</sup> Det ble etablert en fokusgruppe for reiseliv bestående av 5 bedrifter og siden det her var mange forhold som er spesifikke for reiselivsnæringen, ble det også benyttet en egen spørreguide.

## 2 Regionforstørring

I dette kapitlet omtales mulige tidsbesparelser av å oppgradere transportsystemer som veier og tunneler, om trasévalg kan påvirkes, om det har betydning for arbeidsmarkedet og om det kan ha effekter for trafikkmengden.

### 2.1 Tidsbesparelser

En innlysende motivasjon for å oppgradere veier – eventuelt å bygge nye veier – er den tidsbesparelsen som kan oppnås. Spart tid på transport gir reduserte kostnader for bedrifter (både ved transport av varer og innsatsfaktorer), og det gir reduserte kostnader for befolkningen generelt ved kortere vei til arbeid eller andre tjenester. Et viktig tilleggsmoment er at bedre veier gir større tilgang til ulike tjenester og større aksjonsradius med samme kjøretid. Dette gir nye muligheter for næringsvirksomhet, men også et bedret tilbud for befolkningen og indirekte bedre levekår. Det siste skal vi komme tilbake til i et senere delkapittel.

Tidsbesparelser for en utbygging er imidlertid ikke en absolutt størrelse. Selv om en kan spare inn 63 minutter mellom Volda og Skei på å bygge ut E39 er det jo slett ikke slik at alle de som legger ut på veien i Skei skal til Volda. Med lange tunneler og nye veitraseer kan det også være nødvendig å kjøre omveier for å komme inn på det nye veinettet for folk som tidligere bodde langs hovedfartsåren. Dette gjelder for eksempel for dem som i dag bor eller har arbeidsplass langs veien mellom Byrkjelo og Olden. Effekten av en veiutbygging er altså helt avhengig av hvor trafikkmengden går og hvor de viktige reisemålene ligger.

I denne rapporten er fokuset på Rv15 over Strynefjellet, og vi skal se senere at denne veien er viktig i forhold til trasévalg. Samtidig vet vi at det går et skille i Sogn og Fjordane med hensyn til hva som er viktige forbindelser for næringslivet. I kommuner som ligger mot Sognefjorden er Bergen viktig, mens i kommuner som ligger mot Nordfjord og nordover er Østlandet viktigere enn Bergen for næringslivet (se kapittel 3.3). Det er derfor naturlig at vi i denne sammenhengen velger å se på tidsbesparelsene i forhold til viktige reisemål på Østlandet.

En viktig terskel for godstransport er grensen som reguleres av reglene for kjøre- og hviletid. Tungtransporten (godstransport med tillatt totalvekt på over 3,5 tonn, eller persontransport med kjøretøy for transport av 9 personer eller flere) er underlagt et felleseuropeisk regelverk for kjøre- og hviletid<sup>2</sup>. Dette regelverket fastsetter hvor lange perioder en kan kjøre innenfor gitte tidsrom. Hovedregelen er at en ikke kan kjøre mer enn fire og en halv time i strekk og ikke mer enn ni timer per dag. To ganger per uke kan man imidlertid kjøre ti timer. Innenfor en uke kan en sjåfør ikke kjøre mer enn 56 timer og innenfor to påfølgende uker ikke mer enn 90 timer. I tillegg til dette er det bestemmelser for arbeidstid (inkludert lessing og lossing) som kan få innvirkning på hvor lang tid en har til rådighet for å gjennomføre en gitt transport<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> <https://lovdata.no/static/LTI/ltavd1/filer/grafikk/32006r0561.pdf>

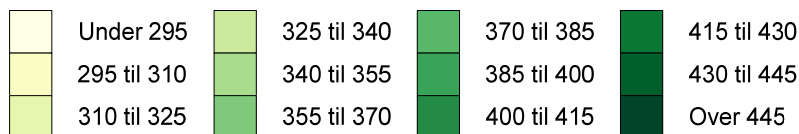
<sup>3</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-06-10-543>

Figur 2.1 viser kjøretider til Alnabruterminalen i Oslo fra de ulike grunnkretsene i Eiksund-Kvivsregionen per i dag. Disse kjøretidene tar utgangspunkt i skiltet hastighet og tar ikke hensyn til risiko for stengt vei på grunn av ras eller snø. Det er også standardiserte ventetider for ferge og en tar ikke hensyn til eventuelle kødannelser.

I praksis er de tre-fire mørkeste skravurene i kartet områder der det er vanskelig å nå fram til Alnabruterminalen med ett sjåførskift. Det er altså områder som ligger omtrent på grensen i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene som har mest å tjene på en utbygging, selv om det er andre områder som kanskje tjener mest i antall minutter.



Minutters reisetid:



Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Figur 2.1 Reisetid til Alnabruterminalen i Oslo før utbygging av Rv15 og E39. Grunnkrets. 2015.

Ved en utbygging vil reisetiden til Alnabruterminalen kunne bli omtrent som i figur 2.2. Sammenlignes dette kartet med figur 2.1 ser vi at det er hele området fra Byrkjelo og nordover langs E39 til og med Ørsta og Sykkylven som får redusert reisetid.

Innsparingen er imidlertid ikke så stor en kanskje først skulle anta. Reduksjonen i reisetid mellom Volda og Skei er beregnet til 63 minutter<sup>4</sup>, men det er i et begrenset område besparelsen er så stor. Dette kommer av trasévalgene. Per i dag er det i prinsippet raskere å kjøre via Sogndal enn Rv15 hvis en starter sør for omtrent Innvik

(<https://www.google.no/maps>) og en skal til Alnabruterminalen.<sup>5</sup> Redusert reisetid over

<sup>4</sup> Kartet er laget med en tidligere beregning om en innsparing på 45 minutter mellom Grodås og Skei. Hvis besparelsene blir på 63 minutter blir endringene i kartet likevel minimale. Området Innvik-Skei-Byrkjelo, pluss Gloppen, kan eventuelt få én klasse lysere skravur.

<sup>5</sup> Traseen via Sogndal inkluderer ferge (Manheller-Fodnes), noe som både gjør traseen mindre attraktiv som rute for næringslivet og som gjør beregningene av reisetiden noe usikker (mht estimert ventetid og overfartstid).

Strynefjellet via tunnel forbi Utvik må altså først kompensere for kortere reisetid via annen trasé før reell reisetidsreduksjon oppnås. Vi kommer tilbake til trasévalg i neste underkapittel.



Minutters reisetid:

Under 295	325 til 340	370 til 385	415 til 430
295 til 310	340 til 355	385 til 400	430 til 445
310 til 325	355 til 370	400 til 415	Over 445

Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Figur 2.2 Reisetid til Alnabru terminalen i Oslo etter utbygging av E39 og Rv15. Grunnkrets. 2015.

Ser vi på innsparingene i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene er det områder på Søre Sunnmøre, som Stranda, Sykkylven, Ørsta, Volda og Vanylven, som en slik utbygging vil være viktigst for. Med pågående utbedringer av E6 sør for Otta i Gudbrandsdalen vil også områder som Hareid, Sande, Ulstein og Herøy også kunne nå sentrale områder på Østlandet på én økt regulert av hvile- og kjøretidsbestemmelsene. Innsparingene er omtrent like store i områder i Stryn, Hornindal og Eid, men i disse områdene når en allerede i utgangspunktet til Oslo på under 7 timer via Rv15.

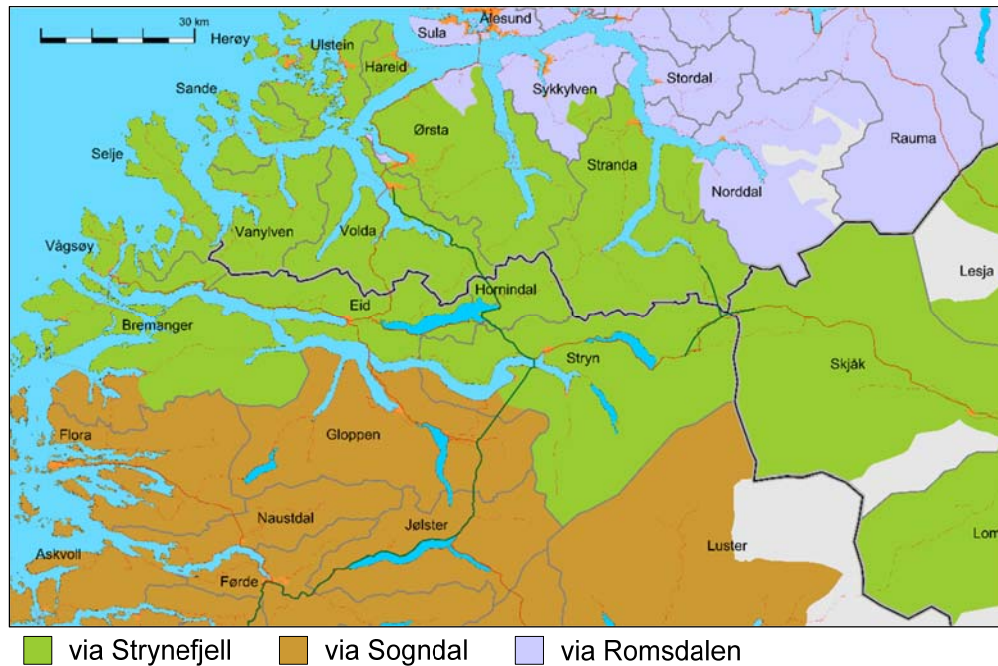
En utbygging av Rv15 gir altså liten innsparing av tid for næringslivet generelt i regionen. Den store gevinsten som en tidsbesparelse kan gi er i områder som ligger på grensen i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Hvilke områder dette er vil variere hvor målet for transporten befinner seg, men for varetransport til sentrale Østlandsområdene vil dette kunne være særlig viktig for næringslivet i beltet Stranda-Sykkylven-Ørsta-Volda.

## 2.2 Trasévalg

En hovedproblemstilling for næringslivet er om en skal velge Rv15 over Strynefjellet for godstransport eller ikke. Men for hvor mange er denne problemstillingen reell? Eller sagt på en annen måte – hvis en likevel kan nå målet for godstransporten via annen trasé på kortere tid enn det ville tatt via Strynefjellet er problemstillingen irrelevant.

Trasevalg er helt avhengig av hvor målet for godstransporten befinner seg. Gjennom bedriftsintervjuer og survey (se kapittel 3.1) er det det sentrale Østlandet som er viktigst for næringslivet i Eiksund-Kvivsregionen. Bergensområdet er også viktig, men det er først når en kommer lengre sør i Sogn og Fjordane – for kommuner som ligger ved Sognefjorden (Gundersen mfl. 2015) – at Bergensområdet blir viktigere enn det sentrale Østlandsområdet.

Figur 2.3 viser hvilken trase som er raskest for å nå ett sentralt mål på Østlandet (Oslo lufthavn, Gardermoen) avhengig av hvor du er i Eiksund-Kvivsregionen. Kartet viser at Rv15 over Strynefjell er potensielt raskest for nesten hele regionen, i tillegg til at det også er raskeste rute for de ytterste kommunene langs Nordfjord.



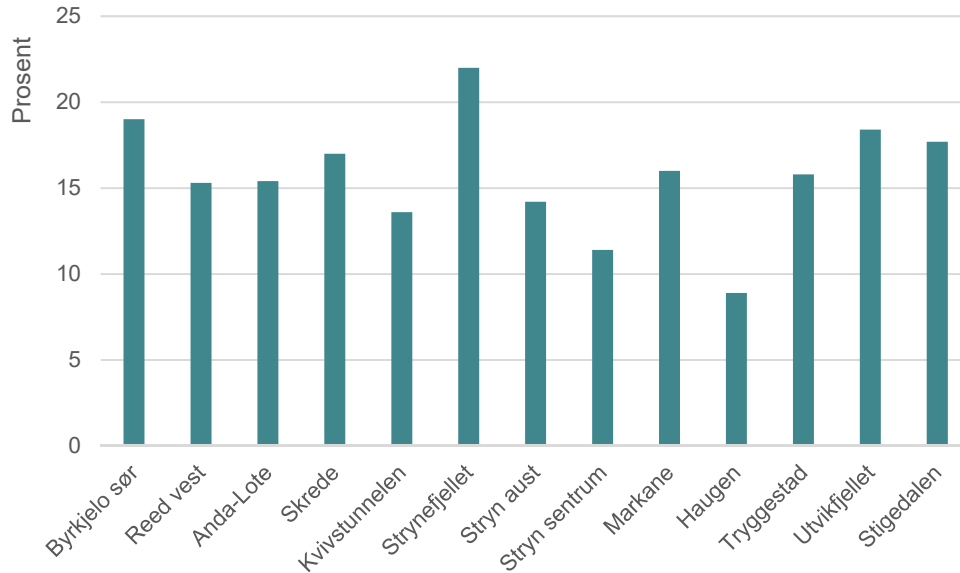
Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Kilde: Google-maps/ELVEG

Figur 2.3 Områder med korteste reiserute til Oslo lufthavn, Gardermoen etter grunnkrets. 2015.

Kartet (figur 2.3) viser korteste vei til Gardermoen, men i praksis gjelder trasevalget til alle områder nord eller øst for Oslo (inkludert Mjøsområdet og veien videre til Svinesund). Rv15 over Strynefjellet fremstår altså som en svært viktig trasé for næringslivet for en stor region på Vestlandet. Dette understøttes også av figur 2.4 som viser at andelen tungtrafikk er høyest over Strynefjellet i forhold til andre trafikktellepunkter i Sogn og Fjordane. Noe av denne trafikken er nok turistbusser, men disse kjører gjerne gamle Strynefjellsvei når denne er åpen (figuren viser Ospelitunnelen).





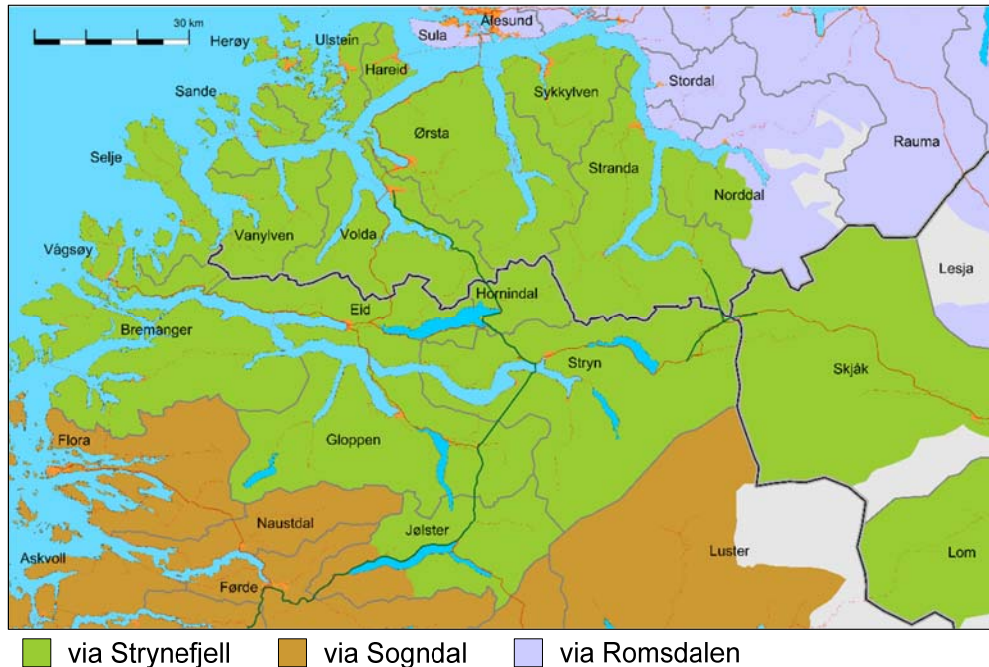
Kilde: [www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer](http://www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer)

Figur 2.4 Andelen tunge kjøretøy (over 6 meter) etter tellepunkt. 2015. Prosent.

Imidlertid er det en del faktorer som tilsier at potensialet for å benytte Rv15 over Strynefjellet som trasé for godstransport ikke er fullt utnyttet. De viktigste faktorene er (KVU Rv. 15):

- Vinterstenging av veien pga snø/uvær. Rv15 er sterkt utsatt for vær og vind og er stengt i lange perioder om vinteren, eller det er krav om kolonnekjøring.
- Stenging pga. ras, i tillegg er det enkelte områder med stor rasfare.
- Helning på veien. Rv15 er preget av svingete partier med høyt stigningstall.
- Bredder på veien. Noen steder kan ikke to store kjøretøy passere hverandre.
- Bredder/høyde på tunnelene I tillegg er tunnelene smale og lave noe som fører til at bilene kjører midt i veien (sentrisk kjøring). Dagens standard oppfyller ikke kravene til minimums trygghetsnivå.

Når det gjelder trasevalg er Rv15 per i dag et fergefritt alternativ for størstedelen av Eiksund-Kvivsregionen. Ved å benytte Rv15 kan en unngå ferger som en ellers måtte benytte om en valgte ruten over Sogndal eller Romsdalen. Videre utbygging av E39 vil bare delvis påvirke dette (kan erstatte ferge Festøya-Sunde over Storfjorden og Anda-Lote over Nordfjord). Andre ferger, slik som Mannheller-Fødnes, Aursneset-Magerholm og Stranda-Gravaneset vil ikke være med i «Fergefri E39»-prosjektet.



Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Kilde: Google-maps/ELVEG

Figur 2.5 Områder med korteste reiserute til Oslo lufthavn, Gardermoen etter en utbygging av E39 og Rv15. Grunnkrets.

Hovedpoenget ved en utbygging/utbedring av Rv15 er altså ikke at en region får Rv15 som korteste trasé til sentrale Østlandsområder – selv om en utbygging øker den regionen som har Rv15 som korteste trasé med nesten hele Gloppen kommune og viktige industriområder i Sykkylven. Valg av trasé vil heller ikke være en statisk størrelse, men variere med ulike utbedringer i andre deler av de aktuelle rutene, f.eks. utbedringer i Gudbrandsdalen eller Romsdalen. For tiden pågår det f.eks. en større utbedring i Gudbrandsdalen som styrker *både* Rv15 og Romsdalen som trasévalg.

Hovedpoenget vil derimot være at det *allerede* er en stor region – med tunge nasjonale industrimiljøer (se kapittel 3) – som har Rv15 som korteste trasé til viktige transportmål på Østlandet. Men at denne regionen bare i begrenset grad kan dra nytte av Rv15 pga begrensningene som er listet opp på forrige side. Potensialet for å utnytte Rv15 bedre for næringslivet er derfor stort.

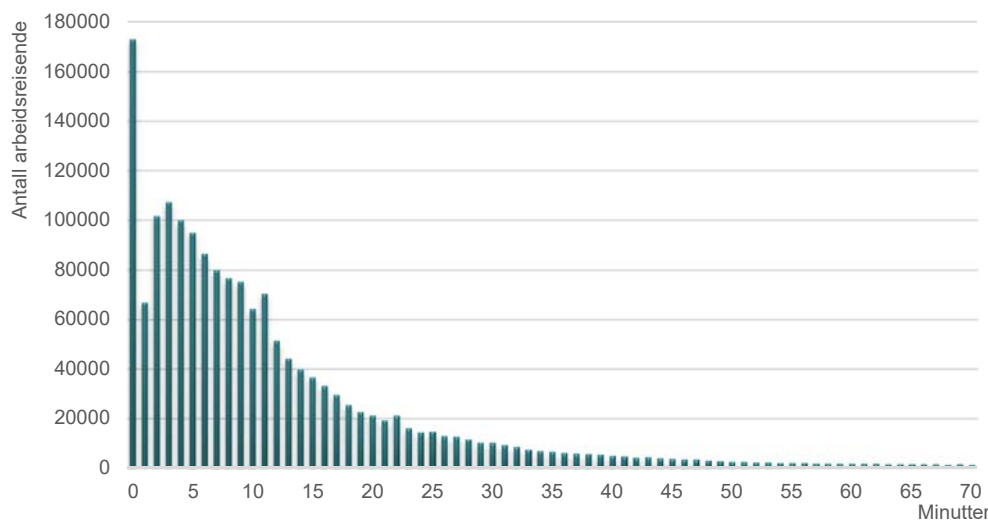
Et tilleggsmoment er at utbyggingen av E39 sør og nord for Faleidfjorden (pluss fjordkryssingen via bru) først og fremst gjør Rv15 kortere som trasé for Eiksund-Kvivsregionen. Dette gjelder transport til Østlandet. Er du f.eks. i Byrkjelo vil veien til Østlandet via Stryn og Rv15 være kortest pga utbyggingen av E39. Utbygging av E39 i regionen øker altså potensialet for å bruke Rv15 som trasé til Østlandet.

## 2.3 Arbeidsmarkedet

Størrelsen på arbeidsmarkedet er viktig for hvordan næringslivet fungerer. Jo flere arbeidstakere som er tilgjengelig innen rimelig reisevei, desto enklere er det for en arbeidsgiver å få tak i den kompetansen som trengs. Tilsvarende vil flere arbeidsgivere innen rimelig pendlingsavstand gjøre det enklere for en arbeidstaker å velge seg arbeid som passer med vedkommendes kompetanse og interesse. I tillegg kan en forvente et bedre

tjenestetilbud for befolkningen (jfr. Gundersen og Aarhaug, 2014). Det er imidlertid ingen enkel sak å bestemme hvor en skal trekke grensene for hva som utgjør et funksjonelt arbeidsmarked. Det er mange alternative måter å definere et arbeidsmarked på. Gundersen og Juvkam (2013) benytter for eksempel faktisk pendlingsnivå mellom kommuner, kombinert med ulike avstandssoner mellom sentra til å definere bo- og arbeidsmarkeder. I andre modeller (BIs modell, se Nørkvede og Reve 2013) opereres det med et todelt skille der alt innenfor en times reiseavstand inkluderes i det aktuelle arbeidsmarkedet, mens alt over en times reise fra et sted faller utenfor det funksjonelle arbeidsmarkedet. Det altoverskyggende argumentet i denne modellen er knyttet til at veiutbygginger bidrar til å utjevne produktiviteten (målt ved lønnsutjamning) innen en slik region. Resonnementet er som følger: Når det bygges en vei, bru eller tunnel, vil en person kunne reise lengre på en gitt tid og nå flere tjenester og arbeidsplasser. Ifølge modellen er den produktivitetsøkningen som en antar kommer som resultat av bedre tilpasning i arbeidsmarkedet, som regel mer enn stor nok til å forsvare infrastrukturkostnadene. Det forutsettes at det er tilstrekkelig med folk og noe ulikhet i lønnsnivået innenfor sektorene som knyttes sammen. Imidlertid har denne modellen begrenset eller ikke noe empirisk belegg.

Et underliggende problem med å fastsette størrelsen på et arbeidsmarked er å definere hva som er en rimelig pendlingsavstand. Det vil si hvor langt er det rimelig å anta at personer er villig til å reise for å ta seg jobb? Noen sier en time, mens andre sier 45 minutter. Dette er selvfølgelig forenklinger. Figur 2.6 viser den faktiske fordelingen av reisetid for norske arbeidstakere. En god del (ca. 175 000) jobber der de bor, slik at de har ingen arbeidsreise. Reelt sett er det ikke så mange. Siden grafen tar utgangspunkt i reisetid mellom grunnkretser vil i praksis en del av dem som har mindre enn to-tre minutter reisevei også få null reisevei, siden en ikke vil nå ut av bo-grunnkretsen på den tiden (er start og slutt-punktet for arbeidsreisen i samme grunnkrets blir reiseveien satt til 0 minutter). Derfor er søylene for 2 og 3 minutter for lave og søylen for 0 minutter for høy. Men når reisetiden blir mer enn 3-4 minutter gir grafen et riktig bilde. Som vi ser er én time mye lengre enn det de fleste har som reisevei.



Kilde: Registerbasert sysselsettingsstatistikk, TØI/SSB

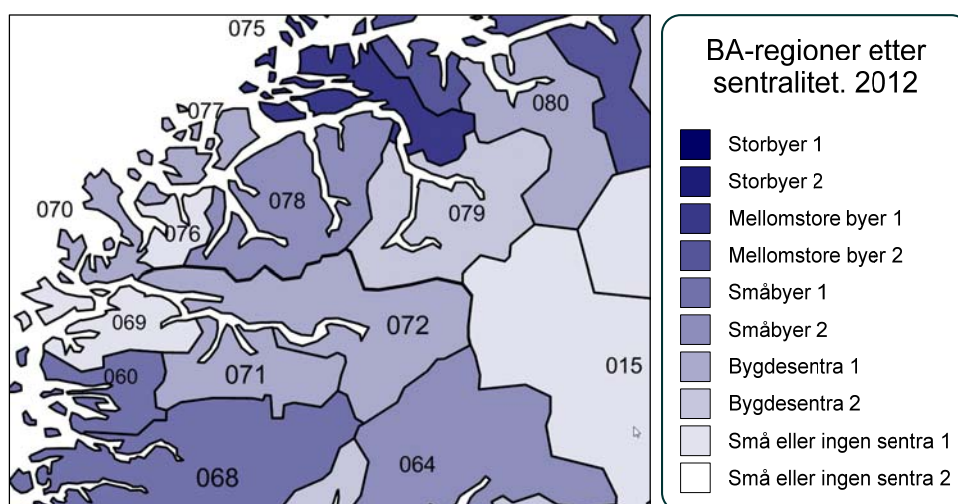
Figur 2.6 Antall arbeidstakere etter lengde på arbeidsreisen. Hele Norge. 2015.

Fra andre kilder (Hjorthol mfl. 2014) vet vi også at togreisende utgjør en relativt stor andel av de som har lengst reisevei til arbeid. Dette henger sammen med at arbeidsreiser knyttet til arbeid i Oslo generelt er lengre enn arbeidsreiser i resten av landet, og særlig for reiser til

Oslo sentrum utgjør tog et attraktivt alternativ. Togpendlere er ikke relevant i Eiksund-Kvivsregionen, slik at hvis vi lagde tilsvarende graf for Eiksund-Kvivsregionen vil «halen» på grafen utover fra 30 minutter bli enda smalere. Det synes derfor som en grense på 60 minutter er alt for vid når vi skal beskrive arbeidsmarkedet i regionen. Imidlertid er det ikke så avgjørende for oss hvilken grense vi velger. Hovedtematikken i denne sammenhengen er situasjonen før og etter veiutbygginger, dvs *endringer*. Vi velger derfor å benytte 45 minutter i de fleste tilfellen i denne rapporten, uten at resultatene ville avvike signifikant om vi hadde benyttet 40, 50 eller 60 minutter.

Hvor langt personer er villig til å pendle påvirkes også av type arbeidsplass. En IT-bedrift har sannsynligvis begrenset nytte mht rekruttering av nye arbeidstakere hvis en eventuell utvidelse av arbeidsmarkedet skjer i en region der flertallet driver innen skogbruk eller landbruk. Som marked for IT-bedriften kan imidlertid den samme utvidelsen av regionen være relevant.

I praksis går det netto pendlingsstrømmer inn mot tettstedene, og det er vanlig å definere arbeidsmarkeder med utgangspunkt i tettsteder med tilhørende pendlingsomland (Gundersen og Juvkam 2013). Da får en *funksjonelle* arbeidsmarkeder som er en intuitiv inndeling i forhold til hvor folk bor og jobber og ikke minst senterfunksjoner, slik som handels- og tjenestetilbud. Med en slik inndeling kan Eiksund-Kvivsregionen deles inn som i figur 2.7.



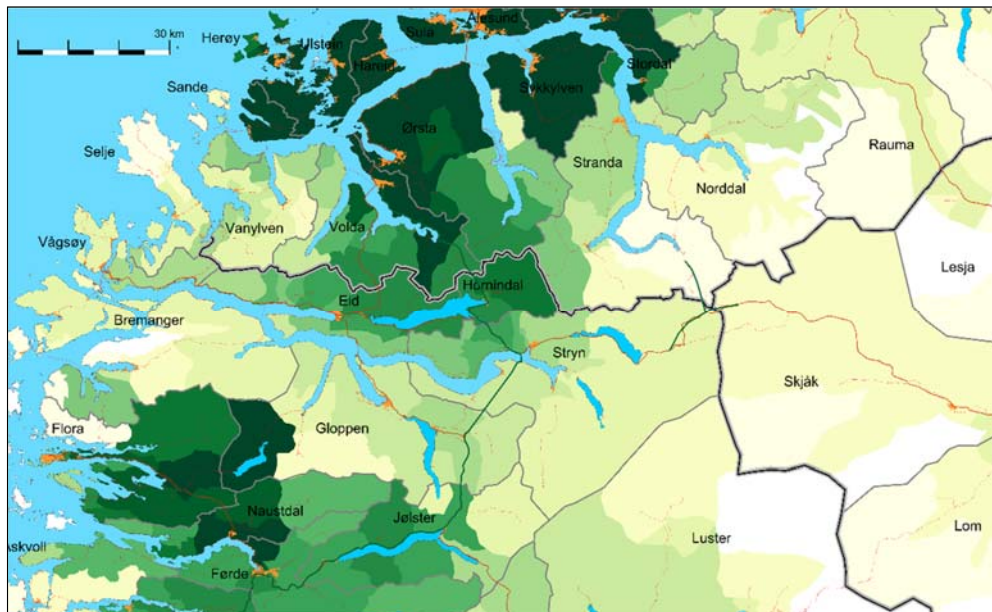
Nummeret i figuren er til nummeret til bo- og arbeidsmarkedsregionen (BA-regionen) slik de er definert i Gundersen og Juvkam 2013

Figur 2.7 Funksjonelle arbeidsmarkeder i Eiksund-Kvivsregionen. 2012.

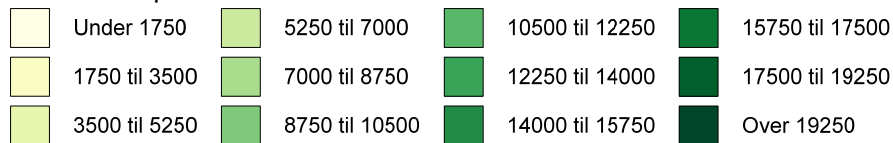
Arbeidsmarkedene i figur 2.7 er basert på det reelle pendlingsmønsteret og avstand til ulike sentra. Imidlertid er denne metodikken lite egnet for å se på effekten av lokale veiutbygginger, nettopp fordi pendlingstilbøyeligheten ikke er enten-eller, men en kontinuerlig funksjon av reisevei (jfr. figur 2.6).

Ved å heller måle tilgjengelige arbeidsplasser innen en viss reiseavstand fra et vilkårlig punkt (grunnkrets) får vi en mer reell beskrivelse av arbeidsmarkedene for ethvert område uavhengig av hvordan arbeidstakerne pendler (figur 2.8). Det er en fordel i forhold til å se på effekter av veiutbygging, men avviker i forhold til den tradisjonelle metoden for å dele inn landet i funksjonelle arbeidsmarkeder. I tillegg vil tilgjengeligheten av arbeidsplasser ikke nødvendigvis gjenspeile senterstrukturene i en region. Et område som ligger utenfor et tettsted kan ha flere arbeidsplasser tilgjengelig enn tettstedet, rett og slett fordi området også har tilgang på arbeidsplassene i et annet tettsted. Dette ser vi på kartet i figur 2.8. Bor

en i østre delen av Hornindal har en tilgang på flere arbeidsplasser innen 45 minutters reisevei enn om en bor i Stryn. De som bor i Hornindal har tilgang på både Stryn og Volda som arbeidsmarked, mens de som bor i Stryn bare når deler av Volda på 45 minutter.



Antall arbeidsplasser innen 45 minutters reisevei. 2015.



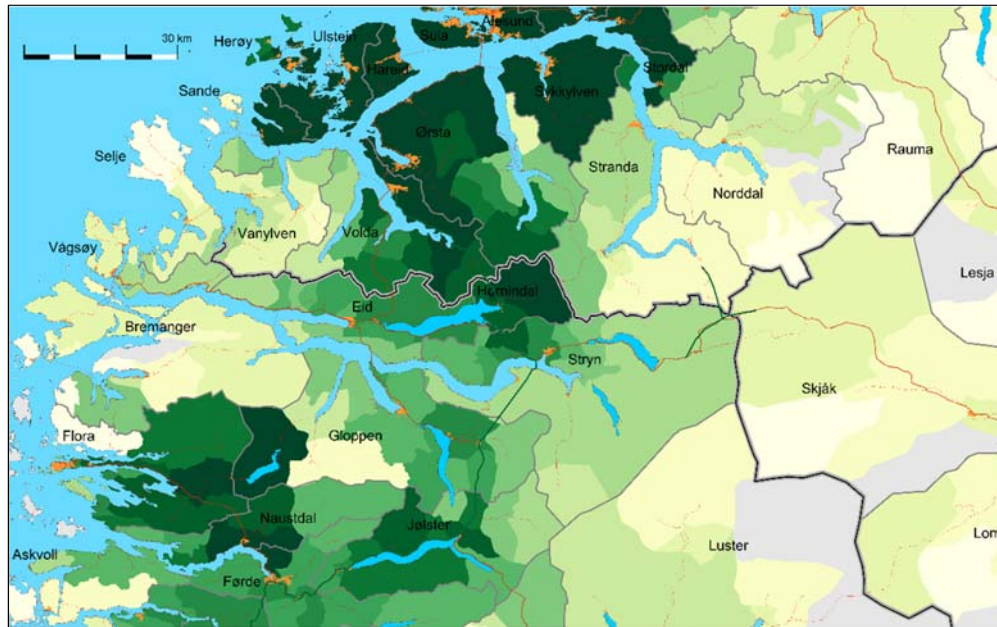
Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Kilde: TØI/SSB

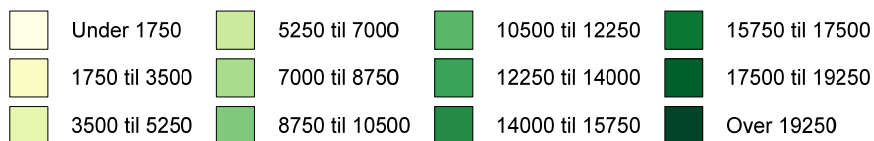
Figur 2.8 Antall arbeidsplasser tilgjengelig innen 45 minutters reisevei for utbygging av Rv15 og E39. Grunnkrets, 2015.

Ved en utbygging av E39 og Rv15 vil det være mulig å nå lengre på 45 minutter, og antall arbeidsplasser som da ligger innenfor en slik radius er vist på figur 2.9. Det er særlig strekningene Stryn-Hornindal-Volda og Byrkjelo-Skei der en når flere arbeidsplasser<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Kartet er laget med en tidligere beregning om en innsparing på 45 minutter mellom Grodås og Skei. Hvis besparelsene blir på 63 minutter blir endringene i kartet likevel minimale. Området Innvik-Skei-Byrkjelo, pluss østre deler av Gloppen, kan muligens få én klasse mørkere skravur



Antall arbeidsplasser innen 45 minutters reisevei etter veiutbygging



Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Kilde: TØI/SSB

Figur 2.9 Antall arbeidsplasser tilgjengelig innen 45 minutters reisevei etter utbygging av Rv15 og E39. Grunnkrets. 2015.

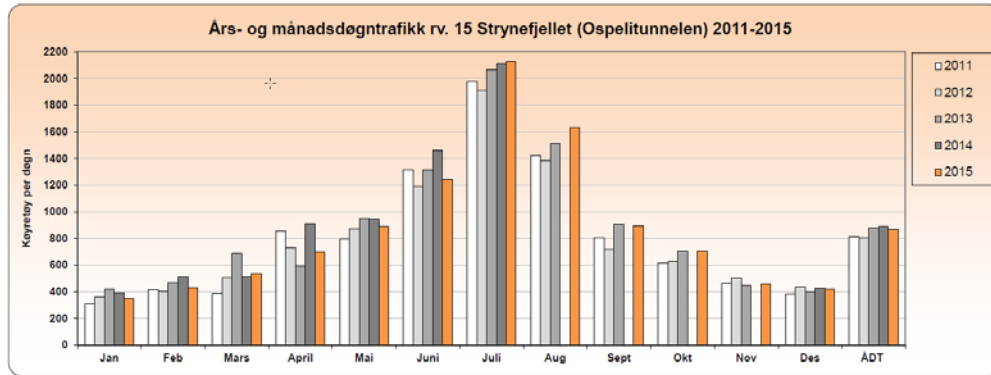
Utvidelse av arbeidsmarkedene i absolutte størrelser kan i begrenset grad benyttes som et viktig argument for utbygging av Rv15. Særlig siden det er så få arbeidsplasser innen rimelig reiseavstand øst for Stryn sentrum (f.eks. helt til Bismo i Skjåk). Effekten av utbygging av E39 er større, men selv denne utbyggingen berører en begrenset antall arbeidsplasser.

Den *relative* utvidelsen av arbeidsmarkedet er imidlertid stor. Ny E39 Byrkjelo-Grodås med bro over Faleidfjorden skaper en bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Stryn der en reisetid på mindre enn 45 minutt binder sammen store deler av Gloppen og Jølster kommune, samt til Hornindal kommune og tettstedene Skei, Byrkjelo, Sandane, Vikane og Grodås.

Det er imidlertid et tilleggsmoment som bør nevnes. Tidligere arbeid indikerer at de  *kvalitative* effektene på en utvidelse av arbeidsmarkedet er størst når arbeidsmarkedet er lite, og hvis arbeidsmarkedet ble for lite forsvant viktige funksjoner (Gundersen og Aarhaug 2014). Hva som skal regnes som *for lite* arbeidsmarked varierer med hvilke type funksjoner en ser på, men ulike varianter indikerer at en i alle fall bør ha mer enn 4-6000 arbeidsplasser for å ha et robust og funksjonelt arbeidsmarked. Det kan derfor være svært viktig å «løfte» områder fra de lyse grønne og gule klassene i figur 2.8 til de mørkere grønne i figur 2.9 rett og slett for at arbeidsmarkedet skal være robust nok for et levedyktig næringsliv.

## 2.4 Trafikkmengde

I enkelte veiprojekter er sprengt veikapasitet et argument for å utvide/forbedre veien. Kostnadene ved veiutbyggingen kan dermed svært forenklet sagt forsvares ved for eksempel at hver bilist sparer inn noen minutter (som tallfestes i kroner og øre) og slipper ut mindre forurensning. Dette kan ikke sies å være tilfelle ved en utbygging av Rv15 over Strynefjellet. Det passerer ca. 800 biler per døgn (ÅDT) ved Ospelitunnelen i gjennomsnitt (figur 2.10). Dette er såpass lite at det er vanskelig å argumentere at trafikkmengden er stor nok til å forsvare en større investering. Imidlertid er det andre sider ved trafikkmengden som er relevant i denne sammenhengen.



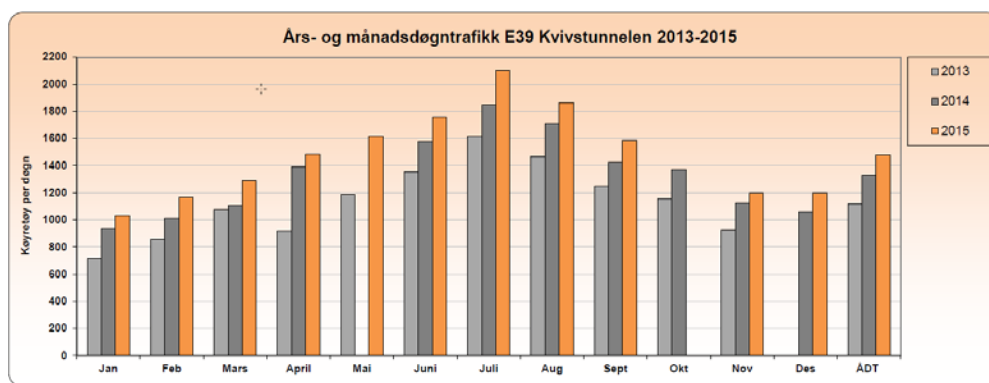
Kilde: [www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer](http://www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer)

Figur 2.10 Års- og månedsdøgntrafikk Rv15 (Ospelitunnelen), 2011–2015. Absolutte tall

Som figur 2.10 viser er det store *sesongvariasjoner* på Strynefjellsveien. Selv om ÅDT er cirka 800 er det 2,5 ganger så mange som kjører der i juli. Det er også en stor andel tungtrafikk (figur 2.4) på strekningen – antakelig både godstrafikk og turistbusser. Med så markant trafikktopp i juli er det altså mulig å øke trafikkvolumet i de andre månedene uten å sprengte veikapasiteten. For godstrafikken er det først og fremst begrensningene som er listet opp i kapittel 2.5 som gir sesongvariasjonene, mens turisttrafikken også er begrenset av veien til Geiranger og den generelle variasjonen i turisttilstrømmingen. Det kan altså se ut til at det er et ganske stort potensiale for økt utnyttelse av Rv15 i forhold til dagens situasjon.

Det potensielle trafikkvolumet ved en utbygging/utbedring er sammensatt av to deler: flytting av trafikk fra andre traséer og nygenerert trafikk pga nye muligheter. I et regionalt utviklingsperspektiv er det særlig den siste delen som er interessant – at næringslivet får nye muligheter.

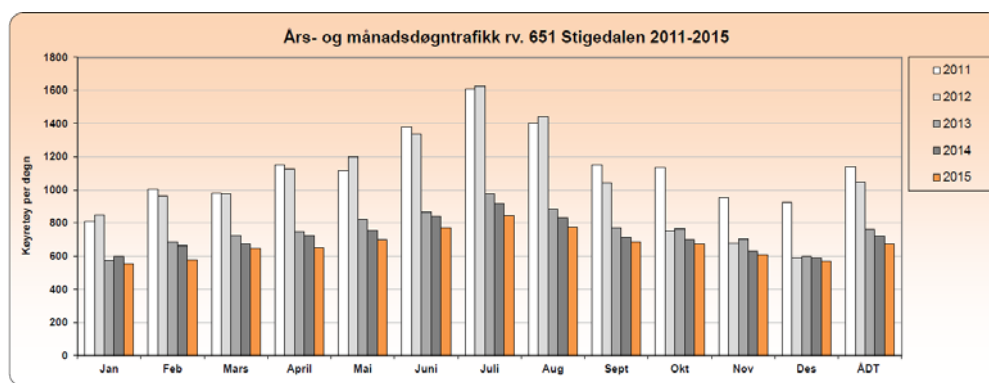
Da Kvivstunnelen ble åpnet september 2012 ble Hornindal og Volda knyttet sammen på en helt ny måte. Fra å kjøre rundt Hornindalsvatnet med 1,5 timers reisetid kunne en nå reise på 35 minutter mellom Grodås og Volda. Og i løpet av et par år var årsgdøgntrafikken (ÅDT) oppe i 1400 kjøretøy med en topp i juli på over 2000 kjøretøy (figur 2.11).



Kilde: [www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer](http://www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer)

Figur 2.11 Års- og månadsdøgntrafikk Kvivstunnelen. 2013–2015. Absolutte tall

Sammenligner vi dette med trafikken på den opprinnelige veien mellom Nordfjordeid og Volda (figur 2.12) ser vi at det «forsvant» rundt 250 kjøretøy per dag den måneden Kvivstunnelen ble åpnet. Og året etter var trafikken 600 kjøretøy færre i toppmånedene juli og august. Det er en sterk indikasjon på at en del trafikk flyttet seg over til Kvivstunnelen. Imidlertid utgjør nedgangen på Rv651 Stigedalen bare rundt en tredjedel av den trafikken som nå går gjennom Kvivstunnelen.



Kilde: [www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer](http://www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer)

Figur 2.12 Års- og månadsdøgntrafikk Rv651 Stigedalen. 2011–2015. Absolutte tall

Det er altså ganske tydelig at åpningen av Kvivstunnelen genererte ny trafikk og nye samferdselsmuligheter i regionen – ikke bare flytting av trafikk. Dette er ikke helt overførbart til Rv15 over Strynefjellet, da Kvivstunnelen var en helt ny forbindelse mellom Hornindal og Volda, mens en utbedring av Rv15 er nettopp det – en utbedring. Imidlertid er det flere faktorer som støtter antakelsen om at også en utbedring av Rv15 vil generere ny trafikk. Vektleggelse av pålitelighet for godstransport og veistandard hos næringslivet indikerer at det er et uutnyttet potensiale for bruk av Rv15. Dette tas opp i kapittel 3.

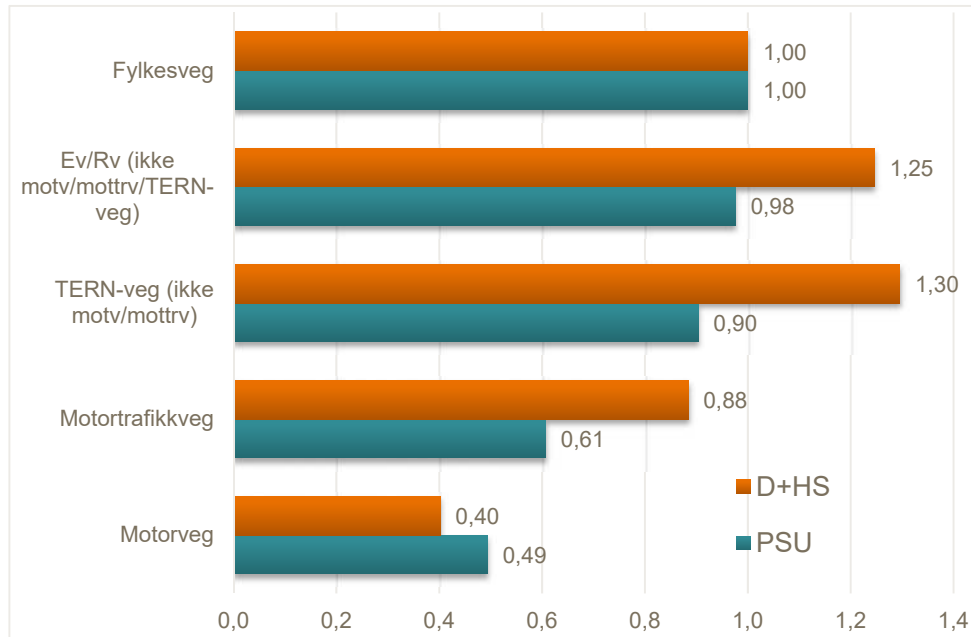
I tillegg vil det – med støtte av utbyggingen av E39 – flyttes noe trafikk fra traséene over Romsdalen og Sogndal til Rv15 ved en utbygging. Rett og slett fordi traséen over Strynefjellet da vil være kortest og mest pålitelig fra del områder som i dag benytter andre traséer (se kapittel 2.2).

### Veistandard og sikkerhet

En større trafikkmengde vil være et argument i seg selv for å bygge bedre vei. I tillegg vil høyere standard på veien senke frekvensen av personskader (figur 2.13). Med flytting av



noe trafikk fra andre traséer og nygenerert trafikk over Strynefjellet vil ÅDT øke og en kan vurdere om høyere veistandard kan velges for å også bedre sikkerheten.



Kilde: Høye 2014, beregninger basert på TØIs ulykkesmodeller

Figur 2.13 Relativ mengde personskadenykker (Psu), drepte og hardt skadde (D+HS). Relativ mengde er satt til 1 på fylkesvei.

Den potensielle økningen i trafikken er imidlertid ikke nok til alene å være argument for høy veistandard. Det må være en ÅDT på minst 4000 for at dette i seg selv skal være argument for høy veistandard, dvs veiklasse H4 eller høyere (Vegdirektoratet 2014). Dette er en femdobling fra dagens nivå, og det er ikke trolig at trafikken over Strynefjellet vil nå opp i slike tall, selv etter utbedring.

Det er imidlertid ikke noe i veien for å bygge vei med høy standard for lavere ÅDT (veiklasse H1-H3) når dette er regnet som nasjonal hovedvei. Poenget er at det da ikke er trafikkmengden som er hovedargumentet – noe det ikke vil være for Strynefjellsveien.

## 2.5 Oppsummering

Tidsbesparelse kan i begrenset grad brukes for å forsvare infrastrukturinvesteringene som er foreslått i forbindelse med Strynefjellet. Dette er fordi det i utgangssituasjonen berører et relativt begrenset antall personer og virksomheter og at det er et relativt begrenset transportvolum, samt at tidsgevinsten for transportene er relativt liten sammenlignet med den totale tidskostnaden for transporten. I sum peker dette i retning av en moderat nyttekostnadsbrøk ved bruk av beregninger i henhold til håndbøkene.

For områder som ligger i grenseland mht kjøre- og hviletidsbestemmelsene vil imidlertid en utbygging være viktig. Hvilke områder dette er vil selvfølgelig være avhengig av hvilke reisemål transporten har. For transport til Oslo-området gjelder dette særlig næringslivet i Stranda, Sykkylven, Ørsta og Volda.

Innsparing i kjøretid ved en oppgradering av Rv15 vil bare i begrenset grad endre hva som er korteste trasé til sentrale Østlandsområder (slik som Gardermoen og Alnabruterminalen). Kombinert med den utbyggingen som kommer med E39 vil imidlertid

størstedelen av Gloppen og Sykkylven få Rv15 som korteste trasé til Oslo. Det som fremstår som hovedargumentet for utbygging av Rv15 er derimot det faktum at det er en stor region som *allerede* har Rv15 som korteste trasé til Oslo, men at denne traséen ikke kan utnyttes fullt ut pga veiens tekniske forfatning. Dette gjelder hele Eiksund-Kvivsregionen pluss Selje, Vågsøy og Bremanger.

Gjennom utbedring av veier oppnår en større arbeidsmarkeder, dvs at en arbeidstaker kan velge mellom flere jobber og en arbeidsgiver kan rekruttere medarbeidere blant flere potensielle arbeidstakere. Bedre match mellom tilbudt og etterspurt kompetanse, og en «tettere» region som bedrer mulighet for å dele ressurser og lette læring – som følge av en infrastrukturinvestering – er ofte sett på som grunnlag for en produktivitetsøkning i næringslivet.

En utbygging av Rv15 alene vil ha svært liten effekt på arbeidsmarkedsstørrelsen. Dette er først og fremst fordi det er svært få arbeidsplasser øst for Stryn sentrum og i de vestlige delene av Skjåk. Utbyggingen av E39 rundt Faleidfjorden vil ha større effekt, men selv her vil arbeidsmarkedene være såpass små at en i liten grad kan basere sin argumentasjon for utbygging på de utvidelsene som da kommer. Et tilleggsmoment er imidlertid at det er nettopp utvidelsene av de små arbeidsmarkedene som gir størst relativ effekt lokalt. Og at det er spesielt viktig å sikre at disse utvides slik at de ikke mister «kritisk masse» av funksjoner og tjenester som næringslivet er avhengig av.

Den *relative* utvidelsen av arbeidsmarkedet er imidlertid stor. Ny E39 Byrkjelo-Grodås med bro over Faleidfjorden skaper en bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Stryn der en reisetid på mindre enn 45 minutt binder sammen store deler av Gloppen og Jølster kommune, samt til Hornindal kommune og tettstedene Skei, Byrkjelo, Sandane, Vikane og Grodås.

På samme måte som antall arbeidsplasser er *trafikkmengden* per i dag ikke noe argument for en utbedring av Rv15. Imidlertid er det her indikasjoner på at det er et relativt stort uutnyttet potensiale innen godstransport som kan utløses ved en utbygging.

## 3 Næringsliv

I dette kapitlet redegjøres det først for struktur og dynamikk i næringslivet i Eiksund-Kvivsregionen, dernest beskrives transportbehovet for næringslivet i regionen.

### 3.1 Struktur

Transportbehovet varierer sterkt mellom ulike næringer. Særlig tradisjonelle industrinæringer har behov for transport av gods; både varer ut av virksomheten, men også innsatsvarer inn til virksomheten. Imidlertid er det viktig å huske på at alle næringer har ett eller annet transportbehov:

- Transport av de varene som produseres; alt fra møbler til laksefilet.
- Transport av innsatsfaktorer inn til virksomhetene; slik som trelast, stålplater eller fiskefôr. I tillegg til varer som inngår i en produksjonsprosess for industribedrifter vil så godt som alle virksomheter ha behov for forbruksmateriell, alt fra kontorrekvisita til kaffe og toalettappir.
- Transport av de ansatte. Arbeidsreiser er den største enkeltkategorien blant personreiser (Hjorthol m.fl. 2015) og siden disse ofte er konsentrert i tid med et fast reisemønster er det disse reisene som ofte trekkes frem som dimensjonerende for infrastrukturen.
- Tjenestereiser i arbeid, slik som deltakelse på eksterne møter og seminarer, besøk hos kunder o.l.
- Transport av kunder/klienter inn til virksomheten. Dette er særlig viktig for handelsnæringen, men også andre næringer får besøk av enkeltkunder. En spesiell gruppe her er utdanningstilbud og helsetilbud som har et stort og delvis fast behov for transport av klienter.

Sammensetningen av de ulike transportbehovene vil variere mellom ulike typer næringer. Industrinæringene og primærnæringene vil stort sett være alene om de to første punktene (der produktet fra én virksomhet kan være innsatsfaktor for en annen), mens alle næringer vil ha varianter av de tre siste.

Ser vi på næringsstrukturen i Eiksund-Kvivsregionen (tabell 3.1) ser vi at det er helse- og sosialtjenester som sysselsetter gjennomgående flest personer. Det er slik det er i de fleste regioner i Norge. I tillegg er det mange som jobber innen handel, undervisning, transport og lagring, bygg og anlegg og forretningsmessig tjenesteyting. Slik sett skiller ikke regionen seg nevneverdig ut fra andre regioner.

Tabell 3.1 Antall sysselsatte etter næringsgruppe og kommune. Eiksund-Kvivsregionen. 2015. Absolutte tall

	Eid	Hornindal	Gloppen	Stryn	Vanylven	Sande	Herøy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta	Stranda	Sykkylven
Landbruk	138	74	256	344	75	15	24	15	11	81	111	83	42
Fiskerisektor	2	0	18	0	40	15	211	18	15	42	63	28	4
Annen næringsmiddelindustri	36	0	208	355	23	44	281	21	76	21	103	565	0
Tresektoren, inkl. avvirkning og bearbeiding	175	5	12	151	21	0	29	4	23	41	54	2	5
Maskin- og metallindustri	33	13	37	80	0	160	96	891	31	158	286	56	131
Verftsindustri	12		121		25	544	179	1497	293	0	0	0	11
Møbelindustri og -engros	23	97	19	17	8	0	0	4	89	11	86	126	1315
Annen industri	36	2	17	170	16	33	42	61	158	11	78	43	162
Olje og bergverk	18	0	8	10	116	8	2	22	0	34	17	1	1
Reiseliv	93	7	53	322	9	3	61	113	5	67	75	136	45
Bygg og anlegg	327	35	166	286	70	76	278	278	161	327	547	259	308
Varehandel	371	34	388	499	114	76	393	527	222	416	691	126	373
Transport og lagring	146	7	90	233	21	37	2291	175	25	153	192	91	134
Forr. tjenesteyting inkl. IKT	169	11	185	210	46	34	1127	631	117	296	322	103	149
Offentlig forvaltning, forsvar	88	45	87	89	60	35	98	127	111	83	218	65	88
Undervisning	260	34	258	255	118	90	297	355	140	724	345	164	237
Helse- og sosialtjenester	817	131	539	583	332	269	675	610	301	1346	815	367	534
Personlig tjenesteyting, kultur og fritid	87	14	67	87	23	35	90	168	44	134	119	70	59
Andre næringer	61	6	214	186	32	14	173	242	67	96	286	66	97

Kilde: SSB/TØI/BoF

Imidlertid er regionen spesiell i den forstand at det er noen svært store opphopninger av enkelt næringer i enkelte kommuner. Opphopningene er det vanskelig å beskrive med absolutte tall, så vi har laget relative tall som illustrerer dette bedre i tabell 3.2. I tillegg er det markert med fargekode hvor mye høyere sysselsettingsandelen er i kommunen i forhold til landsgjennomsnittet.

Det som ved første øyekast slår en er at det er industrien og primærnæringene – de næringene som generelt har størst godstransportbehov – som står sterkest i Eiksund-Kvivsregionen. Regionen er lite overrepresentert når det gjelder offentlig sektor og tjenesteytende næringer. Unntaket er Herøy med mange sysselsatte innen transport og lagring, men dette er knyttet til offshore-virksomhet.

Det er – som ventet – møbelindustri og verftsindustri som virkelig kan vise til en sterk opphopning i enkeltkommuner i regionen, der regionen fremstår som nasjonalt tyngdepunkt for disse næringene. Dette er næringer med store transportbehov. I tillegg er det næringer preget av korte frister for levering av varer – produksjonen skal helst foregå med minimalt av lagerbeholdning («lageret vårt er det vi har på trailere underveis til kunde», informant). I praksis blir transporten da kritisk ved at produksjonen stopper opp når leveransen svikter («just-in-time»-prinsippet). Dette er ikke særskilt for disse næringene, men er blitt et mer gjennomgående trekk ved industriproduksjon.

Tabell 3.2 Andel sysselsatte etter næringsgruppe og kommune. Eiksund-Kvivsregionen. 2015. Prosent.

	Eid	Hornindal	Gloppen	Stryn	Vanylven	Sande	Herøy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta	Stranda	Sykkylven	Hele landet
Landbruk	4,8	14,4	9,3	8,9	6,5	1,0	0,4	0,3	0,6	2,0	2,5	3,5	1,1	1,6
Fiskerisektor	0,1	0,0	0,7	0,0	3,5	1,0	3,3	0,3	0,8	1,0	1,4	1,2	0,1	0,6
Annen næringsmiddelindustri	1,2	0,0	7,6	9,2	2,0	3,0	4,4	0,4	4,0	0,5	2,3	24,0	0,0	1,7
Tresektoren, inkl. avvirkning og bearbeiding	6,0	0,9	0,4	3,9	1,8	0,0	0,5	0,1	1,2	1,0	1,2	0,1	0,1	0,9
Maskin- og metallindustri	1,1	2,5	1,3	2,1	0,0	10,7	1,5	15,5	1,6	3,9	6,5	2,4	3,5	2,1
Verftsindustri	0,4	0,0	4,4	0,0	2,2	36,6	2,8	26,0	15,5	0,0	0,0	0,0	0,3	0,6
Møbelindustri og -engros	0,8	18,8	0,7	0,4	0,7	0,0	0,0	0,1	4,7	0,3	2,0	5,4	35,6	0,2
Annen industri	1,3	0,4	0,6	4,4	1,4	2,2	0,7	1,1	8,4	0,3	1,8	1,8	4,4	2,5
Olje og bergverkk	0,6	0,0	0,3	0,3	10,1	0,5	0,0	0,4	0,0	0,8	0,4	0,0	0,0	3,5
Reiseliv	3,2	1,4	2,0	8,3	0,8	0,2	1,0	2,0	0,3	1,7	1,7	5,8	1,2	3,7
Bygg og anlegg	11,3	6,8	6,1	7,4	6,1	5,1	4,4	4,8	8,5	8,1	12,4	11,0	8,3	8,0
Varehandel	12,8	6,6	14,1	12,9	9,9	5,1	6,2	9,2	11,8	10,3	15,7	5,3	10,1	13,0
Transport og lagring	5,0	1,4	3,3	6,0	1,8	2,5	36,1	3,0	1,3	3,8	4,4	3,9	3,6	5,5
Forr. tjenesteyting inkl. IKT	5,8	2,2	6,7	5,4	4,0	2,3	17,8	11,0	6,2	7,3	7,3	4,4	4,0	14,4
Offentlig forvaltning, forsvar	3,0	8,6	3,2	2,3	5,2	2,3	1,5	2,2	5,9	2,1	5,0	2,7	2,4	5,8
Undervisning	9,0	6,6	9,4	6,6	10,3	6,1	4,7	6,2	7,4	17,9	7,8	7,0	6,4	7,7
Helse- og sosialtjenester	28,3	25,5	19,7	15,1	28,9	18,1	10,6	10,6	15,9	33,3	18,5	15,6	14,4	19,8
Personlig tjenesteyting, kultur og fritid	3,0	2,7	2,5	2,2	2,0	2,4	1,4	2,9	2,3	3,3	2,7	3,0	1,6	3,5
Andre næringer	2,1	1,3	7,8	4,8	2,7	0,9	2,7	4,2	3,6	2,4	6,5	2,8	2,6	4,8

Kilde: SSB/TØI/BoF

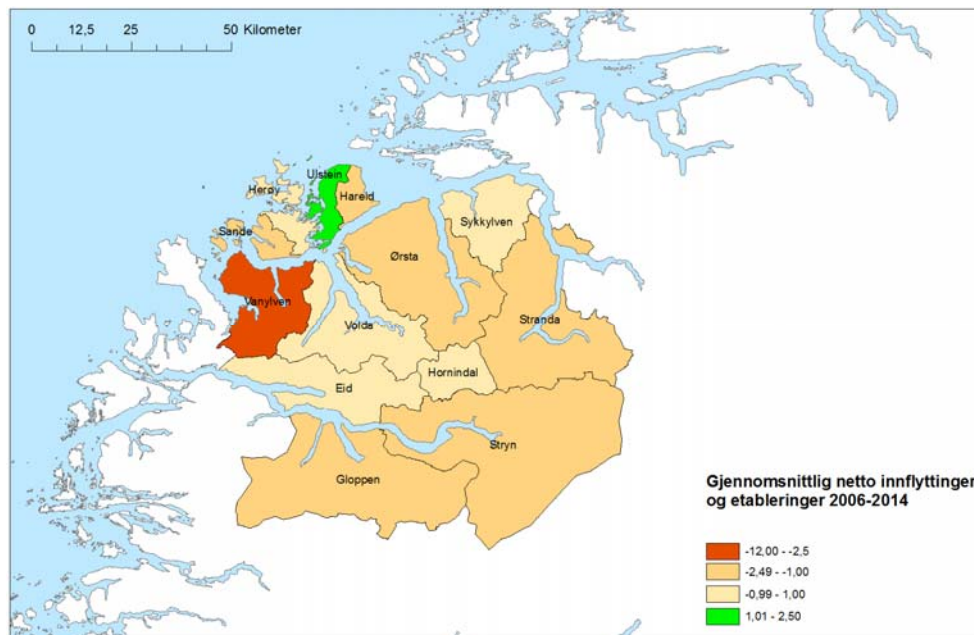
Ved bygging av ny vei i Eiksund-Kvivsregionen vil man trolig få en økt sentralisering rundt de største sentrene i regionen. Det kan med andre ord slå positivt ut for noen områder, mens andre områder ikke vil få økonomisk fordel av veitbyggingen. Særlig i fraflyttingskommuner vil dette kunne slå negativt ut (Langøren 2007). Områder med svært spesialisert arbeidskraft vil ikke påvirkes i like stor grad som områder hvor næringen er mindre avhengig av spesialisert arbeidskraft og lokalisering. Ekornes i Sykkylven har for eksempel bygget opp et fagmiljø som ikke er ønskelig å flytte. Andre næringer som varehandel og undervisning er derimot avhengig av nærhet til marked og vil dermed lokalisere seg deretter.

### 3.2 Dynamikk

For at en region skal dra nytte av investeringer i transportinfrastruktur, for eksempel veitbygging, må det være et konkurransedyktig næringsliv i regionen som kan utnytte fordelene ved en ny vei. Bygging av vei i en region hvor næringslivet «ligger etter» vil ikke øke integreringen av regionen (Jaworski & Kitchens 2016). Det må med andre ord være et potensial for regional økonomisk utvikling både i form av «kritisk masse» og nyskaping i næringslivet.

Kritisk masse knyttes gjerne an til agglomerasjon og næringsklynger og det at næringslivet har tilstrekkelige menneskelige, finansielle og økonomiske ressurser til å bidra til en bærekraftig lokal utviklingsstrategi (Reve & Sassen 2012). Eiksund-Kvivsregionen kjennetegnes av noen sterke næringsmiljøer, særlig innen møbel- og verftsindustri. Disse miljøene har vist seg å være både nyskapende og konkurransedyktig. Potensialet for økonomisk utvikling skulle således være til stede.

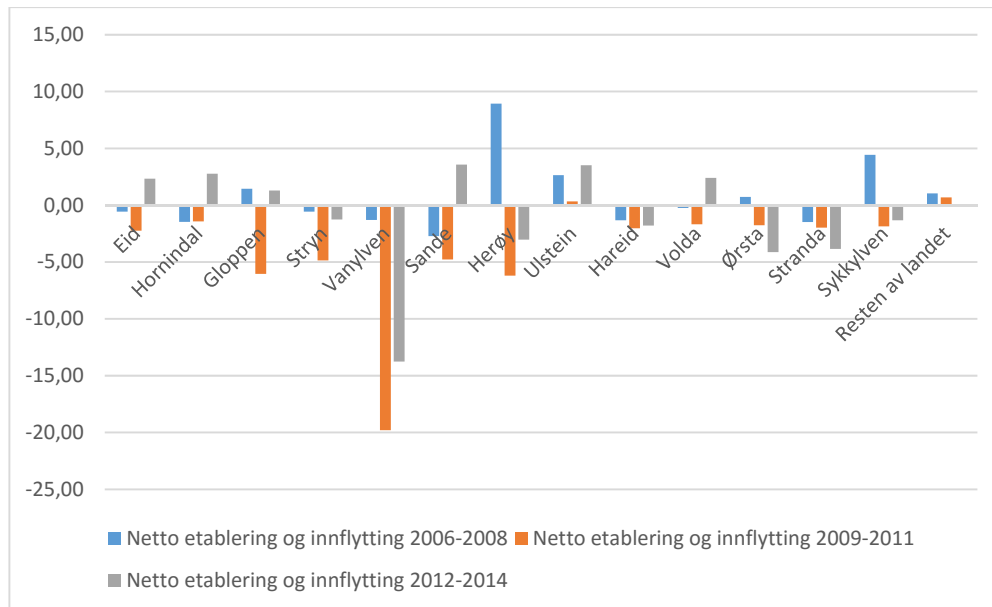
Næringslivet i regionen er også relativt stabilt om en ser på netto etablering og innflytting. De fleste områdene ligger i gjennomsnitt rundt null, +- 3 %. Den eneste kommunen som stikker seg ut noe negativt er Vanylven hvor det var en reduksjon i antall arbeidsplasser på ca. 400 stillinger da SIEM OFFSHORE CREWING AS flyttet til Kristiansand kommune. Dette er for øvrig ikke en reell flytting på mer enn ca. 30 kontoransatte, resterende er offshore arbeidere som ikke har vært en reell del av Vanylvens sysselsetting.



Figur 3.1 Gjennomsnittlig netto innflyttinger og etableringer 2006-2014.

Kvivstunnelen mellom Hornindal og Fyrde i Volda åpnet i 2012. Etter dette kan man i Hornindal se en positiv utvikling i perioden 2012-2014. Volda kommer også godt ut i siste treårs periode. Ettersom andre kommuner som ikke er knyttet til tunnelen også snur trenden i perioden 2012-2014 er det ikke mulig å si om dette skyldes tunnelen eller andre faktorer. Det kan like gjerne skyldes generell oppgang etter finanskrisen.

Ellers er det lite som utpeker seg tallmaterialet. Eiksund-Kvivsregionen som helhet har et stabilt næringsliv og det er ingenting som tyder på at enkeltkommuner har store problemer knyttet til utflytting av bedrifter, se figur 3.2.



Figur 3.2 Prosent netto økning i nye arbeidsplasser grunnet etablering og innflytting.

### 3.3 Transportbehov

#### Resultater fra spørreundersøkelse

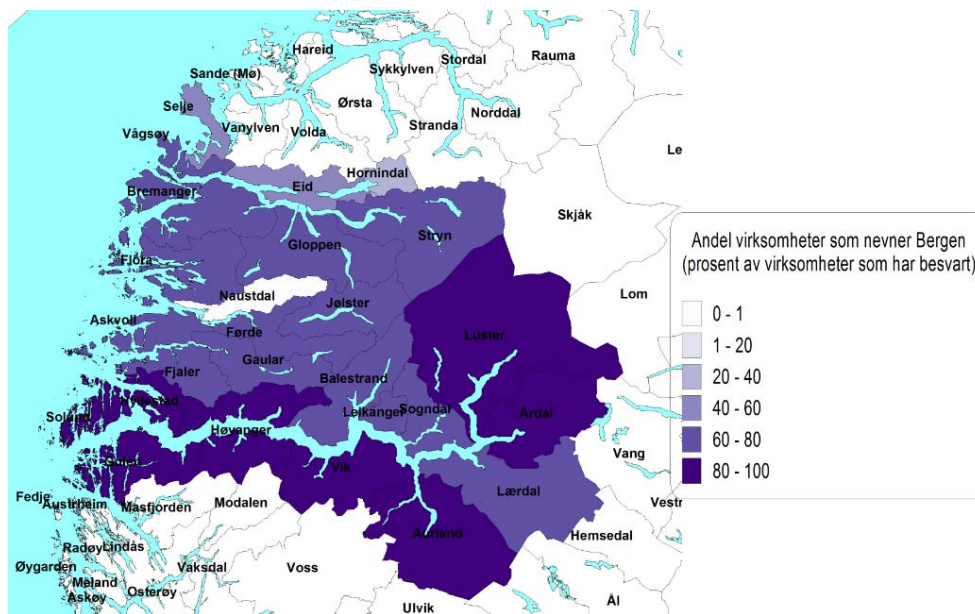
I arbeidet med rapporten «Det er vegen som tel» (Gundersen mfl. 2015) ble det gjennomført en spørreundersøkelse til virksomheter registrert i Sogn og Fjordane. I denne undersøkelsen, ble det blant annet spurt om virksomhetenes transportbehov, hvilke markeder det var viktig å knytte seg til og hvilke områder det var viktig å ha gode forbindelser med. Rapporten konkluderer med at det er særlig Stryn som vil vokse med ny trasé for E39.

Spørreundersøkelsen følger en mal utviklet av TØI for å kartlegge regionale transportbehov og den er tidligere brukt i Vest-Finnmark (Aarhaug mfl. 2015). Undersøkelsen er ment å fange opp ulike transport- og transportinfrastrukturbehov nå og i framtiden for mange forskjellige virksomheter, både store og små, innen ulike næringer i både privat og offentlig sektor samt med forskjellig geografisk lokalisering. Et sentralt formål med undersøkelsen har vært å få kartlagt omfanget av ulike virksomheters transportrelaterte aktivitet i dag og i årene framover, for dermed å kunne vurdere viktigheten av ulike mulige transportinfrastrukturiltak. I første rekke har vi kartlagt bruk og behov for transport for virksomhetene og deres eventuelle ansatte kunder/klienter og samarbeidspartnere både i og utenfor regionen. Svarene varierer selvsagt mye med type virksomhet. En viktig observasjon er at virksomhetene i stor grad er lokale, med et lokalt nedslagsfelt. Det betyr ikke at det ikke er viktig med veier ut av regionen, men at mange virksomheter kun blir indirekte berørt av slike forbindelser.

Når virksomhetene i Sogn og Fjordane ble bedt om å rangere hvilke faktorer som var viktigst for dem, kom *pålitelighet* med hensyn til mottak og leveranser av varer ut som klart viktigst for de fleste. Dette var mye viktigere enn reisetid for ansatte og kunder. Innkortet reisetid kan være viktig for noen, men det er først og fremst pålitelighet som er viktig for næringslivet. Særlig er dette tilfellet om transportene kan gjøres med ett vanlig skift på lastebil.

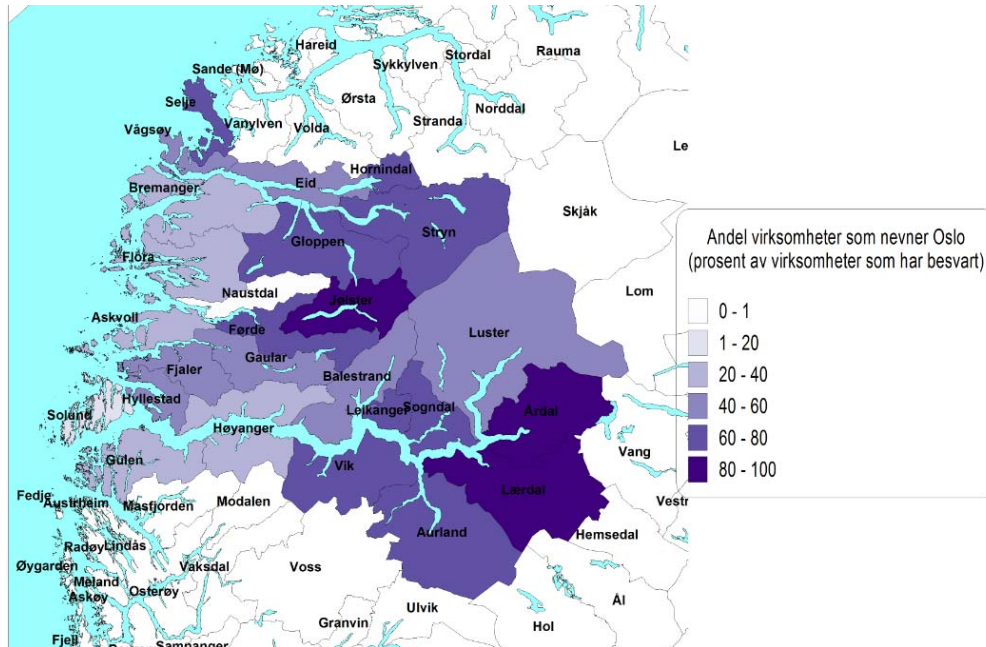
Spørreundersøkelsen viser også at transport av varer til og fra virksomhetene i Sogn og Fjordane i hovedsak skjer med bil. Dette gjelder også for kystkommunene. Sammenligner en svarene fra Sogn og Fjordane med svarene fra Vest-Finnmark, er det store likheter med hensyn til vektlegging av pålitelighet, særlig utfordringen med vinterstengte veger. Avstandsutfordringene er betydelige i Sogn og Fjordane, men ikke på samme nivå som i Vest-Finnmark. Dette gjør også at flytransport blir relativt mindre viktig. Samtidig er mulighetene for regionforstørring ved hjelp av vegutbedringer betydelig lettere å få til i Sogn og Fjordane enn i Vest-Finnmark.

I undersøkelsen ble det blant annet spurt om hvilke steder det var viktigst å ha gode forbindelser til. De to stedene som ble nevnt av flest virksomheter var Bergen og Oslo. Andre steder som ble nevnt av mange var Førde, Florø og Ålesund. Figur 3.1 og 3.2 viser andelen av virksomheter lokalisert i de ulike kommunene som nevner henholdsvis Bergen og Oslo blant stedene det er viktigst å ha gode forbindelser til.



Figur 3.1 Andel virksomheter som nevner Bergen som viktig å ha gode forbindelser til.





Figur 3.2 Andel virksomheter som nevner Oslo som viktig å ha gode forbindelser til.

Når en ser 3.1. og 3.2 i sammenheng ser en at Bergen er viktig i hele Sogn og Fjordane, men viktigst i sør. Oslo er mindre viktig for virksomheter lokalisert langs kysten, men mer viktig i innlandet.

Ser vi på betydningen av Rv15 er den viktigst langs Nordfjord. Med en ny Strynefjellstunnel vil antagelig influensområdet til Rv15 bli større. Med utbedret indre trasé av E39 i kombinasjon med utbedret Rv15, vil Rv15 bli et alternativ også for deler av trafikken som i dag går over Rv52.

### Resultater fra fokusgruppeintervjuer

I fokusgruppene ga bedriftene uttrykk for hva de syntes var de største problemene for næringslivet knyttet til dagens Rv15 og særlig tunnelene gjennom Strynefjellet. Spørsmålene dreide seg i hovedsak om varetransport, knyttet både til innsatsvarer til bedriftene og til levering av varer til produktmarkedene. De ble også spurt om mulige virkninger for arbeidsmarkedet av oppgradering av Rv15 og om nytten av ny E 39, både for vare- og persontransport, kunne bli større ved en slik oppgradering. Bedriftene ble videre spurt om hva oppgradering kunne bety for omsetning, samarbeid og sysselsetting om Rv 15 ikke ble oppgradert.

Under fokusgruppeintervjuene og enkeltintervjuene var det seks tema som gikk igjen i diskusjonen: *regularitet, sikkerhet, kostnader, konkurransekraft, lovlig kjøring og bo- og arbeidsmarkedsforhold*, se tabell 2.3. Regularitet handler om «just-in-time»-levering og evne til å planlegge leveranser. Sikkerhet går på tunnelstørrelse, ras og veikvalitet. Kostnader omhandler drivstoffutgifter, ståtid og materialskader. Konkurransekraft går på verdiskaping og kompetanse. Lovlig kjøring er knyttet til tunnelstørrelse. Bo- og arbeidsmarked omhandler pendling og tilgang på arbeidskraft.

Tabell 3.3 Bedriftenes svar, fordelt etter tema (bedriftene er anonymisert og plassert i tilfeldig rekkefølge)

Bedrift	Regularitet	Sikkerhet	Kostnader	Konkurranseskraft	Lovlig kjøring	Bo- og arbeidsmarked (E39)
1	x	x	x	x		
2	x					
3	x	x	x	x	x	
4	x	x	x	x	x	x
5	x		x			x
6	x	x		x		
7	x			x		
8		x	x	x		
9	x					x
10	x		x	x		
11	x	x				

Regularitet, sikkerhet, kostnader og konkurransekraft var de punktene flest bedrifter var opptatt av i forbindelse med bygging av ny veistrekning. Når det gjelder **regularitet** var det særlig «just-in-time»-levering og det å kunne planlegge transporten i rett tid som ble framhevet. Med god regularitet reduseres lagerkostnader i alle ledd i distribusjonskjeden, en sikrer god vareflyt og kan kvalitetssikre levering av ferdig produkt til rett tid helt frem til kunden i sluttleddet. Flere av bedriftene har ikke lenger egne lagre da det koster for mye. Landeveien har tatt over denne funksjonen og «hvis lageret står så taper vi penger», som en av informantene uttrykte det.

Strynefjellet er periodevis stengt på vinteren og bedriftene må velge alternativ rute over Romsdalen for å sikre at leveransene kommer fram. Problemet med denne ruten er at den tidsmessig fører til forsinkelser av leveranser og økte kostnader i form av blant annet sjåførbytte. En av informantene sa det slik:

«Skal du fra Eggebønes og kjører Romsdalen så klarer ikke du dette på kjøretid, så skal du kjøre lovlig må du inn med en ekstra sjåfør»

Det å ha en framkommelig og helårsåpen vei er derfor viktig for forutsigbarhet som bedriftene er avhengig av.

Det andre punktet som ble lagt stor vekt på var **sikkerhet**. Dette punktet dekker både kvaliteten på veien, rasfare og størrelsen på tunnelen. I følge flere av intervjuobjektene er Strynefjellstunnelene for små og trange for den tungtransporten som går gjennom her daglig. Moderne trailere hvor en kan senke høyden på bilene i tunnelene kan fungere, men det er en rekke aktører som ikke har tilgang på biler med slik teknologi. Fare for blokkering av tunnelen og skader på gods ble videre nevnt som et problem. Personssikkerhet ble også diskutert av de fleste intervjuobjektene.

«Hadde det smelt to busser så hadde dette blitt svært alvorlig, dette er det største skremsebildet.» (informant).

**Kostnader** ble også oppgitt som et viktig parameter i forhold til ny vei over Strynefjellet. Drivstoffutgifter som følge av høyt stigningstall på dagens strekning, fergekostnader over Romsdalen og kostnader i forbindelse med skader på bil ble nevnt. Den største utgiften var likevel ståtid og i forbindelse med forsinkelser over Romsdalen. Blant annet hadde en av bedriftene dagbøter på omkring 500 000 NOK ved forsinket leveranse. På spørsmål om bompengekostnader i forbindelse med ny tunnel ville bety noe særlig, mente bedriftene at

det ikke var særlig relevant. Det er først og fremst sikkerhet og framkommelighet som prioriteres.

**Konkurranseskraft** i dagens og morgendagens samfunn omhandler både tilgang på kompetanse, næringsutvikling og verdiskaping i området. Det å ha tilgang på god infrastruktur er avgjørende for at bedriftene kan levere i tide og at man kan ivareta kompetansen som er bygget opp i regionen, framfor å lokalisere seg andre steder.

En av informantene ordla seg slik:

«Hvis vi ikke klarer å etablere bedre presisjon så får vi trykk om å etablere oss mer markedsnært ... vi har stor kompetanse innenfor automatisering og dette er viktig kompetanse å ivareta... hvis vi skal videre så må vi bygge på dette»

Transportnæringsens representanter tar også opp dette med konkurranseskraft og **lovlig kjøring**. Nye lengre vogntog er ikke mulig å ta i bruk på dagens vei og viktigheten av at dette tilrettelegges for ved ny tunnel trekkes fram. Også på dagens strekning er det ulovlig kjøring pga. tunnelens størrelse.

**Bo- og arbeidsmarkedsforhold** ble diskutert i mindre grad, men muligheter for økt pendling med oppgradering av E39 ble trukket frem av et par bedrifter.

Når det gjelder alternative rutevalg over Hemsedal så var det ingen av bedriftene som så på dette som relevant, ettersom leveransene stort sett går til Gardermoen og området rundt Ski/Langhus.

### 3.4 Oppsummering

Eiksund-Kvivsregionen er kjennetegnet av heterogenitet mht næringsliv. Regionen inneholder både flere tunge industrimiljøer som kan sies å være nasjonale tyngdepunkt innen sine bransjer (verfts- og møbelindustri), men har også områder preget av tradisjonelt landbruk, fiskeri, reiseliv og offentlige arbeidsplasser. Særlig industrivirksomhet har store transportbehov, og industrien i regionen er intet unntak. Tvert imot konkurrerer mange av virksomhetene i Eiksund-Kvivsregionen på et internasjonalt marked der pålitelig og presis levering er ett av flere viktige konkurransefortrinn.

Selv om næringslivet er rimelig heterogent mht nærings sammensetning oppviser det en rimelig robusthet. Det er ikke kjennetegnet av mye dynamikk, hverken mye nedleggelse eller utflytting. Og heller ikke så mye etableringer eller innflyttinger. Dette er viktig i forhold til effekten av ny infrastruktur. Samferdselsinvesteringer vil automatisk føre til åpning av markeder og ofte en form for sentralisering som det er viktig at næringslivet er i stand til å selv dra nytte av.

Gjennomgående er næringslivet lite opptatt av tidsbesparelser eller transportkostnader. De er altså ikke så opptatt av bompenger eller hvilken veistandard/fartsgrense som en ny vei skal ha. Det som går igjen som det aller viktigste er at de vet at de kan levere og motta varer på et på forhånd avtalt tidspunkt. Da er det pålitelighet på infrastrukturen som er aller viktigst. Den tekniske standarden på Rv15 over Strynefjellet, med stenginger som følge av snø/ras, stor helningsgrad, trange tunneler og smal og svingete veibane, er dermed den viktigste faktoren for at Rv15 velges bort som hovedtrasé når varer skal fraktes til Osloområdet (som oppgis som det viktigste markedet for varetransport ut av regionen).

## 4 Reiseliv

### 4.1 Hovedproblemstillinger og avgrensninger

#### *Problemstillinger*

Vi kan, noe forenklet, si at det er to hovedproblemstillinger knyttet til virkningene av ny Rv15 Stryn-Skjåk, med helårsforbindelse til Geiranger.

Det ene hovedspørsmålet gjelder Geiranger spesielt: Hva vil sikker helårlig adkomstvei østfra (Ottadalen) og vestfra (via Stryn) bety for reiseliv og turisme i Geiranger?

Det andre hovedspørsmålet gjelder regionen ellers: Hva vil ny Rv15 Stryn-Skjåk bety for utvikling av reiselivsnæringene i tilstøtende områder?

For Geirangerområdet er virkninger først og fremst knyttet til helårsvei, mens for øvrige områder er virkningene knyttet til bedre og sikrere framkommelighet og redusert reisetid fra ulike markeder. Mange områder vil dessuten få en «Geirangereffekt» - det vil si at helårs tilgjengelighet til Geiranger gir flere turister også i tilstøtende områder.

#### *Avgrensning av geografiske områder*

Denne analysen ser primært på reiselivet i Geiranger og Stryn og øvre deler av Ottadalen, men ny Rv15 i kombinasjon med tiltak på E39, Fv60 og E6 kan også få betydning videre utover i flere retninger:

- Aksene Geiranger – Trollstigen, inkludert områder i Stranda og Norddal kommuner
- Indre Nordfjord utenom Stryn – mot Hornindal, Eid og Vågsøy/Selje, og mot Gloppen/Bremanger
- Aksene Stryn – Hareid/Ulstein (Eiksund-Kvivsregionen)
- Aksene Stryn/Hornindal – Hellesylt – Stranda

Denne analysen konsentreres om reiselivet i Geirangerområdet og i Stryn.

#### *Tidligere utredninger*

**Horwath Consulting** gjennomførte sammen med TØI i juni 2012 en analyse av reiselivsvirkninger av helårsvei til Geiranger (Winther og Dybedal 2012). Analysen ble gjort for Geiranger Veginvest og var i hovedsak begrenset til virkninger for Geiranger og for Stranda og Norddal kommuner, men tok også for seg virkninger for Møre og Romsdal ellers og for kommunene i Ottadalen.

**Menon Business Economics** lagde i 2013 en tilsvarende rapport for Geiranger Veginvest (Jacobsen m fl). Her fokuserte man på virkninger for Geiranger og det omliggende triangelet avgrenset av Trollstigen i Nord, Lom og Jotunheimen i øst og Stryn/Nordfjord i vest/sør. Rapporten bygger dels på tall fra Horwathrapporten, men analyserer utviklingstrekk i et mer dynamisk perspektiv. Man konkluderer blant annet med at helårsvei til Geiranger vil «stimulere til langsiktige dynamiske gevinster i internasjonale reiselivsmarkeder, i arbeidsmarkeder og i form av bedrifts- og destinasjonssamarbeid» og at det «kan gi betydelige vekstimpulser til hele fjell- og fjordtriangelet».

## 4.2 Markedsnærhet og betydningen av andre veiprosjekter

Også for reiselivet er det viktig å se Rv15 i sammenheng med andre infrastrukturtiltak som har betydning for reiselivstrafikken i regionen(e).

For det første er det stor trafikk av rundreisende turister – både turistbusser og private kjøretøyer – på Vestlandet i sommerhalvåret. Framkommelighet er sentralt, fordi opplevelser av f.eks. vest-norske fjordlandskap dreier seg om å bevege seg mye fra sted til sted. Om lag 80 prosent av utenlandske ferieturister på Vestlandet sommeren 2011 besøkte også andre landsdeler, og halvparten av alle utenlandske ferieturister på Vestlandet besøkte for eksempel Geiranger og indre Nordfjord (Dybedal 2014).

Den bil- og bussbaserte turismen forventes å i overskuelig framtid være dominerende, men markedet for hytter ved fjord og fjell har økt betydelig de seinere årene, spesielt blant tyskere og nederlendere. I 2011 ble over halvparten av overnattingene til utenlandske feriegjester som besøkte (kun) Vestlandet foretatt i leid hytte (Dybedal 2014).

For det andre handler konkurransen mellom regioner i Norge om turister av alle kategorier – utenlandske eller norske, feriereisende eller kursdeltakere, sommerturister eller vinterturister, rundreisende eller liggestilleturister – i stor grad om tilgjengelighet. Tilgjengelighet betyr både reisetid, reisekomfort, forutsigbarhet og sikkerhet. Tilbudet rykker nærmere markedet når reisebarrieren blir mindre, men det er også en viktig relativ dimensjon her; når en destinasjon får bedre tilgjengelighet, får andre (relativt sett) dårligere. Det gjelder altså å unngå at man får en transportrelatert konkurranseulempe.

Ferjefri og oppgradert E39 Byrkjelo – Stryn korter reiseavstanden til Stryn (sentrum) til Geiranger og til hele Kvivsregionen sydfra (Sunnfjord, Ytre Sogn, Bergen) med om lag 20 km og fjerner dessuten flaskehalsen Utvikfjellet. Samlet reisetid Byrkjelo – Stryn kan kortes med opp mot 30 minutter.

Oppgradert fylkesvei 60 Hornindal – Hellesylt – Stranda vil generelt bedre framkommeligheten i regionen og ville primært kunne gi større trafikk på denne akse og for ruten gjennom Norangsdalen mot Hjørundfjorden og Ørsta.

For både Geirangerområdet og for Stryn og Nordfjord kan utbedringene på E6 mellom Minnesund (avsluttet 2015) og i «E6 prosjektet Biri – Otta» (2013-2023) få stor betydning. Etter hvert som de enkelte veistrekningene blir ferdigstilt (Minnesund-Tangen og Øyer-Tretten er allerede ferdigstilt) får her en relativt stor reduksjon av reisetid og økning av reisekomfort mellom det sentrale østlandsområdet (inkludert Gardermoen) og reisemål i f.eks. Geiranger og Stryn.

En stor del av den norske trafikken til Vestlandet kommer fra Østlandsområdet, og en stor del av den utenlandske sommertrafikken til Vestlandet kommer inn i Norge på Østlandet (vei eller ferge, til sammen ca. 44 prosent).

I denne sammenheng vil kombinasjonen av ny Rv15 og oppgraderingene på E6, til sammen styrke Stryn og Geiranger og tilstøtende områders posisjon som reisemål og styrke Strynefjellsvegens betydning som innfallspor til Vestlandet spesielt.

## 4.3 Turismen i Geirangerområdet

### *Helårstrafikk og forutsigbarhet*

Horwath-rapporten fra 2012 (Winther og Dybedal) påpeker at betydelige positive økonomiske effekter kan knyttes til at helårsvei gir muligheter for helårsdrift i Geirangers reiselivsbedrifter, og ikke minst forutsigbarhet med hensyn til når det er åpen vei til/fra Strynefjellet. I dag er dette et betydelig problem også i sommersesongen.

Rapporten understreker at helårs vei via RV15 og spesielt mulighetene for trafikk fra Østlandsområdet og Gardermoen er en nødvendig betingelse – men ikke nødvendigvis tilstrekkelig betingelse – for mer helårlig drift i reiselivsbedriftene i Geirangerområdet.

### Helårsturisme og sesongmønster

Turismen i Geirangerområdet er sterkt sesongpreget, både besøket av gjennomreisende, overnattingsgjester og cruiseturister er konsentrert til sommersesongen.

Det er mange overnattingsbedrifter i området. Tall fra bedrifts- og foretaksregisteret (BOF) per 1.1 2015 viser 17 overnattingsbedrifter i selve Geiranger og 26 totalt i Stranda kommune (tabell 4.1).

Tabell 4.1 Antall registrerte overnattingsbedrifter i Stranda og Norddal kommuner per 1.1 2015, etter næringsgruppe.

	Geiranger		Stranda kommune ellers		Norddal kommune
	Hoved- næring	Bi- næring	Hoved- næring	Bi- næring	Hoved-næring
Hoteller, pensjonater og moteller med restaurant	5		3		2
Drift av vandrerhjem	0		1		1
Drift av ferieleiligheter	2	1	0		3
Drift av campingplasser	9		4	1	10
Sum	16	1	8	1	16

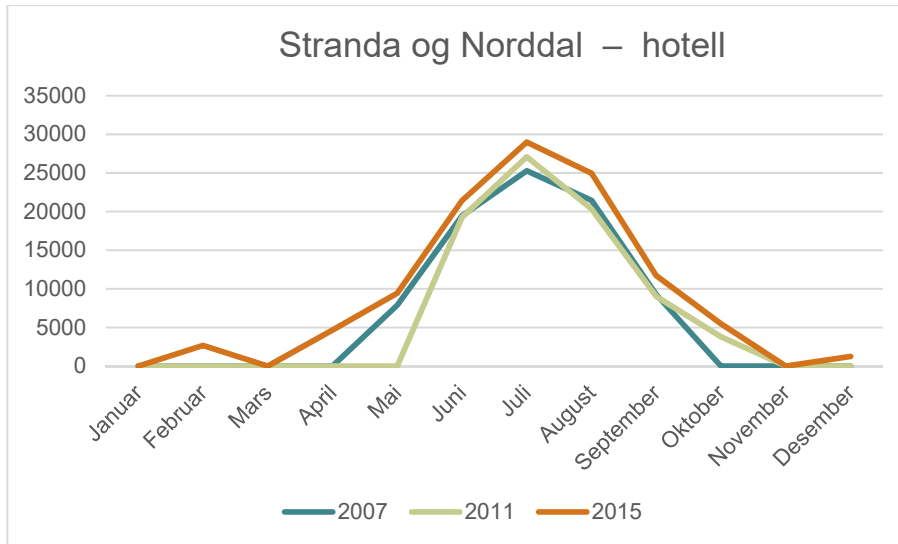
Kilde: TØI/BOF

I Norddal kommune er det registrert 16 overnattingsbedrifter. De aller fleste av disse bedriftene er registrert med overnatting som hovednæring.

I selve Geiranger er det registrert 5 hotellbedrifter og 11 bedrifter som driver med camping/hytter/leiligheter som hovednæring.

Månedlige overnattingstall fra SSB for overnattingsbedriftene gir kun for Stranda og Norddal kommuner samlet. Ikke alle bedrifter er med i statistikken, på det meste (juni, juli og august måned 2015) var det med 8 hoteller (av 10 totalt i de to kommunene) i statistikken.

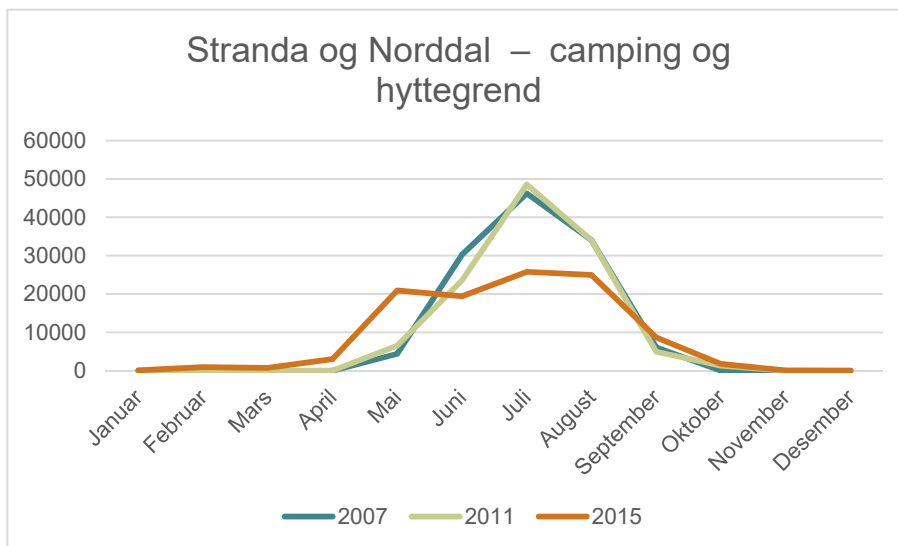
Figur 4.1 og 4.2 viser i hvor stor grad det er sommermånedene som er sesongen i Geirangerområdet. Det er i liten grad trafikk på vinteren og stort sett stengte bedrifter. Vær oppmerksom på at figuren viser null overnattinger når det er færre enn tre bedrifter som har vært åpne (SSBs anonymitetshensyn).



Figur 4.1 Antall overnattinger per måned i hotell og liknende i Stranda og Nordal kommuner 2007–2015.

Hovedtyngden av gjestene er feriereisende. Kurs/konferanse og andre yrkesreiser utgjør i underkant av 20 prosent av gjestedøgnene (19 prosent i 2015). De knapt 20 000 gjestedøgnene i 2015 fordelte seg slik på måneder (tall for januar, mars og november er anslag, men summen for 2015 er korrekt):

Januar	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept	Okt	Nov	Des	2015
500	960	1165	1982	1711	1547	1949	2468	2574	3048	1500	292	19696



Figur 4.2 Antall overnattinger per måned i hyttegrender og på campingplasser i Stranda og Nordal kommuner 2007–2015.

Camping- og hyttegrendsektoren har omtrent samme sesongmønster og sesonglengde som hotellbedriftene (figur 4.2). Markedsgrunnlaget for helårsdrift er sannsynligvis ikke til stede i samme grad som for hotellene. Sektoren tilbyr til sammen et stort antall sengeplasser i hytter og leiligheter, men overnattingene i disse utgjør ikke mer enn 25-30 prosent av

samlet antall overnattinger i denne sektoren (tabell 4.2). Nær halvparten av overnattingene skjer i fast plasserte campingvogner (sesongkontrakt), mens 25-30 prosent er rundreisende campere i telt, vogn eller bobil.

Tabell 4.2 Overnattinger i camping- og hyttegrenn i Stranda og Norddal kommuner, etter overnattingsform. Prosent.

	2015	2014
Hytte	29 %	25 %
Sesongcamping	41 %	49 %
Telt/Campingvogn	12 %	12 %
Bobil	18 %	14 %
	100 %	100 %

Driftssesongen for reiselivsbedriftene i Geirangerområdet begrenses i hovedsak av når veien til/fra Strynefjellet åpnes for trafikk. Trafikk nordfra (vesentlig Ålesundsområdet og Romsdal) er ikke tilstrekkelig til å kunne gjøre helårsåpning lønnsomt.

### Cruisetraffikken

Cruisetraffikken i Geirangerfjorden har vist ganske sterk økning siden 1990-tallet. Antall anløp gjorde et hopp fra 2011 til 2012, men har siden stabilisert seg på +/- 200 (tabell 4.3). Antallet passasjerer per skip har imidlertid økt kraftig, slik at forventet passasjertall i 2016 (anmeldte anløp) er 2,5 ganger høyere enn i 2006. Det forventes å passere 350 000 i 2016.

Tabell 4.3 Antall cruiseanløp og antall cruisepassasjerer i Geiranger 2006–2016

	Anløp	1000 pax
2006	155	140
2007	144	136
2008	169	164
2009	169	218
2010	157	210
2011	156	229
2012	202	312
2013	199	315
2014	208	328
2015	180	332
2016	193	351

Kilde: Stranda Havnevesen, Cruise Norway

Et av de viktigste bidragene cruiseturismen gir til landbaserte kommersielle aktiviteter er utflukter med buss, de viktigste er rundturen Hellesylt – Stryn – Strynefjellet – Geiranger og turen fra Geiranger opp til utsiktspunktet Dalsnibba. I 2009 deltok for eksempel 47 000 av i alt 218 000 cruisebesøkende til Geiranger på rundturen fra Hellesylt (Farstad og Dybedal 2010). Disse la igjen ca. 40 millioner kroner til landbaserte aktører (guiding, servering, transport, suvenirer etc.). Denne rundturen er fortsatt svært viktig. Statistikken for Stranda havnevesen viser at 118 av de 208 anløpene i Geiranger i 2014 og 123 av de 193 anmeldte anløpene i 2016 også la til i Hellesylt. Dette gjør de primært for å sette av passasjerer til disse rundturene.



Både Dalsnibbaturen og denne rundturen er avhengig av åpen fylkesvei 63 opp til henholdsvis Djupvasshytta og helt fram til RV15 på Strynefjellet. Cruisesesongen starter per i dag i mai – med noen få anløp i mars og april (tabell 4.4).

Tabell 4.4 Antall cruiseanløp og antall cruisepassasjerer i Geiranger, etter periode 2014–2016.

	2014		2015		2016	
	Ant anløp	Ant pax	Ant anløp	Ant pax	Ant anløp	Ant pax
Mars-april	0	0	2	1609	2	2050
1-15 mai	10	17765	7	15171	8	12591
16-31 mai	14	21484	11	16513	15	28140
Juni	63	91128	54	96562	58	103730
Juli	66	106472	53	97302	55	96035
August	41	73045	42	86514	44	93289
September	14	17973	11	18152	11	15581
Sum	208	327867	180	331823	193	351416

Kilde: Stranda havnevesen

Hovedsesongen er i juni, juli og august, mens usikkerhet om når veien opp på fjellet kan åpnes er en begrensning for etterspørselen etter anløp i mai. Veien skal normalt være åpen mellom 15. mai og 1. oktober, men enkelte år har veien åpnet først et stykke ute i juni. Det er et åpenbart problem at åpningsdatoen ikke er kjent når cruisesesongen planlegges av rederiene og de som arrangerer turene i land. Usikkerheten begrenser altså både antall anløp og ikke minst sesonglengden for de viktigste typene av landbesøk for cruiseturistene.

### Økonomiske effekter

Rapporten fra 2012 (Winther og Dybedal) gir noen anslag på effekter av henholdsvis økt sommersesong og økning i besøk ellers i året. Når det gjelder effekter av utvidet sommersesong (mai-oktober) har man anslått en samlet økning i omsetning på 30,8 millioner kroner i Stranda og Norddal (13 prosent), inkludert cruisepassasjerers forbruk i land.

For resten av året har man antatt at halvparten av hotellkapasiteten vil være åpen ved helårsvei, og at beleggsprosenten varierer fra 20 til 40 prosent de enkelte månedene, noe som gir 10 000 ekstra gjestedøgn. I campingsektoren har man beregnet ca. 2 000 ekstra gjestedøgn. Samlet får man med utgangspunkt i 2011 en ekstra omsetning – inkludert cruise og fergetransport – på om lag 14,8 mill kr for perioden november – april, og totalt 45,6 millioner kroner i året. I tillegg kommer indirekte virkninger på om lag 5,1 millioner kroner.

Disse tallene er altså basert på relativt beskjedne økninger i besøk ut fra besøk og omsetning i 2011. Beregningene tar ikke inn andre tilpasninger på tilbudssiden (nye investeringer, nye produkter etc.) enn utvidet åpningstid for halvparten av hotellkapasiteten, noe Menon påpeker i sin rapport (Jacobsen m fl 2013).

### Oppsummering

#### Lengre og forutsigbar sommersesong

Effekten av lengre og ikke minst helt forutsigbar sommersesong vil være mest synlig i sentrale markedssegmenter som rundreise og cruise. Cruisemarkedet er fortsatt i sterk vekst, og en mulig effekt av åpen vei er at cruisesesongen kan utvides og planlegges med

langt større sikkerhet når rederiene med sikkerhet vet at alle landarrangementer kan gjennomføres.

Utvidelse av rundreisesesongen kan også gi effekter for overnattingsbedriftene. Camping- og hyttegrens sektoren har sine hovedmarkeder blant sesongcampere og rundreisende, og begge disse markedene kan komme tidligere i gang. Hele aksene Grotli – Åndalsnes (også nasjonal turistveg) er en attraksjon som vil kunne ha et marked også utenom sommersesong – spesielt på våren.

### **Helårs reiseliv i Geiranger**

Helårsvei er en nødvendig, men ikke nødvendigvis tilstrekkelig betingelse for helårsdrift i Geiranger.

Det vil være terskler i form av trafikkgrunnlag for at flere holder helårsåpent i Geiranger – spørsmålet er om helårsvei skaper tilstrekkelig trafikkgrunnlag. Åpning mot markeder på Østlandet – og mot aksene Stryn-Bergen – gjør at man i vesentlig større grad og mot nye og eksisterende markedsområder markedsføre høst, vinter og vår i turistsammenheng. Dette gjelder både ferietrafikk og kurs/konferansetraffikk.

For det andre kan helårstilbudet øke trafikken fra det som er mulige helårsmarkeder i dag – det vil i retning Ålesundsområdet og Romsdal. Dette gjelder også både ferie og kurs/konferanse.

Forutsetningen for at man skal lykkes er at økt markedsgrunnlag setter i gang en oppadgående spiral: Større markedsgrunnlag – utvikling av nye produkter – nye investeringer – økt trafikk – osv.

Som nevnt får ny Rv15 og helårsvei til Geiranger også drahjelp av raskere og bedre vei både østfra (E6) og sørvestfra (E39) når det gjelder åpning for nye markeder høst/vinter/vår.

## **4.4 Turismen i Stryn og regionen omkring**

### *Trafikkstrømmer*

Turisttrafikken til Stryn har to hovedretninger, E39 syd-nord (over Byrkjelo og Volda) og RV 15 øst-vest. RV15 er viktigste innfallsport fra Østlandet, mens Trafikken i høysesong (sommer) er preget av stor andel gjennomgangstrafikk av turister på rundreise, både nord/syd og øst/vest.

Cruisetraffikken er betydelig i Olden. Stryn er også mye besøkt av cruiseturister fra anløp i Geiranger. RV 15 benyttes mye i over-landturer for cruiseturister (særlig Hellesylt-Geiranger).

Ny E39 Byrkjelo – Stryn antas å ikke ha negativ effekt for reiselivsvirksomhet i Olden og Loen, selv om reisetiden mellom Innvik og Stryn blir betydelig kortere enn på den nåværende veistrekningen om Olden og Loen. Strekningen Olden-Innvik er for øvrig kåret som Norges verste veg på facebook (<https://nb-no.facebook.com/OldenInnvik>), men er nå under utbedring.

Stryn har et velutviklet turisttilbud og nye attraksjoner er under utvikling i Stryn (Via Ferrata, gondolbanen i Loen).

### Overnattingssektoren

Stryn er et viktig knutepunkt for trafikkkstrømmer nord/syd på Vestlandet, og en viktig innfallsport for trafikk fra Østlandet. Dette gjenspeiler seg i et stort antall overnattingsbedrifter i kommunen (tabell 4.5). TØI har tidligere beregnet ca. 420 000 kommersielle overnattinger til sammen i Stryn og Hornindal i 2009 og en turistrelatert omsetning på ca. 600 millioner kroner (Farstad og Dybedal 2010).

Tabell 4.5 Antall registrerte overnattingsbedrifter i Stryn og Hornindal kommuner per 1.1 2015, etter næringsgruppe.

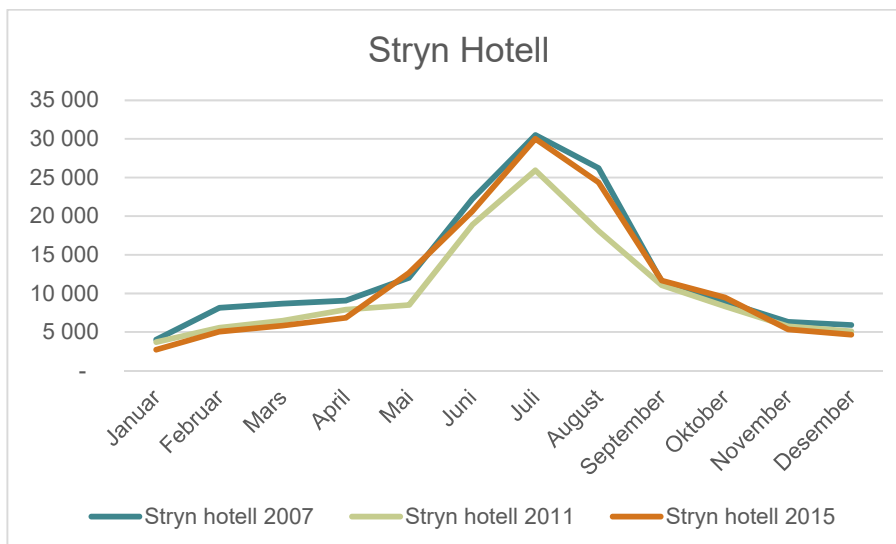
	Stryn		Hornindal
	Hovednæring	Binæring	Hovednæring
Hoteller, pensjonater og moteller med restaurant	11	1	2
Drift av vandrerhjem	1		0
Drift av ferieleiligheter	5	11	1
Drift av campingplasser	13	1	3
Sum	30	13	6

Kilde: TØI/BOF

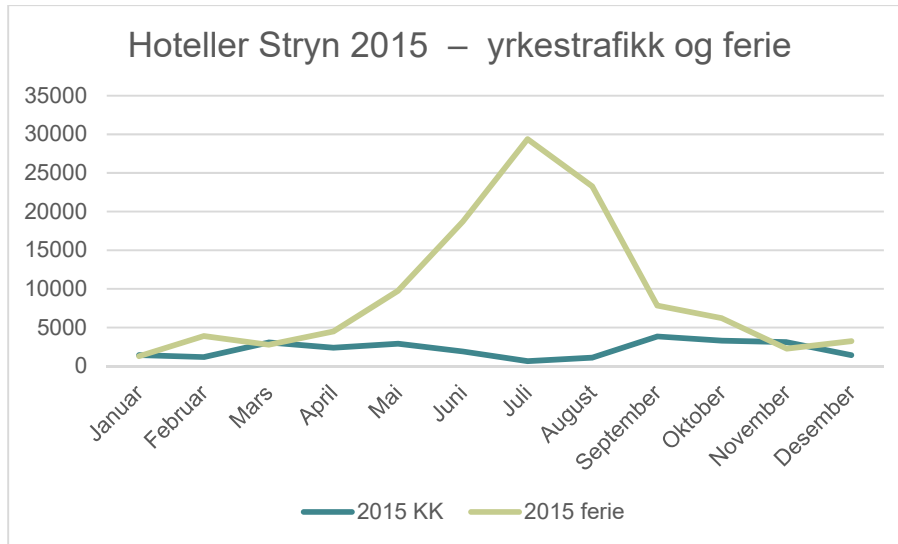
Det er i alt 43 overnattingsbedrifter i Stryn, av disse er 13 (vesentlig utleie av hytter/leiligheter) registrert som binæring – de fleste av disse i kombinasjon med landbruk.

### Sesongmønster

Stryns hoteller og pensjonater har et utpreget sommersesongmønster, men ikke så utpreget som i Stranda og Norddal kommuner (figur 4.3). Juli og august er klare topper for hotellene, mens sommersesongen i praksis strekker seg fra mai til september. Tall fra SSBs overnattingsstatistikk viser at det i 2015 var 10 rapporteringspliktige hoteller som holdt åpent sommermånedene og 8 i mai og september. Det var 5 av hotellbedriftene som hadde åpent hele året.



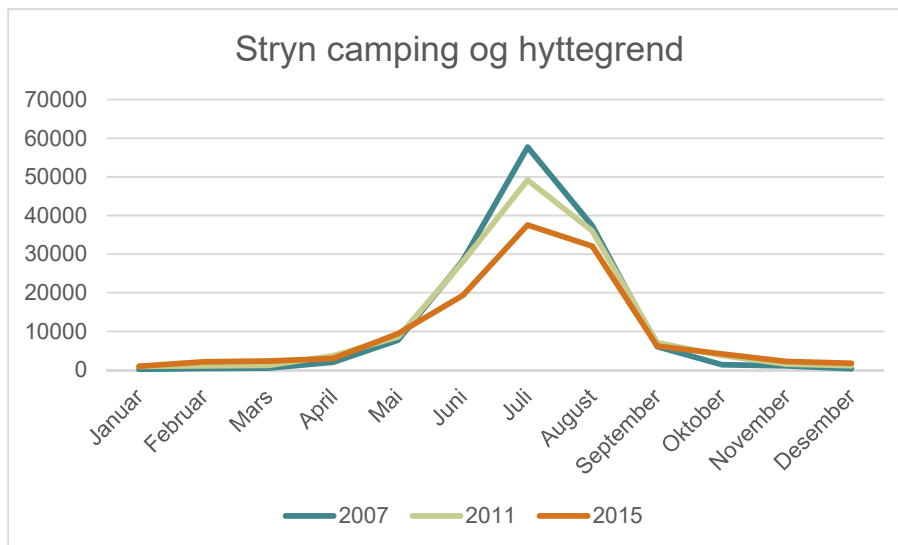
Figur 4.3 Antall overnattinger per måned i hotell og liknende i Stryn kommune 2007–2015.



Figur 4.4 Fordeling av hotellgjestedøgn etter formål 2015. Stryn kommune.

Det er ferietrafikken som gir sesongmønsteret ved hotellbedriftene i Stryn. Yrkestrafikken (vesentlig kurs/konferanse) er relativt jevnt fordelt over året, med en bunn i sommermånedene.

Camping og hyttegrend består av 14 campingplasser og 16 bedrifter som tilbyr hytter og/eller leiligheter. Denne sektoren har en mye tydeligere sesongprofil, med nær null gjestedøgn i perioden oktober–april (figur 4.5).



Figur 4.5 Antall overnattinger per måned i hyttegrender og på campingplasser i Stryn og Hornindal kommuner 2007–2015.

### Hovedeffekter

For reiselivet i Stryn er det to hovedeffekter av ny Rv15:

For det første reduseres reisetid fra Østlandet tilsvarende som for Geiranger, representerer ny Rv 15 og nylig gjennomførte og planlagte/igangsatte standardhevinger og innkortinger på E6 mellom Minnesund og Otta en betydelig nedkorting i reisetid.

For det andre sikres en sikker og forutsigbar framkommelighet over Strynefjellet hele året – også i selve tunnelene. Det er litt usikkert i hvilket omfang det i dag forekommer avvisingseffekter på grunn av kolonnekjøring, lysregulering etc., for privatbiler og/eller busser, men generelt vil ny Rv15 framstå som et mer attraktivt alternativ for turisttrafikk til Vestlandet. I denne sammenheng påpekes det (blant annet i fokusgruppemøtet i Stryn) at innkommende trafikk til Norge via Gardermoen er et svært interessant marked. Som for Geiranger vil kortere reisetid og sikrere vei gi antatt større interesse fra utenlandske reisende både individuelle reisende og reisende i bussgrupper, og Strynefjellets betydning som innfallsport vil kunne øke.

Tids- og framkommelighetsaspektene vil også gjelde reiselivet i tilstøtende områder – det vil si i hele Kvivsregionen (Sunnmøre/Nordfjord).

Samtidig vil ny E39 Byrkjelo–Stryn redusere reisetid og øke framkommeligheten til Stryn, Eid, Hornindal og Sunnmørekommunene sydfra, det vil si fra Sunnfjord, Ytre Sogn og Hordaland.

Det er svært vanskelig å anslå hvor mye disse infrastrukturiltakene vil påvirke trafikken til Stryn og til Kvivsregionen ellers.

Primært kan man tenke seg at dette – sammen med utviklingen av nye attraksjoner i Stryn (spesielt gondolbanen) – kan virke som en katalysator for utvikling av reiselivet i Stryn. Figur 4.5 viser for eksempel at det er en klar nedadgående tendens i camping- og hyttegrensektoren. Bakenforliggende tall viser at det spesielt er utenlandstrafikken som har gått ned, og dette gir seg mest utslag i sommermånedene.

I diskusjonen med fokusgruppen i Stryn ble det påpekt fra reiselivsnæringen at det var relative lave terskler for å kunne utvide antallet bedrifter med helårsåpent – det vil si at det skulle relativt liten trafikkøkning til for at tilnærmet helårsdrift kunne bli lønnsomt for flere av hotellbedriftene.

På samme måte som for Geiranger vil bedre infrastruktur (og nye attraksjoner) gi støtet til en oppadgående spiral hvor økt trafikk – økt og forbedret tilbud – grunnlag for nye investeringer osv. virker sammen.

Et annet moment er at ny Rv15 og tunnel til Geiranger vil skape en regional helhet – det vil si at når Stryn og Geiranger hele året kan framstå som ett besøksområde (eller ett reiselivsmål, om man vil) – vil det kunne oppstå sterkere synergieffekter mellom Geirangerområdet og Nordfjord.

## 4.5 Virkninger i Ottadalen

Horwath-rapporten fra 2012 (Winther og Dybedal 2012) anslår virkningene for kommunene Skjåk, Vågå og Lom som relativt beskjedne, totalt 6,4 millioner kroner, samt indirekte virkninger på 2,2 millioner kroner. Dette er i hovedsak knyttet til effekter av økt gjennomgangstrafikk (mest østfra).

En mulig annen virkning er at fritidsboligeiendommer i disse kommunene kan bli mer etterspurt av personer bosatte i Kvivsregionen. Tall for Stryn kommune viser at antallet fritidsboliger her har økt spesielt mye etter at Kvivsvegen ble besluttet bygd. Man kan tenke seg at en tilsvarende effekt kan strekke seg til Ottadalen – i første omgang til Skjåk kommune – dersom man får en ny Rv15. Med sikker adkomst hele året og reisevei på for eksempel 1,5–2,5 timer fra hele Kvivsregionen kan dette gi en betydelig effekt for Øvre Ottadalen.

## 4.6 Oppsummering

Ny Rv15 med arm til Geiranger gir, sammen med ny E39 en forbedring i reisetid og tilgjengelighet som vil kunne gi økt etterspørsel for Stryn og Geiranger – og for regionen ellers – både fra Østlandet (inkludert utenlandske turister via Gardermoen) og fra Vestlandet. Spesielt kan helårsdrift i Geirangers overnattingsbedrifter bli lønnsomt, men også i Stryn kan økt trafikk føre til at flere bedrifter vil kunne finne det lønnsomt å ha helårsdrift. Stryn og Geiranger vil bli et sammenhengende reisemål hele året, noe som kan gi flere synergieffekter.

Tilgjengelighet og reisetid er alltid konkurranseparametere i reiselivsbransjen – Ny Rv15 eller ikke er også et spørsmål om framtida for reiselivet i regionen når de vedtatte hovedveisystemene mellom øst og vest i Norge utvikles (Haukelifjell, Hemsedal – Lærdal).

De økonomiske virkninger som ble beregnet i Horwathrapporten fra 2012 viser relativt beskjedne tall for Stranda/Norrdal og Ottadalskommunene – ca 51 millioner til sammen pluss indirekte virkninger på ca 7,3 millioner kroner (2011).

Virkningene blir imidlertid langt større om vi ser virkningene i et større regionalt perspektiv og tar utgangspunkt i beregnet trafikkøkning gjennom tunnelen til Geiranger. Horwathrapporten beregner her en trafikkøkning på 60 000 personer i sommerhalvåret og 70 000 i vinterhalvåret, og at disse overnatter en natt på hver side av fjellet (Sogn og Fjordane/Møre og Romsdal og Oppland). Dette gir en økt omsetning på 170,8 millioner i nærregionene utenom Stranda/Norrdal og Ottadalskommunene.

Totalt setter finner man en direkte omsetningsøkning på ca 222 millioner kroner, og samlet indirekte omsetning (indirekte og induserte virkninger) på ca 77 millioner kroner, altså en samlet økning på nær 300 millioner kroner.

Disse tallene understreker Geirangers betydning som trafikkgenerator – økte muligheter for å besøke Geiranger gir store effekter, selv når man kun regner inn en overnatting på hver side av besøket.

Vi har ikke gjort noen nye beregninger av disse effektene, men dersom vi legger til grunn generell prisstigning (konsumprisindeksen) fra 2011 til 2016, tilsvarer effekten ca 327 millioner kroner. Disse beregningene er da knyttet til Geirangerforbindelsen. Det er ikke gjort noen tilsvarende beregninger av trafikkøkning Skjåk – Stryn.

## 5 Tjenester og handel

### 5.1 Tjenestetilbud

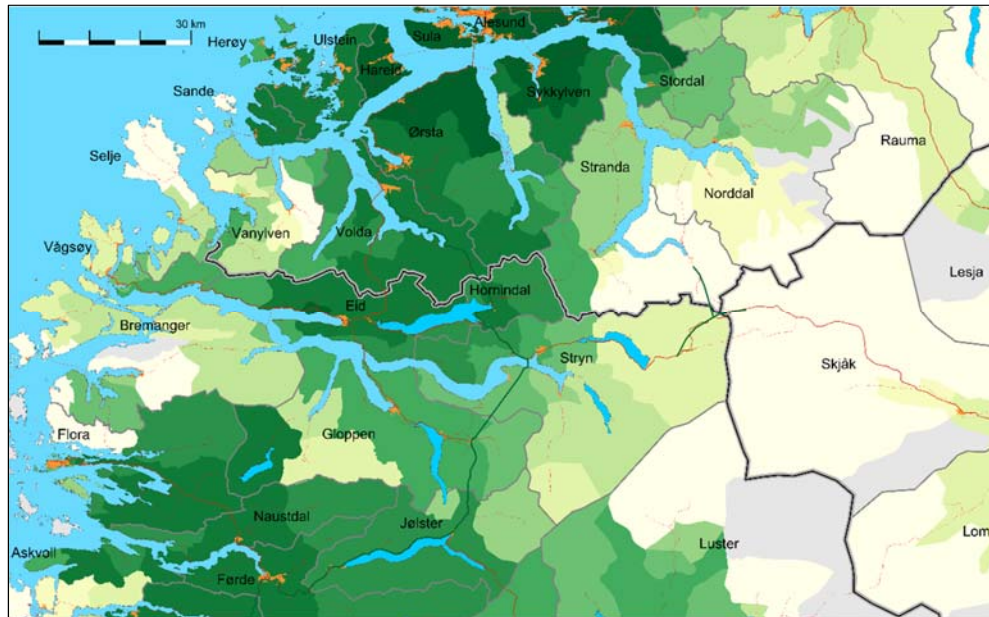
Et av argumentene for infrastrukturbygging er å bedre funksjonaliteten til arbeidsmarkedene. Når et større område kan nås med samme reisetid er det en antakelse om at det blir en bedre tilpasning i arbeidsmarkedet, det vil si at personer har større mulighet til å ta en jobb som passer med sin kompetanse og en bedrift har større muligheter til å besette sine stillinger med personer med rett kompetanse.

Andre argumenter er at det med større arbeidsmarkeder er lettere å dele ressurser (alt fra flyplasser til rådgivningstjenester) og at det øker kunnskapsspredningen og kunnskapsproduksjon gjennom bedret interaksjon mellom ulike aktører.

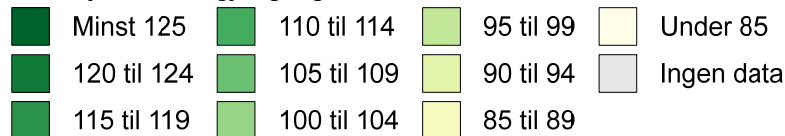
I forlengelsen av de to siste argumentene – og muligens som et fjerde argument – er tilgang på ulike former for tjenester viktig. Rik tilgang på tjenester (alt fra vaskebyråer via IKT-tjenester til revisortjenester) vil effektivisere driften av næringslivet. Tjenestetilfanget vil fungere som smøremiddel for generell forretningsdrift. Hvis en bedrift har behov for en spesialisert IKT-tjeneste eller for å kjøpe inn spesielle varer er det kostnadsbesparende hvis slike tjenester finnes innen det naturlige omlandet til bedriften i forhold til at bedriften må lete i andre deler av landet etter en slik tjeneste.

TØI har etablert 122 ulike tjenester som er definert ut fra næringskoder i Det sentrale bedrifts- og foretaksregisteret (BoF). Tjenestene spenner over alt fra byggevareleverandører til juridisk rådgivning. Disse er stedfestet ned på grunnkrets nivå, og vi kan dermed beregne hvor mange ulike tjenester som er tilgjengelig innen ulike avstander fra hvilken som helst grunnkrets.

Figur 5.1 viser antall ulike tjenester som er tilgjengelig innen 45 minutters kjøring fra alle grunnkretser i Eiksund-Kvivsregionen. Vi ser at områder med høy befolkningskonsentrasjon generelt har tilgang på flere tjenester enn i områder med lav befolkningskonsentrasjon. Imidlertid er det noen unntak. For eksempel har næringslivet i Hornindal tilgang på flere tjenester enn næringslivet i Stryn. Det er fordi bedrifter i Hornindal både har tilgang til Ørsta, Nordfjordeid og Stryn innen 45 minutters biltur, mens næringslivet i Stryn stort sett må basere seg på egne tjenester pluss tjenester i Hornindal/Grodås.



Antall tjenester tilgjengelig innen 45 minutters reisetid. 2015.



Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

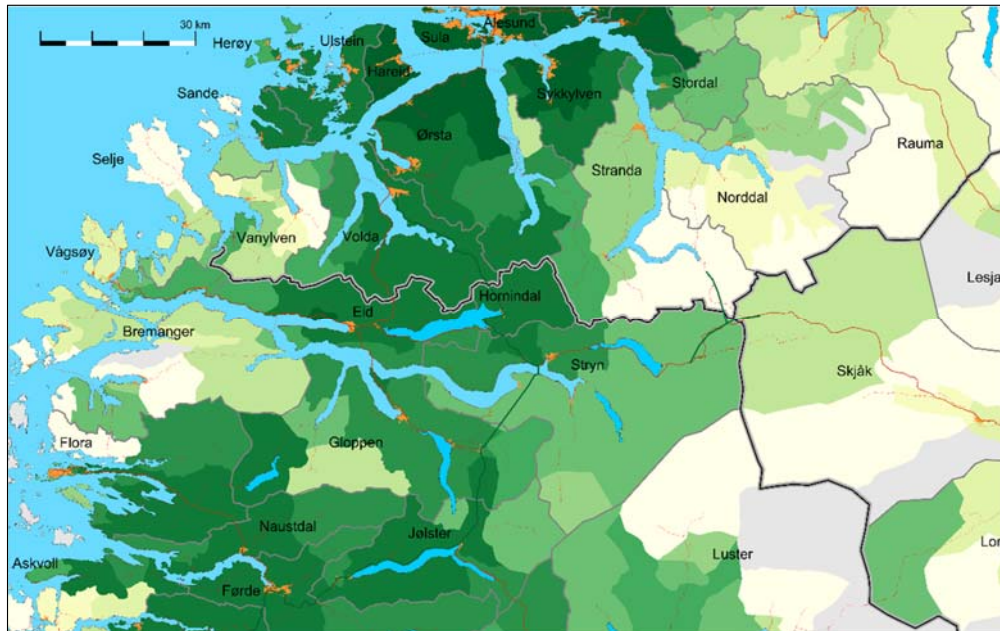
Figur 5.1 Antall tjenester tilgjengelig innen 45 minutters reisevei. Grunnkrets. 2015.

Kartet i figur 5.1 viser også at det er ganske store forskjeller på tilgangen på tjenester. Det er områder i Stryn, Gloppen og Stranda som nesten ikke har noen tjenester tilgjengelig inne 45 minutter kjøretid. Imidlertid må en huske på at kategoriseringen baserer seg på grunnkretser og at store deler av de nevnte områdene har liten bosetning og er nærmest uten næringsdrift.

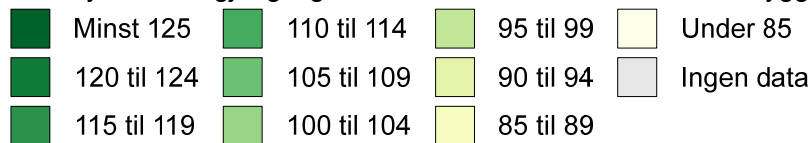
Hvis vi så beregner tilgangen på tjenester ved en utbygging av E39 og Rv15 over Strynefjellet blir kartet slik som i figur 5.2. Ikke uventet er det området Stryn-Byrkjelo som «løftes» mest opp<sup>7</sup>. Utbyggingen får store deler av Eiksund-Kvivsregionen opp på et nivå på linje med byområdene i området, slik som Florø, Førde, Ørsta og Volda.

<sup>7</sup> Kartet er laget med en tidligere beregning om en innsparing på 45 minutter mellom Grodås og Skei. De seneste anslagene gir 63 minutters innsparing på samme strekning, men det er ikke mulig å vite akkurat hvordan kartet da blir seende ut, annet enn at eventuelle endringene (som øker forskjellen på kart 5.2 og 5.1) vil være i området Innvik-Skei-Byrkjelo, Stryn-Grodås og østre deler av Gloppen.





Antall tjenester tilgjengelig innen 45 minutters reisetid etter utbygging



Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Figur 5.2 Antall tjenester tilgjengelig innen 45 minutters reisevei etter utbygging av E39 og Rv15. Grunnkrets.

Også områdene øst for tettstedet Stryn får bedre tilgang på tjenester. Dette er først og fremst på grunn av en utbygging av Rv15. Men siden det er svært lite næringsliv på strekningen Stryn-Grotli, er den reelle effekten begrenset. For Geiranger er det ingen effekt, siden det er tilnærmet ingen ekstra tjenester på strekningen Geiranger-Stryn eller Geiranger-Grotli i forhold til de tjenestene som allerede finnes i Geiranger.

I denne typen analyser er det viktig å poengtere den relative effekten i forhold til utgangspunktet. Effekten for en bedrift er neglisjerbar om utvidelse av området som kan nås på 45 minutter medfører at antall regnskapstjenester øker fra f.eks. 30 til 33. Men effekten er relativ stor hvis antallet regnskapstjenester øker fra ingen til f.eks. 2-3. Effekten av redusert reisetid er altså relativt større for små/mellomstore arbeidsmarkeder – slik en finner i Eiksund-Kvivsregionen – enn for store (Gundersen og Aarhaug 2014). En forutsetning for å få en effekt er selvfølgelig at det er et næringsliv i området som har behov for tjenester. Selv om flere tjenester blir tilgjengelig sør og øst i Stryn kommune og vest i Skjåk kommune er det svært begrenset med næringsvirksomhet i disse områdene som drar nytte av denne tilgangen. Slik sett er økt tilgang på tjenester viktigst for områdene rundt Stryn, Grodås og Byrkjelo.

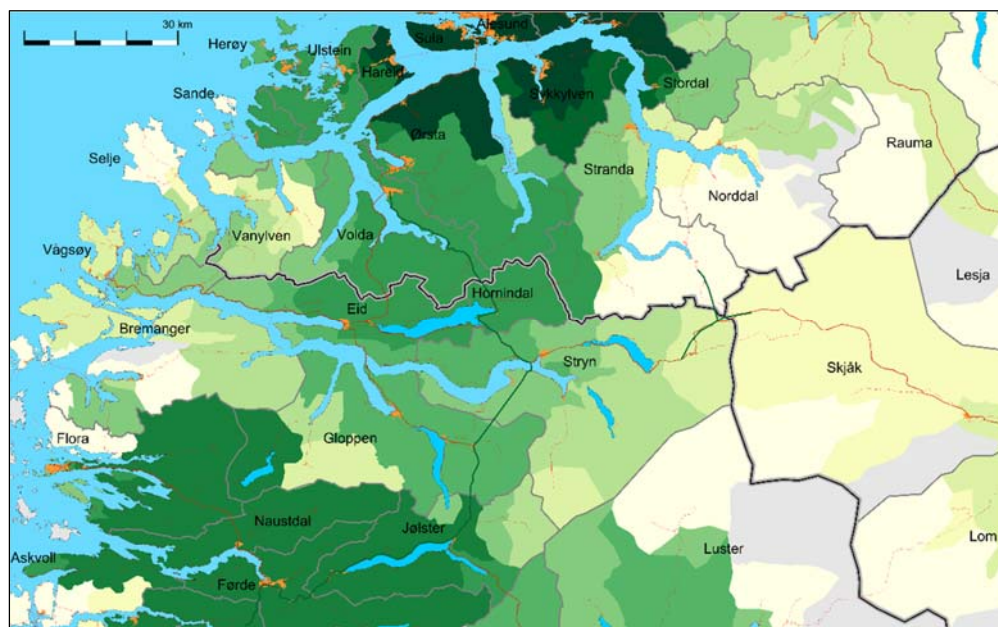
## 5.2 Handelstilbud

Hittil har vi kun sett på rammene for næringslivet i forhold til veiutbygging. Men bedret infrastruktur påvirker også befolkningens levekår. Tilgang på tjenester som konsumeres av husholdninger påvirker hverdagen for folk flest. Reisetiden for å nå ulike tjenester, alt fra tannlegen via kino til bokhandel, er viktig for både organiseringen av hverdagen og for

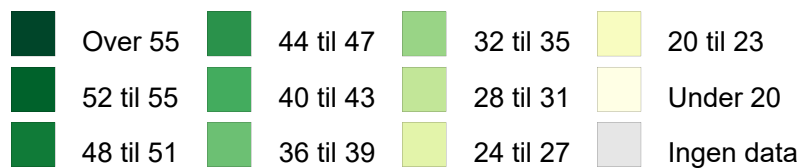
opplevelsen av boområdet (opplevd tjenestetilbud: en går kanskje ikke så ofte på kino, men en vet at en kunne det hvis en ville).

En gjennomgang av de tjenestene som konsumeres av husholdningene<sup>8</sup> ligger utenfor rammene av dette prosjektet. Imidlertid har vi valgt å ta med handelstjenester som eksempel på at infrastrukturbygging gir endrete rammer for husholdningene. Det er reiser for å handle som er den nest vanligste reisetypen i Norge, etter arbeidsreiser (Hjorthol m.fl. 2015), og handel generelt er viktig som sektor. Både som sysselsetter og i forhold til privatkonsum. Ulike tettsteder er da også ofte opptatt av «handelslekkasje» og tettstedenes posisjon som handelssentrum (Gundersen mfl. 2012).

I BoF er det 62 ulike typer forretninger. I figur 5.3 er det hvis hvor mange av dem som finnes innen 45 minutters kjøretur fra hver grunnkrets. Ikke uventet er handelstilbudet sterkt knyttet til bysentra. Området rundt Ålesund har tilgang på et klart bredest handelstilbud, med området rundt Florø/Førde deretter.



Antall ulike forretninger innen 45 minutters reisevei. Etter utbygging.



Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Figur 5.3 Antall forretninger tilgjengelig innen 45 minutters reisevei. Grunnkrets. 2015.

Det som kanskje er litt uventet er at handelstilbudet er betydelig mer sentralisert rundt byene enn det mer generelle tjenestetilbudet vi beskrev i forrige delkapittel. Stryn, Ørsta og

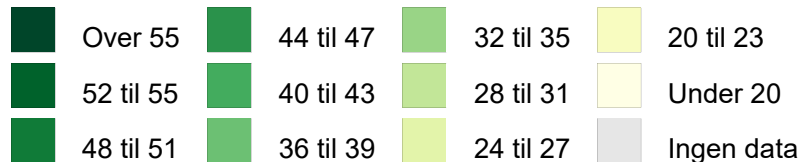
<sup>8</sup> Det er en glidende overgang mellom tjenester som benyttes av privathusholdninger og tjenester som benyttes av bedrifter. Noen tjenester benyttes kun av privatpersoner (kino, frisør osv) og noen bare av bedrifter (regnskapstjenester, IKT-tjenester osv). Men det finnes en rekke tjenester som både benyttes av privathusholdninger og bedrifter, slik som fotografer, ulike forretninger, restauranter osv.

Volda har en bredde i tilbudet på den nedre delen av skalaen, selv om de er lokale handelssentra.

Gjør vi samme øvelse som med tjenestene i forrige delkapittel, dvs beregner handelstilbudet etter en utbygging av E39 og Rv15, blir kartet slik som i figur 5.4.<sup>9</sup>



Antall ulike forretninger innen 45 minutters reisevei. Etter utbygging.



Noen grunnkretser mangler tilknytning til ELVEG-systemet og mangler derfor reisetid. Disse er lys grå i kartet.

Figur 5.4 Antall forretninger tilgjengelig innen 45 minutters reisevei etter utbygging av E39. Grunnkrets.

Det som er mest i øyenfallende er at store deler av Eiksund-Kvivsregionen løftes relativt mye. I forhold til de to «byregionene» som ligger nord og sør for regionen skjer det altså en utjamning av handelstilbudet.

Et tilleggsmoment er at tilbud som er rettet mot privathusholdningene har et bredere geografisk nedslagsfelt enn forretningsmessige tjenester. Næringsvirksomhet er mer geografisk konsentrert enn bosetningens. Selv om effekten av en utbygging av Rv15 har lite å si for næringsvirksomhet på strekningen Stryn-Grotli (lite næringsliv), har utbyggingen reell effekt for tjenestetilgangen for de som bor i området. I tillegg vil de som benytter fritidsboliger i området ha glede av økt tjenestetilgang.

<sup>9</sup> Kartet er laget med en tidligere beregning om en innsparing på 45 minutter mellom Grodås og Skei. De seneste anslagene gir 63 minutters innsparing på samme strekning, men det er ikke mulig å vite akkurat hvordan kartet da blir seende ut, annet enn at eventuelle endringene (som øker forskjellen på kartene 5.4 og 5.3) vil være i området Innvik-Skei-Byrkjelo, Stryn-Grodås og østre deler av Gloppen.

### 5.3 Oppsummering

Tilgang på tjenester er viktig for hvordan lokalt næringsliv fungerer. I tillegg er en del av tjenestene viktig for privatpersonene, og i sin ytterste konsekvens for levekårene på bostedet.

I utgangspunktet er det stor forskjell på tilgang på tjenester innen Eiksund-Kvivsregionen, der tjenestene er lokalisert i tettstedene, og de områdene med kort kjørevei til disse tettstedene har best tjenestetilbud. En utbygging av Rv15 og E39 har en utjevneende effekt på tjenestetilbudet, dvs at tilbudet bedres relativt mest i områder med dårlig tilbud. En utbygging av Rv15 bedrer også tilgangen på strekningen mellom Stryn sentrum og Skjåk, men her er det lite næringsvirksomhet som kan dra nytte av bedret tilbud.

Også når det gjelder et mer spesifikt handelstilbud gir en utbygging av E39 og Rv15 et bedret tilbud. Og jevner ut en del av forskjellene innad i regionen. Det er imidlertid påfallende at store deler av regionen, også tettstedene, fremstår med et beskjedent handelstilbud, selv etter veiutbygginger. Nettopp derfor kan bedringen i infrastrukturen være viktig – for både næringsliv og privatpersoner er et minimumstilbud av tjenester og handel viktig for å opprettholde virksomhet og bosetning.

Næringsvirksomhet er mer geografisk konsentrert enn den generelle bosetningen. Områder med lite næringsvirksomhet vil i liten grad dra nytte av bedret tilgang på handel- og tjenestetilbud som er rettet mot næringsvirksomhet. Bosetningen er mye mer spredd utover, og bedret tilgang på slike tjenester vil kunne bedre befolkningens levekår. Området øst for tettstedet Stryn mot Skjåk er et eksempel på dette.

## 6 Oppsummering

### *Næringslivets behov*

Søre Sunnmøre og Nordfjordregionen (Eiksund-Kvivsregionen) har et heterogent næringsliv. Regionen inneholder flere tunge industrimiljøer som utgjør nasjonale tyngdepunkt innen sine bransjer (verfts- og møbelindustri), det er lokale spesialiseringer innen næringsmiddelindustrien og regionen har områder preget av tradisjonelt landbruk, fiskeri, reiseliv og offentlige arbeidsplasser. Særlig industrivirksomhet har store transportbehov, og industrien i regionen er intet unntak. Mange av virksomhetene på Søre Sunnmøre og i Nordfjordregionen konkurrerer på et internasjonalt marked der pålitelig og presis levering er ett av flere viktige konkurransefortrinn.

Selv om næringslivet i regionen er heterogent, er det rimelig robust. Det er ikke kjennetegnet av mye dynamikk, hverken mye nedleggelse eller utflytting. Det er heller ikke så mye etableringer eller innflyttinger. Dette er viktig i forhold til effekten av ny infrastruktur. Samferdselsinvesteringer vil automatisk føre til åpning av markeder og ofte en form for sentralisering som det er viktig at næringslivet er i stand til å selv dra nytte av.

Gjennomgående er næringslivet i regionen lite opptatt av tidsbesparelser eller transportkostnader. De er altså ikke så opptatt av bompenger eller hvilken veistandard/fartsgrense som en ny vei skal ha. Det som går igjen som det aller viktigste er at de vet at de kan levere og motta varer på et på forhånd avtalt tidspunkt. Da er det pålitelighet på infrastrukturen som er aller viktigst. Den tekniske standarden på Rv15 over Strynefjellet, med stenginger som følge av snø/ras, stor helningsgrad, trange tunneler og smal og svingete veibane, er dermed den viktigste faktoren for at Rv15 velges bort som hovedtrasé når varer skal fraktes til Oslo-området (som oppgis som det viktigste markedet for varetransport ut av regionen).

### *Effekter av en utbygging av Rv15*

Det er altså ikke innspart tid som utgjør hovedpoenget ved en utbygging av Rv 15 og Strynefjellstunnellene. Tidsbesparelse kan i begrenset grad brukes for å forsvare infrastrukturinvesteringene som er foreslått i forbindelse med Rv15 over Strynefjellet. Dette er fordi det i utgangssituasjonen berører et relativt begrenset antall personer og virksomheter og det er snakk om et relativt begrenset transportvolum. Tidsgevinsten for transportene er relativt liten sammenlignet med den totale tidskostnaden for transporten. I sum peker dette i retning av en moderat nytte-kostnadsbrøk ved bruk av beregninger i henhold til håndbøkene.

For områder som ligger i grenseland mht kjøre- og hviletidsbestemmelsene vil imidlertid en utbygging være svært viktig. Hvilke områder dette er vil selvfølgelig være avhengig av hvilke reisemål transporten har. For transport til Oslo-området gjelder dette særlig næringslivet i Stranda, Sykkylven, Ørsta, Volda, Herøy, Sande, Hareid og Ulstein.

Innsparing i kjøretid ved en oppgradering av Rv15 vil bare i begrenset grad endre hva som er korteste trasé til sentrale Østlandsområder (slik som Gardermoen og Alnabruterminalen) og eventuelt veien videre til Sverige over Svinesund. Kombinert med den utbyggingen som kommer med E39 vil imidlertid hele Gloppen og Sykkylven også få Rv15 som korteste trasé til Oslo.

Det som imidlertid fremstår som hovedargumentet for utbygging av Rv15 er det faktum at det er en stor region som *allerede* har Rv15 som korteste trasé til Oslo, men at denne traséen ikke kan utnyttes fullt ut pga veiens tekniske forfatning. Dette gjelder hele Eiksund-Kvivsregionen pluss Selje, Vågsøy og Bremanger.

Gjennom utbedring av veier oppnår en større arbeidsmarkeder, dvs at en arbeidstaker kan velge mellom flere jobber og en arbeidsgiver kan rekruttere medarbeidere blant flere potensielle arbeidstakere. Bedre match mellom tilbudt og etterspurt kompetanse, og en «tettere» region som bedrer mulighet for å dele ressurser og lette læring – som følge av en infrastrukturinvestering – er ofte sett på som grunnlag for en produktivitetsøkning i næringslivet.

En utbygging av Rv15 alene vil ha begrenset absolutt effekt på arbeidsmarkedsstørrelsen. Dette er først og fremst fordi det er svært få arbeidsplasser øst for Stryn sentrum og i de vestlige delene av Skjåk. Utbyggingen av E39 rundt Faleidfjorden vil ha større effekt, men selv her vil arbeidsmarkedene være såpass moderate i absolutte tall at en i liten grad kan basere sin argumentasjon for utbygging på de utvidelsene som da kommer. Den *relative* utvidelsen av arbeidsmarkedet er imidlertid stor. Ny E39 Byrkjelo-Grodås med bro over Faleidfjorden skaper en bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Stryn der en reisetid på mindre enn 45 minutt binder sammen store deler av Gloppen og Jølster kommune, samt til Hornindal kommune og tettstedene Skei, Byrkjelo, Sandane, Vikane og Grodås.

Et tilleggsmoment er imidlertid at det er nettopp utvidelsene av de små arbeidsmarkedene som gir størst relativ effekt lokalt. Det er spesielt viktig å sikre at disse utvides slik at de ikke mister «kritisk masse» av funksjoner og tjenester som næringslivet er avhengig av.

På samme måte som for antall arbeidsplasser er *trafikkemengden* per i dag ikke noe argument for en utbedring av Rv15. Imidlertid er det indikasjoner på at det er et relativt stort uutnyttet potensiale som kan utløses ved en utbygging.

I utgangspunktet er det stor forskjell på tilgang til tjenester innen Eiksund-Kvivsregionen, der tjenestene er lokalisert i tettstedene, og de områdene med kort kjørevei til disse tettstedene har best tjenestetilbud. En utbygging av Rv15 og E39 har en utjevneende effekt på tjenestetilbudet, dvs at tilbudet bedres relativt mest i områder med dårlig tilbud. En utbygging av Rv15 bedrer også tilgangen på strekningen mellom Stryn sentrum og Skjåk, men her er det lite næringsvirksomhet som kan dra nytte av bedret tilbud.

Også når det gjelder et mer spesifikt handelstilbud gir en utbygging av E39 og Rv15 et bedret tilbud. Og jevner ut en del av forskjellene innad i regionen. Selv om tettstedene er lokale handelssentra har de moderat bredde i tilbudet – sammenlignet med andre tettsteder på samme størrelse. Nettopp derfor kan bedringen i infrastrukturen være viktig – for både næringsliv og privatpersoner er et minimumstilbud av tjenester og handel viktig for å opprettholde virksomhet og bosetning.

Næringsvirksomhet er mer geografisk konsentrert enn den generelle bosetningen. Det er store geografiske områder som har lite næringsvirksomhet. Effekten av at disse områdene får bedret tilgang på handel- og tjenestetilbud som er rettet mot næringsvirksomhet blir dermed begrenset. Bosetningen er mye mer spredd utover, og bedret tilgang på slike tjenester vil kunne bedre befolkningens levekår. Området øst for tettstedet Stryn mot Skjåk er et eksempel på dette.

### **Reiseliv**

Ny Rv15 med arm til Geiranger gir, sammen med ny E39 en forbedring i reisetid og tilgjengelighet som vil kunne gi økt etterspørsel for Stryn og Geiranger – og for regionen ellers – både fra Østlandet (inkludert utenlandske turister via Gardermoen) og fra Vestlandet. Spesielt kan helårsdrift i Geirangers overnattingsbedrifter bli lønnsomt, men

også i Stryn kan økt trafikk føre til at flere bedrifter vil kunne finne det lønnsomt å ha helårsdrift. Stryn og Geiranger vil bli et sammenhengende reisemål hele året, noe som kan gi flere synergieffekter.

### *Implikasjoner*

En utbedring av Rv15 over Strynefjellet med arm til Geiranger kommer i et område med lite bosetning og enda mindre næringsvirksomhet. Beregninger som tar utgangspunkt i størrelsen på arbeidsmarkeder, tjenestetilgang, trafikkvolum og tidsbesparelser gir dermed bare moderate positive effekter av en utbygging. Men det viser seg at det heller ikke er dette som er den viktigste effekten. Hovedmotivasjonen for å bygge ny tunnel/vei over Strynefjellet er å gjøre denne traséen til en pålitelig helårsvei for næringslivet. Og dette næringslivet ligger først og fremst *utenfor* den arbeidsmarkedsregionen som Rv15 ligger i. Tradisjonelle modeller og kost-nytte-beregninger kommer dermed til kort for å beregne effekten. Det er en viss effekt for reiselivsbransjen (særlig i Geiranger) som kan utvide sesongen noe, men først og fremst kommer den positive effekten nordvest i Eiksund-Kvivsregionen (kommunene Hareid, Ulstein, Herøy Stranda, Sykkylven, Ørsta og Volda).

## Referanser

- Dale, B., Selstad T. & Sjøholt P. (2002), *Sentralsted og agglomerasjon. Servicesamfunnets begreper og teorier*. Trondheim: Acta Geographica.
- Dybedal, P. (2014) *Profiles of foreign summer season tourism in Western Norway 2011*. TØI arbeidsdokument 50703/2014
- Engebretsen, Ø. & Vågane, L. (2008), *Sentralisering og regionforstørring. Endringer i arbeidsmarkedets og tjenestetilbudets geografi*. TØI-rapport 981/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Farstad, E. og P. Dybedal (2010) *Økonomiske virkninger av reiseliv i Stryn og Hornindal i 2009*. TØI-rapport 1077/2010, Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Fujita, M. og Thisse, J-F. (2002), *Economics of Agglomeration. Cities, Industrial Location and Regional Growth*. Cambridge University Press.
- Gundersen, F. og D. Juvkam (2013) *Inndeling i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner, Rapport 2013:1*, Oslo: NIBR.
- Gundersen, F., O. Langeland og J. Aarhaug (2015). *Det er vegen som tel: Næringsliv og regionforstørring i Sogn og Fjordane*. TØI-rapport 1431/2015. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Gundersen, F. og Aarhaug, J. (2014) *Transportinfrastruktur som vegen til bærekraftige regioner*. TØI rapport 1346/2014, Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Hjorthol, R., Ø. Engebretsen, T. Priya Uteng (2014) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*, TØI-rapport 1383/2014, Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Holl, A. (2007); "Transport Network development and the Location of Economic Activity" in Coto-Millán and Inglada, V. (ed.); *Essays on transport economics*. Physica-Verlag, Heidelberg – New York.
- Høye, A. (2014), *Utvikling av ulykkesmodeller for ulykker på riks- og fylkesvegnettet i Norge*. TØI-Rapport 1323/2014, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Isaksen, Arne; Karlsen, Asbjørn; Sæther, Bjørnar. (2008) *Innovasjoner i norske næringer. Et geografisk perspektiv*. Fagbokforlaget. 2008. ISBN 9788245008012.
- Jacobsen, E., R. Sandnes, A. Enger og E. Kildal Iversen (2013) *Helårsvei til Geiranger – muligheter for reiselivsbedriftene i fjord- og fjelltriangellet*, Menon-publikasjon 11/2013, Oslo: Menon.
- Langøren, A. (2007) *Sentralisering – årsaker, virkninger og politikk*, Samfunnsspeilet 2007/2, Oslo: Statistisk sentralbyrå <https://www.ssb.no/offentlig-sektor/artikler-og-publikasjoner/sentralisering-aarsaker-virkninger-og-politikk>
- Nordkvelde, M., & Reve, T. (2013). *Ferjefri E39 Næringsliv og verdiskaping*. Oslo, Norway: Bi, Norwegian Business School.
- Nøtnes, T. (2001), *Innføring i bruk av fokusgrupper*. Notat 2001/24. Statistisk sentralbyrå.
- Reve, T. og Sassen, A. (2012), *Et kunnskapsbasert Norge*. Universitetsforlaget. Oslo.
- Sasson, A, M Nordkvelde og T Reve (2014) *Ferjefri E39 – næringsøkonomiske gevinster ved fjordkryssing*, Forskningsrapport 3/2014 Handelshøyskolen BI.



- Statens Vegvesen (2012a). *KVU Rv. 15 Strynefjellet*.
- Statens Vegvesen (2012b). *Regionale virkninger KVU Buskerudbypakke 2*.
- Storper, M (2013), *Keys to the City. How Economics, institutions, Social Interaction, and Politics shape development*. Princeton University Press.
- Trafikksikkerhets håndboken*, <http://tsh.toi.no/>
- Vegdirektoratet (2014) *Veg- og gateutforming*. Håndbok N100, Statens vegvesens håndbokserie, Oslo: Vegdirektoratet.
- Winther, P.-E. og P. Dybedal (2012) *Reiselivsmessige virkninger av nytt vei/tunnelanlegg Strynefjellet med arm til Geiranger*. Horwath Consulting 2012.
- Aarhaug, J, W Hansen og Ø Engebretsen 2014. *Næringslivets nytte av samferdselsinvesteringer*. TØI-rapport 1328/2014.

# Vedlegg

## Vedlegg 1: Bedriftspresentasjon ulike næringer

I forbindelse med diskusjonen om ny tunnel gjennom Strynefjellet (Rv15) og oppgradering av E39 har vi intervjuet 10 bedrifter i regionen innen ulike næringer.

**Orkla Foods** produserer blant annet Grandiosa, Big One Pizza, Vestlandslefse og Li-Klenning og har omkring 200 sysselsatte, lokalisert på Stranda. Orkla Foods Norge er det fusjonerte selskapet av Stabburet og TORO. Selskapet ble dannet 1. oktober 2013. Orkla har ca 1700 utgående og 1600 inngående vogntog pr år. 88 % går i dag over Romsdalen.

**Hagen AS** holder til i Stryn og tilbyr skreddersydde trappeløsninger. Selskapet er en familiebedrift og styres i dag av tredje generasjon med omkring 110 ansatte.

**Tenden Thor Transport AS** ble etablert i 1947 og driver med godstransport på vei. Selskapet har omkring 39 ansatte i Stryn kommune.

**E-trans** ble startet av Sveinung Engeset i 1960 og har omkring 48 ansatte i Stranda kommune og hører til i kategorien godstransport på vei.

**MAFOSS** Maritim Forening i Ulstein ble etablert i 1969 som en interesseforening for skipsindustrien i Eiksundregionen. Pr. 31.12.2014 var medlemsmassen i MAFOSS 50 bedrifter, representerte ca 3200 ansatte og 1200 innleide. De 50 bedriftene hadde en omsetning på konsernivå på ca 31 mrd. NOK.

**Ørsta Næringskontor** ble etablert i 1998 som en kontaktbank for næringslivet i Ørsta kommune. Pr 31.12.2014 var 95 bedrifter med ca 1700 ansatte, lokalisert i Ørsta, medlemmer av næringskontoret. Disse 95 bedriftene representerte en omsetning i 2014 på ca 5 mrd. NOK. Ørsta Næringskontor drifter også Hoppid.no kontoret for Ørsta kommune, og er sekretariat for Utviklingsforum-Hovden lufthamn.

**Ekornes AS** driver med produksjon av møbler og madrasser med marked både nasjonalt og internasjonalt. Selskapet har omkring 927 sysselsatte fordelt på lokasjonene Ikornnes, Sykkylven og Hornindal. Ekornes har ca 100 inn- og utgående vogntåg daglig.

**Miljøservice AS (Norva24)** har omkring 70 ansatte og driver med oppsamling og behandling av avløpsvann. I april 2015 gikk selskapet sammen med en rekke andre bedrifter og dannet Norva 24 med totalt 250 ansatte på Stryn.

**Nordfjord Kjøtt** har ca. 400 ansatte i Loen i Stryn. De er en kjøttforedlingsbedrift som selger produkter i samarbeid med REMA1000 Norge.

**VikØrsta** leverer produkter og løsninger for blant annet trafikksikkerhet og marinanlegg. På anlegget i Ørsta er det 209 sysselsatte.

**Marin Harvest Region Vest** har virksomhet fordelt på fylkene Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Regionens fabrikk ligger på Eggesbønes i Herøy kommune og er Norges største innen prosessering av laks. Produksjon og prosessering av laks foregår i 20 kommuner langs kysten. Det er 460 ansatte i selskapet. Opptil 30 vogntog går tur/retur inn og ut til fabrikk daglig.

I tillegg var ordfører Jan Ove Tryggestad og Stig Olav Lødemel fra henholdsvis Stranda og Hornindal kommune med som observatører i fokusgruppen.

## Vedlegg 2: Bedriftspresentasjon reiselivsnæringer

I forbindelse med diskusjonen om ny tunnel gjennom Strynefjellet (Rv15) og tunnelarm til Geiranger har vi intervjuet 5 bedrifter.

**Hotel Alexandra AS** er et familiedrevet hotell i Loen. Hotellet åpnet i 1884 under navnet Loen Hotell og har ca. 152 ansatte.

**Nettbuss Nordfjord – Ottadalen AS** driver med persontransport og ble etablert i 2005. De har ca. 20 ansatte.

**Geiranger & Nordfjord Cruise Handling AS** er den største lokale cruise agenten i Geiranger Cruise Port. Bedriften har 2 helårsansatte, samt ca. 150 deltidsansatte årlig (kontrakt) i perioden mai-september.

**Visit Nordfjord AS** er et destinasjonsselskap som i hovedsak driver markedsføring og produktutvikling av Nordfjord som reisemål. 3 personer er ansatt i bedriften.

**Firda Billag Buss AS** kjører personruter og skoleruter i Sunnfjord, Nordfjord og deler av Sogn. Norgesbuss AS eier 50 % og Firda Billag AS eier 50 %. Antall ansatte er ca. 271.

## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)