

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.

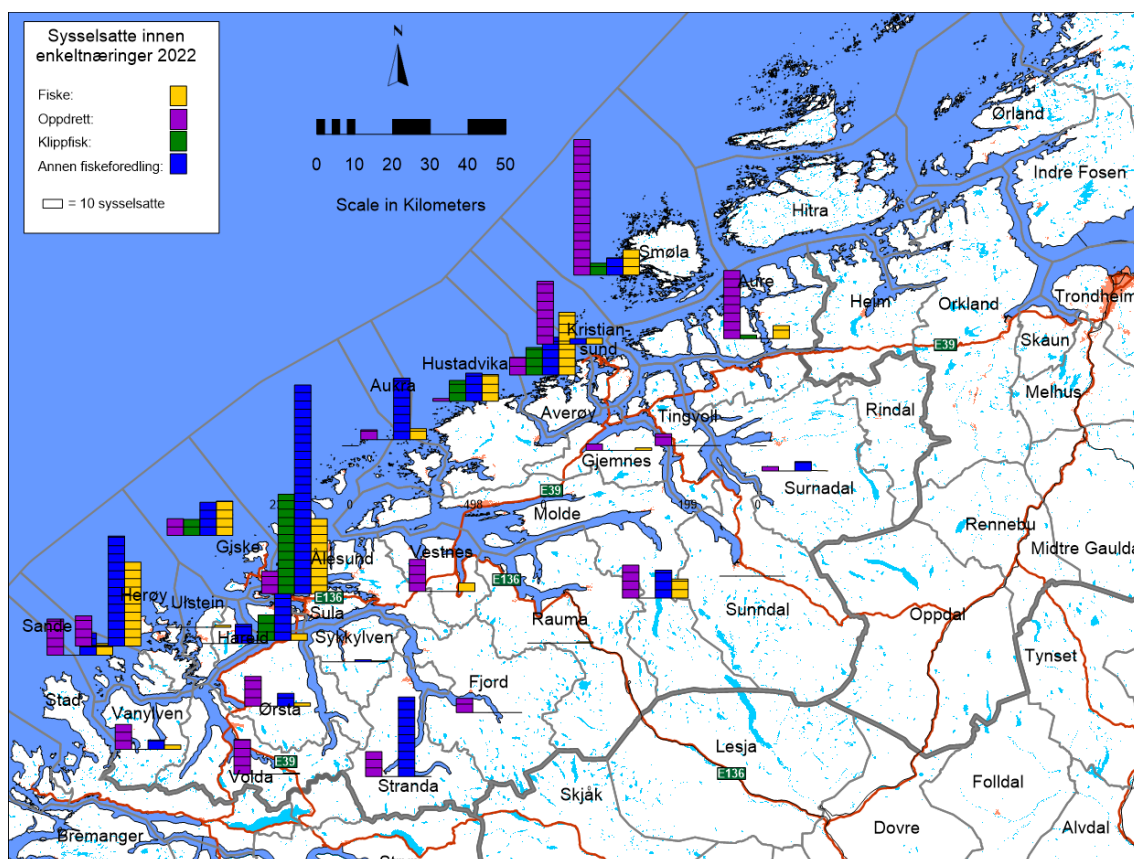
Naturgitte rammevilkår gjennom nærhet til havet og en sterk tradisjon og kompetanse for høsting av det havet kan gi, i møte med folket i Møre og Romsdal og den gründer- og entreprenørskapskulturen som finnes der, har gitt opphav til flere marine og maritime næringsklynger.

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.