Sammendrag

Riksvei 15: Flaskehals eller framtidsvei?

Ny Strynefjellsvei og betydning for næringslivet

TØI 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 nedleggelser 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 Sjåk. 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 uutnyttet 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 utjevnende 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 Sjåk, men her er det lite næringsvirksomhet som kan dra nytte av bedret tjenestetilbud.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2016
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

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 Sjåk 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.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2016
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961