



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

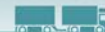
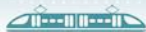


Viktigheten av veien

Gods- og næringsanalyse av E136

Wiljar Hansen, Knut Johannes Liland Hartveit

1988/2023



Tittel:	Viktigheten av veien - Gods- og næringsanalyse av E136
Tittel engelsk:	Valuation of the importance of E136
Forfatter:	Wiljar Hansen, Knut Johannes Liland Hartveit
Dato:	10.2023
TØI-rapport:	1988/2023
Antall sider:	28
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-2053-0
Finansieringskilder:	Nordveggen AS
TØIs p.nr.:	5322 – E136
Prosjektleder:	Wiljar Hansen
Kvalitetsansvarlig:	Inger Beate Hovi
Fagfelt:	Næringsøkonomi og godstransport
Emneord:	Flaskehals, godstransport, Europaveg, eksport

Kort sammendrag

I denne rapporten kartlegger vi næringslivet i Møre og Romsdal og ser nærmere på bruken av Europaveg 136 (E136) i transport av varer inn og ut av fylket. Vegstandarden til E136 gjør vegen til en flaskehals for godstransporten til og fra Møre og Romsdal, hvor lokalpolitikere og interessegrupper i lengre tid har jobbet for økt vegstandard. Vi finner klare indikasjoner på at verdien av godset som fraktes langs E136 er høyere enn enhetsverdiene som benyttes i de samfunnsøkonomiske analysene og som inngår i beregningsgrunnlaget når transportetatene og Nye Veier AS fremstiller verdiene på godset som fraktes på de ulike vegstrekningene.

Summary

In this report, we map the trade and industry in Møre and Romsdal and take a closer look at the use of E136 in the transport of goods in and out of the county. The road standard of E136 makes this main road connecting the north-western parts of Norway to the metropolitan area and the main European markets, a bottleneck in the movement of freight to and from the region. We find clear indications that the value of the goods transported along the E136 is higher than the unit values used in transport appraisal and included in the calculation basis when the transport agencies and Nye Veier AS produce the values of the goods transported on the various road sections.

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.



Forord

På oppdrag for Nordveggen AS har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en kartlegging av næringslivet i Møre og Romsdal og godstransporten langs Europaveg 136 (E136) mellom Vestnes og Dombås. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Øyvind Bang Fjørtoft.

Arbeidet ble presentert på Eksportvegkonferansen 2023.

Prosjektleder ved TØI har vært Wiljar Hansen, som har skrevet rapporten i samarbeid med Knut Johannes Liland Hartveit.

Forskningsleder Inger Beate Hovi har kvalitetssikret alle deler av opplegget, mens avdelingsleder Kjell Werner Johansen har hatt det endelige kvalitetssikringsarbeidet av rapporten. Trude Kvalsvik har klargjort rapporten for publisering.

Oslo, oktober 2023
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Kjell W. Johansen
Avdelingsleder



Innhold

Sammendrag

1	Innledning.....	1
1.1	Europaveg 136: Norges mest trafikkerte Øst-Vest forbindelse.....	1
1.2	Vareverdi i samfunnsøkonomiske analyser.....	4
1.3	Formål.....	4
1.4	Avgrensning.....	5
1.5	Rapportstruktur.....	6
2	Næringsliv og verdiskaping i Møre og Romsdal.....	7
2.1	Innledning.....	7
2.2	Hovedfartsårer inn og ut av fylket.....	7
2.3	Verdiskaping i Møre og Romsdal.....	8
2.4	Enhetsverdi for utvalgte varegrupper.....	14
3	Spørreundersøkelse.....	17
3.1	Fremgangsmåte.....	17
3.2	Resultater fra spørreundersøkelsen.....	18
4	Konklusjon og diskusjon.....	26
4.1	Europavei 136 er en flaskehals for godstransporten.....	26
4.2	Verdien på godset langs E136.....	26
	Referanser.....	28

Viktigheten av veien

Gods- og næringsanalyse av E136

TØI rapport 1988/2023 • Forfattere: Wiljar Hansen, Knut Johannes Liland Hartveit • Oslo 2023 • 28 sider

Europaveg 136 (E136) omtales som Eksportvegen og er hovedfartsåren og det viktigste vegsambandet mellom Møre og Romsdal og det sentrale østlandsområdet og videre til de store markedene i Europa. E136 møter imidlertid ikke dagens standard for vegsamband og fungerer som en flaskehals for godstransporten inn og ut av Møre og Romsdal, et fylke med høy verdiskaping og et stort innslag av eksportrettet næringsliv.

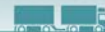
Bedriftene i Møre og Romsdal opplever store forsinkelser langs E136 og dette har konsekvenser for lønnsomheten og konkurranseevnen til virksomhetene. Vi finner klare indikasjoner på at enhetsverdien på varene som transporteres langs E136 er høyere enn de nasjonale gjennomsnittsverdiene som benyttes i samfunnsøkonomiske analyser. Dette medfører at verdien av varetransporten langs E136 undervurderes når det skal prioriteres hvilke samferdselsprosjekter som mottar finansiering.

Bakgrunn

Europaveg 136 er det viktigste vegsambandet mellom østlandsområdet og Nord-Vestlandet og har størst trafikk av alle øst-vest samband i Norge. Strekningen inngår i porteføljen til Nye Veier, som i sin omtale av E136 Dombås-Vestnes beskriver en vegstrekning med dårlig vegstandard med krappe svinger, smal veg, mange kryss og avkjørsler, delvis rasutsatt og trafikkale problemer knyttet til stigning og vinterdrift¹. I flere tiår, har fylkespolitikere og næringsliv i Møre og Romsdal kjempet for heving av vegstandarden langs E136, hvor tilstanden til E136 gjør vegen til en flaskehals for godstransporten inn og ut av fylket.

Møre og Romsdal er et fylke med stort innslag av eksportrettet industri og E136 er hovedfartsåren for godstransporten med lastebil inn og ut av fylket. Varer eksporteres ut av fylket og ut til Østlandet og videre ut til de store markedene i resten av verden. E136 er hovedpulsåren for eksportindustrien i fylket og kalles gjerne for Eksportvegen. Tilstanden til E136 gjør imidlertid vegen til en flaskehals for godstransporten og til et hinder i verdiskapingen for næringslivet i Møre og Romsdal.

¹ [E136 Dombås–Vestnes | Nye Veier AS](#)



Selv om ulykkesrisiko og trafiksikkerhet er et viktig tema og et hovedpoeng for de som kjemper for utbedret E136, vil ikke dette temaet bli berørt i særlig grad i denne rapporten. Hovedformålet med denne rapporten er å kartlegge godset som fraktes inn og ut av Møre og Romsdal langs E136 for å øke kunnskapen om godsstrømmene langs denne viktige vegstrekningen. Dette vil gi økt innsikt omkring veiens viktighet for næringslivet i fylket og landsdelen.

Arbeidet har i hovedsak vært todelt:

1. Det er gjennomført en spørreundersøkelse blant transportkjøpere som benytter E136 i sin varetransport, og
2. Det er gjennomført en kartlegging av næringslivet hvor det er naturlig å benytte E136 i varetransport inn og ut av fylket ved bruk av Virksomhets- og Foretaksregisteret (VoF) koplet med andre data.

Verdiskaping i Møre og Romsdal

Møre og Romsdal har et stort innslag av eksportrettet næringsliv i tillegg til stor vareproduksjon for det innenlandske markedet.

Møre og Romsdal er en av de mest eksportrettede regionene i Norge og det fylket som har høyest eksport per ansatt i næringslivet. Fisk er en svært viktig eksportvare for Møre og Romsdal, hvor litt i underkant av halvparten av verdien av fastlandseksporten i dette fylket kommer fra denne varegruppen. Verdien av fiskeeksporten fra Møre og Romsdal utgjorde 26.5 mrd. kroner i 2022, noe som utgjør 20% av den samlede sjømateksporten fra Norge.

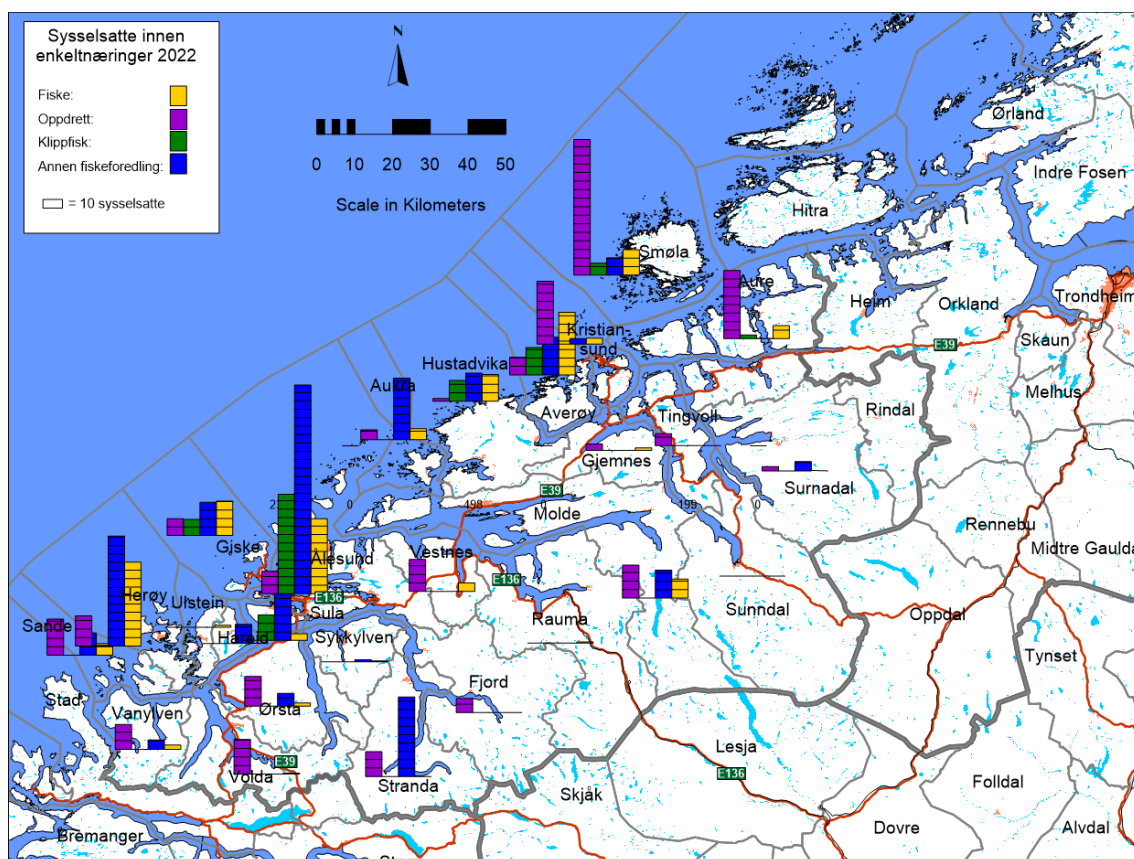
Naturgitte rammevilkår gjennom nærhet til havet og en sterk tradisjon og kompetanse for høsting av det havet kan gi, i møte med folket i Møre og Romsdal og den gründer- og entreprenørskapskulturen som finnes der, har gitt opphav til flere marine og maritime næringsklynger.

Maritime næringer

Den maritime klyngen i fylket består av et komplett maritimt miljø av virksomheter i hele verdikjeden, fra rederier og verft til designbedrifter og utstyrsleverandører. Møre og Romsdal er hjemfylket til en av verdens mest effektive og kunnskapsintensive verftsindustrier for bygging av avanserte fartøy. Denne næringen er i hovedsak lokalisert i de ytre delene av fylket med sentrum i Ålesund og kommunene sørover langs Sunnmøre.

Marine næringer

Fiskeri- og havbruksnæringen er en svært viktig næring for sjømatfylket Møre og Romsdal. Felles for de marine næringene er at store andeler av produksjonen fraktes fra produksjonssted og ut til kunden med lastebil, både nasjonalt og for eksporten av sjømat. Det meste av sjømateksporten fra Norge transporteres på veg. Figur S1 viser sysselsatte innen marine næringer i Møre og Romsdal, fordelt på oppdrettsnæring, klippfiskproduksjon, annen fiskeforedling og resten av de marine næringene.



Figur S1: Kartskisse over sysselsatte innen fiskerinæring fordelt på kommuner i Møre og Romsdal. Kilde: VoF 2022.

90 % av norsk klippfiskeeksport er foredlet i Ålesundsregionen og klippfisken transporteres i hovedsak med lastebil over E136 og helt fram til de viktige markedene i Sør-Europa. Norge eksporterte 85 174 tonn klippfisk i 2022, til en samlet verdi av 5,6 milliarder kroner.

Oppdrett av laks og sjørøret er en annen svært viktig marin næring i fylket og om lag halvparten av verdien av den totale fiskeeksporten fra Møre og Romsdal kommer fra denne sektoren. Nesten all eksport av oppdrettslaks- og ørret er fersk og blir transportert ut til markedene på termolastebil

Møbelindustri

Om lag 40 % av de ansatte i norsk møbelindustri, jobber i bedrifter lokalisert i Møre og Romsdal. Spesielt er det en stor fortetning av møbelindustri i Sykkylven og omkringliggende kommuner. Felles for de fleste møbelprodusentene i fylket er at mer enn 50% av produksjonen eksporteres. Det er et begrenset hjemmemarked for møbler og møbler produsert i Møre og Romsdal selges over hele verden, med EU som det desidert viktigste markedet.

Verdsetting av godstransporten langs E136

I dette prosjektet har vi undersøkt om det er indikasjoner på at de varespesifikke verdiene per tonn gods fraktet til/fra Møre og Romsdal er av en høyere verdi enn de nasjonale gjennomsnittstallene. Hvis verdien per tonn gods per varegruppe følger det nasjonale gjennomsnittet, og Nasjonal godsmodell gir en tilstrekkelig god framstilling av godsflyten langs E136, vil verdien av godset som fraktes langs veien være fullgodt beregnet slik det gjøres i de samfunnsøkonomiske analysene og til framskrivinger i forbindelse med NTP arbeidene. Hvis derimot de varespesifikke enhetsverdiene for kr/kg er høyere for næringslivet i Møre og Romsdal, så vil



ikke godsmengde fra Nasjonal godsmodell multiplisert med varverdi fra utenrikshandelsstatistikken gi en tilstrekkelig god framstilling av de reelle verdiene som fraktes langs veien.

Vi finner at det er klare indikasjoner på at verdien på varene som transporteres langs E136 er høyere enn de gjennomsnittsbregnede verdiene per tonn transportert som benyttes i de samfunnsøkonomiske analysene og i framskrivinger av godstransport i forbindelse med NTP-arbeidene. I denne rapporten har vi spesielt sett på ulike sjømatnæringer som er sentrale i Møre og Romsdal fylke. For disse næringene har det vært en tilnærmet eksplosiv økning i enhetspriser de senere år. En betydelig andel av sjømaten som produseres i Møre og Romsdal og transporteres ut av fylket langs E136, er «høyverdi» sjømatnæringer som klippfisknæringen.

Grovt beregnet på et spinkelt datagrunnlag, finner vi et anslag på total godsverdi for sjømatnæringen transportert langs E136 på 22 milliarder kr i året. Av disse fordeler 18,5 milliard kr seg på transporter ut av fylket, og 3,6 milliard kr på transporter inn til fylket. Dette siste er råvarer til fiskerinæringen transportert på lastebil langs E136.

I de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for prioritering av tiltak, spiller vareverdien på godset en minimal rolle. I disse analysene brukes verdien av godset kun til å beregne kapitalbindinger for godset som er i transport, noe som gir et marginalt bidrag til den totale nytten av et utbyggingsprosjekt. Det som spiller vesentlig rolle i slike beregninger er tidsverdiene til godset og transportkostnadene. Derimot utarbeider både Statens vegvesen og Nye Veier AS fra tid til annen kartplott og tabeller hvor de presenterer verdien på godset som fraktes langs de ulike vegstrekningene. Disse framstillingene er da basert på modellberegninger fra Nasjonal godsmodell hvor enhetsverdiene per varegruppe er et viktig element i beregningen av vareverdien. Fra tidligere, vet vi at politiske beslutningstakere baserer sine prioriteringer på mer enn de samfunnsøkonomiske analysene. Det er således svært viktig at tallgrunnlaget som presenteres, og som dermed inngår i beslutningsgrunnlaget, er basert på faktiske verdier for godset som transporteres langs vegstrekningene.

1 Innledning

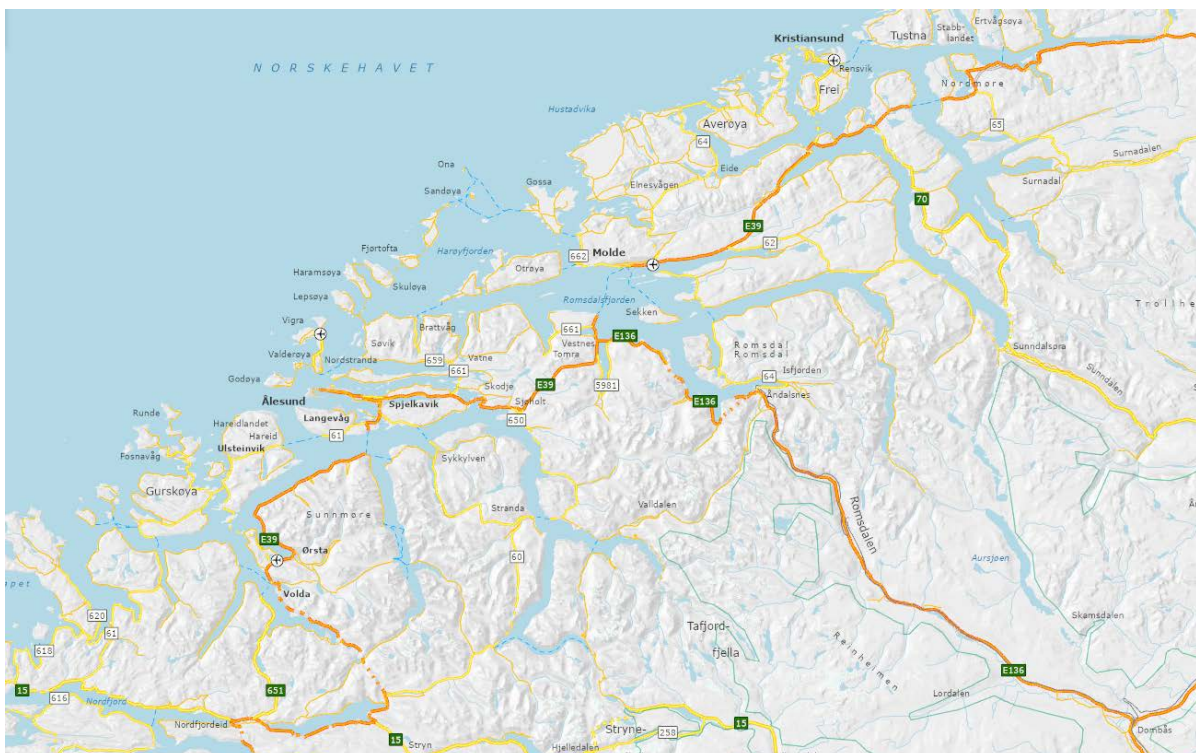
Transportøkonomisk institutt har på oppdrag fra Nordveggen AS kartlagt verdien av godstransporten langs Europaveg 136 (E136) mellom Ålesund og Dombås.

E136 går mellom Ålesund og Dombås og knytter vestlandsfylket Møre og Romsdal sammen med Østlandet. E136 er hovedvegen mellom Ålesund / Molde og Østlandet og er en øst-vest trasé som møter nord-sør traséen E6 ved Dombås. Mellom Spjelkavik og Rømmem i Vestnes kommune deler vegen trasé med E39.

I dette arbeidet fokuserer vi på den delen av E136 som går mellom Vestnes og Dombås og som faller inn under ansvarsområdet til Nye Veier AS. Det er forventet at Nye Veier legger fram sin helhetlige anbefaling for utvikling av E136 Dombås – Vestnes i løpet av 2023².

1.1 Europaveg 136: Norges mest trafikkerte Øst-Vest forbindelse

E136 er hovedpulsåren til eksportfylket Møre og Romsdal, men også en flaskehals i transporten av varer inn til og ut av fylket og til de store markedene i Europa. Alternative veier er Rv70 Sunndalsøra – Oppdal og RV15 over Strynefjellet.



Figur 1.1: Kartutsnitt av Møre og Romsdal med E136

² [E136 Dombås–Vestnes | Nye Veier AS](#)

Møre og Romsdal er et fylke med stort innslag av eksportrettet industri. Mye av eksporten skipes ut fra havn, mens E136 er hovedvegen for varer som fraktes på lastebil inn og ut av fylket. Råvarer til industrien og ferdigvarer til konsumentene fraktes inn i fylket, mens varer eksporteres ut av fylket og ut til Østlandet og resten av verden. E136 er hovedpulsåren for eksportindustrien i fylket og kalles gjerne for Eksportvegen.

I flere tiår, har fylkespolitikere og næringsliv i Møre og Romsdal kjempet for heving av vegstandarden langs E136, men uten at det er gjort vesentlige utbygginger som gjør E136 til en trygg, sikker og forutsigbar hovedveg for folk og gods. Tilstanden til E136 gjør vegen til en flaskehals for godstransporten inn og ut av fylket.

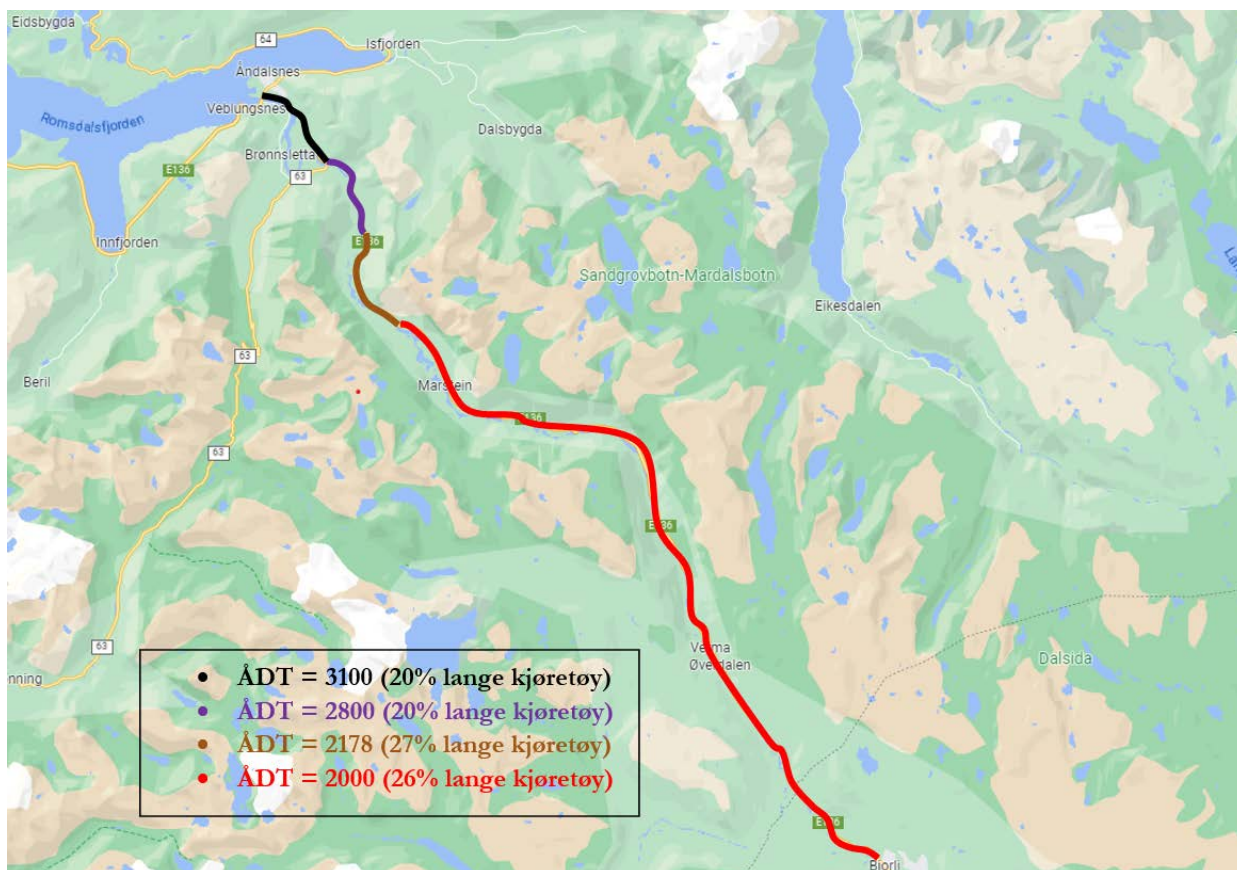


Figur 1.2: Illustrasjonsfoto av framkommeligheten for godstransporten langs E136, hentet fra Google Maps.

E136 møter ikke dagens standard for vegsamband og på tross av folkeaksjoner, opprop og næringslivsaksjoner har man i liten grad nådd fram i prioriteringen blant samferdselsprosjektene som sloss om bevilgning. Strekningen er ulykkesutsatt, har dårlig vegstandard med krappe svinger og smal veg, er rasutsatt på enkelte strekninger, har trafikale problemer knyttet til stigning og til vinterdrift i snørike områder.

E136 er det viktigste vegsambandet mellom østlandsområdet og Nord-Vestlandet og har størst trafikk av alle øst-vest samband i Norge. ÅDT er et mye brukt mål på gjennomsnittlig døgntrafikk på en vegstrekning og viser til samlet trafikk gjennom året, dividert på antall dager. E136 mellom Marstein og Bjorli har en ÅDT (årsdøgntrafikk) på om lag 2000 kjøretøy³. For hele strekningen Åndalsnes – Bjorli varierer trafikken i 2022 mellom 3100 og 2000 kjøretøy i døgnet.

³ <https://vegkart.atlas.vegvesen.no> ÅDT for strekningen Horgheim – Bjorli er 2000.



Figur 1.3: Kartskisse over årsgjennomsnittlig trafikktall på ulike segmenter av E136 mellom Åndalsnes og Bjorli, trafikktall for 2022 hentet fra NVDB.

Sammenlignet med andre vegsamband i Norge, er en gjennomsnittlig trafikk på 2000 kjøretøy i døgnet i seg selv ikke et eksempel på en tungt trafikkert vegstrekning. Imidlertid viser trafikkteilingene til Statens vegvesen en tungtrafikkandel på nærmere 30%, noe som gir en god pekepinn på viktigheten av E136 for næringslivet i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal er et eksportfylke og E136 er eksportvegen ut av fylket.

Tabell 1.1: Årsgjennomsnittlig trafikktall (ÅDT) og andel lange kjøretøy for hovedvegsambandene mellom Øst- og Vest-Norge for 2022, hentet fra NVDB.

Øst-Vest vegsamband	ÅDT	Andel lange kjøretøy
EV 136 Vestnes - Dombås	2000	26 %
RV 70 Sunndalsøra - Oppdal	1500	12 %
Rv 7 Hardangervidda	1600	17%
Rv 15 Strynefjellet	1400	20 %
E134 Haukelifjell	1300	24 %
Rv 52 Hemsedal	1200	29 %
EV 16 Filefjell	900	23 %

E136 har høyest trafikk av alle Øst-Vest sambandene i Norge og størst belastning av tunge kjøretøy. Med Øst-Vest samband, mener vi fjellovergangene mellom Østlandet og Vestlandet. E39 mellom Sørlandet og Sør-Vestlandet har langt høyere ÅDT enn Øst-Vest forbindelsene, men ansees som en Nord-Sør forbindelse i denne sammenhengen.

1.2 Vareverdi i samfunnsøkonomiske analyser

Gjennom målestasjoner og trafikktegninger, har Statens vegvesen god kontroll på trafikkmengden på hver enkelt vegstrekning. Trafikktallene og tungbilandelen, og mye annen informasjon, for hver veistrekning, er tilgjengelig i Norsk Vegdatabank (NVDB). Det er omtrent 2000 biler i døgnet og om lag 26% av disse er lange kjøretøy. Da tungbilandelen også inneholder kjøretøy som ikke er lastebiler, er den reelle lastebilandelen litt lavere.

Det som imidlertid ikke framkommer fra trafikktegningene, er hvilke varer som er inne i lastebilene og hvor mye dette godset er verdt. Vi mangler altså sikker informasjon om den samlede verdien av godset som fraktes langs E136, samt verdien på gods fra ulike sektorer som har ulike krav til transportkvalitet og punktlighet i transporten. Når det gjøres samfunnsøkonomiske analyser av vegprosjekter eller tilframskrivning av godstransport til Nasjonal Transportplan⁴, benyttes Nasjonal Godsmodell⁵ til å beregne godstrafikken mellom hvert sonepar i Norge og internt i hver sone. Kostnadsminimerende algoritmer, fordeler denne godsflyten mellom transportformer og videre utover i vegnettet, basert på rutevalg.

Nasjonal godsmodell opererer med 39 aggregerte varegrupper og modellen beregner godsflyt i tonn for hver av disse varegruppene. Eksempelvis, så finnes det 3 varegrupper for fisk: Fersk fisk, Frossen fisk og Bearbeidet fisk. Varegruppene i godsmodellen er aggregert etter ulike krav til transportkvalitet for at modellen skal gi et mest mulig riktig bilde av transporten til hver enkelt varegruppe og for å holde kompleksiteten i modellverktøyet på et håndterlig nivå.

For å beregne verdien av godset som fraktes mellom soneparene for hver varegruppe, benyttes det gjennomsnittsverdier for eksport og import av de samme varene fra utenrikshandelstatistikken. Disse vareverdiene blir deretter multiplisert med tonnmengdene fra godsmodellen for å få fram verdien av godset på hver enkelt veglenke. Vareverdiene fra utenrikshandelstatistikken representerer nasjonale gjennomsnittsverdier. For framskrivningen av godstransporten til NTP 2025-2036 er det benyttet verdier fra 2020.

I dette prosjektet vil vi undersøke om det er indikasjoner på at de varespesifikke verdiene per tonn gods fraktet til/fra Møre og Romsdal er av en høyere verdi enn de nasjonale gjennomsnittstallene. Hvis verdien per tonn gods per varegruppe følger det nasjonale gjennomsnittet, og Nasjonal godsmodell gir en tilstrekkelig god framstilling av godsflyten langs E136, vil verdien av godset som fraktes langs veien være fullgodt beregnet slik det gjøres i de samfunnsøkonomiske analysene og tilframskrivninger i forbindelse med NTP arbeidene. Hvis derimot de varespesifikke verdiene er høyere for næringslivet i Møre og Romsdal, så vil ikke godsmengde fra Nasjonal godsmodell multiplisert med varverdi fra utenrikshandelstatistikken gi en tilstrekkelig god framstilling av de reelle verdiene som fraktes langs veien.

1.3 Formål

Hovedformålet med denne rapporten er å kartlegge godset som fraktes inn og ut av Møre og Romsdal langs E136 for å øke kunnskapen om godsstrømmene langs denne viktige vegstrekningen. Dette vil gi økt innsikt omkring veiens viktighet for næringslivet i fylket og landsdelen.

⁴ [Framskrivninger for godstransport til NTP 2025-2036 - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#)

⁵ Nasjonal godsmodell kan man lese mer om her: [Vurdering av det nasjonale modellsystemet for godstransport - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#).

Arbeidet har i hovedsak vært todelt:

1. Det er gjennomført en spørreundersøkelse blant transportkjøpere som benytter E136 i sin varetransport, og
2. Det er gjennomført en kartlegging av næringslivet hvor det er naturlig å benytte E136 i varetransport inn og ut av fylket ved bruk av Virksomhets- og Foretaksregisteret (VoF) koplet med andre data.

1.4 Avgrensning

Selv om ulykkesrisiko og trafiksikkerhet er et viktig tema og et hovedpoeng for de som kjemper for utbedret E136, vil ikke dette temaet bli berørt i særlig grad i denne rapporten.

NYHEITER
1 minutt lesetid

E136 stengt etter trafikkuhell med vogntog



Vogntoget fekk problem på det glatte føret og sperrar heile vegen. (Foto: Tormod Lien)



TORSTEIN SØNSTABØ

Publisert: 10 mars, 2023 14:27
Oppdatert: 10 mars, 2023 15:30

Figur 1.4: Utklipp fra Vestnesavisa 10.mars 2023.

For en grundigere behandling av trafiksikkerhet langs E136 viser vi til utredning fra ViaNova til Eksportvegkonferansen 2022, hvor hovedtema var framkommelighet og trafiksikkerhet.

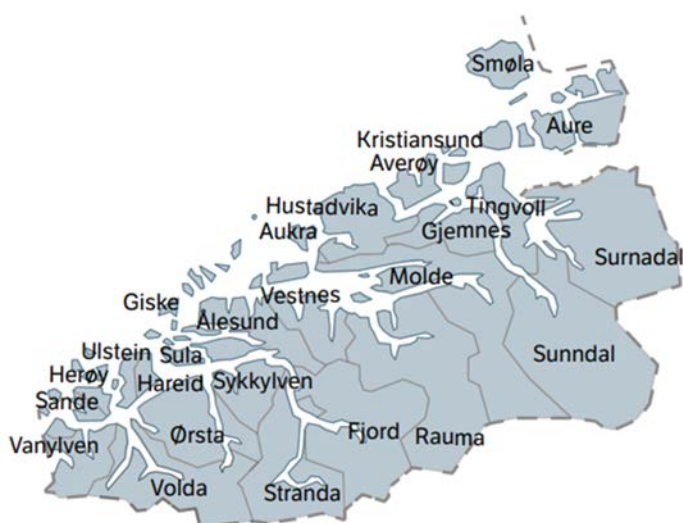
1.5 Rapportstruktur

I kapittel 2 presenteres det en kartlegging av næringslivet i Møre og Romsdal fylke og viktigheten av E136 i varetransporten inn og ut av fylket. Kapittel 3 presenterer den metodiske tilnærmingen og resultatene fra en digital spørreundersøkelse rettet mot bedrifter i fylket, hvor hovedfokuset i undersøkelsen har vært å kartlegge verdien av godset som fraktes langs E136 og konsekvensene for bedriftene av forsinkelser i varetransporten. Kapittel 4 oppsummerer rapporten.

2 Næringsliv og verdiskaping i Møre og Romsdal

2.1 Innledning

Møre og Romsdal fylke består etter siste kommunereform av 26 kommuner. Halvparten av kommunene er geografisk lokalisert på Sunnmøre, mens det er fem kommuner i Romsdal og åtte kommuner på Nordmøre.



Figur 2.1: Kartskisse over kommuner i Møre og Romsdal fylke.

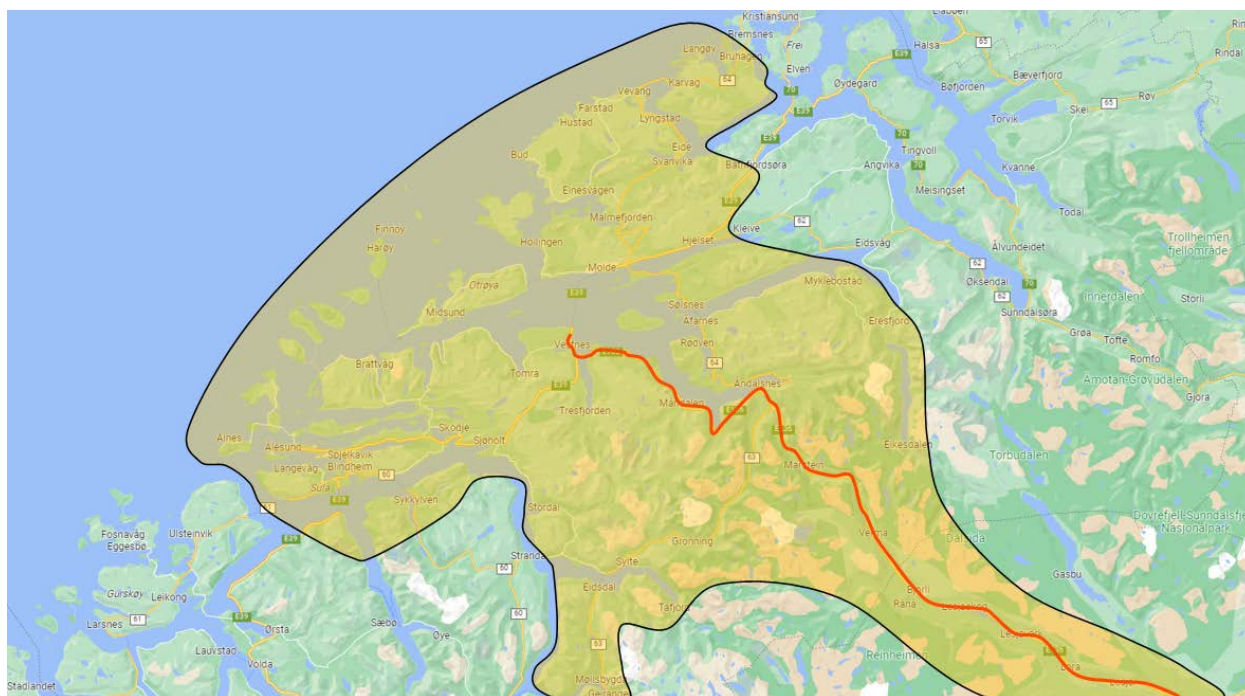
Ålesund er fylkets største by med et folketall på i overkant av 67 000 i kommunen ved utgangen av 2022. Fylkesadministrasjonen ligger i Molde, hvor Molde kommune er en av de største kommunene i utstrekning og med et folketall på om lag halvparten av Ålesund. Kristiansund, nord i fylket, er den tredje største kommunen målt etter folketall.

2.2 Hovedfartsårer inn og ut av fylket

Det er tre hovedfartsårer for vegtransport av folk og varer mellom Møre og Romsdal og det sentrale Østlandsområdet:

- Rv 70 binder sammen kommunene nord og øst for Kristiansund med Oppdal i Trøndelag.
- E136 mellom Vestnes og Dombås som er hovedfokuset i denne rapporten, og
- Rv 15 over Strynefjellet. Denne øst/vest forbindelsen ligger i Vestland fylke.

Basert på reisetidsberegningene i Google Maps, viser kartskissen gjengitt under hvilke områder hvor det å benytte E136 gir kortest reisetid mellom lokasjonen og det sentrale østlandsområdet, og videre til de store eksportmarkedene i Europa.



Figur 2.2: Kartskisse over Møre og Romsdal med markering over områder hvor E136 utgjør korteste reisevei til det sentrale østlandsområdet, basert på reisetidsberegninger i Google Maps.

I sør finner vi at kystområdene sør for Sulafjorden og sør for Storfjorden i hovedsak har kortest reisevei ved å benytte Rv 15 over Strynefjellet. Unntatt fra dette er de nord-vestlige kystområdene i Sykkylven, iberegnet tettstedet Sykkylven, hvor det er kortest reisevei over E136.

Nord i fylket viser reisetidsberegningene at kommunene Sunndal, Surnadal, østlige deler av Gjemnes, Tingvoll, Kristiansund, Aure og Smøla har kortest reisevei over Rv 70.

Kommunene Sula, Giske, Ålesund, Vestnes, Fjord, Rauma, Molde, Aukra, Hustadvika, størsteparten av Averøy, samt nord-vestlige kystområder av Sykkylven og vestlige deler av Gjemnes, har alle kortest reisevei til og fra det sentrale østlandsområdet via E136.

2.3 Verdiskaping i Møre og Romsdal

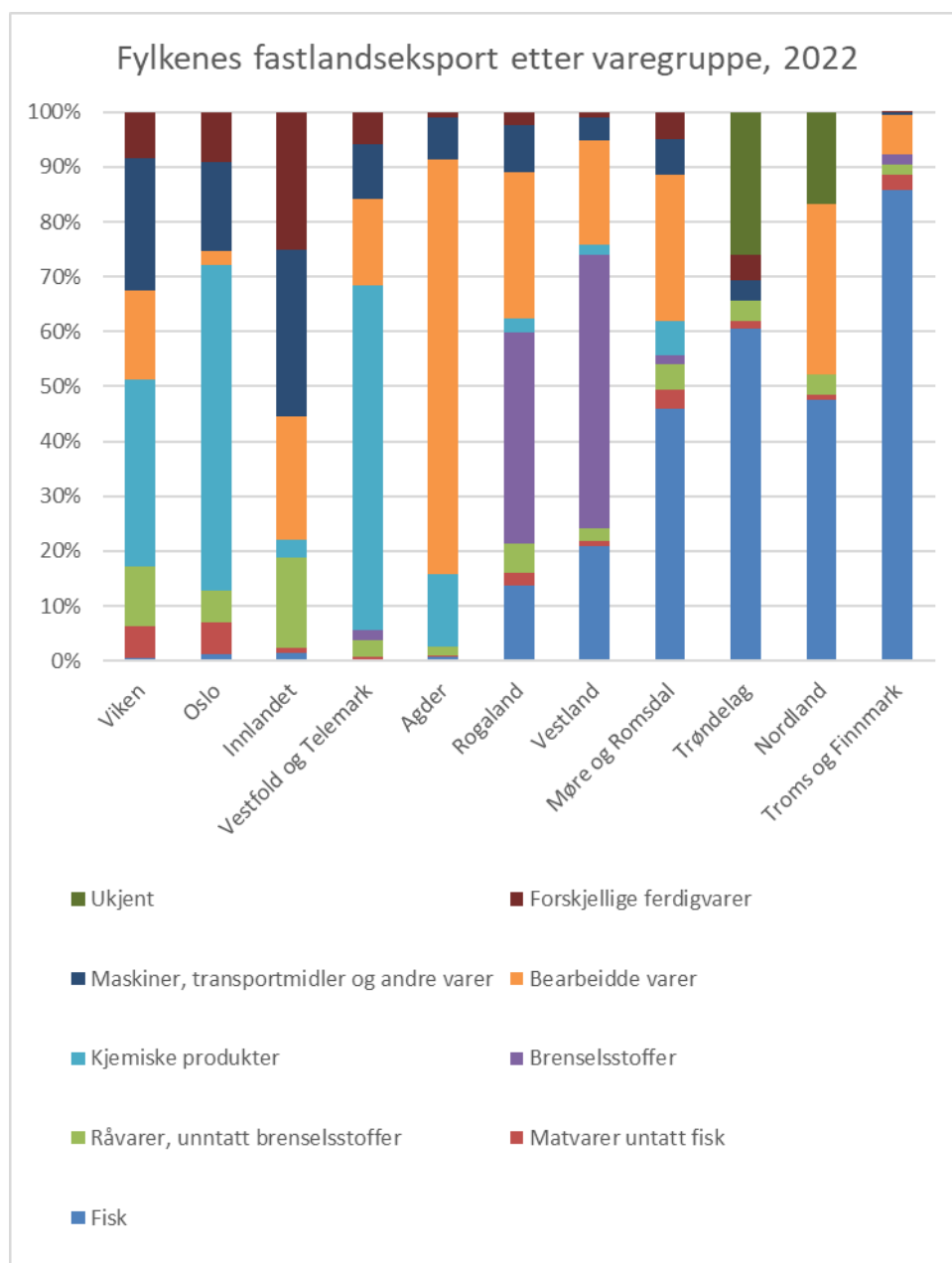
Møre og Romsdal har et stort innslag av eksportrettet næringsliv i tillegg til stor vareproduksjon for det innenlandske markedet.

Viktige næringer er:

- Maritim næring
- Møbelindustri
- Marine næringer

2.3.1 Eksportfylket

Møre og Romsdal er en av de mest eksportrettede regionene i Norge og det fylket som har høyest eksport per ansatt i næringslivet. I en rapport fra 2018, beregnet Menon Economics at eksporten fra Møre og Romsdal la grunnlag for over 45 000 arbeidsplasser i Norge (Erraia, Helseth og Fjose 2018).

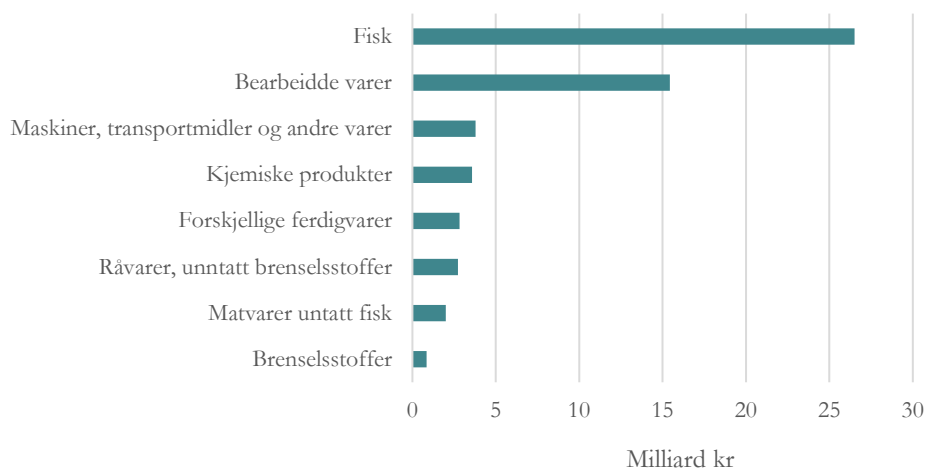


Figur 2.3: Fylkenes fastlandseksport etter varegruppe og verdi for 2022. Kilde SSBs statistikkbank, tabellnr. 10482.

Figur 2.3 gir en oversikt over den relative viktigheten av ulike varegrupper i fastlandseksporten til de ulike norske fylkene. Fra figuren ser vi at det er tydelig at fisk er en svært viktig eksportvare for Møre og Romsdal, hvor litt i underkant av halvparten av verdien av fastlandseksporten kommer fra denne varegruppen. Verdien av fiskeeksporten fra Møre og Romsdal utgjorde 26,5 mrd. kroner i 2022, noe som utgjør 20% av den samlede sjømateksporten fra Norge. Det er kun det sammenslåtte Vestland fylke som har større verdi på sin fiskeeksport enn Møre og Romsdal i 2022.

Figur 2.4 viser Møre og Romsdal fylke sin fastlandseksport etter varegruppe. I figuren er det angitt verdi av eksporten i mrd. kr.

Vareeksport fra Møre og Romsdal

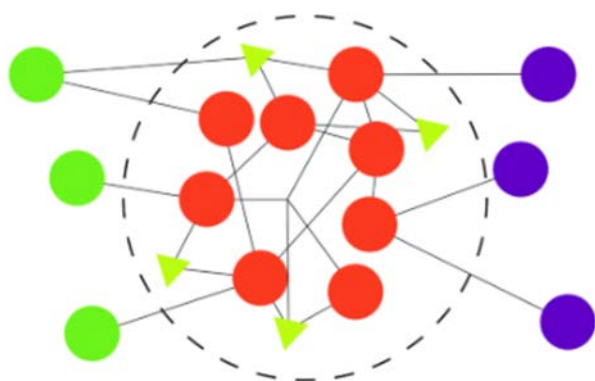


Figur 2.4: verdi av fastlandseksporten fra Møre og Romsdal etter varegruppe, 2022. Kilde: Utenrikshandelsstatistikken SSB.

Utover eksporten av sjømat, utgjør «Bearbeidde varer gruppert etter materiale» den nest største eksportvaregruppen målt i verdi. Denne varegruppen inneholder eksport av metaller, metallvarer, gummi- og plastvarer osv., og store aktører innen denne kategorien i Møre og Romsdal er Hydro Aluminium i Sunndal og Omya Hustadmarmor. Felles for begge disse er at de konkurrerer i det globale markedet og at vareeksporten i hovedsak er med skip og ikke med lastebil langs E136.

2.3.2 Næringsklynger i Møre og Romsdal

Det er flere definerte næringsklynger hjemmehørende i Møre og Romsdal fylke. Med næringsklynger mener vi geografisk opphopning av sammenkoblede selskaper og tilknyttede institusjoner innen et bestemt felt.



Det som i hovedsak kjennetegner en næringsklynge er at samspillet mellom konkurranse, kompetansedeling og samarbeid mellom bedriftene i klyngen, gjør at verdiskapingen og innovasjonsgraden er høyere blant de bedriftene som tilhører næringsklyngen sammenlignet med de som befinner seg på utsiden.

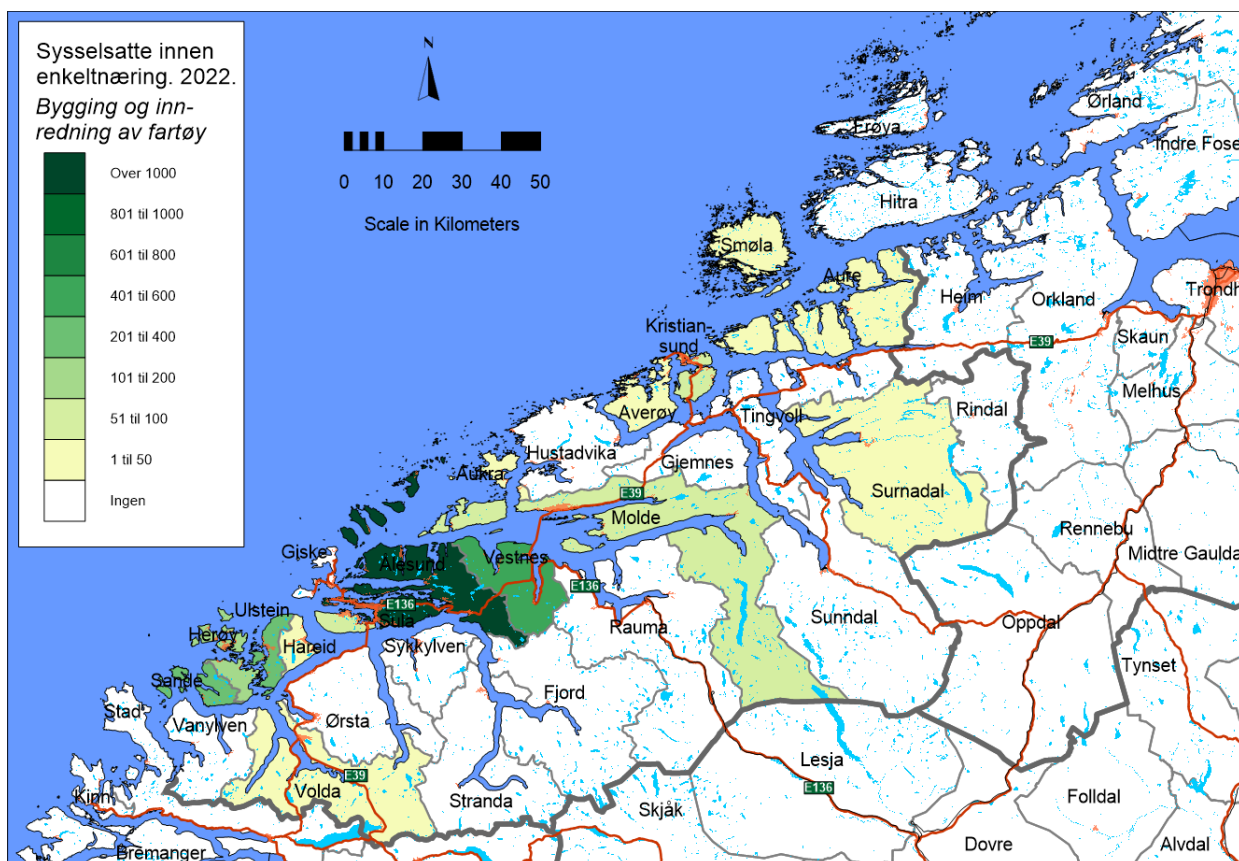
Naturgitte rammevilkår gjennom nærhet til havet og en sterk tradisjon og kompetanse for høsting av det havet kan gi, i møte med folket i Møre og Romsdal og den gründer og entreprenørskapskulturen som finnes der, har gitt opphav til flere marine og maritime næringsklynger.

Ferjefri E39 er et megaprojekt som blant annet skal binde sammen arbeidsmarkedene langs vestlandskysten, skape integrerte bo- og arbeidsmarkedsregioner, og øke verdiskapingen i næringsklyngene i Møre og Romsdal. Ferjefri E39 er et Nord-Sør prosjekt. Den forventede økte verdiskapingen som følge av en tettere integrert region i en ferjefri framtid, vil gi økt vareproduksjon både for hjemmemarked og

for den eksportrettede industrien. Paradokset er at denne økte vareproduksjonen i stor grad må transporteres ut av fylket via E136, et veisamband som ikke møter dagens standard for veisamband. Man kan da på mange måter si at E136 er en flaskehals i å realisere det potensialet som ligger for produktivitetseffekter av ferjefri E39.

2.3.3 Maritim næring

Møre og Romsdal er hjemfylket til en av verdens mest effektive og kunnskapsintensive verftsindustrier for bygging av avanserte fartøy. Denne næringen er i hovedsak lokalisert i de ytre delene av fylket med sentrum i Ålesund og kommunene sørover langs Sunnmøre.



Figur 2.5: Kartskisse av sysselsatte per kommune i 2022 innen næringen Bygging og innredning av fartøy, hentet fra VoF.

Den maritime klyngen i fylket består av et komplett maritimt miljø av virksomheter i hele verdikjeden, fra rederier og verft til designbedrifter og utstyrsleverandører.

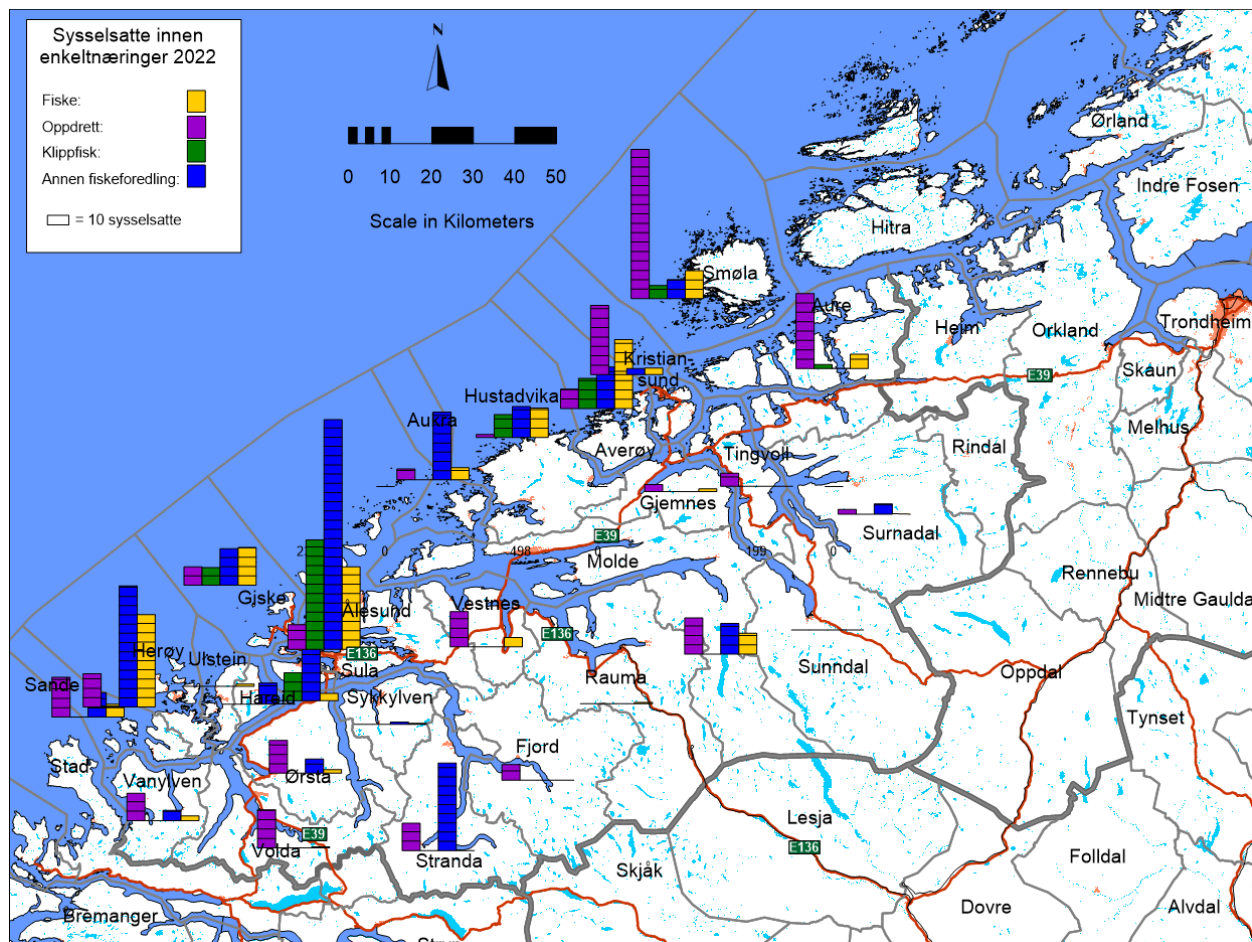
En stor andel av varetransporten fra de maritime næringene og ut til verden, fraktes med båt eller at selve båten eller innredningen av denne er sluttproduktet. Vegtransport benyttes i mindre grad, og da gjerne for råvarer til produksjonen. Enkelte spesialprodukter fraktes ut til kunden via flyfrakt, og da gjerne med vegtransport til Oslo Lufthavn før videre transport med fly ut i verden.

2.3.4 Marine næringer

Fiskeri- og havbruksnæringene er svært viktige for sjømatfylket Møre og Romsdal. Marin næring i Møre og Romsdal består av små og store bedrifter innen fiskeri, foredling, havbruk, biomarin næring, osv. I en ringvirkingsanalyse for sjømatnæringen, beregnes verdiskapingen i denne sektoren i Møre og

Romsdal til 13 milliarder kroner i 2021⁶. Det er den kraftigste verdiskapingen innen sjømatnæringen av samtlige norske fylker, og målt etter total verdiskaping var det Ålesund som var landets største sjømatkommune i 2021.

De marine næringene er spredt rundt i hele fylket. Hvis vi ser nærmere på undernæringer, finner vi at det er lokal opphopning av industri i sub-kategorier av marin næring. Felles for de marine næringene er at store andeler av produksjonen fraktes fra produksjonssted og ut til kunden med lastebil, både nasjonalt og for eksporten av sjømat. Det meste av sjømateksporten fra Norge transporteres på veg. Sikre og effektive transportveier fra produksjonsstedet og ut til de store markedene i Europa er svært viktig for konkurransekraften til sjømatnæringen.



Figur 2.6: Kartskisse over sysselsatte innen fiskerinæring fordelt på kommuner i Møre og Romsdal. Kilde: VoF 2022.

Møre og Romsdal fylke har en betydelig fiskeforedlingsindustri. Fra kartskissen over sysselsatte innen fiskerinæring fordelt på kommuner, ser vi blant annet at både «annen fiskeforedling» og klippfiskproduksjon har et geografisk tyngdepunkt i Ålesund kommune. Hele 90 % av norsk klippfiskeeksport foredles i Ålesundsregionen⁷. De viktigste eksportmarkedene for norsk klippfisk er Portugal, Spania, Italia og Brasil. Klippfisken transporteres i hovedsak med lastebil helt fram til de viktige markedene i Sør-

⁶ [Ringvirknings- og verdiskapingsanalyser i norsk sjømatnæring 2020–2022 \(fhf.no\)](https://www.fhf.no/rapporter/ringvirknings-og-verdiskapingsanalyser-i-norsk-sjomatnaring-2020-2022)

⁷ [Næringslivet i Møre og Romsdal \(nho.no\)](https://www.nho.no/rapporter/næringslivet-i-more-og-romsdal)

Europa. Norge eksporterte 85 174 tonn klippfisk i 2022, til en samlet verdi av 5,6 milliarder kroner⁸. For så vel eksporten av klippfisk til de europeiske markedene, som nasjonale varetransporter til det sentrale Østlandet, er det naturlig for produsentene å benytte E136 i sin varetransport.

Kartskissen under illustrerer at hele verden er markedet for bearbejdede fiskeprodukter fra Møre og Romsdal. I kartet vises eksporten i tonn av bearbejdet fisk fra Ålesund kommune, hentet fra varestrømmatrisene til Nasjonal godsmoell. Vi ser at det sendes fisk fra Ålesund og helt til Australia, det fjerne Østen og til det afrikanske kontinentet. Eksporten i tonn bearbejdet fisk fra Ålesund illustrert i kartskissen, viser at de største eksportmengdene går til Portugal og til Sør-Amerika.



Figur 2.7: Eksport i tonn av bearbejdede fiskeprodukter fra Ålesund kommune, hentet fra varestrømmatrisene til Nasjonal Godsmoell.

Råvarene i klippfiskproduksjonen kommer i stor grad fra Nord-Norge og fraktes sjøveien til produksjonsstedene på Nord-Vestlandet. Denne næringen er dermed viktig også for verdiskapingen og sysselsettingen i andre landsdeler, og da særlig i Nord-Norge.

Anslag viser at om lag 50 % av verdien av fiskeeksporten fra Møre og Romsdal kommer fra oppdrett av laks og ørret⁹. Nesten all eksport av oppdrettslaks- og ørret er av fersk og kjølt fisk og blir transportert ut til markedene på lastebil. Fra kartskissen ser vi at oppdrettsnæringen har et tyngdepunkt nord i fylket og da spesielt på Smøla og Aure, men også at denne næringen er en betydelig aktør i kommuner helt sør i fylket. For aktører helt nord i fylket kan det være mer naturlig å benytte RV 70 Sunndalsørå – Oppdal, mens det for oppdrettsnæring helt sør i fylket kan være naturlig å benytte RV 15 over Strynefjellet.

⁸ [Fiskarlaget 2021](#)

⁹ [OE-rapport-2022-117-Eksport-og-eksportavgifter-fra-havbruk.pdf \(osloeconomics.no\)](#)

2.3.5 Møbelindustri

Om lag 40 % av de ansatte i norsk møbelindustri, jobber i bedrifter lokalisert i Møre og Romsdal. Spesielt er det en stor konsentrasjon av møbelindustri i Sykkylven og omkringliggende kommuner. Selv om deler av den tradisjonsrike møbelproduksjonen i fylket har blitt flyttet til utlandet, er det fremdeles store aktører som Ekornes, Hjellegjerde, Formfin og Brunstad som alle fortsatt har produksjon i Sykkylven. Møbelklyngen i Sykkylven består ikke bare av møbelprodusenter, men også av leverandører av komponenter til møbelindustrien, som Sykkylven Stål som leverer komponenter til så vel møbelindustrien som til maritim bransje. Plasto i Åndalsnes er en annen stor leverandør av komponenter til møbelindustrien, men også av innsatsfaktorer til havbruksnæringen. Andre betydelige møbelprodusenter lokalisert i fylket er Wonderland i Åndalsnes, som produserer senger og madrasser, og Stordal Møbler i nye Fjord Kommune.



Figur 2.8: Kartskisse over antall sysselsatte i møbel og tekstilindustrien i Møre og Romsdal. Kilde: VoF 2022.

Felles for de fleste møbelprodusentene i fylket er at mer enn 50% av produksjonen eksporteres. Det er et begrenset hjemmemarked for møbler og møbler produsert i Møre og Romsdal selges over hele verden, med EU som det desidert viktigste markedet.

2.4 Enhetsverdi for utvalgte varegrupper

Som tidligere nevnt, så benyttes gjennomsnittsverdier for eksport og import fra utenrikshandelstatistikken som enhetsverdier for kr/tonn når gods som transporteres langs en vegstrekning skal verdsettes i samfunnsøkonomiske analyser. Disse enhetsverdiene blir multiplisert med tonnmengdene som framkommer gjennom analyser foretatt med nasjonal godsmodell. Enhetsverdiene fra utenrikshandelstatistikken representerer nasjonale gjennomsnittsverdier for hver enkelt varegruppe. For framskrivningen av godstransporten til NTP 2025-2036 er det benyttet verdier fra 2020. I samfunnsøkonomiske analyser av tiltak skal virkningsberegningene gjennomføres i faste 2024-priser, og ta høyde for endringer i

forventede realpriser i analyseperioden. I realiteten gjøres dette ved å KPI-justere i henhold til Perspektivmeldingen. Her tas det imidlertid ikke hensyn til ulik prisutvikling på ulike varegrupper.

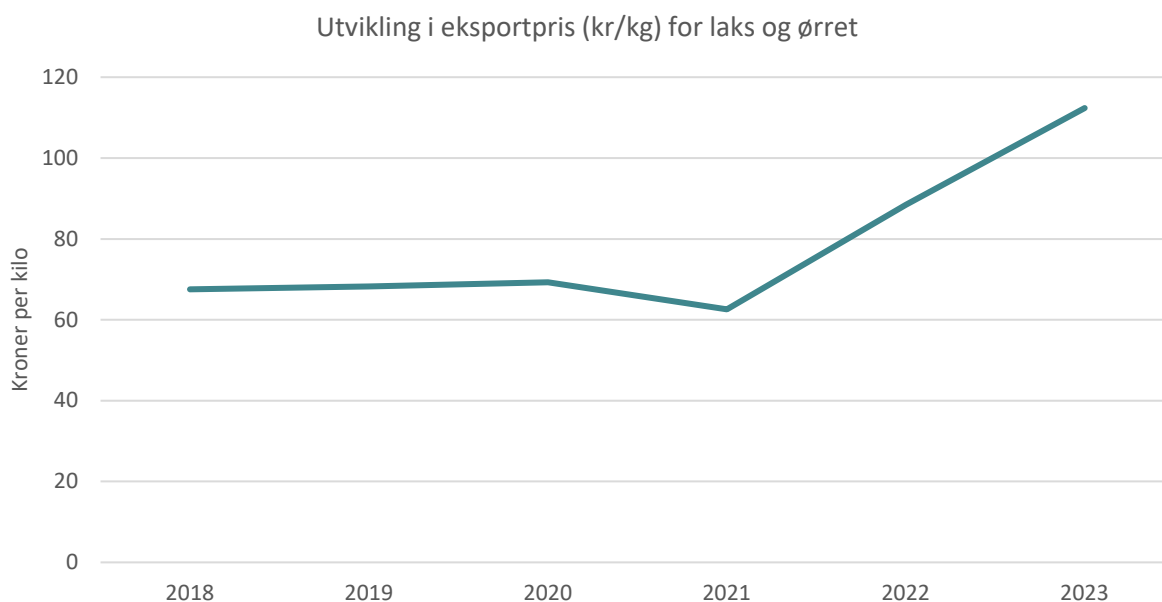
Tabell 2.1: Enhetsverdier for kr/kg benyttet til å sette verdi på varestrømmene i nasjonal godsmodell.

Varegruppe	Enhetsverdi utenrikshandelsstatistikken
Fersk fisk	48,4 kr/kg
Frossen fisk	24,8 kr/kg
Bearbeidet fisk	51,5 kr/kg

Fra tabellen ser vi at et vektet gjennomsnitt av enhetsverdiene for import og eksport etter varegruppe fra utenrikshandelsstatistikken, gir henholdsvis 48,4 kr/kg for fersk fisk, 24,8 kr/kg for frossen fisk og 51,5 kr/kg for bearbeidet fisk.

Vi vet at Møre og Romsdal er det fylket med størst verdiskaping innen sjømatnæringen, og at blant annet 90 % av all klippfiskeksport kommer fra dette fylket. Norges Sjømatråd rapporterer at det ble eksportert 85.174 tonn klippfisk i 2022 til en samlet verdi av 5,6 md.kr¹⁰. Dette gir enhetsverdi på 66 kr/kg Klippfisk sorterer under varegruppen «bearbeidet fisk» som til sammenligning har en enhetsverdi på 51,5 kr/kg fra utenrikshandelsstatistikken og som vi ser gir 14,5 kr lavere pris per kilo enn tallverdiene fra Norges Sjømatråd. Vi vet også at eksporten av klippfisk til de europeiske destinasjonene går med lastebil over fjellet og langs E136.

Tilsvarende rapporterer Norges Sjømatråd en enhetsverdi på 112 kr/kg for eksport av laks og ørret i 2023¹¹. Fra samme kilde finner vi at det har vært en tilnærmet eksplosiv økning i eksportprisen for laks og ørret.



Figur 2.9: Utvikling i enhetsverdi kr/kg for laks og ørret. Kilde: Norges Sjømatråd.

¹⁰ [Norge eksporterte sjømat for 151,4 milliarder kroner i 2022 \(seafood.no\)](https://seafood.no)

¹¹ [Nøkkeltall \(seafood.no\)](https://seafood.no) per 27.juni 2023.

Fra denne datakilden ser vi at enhetsprisen for eksport av laks og øret har steget fra om lag 62,5 kr/kg i 2021 til 112,4 kr/kg per juni 2023. Tallene fra Norges sjømatråd samsvarer bra med tilsvarende tall rapportert fra SSB hvor vi finner en enhetsverdi på 66 kr/kg for oppdrettslaks i 2019¹². Fra SSB finner vi også at 4/5 av all oppdrettslaks eksporteres uforedlet fra Norge og 1/6 av oppdrettslaksen selges i de fjerne markedene i Asia og Nord-Amerika. Både eksportvolumene til Europa og det som eksporteres med fly til Asia og Nord-Amerika går med lastebil over fjellet, og da enten til Gardermoen for videre flyfrakt eller hele veien til sluttdestinasjonen i Europa. Fra tabell 2.1 ser vi at fersk fisk har en enhetsverdi på 48,4 kr/kg i de samfunnsøkonomiske analysene.

¹² [Oppdrettslaks til heile verda - SSB](#)

3 Spørreundersøkelse

En sentral aktivitet i dette arbeidet har vært å hente inn virksomhetsspesifikk informasjon fra bedrifter i regionen om deres bruk av E136 i varetransporten til og fra bedriften. Hovedformålet i rapporten har vært å kartlegge godset som fraktes inn og ut av Møre og Romsdal langs E136 for å kunne øke kunnskapen om godsstrømmene og viktigheten av denne veistrekningen for næringslivet i fylket. For å supplere tilgjengelig data på næringslivet i fylket og vegtrafikktegninger langs E136, er det gjennomført en spørreundersøkelse rettet mot bedrifter i fylket.

3.1 Fremgangsmåte

Grunnet prosjektets tidsomfang og kompleksitet, ble det valgt at oppdragsgiver gjennom sitt kontaktnettverk skulle distribuere undersøkelsen til aktuelle virksomheter i Møre og Romsdal fylke. Dette ble gjort på ulike måter, men det tok utgangspunkt i at TØI opprettet en såkalt selvopprettelseslenke til undersøkelsen. Selvopprettelseslenken er en generisk lenke som genererer nye besvarelser i undersøkelsen hver gang man trykker på den. Når man ikke har en predefinert respondentliste, kan dette være en grei måte å få distribuert undersøkelsen til så mange som mulig ved at den kan brukes flere ganger, i motsetning til en lenke som er knyttet til en spesifikk respondent.

Oppdragsgiver sendte i første omgang invitasjonen til næringsnettverk og e-postlister til enkelte medlemsbedrifter. Deretter ble det gjort mer manuell rekruttering med direktekontakt over telefon og e-post til kjente bedrifter og lister over virksomheter i regionen. Dette ble blant annet hentet fra proff.no og Virksomhets- og foretaksregisteret til SSB.

Første invitasjon til undersøkelsen ble sendt 03.03.2023, og undersøkelsen ble stengt 13.04.2023. Undersøkelsen fikk 52 fullførte svar, og totalt 60 svar som var brukbare – noen svarte på nesten hele undersøkelsen.

EKSPORTVEGKONFERANSEN

2023

Opp Romsdalen



Velkommen til undersøkelsen!

Hva vi undersøker
I prosjektet undersøker vi viktigheten av E136 for næringslivet. Målet er å gi en rapport som 1) viser næringsgrunnlaget i området og 2) synliggjør verdi av gods som fraktes på vegen, samt verditap ved forsinkelser og ved at E136 framstår som en flaskehals i transporten av varer inn og ut av fylket. Rapporten skal presenteres på Eksportvegkonferansen 17. april 2023.

Ansvarlig for prosjektet
Transportøkonomisk Institutt (TØI) er ansvarlig for prosjektet, og gjennomfører det på oppdrag fra Rauma Næringslag i forbindelse med Eksportvegkonferansen 2023. Konferansen arrangeres av et samlet Møre og Romsdal bestående av LO, NHO, Norges Lastebileier-Forbund, Sunnmøre Regionråd, Romsdal IPR, Nordmøre IPR, Møre og Romsdal fylkeskommune, Vestnes kommune, Rauma kommune og initiativtaker Rauma Næringslag.

Bruk av dataene
Dataene blir behandlet konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket. Kun forskere på TØI vil ha tilgang på dataene, som vil oppbevares på sikre servere. Dataene slettes når prosjektet avsluttes, noe som etter planen er 30.04.2023. Du som deltager vil ikke kunne gjenkjennes i rapporter eller andre publikasjoner.

Du kan når som helst melde deg av prosjektet uten noen spesiell grunn, da vil alle data du har gitt slettes. Dette kan du gjøre ved å ta kontakt på e-post.

Kontaktinfo
Hvis du har spørsmål til prosjektet, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med undersøkelsesadministratoren hos TØI på e-post klh@toi.no

Jeg har lest samtykkeerklæringen og godtar

Neste

Figur 3.1: Velkomstsiden fra spørreundersøkelsen distribuert av oppdragsgiver til bedrifter i Møre og Romsdal.

Undersøkelsen ble i hovedsak distribuert per e-post og hvor Fylkesordfører i Møre og Romsdal sto som avsender av e-posten for å øke legitimiteten til undersøkelsen.

3.2 Resultater fra spørreundersøkelsen

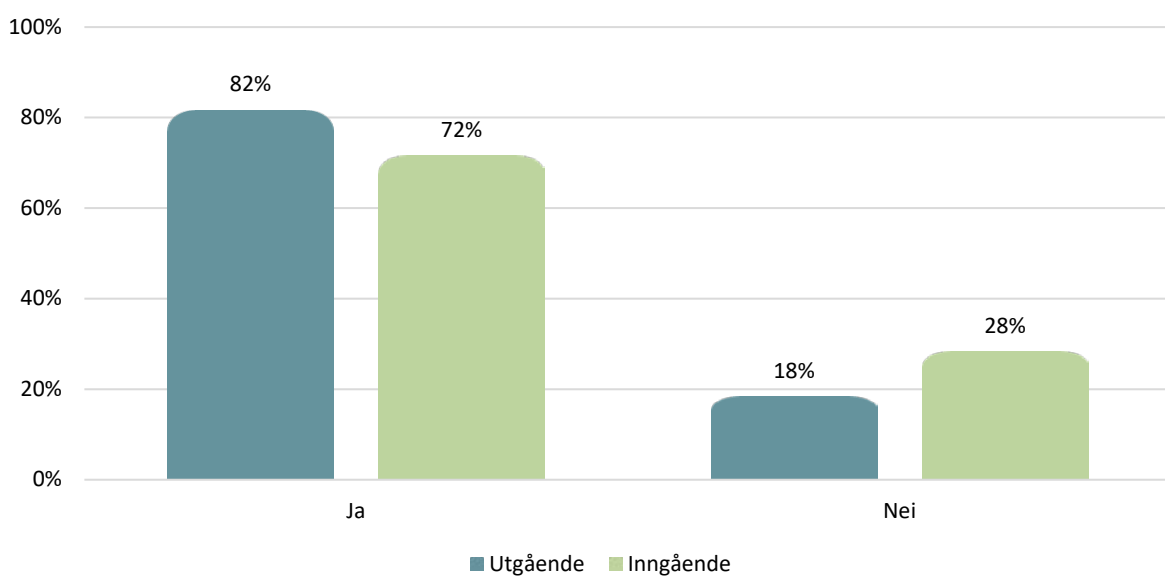
Erfaringer fra tidligere spørreundersøkelser viser at svarprosenten faller dramatisk med lengden på spørreskjemaet. Det ble derfor besluttet at undersøkelsen i dette prosjektet skulle være kortfattet og poengtert til de viktigste elementene vi ønsket å få svar på:

- Bruk av E136 til inngående og utgående varetransport
- Verdien på godset som transporteres langs E136
- Konsekvenser og omfang av forsinkelser

Besvaring av spørreundersøkelsen var estimert til 7-9 minutter for respondentene. Vi opplevde noen få henvendelser hvor respondenten hadde tekniske problemer som gjorde at de ikke fikk tilgang til spørreskjemaet, disse problemene ble med få unntak løst og var ikke av et omfang som påvirket sluttresultatene fra undersøkelsen.

3.2.1 Bruk av E136

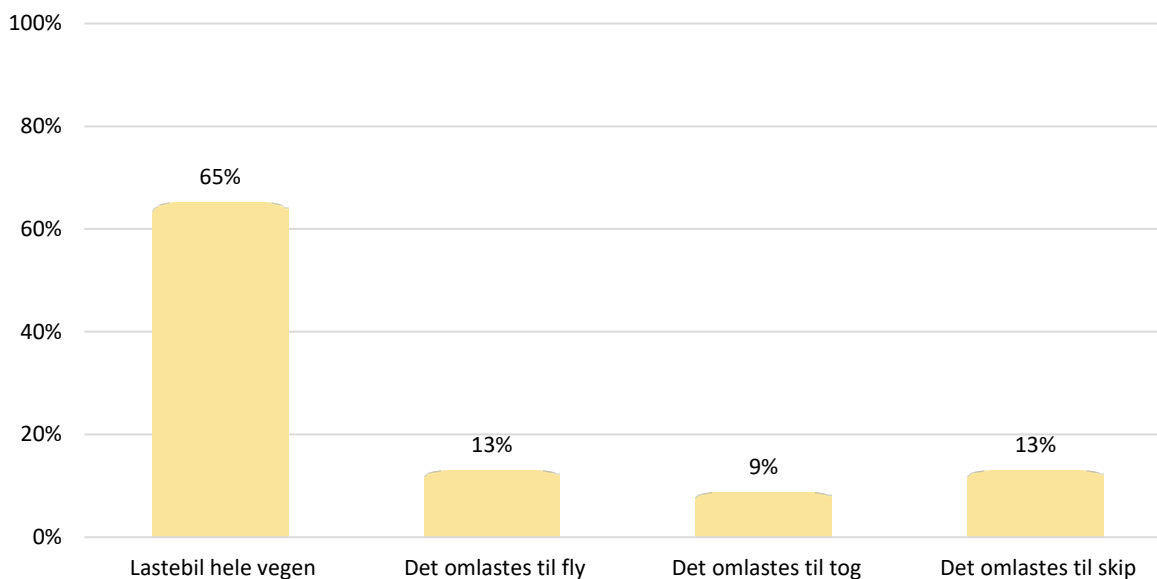
Innledningsvis ble respondentene skilt etter om de benyttet E136 til henholdsvis inngående og utgående transporter, hvor bedriftene ble rutet videre til etterfølgende spørsmål basert på sitt svar.



Figur 3.2: Brukes deler av / hele E136 Dombås – Vestnes til transport av varer inn til / ut fra din bedrift?

Vi ser at blant våre respondenter, er det noen flere som benytter E136 til utgående transporter enn det er som benytter vegen til inngående transporter til bedriften. Differansen skyldes blant annet det marine næringslivet som er svært eksportrettet og benytter E136 til utgående transporter til de store markedene i Europa, men hvor hovedparten av innsatsvarene kommer sjøveien til bedriften.

I et oppfølgende spørsmål, ble bedriftene bedt om å angi hvorvidt lastebil ble benyttet hele vegen fram til sluttdestinasjonen, eller om godset ble omlastet til andre transportformer.



Figur 3.3: Benyttes lastebil hele vegen til sluttdestinasjonen, eller omlastes det til fly, tog eller skip underveis?

Intensjonen bak dette spørsmålet var å avdekke hvorvidt lastebiltransporten langs E136 var et ledd i en lengre transportkjede og omfanget av for eksempel flyfrakt. Fra tidligere vet vi at tidskritiske transporter eller varer med høy vareverdi, i større grad blir transportert luftveien til sluttdestinasjonen. Hovedsakelig til oversjøiske destinasjoner, og i liten grad til Europa.

3.2.2 Verdi på godset

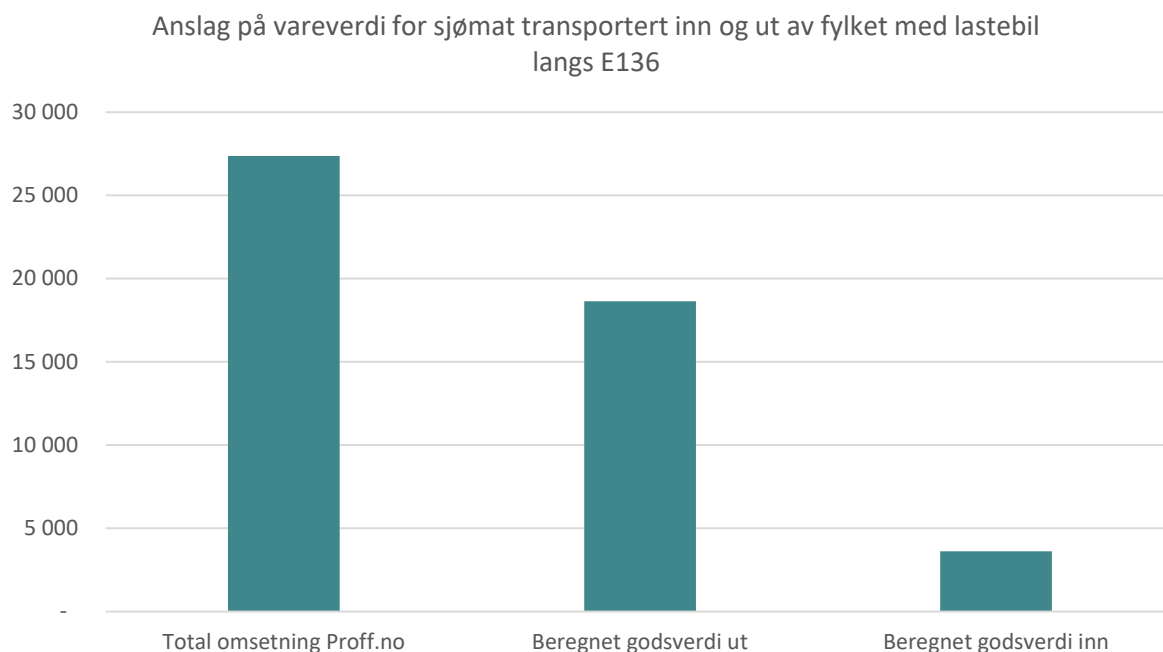
Anslag på verdi på godset som transporteres langs veien har vært en sentral del av dette prosjektet. Gjennom trafikkteellinger har Statens vegvesen god kontroll på antall lastebiler på de ulike vegstrekningene. Disse tallene er tilgjengeliggjort på nettet i Norsk Vegdatabank. Det som imidlertid ikke framkommer fra trafikkteellingene, er hvilke næringer godset tilhører og vekt og verdi på varene som er inne i lastebilene.

Vi hadde ønsket å nå bredere ut med undersøkelsen og tiltrekke oss flere respondenter enn de som til slutt svarte på undersøkelsen. Det begrensede tallmaterialet vi ervervet oss i undersøkelsen muliggjør ikke treffsikre og omfattende anslag på samlet vareverdi og vareverdier per næring. Vi kan allikevel gi noen anslag for et utvalg av næringer og har valgt å ta for oss sjømatnæringen og møbelindustrien, som er viktige eksportnæringer for fylket.

I undersøkelsen ble respondentene bedt om å angi verdier på antall utgående og inngående ukentlige transporter og gjennomsnittlige antall tonn og verdi fraktet per lastebil. På den måten kunne vi beregne både vareverdi per respondent og få tall på enhetsverdier i kr/tonn transportert. For å kunne gi anslag på totale verdier per næring, benyttet vi samlede omsetningstall for næringene i de aktuelle kommunene i fylket hentet fra proff.no.

Sjømatnæringen

Ved å skalere opp total vareverdi for sjømatprodukter transportert langs E136 fra spørreundersøkelsen med total omsetning for fiskerinæringen i kommuner hvor det er naturlig å benytte E136 til transport inn og ut av fylket, finner vi et svært grovt anslag på godsverdien til denne næringen.



Figur 3.4: Anslag på verdi av sjømatprodukter som transporteres langs E136, målt i millioner kr.

Anslaget viser godsverdi for sjømatnæringer på totalt 22 milliarder kroner i året. Av disse fordeler 18,5 milliarder kr seg på transporter ut av fylket, og 3,6 milliarder kroner på transporter inn til fylket. Dette siste er da råvarer til fiskerinæringen transportert på lastebil langs E136.

Det må presiseres at verdiene fra denne beregningen er svært grove anslag basert på et begrenset tallmateriale.

Møbelindustri

Det ble benyttet en tilsvarende metodikk for å beregne grove anslag på verdien av varene som fraktes langs E136 for møbelindustrien i fylket. Vi vet at mer enn 50% av produksjonen fra møbelprodusentene produseres for eksportmarkedet og at store deler av den eksportrettede møbelproduksjonen i Møre og Romsdal transporteres langs E136. Det er et begrenset hjemmemarked i fylket å betjene for møbelprodusentene, så mesteparten av produksjonen fraktes ut av fylket og til annen innenlands destinasjon eller ut i verden.

I et grovt anslag finner vi at vareverdien for utgående transporter langs E136 av møbler er ca. 2 milliarder kroner i året, mens inngående transporter for møbelindustrien er grovt beregnet til 0,5 milliarder kroner årlig.

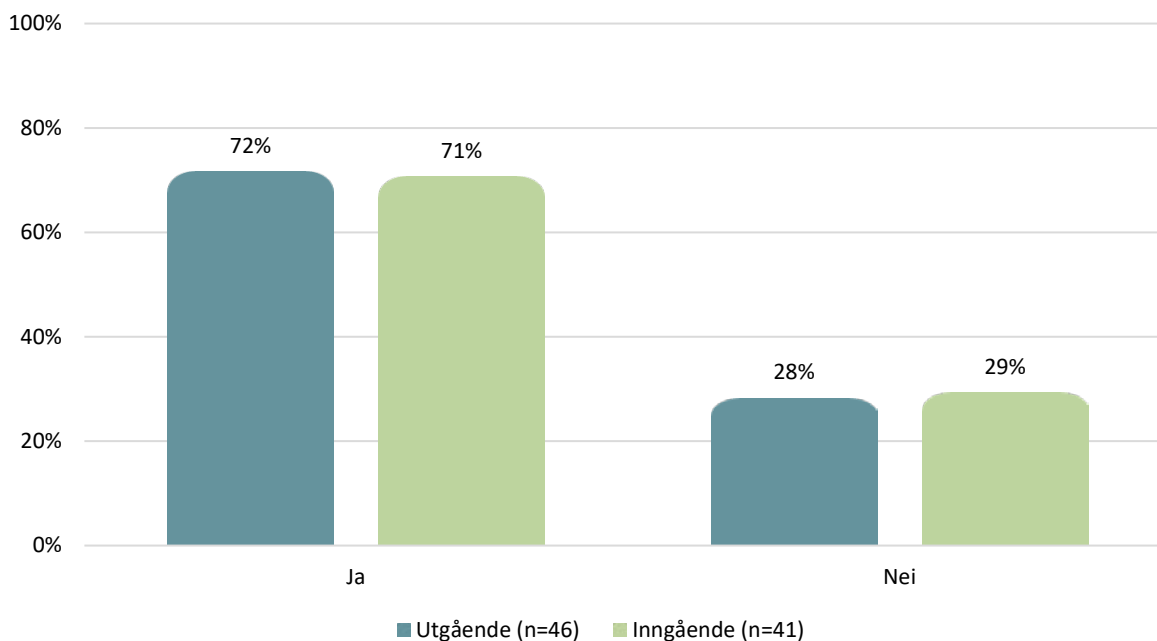
3.2.3 Konsekvenser og omfang av forsinkelser

I et sett av avsluttede spørsmål, ser vi nærmere på omfanget og konsekvensene for bedriftene av forsinkelser som skyldes vegstandarden på E136.

I flere tiår, har fylkespolitikere og næringsliv i Møre og Romsdal kjempet for heving av vegstandarden langs E136 med mål om å gjøre vegen til en trygg og forutsigbar hovedveg for gods inn og ut av fylket. Per i dag vet vi at strekninger langs E136 er svært ulykkesutsatte og at det spesielt vinterstid er store trafikale problemer både knyttet til stigning og til vinterdrift i snøtunge områder langs europavegen.

Det innledende spørsmålet: *Har du opplevd at vegstandarden/forhold knyttet til vegen (E136) skaper forsinkelser for dine transportoppdrag?* Bekrefter i store trekk at der er problemer med forsinkelser i varetransporten som skal inn til bedriftene i fylket og ut fra bedriftene og til markeder og kunder.

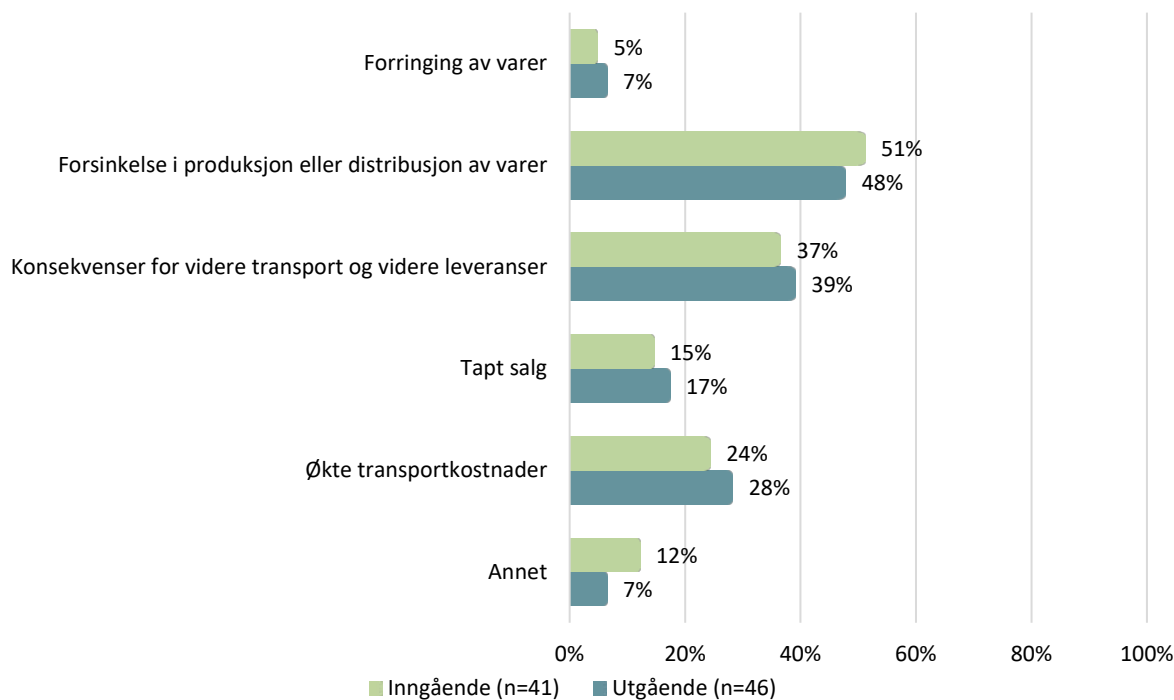
Viktigheten av veien



Figur 3.5: Har du opplevd at vegstandard/forhold knyttet til vegen (E136) skaper forsinkelser på transportoppdrag inn til / ut fra din bedrift?

Av figuren over ser vi at det i omtrent like stor grad er opplevelser av forsinkelse på inngående som utgående transport, og at mer enn 70 % av respondentene oppgir utfordringer med dette.

Basert på om respondentene hadde opplevd forsinkelser siste år, ble de rutet videre til oppfølgende spørsmål omkring konsekvensene og omfanget av forsinkelsene.



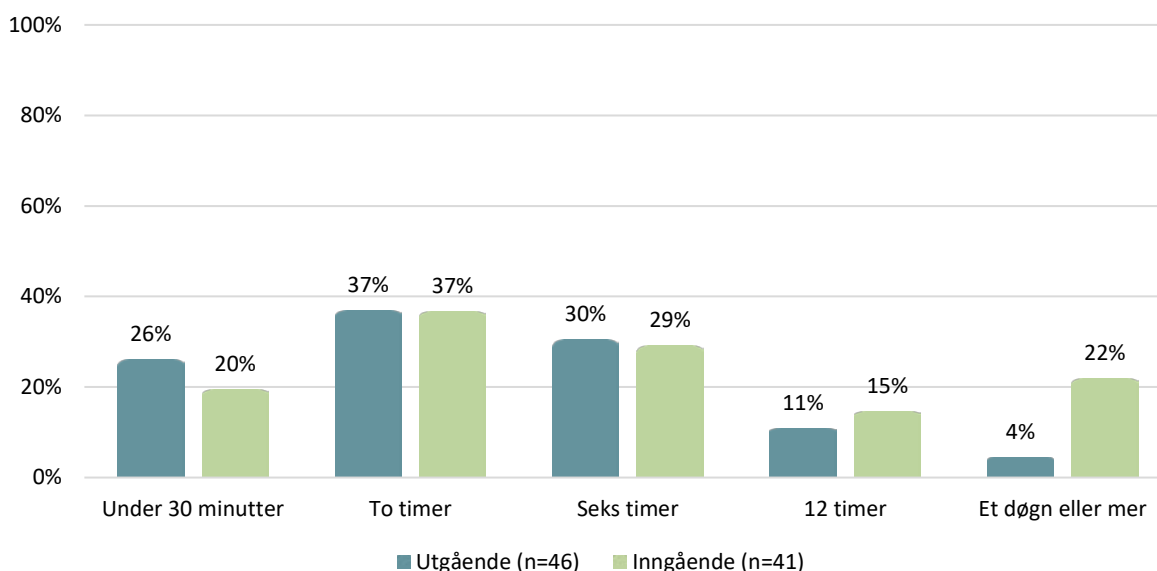
Figur 3.6: Hvilke konsekvenser har en typisk forsinkelse for din bedrift? Andeler av de som har oppgitt at de har opplevd forsinkelser siste år.

Fra svarene til de som har opplevd forsinkelser siste år, ser vi at den vanligste konsekvensen for bedriftene er forsinkelser i produksjon, distribusjon eller videre transport og leveranser. Gjennomgående ser vi at det ikke er store differansene når det gjelder konsekvenser på inngående kontra utgående transporter – det er omtrent like svar uavhengig av retning på transporten.

Videre ser vi at forsinkelsene i liten grad går ut over kvaliteten på varen som transporteres, kun 5% (inngående) og 7% (utgående) svarer at forsinkelser har resultert i forringing av varer. Derimot har 15% (inngående) og 17% (utgående) opplevd tapt salg som en konsekvens av forsinkelser i transporten langs E136 og omtrent ¼ av respondentene opplever økte transportkostnader som følge av forsinkelser.

Dersom respondentene ønsket det, kunne de spesifisere hvilke konsekvenser som lå bak «annet». Her rapporteres det blant annet om kostnader ved ubrukt plass på fly fra Gardermoen som en konsekvens av forsinkelser langs E136 for utgående transport fra fylket.

Respondentene som hadde opplevd forsinkelser, ble deretter spurt om å angi varigheten på forsinkelsene. På dette spørsmålet ble de bedt om å velge hvilke av de forhåndsgitte intervallene av tidsforsinkelser de hadde opplevd i 2022.

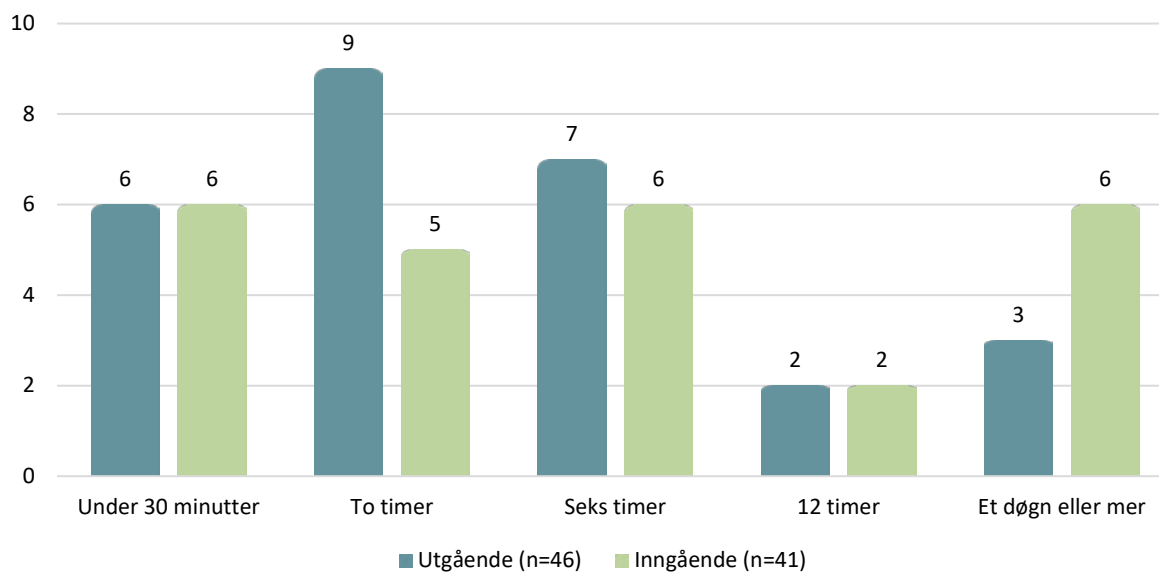


Figur 3.7: Hvilke av disse varighetene på forsinkelser har bedriften din opplevd i løpet av 2022 knyttet til vegen (E136)? Respondentene hadde her mulighet til å svare på mer enn ett alternativ.

Et relativt stort antall har opplevd store tidsforsinkelser på sine transporter langs E136 i 2022. Om lag en tredjedel av respondentene har opplevd forsinkelser på seks timer og 11% (utgående) og 15% (inngående) har opplevd 12 timers forsinkelse.

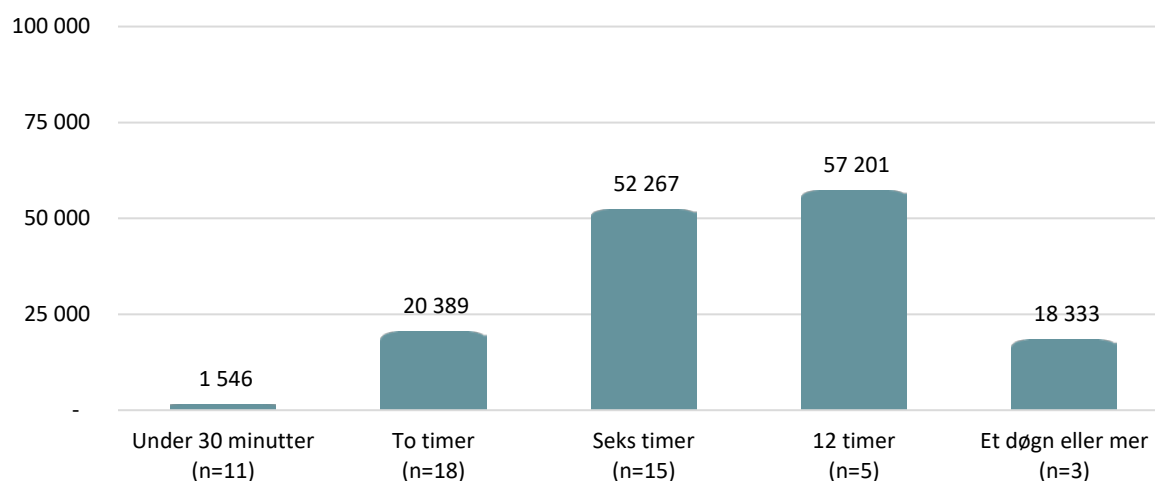
Basert på hvilke varigheter på forsinkelser de hadde opplevd, fikk de spørsmål om hvor mange ganger disse forsinkelsene skjedde, illustrert i Figur 3.8. Vi ser at det er litt flere som svarer forsinkelser på to og seks timer blant de med utgående transporter, mens de med inngående har flere av forsinkelsene på et døgn eller mer.

Viktigheten av veien



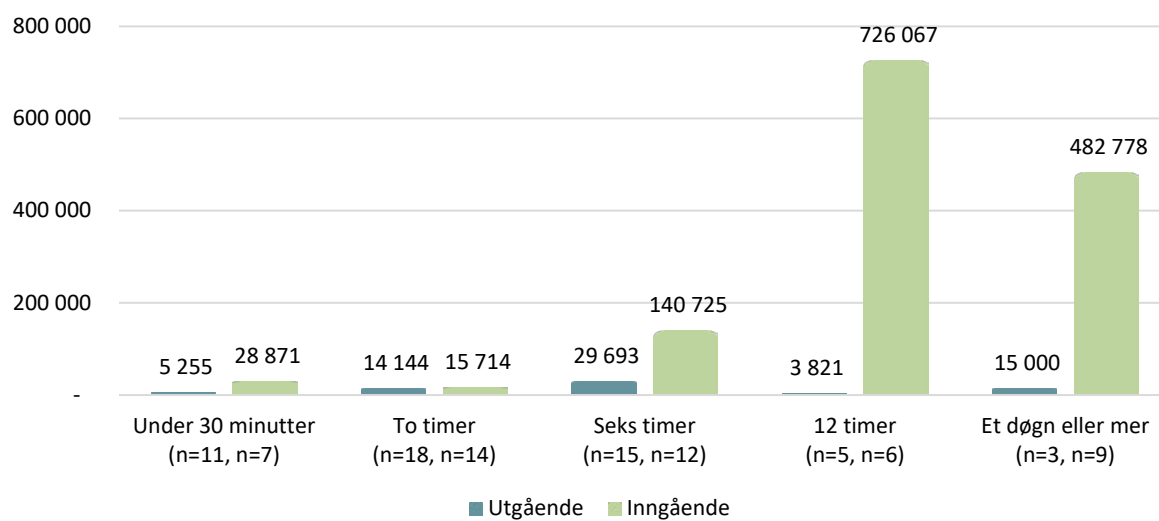
Figur 3.8: Hvor mange ganger i løpet av 2022 skjedde det at bedriften din opplevde forsinkelse av hver av disse varighetene?

Deretter ble respondentene som oppga at de har opplevd forsinkelser, spurt om økonomiske tap knyttet til disse forsinkelsene. Figur 3.9 viser det gjennomsnittlige verditapet for hver av de ulike varighetene til forsinkelsene. Det fremkommer at selv forsinkelser på to timer medfører ganske stor reduksjon i vareverdi på de utgående transportene (ca. 20.000 kr), mens dette tallet er betraktelig høyere (over 50.000 kr) for seks timer og 12 timer.



Figur 3.9: For den utgående transporten: Hvor stort verditap (reduksjon i vareverdi) medfører forsinkelsene i gjennomsnitt. Målt i kroner.

Når det kommer til merkostnader, som økte transportkostnader, er det noen store tall for både 12 timer og et døgn eller mer for de inngående transportene. Dette kommer av en eller to respondenter som rapporterte om svært høye merkostnader, og dermed trakk snittet opp betraktelig. I sum ser det ut som merkostnadene for inngående transport er betraktelig høyere enn for utgående. Dette kan skyldes at en forsinkelse på inngående transport gir direkte forstyrrelser i blant annet produksjonen til bedriftene vi spurte, mens det for utgående transport trolig går mest på at det må betales mer i transportkostnader.



Figur 3.10: Hvor store merkostnader (økte transportkostnader e.l.) medfører hver av disse forsinkelsene? Målt i kroner.

4 Konklusjon og diskusjon

Oppsummert:

- Møre og Romsdal er et eksportrettet fylke med svært høy verdiskaping, både totalt og per ansatt.
- Møre og Romsdal har en relativt sett svært høy tetthet av næringsklynger
- Vegstandarden til E136 gjør vegstrekningen til en flaskehals for varetransporten inn og ut av fylket.
- Bedriftene i Møre og Romsdal opplever til dels store forsinkelser langs E136 som har alvorlige konsekvenser for virksomhetene.
- Det er indikasjoner på at verdien på varene som transporteres langs E136 er høyere enn de varespesifikke gjennomsnittsverdiene per tonn transportert som benyttes i de samfunnsøkonomiske analysene.

4.1 Europavei 136 er en flaskehals for godstransporten

E136 er hovedfartsåren inn og ut av Møre og Romsdal og denne veien er svært viktig for næringslivet i fylket. Store varemengder og varer av høy verdi er helt avhengig av E136 i transporten mellom avsender og mottaker. Allikevel gjør tilstanden til denne Europavegen at den er en flaskehals for godstransporten inn og ut av Møre og Romsdal. Dårlig vegstandard med både ras- og ulykkesutsatte strekninger, og problemer med trafikkavviklingen i bratte og snørike områder vinterstid, medfører periodevis store forsinkelser og stor uforutsigbarhet for varetransporten med lastebil over fjellet.

Spørreundersøkelsen, utført blant bedrifter i Møre og Romsdal, bekrefter i store trekk at det er forsinkelser og uforutsigbarhet for bedriftene som benytter E136 i sin inngående eller utgående varetransport. En relativt stort andel av respondentene har opplevd store tidsforsinkelser på sine transporter langs E136 i 2022. Om lag en tredjedel av respondentene har opplevd forsinkelser på seks timer og 11% (utgående) og 15% (inngående) har opplevd 12 timers forsinkelse.

E136 er den mest trafikkerte øst-vest forbindelsen i Norge og det viktigste vegsambandet mellom Nord-Vestlandet og det sentrale østlandsområdet, og videre til de store markedene i Europa. Den vanligste konsekvensen ved forsinkelse for bedriftene i spørreundersøkelsen, er forsinkelser i produksjon, distribusjon eller videre transport og leveranser, i tillegg til tapt salg og økte transportkostnader.

4.2 Verdien på godset langs E136

Vi mangler sikker informasjon omkring verdien på godset som fraktes langs strekningen. Fra NVDB vet vi at E136 har en ÅDT på om lag 2000 kjøretøy og en tungbilandel på 26%, men vi vet ikke samlet verdi på hverken godset inn til- eller godset ut av Møre og Romsdal langs vegstrekningen.

Det er flere ulike måter man kan gjøre anslag på samlet godsverdi og/eller verdi på godset fra spesifikke sektorer. Normalt benyttes modellerte godsstrømmer fra nasjonal godsmodell til å si noe om godsmengder fordelt på varegrupper. Godsmodellen gir anslag på varestrømmer i tonn per varegruppe. Deretter benyttes enhetsverdier i kr/tonn til å gi estimerte verdier på godset. Disse enhetsverdiene hentes fra utenrikshandelsstatistikken som publiseres av SSB. Her oppgis det både tonn og verdi per varegruppe for eksport og import.

Vareverdiene fra utenrikshandelsstatistikken må ansees som nasjonale gjennomsnittsverdier per varegruppe. I perioder hvor prisene på verdensmarkedet stiger, vil disse gjennomsnittsverdiene oppleves som generelt lave, mens det er motsatt i perioder med fallende priser. Dersom det er grunn til å tro at

varene som fraktes fra et område er av høyere verdi enn hva som er det nasjonale gjennomsnittet for varegruppen, vil verdien på godstransporten for denne varen fra dette området underestimeres.

I de samfunnsøkonomiske analysene som utføres når tiltak skal prioriteres, spiller vareverdien på godset en minimal rolle. Her brukes verdien av godset kun til å beregne kapitalbindinger for godset som er i transport, som gir et marginalt bidrag til den totale nytten av et utbyggingsprosjekt. Det som spiller vesentlig rolle i slike beregninger er tidsverdiene til godset og transportkostnadene. Derimot utarbeider SVV og Nye Veier AS fra tid til annen kartplott og tabeller hvor de presenterer verdien på godset som fraktes langs de ulike vegstrekningene. Disse framstillingene er da basert på modellberegninger fra Nasjonal godsmodell hvor enhetsverdiene per varegruppe er et viktig element i beregningen av vareverdien. Fra tidligere, vet vi at politiske beslutningstakere baserer sine prioriteringer på mer enn de samfunnsøkonomiske analysene. Det er således svært viktig at alle tallgrunnlag som presenteres, og som dermed inngår i et beslutningsgrunnlag, er basert på faktiske verdier.

I denne rapporten har vi blant annet sett nærmere på enhetsverdiene for kr/tonn og total vareverdi for godset som fraktes med lastebil over E136 for de marine næringene i Møre og Romsdal.

Norges Sjømatråd rapporterer at det ble eksportert 85.174 tonn klippfisk i 2022 til en samlet verdi av 5,6 md.kr. Dette gir enhetsverdi på 66 kr/kg For klippfisktransporten blant bedriftene i vår spørreundersøkelse, finner vi en gjennomsnittlig enhetsverdi på 87 kr/kg for klippfisken som transporteres langs E136. Til sammenligning så er den gjeldende enhetsverdien på bearbeidet fisk 51,5 kr/kg.

Dersom vi ser på vareverdien for oppdrettsfisk, så rapporterer SSB en vareverdi på 65 kr/kg i 2019. Norges Sjømatråd rapporterer en vareverdi på oppdrettsfisk lik 109 kr/kg i 2023, og blant bedriftene i vår undersøkelse finner vi en gjennomsnittlig vareverdi på oppdrettsfisk på 135 kr/kg.

Det er betydelig usikkerhet knyttet til verdiene som rapporteres i spørreundersøkelsen utført i arbeidet med denne rapporten. Allikevel, kan resultatene gi en sterk indikasjon på at den reelle vareverdien for fiskeeksporten fra Møre og Romsdal som fraktes med lastebil over E136, har høyere enhetsverdi enn de nasjonale gjennomsnittsverdiene som benyttes i samfunnsøkonomiske analyser av transportetatene. Dette funnet støttes av andre tilgjengelige datakilder på sjømateksport både hos SSB og hos Norges Sjømatråd.

For å illustrere dette poenget ytterligere, kan vi se på enhetsverdien for produkter fra biomarie næringer. Dette er en av næringene hvor det forventes å være et framtidig vekstpotensial og hvor det er en næringsklynge for bedrifter i denne næringen i Møre og Romsdal fylke. Blant bedriftene i denne næringen som har respondert på vårt spørreskjema, så beregner vi en enhetsverdi på varene som transporteres over E136 til 350 kr/kg for ulike typer fiskeoljer. I næringsklassifiseringen vil denne produksjonen tilhøre næringen «kjemiske produkter». Denne har en gjennomsnittlig enhetsverdi på varer til 8 kr/kg i Utenrikshandelsstatistikken, benyttet i Nasjonal godsmodell og i samfunnsøkonomiske analyser.

Referanser

Erraia, J., Helseth, A og Fjose, S. (2018): Eksport fra Møre og Romsdal i 2017. Menon-notat 10/2018.

Hansen, W., Madslien, A., Grønland, S.E., Hovi, I.B. og de Jong, G. (2017): Vurdering av det nasjonale modellsystemet for godstransport. TØI-rapport 1559/2017. Transportøkonomisk institutt.

Madslien, A., Hovi, I.B. og Hansen, W. (2022): Framskrivinger for godstransport til NTP 2025-2036. TØI-rapport 1918/2022. Transportøkonomisk institutt.

Oslo Economics (2022): Eksport og eksportavgifter fra havbruk. Rapport 2022-117.

Robertsen, R., Iversen, A., Nyrud, T., Erraia, J., og Blomgren, A. (2022): Ringvirknings- og verdiskapingsanalyse i norsk sjømatnæring 2020-2022. Faglig sluttrapport. Rapport 2/2023 Nofima.

Rødal, J. H., Bergem, B. G. og Sandsmark, M. (2018): Muligheter og barrierer for en havromsklynge i Møre og Romsdal. Rapport 1810/2018. Møreforskning Molde AS.

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 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, 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, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov 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.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
0349 Oslo
Norge

E-post: toi@toi.no

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gautstadalléen 21

Hjemmeside: www.toi.no

